



Naturvernforbundet

Trøndelag

Miljødirektoratet
v/ Nasjonalparkstyret for Forollhogna
Postboks 2600
7734 STEINKJER
sftlpost@statsforvalteren.no

Trondheim 12. oktober 2026

Klage på vedtak i sak ST 21/2026 Klage på vedtak – ST 10/2026 – Forollhogna nasjonalpark – Kjerneboring i Hessjøfeltet – 2026 – Capella Minerals Norway AS

Naturvernforbundet i Trøndelag klager på vedtak i nasjonalparkstyrets vedtak i sak 21/2026, Klage på vedtak - ST 10/2026 - Forollhogna nasjonalpark - Kjerneboring i Hessjøfeltet - 2026 - Capella Minerals Norway AS.

Vi krever at søknaden avslås ut fra at styrets vedtak ikke oppfyller kravene til begrunnelse som verneforskriften og naturmangfoldloven stiller og derfor er ugyldig. Dette i motsetning til opprinnelig vedtak med saksutredning og innstilling og saksutredning og innstilling i klagesaken som svært grundig begrunner avslag. I tillegg er ikke mulige alternative transportformer vurdert. Vi krever videre at klagen får oppsettende virkning.

Nasjonalparkstyret avslo i sak 10/2026 søknad fra Capella Minerals Norway om kjerneboring på 16 lokaliteter i Hessjøfeltet. Tiltaket innebærer i tillegg til kjerneboringen, som vil etterlate små spor, uttak av og utslipp av kjølevann (dette dekanteres og slam ivaretas før utslipp), transport av to beltegående borerigger inn til og rundt i prøvefeltet, inntransport av arbeidsbrakke/letthus (700 kg) på kjelke og to daglige turer inn og ut med 6-hjuls ATV for transport av personell, inntransport av forbruksvarer og uttransport av borekjerner og avfall i inntil 3 måneder. Altså inntil 360 enkeltturer med ATV (det framgår at det planlegges døgndrift, men ikke om det skal være helkontinuerlig, altså også i helger).

Capella fikk dispensasjon i 2023 for en borerigg og inntil 10 hull. Dispensasjonen ble ikke brukt i 2023 eller de to påfølgende år og er utgått.

Aktuell vedtakshjemmel for selve boringen er forskrift for Forollhogna nasjonalpark § 3, 1.3 der «*Forvaltningsmyndigheten kan [vår uth.] gi tillatelse til ... f) Prøveboring og etablering av nødvendige luftesjakter i forbindelse med underjordisk drift av mineralforekomster med uttakssted utenfor verneområdet.*» Det er ikke hjemmel for

motorisert ferdsel i denne forbindelse, og dette må vurderes etter naturmangfoldlovens § 48.

Uten at vi skal gå nærmere inn på saksutredningen, er avslaget i sak 10/2026 godt begrunnet og det vises til at det tidligere vedtaket fra 2023 ikke er førende for en ny behandling i og med at gitt «... *områdets sårbarhet, tiltakets omfang og den samlede belastningen tiltaket vil medføre, vurderes vilkårene for dispensasjon etter verneforskriften og naturmangfoldloven § 48 ikke å være oppfylt. Tiltaket anses å kunne påvirke verneverdiene og verneformålet negativt.*»

Det dokumenteres svært grundig i saksutredningen i 10/26 for at konsekvensene for verneverdiene er for store til å bruke hjemmelen i § 3, 1.3 til å gi dispensasjon og ikke minst for at det store omfanget av motorferdsel på bar mark som krever dispensasjon etter NVL § 48 vil gi uakseptable effekter for verneområdet. Nasjonalparkstyret avsto søknaden i tråd med forvalters innstilling (5 mot 3 stemmer).

Capella har påklaget vedtaket. Momentene i klagen er grundig drøftet og tilbakevist i klagesaken. Vi går derfor ikke nærmere inn på dem. Klagesaken ble lagt fram for nasjonalparkstyret med innstilling om å opprettholde opprinnelig vedtak og oversende saken til klageinstansen (Miljødirektoratet). Styret valgte imidlertid å etterkomme klagen.

Vi mener at vedtaket om å gi dispensasjon er ugyldig grunnet mangelfull begrunnelse

Dispensasjonen fra styret i sak 21/26 viser til korrekt hjemmelsgrunnlag, men er etter vårt syn ugyldig fordi begrunnelsen for vedtaket ut fra verneforskriften og NML § 48 er svært mangelfull. At villreinen per i dag ikke bruker området og at man vil kjøre på gamle kjørespor blir en for tynn vurdering i forhold til de krav til dokumentasjon av akseptable effekter for verneverdiene som kreves for å gi dispensasjon. Dette var momenter som lå til grunn for tidligere vedtak og som ble grundig drøftet i utredningen der man kom til motsatt konklusjon.

Vi viser i den forbindelse videre til protokolltilførsel i sak 21/26 fra styremedlemmene Bjørnar Tollan Jordet, Ida Bårdseng, Tone Hagen og Marit Bjerkås, som «*påpeker at flertallet i nasjonalparkstyret ikke har vist til saksbehandlingsfeil eller nye momenter som grunnlag for vedtaket. Nasjonalparkforvalterens saksvurdering er ikke imøtegått og det begrunnes ikke hvorfor vurderingen ikke følges. I vedtaket tillegges det vekt til informasjon som ikke er formelt innsendt til nasjonalparkstyret og vurdert av saksbehandler.*» Vi slutter oss til dette.

Vi etterlyser videre utredning og vurdering av alternativ transport

Vi har også en innvending til at alternative transportmåter ikke er drøftet i søknaden eller saken. Det største inngrepet fra tiltaket er et stort antall turer med ATV – to T/R per dag i 3 mnd. altså opptil 360 turer. Dette vil nesten uansett terreng (re-) etablere

et svært markert kjørespor. Dette vil ta mange årtier, kanskje århundrer for et kjørespor å revegetere i store deler av området som er preget av heier med lav. Kjørespor fra 1970-tallet da det var aktivitet ved gruva er fortsatt tydelige på flyfoto, i saken oppgis at de er mindre tydelige fra bakken enn fra lufta, bilder fra bakke i saken viser dog at de fortsatt er tydelige. Distansen er ca. 7 km i verneområde (den første km i LVO). ATV har sannsynligvis annen sporvidde enn kjøretøy brukt for 50 år siden slik at man i tilfelle vil få spor med tre i stedet for to hjulspor eventuelt bredere spor om man bruker den gamle traseen, noe vi uansett forutsetter man har tenkt å gjøre.

Ut fra dette mener vi vinterdrift og transport på frossen / snødekt mark burde vært vurdert. Trolig medfører dette større praktiske utfordringer med tilgang på vann og med kulde for mannskapet, samtidig er vi kjent fra pressen med at søker drev et tilsvarende prosjekt i Kjøliområdet vinteren 2023, så det er mulig. På frossen og snødekt mark vil terrengskadene bli vesentlig mindre, selv om det er umulig å si om prosjektet da blir akseptabelt innenfor rammene for vernet før det er nærmere utredet.

Også lufttransport vil være en mulighet, med unntak av boreriggene er helikopterfrakt mulig. Det blir mange turer, men f.eks. ved restaurering av Gamle Kongevei over Dovrefjell (landskapsvernområde) hadde Statens Vegvesen mer enn 500 helikopterløft på en sesong, dog ikke så spredt i tid.

Oppsummert

Vi påklager dispensasjon gitt til Capella Minerals AS av nasjonalparkstyret for Forollhogna i sak 21/2026 ut fra:

- Ugyldig vedtak grunnet manglende begrunnelse
- Alternative transportformer er ikke vurdert.

Ut fra dette ber vi om at dispensasjon avslås slik det opprinnelig ble vedtatt. Vi krever videre at klagen gis oppsettende virkning.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet i Trøndelag



Jørgen Sørli, styreleder

Kopi:
Miljødirektoratet post@miljodir.no