

FORSLAG TIL TILTAKSPLANER FOR VILLREIN I SNØHETTA FRA FOREINGEN BEVAR DOVREFJELL MELLOM ISTIDENE (BDMI), jfr skriv av 4 mars 2025 fra Klima- og miljødepartementet

INNLEDNING

Det har vært mye oppmerksomhet rundt villreinen de senere år. Gjennom arbeidet med kvalitetsreformen er det brakt fram informasjon om at villreinen er i faresonen. Det blir stadig færre igjen av arten, - en art som Norge huser den siste rest av.

Hvorfor får villreinen en oppmerksomhet som knapt noe annet dyr i vår fauna? Svaret ligger i dyrets historie knyttet til menneskets innvandring til Norge. 35000 år gamle hulemalerier i Frankrike og utallige andre spor vitner om hvor viktig reinen har vært som hovedføde for menneskene etter at de vandret ut av Afrika og befolket det sørlige Europa.

Etter at isen trakk seg tilbake i Skandinavia fant reinen nye beitemarker i nord så tidlig som for 12 000 – 13 000 år siden. Og snart fulgte mennesket etter og fant livsgrunnlag i det «nye» fjellandskapet som åpenbarte seg.

Vi har klare spor som bekrefter menneskets tidligste ankomst både i nord og sør. Det er nylig funnet 11 000 år gamle bålrester og redskaper etter reinsjegere vest i Dovrefjellene (Reinsvatnet i Sunndal). Også på Varangerhalvøya i Finnmark er det funnet tilsvarende gamle spor etter reinsjegere. Reinen ga grunnlag for bosetting – den ga både mat, klær og redskaper, - og bolig kledd med skinn fra dyret.

Intet større pattedyr kan identifiseres sterkere med menneskets innvandring og levesett i Norge i tidligere tider enn villreinen. At den etter hvert, for flere hundre år siden, ble domestisert i vår nordlige landsdel og dels sør i landet endrer ikke på dette. Tamreinen identifiseres i dag med et helt folk – samene – noe som understreker artens viktighet.

Nå må vi alle slutte opp om arbeidet med å bevare vår nøysomme urinnvåner. Det dreier seg om vårt nasjonaldyr.

Tiltakspakke 1: En mer helhetlig og restriktiv arealplanlegging og arealforvaltning

BDMI støtter alle 10 tiltak under denne tiltakspakken. Særlig vil vi fremheve tiltakene 5, 6 og 7.

Vi støtter også høringssvaret til den landsdekkende organisasjonen La Villreinen Leva fullt ut.

Villreinnemdene bør gjøres til obligatorisk høringsinstans i alle saker som direkte eller indirekte berører villreinen i Snøhettaområdet. Vi vil også be om at Villreinsentrene som kompetansesenter for villreinen styrkes.

Tiltakspakke 2a: Gjenopprette et funksjonelt trekk mellom Snøhetta øst og vest – nord for Aursjøen

På 1950 og 60 tallet ble det største vannkraftverket i Europa på den tiden med tilhørende demninger, vannmagasiner og veier bygd. Summen av denne utbyggingen medførte kanskje landets største naturrasering av store høyfjellsområder og med den konsekvens at villreinstammen i

Snøhetta ble delt i to. Utbyggingen av Aura kraftverk er det ingen grunn til å beklage – det ble ansett nødvendig for å få landet på fote etter krigen. Men ved vurderingen av mulighetene for å begrense skadene utbyggingen medførte for villreinen må en ha i tankene at vegen langs Aursjø-og Torbudalsvassdraget ble bygd utelukkende for kraftanlegget selv om det raskt ble åpnet for hyttebygging. Og etter hvert utviklet vegen seg til nærmest en turistveg.

Vi slutter oss til tiltak 12, ja, krever, sperring for gjennomføring av Aursjøvegen. For rettighetshaverne Statkraft og Statnett byr ikke en stenging på noen ulemper eller kostnader da de bør kunne kjøre vegen når det kreves vedlikehold mm. Denne trafikken er svært begrenset.

For Torbudalens hytteeiere er det heller ingen ulemper ved stenging av vegen ved Krøsen da de kan kjøre opp Litjdalen som de gjør i dag. De aller fleste hytteeiere ved Aursjøen kjører til vanlig opp Eikesdalen. Noen få sunndalinger og enkelte andre med hytte ved Aursjøen kjører Torbudalen de forholdsvis få gangen de drar til hytta om sommeren. Disse kan gis muligheter for å få dispensasjon på visse vilkår til å kjøre til hytta gjennom Torbudalen, jfr dispensasjonsordningen for kjøring mellom Hjerkin og Grisungvatna for hytteeierne der.

En stenging av vegen vil i noen grad berøre Aursjøhytta som drives av KNT. Men driften er ikke regningssvarende og det er ofte vansker med å få driftspersonell. Det har fremkommet at KNT derfor vurderer å legge ned driften av denne hytta. Uansett kan ikke en dårlig besøkt turisthytte stå i vegen for viktige tiltak for å bedre overlevelsesmuligheten for villreinen i dette området.

Skulle det ikke være mulig å komme til en ordning med sperring av vegen kreves det som minimumsløsning en kortere åpningstid for hele Aursjøvegen fra Sunndalsøra til Eikesdalen, jfr tiltak 14 og 15. Hele dalføret har godt av å ligge i mest mulig ro om våren og forsommeren. Ingen hytteeiere bør beklage dette, - blant BDMIs medlemmer er det mange med hytte langs Aursjøvegen. En slik begrensning er neppe nok for formålet, men gir et visst håp på lengre sikt.

Aursjøvegen har i mange år vært under utvikling til å bli en turistveg. De siste årene har det vært en betydelig trafikk av særlig utenlandske kjøretøy, herunder større kjøretøy/små busser og bobiler. Denne utviklingen må stoppes! Det må innføres restriksjoner som fjerner muligheten for gjennomkjøring fra Sunndalen til Eikesdalen (og omvendt) og camping langs vegen, jfr tiltak 16.

Også et sykkelforbud må innføres, i hvert fall mellom Krøsen og Aursjøen, jfr tiltak 13, hvis ikke vegen kan stenges. Nå observeres få sykkellister i dalen for tiden så dette burde ikke skape noe motstand eller problemer av betydning.

Vi er nå inne i en tidsepoke hvor vi ser skadevirkninger av tidligere inngrep i naturen. Der hvor det er mulig å reparere litt av skaden uten for store kostnader og ulemper må vi bestrebe oss på å gjøre det. I dette tilfelle, tiltakspakke 12, kan ødeleggelse av reinstrekket over Torbuhalsen kanskje gjenopprettes etter få år uten særlig kostnader eller ulemper. Det hele kommer an på hvilken holdning de forskjellige høringsinstanser har til restaurering av natur og dyrs leveområder. Vi er ikke særlig optimistiske når det gjelder holdningen til mange av de offentlige organer og institusjoner når det gjelder å ta vare på naturverdier, herunder villreinen. Departementet bør derfor innta en mer kravstor holdning i denne prosessen enn bare å overlate til frivillighet hos de respektive.

Tiltakspakke 3: Opprettholde og bedre villreinens trekkmuligheter øst for Snøhetta-massivet

Situasjonen for nord-sør trekket for villreinen på østsiden av Snøhettamassivet er kritisk. Det er godt dokumentert at villreinen blir forstyrret i trekket i barmarksperioden, både ved at det er forsinkelse i trekket og at flokkene krysser barrierene Stropsljødalen og Snøheimvegen med høy hastighet (Jordhøy mfl. 2012; Strand mfl. 2013; Gundersen mfl. 2022). Alternative trekkruter i sør går gjennom trange dalsystem, men de brukes av flokkene. Det viktige er å ivareta «storhjulet» og det sesongmessige trekket rundt Snøhettamassivet, der områdene i øst i særlig grad utgjør viktige vinterbeiter (Jordhøy mfl. 2012).

Ferdselen i området er svært komplekst, både knyttet til veger og merka stier, samt fritt i terrenget. Hvordan ferdselen fordeler seg i landskapet, og over tid, er meget godt dokumentert med tellere, spørreundersøkelser, GPS-folk studier, annen statistikk og observasjoner siden 2009 (Gundersen mfl. 2012 a,b,c). Ferdselen har økt kraftig på innfallsportene viewpoint Snøhetta (siden 2011), Grønnebakken (siden 2009), Kongsvold (siden 2009), og mot Snøhetta (siden 2009). To av innfallsportene har hatt ganske stabilt med ferdsel, mot Svånådalen og mot Reinheim fra Snøheim. Ferdselen på Snøheimvegen har avtatt mye med bussregime (siden 2011) sammenlignet med da det var tillatt med privatbiler.

Åpning av turisthytta Snøheim i juni 2012 utgjorde et regimeskifte for ferdsel i hele området. Høystandard hytte med mer enn 80 senger gjorde at langt flere tok turen inn til foten av Snøhetta. I perioden 2009-2011 var det jevnt om lag 4000 passeringer til Snøhetta, mens dette økt til 16 000 i 2012. Skyttelbussen langs Snøheimvegen frakter de aller fleste inn til Snøheim, men det er dokumentert gående, syklende og annen motorisert ferdsel i tillegg til bussen (Gundersen mfl. 2016). Viewpoint Snøhetta åpnet i 2011 og fra å ha svært få turister til Tverrfjellet har dette økt betydelig og jevnt i hele perioden etterpå.

Det er gjennomført en god del tiltak i Hjerkinns området, etter anbefalinger fra «Horisont Snøhetta» (Strand mfl. 2013): Bussregime Snøheimvegen, etablering av moskusstien, viewpoint Snøhetta og en rekke informasjonstiltak. Tiltakene er evaluert på ulike tidspunkt (Gundersen mfl. 2015; Gundersen mfl. 2016; Gundersen mfl. 2019; Gundersen & Rød-Eriksen 2022). Resultatene fra disse evalueringen viser at tiltakene fungerer ganske bra etter hensikten. Viewpoint Snøhetta har veldig konsentrert bruk på vegen opp-ned til utsiktspunktet, mens det kun er begrenset med ferdsel opp mot toppen Tverrfjellet og mot Geitberget. Svært få av de som besøker viewpoint Snøhetta blir inspirert til å gå videre inn i fjellet (Gundersen mfl. 2019). De som ønsker å gå tur lenger inn i fjellet tar skyttelbussen og går på Snøhetta. Slik sett er ferdsel til viewpoint Snøhetta veldig forutsigbar og ganske enkelt å forvalte. Moskusstien ble nyetablert i 2017, og telte raskt om lag 4000 turer. Moskusstien har fungert som et kanaliserende tiltak der folk beveger seg langs E6, og blir ikke fristet til å gå lenger inn i fjellet. Derfor har volum fotturister blitt redusert i det sårbare trekket lenger inn i Stropsljødalen etter 2017, fra 4000 passeringer til om lag 2300 passeringer. Dette til tross for at volum besøkende på innfallsportene Grønnebakken, Kongsvold stasjon og Kongsvold fjellstue har økt, til dels svært mye. Problemet fra Kongsvold og Grønnebakken er omfattende moskusguiding, og svært mange firmaer som opererer fritt i landskapet og som går dit moskusen er.

Snøheimvegen har med bussregimet fått en mer robust situasjon, ved at de fleste tar bussen forbi den sårbare trekkpassasjen og helt inn til foten av Snøhetta. De aller fleste går også tur opp til Snøhetta, og denne turen kommer i begrenset grad i konflikt med villreinen. Tidligere privatkjøring på Snøheimvegen dokumentert langt flere biler og fotturer i den sårbare trekkpassasjen (Gundersen mfl. 2016). Overnattingene på Snøheim og ferdselen til Snøhetta har også sunket jevnt siden åpningen i 2012. Men det er fortsatt dokumentert en del gående langs vegen, syklister i den perioden det er tillatt, og en god del annen trafikk på vegen utenom skyttelbussen. Positivt er det at ferdselen er redusert på alle grusvegene som er fjernet i det gamle skytefeltet og det er heller ikke

etablert ny infrastruktur for friluftslivet i dette området. Alt i alt viser gjennomgangen av dokumentasjonen at det til tross for økning av totalt antall besøkende til Hjerkinnområdet, har det blitt en mer forutsigbar ferdsel, og at ferdselen i Stropsljødalen og langs Snøheimvegen mest sannsynlig har redusert forstyrrelsesnivået på villreinen noe. Samtidig har økt ferdsel i randsonen ved Moskusstien og til viewpoint Snøhetta redusert reinens bruk av disse områdene. Av annen dokumentert ferdsel i området dekker fuglehundprøvene store områder i begrensede perioder (Andersen mfl. 2012).

Dokumentasjon av effekter av tiltak kan deles i to faser, effekter på folk og effekter på rein. Altså tiltakene må virke på folk på en måte som bedrer situasjonen for villreinen. Det tar tid å dokumentere at tiltakene har effekt på villreinen. Derfor kan det være tidsforsinkede effekter som fordrer en «føre-var» politikk.

Sett i lys av den situasjonen som er beskrevet for Hjerkinplatået over, mener vi det er avgjørende at tiltakene som er foreslått blir gjennomført, som et minimum. Nedleggelse av stien gjennom Stropsljødalen og begrenset åpningstid Reinheim, samt bedre kontroll på trafikken på Snøheimvegen vil styrke den sårbare nord-sør trekkpassasjen.

Det er liten tvil om at nedlegging av Snøheim og fjerning av Snøheimvegen (reversere etableringen i 2012) ville gi den desidert beste og mest robuste situasjonen for villreinen, og må være et langsiktig mål.

Viewpoint Snøhetta har kanalisert ferdsel i dag, og ytterligere tiltak her, vil hindre at man trenger å flytte lokaliteten på østsiden av E6. **Da skytefeltet ble nedlagt og norgeshistoriens største tilbakeføring til natur ble gjennomført, ble vedtaket om fjerning Snøheimveien samt riving/fjerning Snøheim ufattelig nok ikke gjennomført. Viewpoint Snøhetta ble dermed ikke det fantastiske utkikkspunkt over tilbakeført natur som det var tiltenkt.**

Her er tiltakene som er foreslått i dette området:

- 19 Begrense ferdsel langs Snøheimvegen og antallet daglige bussavganger til Snøheim
- 20 Legge ned stien gjennom Stropsljødalen
- 21 Begrense åpningstidene for Reinheim turisthytte
- 22 Regulering av fuglehundprøver vest for E6 over Dovrefjell (22a) og taksering (22b)
- 23 Vurdere campingforbud og fjerning av muligheter for villcamping langs E6 over Dovrefjell
- 24 Styre ferdsel til Viewpoint Snøhetta

Referanser

Andersen, O., Nerhoel, I. & V. Gundersen. 2012. Hvordan utnyttes terrengene under en jaktprøve på Kongsvold? Fuglehunden 75(2): 34-36.

Gundersen, V., Hagen, D., Eide, N.E. og Rød-Larsen, L. 2019. Sårbarhetsvurdering av ferdselslokaliteter på Hjerkin. Tverrfjellet / viewpoint SNØHETTA, Geitberget og nærliggende stier. NINA rapport 1754. Norsk institutt for naturforskning

Gundersen, V., O. Strand, F. Flemsæter, I. Nerhoel, A. Thanem & L. C. Wold. 2016. Kunnskapsgrunnlag om ulike scenarier for Snøheimvegen. Effekter på villrein, ferdsel og lokalsamfunn etter åtte års forskning- NINA Rapport 1313.

Gundersen, V. & Rød-Eriksen, L. 2022. Sårbarhetsvurdering av ferdselslokaliteter på Dovrefjell: Moskusstien og Stropelsjødalen. NINA Rapport 2061. Norsk institutt for naturforskning.

Gundersen, V., Strand, O. Mortensen, A.J. & I. Nerhoel. 2015. Tiltak for å håndtere ferdsel i villreintrekk i Stropelsjødalen. Villreinen 2015: 74-77.

Strand, O., Flemsæter, F., Gundersen, V. & Rønningen, K. 2013. Horisont Snøhetta. - NINA Temahefte 51.

Gundersen, V., Andersen, O., Wold, L. C., Nerhoel, I., Fangel, K., Vistad, O. I. & K. R. Båttstad. 2013. Ferdsel i Snøhettaområdet – Del 1. Dokumentasjonsrapport fra 12 spørreundersøkelser - NINA Rapport 933.

Gundersen, V., Nerhoel, I., Wold, L. C. & A. J. Mortensen. 2013. Ferdsel i Snøhettaområdet – Del 2. Fokusområder og lokaliteter- NINA Rapport 934.

Gundersen, V., Nerhoel, I., Strand, O. & M. Panzacchi. 2013. Ferdsel i Snøhettaområdet – Sluttrapport. NINA Rapport 932.

Jordhøy, P., Strand, O., Sørensen, R., Andersen, R. og Panzacchi, M. 2012. Villreinen i Snøhetta- og Knutshøområdet. Status og leveområde. NINA -Rapport 800.