

Innspill til forslag for tiltaksplan for villrein i Snøhetta villreinområde fra DNT Oslo og Omegn

Innledning

DNT Oslo og Omegn er en av fire medlemsforeninger i DNT som har hytte- og rutenett innenfor Snøhetta villreinområde. DNT Oslo og Omegn eier og driver den betjente hytta Snøheim og den selvbetjente hytta Reinheim, og har ansvaret for det merkede rutenettet øst for Snøhetta til E6. DNT Oslo og Omegn har også ansvaret for Snøheimbussen og Snøheimvegen etter avtale med Miljødirektoratet og Statskog som grunneier.

For overordnede innspill **vises det til DNT sentralt sin høringsuttalelse**. Den enkelte foreningen som har ansvar for hytte- og rutenettet, vil gi tilbakemeldinger på de delene den har ansvaret for.

Innledende hovedpunkter

- **DNT Oslo og Omegn støtter intensjonen om at de minst inngripende tiltakene innføres først for å erfare og vurdere effekten av disse.**
- **DNT Oslo og Omegn vil følge opp forslaget om å vurdere ferdselen på Snøheimvegen, blant annet antall bussavganger for Snøheimbussen.**
- **DNT Oslo og Omegn støtter nedleggelsen av stien i Stroplsjødalen, og at åpningstiden på Reinheim kan reduseres vesentlig.**

Merknader til forslag i tiltaksplanen

Tiltak 19: Begrense ferdsel langs Snøheimvegen og antallet daglige bussavganger til Snøheim

Busstilbudet til Snøheim ble etablert for sikker ferdsel da Forsvaret ryddet opp i Hjerkinnskytefelt, og dette ble da organisert av Villreinsentret. Tiltaket med å transportere folk fra Hjerkinnskytefeltet til Snøheim med buss etter at oppryddingen i skytefeltet ble fullført, ble vedtatt av Stortinget i 2017.

Ingen offentlige myndigheter eller Villreinsentret ville påta seg oppdraget med å organisere driften av Snøheimbussen. DNT Oslo og Omegn valgte derfor å påta seg oppdraget, og vi har ansvaret for driften av Snøheimbussen på oppdrag fra Miljødirektoratet. Dette innebærer også ansvaret for vedlikeholdet av veien fra bommen ved Hjerkinnskytefeltet til Snøheim. Det gis ingen tilskudd til driften utover et starttilskudd. Vegvedlikeholdet her variert med vær og snøsmelting, og det har vært relativt mange år der kostnadene har vært høyere enn inntektene fra bussen. Hvis busstilbudet endres slik at inntektene reduseres, må dette drøftes med Miljødirektoratet.

Tiltaket med busstransport fra Hjerkinns til Snøheim har fungert etter hensikten. Målet var at det skulle være relativt lite ferdsel til fots langs Snøheimvegen, slik at ferdselen ble styrt mot Snøhetta fra Snøheim. Tellingene fra NINA viser at en svært stor andel av de som tar bussen går mot Snøhetta, og gjennom et område som er lite brukt av villreinen. Antall personer som tar bussen og går på tur fra Snøheim, har derfor relativt liten betydning for villreinen.

Det er likevel slik at området mellom Hjerkinns og Snøheim er sårbart for mye ferdsel, og vi er innstilt på å følge opp forslaget om å begrense ferdselen langs Snøheimvegen. Vi har noen momenter som bør tas hensyn til, i tillegg til det som står i forslaget til tiltaksplan:

- Tiltak 19 og 20 henger sammen på den måten at personer som skal inn i fjellet sannsynligvis (og forhåpentligvis) tar bussen til Snøheim framfor å gå på umerkede stier i Stroplsjødalen hvis stien legges ned. Det er derfor sannsynlig at effekten av å legge ned stien i Stroplsjødalen blir bedre hvis tilbudet med Snøheimbussen er godt nok.
- Fra vårt ståsted er en av hovedutfordringene at intensjonen om at det skal samkjøres med bussen, ikke har vært fulgt opp godt nok. Dette gjelder både kjøring ifm. vår drift på Snøheim, og andre som har eller har fått kjøretillatelse. Noe av årsaken er sannsynligvis ulike behov, men en gjennomgang av behovene og tydeligere føringer på samordning av transport, vil sannsynligvis redusere trafikken en god del.
- En mulighet som nevnt i forslaget, og som er drøftet i tidligere dialog med myndighetene, er å etablere et lager for Snøheim ved Hjerkinns. Hensikten er at varelevering til Snøheim kan skje på Hjerkinns, og så kan transporten derfra skje samtidig med Snøheimbussen. Det er flere bygg på Hjerkinns som kan være aktuelle. De er i privat eie og må leies eller kjøpes og bygges om for å fylle krav til kjøll og frys for lagring av mat. Hvis dette skal gjennomføres, må tiltaket finansieres. Vi har for øvrig samlet transporten til Snøheim vesentlig de siste årene, og det er ganske få varetransporter til Snøheim.
- Villreinens bruk av området mellom Hjerkinns og Snøheim varierer gjennom våren, sommeren og høsten. Slik vi forstår det er det derfor viktigst å redusere ferdselen sent på sommeren og på høsten. Det er også slik at behovet for busstransport er annerledes på ukedager på høsten enn i fellesferien, og en mer detaljert gjennomgang av behovene kan bidra til å redusere ferdselen.

- Vi har ingen statistikk som viser hvor mange av busspassasjerene som bor på de lokale overnattingsstedene langs E6 på Dovrefjell. Men siden Snøhetta er en av de viktigste attraksjonene i området, er det sannsynlig at vesentlig reduksjon av busstilbudet også vil gå utover lokale overnattingsbedrifter. Færre bussavganger vil også føre til mindre tilgjengelighet for lokale som vil på dagstur, og det er et betydelig antall villreinjegere som bruker bussen ifm. jakta.

Tiltak 20: Legge ned stier i Stroplsjødalen

Tiltaket er drøftet tidligere med KLD, og vi er innstilt på å følge opp dette. Det innebærer også å fjerne ei bru over Kaldvella slik at det blir krevende å komme videre innover dalen. Fjerning av brua, revegetering m.m. medfører kostnader, og det er naturlig å vurdere dette sammen med forvaltningen for å finansiere arbeidet som skissert i forslaget til tiltaksplan.

Det er imidlertid verdt å merke seg at ferdselen fra Kongsvoll inn til Kaldvelldalen stort sett er personer som ser etter moskus og er på dagstur. Nedlegging av stien vil derfor isolert sett ikke føre til vesentlig endring på den strekningen som er viktigst for villreinen.

DNT gis spillemidler til bygging av bruer og merking av stier, og tildelingen forutsetter at tilretteleggingen brukes i 30 år. Dersom staten krever tilbake spillemidler fordi denne forutsetningen faller bort, forutsetter vi at dette dekkes av statlige midler.

Tiltak 21: Reduserte åpningstider for Reinheim turisthytte

Vi viser til Stortingets anmodningsvedtak 785 (Innst. 374 S (2023–2024)) og Stortingets føringer til regjeringen om å *“sikre gode avbøtende tiltak for frivillig sektor i dei tilfelle merkte stiar eller turisthytter må leggjast ned eller flyttast.”* Hvordan Stortingets vedtak skal følges opp, er ikke omtalt i forslag til tiltaksplaner. Det er derfor vanskelig å drøfte evt. kompensasjon utover noen generelle betraktninger innledningsvis, men vi regner med at dette følges opp ved større endringer på Reinheim.

DNT Oslo og Omegn berøres av mange tiltak i fire av områdene der det nå arbeides med tiltaksplaner. Dette har flere perspektiv; det må tas hensyn til at turtilbudet reduseres og det må vurderes hvilke konsekvenser dette har for allmennheten og driften av de aktuelle hyttene og evt. andre hytter i rutenettet.

Et eksempel kan være at begrensninger på en hytte fører til vanskeligheter for de som skal på tur, og at besøket i et helt rutenett går ned. Slike tiltak kan ha positive effekter for villreinen, men det reduserer både turtilbudet for allmennheten og kan medføre økonomisk konsekvenser for turistforeningene. Konsekvensene av et tiltak kan derfor påvirke mange foreninger som alle er egne juridiske enheter. DNT Oslo og Omegn er

åpne for å diskutere løsninger (både i Snøhetta og andre områder) der turtilbudet endres og evt. «flyttes». Samtidig er det viktig å påpeke at det ofte vil være behov for at flere medlemsforeninger aksepterer løsningene som man kommer fram til.

Hvis Reinheim får redusert åpningstid får det sannsynligvis betydning for Åmotdalshytta og evt. for hyttene videre i KNTs rutenett vestover. Det er vanskelig å forutsi omfanget av konsekvensene for Snøheim, men det vil mest sannsynlig påvirke driften på Snøheim negativt med redusert åpningstid på Reinheim og nedlagt sti i Stroplsjødalen.

Generelt er det vårt utgangspunkt at det er viktig å prioritere turtilbudet når folk har ferie, og åpningstiden som er foreslått for vinter og vårsesongen på Reinheim er akseptabel. I forslaget er det foreslått åpning fra slutten av februar/ starten av mars og etter påske fram til slutten av juni. Vi foreslår åpning fra 1. mars og stengt fra 15. april eller 2. påskedag hvis den faller etter 15. april.

Når det gjelder sommersesongen foreslår vi at Reinheim åpner samme dato som Snøheim, dvs. fredag før siste hele helg i juni. Det foreslås at Reinheim er åpen kun i juli. Vi kan ikke se at dette er spesielt målrettet for å skjerme villreinen. Av GPS-posisjonene ser det ut til at villreinen først og fremst krysser lenger ned i dalen mot Kongsvoll, og vi mener derfor det er viktigere å begrense ferdselen der enn å stenge Reinheim tidlig.

Vi tror også at tilbudet på Reinheim kan ha en kanaliserende effekt på den måten at det er gunstig at så mange som mulig av de som telter bor ved Reinheim, og ikke er spredt rundt i området. Dette fungerer sannsynligvis bedre hvis Reinheim er åpen, og vi kan bidra til å samle telterne der via informasjon m.m.

Økonomien i driften blir naturlig nok svekket gjennom dette, men våre forslag til åpningstider kan iverksettes raskt og kan gjelde allerede fra høsten 2025 hvis det er enighet om dette.

En negativ effekt av å stenge Reinheim såpass store deler av året er sikkerheten i fjellet, og det kan være krevende å nå ut til alle om at hytta er stengt. Det bør vurderes om det er behov for et evt. sikringsrom e.l. som er åpent vinterstid.

Reinheim er brukt en del i jakta for å komme inn i terrenget og i forbindelse med utbæring av jaktutbytte. Slik vi forstår bruken av Reinheim vil en stenging av hytta allerede 1. august føre til at det blir vanskeligere å gjennomføre villreinjakta.

Vi foreslår derfor at det Reinheim stenges 15. september når jakta avsluttes. Da opprettholdes tilgangen til Reinheim fra vest samtidig som ferdselen reduseres i området som er mest kritisk for villreinen. Dette er også et av tiltakene som det er mulig å justere senere hvis effekten ikke er som ønskelig.

Tiltak 24: Styre ferdsel til Viewpoint SNØHETTA

Viewpoint Snøhetta tiltrekker seg i størrelsesorden 25 000 gjester hver sommer. Dette tilsvarer flere tusen personer hver dag i hovedsesongen. Det er sannsynlig at dette har betydning for ferdselstrykket på Hjerkinplatået, og det er naturlig å tro at noen av disse personene kombinerer besøket til Viewpoint med å se etter moskus. Forslaget om å vurdere ferdselsrestriksjoner i området kan derfor være en av konsekvensen av at utsiktspunktet ble etablert.

Vi mener derfor det er naturlig at det vurderes hva som skal skje med utsiktspunktet. I første omgang bør bruken og bevegelsene til de besøkende kartlegges. Dette kan f.eks. tas inn i FoU-prosjektet "Villrein i Snøhetta og Knutshø" og det bør iverksettes allerede i år.

Tiltakspakke 1.5 Bestandsforvaltning

Kvalitetsnormen som ble lagt fram i 2022, er grunnlaget for senere vurderinger. Hvis den følges opp som forutsatt, forstår vi det slik at områdene Rondane og Snøhetta m.fl. skal vurderes igjen etter fire år, dvs. i 2026.

Ekspertgruppen som lagde Kvalitetsnormen, har i kapittel 6 pekt på mange behov for å forbedre grunnlaget for Kvalitetsromen. Og i tiltak 37 og 38 i forslaget til tiltaksplan for Snøhetta pekes det på behovet for å øke kunnskapen om rovvilt og villrein og kvaliteten på jegerreporteringen.

I forslaget til tiltaksplan for Rondane er det i punkt «1.5 Jaktorganisering» pekt på mulige tiltak for å redusere jaktstress for villreinen. Dette er ikke tatt inn som eget tema i forslaget til tiltaksplan for Snøhetta. Det er mulig det pågår tilsvarende arbeid med styring av jakt i Snøhetta, og vi mener det burde vært eget tema her siden jaktperioden er av de mest utsatte periodene for villreinen.

Både jaktutøvelse og rovvilt har for øvrig vært tema på flere av folkemøtene om tiltaksplanene, og dette er tema som har hatt lite fokus i forskningen som har vært utført fram til nå.

For å lykkes med tiltakene i punkt 1.5 i forslaget til tiltaksplan er det vesentlig at det som påpekes av mangler i grunnlaget følges opp løpende. Manglende kunnskap kan både føre til for strenge og for svake tiltak, og det kan føre til redusert tillit til forvaltningen. Noe som igjen kan føre til at det blir vanskeligere å gjennomføre tiltakene en bør gjennomføre.

Tiltakspakke 1.6 Redusere negativ påvirkning på villreinen

Tiltak 42: Regulere organisert ferdsel

Fjellområdet innenfor Hjerkinntil Kongsvoll er mye brukt av moskus, og av de som ser etter moskus. Dette er krevende siden villreinen i perioder krysser det samme området, og det ligger til rette for at dette kan være et område der en tester ulike modeller for styring av organisert ferdsel.

Nasjonalparkforvaltningen innførte i 2024 nye regler for søknad om organiserte turer. Vi forstår behovet for å regulere den organiserte aktiviteten, men vi stiller spørsmål om lovligheten av ordningen som ble innført i fjor. Vi ber KLD vurdere om saksbehandlingen som skjedde i forkant av at det ble innført nye regler for søknad om organisert ferdsel er i tråd med de fullmakter som gjelder for denne type endringer. Dette gjelder spesielt hva Nasjonalparkstyret har anledning til å vedta.