

nasjonale vedtak etter genteknologilova rett etter at EU har fatta sitt vedtak.

Snøheimvegen og verneplan for tidligere Hjerkinnskytefelt

Stortinget vedtok i 1999 å opprette eit nytt skyte- og øvingsfelt for Forsvaret på Austlandet, og å leggje ned skytefeltet på Hjerkinnskytefeltet (Innst. S. nr. 129 (1998–99): «Hjerkinnskytefelt legges ned i samsvar med pkt. 7.2 i St.meld. nr. 11 (1998–99) som ledd i en omfattende plan for utvidet vern av Dovrefjell gjennom Sunndalsfjella nasjonalpark, som forlengelse av Dovrefjell nasjonalpark, og landskapsområder vestover fra Rondane nasjonalpark, jf. Ny landsplan for nasjonalparker i St.meld. nr. 62 (1991–92)»).

Opprettinga av Regionfelt Austlandet innebar eit svært stort naturinngrep og tapet av naturverdiar skulle kompenseras med restaurering og vern av naturverdiar på Dovrefjell. Regionfelt Austlandet vart opna i 2005. Forsvaret innstilte sin bruk av Hjerkinnskytefeltet i 2008. I 2006 starta naturrestaureringsarbeidet, som er delt i to faser: Fase I frå 2006–2012 og fase II fra 2013–2020. Det ligg i prosjektplanen at alle vegar i området skal fjernast, inkludert Snøheimvegen.

Snøheimvegen er ein 14 km lang grusveg som går frå betalingsbommen nær E6 ved Hjerkinnskytefeltet, gjennom tidlegare Hjerkinnskytefeltet og inn i det som nå er Dovrefjell-Sunddalsfjella nasjonalpark til turisthytta Snøheim. Snøheim blei bygd av Den Norske Turistforening (DNT) i 1952, men blei overteken av Forsvaret i 1959. DNT fekk hytta tilbake i 2007 og den vart gjenopna som turisthytte i 2012. Snøheimvegen er i dag eigd av Staten v/Forsvarsdepartementet, mens Statskog eig grunnen den ligg på. Forsvarsbygg har fram til no vore ansvarleg for det årlege vedlikehaldet av vegen inn til Stridåbrua, mens Norsk villreinsenter og DNT i fellesskap har hatt ansvar for dei siste 4 km inn til Snøheim.

Forskningsprosjekt om villrein og ferdsel

Stortinget behandla i mars 2008 eit representantforslag om å bevare Snøheimvegen (dokument 8:8 (2007 – 2008)). Det vart under behandlinga av saka bestemt å innhente meir kunnskap for å få eit betre avgjerdsgrunnlag, jf. Innst. S. nr.131 (2007–2008). Norsk institutt for naturforskning (NINA) fekk i oppdrag å gjennomføre eit slikt prosjekt og etablerte saman med Norsk senter for bygdeforskning eit prosjekt om samspelet mellom villrein, reinen sin arealbruk og menneskeleg ferdsle. Prosjektet vart sett i gang i 2008/2009.

I 2012 vart Snøheimvegen, som ledd i forskningsprosjektet, stengt for privatbilar. Det vart i staden organisert ei ordning med skyttelbuss inn til Snøheim fire gonger dagleg gjennom sommarferien. Drifta har i perioden 2014–2017 vore ivareteken av Norsk Villreinsenter

I 2013 kom sluttrapporten frå prosjektet, NINA Temahefte 51 «Horisont Snøhetta». Der går det fram at villreinen sitt trekk og kryssing av området aust for Snøhetta er avgjerande for å halde ved lag funksjonell bruk av villreinområdet. For å komme til haust- og vinterbeita aust for Snøhetta-massivet (Hjerkinnskytefeltet) er reinen avhengig av å krysse ferdselsårene Stropsljødalen (stien inn mot Reinheim turisthytte) og Snøheimvegen. Desse to ferdsleårene er to system som fungerer parallelt og relativt uavhengig av kvarandre. Hovudutfordringa er at ferdsla gjennom Stropsljødalen allereie er på eit kritisk høgt nivå, og at ein står i fare for å få etablert to parallelle barrierar som kan avskjere rotasjonstrekket mellom heilt sentrale årstidsbeiter. Framtidig belastning på dette området må sjåast i samanheng med inngrep, ferdsle og belastninga i aksa Hjerkinnskytefeltet og Stropsljødalen.

Rapporten konkluderte med at den beste kombinerte løysinga for villrein og folk vil vere at Snøheimvegen består, med eit strengt regime for regulering av ferdsle gjennom skyttelbuss som køyrer heilt inn til Snøheim, og eit breitt sett av tiltak og verkemiddel for å handtere ferdsla. Ein føresetnad for tilrådinga var at handteringa av ferdsle ved hjelp av skyttelbuss blir nedfelt i langsiktige planar og føresegnar, og at restriksjonane på bruk av vegen blir effektive. Det var òg ein føresetnad at bruken av Snøheim blir lagt til rette på ein slik måte at det ikkje blir etablert ferdsle som hindrar reinen sine trekkmoglegheiter rundt Snøhetta-massivet eller går ut over kalvingsområda, og at det blir sett i verk ei overvaking for å følgje ferdselsutviklinga.

Forskningsprosjektet si tilråding bygde på data frå berre ein sesong med bussdrift, og ein sesong med drift på Snøheim etter gjenopninga. Det var derfor avgrensa kunnskap om korleis bussordninga i praksis ville fungere og den samla ferdsla i området ville utvikle seg over tid. Miljøverndepartementet og Forsvarsdepartementet vart derfor samde i tilrådingane frå forskningsprosjektet om at det var naudsynt å sjå på effektane av bussregimet og anna utvikling i området over tid. Det vart bestemt å oppretthalde ordninga med stenging av vegen for privatbilar og vidareføre bruk av skyttelbuss inn til Snøheim fram til 2017, med samtidig

overvaking av og innhenting av kunnskap om trafikk og ferdsleutvikling i området.

Resultat og tilrådingar frå denne kunnskap-sinnhentinga er presenterte i NINA Rapport 1313 «Kunnskapsgrunnlag om ulike scenarier for Snøheimvegen. Effekter på villrein, ferdsel og lokal-samfunn etter åtte års forskning» frå 2017. Det går fram av rapporten at villreinen er sterkt pressa av ferdsel og bruk i Snøhetta- og Hjerkinnområdet. Dette gjeld særleg i siste halvdel av sommaren og utover hausten, i den tida det er mye folk langs vegen og mykje villrein som skal krysse vegen. Det er området mellom Svånålegeret og nasjonal-parkgrensa (ca. 1 km øst for Snøheim) som er den viktigaste trekkorridoren for villrein over Snøheimvegen. Ferdsel på vegen vil kunne stoppe villreintrekket i området. Villreinen er avhengig av å krysse over Snøheimvegen for å komme til dei gode vinterbeitene på austsida av Snøhettamassivet. Trekket her er viktig for å oppretthalde rotasjonstrekket rundt Snøhettamassivet slik at villreinen sin funksjonelle bruk av landskapet i villrein-området (kalving, sommarbeite, vinterbeite) kan takast vare på.

Dei innsamla dataene viser at villreinen har nytta trekkområda inn på Hjerkinplatået kvart år, sjølv om tidspunkt og trekkroute varierer noko. Reinen trekte over Snøheimvegen med privatbilregime og med skyttelbussregime. Skyttelbussregimet gir likevel ein langt meir robust situasjon for å handtere dei besøkande og kontrollere ferdsel i trekkområdet. Den totale ferdselen inn Snøheimvegen med privatbil eller buss har vore tilnærma stabil i alle åra i perioden 2009–2016, ca. 10 000 personar. Tiltaket med skyttelbuss har med andre ord verken medført ein betydeleg reduksjon eller auke i talet på besøkande inn Snøheimvegen. Dei største endringane i ferdselsmønster som er påvist er knytt til toppturar på Snøhetta. Ferdselen til Snøhetta auka markant i 2012, same år som turisthytta Snøheim opna og det blei innført skyttelbuss. Viewpoint Snøhetta har hatt stor og aukande trafikk sida opninga i 2011. For mange av dei andre ferdselsindikatorane i området viser tala seg å vere relativt stabile over tid.

Ferdselsmønsteret til dei reisande inn Snøheimvegen, både med bil og buss, viser at skyttelbusstiltaket fungerer etter planen når det gjeld målet om å unngå ferdsel og opphald i den viktige trekk-korridoren for villrein. Med privatbilregime får ein parkering og opphald i sårbare trekkområde, medan skyttelbussen fraktar folk forbi. Ein ser likevel ein uheldig trend der bruk av Snøheimvegen av gåande og syklistar og bilkøyring utanom busstidene aukar. Når det gjeld lokalbe-

folkninga er talet for dei som nyttar skyttelbussen aukande.

Rapporten konkluderer med at skyttelbussregimet ser ut til å fungere tilfredsstillande med tanke på målet om å bevare villreinens trekk og arealbruk i tidligare Hjerkinnskytefelt, og at det ikkje er tilrådeleg å reversere skyttelbussregimet. Denne konklusjonen byggjer også i stor grad på at det manglar gode alternativ. Snøhetta, og turisthyttene Snøheim og Reinheim vil alltid trekkje mye folk som må krysse villreintrekket i området. Tilrådinga byggjer på to viktige føresetnader: Det må sikrast ei stabil drift av skyttelbussen i overskodeleg framtid, og talet på gåande og syklistar langs Snøheimvegen, og bilkøyring utanom busstidene må haldast på eit lågt nivå, slik at villreintrekket ikkje blir forstyrra unødig. Dersom annan ferdsel langs vegen blir for stor, vil dette kunne undergrave bussregimet og stoppe villreintrekket. Reinen i området har allereie i dag ei anna åtferd i turistsesongen august–september enn seinare på hausten. Ferdsel er ei svært viktig forklaring på den pressa situasjonen reinen har i området. Dette vil seie at med dagens ferdselsnivå på Snøheimvegen og i Stropslsjødalen er villreintrekket truga i turistsesongen. Reinens tilbøyelegheit til å krysse stigar/vegar heng nært saman med ferdselsintensiteten på det tidspunktet den skal krysse.

Departementet sine vurderingar

På bakgrunn av tilrådingane i rapporten går Klima- og miljødepartementet inn for at vegen ikkje blir tilbakeført, men blir liggjande. Ein avgjerande føresetnad for dette er, i samsvar med konklusjonane i rapporten, at det blir sikra stabil drift av skyttelbuss på vegen i overskodeleg framtid. Dette inneber blant anna avklarte eigar- og ansvarsforhold for veg, vegvedlikehald og bussdrift og stabil finansiering av dette. Det må under dette sikrast tilstrekkelege avgangar også i periodar der kvar einskilt avgang ikkje er bedriftsøkonomisk lønsam pga. lågt passasjertal.

Statskog, Forsvarsbygg, DNT Oslo og Omegn, Dovre Fjellstyre, Jora beitelag og Norsk villreinsenter Nord har blitt einige om ei løysing som er nedfelt i eit grunnlagsnotat og ei intensjonsavtale. Løysinga inneber at DNT Oslo og Omegn overtek eigedomsretten til sjølve veglegemet og ansvaret for både vegvedlikehaldet og drift av skyttelbussen. Forsvarsbygg har eigedomsretten og ansvaret for vedlikehald av vegen fram til restaureringsprosjektet er avslutta i 2020, mens ansvaret for

drift av skyttelbussen blir overteke av DNT frå Norsk villreinsenter Nord frå og med 2018.

Eit vilkår frå DNT Oslo og Omegn er at det vert oppretta eit fond på anslagsvis 2 mill. kroner for vedlikehald av vegen, som også kan fungere som ein underskotsgaranti for bussdrifta, og at eit eventuelt overskot frå bussdrifta det einsskilde år går inn i fondet.

Det er i intensjonsavtala sett som føresetnad at verken Statskog eller DNT Oslo og Omegn ønskjer å ha ansvaret for vegen dersom drifta av skyttelbussen skulle opphøyre, til dømes ved sviktande bussinntekter.

Departementet støttar denne løysinga, og foreslår at det for 2018 blir sett av 2 mill. kroner under kap. 1420 post 81 Naturarv og kulturlandskap til eit fond for vedlikehald av vegen, som òg skal fungere som underskotsgaranti for bussdrifta. Eventuelle overskot frå bussdrifta går inn i fondet. Departementet merkar seg at bussinntektene har vore relativt stabile i dei åra prøveordninga har vore i drift etter 2012, med ca. 18.000 selde enkeltbillettar pr. sesong. Det er ein føresetnad for løysinga at kapasitet og frekvens på busstilbodet blir halden på eit slikt nivå at ikkje kapasitetsproblem fører til uønskt auke av anna ferdsle innover mot Snøheim, særleg til fots og på sykkel.

Dersom bussdrifta blir lagt ned til dømes på grunn av betydelege fall i biletinntektene, fell den attverande delen av fondet tilbake til staten.

Løysinga inneber at anna ferdsel på vegen (både motorisert og ikkje-motorisert) må bli regulert, slik at den ikkje motverkar den positive effekten av busstransporten. Basert på resultatane frå forskingsprosjektet, mellom anna oppsummert i forskningsrapporten Horisont Snøhetta (2013) og NINA Rapport 1313 (2017), meiner departementet at ferdsle langs Snøheimvegen må haldast på

dagens nivå eller reduserast for å unngå at barriereeffekten for villreinen aukar.

Slik regulering av ferdsle bør skje gjennom verneforskriftene og forvaltingsplanen for dei kommande verneområda.

Dersom bussdrifta av ei eller anna årsak blir lagt ned, må vernemyndigheita sjå på behovet for ny regulering av ferdsle langs vegen, både motorisert og ikkje-motorisert. Departementet tek til etterretning at Statskog og DNT Oslo og Omegn har uttalt at dei ikkje vil ønskje å ha ansvaret for veg eller vegvedlikehald dersom bussdrifta blir lagt ned. Departementet legg til grunn at DNT som eigar av vegen i ei slik situasjon står fritt med omsyn til det framtidige vedlikehaldet av vegen, herunder inngå avtaler med andre om dette, i samsvar verneestyresmaktene si regulering av ferdsle langs vegen.

Melding om oppstart av verneplanarbeid for tidlegare Hjerkinnskytefelt vart kunngjort 1. juli 2013. Fylkesmannen leverte si tilråding om vern for området til Miljødirektoratet 30. juni 2017. Regjeringa tek sikte på vernevedtak våren 2018.

Som nemnt ligg det inne i prosjektplanen for Forsvarsbyggs opprydningsprosjekt for det tidlegare skytefeltet at alle vegane i området skal fjernast. Departementet bad likevel Fylkesmannen om å høyre eit vernealternativ som opnar for at både Snøheimvegen, Vålåsjøhøvegen og vegen fram til Veslie/Rolstadsætra består, i tillegg til eit vernealternativ der alle vegane er tilbakeførte. Fylkesmannen har etter høyring tilrådd at dei tre vegane kan bestå. Departementet tek sikte på at verneplanen blir behandla i statsråd i løpet av april 2018, og at det i revidert nasjonalbudsjett for 2018 blir gitt informasjon om verneplanen og løysinga for dei andre vegane, det vil seie Vålåsjøhøvegen og vegen fram til Veslie/Rolstadsætra.