

Vedlegg XX: Rapportering fra faggruppe Kraft og anleggsveger:

Faggruppa har bestått av:

Lena Romtveit	Norsk villreinsenter
Jon Atle Eie	NVE
Øystein Fæhn og Pål Lauluten	Statkraft Energi (Tinn/Mår kraftverk/ØTB)
Vidar Riber	Statkraft: (Eidfjord/Tinnhølen samt Tyssefallene)
Helene Bakka	Tinn kommune
Arne Bu	Eidfjord kommune
Elisabeth Tveit	Ullensvang kommune
Lasse Mathisen	Vinje kommune

Arbeidet: Faggruppa har hatt ett fysisk oppstartsmøte, en befaring rundt hele Hardangervidda, på alle de mest sentrale og høyest prioriterte veistrekningene beskrevet i liste under, samt 5 digitale møter på teams.

Fremgangsmåte: Gruppa lagde først en oversikt over alle de mest sentrale veiene som gir tilgang innover mot/i villreinområdet. Dernest utfyllende informasjon om hvert enkelt vistrekk, med bidrag fra lokale ressurspersoner, før en videre diskuterte dagens praksis og mulige aktuelle tiltak på hver av veiene.

På befaring i august 2023 møtte gruppa flere grunneiere og også næringsdrivende (turisthyttevertskap) som gav verdifull innsikt i dagens situasjon og behov.

Generelle betraktninger: Gruppas vurdering er at tilkomsten via anleggsveier, reguleringsmagasiner og andre veier inn i fjellet er et viktig tema å vurdere i arbeidet med å bedre forholdene for villreinen i fjellene. Den gamle praksisen ved at regulantene skulle gi allmennheten fri tilgang til fjellet ved å bruke disse anleggene, må i dag sees i et nytt lys, av at Norges fjell- og naturområder brukes av stadig flere, også internasjonale besøkende. Det er her en betydelig økning i forhold til den gang de store vassdragsreguleringene ble bygd. Fordelen ved å i større grad regulere tilkomsten på disse anleggene med kjøretøy, er at man med slike tiltak ikke rokker ved grunnpilarene i norsk friluftsliv; som allemannsretten, da ferdsel til fots likevel vil være mulig. Man har med dagens tekniske og digitale løsninger også mulighet for å gjøre slik regulering dynamisk og tilpasset de tider av året, sesong eller døgnet der dette faktisk er relevant og et treffende tiltak.

Gruppen mener likevel, på prinsipielt og på generelt grunnlag at man i slike tiltak må se på om det vil være tilstrekkelig å *redusere* trafikken, fremfor å stoppe den helt. Og at om så er tilfelle; at brukere med stedbunden rett-, næring (grunneier), eller særlig samfunnsnyttige formål (som regulant, el- og teletjeneste m.fl.) osv. må prioriteres først å få tilgang.

Forslag til tiltak: Med bakgrunn i viktigheten av fungerende trekk innad i og mellom ulike funksjonsområder, mener gruppen at det bør prioriteres å jobbe videre med å se på tiltak på veier listet opp under. Hver veistrekning er i tillegg gitt en utfyllende beskrivelse i eget datablad med oversikt over dagens regime, konflikt med villreininteressene, anslått effekt av tiltak m.m. Der er også et forslag til videre prosess for utprøving av hvert tiltak og forslag til ansvarlig aktør for gjennomføring.

Pilot? I forhold til neddemte trekkpassasjer anbefaler gruppen at Setesdalsheiene og Hardangervidda sees under ett og at det søkes å finne frem til 1-2 pilotprosjekter hvor man utreder muligheten for- og kostnadene ved å søke å gjenopprette neddemte trekkruiter. Magasinene er av stor samfunnsmessig viktighet og økonomisk viktighet for regulantene, så det er sentralt å komme frem til gode praktiske løsninger som kan benyttes flere steder. Dette kan være test på frivillige begrensninger på oppfylling og tapping av magasin, prefabrikkerte løsninger eller utrede kostnader med etablering av steinbrudd og heve tidligere passasjer/landbruer.

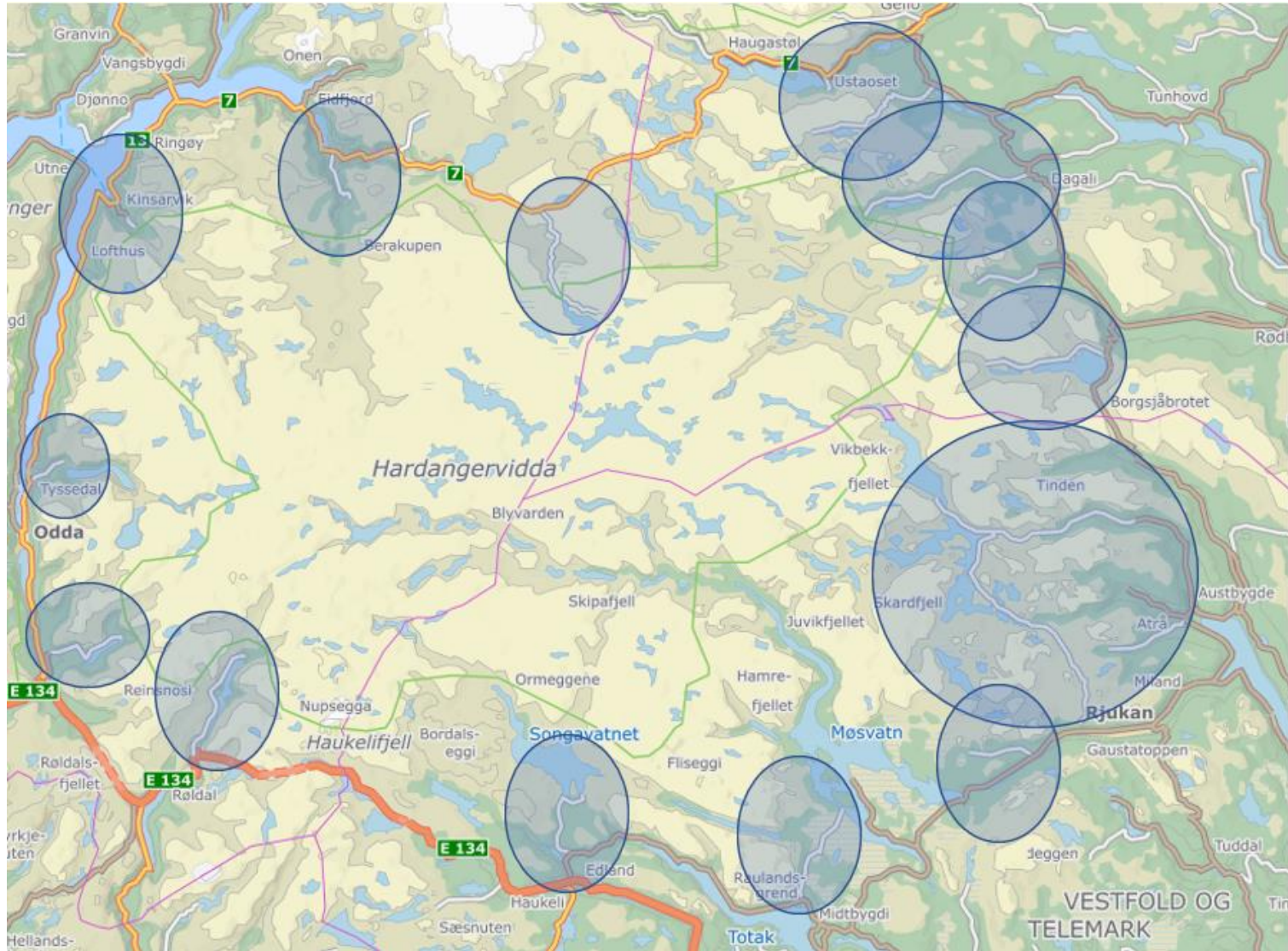
Det synes i flere tilfeller å måtte gjennomføres flere ulike tiltak for å kunne gjenopprette god funksjonalitet i trekkpassasjer og bruk av funksjonsområder. Tiltak i reguleringsmagasin vil være kostbare. Gruppen mener det derfor må være stor sannsynlighet for at et slikt tiltak vil være positivt for å reetablere en godt fungerende trekkroute. Det vil bety at andre nødvendige tiltak må være gjennomført. Det være seg innføring av ferdselsrestriksjoner på tilkomstveier, regulering av motorferdsel og friluftslivsferdsel, endring i rutenett av merka stier og turisthytter og kryssing av f. eks riksveier/ fylkesveier bør også være i prosess og hensyntatt i vurderingene.

Andre vurderinger: På anleggsveiene anbefaler gruppen at man også gjør tiltak på bruk av sykkel, dersom man innfører restriksjoner på bruk av kjøretøy. Særlig da utviklingen på el-sykkel nå gjør at man kan komme svært langt ut i terrenget på denne måten. Grus- og anleggsveier er slik sett et kjærkomment utgangspunkt for slik aktivitet.

Gruppen har i tillegg til veier, drøftet bruken av reguleringsmagasinene som innfallsport til fjellet og effekten av disse. Hardangervidda har ikke så mange magasiner der dette er aktuelt i dag. Det anbefales noe overvåking av utviklingen på bruk av Songamagasinet, som tar folk langt inn mot mye brukte sommerbeiter for reinen. Møsvatn fungerer som «grendevag» for fastboende på Møsstrand og er slik sett lite aktuelt å foreslå endringer på. Her er det også snarere ferdselen fra vannet og videre innover i fjellet som er utfordrende og må løses med andre virkemidler. På Mårfjorden er tilkomst med privat båt regulert ved bom på båtutsettet ved Synken. På Kalhovdfjorden er derimot tilgangen enklere, men likevel regulert gjennom kommunal forskrift (gjelder også Mår). Dette vil også kunne styres gjennom regulering av tilkomst på anleggsveien inn til magasinet. Tiltakene som er nevnt over er ikke drøftet like inngående som tiltak på de ulike veiene og er derfor ikke gitt egne datablad, men er beskrevet i tabell nederst i dokumentet.

Konklusjon: Regulering av tilkomsten på ulike veier inn i fjellet synes å være et godt første tiltak å prøve ut, da det enkelt kan gis en dynamisk utforming, overvåkes og endres driftsregimer for, -om ønskelig.

Gruppas oppsummering følger under:



Oversikt over vegene:

Tabell 1: Veier i Eidfjord

Veistrekning:	Grunneier:	Konsesjon	Avtaler/Skjønn/ Betingelser:	Myndighet:	Annet:	Tiltak:	Prioritering:
EIDFJORD (prioritering etter effekt for villrein):							
Tråstølen - Tinnhølen	Eidfjord kommune veieier inn til Nordre Bjoreiddalen/ Fossane. Nordre Bjoreiddalen grunneiere på samme streck. Statskog derfra til Tinnhølen.	Statkraft	Vei ifb. Bygging av dam i 1937. Kanal gravd i 1942 mot Langesjøen, blokkert igjen i 1982/-1983. Er i gang med vilkårsrevisjon.	Eidfjord kommune (og NVE på det som gjelder regulantens tilkomst og bruk)	Delvis i nasjonalpark Bomavgift til drift i Eidfjord kommune. Ny kommunal forskrift om parkering i 2023: Innkrevning av bomavgift må behandles i Stortinget, «parkeringsavgif t med rett til å kjøre» kan vedtas lokalt.	Oppfølging og videreutvikling kommunal parkeringsforskrift. Eventuelt strengere regulering med bom om nødvendig.	Pri. 1a)
Tinnhølen – Byen	Statskog	Statkraft	Vei bygd i 1957 ifb. bygging av siste dam. Skjønn 1986: Statkraft har rett til vedlikehold og bruk, kommunen tilsvarende.	Eidfjord kommune? NVE?	Kjøring løyvebetinget.	Gjennomgang av løyvepraksis, samt forholdet til eventuelle tiltak på strekningen Tråstølen – Byen.	Pri. 1b) Men ferdsel langs denne er løyvebetinge nt og slik sett godt regulert. Ikke første prioritet å gi

							nye reguleringer.
Øvre Eidfjord-Berastølen/Hjølmoberget	Kommunal vei, privat grunn.		Er drøftet mulighetene for bom også for denne i kommunen. P.t. ikke noen regulering.	Eidfjord kommune	Ingen regulering for tilkomst per i dag. Parallell problemstilling som Tinnhølen, men mindre skala. Fra medio juli til ut august. Mye utlendinger. Genererer mye trafikk inn Veigdalen, samt en del dagsturtrafikk. Også utfart vinterstid. Bør vurderes en type regulering av sommertrafikken inn denne vegen, for å redusere noe av trafikken inn til områdene i nord-vest, inn Veigdalen. Vurdering av tiltak her bør sees i	Periodevis anledning for regulering av trafikk med bomsystem, med tilkomst for grunneiere/rettighetshavere m.v?	Pri. 2

					sammenheng med resultat for og evaluering av tiltak for Tinnhøvegen.		
Kvamsvegen	Kommunal vei inn til Kvamsdalen (over privat grunn), privat veg derfra.			Eidfjord kommune	Fysisk bom fra Kvamsdalen. Privat veglag. Stort sett grunneiere med nøkler, eller låneordning av nøkler til kommunens innbyggere på kommunen.	Ingen tiltak å anbefale per i dag. Veien er i utgangspunktet regulert med låsbar bom som kun grunneiere har tilgang til.	Pri. 3

Tabell 2: Veier i Ullensvang

Veistrekning:	Grunneier:	Konsesjon	Avtaler/Skjønn/ Betingelser:	Myndig-het:	Annet:	Tiltak:	Prioritering:
ULLENSVANG:							
Husedalen	Kommunal vei over privat grunn til kraftstasjonen i Husedalen/Tveitafoss	Indre Hordaland Kraftnett		NVE Kommune	Fysisk bom ved kraftstasjon. Parkering ved kraftstasjon. Greit regulert p.t.	Overvåking av utvikling i ferdsel og bruk av innfallsporten. Informasjon om reinens bruk av HV generelt og nærområdene spesielt. Se forslag Reinsnos.	
Heng	Privat vei fra Kinsarvik opp til Heng (veglag)		Veilag. Tilgang gjennom bommen er ikke avklart i arbeidet.	Kommune	Bom (under Tordivlane; ved parkering til Dronningstien)	Vurdere regulering av tilgang; for eksempel ved løyvestyring (vintervår, eventuelt barmarksdispensasjoner), prisen for kjøring på vei/parkering, plassering av bom, eventuelt hvem som får tilgang til å kjøre videre.	
Vei til Kleivane (langs Munketrepene)	Kommunal vei til Eidnes (asfaltert). Privat vei derfra.		Veilag. Tilgang gjennom bommen er ikke avklart i arbeidet.	Kommune	Fysisk bom over Kvelvet.	Regulering av tilgang når bruk er i konflikt med villreinens arealbruk; løyvestyring (vinter-	

						vår, evt. barmarksdispensasjoner), vurdere betaling for kjøring på vei, eventuelt plassering av bom for regulering av biltrafikk.	
Skjeggedalsvegen	Tyssdal – Skjeggedal er kommunal vei	Statkraft	Avtale mellom Tyssefaldene og Trolltunga AS om fordeling av inntekter og vedlikeholdsutgifter (-forpliktelser)	Kommune NVE	Tilkomst ved betaling av parkeringsavgift med rett til å kjøre (Trolltunga AS).	Videreføre tiltak i kommunal regi. Supplere med informasjon om villreinens bruk av Hardangervidda generelt og nærområder spesielt.	
Skjeggedal - Topp	Privat vei til Topp	Statkraft	Vei eid av hytteeiere på Topp.	NVE Kommune	Bom. Tilgang for minibuss, parkering for inntil 30 biler mot avgift (høy).	Videreføre tiltak i kommunal regi. Supplere med informasjon om villreinens bruk av Hardangervidda generelt og nærområder spesielt. Viktig: Overvåke utvikling av ferdsel i området og videre innover i fjellet.	
Skare – Reinsnos/Øyni	Kommunal vei, åpen hele året.		Alle; offentlig vei.	Kommune		Informasjon om villrein og reinens om bruk av	

						Hardangervidda generelt og nærområdene spesielt. Overvåke utvikling av bruk/ferdsel i området og planlegge for alternative løsninger dersom bruksbilde øker/endrer seg, eller reinens arealbehov i området øker.	
Valldalen	Kommunal vei.	Hydro-Lyse (Hydro fikk konsesjon i 1962)	Parkeringsavtale med kommune - grunneierlag utgår sommer 2023. Spørsmål om ny parkeringsplass; forhandles ved ny avtale.	Kommune NVE	Bom innerste del. Brøytes av kommunen ca. medio juni, åpnes til St.hans. Rasproblematikk (også ift. brøyting).	Opprettholde åpningstid av veien for sommersesong (medio/slutten av juni måned) for å sikre ro i områder som kan være viktige kalvings- og oppvekstområder for reinen.	Ullensvang Pri.1 (sett i forhold til nærhet til villreinområdet)
Middyrvatnet	Hydro-Lyse	Hydro-Lyse	Tilgang gjennom bom for regulant og grunneier.	NVE	Bom ved Ulevåvatnet. Blir brøyta ved behov (arbeid på anlegga eller lignende).	Avklare/formalisere avtale om videreføring av fysisk bom, for å sikre at dette ikke blir en innfallsport med økt ferdsl i fremtiden.	Ullensvang Pri.1 (sett i forhold til lavt konfliktnivå for å formalisere eksisterende regulering)

Tabell 3: Veier i Vinje:

Veistrekning:	Grunneier:	Konsesjon	Avtaler/ Skjønn/ Betingelser:	Myndighet:	Annet:	Tiltak:	Prioritering:
VINJE:							
Kromvikvegen	Kommunal vei			Kommune	I henhold til Regional plan for Hardangervidda blir ikke veien åpna før 1. juni.	Bitdalsvegen, Songavegen, samt Vådalen og Farastadtippet. Rullering av kommuneplanens arealdel og LNF-sonering i tilstøtende områder som er relevante i kalvings- og oppvekstperioden, for mulig å kunne innføre tidsbegrensede ferdselsrestriksjoner i området.	Vinje pri.1a
Bitdalsvegen	Statkraft	Statkraft		NVE	Fri ferdsel	Utvide tidsrom der vegen <u>kan stenges</u> av hensyn til villrein.	Vinje pri.1b
Songavegen	Veilag med private og Statkraft, der Statkraft er veieier.	Statkraft		NVE Kommune	Betalingsbom. I henhold til Regional plan for Hardangervidda blir ikke veien åpna før 1. juni.	Utvide tidsrom der vegen <u>kan stenges</u> av hensyn til villrein.	Vinje pri. 2
Våtippen	Privat veilag, Statkraft har bruksrett.	Statkraft		Kommune NVE	Betalingsbom. Brøytes nesten helt frem.	Utvikle regime der vegen <u>kan stenges</u> av hensyn til villrein (evt. med unntak av for grunneier og regulant). Må sees i sammenheng med mulige	Vinje pri.3

						ferdselsrestriksjoner for fjellområdet i kritisk periode.	
Farastadtippen	Statkraft	Statkraft		NVE	Fri ferdsel, og det er etablert skytebane i forbindelse med at veien har blitt utbedra. Veien brøytes bare frem til boligområde, men veien er oftest tidlig bar om våren.	Utvikle regime der vegen <u>kan stenges</u> av hensyn til villrein, rett over boligområde. Må sees i sammenheng med mulige ferdelsrestriksjoner for fjellområdet i kritisk periode (gjerne som følge av dårlig beite i fjellet).	Vinje pri. 4
Resten er ikke prioritert:							
Havradalen	Åpen ATV-vei; privat.	Statkraft	Avtaleforhold? Søknadspiktig kjøring? - Uavklart i arbeidet.	NVE? Kommune?	Sykles.		
Bordalen	Åpen vei sommerstid. Statkraft	Statkraft		NVE	I henhold til Regional plan for Hardangervidda blir ikke vegen åpna før 1. juni.		
Vei Haukeliheii	Privat			Kommune			
Venemo sør	Privat/Statkraft	Statkraft	Avtaleforhold? -Uavklart i arbeidet.	Kommune NVE	Statkraft har ansvar for veien til over brua som krysser flomløpskanalen, umiddelbart forbi damfoten.		
Venemo nord	Privat vei til Gjøsløys.			Kommune	Bom?		
Varlandsvegen	Fylkesvei	ØTB/ Hydro		Fylkes-kommune?	Fri ferdsel. Videre fri ferdsel langs reguleringsmagasinet Møsvatn. «Grendeveg» over vannet til fastboende langs Møsvatn.		

Tabell 4: Veier i Tinn (og Rollag):

Veistrekning:	Grunneier:	Konsesjon	Avtaler/Skjønn/ Betingelser:	Myndighet:	Annet:	Tiltak:	Prioritering:
TINN:							
Imingfjell			Fylkesvei, stengt fra 1. november til påske (regulert i Regional plan for Hardangervidda).		Sentral ferdselsvei mellom Tinn og Nore- og Uvdal	Se arealforvaltning/ fragmentering	Høy prioritet, men håndteres overordnet, av faggruppe arealforvaltning.
Skirvedalsvegen: Skirvedalen – Killingskaret	Fylkesvei				Brøytes til ca. 800m etter Skirva fjellkyrkje. Ubrøyta over Killingskardet	Se arealforvaltning/ fragmentering	Høy prioritet, men håndteres overordnet, av faggruppe arealforvaltning.
Vegglifjellvegen: Killingskaret – Veggli	Fylkesvei fra Veggli til Ligrend. Deretter privat til fylkesgrensa (Vegglifjellvegen veglag SA)				Rollag kommune. Betalingsbom ved Ligrend mot vest, inn til hyttefelter. Vinterbrøytes til alpinanlegg/	Se arealforvaltning/ fragmentering	Høy prioritet, men håndteres overordnet, av faggruppe arealforvaltning.

					slutten på hyttefeltene		
Stegrosvegen Kalhovd – Synken		ØTB. Statkraft Energi AS ansvarlig for drift og vedlike- hold.	Grunneier har avgitt grunn til regulant.	NVE Kommune	Ikke brøyta om vinteren. Ender i parkeringsplass ved båten til Mårbu. Mye trafikk i forbindelse med fotturister på sommeren/tidli g høst.	Høst/senhøst: Vurdere endring av driftsregime til mulighet for bomming om nødvendig. I perioder med mye rein i området, kunne stenge veien for allmenn ferdsel, men med tilkomst for grunneier, regulant og tilsvarende. Tilrettelegging for kollektive transportløsninger for allmennheten, feks for gjester til rutebåten, turisthyttene m.m. Alternativt full nattestenging, eller eventuelt stenge helt i særlig spesielle tilfeller. Tiltak/regulering av volum av ferdsel på stiseegmentet Kalhovd – Mårbu viktig for at tiltak på veien skal fungere etter hensikten. Tilpasninger i drift av rutebåt på Mår må også sees på i en helhet med øvrige tiltak.	Tinn 1) a
Kalhovdvegen: Steinsbøle - Gvepseborg		ØTB. Statkraft Energi AS ansvarlig for drift og vedlike- hold.	Grunneier har avgitt grunn til regulant opp til Kalhovd. Anlagt i forbindelse med bygging av Mår kraftverk i 1941.	NVE Kommune	Betalingskasse ved Steinsbøle. Gratis for personer bosatt i Tinn kommune. Ikke vinterbrøyta.	Som oftest mest aktuell høst eller senhøst. Vurdere endring av driftsregime til mulighet for bomming. I perioder med mye rein i området å kunne stenge vegen for allmenn ferdsel, men med tilkomst for grunneier, regulant og tilsvarende. Tilrettelegging for kollektive transportløsninger for	Tinn 1) b

					Planlagt oppgradering 2023-2024.	allmennheten, for eksempel for gjester til turisthyttene m.m. Alternativt full nattestenging, eller eventuelt stenge helt i særlig spesielle tilfeller. Mulig noe regulering også kan gjøres med prissystem e.l.. Vurdere å regulere anledningen for transport av sykkel med Krossobanen i den perioden en ønsker minst mulig ferdsel på vegen.	
Hjerdalen	Privat vei	Hydro	Tidl. kommunal vei som er blitt privatisert. Overføringstunnel; Hjerdøla til Skarfoss; tilkomst/bruk av regulant. Ellers privat ferdsel.	Kommune	Fysisk bom med passeringmulighet ved betaling (kortløsning) Ikke vinterbrøyta	Organisere system for at veien kan stenges helt dersom det er villrein i området, særlig i kalvings- og oppvekstperioden. Eventuelt stenge de siste 4-5km (fra Ormefit?) for allmenn ferdsel tilgang, men opprettholde tilgang bare for grunnere, jegere? Må evt. også vurdere grad av motorisert ferdsel og kjøring av skiløyper i området i siste del av april, dersom det trekker mye dyr mot området.	Tinn pri. 2)
Sandsetdalen, inn til Kongsbergseter	Privat: Sandsetdalen vegforening		Tidl. kommunal vei. Privatisert i 2005-2006 med vilkår om tilgang for allmennheten.	Kommune NVE	Vinterbrøyta. Betalingsbom ved Skavlebø. Relevant ift. tilkomst til flaskehals for trekkpassasje for rein nord- og	Perioden jan.-mars/apr.: Regulere bruk av skuterløyper i området i aktuell periode. Barmark: Stenge bom for allmennhet dersom villrein i området. Begrense ferdsel fra enden av vegen ved behov.	Tinn pri. 3)

					vest for Kongsbergseter		
Resten er ikke prioritert:							
Krossobanen (Ryes veg)	Mesteparten av vegen er på Hydros grunn, topp og bunn er kommunal – i forbindelse med taubanen			Kommune	Ikke kjørbær - vår og høst åpen for transport av ATV i 2 helger, for hytteeiere på Hovda hyttefelt.		
Håkadalen	Privat vei			Kommune	Skogsbilveg klasse 3. Fri ferdsel. Betalingsbom		
Husvollaldalen	Privat vei				Betalingskasse.		
Gjøystdalvegen	Fylkesvei til Øvre Gjøystdal. Låst bom der og privat skogsbilvei videre			Fylkes- kommune Kommune			
Veståsvegen, fra Lislebuhaugen til Fjosstaulen (i Gøystdal)	Privat skogsbilvei (Veståsen og Nysetdalen vegforening)			Kommune	Bomkasse v/Långset. Vinterbrøyta fram til Långset.		
Sideveg opp til Lurestaulen (fra Skirvedalsvegen: Skirvedalen – Killingskaret)	Privat			Kommune	Ikke brøyta om vinteren. Ikke åpen for allmennhet		

Tabell 5: Veier i Nore- og Uvdal:

Veistrekning:	Grunneier:	Konsesjon	Avtaler/Skjønn/ Betingelser:	Myndig- het:	Annet:	Tiltak:	Prioritering:
NORE- OG UVDAL:							
Imingdalen (omtalt i regional plan som Bruseterveien)	Privat vei (kommunen grunneier i starten av veien). Betalingsbom ved Sønstevanns- dammen. Ny bom før Vikvatn og fra der stengt for allmenn ferdsel.	Skagerak Energi	Kun sommervei. Samme brøyteregime som Fv. 755 / 124 over Imingfjell. Bompenger. Blir automatisk betalingsbom f.o.m. 2023. Innerste del privat vei i eie av kraftselskap? Helt innerst løyvebetinga motorferdsel.	Kommune NVE	Åpen for allmenn ferdse l frem til Vikvatn.	Begrense kjøring på vegen for allmenheten vest for Flåtåe (etter hyttefeltet) med fysisk bom, digital telling/skiltgjenkjennig for de som passerer.	Nore- pri.1 høst, ok vinter (evt. regulering av løyvekjøring vinterstid).
Vei til Damtjern. Gråvårranden.	Avstikker Privat vei. Bom - ikke åpen for allmenn ferdsel.	Skagerak Energi		Kommune	Bom - ikke åpen for allmenn ferdsel. Brøytes ikke. Svært lite brukt.	Ingen tiltak anbefales. Det er bedre å styre ferdse l langs denne vegen enn innover langs Imingdalen.	
Jønndalsveien	Kommunal vei. Blir betalingsbom hele året fra og med sommer 2023.		Blir betalingsbom hele året fra og med sommer 2023. Åpen for allmenn ferdse l	Kommune	Hytta er p.t. vinterstengt, men det arbeides med å etablere helårsdrift.	Vurdere begrensing på vinterbrøyting inn til Solheimstulen. Styre ferdse l i villreinens vinterbeiteområde med sti- og løypeplan. Gjøre behovet mindre for å kjøre	Nore- pri. 1 på vinterstid, og pri.2 høst.

			hele året. Fysisk bom ved Solheimstulen for videre passasje mot tippet. Ved kjøp av fiskekort er det mulig å få passere denne.		Veien brøytes til Solheimstulen.	Jønndalsvegen midtvinters. Må sees i sammenheng med løyvepraksis vinterstid i denne delen av fjellet.	
Solheimstulen – tippet ved Krukeåe	Anleggsvei etter regulering av Uvdalsvassdraget				Drift av knuseverk og utkjøring av knuste masser fra tippet. Også adkomst til noen private fjelleiendommer og fiskevatn. Ikke vinterbrøyting.	Evt. begrense tider for bruk av knuseverk.	

Tabell 6: Veier i Hol:

Veistrekning:	Grunneier:	Konsesjon	Avtaler/Skjønn/ Betingelser:	Myndighet:	Annet:	Tiltak:	Prioritering:
HOL:							
Tuvavegen	Kommunal vei inn til Nedrestølen, privat derifra. Veilag Betalingsbom, nå «kamerabom»			Kommune	Åpen for allmenn ferdsel på sommer. Betalingsbom. Brøytes inn til Braute	Ingen for barmarksperioden. Eventuelt begrense bruk av privatbiler til Tuva. Dersom villreinen igjen skal ta i bruk nordøstvidda for sommerbeite vil det kreve veldig store begrensninger i virksomhet sommer og høst for turisme og friluftsliv. Vurdere drift av skiløyper i området i vinterbeiteperioden. Må sees i sammenheng med tiltak i tilstøtende områder.	Hol pri.1 eller 2 (mest aktuelt høst/jakt?)
Ossjøvegen/ seterdals- vegen	Privat vei. Betalingsbom			Kommune	Åpen for allmenn ferdsel på sommer. Betalingsbom. Brøytes ikke. Brøyting slutter ved Hallen vinterstid.	Fortsatt vinterstengt.	Hol pri.1 eller 2?
Verpestølvegen (Ustaoset)	Privat vei Betalingsbom	Hafslund Eco		Kommune NVE	Åpen for allmenn ferdsel på sommer. Betalingsbom. Brøytes inn til parkering ved dam.	Ingen	

Tabell 7: Andre tiltak:

Andre tiltak:	Beskrivelse:	Konsesjon/ eier/ansvarlig:	Kommentar:	Prioritering:
Regulere tilgang til bruk av sykkel på de veier der tilkomst med bil blir regulert	Per i dag fri tilgang til å sykle på alle veier som er tilgjengelige med kjøretøy. Eventuelle reguleringer for kjøretøy bør også vurderes for sykkel.	Veieier og -myndighet.	Viktig for en tilstrekkelig helhetlig vurdering og må tas inn i alle relevante prosesser for hvert tiltak som skal prøves ut. Viktig for å sikre legitimitet for tiltak.	
Overvåke utvikling av ferdsel på- og bruk av Songamagasinet som innfallspurt til fjellet (sommer)	Allmennheten har adgang til å sette ut og bruke båt. Tar folk langt inn mot sentrale villreinområder. Enkelt utgangspunkt for turer innover i sårbare områder	Statkraft og Vinje kommune	Kan til en viss grad regulere tilkomst ved å regulere tilkomst på vei. Statkraft har anledning til å søke endring i konsesjon om tilgang på båtutsett om ønskelig. I første omgang anbefales overvåking av bruk og utvikling i området.	
Terskel ved Gravøy:	Reetablere trekkpassasje over Gravøy, mellom Kilsfjorden og Gøyst. Krever at større tiltak knytta til tilkomst på vei Kalhovd – Gvøpseborg er prøvd ut, sammen med regulering av øvrig ferdsel i området for å lette reinens tilkomst på tangene øst for reguleringsmagasinet.	Statkraft	Utredet av regulant tidligere (tidlig 2000-tallet). Høy kostnad, usikker effekt.	
Regulere båttrafikk Møsvatn	Allmennheten har adgang til å sette ut og bruke båt. Tar folk langt inn mot sentrale villreinområder. Enkelt	Vinje kommune	Grendevei for fastboende, hytteeiere og sentralt for næringsdrivende. Høy kostnad usikker effekt. Stimulerings tiltak for næringsdrivende og for at rutebåtens gjester holdes i områdene på- og rundt	

