

eit svært viktig verktøy for betre forvaltning av villreinen. Dei regionale villreinplanane gir hovudtrekka i arealbruken og drøftar høve til lokal verdiskaping og utvikling. Planane vil òg gi grunnlag for å utpeike ti nasjonale villreinområde. Åtte av desse vil utgjere to europeiske villreinregionar. I 2014 skal ein arbeide med å konkretisere innhaldet i og etableringa av dei europeiske villreinregionane.

#### *Rovviltforvaltning*

I tråd med rovviltforliket frå 2011 vil arbeidet med å halde bestanden av jerv så nær bestandsmålet som mogleg halde fram. Lisensfelling er det viktigaste verkemiddelet i bestandsreguleringa av jerv, men i enkelte område har ikkje lisensfellinga gitt tilfredsstillande resultat. Dei siste åra har miljøstyresmaktene derfor gjennomført ekstraordinære uttak av jerv før beitesesongen. Forvaltninga vil framleis gjennomføre slike uttak der det er naudsynt, og i tråd med rovviltforliket vil forvaltninga i større grad enn tidlegare vurdere slike uttak før lisensfellingsperioden er over. Vidare skal det framleis vere fokus på å auke kompetansen hos jegerane, slik at den ordinære lisensfellinga gir større utteljing.

#### *Motorferdsle i fjellet – fråvær av støy*

Det er viktig å skjerme viktige friluftsområde mot støy frå køyretøy på bakken, vatnet, småfly og helikopter gjennom oppfølging og handheving av føresegnene i motorferdslelova og forskrift om bruk av vasskuter og liknande. Utviklinga i talet på dispensasjonar og i talet på køyretøy gir god grunn til å gi barmarkskøyeringa større merksemd framover. Det er spesielt viktig å skjerme fjellheimen og dei sårbare områda nord i Noreg mot terengskadar som følgje av bruk av barmarkskøyretøy. Utviklinga i ulovleg køyring og dei store konsekvensane den fører med seg viser at det er viktig at regelverket blir handheva. I fjellområda veks naturen langsamt og lyden ber langt. Der er det særskild viktig at ein rettar seg etter forbodet mot bruk av vasskuter.

Det er Regjeringas mål å regulere motorferdsle i utmark for å ta vare på naturmiljøet, fremje trivsel og sikre stille og ro i naturen.

Regjeringa har i 2013 foreslått enkelte endringar i høvet til fornøynesskøyering med snøskuter, sjå nærare omtale av dette under resultatområde 8 Friluftsliv.

I Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging er det venta at kommunar med

eit visst omfang av motorisert ferdsel i utmark tek dette opp som tema i planlegginga.

Finnmark er det einaste fylket med opne løyper for motorferdsel på barmark. Ein rapport frå barmarksprosjektet i Finnmark med tilrådingar for å avgrense barmarkskøyering i Finnmark vart send Miljøverndepartementet frå Direktoratet for naturforvaltning 15. februar 2011. Regjeringa vurderer tilrådingane i prosjektet.

#### *Prioriterte arter og utvalte naturtypar*

Arbeidet med å peike ut prioriterte arter og utvalde naturtypar vil halde fram i 2014. I dette arbeidet kan òg arter og naturtypar knytte til fjellet bli vurderte. Mellom anna er fjellreven ein kandidat til å bli ei prioritert art. Ein vil òg følgje opp dei artene som er blitt prioriterte og dei naturtypane som er blitt utvalde, inkludert dei handlingsplanane som er utarbeidde. I Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging ligg ei forventning om at dei alminnelege føresegnene i naturmangfaldlova om berekraftig bruk blir lagde til grunn for planlegging som påverkar naturmangfald. Førekomstar av utvalde naturtypar og økologiske funksjonsområde for prioriterte arter skal innarbeidast i planlegginga.

#### *Sikring av villmarksnaturen på Svalbard*

Forvaltningsplanar for verneområda er eit viktig grep for å nå dei nasjonale måla. Vidare skal Miljødirektoratet starte arbeidet med å kartleggje meir nøyaktig inngrepsfrie naturområde på Svalbard i samsvar med den INON-klassifikasjonen som er nytta på fastlandet. Dette vil gi eit betre grunnlag for å måle endringar i inngrepsstatus.

Det finst inga detaljert vegetasjonskartlegging på Svalbard, men det er sett i verk systematisk overvaking av effektar av ferdsel på vegetasjon i avgrensa område. Dette skjer i regi av Miljøovervakingssystemet for Svalbard og Jan Mayen (MOSJ).

#### *Snøheimvegen*

Stortinget vedtok i 1999 å opprette eit nytt skyte- og øvingsfelt for Forsvaret på Austlandet, og å leggje ned skytefeltet på Hjerkin (Innst. S. nr. 129 (1998-99)). Opprettinga av Regionfelt Austlandet innebar eit svært stort naturinngrep og tapet av naturverdiar skulle kompensast med gjenvinning og vern av naturverdiar på Dovrefjell:» «Hjerkin skytefelt 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)».*

Regionfelt Austlandet vart opna i 2005. Samtidig innstilte Forsvaret sin bruk av Hjerkinnskytefelt. I 2006 starta naturrestaureringsarbeidet, som er delt i to fasar: 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 ei 14 km lang vegstrekning frå betalingsbommen nær E6 ved Hjerkinnskytefelt og inn til Snøheim.

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 har vore fagleg ansvarleg for prosjektet saman med Norsk senter for bygdeforskning. Prosjektet sitt hovudtema har vore samspelet mellom villrein, reinen sin arealbruk og menneskeleg ferdsel i og bruk av dei same områda. Prosjektet vart sett i gang i 2008/2009 og har vore organisert i fleire delprosjekt. I sluttrapporten *NINA Temahefte 51 Horisont Snøhetta*, som vart offentliggjort i mars 2013, er resultat og funn frå delprosjekta sett i samanheng.

Melding om oppstart av verneplanarbeid for tidlegare Hjerkinnskytefelt vart kunngjort 1. juli 2013.

#### *Forskningsprosjektet sine konklusjonar*

Prosjektet tek utgangspunkt i at turisthytta Snøheim er gjenopna, med dei konsekvensar ferdsel i området har for villrein.

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 Snøhettamassivet (Hjerkinnsplatået) er reinen avhengig av å krysse ferdselsårene Stropsljødalen (stien inn mot Reinheim turisthytte) og Snøheimvegen. Desse to ferdselsårene er to system som fungerer parallelt og relativt uavhengig av kvarandre. Hovudutfordringa er at ferdsla gjennom Stropsljødalen alleie 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, ferdsel

og belastninga i aksen Hjerkinnskytefelt og Stropsljødalen.

I 2012 vart vegen, som ledd i forskningsprosjektet, stengt for privatbilar. Det vart i staden organisert ei ordning med skyttelbuss inn til Snøheim fire gonger dagleg gjennom sommar-sesongen.

Prosjektet konkluderer med at den beste kombinerte løysinga for villrein og folk vil vere at Snøheimvegen består, med eit strengt regime for regulering av ferdsel gjennom skyttelbuss som køyrer heilt inn til Snøheim, og eit breitt sett av tiltak og verkemiddel for å handtere ferdsla. Ein føresetnad for tilrådinga er at handteringa av ferdsel ved hjelp av skyttelbuss blir nedfelt i langsiktige planar og føresegner, og at restriksjonane på bruk av vegen blir effektive. Det er òg ein føresetnad at bruken av Snøheim blir lagt til rette på ein slik måte at det ikkje blir etablert ferdsel som hindrar reinen sine trekkmoglegheiter rundt Snøhettamassivet eller går ut over kalvingsområda. Det må òg setjast i verk ei overvaking for å følgje ferdselsutviklinga. Bussregimet må vurderast på nytt dersom det viser seg at det ikkje fungerer etter føresetnadene.

#### *Vidare oppfølging*

Miljøverndepartementet og Forsvarsdepartementet viser til at forskningsprosjektet si tilråding byggjer på data frå berre ein sesong med bussdrift. Dette var òg første sesong Snøheim turisthytte var open etter gjenopninga. Det er derfor avgrensa kunnskap om korleis bussordninga i praksis vil fungere og korleis den samla ferdsla i området vil utvikle seg over tid. Departementa er derfor samde i tilrådingane frå forskningsprosjektet om at det er nødvendig å sjå på effektane av bussregimet og anna utvikling i området over tid.

Fjerning av Snøheimvegen ligg inne i prosjektplanen for Forsvarsbygg sitt naturrestaureringsprosjekt. Prosjektet skal vere ferdig i 2020. Dersom Forsvarsbygg skal rekke å gjennomføre arbeidet med å fjerne vegen som del av prosjektet, må endeleg vedtak om dette treffast seinast i 2017.

Miljøverndepartementet og Forsvarsdepartementet vil derfor oppretthalde ordninga med stenging av vegen for privatbilar og vidareføre bruk av skyttelbuss inn til Snøheim i perioden 2014–2017, med samtidig overvaking av og innhenting av kunnskap om trafikk og ferdselsutvikling i området. Endeleg avgjerd om Snøheimvegen blir teke på bakgrunn av dette i 2017.

For å unngå at det blir utvikla ferdsel som motverkar den positive effekten av busstransporten må

ein søkje å avgrense anna bruk og ferdsel (til fots, med sykkel, med hundspann etc.) på strekninga. Slik ferdselsavgrensing vil i første i første omgang blir forsøkt oppnådd gjennom informasjon om villreinen sin bruk av området og oppmoding om å nytte busstilbodet. Formaliserte ferdselsavgrensingar eller -forbod må vurderast etter behov.

Dei andre vegane i området skal sanerast som føresett, i tråd med prosjektplanen for naturresaureringsarbeidet.

### Statusrapportering på nasjonale mål i 2013

*5.1. Utryddinga av truga arter i fjellet skal vere stansa, og status for arter i nedgang skal vere betra innan 2020.*

Indikator:

- Talet på truga arter knytte til fjellet.

I følgje Norsk rødliste for arter 2010 er 147 arter i arktisk og alpine område truga.

*5.2. Mangfaldet av naturtypar i fjellet skal takast vare på eller gjenopprettast innanfor sitt naturlege utbreiingsområde, og slik at alle arter førekjem i levedyktige bestandar. Det genetiske mangfaldet og viktige økologiske funksjonar og tenester skal takast vare på.*

Indikatorar:

- Utvikling i areal av inngrepsfrie naturområde (INON).
- Utvikling i areal i rehabiliterte INON-område.
- Talet på dispensasjonar som er gitt og utvikling i talet på dispensasjonar under motorferdslelova.

Dei siste hundre åra er dei villmarksprega naturområda i Noreg (område 5 kilometer eller meir unna tyngre tekniske inngrep) reduserte frå omkring halvparten av landarealet til i underkant av 12 pst. i 2008, og i Sør-Noreg var det berre att 5 pst. i 2008.

I perioden 2003–2008 stod utbygging i vassdrags- og energisektoren for om lag 40 pst. av bortfallet av inngrepsfrie naturområde, ein god del av dette i fjellområda. Med dei venta investeringane i energisektoren vil presset på INON-areal i fjellområda auke markant, særleg knytt til utbygging av småkraft, vindkraft og kraftlinjer i sentralnett.

Det er i 2012 sett i gang arbeid for å førebu ei ny oppdatering av INON for ferdigstilling i løpet av 2013. Vi har nokre få døme på tilbakeføring av utbygde fjellområde til inngrepsfrie naturområde,

mellom anna knytt til omlegging av større kraftlinjer. Omfanget av slike endringar, og endringane i fjellområda, vil gå fram av oppdateringa av INON i 2013.

Talet på dispensasjonar gitt i medhald av motorferdslelova og den nasjonale forskrifta er tilgjengeleg som KOSTRA-rapportering. I 2012 vart det rapportert behandla 15 026 søknader om dispensasjon for motorferdsel i utmark. Av desse vart om lag 14 250 (95 pst.) godkjende. For å få eit samla bilete må det òg reknast med dispensasjonar som er gitt for fleire år. I overkant av 12 000 tidlegare gitte dispensasjonar var framleis gyldige i 2012, dvs. at det var om lag 26 800 aktive dispensasjonar i 2012. Samla tal gyldige dispensasjonar gjekk opp med nær 3 000 frå året før, det vil si ei auke på 12 prosent. For barmarkskøyring vart det totalt godkjent 1 816 søknader i 2012. Dette er 368 færre enn året før. 110 søknadar vart avslått i 2012. Ein gjer oppmerksom på at tala ikkje er fullstendige grunna mangel på rapportering frå ein del kommunar med mange barmarkskjøretøy og snøskutarar.

*5.3. Alle bestandar av planter og dyr som det blir hausta av i fjellet skal vere forvalta økosystembasert og bli hausta berekraftig slik at artene opptrer i levedyktige bestandar innanfor sitt naturlege utbreiingsområde innan 2020.*

Indikator:

- Bestandstatus for arter som har blir hausta eller utnytta på annan måte

Hausting av planter i fjellet skjer primært gjennom beiting. Beiting er i hovudsak òg tillete i verneområde, og er ikkje vurdert som ein trussel mot naturmangfaldet i fjellet.

Hausting av hjortevilt i fjellet er godt regulert ved at hjorteviltet er forvalta på grunnlag av kvotar.

*5.4. Villreinen skal sikrast i livskraftige bestandar i sine naturlege utbreiingsområde i Sør-Noreg.*

Indikatorar:

- Status for arbeidet med dei regionale planane for villrein fjella.
- Areal som inngår i nasjonale villreinområde og randsoner.
- Talet på kommunar som har innarbeidd nasjonale villreinområde og randsoner i kommuneplanen.
- Talet på dispensasjonar som er gitt innanfor nasjonalt villreinområde og randsoner.
- Del av villreinen sitt leveområde som er verna etter naturmangfaldlova.