

Spesielle høringstemaer

Her følger en oppstilling av forhold Fylkesmannen vil gjøre høringsinstansene oppmerksomme på, samt høringstemaer vi spesielt ønsker tilbakemelding på.

- Fylkesmannen foreslår at alle de tidligere seterbygningene i Vesllie fjernes, men at kvea beholdes for videre bruk i regi av beitelaget. De tidligere setrene har vært i Forsvarets eie siden 1960. Det er etter Fylkesmannens vurdering uaktuelt å beholde noen av bygningene her for framtidig utleie eller annen bruk som vil kunne øke ferdselen i området. Dette av hensyn til villreinen. Dersom én av bygningene likevel skal beholdes (mest aktuelt for vernealternativ 1), vil det kun være til bruk i forbindelse med tilsyn av beitedyr, for bruk av fjellstyret og kanskje for reiselivet i kortere perioder om sommeren.
- Fylkesmannen legger også til grunn at det ikke er behov for flere tilsyns-/oppsynsbuer i området. Fjellstyrene eier til sammen fire steder med overnattingsmuligheter i området (Skredalægeret, Maribu, Svånålægere og hytte ved Einøvlingvatnet) som allerede er eller bør være tilgjengelig i forbindelse med tilsyn og sanking av beitedyr i regi av Jora beitelag. Lesja fjellstyre har fått overta Maribu på vilkår om at Dovre fjellstyre og Jora beitelag skal ha begrenset bruksrett i forbindelse med oppsyn og tilsyn med beitedyr. Flere i Jora beitelag eier dessuten egne buer i Grisungen.
- Forskergruppen bak «Horisont Snøhetta» (Strand m.fl., 2013) står etter fire nye år med datainnsamling fast ved sin anbefaling om at skyttelbuss på Snøheimvegen, med et stramt regime for øvrig ferdsel, er den beste løsningen for villreinen (Gundersen m.fl., 2016). Villreinsenteret er åpne for å vurdere framtidig driftsansvar for skyttelbussen dersom dette er ønskelig, forutsatt at ansvarsforholdene rundt vegen er klargjort og at det er sikret en tilstrekkelig økonomi for drift og vedlikehold av vegen. Verken Forsvarsbygg, Statskog eller Villreinsenteret er interessert i å overta dette ansvaret (jf. siste avsnitt under kapittel 5.9.2 i verneforslaget). Villreinsenteret mener at et eventuelt overskudd fra bussdrifta må tilføres drift og vedlikehold av vegen, uavhengig av hvem som skal drifte skyttelbussen. Erfaringstall viser imidlertid at vedlikehold av kun 4 km veg enkelte år krever større beløp enn årlig overskudd fra bussdrifta. Hele vegstrekningen Hjerkinns – Snøheim er på ca. 14 km. Det vil være påkrevd med en egen avtale mellom Statskog og en ny ansvarlig driver (veglag eller lignende) om tillatelse til å ha veg-kroppen liggende på statens grunn. Fylkesmannen ber på denne bakgrunnen om tilbakemelding på hvem som er interessert i å overta drifts- og vedlikeholdsansvaret for Snøheimvegen med bruer og innretninger. Dersom vegen skal beholdes, vil det også være behov for å investere i ny, automatisk bom.
- Vernealternativ 2 åpner også for at Vålåsjøhøvegen og vegen inn til Vesllie skal bestå. Dersom én eller begge disse vegstrekningene skal beholdes, gjelder det samme som i punktet over. Statskog og Forsvarsbygg er ikke interessert i å ta noe ansvar for noen av disse vegstrekningene heller. Fylkesmannen ber derfor om tilbakemelding fra de som eventuelt kan være interessert i å overta ansvar for drift og vedlikehold av Vålåsjøhøvegen og/eller vegen inn til Vesllie, med bruer og innretninger. Vegen inn til Grisungen fra Hjerkinns er på ca. 16 km og fra Snøheimvegen og inn til Vesllie er det ca. 3 km. Forsvarsbygg har i årene 2008 til 2015 hatt en årlig vedlikeholdskostnad på ca. 14 000 kr pr. km veg i gjennomsnitt. De påpeker at det er store årlige variasjoner og at dette vedlikeholdet kun har opprettholdt en minimumsstandard på vegene.
- I Grisungen er grensen mellom nasjonalpark og landskapsvern justert blant annet av hensyn til et våtmarksområde av stor verdi for fuglelivet og en viktig naturtypelokalitet (ekstremrikmyr). Forslaget innebærer at Vålåsjøhøvegen (del av Store ringveg) skal gå fram til Grisungen, men ikke

videre gjennom området som foreslått i konsekvensutredningen for landbruket. Justeringen innebærer at vegen tilbakeføres over dette området slik at våtmarksområdet med den ekstremrike myra restaureres, blant annet gjennom at den naturlige vannhusholdningen gjenopprettes. Justeringen vil kunne innebære at beitedyra ved sanking om høsten, eventuelt må drives langs sti på vest- og sørsiden av Storslågåvatnet fram til et planlagt permanent samlekke øst for Grisungen, istedenfor på vegen som går nord og øst for Storslågåvatnet i dag. Fylkesmannen vil ta endelig stilling til dette spørsmålet (som for øvrige høringstemaer) etter høring.

- Ferdselsreguleringene er justert i tråd med innspill i konsekvensutredningen for reiselivet. Det er gjort sårbarhetsvurderinger og åpnet for ferdsel i deler av området og/eller til tider på året der villreinen (og annet dyreliv) er mindre sårbar, jf. også friluftsmeldingen¹. Fylkesmannen peker i den sammenheng på at et sentralt delformål med verneforslaget er å ta vare på villreinstammen i Snøhetta, som sammen med villreinstammene i Rondane, Knutshø og Sølnekletten utgjør de siste restene av den mest opprinnelige ville europeiske fjellreinen.
 - Etter en avveining mellom brukerinteresser og verneverdier, er det valgt å definere et «bruksområde» som ligger i ytterkant av foreslåtte verneområder. Dette består av foreslått landskapsvernområde (LVO) samt to mindre delområder av foreslått nasjonalpark (NP) i vernealternativ 1. I vernealternativ 2 inngår i tillegg nedre del av biotopvernområdet (BVO). I dette området er det gitt mer rom for ferdsel enn i de indre delene av området (se kapittel 7.2.2 i utkast til forvaltningsplan, samt figur 18 og 19).
 - De indre delene av foreslåtte verneområder skal skjermes av hensyn til villreinen. Det betyr at det ikke skal gjennomføres tilretteleggingstiltak der, som f.eks. etablering av nye stier. Etter foreslåtte retningslinjer i utkast til forvaltningsplan kan forvaltningsmyndigheten imidlertid gi tillatelse til organisert ferdsel til fots i disse indre delene i perioden f.o.m. 1. juni t.o.m. 15. juli.
 - Reguleringer av ferdsel framgår på noen sentrale punkter direkte i verneforskriftene, både når det gjelder tillatt område og tidspunkt på året (organisert ferdsel til fots, organisert bruk av hest, kjøring med hundespenn og sykling). Øvrig organisert ferdsel som kan skade naturmiljøet eller villreinen, må ha særskilt tillatelse fra forvaltningsmyndigheten. Se nærmere gjennomgang under kapittel 7.2.2 i utkast til forvaltningsplan, samt eksempelet i punktet over.
 - Fylkesmannen foreslår å regulere hundekjøring uavhengig om det dreier seg om organisert ferdsel eller ikke. Sannsynligheten for å møte på og forstyrre villrein er heller ikke knyttet til antall hunder (så lenge de er i bevegelse og ikke gjør), men til hastighet og distansen som tilbakelegges. Fylkesmannen har ut fra dette foreslått en definisjon på hundekjøring, men ser at det er vanskelig å finne en god definisjon som skiller «hundekjøring» som aktivitet fra folk som er på skitur med hund. Vi ber derfor om synspunkter og alternative forslag gjennom høringen.
 - Fylkesmannen foreslår at sykling bare tillates i begrenset grad av hensyn til villreinen. Foreslåtte bestemmelser innebærer at sykling er tillatt mellom Hjerkin og Snøheim (på kjørespor / Snøheimvegen) i perioden 1. juni – 15. juli. Dersom vegen inn til Veslie skal bestå, vil sykling også her være tillatt i perioden 1. juni – 15. juli. Dersom Vålåsjøhøvegen skal bestå, vil sykling på denne vegen være tillatt hele sesongen. Sykling vil ellers ikke være tillatt i dette området. Dette er etter Fylkesmannens vurdering i tråd med

friluftsmeldingen¹ som ble vedtatt av Stortinget oktober 2016. Se nærmere omtale under kapittel 5.9.2 i verneforslaget og kapittel 7.2.2 i vedlagte utkast til forvaltningsplan. «Sykkel» vil i denne sammenhengen trolig omfatte både vanlig tråsykkel og sykkel med hjelpemotor / el-sykkel (jf. høringsforslag om endringer i motorferdselloven).

- Gjennom forslaget til forskrifter vil åpningstiden for turisthytta Snøheim begrenses noe på høsten i forhold til dagens situasjon, også av hensyn til villreinen. DNT Oslo og omegn vil kunne åpne hytta tidligere enn i dag på forsommeren, men kan på høsten bare holde Snøheim åpen til og med første søndag i oktober, uavhengig av ukenummer. I dag kan Snøheim holdes åpen fra uke 26 til uke 40 (i praksis fra siste fredag i juni til og med første eller andre helg i oktober) jf. gjeldende dispensasjon.
- Motorferdsel på Snøheimvegen (vernealternativ 2) i forbindelse med drift av andre turisthytter enn Snøheim vil ikke lenger være tillatt. Forslaget innebærer at DNT Oslo og omegn bare kan få dispensasjon til nødvendig transport på Snøheimvegen (vernealternativ 2) i forbindelse med drift av Snøheim turisthytte. Bestemmelsene om motorisert transport til andre turisthytter gir bare rom for bruk av beltekjøretøy på vinterføre eller luftfartøy. DNT kan dermed ikke lenger få dispensasjon til egne turer på Snøheimvegen i forbindelse med tilsynsturer til Reinheim, slik praksis er i dag.
- Det som i dag omtales som «Einøvlingsvegen» eller kjøresporet opp til Einøvlingsdammen, skal ikke lenger defineres som kjørespor. Dette skal bli liggende og gro igjen av seg selv, jf. både kommunenes visjonsplan og Fylkesmannens naturrestaureringsplan (se tabell 1 i verneforslaget). Transport av varer, utstyr og materialer til buer/hytter ved Einøvlingsvatnet vil måtte flyttes over fra bruk av kjøresporet til transport med snøskuter vinterstid eller luftfartøy (se kapittel 4.4.8 i verneforslaget, samt 7.5.2 i utkast til forvaltningsplan), tilsvarende som for andre buer og hytter uten vegadkomst. Ved eventuelt framtidig behov for vedlikeholdstiltak på Einøvlingsdammen skal maskinelt utstyr kunne kjøre inn langs traseen til det tidligere kjøresporet. Turer i forbindelse med tilsyn med Einøvlingsdammen skal gjennomføres til fots, noe Statskog er innforstått med. Dersom det skulle oppstå andre behov for motorisert transport inn til Einøvlingen, f.eks. i forbindelse med oppfølging av fôr-automat for fjellrev, skal lufttransport benyttes.
- Einøvlingsdammen er det eneste inngrepet i området som ikke er planlagt tilbakeført gjennom prosjektplanen for naturrestaureringsarbeidet. Dette skyldes at dammen er et sivilt anlegg. Einøvlingsvatnet ble demmet opp i 1968-69 i forbindelse med gruvedriften på Hjerkin (én meter over naturlig vannstand). Statskog overtok ansvaret for dammen da gruva ble lagt ned på 1990-tallet. Under siste hovedtilsyn i 2013 ble det påpekt at Einøvlingsdammen ikke har noen funksjon, og at et alternativ til jevnlig tilsyn og vedlikehold er å fjerne den. Fylkesmannen har derfor i samråd med Statskog fått gjennomført en utredning av muligheter for å tilbakeføre anlegget (se kapittel 2.4 i verneforslaget). Fylkesmannen legger vekt på de positive konsekvensene i et langt tidsperspektiv og mener i utgangspunktet at Einøvlingsdammen bør tilbakeføres. Vi vil ta endelig stilling til spørsmålet etter høring og vurdere et initiativ overfor sentrale myndigheter. Vi har tatt høyde for at dammen kan bli liggende i forslaget til verneforskrifter.
- Villreinenes trekk på framsida av (sørøst for) Kolla er viktig for det helhetlige rotasjonstrekket omkring Snøhetta og spesielt for villreinenes bruk av områdene i Grisungdalen og Vålåsjøhøe. Dette trekket er særlig utsatt slik situasjonen er i dag. Fylkesmannen er usikker på om foreslåtte grenser for de ulike verneformene, forslag til «bruksområde», forslag til ferdselsrestriksjoner i

¹ Meld. St. 18 (2015-2016) Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet, behandlet i Stortinget 20. oktober 2016.

verneforskrifter og retningslinjer i utkast til forvaltningsplan er tilstrekkelige virkemidler for å ivareta dette trekket på lang sikt.