

# Felles uttale til tiltaksplanen for Hardangervidda villreinområde

Klima- og miljødepartementet (KLD) sende 3. juli 2025 forslag til tiltaksplan for Hardangervidda villreinområde på høyring, med høyringsfrist 31. oktober 2025.

Tiltaksplanen er eit omfattande dokument som vil få stor betydning både for villreinformaltinga og lokalsamfunna rundt Hardangervidda. Slik forslaget ligg føre, vil det etter vår vurdering i uforholdsmessig grad ramma lokale interesser, grunneigarar, bruksrettshavarar og dei fastbuande. Samtidig ser me behovet for ei heilskapleg forvaltning, som tek vare på villreinen som ein nasjonal ansvarsart.

Denne felles høyringsuttalen representerer fylgjande partar:

- Ordførarane i Ullensvang, Eidfjord og Ulvik
- Fjellstyreformennene i Ullensvang, Røldal og Eidfjord
- To representantar for Hardangervidda Grunneigarsamskipnad
- To representantar for Tilsynsutvalet i Vestland

Partane har gått saman om å utarbeida ei felles høyringsuttale. Målet er å bidra til ein balansert prosess der omsynet til villreinen vert ivareteke samtidig som legitime lokale og regionale interesser vert sikra. Me meiner dette krev eit tett samarbeid mellom statlege, regionale og lokale forvaltningsnivå, samt open dialog med grunneigarar og andre berørte aktørar.

Den felles høyringsuttalen er i etterkant behandla i dei respektive styringsorgana, og eventuelle tillegg eller presiseringar vil gå fram av vedtak fatta i desse møta. Me vil med dette understreka viljen til å koma med konkrete og konstruktive forslag som kan føra til ei berekraftig og breitt forankra forvaltning av Hardangervidda.

Me er alle sterkt opptekne av tilstanden for villreinstamma på Hardangervidda. Vårt mål er å finne fram til tiltak som faktisk har den ynskta effekten for villreinen, samtidig som dei ikkje rammar bruken av vidda på ein uforholdsmessig måte.

Me tillet oss å kritisera prosessen fram til forslaget til tiltaksplan. Det er provoserande at arbeidet med planen som statsforvalteren la fram 01.12.23, med relativt brei involvering, vart endra så mykje at mange som deltok i prosessen ikkje kjenner seg att.

KLD brukte 1.5 år på å omarbeida planen. I prosessen verkar det som DNT har fått stor grad av påverknad, medan lokale interesser ikkje har fått same høve.

Manglande lokale innspel gjer at det vert presentert tiltak som ikkje let seg gjennomføra. Til dømes **tiltak 45**, der ein føreslår å nytta Kleivane ved Lofthus som innfallsport til motortransport på vestre del av vidda. Lokalkunnskap tilseier at verken vegstandard eller topografi gjer tiltaket gjennomførbart etter intensjonen.

Mangelen på lokal innverknad på den endelege tiltaksplanen har medført at mange lag og organisasjoner lokalt, mellom anna Hardangervidda Villreinutval, har tatt til orde for å avvise planen heilt.

Vår gruppe har likevel valt ei anna tilnærming. Me vil bidra konstruktivt i arbeidet med å utforme ei tiltakspakke som er effektiv for villreinen. Samt akseptabel for dei som lever på og rundt Hardangervidda. Me ynskjer likevel å understreka viktigheita av at vidare arbeid må forankrast og ha god medverknad. Lokal villreinforvaltning, grunneigarar, fjellstyrer, lokale vernemynde og kommunar må ha ein sentral plass i denne forankringa og medverknaden.

NINA Rapport 1530 viser at lokalbefolkninga berre står for om lag 3 prosent av aktiviteten på Hardangervidda. Det er difor openbert at tiltaka først og fremst må retta seg mot dei aktivitetane som utgjer dei resterande 97 prosent av aktiviteten. Elles vil ikkje tiltaka ha merkbar effekt for villreinen. Nokre tiltak framstår frå vårt perspektiv som at dei i stor grad belastar lokale grunneigarar og bruksrettshavarar, utan å gje særleg effekt. Samstundes som andre tiltak retta mot turisme i verste fall kan auka uynskja aktivitet, utan tilsvarande avgrensingar.

Me vil understreka at innsatsen for å redusera presset på villreinen ikkje kan avgrensast til tradisjonell bruk og lokal forvaltning i lokalsamfunna rundt Hardangervidda. Over dei siste 20–30 åra har nye aktivitetar og bruksmønster vakse fram. Desse må vurderast grundigare. Me tenkjer særleg på:

- Kiting
- Hundespannkøyring
- Store arrangement som Amundsenløpet og ulike maraton
- Vekentlege organiserte turfølgje, ofte utanlandske, på inntil 30 deltakarar som kryssar vidda gjennom sesongen
- Sykling
- Telting
- Padling på vassdrag
- Motorisert ferdsle knytt til oppsynsverksemd, inkludert kontroll frå Mattilsynet og Branntilsynet
- Bruk av dronar

Me meiner at ei balansert tiltakspakke må inkludera reelle restriksjonar og reguleringar også på desse områda. I tråd med dei faktiske utfordringane for villreinen. Slik kan me saman sikra ei meir berekraftig forvaltning. Der villreinen vert ivareteken som nasjonal ansvarsart, samtidig som legitime lokale interesser vert teke vare på.

Når det gjeld ikkje-motorisert ferdsel, ser me behovet for fleire reguleringar for å redusera belastninga på villreinen. Me kan difor stille oss bak **tiltak 18, 19 og 20**. Som vil bidra til å skape eit tydelegare juridisk rammeverk og betre informasjonsgrunnlag for ferdsle på Hardangervidda.

Når det gjeld tiltaka som omhandlar stenging eller omlegging av turisthytter, som **tiltak 34, 36, 40 og 56** ser vi eit viktig dilemma. Føremålet er å redusera ferdsle i sårbare område og gje villreinen betre tilgang til kalvings- og oppvekstområde. Noko vi stiller oss forståande til. Samstundes må ein ta omsyn til at stenging av sentrale turisthytter og

tilhøyrande stinett kan føra til uynskja ringverknadar. Som auka grad av telting og meir spreidd ferdsle utanfor etablerte trasear. Dette kan i praksis gje motsett effekt. Det kan auka presset på nye område.

Difor er det avgjerande at slike tiltak vert vurdert i samband med dei føreslåtte ferdslerereguleringane og informasjons- og rettleiingstiltaka (**tiltak 18, 19 og 20**). Slik at ein oppnår ei balansert og føreseieleg forvaltning. Som tek vare på villreinen. Samt gjer berekraftige rammer for friluftsliv og turisme.

Regulering av ikkje-motorisert ferdsel også utanfor verneområda er etter vår meining viktig. Då villreinens leveområde ikkje følgjer dei administrative grensene for verneområda. Dersom mildare verkemiddel ikkje gir den ynskte effekten, bør det vere mogleg å fastsetje tids- og arealavgrensa restriksjonar, slik at villreinen får naudsynt ro.

Det er dessutan behov for å gjennomgå og eventuelt endra regelverket for ferdsel innanfor eksisterande verneområde. Det er ei rekkje aktivitetar som i dag ikkje er tilstrekkeleg regulerte, men som kan ha stor negativ effekt på villreinen Til dømes kiting, hundekøyring, ulike former for sykkelbruk, packrafting og organisert ferdsel. Me støttar difor at Miljødirektoratet gjer ei overordna vurdering av regelverket, og at det vert sett i verk nødvendige prosessar for å kunna tilpassa verneforskriftene betre til villreinens behov. Me legg vekt på at tiltaket ikkje skal gå på bekostning av rettane knytt til private stolar og hytter, tradisjonell landbruksdrift, lokal næringsbruk og ressursforvaltning av haustbart overskot.

Styrking av informasjon og rettleiing, både fysisk og digitalt, er eit avgjerande supplement til eventuelle reguleringar. Gode informasjonskampanjar, skilting, digitale plattformer og eventuelt områdebaserte mobilvarslingstenester kan bidra til å auka bevisstheita blant brukarar av vidda. Slike tiltak kan dessutan ha ei haldningsskapande effekt på lang sikt. Noko som er heilt nødvendig for å sikra legitimiteten i villreinforvaltninga.

Me støttar difor dei tre tiltaka som viktige byggesteinar i ei meir heilskapleg forvaltning av Hardangervidda. Ved å kombinere reguleringar med god informasjon og rettleiing, kan ein oppnå større aksept og betre resultat for villreinen.

## Motorferdsle

Det vert tidvis hevda at omfanget av motorferdsle på Hardangervidda har auka vesentleg. Vår vurdering er at dette biletet er meir nyansert, og me ønskjer å klargjera utviklinga innan dei ulike transportformene.

## Helikoptertransport

Me er stiller oss sterkt kritiske til det som kjem fram i **tiltak 15**. Når det gjeld bruk av helikopter, er det rett at aktiviteten auka kraftig i ein periode. Hovudårsaka var Mattilsynet sine omfattande tiltak mot skrantesjuka (CWD) Der store jaktuttak vart etterspurd og der Miljødirektoratet dekkja størstedelen av kostnadane til helikoptertransport. Dette førte til ein markant auke i bruken. Etter at denne ordninga vart avvikla, har omfanget av helikopterbruk til uttransport av slakt gått ned og nærmar seg igjen eit normalt nivå.

Mattilsynet har òg nytta helikopter til etablering og ettersyn av inngjerda saltplassar. Dette har vore omfattande, og tilsynsutvala i alle fylka rundt Hardangervidda har protestert mot omfanget. Samt arbeidd for å redusera flyginga. Likevel har Mattilsynet fått medhald gjennom ankeprosess hjå Miljødirektoratet.

Samstundes er det viktig å understreka at helikoptertransport har ulik betydning på ulike delar av vidda. Særleg i Ullensvang kommune er helikopter eit avgjerande transportmiddel grunna topografi og avstandar. Her er det ikkje realistisk å vidareføra jakt- og fiskekulturen dersom alt skal berast ut til fots. Sjøfly er ikkje eit reelt alternativ, då dei nærast ikkje er tilgjengelege lenger. Det er òg langt mellom vatn som er store nok til at dei er forsvarleg å landa på. I praksis er det også fleire viktige skilnader mellom sjøfly og helikopter. Moderne helikopter støyar lite, og kan lasta fleire personar og meir last enn sjøfly. Eit helikopter har plass til fire personar og ei totalvekt på om lag 1000 kg. Eit sjøfly har ei avgrensing på om lag 350 kg. I verste fall må ein altså ha tre sjøflyturar for å transportera det same som ein greier med ein tur i helikopter. Helikopter kan også henta last utan å landa. Støymessig har truleg sjøfly eit fortrinn når dei kjem opp i

marsjhøgde, men dei støyar betydeleg meir ved avgang. Dei brukar også betydeleg lenger tid, og distanse, på å nå marsjhøgd.

Fjerner ein høvet til lufttransport, må ein finne alternativ til fots. På vestvidda har ein hytter og stølar som ligg over 10 timar gange frå veg. Ved å forby flyging inn til hyttene, vert konsekvensen ei betydeleg auka ferdsle. Skal ein transportera felte dyr ut til fots, så vil dette bety fleire dagar gange per dyr. Me meiner at å transportera slakt ut til fots, eller med hest, vil ha ein større negativ verknad enn helikoptertransport som hentar frå eitt punkt.

## Traktortransport

Forvaltningsplanen for Hardangervidda nasjonalpark, i samarbeid med kommunane som forvaltar areal utanfor parken, har fastsett klare avgrensingar for kva traktorsleper som kan nyttast. Desse reglane har vore stabile over lang tid og vert etterlevd. Me ser ikkje auke i talet på turar, og ordninga fungerer godt som eit nødvendig verkemiddel for jakt- og fiskeforvaltninga.

## Transport med snøkøyretøy

Det er ikkje dekning for å hevda at bruken av snøskuter har auka betydeleg. Per i dag blir statistikk berre ført for oppsynsverksemd, då forvaltninga manglar eit felles digitalt system for registrering. Eit slikt verktøy har vore etterspurt i lang tid.

I denne samanhengen er det positivt at **tiltak 14** legg opp til utvikling av eit nasjonalt system for digital saksbehandling og rapportering av motorferdsle i utmark. Eit slikt system kan bidra til betre kunnskapsgrunnlag og meir oversiktleg forvaltning av motorferdsle. Tiltaket bør sjåast i samband med **tiltak 13**, som handlar om å styrka kunnskapen og samordninga av motorferdsle i utmark i villreinområde. Det ligg eit stort potensial i å utvikla betre koordinering og erfaringsutveksling.

Ei slik satsing vil kunna leggja grunnlag for betre legitimitet og meir effektiv forvaltning. Vidare vil det skapa større tillit mellom lokale aktørar, kommunar og statlege

styresmakter. Med eit betre kunnskapsgrunnlag kan ein òg sikra at tiltaka vert målretta mot reelle utfordringar. Samtidig som unødige konflikter og uro vert redusert.

Me vil likevel peika på at me er særskildt uenige i **tiltak 17** (*utfasing av sanntidstilgang til GPS-posisjonar for andre enn forskingsformål*). GPS-merking av villrein medfører både dyreetiske og økonomiske kostnader. Samtidig gjer det særskildt verdifull kunnskap om trekkruiter, leveområde og respons på forstyrringar. Dersom sanntidsdata berre skal vere tilgjengeleg for forskning, meiner me at den lokale forvaltninga mistar eit viktig verktøy for å kunna følgja med på, og raskt tilpassa seg, villreinen sin faktiske situasjon.

Erfaringane viser at dynamisk forvaltning, der ferdsle vert tilpassa i sanntid basert på kvar villreinen held seg, har hatt positive effektar. Samordna med digital sakshandsaming og betre rapportering, vil dette kunna gje eit langt betre kunnskapsgrunnlag for å måla effekten av tiltaka. Me tilrår difor at sanntidstilgang ikkje blir fasa ut, men vidareutvikla som ein del av ei meir heilskapleg og kunnskapsbasert forvaltning av Hardangervidda.

Med dagens praksis er det allereie teikn til ei positiv utvikling. Tilsynsutvala har utfordra turisthyttene til å redusera transportomfanget ved å nytta større køyretøy, slik at talet på turar går ned. Når det gjeld private hytter, har praksis vore uendra og stram i over 30 år. Berre nyttekøyring er tillate, med krav om slede og lass. Mange nyttar i dag to sledar for å redusera talet på turar.

Innanfor nasjonalparken har det i fleire tiår vore avgrensa til tre turar pr. år. Sist vinter vart dette auka til fire turar av tryggleikssyn, slik at ein hytteeigar kan ta med seg to snøskuterar samstundes i staden for tre enkelturar. Dette ser me som eit minimum for å sikre forsvarleg transport av ved, propan, proviant, jakt- og fiskeutstyr samt nødvendig vedlikehald.

## Kontroll av motorferdsel

Kontrollomfanget framstår etter vår vurdering som betydeleg større enn det faktiske behovet, ettersom talet på ulovlege handlingar og anmeldingar er lågt. Mange ulike etatar er involverte, noko som medfører unødvendig mykje køyring i terrenget. Me

registrerer òg at Statens naturoppsyn (SNO) til tider følgjer reinsflokkane på sine oppsynsturar. Dette verkar lite nødvendig og bidreg til å uroa dyra ytterlegare.

Me meiner det er viktig å sikra ei motorferdsle som er både forsvarleg og nødvendig for lokal forvaltning, samtidig som unødig aktivitet og uro for villreinen vert redusert. Dette krev betre koordinering mellom etatane, ein meir kunnskapsbasert kontrollpraksis og ein dialog med lokale aktørar om korleis transportbehov kan løysast på mest skånsam måte.

## Naturrestauring

Me tykkjer tiltaksplanen er for defensiv når det kjem til **tiltak 10**. Å gjenoppretta trekk mellom villreinområder, eller utvida villreinområdet ved å restaurera natur, må vera eit av hovudfokusområda til myndigheitene. I tiltaksplanen peikar ein heilt korrekt på at det er sær s lite utveksling av villrein mellom Hardangervidda og Setesdal-Vesthei-Ryfylke og Nordfjella villreinområder. Det vert vidare peika på at ein for å reetablere sesongtrekk og utveksling mellom bestandane, har behov for store naturrestaurerande tiltak. Klima- og miljødepartementet meiner det er viktig å føreta ei samla vurdering av alle nasjonale infrastrukturtiltak knytta til veg. I Meld.St. 35 (2023-2024) har ein varsla at ein vil ha ei oversikt over forringa eller øydelagte landareal innan 2030.

Me er sær s uroa for kva dette tidsaspektet kan bety for vegane over fjellovergane våre. Særleg om ein tek inn over seg at det vidare i planen står at det fram til desse planane er klare, er viktig at det ikkje vert lagt anna irreversibel infrastruktur i tiltaksområdet. Samt at trekk-korridorane må skjermast mot utbygging som kan hindra moglegheita til å gjenoppretta gamle trekkvegar.

For Rv 7 over Hardangervidda vil dette bety at ein ikkje får reetablert dei tradisjonelle trekkrutene mellom sør og nord. Bygging av Dyrnuttunnelen vil vera den sikraste måten å opna opp for bruk av beiteområda nord for vegen. Erfaringar med midlertidig vinterstenging av Rv 7, når villreinen nærmar seg, har vist seg å ikkje fungera. Dette gjer at ca. 12 % av villreinområdet er gått ut av bruk. Samtidig har villrein i Nordfjella sone 2 tatt i bruk området mellom Rv7 og Bergensbanen i noko grad, ved trekk over

Finsetunnelen. Eidfjord kommune har lagt inn trase for Dyranuttunnelen på Rv 7 Hardangervidda i høyringsutkast for kommuneplanen sin arealdel for perioden 2025-2037, i tråd med tilrådingane i KVV av 2015.

For E-134 er det ein vedtatt reguleringsplan for ny tunnel og vegtrasé. I henhald til rapport frå konsulenten Naturrestaurering AS (utarbeida på oppdrag frå Statens Vegvesen, datert januar 2019) er dei planlagte tunnelane på Haukelifjell for korte til å ivareta funksjonelle reinstrekk. Med lengre tunnelløysing vil ein oppnå ei formidabel naturrestaurering som vil gje villreinen særlege forbetringar. Per i dag, er arbeidet med fyrste del av vegstrekning Seljestad - Vågslid (E-134) i gang. Som ein konsekvens av dette, må ein gjera særskilde vurderingar av eventuelle restaureringstiltak på Haukelifjell. Tiltak her, vil kunna gjenoppretta eit funksjonelt villreintrekk mellom dei to største villreinområda i Norge. Når del to skal byggast har ein eitt historisk godt høve til å laga lengre tunnelløysingar, som i tillegg til trafikale føremoner, vil bety mykje for villreinstamma.

Som ein tilleggsopplysing, nemner me at Lyse Kraft DA søker om å endra reguleringsmagasinet Votna, tilhøyrande Røldal-Suldal-reguleringa, til eit "pumpekraftmagasin". Ei slik endring vil øydelegga isforholda på reguleringsmagasinet, og ytterlegare forringa trekkhøva mellom villreinområda på Haukelifjell. Ei løysing med "lang tunnel" vil meir enn vega opp for desse ulempene. Samt gjera situasjonen betre enn den er i dag.

## Avslutning

Som klima- og miljøminister Andreas Bjelland Eriksen uttalte til *Hardanger Folkeblad*, er det avgjerande at byrdene ved dei ulike tiltaka vert fordelte på ein rettferdig måte. Han understreka at lokale aktørar har særskilde rettar til å nytta sine nærområde, og meiner ein må sikra legitimitet og oppslutning kring dei omfattande tiltakspakkane. Me sluttar oss til dette perspektivet. For at tiltaksplanen skal oppnå den nødvendige effekten for villreinen og samtidig ha brei forankring, er det heilt sentralt at staten, regionale styresmakter, lokale aktørar og grunneigarar arbeider saman. Vår ambisjon er å bidra

konstruktivt til denne prosessen, med mål om å sikra ei berekraftig og rettviss forvaltning for å betra tilstanden for villreinen på Hardangervidda. Me ønsker såleis tett gjensidig kontakt med beslutningstakarane frametter.

### **Punktvisе forslag:**

Under fylgjer forslag til viktige tiltak som me meiner bør innførast/vidareførast i ein 5-års periode. Me forstår at nokon av desse tiltaka krev at gjeldande lovverk og forskrifter må endrast. Skal me oppnå ein merkbar effekt av tiltaksplanen, vil dette vera nødvendig.

Me meiner ein bør nytta seg betydeleg meir av spegelvendingsprinsippet innanfor verneområde. Spegelvendingsprinsippet tyder at aktiviteten i utgangspunktet ikkje er tillete, men at ein kan få løyve til slik ferdsle/aktivitet på bestemte område.

1. Kiting og hundespannkøyring må verta omfatta av spegelvendingsprinsippet. Område der ein kan gje løyve til desse aktivitetane må avklarast med kommune, grunneigar og/eller fjellstyra. Kiting skal ikkje vera lov når det er villrein i området.
2. Større arrangement, organisert ferdsle og militære øvingar er ikkje tillate i område reinen vanlegvis brukar/skal bruka.
3. Spegelvendingsprinsippet for sykling i nasjonalparken må vidareførast. Ein må vurdere om ein skal redusera talet på sleper som er godkjent for sykling.
4. Ein må syta for at ein får lovheimel til å regulera padling i vassdraga på Hardangervidda. Ein bør innføra eit spegelvendingsprinsipp for padling, til dømes i Kvennavassdraget og Heisantjønn-Bjornesfjorden.
5. Ein må regulera teltinga på Hardangervidda. Omfanget av telting, både langs turiststiar og elles på vidda, har auka betydeleg dei siste åra – særleg i vinterhalvåret. Det må etablerast eit rammeverk som gjer det mogeleg for myndigheitene, kommunane, grunneigarane og/eller fjellstyra å etablера

teltforbodssoner og eller teltsoner(speilvendingsprinsipp) i område der ein finn det naudsynt av omsyn til villreinen.

6. Turisttrafikken på Tinnhølvegen og Hjølmovogen må reduserast. Eventuell innføring av skyttelbuss i juli og august er eit tiltak som bør vurderast. Dette har vore forsøkt tidlegare, men det er behov for offentleg økonomisk stønad om det skal lukkast. Dette er eit rimeleg tiltak som vil redusera trafikken betydeleg, jf. skyttelbuss frå Hjerkinna til Snøheim ved Snøhetta i Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark.
7. GPS-merkinga av villrein må vidareførast. Resultata skal kunna nyttast både til forskning og forvaltning. Sjølv merkinga uroar sjølvstendig reinen i eit kort tidsrom, kanskje nokre timar. GPS-data brukt på rett måte, vil gje dei meir ro resten av året. Som resultat får villreinen meir ro.
8. Dynamisk regulering av motorferdsel vinterstid basert på GPS-data må vidareførast. Dette har fungert godt dei 5 åra det har vore praktisert, og det har aksept hjå løyvehavarane.
9. Den allmenne tilgangen til forseinka GPS-posisjonar må stengast. GPS-data må vere utilgjengelege frå kalvingstidspunktet til etter jaktslutt. I våre høgareliggjande fjellområde mot vest, er sjølv 14 dagars forseinking for lite til å ikkje avsløra kvar reinsdyra held seg i sommarmånadane. Av erfaring, veit me at dei forseinka GPS-posisjonane vert nytta til å oppsøkje reinsdyra i sommarmånadane.
10. Samordna kontroll av motorisert ferdsle og anna aktivitet:  
Den offentlege forvaltninga og naturoppsynet lyt gjennomgå ei konsekvensutgreiing kring eigen ferdslebruk. Kontrollomfanget framstår etter vår vurdering som større enn det faktiske behovet. Det vert ofte utført arbeid i periodar som tidlegare har vore utan menneskeleg aktivitet på Hardangervidda,

særleg mellom jaktslutt og påske. Diverre også i kalvingsperioden, heilt fram til sommaren, i ei tid kor villreinen treng heilt ro.

11. Motorisert ferdsel knytta til feiing og kontroll av eldstadar skal avgrensast til turisthytter og utleigehytter. Privathyttene er svært lite i bruk. Feiing og kontroll av desse fører til unødig omfattande motorferdsle.
12. Ein må tillate at helikopterbruken til nyttebruk vert vidareført i tråd med gjeldande regelverk. Lokalt må ein gjennomføra ei evaluering, og til dømes stilla tydlegare krav til samtransport, både til passasjerar og helikopterselskapa. Ein skal setja krav om at uttransport av kjøtt frå felte dyr berre skal vera frå faste landingsplasser. Henting i felt må berre verta tillete i særskilte tilfelle. Jaktuttak og fiskeforvaltning i store delar Vestland fylke sin del av Hardangervidda, vil ikkje vera gjennomførbart dersom bruk av helikopter vert forbode. Hytter og stolar på vestvidda ligg langt frå veg, typisk mellom fem til 12 timar gange. Me minnar om at fottrafikk inn til hyttene, genererer ferdsle og forstyrring i villreinområdet. Den lokale bruken av vidda er å nytta almenningsretten ein har drive i fleire hundre år. Den lokale aktiviteten er berre 3 % av den totale aktiviteten. Skal ein halda fram med hausting slik det er føresett, er bruk av helikopter det mest natur og dyrevenlege alternativet.
13. KLD/Miljødirektoratet må utarbeida, i tett samarbeid med lokal forvaltning, eit digitalt system for handtering av motorferdsel.
14. Informasjon om reinsdyrstamma til brukarar og forvaltning, må styrkast.
15. Det må vurderast om det kan vera eit alternativ å fjerna aktiv markedsføring og reklame for turar i nasjonalparken. Særleg må det vera restriksjonar på å markedsføra Hardangervidda nasjonalpark som eit turområde internasjonalt. Rutene som er føreslegne nedlagt skal takast ut av kartet, og vekk frå UT.no.

16. Samla vurdering av nasjonale restaureringsprosjekt:

Me ber om at tiltak som legg til rette for trekk mellom delområder vert prioritert. Staten må ta ansvar for kraftfulle tiltak, og bidra til at det blir miljøtunnelar på Rv7 og E134 som sikrar villreintrekk, og som er eit svært viktig naturrestaureringstiltak. Det er ingen tunnelar på Rv7 i dag, der arbeidet bør starta med Dyranuttunnelen. Arbeidet med tunnelar må sjåast i samanheng med vidareutvikling av kraftanlegg ved E134 der villreintrekket vil verta ytterlegare forringa og må avbøtast med ein forlenga tunnel under Haukeli i forhold til forslaget til nasjonal transportplan. Behovet for slik restaurering vert ytterlegare forsterka ved ei eventuell effektutviding av Røldal/Suldal kraftanlegg.

17. Me må få til ei meir bærekraftig forvaltning av sjølve villreinstamma. Mellom anna ved å ta ut svake og små dyr i staden for dei beste bukkane. For å få dette til må ein premiera jegerar som gjer dette. Samstundes bør me redusera jaktuttaket for gradvis å auka antal vinterfødde dyr opp mot bestandsmålet.