



DYRANUTTUNNELEN Rv 7

TILRÅDD I UTTALAR TIL TILTAKSPLANAR FOR VILLREINEN PÅ HARDANGERVIDDA

A. Buskerud Fylkeskommune Punkt 5:

Riksvei 7 utgjør i dag en totalbarriere for villreinens trekk mellom Hardangervidda og Nordfjella. Derfor ber Buskerud fylkeskommune staten prioritere miljøtunneller, med tunnel under Dyranut som den første. Dette vil bidra til å gjenåpne tradisjonelle trekkruiter og frigjøre viktige beiteområder, redusere ferdselsbarriereeffekter, øke trafikksikkerheten og sikre en robust øst-vest-forbindelse med stor samfunnsøkonomisk gevinst. Realisering av slike prosjekter krever samarbeid mellom Klima- og miljø-, Samferdsels- og Energidepartementet. Det bør også vurderes å søke internasjonale bidrag, da tiltaket inngår i arbeidet med å bevare Europas siste villreinbestand.

B. Vestland Fylkeskommune Punkt 4:

Fylkesutvalet syner til tiltak 10 om «samla vurdering av nasjonale naturrestaureringsprosjekt for å gjenopprette trekk mellom villreinområde og betre tilstanden til villreinen fram mot 2025», og viser her til Hardangerviddarådet sin uttale: "Hardangerviddarådet ber om at tiltak som legger til rette for trekk mellom delområder prioriteres. Staten må ta ansvar for kraftfulle tiltak og bidra til at det blir miljøtunneler på Rv7 og E134 som sikrer villreintrekk, og som er et svært viktig naturrestaureringstiltak. Det er ingen tunneler på Rv7 i dag, der arbeidet bør starte med Dyranuttunnelen. Arbeidet med tunneler bør også ses i sammenheng med videreutvikling av kraftanlegg ved E134 der villreintrekket vil ytterligere forringes og må avbøtes med en forlenget tunnel under Haukeli i forhold til forslaget til nasjonal transportplan. Behovet for slik restaurering forsterkes ytterligere ved en eventuell effektutvidelse av Røldal/Suldal kraftanlegg." Fylkesutvalet støttar dette, og meiner tiltaka er viktige for å gjenskape samanhengande leveområde for villrein, og samstundes.»

Hardangerviddarådet (lik VLFK):

- Tiltak 10 – Samlet vurdering av nasjonale restaureringsprosjekter: Hardangerviddarådet ber om at tiltak som legger til rette for trekk mellom delområder prioriteres. Staten må ta ansvar for kraftfulle tiltak og bidra til at det blir miljøtunneler på Rv7 og E134 som sikrer villreintrekk, og som er et svært viktig naturrestaureringstiltak. Det er ingen tunneler på Rv7 i dag, der arbeidet bør starte med Dyranuttunnelen. Arbeidet med tunneler bør også ses i sammenheng med videreutvikling av kraftanlegg ved E134 der villreintrekket vil ytterligere forringes og må avbøtes med en forlenget tunnel under Haukeli i forhold til forslaget til nasjonal transportplan. Behovet for slik restaurering forsterkes ytterligere ved en eventuell effektutvidelse av Røldal/Suldal kraftanlegg.

C. Kommunane Eidfjord, Ullensvang og Ulvik - Fjellstyra i Ullensvang, Røldal og Eidfjord - Hardangervidda Grunneigarsamskipnad - Tilsynsutvalet i Vestland

Felles uttale til tiltaksplanen for Hardangervidda villreinområde.

(Denne felles høyringsuttalen representerer fylgjande paratar: • Ordførarane i Ullensvang, Eidfjord og Ulvik • Fjellstyreformennene i Ullensvang, Røldal og Eidfjord • To representantar for Hardangervidda Grunneigarsamskipnad • To representantar for Tilsynsutvalet i Vestland)

Naturrestaurering 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 uroa for kva dette tidsaspektet kan bety for vegane over fjellovergangane 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 trekkveggar. For Rv 7 over Hardangervidda vil dette bety at ein ikkje får reetablert dei tradisjonelle trekkrutene mellom sør og nord. Bygging av Dyranuttunnelen 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 KVU av 2015.

Eidfjord kommune

Eidfjord kommune vedtok samrøystes i kommunestyremøtet 27.10.2025 å støtta uttalen som ligg vedlagt.

Eidfjord Fjellstyre:

Fjellstyret har tidlegare uttalt: Eidfjord fjellstyre vil på det sterkaste anbefala å etablere tunnelloysingar og særleg Dyranuttunnelen på Hardangervidda. Tunellen vil fjerna den største barrieren på ein viktig strekning og sikra ein trekk-korridor for villrein mot beiteområdet nord for RV7. Side 6 av 7 Dette er eit viktig langsiktig tiltak for å sikra villreinen beite nord for Rv7. Dette er og heilt i tråd med villreinmeldinga.

Eidfjord Motorferdselsutval:

Motorferdselutvalet i Eidfjord kommune valte å senda inn eigen uttale. Dei støttar felles uttale, som ligg vedlagt, men vil leggja til enkelte pressiseringar:

Eidfjord motorferdselutval støttar og deltar i Tilsynsutvalet i Vestland si dynamiske forvalting av løyper, der løypene vert stengt når det er villrein i området.

Eidfjord motorferdselutval har for fleire år sidan kartfesta skuterløyper som skal fylgjast og som er kobla saman med løypenettet inn i nasjonalparken.

Eidfjord motorferdselutval ynskjer å understreka viktigheita av å få kontroll på den sterkt aukande teltinga i Hardangervidda Villreinområde.

Ulvik herad:

Heradsstyre stetta vedlagt fellesuttale frå 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.

D. Kommunene Hol, Tinn, Rollag og Nore og Uvdal

(Dette høringsinnspillet er en oppfølging av kommunenes tidligere innspill datert 30.09.2024, og må ses i sammenheng med dette. Kommunene Hol, Tinn, Rollag og Nore og Uvdal viser til Klima- og miljødepartementets forslag til tiltaksplan etter kvalitetsnormen for villrein på Hardangervidda.)

Høringsinnspill til tiltaksplan for villreinen på Hardangervidda Pkt 5

Riksvei 7 utgjør i dag en totalbarriere for villreinens trekk mellom Hardangervidda og Nordfjella. Derfor ber Buskerud fylkeskommune staten prioritere miljøtunneller, med tunnel under Dyranut som den første. Dette vil bidra til å gjenåpne tradisjonelle trekkruiter og frigjøre viktige beiteområder, redusere ferdselsbarriereeffekter, øke trafikksikkerheten og sikre en robust øst-vest-forbindelse med stor samfunnsøkonomisk gevinst. Realisering av slike prosjekter krever samarbeid mellom Klima- og miljø-, Samferdsels- og Energidepartementet. Det bør også vurderes å søke internasjonale bidrag, da tiltaket inngår i arbeidet med å bevare Europas siste villreinbestand.

Hol kommune:

Formannskap i Hol stiller seg bak felles forslag til høring fra kommunen Tinn, Nore og Uvdal, Rollag og Hol. Ordfører får fullmakt til å koordinere dette.

Nore og Uvdal kommune Oppsummering Pkt 6

Rv. 7 løses med tunnelløsninger som gjenåpner villreinens trekkveier.

Vinje kommune:

Det bør byggast lang tunell under Haukelifjell på E134 frå Vågslid til Liamyra/Røldal, og tunell under RV7 Hardangervidda.

E. Hardangervidda villreinutval uttalar seg generelt:

Forslag til tiltaksplan inneholder noen få gode og nødvendige tiltak som bør gjennomføres. Disse er imidlertid få og for utilstrekkelige for at det kan forventes noen reel bedring av dyrenes arealbruk og trekkmuligheter. Tiltakene vil ikke gi dyra mer ro eller bedre tilgangen til de beste beiteområdene. Noen bedring i kondisjon og dyrevelferd vil ikke kunne forventes. Tiltaksplanen vurderes så utilstrekkelig at den i sin helhet bør forkastes.

Eidfjord Fjellstyre:

Eidfjord fjellstyre har i møte 11.09.2025 fatta fylgjande vedtak 25/030 Fjellstyret tek Villreinutvalet si uttale til tiltaksplanen til etterretning. Fjellstyret vil avvanta nærare konkrete innspel til konkrete tiltak.

Fjellstyret har tidlegare uttalt: Eidfjord fjellstyre vil på det sterkaste anbefala å etablera tunnelloysingar og særleg Dyrannuttunnelen på Hardangervidda. Tunnelen vil fjerna den største barrieren på ein viktig strekning og sikra ein trekk-korridor for villrein mot beiteområdet nord for RV7. Side 6 av 7 Dette er eit viktig langsiktig tiltak for å sikra villreinen beite nord for Rv7. Dette er og heilt i tråd med villreinmeldinga.

F. Naturvernforbundene:

Naturvernforbundet v/Truls Gullowsen. Naturvernforbundet i Telemark v/Helge Granlund. Naturvernforbundet i Vest-Telemark v/Torfinn Sanden. Naturvernforbundet i Øst-Telemark v/Anne Haugen Wagn. Naturvernforbundet i Buskerud v/Martin Lindal. Naturvernforbundet i Nore og Uvdal v/Johanne Stølen. Naturvernforbundet i Hallingdal v/Olav Arne Løstegaard.

Tiltak 10: Samlet vurdering av nasjonale naturrestaureringsprosjekter for å gjenopprette trekk mellom villreinområder og bedre tilstanden til villreinen frem mot 2050 Veldig bra dersom trekkbarrierer kan bli borte. Når det gjelder vidda er vel RV7 hovedproblemet. Det er sjelden at reinen trekker over vegen, men har vel hendt de siste åra. Midletidig stengning har vært aktuelt og brukt. Tunnel over deler av vidda vil jo løse problemet.

G. Statens vegvesen:

• Tiltak 5 (samme for alle tre områder): Høy terskel etter sektorregelverk for nye arealinngrep i Hardangervidda, Setesdal Austhei og Setesdal Ryfylke villreinområder. Blant annet Samferdselsdepartementet har et hovedansvar for tiltaket.

Kommentar fra Statens vegvesen: Utredning av nye utbyggingsprosjekter eller større vedlikeholdsprosjekter i regi av Statens vegvesen vil følge ordinær planbehandling etter plan- og bygningsloven. Dermed vil konsekvensene for blant annet villrein bli belyst og hørt. Det vil også være foreslått avbøtende tiltak der hvor konfliktene knyttet til for eksempel villrein er vesentlige. Dette inkluderer også utredning av tunnelalternativer der det er relevant i forhold miljøhensyn. Bygging av tunneler av hensyn til villrein og andre miljøverdier må samtidig også vurderes opp mot de negative konsekvensene som følger av tunnelprosjekter i form av store mengder steinmasser som må lagres midlertidig eller permanent i sårbar fjellnatur og andre arealinngrep. Det er også svært kostbart. Selv om det etableres tunneler på enkelte strekninger langs veiene, vil det fremdeles være igjen veiløsninger i dagen for å betjene lokaltrafikken i området.

Tiltak 10 (samme for alle tre områder):

Samlet vurdering av nasjonale naturrestaureringsprosjekter for å gjenopprette trekk mellom villreinområder og bedre tilstanden til villreinen frem mot 2050. Miljødirektoratet har hovedansvaret for tiltaket.

Kommentar fra Statens vegvesen: Det er positivt at det legges opp til at planlagte prosjekter ses i sammenheng med hverandre. Det gjelder ikke kun samferdselsprosjekter, men alle typer av arealinngrep i villreinområdene. Som nevnt i kommentaren innledningsvis, vil større utbyggings- eller vedlikeholdsprosjekter i regi av Statens vegvesen ha vært igjennom en planprosess etter plan- og bygningsloven. Dermed er det litt uklart hvordan en tiltaksplan for villrein skal håndheves med tanke på tiltak som har vært igjennom eller skal igjennom en offentlig planprosess. Det er viktig at det etableres god dialog mellom sentrale aktører i et prosjekt som berører villreinens arealbruk tidlig i planprosessen, etter at vedtak er fattet vil det være vanskelig å gjøre annet enn mindre justeringer.

Tiltak 45 (kun Hardangervidda): Kanalisere vintertransport fra riksvei 7 til Heng og Kleivane som innfallsporter. Hovedansvar: Ullensvang kommune, tilsynsutvalg, veilag.

Kommentar fra Statens vegvesen: Stopp i brøyting av trafikklokker må vurderes ut fra et trafiksikkerhetshensyn før det iverksettes. Alle lokker langs lengre strekninger kan ikke unnlates å brøytes, men man kan se på en løsning med parkeringsforbud på lokker slik at de kun brukes til nødvendige stopp. Oppsett av nye trafikkskilt krever en egen behandling av en skiltplan. Dette er nærmere beskrevet i Statens vegvesens rapport om mulige tiltak på eksisterende veinett i villreinområder. Statens vegvesen bør legges til som delansvarlig for dette tiltaket, siden det berører våre driftsoppgaver langs rv. 7 og vårt ansvar som skiltmyndighet. Teksten bør derfor modereres noe, nå kan den leses som om alle parkeringslokker skal stå ubrøytet, og det vil være vanskelig å gjennomføre i praksis av hensyn til trafiksikkerheten.

H. Hardangerviddatunnelene as

Forslag til tiltak 10: «Samla vurdering av nasjonale naturrestaureringsprosjekt for å gjenoprette trekk mellom villreinområde og betre tilstanden til Villreinen fram mot 2025. Staten tar ansvar for å gje ny miljøtunnel ved Dyranut på riksveg 7 høgaste prioritet. Dette tiltaket ligg særst godt til rette for å gjenskape samanhengjande leveområde for villrein, og samstundes sikre ei trygg heilårleg aust-vest-forbinding som del av tiltaket for naturrestaurering.»

Forslag til endra tiltak 42: «Redusere/regulere innfallsporten til Hardangervidda sommer- og vinterstid ved å bygge Dyranuttunnelen på Rv 7»

Forslag til nytt tiltak 58: «Gjenåpne tradisjonelle trekkruiter over Rv 7 til mellom sør og nord ved å bygge Dyranuttunnelen mellom Krossdalen og Skulevika samt stenge nåværende veg fra øst mellom Skulevika og Tråastølen og regulere vinter- og sommertrafikken mellom Tråastølen og Krossdalen.»

I. Miljøvegen RV 7 Hardangervidda

Miljøvegen Rv7 Hardangervidda er ein interesseorganisasjon som har som føremål: «Miljøvegen Rv 7, Hardangervidda skal vera ei støttegruppe for Hardangerviddatunnelene AS og har som føremål: **Bærekraftig og miljøsikker vinterveg med tunnelloysing over Hardangervidda** og som viltovergang for villreinen på vidda. «

Å byggja tunnelar på Hardangervidda i tråd med KVVU for Rv 7 Hardangervidda konsept 2, gir villreien tilbake naturleg og nødvendig areal mellom Rv 7 og Hardangerjøkulen. Å strengt regulera trafikken på noverande Rv 7 reduserer uønska menneskeleg aktivitet inn i villreinområda. Best effekt for villrein og trafikantar er å starta med K2 Redusert som er Dyranyttunnelen.»

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 som sikrar villreintrekk, og som er eit svært viktig naturrestaureringstiltak. Det er ingen tunnelar på Rv7 i dag, der arbeidet bør starta med Dyranuttunnelen.

K. Hardangerviddarådet sin høyringsrapport for felles sti- og løypeplan

"Mål og strategier står seg, men det må erkjennes at arbeidet ikke har vært grundig nok med å ivareta annet naturmangfold og vurdering av området mellom rv7 og Bergensbanen, og dette bør det ses nærmere på.

NINA-rapport 1121, Veger og villrein. Oppsummering - overvåkning av Rv7 over Hardangervidda, peker på viktigheten av å ivareta dette området som funksjonelt villreinhabitat, og dette må ses i lys av ønsket om

Dyranut-tunnelen som miljøtunnel som både skal bedre trafikkregulariteten og hensynet til villreinenstrekkpassasje.

Strategien om å vurdere innfallsportene er heller ikke ivaretatt, og må ses i sammenheng av tiltaksplanen.

Hvilke innfallsporter som prioriteres vil påvirke konseptturer og bør bearbeides videre i, eller etter, dialog meddepartementet.

Anbefaling:

Mål og strategier holdes uendret, men

- Tiltakene i planen bør vurderes bedre i forhold til annet naturmangfold.
- Området mellom rv7 og Bergensbanen bør ivaretas som intakt villreinhabitat med tanke på framtidig miljøtunnel ved Dyranut."