

Otteraaens Brugseierforening
c/o Otra Kraft DA
4748 RYSSTAD

Vår dato: 20.04.2021

Vår ref.: 202004775-19 Oppgis ved henvendelse

Deres ref.:

Urevassvegen i Bykle kommune, Agder fylke – Innføring av ferdelsrestriksjoner på Urevassvegen

Vi viser til søknad fra Otra Kraft og Otteraaens Brugseierforening om innføring av ferdelsrestriksjoner på Urevassvegen i Bykle kommune datert den 08.05.2020, samt deres brev av 18.05.2020 om plassering av bom.

NVE godkjenner i hovedtrekk innsendte søknad om å innføre ferdelsrestriksjoner på Urevassvegen i Bykle vesthei i en prøveperiode.

Det er usikkert hvorvidt de omsøkte ferdelsrestriksjonene vil være tilstrekkelig for å oppnå den ønskede effekten for villreinens nord-sørgående trekk og tilgang til andre viktige funksjonsområder. NVE har vurdert full stenging av all motorisert ferdsel på Urevassvegen, men mener at dette foreløpig er et for drastisk tiltak. I tillegg til ferdsel på Urevassvegen, er det også andre forhold som klart påvirker villreinens bruk av Bykle vesthei. NVE mener derfor det er viktig å bygge på det lokale samarbeidet som har vært så langt, og at det settes ned en gruppe som kan jobbe videre med enkelte problemstillinger og fremme forslag til ytterligere tiltak. NVE legger derfor opp til en prøveordning basert på et videre arbeid med ytterligere tiltak og praktiske løsninger basert på tillit.

NVE setter prøveperioden til 7 år. En første prøveperiode på 3 år, 1 år til underveis evaluering for justeringer og ytterligere tiltak før en siste prøveperiode på ytterligere 3 år.

1 Vedtak

Med hjemmel i kgl.res. av 15.11.1974, post nr. 10 og 17, stenger NVE Urevassvegen for allmenn motorisert ferdsel i en prøveperiode. Stengingen skjer ved dagens bom ved Rjomeli. Det gjelder følgende vilkår:

1. Følgende gis adgang til bruk av Urevassvegen (se også 5.4 og 5.5):
 - a. Otra Kraft og Otteraaens Brugseierforening, Statnett SF, Bykle kommune, Verneområdestyret for SVR, SNO, NVE, Forsvaret og andre offentlige etater i forvaltningssammenheng, tilsyn og operativ virksomhet (uttrykning), samt hjelpeorganisasjoner i offentlig oppdrag.



- b. Grunneiere med eiendom som grenser til Urevassvegen og personer som leier jaktrett av disse.*
 - c. Ferdsel i forbindelse med vitenskapelige undersøkelser på oppdrag fra offentlig myndighet.*
 - d. Bykle fjellstyre og deres leietagere av hytte, fiske og jakt. Leietager(e) skal ha bekreftelse fra Bykle fjellstyre liggende synlig i bilvindu.*
 - e. Personer med rett til jakt og fiske i Bykle statsallmenning.*
 - f. Personer i tilsyn med beitedyr. Bekreftelse fra Otra Kraft skal ligge synlig i bilens frontrute.*
2. Ved Skarg skal Otra Kraft og Otteraaens Brugseierforening etablere en automatisert/elektronisk bomløsning med gjenkjenning av bilnummer og registrering av tidspunkt for passering. Informasjonsskilt skal settes opp (se 5.6 og 5.7).
3. Ved bommen på Rjomeli skal det settes opp skilt som opplyser om at veien er stengt for allmenn motorisert ferdsel uten særskilt tillatelse. Det må også informeres om eventuelle reaksjoner (gebyr) ved overtredelse (se 5.7).
4. Åpning og stenging: Veien kan tidligst åpne for brukerne den 01.07 og skal stenges senest 12.10. Regulant, grunneiere av veien, Bykle kommune og administrasjonen i Bykle fjellstyre kan bruke veien utenom disse tidspunktene (se 5.8).
5. NVE skal orienteres når ferdselsrestriksjonene på Urevassvegen er innført og bomløsning etablert.
6. Prøveperioden settes til 7 år fra og med 01.07.2022 med en undersevaluering etter 3 år. Frist for innsendelse og forslag til justering av regelverk 01.02.2026 (se 5.3).
7. Otra Kraft skal registrere og kunne legge frem opplysninger om ferdselen både på Støylsveien og på Urevassvegen (se 5.9).
8. Otra Kraft og Otteraaens Brugseierforening skal dokumentere effekten av de innførte tiltakene på villreinen opp mot de målene som er satt (se 5.11).
9. Konesjonær skal bidra til at biler ikke parkeres i de tre kjente trekk-korridorene som krysser Urevassvegen.
10. Konesjonær skal ta initiativ til å etablere en arbeidsgruppe som skal vurdere og finne frem til ytterligere tiltak som kan bedre effekten av de nå innførte ferdselsrestriksjonene. Frist for forslag til tiltak: 01.02.2026 (se 5.12).

NVE kan kreve ytterligere detaljering for alle deler av tiltaket. Slike planer skal godkjennes av oss før arbeidet settes i gang.

Dette vedtak gjelder til nytt vedtak er fattet.

Drift og bruk av Urevassvegen er underlagt bestemmelser om internkontroll etter forskrift om internkontroll etter vassdragslovgivningen (FOR 2011-10-28 nr. 1058 IK-vassdrag).

NVE kan følge opp dette vedtaket med inspeksjon og krav om ytterligere tiltak.

2 Bakgrunn



I forbindelse med utbygging av Skarje pumpestasjon (drift satt i 1985), regulering av Reinevatn (drift 1998) og ytterligere regulering av Store Urevatn (1997-1999), ble stølsveien fra gården Tveiten ved østenden av Botsvatn og opp til Øystøyl lagt om og oppgradert (Støydalsvegen). Fra Øystøyl ble det bygget en anleggsvei innover Bykle Vesthei frem til Store Urevatn (Urevassvegen). Disse anleggene er en del av Holen III kraftverk som startet produksjonen i 1986. Både Urevassvegen og reguleringene har vist seg å ha negativ effekt på villreinens trekkruiter og arealbruk i Bykle vesthei.

Store Urevatn er en av flere store reguleringer i Setesdal-Ryfylkeheiane. Fra 60-tallet og frem til ytterligere regulering av Store Urevatn i 1999 ble det etablert flere store reguleringsmagasin (bla. Rosskreppfjorden, Svartevatn, Blåsjø, Vatnedalsvatnet med Ormsa) innenfor villreinens leveområde i Setesdal Ryfylkeheiane. Flere viktige funksjonsområder for villrein er også påvirket av anleggsveier som er etablert i forbindelse med reguleringene og som har åpnet for økt trafikk inn i kjerneområdet for villreinen. Den samlede belastningen på villreinen er stor og har hatt en uheldig påvirkning på hvordan villreinstammen bruker fjellområdene.

Kunnskapsgrunnlaget om villreinen i Setesdal-Ryfylkeheiane er godt. Det er gjennomført flere utredninger og to større forskningsprosjekter på villrein. I 2012 ble Heiplanen vedtatt. Heiplanen skal bla. sikre en helhetlig forvaltning av villreinen i Setesdal Vesthei Ryfylkeheiane. Her er veien inn til Store Urar satt som eget fokusområde. I 2020 ble det vedtatt en egen kvalitetsnorm for villrein (FOR-2020-06-23-1298). Denne normen viser at villreinen i Setesdal-Ryfylkeheiane er sterkt belastet.

Den 12.06.2019 tok Verneområdestyret for Setesdal Vesthei, Ryfylkeheiane og Frafjordheiane (SVR) initiativ til et møte med bl.a. Otra Kraft m.fl. Det startet en prosess som ledet frem til det omforente forslaget som nå foreligger om å innføre ferdselsrestriksjoner på Urevassvegen. Otra Kraft og Otteraaens Brugseierforening søker nå NVE om å innføre ferdselsrestriksjoner på Urevassvegen i en prøveperiode.

2.1 Om konsesjonen av 15.11.1974 – Støydalsvegen og Urevassvegen

Otteraaens Brugseierforening og I/S Øvre Otra fikk 15.11.1974 konsesjon for regulering og utbygging av øvre Otra. Urevassvegen ble bygget i forbindelse med utbygging av Skarje pumpestasjon, regulering av Reinevatn og Store Urevatn, som er en del av Holen III kraftverk, med hjemmel i konsesjonen. Veien inn mot Store Urevatn starter ved Skarg kraftverk i østenden av Botsvatn. Fra Skarg og opp til Øystøyl er Støydalsvegen, en strekning på ca. 6 km. Ved Øystøyl/ Rjomeli starter Urevassvegen og går i hårnålssvinger opp til Bykle Vestheieia og videre frem til Store Urevatn, ca. 12 km (fig. 1). Underveis er det avstikkere til ulike vassdragsanlegg. Regulanten bruker i dag veien for tilsyn, drift og vedlikehold av vassdragsanleggene.

I henhold til post 14 i vilkårene til konsesjonen, plikter konsesjonæren å skaffe seg varig rådighet over tipper og andre områder som trengs for gjennomføring av pålegg som blir gitt i samband med denne post, herunder Urevassvegen. I vilkår til konsesjonen post 17 heter det at:



«Veger, bruer og kaier som konsesjonæren anlegger, skal kunne benyttes av allmennheten med mindre departementet treffer annen bestemmelse». NVE er delegert denne myndighet, jfr. OED vedtak av 19.01.2018.

I dag er vegen åpen for allmenheten med bakgrunn i konsesjon, skjønn B 20/ 1975 og B 4/ 1980 del 4 punkt 4. 14.



Fig 1. Kart over Bykle vesthei med Støylalsvegen og Urevassvegen. Reguleringsmagasin er vist i mørkeblått.

2.2 Bruk av Urevassvegen

Motorisert ferdsel med bil på Støylalsvegen og Urevassvegen er i dag mulig i barmarksperioden. Det konkrete tidspunktet bestemmes av tidspunkt for snøsmelting/brøyting om våren og snøfall om høsten. Konsesjonær opplyser at veien normalt åpner 1. juli og holdes vanligvis åpen til oktober, avhengig av snøfall.

I 2014, 2015 og 2016 ble det gjennomført automatisk telling av antall passeringer av biler på et punkt på Urevassvegen fra 1. juli og i henholdsvis 120, 106, og 119 dager (NINA Rapport 1457). Målepunktet var ved Skargjevatnet, ca. 3 km ovenfor Øystøyl. Biltrafikken som kun har gått frem til Øystøyl/ Rjomeli er dermed ikke med i registreringene.

Ferdselstellingene viste at 91% av brukerne av veien var dagsturister. Trafikken inn Urevassvegen varierte mye fra dag til dag (Fig.2.). Ferdselen er tilnærmet normalfordelt gjennom dagen, med høyest trafikk kl. 12-13 og nesten ingen biler mellom 22:00 på kveld og 08:00 om morgenen. Biltrafikken var videre ganske jevnt fordelt i løpet av uka, med noen flere biler i helgene. For de tre årene ble det registrert i snitt mellom 48 og 65 bilpassering pr. dag (både inn og ut passeringer). Dette er karakterisert som stor trafikk. Imidlertid er maksimum antall registreringer på en dag over 150 passeringer. NVE registrer at det i perioden på 3 år, kun er ca. 5 dager med ingen registrerte passeringer. Grovt sett var det i snitt ca. 6500 passeringer i løpet av en periode på fire måneder.

I 2012 ble det gjennomført en spørreundersøkelse bland brukerne av veien (NINA Rapport 1457). Av de spurte kom 92 % fra Norge, slik at utenlandske turister er lite representert. I alt var 21 % bosatt i Bykle og Valle kommune. De fleste hadde kjørt inn veien mot Store



Urevatn flere ganger (70%), og nærmere halvparten av de besøkende hadde kjørt inn veien flere enn 10 ganger (42%). De fleste besøkende hadde overnattet privat (86%), og skulle på tur i noen timer (59%). Det vanligste var at turen varte opp til et døgn (91%). Besøkerne

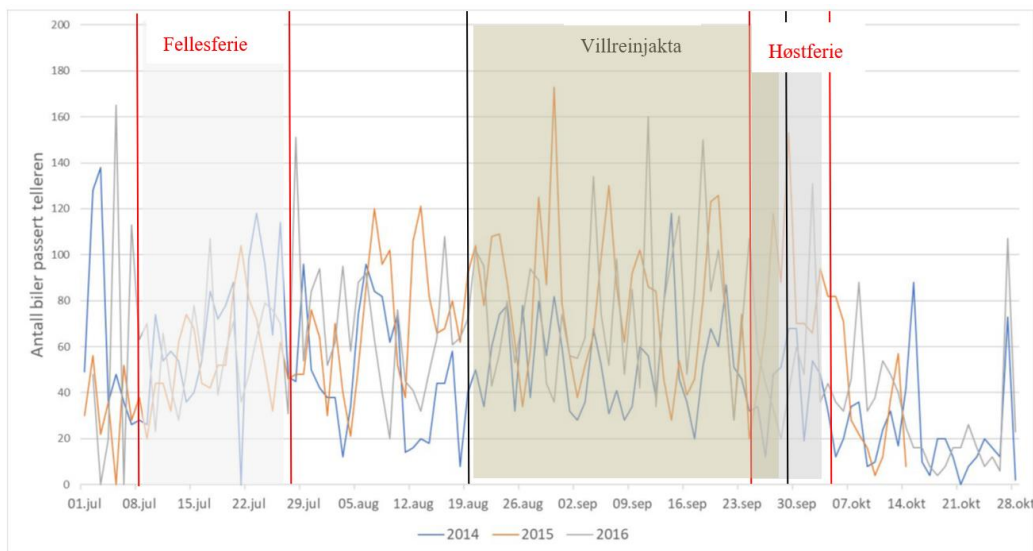


Fig. 2. Passeringer av biler ved teller Skargjevatnet inn mot Store Urevatn i perioden 1. juli til 28. oktober for årene 2014, 2015 og 2016 (etter NINA Rapport 1457. Fellesferie, Villreinjakt og Høstferie er satt inn av NVE).

oppholdt seg vanligvis i nærheten av bilen hele turen (37%), eller brukte båt. Kun 7 % av trafikken var knyttet til folk som hadde et konkret ærend av oppsyn, tilsyn, vedlikehold eller samband etc. Om lag 15% av dem som kjørte inn veien mot Store Urevatn hadde som formål å fiske i området. Jegernes bruk av veien omfattes ikke av undersøkelsen.

Rapporten konkluderer med at det vil være mulig å redusere trafikken på veien med 90% med et strengt regime der kun folk med ærend eller eiendom skal ha tilgang til bom.

2.3 Villrein i Setesdal Ryfylkeheiene

2.3.1 Kunnskapsgrunnlag

Villreinen i Setesdal-Ryfylkeheiene (SR) har vært underlagt omfattende undersøkelser i for- og etterkant av flere av vannkraftutbyggingene. Det er også gjennomført to større villreinprosjekter i SR: «Villreinsens bruk av Setesdalsheiene 2006-2010¹» og «GPS villreinprosjektet i Setesdal-Ryfylke – avbøtende tiltak²». Det er også utarbeidet enkeltrapporter som omhandler villreinsens arealbruk øst for Blåsjø, bl.a. «Store Urevatn – villrein-Etterundersøkelser i forbindelse med tilleggsregulering av Store Urevatn³». Fra 2015 til 2020 pågikk prosjektet RenewableReindeer, som utviklet metoder for å måle kumulative effekter av menneskelig aktivitet på villreinen. Dette prosjektet omfattet også Bykle Vestheieia og områdene rundt Store Urevatn. I tillegg er det detaljert lokalkunnskap

¹ Strand, O. et al. 2011. Villreinsens bruk av Setesdalsheiene. Sluttrapport fra GPS-merkeprosjektet 2006-2010. NINA Rapport 694, 143 sider.

² Strand, O. et al. 2019. GPS villreinprosjektet i Setesdal-Ryfylke – avbøtende tiltak. NINA Rapport 1457, 11 sider.

³ Bay, L.A. & Jordhøy, P. 2004. Store Urevatn – villrein. – etterundersøkelser i forbindelse med tilleggsregulering av Store Urevatn – NINA Oppdragsmelding 798. 67sider.



både hos grunneiere og regional forvaltning om villreins lokale bruk av områdene i og omkring Store Urevatn.

2.3.2 Historikk og situasjonen for villreinen i SVR

Historisk foregikk det fra gammelt av to årlige store forflytninger av reinstammen i SR. Om høsten trakk villreinen syddover til vinterbeitene og kunne da trekke helt ned mot Bygland, Åseral og Øvre Sirdal. På våren gikk trekket nordover, via kalvingsområdene, til sommerbeitene i Bykle i øst, Suldal i nord-vest og ned til Forsand. Som nå, var de sentrale villreinarealene delt i to av Botsvatn og Storsteinvatnet. Hovedtrekket nord-sør gikk mellom vannene, en nord-vest på vest-siden av Blåsjø og et på østsiden inn mot Njardarheim og Bykle Vesthei (NINA rapport 694, s.64). Et svært viktig trekk gikk også mer øst-vest og krysset nord i det som nå er magasinet Svartevatn.

De første tillatelser til å regulere vatn i Setesdalsheiene ble gitt Otteraaens Brugseierforening i kgl.res. av 22.11.1912. I 1952 ble Store Urevatn regulert første gang. Så fulgte flere ulike utbygginger som førte til etablering av Roskreppfjordmagasinet i 1967, Svartevassmagasinet i 1975, Botsvatn i 1976, Vatnedalsvatnmagasinet i 1983, Blåsjø med flere damanlegg og Blåsjøveien i perioden 1980-1983, og til slutt ble Store Urevatn ytterligere regulert i 1997-1999. Resultatet av disse inngrepene ble at reins kvaliteter i leveområdet ble merkbart forringet. Viktige vår- og sommerbeiter og trekk-korridorer ligger nå under HRV i ulike magasin og er tapt (NINA Oppdragsmelding 798, s.15). Etablering av Blåsjømagasinet sammen med tidligere utbygginger, ga en stor barriereeffekt slik at områdene vest for nord-sør aksen Blåsjø – Svartevatn ble vanskelig tilgjengelig og lite brukt av reinen. Det ble også mindre utveksling mellom Sør- og Nordområdet gjennom Bykle vesthei og over Urevatn.

I dag er villreinbestanden i SR fragmentert og delt i to mer eller mindre adskilte bestander. En bestand nord for aksen Blåsjø-Ljosådal og en bestand sør for denne. Det er kun en beskjeden utveksling av rein mellom disse to områdene. Pga. Blåsjømagasinet med infrastruktur, er den vestlige trekk-korridoren lite tilgjengelig for villrein. Tilbake står den østlige trekkordoren over Steinbuskaret og inn mot Bykle vesthei, som også har redusert

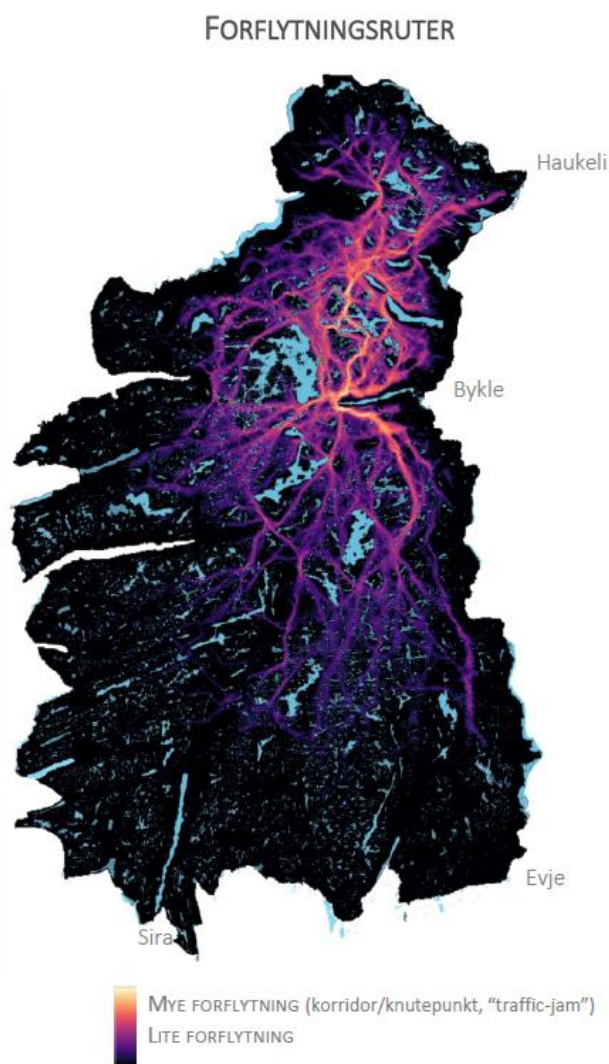


Fig. 3. Forflytningsruter villrein sommerstid i Setesdal Ryfylkeheiane etter de store reguleringene. Panzacchi, M. NINA In. Prep.



funksjonalitet i forhold til det opprinnelige, både i sør ved Steinbuskaret og i nord pga. reguleringen av Store Urevatn (se fig. 3).

2.3.3 Villreinens bruk av Bykle vesthei og områdene nord for Botsvatn

Områdene på østsiden av Blåsjø, fra Ormsa/ Vatnedalsvatn i nord til Botsvatn/Gyvatn i sør, har vært og har viktig funksjonsområder for villrein. Området er imidlertid fragmentert på grunn av reguleringsmagasiner, veier, kraftledninger og hytter.

Videre fokuseres på viktigheten av Bykle vesthei og områdene øst for denne i forhold til:

1. trekkområde for villrein mellom nord og sør
2. kalvingsområde.

Trekkområde for villrein mellom nord og sør i SR

En av de største forflytningsrutene i SR går over Bykle vesthei og binder den nordlige og den sørlige delbestanden i SR sammen. Villreintrekk inn/ut av Bykle Vesthei foregår i sør gjennom Steinbuskaret, som har svak funksjonalitet bl.a pga Blåsjømagasinet. Trekkrutene i nord har også redusert funksjonalitet grunnet bl.a. reguleringsmagasinene Store Urevatn, Ormsa/ Vatnedalsmagasinet, samt infrastruktur i området som kraftlinjer og veier.

Før regulering av Store Urevatn, gikk den største forflytningsruta midt i området der Store Urevatn ligger nå. For å omgå reguleringsmagasinet, må villreinen nå enten gå østover, der det ligger to veier (Urevassvegen og veien langs Vatnedalsmagasinet), og eller vestover hvor trekket nord-sør blir vanskeliggjort av øst-vestgående magasiner og vann (se fig. 4).

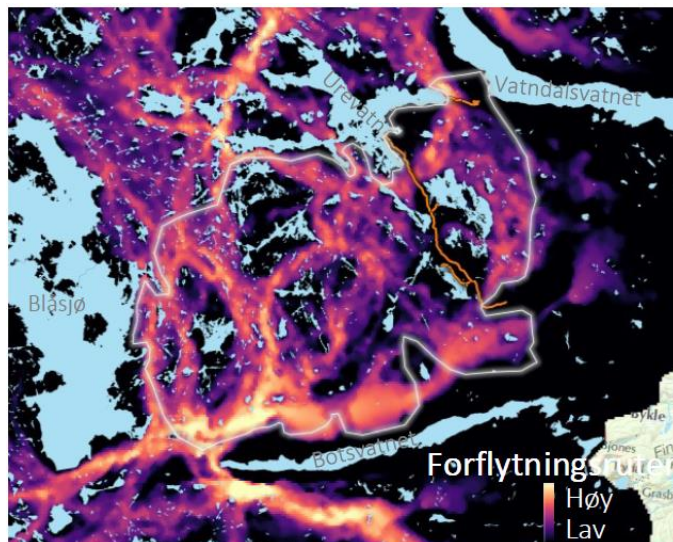


Fig 4. Forflytningsruter villrein sommerstid Bykle vesthei og mot Urevassvegen. Panzacchi, M. NINA In.

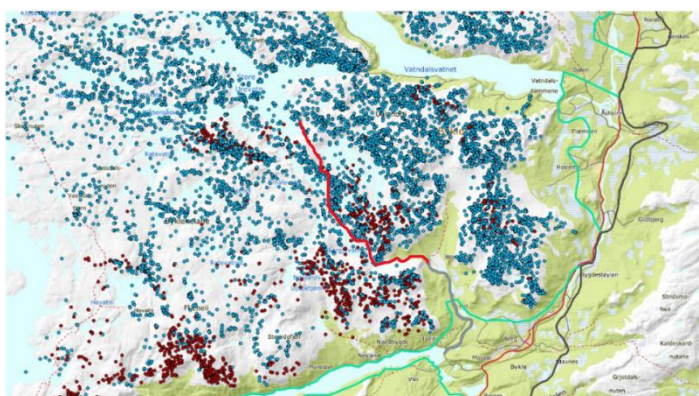
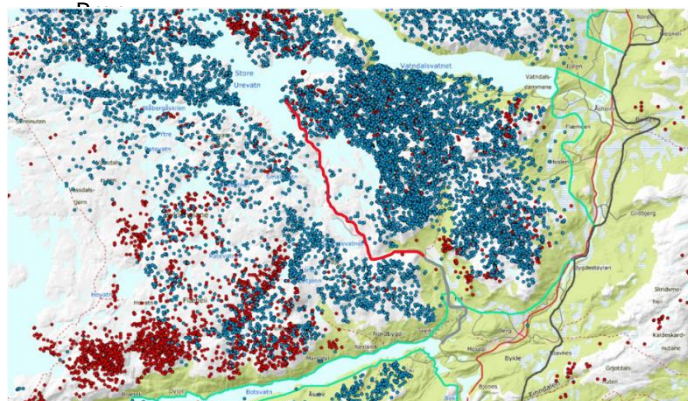


Fig 5. Kart over områdene mellom Store Urevatn og Blåsjø med GPS-data fra 2006 - 2018. Data fra bukker er vist med røde prikker og data fra simler er vist med blå sirkler. Data fra barmarks-perioden (juli-september) er vist i øvre kart, mens data fra vintersesongen (januar-april) er vist i det nederste kart. Bruken av område langs Urevassvegen har markante forskjeller mellom vinter perioden og barmarksperioden (NINA-rapport 1457, 2019)



To av de opprinnelige trekk-korridorene ved Store Urevatn, ligger ved Urevasskilen og ved Ytre Ratevatn. Disse fungerer til en viss grad når vannstanden er under kote 1172 i Store Urevatn. For de 10 siste årene, nås vannstand 1172 en gang i januar når magasinet senkes. Under oppfylling på høsten nås kote 1172 i løpet av enten juli eller august, med unntak av i 2011 da kote 1172 ble nådd 9. oktober.

I GPS prosjektet ble det sett på hvordan villreinen bruker Bykle vestheiene og området ved Store Urevatn. Siden veien inn til store Urevatn ikke brøytes, ble dataene delt i en vinterperiode og en sommerperiode. I vinterperioden var GPS dataene rimelig godt fordelt over hele området. I undersøkelsesperioden ble det registrert at villreinen krysset veien inn til Store Urevatn i alt 60 ganger. Dette i motsetning til i barmarksperioden, hvor tettheten av GPS-punkter er langt større i områdene nord for vegen (fig. 5). Dyrene krysset også veien i langt mindre grad. I alt kun ved 12 tilfeller (NINA rapport 694, 2011 s104). Registreringer har også vist at området er i jevnlig bruk på ettervinteren fram til etter kalving. Etter kalving beiter simleflokkene seg vest- og nordover, og det har tidligere sett ut som om det kun er få dyr som står igjen. Dette beitetrekket mener forskerne å ha vært det normale også fra perioden før kraftutbygging. Forskjellen er at dyrene ikke så lett kommer tilbake i løpet av sensommeren/høsten (NINA rapport 798, s.3). Basert på tilgjengelige data er det laget modeller som viser villreinsens foretrukne habitater i perioden 1. mai til 15. juni. Urevassvegen går gjennom sentrale deler av de områdene som er foretrukne (Fig. 6).



Fig 6. Kart viser villreinsens foretrukket habitat 1. mai til 15. juni (Panzacchi, M. NINA Temahefte (in prep.))

Foretrukket habitat
 Foretrukket
 Ungått/tapt
 GPS data kalving

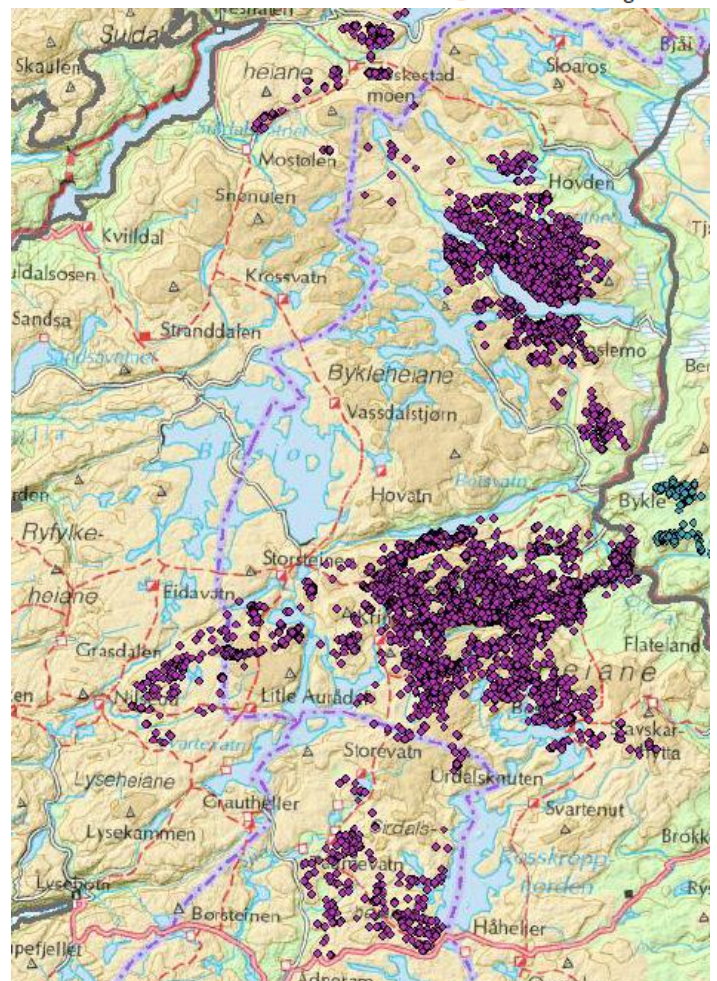


Fig 7. Kartet viser samtlige GPS-posisjoner som er registrert i mai måned i perioden 2006 tom. 2010 (NINA Rapport 694).



Kalvingsområder

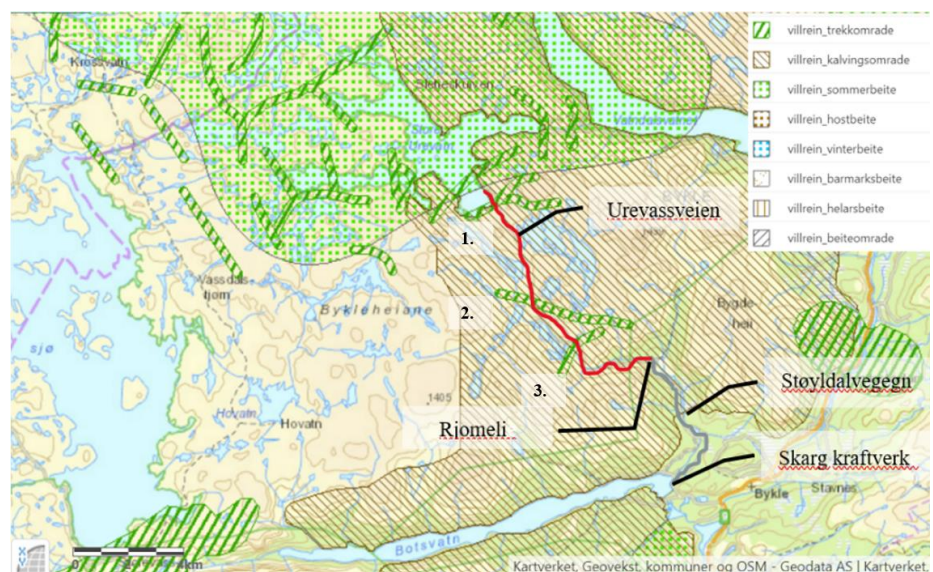
GPS dataene viser to kalvingsområder som har vært benyttet siden 2006 (fig.7). Reinen har brukt områdene i- og sør for Ljosådalen og Vatndalen som kalvingsområder. I disse områdene bruker dyra både områdene over og under skoggrensa. Dette henger bl.a. sammen med at de bratte liene i SR blir tidlig snøbare og groen kommer tidlig i de sørvendte og varme liene. Kalvingstidspunktet i SR er beregnet til i snitt å være 16. mai, med en spredning fra 11.-27. mai (NINA Rapport 694).

For området Bykle vesthei er det dokumentert at områdene øst for Urevassvegen er kalvingsområder.

Villreinens arealbruk i Bykle Vesthei, slik de er presentert i Miljødirektoratets Naturbase kart, er vist i fig. 8.

Fig. 8. Kart over viktige trekk-korridorer, kalvingsområder og sommerbeiter for villrein i Bykle Vesthei. Urevassvegen går gjennom tre trekk-korridorer for villrein. Fra nord til sør:

1. Smalavasseggi/Skredenuten.
2. Venedalsristi - Reinevasstjønni
3. Svelgen



2.3.4 Forstyrrelse av villrein

Ved studie av effekten av menneskelige forstyrrelser, registreres gjerne oppdagelsesavstand og fluktavstand. Begge disse faktorene settes i sammenheng med situasjonsbetingete faktorer slik som størrelsen på flokken, kjønn- og aldersfordeling (kalv), årstid og hvor ofte flokken er forstyrret, noe som gjør at responsene man observerer varierer i tid og rom. For eksempel kan store flokker tillate observatøren å komme nærmere enn små flokker, og simleflokker med kalv er mer sensitive enn bukkeflokker.

Man vet mye om fluktavstander til de fleste av de 24 villreinområdene i Norge (Kjørstad m.fl. 2017). Av de ti nasjonale villreinområdene (unntatt Forollhogna) som er inkludert i definisjonen av områder med nasjonalt ansvar, har ni en gjennomsnittlig fluktavstand på mer enn 150 meter (se fig. 9).

NVE konstaterer at Urevassvegen med Store Urevatn skaper en lineær barriere nord-sør fra Botsvatn i sør til magasinene Vatnedalen og Ormsa i nord. I barmarksperioden deler vei, vann og reguleringsmagasiner heiområdet i to, en vestre del med Bykle vesthei og en østre del med Bygdeheia.



Menneskeskapte infrastrukturer (f.eks. veier), alene eller sammen med menneskelig aktivitet, har ofte en barriereeffekt for villrein. Nyere studier antyder at barriereeffektene varierer betydelig mellom forskjellige typer infrastruktur. Effekter er dokumentert for veier, turisthytter og andre former for fritidsinfrastruktur, men avhenger av intensiteten og typen menneskelig bruk av infrastrukturen. Om dyra sanser strukturene eller menneskene som bruker dem, er viktig i forhold til den responsen infrastrukturen gir. Reinsdyra opplever vanligvis en potensiell forstyrrelse 1-2 km unna i åpne fjellområder, mens tungt

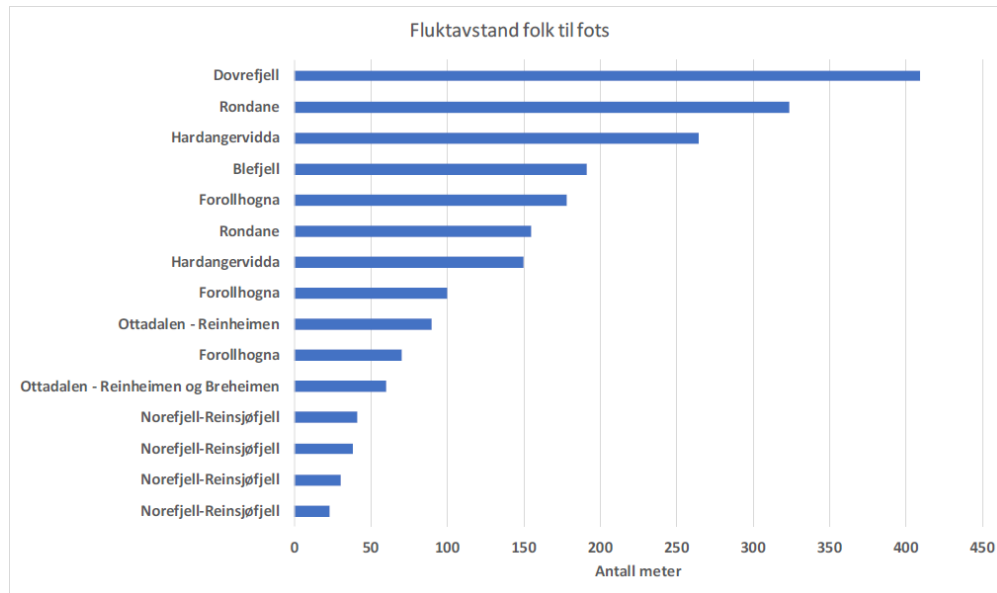


Fig. 9. Viser gjennomsnittlig fluktavstand under påvirkning fra folk til fots for villrein i noen områder. Vurderingen tar utgangspunkt i en enkelt person som går rolig rett på middels stor villreinflokk i flatt terreng om sommeren før jakt og der reinen ikke kjenner vindtrekket fra personen (NINA Rapport 1903).

Installasjon	Unnvikelse, sterkt redusert bruk	Delvis unnvikelse, moderat redusert bruk	Referanser
Hovedveger	1 km	10-15 km	Panzacchi m.fl. 2015a, 2015b, Strand m.fl. 2014, 2015
Mindre veger	1 km	10 km	Panzacchi m.fl. 2015a, 2015b, Strand m.fl. 2014, 2015
Turisthytter	1 km	10 km	Panzacchi m.fl. 2015a, 2015b, Strand m.fl. 2014, 2015
DNT stier	Svært variabel – avhengig av sti-intensitet		Panzacchi m.fl. 2015a, 2015b, Strand m.fl. 2014, 2015
Kraftledninger	Liten Sterkt kontekstavhengig	Liten Sterkt kontekstavhengig	Colman m.fl. 2015, Tyler m.fl. 2014, 2016, Eftestøl m.fl. 2016, Panzacchi m.fl. 2013a finner stor variasjon i viktige trekk-korridorer
Vindturbiner		3-5 km	Litteraturgjennomgang se Skarin m.fl. 2015, Strand m.fl. 2017

Fig.10. Nyere studier som viser arealunnvikelse hos villrein i Norge (NINA Rapport 1903).

trafikkerte veier kan ha en innflytelsessone på hele 5-10 kilometer eller mer.



Modeller viser også at både store og små veger med biltrafikk, hytter og turistvolum påvirker funksjonsområder og korridorer. På sommerstid i Norge, har veier og hytter den sterkeste effekten. Veier har en effekt som strekker seg 1-5 km, turistvolum kan påvirke områder inntil 2,5 km fra stiene og private hytter 1 km (mye lengre for populære DNT-hytter).

2.4 Bruk av Bykle vesthei

Bykle er en typisk fjellkommune med store fjellarealer. I dag forvalter Bykle Fjellstyre, Bykle statsallmenning som er på ca. 133 000 dekar. Spesielt for statsallmenningene er allmenningsretten. En gammel rett hvor landbrukseiendommer har rett til beiting, seterdrift og uttak av trevirke fra statsallmenningen. Alle innbyggere i Bykle har i dag adgang til jakt og fiske. Villreinjakta er forbeholdt innbygds og foregår ved loddtrekning. Allmenheten har i dag anledning til å innløse fiskekort og søke om småviltjakt i Bykle Statsallmenning. Fjellstyret tilbyr også utleie av 5 hytter og utleie av båter.

Historisk og helt frem til vår tid, har Bykle vesthei vært viktig for de som bor i Bykle. Bykle har fra gammelt vært nærmere tilknyttet Suldal/ Ryfylke enn f. eks Kristiansand. Fra østenden av Botsvatn (i dag Skarg og starten på Støylaldalsvegen), kunne folk i Bykle enten ro over Botsvatnet til vestenden av Botsvatn derfra gå over til Lyse/ Lysebotn innerst i Lysefjorden og Førre innerst i Jøsenfjorden, eller opp Støylaldalen. Fra Støylaldalen kunne man enten gå til Kvildal inn der Urevassveien går i dag, eller nordover mot Vatnedalen og videre til Bråtveit og Roaldkvam ved Suldalsvatn (ref. Olav M. Holen, Nordbygdi – slik ho var 2013). Disse ferdselsveiene har vært viktige for folket i Bykle helt opp til vår tid. I dag er det i realiteten kun veien inn Støylaldalen og videre Urevassvegen som gir motorisert adgang til Bykle vesthei for tur, jakt og fiske for folk i Bykle.

3 Søknad om ferdselsrestriksjoner på Urevassvegen

Otteraaens Brugseierforening søker om å innføre ferdselsrestriksjoner på Urevassvegen i en prøveperiode på 5 år. Dette for å redusere ferdselen inn i området som forstyrrer og påvirker villreinens bruk av områdene. Det søkes om følgende prøveordning:

- *«Biltrafikk på veien blir forbeholdt Otra kraft/Otteraaens Brugseierforening, tilsyn, grunneiere i området, innbyggere i Bykle og andre brukere av Bykle statsallmenning. En nærmere grenseoppgang må gjøres her, eksempelvis ved at stangfiske eller småviltjakt for utenbygds boende blir knyttet til leie av båt og/eller hytte.*
- *Vegen blir bommet med kodelås og koden vil bli endret uten varsel. Kode til låsen kan hentes på utvalgte steder i kommunen og/eller via en elektronisk ordning på kommunes heimeside. Det tas forbehold om at annen teknisk løsning vil bli benyttet.*
- *Prøveordninga skal evalueres av en egen styringsgruppe med bistand fra Norsk Institutt for Naturforskning (NINA)*
- *Det søkes om en prøveperiode på 5 år fra juli 2020 til oktober 2025.»*



I brev av 18.05.2020 ber Otra Kraft og Otteraaens Brugseierforening om at NVE ikke konkluderer om lokalisering av bom. Det opplyses imidlertid om at de stiller seg bak grunneiernes syn om ønsket plassering av bom ved Skarg kraftstasjon ved Botsvatn.

4 Vår behandling av søknaden

4.1 Høring

Søknad om ferdsrestriksjoner på Urevassvegen ble sendt på høring den 05.06.2020 og lagt ut til offentlig ettersyn. Bykle og Valle kommune ble bedt om å kunngjøre høringen på sine nettsider samt legge to eksemplarer av høringsdokumentene tilgjengelig for innbyggerne på respektive kommunehus/rådhus. Svarfristen ble satt til 06.07.2020. Offentlig ettersyn av ferdselsrestriksjonene på Urevassvegen ble kunngjort i Setesdølen, Fædrelandsvennen, Agderposten og Austagderblad.

Innen høringsfristen kom det inn syv høringsuttalelser.

4.2 Høringsuttalelser

Villreinnemnda for Setesdalsområdet, 12.07.2020

Villreinnemnda i Setesdal viser til at Setesdal Ryfylke villreinområde er sterkt fragmentert av vassdragsutbygging. Bla. har etablering av vannmagasin stengt tradisjonelle trekkveier for villrein, og skapt trange trekkpassasjer. I tillegg har anleggsveier gitt økt ferdsel inn i kjerneområdene for villrein.

I uttalelsen vises det til sluttrapporten fra GPS villreinprosjektet i Setesdal-Ryfylke (NINA, rapp. 1457), hvor det er flere forslag til avbøtende tiltak for å «gjenåpne» viktige villreintrekk. Det vises til følgende: «*Det å innføre strengt bilregime på vegen inn til Store Urevatn vil være et av de viktigste tiltakene man kan gjøre i SR-området for å bedre reinens trekkmuligheter mellom delområdene*». Villreinnemnda løfter frem at bakgrunnen for det foreslåtte tiltaket, er at forskning har dokumentert at villreinen i liten grad krysser Urevassvegen i perioden denne er åpen for motorisert ferdsel. For villreintrekket mot sør-vest, kan dette igjen medføre at færre dyr kommer inn mot Steinsbuskardet i sør-enden av Blåsjømagasinet og at utvekslingen av dyr i dette sentrale fokusområdet blir lite.

Villreinnemnda påpeker videre at villreinen er en ansvarsart for Norge og at Norge gjennom Bern-konvensjonen har påtatt seg en plikt til å ta vare på den siste livskraftige bestanden av den opprinnelige ville fjellreinen i Europa. Villreinnemnda viser videre til at det er utarbeidet en regional plan for helhetlig forvaltning av de viktigste villreinbestandene. For Setesdal Ryfylke villreinområde er det Heiplanen. Størstedelen av Urevassvegen ligger i nasjonalt villreinområde og i denne omsynssona skal villreinens interesser tillegges stor vekt i all arealforvaltning og saksbehandling. Villreinnemnda trekker frem følgende retningslinjer som særlig relevante:



- *Det skal legges spesiell vekt på å unngå virksomhet, aktivitet og forstyrrelser i vinterbeiteområder, kalvingsområder og viktige trekkområder samt fokusområdene i de aktuelle årstider/perioder.*
- *For nye og eksisterende landbruksveier og anleggsveier skal ferdselsreguleringer vurderes ved bom og andre restriksjoner, slik at veiene prioriteres for næringskjøring i forbindelse med landbruk og anleggstilsyn.*

Villreinnemnda viser til omsøkte forslag om begrensning av motorisert ferdsel på Urevassvegen og mener at dette trolig vil kunne redusere menneskelig ferdsel betydelig. De påpeker imidlertid at det er usikkert om reduksjonen vil være stor nok og påpeker derfor at det er viktig at dette er en prøveordning der det vektlegges å overvåke menneskelig ferdsel og villreinens bruk av området, samt evaluere underveis. De stiller spørsmål om fem år er nok for å konkludere for et fast regime for bruk av veien.

Til slutt påpeker Villreinnemnda at Kvalitetsnormen for villrein nylig er vedtatt og skal tre i kraft. GPS-prosjektet har med all tydelighet vist at det lyser rødt for villreinen flere steder i Setesdal Ryfylkeheiane. Det å få redusert ferdsel inn Urevassvegen vil sammen med andre tiltak, kunne bidra til at viktige funksjonsområde/ delområde vil kunne bli tatt mer i bruk av villreinen.

Villreinnemnda konkluderer:

«Villreinnemnda støttar søknaden og meiner NVE må følgje opp det initiativet som no er kome. Arbeidsutvalet i nemnda står samla bak uttalen».

Bykle kommune 26.06.2020

Bykle kommunestyre har stilt seg positive til innføring av en prøveordning med redusert tilgang til Urevassvegen, jf.. sak 60/2020.

I møte den 25.06.2020 behandlet Bykle kommunen bl.a. plassering av bom og fattet følgende vedtak: *«Kommunestyret går inn for at det vert sett opp bom der Urevassvegen startar (Rjomelii/Øystøyl) slik at ein får hauste erfaring med ferdselsrestriksjonar. Dersom grunneigarane langs Støydalsvegen og langs Urevassvegen er samde om at bommen bør plasserast veg Skarg/Dalsdokki, må kommunen vere ein part og premissleverandør for å ivareta mellom anna ålmenta sine friluftssinteresser. Kommunen ser behov for skilting og informasjon om ordninga, samt at ein konkret må ha høve til å etablere snuplass/ parkeringsplassar i nærleiken av endeleg bomplassering. Ferdslerestriksjonane bør ikkje omfatte syklistar, riding med hest osb. Bomløysing må ivareta behov for uttrykkingsetatane /oppsynet og kommunale tenesteoppdrag for å passere uhindra/raskt.»*

I saksutgreiinga har kommunen bla. sett på følgende forhold:

«Bruksinteressene i høve lokalsamfunn er særleg knytt til ålmenta, og friluftsliv er sentralt. Herunder og brukarar av statsallmenningen og Fjellstyret sine tilbod med hytter, utleige av båtar/ fritidsfiske og jakt. Fjellstyret har 5 hytter i Statsallmenninga. I tillegg kjem grunneigarinteresser for hausting, beite, jakt og ettersyn av eigedomar /bygningar osb.



Langs Urevassvegen er det driftshytter som vert brukt til jakt og fiske. Langs Støylaldalsvegen er det og ein del driftshytter og mellom 10 og 20 fritidsbustader (inkludert frådelt tomter). Oppsittarar nyttar vegen som tilkomst. Annan bruk med kommersiell interesse / ringverknader er turisme, og bruken med «turkjøring» inn til Store Urevatn med privatbilar/bubilar/turbussar. Av annan samfunnsmessig tyding er uttrykkingsetatane sin tilgong inn i områda viktig å i vareta».

Bykle kommune mener det er et behov for å etablere snuplass/ parkering i tiknytning til bom. De peker på at det er to aktuelle parkeringer, ved Skarg og ved Øystøyl. Ved Øyestøl er det en stor tipp der de mener det uten store kostnader kan tilrettelegges for parkering.

I forhold til kommuneplanen tar kommunen opp at det er vedtatt å legge en «samanbindingsløype» mellom lysløypa og Støylaldalsvegen som skal være egna for gående og syklende. Videre skriver de at: «*Trasèvalg er ikkje gjort eller grunneigarar kontakta.....Ein eventuell bom ved Skarg/Dalsdokki må utformast slik at syklar og hestar kan passere*».

Kommunen har også vurdert ferdselsrestriksjonen i forhold til folkehelsa og skriver: «*Redusert tilgong for fleire inneber at området venteleg blir mindre nytta til rekreasjon, som venteleg har relevans for folkehelsa. Redusert tilgong vil ha størst tyding for dei som har fysiske utfordringar i høve å gå på tur sjølv, og som nyttar bil for å få naturopplevingar slik, t.d. eldre og folk med avgrensa mobilitet.*»

Agder fylkeskommune, 30.06.2020

Fylkeskommunen opplyser at de er satt til å ivareta allmennhetens friluftsinnteresser gjennom friluftsløven, samtidig som de har et ansvar for å sikre leveområdene for villreinen gjennom Heiplanen.

Fylkeskommunen uttaler: «*Stenging av Urevassvegen vil begrense allmennhetens bruk av bil til Urar, spesielt for de som bor utenfor Bykle kommune. Men det vil være mulig å gå, sykle, gå på ski, mm.*». Videre at «*...Urevassvegen ligger i hovedsak innanfor nasjonalt villreinområder. Forslag om å ha bom over veien, vil være positivt for å sikre villreinens leveområder*».

Fylkeskommunen viser til GPS-merkeprosjekt i 2011 og sluttrapporten fra GPS-merkeprosjektet fra 2019 (NINA rapport 1457), hvor Urevassvegen er gitt følgende omtale: «*Sett fra et villreinfaglig standpunkt bør biltrafikken på vegen reduseres sterkt så fort som mulig. Det er imidlertid betydelig politisk motstand i Bykle kommune mot å stenge anleggsvegen. Dersom det blir nasjonalpark i området, ønsker folk å bruke vegen for å oppleve parken. Uansett må grunneiere og regulant ha tilgang til områdene via anleggsvegen. Det er antakelig urealistisk å stenge vegen for all ferdsel. Det er derfor viktig å få kunnskap om brukerne av vegen og hvor stor andel av den samla trafikken som utgjøres av grunneiere og regulant*».

Fylkeskommunen anbefaler at det settes i gang et forsøk med bom over Urevassvegen. «*Endelig lokalisering av bommen må skje i et samarbeid mellom kommunen, SVR og*



Otteraaens Brugseierforening. Siden dette er en prøveordning bør en sørge for at bommen lokaliseres slik at tilstrekkelig areal for villreinen er innenfor bommen. Det anbefales at det settes opp ferdsestellere, før og etter bommen, for å se hvor mye ferdsel som reduseres gjennom bommen. For å bedre forholdene for allmennheten bør det anlegges en parkeringsplass der bommen blir lokalisert».

Statsforvalteren i Agder, 03.07.2020

Statsforvalteren opplyser at det i mange år har vært diskutert hvilken betydning anleggsveien inn til Store Urvatn har hatt på villreinens bruk og trekk inn i området sør-vest for Store Urvatn og videre ned mot Steinbuskaret. Innføring av ferdselsrestriksjoner på Urevassvegen har lenge vært et ønske for å få avklart hvilken effekt redusert ferdsel på Urevassvegen kan ha på villreinens trekk og arealbruk. Statsforvalteren viser videre til GPS-prosjektet og NINA rapport 1457 og følgende: «Eventuelle tiltak i dette området må ses i sammenheng med anbefalte tiltak på vegen inn til Store Urvatn som er forventet å ha større effekter på villreinens arealbruk. Utviklingen i området sør for Blåsjø bør følges nøye etter at en eventuelt har iverksatt en strengere regulering av ferdselen på vegen inn til Store Urvatn...Vi anbefaler at et strengere regime på vegen inn til Store Urvatn og fredningssone i jakta gis størst prioritet, og at en eventuelt ser på konkrete tiltak knyttet til Storstein etter at en har prøvd ut jaktfredning og tiltak på vegen inn til Store Urvatn.» Det påpekes at for å øke trekkaktivitet nord-sør og øst-vest i Setesdal Vesthei Ryfylkeheiane er tiltaket å stenge vegen inn til Store Urvatn for allmenn ferdsel det tiltaket som vurderes som viktigst.

Statsforvalteren berømmer arbeidet som er gjort i Bykle kommune og sekretariatet for SVR i forhold til å komme frem til et omforent forslag til restriksjoner på bruk av veien.

Statsforvalteren konkluderer som følger:

«Med utgangspunkt i dette støtter Fylkesmannen i Agder fullt ut søknaden fra Otra Kraft og Otteraaens Brugseierforening og mener det vil være meget positivt for villrein å prøve ut konsekvensene av å begrense biltrafikken på denne veien i en prøveperiode på 5 år.

Fylkesmannen i Agder har allerede gitt tilsagn om støtte på kr. 35.000,- til overvåking av ferdsel på veien hvis nytt ferdselsregime innføres på veien, og mener at dette kan være et av de viktigste tiltakene man isolert sett kan gjøre for å bedre forholdene for villrein på Setesdal vesthei.»

Grunneigerane på Nesland/ Tveiten v/ Pål Georg Ryningen, 30.06.2020

Grunneierne på Nesland/ Tveiten, gnr. 10 og 11 stiller seg bak ønske om å begrense biltrafikken på Urevassvegen.

Når det gjelder bomplassering, er det et ønske om at bom plasseres ved Skarg, alternativt ved Fet, rett forbi første bru i starten på Støydalen. Dette begrunnes med følgende:

Villrein



«Dersom det vert vald løysing ved Rjomeli/Øystøyl slik kommunen vil så er det i underkant av 1 km til der verneområdet startar og i området her går det villrein. Seinast i starten på juni i år gjekk det om lag 100 reinsdyr med nyfødte kalvar noken få hundre meter frå der kommunen ynskjer bom. Vi ser det derfor som uheldig å få mykje folk inn her slik kommunen ynskjer. Det er og kjent at villreinen nyttar skogen i Støylaldalen til beiting av sopp litt seint om hausten og dei trekker på tvers av dalen og over i Bygdeheia. Dette vil og verte ytterligare forstyrre med mykje folk inn i området.»

Allmenheten

«...Det er einighet om at alle grunneigerar også fjellstyret med jegerar og fiskerar skal få bruke vegen ved ein eventuell bom. Alle som bur i Bykle kommune kan fritt fiske på Bykle statsalmenning og er då brukarar av fjellstyret og har dermed tilgang forbi bom. I tillegg sa kommunen på møtet 24. juni i år at dei ynskjer Støylaldalen som eit rekreasjonsområde. Dersom vi plasserer bommen ved Rjomeli, som er innerst i Støylaldalen, reiser ikkje folk tilbake for å vere i dalen dei har kjørt gjennom, dei reiser vidare inn i verneområdet. Dersom vi då hadde gått for plassering av bom i starten av Støylaldalen eller helst i starten på vegen så kan folk bruke Støylaldalen som rekreasjonsområde uten å havne rett i verneområdet og terrenget som reinsdyra bruker. Dette gjeld folk som ikkje bur i Bykle kommune, eller oppfyller vilkåra for å passere bom med bil som då har tilbod om å oppleve dette utan bil. Sjølv sagt kan og dei som har rett til å reise lengre inn oppholde seg i dette området».

Tekniske utfordringer

«Ei bomplassering ved Skarg vil gje straum og telefonforbindelse, dessutan er parkeringsareal opparbeid. Dette vil gjere det mulig for ein bom ein ringer til. Ein slepp då logistikk med nøklar utlevering osv. I tillegg vil ein ha oversikt over kven som er i området og kan lettare finne kor mange folk som brukar vegen. Vi kan ha ei kontinuerlig teljing som viser trafikken. Dei gongene det skjer tyveri og hærverk vil det og vere ein klar fordel og vite kven som har vore der. Ei bomplassering ved Fet er og klarert med Gunnar Tveiten som eig dette området.»

Eierskap til veien

«Det vert hevda at vegen er eigd av Agder Energi og Otteraaens Brugseierforening. Vegen er privateigd. Regulanten har fått lov å anlegge, bruke og vedlikeholde vegen, men eig den ikkje. Det er heller ikkje betala erstatning for vegen då retten den gong konkluderte med at det var ein større gevinst for grunneigerar med vegen enn for allmenheita siden den var privat. Den gong vart det og lova å stenge vegen, noko regulanten gjekk tilbake på i etterkant.»

Olav Mostøl, Torleiv Sælid, Olav M. Holen og Steinar Tveiten, 04.07.2020

Grunneierne for henholdsvis eiendommene 13/3, 13/1, 13/2, 12/2 og felleseige 14/5, alle i Bykle, er positive til at det innføres tiltak for å avgrense biltrafikken inn i området. Det må imidlertid skje på en slik måte at innbyggerne i Bykle, alle grunneiere som bruker området langs vegen fra Skarg til Urar og andre rettighetshavere i området får tilgang.



Primært ønsker de at bommen plasseres ved Øystøyl. De er sterkt imot å plassere bommen ved starten av veien ved Skarg.

Ut fra kjennskap til villreinens trekkveier fra vestheia til kalvingsområdet i Bygdeheii, er de positive til og mener de at fjerning av rekkverk langs deler av veien vil lette villreinens bruk av de gamle trekkveiene.

Grunneierne opplyser at de er kjent med at det 3 år på rad er registrert til dels stor biltrafikk på veien til Store Urar. Om dette har stor innvirkning på reinstammen i området, mener de er diskutabelt og skriver: «*Har registrert at mengden rein i Bykle bygdehei har auka merkbart sommarstid dei siste åra. Ein oppgang som starta dei same åra det var trafikksteljing på Urarvegen*».

Norges Jeger- og Fiskerforbund – Aust- Agder, 22.06.2020

NJFF -Aust-Agder tar opp følgende fire punkter:

1. «*Dersom stenging av vegen bør dette følgast opp med eit prosjekt der ein gps merka rein del dyr for å sjå på om stenging av vegen har effekt på om dyra vil ta opp og bruke dei gamle trekkvegane. Dette bør kome fram i tid.*
2. *NJFF-Aust-Agder trur 5 år er for kort tid for å sjå på adferdsendringar på villreinen når det gjeld områdebruk. Det bør vurderast 10 år. Vegen har vore der i mange år, og vi trur at 5 år er for kort tid for å sjå på adferdsendringar.*
3. *Det bør være slik at alle som har lov til å jakte og fiske i områda som sognar til vegen, har lov til å bruke vegen i jakt og fisketid.*
4. *Bommen bør settast der den gjer mest mogleg effekt for villreinen, vegd opp mot folkehelsa.»*

Norges Jeger- og Fiskerforbund – Aust-Agder konkluderer som følger:

«*NJFF-Aust-Agder støttar forlaget om ferdselsrestriksjonar på vegen til Urar da dette kan gjere levevilkåra for villreinen betre.*»

5 NVEs vurderinger og konklusjon

5.1 Innføring av ferdselsrestriksjoner

Norge har som det eneste landet i Europa, en livskraftige bestander av den opprinnelige ville fjellreinen. Vi har derfor en særlige forpliktelser til å ta vare på villreinen, jfr. konvensjonen om biologisk mangfold (CBD) og Bernkonvensjonen. Villrein er oppført på den globale rødlista i kategorien VU (vulnerable) og kom i 2021 inn på den Norsk Rødlista, hvor den er vurdert til nær truet. Setesdal Ryfylke er Europas sørligste villreinområde og Norges nest største villreinområde.



I sluttrapporten fra GPS villreinprosjektet i Setesdal-Ryfylke ble det anbefalt å innføre et strengere bilregime på veien inn til Store Urevatn. Dette ble fremhevet til å være et av de viktigste tiltakene for villreinen i SR (NINA Rapport 1457, s.72).

Urevassvegen ligger innenfor Landskapsvernområde med dyrelivsfredning og innenfor Hensynssone nasjonalt villreinområde. I Heiplanen av 2014, er det gitt retningslinjer for Nasjonale villreinområder. Generelt skal villreinens interesser her tillegges stor vekt i all arealforvaltning og saksbehandling. I Heiplanen er veien inn til Store Urevatn satt som eget fokusområde pga. ferdsel. Den 23.06.2020 trådte også kvalitetsnormen for villrein i kraft (FOR-2020-06-23-1298).

NVE registrer at søknaden fra Otra Kraft og Otteraaens Brugseierforening om å innføre ferdselsrestriksjoner på Urevassvegen støttes av alle høringspartene. Forslaget er i tråd med faglige anbefalinger og Heiplanen som ble godkjent av fylkesting i 2012 og stadfestet av Miljødepartementet i 2013. NVE følger opp dette, og mener det er riktig å innføre ferdselsrestriksjoner på Urevassvegen. Hensynet til villreinteressene må her veie tyngre enn en generell adgang for alle til motorisert ferdsel på Urevassvegen, ref. vilkår 17 i konsesjonen. Som en parallell til denne saken, har OED relativt nylig (07.12.2020), opprettholdt NVEs vedtak av 02.06.2020 om stenging av Blåsjøvegen for allmenn ferdsel for å ivareta villreinen. Dette vedtaket var hjemlet i konsesjonen for regulering av Blåsjø.

NVE mener at kunnskapsgrunnlaget i saken er godt. ***NVE innfører ferdselsrestriksjoner på Urevassvegen i en prøveperiode.***

5.2 Mål for tiltaket

Summen av de tiltak som gjennomføres i løpet av forsøksperioden, innføring av ferdselsrestriksjoner og andre praktiske tiltak, skal

1. bedre villreintrekket nord-sør gjennom Bykle vesthei vår og høst
2. bedre villreinens tilgang til kalvings- og beiteområdene øst for Urevassvegen
3. redusere barriereeffekten, som følger av Urevassvegen, for barmarksperioden slik at villreinen i liten grad hindres i å veksle mellom å bruke områdene øst og vest for Urevassvegen.

5.3 Varighet av prøveperioden

Otra Kraft og Otteraaens Brugseierforening søker om en prøveperiode på 5 år. Erfaring med innføring av ferdselsrestriksjoner på andre anleggsveier, har vist at prøveperioder kan dra ut i tid. NVE mener at det er viktig at det nå jobbes aktivt og intensivt med å oppnå resultater i forbindelse med innføring av ferdselsrestriksjoner på Urevassvegen.

NVE beslutter derfor en prøveperiode på 7 år, men med evaluering etter de tre første årene fulgt opp med søknad om justeringer før en siste prøveperiode, også på tre år.

Frist for innsendelse av søknad om justeringer og ytterligere tiltak av ferdselsrestriksjonene senest innen 1.2.2026.

Tentativ plan



Våren 2022	Innføring av ferdselsrestriksjoner ved oppsett av informasjonsskilt. Elektronisk bom settes opp så snart som mulig.
1.7.2022 – 12.10.2025	Første prøveperiode
1.2.2026	Frist for innsendelse av søknad om justering av ferdselsrestriksjonene.
1.7.2026 – 12.10.2028	Andre prøveperiode.
1.2.2029	Frist for innsendelse av søknad om innføring av permanente ferdselsrestriksjoner.

5.4 Adgang til Urevassvegen i prøveperioden

Hvor omfattende tiltak som er nødvendige for å oppnå en målbar positiv effekt for villreinen er usikkert. Regulering av magasinene, veien inn langs Vatnedalsmagasinet til Store Urevatn samt menneskelig aktivitet knyttet til hytter og stier påvirker alle villreinens bruk av Bykle Vesthei.

NVE mener at det på dette tidspunktet, er et uforholdsmessig tiltak å stenge Urevassvegen for all motorisert trafikk eller f. eks pålegge at hele eller deler av veien tilbakeføres til naturlig terreng.

Statsforvalteren gjorde oppmerksom på i sin høringsuttalelse, at det er gjort et betydelig arbeid i forkant av søknaden fra Otra Kraft og Otteraaens Brugseierforening for at det i dag foreligger et omforent forslag til innføring av ferdselsrestriksjoner på Urevassvegen. NVE ser det som ønskelig at dette samarbeidet fortsetter, og legger til grunn at samarbeid videreføres og leder frem til en god evaluering av de tiltak som nå innføres samt forslag til supplerende tiltak som samlet sett kan gi den ønsket effekt for villreinen.

Med bakgrunn i Byklernes tidligere bruk av Bykle Vesthei, både til fangst og fiske, men også som hovedferdselsåre mot Suldal og Stavanger, samt det faktum at innbyggerne i Bykle i dag har rettigheter i Bykle statsallmenning, bla til fiske med garn, mener NVE de lokale brukerne bør gis prioritert i tilgang til videre bruk av Urevassvegen, mens allmenheten får redusert tilgang.

Nødetater og nødetatenes støtteapparat skal ha adgang til veien under redningsaksjoner/utrykning.

Bykle Fjellstyre driver utleie for småviltjakt, salg av fiskekort og utleie av fem hytter i Bykle Vesthei. NVE mener at de som leier hytte og jakt- og fiskerettigheter gjennom Bykle Fjellstyre, også skal gis adgang til Urevassvegen i prøveperioden. Dette begrunnes med at det må være en forholdsmessighet mellom det som ønskes oppnådd og at allmenheten fratas en rettighet de har hatt gjennom vilkår satt i konsesjonen til fri motorisert ferdsel på Urevassvegen. Med mulighet for leie av hytter, jakt og fiske, vil allmenheten fortsatt ha adgang til området, men klart avgrenset.

NVE legger hovedprinsippene i det omsøkte forslaget til grunn.



5.5 Adgang til Støydalsvegen i prøveperioden

Grunneierne i området har i sine høringssvar bl.a. påpekt at trekkveien fra Bykle vesthei til kalvingsområdet i Bygdeheii fra gammelt av går nord for Svegjen, krysser Langkodd og videre opp i Bygdeheii. Normalt skjer dette ifølge grunneierne av 12/2, 13/1, 13/2, 13/3 og 14/5 tidlig vår. I 2021 skrev grunneierne av Nesland/ Tveiten at det senest i juni i 2021 gikk ca. 100 reinsdyr med nyfødte kalver få hundre meter fra Rjomeli. Grunneierne av Nesland Tveiten påpeker også at det er kjent at villreinen nytter skogen i Støydalen til beiting sent på høsten og at de trekker på tvers av dalen og over i Bygdeheia. Informasjonen om villreinen gitt av grunneierne, stemmer godt med dataene fra GPS-prosjektene.

Allmenhetens behov for bruk av Støydalen er ikke direkte omtalt i høringsuttalelsene, men både Bykle kommune og Agder fylkeskommune har uttalt seg generelt til stenging av Urevassvegen og betydningen for allmenhetens mulighet for utøvelse av friluftsliv. Bykle kommune har i forhold til kommuneplanen vedtatt at det skal legges en sammenbindingsløype mellom lysløypa og Støydalsvegen som skal være egnet for gående og syklende og med skiløype om vinteren. NVE er også kjent med at det lokalt arrangeres aktiviteter/ turer/ arrangementer i Støydalen.

NVE ser at allmenhetens adgang til motorisert ferdsel helt innerst i Støydalsvegen ved Rjomeli, vil kunne være negativt for villreinen, spesielt for trekk-korridor nr. 3 Svelgen. Rekkevidden for personer til fots eller sykkel/ el-sykkel, vil være langt inn Urevassvegen, noe som vil være uheldig og trolig redusere effekten av de ferdselsrestriksjonene som nå innføres.

En annen effekt av ferdselsrestriksjonene, er at det må påregnes at mye av trafikken som gikk inn Urevassvegen, nå vil stoppe ved Rjomeli og at dette vil føre til økt ferdsel i dette området og da også muligens videre nordover inn Langhodd og inn i villreinområder som i dag har lite til moderat ferdsel.

NVE mener det må innhentes erfaringer fra de restriksjonene som nå innføres, for å få et best mulig beslutningsgrunnlag og forholdsmessighet. Parallelt bør det jobbes med å se på alternative løsninger og tiltak. Mulige tiltak som kan vurderes, er f. eks innføring av bompenger og/ eller sette opp en bom lenger ned i Støydalen. I høringsrunden ble det tatt til orde for at Fet var et godt egnet sted for plassering av bom.

NVE mener at det inntil videre kan tillates noe allmenn motorisert ferdsel inn Støydalen. Dette er i tråd med innspillene fra Bykle kommune og Agder fylkeskommune. Ferdselen inn Støydalsvegen må kunne registreres og eventuelt reguleres hvis den blir for intensiv i forhold til villreininteressene.

5.6 Valg av bomløsning og plassering av bom (er)

Valg av bomløsning

I vurdering av bomløsning har NVE lagt til grunn følgende:

1. Bomløsning skal regulere den motoriserte ferdselen inn Urevassvegen i tråd intensjoner og mål gitt i dette vedtaket.



2. Ordningen skal være enkel å administrere.
3. Valgt løsning må fungere godt for brukerne, dvs grunneiere, personer med rettigheter i Bykle Statsallmenning, de som leier hytter og kjøper jakt og fiskekort i Bykle Statsallmenning og samtidig kunne regulere allmenhetens adgang til Støydalsvegen og Urevassvegen.
4. Antall passeringer må kunne registreres, og det må enkelt kunne hentes ut relevante statistikker for evaluering.
5. Det er ønskelig at brukerne av veien kan varsles/orienteres på SMS om åpning/stenging av veien og om spesielle forhold, f.eks. om det er mye villrein inn i området som bør søkes hensyntatt.
6. Det bør kunne innføres en betalingsordning hvis det er nødvendig eller ønskelig for å begrense ferdselen.

Sammenlignet med mange andre anleggsveier, vil Urevassvegen ha et relativt stort antall brukere. Dette gjør at en løsning med nøkler, vil være svært tidkrevende å administrere og utfordrende å få til å fungere. NVE mener at den løsningen som best vil kunne imøtekomme punktene ovenfor, er en automatisert bomløsning, hvor f.eks. brukerne selv kan registrere seg på en nettside/appløsning med en eller flere bilnummer og hvor bilnummer registreres ved innkjøring.

Utenbygds sankelag/ personer som skal utøve tilsyn med husdyr, leietagere av hytter, jakt og fiske, vil med en automatisk/ elektronisk bomløsning relativt enkelt kunne registrere og betale for bruk av veien via mobil/nettsted. For disse brukergruppene, vil det samme med en kjøretillatelse synlig i bilvindu, være mulig å utøve kontroll med bruk av veien.

Otra Kraft fastsetter de praktiske detaljene.

5.7 Plassering av bom (er)

Otra Kraft og Otteraaens Brugseierforening har anmodet om at NVE ved sin behandling av søknaden ikke konkluderer om lokalisering av bom. Flere andre høringsparter har også tatt til orde for at endelig plassering skal avgjøres på et senere tidspunkt av grunneiere, villreinnemnda, Bykle kommune og konsesjonær.

NVE ser imidlertid at lokalisering av bom(er) er sentralt for hvilken effekt man kan forvente å oppnå på den generelle ferdselen inn Urevassvegen og med det grunnlaget for NVEs vedtak. I tillegg er valg av bomløsning viktig for administrering av ordningen, mulighetene for en fleksibel ordning og innhenting av statistikk for bruk av veien.

Det er kommet inn følgende synspunkter på/ innspill til plassering av bom:

	Skarg	Fet	Rjomeli v/ Øystul	Annet	NVEs sammendrag av kommentar/ høringsinnspill
Otra Kraft og Otteraaens Brugseierforening	X				Ber om at NVE ved sin behandling ikke konkluderer når det gjelder lokalisasjon for bom.
Villreinnemnda					Plassering av bom er ikke omtalt i høringsuttalelsen.



Gr.eierne Gnr. 10 og 11	X	(x)			Ønsker en elektronisk bomløsning som gir enkel passering for brukerne og automatisk registrering av trafikken.
Gr. Eierne 13/1,2,3, 12/2 og 14/5			X		Plassering av bommen må ikke oppleves sterkt og unødvendig avgrensende, eller vanskeliggjøre bruk av vegen.
Bykle kommune			X		Bykle kommune har spilt inn at de må være en premissleverandør i forhold til plassering av bommene for bla. å ivareta allmenheten sine friluftsinnteresser.
Agder fylkeskommune				X	Siden dette er en prøveordning bør en sørge for at bommen lokaliseres slik at tilstrekkelig areal for villreinen er innenfor bommen.
Statsforvalteren i Agder					Plassering av bom er ikke omtalt i høringsuttalelsen.
NJFF				X	Bommen bør settast der den gjer mest mogleg effekt for villreinen, vegd opp mot folkehelsa.

NVE mener at en bomplassering ved Skarg kraftverk er beste lokasjon for en automatisert bomløsning ut fra en kostnytte vurdering. Her er det kort avstand for tilgang på strøm, fiber og god mobildekning. Etablering av en automatisk bomløsning ved Fet eller Rjomeli vil kreve omfattende arbeid og kostnader for tilførsel av strøm og nett.

Mulighet for parkering og snuplass er framhevet som viktig av flere av høringspartene. Ved Skarg er det allerede opparbeidet parkeringsplasser som allmennheten kan benytte.

Med tanke på tilsyn, drift og vedlikehold av bomanlegget, er en plassering ved Skarg fordelaktig.

Etablering av en elektronisk bom ved Skarg, vil alene ikke skille mellom de som gis adgang kun til Støylsalsvegen og de som gis adgang til Støylsalsvegen og Urevassvegen. Dagens bom ved Rjomeli må derfor være en del av den totale bomløsningen. NVE mener det i prøveperioden er tilstrekkelig at bommen er nede og ulåst, i tillegg til skilt som opplyser om at det er innkjøring forbudt for andre enn de med egen tillatelse og at det opplyses om mulige reaksjoner. Administrering og oppfølging av en nøkkelfordning, vil være svært ressurskrevende. Skulle det vise seg at omfanget av brudd blir stort, må dette vurderes på nytt.

NVE mener det skal etableres en elektronisk bom ved Skarg som registrer og kan regulere trafikken inn Støylsalsvegen i henhold til vedtak, og at dagens bom ved Rjomeli foreløpig er tilstrekkelig for å regulere trafikken inn Urevassvegen. Det må settes opp nødvendige skilt begge steder.

5.8 Tidspunkt for åpning og stenging av Urevassvegen

Urevassvegen brøytes ikke vinterstid. Pr. i dag er alle brukere forhindret fra motorisert ferdsel i perioden fra snøen legger seg til veien er kjørbart på våren. Konesjonær opplyser at veien normalt åpner 1. juli og holdes åpen til oktober, avhengig av snøfall.

NVE mener dato for når veien tidligst kan åpnes og senest stenges for motorisert ferdsel må konkretiseres og fastsettes. Begrunnelsen for å innføre ferdselsrestriksjoner er ene og



alene hensyn til villreinen. NVE mener derfor det er viktig å komme frem til datoer som i størst mulig grad hensyntar villreinen og at disse kan bli evaluert etter en prøveperiode.

Åpning og stenging av Urevassvegen skal ivareta to forhold:

1. Trekket på våren nordover på østsiden av Store Urevatn som gir tilgang til beiter og kalvingsområder øst for Urevassvegen.

Det er særlig simler og fostringsflokker som er sårbare for menneskelig forstyrrelser. Senvinter og tida før og etter kalving anses som særlig sårbare perioder. Tidspunkt for kalving i SR er medio mai. I høringsrunden kom det frem at det i juni 2020 gikk ca. 100 reinsdyr med nyfødte kalver i området Rjomli/ Øystøyl. Data over villreinens foretrukket habitat 1. mai til 15. juni viser at Urevassvegen går gjennom prefererte områder for villrein. NVE mener derfor det er rimelig å fastsette åpningstidspunktet til 1. juli slik det hovedsakelig har vært praktisert.

2. Villrein trekket tilbake sydover på østsiden av Store Urevatn.

Hovedtrekket for villrein nord/ sør er svært viktig og krysser i hovedsak Urevassvegen på samme sted som på våren. Forskningsresultatene antyder at villreinen synes å ha vansker med å komme inn til Bykle vesthei fra nord på sensommeren/høsten. Det er også uheldig med forstyrrelser i brunstperioden og forstyrrelser som fører til tap av fettreserver før vinteren.

NVE registrerer at vannstanden i Store Urevatn normalt er over kote 1172 innen september, noe som gjør at viktige trekkpassasjer er lite tilgjengelig etter dette. Optimalt kan det derfor synes som om at Urevassvegen burde vært stengt i god tid før de gamle trekk-korridorene kommer under vann. Imidlertid er de generelle datoene for villreinjakta 20.08 til 30.09. Småviltjakta varer til 12.10.

Trekk-korridorene nr. 1 Smalavasseggi/ Skredenuten og spesielt nr. 3 Svelgen synes å være svært sentrale. Trekk-korridor Svelgen påvirkes både av trafikken på Urevassvegen og innerst i Støylaldalen ved Rjomeli. NVE mener det i forbindelse med høsttrekket, bør være så lite trafikk som mulig i nærområdet til trekk-korridorene. Hvordan dette kan løses, mener NVE må diskuteres lokalt for å komme frem til løsninger som kan testes ut i siste evalueringsperiode. F. eks hvorvidt det bør være mulig/ tillates å kjøre helt inn til Store Urevatn og det viktige villreintrekket som går der, er et punkt som må evalueres i løpet av prøveperioden.

Ut første evalueringsperiode, mener NVE at veien senest skal være stengt etter villreinjakta og hensynta småviltjakta, og setter datoen til 12.oktober.

5.9 Ferdselstillinger

For evaluering av ordningen, mener NVE at trafikken inn Støylaldalsvegen og Urevassvegen må registreres. Med en automatisk bom ved Skarg og en eller flere ferdselstellere på Urevassvegen, vil man kunne skille mellom trafikk inn de to veiene.

NVE ber Otra Kraft og Otteraaens Brugseierforening om å etablere ferdselsteller på Urevassvegen i tillegg til registrering av ferdselen inn Støylaldalsvegen.



5.10 Ytterligere restriksjoner

GPS data for hele barmarksperioden, viser at både simler og bukker står i influensområdet til veien gjennom hele sommersesongen og påvirkes av Urevassvegen og ferdselen på denne. Ferdselsundersøkelsene utført i 2014, 2015 og 2016, viste at det kun var ca. 5 dager med ingen registrert kjøring på Urevassvegen. Noen av høringspartene har stilt spørsmål om foreslåtte tiltak er tilstrekkelig..

Det er kommet innspill på at det vil være dager med dårlig vær og tider på døgnet (natt) med svært lite trafikk. Imidlertid antas dette også å ha vært situasjonen frem til i dag, uten at det synes og hatt en tilstrekkelig ønsket effekt på villreinen. Vekslingen mellom dager med motorisert ferdsel og dager uten motorisert ferdsel, vil kunne vise seg å være nødvendig for å oppnå en tilstrekkelig effekt av de ferdselsrestriksjonene som nå innføres på Urevassvegen.

NVE mener at et tiltak med å stenge Urevassvegen i f. eks 2-3 sammenhengende dager i uken, må utredes og vurderes i løpet av første evalueringsperiode.

5.11 Evaluering i prøveperioden

Når NVE nå begrenser allmenhetens adgang til ferdsel på Urevassvegen, begrunnet i hensyn til villreinen, må restriksjonene kunne dokumenteres å ha den tilsiktede ønskede effekt på villreinen, og dermed at begrunnelsen for at allmenheten fratas adgangen til motorisert ferdsel på Urevassvegen, er berettiget.

NVE ber Otra Kraft og Otteraaens Brugseierforening om å følge opp virkningene av tiltakene så tidlig som mulig etter innføring av ferdselsrestriksjonene, slik at tiltakene kan evalueres for å vurdere om de er tilstrekkelige. I løpet av forsøksperioden er det viktig å få avklart at målet med tiltakene er oppnådd, dvs at summen av tiltak, innføring av ferdselsnivået på Urevassvegen og eventuelt andre tiltak, er tilstrekkelige til at villreinen ikke begrenses i sin tilgang til viktige funksjonsområder i Bykle Vesthei.

NVE er kjent med at det er fremkommet ny kunnskap og utviklet ny metodikk gjennom prosjektet Renewable Reindeer. I tillegg skal det startes opp et nytt merkeprosjekt i Setesdalsheiene. NVE ser dette som en svært god mulighet for Otra Kraft og Otteraaens Brugseierforening til å bestille og få undersøkt effekten av tiltakene. NVE håper på at det gode samarbeidet mellom konsesjonær, Bykle kommune, Villreinforvaltningen og brukerne av veien vil fortsette.

NVE setter vilkår om at Otra Kraft og Otteraaens Brugseierforening må kunne dokumentere hvilken effekt de innførte tiltakene har hatt på villreinen.

5.12 Videre arbeid med vurdering av andre mulige tiltak for å bedre villreinens bruk av området

NVE ønsker at Otra Kraft og Otteraaens Brugseierforening ser på andre mulige tiltak som kan bedre effekten av de nå innførte ferdselsrestriksjonene og villreinens bruk av Bykle vesthei. NVE ber Otra Kraft om å vurdere om det er hensiktsmessig å opprette en arbeidsgruppe som følger opp arbeidet rundt Urevassvegen og diskutere ytterligere tiltak.



Basert på NVEs kjennskap til saken og dialog med partene, har NVE satt opp følgende forslag til en nærmere vurdering (ikke prioritert rekkefølge):

1. Vurdere ny lokasjon i Støydalen (f. eks ved Fet) for plassering av bommen som i dag står ved Rjomeli, slik at allmenheten kun gis ytterligere begrensninger i adgang til motorisert ferdsel, for å skjerme trekk-korridoren ved Svelgen ytterligere.
2. Vurdere tiltak for å unngå parkering av biler i eller i nærheten av kjente trekk-korridorer som går over Urevassvegen.
3. Vurdere deling av informasjon til brukerne av veien om villrein i området eller på vei inn i området. Dette kan være positivt for at den enkelte bruker skal kunne ta hensyn.
4. Prøve ut en frivillig oppfordring med brukerne om å unngå motorisert ferdsel inn Urevassvegen to-tre sammenhengende dager per uke i barmarksperioden.
5. Vurdere plassering av bom nr. 3 lenger inn på Urevassvegen for ytterligere å skjerme trekk-korridor nummer 1 og 2 ytterligere.
6. Vurdere ytterligere tiltak for å regulere ferdsel helt eller delvis inn Støydalsvegen.
7. Vurdere mulige tiltak ved bru over Ormsa for å bedre villreintrekket.

6 Forhold som må være avklart

Privatrettslige rettigheter

Vi gjør oppmerksom på at konsesjonæren må sørge for å skaffe seg nødvendige privatrettslige rettigheter.

7 Klageadgang

Vedtaket kan påklages, se orientering om rett til å klage på siste side.

Med hilsen

Kristian Markegård
Direktør

Mari Hegg Gundersen
Seksjonssjef

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner

Mottakerliste:

Otteraaens Brugsforening

**Kopimottakerliste:**

Pål Georg Rynningen
MILJØDIREKTORATET - Vemund Jaren
Bykle kommune
Villreinnemnda for Setesdalsområdet
STATSFORVALTEREN I AGDER
Bykle Fjellstyre
NJFF AUST-AGDER
AGDER FYLKESKOMMUNE
Olav Mosdøl



Orientering om rett til å klage

Frist for å klage	Fristen for å klage på vedtaket er 3 uker fra den dagen vedtaket kom frem til deg. Hvis vedtaket ikke har kommet frem til deg, starter fristen å løpe fra den dagen du fikk eller burde ha fått kjennskap til vedtaket. Det er tilstrekkelig at du postlegger klagen før fristen løper ut. Klagen kan ikke behandles dersom det har gått mer enn 1 år siden NVE fattet vedtaket
Du kan få begrunnelsen for vedtaket	Hvis du har fått et vedtak uten begrunnelse, kan du be NVE om å få en begrunnelse. Du må be om begrunnelsen før klagefristen løper ut.
Hva skal med i klagen?	Klagen bør være skriftlig. I klagen må du: • Skrive hvilket vedtak du klager på. • Skrive hvilket resultat du ønsker. • Opplyse om du klager innenfor fristen. • Undertegne klagen. Hvis du bruker en fullmektig, kan fullmektigen undertegne klagen. I tillegg bør du begrunne klagen. Dette betyr at du bør forklare hvorfor du mener vedtaket er feil.
Du kan få se dokumentene i saken	Du har rett til å se dokumentene i saken, med mindre dokumentene er unntatt offentlighet. Du kan henvende deg til NVE for å få innsyn i saken.
Vilkår for å gå til domstolene	Hvis du mener vedtaket er ugyldig, kan du gå til søksmål. Du kan bare gå til søksmål dersom du har klaget på NVEs vedtak, og klagen er avgjort av OED som overordnet forvaltningsorgan. Du kan likevel gå til søksmål dersom det har gått 6 måneder siden du sendte klagen, og det ikke skyldes forsømmelse fra din side at klagen ikke er avgjort.
Sakskostnader	Dersom NVE eller OED endrer vedtaket til din fordel, kan du søke om å få dekket vesentlige og nødvendige kostnader. Du må søke om dette innen 3 uker etter at klagevedtaket kom frem til deg.
Hvem kan klage på vedtaket?	Hvis du er part i saken, kan du klage på vedtaket. Du kan også klage på vedtaket hvis du har rettslig klageinteresse i saken.
Hvor skal du sende klagen?	Du må adressere klagen til Olje- og energidepartementet (OED), men sende den til NVE. NVEs -epostadresse er nve@nve.no. NVE vurderer om vedtaket skal endres. Dersom NVE ikke endrer vedtaket, vil vi sende klagen til OED.

Denne forklaringen er basert på forvaltningslovens regler i §§ 11, 18, 19, 24, 27 b, 28, 29, 31, 32 og 36.