



Miljødirektoratet
Postboks 5672 Sluppen
7485 TRONDHEIM

Saksbehandler, innvalgstelefon
Marit Vorkinn, 61 26 60 68

Oppdrag om å vurdere forskriftsendring - bruk av el-sykkel på vei i enkelte verneområder

Vi viser til brev fra Miljødirektoratet 15.11.2019 med oppdrag om å vurdere forskriftsendringer vedrørende bruk av el-sykkel på vei i enkelte verneområder, og oppfølgende telefonsamtale med saksbehandler i Miljødirektoratet, Line-Kristin Larsen. Fylkesmannen i Innlandet har fått en frist til 10. desember (i praksis tre arbeidsuker), med å vurdere forskriftsendringer for områdene som forvaltes av tre verneområdestyrer, inkludert å involvere de berørte nasjonalparkstyrene.

Vi vil innledningsvis understreke at det er beklagelig med en så kort frist for oppdraget, når forskriftsendringer av så prinsipiell karakter skal vurderes. Nasjonalparkstyret for Rondane-Dovre har måttet behandle saken pr. mail, dvs. med begrensa muligheter for dialog i styret. Fylkesmannen har hatt begrensa kapasitet til å involvere andre aktører som kommuner, villreinnemnder og -utvalg, i den tre-ukers perioden vi har til rådighet. Det presiseres i oppdragsbrevet fra Miljødirektoratet at eventuelle forslag til forskriftsendringer skal sendes på høring, slik at de nevnte interessegruppene vil ha mulighet til å uttale seg når høringen sendes ut. I parker med store villreininteresser og -utfordringer ville det imidlertid vært nyttig og fått innspill allerede i en tidlig fase av prosessen.

1. Oppdrag og involvering

For Innlandet omfatter oppdraget verneområdene som forvaltes av nasjonalparkstyrene for Jotunheimen og Utladalen, Dovrefjell og Rondane-Dovre. Oppdraget omfatter bruk av el-sykkel på **vei** der det allerede er mye sykling. Det skal også vurderes om det er hensiktsmessig å inkludere flere veier innenfor samme verneområde når forskriften først skal revideres. Det er bedt om en vurdering av mulige konsekvenser ved å åpne for el-sykling, med spesifikk vurdering av villreinhensyn.

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen og nasjonalparkstyret for Dovrefjell har i inneværende år behandlet el-sykling som en styresak, og henvendt seg til Miljødirektoratet og/eller Klima- og miljødepartementet (KLD) for å få endret verneforskriftene. Dovrefjell nasjonalparkstyre har kommet med en presisering ved denne runden nå, mens Jotunheimen og Utladalen nasjonalparkstyre har ansett tidligere behandling som tilstrekkelig. Rondane-Dovre nasjonalparkstyre har ikke behandlet saken tidligere.



Verneområdene i Jotunheimen og Utladalen og Dovrefjell - Sunndalsfjella omfatter areal i regioner utenfor Innlandet. Vi har derfor hatt kontakt med Fylkesmannen i Vestland, Fylkesmannen i Møre og Romsdal og Fylkesmannen i Trøndelag. Fylkesmannen i Møre og Romsdal sender eget innspill i forbindelse med forskriftsendringer for Trollheimen.

I det følgende gjør vi først en generell vurdering av å åpne for el-sykling på veier i nasjonalparker med momenter som bør vektlegges i alle verneområdene. Deretter foretas det en gjennomgang av følgende forhold for hvert enkelt verneområdekomples:

- Oversikt over dagens adgang til sykling i verneområdene og motorferdsel på veier.
- Referat av vurderinger og vedtak som er gjort i nasjonalparkstyret for å åpne for el-sykling.
- Saksframleggene fra nasjonalparkstyrene finnes som vedlegg til brevet.
- Fylkesmannens vurderinger av å åpne for el-sykling.
- Forslag til forskriftsendringer. Der Fylkesmannens og nasjonalparkstyrenes vurderinger er avvikende, er det utarbeidet alternative forslag.

Til slutt har Fylkesmannen en oppsummering av de tre områdene sett under ett.

2. Mulige konsekvenser av å åpne for el-sykling på veier i nasjonalparkene – generelle momenter

Bruk av el-sykkel fører i utgangspunktet verken til større forstyrrelser eller slitasje enn bruk av en ikke-motorisert sykkel. Men el-sykling kan endre bruksmønsteret i verneområdene på andre måter, og følgende momenter bør vurderes:

Åpning for el-sykling kan åpne for enklere kommunikasjon og større forståelse hos publikum

I debatten om bruk av el-sykler i nasjonalparker er det konsekvensene i forhold til støy og slitasje som dominerer. Når publikum ikke ser forskjell på en motorisert og en ikke-motorisert sykkel verken i forhold til støy eller slitasje og det er åpnet for el-sykling utenom verneområdene, er det liten forståelse hos mange for at ikke det samme kan tillates i nasjonalparkene. I media er det gjerne nasjonalparkforvaltningen som har måttet forsvare dette forbudet, noe enkelte nasjonalparkstyret nok har opplevd som en belastning. En åpning for el-sykling i nasjonalparkene vil gjøre nasjonalparkstyrenes kommunikasjon med publikum enklere og vil også kunne gi mindre motstand mot vern.

El-sykling kan gi tilgang til verneområdene for nye brukere

El-sykling kan åpne for at utøvere som ellers ikke ville besøkt verneområdene begynner å bruk disse områdene. Dette vil være positivt i forhold til å øke oppslutningen om verneinstituttet. Dersom åpningen for bruk av el-sykkel i verneområdene fører til at lite aktive utøvere kommer seg ut, vil dette være positivt også i et folkehelseperspektiv. I mange landskapsvernområder er det allerede veier som er åpne for el-sykling. Hvor store de nevnte effektene vil være, vil derfor sannsynligvis avhenge av eksisterende muligheter for el-sykling i verneområdene og randsonene.

El-sykling kan gi økt rekkevidde

El-sykling gjør at friluftslivutøvere kommer seg inn i et område med mindre anstrengelser enn ved bruk av vanlig sykkel. Når det blir enklere og raskere å komme seg et godt stykke inn i et fjellområde, som til turisthyttene Rondvassbu eller Snøheim, vil dagsturister kunne ha tid og krefter til å besøke områder lengre inn fra veiens slutt, enn ved bruk av vanlig sykkel. I områder med sårbare arter som villrein og allerede høyt besøkstrykk, vil dette være en uønsket utvikling.



El-sykling kan gi økt trafikk

El-sykling kan føre til økt trafikk både ved at eksisterende utøvere bruker området oftere, og ved at det kommer til nye besøkende. Om el-sykling fører til økt trafikk er uklart. En undersøkelse gjort av Transportøkonomisk institutt (TØI) viser at elbiler fører til mer bilkjøring. «Resultatene tyder på at de som kjøper elbil i større grad rapporterer endringer i reisevaner enn de som kjøper bensin/dieselbil, og at de som kjøper elbil bruker oftere bil etter anskaffelse av bilen»

<https://www.nettavisen.no/nyheter/slik-endrer-elbilen-kjoremonsteret/3423854351.html>. Det er derfor mulig at en lavere terskel for å sykle inn i et fjellområde vil gjøre at flere vil bruke sykkel for å komme seg innover.

El-sykling kan føre til konflikter med de som går til fots

Konfliktnivået mellom syklister og fotturister kan være høyt, uavhengig av type sykkel. Et google-søk på «conflicts cycling hikers» gir f.eks. 18.400 resultater (uttak 19. november 2019). Konflikten er oftest knyttet til stier og stisykling, og spørsmålet er om el-sykler på veier vil ha samme effekt. Konfliktnivået vil sannsynligvis avhenge av mengden av gående og syklister på veien, om sykkeltrafikken totalt øker ved åpning for el-sykling, og om el-sykler fører til fartsøkning hos sykkelistene og dermed flere farlige situasjoner.

Vil el-sykkelistene holde seg til veien?

Fjelloppsynet i Rondane melder at de observerer en markert vekst i antall syklende, også på stier. El-syklene utvikles stadig og el-sykler beregnet på sti- og terrengkjøring finnes allerede. Også i dag vet en at det sykles utenom tillatte traséer i verneområdene. Det er en risiko for at ulovlig sykling vil øke i omfang, dersom det blir mindre fysisk anstrengende å sykle i terrenget.

Teknisk utvikling – hva er en el-sykkel?

Dagens el-sykler ser i det store og hele ut som vanlige sykler. Helt andre typer av el-sykler nærmer seg imidlertid realisering, se f.eks. <https://www.podbike.com/nb/>. Produsenten av denne firehjuls, overbygde sykkelen oppgir at «Subtil elektrisk assistanse ... gjør at velomobilen er klassifisert som sykkel innen EU». Vi har ikke kjennskap til hvordan EØS-regelverket fungerer i forhold til godkjenning av sykler, men før en åpner for el-sykling i nasjonalparkene, bør det undersøkes hvilke reguleringsmuligheter norske myndigheter har. Det ligger uansett en utfordring i å definere el-sykler på en måte som tar høyde for framtidig teknisk utvikling. Også avgrensingen mot moped, motorsykkel og skuter er viktig, siden disse framkomstmidlene i større og større grad er i ferd med å få el-motor.

Kontrollmuligheter

Det finnes allerede kraftige el-sykler på markedet, beregnet på terrengsykling:

<https://www.importpris.no/products/eazbike-elektrisk-fatbike-sykkel-med-3-hjul---500w>

Dette er sykler som ser ut som «vanlige» sykler, men som har langt kraftigere motor enn det som tillates som el-sykler i dag. Jo høyere hastighet sykkelen har, desto større vil risikoen for konflikter med gående være. Det er i dagens regelverk (Forskriften om motorisert ferdsel i utmark (§ 2 a)) satt en øvre grense for hastighet og motorkraft for el-sykler som brukes i utmark (hjelpemotor maks 0,25 kW som reduseres gradvis ved økende hastighet og opphører ved 25 km/t eller tidligere hvis syklisten slutter å trå. Sykkelen kan ved motorkraft alene nå en maksimal hastighet på 6 km/t.). Det er imidlertid velkjent at en betydelig andel el-sykler modifiseres til en høyere hastighet. Enkelte forhandlere annonserer også med motoroptimalisering, men opplyser om at dette er ulovlig.:

«Motoroptimalisering Pluss (ulovlig): I tillegg til fordelene ovenfor får du her økt toppfart til 40 km/t og mer kraft ut av motoren».



https://e-wheels.no/produkt/elsyssel/momas-jason-el-terrengsyssel?gclid=EAlaIqobChMIm5edj76b5glVyOeaCh3y3g9xEAAYAiAAEgKBj_D_BwE

Det vil helt klart by på utfordringer å kontrollere motorkraften i felt.

Ressurser til kontroll

Antall verneområder har økt de siste årene, men uten at ressursene til oppsyn har økt tilsvarende. Siden 2010 er det opprettet seks nasjonalparker uten at det er etablert oppsynsstillinger. I tillegg mangler også flere eldre nasjonalparker øremerkede oppsynsstillinger. I samme periode er det opprettet i underkant av 500 andre verneområder (mange gjennom ordningen med frivillig skogvern) uten at det har utløst oppsynsressurser. Statens naturoppsyn (SNO) har imidlertid fått flere nye stillinger de siste tre årene knyttet til rovvilt og lakseoppsyn og noe verneområdeoppsyn inngår også i disse stillingene.

SNO benytter også noe av sine midler til tjenestekjøp, bl.a. oppsynstjenester, først og fremst fra fjellstyrene og Statskog Fjelltjenesten. (Kari Kveseth, seksjonssjef, SNO, pers. med.)

Oppsyn med el-sykling i nasjonalparkene vil bli en ny oppsynsoppgave. Særlig i den første perioden etter at det åpnes for el-sykling vil det være behov for veiledning og oppsyn på de mest brukte strekningene. Med dagens oppsynsressurser vil det kunne bety at andre oppgaver må nedprioriteres.

Behov for lading

Rekkevidden på el-sykler varierer, både mellom sykkeltyper og egeninnsats, vekt, terreng, vind, temperatur og batteriets alder ifølge elsykler.no er det «*derfor ikke mulig å gi noe eksakt svar på rekkevidde, men i normaliserte tester er det vanlig å oppnå over 40 km på én lading, og i mange tilfeller enda mer*».

Det vil sannsynligvis utvikles stadig bedre batterier. Det er også fullt mulig å benytte en el-syssel som en vanlig sykkel, dersom batteriet går tomt inne i nasjonalparken. Men særlig dersom el-sykling fører til at lite trente utøvere i større grad begynner å bruke vegene i verneområdene, kan det tenkes at det vil oppstå et press på turisthyttene i nasjonalparkene om å tilby lademuligheter. For de turisthyttene der el-forsyningen kommer fra dieselaggregater, vil dette kunne føre til økt transport av drivstoff til bedriftene og økte utslipp.

Verdigrunnlaget - hva skal en nasjonalpark og friluftslivet være?

Diskusjonen om åpning for el-sykling i nasjonalparkene dreier seg nå om økt tilgjengelighet for friluftslivutøvere og konsekvenser for verneverdiene. Dette er imidlertid også et verdimessig spørsmål. Hva ønsker vi at nasjonalparkene skal være? Skal nasjonalparkene eksistere i framtida med det formålet de ble opprettet for, så må det uansett settes en *verdimessig* grense for hvilke typer aktiviteter en skal tillate i nasjonalparkene. Det generelle forbudet mot motoriserte aktiviteter i nasjonalparkene er en slik verdimessig grense, og den er enkel både å forholde seg til, forstå og kontrollere. Utøving av tradisjonelt friluftsliv i Norge har til nå hvilt på den samme verdimessige grensa: En aktivitet som defineres som friluftsliv forutsettes å bli utøvd uten bruk av motorisert hjelpemiddel.

Det er en realitet at det i nasjonalparkene og andre verneområder er en betydelig lovlig motorferdsel i verneområdene, på basis av dispensasjoner. Men denne motorferdselen gjelder ikke de som kommer for å oppleve naturen i nasjonalparkene, i hvert fall ikke direkte (indirekte har



fotturistene nytte av motorferdsel ved overnatting og servering på turisthyttene). Ønsker vi å skyve på denne grensen ved å tillate motorferdsel for besøkende i fritidsøyemed, eller ønsker vi å prioritere verdier med stadig større knapphet (stillhet, uforstyrret naturopplevelse, enkelt friluftsliv)?

3. Sykling i verneområder forvaltet av nasjonalparkstyret for Rondane-Dovre

3.1 Dagens verneforskrifter og forvaltningsplan

Rondane-Dovre nasjonalparkstyre har forvaltningsansvaret for Rondane og Dovre nasjonalparker, samt Vesle Hjerkin, Grimsdalen, Frydalen og Dørålen landskapsvernområder og 8 naturreservater.

Verneforskriften for Rondane nasjonalpark har motorferdselsforbud på veger, og forskriften åpner i begrenset grad for å gi tillatelse til motorferdsel på disse (unntak bl.a. for turisthyttene). I Dovre nasjonalpark er ingen traséer definert som veger. I landskapsvernområdene (Frydalen, Døråseter og Grimsdalen) er det veger som er åpne for motorferdsel (og dermed el-sykkel) i følgende tidsrom:

1. Haverdalsvegen 15.juni-1.desember
2. Grimsdalsvegen, fra p-plass ved Eftansåi 5.juni-1.desember
3. Vegen i Ryddølsdalen 5.juni-1.desember
4. Bilvegen til Dørålsæter 15.juni-1.desember
5. Bilvegen til Spranget; strekningen fra bommen ved Måsåhusene til Spranghaugen 15.juni til 1.november
6. Peer Gynt seterveg 1.juni til 1.desember
7. Eldåsetervegen 1.juni til 1.desember

Kart over bilveger og kjøretraséer finnes på:

http://www.nasjonalparkstyre.no/Documents/RondaneDovre_dok/Forvaltningsplan/Vedlegg21_Bilveger_kjoretraseer_sommer.pdf

I verneforskriftene for Rondane nasjonalpark og Dovre nasjonalpark er det restriksjoner på ikke-motorisert sykling, ved at sykling kun er tillatt «på veger, traséer eller i områder som er særskilt utpekt av forvaltningsmyndigheten gjennom forvaltningsplanen». I forvaltningsplanen er det åpnet for sykling på godkjente stier i tre soner rundt Høvringen og Dombås, samt på følgende veger:

1. Vegen Spranget – Rondvassbu
2. Vegen Gammelgården - Bjørnhollia
3. Vegen Kampen-Peer-Gynt hytta

3.2 Nasjonalparkstyrets vurderinger og vedtak

Både strekningen Spranghaugen-Rondvassbu og Kampen-Peer Gynt hytta har en stor andel syklistere i dag, mens vegen inn til Bjørnhollia turisthytte er mindre brukt til sykling. Styret har vurdert alle tre vegstrekninger for el-sykling.

Ferdsestiller som står langs vegen inn til Rondvassbu turisthytte har de siste årene vist passeringer størrelsesorden 30 000 - 33 000 (det telles både gående og syklistere). Vegen inn til Rondvassbu er relativt bred, og her går fotturistene flere i bredden og en kan enkelt trille barnevogn. Stekningen fra Kampen til Peer Gynt hytta er av noe dårligere standard, og har tidvis hatt høy slitasje. Oppsynet gir tilbakemelding om at det på denne strekningen er meldt fra om flere møte-konflikter mellom syklistere og gående. Vegen fra Gammelgården til Bjørnhollia turisthytte benyttes ikke i like stor grad av fotturistene (her er det en alternativ sti inn til turisthytta).



I saksinnstillingen gjøres det følgende vurderinger:

«Når det gjelder vegen fra Spranghaugen til Rondvassbu er vel dette strekningen som peker seg ut som mest aktuell for bruk av el-sykkel. Grunnet det store besøkstrykket akkurat her vil en mulig brukerkonflikt mellom gående og el-sykkel være mest sannsynlig på denne strekningen. Dette selv om vegen er relativt bred sammenlignet med en sti. Det er også på denne strekningen som ved bruk av el-sykkel vil gi dagsturister mulighet til å nå større områder langt inne i nasjonalparken.

Sykling på vegen fra Gammelgården til Bjørnhollia turisthytte vurderes å gi liten brukerkonflikt. Det er færre besøkende og få fotturister på vegen. Det vurderes at en mulig økt tilgang til de indre områdene av Rondane vil gi mindre mulige negative effekter her sammenlignet med ovenfornevnte strekning fra Spranghaugen der besøkstrykket er i en helt annen kategori.

Etter sekretariatets vurdering bør en være restriktive med å åpne for el-sykling på vegstrekningen inn til Peer Gynt hytta da dette antageligvis vil føre til bruk av el-sykkel også på stiene ut fra Peer Gynt hytta der det i dag er anledning til å bruke vanlig sykkel».

Vedtak i nasjonalparkstyret

Det ble fremmet følgende forslag til vedtak fra sekretariatet:

Det vises til oppdragsbrev fra Miljødirektoratet til Fylkesmannen i Innlandet av 15.november 2019 som omhandler bruk av el-sykkel på veger i verneområder. Det er 3 veger i Rondane nasjonalpark (og Myldingi naturreservat) der det i dag er anledning til å bruke vanlig sykkel. Av disse er strekningen er Spranghaugen-Rondvassbu og Kampen- Peer Gynt hytta de som er mest brukt.

Utgangspunktet for Rondane-Dovre nasjonalparkstyre er at så lenge syklingen kun skjer på opparbeidet veg, vil bruk av el-sykler sannsynligvis ikke føre til større forstyrrelser eller slitasje enn en ikke-motorisert sykkel på samme vegstrekning, og således ikke føre til konflikt med verneverdiene der vegen ligger. En fordel ved å åpne for bruk av el-sykler vil være at personer som ellers ville hatt begrensede muligheter til å komme seg på tur i nasjonalparken, lettere vil kunne gjøre dette og få gode naturopplevelser.

Før en gir generell åpning for å likestille el-sykler og vanlig sykkel bør det foreligge mer kunnskap knyttet til hvilke konsekvenser dette kan ha for andre brukere (fotturister og ev brukerkonflikt) og ikke minst villrein (flere dagsturister kommer lenger inn i sårbare områder). I Rondane er utfordringene mellom friluftsliv og villreinens arealbruk allerede store. Rondane nasjonalpark har i dag et svært høyt besøkstrykk spesielt i deler av sesongen og særskilt i området Spranghaugen/Rondvassbu/Høvringen. I tråd med besøksstrategien ønsker Rondane-Dovre nasjonalparkstyre primært å kanalisere ferdsel til ytterkanten av nasjonalparken eller utenfor, men vil kunne vurdere å åpne for el-sykling på enkelte veger når eventuelle konsekvenser av en slik generell åpning for el-sykkel er bedre kartlagt.

Etter mailutveksling fikk styreleders forslag flertall med 6 mot 5 stemmer for saksinnstillingen:

Dette er et spesifikt oppdrag. Følgende utgjør kjernen i vurderingen og tilsier at en absolutt bør gi åpning for bruk av el-sykkel i de områdene det er tillatt å sykle i dag:

«Utgangspunktet for Rondane-Dovre nasjonalparkstyre er at så lenge syklingen kun skjer på opparbeidet veg, vil bruk av el-sykler sannsynligvis ikke føre til større forstyrrelser eller slitasje enn en



ikke-motorisert sykkel på samme vegstrekning, og således ikke føre til konflikt med verneverdiene der vegen ligger. En fordel ved å åpne for bruk av el-sykler vil være at personer som ellers ville hatt begrensede muligheter til å komme seg på tur i nasjonalparken, lettere vil kunne gjøre dette og få gode naturopplevelser.

Det som er viktig i fremtiden er at vi opprettholder en restriktiv praksis ift all sykling. Det bør gi tillatelse til el-sykling på de veiene det er tillatt å sykle i dag.

3.3 Fylkesmannens vurdering

Det foreligger nå en omfattende forskningsmessig dokumentasjon om presset på villreinens levearealer i Rondane fra menneskelig ferdsel og inngrep (se særlig «*Villrein og ferdsel i Rondane. Sluttrapport fra GPS-merkeprosjektet 2009–2014. Strand, O., Gundersen, V., Jordhøy, P., Andersen, R., Nerhoel, I., Panzacchi, M. & Van Moorter, B. 2014. NINA Rapport 1013*» og <http://server.villrein.no/fokus/rn/>). En oppsummering av saker behandlet i villreinnemnda for Rondane og Sølknletten over siste tre-års-periode viser også at det er svært mange søknader om mindre og isolert sett uproblematisk tiltak. Sumeffektene i forhold til villreinens arealbruk er derimot stor.

I 2019 har en hatt et betydelig utbrudd av fotråte på villreinen i Rondane Nord. Det er etter jakta foretatt strukturtellinger gjennom filming på et utvalg av dyrene i Rondane. Resultatene er under bearbeiding, og det er heller ikke foretatt en totaltelling. Men resultatene kan, og det understrekes kan, tyde på at omtrent halvparten av kalvene fra sommerens telling er borte i tillegg til jaktuttaket. Det vil i så fall ligne på frafallet av kalver på Hardangervidda

Fotråte-utbrudd ser ut til å variere fra år til år. Årsakene til slike utbrudd er også fortsatt uklare, men ser ut til å samvariere med tettheten av dyr, dvs. når det står for mange dyr på et for lite areal. I første del av sommeren sto mange dyr nord for Grimsdalsvegen, og disse krysset Grimsdalen sørover først i midten av juli. Norsk institutt for naturforskning har advart mot at det kan oppstå en barriere-effekt i Grimsdalen i sommersesongen når veien er åpen. En slik barriere-effekt vil føre til ytterligere fragmentering av leveområdene i Rondane nord. Fotråteutbruddet er uansett nok et faresignal om sårbarheten til villreinstammen i Rondane Nord, og betydningen av å ikke øke presset på villreinens leveområder ytterligere. Se også <https://www.villrein.no/aktuelt/fotrte-hos-villrein-et-faresignal-fra-vrt-viktigste-miljubarometer>.

Villreintrekket både øst og vest for Rondane-massivet synes å ha gått ut av bruk, slik at villreinstammen i Rondane nord nå er delt i to. Med reduserte trekkmuligheter øker stammens sårbarhet, jfr. *Nilsen, E. B. & Strand, O. 2017. Populasjonsdynamiske utfordringer knyttet til fragmentering av villreinfjellet. - NINA Temahefte 70*. To av de aktuelle vegstrekningene, fra Spranget til Rondvassbu og inn til Bjørnholla skjærer tvers over disse trekkene. Å øke ferdselen her er derfor svært lite ønskelig ut fra villreinhensyn.

I forhold til økt rekkevidde for dagsturister er Fylkesmannen særlig bekymret for sykling inn til Peer Gynt-hytta, som er et knutepunkt for ferdsel. GPS-registreringer hos villreinen viser at reinen i dag ikke beveger seg særlig langt ned mot hytta i Bråkdalen når den kommer fra nord. Dvs. at dette er en av flaskehalsene for trekket på vestsida av Rondane-massivet, i tillegg til Spranget. Økt rekkevidde for dagsturister gjennom bruk av el-sykling inn til Peer Gynt-hytta kan potensielt gi større ferdsel oppover langs Bråkdalen, der det er en umerka, men brukbart sti allerede. Dette vil i så fall kunne innsnevre villreinens leveområder ytterligere.



I verneforskriften er traséen inn til Peer Gynt-hytta vist som «*trasé hvor kjøring på barmark er tillatt etter tillatelsen fra forvaltningsmyndigheten*». I forvaltningsplanen for de store verneområdene i Rondane er traséen fra Kampen definert som et kjørespor: «*Forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til motorferdsel sommerstid på eksisterende trasé til PeerGynt hytta i forbindelse med drift av turisthytta. Dette er å betrakte som et kjørespor og ikke som bilveg*». Standarden på traséen er ikke beregnet for kjøring med bil, og er ikke blitt tillatt hevet. Fylkesmannen mener også av den grunn at denne strekningen ikke er aktuell for el-sykling.

Vi slutter oss ellers til vurderingen fra saksinnstillingen til nasjonalparkstyret om potensialet for brukerkonflikter langs vegen inn til Rondvassbu. Med den standard grusveien her har, i tillegg til moderat stigning, er den populær blant barnefamilier på trilletur og sykkeltur. En økning av antall syklende på vegen vil kunne redusere denne attraktiviteten.

Innenfor de verneområdene som Rondane-Dovre nasjonalparkstyre har ansvaret for er det allerede syv strekninger der det tillates allmenn motorferdsel, inkludert bruk av el-sykkel. Tilbudet til de som ønsker å bruke el-sykkel i Rondane er derfor allerede godt. I forhold til sårbarhet for villreinstammen i Rondane-Dovre, vil Fylkesmannen tilrå å avvente å åpne for el-sykling på de tre nevnte strekningene, før en har bedre kunnskap om konsekvensene av å åpne for slik trafikk, jfr. oppsummerende tilråding bakerst.

3.4 Forslag til forskriftsendringer for verneområdene i Rondane-Dovre

3.4.1 Forskriftsendring basert på nasjonalparkstyrets vedtak

1. Forskrift om vern av Rondane nasjonalpark

Nytt tillegg, §3.6.2.d):

Elektriske sykler kan brukes på

- *Vegen mellom Spranget og Rondvassbu**
- *Vegen inn til Bjørnhollia turisthytte*
- *Kjøresporet mellom Kampen og Peer-Gynt hytta*

Med elektriske sykler menes sykler som er utstyrt med elektrisk hjelpemotor med maksimal nominell effekt på høyst 0,25 kW som reduseres gradvis ved økende hastighet og opphører ved 25 km/t eller tidligere hvis syklisten slutter å trå. Sykkelen kan ved motorkraft alene nå en maksimal hastighet på 6 km/t.

*Vegen inn til Spranget går gjennom Frydalen landskapsvernområde. På denne strekningen er motorferdsel kun tillatt fra 15. juni til 1. november, av hensyn til villreinen. Det bør derfor vurderes om el-sykling både på denne strekningen og inn til Rondvassbu skal begrenses til samme tidsrom.

2. Forskrift om Myldingi naturreservat

Nytt tillegg, §4.6.:

Bruk av elektriske sykler på vegen inn til Bjørnhollia turisthytte.

Med elektriske sykler menes sykler som er utstyrt med elektrisk hjelpemotor med maksimal nominell effekt på høyst 0,25 kW som reduseres gradvis ved økende hastighet og opphører ved 25 km/t eller tidligere hvis syklisten slutter å trå. Sykkelen kan ved motorkraft alene nå en maksimal hastighet på 6 km/t.



3.4.2 Fylkesmannens tilråding

Ingen endring av dagens forskrifter før et pilotprosjekt er gjennomført og kunnskapsgrunnlaget er forbedret.

4. Sykling i verneområder forvaltet av nasjonalparkstyret for Dovrefjell

4.1 Dagens verneforskrifter og forvaltningsplan

Dovrefjell nasjonalparkstyre forvalter Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark, ni landskapsverneområder og fire naturreservater.

Verneforskriften for Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark har et generelt motorferdselsforbud, inkludert veiene. Forskriften åpner i begrenset grad for å gi tillatelse til motorferdsel på disse (unntak bl.a. for turisthyttene). I de øvrige verneområdene er det svært mange traséer som er klassifisert som bilveg (58). Mange er åpne for allmenn ferdsel, noen har tidsbegrensninger (stengt fram til 1. juni), mens noe kun tillates brukt i næringsøyemed, se vedlegg 1 s. 115 i forvaltningsplanen:

http://www.nasjonalparkstyre.no/Documents/Dovrefjell%20dok/Forvaltningsplan%202006/Forvaltningsplan_Dovrefjell-Sunndalsfjella_2006.pdf og kartvedlegg 2:

http://www.nasjonalparkstyre.no/Documents/Dovrefjell%20dok/Forvaltningsplan%202006/2_Veier.pdf

I verneforskriftene for Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark er ikke-motorisert sykling kun tillatt «*på veier, traséer eller i områder som er særskilt utpekt av forvaltningsmyndigheten gjennom forvaltningsplanen*». Forvaltningsplanen åpner for sykling på to traséer:

1. Dindalen-Åmotsdalen (Kjøresporet fra Dindalshytta til Søndre Snøfjellstjønn og videre T-merket løype over til kjerrevegen i Åmotsdalen.)
2. På Drotningdalsvegen (Ryin på Vinstradalsvegen -Vårstigen og fra denne på stien -vanskelig å sykle - trillerute - over til Bekkelægret der det er bilvei videre mot Folldal.)

I Hjerkin landskapsvernområde med biotopvern er bruk av ikke-motorisert sykkel tillatt på Snøheimvegen og Vålåsjøvegen i tidsrommet 1. juni - 15. juli.

I øvrige verneområder er det ikke bestemmelser om sykling. I Fokstugu landskapsvernområde er det heller ikke bestemmelser om motorisert ferdsel slik at motorferdsellova gjelder. Her er det altså tillatt å bruke el-sykkel i tråd med bestemmelsene i motorferdsellova og friluftsløva.

4.2 Nasjonalparkstyrets vurderinger og vedtak

Nasjonalparkstyret for Dovrefjell sendte i juni brev til KLD og Miljødirektoratet om sykling og bruk av el-sykkel på Snøheimvegen og Vålåsjøhøvegen. Etter henvendelsen fra Miljødirektoratet har nasjonalparkstyret sendt følgende innspill, basert på tidligere brev til KLD og Miljødirektoratet:

«Aktuelt forslag herfra vil være å tillate el-sykkel på Vålåsjø- og Snøheimvegene den perioden det er lov å sykle der.

Det bør være uproblematisk i seg selv, men vil trolig kreve innsats mot at flere sykler videre når det da evt. blir lettere å komme seg til enden av veiene. Spesielt fra Viewpoint kan det være fristende å fortsette downhill i terrenget.



Andre veier i NP det er åpnet for sykling på, har vi ikke – kun to andre kjørespor det er lov å sykle på jf. forvaltningsplanen:

1. Kjøresporet til Snøfjellstjønnna og videre sti over til kjerrevei i Åmotsdalen. Kjøresporet er slitasjesterkt men ut fra terrenget videre (dårlig sti, slitasjefare) bør det ikke åpnes her. Runden er markedsført og blir brukt en del.

2. Kjøresporet Drotningdalsvegen – også slitasjesterkt, men det ble tatt inn primært for (i tillegg sykling att og fram) å

a. gjøre det mulig å sykle stier (også tillatt i FVP) over til Bekkelægret og videre på veisystemene i Einunndalen. Befaring ved kompetent stisyklist (Raymond Sørensen, NVS) tilsier at det var en tabbe å åpne for sykkel her. Stiene er dårlig egnet for sykling og slitasjesvake, men heldigvis ikke preget av sykling.

b. Man kan fortsette fra enden av sporet videre i LVO (ingen sykkelregler) ned på Vårstigen og i begge retninger på denne. Ifm. restaureringen av Vårstigen / Kongevegprosjektet gir Vegvesenet uttrykk for at sykling er lite ønskelig på Vårstigen da det er et sårbart kulturminne som bør sikres en god fremtidig bevaring.

1 og 2 berører også viktige villreinområder / fokusområder i Horisont Snøhetta. 1 er mest følsom høst og vinter, men 2 hele året.

Ut fra dette er det kun de to veiene på Hjerkinnsamt turstien til Viewpoint som bør åpnes for elsykkel i den perioden det kan sykles der. Da er det til gjengjeld liten grunn til ikke å tillate det».

4.3 Fylkesmannens vurdering

Også i de områdene Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalparkstyre forvalter er det store villreininteresser og utfordringer knyttet til ferdsel. I oppsummeringen av det store forskningsprosjektet om villrein og ferdsel i området (Strand, O. m.fl. (2013). Horisont Snøhetta. NINA Temahefte 51), påpekes det at selv om villreinens bruk av arealene omkring Snøhetta-massivet, det såkalte rotasjonstrekket rundt Snøhetta, fortsatt er intakt, gir dataene klare indikasjoner på at trekket kan opphøre eller forsinkes med ytterligere økning i ferdselsintensitet. Ut fra GPS-registreringer for villrein framstår Stropsljødalen og Snøheimvegen med en tydelig barriereeffekt.

I prosjektplanen for naturrestaureringsarbeidet for tidligere Hjerkinnskytefelt lå det opprinnelig inne at alle veier i området skulle fjernes, inkludert Snøheimvegen. Høsten 2007 ble det fremmet et dokument 8-forslag i Stortinget om å bevare Snøheimvegen. I Innst. S. nr.131 (2007-2008) pekte Energi- og miljøkomiteen på at det før en slik avgjørelse burde gjennomføres en kartlegging av villrein, friluftsliv og næringsutvikling. I 2017 tilrødde Miljødirektoratet på bakgrunn av resultater fra forskningsprosjektet i området at Snøheimvegen beholdes og at trafikken inn til Snøheim fortsatt ivaretas med skyttelbuss. En grunnleggende forutsetning for å beholde veien var at det ble etablert en langsiktig og robust ordning for eierskap, drift og vedlikehold av veien og bussordningen, og at det ble innført reguleringer av annen ferdsel langs veien for å unngå at denne skaper hindringer for villreinens trekk til og fra de viktige funksjonsområdene på Hjerkinnsplatået. Miljødirektoratet viste til at dette må håndteres gjennom vernebestemmelsene for de planlagte nye verneområdene, jf. den pågående verneprosessen. På dette grunnlaget vedtok Stortinget at Snøheimvegen skulle bli liggende, jf. Prop.1 S (2017-2018).



Skyttelbussordningen drives i dag av DNT Oslo og Omegn, på basis av en frivillig veiavtale mellom andre brukere av vegen. Skyttelbussordningen er ment å være selvfinansierende. Å åpne for el-sykling på Snøheimvegen vil gjøre det enklere å sykle inn til Snøheim og gå på Snøhetta på dagstur, og det vil også være billigere og mer fleksibelt enn å benytte skyttelbussen. En undersøkelse gjennomført blant de som tok skyttelbussen i 2016 viste at nesten 80% av de som tok bussen var på dagstur, og hele 70% oppga å være på en lengre dagstur (Gundersen, V., Strand, O., Flemsæter, F., Nerhoel, I., Thanem, A. & Wold, L. C. 2016. Kunnskapsgrunnlag om ulike scenarier for Snøheimvegen. Effekter på villrein, ferdsel og lokalsamfunn etter åtte års forskning - NINA Rapport 1313). Ved å åpne for el-sykling inn Snøheimvegen risikerer en derfor å svekke driftsgrunnlaget for skyttelbussen i første del av driftsperioden, fram til 15.juli.

Jan Erik Reiten, Eiendomssjef for DNT Oslo og Omegn har gitt følgende innspill til forskriftsendringer:

«Bussdriften ble opprettet for å unngå mye ferdsel av alle typer langs vegen, og DNT påtok seg ansvaret for bussdriften ut fra gitte betingelser. Hvis det blir mye ferdsel av folk som sykler vil det i tillegg til å evt berøre villreinen kunne ha betydning for økonomien i bussdriften som i et normalår går med et lite overskudd. Dette er nødvendig for å ha midler til buss og vegdrift ved evt nedgang i besøk og ved skader på vegen. Det bør også vurderes om mye sykling i perioden fram til 15.7 kan svekke folks respekt for at bussdriften er en god løsning for framtida».

I den opprinnelige planen for restaurering av Hjerkinns skytefelt lå det også inne at Vålåsjøhøvegen skulle fjernes, av hensyn til villreinen. I verneplanprosessen ble Fylkesmannen bedt om at det i ett av høringsalternativene skulle åpnes for at også Vålåsjøhøvegen skulle bestå. I det endelige vernevedtaket ble det besluttet at vegen skulle bli liggende, av hensyn til beitebrukerne. Det generelle motorferdselsforbudet gjelder også her, men verneforskriften åpner for at det kan gis dispensasjon til motorferdsel i forbindelse med beitebruk, i regi av beitelag og andre med særskilt beiterett og for transport av ved, varer og utstyr, materialer til byggearbeid og vedlikehold på buer og hytter.

Vålåsjøhøvegen har vært en del av store ringveg gjennom det tidligere skytefeltet. Ringvegen har vært en attraktiv sykkelrute for noen. Restaureringsarbeidet har nå imidlertid kommet såpass langt at deler av ringvegen er fjernet, og mulighetene for rundtur er borte, i tillegg til at verneforskriften ikke tillater sykling på denne traséen lengre. Det vil imidlertid kunne være fristende for syklister på Vålåsjøhøvegen å fortsette turen vestover fra veien, med eksisterende stier fra veien både til Nysætre og Gardsenden. Nasjonalparkstyret peker selv på at åpning for el-sykling «trolig kreve innsats mot at flere sykler videre når det da evt. blir lettere å komme seg til enden av veiene».

Nasjonalparkstyret har de to siste årene gitt dispensasjon til å sykle på Vålåsjøhøvegen i villreinjakta, i strid med verneforskriften. Etter klage opphevet nasjonalparkstyret selv vedtaket fra 2018, etter at jakta var gjennomført. Styret har imidlertid tatt initiativ til å endre verneforskriften, slik at sykling tillates også i villreinjakta. Perioden for el-sykling antas å utvides tilsvarende.

Nasjonalparkstyret foreslår å åpne også stien opp til Viewpoint for sykling, både med og uten el-motor. Verneforskriftene tillater ikke noen form for sykling her i dag. Etter vår vurdering faller traséen derfor utenfor de kriteriene som er satt for el-sykling i nasjonalparker; at det skal være veier med mye sykling. Norsk Villreinsenter nord har ansvaret for stien opp til Viewpoint. Det er tatt kontakt med daglig leder Raymond Sørensen, som opplyser at det er stor trafikk av gående opp til Viewpoint, og at stien ikke er dimensjonert for blanda trafikk av gående og syklende. Det er derfor en betydelig risiko for konflikter mellom gående og syklende, og også for at syklister vil sykle ved siden av stien når de møter gående. Dette vil føre til slitasjeskader, særlig pga. nedbremsing i skrånende terreng. I tillegg er terrenget rundt Viewpoint slik at det vil være fristende å sykle andre



traséer, utenom stier/veier, på tilbaketuren.

Vår tilråding for el-sykling på veier i Dovrefjell-Sunndalsfjella nasjonalpark blir som for Rondane-Dovre; Å avvente å åpne for el-sykling på veier før en har et bedre kunnskapsgrunnlag for konsekvensene av å åpne for slik trafikk, jfr. oppsummerende tilråding bakerst.

4.4 Forslag til forskriftsendringer for verneområdene på Dovrefjell

4.4.1 Forskriftsendring basert på nasjonalparkstyrets vedtak

Forskrift om vern av Hjerkinns landskapsvernområde med biotopvern

Nytt tillegg, §9.j):

Elektriske sykler kan brukes på

- *Snøheimvegen f.o.m. 1.juni t.o.m.15.juli*
- *Vålåsjøhøvegen f.o.m. 1.juni t.o.m.15.juli*

Med elektriske sykler menes sykler som er utstyrt med elektrisk hjelpemotor med maksimal nominell effekt på høyst 0,25 kW som reduseres gradvis ved økende hastighet og opphører ved 25 km/t eller tidligere hvis syklisten slutter å trå. Sykkelen kan ved motorkraft alene nå en maksimal hastighet på 6 km/t.

4.4.2 Fylkesmannens tilråding

Ingen endring av dagens forskrift før et pilotprosjekt er gjennomført og kunnskapsgrunnlaget er forbedret.

5. Sykling i verneområder forvaltet av nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen

5.1 Dagens verneforskrifter og forvaltningsplan

Jotunheimen nasjonalparkstyre forvalter Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde. I begge områder er det et generelt motorferdselsforbud. I Jotunheimen nasjonalpark er motorferdsel på vegen i Gravidalen tillatt i forbindelse med ettersyn av beitedyr. I Utladalen landskapsvernområde er det tillatt med motorferdsel på Gravidalsvegen for nødvendig henting og ettersyn av beitedyr, i Vettisområdet for utøving av landbruksdrift, og motorferdsel for Hydro på den delen av veien inn Koldedalen som ligger mellom de to bruene over Koldedøla.

Både i nasjonalparken og landskapsvernområdet er sykling tillatt på veier, eksisterende stier og kjørespor. Det kan i forvaltningsplan fastsettes restriksjoner for slik ferdsel på nærmere angitte strekninger. Gjeldende forvaltningsplan har ikke slike begrensninger.

5.2 Nasjonalparkstyrets vurderinger og vedtak

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen gikk i møte 6.september i år gjennom verneforskriftene for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde, bl.a. på bakgrunn av den pågående diskusjonen om bruk av el-sykkel i og utenfor verneområder.

Nasjonalparksekretariatet hadde i saksinnstillingen foreslått at sekretariatet skulle gå gjennom verneforskriftene og formulere forslag til endringer for bruk av el-sykkel på veiene til Glitterheim og Vetti og etter Koldedalsvegen og anleggsvegen i Gravidalen.



Ved behandlingen av saken så nasjonalparkstyret behov for justering av verneforskriften på dette punktet, men var skeptiske til å likestille el-syssel med vanlig sykkel uten en nærmere vurdering av konsekvensene for verneverdiene i det enkelte område. Det ble pekt på at el-syssel i noen tilfeller kan medføre uheldige situasjoner der det er stor trafikk av gående og vegen er smal og svingete, som på Vettisvegen i Utladalen. For å gjøre vurderinger ut fra lokale forhold bør det legges inn en paragraf i verneforskriften som gir nasjonalparkstyret fullmakt til å godkjenne aktuelle strekninger for bruk av el-syssel.

Styret mente også at vegen til Glitterheim er i en særstilling i forhold til bruk av el-syssel, fordi det ikke finnes kollektivtransport inn til verneområdegrensa, og fordi det er mulig å leie el-syssel inn mot vernegrensa, fra Randsverk. *«I dette perspektivet er det vanskeleg å forsvare eit opplegg der el-sykkelen må parkerast på ein plass utan tilsyn før ein kan halde fram på dei siste kilometrane inn til Glitterheim. På denne strekninga er det lita konkurranse med andre brukarar av vegen, og el-syssel her vil heller ikkje gå ut over verneverdiane».*

Styret gjorde følgende vedtak om el-sykling (vedtaket var mer omfattende men her er kun de punkter som gjaldt el-sykling referert):

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen ber sekretariatet om å gå gjennom verneforskriftene og formulere forslag til endringar når det gjeld følgjande spørsmål:

A) Nasjonalparkstyret bør få fullmakt til å opne for bruk av el-syssel på nærare gjevne strekningar der forholda ligg til rette for det. Styret ser særleg behov for å sjå på moglegheita for bruk av el-syssel på vegen inn til Glitterheim.

5.3 Fylkesmennenes vurdering

For Jotunheimen/Utladalen har det vært samråd med Fylkesmannen i Vestland, og det er enighet om tilrådingen for disse verneområdene.

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen ønsker en forskrift som gir nasjonalparkstyret fullmakt til å åpne for bruk av el-syssel på visse strekninger, slik at lokale forhold kan hensyntas. Referatet fra styrets behandling og vedtaket tyder på at styret ønsker å ha mulighet til å være restriktive av hensyn til verneverdier og for å unngå brukekonflikter.

Å åpne for motorferdsel på mer generell basis i nasjonalparkene er en prinsipiell endring av verneinstituttet. Ut fra de usikkerhetsmomentene som er knyttet til konsekvensene av å åpne for el-sykling mener vi at en innføring bør skje gradvis. En bør ikke overlate avgjørelsen til nasjonalparkstyrene i starten av en slik gradvis prosess. Dette bør eventuelt skje på et seinere tidspunkt i prosessen, når en har bedre kunnskap om konsekvensene.

Vi følger nasjonalparkstyrets vurderinger av sykling på vegen i Utladalen. Her er trafikken av gående såpass stor på vegen til Vetti /Vettisfossen og på stiene fra Sognefjellet og delvis Leirvassbu, og vegen så smal og svingete, at konflikter og farlige situasjoner lett kan oppstå. Vi vil derfor frarå at det åpnes for bruk av el-syssel her, i alle fall i denne omgang, før en har erfaringer fra andre vegstrekninger.

Vi følger også styrets vurderinger av vegen inn til Glitterheim. Jotunheimen har villrein i Vest-Jotunheimen, men ikke langs Glitterheim-vegen. Fra nasjonalparkgrensa og inn til Glitterheim er det ca. 7 km, og det er betydelig sykling her i dag. Vi mener at dette vil være en egnet vegstrekning for å høste erfaringer med blanda trafikk av el-syklister og fotturister, før en åpner for el-sykling på andre vegstrekninger.



På anleggsveien i Koldedalen er det lov å benytte el-sykkel inn til grensa for Utladalen landskapsvernområde der grensa krysser Koldedalsvatnet. Det gjenstår da mellom 1 og 1.5 km av anleggsvegen inn til nordenden av Koldedalsvatnet der Hydro har en anleggshytte. Å åpne for el-sykling på denne siste delen av vegen vil trolig være lite konfliktfylt i forhold til verneverdier og gående. I og med at det ikke er noen turisthytte i enden av denne veien, vil det være mindre sosial kontroll med at folk bruker el-sykkel videre på stiene ut i terrenget. Dette er en problemstilling det er interessant å få kunnskap om, og dersom det åpnes for el-sykling på denne strekningen bør en følge opp med overvåking også her.

I tillegg til de vegene som her er nevnt er det en anleggsveg fra Leirvassbu nedover Gravdalen i Jotunheimen nasjonalpark. Nasjonalparkstyret har ikke vurdert denne i gjennomgangen av forskriftsendringer. Det er lite kjøring med bil her, og vegen er smal. Her er det stor trafikk av fotturister på vei til stiene mot sør (Gjendebu turisthytte), vest (Skogadalsbøen turisthytte) og ikke minst til fjelltoppen Kyrkja som har besøk av flere hundre personer hver dag gjennom sommeren dersom været er brukbart. I tillegg er også veien populær for barnefamilier med og uten barnevogn. Det er lite sykling på vegen i dag. Trengselen gjør at konfliktnivået med el-syklister trolig vil bli høyt og faren for påkjørsler er stor. Fylkesmannen tilrår derfor ikke åpning bruk av el-sykkel her.

5.4 Forslag til forskriftsendringer for Jotunheimen og Utladalen

5.4.1 Forskriftsendring basert på nasjonalparkstyrets vedtak

1.Forskrift om Jotunheimen nasjonalpark

Nytt tillegg, §6.2.m):

Bruk av elektriske sykklar på vegar i samsvar med forvaltningsplan.

Med elektriske sykklar forstås sykklar som er utstyrte med elektrisk hjelpemotor med maksimal nominell effekt på høgst 0,25 kW som blir gradvis redusert ved aukande fart og som koplpar ut ved 25 km/t eller tidlegare viss syklisten sluttar å trakke. Sykkelen kan ved motorkraft aleine nå ein maks. fart på 6 km/t.

2.Forskrift om Utladalen landskapsvernområde

Nytt tillegg, §6.2.l):

Bruk av elektriske sykklar på vegar i samsvar med forvaltningsplan.

Med elektriske sykklar forstås sykklar som er utstyrte med elektrisk hjelpemotor med maksimal nominell effekt på høgst 0,25 kW som blir gradvis redusert ved aukande fart og som koplpar ut ved 25 km/t eller tidlegare viss syklisten sluttar å trakke. Sykkelen kan ved motorkraft aleine nå ein maks. fart på 6 km/t.

5.4.2 Fylkesmannens tilråding

1.Forskrift om Jotunheimen nasjonalpark

Nytt tillegg, §6.2.m):

Bruk av elektriske sykklar på Glitterheimsvegen.

Med elektriske sykklar forstås sykklar som er utstyrte med elektrisk hjelpemotor med maksimal nominell effekt på høgst 0,25 kW som blir gradvis redusert ved aukande fart og som koplpar ut ved 25 km/t eller tidlegare viss syklisten sluttar å trakke. Sykkelen kan ved motorkraft aleine nå ein maks. fart på 6 km/t.



2.Forskrift om Utladalen landskapsvernområde

Nytt tillegg, §6.2.l):

Bruk av elektriske sykler på veggen i Koldedalen.

Med elektriske sykler forstås sykler som er utstyrte med elektrisk hjelpemotor med maksimal nominell effekt på høgst 0,25 kW som blir gradvis redusert ved aukande fart og som koplars ut ved 25 km/t eller tidlegare viss syklisten sluttar å trekke. Sykkelen kan ved motorkraft aleine nå ein maks. fart på 6 km/t.

6. Oppsummerende tilråding fra Fylkesmannen

I henhold til oppdragsbrevet har vi utarbeidet forslag til nye forskrifter i tråd med nasjonalparkstyrenes vedtak, se foran. Vi vil avslutningsvis i tillegg foreta en samlet vurdering for de tre nasjonalparkene.

Bruk av el-sykkel fører i utgangspunktet verken til større forstyrrelser eller slitasje enn bruk av en ikke-motorisert sykkel. Men el-sykling kan endre bruksmønsteret i verneområdene på andre måter, som økt rekkevidde for dagsturister, økt volum og ulovlig ferdsel utenfor vei. Det er som vist foran mange usikkerhetsmomenter knyttet til å åpne for el-sykling i verneområdene, noe også diskusjonene i nasjonalparkstyrene gjenspeiler: Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen er skeptiske til å likestille el-sykkel med vanlig sykkel uten en nærmere vurdering av konsekvensene for verneverdiene i det enkelte område. Nasjonalparkstyret for Rondane er delt. På Dovrefjell har uttalen vært delegert fra styret til styreleder og sekretariatet, som anbefaler åpning for el-sykkel på de to vegene som finnes i nasjonalparken, men ikke på to aktuelle kjørespor. I Trollheimen/Innerdalen (jfr. eget brev fra Fylkesmannen i Møre og Romsdal, har nasjonalparkstyret ønsket å imøtekomme grunneiernes ønsker om å regulere sykling, som de opplever som problematisk også i dag. Fylkesmannen i Møre og Romsdal foreslår derfor en prøveordning også i Trollheimen/Innerdalen.

I «*Handlingsplanen for styrket forvaltning av verneområdene*» som kom fra KLD i juni 2019, slås det fast at verneverdiene i 18 av 40 norske nasjonalparker (45%) er truet pga. menneskelig bruk (forstyrrelser og slitasje). For å motvirke denne utviklingen foreslår KLD økt innsats på informasjon, tilrettelegging og kanalisering. Det er imidlertid liten kunnskap om hvordan slike tiltak fungerer. Vi mener derfor at kunnskapsgrunnlaget bør forbedres, før en åpner opp for el-sykling i verneområder med sårbare naturverdier. Dette gjelder særlig i verneområder som overlapper med nasjonale villreinområder.

Fylkesmannen foreslår derfor å gjennomføre et tre-årig prøveprosjekt på to strekninger i Jotunheimen for å få sikrere kunnskap om hvordan el-sykling i nasjonalparker vil kunne utvikle seg i forhold til volum, ulovlig sykling utenfor vei, økt rekkevidde for dagsturister og konflikter med fotturister. De to aktuelle vegene i Jotunheimen/Utladalen er veggen inn til Glitterheim og anleggsveggen i Koldedalen. På Glitterheimsveggen er det mange som sykler i dag, det er utleie av sykler og mange fotturister gjennom hele sommeren. Anleggsveggen i Koldedalen har mindre trafikk og har heller ingen turisthytte i enden av veggen, slik at det er mindre fare for at sykling i terrenget utenfor tillatt vegstrekk blir oppdaget. De to vegene har et såpass ulikt utgangspunkt for el-sykling at en sammenligning vil være nyttig.

For Trollheimen/Innerdalen har Fylkesmannen i Møre og Romsdal foreslått en prøveordning for fire



veger. Dersom det etableres en prøveordning for seks veger vil en kunne høster erfaringer fra et bredt spekter av veger. Med de utfordringer som er dokumentert for ferdsel i villreinens leveområder i Rondane og Dovrefjell, tilrår vi at en avventer å åpne for el-sykling her til kunnskapsgrunnlaget er forbedret.

Fylkesmannen i Innlandet har gode erfaringer med å bruke observasjonsstudier for å registrere ferdselen på Snøheimvegen på Dovrefjell. Ved å kombinere observasjoner med intervjuer av de som ferdes på vegen, vil en både kunne registrere omfanget av el-sykler, sykling utenfor vei, brukerkonflikter og sammenligne rekkevidden blant de som bruker ikke-motorisert og motorisert sykkel.

I tillegg til økt kunnskap mener vi at en forutsetning for å åpne for el-sykling i verneområdene, særlig nasjonalparkene, er en økning av ressursene til oppsyn.

Hvordan en el-sykkel skal defineres bør også være klart før en gjør forskriftsendringer. Vi mener at dagens definisjon ikke er tilstrekkelig i forhold til framtidig teknisk utvikling. I vårt forslag til forskriftsendringer har vi forutsatt at en slik definisjon fastsettes på nasjonalt nivå.

Vi gjør til slutt oppmerksom på at nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen og nasjonalparkstyret for Dovrefjell-Sunndalsfjella har henvendt seg til KLD og Miljødirektoratet tidligere, med forslag til forskriftsendringer som ikke gjelder bruk av el-sykkel på veger. Disse innspillene er ikke tatt med i vurderingene her.

Med hilsen
Haavard Elstrand
direktør
miljøvern, landbruk og næringsutvikling

Vebjørn Knarrum
avdelingsdirektør
naturmangfold og verneområder

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen	Postboks 987	2604	LILLEHAMMER
Dovrefjell nasjonalparkstyre	Postboks 987	2604	LILLEHAMMER
Rondane - Dovre nasjonalparkstyre	Postboks 987	2604	LILLEHAMMER
Fylkesmannen i Trøndelag	Postboks 2600	7734	STEINKJER
Fylkesmannen i Vestland	Statens hus, Njøsavegen 2	6863	LEIKANGER
Fylkesmannen i Møre og Romsdal	Postboks 2520	6404	MOLDE
Statens Naturoppsyn	Postboks 5672 Sluppen	7485	TRONDHEIM
Villreintrådet i Norge	Veslebakken 2	3047	DRAMMEN
DNT Oslo og Omegn	Pb 7 Sentrum	0101	OSLO