

# Møteinnkalling

---

**Utvalg:** **Arbeidsutvalg for Jotunheimen og Utladalen  
nasjonalparkstyre**  
**Møtested:** Telefonmøte  
**Dato:** 23.09.2016  
**Tidspunkt:** 09:00

---

Eventuelt forfall må meldes snarest på tlf. 94880564.  
Vararepresentantar møter etter nærare beskjed.

For å kople til telefonmøtet gjer de følgjande:

**1. Ring 800 88 860**

**2. Etter informasjon tastar de koden: 605747 og avslutte med #**

Med helsing

Kari Sveen  
Nasjonalparkforvaltar



## Saksliste

<b>Utvalgs- saksnr</b>	<b>Innhold</b>	<b>Lukket</b>	<b>Arkiv- saksnr</b>
ST 15/2016	Sak - Utladalen landskapsvernområde - Helikopterfrakt av kjøtt i samband med jakt i Stølsmaradalen - Berit Johansen Vetti		2016/6108
ST 16/2016	Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - 2016 - Droneflyging over Besseggen - Red Bull Norge v/ Kristian Myrseth		2016/6053

Arkivsaksnr: 2016/6108-2

Saksbehandlar: Magnus Snøtun

Dato: 21.09.2016

Utval	Utvalssak	Møtedato
Arbeidsutvalg for Jotunheimen og Utladalen nasjonalparkstyre	15/2016	23.09.2016

## **Sak - Utladalen landskapsvernområde - Helikopterfrakt av kjøt i samband med jakt i Stølsmaradalen - Berit Johansen Vetti**

### **Forvaltar si innstilling**

Med heimel i verneforskrifta for Utladalen landskapsvernområde §3 pkt. 6.3 d) får Berit Vetti Johansen Vetti løyve til å frakte ut jaktkjøt. Løyvet gjeld:

- 1 landing ved Stølsmaradalen turisthytte i perioden frå 22.09.16 – 23.10.16

Løyvet er gjeve på vilkår av

- Bruk av helikopter skal i størst mogleg grad samordnast med annan helikoptertransport i området
- Det er forbod mot å nytte motorisert hjelpemiddel til å frakte jegerar og andre personar ut og inn av området (NB! gjeld både bruk av helikopter og fritidskjøring med bil etter Vettisvegen)
- Bruk av helikopter skal seinast dagen før varslast til oppsynet i Jotunheimen nasjonalpark ved Rigmor Solem (mob. 95965158).
- Rapport med oversikt over bruken av helikopter skal sendast til Nasjonalparkstyre for Jotunheimen og Utladalen.

### **Saksopplysningar**

#### *Dokument i saka*

- Søknad datert 16.09.2016, frå Berit Johansen Vetti v/Ole Morten Sunde.

#### *Søknaden skal handsamast etter*

- Verneforskrifta for Utladalen landskapsvernområde av 14. november 2014
- Naturmangfaldlova av 19. juni 2009

### *Bakgrunn for søknaden*

Søknaden gjeld eitt transportløft med helikopter av kjøtt som skal ut i samband med jakt i Stølsmaradalen i perioden 22.09.16 – 23.10.16.

*«Det er åtte år siden det sist ble jaktet storvilt i området Stølsmaradalen i Utladalen. Dette er fordi området ligg svært uveisomt til, og nedtransportering av felt vilt må skje i svært bratt lende. For å få et mest mulig balansert uttak og forvaltning av hjorteviltet på hele eiendommen gnr.13 og bnr. 1, ønsker grunneier og tilhørende jaktlag i Stølsmaradalen i år. Da relativt godt vær er en forutsetning for å jakte i dette området søkes det om at dispensasjonen gjelder i et vindu på en måned. Men det planlegges kun jakt en helg i løpet av omsøkte periode, og det er i den forbindelse det søkes om dispensasjon til bruk av helikopter.»*

### *Heimel*

Søknaden må handsamast etter verneforskrifta for Utladalen landskapsvernområde og etter naturmangfaldlova §§ 8-12.

I landskapsvernområdet er «...motorferdsel er forbode på land og i vatn...» verneforskrifta §3 pkt. 6.1). Men forvaltningsstyresmakta kan gje løyve til «Uttransport av felt elg, hjort og rein» (verneforskrifta §3 pkt. 6.3 d)

### **Vurdering**

I forvaltningsplanen for Jotunheimen nasjonalpark og Utladalen landskapsvernområde frå 2008 heiter det at løyve til motorferdsel i samband med utøving av jakt og til frakt av jakt- eller fiskeutbyte, med fly helikopter eller snøskuter, normalt ikkje vil bli gjeve.

I lov om motorferdsel blir jakt behandla som friluftsliv og ikkje næring. Grunneigar må derfor ha dispensasjon frå motorferdselslova for å lande med helikopter i samband med jakt. Bruk av langline til utfrakt av jaktutbyte har etter høgsterettsdom i 2012 ikkje blitt definert som landing og krev dermed ikkje dispensasjon frå motorferdselslova. I Utladalen landskapsvernområde er det forbod mot lågtflyging og tiltaket krev derfor dispensasjon frå verneforskrifta. Utanfor verneområde er helikopter brukt der terrenget er særleg bratt og vanskeleg, men det er ikkje vanleg. Motorferdsel i utmark vil normalt verte vurdert strengare i verneområde enn i utmarka elles.

Stølsmaradalen er ein av hengedalane over Utladalen og utløpet ligg om lag ved tregrensa på 900-800 moh. Turisthytta er sjølvbetent, men har mindre trafikk enn inn mot Skogadalsbøen. September og oktober er skuldersesong for fjellvandrarar, men nokre kan framleis vere på tur i området. Utladalen har hekkelokalitetar for større rovfuglar, men på denne tida er eventuelle ungar ute (§8 i nml.). Frå turisthytta går det merka sti ned Bendeteigen til Vetti og over til Avdalen. Stien ned Brendeteigen er veldig bratt, mens over til Avdalen er lengre. DNT sitt rutekart har stipulert turen til å vere 4 – 4,5 timar ned til Vettisvegen. Særleg Brendeteigstien kan vere krevjande med tung last på ryggen. Uttransport av kjøtt på Vettisvegen vil også krevje løyve (jf. Reglane for bruk av Vettisvegen frå 1977 kor motorisert ferdsel på Vettisvegen skal vere knytt til næring).

Dette er første gong det vert søkt om løyve til helikoptertransport av jaktutbyte frå Stølsmaradalen. Jaktlaget planlegg å bruk ei helg på jakt for å få nok utbyte til å forsvare denne kostbare uttransporten. Dei vil jakte i heile dalføre og samle saman

bytte til eitt punkt. Dette vil krevje bæring i området. For å unngå vilkårleg flyging, vil det bli sett vilkår om at punkt for uttransport er nede ved turisthytta (§9 i nml.).

Det er blitt gjeve løyve til uttransport av jaktutbytte i Øvre Utladalen sidan 1999 med bakgrunn i lang avstand til bilveg. Her er det også sett vilkår om at uttransportpunkt er knytt til turisthytter og stølsområde for å unngå vilkårleg flyging. Midtmaradalen har ikkje hytter/stølsområde og det vil derfor ikkje bli gjeve løyve til uttransport av jaktutbytte her. I Morka-Kolddalen og Fleskedalen er det naturleg å bere byttet ned til Vettismorki kor det er taubane ned til Vetti gard. Hjelledalen har også taubane som blir brukt til transport av jaktutbytte. Gravidalen ligg nær vernegrensa at jegerar må rekne med å bere utbyttet ut av verneområdet. Presedensverknaden av å gje løyve og dermed sumverknadane det vil kunne gje er avgrensa. Kostnadane med å bruke helikopter er høge og dette er også med på å avgrense bruken (§10 i nml.).

I verneforskrifta er det i dei spesifikke unntaksreglane berre opna for bruk av luftfartøy, ikkje beltekøyretøy på berrmark. Dette heng saman med at terrenget er for bratt til bruk av t.d. jernhest. Det kan gis løyve til bruk av bil på Vettisvegen, men helikopter er ein meir effektiv metode (§12 i nml.).

§11 i naturmangfaldslova er ikkje relevant for vurdering av denne saka.

### **Konklusjon:**

Jakt er definert som friluftsliv og skal gjennomførast utan bruk av motorisert ferdsl. Grunneigar kan t.d. ikkje køyre ut på jakt i utmark på eigen eigedom (inkludert Vettisvegen). Men uttransport av elg og hjort er det opna for i forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og praksis for i deler av landet. Helikoptertransport vert berre unntaksvis nytta på Vestlandet ved særleg vanskeleg terreng og store mengder jaktutbytte som større elg eller fleire hjortar. Ved å sette vilkår om eit spesifikt transportpunkt knytt til turisthytte eller stølsområde, reduserer ein talet på aktuelle stadar monaleg. Dette krev også at jegerane legg ned innsats i å samle dyra i eitt punkt og at dei er organisert. Det vert søkt om eitt løft i 2016. Det vert forventa at fleire dyr vert transporten i dette eine hivet. For vurdering av eventuelle framtidige løyve er det viktig med tilbakemelding om erfaringar frå 2016.

Arkivsaksnr: 2016/6053-2

Saksbehandlar: Kari Sveen

Dato: 19.09.2016

Utval	Utvalssak	Møtedato
Arbeidsutvalg for Jotunheimen og Utladalen nasjonalparkstyre	16/2016	23.09.2016

## Jotunheimen nasjonalpark - Dispensasjon - 2016 - Droneflyging over Besseggen - Red Bull Norge v/ Kristian Myrseth

### Forvaltar si innstilling

Det blir vist til dei to aktuelle løysingane skissert under vurderingane i saka.

Besseggen ligg i brukssone, der ein ønskjer å leggje til rette for balansert bruk og aktivt friluftsliv, men utan at det går ut over verneverdiane. Aktiviteten som er planlagt marknadsført av Red Bull Norge gjennom filmen «Makken The Tourist» er av såpass spesiell karakter at det i denne saka må bli opp til eit politisk skjønn å vurdere kva element som kan eller bør marknadsførast med kopling til Jotunheimen nasjonalpark.

Saka blir lagt fram utan innstilling.

### Saksopplysningar

Saksdokument

- Søknad ved e-post av 16.09.16 frå Red Bull Norge v/ Kristian Myrseth.

Red Bull Norge v/ Kristian Myrseth har i god tru utført filming med drone over Besseggen 5. september. Da dei oppdaga sitt eige brot på regelverket, tok Myrseth kontakt med saksbehandlar over telefon og e-post den 16. september og beklaga sterkt hendinga. Det vart sendt følgjande søknad om godkjenning i ettertid:

*«Red Bull Norge har blitt gjort oppmerksom på at vi beklageligvis brøyt Jotunheimen Nasjonalparks reglement da vi mandag 5. september i forbindelse med en filminnspilling fløy en liten DJI Phantom 3-drone (vekt 1,2 kg) over Besseggen, hverken vi eller produksjonsselskapet*

*var klar over at dette var forbudt – dette beklager vi på det sterkeste. Vi ville naturligvis ha søkt om tillatelse på forhånd dersom vi visste at det var nødvendig. Vi har nå gjennomgått alle våre rutiner, og har informert internt og til alle våre samarbeidspartnere hva slags reglement som gjelder for filming i norske nasjonalparker.*

*Filmen opptakene ble gjort til er for et prosjekt av den verdenskjente terrengsyklisten Mads André “Makken” Haugen som heter Makken The Tourist – hvor Mads André viser frem den spektakulære norske naturen han er så stolt av til resten av verden. “Makken” er født og oppvokst i Vang i Valdres, og er således på hjemmebane i denne produksjonen. Vi var klare over begrensningene knyttet til sykling i nasjonalpark, og det ble derfor kun syklet på stier. Red Bull har alltid sikkerhet som første prioritet under innspillinger, og la derfor filmingen til en tid da det var minst mulig trafikk i fjellet.*

*Spørsmålet er om det nå i etterkant er noen mulighet for å likevel få en tilgivelse for filmingen og tillatelse til å bruke disse dronebildene i klippet? Det ble også filmet fra bakken, men de bildene yter ikke stedet rettferdighet, det er dronebildene som gir gåsehud og som vil tiltrekke oppmerksomhet fra resten av verden. Tanken er blant annet å koble det sammen med National Geographics kåring av Besseggen som en av verdens “most thrilling trails”. Klippet er planlagt å spres til presse i inn- og utland gjennom Red Bulls globale distribusjonsnettverk, i tillegg til å deles på Red Bulls sosiale medier (blant annet på Facebook hvor de har 46 millioner følgere). NRK Sportsrevyen har også allerede meldt interesse for å vise deler av filmen i sin sending.*

*Vi vil veldig gjerne være med på å øke bevisstheten rundt reglementet for dronofilming i nasjonalpark, slik at ikke flere begår samme brudd som oss. I filmen vil det komme tydelig frem at “dronofilming er gjort med tillatelse fra Jotunheimen Nasjonalpark”, det samme kan vi be NRK legge på i sitt innslag på Sportsrevyen. Det kan også være aktuelt å gjøre en nettsak på redbull.no i lys av den økende populariteten for dronofilming og tips om hva man kan og ikke kan gjøre som dronofilmer i Norge (deriblant filme i nasjonalpark uten tillatelse).*

*Jeg håper virkelig det kan være en mulighet for å finne en rask og god løsning som gagnar alle parter, da vi opprinnelig hadde planlagt slipp av filmen allerede søndag 18. september. Og så lover og garanterer jeg at vi ved enhver fremtidig innspilling vil søke gjennom de riktige kanalene i forkant. Dersom ytterligere informasjon behøves er det bare å ta kontakt, så vil vi sende over det dere måtte trenge.»*

Søknad om dispensasjon må behandlast etter naturmangfaldlova § 48, og disse sakene krev politisk behandling av Nasjonalparkstyret / Arbeidsutvalet.

## **Vurdering**

Søknaden blir vurdert etter:

- Forskrift for Jotunheimen nasjonalpark av 14.11.14
- Naturmangfaldlova – NML (kap. II om bærekraft og V områdevern)
- Forvaltningsplan for Jotunheimen og Utladalen (utkast 2008)

### Forskrift og lovverk

Etter lov om motorferdsel i utmark er små luftfarty av denne typen ikkje rekna inn, da den lova berre omfattar farkostar som er store nok til å frakte ein person. Verneforskrift for Jotunheimen fekk ved revisjonen i 2014 eit eige punkt som regulerer denne typen farkostar. Verneforskrifta § 3 pkt. 7.2 har forbod mot bruk av «modellfly og liknande» i nasjonalparken. Det blir tolka slik at «og liknande» omfattar dronar. Det er ikkje spesifisert unntaksregel for denne typen tiltak, og ein søknad om dispensasjon krev da behandling etter den generelle dispensasjonsheimelen i § 4, dvs. vurdering etter naturmangfaldlovas § 48. § 48 set svært strenge krav til når ein dispensasjon eventuelt kan vurderast, og opnar for dispensasjon berre dersom tiltaket «ikke strider mot verneformålet og ikke påvirker verneverdiene nevneverdig». Begge vilkår må vera



oppfylt. Dispensasjon *må* heller ikkje gjevast sjølv om vilkåra elles kan vera oppfylt. Skjønn og instruksar frå overordna styremakter spelar også inn. Dispensasjonsregelen i § 48 kan ikkje brukast for å utvide rammene gjevne i vernevedtaket, men er ein vurdert på vernetidspunktet.

### Verneformål

Formålet med vern av nasjonalparken er *«å ta vare på eit stort, samanhengjande og villmarksprega naturområde i overgangen mellom austlandsk og vestlandsk fjellnatur som inneheld særprega og representative økosystem og landskap utan tyngre naturinngrep.*

- - -

Vidare er formålet med vernet å ta vare på:

- *Eit høgfjellsøkosystem med eit eigenarta og variert naturmangfald, medrekna artar, bestandar, naturtypar og geologi*

- - -

*Ålmenta skal ha høve til uforstyrra naturoppleving gjennom utøving av naturvenleg og enkelt friluftsliv med liten grad av teknisk tilrettelegging.»*

### Forvaltningsplan

Forvaltningsplanutkastet frå 2008 gjev ikkje føringar for bruk av dronar, ettersom det var ein lite brukt teknologi da planen vart utarbeidd. Reglar for bruk av *«modellfly og liknande»* kom inn i verneforskrifta ved revisjonen i 2014, så denne typen luftfartøy er ikkje omtala i dokumentet frå 2008.

Besseggområdet og austre del av Gjende er i forvaltningsplanutkastet frå 2008 vist som «brukssone»; *Teig 6: Gjende aust-/Besseggen-/Besshø-området*, sjå kartutsnitt:



Om desse såkalla «brukssonene» står m.a.:

*«Det er store naturkvalitetar i områda med brukssone. Det er eit mål å ta vare på desse samstundes som områda vert brukt, ikkje minst for friluftsliv. Retningslinjer og tiltak tek sikte på å finne den optimale balansen mellom bruk og vern.»*

I retningslinjer for teig 6 står m.a.:

*«- - - Stien frå Memurubu over Besseggen til Gjendesheim kan framleis nyttast som ein hovudattraksjon i nasjonalparken, og er prioritert med eit stort prosjekt m.o.t. skjøtsel og tiltak for å redusere/reparere markslitasje og erosjon.. - - -»*

Stigsykling er ei form for friluftsliv. I den aktuelle filminga av «Makken The Tourist» er det lagt vekt på at syklinga skal skje etter stigen; i tråd med verneforskrifta § 3 pkt. 5.3: *«Sykling og organisert bruk av hest er bare tillatt på veier, eksisterende stier og kjørespor. Det kan i forvaltningsplan fastsettes restriksjoner for slik ferdsel på nærmere angitte strekninger.»*

Mykje av traseen består av grus/stein, og her vil ikkje sykling føre til særlege skader på vegetasjon og terreng. Så lenge syklinga skjer etter stigen, blir vegetasjonen i liten grad råka, men ein må rekne med at stigen *kan* bli utvida til sidene dersom auka bruk frå

fleire grupper skal inn på eit allereie trafikkert område. Dei sårbare strekningane er først og fremst det bratte terrenget ned mot Memurubu og ned mot Gjendesheim. Sjølv om strekningane er prioriterte område for skjøtsel har ein på langt nær nok ressursar til å ivareta denne oppgåva fullt ut, jf. oppsummeringa av situasjonen i plandokumentet frå 2008: «*Det er gjennomført fleire skjøtselstiltak på desse bratte partia, tiltak som ikkje har vore tilstrekkelege, men som likevel har demma opp for erosjonen i nokon grad.*»

Sykling på stig er innan reglane for verneområdet, så det er bruk av drone ein må ta stilling til. Bruk av drone til filming er ein ny sakstype, og det er lite presedens frå andre område å støtte seg på. Det er siste par åra behandla ein del slike saker i norske nasjonalparkar, og fleire er innvilga, men med tydelege avgrensingar av formål, område og tidsrom. Innvilga saker er i hovudsak knytt til målretta marknadsføring eller til ymse former for dokumentasjon som kartlegging eller naturfilming, der det er sett ymse vilkår knytt til dyreliv/hekkelokalitetar og vilkår om å unngå flyging i helg pga. friluftsliv.

Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen har lagt seg på ei linje der søknadar om bruk av drone for privat filming av fritidsaktivitetar har ikkje vorte innvilga, da det vil skape uheldig presedens pga. svært mange potensielle søkjarar som vil ønskje tilsvarande løyve. Søknader som gjeld marknadsføring som kan bidra til verdiskaping/næringsutvikling er nøye vurdert for kvart enkelt tilfelle, og det er på visse vilkår gjeve løyve for destinasjonsselskapa i området. I slike saker har ein særleg vurdert om det er ønskjeleg å trekkje fleire folk til det aktuelle området og om auka trafikk kan tenkjast å gå ut over verneverdiane. Det kan skape presedens om ein opnar for ukritisk bruk av drone for marknadsføring, utan å ha ei konkret vurdering av effekt på verneverdiar og om det er i tråd med den overordna forvaltningsplanen. Det er lagt vekt på om marknadsføringa er i tråd med sonedelinga med brukssoner og skjjerma område.

Den aktuelle søknaden er litt vanskeleg å plassere. Det er ikkje fritidsfilming, men ein profesjonell aktør som vil vise ein heilt spektakulær aktivitet. Ein har så langt prøvd å samle marknadsføringstiltak på destinasjonsselskapa for å unngå mange enkeltsaker. Men ein ser også at spesielle aktivitetar som dette kan krevje annan type filming enn det som blir utført for den breie marknadsføringa i regi av destinasjonsselskapa. Det er m.a. gjeve løyve til dronefilming for brevandring/breføring som spesiell aktivitet i ei av dei andre brukssonene.

Tiltaket vurdert i høve til verneformål og miljørettslege prinsipp i naturmangfaldlova: Kunnskapsgrunnlaget (§ 8) er vurdert som tilfredsstillande når det gjeld biologiske verdiar i området. Ut frå føre-var-prinsippet (§ 9) er det generelt viktig å unngå nærføring til hekkelokalitetar for rovfugl eller vilt som måtte finnast i området. Filminga den 5. september er på ei årstid og i eit område der det ikkje går ut over dyrelivet. Indirekte effektar ved at marknadsføringa gjev auka trafikk og slitasje kan derimot vera i konflikt med verneverdiar og føringar i forvaltningsplanen.

I høve til siste ledd i formålsparagrafen, om at «*Ålmenta skal ha høve til uforstyrra naturoppleving*» kan det tenkjast at enkelte vil føle at omfattande bruk av luftfarkostar medfører øydelegging av kjensla av å vera i urørt område. Søkjar opplyser at dei har prøvd å unngå periode med stor utfart da 5. september var vald som opptaksdato.

Det er viktig å vise respekt for andre som ferdast i fjellet, og unngå nærføring eller filming av privatpersonar som ikkje er førespurt om dette på førehand. Ein legg til grunn at flyginga har skjedd i samsvar med Samferdselsdepartementets forskrift av 30-11-15

*Forskrift om luftfartøy som ikke har fører om bord mv*, som også har strenge føringar på avstand til andre.

Spørsmålet i denne saka er om det ut frå verneformål og verneverdiar er ønskjeleg å marknadsføre området på ein måte som den Red Bull Norge skisserer. Eit moment som som talar for, er at filmen kan nå svært mange med informasjon om reglar for dronefilming og lovleg sykling i utmarka. Den kan også bidra til å vise mangfaldet av moglegheiter for aktivitetar i den norske fjellheimen.

På den andre sida ser ein at stigsykling i større omfang lett kan koma i konflikt med andre brukarar når alle skal følgje den same traseen. Besseggen er likevel ikkje eit område som ein kan rekne med at appellerer til store grupper syklistar, men er ein arena som kan trekkje til seg ei smalare gruppe som blir utfordra av ytterpunktta av kva ein kan meistre på sykkel. Sjølv om ein ikkje ventar at mange vil sykle i så utfordrande terreng, er det ut frå ei økosystemtilnærming og samla belastning (nml § 10) likevel viktig å følgje utviklinga, og ta opp temaet ved revisjon av forvaltningsplanen.

Bruken av dronar for filming i nasjonalparken bør avgrensast til spesielle formål, og kan ikkje gjevast for privat fritidsfilming ur frå presedensverknad. Sjølv droneflyginga medfører ikkje miljøforringing dersom det blir utført på ein omsynsfull måte, og nml § 11 blir såleis ikkje vurdert som relevant. § 12 gjev føringar om «*miljøforsvarligeteknikker og driftsmetoder*». Bruk av drone er mindre belastande enn andre motoriserte hjelpemiddel, slik at drone er beste tekniske hjelpemiddel for filmopptak dersom vilkår for å gje løyve elles er til stades.

Sidan søkjaren uoppfordra kjem og orienterer om tiltak som dei i ettertid oppdaga at var i strid med verneforskrifta, blir det tilrådd å ta opp søknaden til behandling på same måte som om det hadde vore søkt i forkant. Det er verdt å merke seg at det også er filma utan bruk av drone, slik at det uansett kan bli produsert ein lovleg film av ein lovleg aktivitet. Droneopptaka er med å gjer filmen meir spektakulær enn det ein kan oppnå med berre opptak frå bakkenivå.

### **Oppsummering**

Det er kort skissert tre moglege utfall, sortert etter strengaste reaksjonsmønster:

- Melde saka som brot på vernereglane (ein ser denne som lite aktuell, ut frå linja som er vald med å bruke 2016-sesongen til informasjon om regelverk)
- Avslå søknad om godkjenning i ettertid, da ein ikkje ønskjer området promotert på denne måten.
- Godkjenne søknaden om godkjenning i ettertid, slik at filmopptaka kan brukast. Dette bør kombinerast dette med vilkår om tydeleg informasjon, i tråd med oppfølging skissert av Red Bull Norge.

Ut ifrå ei samla vurdering kan ein akseptere dispensasjon frå nasjonalparkforskrifta sitt forbod mot bruk av modellfly og liknande, da det er marknadsføring av eit område vist som såkalla brukssone i forvaltningsplanen, der ein ønskjer tilrettelegging for friluftsliv. Ein dag med filmopptak i dette området vil ikkje vera i strid med verneformålet, eller gå ut over verneverdiane, jf. krava i naturmangfaldlovas § 48. Filmene vil truleg ha ein viss marknadsføringseffekt, men aktiviteten som blir vist er såpass ekstrem at ein ikkje kan rekne med at det skaper vesentleg auka trafikk av syklistar. Det er ønskjeleg at filmen ikkje blir kopla spesielt opp mot National Geographic si karing av Besseggen som ein av verdas mest spektakulære fjellturar, da det i høgsesongen for fjellvandring kan by på utfordringar å få fleire som vil drive ekstremsykling på den same traséen, jf. kravet

om at sykling berre kan skje langs etablert stignett. Filmen kan bidra marknadsføring av Noreg og fjellområda som arena for eit mangfald av fritidsaktivitetar i naturen, og det må ved ein eventuelle dispensasjon stillast vilkår om tydeleg informasjon om regelverk for dronofilm og sykling i nasjonalparken.

Førebels er det ikkje spesielle forhold som gjer at ein treng avgrense talet på syklistar i Bessegg-området, men nedfartsløypene kan vera svært sårbare, da sykkelspor i bratt terreng vil gje spor for avrenning med fare for erosjon ved intens snøsmelting eller nedbør. Dette gjeld særleg den særleg erosjonsutsette strekninga ned mot Memurubu, der ein må følgje utviklinga særleg nøye for å ha ei kontinuerleg vurdering av om det kan bli nødvendig å setja restriksjonar på sykling på særleg utsette strekningar gjennom forvaltningsplanen. (Same forhold kan gjelde på nedfarten mot Gjendesheim, men denne ligg hovudsakleg utanom vernegrensa, og såleis utanfor nasjonalparkstyret sitt myndigheitsområde.)

For bevaring av verneverdiane i eit langsiktig perspektiv må ein uansett ta ei overordna vurdering av samla påverknad, og ikkje berre gje isolerte enkeltløyve som kan skape presedens for påfølgjande søknader. Det blir arbeid vidare med spørsmålet om bruk av dronar og om sykling i nasjonalparken gjennom utforming av forvaltningsplanen, som nå er under revisjon.