

Møteinnkalling

Utvalg: Rondane-Dovre nasjonalparkstyre
Møtested: Epost møte
Dato: 26.11.2019
Tidspunkt: snarest

Saksliste

Utvalgs- saksnr	Innhold	Lukket	Arkiv- saksnr
ST	Rondane NP - Uttale knyttet til bruk av el-sykkel på veg i enkelte verneområder		2019/11976



Arkivsaksnummer: 2019/11976-9

Saksbehandler: Eirin Berge

Dato: 25.11.2019

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Rondane-Dovre nasjonalparkstyre	39/2019	26.11.2019

Rondane NP - Uttale knyttet til bruk av el-sykkel på veg i enkelte verneområder

Innstilling fra forvalter

Rondane-Dovre nasjonalparkstyre har i styremøte på epost datert 26.november 2019 gitt følgende uttale:

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.

--- slutt på innstilling ---

Dokumenter i saken

- Brev fra Miljødirektoratet av 15.november 2019 (vedlagt)

Saksopplysninger

Miljødirektoratets oppdrag til fylkesmannen datert 15.november 2019

I henhold til brev fra Miljødirektoratet 15.november 2019 har Klima- og miljødepartementet bedt direktoratet om å igangsette en prosess med forskriftsendringer for å tillate bruk av el-sykkel på veier i enkelte verneområder.

Miljødirektoratet har gitt Fylkesmannen i Innlandet oppdrag om å foreslå forskriftsendringer som åpner for bruk av e-sykkel på veistrekninger i verneområdene der det pr. i dag er mye bruk av sykkel. I utvelgelsen av aktuelle veier/strekninger skal omfanget av sykling i dag vektlegges, og det skal vurderes om det er hensiktsmessig å inkludere flere veier innenfor samme verneområde når forskriften først skal revideres.

For alle veistrekninger skal det gjøres en vurdering av mulige konsekvenser ved å åpne for el-sykling. Hensyn til villrein må spesifikt vurderes, der det er relevant. Fylkesmannen skal involvere styrene i prosessen slik at de kan gi innspill til aktuelle veistrekninger.

Fylkesmannen har frist med å levere forslag til forskriftsendringer den 10.desember 2019, og Miljødirektoratet tar sikte på å få forskriften ut på høring før jul. Se hele brevet i vedlegg

Rondane-Dovre nasjonalparkstyre må derfor umiddelbart gjøre en vurdering knyttet til bruk av el-sykkel på veger i våre verneområder.

Forbud mot elsykkel på vegene i de store verneområdene i Rondane

Etter at elsykkel innenfor gitte effektgrenser ble definert som «sykkel» i sykkelforskriften etter vegtrafikkloven, endret KLD forskrift om motorferdsel i utmark slik at elsykkel etter samme definisjon ble «lovlig motorferdsel i utmark» men fortsatt «motorferdsel».

Verneforskriften for Rondane nasjonalpark har motorferdselsforbud på veger, og forskriften åpner i begrenset grad for å gi tillatelse til motorferdsel på disse (drift av turisthytta Rondvassbu og motorferdsel i forbindelse med drift av Peer Gynt hytta).

Motorferdsel på vegen inn til turisthytta Bjørnholla er det direkte unntak i forskriften for Myldingi naturreservat for driften av turisthytta, grunneiere og for de som har fritidsboliger i naturreservatet. I tillegg gjelder unntaket fra forbudet om motorferdsel for skogskjøtsel og hogst. En del av strekningen (ca 400 m) ligger innenfor Rondane nasjonalpark, og det har vært praksis å gi dispensasjon for denne delen av strekningen for motorferdselen til turisthytta ifbm drift av denne.

I Dovre nasjonalpark er det ingen traseer som er definert som veger.

I landskapsvernområdene (Frydalen, Dørålseter og Grimsdalen) er det veger som er åpne for motorferdsel i gitte tidsrom – her er det naturligvis anledning til å bruke elsykkel i vegens åpningstid.

Det at el-sykkel faller inn under motorferdsel i verneområder og dermed er forbudt også på veger er en utfordring rent kommunikasjons- og formidlingsmessig.

Dagens situasjon hva gjelder vanlig sykkel i Rondane og Dovre nasjonalparker

I verneforskriftene for Rondane nasjonalpark og Dovre nasjonalpark heter det at:
«sykling, organisert kjøring med hundespenn og organisert bruk av hest er bare tillatt på veger, traseer eller i områder som er særskilt utpekt av forvaltningsmyndigheten gjennom forvaltningsplanen. Bruk av hest til gjeting og kløving er tillatt».

I forvaltningsplanen er dette begrunnet med følgende:

«Bakgrunnen for denne bestemmelsen er at aktivitetene er eksempler på tyngre bruk av nasjonalparken som kan medføre uheldig forstyrrelse og/eller slitasje og som dermed er i strid med formålet med vernet. Primært ønsker forvaltningsmyndigheten at slik aktivitet blir lagt til arealer utenfor disse verneområdene. Som en mellomløsning er det gitt åpning for at virksomheten skal begrenses til eksisterende vegtraseer eller til spesielt utvalgte traseer i terrenget».

I forvaltningsplanen er det gjort følgende unntak fra sykkelforbudet:

Følgende traseer/områder er åpne for sykling:

1. Vegen Spranget – Rondvassbu
2. Vegen Gammelgården - Bjørnhollia (har en liten del av traseen innenfor Rondane
3. nasjonalpark)
4. Vegen Kampen-Peer-Gynt hytta

I de tre sonene for organisert ferdsel til fots og på ski, to rundt Høvringen og en ved Dombås, er det også tillatt å sykle på godkjente stier.

Vurdering

I bestillingen fra Miljødirektoratet er det sagt at vurderingene skal ta utgangspunkt i veistrekninger der det pr i dag er mye bruk av sykkel og at dette omfanget skal vektlegges.

Av de 3 nevnte strekningene hvor bruk av vanlig sykkel er tillatt pr i dag, er nok vegen mellom Gammelgården til Bjørnhollia den som har minst omfang av sykling, selv om vi ikke har noen konkrete tall på dette (ingen tellere). Vi har tatt kontakt med Bjørnhollia turisthytte for å høre hvilket inntrykk de har når det gjelder omfanget av sykling på vegen, og de bekrefter at vegen i liten grad brukes av syklister som skal til turisthytta. Både strekningen Spranghaugen-Rondvassbu og Kampen-Peer Gynt hytta er det stor andel syklister pr i dag. I det videre er alle de 3 strekningene vurdert.

Diskusjonen om åpning for el-sykling i nasjonalparkene dreier seg om økt tilgjengelighet for friluftslivutøvere, herunder økt bruk, og konsekvenser dette kan ha for verneverdiene. Handlingsplanen for styrket forvaltning av verneområdene (T-1566 B) viser til at det skal tilrettelegges for økt bruk av nasjonalparkene i friluftsliv-sammenheng, men at det samtidig skal tilrettelegges for å styre ferdsel utenom viktige villreinområder.

Etter sekretariatets vurdering er det i Rondane nasjonalpark forhold som gjør at bruk av el-sykkel på vegene ikke nødvendigvis er sammenlignbar med andre områder, for eksempel Snøheimvegen inn til Snøheim på Dovrefjell (ingen gående), eller vegen inn til Glitterheim i Jotunheimen (ingen villreinproblematikk). I Rondane nasjonalpark bør både mulig konflikt med andre brukere av vegene og villrein, vurderes i tilknytning til el-sykling på veger i nasjonalparken.

I utgangspunktet vurderes det 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 av fordelene 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. Men bruk av el-sykkel åpner også opp for andre type brukere og tilgjengelighet i områdene. Det vises til vurderingene knyttet til punkt A-C under.

A. Mulig konflikt mellom ulike brukere av vegene

Som en del av verneformålet i Rondane nasjonalpark skal allmennheten ha anledning til naturopplevelse gjennom utøving av *tradisjonelt og enkelt friluftsliv* med liten grad av teknisk tilrettelegging.

Generelt kan konfliktnivået mellom syklistene og fotturister 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 nok oftest knyttet til stier og stisykling, men det er ikke ukjent at det har vært konflikter mellom syklistene og gående på enkelte veger i for eksempel Oslomarka. Spørsmålet er om el-sykler på veier verneområder vil ha samme effekt.

Vegen fra Spranghaugen og inn til Rondvassbu og vegen fra Kampen til Peer Gynt hytta er begge traseer som hovedtyngden av de besøkene til disse turisthyttene med innfallsport Mysuseter bruker. Det er av den grunn mange fotturister på vegene. 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 syklistene). Vegen inn til Rondvassbu er relativt bred, 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 syklistene og gående. Vegen fra Gammelgården til Bjørnhollia turisthytte benyttes ikke i like stor grad av fotturistene. Avstanden fra Gammelgården til Bjørnhollia er ca 8 km og til dels kupert, og er nok noe av årsaken. I tillegg er stien som starter ved Straumbu den som er mest brukt av fotturister som starter turen fra østsiden av Rondane. Det er også her, ved Straumbu, at nasjonalparkstyret i besøksstrategien mener at hoved innfallsporten fra østsiden av Rondane skal være.

En eventuell bruker-konflikt på vegen inn til Rondvassbu turisthytte og til Peer Gynt hytta, og nivået av konflikten, vil sannsynligvis avhenge av tettheten av brukere på veien, om sykkeltrafikken totalt øker ved åpning for el-sykling og om el-sykler fører til en fartsøkning hos syklistene. Det vurderes som uheldig om el-sykling skal komme i konflikt med fotturistene og en opplevd «fortrengning». Etter vanlig forståelse av begrepene «tradisjonelt» og «enkelt» faller fotturister inn under hensikten med verneformålet i forskriften for Rondane nasjonalpark

B. Flere besøkende i de sentrale områdene i Rondane? Økt rekkevidde.

El-sykling gjør at friluftslivutøverne kommer seg inn i et område med mindre anstrengelser enn ved bruk av vanlig sykkel. Når det blir enkelt å komme seg et godt stykke inn i et fjellområde, vil dagsturister ha mulighet til å besøke områder lengre inn fra veiens slutt, enn ved bruk av vanlig sykkel. Vegen fra Spranghaugen til Rondvassbu fører folk relativt langt inn i Rondane.

Arealene i Rondane nasjonalpark, som utgjør deler av villreinens viktige leveområde, er langt og smalt. Den samlede ferdselen i Rondane nasjonalpark er allerede svært stor og spesielt i deler av sesongen er besøkstrykket høyt. Vi har solid kunnskap om ferdselens påvirkning av villreinens arealbruk i Rondane bl.a. (NINA rapport 1013 Villrein og ferdsel i Rondane).

Besøksstrategien for Rondane er tydelig på at det ikke er et mål å øke antall besøkende i de sentrale og mest sårbare delene av Rondane:

«Nasjonalparkstyret mener derfor at det ikke er noe mål å øke antall besøkende i de sentrale og de mest sårbare delene av Rondane, men heller legge til rette for økt besøk i utkanten av og utenfor nasjonalparken der potensiale for verdiskapning er størst» (s.20)

Det strategiske hovedgrepet for området Høvringen- Rondvassbu-Mysuset er i henhold til besøksstrategien å: *«Tilrettelegge og kanalisere til ytterkantene av nasjonalparken og områdene utenfor nasjonalparken som tåler høyt besøkstrykk» (s.19)*

Tilsvarende sier forvaltningsplanen at:

«ferdsel skal fortrinnsvis kanaliseres til utkanten av verneområdene, eller til randsonen utenfor»

Sekretariatet vurderer at el-sykling inn til Rondvassbu vil ha potensiale til å medføre mer dagsturisme lenger inn i områdene sammenlignet med dagens situasjon. Dette vil klart være uheldig for villreinens arealbruk. Dette vil til dels også gjøre seg gjeldende på vegen inn til Bjørnholla, men her er besøkstrykket betydelig lavere, slik at eventuelle konflikter med økt dagsturisme langt inn i områdene vil være mindre.

Mulige utfordringer knyttet til rekkevidde og villrein anses ikke relevant i forhold til strekningen inn til Peer Gynt hytta, da denne ligger i ytterkant av nasjonalparken.

C. Utsiktede virkninger – vil el-syklene holde seg på vegen?

Der stor interesse for sykling som fritidsaktivitet, spesielt stisykling har økt de senere årene. Også i Rondane nasjonalpark har en merket dette, både i form av henvendelser om en kan sykle på konkrete stier, men også hva oppsynet møter på sine turer.

Stikkord er atferd, teknisk utvikling av utstyr og oppsynsressurser.

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 at ulovlig sykling vil øke i omfang, dersom det blir lettere fysisk å sykle i terrenget. Stiene i tilknytning til Rondvassbu har i dag stor slitasje grunnet høyt besøkstrykk og steder der

underlaget er sårbart, noe som har medført brede stier der sykling er fysisk mulig. Statens naturoppsyn (SNO) har begrensede ressurser, og har ikke pr i dag mulighet til å følge opp ulovlig sykling i særlig grad.

Terrensykler med el-motor er i markedet pr i dag, og enkelte har batterier med rekkevidde på inntil 9 mil (se <https://evoelsykler.no/produkt/moustache-samedi-27-race-6/>)

Når det gjelder Peer Gynt hytta så er det slik at stien herfra til Smuksjøseter/Høvringen ligger i sone for organisert ferdsel. Det er i dag anledning til å bruke vanlig sykkel på stier i denne sonen. Skal det være anledning til å bruke el-sykkel på vegen til Peer Gynt hytta vil en få en utfordring med å formidle at el-syklinga må stoppe her, det kan ikke sykles videre på de stiene mot Smuksjøseter/Høvringen. Men det kan derimot vanlig sykkel. Det vanskelige skillet – ikke minst formidlings- og kommunikasjonsmessig - mellom el-sykling og vanlig sykling - blir svært tydelig her.

Konklusjon

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 Gammelgarden 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.

Det kjøres nå en svært rask prosess for å få endret forskriftene slik at el-sykling sidestilles med «vanlig» sykling. Å likestille el-sykkel med vanlig sykkel kan potensielt ha negative effekter når det gjelder både brukerkonflikter med det «tradisjonelle» friluftslivet og villrein.

Utfordringen er at en ikke i tilstrekkelig grad kjenner til konsekvensene i forhold til verneverdiene i det enkelte verneområde. I Rondane er utfordringene mellom friluftsliv og villreins arealbruk allerede store. En generell åpning for elsykkel på veger i nasjonalparken vil kunne medføre økt trafikk/ferdsel i et område hvor besøkstrykket allerede er høyt, og flere vil kunne ta seg inn til de mer sårbare områdene av nasjonalparken.

På denne bakgrunn vurderer sekretariatet at det bør legges opp til en ordning der en i første omgang får mer kunnskap om hvilke effekter en slik forskriftsendring kan ha i de ulike verneområdene (prøveordning med el-sykkel på veg), før en generell forskriftsendring som åpner opp for el-sykling på veger i de ulike nasjonalparkene vedtas.



Fylkesmannen i Innlandet
Postboks 987
2604 LILLEHAMMER

Trondheim, 15.11.2019

Deres ref.:
[Deres ref.]

Vår ref. (bes oppgitt ved svar):
2019/12504

Saksbehandler:
Line-Kristin Larsen

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

Vi viser til oppdrag i brev av 10.10.19 fra Klima- og miljødepartementet om å igangsette en prosess med forskriftsendringer for å tillate bruk av el-sykkel på veier i enkelte verneområder. Departementet viser til den sterke økningen i bruk av el-sykler og ønsker en rask vurdering av bruk av el-sykler på veier i verneområder der det per i dag er mye bruk av sykkel og få åpenbare grunner til å ikke tillate bruk av el-sykkel.

På denne bakgrunnen gir Miljødirektoratet Fylkesmannen i oppdrag å foreslå forskriftsendringer som åpner for bruk av el-sykkel på veistrekninger i verneområdene der det per i dag er mye bruk av sykkel. I utvelgelsen av aktuelle veier/strekninger skal omfanget av sykling i dag vektlegges, og det skal vurderes om det er hensiktsmessig å inkludere flere veier innenfor samme verneområde når forskriften først skal revideres.

For alle veistrekninger skal det gjøres en vurdering av mulige konsekvenser ved å åpne for el-sykling. Hensyn til villrein må spesifikt vurderes, der det er relevant.

For å begrense oppdragets omfang nå skal det kun gjøres vurdering av forskriftsendring i enkelte verneområder der behovet vurderes å være stort. Forskriftsendringer knyttet til sykling for øvrige verneområder vil omfattes av den generelle revideringen av verneområdeforskrifter som vil komme senere. Dette oppdraget er derfor begrenset til verneområder som forvaltes av følgende nasjonalparkstyret:

- Dovrefjell nasjonalparkstyre
- Rondane-Dovre nasjonalparkstyre
- Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen
- Verneområdestyret for Trollheimen

Fylkesmannen skal involvere styrene i prosessen slik at de kan gi innspill til aktuelle veistrekninger.

Forslagene til endring av forskrifter skal sendes Miljødirektoratet for faglig gjennomgang innen 10/12-19 slik at forslag kan sendes ut på høring før jul.

Likelydende brev er sendt ut til samtlige fylkesmenn som er administrativt knyttet til de opplistete verneområdene.

Hilsen
Miljødirektoratet

Dette dokumentet er elektronisk godkjent

Knut Fossum
seksjonsleder

Line-Kristin Larsen
seniorrådgiver

Kopi:
Dovrefjell nasjonalparkstyre
Rondane-Dovre nasjonalparkstyre
Nasjonalparkstyret for Jotunheimen og Utladalen
Verneområdestyret for Trollheimen
Fylkesmannen i Trøndelag

Tenk miljø - velg digital postkasse fra e-Boks eller Digipost på www.norge.no.