

# Handlingsplan (strategi) for bruk og drift av Rallarvegen

## Forslag til samordning og tiltak

### Forslag til (Rallarvegråd) Ver varsam reglar:

Velkommen til Rallarvegen – ei unik oppleving  
Skaff deg relevant informasjon om rettar og plikter før du dreg på tur

Jernbaneverket er eigar av Rallarvegen, og set vilkår for bruken av vegen. Primært skal Rallarvegen vedlikehaldas som eit kulturminne, og som ein godt brukbar gangveg. I tillegg er vegen open for syklistar. Vegen vil imidlertid alltid ha variabel standard og usikra parti, og sykling skjer på eige ansvar.

Ta omsyn til natur og kultur:

- vis respekt for natur og dyreliv, hugs at du vitjar villreinen sitt rike
- la reinsdyra leve, ikkje følg etter dei
- unngå mest mogleg sykling på høgfjellet kveld og nattetid mellom 19.00 og 09.00
- vis respekt for beitedyr
- vis respekt for sauesanking
- ta med deg ut det du tar med deg inn, dette gjeld all søppel og emballasje
- du skal sykle på eit kulturminne, difor kan standarden vere lågare enn du ønskjer

Vis respekt for andre brukarar, til fots, på sykkel og i bil

- hugs at bilkøyrarar med løyve har rett til å nytte vegen
- unngå hasardiøs sykling
- vis respekt for fritidsbustadeigar og deira privatliv
- hugs at vegen er lite egna for mindre barn og urøynde syklistar

Kle deg for høgfjellet etter vêrmeldinga

Respekter teltforbodet på utvalde område

Respekter bandtvangen for hund

Hugs at nokre deler av vegstrekket er utan mobildekning

**Rapport frå ein arbeidsgruppe,  
Mars 2011**

## **Forord**

Føremålet med ein handlingsplan (strategi) for bruk og drift av Rallarvegen er å leggje til rette for berekraftig bruk av vegen. ”Bruk” må tilpassast ”vern”, det vil seie at bruken av Rallarvegen må vere innanfor dei rammene som vegen som kulturminne set. Samtidig må det bli tatt omsyn til naturgrunnlag og biomangfald, andre brukargrupper og næringsinteresser. Jernbaneverket er eigar av vegen og set vilkår for bruken. Vegen er eit unikt friluftslivstilbod og av stor betydning for næringsdrivande i området.

Ulvik herad tok i januar 2010 initiativ til eit møte på Finse for å drøfte problemstillinga knytt til Rallarvegen. Eit breitt utval av etatar/ organisasjonar/ interessentar var invitert og på møte vart det nedsett ei mindre arbeidsgruppe som skulle sjå nærare på utfordringane.

Arbeidsgruppa har bestått av:

- Mona Hellesnes, Ulvik herad (leiar)
- Olav J. Ellingsen, Aurland kommune
- Svein Eriksen, Hol kommune
- Inge Hjertaas, Jernbaneverket
- Helge Bontveit, Jernbaneverket,
- Olav Rondestveit, Villreinnemnda for Nordfjella
- Jannet Aksnes, Vatnahalsen Høyfjellshotell, representant for reiselivsinteressene
- Rolf Akselsen, Rallarmuseet/ Sykkelturisme i Norge
- Torild Hage, Regionalavdelinga, Hordaland fylkeskommune (sekretær)

I tillegg har Hilde Vikane, Finse1222 møtt på to møte og Elisabeth Folkestad, Jernbaneverket og møtt på eit møte.

Arbeidsgruppa har hatt fleire møter vinter, vår og haust 2010 der interesser knytt til vegen har vore grundig diskutert. I november 2010 vart eit forslag til handlingsplan (strategi) presentert for alle etatane som møtte på oppstartsmøte. Alle innspela i samband med dette er vurdert av arbeidsgruppa og dels tatt inn i rapporten.

Arbeidsgruppa har valt å utarbeide eit rettleiande dokument og ikkje ein juridisk bindande plan. Handlingsplan (strategi) for bruk og drift av Rallarvegen vil bli eit viktig underlagsmateriale til Jernbaneverket sin forvaltningsplan for Rallarvegen som dei skal arbeide med i 2012-13.

Det er særst mange aktørar som har eit eigar- eller interessetilhøve til Rallarvegen. Å ha ein treffstad for vidare diskusjon av relevante problemstillingar, vil verte nyttig i framtida. Det er difor foreslått å etablere eit fast Rallarvegråd.

Ulvik, Mars 2011

Mona Hellesnes

## **Innhald:**

1. Innleiing
2. Bakgrunn
3. Tidlegare bruk og vedlikehald av Rallarvegen
4. Natur, vegetasjon og dyreliv
5. Grunneigarar og beiteinteresser
6. Forvaltningsarbeid – Rallarvegprosjektet – 1999
7. Planar og juridiske bindingar
8. Kulturminne Rallarvegen
9. Sykkelturisme i Hordaland
10. Sykkelturisme, friluftsliv og reiseliv langs Rallarvegen
11. Interessesetnader langs Rallarvegen
12. Tiltak og ansvar
13. Vegen vidare

- Vedlegg: A. Innspel frå jernbanelivet  
Utkast til brev frå Jernbanelivet  
B. Interessesetnader  
C. Forslag til Rallarvegråd: Ver varsam reglar

## 1. Innleiing

Rallarvegen som ligg i høg fjellsterreng langs Bergensbanen er den mest populære sykkelvegen i landet. Jernbaneanverket er eigar av Rallarvegen og set vilkår for bruken av denne. Rallarvegen er eit kulturminne i seg sjølv, og går gjennom eit sårbart høg fjellsterreng med mange brukarinteresser knytt til vegen, og som kan gje grunnlag for konflikt. Det er difor trong for ei heilskapeleg og føreseieleg forvaltning av vegen.

Ulvik herad tok initiativ til eit møte på Finse 19. januar 2010. Der drøfta ein utfordringane ved bruk av Rallarvegen. Eit breitt utval av etatar/organisasjonar/interessantar knytt til Rallarvegen vart invitert. I møte med vart det sett ned ei mindre arbeidsgruppe med representantar frå kommunane og sentrale brukarinteresser. Arbeidsgruppa har bestått av representantar frå Ulvik herad (leiar), Hol kommune, Aurland kommune, Jernbaneanverket, Villreinnemnda for Nordfjella, reiselivsinteressene langs Rallarvegen, Rallarmuseet og Hordaland fylkeskommune (sekretær). Desse har sett nærare på forvaltningsutfordringane og utarbeidd framlegg til tiltak.

Det har vore naudsynt å få eit oversyn over kva som er status for bruk og forvaltning av vegen i dag, interesser som er knytt til vegen og konfliktar knytt til bruk. Det er sær mange aktørar som har eit eigar- og/eller interesstilhøve til Rallarvegen. Dagens bruk, brukarinteresser og interessekonfliktar er kartlagt. Forvaltningsutfordringar knytt til bruk av Rallarvegen har vore tatt opp tidlegare, mellom anna i eit interkommunalt forprosjekt i 1999. Prosjektet vart delvis følgt opp, og har vore eit viktig grunnlag for arbeidet i 2010.

Å utarbeide ein regional plan vart diskutert i arbeidsgruppa. Dette synes lite aktuelt no. Arbeidsgruppa har valt å utarbeide eit rettleiande dokument og ikkje ein juridisk bindande plan. Jernbaneanverket arbeider (2011 – 2012) med ein forvaltningsplan for Rallarvegen. Strategi for bruk og drift av vegen vil bli eit viktige underlagsmateriale til denne. Når Jernbaneanverket sin strategi er ferdig, må ein eventuelt vurdere behov for ein regional plan.

I område ligg mange eksisterande planer og for deler av vegstrekninga føreligg reguleringsplan. Vegen ligg i eit område grensande mot fleire nasjonalparkar. Dette dokumentet er meint å klarlegge interessene i området og vere eit utgangspunkt for vidare koordinering.

Føremålet med ein handlingsplan (strategi) for bruk og drift er å leggje til rette for berekraftig bruk av Rallarvegen. ”Bruk” må tilpassast ”vern”, det vil seie at bruken av Rallarvegen må vere innanfor dei rammene som vegen som kulturminne set. Samtidig må det bli tatt omsyn til naturgrunnlag og biomangfald langs vegen, andre brukargrupper og næringsinteresser. Strategien tek for seg aktuelle tiltak som kan betre forvaltninga av vegen og områda langs vegen. Målsettinga er å få til ei heilskapeleg og føreseieleg forvaltning.

## 2. Bakgrunn

Den meir enn hundre år gamle Rallarvegen som er Bergensbanen sin anleggsveg, er ei oppleving i seg sjølv. Sykkelturen er ei naturoppleving som ikkje finn sin make. Vegen strekkjer seg over utkanten av Hardangervidda, langs Bergensbanen frå Haugastøl til Myrdal og derifrå ned Flåmsdalen til Flåm og ned Raundalen til Voss. Vegen går gjennom høgfjellsterreng som både er sårbart og krevjande med omsyn til ver og vind. Standarden på vegen set krav til syklistane.



*Kart over Rallarvegen*

Rallarvegen er om lag 80 kilometer lang og går frå Haugastøl – Finse – Hallingskeid om Vatnahalsen til Flåm. I tillegg kjem 43 kilometer veg på vestsida av Gravhalsstunnelen. Strekninga Haugastøl – Finse er 27 kilometer, Finse – Hallingskeid er 21 kilometer og Hallingskeid – Vatnahalsen er 17 kilometer. Derifrå er det nokre få kilometer til Myrdal stasjon og 17 kilometer ned Flåmsdalen til fjordbygda Flåm. Ein stor del av vegen ligg meir enn 1000 meter over havet, med Haugastøl på 990 meter over havet, Finse på 1222 meter over havet, Hallingskeid på 1110 meter over havet og Vatnahalsen på 812 meter over havet. Høgaste punkt er ved Fagernutvatn, vel ei mil vest for Finse på 1343 meter over havet.

Vegen vart ”opna” for sykkeltrafikk i 1975. Frå slutten av 80-tallet har det vore ei aukande interesse for vegen og no sykklar opp mot 25.000 syklistar vegen kvart år. Denne kraftige auken har ført til store utfordringar for Jernbaneverket som er eigar og har

vedlikehaldsansvar for vegen, og for dei ulike kommunane som har eit forvaltningsansvar i områda.

Vegen som er eit unikt friluftslivstilbod, er i dag av stor betydning for næringsdrivande i området. Samstundes har bruken innverknad på villreinstamma i området og på naturgrunlaget langs vegen. Slitasje og søppel kjenneteiknar nokre av områda i tilknytning til vegen. Samla sett gjev desse problemstillingane regionale og lokale styresmakter store utfordringar.

Brukssesongen er kort. Vegen opnar når snøforholda gjer det mogleg for syklistane å kome fram, vanlegvis tidlig/medio juli. Opninga av vegen har vore mykje diskutert. Reiselivsinteressene og syklistorganisasjonar har ønskt ein tidlegare og fast opningsdato for vegen, noko som vil ha positive effektar for næringa. Dette vil krevje åting og/eller brøyting. Reguleringsplan for Finse – Lågheller slår fast at slike tiltak for tidlegare opning ikkje er tillete. Strekninga Finse – Lågheller omfattar dei høgastliggande områda av vegen.

Interessemotsetnader knytt til bruk av Rallarvegen har vore drøfta gjennom ei årrekkje, mellom anna i eit forprosjekt i 1999. Langt på veg er dei same problemstillingane gjeldande i dag.

### **3. Tidlegare bruk og vedlikehald av Rallarvegen**

Bergensbanen opna i 1909 etter 14 års byggetid. Veg var naudsynt då banebygginga kravde frakt av mat og utstyr. Rallarar og ingeniørar bygde i 1901 og 1902 vegen mellom Haugastøl og Myrdal på grunn erverva frå lokale grunneigarar. I dei sommarmånadane det var fritt for snø, gjekk det dagleg hundrevis av hestetransportar over fjellet.

I 1912 blei det bestemt at jernbanen skulle stå for vedlikehald ”saaledes at veien blir let trafikabel for fotgængere”. Dette skulle skje i samarbeid med andre interessentar, som hoteller og Turistforeningen for Bergen by og amt. Desse betalte ein fast sum i året til jernbanen for vedlikehald. Slik systematisk innbetaling til NSB blei det slutt på i tida før 1950, fordi det var lite vedlikehald.

Frå 1950 og fram til midt på 1990-talet har delar av vegen blitt halde vedlike av Oslo Lysverker, internasjonale arbeidsleirar, Statkraft, veglaget Haugastøl – Gråskallen, Aurland kommune og Hordaland fylkeskommune (Fylkeskonservatoren). Det var størst vedlikehaldsaktivitet i 1975 då vegen vart opna for sykkeltrafikk. Då tok berre nokre hundre syklistar seg over fjellet årleg. Frå 1988 arrangerte Norske Vandrehjem sykkelturnar langs Rallarvegen. I årene mellom 1990-1994 varierte talet på syklistar mellom 8.000 og 10.000 (Rallarvegen, Haugastøl – Myrdal – Flåmsdalen – Upsete – Mjølfjell, NSB, Bjørkhaug 1994). Så auka det på i frå 1998 då vel 19.000 syklistar sykla Rallarvegen (Lien og Grosvold 1999). Ein reknar no med at 22.000 – 25.000 syklistar sykklar Rallarvegen årleg (tal oppgitt frå NSB). Meir om omfang av sykling i dag i kapittel 10.

I dag vert Rallarvegen halde vedlike av Jernbaneverket som eig vegen. Dette gjeld strekninga Haugastøl – Finse – Myrdal og ned Myrdalssvingane i Flåmsdalen, om lag 65 kilometer. Derifrå og ned til Flåm er det kommunal veg (Aurland kommune). Jernbaneverket har og ansvar for dei vel 8 kilometer frå Upsete om lag til Ungdomsherberget på Mjølfjell. Vegen vidare ned til Voss, vel 30 kilometer er fylkesveg.

Veglaget for Rallarvegen i Hol kommune har ansvar for vegen nesten fram til kommunegrensa til Ulvik. Det føreligg ein avtale mellom Ustekveikja Kraftverk, grunneigarane langs vegen og NSB om bompengoordning der midlane vert brukte til vedlikehald av vegen. Dette gjeld fram til dammen på Tungavatn der Ustekveikja Kraftverk er avhengig av jamleg tilsyn.

Det har kome fram eit ønskje om veglag frå Stordurdi fram til Finse. Jernbaneverket vil ta initiativ til dette (jf møte på Finse 19.01.10). Fjellstyret i Ulvik har no bede Jernbaneverket om å opprette eit veglag.

Det er naudsynt med eit godt samarbeide mellom Jernbaneverket, kommunane og veglaga.

#### **4. Natur, vegetasjon og dyreliv**

Rallarvegen ligg i høgfjellsterreng, mellom kjende fjellområde som Hardangervidda, Hardangerjøkulen og Hallingskarvet.

Hardangervidda er Nord-Europas største høgfjellslette. Landskapet er forma under og etter siste istid av brear og breelvar. På dei flate viddene har sjølve breen arbeidd, medan det dramatiske Kleivagjelet i vest, er eit prov på korleis breelvane har virka. Det er stor variasjon i berggrunnsgeologi og dermed vegetasjon frå aust til vest. Austsida står i kontrast til dei tronge og bratte dalane i vest med frodig vegetasjon.

Vinteren er lang i høgfjellet og middeltemperaturen ligg under null grader frå oktober til mai. Døgnmiddeltemperaturen sommartid på fjellstrekninga er mellom ni og ti grader og frostnetter er ikkje uvanleg. Nedbøren er høgast på vestsida med 1300 mm i året, medan det fell 500 mm i året på austsida. Låg sommartemperatur, kort vekstsesong og til dels mykje nedbør, er faktorar som gjer vegetasjonen utsett for slitasje.

Rallarvegen går gjennom villreinen sitt rike. Norge har eit internasjonalt ansvar for å ta vare på villrein, og Hardangervidda er viktig som tilhaldsstad for dei største villreinflokkane i Europa. Dette er landets største villreinområde, medan Nordfjella er det sjette største. Det krev at ein tek særlege omsyn. Frå gamalt har reinen vandra fritt, men etter at jernbanen kom, vart denne ein barriere for reinen sine gamle trekkruter mellom Hardangervidda og Nordfjella. Nye tunellar har betra, og dels opna trekkrutene igjen.

Områda vest for Finse, fortrinnsvis mellom Finse og Hallingskeid er særskild viktige for villrein. Området er viktig for utveksling mellom villreinstamma i Nordfjella og vill-



reinstamma på Hardangervidda. Reguleringsplan Finse-Lågheller (2001) blei utforma for å få reetablert trekket mellom dei to områda. Trekket er i dag reetablert over tunell taket på Finse tunnelen. I tillegg har noko av trekket flytta seg vestover.

Høg bruk langs Rallarvegen kan vere forstyrrende for villrein. God informasjon til brukarane og dialog mellom ulike brukarinteresser er naudsynt for å ivareta villrein-interessene.



*Trekkveggar for villrein –alle tilgjengelege trekkdata for heile Nordfjellaområd er tatt med, men alle er ikkje like aktuelle.*

Finse og Hardangervidda har historisk sett vore eit viktig fjellrevområde, men reven forsvann på slutten av 1990-talet. Eit utsettingsprogram med føremål å etablere opphavleg fjellrev på Finse er no starta opp av Direktoratet for naturforvaltning. Over ein 7 - 8 års periode vil 10-20 valpar bli sett ut årleg. Målet er å reetablere tett bestand slik at fjellreven reproducerer seg utan avlsprogrammet.

Forvaltninga av Rallarvegen må ta omsyn til sårbart naturgrunnlag, vegetasjon, villrein og anna dyreliv.



## **5. Grunneigarinteresser og beiteinteresser**

Det er beiteinteresser knytt til store delar av områda der syklinga foregår. Statsskog er grunneigar i områda opp mot Rallarvegen, men har avtale med andre grunneigarar som nyttar beitet. Fem grunneigarar frå Ulvik har leigd grunn frå Statsskog mellom Finse og Oksabotn (8-10 kilometer aust for Finse). Her beiter i dag 800 – 900 sauer.

Dei tre store grunneigarar på Holsida er Nysset- Bjørnabu sameige, Cappelen og Hol kommune. Beiteinteresser i området høyrer inn under Hol Vestre Havnelag. I tillegg leiger fleire sauebeite. Upsetedalen vel består av grunneigarar og hyttefolk. Slondal, Dalen og Bruåni grunneigarlag har 20 medlemmer. Her er det fleire som har dyr på beite. Det er stølsdrift i Kårdal i Flåmsdalen og det er planar om å starte opp at stølsdrift på Upsete.

Sauesanking kan foregå i helger med mykje sykling. Her må syklistane vise respekt. Dersom konkrete konflikter mellom beiteinteresser og andre brukarinteresser oppstår, er det naudsynt å ha eit forum for dialog. Informasjon og ein møtestad der konflikter og forslag til løysingar kan takast opp, vil verte viktig.

## **6. Forvaltningsarbeid - Rallarvegprosjektet - 1999**

Eit interkommunalt forprosjekt i 1999 kartla interessekonflikter og forslag til løysingar vedrørende Rallarvegen. Hol kommune tok initiativ til dette etter fleire meldingar frå interessantar som peika på at rallarsyklistane var til belastning både for miljø og for saue- og grunneigarinteresser. For å få ei grundig oversikt over problema gjennomførte studentar frå Høgskulen i Telemark ei forundersøking. (Lien & Grosvold, Rallarvegen. Tilstand, bruk og forvaltning, 1999.) Dei undersøkte mellom anna slitasje og mengda av søppel på ni ulike område. Ein fant at det var stor variasjon i grad av slitasje og omfanget av slitasje på leirplassane langs Rallarvegen. Dei same ni områda vart undersøkte med omsyn til forsøpling. Dei såg også på syklistane som brukargruppe.

Slik vart forprosjektet oppsummert:

- På ein skilde leirplassar langs vegen vert miljøslitasjen skildra som for stor.
- Avføring som utgjer ein fare for husdyr vart det funne lite av.
- Noko av søppelet langs vegen kjem truleg frå tidlegare sesongar.
- Belastninga av syklistar langs Rallarvegen er ikkje berre avhengig av volum, men også av at brukarar kjenner og respekterer friluftslivets skrivne og uskrivne lovar.
- Mange respekterer ikkje 150 metersona. Rasting og telting nærre hytter og sel, med avfall og støy som bieffektar, er ifølgje rettmessige brukarar eit stort problem.
- Det vert foreslått betre skilting og informasjon, styrka søppelhandtering, betre toalettmoglegheiter og å etablere ei forsøksordning med oppsyn.

Forprosjektet var eit samarbeid mellom Hol kommune, NSB, dei involverte kommunane, Nordfjella villreinnemnd, Rallarmuseet og Geilo Turistservice. Prosjektet blei ikkje følgt opp i full breidde, men nokre tiltak vart realisert etter forprosjektet, som stell og tømning av toalett ved Store Tangenvatnet. Hol kommune betalar ein privatperson for dette. Det

vart vidare gitt restriksjonar på ferdsel, teltforbod på to spesifikke strekningar i Hol kommune. Dette vart gitt gjennom forskrift og gjaldt ei strekning ved Nygårdsvatnet og ei strekning ved Nysetlegeret. Forbodet vart gjeldande frå 01.06 til 10.10 for åra 2000 – 2002 og seinare forlenga til å gjelde same periode for åra 2003, 2004 og 2005. Etter dette har det vore oppmoding ved skilting om ikkje å telte på dei same strekningane. Problema ser ut til å vere redusert (munnlig melding frå Hol kommune).

Når det no blir tatt fatt igjen i Rallarvegen og dei utfordringane bruken av denne gjer, er det naturleg å byggje på det vel 10 år gamle forprosjektet. Grunnleggande motsetningar vil framleis kunne vere gjeldande.

## 7. Planar og juridiske bindingar

Fjellområdet er delt mellom fire kommunar og tre fylke, Hol kommune (Buskerud), Aurland kommune (Sogn og Fjordane), Ulvik herad og Voss kommune (Hordaland).



Kart, nasjonale verneområder

### Nasjonale og regionale planar

Vegen ligg i eit større landskapsområde som samla sett har høge verneverdiar. Rallarvegen går mellom to viktige høgfjellsområde, Hardangervidda nasjonalpark med Hardangerjøkulen landskapsvern område i sør og Hallingskarvet nasjonalpark og Finse biotopvern område i nord. Ein regional plan for Hardangervidda (fylkesdelplan) er nyleg utarbeidd. Arealgrensar opp mot vassdrag som Rallarvegen passerar, men vil ikkje direkte berøre vegen. Ein regional plan for Nordfjella, områda som ligg nord for areala omfatta av Hardangerviddeplanen, er i startgropa. Denne skal erstatte eksisterande planar. Planen vil omfatte deler av Rallarvegen. Regional plan for Nordfjella skal endelig vedtakast av de tre berørte fylkeskommunane, og vil vere retningsgivande for kommunanes kommuneplanar.

### Reguleringsplanar

Det ligg føre reguleringsplanar for deler av vegstrekninga. Dette gjeld mellom anna for Finse "sentrum" og for ei strekning vest for Finse, frå Finse til Lågheller. Reguleringsplanar for Vatnahalsen samt Upsete er og nemnt. Reguleringsplanar for Raundalen og Flåmsdalen er ikkje omhandla i denne rapporten.

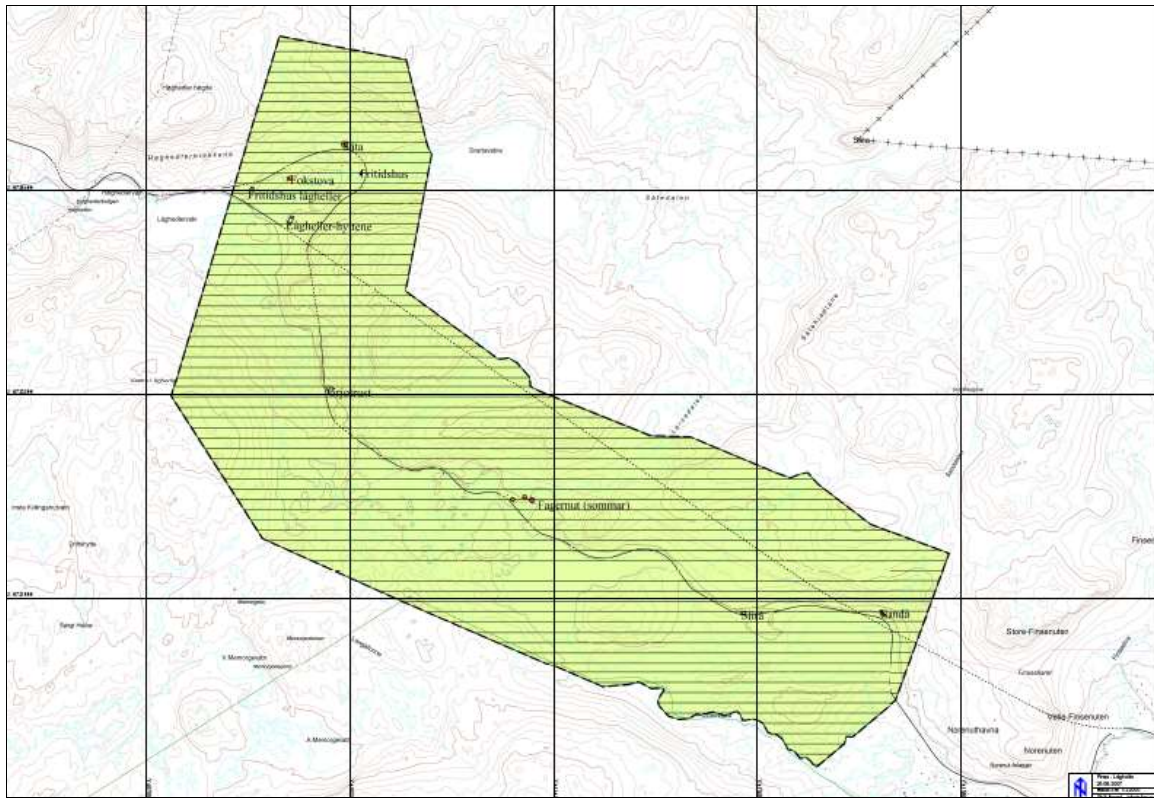
### Reguleringsplan Finse – Lågheller

Det er vedteken ein reguleringsplan for ein del av vegstrekninga, frå Finse til Lågheller, i området vest for Finse. Dette er om lag 15 kilometer av vegstrekninga og omfattar dei høgast liggande områda av Rallarvegen. Reguleringsplanen vart stadfesta av Miljøverndepartementet 20.01.2001 etter usemje der Ulvik herad fekk gjennomslag for å nytte Plan- og bygningslova.

Planen si målsetting er å innfri det nasjonale ansvaret om å ta vare på biologisk mangfald med særleg vekt på å sikre ei mogeleg utveksling av villrein mellom beiteområda på begge sider av Bergensbanen. Ved hjelp av planen med tilhøyrande føresegnar, skal ein halde delar av det aktuelle området mest mogleg fritt for aktivitetar og inngrep som verkar øydeleggjande på det sårbare økosystemet. I planskildringa legg ein vekt på informasjon som skal stimulere til positive haldningar om felles bruk og vern av fjellområdet og det biologiske mangfaldet. Dette inneber også felles nasjonale plikter om særleg vern av villrein. Detaljerte føresegn er ein del av planen. I desse finn vi konkrete restriksjonar som skal sikre villreinen sitt ferdselsmønster.

Henta frå føresegnene finn vi at: *"Det kan ikkje førast opp bygningar eller anlegg av noko slag eller utførast inngrep som medfører fylling eller skaving av jord eller steinmassar. Det kan heller ikkje settast opp gjerde eller andre innretningar. Telting og overnatting i vegføremålet er ikkje tillat. Forbodet mot telting har som føremål å avgrense teltinga tett opptil vegen og områda rundt. Vegen er ikkje open for motoriserte kjøretøy, men det kan gjevast dispensasjon i samband med vedlikehald av vegen og forvaltning av fjellet. Åting og brøyting av vegen er ikkje tillate".*

Vidare at: ”Skilt for informasjon og bruk av området og om vernetiltak, kan berre lokaliserast til ytterkantane av planområdet og ved Fagernut. Etter søknad kan det gjevast løyve til oppsetting av mindre skilt langs vegen”. Det har vore gjort endringar i føresegnar til planen som sist vart stadfesta 09.09.2009.



#### *Reguleringsplan for Finse – Lågheller*

#### Reguleringsplan for Finse sentrum

Reguleringsplanen for Finse sentrum erstatta kommunedelplan av 28.11.1991. Reguleringsplanen vart sist endra 11.06.2004. Planen har som føremål å gje ei strammare juridisk ramme kring eksisterande aktivitetar på Finse. Det er ikkje lagt opp til fortetting eller utviding av noverande hyttefelt. Bruken av bygningane på Finse er regulert meir i tråd med eksisterande bruk og ein har tatt høgde for at Finse skal halde fram med å vera ”ein annleis stad” der tog er einaste ”veg” til Finse. I føresegnene finn vi mellom anna at grense for hyttestorleik og forbod mot høve til å gjerde inn fritidsbustadane. Føresegnene er no under revisjon. Endringane gjeld mellom anna føringar for vatn og avlaup.

#### Vatnahalsen

Ein differensiert forvaltningsplan for Flaåmsvassdraget i Aurland kommune, vart vedteke i 2001. Flaåmsvassdraget er varig verna og i forvaltningsplanen søker ein å finne; ”den rette balansegangen mellom den minimale inngrepsgraden som er ønskjeleg i eit verna vassdrag, og å ta vare på kulturlandskapet”.



Det føreligg fleire mindre reguleringsplanar for Vatnahalsen området. Dette gjeld reguleringsplan for hyttefelt ved Vatnahalsen, del 1 og 2 frå 2001. Desse plasserar 10 og 14 hytter i terrenget dels like ved Rallarvegen. Vidare vart ein reguleringsplan for området rundt hotellet vedteke i 2004. Rallarvegen blir ikkje fokusert i desse planane.

#### Reguleringsplan Jernbaneverket – Upsete

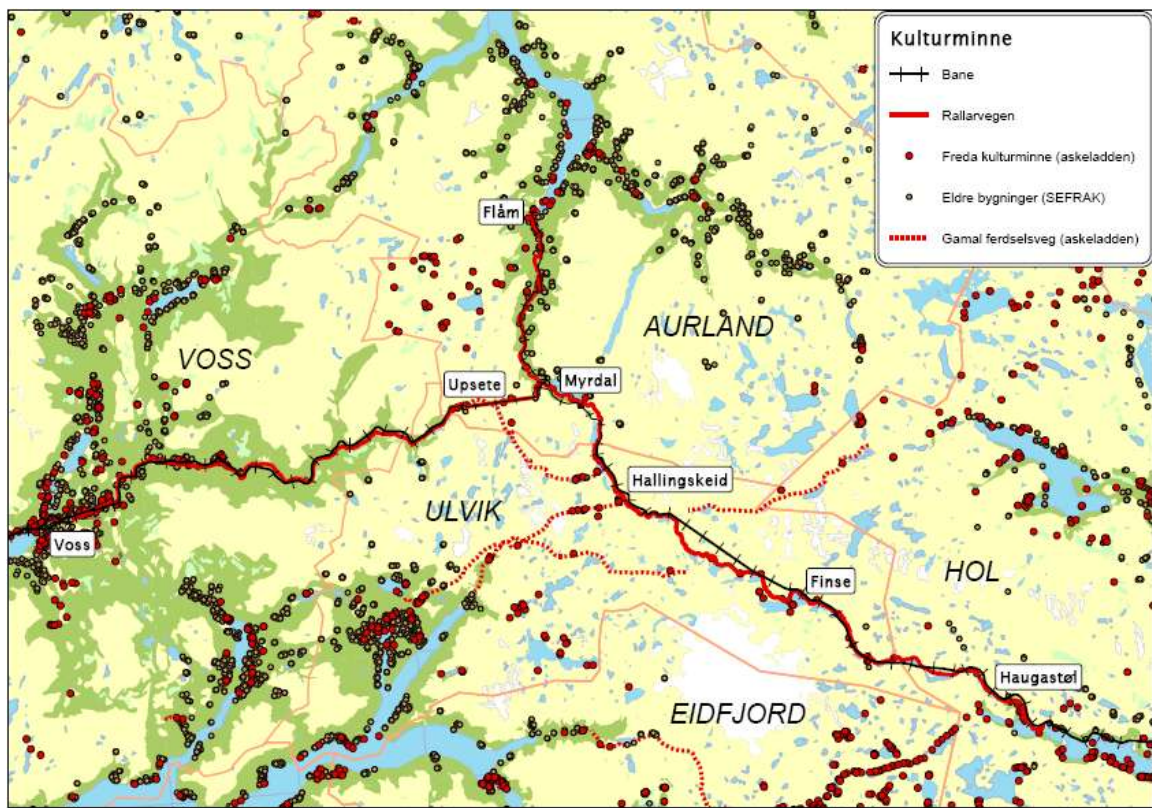
Reguleringsplan for Upsete stasjon utarbeidd av Jernbaneverket. Dei ønskjer å legge til rette for nytt kryssingsspor med ein lengde på 800 meter i tunnel ved Upsete stasjon. I dette området er Rallarvegen lagt inn som omsynssone bevaring av kulturmiljø.

#### Hol kommune – pågåande planarbeid

Hol kommune har i samarbeid med Direktoratet for Naturforvaltning starta opp arbeid med Prosjekt Randsonenplanlegging Hallingskarvet og med kommuneplanens arealdel 2011-23, som omfattar Rallarvegen i Hol kommune. Kommuneplanens arealdel med føresegnar vil vere juridisk bindande for arealbruken langs/inntil Rallarvegen, og vil kunne influere på framtidig forvaltningsstrategi for Rallarvegen.

## 8. Kulturminne Rallarvegen

Rallarvegen går gjennom eit landskap som har vore nytta i årtusen. Vi veit ikkje så mykje om gamal bruk då det ikkje har vore gjennomført systematiske undersøkingar. Men det



*Kulturminne langs Rallarvegen*

ligg eit stort potensiale her. Vi vet at ein mellom anna finn busettingsplassar som er meir enn 7000 år gamle. Her ligg og gamle fangst lokalitetar. Det er nettopp fortidas bruk av landskapet som gjev dagens brukar ein ekstra dimensjon.

Området har vore nytta til fangst og støling fram til jernbanen kom. Ein finn mellom anna gamle stølstufar i Hansbudalen, aust for Finse.

Rallarvegen er Bergensbanen sin anleggsveg og rallarar og ingeniørar bygde vegen mellom Haugastøl og Myrdal i 1901 og 1902. Veg var naudsynt då banebygginga kravde frakt av mat og utstyr.

Med framvekst av friluftslivet frå siste del av 1800-talet, vart området nytta av friluftspionerane. Med etablering av jernbanen, fekk Finse snart ry på seg som eit utfordrande fjellområde der polfarare frå ulike land kunne få vintererfaring. Hotelldrift på Finse alt frå opninga av Bergensbanen, gjorde det mogleg for fjellentusiastar å vere på Finse.

Langs Rallarvegen ligg fleire vaktarbustadar med arkitektoniske kvalitetar. Som ledd i oppbygging av nasjonen Norge, vart våre fremste arkitektar nytta då jernbane og bygg knytte til denne, skulle byggast. Mange av desse bustadane er i dag freda og nytta som fritidsbustadar.

### **Vedlikehald på kulturminne sine premissar**

Rallarvegen er eit kulturminne som skal behalde sitt autentiske preg, og der Jernbaneverket som eigar har ansvar for vedlikehaldet. Nærare og jamleg dialog mellom Jernbaneverket og dei respektive fylkeskommunane må gjennomførast for å sikre at vedlikehaldsarbeidet vert gjort ut frå kulturminnefaglege prinsipp.

Jernbaneverket arbeider med landverneplanen for jernbanen som omfattar sju delplanar, mellom anna delplan V ”På gamle spor og stier”. Ein forvaltningsplan for Rallarvegen i medhald av Jernbaneverkets plikter og føringar som følgjer av kgl.res. om Statens kulturhistoriske eigedomar, er planlagt utarbeidd i 2012-13. Jernbaneverkets mål i første omgang er å få kontroll over det årvisse forfallet på vegen i Myrdalskleivane og Klevagjelet.

Jernbaneverket har gjennom sin landsverneplan sett av 6,4 mill. kr til istandsetting og vedlikehald av vegen Finse-Myrdal-Kårdal. Fram til no er det nytta 4,3 millionar. Målet er å vedlikehalde og restaurere kulturminne Rallarvegen. Hovudutfordringa vel 100 år etter at Rallarvegen vart bygd, er ras- og flaumskadar og manglande vedlikehald gjennom mange år. Vegen har vore i så dårleg forfatning at restaurerings og reparasjonsarbeidet måtte starte opp før arbeidet med verneplan og forvaltningsplan er slutført. Problema er knytt til flaum, skred, utrasing, attgrodde grøfter, lausmassar som tettar stikkrenner, utvasking toppdekke og vegkropp. Arbeidet har vore omfattande og kostbart og krev

spesiell kompetanse. Hordaland Fylkeskommune har understreka at restaureringsarbeidet må gjerast på kulturminnefagleg grunnlag og at vegen må halde på autensiteten.

Det er starta opp eit istandsettingarbeid der vegbanen, murar, hellebruer, grøfter osv. blir sette i stand på ein historisk korrekt måte. Dette medfører også at ein gjer om att mange av dei "plastrør"-brune som vart lagde på 1980-talet. Samarbeid med fylkeskommunane er har naudsynt. Meir om dette i vedlegg A.

## **9. Sykkelsatsing i Hordaland**

Reiseliv er peika ut som ei næring med særlege føremonar for regional utvikling i Hordaland mellom anna i Regionalt utviklingsprogram (RUP) for fylket. Målsettingar for reiselivet er nedfelt i "Reiselivsstrategi for Hordaland 2009 – 2015". Visjonen for Hordaland er å vere best i Norden innan natur- og kulturbaserte opplevingar. Målet er å utvikle berekraftige tilbod som bidreg til økonomisk levedyktige reiselivsbedrifter og lokalsamfunn. I dette biletet er sykkelturisme eit godt tilbod. Satsinga vil vere i tråd med "Klimaplan for Hordaland 2010 – 2020" der visjonen for klimafylket Hordaland er å ta ansvar og å skape berekraftige løysingar ved reduksjon av klimagassutslepp og energiforbruk. I Sogn og Fjordane og Buskerud fylkeskommune finn ein ikkje ein tilsvarande sykkel satsing.

Sykkelturisme er ein aktivitet i sterk vekst. I Norge er dette den tredje største sommaraktiviteten etter fiske og vandring. Undersøkingar viser og at ringverknader for anna næringsliv er gode. Stiftelsen sykkelturisme i Norge (STIN) har i samarbeid med Statens vegvesen skissert ein del trasear for nasjonale sykkelruter. Stiftelsens mål er å utvikle Norge som sykkelferiedestinasjon i nært samarbeid med lokale, regionale og nasjonale næringsaktørar. Hordaland fylkeskommune har inngått ei 3-årig samarbeidsavtale med STIN.

I 2009 vart det løyva inntil kr 1.500.000 frå RUP til hovudprosjektet "Sykkelturisme i Hordaland" der målet er å utvikle Hordaland som sykkelfylke i reiselivssamanheng. Prosjektet er sett saman av seks delprosjekt; Nordsjøruta Bergen – Mongstad, utvikling av to Syklist Velkomen destinasjonar (mellom anna Voss), Skilting Haugastøl – Bergen (langs Rallarvegen), Sykkeltrase Rallarvegen til Ulvik, Hardangerfjordruta Leirvik – Voss samt eit felles informasjonsprosjekt. Som leiande sykkelferiefylke i Norge skal kombinasjonen mellom Syklist Velkommen destinasjonar og regionale og nasjonale sykkelruter vere eit fortrinn.

Dei nasjonale sykkelvegane skal fungere som eit slags stamvegnett for sykkelturistar i Norge. Eit av kvalitetskrava er skilting og merking som samsvarar med Statens vegvesen skilt malar og føresegner. Nasjonal sykkelrute nr. 4 går frå Bergen til Oslo. Skiltinga frå Geilo og austover til Modum er gjennomført. Frå Haugastøl og vidare vestover er skiltinga mangelfull og vegen tilfredsstillar difor ikkje krava som nasjonal sykkelveg. Målsettinga med delprosjektet er å få på plass manglande skilt på denne strekninga gjennom først å kartlegge behovet, deretter lage ein skiltplan og avslutte med oppsett av



nødvendige skilt. Kostnadsramma er på kr. 100.000 og prosjektet skal i følgje søknaden avsluttast 31.10. 2010. Statens vegvesen, Jernbaneverket, Rallarmuseet på Finse og Destinasjon Voss samarbeider om prosjektet. Pr 01.03.11 er arbeidet ikkje starta opp (munnleg melding), men avventar eit samarbeid med Rallarvegrådet.

Destinasjon Voss har og ansvar for ein av to Syklist Velkommen destinasjonar. I løpet av sommaren skal traseane inn til Voss bli definert. Det er aktuelt å legge inn GPS –koordinatør for dei aktuelle rutene på web sida [www.bikenet.com](http://www.bikenet.com). Kva for informasjonstiltak som skal vere ein del av prosjektet er ikkje avgjort.

Ulvik herad har fått utarbeidet ei moglegheitsstudie for sykkelsti frå Hallingskeid til Ulvik.

## **10. Sykkelturisme, friluftsliv og reiseliv langs Rallarvegen**

Det har vore stor vekst i bruk av Rallarvegen etter at vegen vart lansert som ei unik sykkeloppleving. Korleis Rallarvegen blir brukt i dag heng saman med fleire faktorar. Moglegheiter for sykkelleige, sykkelfrakt og overnattingsstader er viktig. I tillegg til syklistar nyttar og fotturistar vegen. Vegen vert og nytta til biltrafikk, noko som har auka på dei siste åra. Her ligg ei kjelde til konflikt mot andre brukarar.

### **• Syklistar på Rallarvegen**

Frå mellom 8.000 og 10.000 syklistar på tidleg 90-talet er det no over 20.000 som sykklar Rallarvegen årleg. Dei seinaste talla frå NSB viser at i 2009 sykla 22.000 til 25.000 syklistar Rallarvegen. I 2009 frakta NSB 22.300 sykklar. I tillegg kjem biltransport av sykklar som blir leigd ut på Haugastøl. Her er ikkje tal registrert. Sommaren 2010 utførde Norsk institutt for naturforskning (NINA) ved Olav Strand og Vegar Gundersen teljingar. Desse viste 18.687 passeringar på vegen like vest om Finse og 16.058 passeringar aust om Finse i perioden 21.06.10 til 13.10.10. Men her kan ligge feilmarginar, forskarane i NINA reknar dette til +/- 10 %. Strekinga over høgjellet mellom Finse og Myrdal har den høgaste trafikken. Minst trafikk er det frå Upsete til Voss.

Frå 1998 veit vi at halvparten av syklistane brukte to dagar på turen, 32 % brukte ein dag medan 15% brukte tre dagar. Dei fleste syklistane overnatta på hotell eller på hytte. 31% overnatta i telt. Vi antar at denne undersøkinga framleis gir ein peikepinn om ferdselsmønster.

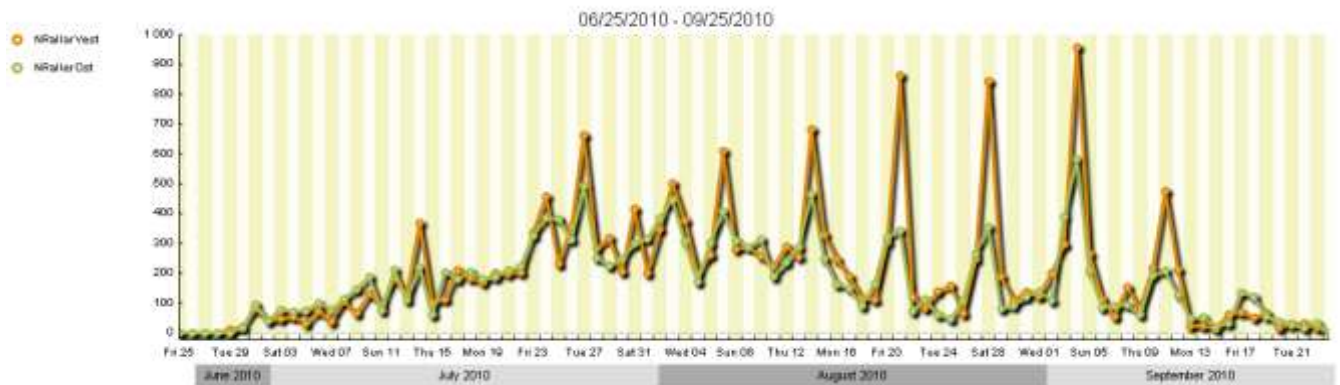
Sesongen på Rallarvegen er kort, noko som fører til eit konsentrert bruk på nokre få sommarmånader. Sesongen varar frå midten av juli og stort sett ut september. Det kjem fram, bla av besøksteljingar på Fagernut vaktarbustad, samt tal frå NSB at ferdsle aukar konsentrert kring nokre få sommarmånader og helger utover hausten. Det er snøtilhøva som avgjer kor tidleg sesongen byrjar og når den vert avslutta på hausten. Besøket aukar jamt utover til andre helga i august. Når skulen startar kring 20. august fell tala drastisk, men utover seinsommaren og hausten fortsett dei store toppane i helgane gjennom september. 70 % av alle som sykklar Rallarvegen gjer dette i helgene. Av desse igjen er det 80

% som sykklar på laurdagen (jf Sykkelturisme i Norge). Desse tala vert bekrefta av Strand og Gundersen som har registrert tilsvarende toppar for sykling om laurdagane. Dette slår særleg ut i august og september.



Rallarvegen – ukesnivå 2010 (NINA)

Målet må vere å spreie syklistane betre gjennom veka, slik at det vert jamnare trafikk i vekedagane. Slik det er nå, er taket ”nådd” laurdagane i dei travlaste hausthelgane. Berre meir sykling på fredag og søndag enn på laurdag, vil vere til hjelp og auke trivselsnivået. Ei betre spreing vil og vere bra for næringsaktørane.



Rallarvegen – dagsnivå 2010 (NINA)

I undersøkinga frå 1998 fann ein at heile 87% av syklistane oppga ”naturoppleving” som ein motivasjonsfaktor for å sykle Rallarvegen. 56% sykla og grunna det ”sosiale”. Vidare viste undersøkinga at over en tredjedel av syklistane kjem frå Oslo og Bergen, at dei fleste syklistane er mellom 20 og 49 år og at utdanningsnivået er høgt (55% med høgskule og universitetsutdanning). Desse tala kan ha endra seg, men det er grunn til å tru at dei framleis seier noko om kven syklistane er. Syklistane utgjer ei brukargruppe som ein tradisjonelt vil forvente at vil prioritere å skaffe seg informasjon via internett i forkant av reisa. Korleis ein vinklar og informerar på relevante nettstader vil difor vere særst viktig.

- **Fotturvandrare**

Vegen har i frå gamalt av vore nytta som turveg over fjellet. Det ligg to turistforeningshytter i området som er attraktive i sommarsesongen. Vegen vert nytta både som eit turmål i seg sjølv, i tillegg til at nokre vandrerutar inkluderer bruk av kortare vegstrekningar. Også jegerar og fiskarar nyttar Rallarvegen i sesongen.

Gåande og syklande går i hovudsak greitt i lag, men det føresett at begge brukargruppene vis omsyn og respekt for andre brukarar. For rask og uvørden sykling kan bidra til konflikhtar.

- **Turisttilbod**

Det er fleire tilbod til turistane langs Rallarvegen. Fleire hotell og turistforeningshytter tek imot gjester, både på Geilo, Haugastøl, Finse, Vatnahalsen, Mjølfjell og i Flåm. I tillegg har DNT to hytter i området. Sykkeltutleige finn ein på alle dei nemnde stadene. Nokre kafear/ spisestader ligg og langs vegen.

Sentrale overnattingsstader er Haugastøl turistsenter med om lag 70 senger, Finse 1222 med 44 rom og sengeplass til 140, Vatnahalsen Høyfjellshotell med 40 rom og 80 sengeplassar og Myrdal fjellstove med 34 senger. I tillegg kjem fleire hotell på Geilo, i Flåm og på Voss som og vert nytta av syklistar. DNT si hytte på Finse er betent og har 150 senger medan Bergen Turlag si hytte på Hallingskeid er sjølvbetjent med 53 senger. Servering er det også på Fagernut (10 km vest for Finse) og på Myrdal stasjon.

I dei seinare åra har fleire aktørar starta med å arrangere turar langs Rallarvegen. I dag er det ei rekkje firma som tilbyr ulike pakkar. To sykkeltutleigarar skil seg ut. Haugastøl turistsenter med utleige frå Haugastøl/Finse, er landets største sykkeltutleige. Finse 1222 leiger ut meir enn 100 sykklar. I tillegg kjem andre utleigarar og ulike reiselivsoperatørar som arrangerer ulike pakketilbod langs Rallarvegen.

NSB er ein avgjerande aktør for bruk av Rallarvegen. Dei set opp eigne sykkeltoget for syklistane og fraktar både leigesykklar og private sykklar.

Sykkelturismen har ein stor og viktig næringsmessig verdi for ei rekke ulike aktørar. Dette gjeld og for NSB. For 2009 vart det rekna ut at samla sykkelturismebasert omsetnad utgjorde 31,7 mill kroner. Av dette står NSB for 13 millionar kroner (jf STIN).

### Prosjekt VisitRallarvegen

Lokale aktørar med utgangspunkt i Rallarvegen har gått saman om å pilotprosjektet VisitRallarvegen. Føremålet er å kunne tilby ei norsk heilskapeleg oppleving, eit kvalitetsprodukt gjennom eit tett samarbeid med dei lokale aktørane. Dei vil utvikle ein informasjonsplattform som gjev oversiktleg og informativ skildring av å reise i området. Meir om dette under avsnitt om internett.

- **Fritidsbustader**

Det ligg fleire hytter i nærleiken av Rallarvegen. I Hol kommune, frå bommen på Haugastøl til Ulvik grense er det no 69 hytter. Langs vegen i Ulvik herad er det vel 30 hytter i

tillegg til 113/114 hytter på Finse og om lag 40 leilegheiter. Fleire leilegheiter er under planlegging. I område Reinunga – Seltuft finn ein mellom 80 og 100 fritidsbustadar.

Langs vegen ligg og nokre gamle vaktarbustadar. Desse er seld på den private marknaden og fungerer i dag som fritidsbustadar, med unnatak av Fagernut som Rallarmuseet eig og driftar som kafé. Fleire av vaktarbustadane er verna.

- **Motorferdsel**

Biltrafikk på Rallarvegen har vore aukande. Dette gjeld særleg for strekninga Haugastøl – Finse, men og i frå vest opp Myrdalssvingane.

Brukarar av Rallarvegen opplever biltrafikken som eit aukande problem. Det gjeld å halde denne trafikken på eit naudsynt nivå og å halde unna fornøyelseskøyring. Samstundes har mange naudsynte ærend langs vegen og ønskjer å bruke motorkjøretøy. Dette må og respekterast av sykklistane. Bruk av ATV har auka særleg dei siste åra og medført stor slitasje på vegen.

For å køyre med bil på vegen må ein ha løyve. Jernbaneverket gir løyve til køyring.

I 2009 vart det gitt 825 løyve til dagsturar og 80 årskort. Vi kjenner til at det i 2009 blei søkt om følgjande løyve på strekninga Storurdi – Finse; private/fritidsbustader 67, entreprenørar 52, jakt 13, grunneigarar/beiteinteresser, 9 og oppsyn/FoU 4. Eit løyve for ein sesong kan medføre fleire køyringar. For strekninga Myrdalssvingane til Hallingskeid vart det gitt 6 løyve.

Trafikk og talet på søknader om løyve har auka svært mykje i 2010. Jernbaneverket vil varsle om innstramming i 2011.

I dag er det sett opp ein bom på fylkesgrensa mellom Buskerud og Hordaland, ved Storurdi vel 10 km aust for Finse. Det er då mogleg å køyre til hytter vest for Haugastøl, samstundes som trafikken heilt fram til Finse vert avgrensa. Det er ikkje sett opp tilsvarande bom ved svingane opp til Myrdal der kommunal veg endar og Rallarvegen startar opp. Det er eit ønske frå mange ulike brukargrupper å få sett opp bom her, då køyringa på vegen er aukande. Det er skilnad på Rallarvegen og dei kommunale vegane som fører til Rallarvegen. Desse er tilkomstveggar til private eigedomar og har soleis ein anna funksjon enn sjølve Rallarvegen. Har er det naudsynt med respekt for dei ulike brukargruppane. Mykje turisttrafikk i Flåmsdalen utgjer og ei utfordring for dei syklande.

Transport med NSB til Finse er blitt vanskeleggjort i dei seinare åra. Dersom mogleheitene til å transportere gods til Finse vart enklare, kan dette spare noko bil-køyring. Nøkkelen vil her vere samarbeid og samordning.

Det er og naudsynt med ein oversiktleg og føreseieleig strategi for tildeling av løyve til køyring.

## **11. Interessemotsetnader**

Det er mange interessentar knytt til vegen. I hovudsak fungererar samkvemmet mellom dei ulike brukargruppene godt. Det er unnatak frå dette, men det er dei få som øydelegg for mange. På ein skilde strekningar kan det vere meir konflikt. Interessekonfliktane vart kartlagd i 1999, sjå vedlegg B.

Fleirbruk av vegen kan skape problem. Mange syklistar ventar ikkje å treffe andre enn syklistar. Det kan oppstå konflikt mellom turgåarar og syklistar som har for stor fart. Også mellom syklistar og motorisert ferdsel kan det oppstå motsetnader. Manglande kunnskap og forståing om bruk og bruksrett kan skape unødig irritasjon.

Motorisert ferdsel er eit aukande problem. Auka sykling og auka biltrafikk kan og gje eit slitasjeproblem.

Dei få som ikkje ryddar opp etter seg legg igjen søppel og spor. Søppel og avfall er eit problem som kan gjere seg gjeldande der det er intensiv bruk på eit avgrensa område. Dette gjeld både langs vegen, på rasteplassar og i nærleiken av fritidsbustadar. Enkelte syklistar tek seg til rette på områda tett opp til i fritidsbustadane. Dette kan skape konflikt.

I samband med fjellrevprosjektet er det sett ut foringsautomatar. Dette krev særleg varsemd. Det må bli tatt omsyn til vilt og beitedyr langs heile vegen. Bandtvang gjennom heile året på Finse må bli halde i hevd slik det er fastsett i gjeldande reguleringsplan.

Rallarvegen representerar ei unik sykkeloppleving i høgfjellsterrang som må bli tatt vare på for framtidige generasjonar. Reiselivsaktørane har ønska å opne vegen tidlegare på sesongen for å få ein lengre Rallarveg sesong. Dette vil krevje tiltak som det ikkje er semje om.

Sykkelturismen er av stor betydning for ulike reiselivsaktørar. Ulike tiltak bør difor bli satt i verk for å redusere konflikt.

## **12. Tiltak**

Natur- og kulturgrunnlaget må vere ein viktig premis for bruk og vedlikehald av Rallarvegen. Ei heilskapeleg og føreseieleg forvaltning av Rallarvegen krev konkrete tiltak som må bli fylgd opp. Det må og vere klart kven som skal ha ansvar for dei ulike tiltaka. Eit meir permanent samarbeid mellom brukarar og aktørar vil vere viktig. For framtida må det også bli lagt særleg vekt på informasjonstiltak. Svaret på interessemotsetningar er i første rekkje samarbeid og informasjon til brukarane, både i forkant og undervegs.

### **Rallarvegråd**

Mange ulike aktørar arbeider på ulikt vis med Rallarvegen. Ved å sjå nærare på forvaltningsutfordringane, har ein sett kor viktig det vil vere å følgje opp samarbeidet

mellom ulike sentrale brukargrupper og etatar som har ansvar knytt til Rallarvegen. Eit fast møtepunkt der sentrale aktørar langs Rallarvegen møtast for å diskutere drift og eventuelle nye utfordringar vil vere eit gode. Arbeidsgruppa vil foreslå at det blir etablert eit Rallarveg råd. Føremålet er å få til dialog og kunnskapsutveksling mellom dei ulike interessentane. Det vil vere viktig å sikre dialog for framtida og moglegheiter til å finne løysingar og naudsynte informasjonstiltak.

Rallarvegrådet bør vurdere oppfølging og rullering av handlingsplanen (strategien) for bruk og drift av Rallarvegen og utarbeide konkrete tiltaksplanar. Rådet bør og legge til rette for å teste ut sevicepatrulje langs vegen samt følgje opp andre praktiske tiltak.

Arbeidsgruppa foreslår at ulike brukargrupper bør vere representert i rådet med: Jernbaneverket, NSB, Ulvik herad, Hol kommune, Aurland kommune, næringsinteressene, villreininteressene og friluftinteressene(DNT) med ein representant kvar. Fylkeskommunane Hordaland, Sogn- og fjordane og Buskerud bør stille med ein felles representant. Frå arbeidsgruppa er det ønskeleg at Hordaland fylkeskommune tar sekretæransvaret vidare. Politiet og SNO bør og bli trekt med i det vidare arbeidet. Rådet bør møtast minimum to gonger i året, både om våren og om hausten, for å legge til rette for og seinare kunne hauste erfaringar etter ein sesong.

### **Strakstiltak**

Nokre viktige konkrete tiltak bør kunne settast i verk så snart råd er. Konfliktpotensiale skulle vere så kjent at det burde kunne gjennomførast snarast.

- **Restriksjonar på motorferdsel**

I utgangspunktet er det ein restriktiv bilbruk på Rallarvegen. I praksis viser det seg at biltrafikken har vore aukande. Jernbaneverkets retningsliner er styrande for tildeling av løyve. Ein gjennomgang av rutinar og oppfølging av løyve til å kjøre på Rallarvegen kan likevel vere ein sak for eit Rallarveg råd.

Eit konkret tiltak som kan bidra til redusert ferdsel på vestsida, vil vere å sette opp ein bom nedanfor Myrdalssvingane. Jernbaneverket har ansvar for dette.

- **Oppmoding om ferdselsrestriksjonar av omsyn til villrein**

Områda vest for Finse, mellom Finse og Hallingskeid er særskild viktige for villrein. Utveksling mellom villreinstamma i Nordfjella og villreinstamma på Hardangervidda skjer her. Sjølv om moglegheiter til å krysse over tunneltaket til Finse tunnelen har betra tilhøva, kan Rallarvegen vere ein trekkbarriere for villrein. Frå 2008 har dyr frå Nordfjella villreinområde kryssa sørover over jernbanen og Rallarvegen. Ein ser tydeleg problem med kryssing tilbake ved at dyra vert gåande å ”stange” mot vegen. Registrerte kryssingar har skjedd til tider på døgeret med generelt låg ferdsle (typisk sein kveld), og nesten berre i periodar som har så dårleg ver at ferdsle er markant redusert.

Ved å oppmode til å unngå sykling på høgjellet kveld og natt, mellom klokka 19.00 og 09.00, kan ein gje dyra moglegheit til kryssing av vegen. Eit slikt tiltak vil og ha positiv

innverknad på sikkerheit og fare for ulykker. Dette føreset god informasjon til syklistane samt dialog med oppsyn og lokalkjende med kunnskap om villrein. Frå Strand og Gundersen sin undersøking ser ein at det er lite sykling utanom desse tidspunkta. Det er noko sykling før klokka ni om morgonen og i praksis lite eller ingen sykling etter klokka sju på kveldstid.

### **Informasjonstiltak**

God informasjon vil vere det viktigaste tiltaket ein rår over for å få til ein berekraftig sykkelturnisme og bruk av Rallarvegen. Det er viktig å få fram kva sykling langs Rallarvegen representerer. Kor unik Rallarvegen er og kva sykklistane bør vite om natur- og kulturgrunnlaget før dei startar ut, må bli vektlagt. Aktivitet på Rallarvegen må foregå på kulturminnet så vel som naturen sine premisser. Vegen går gjennom høg fjellsterreng med tøffe vêrtilhøve. Vegen er eit kulturminne som skal behalde sitt autentiske preg. Dette vil bety at den kan ha lågare standard enn dei einskilde brukarar kan ønskje seg.

Brukarane må bli nådd med god og tilgjengeleg informasjon. Så langt råd er må ein unngå restriksjonar og tiltak som krev stor oppfølging. Informasjon må bidra til å unngå at dei få øydelegg for det store fleirtalet som visar respekt for både omgjevning og andre brukarar.

Riktig informasjon på riktig tid og stad er ein viktig nøkkel her. Informasjon i forkant vil vere viktig. Å forstå bakgrunn for informasjonen og kvifor oppmodingane er viktige å følgje, er sentralt. Det er naudsynt med ei klår haldning til informasjon, kva som bør vere tilgjengeleg på nett og korleis ein skal nå den einskilde brukar. Reiselivsaktørane må og ta eit ansvar.

I dag er mykje informasjon om Rallarvegen tilgjengeleg, både på internett, i brosjyreform og i reisehandbøker. Mykje handlar om reiseinformasjon; tilgjenge, sykkelutleige, rute-tider osv. Saman med bilete av sykling i godver gjev ikkje dette alltid eit korrekt inntrykk.

Det må bli lagt vekt på kva rettar og plikter sykklistar langs Rallarvegen har. Ver varsam reglar kan vere nyttige: Kjørereglar for skikk og bruk langs Rallarvegen kan bli spreidd gjennom internett, skriftlig og munnleg informasjon mellom anna via reiselivsaktørane. Ver varsam reglane er presentert i vedlegg C.

- **Internett**

God informasjon på internett vil vere særskild viktig. Dette er hovud informasjonskanal for brukarane før dei dreg på tur. Reiselivsbedriftene med utgangspunkt i Rallarvegen utvikle felles informasjonsplattform med oversiktleg og informativ skildring av å reise i deira område. Nettsida lanserast nå i vinter 2011. [www.visitrallarvegen.no](http://www.visitrallarvegen.no) tar mål av seg til å ta ansvar for all informasjon knytt til Rallarvegen. Her ligg oppdaterte Rallarveg råd med mer.



Søkjer ein på emne "Rallarvegen" kjem ei rekkje adresser opp; som ulike turistbedrifter, overnattingsstader, pakkeoperatørar og NSB som i hovudsak gir reiseinformasjon. Døme på aktuelle nettstader: [www.rallarvegen.no](http://www.rallarvegen.no) (Fjord tours) [www.rallarvegen.com](http://www.rallarvegen.com) , [www.rallarvegen.org](http://www.rallarvegen.org), [www.nsb.no](http://www.nsb.no) [www.rallarmuseet.no](http://www.rallarmuseet.no) og [www.ut.no](http://www.ut.no).

Ver varsam informasjon om køyrereglar for skikk og bruk langs Rallarvegen må bli sendt alle aktuelle nettstader. Informasjon som vert tatt inn på aktuelle nettsider vil i neste omgang kunne bli tatt inn i skriftlig materiale.

- **Brosjyremateriell, handbøker mm**

Brosjyre om Rallarvegen har årlig vore utarbeidd av private aktørar. Denne er etterspurt og bør reviderast i spleiselag mellom alle aktørane. Brosjyrane som bør delast ut til alle syklistar, må få fram same informasjon som nettstadene.

Det er utgitt fleire handbøker om Rallarvegen, mellom anna om geologi og landformer langs vegen.

- **Turkart**

Det vanlege M 711 kartet nytta av turfolk er etterkvart erstatta av eigne turkart i dei mest populære fjellområda. Ugland har no gitt ut eit eige rallarvegkart i tillegg til fleire andre turkart for Finseområdet. På desse karta er det lagt inn ei mengd informasjon om attraksjonane i området.

- **Munnleg informasjon**

NSB så vel som reiselivsbedriftene må få eit aktivt tilhøve til informasjon om sykling langs Rallarvegen. I regi av Rallarvegrådet må det bli utvikla ein form for minimums informasjon som er einsarta og som vil bli gitt av alle aktørane.

- **Skilting og merking**

Gjennomføringa av skiltprosjektet frå Haugastøl og vestover må skje i samarbeid med andre brukarinteresser. Prinsippet må vere at mest mogleg informasjon vert gitt via internett/brosjyre og at det vert skilta så sparsamt som mogleg i terrenget. Reguleringsplan frå Finse til Lågheller legg restriksjonar på tiltak på ein del av sterkninga.

Det bør vere informasjonstavler om Rallarvegen på dei sentrale knutepunkta langs vegen, på jernbanestasjonane og overnattingsstadane. Nye informasjonstavler er undervegs.

### **Andre aktuelle tiltak**

- **Utvida sykkelsesong**

Sesongen for syklistane er kort. Som nemnd ønskjer reiselivsaktørane lengre sesong. Frå reiselivsnæringa er det kome innspel om at det etter ein fast dato bør bli tilbod om togtransport for dei høgastliggande områda mellom Finse og Hallingskeid. Slik kan dei snøfrie områda bli tatt i bruk tidlegare på sesongen. Dette krev eit godtsamarbeid mellom NSB og reiselivsaktørane, gode rutinar og god og systematisk informasjon frå alle aktørar.

- **Telting**

Å telte der ein ønskjer langs Rallarvegen er i tråd med allemannsretten. Det må vere helt spesielle grunnar til å innføre restriksjonar som avgrensar denne. I dag ligg det restriksjonar på mindre delar av vegen, for strekninga Finse – Lågheller (jf reguleringsplanen). Her er det tatt inn at telting og overnatting i vegføremålet ikkje er tillat av omsyn til biologisk mangfald og villrein. På Finse vert teltarar vist til områda sør og aust for Finsevatn. Informasjon om dette må bli gitt på Finse.

I 1999 vart det søkt om ei prøveordning med forbod mot all telting, rasting og avtrede på einskilde strekkingar mellom Haugastøl og Finse, mellom anna ved Gråskallen område. Den teltfrie sona var tidsavgrensa. I dag fungerer skilting og oppmoding om å unngå telting bra for denne strekninga. Det er ikkje aktuelt å innføre ytterlegare restriksjonar på telting.

- **Søppelhandtering**

Det må bli lagt vekt på å informere om kva rettar og plikter du har som syklist når du er gjest i eit villmarksområde. Det du tar med deg inn må du ta med deg ut att. Det må bli lagt meir vekt på informasjon for å redusere slitasje og søppelproblema. Noko opprydding må likevel foregå langs vegen. Avtale med Statens naturoppsyn (SNO) bør haldast ved lag / bli formalisert.

Enkle toalett tilhøve bør vurderast i tilknytning til Fagernut kafé. Denne type informasjon må bli gjort kjent.

- **Oppsyn**

Det er trong for oppsyn langs vegen i ulike periodar. Dette kan gjelde i samband med syklistar/mykje trafikk /uhell, spesielt i helgane. Vertskap langs vegen har og eit ansvar. Naudsynt opprydding må bli foretatt. Når det gjeldt opprydding må det vere mogleg å inngå nærare avtale med SNO.

Eit oppsyn langs vegen kan få ulike former. SNO vil kunne spille ei rolle her. Røde Kors kan vere tilstades på same måte som dei er under påske beredskap. Sykkelpatrulje langs vegen kan vere ein ide. Finse 1222 har delvis hatt dette sommaren 2010, og det kan bli fylgd opp i samarbeid mellom aktørane. Det er særleg i helgane dette vil verte viktig. Politiet bør bli meir involvert i oppsyn på vegen.

### **13. Vegen vidare**

Handlingsplanen (strategi) må inn i dei kommunale og fylkeskommunale vedtakssystema og representantar til Rallarveg råd må bli peika ut. Sekretærtilhøva må bli avklart. Eit Rallarvegråd må følgje opp arbeidet vidare.

## VEDLEGG

### **Vedlegg A: Innspel frå Jernbaneverket:**

#### Samarbeid Jernbaneverket – Hordaland fylkeskommune v fylkeskonservator

I samband med hundreårsjubileet for Bergensbanen (2009), og arbeidet med Jernbaneverket sin verneplan og restaureringsarbeidet på Rallarvegen, har det vore eit felles ønskje å fokusera på Rallarvegen som kulturminne. I møte mellom Hordaland Fylkeskommune og Jernbaneverket i september 2009 vart det peika på at kulturminne i liten grad har vore trekt inn i arbeidet med restaureringa av Rallarvegen.

Møtet vart oppsummert på følgjande vis:

- *Det var semje mellom Jernbaneverket og fylkeskommunane om at Rallarvegen er eit kulturminne som skal behalda sitt autentiske preg, og at Jernbaneverket som eigar har ansvar for vedlikehaldet.*
- *Nærare og jamleg dialog mellom Jernbaneverket og dei respektive fylkeskommunane for å sikra at vedlikehaldsarbeidet vert gjort ut frå kulturminnefaglege prinsipp.*
- *Jernbaneverket tar initiativ til ei årleg synfaring i juni/juli med entreprenør og aktuelle fylkeskommunar i samband med restaureringsarbeid/vedlikehaldsarbeid.*
- *I tillegg til informasjon om Rallarvegen si historie er det trong for aktuell informasjon til brukarane om vegstandard, farlege parti og dei svært skiftande vêrtilhøve over høg fjellet.*

Gjennom dette møtet vart det satt sterkare søkjelys på Rallarvegen som kulturminne. Premissa som vart fastsette i møtet, blir utgangspunkt for det vidare arbeid med ein forvaltningsstrategi for Rallarvegen. Trong for informasjon om bruken av vegen må bli fylgd opp.

Jernbaneverket har seinare utdjupa kva som må vere premiss for forvaltning av Rallarvegen som kulturminne, og kva som må leggjast til grunn for det vidare arbeidet:

Det er mellom anna ikkje sjølvstøtt at Bergensbanen sin anleggsveg mellom Finse og Myrdal (inkl. Myrdalskleivane) kan marknadsførast som sykkelveg og som ein del av nasjonal sykkelrute. Det er heller ikkje slik at Statens vegvesen på eiga hand kan fatta eit slikt vedtak så lenge Jernbaneverket sit med eigarskapet og forvaltningsansvaret for vegen. Det er døme frå Ofotbanen, der Jernbaneverket, i samråd med lokale grunneigarlag har bestemt at vegen ikkje skal marknadsførast som sykkelveg – nettopp av omsyn til tryggleiken og forvaltninga av anleggsvegen som kulturminne. Anleggsvegane for både Ofotbanen og Bergensbanen inngår begge i landsverneplan som anleggsminne, og skal forvaltast deretter. Dette utgangspunktet samsvarar med Hordaland fylkeskommune ved fylkeskonservator og Riksantikvaren si oppfatning. Vegen vil difor ikkje bli lagt til rette med t.d. tiltak som sikrar syklistar mot utforkjøring (utover noverande gjerdeplassingar) eller ein vegbanestandard som inviterer til auka fart. Tvert om vil Jernbaneverket som eigar og forvaltningsmyndigheit måtte vurdere om

delar av vegen skal forbydast for sykling, dvs. krav om at ein leier syklane delar av vegen. Særleg vil dette bli aktuelt dersom ein ikkje greier å få kontroll på vegvedlikehaldet. Dette kan også vera eit verkemiddel for å gjera vegen trivelegare og tryggare å ferdest på for fotturistar. Dersom vegen skal marknadsførast som sykkelveg, må desse atterhalda og moglege restriksjonar tydeleg kommuniserast ut til brukarane.

Jernbaneverket har gjennom sin landsverneplan sett av 6,4 mill. kr til istandsetting og vedlikehald av vegen Finse - Myrdal- Kårdal dei neste fire åra. Det er starta opp eit istandsettingarbeid der vegbanen, murar, hellebruer, grøfter osv. blir sette i stand på ein historisk korrekt måte. Dette medfører også at ein gjer om att mange av dei "plastrør"-bruene som vart lagde på 1980-talet. Det er likevel grunn til å tru at dei midlane som kulturminnevernet disponerer, ikkje er tilstrekkelege for å setje vegen heilt i stand igjen slik vi ønskjer. Jernbaneverket har difor behov for at fleire kan ta del i finansieringa, men då på kulturminnevernet og naturforvaltninga sine vilkår.

I medhald av verneplanens føringar og våre plikter overfor Riksantikvaren – vil Jernbaneverket ikkje gje frå seg eigarskapet til vegen. Ein forvaltningsplan for Rallarvegen i medhald av våre plikter og føringar som følgjer av kgl.res. om Statens kulturhistoriske eigedomar, er planlagt utarbeidd i 2012-13. Jernbaneverkets mål i første omgang er å få kontroll over det årvisse forfallet på vegen i Myrdalskleivane og Klevagjelet.

### **Frå Jernbaneverket, forslag til brev til brukarar, mars 2011:**

#### **Ferdsl på Rallarvegen Haugastøl – Myrdal/Flåm – Ørneberget**

Ifølgje St prp nr. 1 1912 er det bestemt at **jernbanen skal stå for vedlikehald av Rallarvegen ”saaledes at veien blir let trafikabel for fotgjængere, mot at de interesserte hvert aar indbetaler til jernbanen som bidrag halvdelen av utgiftene til veiens vedlikehold”.**

Jernbaneverket er eigar av Rallarvegen, og set vilkår for bruken av vegen. **Primært skal Rallarvegen vedlikehaldast som eit kulturminne, og som ein godt brukbar gangveg.** I tillegg er vegen open for syklistar. Vegen vil imidlertid alltid ha variabel standard og usikra parti, og sykling skjer på eige ansvar.

Som kjent har det dei siste tjue åra blitt svært populært å sykla Rallarvegen, og slik har mange fleire enn før fått høve til å oppleva dette unike kulturminnet. Etter søknad har Jernbaneverket også gitt ein del løyve til å kjøra bil på vegen, anten enkeltturar eller på meir sesongmessig basis. Denne trafikken medfører slitasje på vegen, og aukar vedlikehaldsbehovet. Bilkjøring på vegen er også lite ønskeleg sidan Rallarvegen i utgangspunktet skal vera bilfri. I tillegg til slitasjen på vegen er biltrafikken til plage og irritasjon for gåande og syklande. Jernbaneverket har derfor som mål å få redusert motorisert ferdsel på vegen til eit minimum. Vedlikehald av vegen vil rett nok nødvendigvis medføra noko bruk av motoriserte kjøretøy – traktor, anleggsreiskap og

mindre bilar. Jernbaneverket vil framleis kunna kjøra bil på Rallarvegen ved akutt feilretting av infrastrukturen, og i eit mindre omfang ved planlagt vedlikehald.

#### Haugastøl – Gråskallen

Her er det etablert ei bompenggeordning, administrert av eit veglag, gjennom ein avtale inngått i mai 1985. Avtalen slår fast at vegen er open for motorisert ferdsel på denne strekninga, for følgjande (sitat):

*Haugastøleiendommene v/Hol kommune*

*Grunneierne, her representert ved J. W. Cappelen og Nyset – Bjørnabu sameige I/S Ustekveikja kraftverk*

*I tillegg har NSB rett til fri ferdsel, også for tredjeperson i NSBs teneste*

Veglaget Haugastøl – Gråskallen står for innkrevjing av bompengar i form av årsabonnement eller eingongsavgift. Bompengar og tilskot frå Hol kommune, Jernbaneverket og Ulvik fjellstyre skal dekkja vedlikehaldet av vegen på denne strekkja. Vedlikehaldet skal innrettast mot å ta vare på vegens opphavlege karakter. Rallarvegen vest for Gråskallen, ca. ved km 285,5, er ikkje omfatta av denne avtalen. Vegen er i dag stengt med låst bom ved Storuri.

#### Gråskallen – Finse

Vegen er i utgangspunktet stengd for motorisert ferdsel. Vedlikehaldet skal i størst mogeleg grad skje ved bruk av opphavlege standardar og materialar. Motorisert ferdsel kan berre tillast unntaksvis, og då berre etter særskilt løyve frå Jernbaneverket. Sesongløyve kan ikkje påreknast i same omfang som før. Etablering av veglag skal vurderast. Det vil ikkje bli gitt løyve til motorisert ferdsel i samband med fritidsformål.

#### Finse – Vatnahalsen – Myrdal – botnen av Myrdalssvingane

Vegen skal vernast, gjennom PBL eller særlov. Vedlikehald og reparasjon av vegen skal skje etter antikvariske prinsipp. Ved botnen av Myrdalssvingane er det skilta forbode for motorvogn, og motorisert ferdsel kan berre tillast unntaksvis, og då etter særskilt løyve frå Jernbaneverket. Det skal setjast opp låst bom ved botnen av svingane. Det vil ikkje bli gitt løyve til motorisert ferdsel i samband med fritidsformål. Nedanfor Myrdalssvingane er vegen kommunal, og skilta som gang- og sykkelveg frå Blomheller og oppover.

I sommarsesongen har Rallarmuseet løyve til å bruka lettare motorkjøretøy for å få fram forsyningar og materiell til Fagernut vaktarbustad.

#### Upsete – Ørneberget

Kjøring til eigedomane er i dag tillate. Det må vurderast om det skal innførast ei ordning med einskildsløyve også her, ev. etablerast veglag.

#### Generelt

Når det unntaksvis er gitt løyve til bilkjøring, skal transporten fortrinnsvis skje i tidsrom då det erfaringsmessig er lite gang- og sykkeltrafikk på vegen. Kjøringa skal skje med moderat fart, av omsyn til gåande og syklande. For kvar tur inn/ut av området skal det betalast eit gebyr som dekkjer kostnadene til administrasjon og bomanlegg, pluss eit

depositum. Talet på sesongløyve må også avgrensast, her vil det også bli innført eit gebyr. Gebyra kan regulerast i ettertid.

Når det gjeld togtransport av gods til Finse, er det enkelte dagar ledig kapasitet i containeren som er avsett til gods til Finse 1222. Førespurnader om slik transport må rettast til hotellet.

I tillegg kan NSB tilby to transportdagar til Finse i den tida ”sykkeltoga” 609 / 610 kjører. I 2011 vert desse toga kjørte i perioden 23. mai – 25.september. Første og siste helga i denne perioden peikar seg ut som mest høveleg for denne godstransporten, av omsyn til sykkeltransporten. Denne transporten bør interessentane koordinera så godt det let seg gjera. Vidaretransport ut frå Finse bør i størst mogeleg grad skje med snøscooter. Transport av gods i området Reinunga – Seltuft bør også i stor grad kunna skje med snøscooter frå Vatnahalsen eller Reinunga haldeplass.

## Vedlegg B:

### Interessemotsetnader

Det er mange interessentar knytt til vegen. Ved å kartleggje desse interessene for ein saman med omsyn som er tatt opp tidlegare, belyst nokre av interessomotsetningar knytt til bruk av vegen.

- Lista under er oppdatert no frå dei konfliktane som vart kartlagd i 1999.

villrein - syklistar	- den store trafikken kan virke som ein barriere for villreinene si frie vandring. Miljøgevinst er oppnådd ved at Bergensbanen ble lagt i tunnel ved Gråskallen og Finse
grunneigarar - syklistar hytteigarar	- tap av fred og ro - forsøpling og avtrede nær hus - telting - løshunder - tyveri av ved samt bruk av terasser/møbler - redusert muligheit for turgåing langs vegen i periodar - frykt for at barn og dyr skal bli påkjørt av syklistar i stor fart
turgåar - syklistar bilistar - syklistar	- turgåing blir vanskeleg og farlig i ein periode med mange syklistar - gjensidig frustrasjon, medføra konfrontasjonar
beitedyr - syklistar	- forsøpling og avfall frå høg aktivitet kan medføre konflikt

- Under refererast kartlegging av interessekonfliktane frå 1999- rapporten.

villrein - syklistar	- den store trafikken kan virke som ein barriere for villreinene si frie vandring. Miljøgevinst er oppnådd ved at Bergensbanen ble lagt i tunnel ved Gråskallen og Finse
grunneigarar - syklistar hytteigarar	- tap av fred og ro - forsøpling - avtrede bak støler, hytter og naust - telting - løshunder - tyveri av ved samt bruk av terasser/møbler - redusert muligheit for turgåing langs vegen i periodar - frykt for at barn og dyr skal bli påkjørt av syklistar i stor fart
grunneigarar - NSB hytteigarar	- Meiner NSB tar for lite ansvar for dei ulempene grunneigarar og andre brukarar har mens de sjølv marknadsfører og har fortene av verksemda



grunneigarar - turistverksemdar hytteeigarar	- Meiner turistverksemdene tar for lite ansvar for dei ulempene grunneigarar og andre brukarar har mens de sjølv marknadsfører og har forteneste av verksemda
turgåar - syklistar	- Turgåing blir vanskeleg og farlig i ein periode med mange syklistar
bilistar - syklistar	- Gjensidig frustrasjon, medføra konfrontasjonar
vegetasjon - syklistar	- Rasting og telting fører til nedslite vegetasjon - Bålbrenning fører til at busker og kratt slites av og øydeleggast
drikkevatn - syklistar	- Høy aktivitetar ein trussel mot drikkevatn (søppel, avtrede)
husdyr - syklistar	- avføring kan overføre bendelorm til sau, matrestar kan vere bederva og søppel er ein generell fare. Det viktigaste poenget sett frå distriktsveterinæren si side er smittespreiing frå menneskje til sau.
NSB - andre turistnæring interessentar	- føler næringsgrunnlaget trua av negativ fokusering. Publikum kan søke andre sykkelruter om tiltaka blir for omfattande, og at naturopplevingane dermed blir forringa

## Vedlegg C:

### Forslag til Rallarvegråd: **Ver varsam reglar:**

Velkommen til Rallarvegen – ei unik oppleving

Skaff deg relevant informasjon om rettar og plikter før du dreg på tur

Jernbanelinjen er eigar av Rallarvegen, og set vilkår for bruken av vegen. Primært skal Rallarvegen vedlikehaldas som eit kulturminne, og som ein godt brukbar gangveg. I tillegg er vegen open for syklistar. Vegen vil imidlertid alltid ha variabel standard og usikra parti, og sykling skjer på eige ansvar.

Ta omsyn til natur og kultur:

- vis respekt for natur og dyreliv, hugs at du vitjar villreinen sitt rike
- la reinsdyra leve, ikkje følg etter dei
- unngå mest mogleg sykling på høgfjellet kveld og nattetid mellom 19.00 og 09.00
- vis respekt for beitedyr
- vis respekt for sauesanking
- ta med deg ut det du tar med deg inn, dette gjeld all søppel og emballasje
- du skal sykle på eit kulturminne, difor kan standarden vere lågare enn du ønskjer

Vis respekt for andre brukarar, til fots, på sykkel og i bil

- hugs at bilførarar med løyve har rett til å nytte vegen
- unngå hasardiøs sykling
- vis respekt for fritidsbustadeigar og deira privatliv
- hugs at vegen er lite egna for mindre barn og urøynde syklistar

Kle deg for høgfjellet etter vêrmeldinga

Respekter telteforbodet på utvalde område

Respekter bandtvangen for hund

Hugs at nokre deler av vegstrekket er utan mobildekning

**Arbeidsgruppe:**

Ulvik herad

Aurland kommune

Hol kommune

Jernbaneverket

Villreinnemnda for Nordfjella

visitrallavegen - reiselivsinteressene

Rallarmuseet/ Sykkelturisme i Norge

Hordaland fylkeskommune