

Kontaktutvalget for Reinheimen
Lesja kommune
2665 Lesja

31. oktober 2008

Kopi: Fylkesmannen i Oppland, Møre og Romsdal.

Høringsuttalelse Forvaltningsplan for Reinheimen nasjonalpark

Norsk organisasjon for terrengsykling – NOTS

Kort introduksjon av NOTS

Norsk organisasjon for terrengsykling (NOTS) arbeider for norske terrengsykklister rettigheter. Dette gjør vi ved å sikre en bærekraftig utvikling for friluftaktiviteten gjennom blant annet å oppfordre sykklister til å ta særlig hensyn til naturen og andre brukere av denne. I de store byene eksisterer det i dag et nært samarbeid med lokale forvaltningsmyndigheter som blant annet innebærer holdningsskapende arbeide blant terrengsykklister og vedlikehold av traséer.

NOTS besitter betydelig kompetanse om terrengsykling, både når det gjelder samspill mellom natur og andre brukere av denne, samt terrengsykklisters adferd og sportens utvikling. Dette er kunnskap som vi mener forvaltningsmyndighetene kan ha stor nytte av i arbeide med forvaltningsplaner for verneområder.

Terrengsykling generelt

Terrengsykling er et relativt nytt innslag i friluftslivet i Norge, og har vokst gjevnt og trutt siden starten på tidlig 90-tall. Som en ny og relativt ukjent form for friluftsliv, har aktiviteten forståelig nok blitt møtt med mye skepsis, og terrengsykklister mange av argumentene mot sporten er av lite rasjonell karakter, eller er lite basert på fakta. Veksten i terrengsykling er i hovedsak konsentrert til utfartsterrenget rundt de store byene samt de alpinanlegg som har åpnet for heisbasert utforsykling i sommersesongen.

De ytterst få terrengsykklister som tar seg ut i den norske fjellheimen gjør dette for å oppsøke de samme verdiene som alle andre brukere - mosjon, frisk luft og naturopplevelse. Mange av oss er sterkt engasjert i naturvern, og sporten tiltrekker mange yngre brukere, og fungerer således som rekruttering til den generasjon som skal bruke, men også ivareta naturen rundt oss i fremtiden.

Restriksjoner

Norske myndigheter har klokkelig satt begrensinger på sykling i naturvernområder. Friluftsløven gir anledning til å sykle over alt over tregrensen, også utenfor stier og veier, noe som ikke er forenlig med vern av sårbar natur, og myndighetene har satt klare begrensinger på at denne aktiviteten skal kanaliseres til opparbeidede traseer som tåler sykling.

Høringsforslaget

NOTS har lest ”Forvaltningsplan for Reinheimen med følgende delar
Reinheimen nasjonalpark
Tafjorden – Reindalen landskapsvernområde
Trollstigen landskapsvernområde

Romsdalen landskapsvernområde
Lordalen landskapsvernområde
Finndalen landskapsvernområde
Ottadalen landskapsvernområde”

Om sykling i Reinheimen.

Reinheimenområdet ligger for det meste over tregrensen og en stor del av området er høyfjellsvidde. Det er ingen veier i Nasjonalparken så eventuelt sykling må forgå på stier. De terrengmessige forhold gjør at slik sykling er krevende både fysisk og teknisk.

Så vidt NOTS bekjent sykles det ikke i særlig grad på stier i Reinheimen. Det er heller ikke trolig at Reinheimen oppleve noe særlig økning av fjellsykling i fremtiden. Vi vet at det sykles noe i noen av landskapsvernområdene og da spesielt i tilknytning til Trollstigen.

Vi understreker at sykling i Reinheimen gjerne krever en del ferdigheter, erfaring og planlegging. De som velger å sykle i Reinheim vil som regel være erfarne turfolk med respekt for fjellet, flora, fauna og andre som ferdes i naturen.

Fjellsykling på sti er en lavhastighetsaktivitet. Typisk gjennomsnittshastighet er 8-14 km/t avhengig av hvor teknisk vanskelig stien er.

Om sykling i ”Forskrift om verneplan for Reinheimen”.

I ”Forskrift om verneplan for Reinheimen” er sykling kun omhandlet i paragraf 5 Ferdsel, punkt 5.3 Sykling, bruk av hundespenn og hest hvor det står:

” Sykling, organisert køyring med hundespenn og organisert bruk av hest er berre lov på veg, trasé eller i område som er godkjend for slik bruk i forvaltningsplanen. Bruk av hest til kløving og gjeting er tillate.”

Om sykling i forslaget til forvaltningsplan for Reinheimen nasjonalpark.

Sykling i Reinheimen spesielt omtales to steder i fremlegget.

På side 35 står det:

”Ein vil i forvaltningsplanen peike på følgjande trasear som aktuelle for organisert bruk av hest:

Langfjelldalen og Veslelangdalen i Norddal og Rauma kommuner

Området Vangen – Råkvassosen i Lom kommune

Trasear for sykling og organsiert bruk av hundespenn kan ikkje einast med målet om å ta vare på villreinen sitt leveområde. Det blir ikkje opna slike trasear i nasjonalparken.”

NOTS forstår det slik at forslaget til forvaltningsplan tolker verneforskriften dit hen at paragraf 5.3 forbyr sykling i verneområdet med mindre det gis tillatelse til det i forvaltningsplanen. Denne tolkningen av forskriften mener vi er feil, og at det i utgangspunktet er tillatt med sykling på både vei og trase i tillegg til områder som er spesielt godkjent for slik bruk. Dette innebærer jo allerede en innskrenkning av friluftsløven siden det må gis tillatelse for sykling utenfor vei og sti/trase.

I forslaget påstås det at sykling ikke er forenelig med å ta vare på villreinen sitt leveområde, men vi kan ikke se at det er lagt frem eller henvist til noe dokumentasjon som underbygger denne påstanden. I forbindelse med høringsrunden for ny forvaltningsplan for Rondane tidligere i år ble Per Jordhøy, en av landets fremste eksperter på villrein, kontaktet av NOTS for å få en uttalelse om sykklings innvirkning på villreinen. Jordhøy sier at han, med sin kunnskap om villrein ikke finner noen grunn til å tro at reinen oppfatter syklistene som mer truende enn gående. Han sier videre at det heller ikke finnes, han bekjent, noen forskning som støtter dette.

På side 37 står de:

*”Organisert ferdsel – ferdsel som er til skade
Ferdelsformer som kan skade naturmiljøet blir i fyrste rekke fanga opp av reglane for motorferdsel, men også omfattande fotturisme, bruk av hest, hundekøyring og sykling kan gje skader. På den annan side kan bruk av hest vere til nytte når det gjeld å halde oppe eksisterande råk og gamle ferdelsvegar.”*

Det er gjort mange internasjonale undersøkelser på terrengslitasje fra ulike brukergrupper i mange typer terreng. Disse undersøkelsene konkluderer i hovedsak med at syklistene og fotgjengere kan sidestilles med hensyn til terrengslitasje, mens hester stiller i særklasse. Med dagens minimale mengde sykling i Reinheimen vil bidraget til terrengslitasje være marginal. Slitasjen fra syklist og turgåer er altså omtrent den samme, det er omtrent bare det visuelle spor i våte perioder som vil oppleves forskjellig; rett hjulspor kontra fotavtrykk. I noen tilfeller vil en syklist slite mindre på stien enn en turgåer. For eksempel vil en turgåer ofte gå i kanten av det våte partiet på en sti og således utvide det, mens en syklist vil sykle rett igjennom det våte partiet uten å utvide det.

Om sykling i forvaltningsplanen for de andre landskapsvernområdene.

Foruten at det nevnes at det er noe sykling på grusveiene i landskapsvernområdene omtaler ikke fremlegget uorganisert sykling, kun organisert sykling.

Felles for alle landskapsvernområdene er forslag til paragraf 3, pkt 4.1,4.2

”Organisert ferdsel og ferdelsformer som er til skade § 3, pkt 4.1, 4.2

Organisert bruk av sykkel, hest og hundespenn er ikkje underlagt restriksjonar, med mindre bruken fører til slitasje på og utafor stigar slik at verneverdiar vert forringa.”

Dette tolker vi dit hen at sykling, både uorganisert og organisert, ikke underlegges noen restriksjoner i landskapsvernområdene, men at slitasjen overvåkes og eventuelt tiltak settes inn hvis det blir konflikt i forhold til vernverdier.

Dette er i tråd med anbefalingene om adaptiv friluftsliv i Direktoratet for naturforvaltning ”Rapport til Miljøverndepartementet. Handlingsplan for bærekraftig bruk, forvaltning og skjøtsel av verneområder”.

NOTS støtter dette fullt ut.

Om Direktoratet for naturforvaltnings ”Rapport til Miljøverndepartementet. Handlingsplan for bærekraftig bruk, forvaltning og skjøtsel av verneområder”.

Vi vil gjerne henvisne til denne rapporten som inneholder blant annet anbefalinger om et ”adaptivt friluftsliv”

Bakgrunnen for arbeidet med denne rapporten er i følge rapporten regjeringens Soria-Moria erklæring hvor det heter: ”Regjeringen vil legge frem en handlingsplan for bærekraftig bruk og skjøtsel av nasjonalparker og andre verneområder. Det påbegynte arbeidet med å utvikle nasjonalparkene som en ressurs for lokalsamfunnene og for at lokal verdiskaping skal fortsette.”

I anbefalingene om et ”adaptivt friluftsliv”, heter det blant annet at:

”En adaptiv forvaltning vil innebære at en i større grad enn i dag også kan prøve seg fram mht hvordan aktivitet virker inn på biomangfoldet på stedet. Ved uønskede konsekvenser, må aktiviteten opphøre eller endres.

For turisme i verneområder kan det være aktuelt å prøve denne modellen ifm aktivitetsbasert turistvirksomhet som er ”reversible”. For tekniske inngrep som ikke eller i liten grad er reversible, vil det ikke være aktuelt. En ”adaptiv” forvaltning forutsetter at det er en kontinuerlig overvåkning både av aktiviteter, virkninger av aktiviteten og endringer for øvrig uavhengig av om de kan forklares med aktiviteten eller ikke. Dette er en del av målstyringen. Både forvaltningsmyndigheten og brukerinteressene, her representert ved reiselivsnæringen, må være inneforstått med at aktiviteter og bruk av områder kan bli tillatt i større grad enn det som har vært tilfelle tidligere, men at aktivitetene må opphøre, endres eller flyttes dersom de har uønskede konsekvenser i forhold til verneformålet.”

Sykling er direkte omtalt i avsnitt 5.1, Effekter av ferdsel:

”Et av formålene med verneregler er å sette grenser mellom det som er problematisk bruk (pga uønskede effekter) - og det en ser som uproblematisk, ev ønsket bruk. Verneforskrifter regulerer derfor ofte aktiviteter som sykling, bruk av hest, hundespann og organiserte turer til fots osv. Målsettingen er ofte ikke et ønske om å forby enhver slik aktivitet, men snarere et ønske om å kunne styre/regulere de deler av slik aktivitet som kan være problematisk.

Det finnes naturligvis også svært mange positive effekter av ferdsel i form av gode opplevelser, trivsel, god helse, at folk lærer om natur og kulturhistorie, at det blir skapt inntekter lokalt osv. I det følgende vil vi utelukkende se på mulige konflikter i forhold til fauna, vegetasjon og konflikter mellom ulike brukerinteresser.”

Dette er 100% sammenfallende med NOTS sitt syn på saken, og vi anmoder sterkt om å ta Direktoratets anbefalinger til følge. Dersom det kan dokumenteres at sykling er til særlig skade i et bestemt område, vil vi diskutere et eventuelt forbud. Derimot er vi sterkt motstander av å forby sykling på alle stier etter et ”føre var” prinsipp.

Konklusjon / forslag til justering av forvaltningsplan

Siden høringsfremlegget ikke fremmer begrunnede argumenter for at terrengsykling utgjør noen ulempe for naturen eller dens brukere i Reinheimen, foreslår vi at det i utgangspunktet ikke legges begrensninger på uorganisert sykling på stiene i Reinheimen. Spesielt begrunnet med at det er svært liten sykkelaktivitet på stier i dette området. Hvis det viser seg at sykkelaktivitetene i Reinheimen øker såpass at det kommer i konflikt med verneverdiene så kan forbud mot sykling i de utsatte områdene vurderes. NOTS tilbyr i så fall å samarbeide med forvaltningsmyndighetene i@ å evaluere terrengsyklingens utvikling i Reinheimen og bistå med innsikt og kompetanse i et strategisk samarbeide. Vi tror at Reinheimen og dens brukere er bedre tjent med et faglig samarbeide mellom forvaltningsmyndigheter og landets terrengsykkelekspertise enn et generelt forbud som vanskelig lar seg håndheve.

Med hilsen

Are Sørensen
Leder, Norsk organisasjon for terrengsykling
(are.sorensen@nots.no, mobil: 9347 2988)