

Fylkesmannen i Oppland
Serviceboks, 2626 Lillehammer

16. desember 2009

Høringsuttalelse verneforslag, konsekvensutredning og utkast til forvaltningsplan for Ormtjernkampen nasjonalpark med tilliggende landskapsvernområder og naturreservater

Norsk organisasjon for terrengsykling – NOTS

Kort introduksjon av NOTS

Norsk Organisasjon for Terrengsykling (NOTS) arbeider for norske terrengsyklisters rettigheter. Dette gjør vi ved å sikre en bærekraftig utvikling for friluftsjaktiviteten gjennom blant annet å oppfordre syklistene 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 arbeid blant terrengsyklistene og vedlikehold av traseer.

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

Terrengsykling generelt

Terrengsykling er et relativt nytt innslag i friluftslivet i Norge, og har vokst jevnt og trutt siden starten av 90-tallet. Som en ny og relativt ukjent form for friluftsliv, har aktiviteten forståelig nok blitt møtt med mye skepsis, og mange av argumentene mot sporten 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 terrengsyklistene 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 av den generasjon som skal bruke, men også ivareta naturen rundt oss i fremtiden.

Sykling i fjellområder

Vi vil gjerne presisere at terrengsykling i fjellområder kan deles inn i to grupper: Sykling på vei og sykling på sti. Den største mengden av terrengsyklister vil falle inn under den første kategorien. Med vei menes asfalt-, grus-, traktor-, støls- og andre former for vei hvor det fremkommelig med bil.

Sykkelsesongen i fjellet

Sesongen for fjellsykling på sti er fra juli til september/oktober, avhengig av mengden nedbør. I regnfulle og våte perioder er det ikke attraktivt å sykle, med mindre stiene har god drenering. Det er også en viss form for kodeks i stisykkelmiljøet som sier at man i så stor grad som mulig skal ta hensyn til stiens beskaffenhet under våte perioder. Sykling på vei i fjellet vil være så lenge veien er bar.

Sykling på vei

Sykling på vei vil selvfølgelig ikke innebære noe terrengslitasje. Hvorvidt det i enkelte områder er i konflikt med fugle- eller dyrelivet, som for eksempel i hekketid eller lignende, er opp til ekspertene å vurdere. I den sammenheng er det viktig å skille problemer med ferdsel/tilstedeværelse i området generelt, hvorpå man kanskje må forby alle typer ferdsel for å ivareta vernemålet, fra problemer relatert til sykling spesielt.

Sykling på sti

Sykling på sti er som aktivitet sterkt økende, men denne økningen er som nevnt over klart størst i bynære områder og i alpinanlegg som satser på heisbasert utforsykling i sommersesongen.

På en sykkelturn i fjellet er det lite aktuelt å sykle i terrenget utenfor vei, sti eller annen trasé. Derfor vil normalt ikke sykling innebære terrengslitasje utfor vei, sti eller annen trasé.

Sykling i vernområdene

Erfarne stisyklister som har vært på tur i deler av det foreslåtte verneområdet har rapport tilbake at stiene ikke egner seg særlig til sykling. Det er derfor lite sannsynlig at området vil tiltrekke seg tilreisende stisyklister. Det er heller ikke registrert noe særlig sykkelaktivitet innefor vernområde verken i media eller via uformelle kanaler i terrengsykkelmiljøet.

Vi har dessverre ikke detaljkunnskap om hele området. Det vi vet er at stisykkelturer i Synnfjellsområdet har vært positivt omtalt i media. Dette ligger dog utenfor verneområdet.

Vi er ikke kjent med at det sykles på sti inn på vernområdet med utgangspunkt i Beitostølen. Sykling her ser ut til å konsentrere seg om turer i nærområdet samt turer sør og østover. Lengre sør i Valdres er terrengsykling stort sett bare omtalt i forbindelse med sykling på veier.

Sykling som reiselivstilbud

I verneforslaget og i utkastet til forvaltningsplan pekes det på at det i Valdres og Espedalen satses på sykling som reiselivstilbud. I Valdres er det merket en del sykkelstier. Så vidt vi vet er disse rutene lagt til vei (asfalt-, grus-, traktorvei eller lignende). I Espedalen er det under utarbeidelse (eller under planlegging) en sykkelsti rundt Espedalsvatnet. Denne vil ligge utenfor eller i randsonen til Espedalen landskapsvernområdet. En sykkelsti er som regel ikke en sti slik man forbinder det med en sti på fjellet, men heller en bred gangvei.

Satsningen på sykling som reiselivstilbud i området vil helt klart være basert på sykling på vei. Et reiselivstilbud basert på sykling på sti i fjellet vil ikke være liv laga, til det er aktiviteten for uttilgjengelig i det aktuelle området.

For trekke større masser av stisyklister til området vil det kreve at stiene utbedres eller at det anlegges nye passende stier. Dette er etter hva vi an forstår ikke aktuelt i vernområdene.

Brukerkonflikt

Etter de erfaringer NOTS har gjort i sitt arbeid for å motvirke konflikter mellom syklistene og fotgjengere er det i hovedsak langs grusveier at det oppstår konflikter mellom fotgjengere og syklistene. Her oppnår syklistene gjerne langt større hastighet enn fotgjengerne, og denne fartsforskjellen kan skape farlige situasjoner og er da som regel kilden til konflikt.

Ved sykling på sti i fjellet oppnår man en langt lavere gjennomsnittsfart enn ved sykling på vei. Terrenget er også mer oversiktlig og man ser oftere andre brukere i god tid. Eventuell konflikt mellom brukere er da ofte basert på hva den ene part anser som "passende" aktivitet i fjellet.

Terrengslitasje

Dessverre forligger det ingen norsk forskning på dette feltet. Derimot forligger det en del undersøkelser på stisykling i utlandet, bl.a. USA, Australia og New Zealand. Alle konkluderer med at forskjellen på slitasje på stier fra turgåere og syklistene er minimal. Det er mengden bruk som er hovedårsaken til slitasje, ikke om det er turgåere eller

syklister. Hov- og kloddyr sliter forøvrig betydelig mer stier og terreng enn både fotgjengere og sykklister.

Ettersom stisykling i liten grad vil foregå utenfor stier vil ikke en syklist etter vårt skjønn ikke ha noe særlig større innvirkning på faunaen enn en fotgjenger

Konklusjon

Med utgangspunkt i eksisterende stinett er vår konklusjon er at store deler av verneområdet ikke vil tiltrekke seg stisyklister i særlig grad. Vi ser for oss at de som kunne tenke seg å oppsøke området er lokale sykklister, sykklister med hytte i området eller spesielt interessert som ikke har noe i mot å måtte trille, dytte eller bære sykkelen i store deler av turen. De siste gruppen er naturligvis forsvinnende liten.

Vi peker også på at slitasje fra sykling på vei eller sti er forholdsvis liten og ikke er mer varig enn slitasje fra fotgjengere.

Som en generell betraktning basert på vårt arbeid i forbindelse med høringer i andre nasjonalparker og verneområder, mener vi at forbud mot sykling bør forankres i rent kunnskapsbaserte og dokumenterte grunner slik at det ikke legges restriksjoner på en forholdsvis marginal aktivitet sammenlignet med fotturisme på et grunnlag som ikke tjener verneformålet. Om for eksempel en sti anses å være for vanskelig å sykle er ikke det alene en grunn til å forby sykling og om man av hensyn til dyreliv ser det nødvendig å legge restriksjoner på ferdsele må det vurderes om sykling faktisk vil utgjøre en vesentlig større forstyrrelse enn fotturismen.

NOTS' anbefaling

Når det gjelder sykling i vernområdene anbefaler NOTS at man følger Direktoratet for naturforvaltning sitt forslag om adaptiv forvaltning slik den er formulert i rapporten til Miljøverndepartementet fra 2006: Handlingsplan for bærekraftig bruk, forvaltning og skjøtsel av verneområder.

"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."

NOTS viser også til Stortingsmelding 39 (2000-2001) fra Miljøverndepartementet hvor det står: *I samband med nye trekk ved friluftslivet har ofte ungdom ein sentral posisjon, og det å satse på friluftsliv for ungdom vil ofte innebære å sjå positivt på og å leggje til rette for nye måtar å utøve friluftsliv"*

Konkret foreslår NOTS:

- Tillat sykling på alle eksisterende veier og stier hvor det ikke er kunnskapsbaserte grunner til å legge begrensinger på aktiviteten
- Ikke tillat sykling utenfor vei, sti eller andre traséer
- Sett tidsbegrensninger i delområder hvis det er nødvendig av hensyn til biomangfoldet.
- Sett inn nødvendige lokale tiltak hvis det viser seg at syklingen kommer i konflikt med verneintensjonene

NOTS bidrar gjerne med å samle mer kunnskap om sykling i de foreslåtte verneområdene og deltar gjerne med vår erfaring for å vurdere potensialet for og eventuelle problemer med stisykling i verneområdet f.eks. ved befaringer neste sesong.

Are Sørensen

Leder, Norsk organisasjon for terrengsykling
E-post: are.sorensen@gmail.com
Mobiltlf: 930 95 935

Referanser

Environmental Impacts of Mountain Biking: Science Review and Best Practices

-- 2007. By Jeff Marion and Jeremy Wimpey. Originally published in the book Managing Mountain Biking, this article provides an extensive review of scientific studies and best practices.

A Comparative Study of Impacts to Mountain Bike Trails in Five Common Ecological Regions of the Southwestern U.S.

-- 2006. D. White et. al., Journal of Park and Recreation Administration (Volume 24, Number 12)

Natural Resource Impacts of Mountain Biking

-- 2004. By Gary Sprung. Originally published in the book Trail Solutions, this article provides a summary of scientific studies that compare mountain biking to other forms of trail travel.

Assessing and Understanding Trail Degradation: Results from Big South Fork National River and Recreation Area

-- 2006. by Jeffrey L. Marion. Published by the U.S. National Park Service, this state-of-the-art report examines the trail impacts of different user groups and offers objective guidance on sustainable trail design, construction, maintenance and management.

Perception and Reality of Conflict: Walkers and Mountain Bikes on the Queen Charlotte Track in New Zealand

-- 2002. Gordon Cessford, Science and Research Unit, Department of Conservation, Wellington, New Zealand.

Sustainable Mountain Biking: A Case Study from the Southwest of Western Australia

-- 2001. Ute Goeft & Jackie Alder, Journal Of Sustainable Tourism, Vol. 9, No. 3, 2001.

Trail Shock - Studies Weigh Mountain Biking and Hiking Impacts

-- 2001. New research suggests that mountain bikes and boots leave equal wear and tear on trails. AMC Outdoors Magazine, April 2001.

IMBA 1999 Advocacy Survey Summary

-- IMBA's survey of members and non-members, focused on trail access, IMBA's role, and local mountain biking opportunities.

Off-Road Impacts of Mountain Bikes: A Review and Discussion

-- 1995. by Gordon R. Cessford, New Zealand Department of Conservation Science & Research Series No.92