

5 Ferdsel i lokaliteten

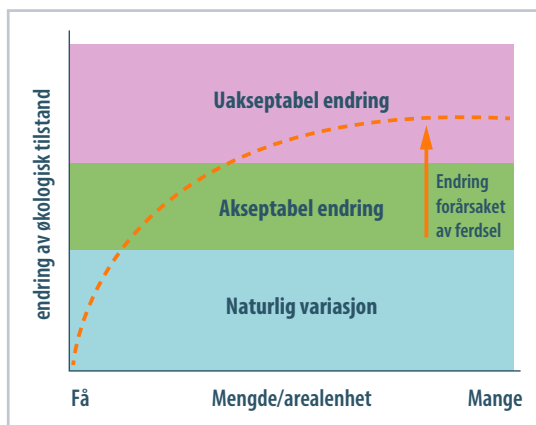
Folk ferdes i naturen og i verneområdene for å få gode mentale, fysiske og sosiale opplevelser gjennom aktiviteter, besøke bestemte mål, komme seg vekk fra kjas og mas. Samtidig kan de besøkende bidra til lokal verdiskaping. Dette er positive sider ved ferdsel som myndighetene vil stimulere, for eksempel gjennom besøksstrategier for de enkelte nasjonalparker.

5.1 Ferdsel og sårbarhetsvurdering

All ferdsel påvirker naturen, men stort sett i et omfang eller med en lokalisering som kan regnes som 'akseptabel', sett opp mot verneformål og naturkvaliteter. Som en grunnplanke for all ikke-motorisert ferdsel i (norsk) natur ligger den frie ferdselsretten, **allmannsretten**. Allemannsretten gir alle rett til å ferdes hensynsfullt i naturen (i utmarka) og stort sett overalt i verneområdene – ikke minst i nasjonalparkene. Dette innebærer samtidig at forvaltningsmyndighetene i dag har begrensa muligheter til å regulere den frie ferdselen. Ved stor økning eller endring i bruken kan dette gi utfordringer for forvaltninga.

Hvor går grensen mellom akseptable og uakseptable endringer i tilstand (**figur 5.1**)? Siden all bruk gir en påvirkning, er det vernemyndigheten som i siste instans avgjør hva, når, hvor eller hvor mye påvirkning og bruk som kan aksepteres. I sårbarhetsmodellen søker en å unngå at det 'uakseptable' skal få oppstå, ved å benytte fagkompetanse på både vegetasjon, dyreliv og ferdsel, og tett samarbeid med lokal forvaltning. Sårbarhetskartlegging og god planlegging identifiserer gode, robuste lokaliteter som tåler bruk, eller tvert imot; identifiserer sårbare lokaliteter hvor det ikke bør stimuleres til tilretteleggingstiltak og satsinger.

Figur 5.1. Prinsippfigur som viser forholdet mellom naturlig variasjon i økologisk tilstand og hvordan ferdsel påvirker tilstanden slik at endringa er akseptabel eller uakseptabel. Kurven viser «normal» eller prinsipp-utvikling av effekter av påvirkning med økende bruksintensitet. Aktive forvaltningstiltak kan påvirke grensen for når bruk/bruksomfang fører til uakseptabel endring.





Hva som er 'uakseptable' endringer vil alltid være en prioritering mellom ulike interesser, men hele besøksstrategien er forankret i at brukerinteressene skal være underordnet verneinteressene. En må likevel spille på lag med brukerinteressene; en lykkes sjelden med å by fram noe for gjestene som de ikke er interessert i.

Oftest er det en nær sammenheng mellom grad av tilrettelegging, bruksintensitet og romlig fordeling av bruken. Gradienten fra konsentrert til spredt bruk har ofte sammenheng med om tilrettelegginga er omfattende eller begrensa. Det aller meste av friluftslivet/naturturismen er knytta til infrastruktur – altså som **punkttaktiviteter** (parkering, leirplass, bål plass, hytte) eller **linjeaktiviteter** (veg, sti, løype). Men det finnes viktige unntak: jakt, bærplukking, orientering, fjellklatring, kiting (på vann eller snø) og telemark/randonné (skigåing/kjøring utenfor løyper) er eksempler på **arealaktiviteter** som er mer uavhengige av infrastruktur (med unntak av før/etter selve aktiviteten, som forutsetter infrastruktur). Lister over punkt-, linje- og arealaktiviteter for fjell, skog og kyst vil ha mye tilfelles, men selvsagt også med hver sine unike infrastrukturer og bruksmønstre. Dette blir konkretisert i manualene for fjell, skog og kyst (**kap. 6, 7, 8**).

Mengde ferdsel blir ikke brukt som en faktor som vektes direkte i modellen for å vurdere sårbarhet for vegetasjon og dyreliv. Årsaken til dette er at det sjelden kan påvises generelle årsak-virkningssammenhenger (dose-respons) mellom mengde ferdsel og størrelsen på effekten på

vegetasjon og dyreliv. I modellen inngår i stedet beskrivelsen av ferdsel som et grunnlag for å vurdere vegetasjonen og dyrelivets «plassering/tilgjengelighet» i forhold til ferdselen.

5.2 Beskrivelse av ferdsel

Ferdselsbeskrivelsen skal gjennomføres for å vurdere sannsynlighet for at sensitive enheter av vegetasjon og dyreliv blir eksponert for ferdsel, og er dermed grunnleggende for selve sårbarhetsvurderingene (**kapittel 9**).

Kunnskapen om ferdsel kan bygge på en rekke ulike kilder og fremskaffes på ulike måter. Det kan være både skriftlige og muntlige kilder, samt erfaringsbasert kunnskap fremskaffet gjennom samtale, intervju eller gjennom et møte. Det viktige er at kilden så langt det er mulig dokumenteres, slik at beskrivelsen av ferdsel blir gjennompekt og etterprøvbart.

Der det er gjennomført brukerundersøkelse i lokaliteten, vil dette gi et godt grunnlag for å beskrive en **brukerprofil** basert på noen indikatorer (**tabell 5.1**). Indikatorene sier noe om handlingsrommet for forvaltninga. Erfaringer fra Norge viser at de lokalitetene med stor andel utlendinger, førstegangsbesøkende og lav-purister (høy preferanse for tilrettelegging og aksept/toleranse for folk), er mer forutsigbare og enklere å forvalte, enn lokaliteter med stor andel lokale brukere, «gjengangere» og høy-purister (preferanse for liten tilrettelegging og få andre besøkende). Kunnskap om aktiviteter og omfanget av bruken vil også kunne tas fra brukerundersøkelsene. Indikatorsettet kan ofte hentes direkte fra brukerundersøkelsesrapporten, men i noen tilfeller må man selv trekke ut fordelingene fra datasettet.

Tabell 5.1. Indikatorsett som viser karaktertrekk ved brukerne, der det er gjennomført brukerundersøkelser.

Verneområde: Antall innsamla skjema år:	Andel (%)		
Andel nordmenn		Tidligere erfaring med lengre tur (prosentandel for hhv. aldri/mer enn 20 ganger)	
Andel førstegangsbesøkende		Andel lav-purister	
Andel som er på dagstur		Andel mellom-purister	
Varighet dagstur (gj.snitt timer)		Andel høy-purister	
Varighet flerdagerstur (gj.snitt dager)		Kvinneandel	
Andel som er med på organisert tur		Andel lokalt bosatte	
Alder, gjennomsnitt		Andel som går med barn under 15 år i følget	
Aktiviteter – ulike formål med turen			

Generelt er det verdt å merke seg at det er mer komplisert å gjennomføre brukerundersøkelser i kystområder. Det er fordi den vanligste metoden (kasseundersøkelser) er utviklet for linjeferdsel (langs stier og veger). Denne metoden blir også brukt i kystområder og fungerer gjerne bra langs for eksempel kyststier. Men mye av ferdselen ved kysten er knytta til areal (sjøen) og punkt (ilandstigningspunkt/parkering). I den grad den aktuelle studielokaliteten ikke er en sti/turveg, kan ferdselen og data om brukerne være vanskeligere å dokumentere. Det er derfor behov for ytterligere metodeutvikling for brukerundersøkelser, spesielt ved kysten.

Data fra automatiske ferdselstellere kan også gi en god indikasjon på intensiteten i bruken av lokaliteten og hvordan denne varierer over tid. For sommersesongen, som i mange tilfeller er mest aktuell for å vurdere sårbarhet, brukes ofte data fra månedene juli, august og september som inngang for å vurdere intensitet. På bakgrunn av erfaringstall kan det deles inn i fem kategorier for ferdselsintensitet på stiene:

- Meget lav bruk: < 1000 passeringer
- Lav bruk: 1000-2000 passeringer
- Middels bruk: 2000-3000 passeringer
- Høy bruk: 3000-4000 passeringer
- Meget høy bruk: > 5000 passeringer

Infrastrukturen og den relevante ferdselen i lokaliteten bør alltid kartfestes. Når den aktuelle lokaliteten primært er en sti/trasé, så vil denne uansett bli kartfesta som grunnlag for registrering av sensitive enheter for vegetasjon og for dyreliv. Også for automatiske tellere gjelder begrensinga om at den forutsetter linjeferdsel (sti, smal veg). Annen relevant ferdsel (for eksempel «arealaktiviteter») kan være vanskeligere både å kvantifisere og kartfeste, men må i det minste beskrives i teksten og vurderes etter de fire kriteriene i **tabell 5.2**.

Tabell 5.2. Kriterier for å beskrive ferdsel som påvirkningsfaktor.

- **Romlig utstrekning** (skala, areal som blir berørt)
- **Tidsmessig utstrekning** og variabilitet (tidspunkt med bruk, sesong)
- **Omfang** (sannsynlig bruksmengde)
- **Type bruk/brukere/aktiviteter** (stort «fotavtrykk»?)

Sistnevnte inkluderer spesielle bruks-/aktivitetsvarianter som en må være oppmerksom på. To ekstra faktorer kan være 'hastighet' og 'rekkevidde' f.eks. sykkel og kite har større rekkevidde enn fot- og skiferdsel.

I manualene for fjell, skog og kyst er det satt opp en sjekklister for beskrivelse av ferdselen i lokalitetene. I tillegg er det gitt eksempler på typiske ferdselsformer og andre former for ferdsel man bør være oppmerksom på i fjellet, i skogen og ved kysten.