



Nasjonalparkstyret
Reisa nasjonalpark/
Ráisdottarháldi
landskapsvernområde

Møteinnkalling

Utvalg: Reisa nasjonalparkstyre

Møtested: , Teams

Dato: 30.05.2022

Tidspunkt: 11:30

Eventuelt forfall må meldes snarest til nasjonalparkforvalter. Vararepresentanter møter etter nærmere beskjed.

Saksliste

Utvalgs- saksnr	Innhold	Lukket	Arkiv- saksnr
ST 10/22	Styresak Høringsinnspill på revisjon av kommunal forskrift for Reisaelva		2022/5690



Arkivsaksnr: 2022/5690-1

Saksbehandler: Asgeir Kvalvåg
Blixgård

Dato: 13.06.2022

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Reisa nasjonalparkstyre	19/22	30.05.2022

Høringsinnspill på revisjon av kommunal forskrift for Reisaelva

Forvalters innstilling

Reisa nasjonalparkstyre gir følgende høringsinnspill på revisjon av kommunal forskrift for Reisaelva:

Høringsinnspill fra Reisa nasjonalparkstyre

Revisjon av kommunal forskrift for Reisaelva
2022

Styret for Reisa nasjonalpark er forvaltningsmyndighet for Reisa nasjonalpark og satt til å forvalte i tråd med verneforskrift og naturmangfoldloven. Dette lovverket ligger parallelt med motorferdselloven som forvaltes av kommunen innenfor nasjonalparkens grenser. Det betyr at blant annet søknader om dispensasjon til motorferdsel ofte må omsøkes etter begge lovverk.

Elvebåtkjøring var en viktig sak i forarbeidene for Reisa nasjonalpark spesielt for lokalbefolkningen. Reisa nasjonalpark er derfor en av få nasjonalparker i landet hvor dette er tillatt etter verneforskriften, som sier at motorferdsel til lands og til vanns, herunder landing og lavtflyvning med luftfartøy, er forbudt. Unntatt fra bestemmelsene er blant annet «motorferdsel med tradisjonell elvebåt på Reisaelva nedenfor Nedrefoss.»

I forskriften er det et eget generelt punkt om aktsomhet der det fremgår at all ferdsel og aktivitet skal skje hensynsfullt og varsomt slik at en ikke skader natur- og kulturverdier, forstyrrer vilt, tamrein og bufe, eller er til ulempe for andre. «Unntatt fra dette er skyss av turister med elvebåt.»

Vernet av nasjonalparken ble etablert i 1986 og forskriften er følgelig like gammel. Blant annet er det åpning for å brenne søppel, evt grave det ned ved hytta, noe som i dag er i strid med annet lovverk. Det er naturlig at forskriftene blir revidert år om anna slik at de blir oppdatert i tråd med de utfordringer som oppstår. Et annet eksempel fra Reisa nasjonalpark er at det ikke finnes hjemmel for å styre bruken av drone slik det er i de fleste andre verneforskrifter.

I 1986 var det bare en operatør som kjørte båt kommersielt på elva. Båtene var smale og motorene var propelldrevet med mindre effekt enn i dag. Laksen og båtene har levd side om side. Det knytter seg usikkerhet til om kjøring med elvebåt har direkte eller indirekte påvirkning på villaks. Videre er villaksen forvaltet av Reisa elvelag, men vern av naturen og landskapet er viktig. Formålet med vernet omhandler blant annet: «... å bevare et vakkert og tilnærmet urørt fjell- og dalområde». Villaksen er ansett som viktig i nasjonalparken og er i mange sammenhenger en nøkkelart som danner livsgrunnlaget for andre. Blant annet havørnas eksistens i nasjonalparken sammen med for eksempel oter og fiskeender. Ellers er villaksen en viktig ingrediens i friluftslivet. De færreste kan vel se for seg Reisa nasjonalpark uten villaks.

Som følge av nedbørsfattige somre har vannstanden de siste årene variert mye, og var blant annet sist sommer rekord lav basert på målinger fra Svartfossberget. For å sikre fremkommeligheten med elvebåt har det derfor vært gitt dispensasjon for bruk av motor med jet-aggregat («vannjet»), og tidvis her det forekommet graving i elveløpet enkelte steder av ukjente aktører. Dette medfører en kanalisering av vannet og en senking av en naturlig vannstand i kulpene noe som videre kan påvirke alt liv i elva. Aktiviteten er også direkte i strid med verneforskriften.

Kommunen fastsetter kommunal forskrift med hjemmel i motorferdselloven. Kommunens direktehjemmel for å kunne tillate denne aktiviteten fremgår av § 4 og lyder: «*Ferdse med motorfartøy er tillatt på innsjøer som er 2 kvadratkilometer eller større, på elvestrekninger, og på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer dersom disse inngår som en del av et farbart vassdrag.*»

Det kan stilles spørsmål om elva er farbar all den tid det må graves (gjøres inngrep) for å sikre fremkommelighet. For å begrense behovet for graving over terskler kan det settes et mål for minimum vannstand for all motorisert ferdsel på elva.

Reisa nasjonalparkstyre har videre lagt føringer i forvaltningsplanen for hva som definerer en tradisjonell elvebåt. Videre andre føringer for ferdselen på elva.

- Med tradisjonell elvebåt på Reisaelva menes i denne sammenheng båt med tradisjonelt utformet fasong som elvebåt bygd for plass til 1 person i bredden, uavhengig av materiale. Båten drives fram ved staking eller bruk av ordinær utenbords påhengsmotor, ikke vannjet.
- Ferdse med andre type farkoster enn tradisjonell elvebåt og/eller bruk av vannjet krever særskilt tillatelse etter gjeldende verneforskrift.
- Søknad om dispensasjon for bruk av vannjet som behandles etter kommunal "Forskrift om motorferdsel i Reisavassdraget" må også behandles som en dispensasjonssak etter verneforskriften for RNP.
- Fjerning av trær som ligger i elva og som hindrer ferdsel med elvebåt må avtales særskilt med forvaltningsmyndigheten. Omfang vil avgjøre om slike tiltak er søknadspliktig. Normalt vil fjerning av ett eller få trær ikke være søknadspliktig.

Det har vært diskutert ønske om at elvebåtkjøringen skal stoppe ved Naustihytta. Dette vil medføre at de siste 1,8 kilometer frem til Nedrefoss blir uten motorbåtferdsel. Det er flere gode grunner til å etablere en slik begrensing. I praksis vil det være med på å skille brukergrupper. Når Stakarhytta ble flyttet fra Nedrefoss til Nausti i 1996, var det enighet mellom partene om at dette var konstruktivt for bl.a. å skille båtfolk og fotfolk for å redusere brukerkonflikter i Reisa nasjonalpark. Saken om flytting ble behandlet i Rådet for Reisa nasjonalpark i sin tid, og formelt vedtak og dispensasjon om flytting ble fattet av Fylkesmannen i Troms.

Slik sett kan man si at nåværende forslag om å stoppe båttrafikken ved Nausti fanger opp en tidligere konsensus, i tillegg til at det kan ha en positiv betydning for villaksen i øverste del av elva. Videre vil man få et verdifullt referanseområde som ikke vil være påvirket av

motorferdsel. Dykkertellinger vil kunne gi en pekepinn på om ferdselen har innvirkning på fisken allerede etter første år.

Sesongen for ferdsel med elvebåt tøyes i begge ender. Trolig for første gang var det båter til Mollisfossen så tidlig som i april for rundt 3 år siden. Sesongen avsluttes også seinere som følge av sein tilfrysing. Dette medfører at villaksen vil kunne påvirkes av ferdselen også når gytingen starter. En avslutning av elvebåtferdselen før gyteperioden støttes derfor også som tiltak for å hjelpe villaksen. Reisa nasjonalparkstyre vil ellers ha fokus på at graving i elva ikke skal foregå.

I medhold av Friluftsløven, og det allmenne hensynet til allemannsrettens praksis er det ikke mulig å regulere ferdselen for bestemte grupper av brukere, eller personer av ulike nasjonaliteter. Lov om Naturvern (Naturvernloven) fra 1970 lå til grunn for vedtaket for Reisa nasjonalpark. Siden er denne erstattet av Naturmangfoldloven, og her vektlegges «føre var prinsippet» sterkere.

Den revisjonen av den kommunale forskriften som planlegges nå vil ventelig bli stående i lang tid. Det er derfor viktig å tenke langsiktig og se forslag om endringer og tiltak langt framover, og ta hensyn til utfordringer som ligger framfor oss. I så måte er vedtaket om stopp i laksefiske fra 2022 et signal som tilsier at det vil være fornuftig å støtte andre tiltak som man antar gir villaksen en mulighet for å styrke seg.

Saksopplysninger

Vurdering