



Program för genomförande av åtgärder för att minska markskador på kalvfjäll till följd av barmarkskörning

4/2007



Länsstyrelsen
Norrbotten

Titel	Program för genomförande av åtgärder för att minska markskador på kalvfjäll till följd av barmarkskörning. Länsstyrelsens rapportserie nr 4/2007
Författare:	Ronny Edin
Kontaktperson:	Ronny Edin, Länsstyrelsen Norrbotten, 971 86 Luleå. Telefon: 0920-96000, fax: 0920-22 84 11, e-post: lanstyrelsen@bd.lst.se , internet: www.bd.lst.se
ISSN:	0283-9636
Tryck:	Länsstyrelsen Norrbotten, mars 2007
Upplaga:	50 ex

Innehållsförteckning

1. Inledning	sid 4
2. Uppdraget	sid 5
3. Program för genomförande av åtgärder	sid 6 – 8
3.1 Kalfjällets miljözon	
3.2 Terrängkörningsplaner införs	
3.3 Ekonomiskt stöd för mer miljöanpassade metoder	
3.4 Ökad tillsyn	
3.5 Höjda straffsanktioner	
3.6 Information	
3.7 Miljöövervakning	
4. Redogörelse för de av Naturvårdsverkets förslag som inte tas med i programförslaget	sid 9 – 10
4.1 Utformning av fordonen	
4.2 Utveckling av mindre miljöskadliga terrängfordon	
4.3 Förarutbildning	
4.4 Avvecklingspremie för terrängfordon	
5. Nya förslag som framkommit vid programarbetet	sid 11
5.1 Miljöbränsle	
5.2 Särskild registreringsskylt	

Bilagor

Kartor, Kalfjällets miljözon	1 - 4
Terrängkörningsplan	5

1. Inledning

Skador på mark och vegetation till följd av barmarkskörning med terrängfordon på kalvfjäll har ökat sedan 90-talet. Skadorna som uppkommer är främst körskador på våta partier som myrmark och sankområden men också längs de körstråk som frekvent används. I många fall blir körstråken breda med hjulspår som randar upp terrängen och därmed ökar markslitaget.

Terrängfordonen används för nyttoändamål där rennärigen är den dominerande utövaren. Terrängfordon används även i samband med skötsel och underhåll av fjälleder, kraftledningsgator och skidanläggningar i fjällområdet.

För att minska skador på mark och vegetation till följd av terrängtrafiken har Naturvårdsverket i en rapport kallad "Barmarkskörning på kalvfjäll" år 1997 redovisat ett antal åtgärdsförslag. Dessa förslag är utgångspunkten för detta program.

De olika förslag som Naturvårdsverket presenterat i sin rapport har legat till grund för diskussion och dialog med olika berörda parter. Möten har hållits i seminarieform på olika platser i fjällområdet för att ge möjlighet till berörda att diskutera förslagen och se dess konsekvenser och effekter för sin verksamhet.

Svenska samernas riksförbund, Sametinget samt Naturvårdsverket har varit samarbetspartner i arbetet. Lantbrukarnas Riksförbund som företräder de privata markägarintresset har hållits informerade om arbetet. Länsstyrelserna i fjälläna har också deltagit i arbetet.

Arbetet med att ta fram detta program har således föregåtts av diskussion och dialog med de som har rätt att köra terrängfordon på barmark i fjällen och då i första hand företrädare för rennärigen. Det har varit nödvändigt att föra diskussionerna med dem som har sin arbetsplats i fjällområdet och berörs av de förslag och åtgärder som föreslås i detta program.

Fjälldelegationen som består av landshövdingarna i fjälläna har utsett Länsstyrelsen i Norrbottens län att leda regeringsuppdraget att ta fram detta program som ska minimera skador på mark och vegetation av terrängkörning på barmark på kalvfjäll.

2. Uppdraget

Detta program är framtaget på uppdrag av regeringen, miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet. Regeringsuppdrag 2006, Miljöpolitik uppdrag 44.

Uppdraget är formulerat på följande sätt:

Länsstyrelserna i Dalarnas, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län (Fjälldelegationen) skall i samverkan med Naturvårdsverket, Sametinget och övriga berörda ta fram program för genomförandet av bl.a. de åtgärder som Naturvårdsverket föreslår i rapport nr 4845 Barmarkskörning på kalvfjäll. Länsstyrelserna skall redovisa uppdraget till regeringen (Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet senast den 14 december 2006.)

För att kunna förankra programförslagen behöver en samrådsprocess med berörda intressen genomföras. Denna process måste ske under början av år 2007 när det är lågsäsong för näringarna. En förlängning av uppdraget med ca 3 månader är därför nödvändigt. Därmed skulle detta uppdrag överlämnas till regeringen senast 31 mars 2007

Syftet med uppdraget är att ta fram ett program som innebär att åtgärder ska genomföras inom en utsatt tid och skall leda till att skador på mark, vegetation och miljön minimeras i fjällen och att antagna miljömål i Storslagen fjällmiljö kan uppnås.

3. Programförslag

Detta programförslag syftar till att minska skador på mark och vegetation på kalfjäll till följd av barmarkstrafik och redovisar åtgärder som kan genomföras inom en tidsram av tre år från och med att regeringen fattar beslut att godkänna förslagen. Programmet redovisar även på det sätt som åtgärderna kan genomföras.

Förslagen som valts ut är diskuterade och förankrade med berörda parter och är realistiska att genomföra inom den tidsram som anges ovan. Däremot finns förslag i naturvårdsverkets rapport som inte tas med på grund av olika andra faktorer. Detta kommenteras i kapitel 4. **Bakgrund om Naturvårdsverkets förslag.**

Följande förslag innebär att skador på mark och vegetation av barmarkskörning på kalfjäll ska minska. Förslagen 3.1 – 3.7 är tagna från Naturvårdsverkets förslag och förslagen 5.1 – 5.2 är nya förslag som framkommit under arbetets gång bland annat vid samråd med samebyarna.

3.1 Kalfjällets miljözon

Kalfjället är ett särskilt känsligt område för terrängkörning på barmark. De extrema klimatförhållanden och marktyper med låg produktivitet gör att området är särskilt känsligt och återhämtar sig långsammare än andra områden efter skador till följd av barmarkskörning. På kalfjäll finns inga skyddande trädridåer som hindrar att vind och vattenerosion uppstår.

Kalfjällets miljözon införs som begrepp i terrängkörningslagstiftningen. Detta innebär att verksamheter som får bedrivas inom denna miljözon ska följa råd och anvisningar så att markskador som uppkommer minimeras. Terrängkörning, rörligt friluftsliv och mineralprospektering är exempel på sådana verksamheter som berörs av miljözonen. Begreppet Kalfjällets miljözon införs i terrängkörningsförordningen i samband med revidering av förordningen. Stor restriktivitet ska gälla vid dispensprövning av terrängtrafik på barmark inom kalfjällets miljözon. I princip skall all fritidskörning i samband med fiske, jakt, bärplockning mm inte tillåtas inom denna miljözon om inte synnerliga skäl kan redovisas.

Med kalfjällets miljözon avses: Kalfjäll dvs. ovan skogsgränsen och öppna myrar i anslutning till detta, se kartbilagor 1 - 4.

3.2 Terrängkörningsplaner införs

För att kanalisera terrängtrafiken på barmark på kalfjäll på ett för naturen bra sätt är det viktigt att överenskomma om hur, när och var terrängtrafiken ska få ske. För de verksamheter som har rätt att köra på barmark i fjällen (kalfjällets miljözon) skall en terrängkörningsplan (TKP) upprättas. Planen skall godkännas av länsstyrelsen.

Bestämmelserna för att få till stånd en terrängkörningsplan skall införas i terrängkörningsförordningen. Planen som ska finnas både hos verksamhetsutövaren/organisationen och länsstyrelsen ska innehålla följande uppgifter:

1. Viktiga transportleder inlagda på karta
2. Högsta antalet fordon som verksamheten behöver inom kalfjällets miljözon samt vilken typ av fordon som används
3. Under vilken tidsperiod som fordonen används
4. Om miljöbränsle används
5. Behov av återställningsarbeten eller förstärkningsarbeten på avsnitt av viktiga transportleder

Terrängkörningsplaner ska vara upprättade och godkända för de som har rätt att köra på kalfjäll senast år 2008. Planen skall revideras vart tredje år.

Ekonomiskt stöd för upprättande av terrängkörningsplaner skall kunna ges inom ramen för länsstyrelsernas bidrag för projektverksamhet som syftar till regional utveckling och tillväxt.

Exempel på terrängkörningsplan framgår av bilaga 5.

3.3 Ekonomiskt stöd för mer miljöanpassade metoder

Det är viktigt att verksamheter som bedrivs i fjällområdet och särskilt på kalfjäll sker på ett för naturen hållbart sätt. Arbetsmetoder och arbetssätt samt tekniska hjälpmedel i form av fordon och anläggningar skall utformas och miljöanpassas så att de bidrar till en utveckling som minimerar skadorna på fjällnaturen.

Därför föreslås i detta program att ekonomiskt stöd för upprättande av terrängkörningsplaner och markförbättrande åtgärder för transportleder skall ingå i förslag om miljöanpassade metoder. Inom ramen för länsstyrelsernas bidragsregler skall medel kunna beslutas för dessa åtgärdsförslag.

3.4 Ökad tillsyn

Idag sker en omfattande olaglig barmarkstrafik i terräng i landet. Inom kalfjällsområdet är för närvarande situationen betydligt bättre. För att minska den otillåtna terrängkörningen som sker idag är det nödvändigt att polis och länsstyrelser prioriterar resurser för tillsyn och bevakning av terrängkörningen både i fjällområdet men också i övriga delar av landet. Det bör även utredas vidare om att utöka befogenheter för ordningsvakter/naturvårdsvakter att även kunna utöva tillsyn över terrängkörningslagstiftningen. De naturvårdsvakter som finns idag utgörs nästan enbart av länsstyrelsernas naturbevakare. Det är angeläget att gruppen naturvårdsvakter kan öka.

Fjälldelegationen har i skrivelse 2001-06-21 till miljödepartementet agit upp denna fråga.

3.5 Höjda straffsanktioner

Straffsatserna för brott mot terrängkörningslagstiftningen måste ses över. För närvarande regleras brott mot terrängkörningslagen genom penningböter. En praxis har utformats för botens nivå för överträdelser av förbudsområden. Denna bot utgör för närvarande 1200 kronor. Motsvarande belopp i Norge är betydligt högre och kan variera mellan 5000 – 10000 norska kronor. För att få en större respekt för reglerna i terrängkörningslagstiftningen föreslås att praxis för penningboten i Sverige höjs till motsvarande nivåer som i Norge.

Detta förslag bör vara genomförd senast år 2008.

3.6 Information

Det råder idag stor okunskap om terrängkörningslagstiftningen. Allmänheten har dålig kännedom om bl.a. förbudet att framföra motordrivet fordon i terräng på barmark. För att göra denna lagstiftning känd och påverka attityder hos allmänheten är det angeläget att genomföra informationskampanjer om barmarksförbudet. Regeringen bör avsätta särskilda medel 2008 till sådana informationsinsatser.

3.7 Miljöövervakning

Påverkan av barmarkskörning ska utgöra en del av miljöövervakningen av fjällen och de fjällnära skogarna. Samordning av miljöövervakningsprogrammet NILS, Nationell Inventering av Landskapet i Sverige, bör kunna ske med en utökning av att omfatta hela fjällområdet eller minst inom Kalfjällets miljözon. Det är angeläget att miljöövervakningen blir så heltäckande som möjligt.

4. Redogörelse för de av Naturvårdsverkets förslag som inte tas med i programförslaget

Naturvårdsverket presenterade år 1997 rapporten ”Barmarkskörning på kalvfjäll” nr 4845. Rapporten redovisade ett antal förslag avsedda att begränsa de negativa effekterna av barmarkskörning i fjällen.

Det är viktigt att påpeka att förslagen togs fram för nästan 10 år sedan. Utvecklingen har gått framåt vad gäller terrängfordonens tekniska utformning och konstruktion. Detta innebär att några av de förslag som Naturvårdsverket redovisade inte längre är aktuella eller uppnås redan i nuvarande maskinpark.

Här nedan redovisas de åtgärder som inte kommer att föreslås i detta uppdrag samt kommentarer till detta.

4.1 Utformning av fordonen

Naturvårdsverket föreslog att följande faktorer ska uppfyllas på terrängfordon som används i fjällen.

1. Marktryck. Detta bör vara så lågt som möjligt. Undersökningar tyder på att ett angivet medelmarktryck ej bör överstiga 10 – 15 kPa, beroende på underlaget.
2. Vikten på fordonet. En högsta viktgräns bör sättas, här lämpligen den vikt om högst 400 kg som för närvarande gäller som gräns för terrängskotrar.
3. Motorstyrka. Den bör vara måttlig. För att undvika accelerationssnabba ”muskelmaskiner” med kraftig markpåverkan, bör en gräns på högsta motoreffekt sättas, för terränghjulingar preliminärt 25 – 35 hk.
4. Kraftöverföringen till hjulen. Drivning bör ske på alla hjul för fyrhjulingar. Samtliga axlar bör ha differentialer (mellan fram- och bakaxlar och inom respektive axlar).
5. Koppling. Den bör vara utformad så att rivstarter inte så lätt kan göras; drivkraften skall kopplas in mjukt t.ex. genom en centrifugalkoppling.
6. Däckutformning. Viktigt att däcken inte är smala, aggressiva och rivande, dvs. inte har ett grovt mönster med långa hårda nubbar. De ska i stället ha stora mjuka däck med ”tätt” mönster och låga ringtryck.
7. Drivning med band respektive med hjul. Undersökningar tyder på att risken för markskador generellt är större för ett bandfordon än med ett fordon med hjul.

Kommentarer: Att ställa lagkrav på ovanstående prestanda är svårt att få acceptans för. De allra flesta terrängfordonen uppfyller redan dessa krav. Sverige utgör en mycket liten marknad för terrängfordon av detta slag vilket försvårar att få acceptans för större omändringar

som avviker från standardmaskiner. Tillverkarna som finns i Japan, USA och Kanada är svåra att påverka genom att den svenska marknaden utgör högst 1 % av hela världsmarknaden enligt uppgift från återförsäljare.

4.2 Utveckling av mindre miljöskadliga terrängfordon

Terränghjulingar

Körprov bör genomföras med en modifierad terränghjuling som även har differentialverkan på bakhjulen.

Kommentar: Dessa fordon finns redan idag och sådana körprov kan utföras på i lämpligt försöksprojekt.

Terrängmoped

För att få underlag för arbetet med föreskrifter är det nödvändigt att låta bygga ett tvåhjuligt terrängfordon som är optimerat för skonsamhet såväl för mark som för förare, här benämnd "Terrängmoped", för att sedan genomföra körprov.

Kommentar: Detta kan ske som ett utvecklingsprojekt för någon av högskolorna i fjällänen. Finansieringen måste ske från staten. Intresset för en särskild terrängmoped för de som arbetar i fjällområdet har inte varit stort. De fordon som idag används för särskilda uppdrag där en terrängmoped skulle ersätta klarar inte de behov som exvis cross- eller enduro-motorcyklar utgör.

4.3 Förarutbildning

Naturvårdsverket föreslår att Vägverket i samverkan med Sametinget, STHR (Sveriges Terrängutbildares Riksorganisation) och Naturvårdsverket får i uppdrag att ta fram ett utbildningsmaterial om barmarkskörning i fjällterräng, som komplement till den standardutbildning som föreslås för terränghjulingar.

Kommentar: De som har rätt att köra på barmark i fjällen är så begränsad i antal att en särskild utbildning för detta vore inte ekonomiskt försvarbart. Ca 500 fordon används för olika arbeten på kalvfället från Idre i Dalarna till Treriksroset i Norrbotten.

4.4 Avvecklingspremie för terrängfordon

Naturvårdsverket föreslår att en avvecklingspremie införs för cross- och enduromotorcyklar som används i rennärningen.

Kommentarer: Dessa fordon används för särskilda arbetsmoment i renskötselarbetet. Andra alternativ för dessa maskiner finns inte idag. Genom fordonens prestanda och utformning är de mest lämpade för sina arbetsuppgifter. Fordonen används endast under korta perioder och kommer att fasas ut när bättre alternativ finns.

5. Nya förslag som framkommit vid programarbetet

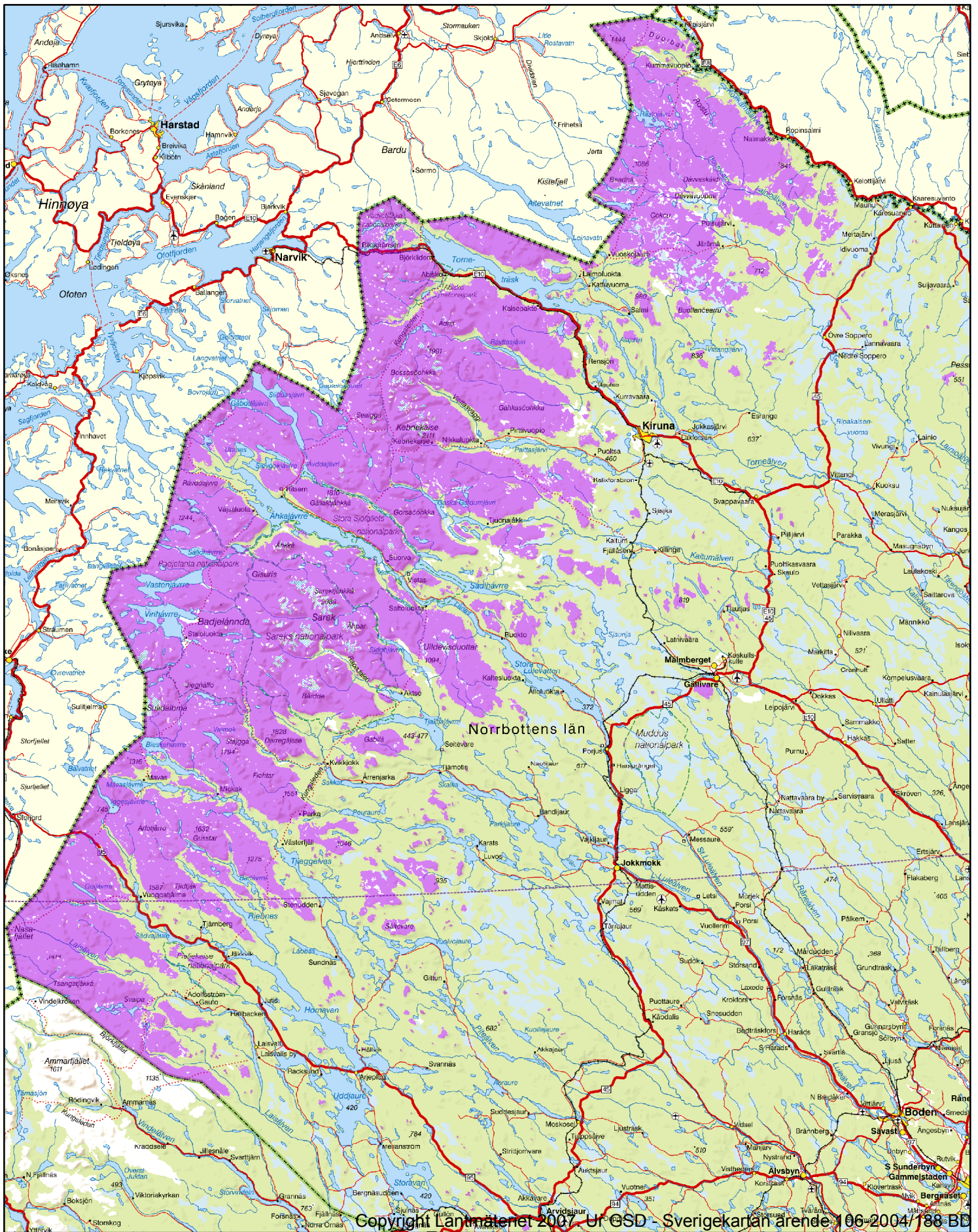
5.1 Miljöbränsle

Under programarbetet har frågan om användning av miljöbränsle lyfts fram. Företrädare för rennäringsen redovisar de positiva effekterna av att använda miljöbränslen. Förutom de miljömässiga fördelarna med mindre avgasutsläpp av ohälsosamma ämnen så medför det även mindre trötthet och mindre bränslelukt från arbetskläder för fordonsförarna. Nackdelarna är det höga priset på bränslet samt brist på tillgången.

Därför föreslås att regeringen ser över möjligheterna sänka bränsleskatten för miljöbränslet så att det blir prismässigt likställt med vanligt 95 blyfri oktan samt skapar förutsättningar för att tillgängliggöra miljöbränslet på samtliga pumpstationer i landet.

5.2 Särskild registreringsskylt

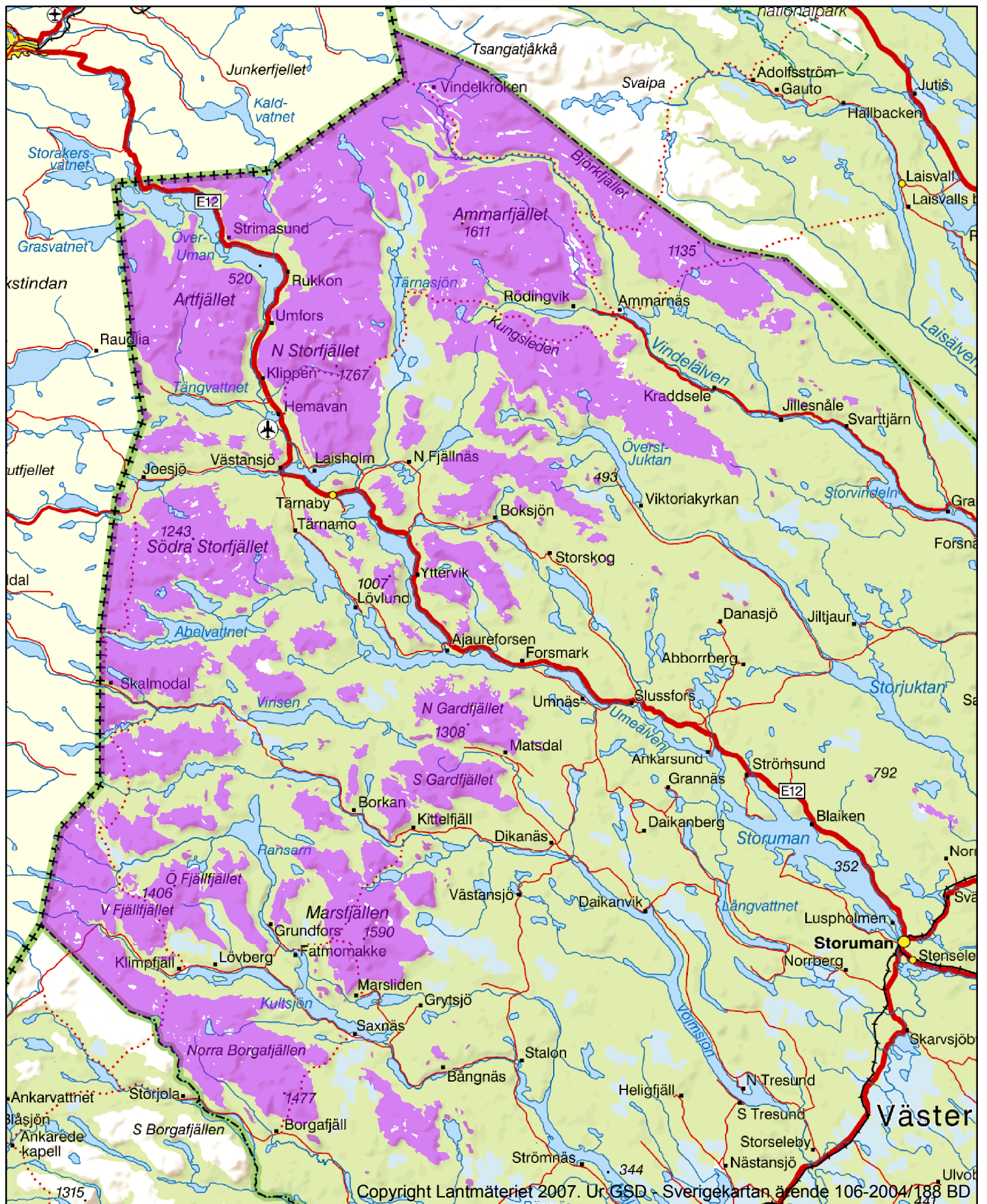
För de verksamheter som har rätt att köra på barmark i terräng inom kalfjällets miljözon bör en särskild skyltmarkering finnas på fordonen. I Norge används en särskild skylt för detta. Skylten anger "Reindrift" vilket innebär att dessa fordon har rätt att användas i fjällen och behöver därför inte kontrolleras. Denna skyltning innebär att tillsynen kan koncentreras till de som saknar den speciella skyltmarkeringen. Detta förslag bör utredas i snarast och genomföras senast 2010.



Skala 1:600 000

Norrbottens Fjällvård

Kalfjällets miljözons

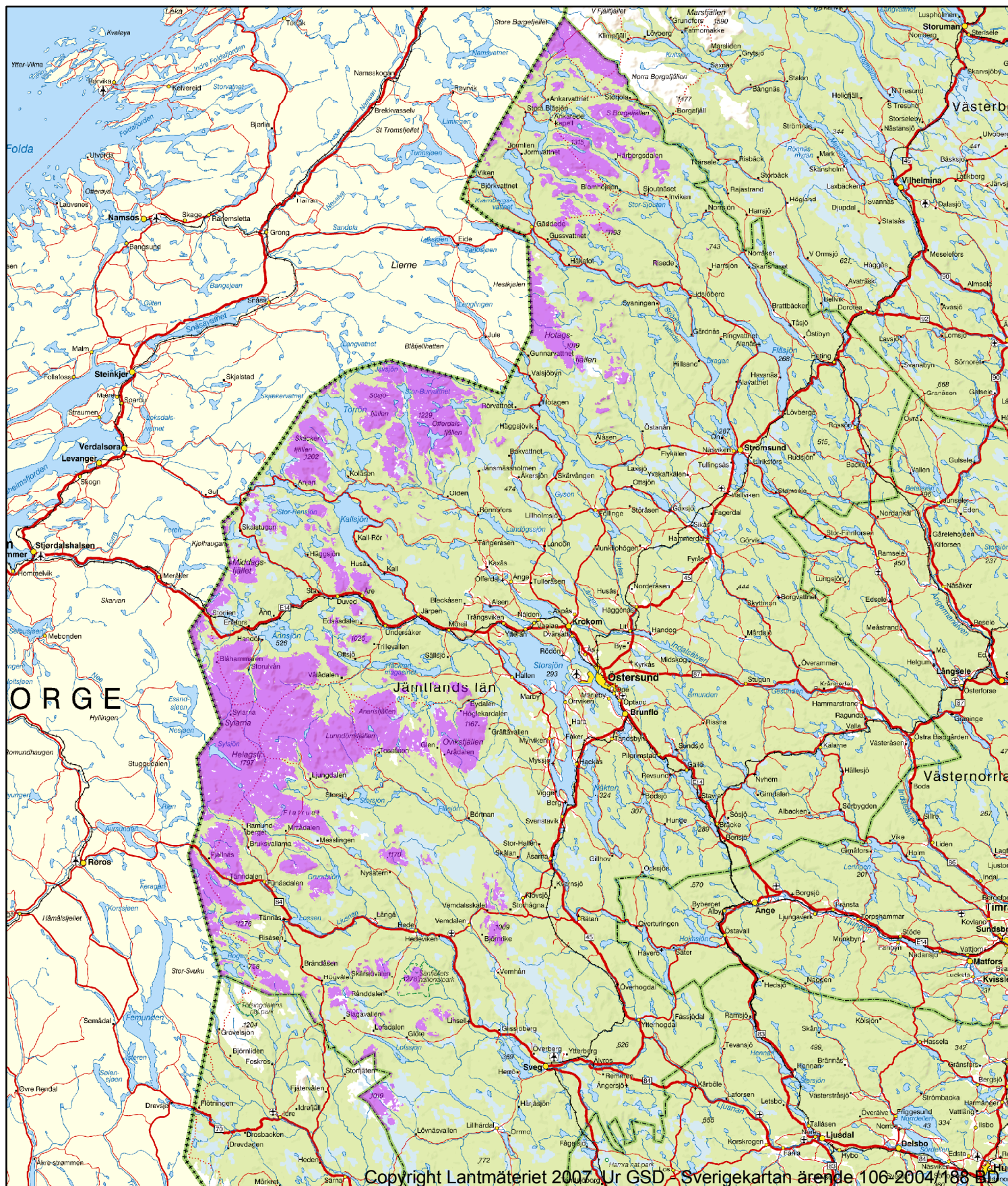


Skala 1:750 000

Västerbottens Fjällvärld



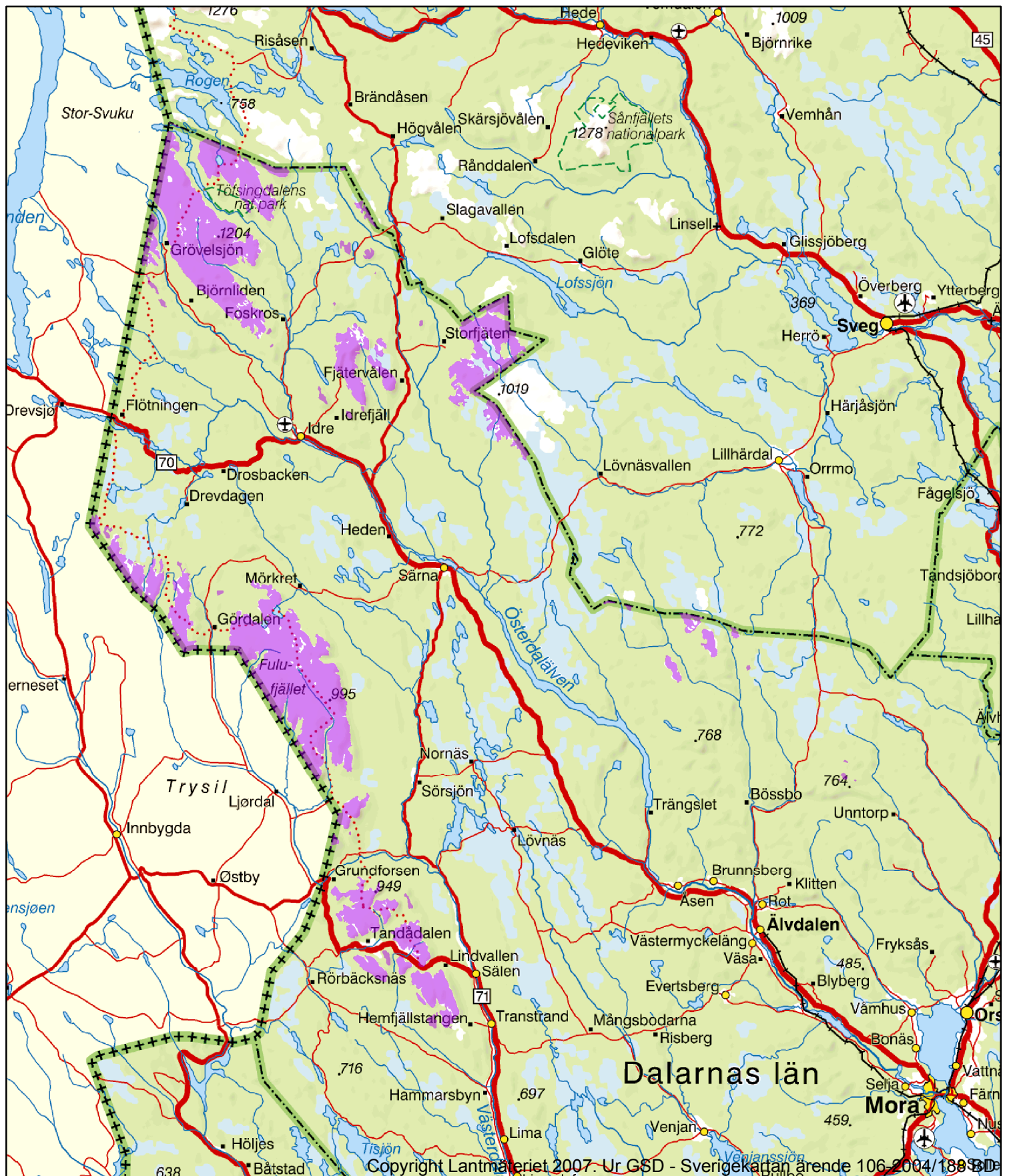
Kalfjällets miljözon



Skala 1:670 000

Jämtlands Fjällvård

Kalfjällets miljözön



Skala 1:750 000

Dalarnas Fjällvärd

Kalfjällets miljözons

Bilaga 5

TERRÄNGKÖRNINGSPLAN

Organisation: Här anges vilken organisation som berörs. (länsstyrelsen, polis, sameby od.)

Kommun: I de eller den kommun som verksamheten bedrivs.

Län: Endast fjällän (Norrbotten, Västerbotten, Jämtland, Dalarna)

Transportleder: Här anges de transportleder som är absolut nödvändiga att använda. se kartbilaga nästa sida.

Antal och typ av barmarksfordon: Här anges högsta antalet terrängfordon som organisationen behöver använda under barmarksperioden samt vilken modell. (3 st 2-hjuliga MC, 6 st 4-hjulingar, 1 st 6-hjuling)

Tidsperioder: Här anges under vilka tidsperioder som fordonen används. (1 juli – 15 juli, 1 september – 1 november)

Bränsle: Här anges om miljöbränsle används.

Transportleder som behöver upprustas: Här anges de ledavsnitt som måste förbättras för att minimera skador på marktäcket samt hur detta ska ske.

Exempel på kartbilaga med transportled inlagd med brun färg.





Länsstyrelsen
Norrbotten