



MILJØVERNDEPARTEMENTET

Barmarksprosjektet i Finnmark

Statssekretær Heidi Sørensen,
Miljøverndepartementet

Seminar om barmarkskjøring, Lakselv 21. jan. 2010

Foto: Alfred Ørjebu

Takke for oppmøtet og interessen for saken.

Hensikten er å skaffe oppslutning om et prosjekt for å redusere barmarkskjøringen i Finnmark.

Regjeringens behandling av motorferdselsaken



Foto: Tore Røraås

Endring av motorferdselsforskriften juni 2009

Ingen endringer i reglene for bruk av motorkjøretøy på snødekt mark i Finnmark og Nord-Troms

Det er behov for å stramme inn på bruken av kjøretøy på bar mark, særlig i Finnmark

Det settes i gang et **barmarksprosjekt** i Finnmark som skal gi forslag til tiltak for å redusere bruken og skadevirkninger av motorkjøretøy på barmark

Regjeringen har foreløpig drøftet spørsmålet om endringer i loven om motorferdsel og evt behov for særregler for Finnmark. Konklusjonene så langt er følgende:

Det ble vedtatt en endring i den nasjonale forskriften for motorferdsel (juni 2009).

Det skal ikke gjøres endringer i reglene for bruk av motorkjøretøy på snødekt mark i Finnmark og Nord-Troms.

Det er behov for å stramme inn på bruken av kjøretøy på bar mark, særlig i Finnmark.

Barmarksprosjektet i Finnmark skal munne ut i forslag til tiltak for å redusere bruken og skadevirkningene av motorkjøretøy på bar mark.

I den nye regjeringsplattformen (Soria Moria II) sies det at regjeringen skal fullføre gjennomgangen av motorferdselloven.

Naturen i Finnmark er rik og mangfoldig...



3

Foto: Heidi Sørensen

... og et enestående utgangspunkt
for naturopplevelse

Prosjektet "Motorferdsel og samfunn"

Anbefaler å vurdere innstramminger i adgang til kjøring på barmark i Finnmark

Bred enighet om at barmarkskjøringen må underlegges strengere restriksjoner for å stoppe en urovekkende utvikling

5



I mandatet til prosjektet "Motorferdsel og samfunn", inngikk det å vurdere innstramminger i adgangen til kjøring på barmark i Finnmark. Dette var på grunn av de betydelige og økende skadene på terreng og vegetasjon som er registrert i fylket.

Det er bred enighet i prosjektets rådgivende gruppe om at dagens utvikling er en trussel for natur og miljø, og at barmarkskjøringen i Finnmark må underlegges strengere restriksjoner for å stoppe en urovekkende utvikling.

Rådgivende gruppe påpeker videre at det er kombinasjonen av et i utgangspunktet liberalt regime, en utstrakt liberal kommunal dispensasjonspraksis og mye ulovlig kjøring og gråsonekjøring, som har gjort situasjonen i Finnmark særlig bekymringsfull.

Rådgivende gruppe bemerker også at det er en viktig utfordring å bringe dagens forvaltningspraksis i bedre samsvar med lovens intensjon, ved revisjon av eksisterende lovverk. Samtidig må befolkningen bli bevisstgjort om nødvendigheten av å redusere presset mot naturen fra den økte motorferdselen.

Virksomheter av barmarkskjøring

Det er registrert konkrete effekter av motorferdsel på plantearter, vegetasjon, fysisk miljø og økologi. Kjøreskader kan gi direkte skader, i form av synlige kjørespor eller ødelagt vegetasjonsdekke, og sekundære effekter, i form av endret dreneringsmønster, avrenning og erosjon.




6

Det er registrert konkrete effekter av motorferdsel på plantearter, vegetasjon, fysisk miljø og økologi. Kjøreskader kan gi både direkte skader, i form av synlige kjørespor eller ødelagt vegetasjonsdekke, og sekundære effekter, i form av endret dreneringsmønster, avrenning og erosjon.

Vi trenger imidlertid mer kunnskap om hvilken betydning disse endringene har for naturen, og hvilke konsekvenser de har for utarbeiding av praktisk forvaltning av motorferdsel.

Skade på vegetasjon



På sommerføre er det generelt slik at vedvarende kjøring forverrer skadene på vegetasjonen. Vegetasjonstypens slitestyrke er avgjørende for hvor mange kjøretøy som kan passere før det er påvist skade på vegetasjonsdekket.

7

Foto: Alfred Ørjebu

På sommerføre er det generelt slik at vedvarende kjøring forverrer vegetasjonsskadene.

Vegetasjonstypens slitestyrke er avgjørende for hvor mange kjøretøy som kan passere før det er påvist skade på vegetasjonsdekket.

Slitestyrken er blant annet avhengig av jordstruktur, vanninnhold, terrengoverflate og sammensetting av arter.

Et økosystem eller et vegetasjonsdekke, har en viss evne til å hente seg inn etter et inngrep, dvs. til regenerering.

Tempoet og graden av gjenvekst eller selvrestaurering, varierer mye, avhengig av klima, jordstruktur, sammensetting av arter og type og grad av slitasje.

Visuelle virkninger



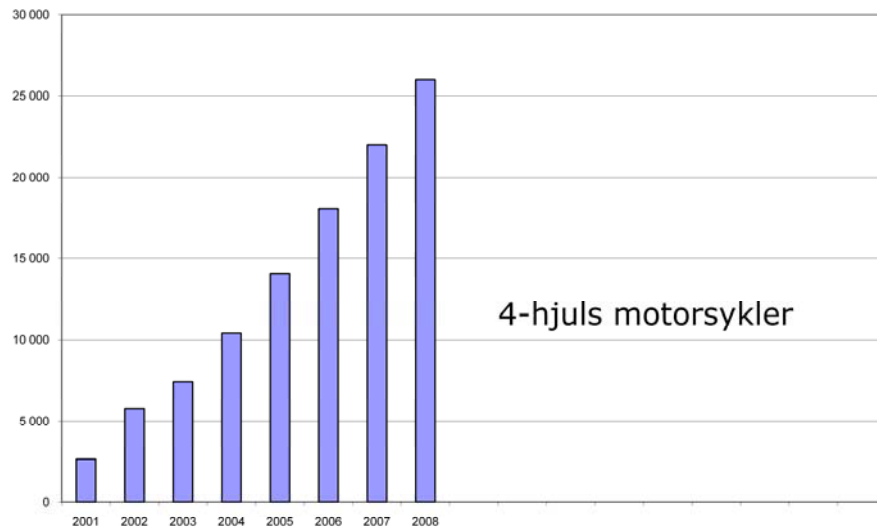
I områder med mye sommerkjøring, er det flest spor i høyder i terrenget, mens i områder med mest vinterkjøring er det relativt mer kjøring i forsenkinger.

Det er også registrert at rabber og myrer er bruk relativt mer enn skog. Dette kan skyldes at de som kjører ønsker å ha oversikt i åpent terreng og unngå våte områder.

Kjøring i høytliggende og hellende deler av terrenget kan gjøre at inngrep blir godt synlige på lang avstand.

De estetiske konsekvensene av terrengskader er i mange tilfeller vesentlige, men de trenger ikke å ha sammenheng med negative effekter for naturmangfold.

Utviklingen av registrerte ATVer i hele landet



9

Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikken

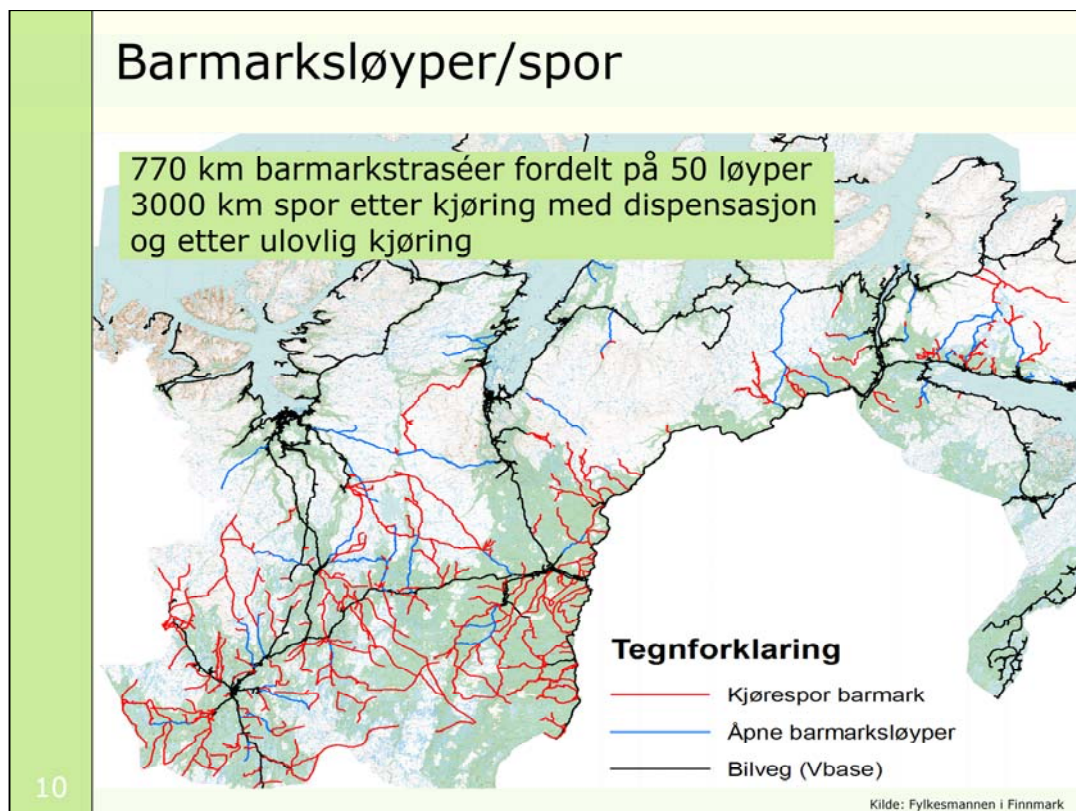
Her ser vi utviklingen av registrerte ATV i hele landet fra 2001 til 2008.

Det totale omfanget antas nå å være over 26000.

Presset på utmarka øker tilsvarende.

I rapportene fra prosjektet "Motorferdsel og samfunn" slås det fast at det er en klar sammenheng mellom antallet kjøretøy og omfanget av lovlig og ulovlig motorferdsel.

Det er flest snøskutere (beltemotorsykler), men den sterkeste veksten er i salg av ATVer.



Her vises nettet av barmarksløyper i Finnmark

Bakgrunnen for ordningen med løyper til bruk for motorkjøretøyer langs "tradisjonelle ferdselsårer", er at mange kommuner hadde etablert slike løyper før kommunene mistet adgangen til å gi egen forskrift. Videre har Finnmark et lite utbygd veinett og fravær av skogsbilveier. Ferdselsårene har derfor vært viktige for å videreføre tradisjonell høsting av naturen.

Fylkesmannen kan opprette løyper for barmarkskjøring etter gamle kjøretraseer etter forslag fra kommunen. Finnmark fylke dominerer antall dispensasjoner gitt til barmarkskjøring med tre av fire dispensasjoner. Dette tilsvarer mer enn to dispensasjoner for hver ATV i fylket.

I Finnmark er det et generelt forbud mot motorferdsel fra 5. mai til 30. juni.



Denne og de to følgende figurer er hentet fra en presentasjon som Kautokeino kommune holdt for tidligere miljøvernminister Knut Arild Hareide, under hans besøk i kommunen i 2005.

Kautokeino kommune

Offentlige veger og åpne barmarksløyper



Kautokeino kommune

Offentlige veger, åpne barmarksløyper og dispensasjonsløyper



Formålet med barmarksprosjektet

Redusere barmarkskjøring som skader natur. Komme med tiltak som reduserer omfanget av skadelig barmarkskjøring.

14

Foto: Ken Gøran Uglebakken

Barmarksprosjektet skal

- munne ut i forslag til tiltak som fører til redusert omfang av skadelig barmarkskjøring i Finnmark, på kort og lang sikt,

- skape forståelse for at slike tiltak er nødvendige,

Innhente kunnskap og forslag til tiltak

Innhente kunnskap som mangler og som er nødvendig som beslutningsgrunnlag

Holde regionale møter med forskjellige interesser

Sammenstille tilbakemeldinger og forslag som har kommet fram i regionale møter

15

Foto: Peter Kjølid

Prosjektet må gå relativt detaljert inn på de forskjellige kjøreformål og aktiviteter, for å se etter potensial for reduisering av omfanget av kjøring og kanalisering av kjøring utenom sårbare områder.

I prosjektet må det innhentes kunnskap som mangler som er nødvendig som beslutningsgrunnlag.

Videre må forslag som har kommet fram i prosessen sammenstilles, sammen med tilbakemeldinger fra regionale møter.

I prosjektet må det også formuleres forslag til tiltak.

Mulige tiltak

Endring av regelverk?
Endring av praksis?
Kanalisering?
Restaurering?



16

Foto: Ingunn Ims Vistnes

Endring av regelverk?

Endring av praksis for dispensasjoner?

Kanalisering utenom sårbare områder?

Restaurering av skadete områder?

Også andre tiltak kan tenkes:

-Styrking av oppsynet

Organisering og framdrift



Organisering av arbeidet:

- ansette prosjektleder
- etablere prosjektgruppe
- åpen prosess; alle kan komme med innspill

Framdrift

- tidsramme ut året 2010

Lykke til med arbeidet!



18

Foto: Marianne Gjerv