

## Omfang av motorisert ferdsel i forsøkskommunene

Sammenstilling og drøfting av oppsyns-  
registreringer og halvårsrapporter  
2002-2005

Torbjørn Østdahl  
Margrete Skår



LAGSPILL



ENTUSIASME



INTEGRITET



KVALITET

## **NINAs publikasjoner**

### **NINA Rapport**

Dette er en ny, elektronisk serie fra 2005 som erstatter de tidligere seriene NINA Fagrapport, NINA Oppdragsmelding og NINA Project Report. Normalt er dette NINAs rapportering til oppdragsgiver etter gjennomført forsknings-, overvåkings- eller utredningsarbeid. I tillegg vil serien favne mye av instituttets øvrige rapportering, for eksempel fra seminarer og konferanser, resultater av eget forsknings- og utredningsarbeid og litteraturstudier. NINA Rapport kan også utgis på annet språk når det er hensiktsmessig.

### **NINA Temahefte**

Som navnet angir behandler temaheftene spesielle emner. Heftene utarbeides etter behov og serien favner svært vidt; fra systematiske bestemmelsesnøkler til informasjon om viktige problemstillinger i samfunnet. NINA Temahefte gis vanligvis en populærvitenskapelig form med mer vekt på illustrasjoner enn NINA Rapport.

### **NINA Fakta**

Faktaarkene har som mål å gjøre NINAs forskningsresultater raskt og enkelt tilgjengelig for et større publikum. De sendes til presse, ideelle organisasjoner, naturforvaltningen på ulike nivå, politikere og andre spesielt interesserte. Faktaarkene gir en kort framstilling av noen av våre viktigste forskningstema.

### **Annen publisering**

I tillegg til rapporteringen i NINAs egne serier publiserer instituttets ansatte en stor del av sine vitenskapelige resultater i internasjonale journaler, populærfaglige bøker og tidsskrifter.

**Norsk institutt for naturforskning**

## **Omfang av motorisert ferdsel i forsøkskommunene**

**Sammenstilling og drøfting av oppsyns-  
registreringer og halvårsrapporter  
2002-2005**

**Torbjørn Østdahl  
Margrete Skår**

Østdahl, T. og Skår M. Omfang av motorisert ferdsel i forsøkskommunene. Sammenstilling og drøfting av oppsynsregistreringer og halvårsrapporter 2002-2005- NINA Rapport 91. 37 pp.

Lillehammer, oktober 2005

ISSN: 1504-3312

ISBN: 82-426-1635-3

RETTIGHETSHAVER

© Norsk institutt for naturforskning

Publikasjonen kan siteres fritt med kildeangivelse

TILGJENGELIGHET

Åpen

PUBLISERINGSTYPE

Digitalt dokument (pdf)

KVALITETSSIKRET AV

Odd Inge Vistad

ANSVARLIG SIGNATUR

Trond Taugbøl (sign.)

OPPDRAGSGIVER(E)

Miljøverndepartementet

KONTAKTPERSON(ER) HOS OPPDRAGSGIVER

Harald Ruberg

NØKKEWORD

Motorferdsel i utmark

KONTAKTOPPLYSNINGER

**NINA Trondheim**

NO-7485 Trondheim

Telefon: 73 80 14 00

Telefaks: 73 80 14 01

**NINA Oslo**

Postboks 736 Sentrum

NO-0105 Oslo

Telefon: 73 80 14 00

Telefaks: 22 33 11 01

**NINA Tromsø**

Polarmiljøsenderet

NO-9296 Tromsø

Telefon: 77 75 04 00

Telefaks: 77 75 04 01

**NINA Lillehammer**

Fakkelgården

NO-2624 Lillehammer

Telefon: 73 80 14 00

Telefaks: 61 22 22 15

<http://www.nina.no>

---

## Sammendrag

Østdahl, T. og Skår, M. 2005: Omfang av motorisert ferdsel i forsøkskommunene. Sammenstilling og drøfting av oppsynsregistreringer og halvårsrapporter 2002-2005. NINA Rapport 91. 37 pp.

### Registreringsmetodikk

Som et ledd i arbeidet med evalueringen av forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark er det gjennomført registreringer av omfang av motorisert ferdsel både barmark og på vinterføre i de 8 forsøkskommunene. Opplegget er utformet i samarbeid mellom SNO og NINA. Selve feltregistreringene er gjennomført av lokale SNO-representanter og andre lokale oppsyns-aktører (Statskog fjelltjenesten, lensmannskontoret, lokale fjellstyrer) og består vinterstid av ulike typer tellinger i områder med skuterløyper og i områder uten skuterløyper. I barmarksesongen har registreringene av motorisert ferdsel i hovedsak blitt utført i forbindelse med gjennomføring av andre oppdrag. I tillegg til trafikkteilinger har oppsynsaktørene sammen med kommunene opprette lokale oppsynsforum for drøfting av erfaringer med registreringene og for utarbeidelse av halvårige rapporter på ulike aspekter når det gjelder status og utvikling i omfanget av motorisert ferdsel i forsøkskommunene.

### Erfaringer med lokale oppsynsforum

Opplegget med lokale oppsynsforum har gitt gode erfaringer. Oppsynet ser fordeler i samarbeid for å oppnå best mulig koordinering av oppsynsinnsatsen og i det å ha et forum for diskusjon av erfaringer fra oppsynsvirksomheten. Dette gir også mulighet for en felles rapportering der oppsynsaktørene gir en subjektiv vurdering/oppsummering av hhv. skutersesong og barmarksesong i egne rapporter. Dette er et viktig supplement til selve metodikken med ulike typer trafikkteilinger i kommuner med mye motorisert ferdsel, og er et selvstendig alternativ til egne tellinger i kommuner der den motoriserte ferdselen er liten og hvor oppsyn/ registrering av denne i stor grad må skje i kombinasjon med andre oppdrag (ikke som egne motorferdselkontroller). Spesielt gjelder dette for barmarkskjøring.

### Kommunevise endringer i omfanget av motorisert ferdsel

**Fauske:** I løpet av forsøksperioden har tettheten av snøskutere i turistløypa og tilførselsløypene til denne økt, mens kjørevolumet ellers i kommunen er uendret. Tettheten av skutere i turistløypa vinteren 2004/05 var 3,5 skutere per registreringskilometer ved trafikkteilingene. Sammenliknet med nivået før forsøket har totalomfanget av snøskuterkjøring i Fauske hatt en økning. I forsøksperioden har omfanget på ulovlig kjøring holdt seg relativt konstant, men er mer konsentrert omkring ulovlige tilførselsløyper til turistløypa enn den ulovlige kjøringen som foregikk før forsøket startet.

Omfanget av barmarkskjøring i forsøksperioden har vært lavt, men omfanget av ulovlig barmarkskjøring har økt noe mot slutten av forsøksperioden. Lovlig ferdsel med barmarkskjøretøy i forbindelse med tamreindrift er viktigste komponenten i barmarkskjøringen i Fauske.

**Hattfjelldal:** En samlet vurdering av omfanget av snøskuterkjøring i løypene tyder på en liten nedgang i trafikken i løpet av forsøksperioden. Sammenliknet med situasjonen før forsøket har også totalomfanget av skuterkjøring i Hattfjelldal hatt en svak nedgang. Omfanget av ulovlig kjøring er lavt, men har økt de siste sesongene i forsøket.

Omfanget av barmarkskjøring i forsøksperioden har vært lavt, men antallet barmarkskjøretøy er økende og omfanget av ulovlig barmarkskjøring har økt noe mot slutten av forsøksperioden.

Lovlig ferdsel med barmarkskjøretøy i forbindelse med tamreindrift er viktigste komponenten i barmarkskjøringen i Fauske.

**Røros:** For Røros gir tallmaterialet lite grunnlag for å trekke slutninger om endring i omfang i løpet av forsøket i og med at det kun foreligger en sesong med erfaringer med nye bestemmelser. Bedømt ut fra oppsynsrapportene har omfanget av snøskuterkjøring har vært stabilt omfang i forsøksperioden.

Omfanget av barmarkskjøring er lavt, men oppsynet registrerer at antall kjøretøy har økt i forsøksperioden, og at ulovlig ferdsel med barmarkskjøretøy forekommer. Det foregår også noe kjøring på traktorveier med uklar status. Lovlig ferdsel med barmarkskjøretøy i forbindelse med tamreindrift er viktigste komponenten i barmarkskjøringen i Røros.

**Vinje:** Tettheten av skutere ved trafikkteilingene i løypene viser lavere tall enn for turistløypa i Fauske, men er på samme nivå som i løypene i Hattfjelldal. Omfanget av kjøring totalt i kommunen bedømmes av oppsynet som uendret i løpet av forsøksperioden og også som relativt uendret i forhold til omfanget før forsøket startet.

Vinje har høyere tall for antall observerte skuterspør i områder uten løyper enn de andre kommunene. Dette tyder på at en i mindre grad oppnår kanalisering av trafikken til løypene i Vinje enn f.eks i Fauske og Hattfjelldal, og at det fremdeles foregår en del ulovlig kjøring i områder uten løypenett. Det at rekreasjonskjøringen i løypene er forbeholdt medlemmer i skuterklubben kan være en del av forklaringen på fortsatt kjøring i områder uten løyper.

Omfanget av barmarkskjøring omtales som ikke stort, men det registreres økt antall kjøretøy i forsøksperioden, og ulovlig ferdsel med barmarkskjøretøy forekommer.

**Stor-Elvdal:** Stor-Elvdal har praktisert bare 1 sesong med nye bestemmelser og trafikkteilingene lite grunnlag for vurdering av endring i omfang i løpet av forsøksperioden. Oppsynsrapportene konkluderer med uendret omfang utenom rekreasjonsløypa, men at omfanget av denne typen kjøring naturlig nok har økt i forsøket sammenliknet med før-situasjonen. Ulovlig kjøring forekommer sporadisk.

Omfanget av barmarkskjøring er lavt, men det registreres økt antall kjøretøy i forsøksperioden, og ulovlig ferdsel med barmarkskjøretøy forekommer. Det er en del bruk av jernhest til uttak av jaktutbytte.

**Sirdal:** Tettheten av skutere ved trafikkteilingen i transporttraseene er lav, men oppsynsrapportene peker på økning i omfang av leiekjøring pga hytteutbygging og økt komfortbehov/transportbehov. Omfanget av ulovlig kjøring i forsøksperioden har vært svært lite, men forekommer sporadisk og på vekslende sted.

Omfanget av barmarkskjøring er relativt lite, men det registreres økt antall kjøretøy i forsøksperioden, og det registreres en økning i kjøring til og i hytteområder i forbindelse med bygging. I enkelte hytteområder er denne kjøringen ulovlig, og medfører terrengskader.

**Lom.** Lom har få faste kjøretraseer for skuterkjøring og har stabilt lavt nivå på omfanget både av snøskuterkjøring og av barmarkskjøring. Det er registrert forekomst av ulovlig kjøring både på barmark og med snøskuter.

## Generelle utviklingstrekk i omfang av motorisert ferdsel i forsøkskommunene

**Snøskuterkjøring.** I registreringsopplegget er det kun gjennom oppsynets skjønnsmessige vurderinger at det kommer fram synspunkter på omfanget av motorisert ferdsel i forsøksperioden sammenliknet med situasjonen før forsøket startet.

Av kommunene som har åpnet for nye kjøreformål er det kun i Fauske og i Stor-Elvdal (kun en praktiseringssesong) at oppsynsrapportene konkluderer med at omfanget på kjøring har økt sammenliknet med før-situasjonen. I begge disse kommunene konkluderes det med økt omfang i rekreasjonsløypene. I de andre kommunene som har etablert rekreasjonsløyper og isfiskeløyper vurderer oppsynet totalomfanget av kjøring til å ikke ha økt sammenliknet med situasjonen før forsøket startet fordi mesteparten av den kjøringen som i forsøket foregår i skuterløypene, foregikk også før forsøket startet, men da i større grad som ulovlig kjøring.

Av kommunene med løyper kun til nytteformål konkluderer oppsynsrapporten for Sirdal med økt nyttekjøring til hyttebygging, men mindre kjøring i verneområder. Oppsynsrapporten for Røros (kun en praktiseringssesong) konkluderer med stabilt nivå eller svakt økende omfang på skutertrafikken, mens rapporten for Lom konkluderer med samme nivå.

**Barmarkskjøring.** Kommunene i stor grad videreført de bestemmelsene som gjaldt for barmarkskjøring inn i bestemmelsene i kommunedelplanen for motorferdsel. Iverksettingen av forsøket har derfor ikke på samme måte som for snøskuterkjøring endret på hva som er lovlige kjøreformål. Følgen av dette er at omfanget av barmarkskjøring følger samme trend i forsøkskommunene som i resten av norske kommuner, det vil si at antallet ATV-kjøretøy har hatt en betydelig økning de siste årene. Mye av bruken av disse kjøretøyene foregår per i dag på innmark. Det er rimelig å anta at presset på kommunene for å få tildelt løyver/dispensasjoner for ulike nytteformål i utmark vil øke framover. I forsøket ser en også at uklar avgrensningen mellom skogsbilveger og utmark (traktorveger/etablerte kjørespor) byr på utfordringer mht. hva som er lovlig og ulovlig barmarkskjøring.

Torbjørn Østdahl, Norsk institutt for naturforskning, Fakkeldgården, 2624 Lillehammer, [torbjorn.ostdahl@nina.no](mailto:torbjorn.ostdahl@nina.no)

Margrete Skår, Norsk institutt for naturforskning, Fakkeldgården, 2624 Lillehammer, [margrete.skar@nina.no](mailto:margrete.skar@nina.no)

# Innhold

<b>Sammendrag</b> .....	<b>3</b>
<b>Innhold</b> .....	<b>6</b>
<b>Forord</b> .....	<b>7</b>
<b>1 Hvorfor et registreringsopplegg av omfanget av motorisert ferdsel – og hvordan? ....</b>	<b>8</b>
<b>2 Beskrivelse av registreringsopplegget .....</b>	<b>10</b>
<b>3 Barmarkskjøring 2004 .....</b>	<b>11</b>
3.1 Registreringsopplegget på barmark .....	11
3.2 Oppsummering av omfang barmark 2004.....	12
3.3 Utvikling i omfang på barmarkskjøring i forsøksperioden 2002 - 2005.....	16
<b>4 Vintersesongen 2004/2005 .....</b>	<b>17</b>
4.1 Registreringsopplegget vinter .....	17
4.2 Kjøreomfang i og langs løyper/traseer .....	18
4.3 Kjøreomfang i områder uten løyper.....	22
4.4 Halvårsrapportene for vintersesongen 2004/05 .....	23
4.4 Samlet vurdering av oppsynets skjønnsmessige vurderinger 2002-2005 .....	27
4.5 Resultater fra førerintervjuer .....	28
<b>5 Oppsummering .....</b>	<b>34</b>
5.1 Vurdering av registreringsmetoder .....	34
5.2 Samlet drøfting av motorisert ferdsel i kommunene i forsøksperioden ut fra oppsynsregistreringene .....	34
5.3 Endring i omfang som følge av forsøksprosjektet bedømt ut fra oppsynsregistreringene .....	36
5.4 Hvilke erfaringer er vunnet angående samarbeid mellom ulike oppsynsaktører og mellom oppsyn og prosjektledelse i forsøkskommunene? .....	36



---

## Forord

Miljøverndepartementet (MD) og Direktoratet for Naturforvaltning (DN) initierte i 2001 et forsøksprosjekt der 8 kommuner skulle innarbeide motorferdsel som tema i kommuneplanens arealdel, spesifisere arealkategorier mht. om motorferdsel skulle være tillatte eller ikke og utarbeide utfyllende bestemmelser som avgrenset bruken av motorkjøretøy til særskilte løyper/traseer. Forsøket hadde opprinnelig varighet til 1. mai 2004, men er senere forlenget fram til 1. mai 2007.

Norsk institutt for naturforskning (NINA) har hatt oppdraget med å evaluere forsøksprosjektet. Evalueringen startet opp i desember 2001 og omfatter forsøksperioden fram til og med vinter-sesongen 2004/2005.

Arbeidet med evalueringen er i hovedsak gjennomført av forsker Margrete Skår og forsker Torbjørn Østdahl ved NINA. Denne rapporten summerer opp og drøfter resultatene fra feltregistreringer av omfang av motorisert ferdsel i forsøkskommunene. Registreringene er gjennomført av lokale oppsynsrepresentanter (SNO, Statskog fjelltjenesten, fjellstyrer og lensmenn) etter et opplegg fastsatt i samarbeid mellom SNO og NINA. Vi vil spesielt få takke kontaktpersonene våre i oppsynet; Knut Nylend, Peter Hermansen, Vegar Pettersen, Per Lorentzen, Ole Vangen, Esben Bø, Stein Olav Brendryen og Elin Skog for innsatsen med å koordinere og gjennomføre datainnsamlingen i forsøkskommunene. I tillegg vil vi også takke de andre oppsynsaktørene som har deltatt i dette registreringsarbeidet.

Lillehammer, 1. oktober 2005

Torbjørn Østdahl  
prosjektleder

# 1 Hvorfor et registreringsopplegg av omfanget av motorisert ferdsel – og hvordan?

Reduksjon av omfang av motorisert ferdsel er en sentral målsetting i forsøksprosjektet med ny forvaltningsordning for motorisert ferdsel i utmark. Da blir selvsagt en vurdering av eventuelt endring i omfang viktig for å kunne vurdere måloppnåelse i forsøket. Men hvordan beskrive omfang av motorisert ferdsel på en nøytral måte og på en måte som gir et rimelig godt bilde av situasjonen i forsøkskommunene gjennom prøveperioden?

## Antall dispensasjoner forteller lite om reelt kjøreomfang

Vi fant tidlig ut at benyttede indikatorer på omfang som for eksempel å telle antall dispensasjoner i en kommune, forteller relativt lite om det reelle omfanget. Dette er fordi ulike dispensasjoner kan gi rom for svært ulikt kjøreomfang. Noen kommuner har praktisert strenge vilkår for sine dispensasjoner, for eksempel antall turer, tidsbegrensninger, hvem som har rett til å føre kjøretøyet etc. Andre kommuner har gitt åpne dispensasjoner som tillater fri kjøring for flere formål over flere år. Et annet poeng er at ikke alle dispensasjoner blir benyttet, men innbyggerne søker for å sikre seg kjøretillatelse ved behov.

I tillegg til dispensasjoner og kjøreløyver er mye kjøring i utmark direkte hjemlet i lov. I tillegg til næringsvirksomhet gjelder dette for eksempel oppsynsvirksomhet og en del offentlige tjenester. Denne kjøringen kan i flere kommuner være omfattende, men det er kun registreringer i terrenget som kan kartlegge størrelsen på den.

I forsøket skal i prinsippet alle kjøreformål være hjemlet i de kommunale bestemmelsene, slik at behovet for dispensasjoner skal være marginalt. Det er også gitt få dispensasjoner i alle forsøkskommunene sammenlignet med tidligere. Forsøket viser at det er en noe uklar grenseoppgang mellom hva kommunene oppfatter som dispensasjonssaker for politisk behandling, og hva som oppfattes som "kurante saker". De sistnevnte behandles administrativt, selv om kjøreformålet ikke nødvendigvis er hjemlet i bestemmelsene. Dispensasjonsmyndigheten i forsøket er lagt til det faste utvalget for plansaker, hvis annet ikke er fastsatt i kommunedelplan for motorferdsel. Reduksjon av saksbehandlings-tida er en annen sentral målsetting i forsøket. I forsøket *kan* krav om dispensasjon være et tegn på ønsket kontroll over kjøringa, fordi en i utgangspunktet forbyr en type kjøreformål. Dermed *kan* faktisk et større antall dispensasjoner være indikator på mer kontroll.

Ut fra det ovennevnte vurderte vi at det å benytte antall dispensasjoner som indikator for reelt kjøreomfang var ennå mindre anvendbart i forsøket en ellers. Heller ikke statistikk over registrerte kjøretøy gir noe godt bilde av omfanget av motorferdsel i utmark. Til det er det for mange uregistrerte kjøretøy, som det er umulig å få oversikt over. Derfor var det tidlig, både fra oppdragsgivers side og fra evaluators side, uttrykt et ønske om å utføre konkrete målinger i felt for å kartlegge omfanget av motorisert ferdsel i forsøkskommunene.

## Oppsynet – best kjent i felt

NINA erfarte at *oppsynet* ute i kommunene hadde best kjennskap til omfanget av ferdselen. De ulike oppsynsaktørene har alle viktige erfaringer fra felt som vi kan dra nytte av i evalueringen. Vi så det derfor som en interessant utfordring å få etablert et tett samarbeid mellom de ulike oppsynsaktørene (politi, lokalt fjelloppsyn og SNO/Fjelltjenesten). I tillegg så vi det som viktig å stimulere til økt samarbeid mellom oppsynsaktørene og prosjektledelsen for motorferdselsforsøket i de ulike forsøkskommunene.

### **Mangel på før – data en svakhet**

En svakhet med opplegget for registrering av omfang av kjøring i forsøkskommunene er at en mangler direkte sammenliknbare data fra perioden før forsøket ble satt i gang, noe som egentlig var en forutsetning da forsøket ble igangsatt. Jfr. drøftingen ovenfor om dispensasjoner er en sammenligning av antall dispensasjoner før og etter forsøket lite interessant for å si noe om reelt omfang.

Mangelen på før – data svekker selvsagt evalueringsarbeidet i forsøket. Men flere av forsøkskommunene har kun praktisert en eller to sesonger, og på den måten kan vi vurdere registreringsdata på omfang opp mot gammelt og nytt regelverk. På den annen side gir praktisering av regelverk en eller to sesonger lite sikre data på omfang av motorferdsel i utmark. Oppsynsaktørene i forsøket har god lokalkunnskap også fra perioden før forsøket – og dere skjønnsmessige sammenligninger av omfang før og under forsøket har vært et viktig tilskudd for å bøte på mangelen på før-data. I sluttevalueringen benytter vi også kjøretøystatistikk og våre informantere (kommuneadministrasjon, politikerrepresentanter og representanter for lokale lag og organisasjoner) skjønnsmessige vurderinger av omfang før og under forsøket for å gjøre en totalvurdering av omfang i forsøket.

Våre mål for registreringsopplegget:

1. Å få målbare data på omfang av motorisert ferdsel i forsøkskommunene for å kunne vurdere omfang på kjøringen i forsøkskommunene og for å kunne spore eventuell endring over tid som effekt av forsøksprosjektet.
2. Å vinne erfaringer på samarbeid mellom ulike oppsynsaktører og mellom oppsyn og prosjektledelse i forsøkskommunene.

## 2 Beskrivelse av registreringsopplegget

I tilknytning til samling mellom forsøkskommunene i Trondheim 05.11.2002 ble det bestemt at SNO v/ Knut Nylend (SNO Hardangervidda) og Peter Hermansen (SNO Setesdal Vesthei/ Ryfylkeheiane) skulle være med NINA i et samarbeid for å utarbeide et forslag til registreringsopplegg og ha ansvaret for gjennomføring av registreringsopplegget i de åtte forsøkskommunene. Vi ønsket å foreta registreringer i *alle kommunene* helt fra oppstarten av registreringsperioden. De kommunene som ikke hadde vedtatte motorferdselplaner ville da kunne ses på som referansekommuner i forhold til forsøkskommuner med vedtatte planer. I tillegg var hensikten å samle inn før-data, altså sammenligningsdata for å vurdere endring før og etter at motorferdselplaner blir iverksatt. Vintersesongen 2002/03 var første sesong med registreringer gjennom oppsynet i forsøkskommunene. Etter dette er registreringene gjennomført både for barmarksesonger og vintersesonger fram til og med vinteren 2004/05. Registreringene er gjennomført ved bruk av registreringsskjema for trafikk- og sportellinger hhv. på barmark og på vinteren og med egne skjema for opplysninger om kontrollerte førere.

I tillegg til de nevnte registreringene i felt har en skjønnsmessig og verbal oppsummering av hver sesong blitt foretatt og rapportert. Dette er gjort av det lokale "oppsynsforumet", som er et samarbeidsorgan for oppsynsaktørene i hver av forsøkskommunene, med lokale SNO representanter som koordinatører. For nærmere beskrivelse av registreringsmetodikk vises det til tidligere oppsynsrapporter Resultatene fra de foregående sesongenes registreringer og halvårsrapporter er dokumentert i egne rapporter (Skår og Østdahl 2003 og Østdahl og Skår 2004, se referanser i sluttrapporten fra evalueringen).

Rapporten som nå er utarbeidet dekker barmarksesongen 2004 og vintersesongen 2004/05 og vurdering av perioden 2002 – 2005. Det ble utarbeidet et eget registreringsskjema for barmarksesongen men det er av praktiske grunner ikke gjennomført tellinger på samme måte som i vintersesongen fordi omfanget av barmarkskjøring er lavt sammenliknet med omfanget på barmarkskjøring. For vintersesongen 2004/05 ble det brukt samme skjema som for vintersesongen 2003/04.

Vi takker spesielt SNO, men også de andre oppsynsaktørene og deltakere i registreringsarbeidet for innsatsen de har gjort i felt. Dette har ført til at vi faktisk er i stand til å vurdere reelt omfang i forsøket. Selv om ikke alle feltregistreringene har vært like vellykkete, er dette viktige erfaringer. Metoder for å kartlegge motorferdsel i utmark har lenge vært etterspurt, og metoder som vi har benyttet har aldri tidligere vært utprøvd i Norge. I tillegg er det vunnet uvurderlige erfaringer på samarbeid mellom ulike oppsynsaktører, noe vi vet flere kommuner vil fortsette med også etter forsøksperioden. Vi benytter også anledningen til å beklage eventuelle belastninger registreringsarbeidet har medført i forsøkskommunene i form av økt støy- og trafikkbelastning, men håper samtidig at økt oppsynsvirksomhet i felt har gitt mest positive effekter.

## 3 Barmarkskjøring 2004

### 3.1 Registreringsopplegget på barmark

Oppsynsinnsatsen på registreringer av barmarkskjøring sommersesongen 2004 er summert opp i tabell 1. Innsatsen er omtrent som for barmarkssesongen 2003. For alle kommunene unntatt Kautokeino har det vært mest rasjonelt å legge opp til at oppsynet i hovedsak registrerer barmarkskjøring når de er ute på andre oppdrag.

Registreringsopplegget har omfattet observerte kjøretøy (4- og 6-hjuls terrengkjøretøy, cross-motorsykkel, traktor, jernhest (elgtrekk), personbiler, motorbåt og evt. andre kjøretøy som kan brukes i utmark), observerte kjørespor samt førerintervjuer med registrering av formål med turen, hjemmel for turen, opplysninger om føreren og om påkrevde dokumenter er i orden.

Tettheten av barmarkskjøretøy er lav og i enkelte kommuner er det kun observert spor etter kjøretøy selv om antallet kontroller har vært høyt. Andre kommuner igjen har rapportert barmarkskjøring bare gjennom halvårsrapporten (skjønsmessig vurdering gitt av alle oppsynsaktørene) og har ikke fylt ut skjema for hver enkelt kontroll. Disse forskjellene i metodebruk setter begrensninger for hvor gode sammenlikninger som kan gjøres mellom kommunene, og fra sesong til sesong innenfor samme kommune. Til tross for denne begrensningen vurderer vi materialet totalt sett som verdifullt og som et viktig grunnlag for evalueringsarbeidet.

Alle forsøkskommunene har levert halvårsrapport for barmarkssesongen 2004. Fra Kautokeino er halvårsrapporten begrenset til rapport fra helikopterregistrering gjennomført 10. september 2004. De andre kommunene har laget halvårsrapporter på bakgrunn av møter i de lokale oppsynsforumene hvor en har oppsummert hovedtrekk i omfang av kjøring, type kjøring, ulovlig kjøring, spesielle hendelser og erfaringer med bestemmelser. Halvårsrapportene vurderes som et svært viktig element i registreringene. Rapportene gir helhetsinntrykket av sesongen og er det elementet i barmarksregistreringene som er mest homogent og best egnet å bruke til sammenlikning mellom kommunene.

Kautokeino har hatt et stabilt, høyt antall barmarkskjøretøy de siste årene og et stort nettverk av åpne barmarksløyper og traseer (gamle kjørespor) hvor det kan gis dispensasjon for kjøring. For å dekke dette nettverket av løyper har vi i samråd med oppsynsaktørene kommet fram til at helikopterregistrering i løpet av antatt topperiode for barmarkskjøring er eneste gjennomførbare registreringsform. Denne gir et visst bilde av omfang av kjøring innenfor de ressursrammene som er til rådighet for forsøket. En slik toppregistrering ble gjennomført med helikopter 10. september 2004 ved oppstarten av småviltjakta.

**Tabell 1 Oppsynsinnsats i forsøkskommunene barmarkssesongen 2004**

	<b>Oppsynsinnsats</b>	<b>Hvem har utført kontrollene</b>
Sirdal	23 feltskjema og 8 intervjukskjema 40 feltdager på andre oppdrag	Sirdal lensmannskontor Sirdal kommune Statskog SNO
Vinje	3 rene kontroller knyttet til barmarkskjøring, ellers kombinert med andre oppsynsoppgaver (16 slike kontroller)	SNO Hardangervidda Fjellopsyn
Stor-Elvdal	Kontroller i forbindelse med andre oppdrag. Antall ikke oppgitt.	SNO

	<b>Oppsynsinnset</b>	<b>Hvem har utført kontrollene</b>
Rørø	Kontroller i forbindelse med andre oppdrag	SNO Statskog/Fjelloppsyn
Lom	25 utførte kontroller + patruljer som Lom lensmannskontoret har kjørt	SNO Lom fjellstyre Lom lensmannskontor
Hattfjelldal	Kontroller i forbindelse med andre oppdrag	Statskog, fjelltjenesten
Fauske	30 turer både på statsgrunn og på privat grunn	SNO Statskog Fjelltjenesten Fauske lensmannskontor
Kautokeino	1 dag (4 t.) med helikopterregistrering (dagen før ry- pejakt) for å få øyeblikksbilde / toppbelastning	Reinpolitiet Fjelltjenesten SNO

## 3.2 Oppsummering av omfang barmark 2004

### Hovedoppsummering

Tabell 2 gir en oppsummering av barmarkssesongen 2004 i forsøkskommunene basert på halvårsrapportene fra de lokale oppsynsforumene. Fra Vinje, Sirdal og Fauske er også resultatene fra utfylte registreringskjema inkludert i oppsummeringen.

Både i Vinje, Sirdal og Hattfjelldal trekkes det fram av oppsynsforumet at antallet barmarkskjøretøy er stigende.

Lom og Stor-Elvdal ser ut til å være de kommunene hvor barmarkskjøring er minst utbredt også i år, mens Kautokeino skiller seg ut som den kommunen som har desidert mest barmarkskjøring.

### Ulovlig barmarkskjøring

Økt antall kjøretøy ser ikke ut til å ha resultert i noen markant økning i ulovlig barmarkskjøring i utmark i Vinje, men oppsynet i Hattfjelldal registrerer en tendens til mer ulovlig kjøring med barmarkskjøretøy selv om omfanget av barmarkskjøring fortsatt bedømmes til "å ikke være stort". I Sirdal har det i forsøksperioden vært en økning i ulovlig barmarkskjøring i enkelte hytteområder uten sommerveg. Fortetting og utbygging uten anleggelse av midlertidig anleggsveg har ført til dels betydelig terrengslitasje i disse områdene.

Selv om ulovlig motorisert ferdsel i utmark ikke øker markant i forsøkskommunene, forekommer det i samtlige forsøkskommuner. Denne ferdselen består både av kjøring med ATV, terrenggående motorsykel, traktor, bil og motorbåt.

**Tabell 2 Lovlig og ulovlig kjøring samt totalinntrykk av barmarksesongen 2004**

Kommune	Sektorer som står for lovlig barmarkskjøring	Ulovlig barmarkskjøring	Totalinntrykk av sesongen (omfang, endringer i omfang)
Sirdal	ATV: Landbruket Entreprenører  Båt: Grunneiere Jegere Sportsfiskere	Ikke registrert barmarkskjøring utenom vei bortsett fra i regulerte hytteområder.  Ulovlig motorbåttrafikk på Håhellervatnet.	Noe stigende antall ATV, men brukes vesentlig på veier av bønder som bruker ATV i stedet for traktor. Noe kjøring til og i hytteområder i forbindelse med bygningsarbeid. En god del båttrafikk på magasinene og på store vann. Mindre båttrafikk enn tidligere på Roskleppfjorden pga stenging av vei med bom under anleggsarbeid. Noe mer på Øyavatn.
Vinje	ATV: Kraftverk, linjebygging, linjeinspeksjon, transport av jaktutbytte, skogsdrift, jordbruksnæring  Båt: transport av jaktutbytte	Et forhold med kjøring på terrengsykkel ble kontrollert og anmeldt. Har forekommet uhjemlet kjøring i utmark.	Ikke registrert noen stor ferdsel med ATV under kontrollene sommeren 2004. Det er innregistrert en god del kjøretøyer for bruk på barmark. I Vinje og også observert en del kjøretøy uten kjennemerke på innmark og på vei. Motorbåter benyttes på de store vassdragene for transport til faste bosteder uten vei og for transport til jakt, fiske og bærplocking. Kommunen er restriktiv til dispensasjoner for barmarkskjøring, mulig dreining mot bruk av lufttransport. Flere dispensasjoner for dette i 2004 enn tidligere, for eksempel vedtransport med helikopter.
Stor-Elvdal	Jernhest: Transport av jaktutbytte	Tips om utfrakting av reins-slakt med 6 hjuling. Lassbærer brukt til frakt av materialer til hytte 4 personbiler parkert utenfor tiltenkte P-plasser ved Rv. 27.	Barmarkskjøring lite utbredt i kommunen. Mye bruk av jernhest (lett beltegående kjøretøy). Oppsynet er blitt tipset om ulovlig barmarkskjøring like før eller under storviltjakt.
Røros	ATV: Reindrift (nordre del av kommunen) Bil Andre	Noe kjøring ut på slette furumoer som er kjørbare i forbindelse med aktiviteter ved elver og vann Bilkjøring på noen traktorveger med uklar status	Noe motorisert ferdsel i reindrifta 2 dispensasjoner for kjøring i forbindelse med bygging av hytte 2 dispensasjoner for landing med helikopter Omfanget av kjøring på traktorveier med uklar status har økt sommeren 2004.
Lom	ATV: Landbruk	4 biler registrert utenfor vei. Sakene oppgjort på stedet. Lom fjellstyre satte i 2003 opp skilt på 3 steder der det tidligere hadde vært ulovlig kjøring. Etter skilting er det ikke registrert kjøring på disse stedene.	Lang barmarkssesong med tidlig vår. Omfang omtrent som tidligere.

Kommune	Sektorer som står for lovlig barmarkskjøring	Ulovlig barmarkskjøring	Totalinntrykk av sesongen (omfang, endringer i omfang)
Hattfjelldal	ATV: Reindrift Vedkjøring Transport av elgslakt Jordbruk	Reindriften kjører i Børgfjell nasjonalpark. Reindriften melder om spor etter ulovlig kjøring med utgangspunkt i privat grunn som fortsetter inn på statens grunn. Lensmannen har ikke mottatt henvendelser om ulovlig barmarkskjøring. Fjelltjenesten har fått en henvendelse om ulovlig traktorkjøring som ble fulgt opp og saken ble anmeldt. Ut over dette har fjell-tjenesten ikke registrert spor etter ulovlig barmarkskjøring. Statskogansatte har ved noen få anledninger observert spor etter ulovlig ATV-kjøring	Omfanget av barmarkskjøring i kommunen kan totalt sett ikke sies å være stort. Men salget av barmarkskjøretøy er økende og det er klar tendens mot økt omfang på ulovlig barmarkskjøring. Reindriften er den store brukeren av både 2 og 4/6 hjulinger i kommunen. Kommunen har i 2004 ikke gitt tillatelse til barmarkskjøring utenom til vedkjøring og frakt av elgslakt. 5 søknader er avslått. Reindriften meldte ikke om ulovlig kjøring i 2003. Kan tyde på at ulovlig kjøring med utgangspunkt i privat grunn blir et økende problem.
Fauske	ATV: Reindriften Vedhogst Uttak av elgslakt Hyttebygging	Flere tilfeller av ulovlig kjøring er registrert i 2004. 2 anmeldelser. Etter tips fra turgåere ble det avdekket terrengskader etter ATV mellom Holtanbakken og Finneidfjellet. SNO gav advarsel for kjøring med ATV på "fjellvei" som krevde dispensasjon. Tips til SNO om ulovlig barmarkskjøring med personbil langs en traktorvei til fritidsbolig.	Flere tilfeller av barmarkskjøring er registrert, både med 4 hjuling (elgslakt), jernhest (elgslakt), 6 hjuling (entreprenør) og personbil (kjøring til hytte) Ikke registrert spor (terrengskader) i Fauske etter reindriften bruk av terrengkjøretøy.
Kautokeino	ATV: Reindriften Rypejakt Elgjakt	Mange spor også andre steder i terrenget viser at motoriserte kjøretøy også blir brukt utenom løype-ner.	1 dag med helikopterregistrering resulterte i observasjon av 46 4-6 hjulinger, 2 traktorer og 12 biler i åpne løyper og i dispensasjonsløyper. Dette er nesten identisk med fjorårets registrering, men flere biler. Mange biler langs og i nærheten av gamleveien mellom Suolovuoppmi og Kautokeino (>50) og ved Biddjovagge gruver og indre del av Biddjovagge-veien. Observerte 10 jaktleire hvor det sto parkert en eller flere hengere til sykler eller traktor, men hvor det ikke ble sett kjøretøy



### Konfliktnivå knyttet til barmarkskjøring

Konfliktnivået omkring barmarkskjøring rapporteres gjennomgående til å være lavt også i 2004 i de 7 kommunene som har vedtatte kommunedelplaner for motorferdsel (Tabell 3). I Sirdal rapporteres det om økt konflikt mellom gamle hytteeiere, entreprenører og grunneiere pga. kjøring og spor i forbindelse med nybygg i og ved etablerte hytteområder. Kautokeino har ikke rapportert på dette punktet sist vinter, men fra tidligere halvårsrapporter fra barmarkssesongene vet vi at både konfliktnivå og antallet dispensasjoner er svært høyt.

### Hvordan fungerer lokale bestemmelser for oppsynet

De kommunene hvor oppsynet har rapporter om erfaring med bestemmelsene for barmarkskjøring så går disse gjennomgående på at bestemmelsene i kommunedelplanene for motorferdsel fungerer godt. Det nevnes imidlertid at de har inntrykk av at noe av den ulovlig kjøringen som er registrert skyldes manglende kjennskap til regelverket og at ulovlig kjøring har foregått "i god tro". Informasjonstiltak i form av skilting har gitt gode resultater i Lom og foreslås også av andre oppsynsforum for å fjerne ulovlig barmarkskjøring.

**Tabell 3 Erfaringer mht spesielle problemer/ konflikter og med bestemmelser, barmarksesongen 2004**

Kommune	Spesielle problemer / konflikter	Erfaringer med bestemmelser
Sirdal	Økende konflikt mellom gamle hytteeiere, entreprenører og grunneiere pga. kjøring og spor i forbindelse med nybygg i og ved etablerte hytteområder. Klager på dette i Dunsenområdet. Klager på båttrafikk i Grydalen.	Bestemmelsene fungerer godt
Vinje	Ikke spesielle konflikter knyttet til barmarksferdselen. Det er registrert 1 klage på barmarkskjøring til SNO, og det har vært 1 medieoppslag relatert til barmarksferdsel.	Ikke gitt rom for særlig kjøring på barmark utenom det som er hjemlet direkte i loven. En del av dispensasjonene er mangelfullt utfylt og kan være vanskelige å kontrollere (gjelder dispensasjoner til bruk av fly/helikopter)
Stor-Elvdal	Nei	Ingen spesielle erfaringer rapportert
Røros	Nei	Bomming/merking av traktorveier med uklar status med opplysning om hvilke kjøring som er lovlig vil på sikt kunne stoppe problemet med bilkjøring på disse veiene.
Lom	Ingen spesielle problemer/konflikter, men det har etablert seg praksis med kjøring ned til Tesse i forbindelse med fiskeing. Dette bør reguleres før det utarter seg ytterligere. Noe uklare forhold knyttet til utkjøring av båter til fiskevann (Tesse). Ingen ulykker, medieoppslag, klager eller tips om barmarkskjøring	Oppsynet har inntrykk av at folk flest har liten kunnskap om motorferdselloven og at de "overtredelsene" som har skjedd er etter deres vurdering skjedd i "god tro"
Hattfjelldal	Reindriftas kjøring i Børgefjell nasjonalpark vil bli regulert i forvaltningsplan for nasjonalparken. Inntil planen er på plass har denne kjøringen uklar status.	Kommunen har streng praksis for bruk av barmarkskjøretøy. Tillatelsene som er gitt har klart nytteformål og kan ikke utføres på vinterføre.
Fauske	Ikke rapportert	Ikke rapportert
Kautokeino	Ikke rapportert	Ikke rapportert

### 3.3 Utvikling i omfang på barmarkskjøring i forsøksperioden 2002 - 2005

#### Lovlig barmarkskjøring i forsøksperioden

De 7 kommunene som har vedtatt kommunedelplan for motorferdsel har etter eget utsagn en restriktiv holdning til barmarkskjøring i utmark og ønsker å holde på denne linjen videre framover. Dette bekreftes av gjennomgående lavt antall dispensasjoner for barmarkskjøring i disse kommunene, og at dispensasjonene er gitt for forhold som har direkte hjemmel i loven. En viktig erfaring som nevnes i halvårsrapportene er at det foregår en del bilkjøring på traktorveier med "usikker status". Det er derfor viktig at kommunene har god oversikt over status på denne typen veier og at denne informasjonen er tilgjengelig for oppsynet, og blir gjort kjent for publikum/allmennheten.

Barmarkskjøring ser ut til å være minst utbredt i Lom og Stor-Elvdal, mens Kautokeino har desidert mest barmarkskjøring. Kommunene som har tamreindrift (Kautokeino, Fauske, Hattfjelldal og Røros) har en god del kjøring både med 2 hjulinger og 4/6 hjulinger. Denne kjøringen i næringssammenheng er direkte hjemlet i § 4 motorferdselloven og reindriftsloven. Oppsynsregistreringene sier svært lite om omfanget på kjøring i forbindelse med reindrift. Kjøring direkte hjemlet i lov er en rettighet og tradisjonelt en "ikke-sak" for oppsynet, og reindrift er ikke noe unntak.

I følge kjøretøystatistikken har antall ATV-kjøretøy hatt en sterk prosentvis vekst i forsøksperioden i alle forsøkskommunene unntatt Kautokeino (her var antallet ATV i utgangspunktet svært høyt og Kautokeino har i særklasse det høyeste antallet ATV-kjøretøy blant forsøkskommunene). I kommunene i Sør-Norge kan oppsynsregistreringene og annen informasjon tyde på at økningen først og fremst er ATVer som benyttes av gardbrukere som erstatning for tyngre traktorer.

#### Ulovlig kjøring i forsøksperioden

Selv om ulovlig motorisert ferdsel i utmark ikke øker markant i forsøkskommunene, så forekommer det likevel ulovlig kjøring i samtlige forsøkskommuner. Denne ferdselen består både av kjøring med ATV, terrenggående motorsykel, traktor, bil og motorbåt. De kommunene hvor økning i ulovlig kjøring nevnes i oppsynsrapportene er Hattfjelldal, Røros og Fauske. For Lom konkluderes det med ingen endring i forekomst av ulovlig barmarkskjøring, mens rapportene fra Vinje og Sirdal ikke tar opp endring i forhold til forrige sesong.

## 4 Vintersesongen 2004/2005

### 4.1 Registreringsopplegget vinter

Registreringene har i likhet med tidligere sesonger bestått av:

\* *Mobile registreringer i løypenett*: Antall kjøretøy skulle registreres per kjørte km i et utvalg av løyper og traseer. På denne måten vil vi kunne få et bilde av omfanget av trafikken i løypenettet \* *Mobile registreringer langs løypenett*: Antall kryssende spor pr. kilometer skulle registreres. Dette gir oss et bilde av om de kjørende følger løypenettet eller om det foregår mye kjøring utenom det som kan regnes som løypekorridor. Faste strekninger langs de mest trafikkerte strekningene skulle velges ut, men utenom de lovlige "korridorer" som løypene utgjør.

\* *Mobile registreringer i andre områder*: Disse tellingene kunne foretas i forbindelse med andre oppdrag i områder uten skuterløyper, mest mulig gjennomsnittlig gjennom sesongen.

\* *Registreringer på faste punkter*: Disse registreringene skulle gjennomføres på knutepunkt (steder der traseer møtes, på utfartspunkt eller liknende) både hverdager og helgedager. Registreringene skulle foregå minimum 3 timer sammenhengende. Alle passerende kjøretøy i begge retninger skulle registreres. Tellingene skulle foregå anonymt og helst gjennomføres også i dårlig vær (for å få et sammenlignbart materiale mellom kommunene og som viser et gjennomsnittsbilde gjennom sesongen).

\* *Toppbelastningstelling*: Vi ønsket også å foreta toppregistreringer, mest aktuelt tidspunkt var i påsken eller i vinterferien. Toppregistrering kunne løses på flere måter, enten ved å registrere ved knutepunkt eller ved å gjøre oversiktsregistreringer i hele kommunen. Det sistnevnte er forsøkt gjennomført med helikopter i Sirdal kommune (men på dager med lite trafikk).

\* *Halvårsrapporter fra oppsynsaktørene*. Dette er en skjønnsmessig og verbal beskrivelse av hovedinntrykk av sesongen oppsummert i egne møter der de ulike oppsynsaktørene kommer sammen og diskuterer status, utviklingstrekk og erfaringer fra sesongen og sesongens registreringer.

Tabell 4 viser type registreringer og omfanget på registreringene som er gjennomført i forsøkskommunene for vintersesongen 2004/2005.

Tabell 4. Registreringer utført i forsøkskommunene, vintersesongen 2004/2005.

Kommune	Fast-punkt-telling	Mobile telling i løypenett	Mobile telling langs løypenett	Telling i andre områder	Registrering av toppbelastning	Antall intervjuede førere	Halvårs rapport
Kautokeino	-	-	-	-	Nei	0	Ja
Fauske	6	2	1	-	Ja	34	Ja
Hattfjelldal	0	17	5	14	Ja	93	Ja
Røros	4	-	27*	-	Ja	0	Ja
Lom	1	-	9	8	Nei	1	Ja
Stor-Elvdal	6	1		4	Ja	1	Ja
Vinje	4	14	14	13	Ja	48	Ja
Sirdal	10	13	4	10	Ja, helikopter-regist.	15	Ja

\* observasjoner fra løypeprepareringsmaskin (skiløyper)

I tabellene i de påfølgende avsnittene er det tatt med tall også fra vintersesongene 2002/03 og 2003/04 der dette foreligger, som basis for å kunne drøfte utviklingen gjennom forsøksperioden.

## 4.2 Kjøreomfang i og langs løyper/traseer

Kjøreomfanget i og langs løyper/traseer har blitt kartlagt på 3 måter; ved at oppsynet har kjørt i løypene/traseene og registrert antall snøskutere pr km, ved at oppsynet har sittet på faste punkt (knutepunkter) og registrert antall snøskutere per time, ved at de har kjørt i løypene og kartlagt kryssende spor i korridoren langs løypene.

### Mobile tellinger i løypenett

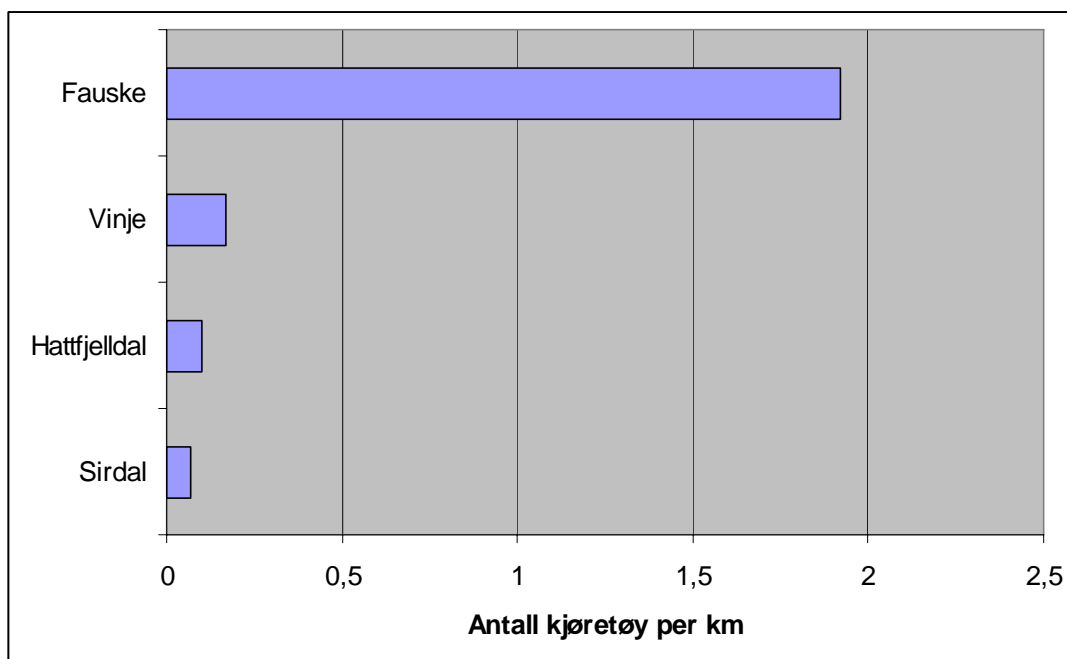
I Fauske har tellinger i løypenettet i hovedsak konsentrert seg til turistløypa i Sulitjelmaområdet og tilførselsløypa til denne. I Vinje og Hattfjelldal har registreringene i løypenettet fordelt seg over et utvalg av snøskuterløyper med rekreasjonsformål. I Sirdal har registreringene foregått i et utvalg av faste traseer for leiekjøring og annen nyttetransport. I Stor-Elvdal er det kun gjort enkelte registreringer i snøskuterløypa (rekreasjonsløype) på Koppangkjølen som ble åpnet først i februar 2005. I Røros er det sist vinter ikke foretatt registreringer i de faste kjøretraseene for transport til hytter og setrer. Traseen for guidete turer Vauldalen-Sverige ble ikke benyttet for dette formålet sist vinter på grunn av grunneierforhold på svensk side. I Lom er det gjennom forsøksperioden vurdert det som lite hensiktsmessig å gjøre tellinger i traseer, fordi den lille kjøringen som er foregår spredt.

Antallet skutere per kjørte km i løypenettet viser at nivået varierer fra 4,5 skutere pr km til 0,05 skutere per km (tabell 5). Antallet er høyest i Fauske og dette kan forklares med at trafikken i stor grad er konsentrert om turistløypa i Sulitjelma og tilførselsløypa fra hytteområdet og inn på turistløypa. Isolerer en registreringene for turistløypa i Fauske så er tallene 0,35 kjøretøy pr km for 2002/03 og 3,2 pr km for 2003/04. Tallene viser dermed en betydelig økning i denne perioden. For 2004/05 ble det registrert 3,5 kjøretøy pr km, men dette tallet bygger kun på én registreringstur.

I Stor-Elvdal ble 0 snøskutere observert den ene ordinære tellinga i løypa. For Hattfjelldal og Vinje har antallet registrerte snøskutere i løypenettet vært konstant de årene forsøket har pågått, mens tallene for Sirdal har gått noe ned.

**Tabell 5. Sesongmiddelverdier for antall kjøretøy pr km i skuterløypene ved mobil registrering i løypenettet i forsøksperioden**

	Vintersesongen 2002/03	Vintersesongen 2003/04	Vintersesongen 2004/05	Middel- verdi
Kautokeino	-	0,07	-	0,07
Fauske	0,36	1,9	3,5	1,92
Hattfjelldal	0,08	0,11	0,11	0,10
Røros	-	-	-	-
Lom	-	-	-	-
Stor Elvdal	-	-	-	-
Vinje	0,16	0,21	0,14	0,17
Sirdal	0,11	0,05	0,05	0,07



**Figur 1. Middelerdi over forsøksperioden for antall observerte kjøretøy pr km i skuterløypene**

#### Tellinger langs løypenett

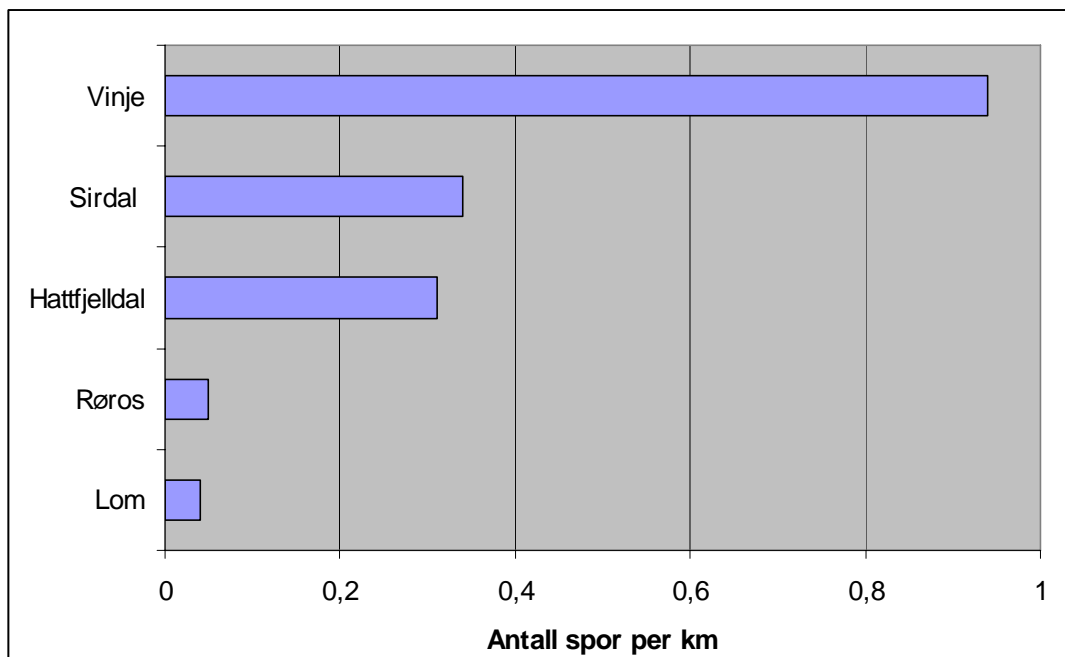
I samtlige forsøkskommuner hvor en har registreringer over flere år så har antallet kryssende spor i korridoren langs skuterløypene blitt lavere utover i forsøksperioden (tabell 6). Vinje skiller seg ut med å ha hyppigere forekomst av kryssende spor i korridoren langs skuterløypene enn de andre kommunene.

**Tabell 6. Sesongmiddelerdier for antall kryssende spor pr km i området langs skuterløypene i forsøksperioden**

	Vintersesongen 2002/03	Vintersesongen 2003/04	Vintersesongen 2004/05	Gjennomsnitt
<b>Kautokeino</b>	-	-	-	-
<b>Fauske</b>	-	-	0 *	-
<b>Hattfjelldal</b>	0,45	0,28	0,19	0,31
<b>Røros</b>	-	0,04**	0,05 **	0,05**
<b>Lom</b>	-	0,06	0,01	0,04
<b>Stor Elvdal</b>	-	-	0	0
<b>Vinje</b>	1,7	0,56	0,55	0,94
<b>Sirdal</b>	1,0	0,03	0	0,34

\* Lavt antall km med registrering

\*\* Observasjon fra løypeprepareringsmaskin (for dager uten sporobservasjon er ikke kjørelengde registrert – dette medfører at tallet for antall kryssende spor per registreringskilometer er for høyt)



**Figur 2** Middelværdi over forsøksperioden for antall kryssende spor pr registreringskilometer i områdene langs skuterløypene

### Fastpunktstillinger

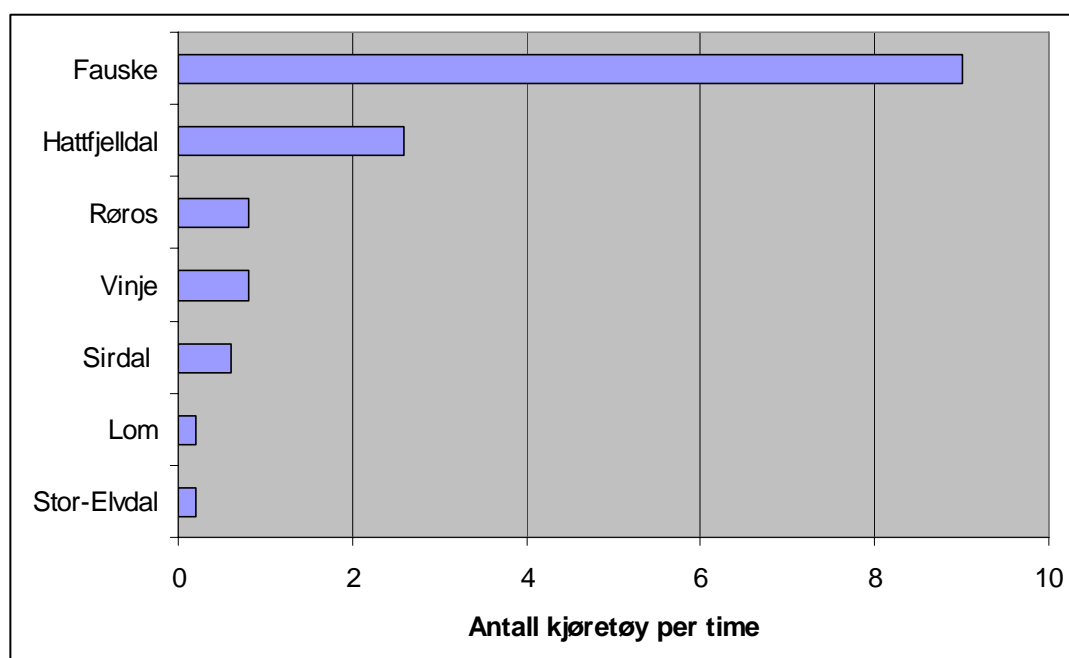
Tellingene viser gjennomgående høyest tall i Fauske kommune med 9 snøskutere pr time, mens Hattfjelldal hadde 2,6 skutere per time og Vinje og Røros 0,8 skutere per time (Tabell 7). Høyest tetthet i Fauske er naturlig fordi Fauske er den av forsøkskommunene som i størst grad har skutertrafikken konsentrert til ett område av kommunen (Sulitjelma) og at det er her registreringene i størst grad er foretatt. Hattfjelldal og Vinje har flere ulike rekreasjonsløyper (inkludert fiskeløyper) og trafikken sprer seg mer jevnt over flere løypetraseer sammenliknet med i Fauske. Det er følgelig mindre opplagt hvor knutepunktstillinger bør foretas, og antall registrerte kjøretøy per observasjonstime er betydelig lavere. I Vinje ble dette tydelig i vintersesongen 2003/04 ved at flere fastpunktstillinger ble gjennomført på et punkt hvor en antok det ville være mye trafikk, men hvor dette viste seg å ikke være tilfelle. I tillegg til mindre opplagte knutepunkter har Vinje begrensninger i bruken av rekreasjonsløypene ved at det kun er medlemmene i skuterklubbene som får forhåndsløyve fra grunneierne. Dette bidrar også til at tallene er lavere for Vinje enn for Hattfjelldal og Fauske der rekreasjonsløypene ikke har denne typen begrensninger på hvem som kan bruke dem. Sirdal og Røros har ikke rekreasjonsløyper, men fastpunktstillingene gav likevel tall på samme nivå som for Vinje. Dette skyldes at enkelte av traseene for transportkjøring i Sirdal og Røros har hyppig bruk.

For Stor-Elvdal er fastpunktregistreringene kun fra sesongen 2004/05 fra den nyopprettede skuterløypa. Tellingene sist sesong viser kun 0,2 snøskutere pr time (et tall som faktisk samsvarer med tellingene fra 2002/03 som delvis er fra samme område som det nå er laget skuterløype i).

**Tabell 7 Sesongmiddelverdier for antall kjøretøy per time ved knutepunkt for skutertrafikk i forsøksperioden** (tellingene er foretatt på steder med forventet skutertrafikk f.eks knutepunkt i rekreasjonsløyper eller i faste kjøretraseer for leiekjøring eller annen nyttekjøring).

	Vintersesongen 2002/03	Vintersesongen 2003/04	Vintersesongen 2004/05	Middel-verdi
<b>Kautokeino</b>	-	1,7	-	1,7*
<b>Fauske</b>	7,9	11,0	8,1	9,0
<b>Hattfjelldal</b>	3,2	2,0	-	2,6
<b>Røros</b>	0,9	0,8	0,6	0,8
<b>Lom</b>	0,4	0	-	0,2
<b>Stor Elvdal</b>	0,3	-	0	0,2
<b>Vinje</b>	0,7	0,4	1,4	0,8
<b>Sirdal</b>	0,7	0,3	0,8	0,6

\* Få tellinger



**Figur 3 Middelerdi over forsøksperioden for antall observerte kjøretøy per registreringstid på knutepunkter for skutertrafikk**

### Topptelling

Topptellingene forteller oss noe om støy- og trafikkbelastning i sentrale utfartsområder på tidspunkt når en forventer sesongtopper i skutertrafikken. Dette kan være tidspunkter som for eksempel palmelørdag eller onsdag før skjærtorsdag når det gjelder transport til hytter, 1. eller 2. påskedag når det gjelder transport fra hytter eller palmesøndag, påskeaften eller 1. påskedag når det gjelder rekreasjonskjøring. Topptellingene er utført på noe ulike måter i de ulike forsøkskommunene; enten som mobile tellinger i løypenettet, som fastpunktelling i løypenettet eller som helikoptertelling (Sirdal).

Topptellinger utført i 2004/05 som mobile tellinger i løypenettet viser at det ble registrert 6,2 kjøretøy per km i Fauske (onsdag før skjærtorsdag), 0,57 kjøretøy per km i Hattfjelldal (1. påskedag) og 0,97 kjøretøy per km i Vinje (påskeaften).

For topptellinger utført som fastpunktstillinger viser tallene at det ble registrert 26 kjøretøy per time i Fauske (onsdag før skjærtorsdag), 0,67 kjøretøy per time i Stor-Elvdal (palmelørdag) og 1,75 kjøretøy per time i Røros (palmelørdag).

Det er bare i Fauske det foreligger data fra samme type topptelling flere år på rad. Disse tellingene viser at det i 2002/03 ble registrert 22 kjøretøy per time, i 2003/04 30 kjøretøy per time og i 2004/05 26 kjøretøy per time. Dette viser at toppbelastningen i Fauske har vært temmelig konstant de sesongene forsøket har pågått.

I Sirdal ble det utført helikoptertelling påskeaften 2005. Dette viste seg å være et tidspunkt med svært lite trafikk. Forklaringen ligger sannsynligvis i at skutertrafikken i Sirdal er transport til og fra hytter og at kjøring for dette formålet i hovedsak foregår palmelørdag, onsdag før skjærtorsdag og 1. og 2. påskedag.

### 4.3 Kjøreomfang i områder uten løyper

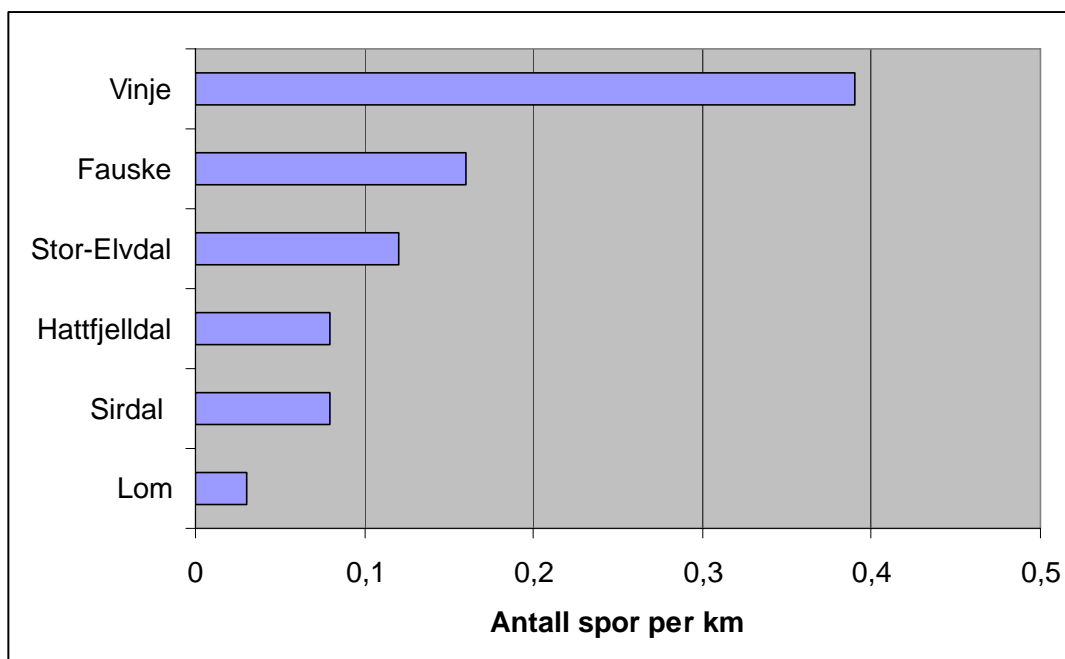
Registreringer i områder uten skuterløyper viser gjennomgående lave tall for antall observerte skuterspor (tabell 8). Vinje har høyest antall skuterspor per registreringskilometer med 0,39, mens Fauske har 0,16. Lavest antall spor per registreringskilometer har Lom. Tallene har vært relativt konstante gjennom forsøksperioden med unntak av Sirdal hvor det har vært en nedgang og Hattfjelldal hvor det har vært en svak økning utover i forsøksperioden.

Både Vinje og Fauske som begge har lagt ut rekreasjonsløyper, har fortsatt de høyeste tallene for antall spor i områder uten slike løyper. viser at Vinje skiller seg ut med mest spor. Dette betyr at selv om en oppnår kanalisering av mye av trafikken til løyper, så foregår det fremdeles kjøring i områder der en i utgangspunktet ikke ønsker at skuterkjøringen skal foregå. En komponent av denne kjøringen er nyttekjøring som foregår med direkte hjemmel i motorferdselloven (tilsyn, oppsyn, vitenskaplige undersøkelser, tamreindrift, mm). Når en i tillegg tar hensyn til at Vinje ikke har tamreindrift, så tyder dette på at omfanget av ulovlig kjøring i områder uten skuterløyper er noe høyere i Vinje enn i de andre kommunene. At rekreasjonsløypene i Vinje er begrenset til medlemmer i snøskuterklubbene kan også være deler av forklaringen på hvorfor kanaliseringseffekten er mindre tydelig her.

**Tabell 8 Sesongmiddelverdier for antall observerte spor per km i områder uten skuterløyper i forsøksperioden**

	Vintersesongen 2002/03	Vintersesongen 2003/04	Vintersesongen 2004/05	Middel- verdi
<b>Kautokeino</b>	-	-	-	-
<b>Fauske</b>	-	0,16	0,16	0,16
<b>Hattfjelldal</b>	0,07	0,06	0,12	0,08
<b>Røros</b>	0,06	-	-	0,06
<b>Lom</b>	0,03	0,03	0,03	0,03
<b>Stor Elvdal</b>	0,20	-	0,04	0,12
<b>Vinje</b>	0,36	0,51	0,30	0,39
<b>Sirdal</b>	0,13	0,09	0,02	0,08





**Figur 4. Middelerverdier i forsøksperioden for antall observerte spor pr registreringskilometer i områder uten skuterløyper**

#### 4.4 Halvårsrapportene for vintersesongen 2004/05

##### Hvordan fungerer de lokale bestemmelsene?

Tabell 9 summerer opp oppsynsaktørens erfaringer med de nye bestemmelsene i de ulike kommunedelplanene for motorferdsel. Hovedinntrykket er at bestemmelsene fungerer bra ut fra et oppsynssynspunkt. Perioden oppsynet har hatt for å skaffe seg erfaringer med de nye bestemmelsene har vært kort i kommuner som Stor-Elvdal og Røros og det nevnes at en foreløpig ikke har kommet opp i situasjoner som gir erfaring med alle de nye bestemmelsene. Det trekkes også fram enkelte problemer med håndhevelsen av de nye bestemmelsene. Problematikken som går igjen i oppsynsrapportene er knyttet til overholdelse av start- og endepunktene på løypene og at det etableres tilførselsløyper til rekreasjonsløypene i de kommunene som har denne typen løyper. For oppsynet er etableringen av ekstra tilførselsløyper et problem når det gjelder å trekke opp grensene for hva som skal resultere i anmeldelse eller ikke. Et annet problem som trekkes fram er knyttet til hva som er transport og hva som er rekreasjonskjøring ved kjøring til hytter (Vinje).

**Tabell 9 Oppsynets erfaringer med nytt regelverk**

<b>Kommune</b>	<b>Erfaringer med nytt regelverk</b>
<b>Kautokeino</b>	Ikke vedtatt plan
<b>Hattfjelldal</b>	Det nye regelverket fungerer i hovedsak bra, men det registreres mange flere tilknytningspunkter til løypenettet enn de tillatte tilførselsløypene. For oppsynet oppleves det å ikke være noen forskjell mellom fiskeløyper og hovedløypenett. Det settes spørsmålstegn ved om ordningen med meldepliktskjema kan forbedres, og om meldepliktskjema i enkelte tilfeller er brukt på typer kjøring som skulle vært behandlet som dispensasjonssøknader.
<b>Fauske</b>	Regelverket er greit å håndheve for oppsynet, men hoveddelen av lovovertredsene skjer i tilknytning til hytteområdene. Det oppleves som en balansegang for oppsynet å håndheve reglene samtidig som en respekterer folks private sfære Oppsynet kan dokumentere brudd på de fleste vilkårene for snøskuterkjøring i den nye motorferdselplanen: Kjøring utenom merket trase Kjøring i forbudssoner Kjøring i verneområder Kjøring under opphold på hytta Flere skutere på hytta Kjøring uten kjelke Unndragelse av kontroll Kjøring mellom Fauske og Saltdal Kjøring mellom Fauske og Sørfold Kjøring på offentlig vei
<b>Røros</b>	Bestemmelsen om faste løyper har fungert bra. Det skaper noe problemer at kjøring med direkte hjemmel i motorferdselloven "tøyes".
<b>Lom</b>	Bestemmelsene i Lom er en videreføring av tidligere praksis, men lettere for politikerne å følge med i motorferdselpolitikken i kommunen i og med at de har vært med å behandle og vedta planen.
<b>Stor-Elvdal</b>	De fleste bestemmelsene ser ut til å virke slik de var tenkt. Det har blitt en forenkling i og med at konkrete kjøreforhold som ikke er søknadspliktige er listet opp, f.eks vedkjøring fra hogst til nærmeste bilveg. Oppsynet har foreløpig ikke kommet i situasjoner der en får testet om alle forhold ved bestemmelsene er lette å håndheve, men på papiret ser vedtektene håndterbare ut.
<b>Vinje</b>	Kan være vanskelig å definere om kjøring til hytte er i hht. hjemmel eller ikke i tilfeller der det er flere startpunkter på løypa. Kontrollmyndigheten ser av og til at dette blir utnyttet ved at hytteløyper også delvis brukes som rekreasjonsløyper. Det er også en utfordring for oppsynet å dra opp grensen mellom anmeldelse/ikke anmeldelse når det gjelder overholdelse av start/ende punkt for rekreasjonsløype.
<b>Sirdal</b>	Bestemmelsene ser ut til å fungere bra.. Bestemmelsene fungerer bra også oppsynsmessig.

### Oppsynets skjønnsmessige vurderinger av omfang og endring i omfang

Vi understreker at vurderingene av omfang gitt i tabell 10 under er skjønnsmessige vurderinger gitt av et samlet oppsynsforum, basert på erfaringer fra vinterens registrerings- og oppsynsvirksomhet.

Den skjønnsmessige vurderingen av nivå på omfanget av snøskuterkjøring varierer fra "enormt" i Kautokeino til "svært lite" og "lite" i Stor-Elvdal og Lom. Sju av de åtte kommunene som har praktisert etter lokale bestemmelser denne sesongen vurderer omfanget til å være ganske uendret totalt sett sammenliknet med forrige sesong. Unntaket er Hattfjelldal kommune hvor en rapporterer om en nedgang sammenliknet med sesongen 2003/04. I halvårsrapporten fra Fauske bedømmes omfanget av kjøring til å ha økt sammenliknet med situasjonen før forsøket startet.

**Tabell 10 Oppsynets skjønnsmessige vurdering av omfang og endring av omfang**

	Vurdering av omfang	Evt. endring i omfang
<b>Kautokeino</b>	Omfanget av lovlig kjøring er "enormt" pga. kommunens dispensasjonspraksis. Det er flere snøskutere per husstand og flesteparten av befolkningen som kjører utenom løypenettet har enten dispensasjon eller er tilknyttet reindrifta.	Ingen grunn til å tro at det har vært store endringer i skutertrafikken sist sesong.
<b>Hattfjelldal</b>	Omfanget av kjøring i løypenettet beskrives som "kan ikke sies å være stort".	Hovedinntrykket er at ferdselen i løypenettet denne vinteren har vært noe mindre enn i forrige sesong.
<b>Fauske</b>	Omfanget størst i Sulitjelma-området. Dette er forventet og tilsiktet i og med at det er her kommunen har etablert turistløype.	Omfanget har vært omtrent som foregående sesonger i forsøket, men oppsynsforumet har inntrykk av at omfanget av kjøring har økt sammenliknet med "før-situasjonen" før løypenettet ble etablert. Gjelder spesielt turistløypa og tilførselsløypa fra hytteområdet i Sulitjelma, samt vannhenting med skuter under opphold på hytter
<b>Røros</b>	Nivået er ikke vurdert i halvårsrapporten.	Oppsynet har ikke registrert merkbare endringer i omfang av kjøring sammenliknet med tidligere år
<b>Lom</b>	Lite omfang. Registrert trafikk har vært knyttet til drift av turisthytter, stikking av skiløyper, kraftlinjebygging, oppsyns/registreringsoppgaver og landbruk.	Stabilt og som tidligere år.
<b>Stor-Elvdal</b>	Oppsynet beskriver omfanget som veldig lite. Kjørebøkene fra leiekjørere viser imidlertid mange turer per leiekjører på enkelte steder i kommunen.	Omfanget ser ikke ut til å ha endret seg sammenliknet med tidligere år, men i den nyåpnede snøskuterløypa er det mye mer kjøring enn tidligere.
<b>Vinje</b>	Omfang av snøskutertrafikk beskrives som "stabilt betydelig".	Har ikke grunnlag for å si at omfanget har økt siste sesong av forsøksperioden
<b>Sirdal</b>	Omfanget beskrives til å være "ikke stort". Hovedsakelig nytte/leiekjøring til etablerte hytteområder, ofte konsentrert til fredag ettermiddag når folk skal på hytta. I tillegg en del kjøring i forbindelse med byggeaktivitet.	Nivået ser ut til å være uforandret sammenliknet med foregående sesonger.

### Oppsynets skjønnsmessige vurderinger av ulovlig kjøring

Det er registrert en svak økning i ulovlig kjøring siste vintersesong i Hattfjelldal og i Fauske. I Vinje og Sirdal har den ulovlige ferdselen økt i noen områder og avtatt i andre slik at den totalt sett er omtrent som tidligere. Lom, Stor-Elvdal og Røros rapporterer om uendret omfang på ulovlig kjøring sammenliknet med tidligere år i forsøket (Tabell 11).

**Tabell 11 Oppsynets skjønnsmessige vurderinger av ulovlig kjøring og evt endringer**

Kommune	Omfang ulovlig kjøring 2004/2005	Evt endring
Kautokeino	-	-
Hattfjelldal	Det er registrert spor etter ulovlig kjøring i tilknytning til løypenettet. Mange spor etter ulovlig kjøring i området Favnvatn/Rauvatn og på Store Bukkefjell. Også ved Jamtfjellet – Geittindskaret er det jevnlig spor etter ulovlig ferdsel. Utenom løypenettet er det registrert mange spor/kjøretraseer i Susendalen. Dette bedømmes til å måtte være ulovlig ferdsel. 9 anmeldelser, derav 4 svensker. Det er gitt flere advarsler.	Lite ulovlig kjøring den første sesongen i forsøket. Mer ulovlig kjøring de to siste sesongene. Flere anmeldelser i år enn tidligere år
Fauske	Det er registrert ulovlig kjøring i Junkerdal nasjonalpark, samt flere steder og ved flere anledninger i Sulitjelmaområdet. Også en del ulovlig kjøring i andre verneområder i kommunen samt i A-soner (forbudsområder). Det er etablert "uoffisielle tilførselsløyper" mellom Daja og de omkringliggende hyttene rundt Kjeldvatnkrysset.  11 anmeldelser og 7 advarsler	Det er i hovedsak de samme ulovlige traseene som er benyttet sist vinter som de foregående sesongene. Ut fra dette er det ikke vesentlige endringer i omfang av ulovlig kjøring i kommunen totalt sett.  I Finneidfjellet og Tuva-Grytvikmoen er det imidlertid registrert økt omfang av ulovlig snøskuterkjøring  Flere klager og tips enn tidligere år
Røros	Lite meldinger og tips om ulovlig kjøring. Noen forespørslers til oppsynet på om kjøring som er direkte hjemlet i loven/forskriften blir benyttet i hht. forutsetningen. Eks reindriftsnæringas "fritidskjøring" og løyvekjøring til buer.	Ingen endring
Lom	Ikke klager eller tips om ulovlig kjøring.	Ingen endring.
Stor-Elvdal	Tips om ulovlig kjøring på Glomma sør-vest for Koppang sentrum.	Ingen endring.
Vinje	Den ulovlige kjøringen ser ut til å fortsette i områder uten rekreasjonsløyper. I tillegg en del ulovlig kjøring i nye områder som tidligere ikke var direkte plaget med dette. Respekten for start og endepunkter på løypene er fortsatt liten. Dette fører til betydelig omfang på "tilknytningsløyper" til rekreasjonsløypene. 1 anmeldelse for ulovlig kjøring.	I noen områder der det tidligere var en del ulovlig kjøring har denne kjøringen avtatt og i stor grad blitt borte. Det har vært noe flere klager til politi/oppsyn på ulovlig kjøring denne sesongen. (kjøring i forbudsområder, kjøring på offentlig vei, kjøring kveld og natt i tettbebygde strøk og kjøring på åpent vann). Vanskelig å si om dette skyldes lavere terskel for å klage eller

Kommune	Omfang ulovlig kjøring 2004/2005	Evt endring
		mer ulovlig kjøring.
Sirdal	Svært lite omfang av ulovlig kjøring. Tellingene og registreringene viser at det påtreffes få skutere og at det er lite spor i terrenget. Det har vært ca. 10 henvendelser til politi og kommune om ulovlig kjøring. Ingen av dem har vært direkte tips om pågående ulovligheter.	Nivået på ulovlig kjøring beskrives som uendret, men det ser ut til at aktiviteten i noen grad flytter seg fra år til år. Ulovlig kjøring som ble registrert i Ousdalsområdet i fjor har opphørt. Samtidig har ulovlig kjøring i Josdalen og ved Mydland økt.

#### 4.4 Samlet vurdering av oppsynets skjønnsmessige vurderinger 2002-2005

De skjønnsmessige vurderingene som er gjort av oppsynsaktørene er en av de få datakildene i evalueringen som gir grunnlag både for vurdering av endring i omfang av motorisert ferdsel både i løpet av forsøksperioden og endring i forsøket sammenliknet med før-situasjonen (dvs. perioden før forsøket startet). Tabell 12 summerer opp hva oppsynsrapportene fra vinterseongene 2002/03, 2003/04 og 2004/05 sier om nivået på totalomfanget av kjøring i kommunene, om det har skjedd endringer i løpet av forsøksperioden og om det er endringer i forhold til situasjonen før forsøket startet.

**Tabell 12 Omfang og endring i totalomfang på snøskuterkjøring vurdert ut fra oppsynets skjønnsmessige vurderinger av vintersesongene 2002/03, 2003/04 og 2004/05.**

Kommune	Vurdering av nivået på omfanget av kjøring	Endring i løpet av forsøksperioden	Endring i forhold til "før-situasjonen"
Kautokeino	Svært stort / enormt	Ingen vesentlig endring	Ingen grunn til å tro at det har vært vesentlig endring *
Fauske	Ikke angitt i halvårsrapportene	Ingen endring	Økt omfang (spesielt i turistløypa og tilførselsløypa fra hytteområdet)
Hattfjelldal	Ikke stort	Nedgang	Nedgang
Røros	Ikke angitt i halvårsrapportene	Stabilt eller svakt økende	Stabilt eller svakt økende
Lom	Svært begrensa	Stabilt	Stabilt
Stor Elvdal	Lite	Ikke endring unntatt i skuterløypa	Økt i skuterløypa ellers stabilt
Vinje	Betydelig	Uendret	Uendret
Sirdal	Ikke stort	Uendret	Økt nyttekjøring til hyttebygging, mindre kjøring i verneområder

\* ingen endring i regelverket i Kautokeino i løpet av forsøksperioden

Tabell 13 gir en tilsvarende oppsummering av hva oppsynsrapportene sier om utviklingen når det gjelder ulovlig kjøring.

**Tabell 13 Utviklingstrekk når det gjelder ulovlig kjøring. Oppsynets skjønnsmessige vurderinger av utvikling i løpet av forsøket og i forhold til før forsøket**

Kommune	Utviklingstrekk
Kautokeino	Ulovlig kjøring kun nevnt i rapport for 2002/03. Kun reinpolitiet hadde anmeldelser denne sesongen. Statskog fjelltjenesten og lensmannen hadde ingen anmeldelser
Fauske	Ulovlig kjøring rundt Kjeldvatnet. Dannes ulovlige tilførselsløyper i tillegg til de lovlige tilførselsløypene. Forekommer ulovlig kjøring i A-områder og i verneområder. Økt mengde klager og tips om ulovlig kjøring utover i forsøket.
Hattfjelldal	Mindre ulovlig kjøring enn før forsøket, men økende utover i forsøksperioden. Ulovlig kjøringen foregår i tilførselsløyper og som kjøring i grenseområdene mot Sverige. Flere klager og anmeldelser siste året.
Røros	Lite endring sammenliknet med tidligere år. Lite meldinger og tips om ulovlig kjøring.
Lom	Ikke klager og tips om ulovlig kjøring. Stabil situasjon gjennom forsøket.
Stor-Elvdal	Ingen endring i ulovlig kjøring gjennom forsøket. Forekommer tips om ulovlig kjøring.
Vinje	Ikke flere, men alvorligere tilfeller av ulovlig kjøring. Forekommer "villmannskjøring" i enkelte deler av kommunen. Kjøring fra bosted og ut på det lovlige løypenettet (tilknytningsløyper). Ulovlig kjøring flytter seg bort fra løypenettet. Flere klager og tips enn tidligere.
Sirdal	Svært lite ulovlig kjøring, men noen tips og klager til politi og kommune. Nivået uendret, men aktiviteten flytter seg fra år til år.

## 4.5 Resultater fra førerintervjuer

### Formål med turen

Formålet med turen til de kontrollerte førerne varierer naturlig nok mye fra kommune til kommune i og med at løypetyper og betingelser for kjøring er forskjellig mellom kommunene. Tabell 14 viser at i Sirdal er hele 53 prosent av de registrerte skuterturene transport til hytte. I Fauske, Hattfjelldal og Vinje er ulike typer rekreasjonskjøring det dominerende formålet. I Hattfjelldal er fisketurer den vanligste typen rekreasjonskjøring. Ut over dette er det verdt å legge merke til at i Vinje kommune er en betydelig andel av kjøringen knyttet til transport til hytte i tillegg til rekreasjonskjøringen.

Sammenliknet med tidligere års registreringer av formål med turene, så har andelen turer med rekreasjonskjøring økt i Fauske. Den registrerte økningen skyldes i hovedsak at kontrollene er blitt konsentrert til turistløypa og tilførselsløypa til denne enn tidligere.

**Tabell 14 Kontrollerte førere vinteren 2004/05 fordelt etter formål med turen. Prosent**

Formål	Hattfjellidal n=93	Fauske n=34	Vinje n=48	Sirdal n=15
Transport til hytte <sup>1</sup>	9	3	41	53
Vedkjøring	-	-	2	-
Byggetillatelse Løypekjøring / tilrettelegging av løypenett	-	-	-	13
Tilsyn (offentlig eiendom, kraftverk, turist-hytte)	1	-	4	13
Reindrift	1	6	-	20
Handicapkjøring/ledsager	-	-	2	-
Besøk fastboende uten veiforbindelse	-	-	4	-
Rekreasjon	29	88	45	-
Fisketur	60	-	-	-
Guida turer	-	-	-	-
Andre formål <sup>2</sup>	1	3	2	-

1 - Transport til hytte er brukt som samlekategori for turer der formålet er angitt som kjøring til hytte, transport til hytte, leiekjøring til hytte og besøk på hytte.

2 – I Hattfjellidal og Vinje er ulovlige turer oppgitt som andre formål

### Hjemmel for turen

I kommunene med vedtatt kommunedelplan for motorferdsel og etablert løypenett dominerer løyver i hht. planen (kjøreseddel, kjøreløyve for løypenett) som hjemmel for de registrerte turene (tabell 15). Kategorien annet inneholder i hovedsak turer uten hjemmel. For Hattfjellidal er også turer på leiekjøringsløyve registrert under kategorien annet.

**Tabell 15 Hjemmel for de registrerte turene. Prosent.**

Kommune	Direkte hjemmel i loven	Kjøreseddel / kjøreløyve for løypenett	Dispensasjon fra MF-plan eller MF-lov	Annet
Sirdal	13	87	0	0
Vinje	4	94	0	2 <sup>1</sup>
Hattfjellidal	0	82	4	13 <sup>2</sup>
Fauske	6	91	0	3 <sup>3</sup>

1 – 1 tur uten hjemmel

2 – 3 turer på leiekjøringshjemmel og 9 turer uten hjemmel,

3 – 1 tur uten hjemmel

### Kjøretøytype og sledebruk

Ved førerkontrollene ble skuterne klassifisert i 3 kategorier; touringskutere, racingskutere og transportskutere. I tillegg ble det registrert om skuteren hadde slede eller ikke. Disse opplysningene ble tatt med fordi de kunne supplere informasjonen om formålet med skuterturen og hvilke type skuterkjøring som foregår i kommunene.

Tabell 16 viser fordelingen på skutertype i forsøkskommunene. Andelen transportskutere i vinterseongen 2004/05 var høyest i Sirdal med 74 %, mens andelen touringskutere var høyest i Fauske med 85 %. Andelen racingskutere var høyest i Hattfjelldal og Vinje. Fordelingen viser godt samsvar med formål med skuterturene slik det framkommer i tabell 14.

Andel skutere med slede varierte fra 73 % i Sirdal til 29 % i Fauske. Sledeandelen i Vinje var 46 % og i Hattfjelldal 52 %. Dette bekrefter at transportformål er den viktigste typen kjøring i Sirdal, mens kommuner som Vinje, Fauske og Hattfjelldal har større andel rekreasjonskjøring. Kommunene har noe ulike krav til sledebruk. I Sirdal kreves slede ved dispensasjon for vedkjøring og for kjøring i utmarksnæring. I Fauske kreves slede for kjøring i A og B-soner som er forbudssoner og soner hvor kun kjøring til allmenntilgjengelig virksomhet tillates, mens det ikke er sledeforbud i turistløypa der det meste av kontrollene har foregått.

**Tabell 16 Skutertype. Prosent.**

Kommune	2003/04			2004/05		
	Touring-skuter	Racing-skuter	Transport-skuter	Touring-skuter	Racing-skuter	Transport-skuter
<b>Kautokeino</b>	69	19	12	-	-	-
<b>Fauske</b>	59	33	8	85	15	0
<b>Hattfjelldal</b>	57	27	16	56	31	13
<b>Vinje</b>	27	42	31	29	24	47
<b>Lom</b>	60	20	20	-	-	-
<b>Sirdal</b>	22	0	78	33	0	67

### Antall personer på scooteren

Registreringene viser et tydelig skille mellom Sirdal på den ene siden og Fauske, Hattfjelldal og Vinje på den andre siden når det gjelder antall personer på hver skutertur (tabell 17). I de 3 sistnevnte kommunene hvor rekreasjonskjøring utgjør en vesentlig del av kjøringen var det vinterseongen 2004/05 i snitt 1,70- 1,77 personer på hver skuter.



Tabell 17 Gjennomsnittlig antall personer per skuter i forsøkskommunene.

Kommune	Gjennomsnittlig antall personer /skuter 2003/04	Gjennomsnittlig antall personer /skuter 2004/05
Kautokeino	1,84	-
Fauske	1,90	1,70
Hattfjelldal	1,84	1,77
Røros	1,00	-
Lom	1,00	-
Vinje	1,60	1,77
Sirdal	1,44	1,47

I Sirdal, Røros og Lom hvor det ikke er åpne rekreasjonsløyper er kjøringen knyttet til transport og tilsyn og de kontrollerte kjøretøyene har i større grad bare 1 person på skuterens.

### Leiekjøring

Andelen av de registrerte turene som er utført av leiekjørere er lav i alle kommunene med unntak av Sirdal. Den observerte leiekjøringsandelen var i sesongen 2004/05 6 % i Fauske, 4 % i Vinje og 2 % i Hattfjelldal. For alle disse kommunene er tallene høyere for sesongen 2004/05 enn for sesongen 2003/04. I Sirdal sto leiekjøringen for hele 33 % av de observerte turene i 2004/05. Dette er samme andel som foregående sesong.

### Innenbygds / utenbygds

Andelen innenbygdsboende blant de registrerte førerne gir et bilde på betydningen av tilreisende skuterførere på kjørevolumet i forsøkskommunene. Hattfjelldal har lavest andel innenbygdsboende førere med 59 %. Fauske har også forholdsvis høy andel innenbygdsboende, noe som skyldes at turistløypa ligger i et hytteområde og at det er mange hytteeiere som bruker turistløypa i tillegg til de utenbygdsboende som kommer til Fauske for å bruke denne løypa.

Høyest andel innenbygdsboende førere har Sirdal med 100 % og Vinje med 90 % (tabell 18). Resultatene viser at kommuner med åpne skuterløyper rimeligvis har lavest andel innenbygdsboende førere. I Vinje gis kjøretillatelse i rekreasjonsløypene kun hvis grunneierrtillatelse foreligger. Denne gis bare til innenbygds medlemmer i skuterklubber. Rekreasjonskjøringen er dermed forbeholdt innenbygds kjørere, mens andelen utenbygds blant de kontrollerte førerne er kjøring i forbindelse med transport til hytter. Det samme forholdet gjelder i Stor-Elvdal.

**Tabell 18 Andel innenbygdsboende blant de kontrollerte førerne. Prosent.**

Kommune	Andel innenbygdsboende 2003/04	Andel innenbygdsboende 2004/05
Kautokeino	62	-
Fauske	81	71
Hattfjelldal	58	59
Røros	100 <sup>1</sup>	-
Lom	80 <sup>1</sup>	-
Vinje	83	90
Sirdal	94	100

1 – tallene er ikke tatt med i drøftingen fordi antall observasjoner er lavt (5 per kommune)

#### **Kvinneandel blant kontrollerte førere**

Andelen kvinner blant førerne som er kontrollert vinteren 2004/2005 er gjennomgående lav i likhet med foregående sesong. I Sirdal og Fauske var det ingen kvinner blant de kontrollerte skuterførerne, mens kvinneandelen i Hattfjelldal var 8 % og i Vinje 4 %. Resultatene viser at den eneste typen kjøring med en viss kvinneandel er rekreasjonskjøring, mens nyttekjøring (transportformål, tilsyn med mer) og kjøring i næringsammenheng er forbeholdt menn.

#### **Dokumenter / påbud**

Andelen kontrollerte førere som har førerkort og vognkort er stort sett høy i forsøkskommunene (Tabell 19). I Vinje og Sirdal oppfylte 20-25 prosent av skuterne ikke de formelle kravene til kjennemerke. Dette var høyere enn i de andre kommunene og skyldes i hovedsak at skiltene var feilplassert og at dette, på samme måte som mangel på skilt, registreres til at kjøretøyet ikke oppfyller formelle krav til kjennemerke.

Når det gjelder hjelmbruk så er det tydelig at førerne i Fauske og Hattfjelldal i langt større grad bruker hjelm enn førere i Sirdal og Vinje. Dette antas å kunne forklares både ut fra klimatiske forhold og ut fra type kjøring da det generelt sett kjøres lengre turer i Fauske og Hattfjelldal, jfr. oppsynsrapporten fra vintersesongen 2002/03. Racerskutere?

I registreringene ble det også spurt om andre påkrevde dokumenter var medbrakt. Kravene til dette varierer fra kommune til kommune; kjøreseddel og fiskekort i Hattfjelldal, festekontrakt /skjøte på hytte kartutsnitt med inntegnet hytte og kjøretrase, kjørebok, hogsttillatelse, P-kort, legeattest og dispensasjonsdokument fra nabokommune (hvis turen skal ende der) i Fauske og dispensasjonsdokument i Sirdal. Prosentandelen av førere som hadde alle påkrevde dokumenter i orden var gjennomgående høy.

**Tabell 19 Andel av førere som oppfyller formelle krav til kjøring. Prosent.**

<b>Kommune</b>	<b>Fører- kort</b>	<b>Vogn- kort</b>	<b>Andre påkrev- de dokumenter</b>	<b>Kjenne- merke</b>	<b>Hjelm</b>
Fauske	100	100	-*	85	97
Hattfjelldal	94	98	94	99	95
Vinje	90	98	94	75	65
Sirdal	100	100	100	80	60

\* ved kjøring i turistløypa i Fauske er det ingen krav om at andre dokumenter enn førerkort og vognkort skal medbringes

## 5 Oppsummering

### 5.1 Vurdering av registreringsmetoder

Oppsynsregistreringene har gitt målbare data på omfang av motorisert ferdsel i forsøkskommunene, men det er viktig at datamaterialet vurderes sammen med andre datakilder (statistikk og informantenes synspunkter).

Kun fire kommuner har data fra tre vintersesonger (Hattfjelldal, Fauske, Sirdal og delvis Vinje) med nye planbestemmelser. Lom har 2 vintersesonger med dette mens Røros og Stor-Elvdal kun har en vintersesong med praktisering av nye bestemmelser. I tillegg til dette har datainnsamlingen i ulik grad omfattet alle elementene og det omfanget på registreringer som var planlagt for å gi et representativt bilde av status og utvikling i omfanget av kjøring i forsøkskommunene. Denne variasjonen har gitt huller i datamaterialet for noen typer registreringer og resultater. Dette kompenseres langt på vei gjennom de skjønnsmessige vurderingene i oppsynsrapportene som i større grad foreligger fra hver kommune for hver sesong og som er homogene tematisk.

Oppsynsregistreringene som er gjennomført er gjort etter metodikk som er utviklet i samarbeid mellom SNO og NINA spesielt for bruk i evalueringen av forsøket. Fra vår side har det i seg selv vært nyttig å få prøvd ut ulike metoder for å kartlegge omfang av motorisert ferdsel gjennom registreringer i felt. For videre bruk synes både mobile tellinger i skuterløyper, tellinger på fast punkt (knutepunkt) med mye trafikk og tellinger av toppbelastning å være egnede metoder for feltobservasjoner av motorisert ferdsel. I kommuner med store utmarksarealer og mye motorisert ferdsel ser kartlegging av toppbelastning ved bruk av helikopter ut til å være en effektiv metode. Ulempen med metodikken for feltregistreringer av motorisert ferdsel er at den er ressurskrevende både bemanningsmessig og økonomisk, og at den forutsetter kontroller også i helger og høytider.

I kommunal motorferdselstyring bør det være viktig å få god oversikt over kjøremønster og kjøreformål i kommunen (både lovlig og ulovlig). Det er derfor viktig at et opplegg for registrering av kjørefomfanget har fokus på hvilke typer kjøring det er som representerer store volum og hvilke typer kjøring som representerer de største belastningene.

### 5.2 Samlet drøfting av motorisert ferdsel i kommunene i forsøksperioden ut fra oppsynsregistreringene

#### **Kommunevise karaktertrekk i omfanget av snøskuterkjøring**

**Fauske:** I Fauske er det etablert en rekreasjonsløype (turistløype) på 18 km fra Daja til grensen mot Sverige. I tillegg kommer tilførselsløyper til turistløypa fra hytteområdene i Sulitjelma. Ut over dette har kommunen lagt ut løyper for leiekjøring og egen transport til hytter. I løpet av forsøksperioden har tettheten av snøskutere i turistløypa og tilførselsløypene til denne økt, mens kjørevolumet ellers i kommunen er uendret. Tettheten av skutere i turistløypa vinteren 2004/05 var 3,5 skutere per registreringskilometer ved trafikkteilingene. Sammenliknet med nivået før forsøket har totalomfanget av snøskuterkjøring i Fauske hatt en økning. I forsøksperioden har omfanget på ulovlig kjøring holdt seg relativt konstant, men er mer konsentrert omkring ulovlige tilførselsløyper til turistløypa enn den ulovlige kjøringen som foregikk før forsøket startet.

Omfanget av barmarkskjøring i forsøksperioden har vært lavt, men omfanget av ulovlig barmarkskjøring har økt noe mot slutten av forsøksperioden. Lovlig ferdsel med barmarkskjøretøy i forbindelse med tamreindrift er viktigste komponenten i barmarkskjøringen i Fauske.

**Hattfjelldal:** I Hattfjelldal er løypenettet mer spredt ut over i kommunen og består av hovedløypene (åpne rekreasjonsløyper) med tilførselsløyper, løyper for isfiske og løyper for guida turer i reiselivet. Ut over dette har kommunen tillatt transport til egen hytte i sone B (sone hvor motorisert ferdsel kan tillates). En samlet vurdering av omfanget av snøskuterkjøring i løypene tyder på en liten nedgang i trafikken i løpet av forsøksperioden. Sammenliknet med situasjonen før forsøket har også totalomfanget av skuterkjøring i Hattfjelldal hatt en svak nedgang. Omfanget av ulovlig kjøring er lavt, men har økt de siste sesongene i forsøket.

Omfanget av barmarkskjøring i forsøksperioden har vært lavt, men antallet barmarkskjøretøy er økende og omfanget av ulovlig barmarkskjøring har økt noe mot slutten av forsøksperioden. Lovlig ferdsel med barmarkskjøretøy i forbindelse med tamreindrift er viktigste komponenten i barmarkskjøringen i Fauske.

**Røros:** I Røros er det ikke lagt ut egen løyper for rekreasjonskjøring men en løype for guida turer. Denne er foreløpig ikke benyttet. Kommunen har 4 faste traseer for transport uten søknadsplikt. For Røros gir tallmaterialet lite grunnlag for å trekke slutninger om endring i omfang i løpet av forsøket i og med at det kun foreligger en sesong med erfaringer med nye bestemmelser. Bedømt ut fra oppsynsrapportene har omfanget av snøskuterkjøring har vært stabilt omfang i forsøksperioden.

Omfanget av barmarkskjøring er lavt, men oppsynet registrerer at antall kjøretøy har økt i forsøksperioden, og at ulovlig ferdsel med barmarkskjøretøy forekommer. Det foregår også noe kjøring på traktorveier med uklar status. Lovlig ferdsel med barmarkskjøretøy i forbindelse med tamreindrift er viktigste komponenten i barmarkskjøringen i Røros.

**Vinje:** I Vinje er løypenettet spredt utover i kommunen og består av rekreasjonsløyper (som er forbeholdt medlemmer i skuterklubbene i kommunen), løyper for guida turer, løyper for fastboende ved Møsvatn og løyper for hyttekjøring. Tettheten av skutere ved trafikkteillingene i løypene viser lavere tall enn for turistløypa i Fauske, men er på samme nivå som i løypene i Hattfjelldal. Omfanget av kjøring totalt i kommunen bedømmes av oppsynet som uendret i løpet av forsøksperioden og også som relativt uendret i forhold til omfanget før forsøket startet.

Vinje har høyere tall for antall observerte skuterspor i områder uten løyper enn de andre kommunene. Dette tyder på at en i mindre grad oppnår kanalisering av trafikken til løypene i Vinje enn f.eks i Fauske og Hattfjelldal og at det fremdeles foregår en del ulovlig kjøring i områder uten løypenett. Det at rekreasjonskjøringen i løypene er forbeholdt medlemmer i skuterklubben kan være en del av forklaringen på fortsatt kjøring i områder uten løyper.

Omfanget av barmarkskjøring omtales som ikke stort, men det registreres økt antall kjøretøy i forsøksperioden, og ulovlig ferdsel med barmarkskjøretøy forekommer.

**Stor-Elvdal:** I Stor-Elvdal har en opprettet en løype for rekreasjonskjøring (denne er forbeholdt medlemmene i skuterklubben i kommunen). Stor-Elvdal har praktisert bare 1 sesong med nye bestemmelser og trafikkteillingene lite grunnlag for vurdering av endring i omfang i løpet av forsøksperioden. Oppsynsrapportene konkluderer med uendret omfang utenom rekreasjonsløypa, men at omfanget av denne typen kjøring naturlig nok har økt i forsøket sammenliknet med før-situasjonen. Ulovlig kjøring forekommer sporadisk.

Omfanget av barmarkskjøring er lavt, men det registreres økt antall kjøretøy i forsøksperioden, og ulovlig ferdsel med barmarkskjøretøy forekommer. Det er en del bruk av jernhest til uttak av jaktutbytte.

**Sirdal:** I Sirdal er det ikke opprettet løyper for rekreasjonskjøring og de faste løypene i kommunen er traseer for transportkjøring. Tettheten av skutere ved trafikkteillingen i transporttrase-

ene er lav, men oppsynsrapportene peker på økning i omfang av leiekjøring pga hytteutbygging og økt komfortbehov/transportbehov. Omfanget av ulovlig kjøring i forsøksperioden har vært svært lite, men forekommer sporadisk og på vekslende sted.

Omfanget av barmarkskjøring er relativt lite, men det registreres økt antall kjøretøy i forsøksperioden, og det registreres en økning i kjøring til og i hytteområder i forbindelse med bygging. I enkelte hytteområder er denne kjøringen ulovlig, og medfører terrengskader.

**Lom.** Lom har få faste kjøretraseer for skuterkjøring og har stabilt lavt nivå på omfanget både av snøskuterkjøring og av barmarkskjøring. Det er registrert forekomst av ulovlig kjøring både på barmark og med snøskuter.

### **5.3 Endring i omfang som følge av forsøksprosjektet bedømt ut fra oppsynsregistreringene**

#### **Snøskuterkjøring**

I registreringsopplegget er det kun gjennom oppsynets skjønnsmessige vurderinger at det kommer fram synspunkter på omfanget av motorisert ferdsel i forsøksperioden sammenliknet med situasjonen før forsøket startet.

Av kommunene som har åpnet for nye kjøreformål er det kun i Fauske og i Stor-Elvdal (kun en praktiseringssesong) at oppsynsrapportene konkluderer med at omfanget på kjøring har økt sammenliknet med før-situasjonen. I begge disse kommunene konkluderes det med økt omfang i rekreasjonsløypene. I de andre kommunene som har etablert rekreasjonsløyper og isfiskeløyper vurderer oppsynet totalomfanget av kjøring til å ikke ha økt sammenliknet med situasjonen før forsøket startet fordi mesteparten av den kjøringen som i forsøket foregår i skuterløypene, foregikk også før forsøket startet, men da i større grad som ulovlig kjøring.

Av kommunene med løyper kun til nytteformål konkluderer oppsynsrapporten for Sirdal med økt nyttekjøring til hyttebygging, men mindre kjøring i verneområder. Oppsynsrapporten for Røros (kun en praktiseringssesong) konkluderer med stabilt nivå eller svakt økende omfang på skutertrafikken, mens rapporten for Lom konkluderer med samme nivå.

#### **Barmarkskjøring**

Kommunene i stor grad videreført de bestemmelsene som gjaldt for barmarkskjøring inn i bestemmelsene i kommunedelplanen for motorferdsel. Iverksettingen av forsøket har derfor ikke på samme måte som for snøskuterkjøring endret på hva som er lovlige kjøreformål. Følgen av dette er at omfanget av barmarkskjøring følger samme trend i forsøkskommunene som i resten av norske kommuner, det vil si at antallet ATV-kjøretøy har hatt en betydelig økning de siste årene. Mye av bruken av disse kjøretøyene foregår per i dag på innmark. Det er rimelig å anta at presset på kommunene for å få tildelt løyver/dispensasjoner for ulike nytteformål i utmark vil øke framover. I forsøket ser en også at uklar avgrensningen mellom skogsbilveger og utmark (traktorveger/etablerte kjørespor) byr på utfordringer mht. hva som er lovlig og ulovlig barmarkskjøring.

### **5.4 Hvilke erfaringer er vunnet angående samarbeid mellom ulike oppsynsaktører og mellom oppsyn og prosjektledelse i forsøkskommunene?**

Opplegget med lokale oppsynsforum med representanter for de ulike oppsynsaktørene (SNO, lensmannen, Statskog/Fjelltjenesten og lokale fjelloppsyn) samt for forsøkskommunene har gitt gode erfaringer. Oppsynet ser fordeler i samarbeid for å oppnå best mulig koordinering av oppsynsinnsatsen og i det å ha et forum for diskusjon av erfaringer fra oppsynsvirksomheten.

---

Dette gir også mulighet for en felles rapportering der oppsynsaktørene gir en subjektiv vurdering/oppsummering av hhv. skutersesong og barmarkssesong i egne rapporter. Dette er et viktig supplement til selve metodikken med ulike typer trafikktegninger i kommuner med mye motorisert ferdsel, og er et selvstendig alternativ til egne tellinger i kommuner der den motoriserte ferdselen er liten og hvor oppsyn/ registrering av denne i stor grad må skje i kombinasjon med andre oppdrag (ikke som egne motorferdselkontroller). Spesielt gjelder dette for barmarkskjøring.

En minimumsløsning for å kartlegge omfang i kommunene (ikke bare ulovlig kjøring) kan være å opprette kommunale samarbeidsforum mellom oppsynsaktørene og kommunen der en samordner og oppsummerer erfaringer i felt.







# NINA Rapport 91

ISSN:1504-3312

ISBN: 82-426-1635-3



## Norsk institutt for naturforskning

NINA Hovedkontor

Postadresse: NO-7485 Trondheim

Besøks/leveringsadresse: Tungasletta 2, NO-7047 Trondheim

Telefon: 73 80 14 00

Telefaks: 73 80 14 01

Organisasjonsnummer: 9500 37 687

<http://www.nina.no>