

NINA Norsk institutt for naturforskning

Evaluering av forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark

Statusrapport 2002

Torbjørn Østdahl
Margrete Skår

NINA Oppdragsmelding 770



NINA • NIKU
STIFTELSEN FOR NATURFORSKNING
OG KULTURMINNEFORSKNING

NINA Norsk institutt for naturforskning

Evaluering av forsøk med ny forvaltnings- ordning for motorferdsel i utmark Statusrapport 2002

Torbjørn Østdahl
Margrete Skår

NINA publikasjoner

NINA utgir følgende faste publikasjoner:

NINA Fagrapport

Her publiseres resultater av NINAs eget forskningsarbeid, problemoversikter, kartlegging av kunnskapsnivået innen et emne, og litteraturstudier. Rapporter utgis også som et alternativ eller et supplement til internasjonal publisering, der tidsaspekt, materialets art, målgruppe m.m. gjør dette nødvendig.

Opplag: Normalt 300-500

NINA Oppdragsmelding

Dette er det minimum av rapportering som NINA gir til oppdragsgiver etter fullført forsknings- eller utredningsprosjekt. I tillegg til de emner som dekkes av fagrapportene, vil oppdragsmeldingene også omfatte befæringsrapporter, seminar- og konferanseforedrag, års-rapporter fra overvåkningsprogrammer, o.a.

Opplaget er begrenset. (Normalt 50-100)

NINA Project Report

Serien presenterer resultater fra begge instituttene prosjekter når resultatene må gjøres tilgjengelig på engelsk. Serien omfatter original egenforskning, litteraturstudier, analyser av spesielle problemer eller tema, etc.

Opplaget varierer avhengig av behov og målgrupper

Temahefter

Disse behandler spesielle tema og utarbeides etter behov bl.a. for å informere om viktige problemstillinger i samfunnet. Målgruppen er "allmennheten" eller særskilte grupper, f.eks. landbruket, fylkesmennesenes miljøvern-avdelinger, turist- og friluftlivskretser o.l. De gis derfor en mer populærfaglig form og med mer bruk av illustrasjoner enn ovennevnte publikasjoner.

Opplag: Varierer

Fakta-ark

Hensikten med disse er å gjøre de viktigste resultatene av NINAs faglige virksomhet, og som er publisert andre steder, tilgjengelig for et større publikum (presse, ideelle organisasjoner, naturforvaltningen på ulike nivåer, politikere og interesserte enkeltpersoner).

Opplag: 1200-1800

I tillegg publiserer NINA-ansatte sine forskningsresultater i internasjonale vitenskapelige journaler, gjennom populærfaglige tidsskrifter og aviser.

Østdahl, T. & Skår, M. 2002. Evaluering av forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark. Statusrapport 2002. - NINA Oppdragsmelding 770: 97pp.

Trondheim, desember 2002

ISSN 0802-4103

ISBN 82-426-1374-5

Forvaltningsområde:

Menneske-natur studier

Rettighetshaver ©:

NINA•NIKU

Stiftelsen for naturforskning og kulturminneforskning

Publikasjonen kan siteres fritt med kildeangivelse

Redaksjon:

Kari Fagernæs

Design og layout:

Synnøve Vanvik

Sats: NINA•NIKU

Kopiering: Norservice

Opplag: 80

Kontaktadresse:

NINA•NIKU

Tungasletta 2

N-7485 Trondheim

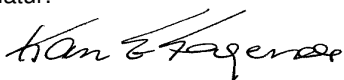
Telefon: 73 80 14 00

Telefax: 73 80 14 01

Tilgjengelighet: Åpen

Prosjekt nr.: 176070 Evaluering motorferdsel

Ansvarlig signatur:



Oppdragsgiver:

Miljøverndepartementet

Sammendrag

Målsettinger i forsøksprosjektet

Miljøverndepartementet inviterte høsten 2000 åtte kommuner til å være med på en forsøksordning for å prøve ut nye måter å praktisere Motorferdselloven på. Hovedelementer i forsøket var at motorferdsel skulle knyttes opp mot planprosessene i Plan- og bygningsloven gjennom kommuneplanens arealdel, og arealkategorier skulle spesifiseres mht om motorferdsel var tillatt eller ikke. Likeledes skulle forsøket omfatte utarbeiding av utfyllende bestemmelser som skulle avgrense bruken av motorkjøretøy til særskilte løyper/traseer.

I formålsparagrafen i standardforskriften for forsøket er målsettingen definert slik:

"Disse vedtekter skal bidra til at formålet med motorferdselloven blir bedre oppnådd. Det er et mål at støy- og trafikkbelastningen totalt sett reduseres, og at motorferdselen i de mest sårbare områder reduseres til et minimum. Vedtektene skal sikre en mer helhetlig vurdering av alle berørte interesser i saker om motorferdsel i utmark og vassdrag, og medvirke til at behandling og praktisering av motorferdselsaker blir mer demokratisk, effektiv og forutsigbar"

Valg av forsøkskommuner

De 8 forsøkskommunene ble valgt ut for å representere en nord-sør gradient, og en gradient fra kommuner med lite motorisert ferdse i utmark til kommuner med mye motorisert ferdse i utmark. Felles for alle forsøkskommunene er at de har store utmarksarealer og store verdier / brukerinteresser knyttet til disse. Følgende kommuner deltar i forsøket: *Sirdal, Vinje, Stor-Elvdal, Lom, Røros, Hattfjelldal, Fauske og Kautokeino.*

Evalueringen av forsøksprosjektet

Norsk Institutt for Naturforskning har fått i oppdrag fra Miljøverndepartementet å evaluere forsøket. Evalueringen startet opp i desember 2001 og har samme varighet som forsøksperioden, dvs til utgangen av september 2004. Evalueringen er en *følgeevaluering* der evaluators rolle er å observere prosjektet og vurdere prosesser og måloppnåelse. Evaluator skal

ha en nøytral rolle og skal ikke være pådriver i forhold til gjennomføring av planarbeidet og valg av løsninger i forsøkskommunene. Vi har hittil opprettet kontakt med og innhentet informasjon fra kommunenes administrasjon og politikere i tillegg til representanter for en rekke lag og organisasjoner.

Evalueringen består av 3 hovedmilepæler:

- en statusrapport for forsøket ved årsskiftet 2002/2003 (planstatus for forsøket og referansetilstand mht. motorferdsel ved oppstart av forsøket)
- en underveisevaluering av forsøket høsten 2003
- en sluttevaluering av forsøket høsten 2004

Måling av omfang av motorferdsel i forsøket

Omfang av motorferdsel i utmark ved inngangen til forsøksperioden og utviklingen i omfang som følge av forsøksordningen er sentrale parametere i evalueringen. Måling av omfang er komplisert og vanlig brukte indikatorer som kjøretøybestand, antall dispensasjoner med mer har alle sine feilkilder og usikkerheter. I evalueringen har vi valgt å måle omfang både gjennom de tradisjonelle indikatorene (kjøretøystatistikk og antall dispensasjoner), gjennom supplerende spørreundersøkelser til befolkningen i forsøkskommunene og gjennom telefonintervjuer med representanter for lokale lag og foreninger. I tillegg er det etablert et samarbeid med SNO om registreringer av motorferdsel i forsøkskommunene gjennom forsøksperioden.

Kjøretøybestand i forsøkskommunene ved inngangen til forsøksperioden

Det totale antall snøskutere i Norge per 01.12.2002 var 51 777, mens antall 4-hjulsdrevne barmarkskjøretøy var 3 224.

Tabell 1 viser bestanden av snøskutere og 4-hjulsdrevne terrengkjøretøy i 1994 og 2002 i hver enkelt forsøkskommune. Antallet registrerte barmarkskjøretøy gir ikke et fullgodt bilde på omfanget av motorisert ferdse i utmark på sommeren i og med at antall elgtrekk (som ikke er registreringspliktige), traktorer, mopeder og andre to-hjulinger som brukes i utmark er ukjent. Tradisjonen for bruk av elgtrekk er svært varierende i forsøkskommunene. I Stor-Elvdal hvor denne kjøretøytypen er vanlig å bruke, er antallet anslått til å være så høyt som 100.

Tabell 1. Bestanden av snøskutere og 4-hjulsdrevne terrengkjøretøy 1994 og 2002.

	Skuterbestand		Bestand 4-hjulsdrevne terrengkjøretøy	
	2002	1994	2002	1994
Sirdal	214	167	16	1
Fauske	732	597	16	3
Hattfjelldal	365	265	9	-
Vinje	549	406	23	10
Lom	42	39	2	-
Røros	411	297	16	4
Stor-Elvdal	71	54	2	-
Kautokeino	1 080	1 179	422	232

Kilde: Opplysningsrådet For Vegtrafikk (OFV).

Antall dispensasjoner gitt etter §§ 5 og 6 i Nasjonal forskrift.

Antallet dispensasjoner for motorferdsel i utmark etter §5 og §6 i Nasjonal forskrift er på samme måte som antallet kjøretøy svært varierende mellom forsøkskommunene (**tabell 2**). Antall dispensasjoner gir ikke nødvendigvis et godt bilde av omfanget av motorisert ferdsel i utmark, i og med at noen dispensasjoner kun gir rom for enkeltturer mens andre gir rom for svært mye kjøring. Vi velger likevel å ta med antall dispensasjoner fordi det gir et visst bilde av dispensasjonspraksisen i hver enkelt kommune.

Vinje kommune har det høyeste antall dispensasjoner for bruk av snøskuter, og tallet er langt høyere enn antallet registrerte snøskutere i kommunen. Forklaringen på dette er både at det gis flere dispensasjoner (for ulike formål) til hver skutereier, og at det er en god del utenbygds skuterbrukere som søker dispensasjon i kommunen, f.eks hytteeiere. Antallet er høyt også i Kautokeino med 502 dispensasjoner for vinteren 2000/2001 og 267 dispensasjoner for barmarksesongen 2001. Når det gjelder barmarkskjøring så er dette et viktig tema som vil bli

drøftet nærmere utover i forsøket, i og med at de kommunene som til nå har iverksatt motorferdselplaner kun har begrenset bruk av barmarkskjøretøy.

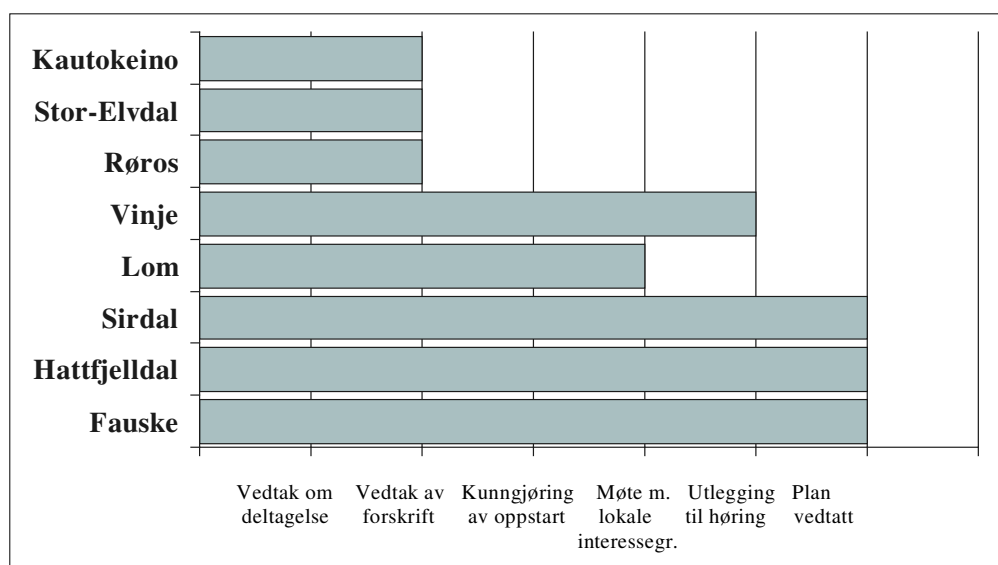
Status i planprosessen i forsøkskommunene

Figur 1 viser hvor langt de ulike forsøkskommune er kommet i planprosessen. Hattfjelldal iverksatte sin plan etter nye vedtekter allerede vinteren 2001/2002, men har fortsatt en uavklart innsigelse på planen. Fauske iverksatte sin plan for den østlige delen av kommunen i vintersesongen 2001/2002, og har planen for den vestlige delen av kommunen klar for iverksetting 2002/2003. Kautokeino, Stor-Elvdal og Røros er i oppstartfasen av selve planarbeidet, og forventes å komme i gang med planprosessen i begynnelsen av 2003. Lom er i gang med planarbeidet og kan forventes å være ferdige våren 2003. Vinje har hatt sitt planutkast ute på høring høsten 2002. Innspillene og kommentarene kommunen fikk på høringsutkastet har gjort at kommunen valgte å gjennomføre en ny høringsrunde i desember 2002. Planen forventes nå å kunne iverksettes i februar 2003. Sirdal vedtok sin motorferdselplan i begynnelsen av november 2002, og vil iverksette den til vintersesongen 2002/2003.

Tabell 2. Antall dispensasjoner gitt etter §§ 5 og 6 i Nasjonal forskrift.

	Vinter 2000-2001 § 5	Vinter 2000-2001 § 6	Barmark 2001
Sirdal	216	0	0
Fauske	279	12	1
Hattfjelldal	116	95	2
Vinje	816	254	3
Lom	11	2	1
Røros	121	4	3
Stor-Elvdal	59	5	7
Kautokeino	220	282	267

Kilde: Årlige rapporteringsskjemaer til Fylkesmannen og forsøkskommunene



Figur 1. Status for forsøkskommunene per desember 2002 i forhold til milepæler i planprosessen.

Det er kun 3 av 8 forsøkskommuner som har vedtatte motorferdselplaner ved inngangen til vinterseongen 2002/2003. Det betyr at perioden for å hente inn erfaringer fra drift og praktisering av motorferdselplanene vil bli betydelig kortere enn forutsatt da forsøket ble satt i gang. Flere kommuner vil få kun en hel sesong med praktisering av planbestemmelsene innenfor tidsrammen for prosjektet. Dette er beklagelig fra et evalueringssynspunkt. I tillegg illustrerer forsinkelsen i planarbeidet godt hvor vanskelig det faktisk er for kommunene å prioritere arbeid med motorferdsel i en kommunal hverdag, selv når kommunene selv har valgt å delta i forsøket. Dette er viktig i forhold til en eventuell innføring av ordningen permanent i alle landets kommuner.

Motorferdsel som del av arealplanprosess?

Forsøkskommunene har valgt ulike løsninger med hensyn til hvorvidt de utarbeider motorferdselplanen som egen plan eller om de integrerer arbeidet i ordinær rullering av arealplan. Vårt inntrykk er at en integrering av motorferdselplanarbeidet i ordinær rullering av arealplan har en klar styrke gjennom at dette muliggjør en mer helhetlig planprosess, og at motorferdsel som tema lettere ses i sammenheng med andre interesser og plangrunnlaget ellers. På den annen side ser vi at motorferdsel som tema, spesielt i kommuner der engasjementet rundt motorferdsel ikke er så høyt, lett kan "drukne" i den øvrige arealplanprosessen. Likeledes har flere av prøvekommunene opplevd at motorferdseltemaet blir forsinket når rulleringen av kommuneplanens arealdel generelt sett blir forsinket når dette skal kjøres under ett. Tilsvarende kan det virke som at det å utarbeide motorferdselplanen som egen plan gjør det lettere å "løfte fram" motorferdsel som tema. Kommunene bør da være spesielt bevisst på å se temaet i sammenheng med plangrunnlaget ellers.

Betydningen av involvering av interessegrupper

Erfaringene så langt viser at for å lykkes med motorferdselplanleggingen er det en nøkkelfaktor at kommunen makter å engasjere berørte parter i planprosessen, noe som også var en viktig begrunnelse for å utprøve en kopling mot Plan- og bygningsloven.

Like viktig som å få en bred representasjon av interessegrupper er det at interessegruppene blir involvert tidlig i planprosessen. Det sikrer at hovedprinsippene for planarbeidet blir kjent for aktørene og at konfliktylte tema kan avklares underveis i arbeidet med planutkastet i stedet for at kommunen får grunnleggende innvendinger og innsigelser når en kommer til høringsrunden på planen. Viktigheten av bred og tidlig involvering er et allmenngyldig prinsipp i planlegging, men erfaringene fra forsøkskommunene understreker nødvendigheten av at kommunene legger ned ressurser i dette for å få avklart hovedprinsipper på et tidlig stadium og for å sikre bredt eierforhold til planen. Dette vil lette arbeidet senere i planprosessen. Forsøkskommunene har så langt erfaringer med flere typer formelle og uformelle måter for involvering av interessegrupper, privatpersoner og kommunens politikere i planprosessen på motorferdselplanene, for eksempel formelle informasjonsmøter, mer uformelle møter med aktørene, opprettelse av ulike typer arbeidsgrupper og gjennom selve høringsproses-

sen. I tillegg har kommunene involvert interessegruppene gjennom invitasjon til å tegne inn aktuelle kjøretraseer på kart tidlig i planprosessen.

Snøskuterklubbenes rolle i planprosessen

Slik det ser ut så langt har snøskuterklubbene inntatt en pådriverrolle i flertallet av forsøkskommunene og har vært den interessegruppen som har vist klart størst engasjement i forsøket. Det er kun Lom og Stor-Elvdal som ikke har egne snøskuterklubber. Snøskuterklubbenes viktigste bidrag i planprosessen har vært å komme med forslag til kjøretraseer i en tidlig fase av planarbeidet. De synes å ha lyktes godt som premissleverandører på dette punktet.

Grunneiernes rolle i planprosessen

Grunneiernes har en viktig posisjon i motorferdselforvaltningen gjennom sin rett til å forby eller begrense kjøring på egen eiendom (§10 i Motorferdselloven). I flere kommuner viser grunneiere sterk motstand mot etablering av rekreasjonsløyper, og fungerer dermed som premissleverandører for hvorvidt en skal etablere løyper uten nytteformål slik forsøket gir rom for.

En sentral problemstilling i forsøket er om grunneiernes gjennom § 10 kan ha avgjørende innflytelse på hvilke og hvor mange personer som får kjøre løyve, også i løyper som er åpne for kjøring uten nytteformål. Erfaringer fra forsøkskommunene viser at et nært samarbeid med grunneiernes om plassering av løypetraseer er svært viktig, og at innhenting av formelle tillatelser fra grunneiernes tidlig i planprosessen totalt sett kan spare kommunen for mye arbeid.

Forord

Miljøverndepartementet og Direktoratet for naturforvaltning har satt i gang et forsøksprosjekt der 8 kommuner innarbeider motorferdsel som tema i kommuneplanens arealdel, spesifiserer arealkategorier mht. om motorferdsel er tillatt eller ikke og utarbeider utfyllende bestemmelser som avgrenser bruken av motorkjøretøy til særskilte løyper/traseer. Målsettingen med prosjektet er å se om formålet med motorferdselloven kan bli bedre oppnådd gjennom å kople motorferdsel forvaltningen til kommunens ordinære arealplanlegging.

Norsk Institutt for Naturforskning fått i oppdrag av Miljøverndepartementet å evaluere forsøksprosjektet. Evalueringen startet opp i desember 2001 og skal ha samme varighet som selve forsøket, dvs. til utgangen av september 2004.

Første fase i evalueringen er å lage en statusrapport for situasjonen med hensyn til motorferdsel i forsøkskommunene ved starten av forsøksperioden, samt å se hvilke erfaringer kommunene har gjort seg i planprosessen fram til årsskiftet 2002/2003.

Arbeidet med statusrapporten har foregått i perioden desember 2001 til desember 2002 og er utført av forskerne Margrete Skår og Torbjørn Østdahl ved Norsk Institutt for Naturforskning. Evalueringen avhenger i stor grad av god kontakt med forsøkskommunene og av informasjon fra representanter fra de ulike interessegruppene knyttet til motorferdsel i forsøkskommunene. Vi vil takke alle informantene våre så langt for at de har tatt seg tid til å snakke med oss på telefon. Ellers vil vi rette en spesiell takk til kontaktpersonene våre i de 8 forsøkskommunene for godt samarbeid. Vi håper dette kan forsette også gjennom resten av evalueringen.

Lillehammer 30.12.2002

Torbjørn Østdahl
prosjektleder

Innhold

Sammendrag.....	3
Forord.....	6
1 Bakgrunnen for forsøket	7
1.1 Utviklingen av motorferdsel- lovgivningen.....	7
1.2 Rammene for forsøksprosjektet.....	8
1.3 Valg av kommuner.....	8
1.4 Om evalueringen	9
1.5 Hva har vi gjort så langt på evalueringssprosjektet i 2002 ?	9
1.5 Datainnsamlingen gjennom	10
1.5 spørreundersøkelser.....	10
1.6 Differensiering mellom forsøkskommunene når det gjelder evalueringssinnsats	10
2 Kommunefakta.....	11
2.1 Sirdal kommune.....	11
2.2 Fauske kommune	12
2.3 Hattfjelldal kommune	13
2.4 Vinje kommune	14
2.5 Lom kommune.....	14
2.6 Røros kommune	15
2.7 Stor-Elvdal kommune	16
2.8 Guovdageaidnu-Kautokeino kommune.....	17
3 Motorisert ferdsel i utmark i forsøkskommunene ved inngangen til forsøksprosjektet	18
3.1 Metoder for måling av omfang av motorisert ferdsel i utmark	18
3.2 Oppsynsvirksomhet i forsøkskommunene før forsøket.....	19
3.3 Kjøretøybestanden i forsøkskommunene	20
3.4 Lokalbefolkningens oppfattelse av motorferdsel i forsøkskommunene.....	23
3.5 Dispensasjoner og former for motorisert ferdsel i utmark i forsøkskommunene	26
3.5.1 Sirdal kommune	26
3.5.2 Fauske kommune.....	27
3.5.3 Hattfjelldal kommune	27
3.5.4 Vinje kommune.....	28
3.5.5 Lom kommune.....	29
3.5.6 Røros kommune.....	29
3.5.7 Stor-Elvdal kommune	30
3.5.8 Kautokeino kommune.....	30
3.5.9 Samlet oversikt over dispensasjoner i forsøkskommunene	32
4 Planer og planprosess i forsøksprosjektet	33
4.1 Status for planprosessen i forsøkskommunene	33
4.2 Planprosessen i hver enkelt forsøkskommune	33
4.2.1 Sirdal kommune	33
4.2.2 Fauske kommune.....	34
4.2.3 Hattfjelldal kommune	35
4.2.4 Vinje kommune.....	37
4.2.5 Lom kommune.....	39
4.2.6 Røros kommune.....	39
4.2.7 Stor-Elvdal kommune	39
4.2.8 Kautokeino kommune.....	40
4.3 Erfaringer fra planprosessen i forsøkskommunene	40
4.3.1 Planleggingskapasitet og prioritering av motorferdseltemaet	40

4.3.2	Dokumentasjon av planprosessen.....	41
4.3.3	Motorferdsel som del av ordinær rullering av arealplan eller som egen plan?.....	41
4.3.4	Ulike interessegruppers rolle i planprosessen	41
4.3.5	Leiekjøring	43
5	Informantintervjuer	44
5.1	Sirdal kommune	45
5.2	Fauske kommune	46
5.3	Hattfjelldal kommune	48
5.4	Vinje kommune	50
5.5	Lom kommune	50
5.6	Røros kommune	51
5.7	Stor-Elvdal kommune.....	53
5.8	Kautokeino kommune	53
Vedlegg 1	Intervjuguide - informantintervjuer	54
Vedlegg 2	Registreringsskjema, måling av omfang av motorisert ferdse i forsøksperioden.....	56
Vedlegg 3	Kjøring direkte hjemmet i lov ved inngangen til forsøksprosjektet.....	58
Vedlegg 4	Dispensasjoner for motorferdsel – Sirdal.....	61
Vedlegg 5	Motorferdselplaner for Sirdal, Fauske, Hattfjelldal og Vinje (høringsutkast), tekstdel	69
Vedlegg 6	Kommunekontakter og informanter per telefon.	95
Vedlegg 7	Milepeler i prosessen med initiering av motorferdselforsøket	97

1 Bakgrunnen for forsøket

Dette kapittelet gir en gjennomgang av utviklingen av motorferdsellovgivningen i Norge som bakgrunn for vedtaket om å sette i gang et forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark og vassdrag. Videre redegjøres det nærmere for innholdet i forsøket, hvilke kommuner som er valgt ut som forsøkskommuner og hvordan prosjektet med evaluering av forsøksordningen er lagt opp.

1.1 Utviklingen av motorferdsellovgivningen

Motorferdsel i utmark og vassdrag reguleres av "Lov om Motorferdsel i utmark og vassdrag" av 1977 (senere kalt Motorferdselloven) og "Nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vann" av 1988 (senere kalt Nasjonal forskrift).

Innføringen av en egen lov for regulering av motorferdsel hadde bakgrunn i et ønske om å demme opp for en stadig økende motorisert ferdse i utmark og på vassdrag utover på 1970-tallet. Tallet på snøskutere var i 1975 på ca. 6 000, og erfaringene fra andre land tydet på at slik ferdse lett kunne bli et alvorlig miljøproblem. Motorferdselloven tok sikte på i første rekke å begrense den fornøyelsespregede ferdse, mens ferdse som tjente nyttebehov fortsatt skulle kunne tillates. Loven hadde også som utgangspunkt at det skulle være en stor grad av kommunal selvbestemmelse.

Etter 10 år med praktisering av Motorferdselloven kunne man i 1987 slå fast at kommunenes praktisering hadde variert sterkt og at enkelte kommuner hadde fulgt en langt mer liberal praktisering enn forutsatt. Loven hadde heller ikke greid å demme opp for økning i motorferdsel i utmark og på vassdrag, og antall snøskutere hadde økt betydelig over 10 årsperioden (ca. 30 000 snøskutere i 1987). Også bruken av terrenggående motorkjøretøy på barmark hadde vist en økende tendens.

Med bakgrunn i denne utviklingen fant MD det nødvendig med en innstramning av regelverket gjennom innføring av Nasjonal forskrift i 1988. Det ble her gitt mer detaljerte rammer for motorferdsel i utmark og på islagte vann, og fylkesmannen ble gitt myndighet til å godkjenne eller avvise kommunale forskrifter om landing og start med luftfartøy og bruk av motorfartøy på innsjøer mindre enn 2 km². Samtidig ble fylkesmannens adgang til å fastsette forskrifter om særskilte snøskuterløyper utvidet fra bare og gjelde Finnmark, til også å omfatte Nord-Troms.

I 1998 fremmet DN et forslag til MD om endring i Nasjonal forskrift med bakgrunn i generell bekymring for utviklingen på motorferdselområdet. DN foreslo at en fremtidig praktisering av motorferdselreglene skulle knyttes opp mot planprosessen i Plan- og bygningsloven fordi dette vill øke bevisstheten rundt de verdier som blir berørt ved bruk av motorkjøretøy i utmark. Begrunnelsen var også at hvis saksbehandlingsregle-

ne etter Plan- og bygningsloven ble fulgt, ville langt flere interessegrupper komme til orde i beslutningsprosessen. DN foreslo også at en så nærmere på mulighetene og problemene med å kople motorferdsel til Plan- og bygningsloven gjennom praktiske forsøk i utvalgte kommuner. Viktige elementer i forslaget var å gjøre en arealsonering av kommunene med hensyn på motorferdsel og å legge avgjørelsesmyndighet i motorferdselsaker til andre ansvarsnivå i forvaltningen enn det er plassert i dag.

I 1999 behandlet Energi- og miljøkomiteen på Stortinget et forslag om endringer i Motorferdselloven som innebar at kommunene skulle gis en generell adgang til ved forskrift å gi tillatelse til motorferdsel til nødvendig transport i forbindelse med jakt, fangst, fiske, bærsanking eller andre særlige grunner som angis i forskriften. Gjennom forskriften kunne kommunene også tillate bruk av snøskuter på vinterføre langs særskilte merkede løyper. Forskjellen mellom Finnmark/Nord-Troms og landet for øvrig ble foreslått fjernet.

Lovendringsforslaget ble begrunnet med at fylkesmannens håndhevelse av Motorferdselloven etter endringene i 1988 ikke i tilstrekkelig grad hadde ivarett lokale variasjoner og behov, men i stedet hadde vektlagt naturverninteressene for ensidig på bekostning av brukerinteressene. Håndhevelsen skal, i hht. forslaget, ha fulgt en linje som bryter sterkt med tyngdepunktet i folks rettsoppfatning og dermed ha bidratt til å skjerpe konflikten mellom de ulike interessene. I tillegg ble det vist til mulighetene for å utvikle snøskuterturisme som inntektskilde spesielt i næringssvake områder.

I Innst. O. Nr. 56 1999-2000 avviste flertallet i komiteen endringsforslaget men fremhevet samtidig behovet for å gjøre en rekke endringer i regelverket, bl.a med sikte på å klargjøre kommunens rolle i motorferdselforvaltningen. Komiteen la følgende forutsetninger til grunn for gjennomgangen av reglene:

- Formålet med Motorferdselloven bør ikke svekkes
- Hensynet til naturmiljø, herunder det biologiske mangfoldet og trivsel, må opprettholdes
- Miljøverdier som ren luft, rent vann, stillhet og ro må fortsatt være viktige verdier å ivareta

I debatten i Odelstinget om denne saken uttalte daværende miljøvernminister Siri Bjerke:

"Utviklingen av motorferdselen, både når det gjelder kjøring på snødekket mark og ikke minst barmarkskjøring, tilsier at vi må ta en ny gjennomgang av denne problemstillingen. Jeg tar derfor imot komiteens utfordring om å foreta en vurdering og komme tilbake til Stortinget på en egnet måte med Regjeringens vurderinger og forslag i denne saken"

For å følge opp dette ble 8 kommuner i brev fra MD av 8.8.2000 invitert til å være med på et forsøk for å prøve ut nye måter å praktisere Motorferdselloven på (se nærmere spesifisering av innholdet i forsøket i neste avsnitt). I Stortingsmelding nr 24 (2000-2001) varslet regjeringen et annet tiltak uav-

hengig av forsøket, nemlig at en ville foreta endringer i bestemmelsene i Nasjonal Forskrift om motorferdsel på vinterføre. Endringsforslaget gikk ut på at kommunestyret skal kunne gi direkte tillatelse gjennom forskrift til kjøring i forbindelse med skadedokumentasjon, statlig organisert felling, vitenskapelige undersøkelser, transport av ved, kjøreopplæring, transport til egen hytte samt transport for organiserte turopplegg. Høringsfristen var satt til 1. november 2001 med tanke på iverksetting for vintersesongen 2001/2002.

Etter høringsfristen, og med ny regjering på plass, ble endringsforslaget stoppet fordi den nye regjeringen ønsket å opprettholde en restriktiv linje i forhold til motorferdsel i utmark, og fordi en ville se an resultatene fra forsøksprosjektet før en gjorde endringer i eksisterende lovverk.

1.2 Rammene for forsøksprosjektet

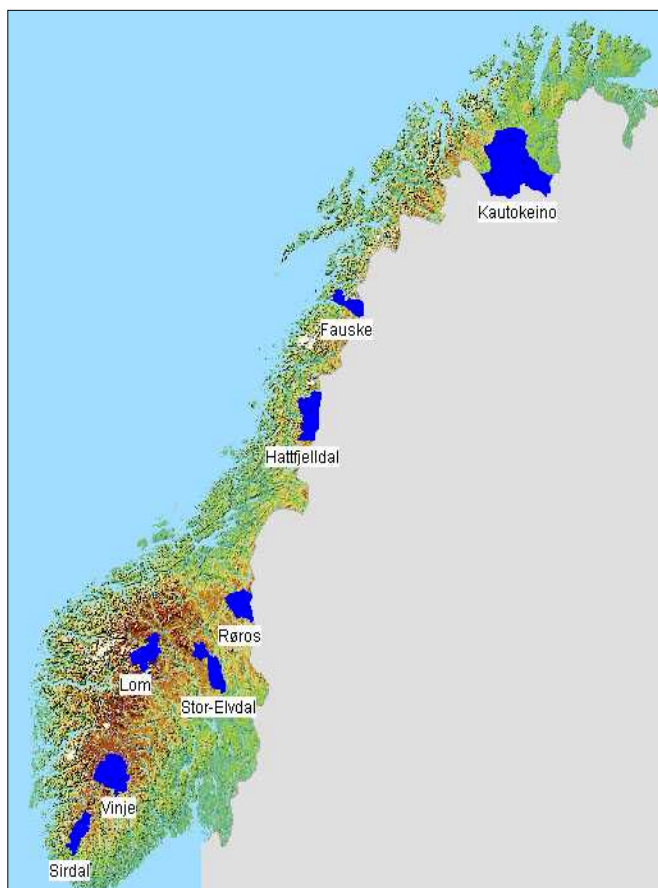
I formålsparagrafen i standardforskriften for forsøket (Forskrift om vedtekter for forsøk vedrørende forvaltning av motorferdsel i utmark og vassdrag) er målsettingen med forsøket definert på følgende måte:

"Disse vedtekter skal bidra til at formålet med motorferdselloven blir bedre oppnådd. Det er et mål at støy- og trafikkbelastningen totalt sett reduseres, og at motorferdselen i de mest sårbare områder reduseres til et minimum. Vedtektene skal sikre en mer helhetlig vurdering av alle berørte interesser i saker om motorferdsel i utmark og vassdrag, og medvirke til at behandling og praktisering av motorferdselsaker blir mer demokratisk, effektiv og forutsigbar"

Forsøket innebærer at enkelte bestemmelser i Motorferdselloven blir fraveket i forsøkskommunene. Dette gjelder bl.a § 4a som er hjemmelen for Nasjonal forskrift. Nasjonal forskrift erstattes av egne vedtekter for forsøket som også gir hjemmel for å avvike fra Plan- og bygningslovens bestemmelser der det er nødvendig. Forsøket innebærer ellers at motorferdsel innarbeides i kommuneplanens arealdel og at det spesifiseres arealkategorier mht om motorferdsel er tillatt eller ikke. Likeledes omfatter forsøket utarbeiding av utfyllende bestemmelser som avgrenser bruken av motorkjøretøy til særskilte løyper/traseer.

1.3 Valg av kommuner

De 8 kommunene ble plukket ut slik at de skulle representere en nord-sør gradient, og en gradient som dekket både kommuner med lite motorisert ferdse i utmark og kommuner med mye motorisert ferdse i utmark. Felles for alle kommunene som ble valgt ut er at de har store utmarksarealer og store verdier / brukerinteresser knyttet til utmarksarealene. Følgende kommuner deltar i forsøket: Sirdal, Vinje, Stor-Elvdal, Lom, Røros, Hattfjell, Fauske og Kautokeino (**figur 1.1**).



Figur 1.1 Lokalisering av forsøkskommunene.

1.4 Om evalueringen

Norsk institutt for naturforskning har fått i oppdrag fra Miljøverndepartementet å evaluere forsøket med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark. Evalueringen ble startet opp i desember 2001 og har varighet som sammenfaller med varigheten på forsøksprosjektet, dvs til utgangen av september 2004. Evalueringen er en følgeevaluering der evaluators rolle er å observere prosjektet og vurdere prosesser og måloppnåelse. Evaluators rolle skal ha en nøytral rolle i prosjektet og skal ikke være pådriver i forhold til prosjektgjennomføring og valg av løsninger i forsøkskommunene.

Et viktig evalueringskriterium er i hvilken grad hovedmålsettingene for forsøket blir nådd. Vi har tatt utgangspunkt i formålsparagrafen (§2) i forskriften for forsøksordningen, jfr. avsnitt 1.2. Formålet med motorferdselloven som det refereres til i forskriften er i hht. §1 i Motorferdselloven:

” å ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen ”

Evalueringen består av 3 hovedmilepæler;

- en statusrapport for forsøket høsten 2002 (planstatus for forsøket og referansetilstand mht. motorferdsel ved oppstart av forsøket)
- en underveisevaluering av forsøket høsten 2003
- en sluttevaluering av forsøket høsten 2004

For å kunne gjennomføre de ulike fasene av evalueringen på en tilfredsstillende måte er vi avhengige av å kunne innhente opplysninger og synspunkter fra alle de viktigste gruppene som er involverte i motorferdselproblematikken i de 8 forsøkskommunene. Dette gjelder både forvaltningsaktører, næringsinteresser og interesseorganisasjoner både for utøvelse av motorferdsel og for interesser som kan være i konflikt med motorferdsel.

Foreløpig har vi konsentrert oss om kontakt med følgende aktører i forsøkskommunene:

- Kommuneadministrasjonen (hovedinformanter i første fasen av evalueringen fordi mye av statusrapporteringen dreier seg om selve prosessen med å implementere forsøket og utarbeide en motorferdselsplan etter Plan- og bygningssloven)
- Kommunepolitikere (leder for hovedutvalg med ansvar for motorferdsel)
- Grunneierorganisasjoner / Statskog/ Fjellstyret
- Reindriftsorganisasjoner og andre næringsorganisasjoner
- Snøscooterklubber
- Friluftslivsorganisasjoner
- Naturvernforeninger
- Lensmannsetaten, SNO og fjelloppsynet

I tillegg til dette er deltagelse, observasjon og presentasjoner på de offisielle samlingene på forsøksprosjektet i regi av DN/MD viktige elementer i evalueringen.

Det er av stor betydning for oss å få komme i kontakt med alle viktige aktørgrupper knyttet til forsøksordningen. Det er også viktig for oss å få aksept for evalueringsopplegget hos alle involverte parter, og at aktørene opplever oss som objektive i forhold til de problemstillingene vi skal evaluere.

1.5 Hva har vi gjort så langt på evalueringsprosjektet i 2002 ?

- Vi har etablert kontakt med kommuneadministrasjon i forsøkskommunene for å kartlegge status for forsøksordningen og gjennomført kommunebesøk i de forsøkskommunene som er kommet i gang med planarbeidet.
- Vi har gått i detalj på prosessen fra kommunene sa ja til å være med i forsøket, og fram til fasen kommunen er i per dags dato gjennom dokumentstudier og intervjuer med ansatte i forsøkskommunene
- Vi har gjennomført intervjuer med representanter for lokale aktørgrupper, jfr. listen ovenfor (se også vedlegg 1).

- Vi har systematisert tilgjengelige data og statistikk som kan gi et bilde av omfang av motorferdsel i kommunene ved inngangen til forsøksperioden.
- Vi har gjennomført spørreundersøkelser for å kartlegge allmennhetens synspunkter på motoriserte og ikke-motoriserte uteaktiviteter.
- Vært med og initiert og utformet opplegg for registrering av omfang av motorisert ferdse i forsøksprosjektet, sammen med SNO (se vedlegg 2).

1.5 Datainnsamlingen gjennom spørreundersøkelser

To ulike spørreundersøkelser har gitt informasjon om allmennhetens synspunkter på ulike forhold knyttet til motorisert ferdse i utmark i forsøkskommunene. Disse undersøkelsen er inkludert i evalueringen for å få med synspunkter fra "ikke-organiserte interesser" i forsøkskommunene.

Undersøkelsen i forsøkskommunene Kautokeino, Lom, Vinje og Sirdal er gjennomført innenfor rammene av et prosjekt om motoriserte- og ikke motoriserte uteaktiviteter som NINA gjennomfører for Norges Forskningsråd. Data fra de 4 forsøkskommunene er her en del av et materiale fra 3 større regioner i Norge. Som helhet omfattet denne undersøkelsen 2 700 personer. Svarprosent var på 48 og det var små forskjeller i svarprosent mellom de 3 regionene. Til sammen 182 svar stammet fra de 4 forsøkskommunene.

Undersøkelsen i de 4 resterende forsøkskommunene (Hattfjelldal, Fauske, Røros og Stor-Elvdal) er gjennomført direkte som en del av evalueringsprosjektet og det ble sendt ut spørreskjema til 250 personer i hver av kommunene. Svarprosenten i denne undersøkelsen ligger på ca. 42 %. Dette er relativt lavt, men materialet ser ikke ut til å inneholde skjevheter når det gjelder kjønn og alder, og representerer både folk som bare driver motoriserte uteaktiviteter og folk som bare driver ikke-motoriserte uteaktiviteter.

Begge spørreundersøkelsene inneholdt spørsmål om hva slags uteaktiviteter folk driver med, hva som er deres motivasjon for å drive med de ulike aktivitetene, hvilke holdninger folk har til konflikter mellom ulike typer uteaktiviteter og hvilke holdninger folk har til mulige endringer i regelverket for motorferdsel i utmark. Den sistnevnte undersøkelsen inneholdt i tillegg spørsmål direkte på omfang av motorferdsel i kommunene og kjennskapet til forsøksprosjektet.

Deler av datamaterialet er presentert i denne statusrapporten i kapitler der datamaterialet kan underbygge de temaene som drøftes. En mer fullstendig dokumentasjon av spørreundersøkelsene vil bli gitt senere i evalueringen.

1.6 Differensiering mellom forsøkskommunene når det gjelder evalueringssinnsats

Det er stor forskjell mellom kommunene når det gjelder hvor langt de har kommet i prosessen med å utvikle og praktisere sin egen motorferdselsplan, se nærmere omtale i. kap 4 om planprosessen. Dette har hatt konsekvenser for vektleggingen av arbeidet med evaluering av de enkelte kommunene, f.eks tidspunkt for møte med kommuneadministrasjonen og intervjuene med representanter for lokale lag og foreninger i forsøkskommunene. For rapporteringen i denne statusrapporten betyr dette at vi har mest materiale om kommunene Sirdal, Hattfjelldal og Fauske som er de kommunene som har kommet lengst i prosessen med motorferdselsplan. Fra kommuner som nettopp har startet opp eller er i ferd med å starte opp vil materialet være mer begrenset. Vi har f.eks ikke prioritert å gjøre intervjuer med lokale lag og foreninger i Stor-Elvdal og Kautokeino. I Kautokeino og Stor-Elvdal har vi foreløpig heller ikke gjennomført besøk til kommuneadministrasjonen. Denne vurderingen er gjort ut fra at vi har begrensede ressurser i evalueringen, og regner med å få mer igjen for både kommunebesøk og intervjuer når planprosessen er kommet et stykke på vei i disse kommunene. I noen av de andre kommunene vil det også være aktuelt å supplere intervjuene i månedene som kommer etterhvert som vi blir klar over aktørgrupper som kan være relevante å trekke inn i evalueringen.

2 Kommunefakta

I dette kapitlet gis det en kortfattet, faktapregget oversikt over folketall, bosetningsmønstre, kommunestørrelse, næringsstruktur, verneområder med mer som kan si noe om rammebetingelsene for prøveordningen i de ulike forsøkskommunene. I tillegg er det tatt med kartutsnitt som viser områder i forsøkskommunene som er klassifisert som inngrepssone. De inngrepssone områder er inndelt i soner basert på avstanden til nærmeste inngrep (se forklaring ved figur 2.1 nedenfor).

2.1 Sirdal kommune

I følge SSB 01.01.2002 er folketall pr. 01.01.02 er 1 758 innbyggere. Andel av befolkningen bosatt i tettbygde strøk er 40,1 %. Kommunesenteret Tonstad har ca. 800 innbyggere. Kommunens areal er 1547 km² og er en typisk innlandskommune. Naturen preges av både store vidder og bratte fjell. Kommunen er størst i Vest-Agder fylke.

Sirdal Kommune er kommunens største arbeidsplass med ca. 300 ansatte. Nest største arbeidsgiver er Sira Kvina Kraftselskap. Sirdal er en av Norges største leverandører av elektrisk kraft. Sirdal har ellers bedrifter innen handel, håndverk, industri og tjenesteytende næring. Administrativ enhet som arbeider med motorferdsel er landbrukskontoret. Politisk enhet for behandling av motorferdselsaker er hovedutvalg for landbruk, næring og miljø.

Verna areal i Sirdal kommune er Setesdal Vesthei Ryfylkeheiane landskapsvernområde og evt kommende vern av Frafjordheiane (landskapsvernområde).

Sirdal kommune har svært begrensede områder som faller inn under betegnelsen villmarkspregete områder, se figur 2.1. Det dreier seg kun om ett område sør for Storevatn i Setesdal Vesthei landskapsvernområde.

Soneringen av arealene i motorferdselplanen er tilpasset på den måten at forbudssonen i motorferdselplanen faller sammen med området som er karakterisert som villmarkspreget. Det er likevel avtegnet en snøskutertrase i det villmarkspregete området, hvor en kan kjøre ifølge unntakene fra det generelle forbudet i sone A. I praksis gis det løyve til en transporttur for Statskog i løpet av vintersesongen i denne traseen.



Figur 2.1 Inngrepssone områder i Sirdal kommune.

Kilde: Direktoratet for naturforvaltning (DN) og Statens kartverk, Miljøenheten

	<i>Inngrepssone 2:</i> 1-3 kilometer fra tyngre tekniske inngrep
	<i>Inngrepssone 1:</i> 3-5 kilometer fra tyngre tekniske inngrep
	<i>Villmarkspregete områder:</i> > 5 kilometer fra tyngre tekniske inngrep
Røde områder angi tap av inngrepssone områder fra 1988-98	

2.2 Fauske kommune

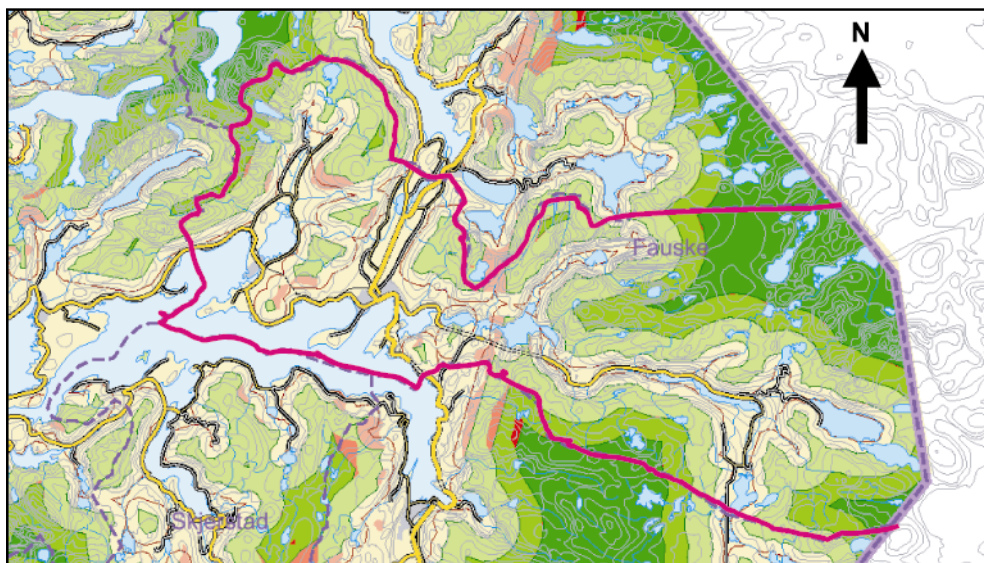
Folketall pr. 01.01.02 er 9 627 innbyggere. Andel av befolkningen bosatt i tettbygde strøk er 71,7 %. Kommunens areal er 1208,1 km².

Etter nedleggningen av gruvevirksomheten har det vært behov for omstilling i Sulitjelmasamfunnet og i kommunens strategiske næringsplan fra 1996/97 skisseres vinterturisme / friluftsbasert reiseliv som et satsingsområde.

Administrativ behandling av motorferdselsaker skjer i sektor for drift/teknisk. Politisk behandling av motorferdselsaker skjer i sektorstyre for drift/teknisk.

Det eneste verneområdet i Fauske kommune er Fauskeeidet Naturreservat. Reservatet ligger i sin helhet i sone hvor det er forbud mot motorferdsel i utmark.

Områder klassifisert som villmarksområder i Fauske kommune ligger i all hovedsak i områdene ved Blåmannisen og inn mot svenskegrensa nordøst og sørøst for Sulitjelma. I tillegg ligger er grenseområdene mot Saltdal sørvest for Sulitjelma klassifisert som villmarksområde. Dette området strekker seg lang innover i nabokommunen Saltdal. Arealsoneringen i motorferdselplanen tar i hovedtrekk hensyn til forekomsten av villmarksområder, men skuterløypa til Sorjoshytta øst for Blåmannisen går inn i områder definert som villmark. Arealsonen som denne løypa ligger i gir begrenset adgang til motorferdsel (figur 2.2).



Figur 2.2 Inngrepsfrie områder i Fauske kommune

Kilde: Direktoratet for naturforvaltning (DN) og Statens kartverk, Miljøenheten

2.3 Hattfjelldal kommune

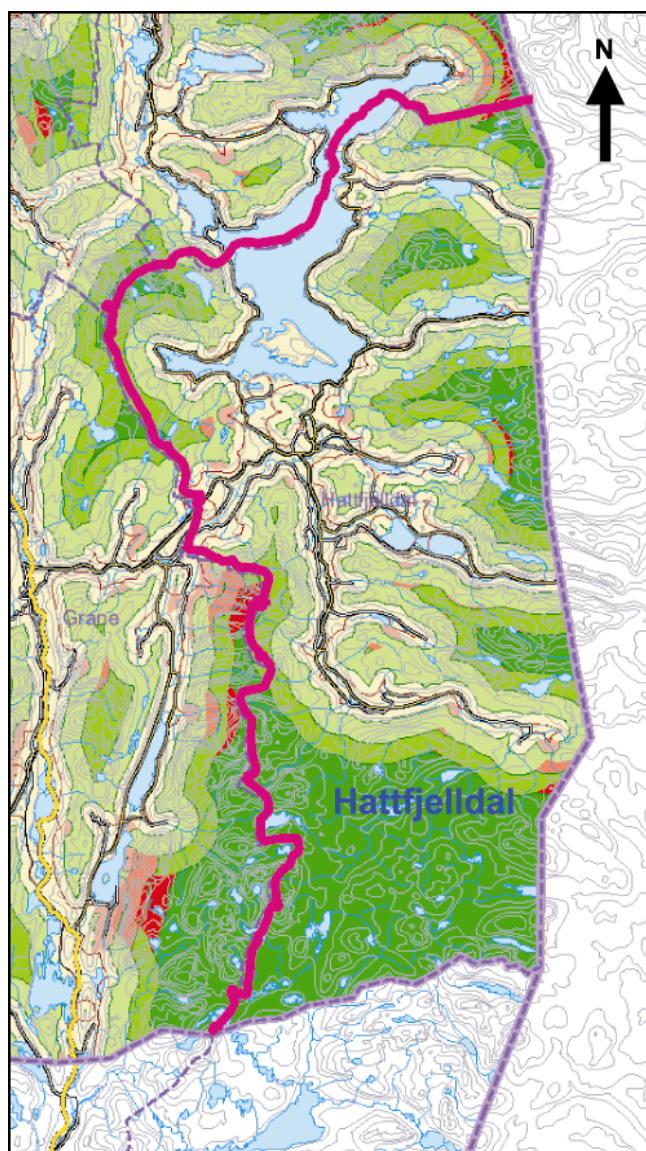
Folketall pr. 01.01.02 er 1 603 innbyggere. Andel av befolkningen bosatt i tettbygde strøk er 42,4 %. Kommunens areal er 2 682,6 km². Kommunen ligger syd i Nordland fylke, i indre Helgeland, grensende til Sverige i øst. Kommunen har variert natur.

Næringslivet i kommunen er preget av primærnæringer og variert service-, handels- og industrivirksomhet.

Verna områder i Hattfjelldal kommune er Børgefjell Nasjonalpark, Skarmodal Naturreservat, Storvelta Naturreservat, Famnvassdal Naturreservat, Storslettmyra Naturreservat, Famnvassdal landskapsvernområde, Vefsnmolia Skogreservat og Røssvassholmen Skogreservat. I tillegg er Børgefjell Nasjonalpark foreslått utvidet.

Hattfjelldal kommune har også betydelige områder som er klassifisert som villmarks-pregede områder mer enn 5 km fra tyngre tekniske inngrep. Dette gjelder i første rekke de sørlige delene av kommunen med Børgefjell Nasjonalpark, men også store områder inn mot grensa til Sverige i områdene med Våkfjellet, Rotfjellet og Brakfjellet. Hattfjelldal har også inngrepsfrie områder helt i vest ved kommunegrensa mot Vefsn ved Brurskranken og mot Grane kommune ved Appfjellet (figur 2.3).

Soneringen av arealene i motorferdselplanen er relativt godt tilpasset slik at forbudssoner for motorferdsel faller sammen med de arealene som klassifiseres som villmarks-pregede områder. Det er imidlertid eksempler på at traseene med skuterløyper har endepunkt inne i eller i randsonen på områder klassifisert som villmarks-pregede, f.eks løypene til Måsvatn og til Fiskeløsvatn.



Figur 2.3 Inngrepsfrie områder i Hattfjelldal kommune.

Kilde: Direktoratet for naturforvaltning (DN) og Statens kartverk, Miljøenheten.

2.4 Vinje kommune

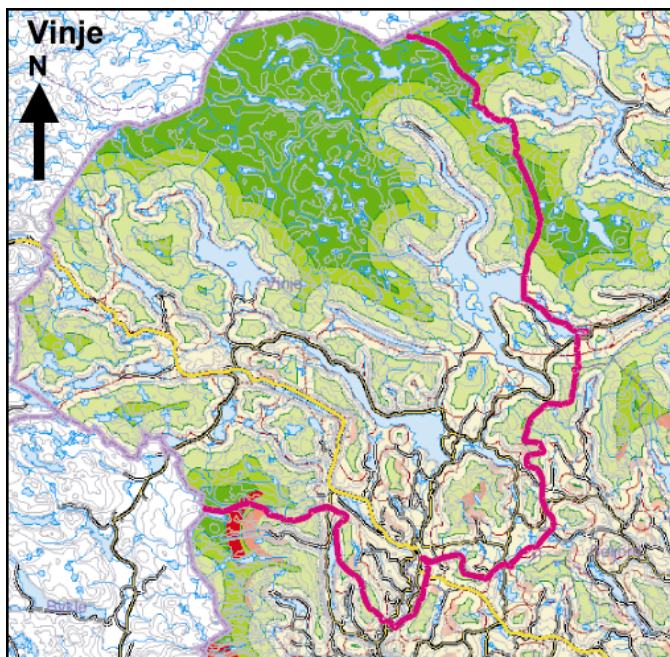
Folketall pr. 1.1.01.02 er 3 850 innbyggere. Andel av befolkningen bosatt i tettbygde strøk er 13,1 %. Kommunens areal er 3 117 km². Naturen i Vinje varierer fra høgfjell til slakkere kulturlandskap med mye gammel bebyggelse.

Vinje kommune har lange tradisjoner i reiseliv, og mye av dette er naturbasert som moderne og godt utbygde alpinanlegg, kjelkebakker, skiløyper, ridesenter, gardsturisme m.m.

Administrativ enhet med ansvaret for motorferdselsaker er kommunens servicetorg. Politisk enhet for behandling av motorferdselsaker er utvalg for motorferdsel.

Nærmere 1/3 av Vinje kommune dekkes av Hardangervidda Nasjonalpark og Møsvatn Austfjell Landskapsvernområde. I tillegg ligger fuglefredningsområdene Hondle og Bjortjønn, og landskapsvernområdene Møsvasstangen og Brattfjell / Vindeggen i Vinje kommune (**figur 2.4**).

Så å si hele den delen av Hardangervidda Nasjonalpark som ligger i Vinje kommune er klassifisert som villmarksområde mer enn 5 km fra tyngre tekniske inngrep. Det samme gjelder fjellområdet rundt Storemidtfjell sør for Haukeligrend. Soneringen i kommunens høringsutkast til motorferdselsplan tar i all hovedsak hensyn til forekomsten av villmarkspregede naturområder. Når det gjelder fuglefredningsområdene Hondle og Bjortjønn så er disse ikke avmerket som forbudssoner i forhold til motorferdsel. Bakgrunnen for dette er at kommunen ikke anser det som nødvendig med ekstra restriksjoner på vinterbruk av disse områdene.



Figur 2.4. Inngrepsfrie områder i Vinje kommune.

Kilde: Direktoratet for naturforvaltning (DN) og Statens kartverk, Miljøenheten.

2.5 Lom kommune

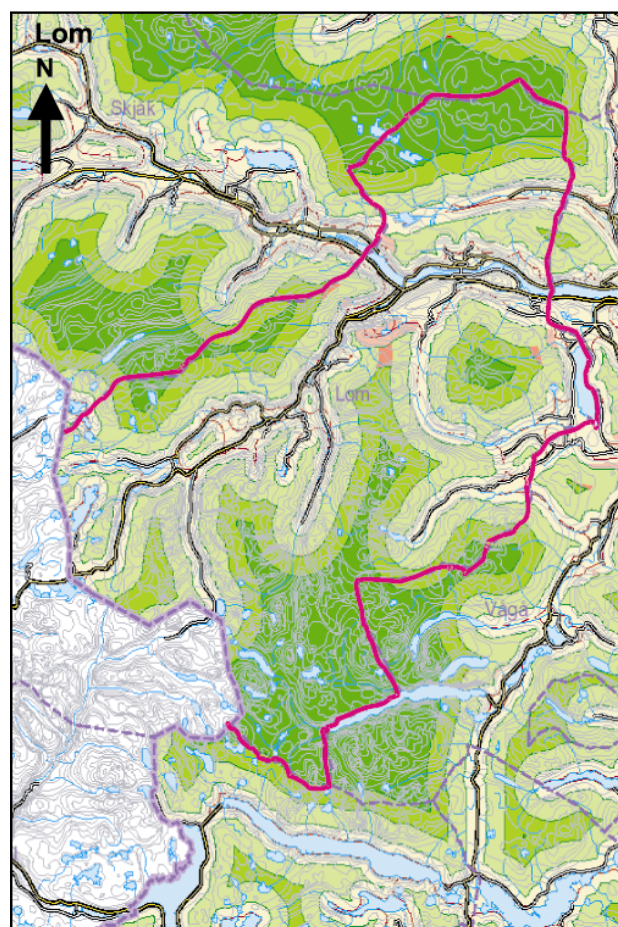
Folketall pr. 1.1. 2002 er 2 519 innbyggere. Andel av befolkningen bosatt i tettbygde strøk er 32,5%. Kommunens areal er 1945,3 km². Lom er en utpreget fjellkommune der store deler av kommunen er vernet som nasjonalpark. Størsteparten av kommunen er høyfjell. 23 km² utgjør jordbruksareal i drift.

Næringslivet i kommunen består i hovedsak av primærnæringer og turisme.

Administrativ enhet som arbeider med motorferdsel er sektor for miljø/teknisk. Politisk enhet for behandling av motorferdselsaker er hovedutvalg for miljø/teknisk.

Verna areal i Lom kommune er Jotunheimen nasjonalpark, ca. 600 km², Smådalsvatni naturreservat, Åsjo naturreservat og Risheimøyi naturreservat. I tillegg kommer planlagt vern av Reinheimen nasjonalpark med landskapsvernområde nord i kommunen.

Lom kommune har også betydelige områder som er klassifisert som villmarkspregete områder mer enn 5 km fra tyngre tekniske inngrep, se **figur 2.5**. Dette gjelder i første rekke de sørlige delene av kommunen med Jotunheimen nasjonalpark. Lomseggi nordvest i kommunen er også karakterisert som villmarkspreget område, og deler av kommende Reinheimen nasjonalpark likeledes.



Figur 2.5. Inngrepsfrie områder i Lom kommune.

Kilde: Direktoratet for naturforvaltning (DN) og Statens kartverk, Miljøenheten.

2.6 Røros kommune

Folketall pr. 01.01.02 er 5 597 innbyggere. Andel av befolkningen bosatt i tettbygde strøk er 59,3 %. Røros er et lite og oversiktlig lokalsamfunn med korte avstander til arbeid, service, kulturtilbud og naturherligheter, men har samtidig bymessige kvaliteter. Sør-samisk kultur og historie er sterkt representert i distriktet. Kommunens areal er 1 956 km². Røros er preget av store vidder. Glomma renner ut fra Aursunden som er regulert.

Røros er en industrikommune med omlag 50 industribedrifter med ca 800 årsverk. Reiselivsnæringen har omlag 300 årsverk. Over 1 million mennesker besøker Røros hvert år. Handelsnæringen på Røros er sterk med sine omlag 320 årsverk og omsetning på ca 420 millioner kroner.

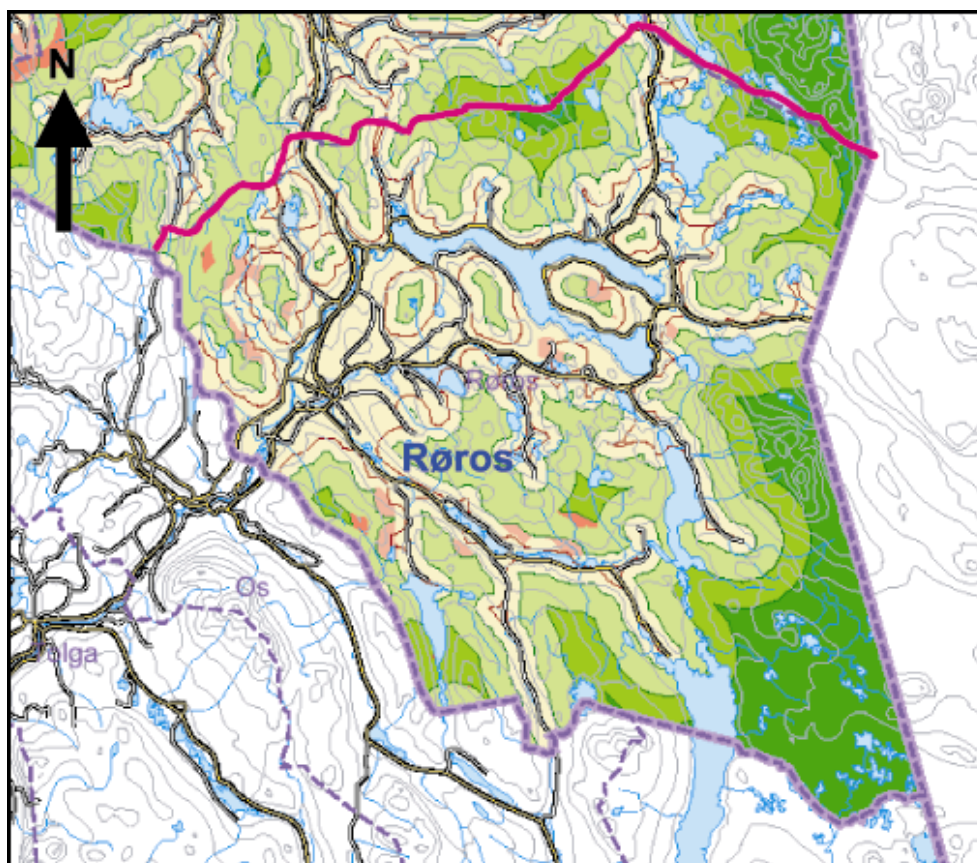
Administrativ behandling av motorferdselsaker er lagt til landbrukskontoret under sektor for landbruk, plan og miljø. Politisk behandling skjer i hovedutvalg for landbruk, plan og miljø.

Verna areal i Røros kommune er: Femundsmarka nasjonalpark og landskapsvernområde (165 km²), Sølendet naturreservat (3150 daa), Sakrisodden plantefredningsområde (3 daa), Molinga naturreservat (1600 daa), Småsetran, vernet etter PBL, (3000 daa) og Finnfloen naturreservat (1300 daa).

I tillegg har kommunen også villmarkspregete områder, se **figur 2.6**. Dette dreier seg først og fremst om områdene øst for Feragen og Femunden og inn mot svenskegrensa, et område som omfatter den delen av Femundsmarka nasjonalpark og landskapsvernområde som ligger i Røros kommune. Ellers er et mindre område sør for Vigelsjøen også betegnet som villmarkspreget, likeledes et mindre område rundt Sødalen helt nord i kommunen.

Figur 2.6. Inngrepsfrie områder i Røros kommune.

Kilde: Direktoratet for naturforvaltning (DN) og Statens kartverk, Miljøenheten.



2.7 Stor-Elvdal kommune

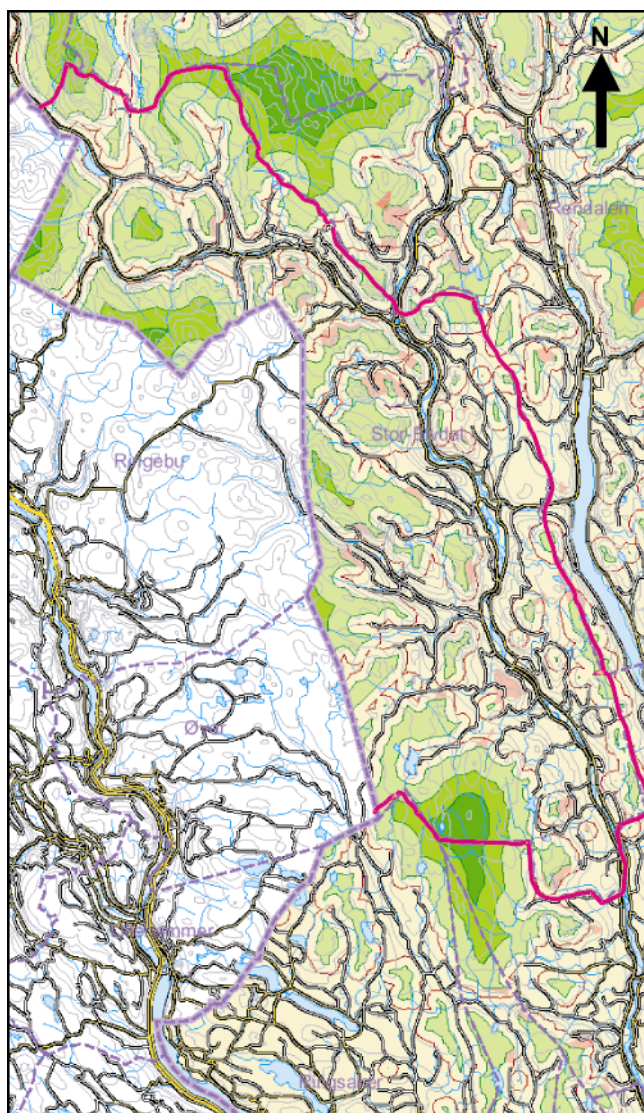
Folketall pr. 1.1.2002 var 2.921 innbyggere. Andel av befolkningen bosatt i tettbygde strøk er 40.9 %, dette gjelder først og fremst kommunesenteret Koppang og tilgrensende områder. Kommunens areal er 2167.4 km². Stor-Elvdal har en svært varierende natur, som veksler fra Glomma og Atna i dalbunnen til høyfjell. Selv om Østerdalen er kjent for store skoger, er halvparten av kommunen fjellområder. Etter veinettet er kommunen 15 mil lang, og strekker seg fra skogstrøk i sør til Rondane nasjonalpark i nord. Av kommunens areal er 1 % dyrket mark, 45 % skog og 54 % fjell og utmarksareal.

Flere bedrifter i kommunene er relatert til hytteeierens behov, eks. produksjon og salg av hyttemøbler og byggevare. Treforedlingsindustrien er dominerende næringsvirksomhet i tillegg til servicebedrifter.

Administrativ enhet som arbeider med motorferdsel er Seksjon for landbruk og kommunalteknikk. Politisk enhet for behandling av motorferdselsaker er utvalg for landbruk og kommunalteknikk.

Verna areal i Stor-Elvdal kommune er Rondane nasjonalpark, ca. 30.000 daa, i tillegg er Atnsjømyrene, Atnoset, Hanestadna, Bernsvenmyra og Hesjemarka vernet som naturreservat.

Stor-Elvdal har små arealer som kommer inn under kategorien villmarkspregete områder, kun et mindre område helt sør i kommunen på grensen mot Ringsaker kommune (se **figur 2.7**).



Figur 2.7. Inngrepsfrie områder i Stor-Elvdal kommune.

Kilde: Direktoratet for naturforvaltning (DN) og Statens kartverk, Miljøenheten.

2.8 Guovdageaidnu-Kautokeino kommune

Kautokeino hadde pr. 1.1.01 3 076 innbyggere. Andel av befolkningen bosatt i tettbygde strøk er 43,0 %. Kautokeino har lenge hatt en jevn økning i folketallet. Befolkningen er ung, hele 26,5 % er under 17 år. 85 % av befolkningen har samisk som morsmål. Kommunens areal er 9 704 km² og Norges største kommune.

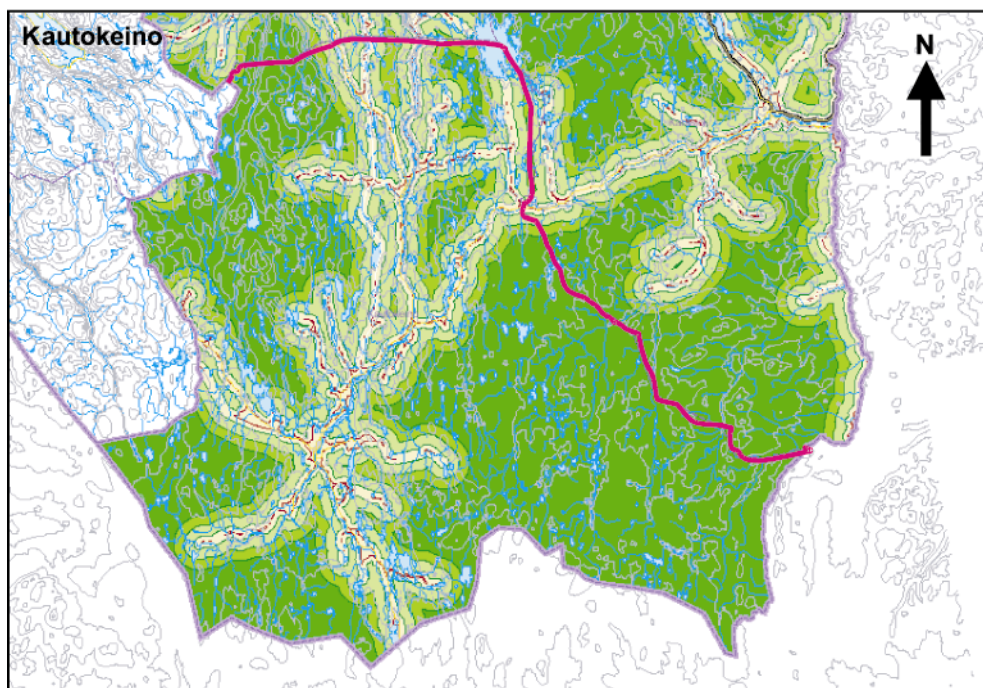
Kautokeino har flere statlige institusjoner, blant annet Samisk høgskole, Nordisk Samisk Institutt og Sametingets opplæringsavdeling. Dette er store arbeidsplasser i kommunen.

Reindriftsnæringen er svært viktig i kommunen. Ellers sysselsetter industrien, varehandel, servicenæring og offentlig tjenesteyting flest innbyggere.

Verneområder i Kautokeino kommune er Øvre Anarjohka Nasjonalpark som dekker det sørøstlige hjørnet av kommunen. I tillegg har kommune 2 botaniske artsfredningsområder i Virdneguoika (69 km²) og Habatvuoppebakti (37 km²). (**Figur 2.8**).

Figur 2.8. Inngrepssrie områder i Kautokeino kommune.

Kilde: Direktoratet for naturforvaltning (DN) og Statens kartverk, Miljøenheten.



3 Motorisert ferdsel i utmark i forsøkskommunene ved inngangen til forsøksprosjektet

Kunnskap om omfanget av motorisert ferdsel er svært viktig for å kunne si noe om evt endringer som effekt av forsøket. Vi har derfor valgt å behandle dette temaet grundig. Omfanget av motorisert ferdsel i utmark kan måles på en rekke ulike måter, men de fleste metodene har sine klare ulemper. I avsnitt 3.1 går vi systematisk gjennom det vi mener er de mest relevante målemetodene og drøfter hvilke styrker og svakheter de enkelte metodene har. I avsnitt 3.2 presenterer vi data om kjøretøyparken i forsøkskommunene. I avsnitt 3.3 vil vi legge fram lokalbefolkningens synspunkter på motorferdsel, og i avsnitt 3.4 beskrive hovedtrekkene mht dispensasjonspraksis og type kjøring i forsøkskommunene.

3.1 Metoder for måling av omfang av motorisert ferdsel i utmark

Kjøretøystatistikk

Den mest nøytrale kilden vi har for å si noe om omfang av motorisert ferdsel er nok kjøretøystatistikken. Det finnes tall som viser bestand, nyregistrerte kjøretøy og bruktiporterte kjøretøy. Vi har valgt å ta med bestandstallene for belte-mc (snøskutere) og ATV (all terrain vehicles, dvs små, firehjuls-drevne barmarkskjøretøy) i den enkelte kommune¹. Bestandstallene forteller oss hvor mange registrerte kjøretøy det finnes per dato.

Spesielt med hensyn til barmarksesongen er det ikke mulig å tallfeste nøyaktig hvor mange kjøretøy i en kommune som benyttes utenfor vei, i og med at ikke alle kjøretøy er registreringspliktige. Årsaken til at for eksempel elgtrekk ikke er registreringspliktige, er at de nettopp benyttes utenfor veg. I Stor-Elvdal for eksempel, som er en kommune med stort elgtuttak, finnes kun ett registrert terrengkjøretøy pr. 31.09.2002. Derimot finnes ca. 100 elgtrekk i kommunen. Bruk av traktor, moped, cross-sykler m.m. forekommer også utenfor veg, uten at det er mulig å tallfeste denne bruken.

Den viktigste innvendingen mot kun å forholde seg til kjøretøybestanden er at den ikke sier noe om antall kilometer som blir kjørt, hvor det kjøres eller type kjøring. Statistikken viser også bare registrerte kjøretøy. Den kommunevise statistikken

¹ Vi henter våre tall fra Opplysningsrådet For Vegtrafikk (OFV), som igjen får sine tall fra Vegdirektoratet. Det er Vegdirektoratet som registrerer kjøretøyene gjennom trafikkstasjonene. For å få ut kommunevise statistikk er OFV avhengig av elektronisk format, og bestandstallene går derfor kun tilbake til 1994. ATV'er registreres blant traktorer, trekkvogner og annet motorredskap. OFV lager så egne statistikker over ATV, dvs at de skiller ut det de definerer som firehjuls-drevne barmarkskjøretøy fra Vegdirektoratets kjøretøygrupper. For å skille ut ATV'er må OFV ha dataene på elektronisk format, og dette finnes kun tilbake til 1994.

forteller oss heller ikke noe om omfanget av kjøring med kjøretøy fra andre kommuner, som kan være ganske betydelig mange steder.

Bestandstallene illustrerer godt endring i kjøretøyparken over tid, men altså kun for de registreringspliktige kjøretøyene.

Antall dispensasjoner

Kartlegging av antall dispensasjoner gitt etter §§ 5 og 6 i Nasjonal forskrift er en mye brukt metode for å si noe om omfang av motorisert ferdsel i en kommune. Men antall dispensasjoner forteller oss svært lite om omfanget på kjøringen innenfor hver dispensasjon, hvis ikke det stilles spesifikke vilkår til hvor det skal kjøres og antall kjøreturer det er gitt dispensasjon for. Et reelt bilde av omfang relatert til antall dispensasjoner krever dessuten effektiv oppfølging og rapportering fra oppsynstjenesten sin side. Ulike dispensasjoner i en kommune kan romme svært ulikt kjøreomfang, fra enkeltturer pr dispensasjon til fri kjøretillatelse i et område uten rapporteringsplikt. Et stort antall dispensasjoner trenger dermed ikke være ensbetydende med stort kjøreomfang, hvis hver dispensasjon er spesifikk på formål. Antall dispensasjoner sier oss heller ikke så mye om utvikling over tid i en kommune, så lenge det alltid er en mulighet for at det er selve dispensasjonspraksisen (innholdet i hver enkelt dispensasjon) som er endret. Likevel er det nok med hensyn til eventuelle *endringer* av motorferdselpraksis/politikk i en kommune at antall dispensasjoner har mest å fortelle oss.

Hvis dispensasjonene er spesifikke på formål og dette følges opp av oppsyn, kommunen har en stabil praksis, og kommunen i tillegg har tradisjon på melding når det skal kjøres, kan nok antall dispensasjoner gi et visst bilde av kjøreomfang. Uansett vil ikke kjøring direkte hjemlet i lov og ulovlig kjøring bli en del av dette bildet. Når vi i tab. 3.3 presenterer en oversikt over antall dispensasjoner bør denne derfor leses med de forbehold som er beskrevet over.

Avslag på dispensasjonssøknader

Antall avslag på dispensasjonssøknader kan også fortelle oss noe om praksis/ motorferdselpolitikk i en kommune, dvs jo flere avslag jo strengere praksis. Antall avslag er jevnt over veldig få, men dette kan ha flere årsaker. Mange kjenner regelverket og vet når det er formålstjenlig å søke. Det er ikke uvanlig å ta en telefon til kommunen før en evt søker. Dermed søker folk "riktig", dvs der det er mulighet for positivt svar. Når en vet svaret blir negativt lar en være å søke, evt at en kjører ulovlig. Få avslag *kan* også være resultat av lokalt press, noe som er vanskelig å kartlegge.

Kjøring direkte hjemlet i lov

Omfang av kjøring direkte hjemlet i lov er en utfordrende ting å kartlegge. Går en gjennom regelverket og relaterer dette til hver enkelt kommune vil en kunne finne ut hvor mange som har *mulighet* til å kjøre, men ikke hvor mye det kjøres. Antall kjøretøy som benyttes for kjøring direkte hjemlet i lov finnes det heller ikke oversikt over, med visse unntak. Blant annet reindriftsnæringa rapporterer antall kjøretøy inn til reindriftsforvaltninga. Omfang av kjøring direkte hjemlet i lov er dermed

vanskelig å få oversikt over hvis ikke det lages egne bestemmelser med hensyn til kjøreomfang, som kontrolleres av oppsyn. I vedlegg 3 gir vi en oversikt over kjøring direkte hjemlet i lovverket. Oversikten må ikke betraktes som et fullstendig bilde av omfanget innenfor de ulike kjøreformål, men viser hvilke typer kjøring som har betydning i hver av forsøkskommunene.

En del kjøring som er direkte hjemlet i lov "skjuler" seg også i kjøring det er gitt dispensasjon for, fordi det i en del kommuner er tradisjon på å søke dispensasjon eller i alle fall å melde fra om kjøring der dette strengt tatt ikke er påkrevd.

Kjørelogg

Loggføring av kjøring pålegges i mange kommuner personer med leiekjøringsløyve, i tillegg til oppsynstjenesten. SNO loggfører antall kilometer kjørt, og en får dermed et reelt bilde av deres kjøring. I noen kommuner må leiekjørere rapportere både formål, hvor det er kjørt og antall kilometer. Erfaringene med dette er ulikt. For eksempel Sirdal kommune ønsker ikke å pålegge leiekjøring loggføring fordi de mener det er en slags byråkratisk mistillitserklæring til de som har fått løyve, og at en heller prioriterer et effektivt oppsyn som kan sørge for at løyvet blir inndratt hvis tillitsforholdet brytes. Andre kommuner har hatt problemer med å få inn loggbøker. Hvorvidt loggbøkene viser reelle kjøretall vil alltid innebære en viss usikkerhet. Leiekjøring som eget tema behandles nærmere i kap. 4.

Ulovlig kjøring

Å kartlegge omfanget av ulovlig kjøring avhenger selvfølgelig først og fremst av innsatsen i kontroll og oppsyn. Ressurser til kontroll/oppsyn av motorisert ferdsel i utmark er ofte svært begrenset ute i kommunene. I tillegg er det en tidkrevende og vanskelig jobb som krever planlegging og som regel nedprioritering av andre oppgaver. Antall anmeldelser, antall forelegg og antall henleggelse kan avhenge av mange faktorer. Hvorvidt en anmelder det en vet er ulovlig kjøring kan for eksempel ses i sammenheng med hvorvidt en har egeninteresse av at det ikke foregår ulovlig kjøring. Eks i kommuner med tamreinsnæring, villreininteresser eller i kommuner der leiekjøringsordninga fungerer bra, er selvjustisen høyere fordi denne egeninteressen er til stede. I andre tilfeller veier en lojalitet mot sambygding høyt og en ser kanskje gjennom fingrene med ulovligheter av denne typen. Antall anmeldelser trenger derfor ikke si noe om det reelle omfanget av ulovlig kjøring.

Intervjuer/spørreundersøkelser

Som et supplement til målemetodene drøftet ovenfor kan omfang registreres gjennom spørreundersøkelser (spørreskjema, telefonintervju eller direkte intervju) der folk tilkjenner sine subjektive synspunkter på omfanget av motorisert ferdsel. Ikke minst for å registrere trender over tid kan dette være en nyttig metode når samme utvalget av personer blir spurt flere ganger. Ulempen med slike kvalitative mål på omfang er at referanserammene til intervjuobjektene kan være temmelig forskjellige, slik at samme nivå på omfanget av motorferdsel kan bli beskrevet ulikt av ulike personer. Metoden gir også risiko for strategisk besvarelse.

Omfang målt gjennom oppsynet i forsøksperioden

Hvor mye det kjøres, hvor det kjøres, hvordan det kjøres og hvorfor det kjøres står helt sentralt å kartlegge gjennom forsøksperioden. Vi har over drøftet utfordringer og vanskeligheter ved ulike målemetoder. En viktig oppsummering er at et summen av relativt upresise målemetoder gir ikke nødvendigvis et reelt bilde av virkeligheten. Som evaluator er det svært viktig å kunne få fram reelle, målbare indikatorer for omfanget av motorisert ferdsel gjennom forsøksperioden, rett og slett for å kunne vurdere måloppnåelsen i prosjektet.

Vi tror at for å kunne si noe om det reelle kjøreomfanget er det en forutsetning å ha feltobservasjoner fra forsøkskommunene som en del av datagrunnlaget på måling av omfang. I forsøket vil SNO ha ansvaret for å samle inn denne type data. I samarbeid med lensmannsetatene og prosjektansvarlig for motorferdselplanen i den enkelte kommunene vil SNO ha ansvar for at det blir gjennomført tellinger, kontroll og observasjoner av motorisert ferdsel, i tillegg til rapportering av dette arbeidet. Utarbeidelsen av indikatorer for måling av omfang har skjedd i samarbeid med evaluator (se registreringsskjema i vedlegg 2).

3.2 Oppsynsvirksomhet i forsøkskommunene før forsøket

Oppsyn av motorisert ferdsel i utmark foregår ved inngangen til forsøksprosjekt av disse aktørene: politiet, lokalt fjelloppsyn, Statskog² og Statens naturoppsyn (SNO). I tillegg er det i enkelte områder en fungerende selvjustis i lokalbefolkningen. Innsatsen i oppsyn av motorisert ferdsel har vært ulik i de ulike forsøkskommunene før forsøket startet, men de aller fleste kommunene mener de har hatt for lite ressurser å sette inn i forhold til behovet. Dette gjelder spesielt lensmannsetatene, som tradisjonelt sett har hatt det største ansvaret for oppsyn og kontroll av motorisert ferdsel i utmark. Som oftest har det lokale fjelloppsynet kombinert oppsyn av motorisert ferdsel med andre arbeidsoppgaver, men i noen kommuner har det lokale oppsynet også hatt egne oppsynsturer, også sammen med lensmannsetat, hjelpekorps og de siste årene SNO. Fra 2001 har SNO hatt ansvar også for oppsyn av motorisert ferdsel i sine områder, fra 2002 har de også hatt det økonomiske ansvaret for fjelloppsynet.

Oppsynsaktørene sitter naturlig nok på mye kunnskap om den motoriserte ferdselen i utmark, i og med at de beveger seg regelmessig ute i terrenget. Når det nå er utformet et opplegg for registrering av omfang gjennom forsøksperioden, er det naturlig at oppsynsaktørene i samarbeid med kommuneadministrasjonen står sentralt i dette arbeidet (se neste avsnitt).

² Høsten 2000 ble det inngått en tre-årig samarbeidsavtale mellom Statskog Fjelltjenesten og Statens Naturoppsyn (SNO). Avtalen innebærer at SNO kjøper tjenester av Fjelltjenesten for å utføre statlig naturoppsyn i Nordland, Troms og Finnmark.

Flere kommuner uttrykker at samarbeidet mellom de ulike oppsynsaktørene kan bli bedre, og at dette kan føre til en mer effektiv oppsynstjeneste. Erfaringer tilsier at det er svært ressurskrevende å drive oppsyn av motorisert ferdsel i utmark. I flere av forsøkskommunene har ikke lensmannsetaten egen skuter, og det å dra ut for å drive kontroll krever dermed forhåndsplanlegging. Oppsyn av skuteraktivitet er mest aktuelt i helgene når aktiviteten er størst. Dette arbeidet må dermed enten legges inn i arbeidsturnusen hos lensmannsetaten, og dermed prioriteres opp mot andre behov, eller en må sette av kostnadskrevende overtidsressurser. Erfaringer tilsier at oppsynsvirksomheten også kan være svært utfordrende.

I flere av kommunene uttrykker oppsynsaktører at vilkårene for gitte dispensasjoner er for uklare. Effektiv oppsynsvirksomhet av motorisert ferdsel krever at det ikke er uklarheter omkring når, hvor og for hvem det gis tillatelse til å benytte motoriserte kjøretøy. Bedre samarbeid mellom kommuneadministrasjon og oppsynsaktørene vil kunne løse dette problemet.

Vi synes det er på sin plass å trekke fram Sirdal som eksempel på en kommune der en har gjort en bevisst innsats for å få til en god oppsynstjeneste. En mener dette har vært nødvendig for å demme opp mot økt omfang av motorisert ferdsel slik en har sett i nabokommuner. Sirdal kommune har i flere år bevilget en sum (kr. 40.000,-) til lensmannsetaten, øremerket for oppsyn av motorisert ferdsel i utmark. Ved å satse på et effektivt oppsyn som har kontroll med motorferdselen i kommunen mener Sirdal kommune å kunne gi de enkelte løyveinnehaverne større grad av tillit. For eksempel plikter som tidligere nevnt ikke leiekjørerne i Sirdal å registrere hvor mye de kjører. Sirdal kommune har også vedtatt å gi løyver for femårsperioder (uavhengig av forsøket), forutsatt at det er mulig å trekke løyver tilbake om tillitsforholdet brytes. Sirdal har ellers fått til et godt samarbeid mellom Statskog, SNO og DNT, der en utarbeider felles transportplaner slik at en kan kombinere oppsyn med ulike transportoppdrag. Sirdal har også en vel fungerende leiekjøringsordning som bidrar til dette arbeidet gjennom transportoppdrag.

3.3 Kjøretøybestanden i forsøkskommunene

Det totale antall snøskutere i Norge var pr. 01.12.02 51.777. Samtlige forsøkskommuner unntatt Kautokeino har hatt vekst i snøskuterbestanden siden 1994 (**tabell 3.1**). Høyest vekst har det vært i Røros, Hattfjelldal, Vinje og Stor-Elvdal som alle har mellom 30 og 40 prosent flere snøskutere i 2002 enn i 1994. Fauske og Sirdal har hatt en vekst på henholdsvis 23 % og 28 % over denne perioden, mens Lom har hatt en vekst på 7 %. Kautokeino har hatt en nedgang på 8 % i tilsvarende periode. Vi vil ikke her gå inn på noen nærmere analyse av årsaksforklaringer til den store variasjonen i forsøkskommunene, men det er nærliggende å peke på at Finnmarkskommunene var tidlig ute med å ta i bruk snøskuter og hadde nok den største veksten **før** 1994 (som er det første året vi har kommunevis

statistikk fra). Bestandstallene fra Lom viser jevne og svært lave tall i hele perioden, ellers har kommunene hatt en jevn vekst i antall registrerte snøskutere.

Antall barmarkskjøretøy (ATV) i Norge var pr. 01.12.02 3.224. Vi gjentar at antall ATV'er ikke trenger gi noe presist bilde av motorferdsel i utmark på barmark, i og med at kjøretøy som traktor og elgtrekk (beltegående transportkjøretøy som føreren går ved siden av) ikke kommer inn under denne kategorien. Likeledes er antall mopeder og andre motoriserte tohjulinger som benyttes i utmark ukjent.

Vi ser at alle forsøkskommunene bortsett fra Kautokeino pr. dato har et lavt eller relativt lavt antall barmarkskjøretøy (**tabell 3.2**). Likevel ser vi at det har vært en vekst i antall firehjulsdrevne barmarkskjøretøy i perioden 1994-2002, i alle kommuner bortsett fra Lom og Stor-Elvdal. Som tidligere nevnt er det i Stor-Elvdal likevel utstrakt tradisjon for bruk av elgtrekk (som ikke er registreringspliktige). I Lom kommune er det lite jaktuttak og terrenget er heller ikke egnet for bruk av motoriserte kjøretøy på barmark. Heller ikke i Nordlandskommunene Fauske og Hattfjelldal er det tradisjon for bruk av elgtrekk.

Vi har valgt å vise antall snøskutere og barmarkskjøretøy per km² og per innbygger i forsøkskommunene for å belyse tettheten av motoriserte kjøretøy i utmarka bedre (**figur 3.1-3.4**). Med hensyn til snøskuterbestand ser vi at Kautokeino, som har desidert høyest antall snøskutere per innbygger (0,35), blir lavere enn flere av de andre kommunene når antall snøskutere relateres til kommunens areal (som antall snøskutere per km²). Kun Lom og Stor-Elvdal har færre snøskutere pr. areal enn Kautokeino. Fauske kommune har flest snøskutere per km², men ikke spesielt mange kjøretøy pr. innbygger sammenlignet med de andre forsøkskommunene. Lom kommune skiller seg ut ved å ha lavest vekst i snøskuterbestanden, lavest antall snøskutere per innbygger og lavest antall snøskutere per km².

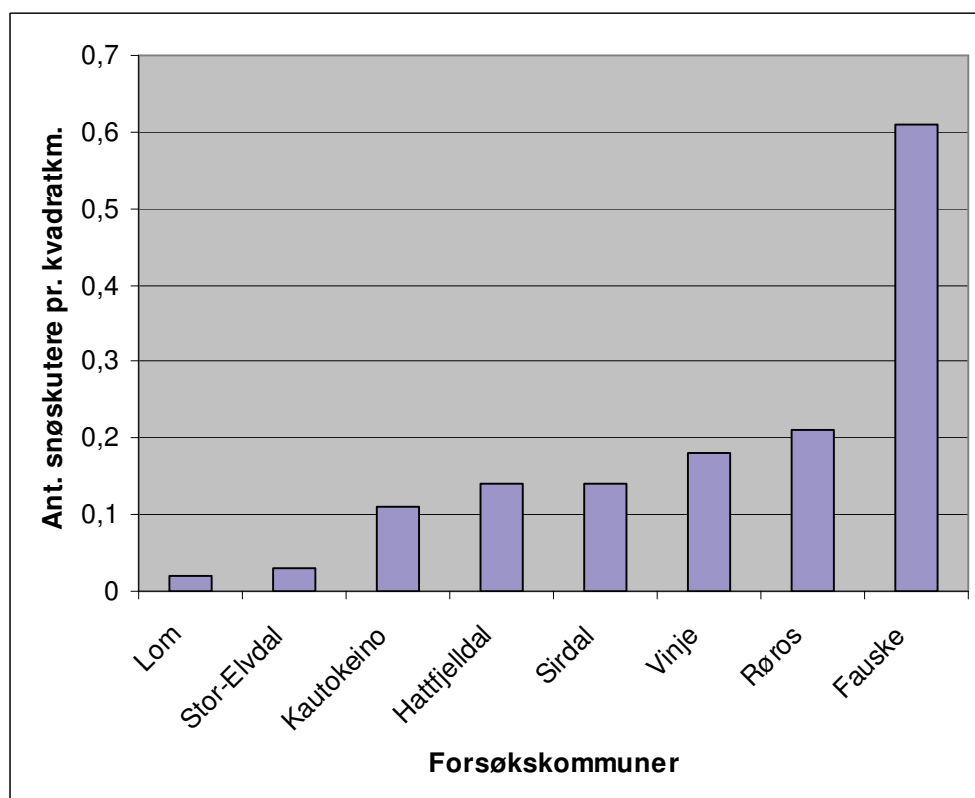
Med hensyn til tettheten av barmarkskjøretøy er bildet helt annerledes enn for snøskutere. Kautokeino er den eneste av forsøkskommunene som skiller seg ut med et svært høyt antall barmarkskjøretøy både pr. innbygger og per km². Resten av kommunene har lav tetthet av registrerte barmarkskjøretøy.

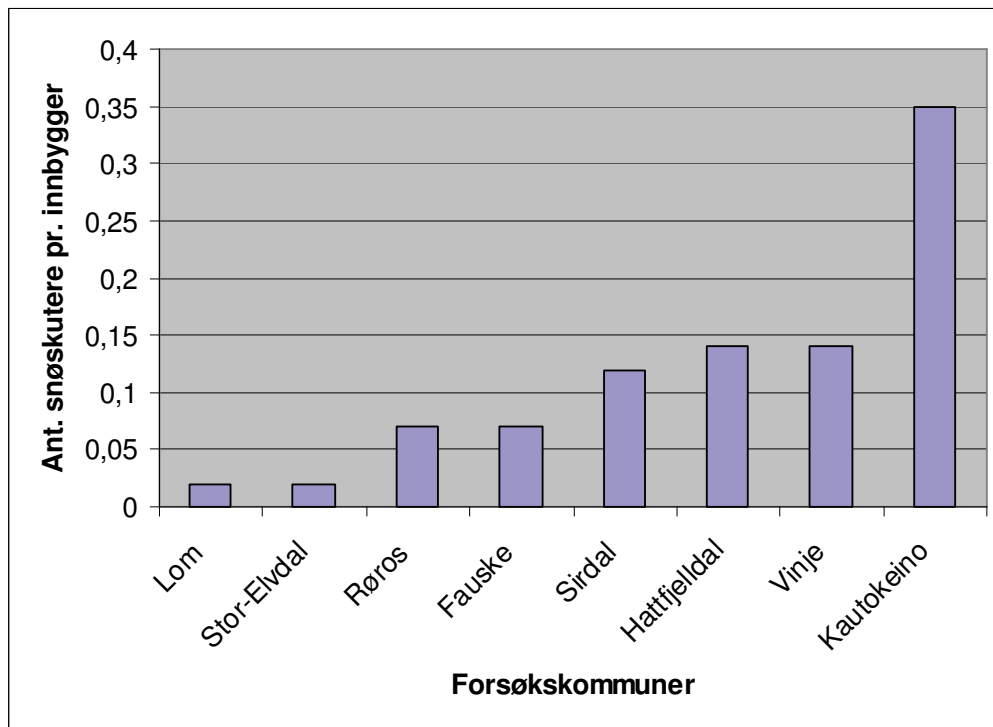
Tabell 3.1. Bestandsutvikling snøskutere 1994–2002.

Skuter- bestand	31.09.02	31.12.01	31.12.00	31.12.99	31.12.98	31.12.97	31.12.96	31.12.95	31.12.94	Prosentvis endring 1994-2002
Sirdal	214	212	213	206	207	208	194	182	167	28
Fauske	732	705	661	652	635	629	586	603	597	23
Hattfjelldal	365	344	325	314	305	293	281	275	265	38
Vinje	549	546	546	537	491	458	445	433	406	35
Lom	42	44	42	45	41	42	40	39	39	8
Røros	411	416	395	381	351	332	310	307	297	38
Stor-Elvdal	71	69	69	66	63	57	55	55	54	32
Kautokeino	1080	1128	1162	1172	1220	1182	1142	1135	1179	- 8

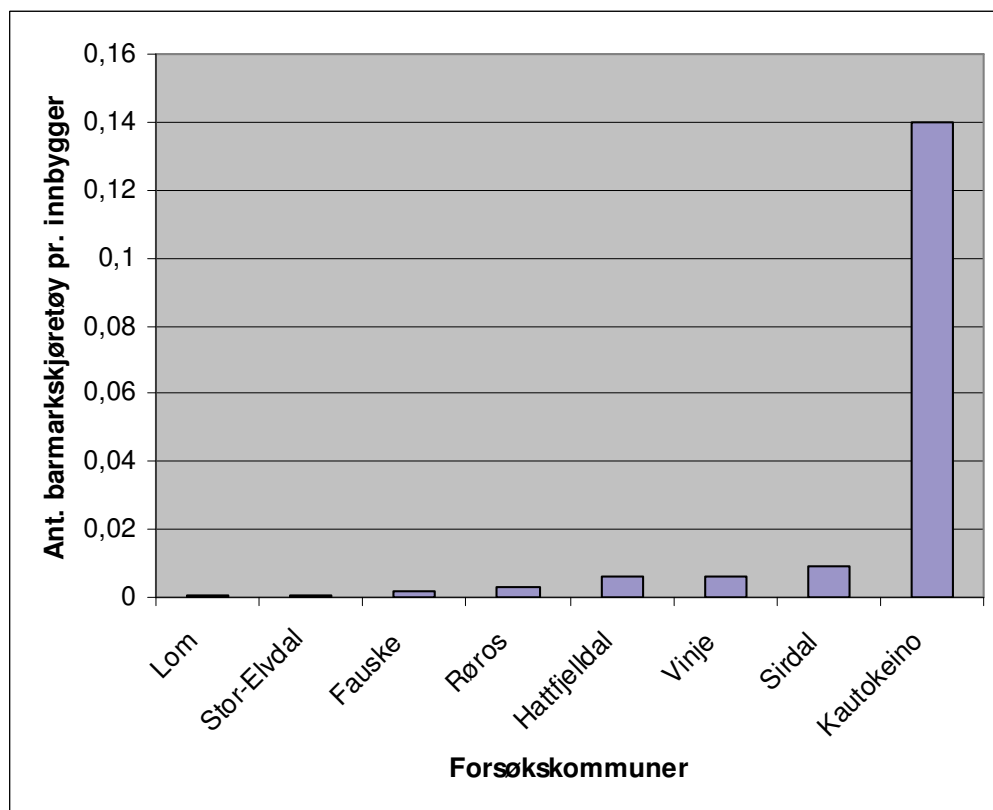
Tabell 3.2. Bestandsutvikling 4-hjulsdrevne barmarkskjøretøy 1994-2002.

	31.09.02	31.12.01	31.12.00	31.12.99	31.12.98	31.12.97	31.12.96	31.12.95	31.12.94
Sirdal	16	12	10	8	7	6	5	3	1
Fauske	16	15	10	10	7	6	5	3	3
Hattfjelldal	9	6	4	2	1	1	1	1	
Vinje	23	24	23	18	17	14	10	11	10
Lom	2	2	2	2					
Røros	16	10	10	9	9	10	10	6	4
Stor-Elvdal	2	2	2						
Kautokeino	422	400	373	370	335	325	290	264	232

**Figur 3.1.** Antall snøskutere per km² i forsøkskommunene.

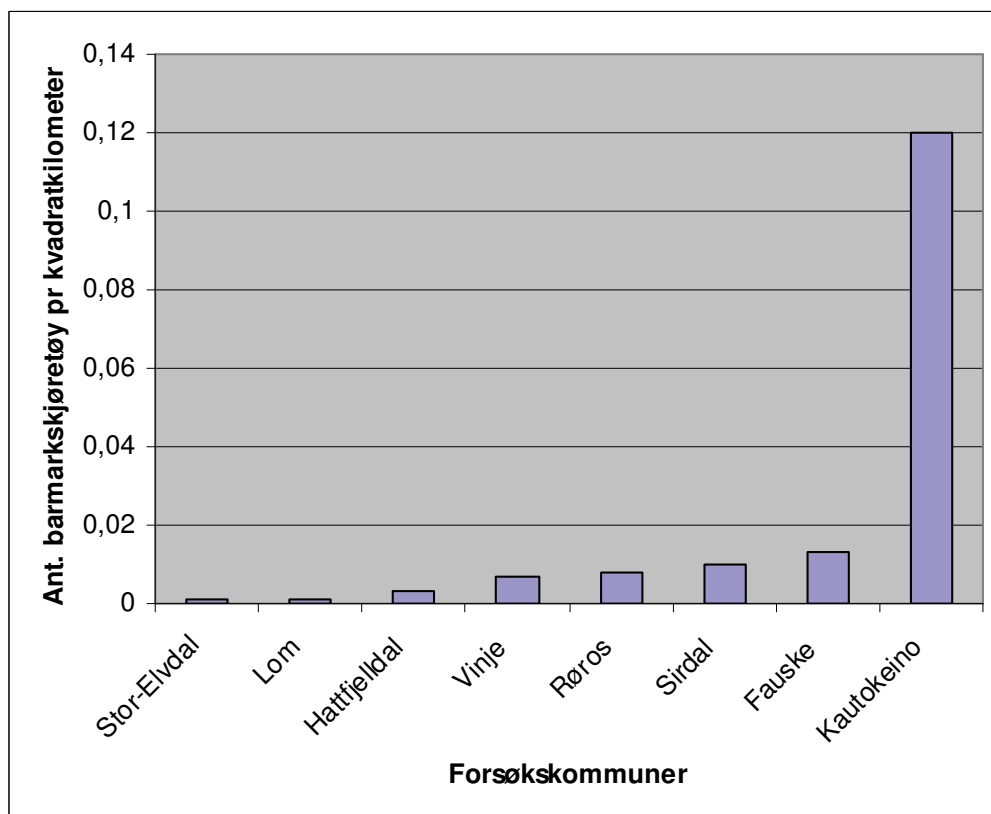


Figur 3.2. Antall snøskutere per innbygger.



Figur 3.3. Antall barmarkskjøretøy per innbygger.

Figur 3.4. Antall barmarkskjøretøy per km².

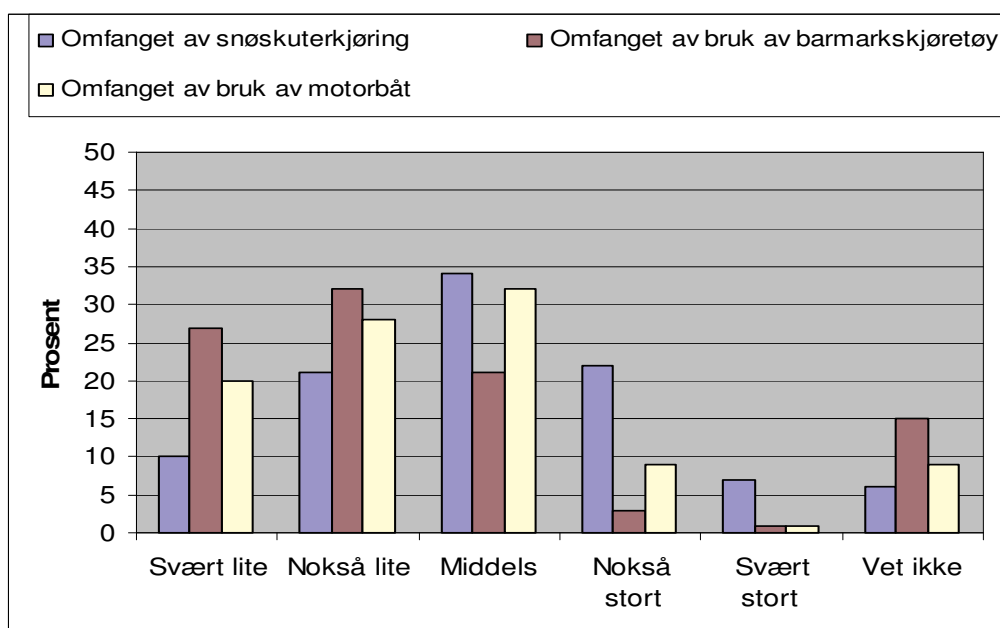


3.4 Lokalbefolkningens oppfattelse av motorferdsel i forsøkskommunene

Det foreligger data fra spørreundersøkelse i 4 av forsøkskommunene (Fauske, Hattfjelldal, Rørros og Stor-Elvdal, jfr kap. 1.6) når det gjelder omfang av ulike typer motorisert

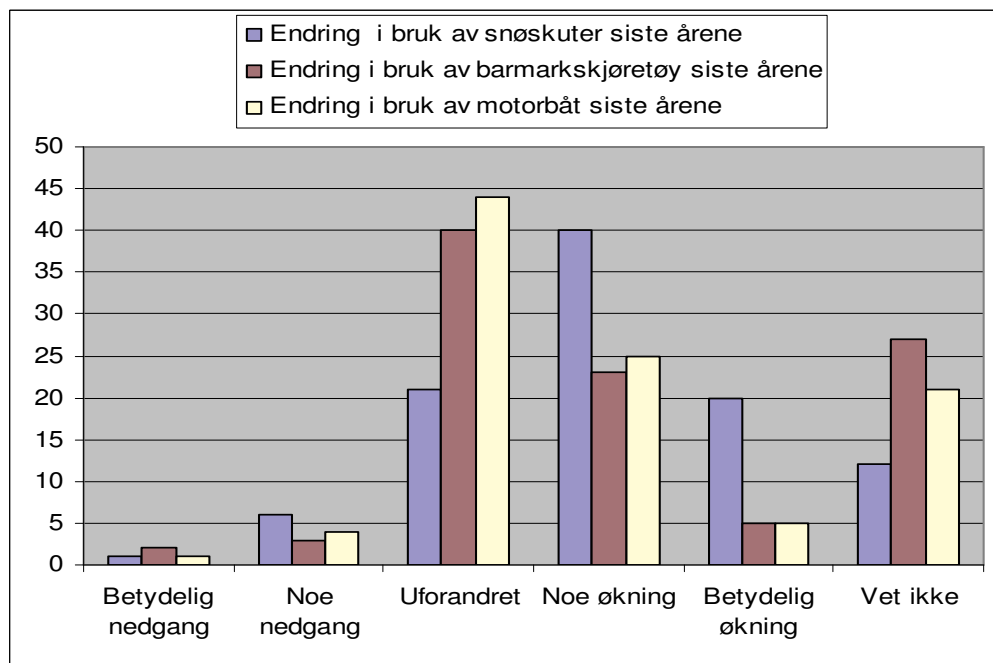
ferdsel i utmark (se nærmere beskrivelse av metodikken for spørreundersøkelsene i kap.1). **Figur 3.5** gir totaltall for de 4 nevnte forsøkskommunene samlet. Omfanget av snøskuterkjøring bedømmes hyppigere som stort eller svært stort enn både motorbåtkjøring og barmarkskjøring. Omfanget av barmarkskjøring bli oftest bedømt som nokså lite eller svært lite.

Figur 3.5. Folks oppfattelse av omfanget av snøskuterkjøring, kjøring med barmarkskjøretøy og kjøring med motorbåt i 4 av forsøkskommunene (Fauske, Hattfjelldal, Rørros og Stor-Elvdal).

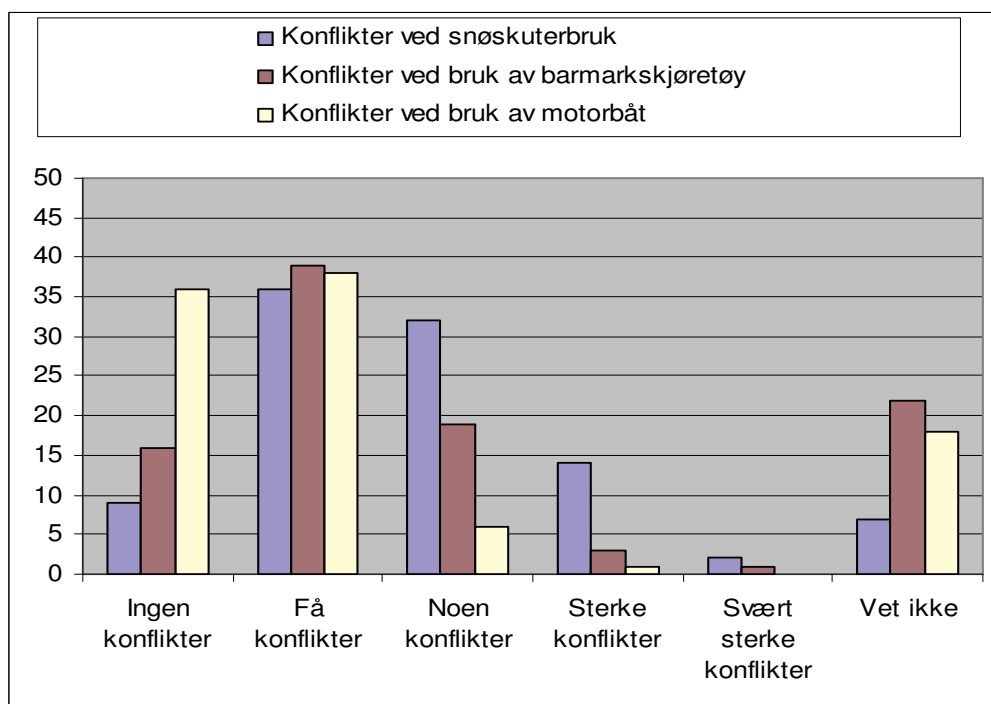


Når det gjelder endring omfanget av kjøring innenfor de 3 kategoriene motorferdsel er det tydelig at det har vært en betydelig større endring i omfanget av snøskuterkjøring enn det som er tilfelle med barmarkskjøring og motorbåtkjøring (**figur 3.6**). Det bør imidlertid legges til at "vet ikke" - gruppen er større når det gjelder barmarkskjøring enn for de to andre kategoriene kjøring.

Konfliktnivået knyttet til snøskuterkjøring i de 4 forsøkskommune bedømmes hyppigere til å være "sterke konflikter" og "noen konflikter" enn tilfellet er både for barmarkskjøring og for kjøring med motorbåt (**figur 3.7**). Konfliktnivået knyttet både til kjøring med barmarkskjøretøy og med motorbåt ut fra spørreundersøkelsen er generelt lavt i de 4 forsøkskommunene.



Figur 3.6. Folks oppfattelse av endring i omfanget siste 10-året av snøskuterkjøring, kjøring med barmarkskjøretøy og kjøring med motorbåt i 4 av forsøkskommunene (Fauske, Hattfjelldal, Røros og Stor-Elvdal).



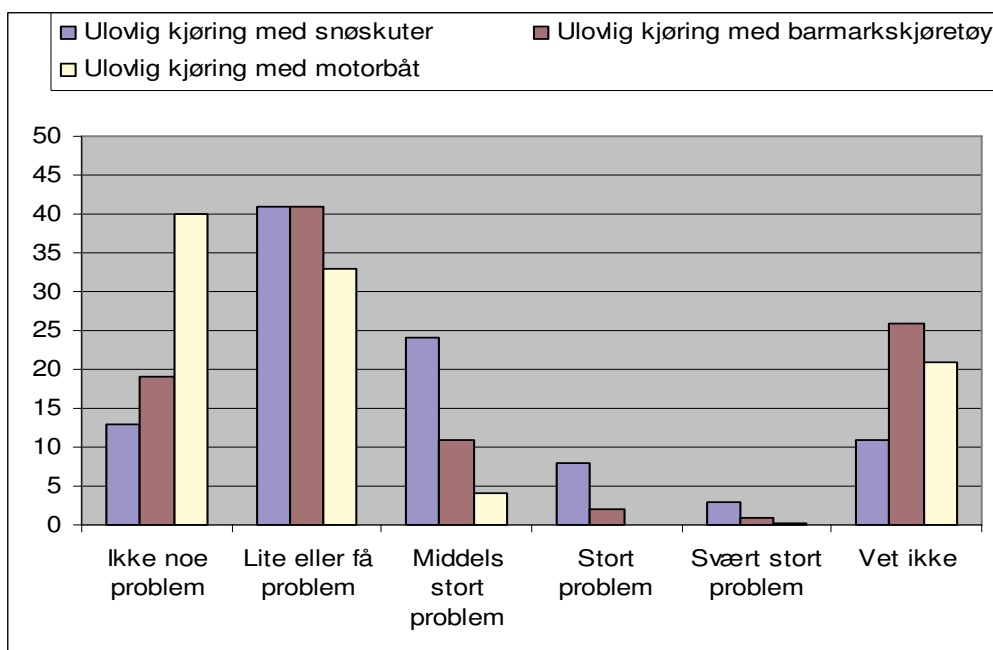
Figur 3.7. Folks oppfattelse av konfliktnivået knyttet til snøskuterkjøring, kjøring med barmarkskjøretøy og kjøring med motorbåt i 4 av forsøkskommunene (Fauske, Hattfjelldal, Røros og Stor-Elvdal).

Det samme bildet kommer til syne når det gjelder bedømmelsen av om ulovlig kjøring er noe problem i kommunen. Andelen som vurderer problemene med ulovlig kjøring med snøskuter som "stort" eller "middels stort" er større enn tilfellet er for ulovlig kjøring med barmarkskjøretøy og motorbåt (**figur 3.8**). Flertallet av de spurte bedømmer imidlertid problemene knyttet til ulovlig kjøring med alle de 3 kategoriene motorkjøretøy som lite eller til å ikke være noe problem. "Vet ikke" gruppen er betydelig større for bedømmelse av barmarkskjøring og kjøring med motorbåt enn den er for snøskuterkjøring.

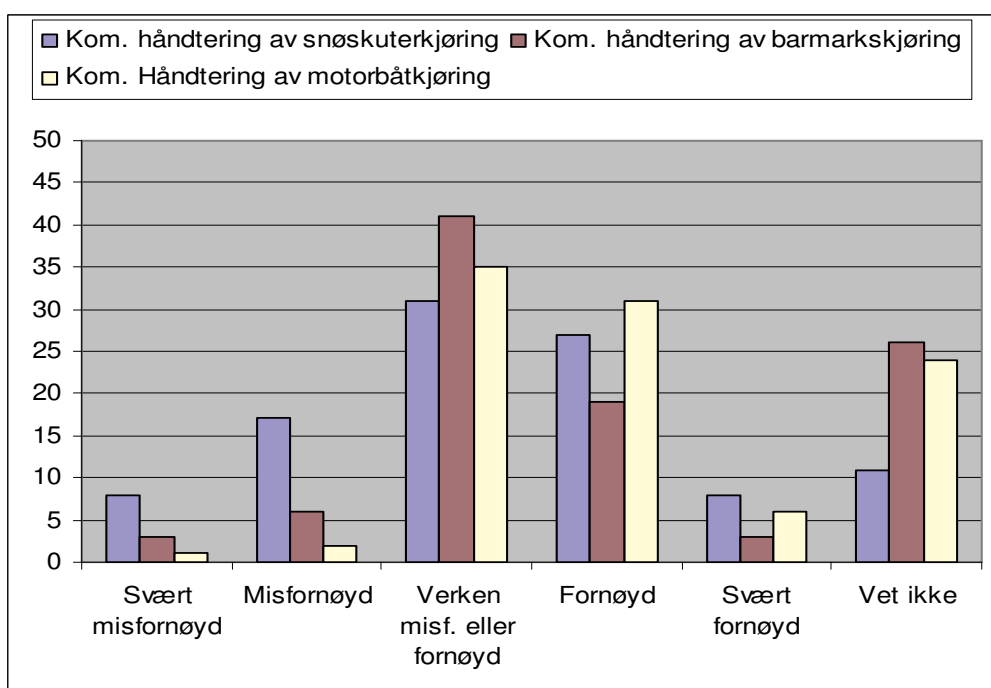
Når det gjelder tilfredshet med kommunenes håndtering av de ulike typene motorisert ferdsel så er tilfredsheten størst med

håndteringen av ferdsel med motorbåt. Snøskuterkjøring er den kategorien hvor det er mest polarisering i besvarelsene. Andelen som svarer at de er "svært misfornøyd" og andelen som svarer at de er "svært fornøyd" er begge høyere for snøskuterkjøring enn for barmarkskjøring og kjøring med motorbåt (**figur 3.9**). Dette stemmer godt overens med at det er snøskuterkjøring det er størst engasjement rundt som forvaltningstema og at snøskuterkjøringen har et langt større omfang enn f.eks kjøring med barmarkskjøretøy. Kommunene i spørreundersøkelsen holder en jevnt over restriktiv linje i forhold til kjøring med barmarkskjøretøy og ser ut fra spørreundersøkelsen ut til å ha rimelig god støtte i befolkningen for denne linjen.

Figur 3.8. Folks oppfattelse av omfanget av ulovlig kjøring med snøskuter, barmarkskjøretøy og med motorbåt i 4 av forsøkskommunene (Fauske, Hattfjelldal, Røros og Stor-Elvdal).



Figur 3.9. Folks tilfredshet med kommunens håndtering av snøskuterkjøring, kjøring med barmarkskjøretøy og kjøring med motorbåt i 4 av forsøkskommunene (Fauske, Hattfjelldal, Røros og Stor-Elvdal).



3.5 Dispensasjoner og former for motorisert ferdsel i utmark i forsøkskommunene

Under vil vi gjøre rede for de viktigste former for motorisert ferdsel i utmark i forsøkskommunene. Sammenstillingene bygger på dokumentstudier og samtaler med kontaktpersonene i forsøkskommunene. Vi har valgt vintersesongen 2000/2001 og barmarksesongen 2001 som referansesesonger for å gi et bilde av dispensasjoner og type kjøring *før* forsøket, i og med at dette var siste året alle kommunene praktiserte etter gammel lovgivning.

I avsnitt 3.1 drøftet vi begrensningene i det å telle dispensasjoner i forhold til om det gir et reelt bilde av omfanget av motorisert ferdsel i utmark. Med utgangspunkt i denne drøftingen mener vi likevel det er viktig å gi en oversikt over dispensasjonspraksisen i den enkelte forsøkskommune. Vedlegg 3 gir oversikt over kjøring direkte hjemlet i lov i forsøkskommunene, mens vedlegg 4 viser antall dispensasjoner m.m.

I tillegg til kjøring direkte hjemlet i lovverket tillates motorisert ferdsel i utmark gjennom dispensasjoner etter §§ 5 og 6 i Nasjonal forskrift, evt ferdsel regulert i egne kommunale forskrifter. Kommunale forskrifter kan gis for bruk av motorfartøy på mindre innsjøer og for landing og start med luftfartøy, for bruk av snøskuter langs merkete løyper i Finnmark og Nord-Troms og for bruk av motorkjøretøy på barmark langs tradisjonelle ferdselsårer i Finnmark.

Dispensasjoner etter §§ 5 og 6 i Nasjonal forskrift har vi skriftlig dokumentasjon på gjennom årlige rapporteringsskjemaer til fylkesmannen i hvert fylke, mens oversikt over omfanget av ferdsel med motorfartøy og luftfartøy (hjemlet i §§ 5 og 6 i Motorferdselloven) er gitt muntlig gjennom kommune-kontaktene.

Med hjemmel i § 5 i Nasjonal forskrift kan kommunestyret tillate, etter skriftlig søknad, bruk av snøskuter for disse formålene: leiekjøring, funksjonshemming, transport til egen hytte, transport i utmarksnæring og transport av ved. Kommunestyrets myndighet kan delegeres til et folkevalgt organ eller til kommunal tjenestemann.

Med hjemmel i § 6 i Nasjonal forskrift kan kommunestyret, eller annet folkevalgt organ, tillate kjøring utover §§ 2,3,4 og 5 i Nasjonal forskrift dersom søkeren påviser et *særlig behov* som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Det heter i kommentarene til Motorferdselloven i rundskriv T-1/96 at bruk av § 6 kun skal skje unntaksvis, og at det skal stilles meget strenge krav til "særlige behov". Spesielt restriktiv skal praksisen være for barmarkskjøring.

3.5.1 Sirdal kommune

Vinter 2001/2002

Sesongen 2001/2002 var følgende dispensasjoner gyldige i henhold til §§ 5 og 6 i Nasjonal forskrift. Tallene inkluderer også flerårige dispensasjoner gitt tidligere år.

§ 5a – leiekjøring:	72	dispensasjoner
§ 5b – funksjonshemming:	12	"
§ 5c – transport egen hytte:	63	"
§ 5d – transport i utmark:	47	"
§ 5e – transport av ved:	13	"

§ 6 – særlig behov, ingen dispensasjoner

Sesongen 2001/2002 avviker i liten grad fra tidligere sesonger. Sirdal har praktisert 3-årige kjøreløyver, men vil (uavhengig av forsøksprosjektet) gå over til 5-årige løyver. Årsaken til dette er at en ønsker mindre byråkrati og mer håndterlig saksbehandling. Kommunen har en bevisst politikk på at dispensasjoner gis ut fra et tillitsforhold, og at dispensasjoner heller må trekkes inn hvis tillitsforholdet brytes. Kommunen mener denne tilliten sjekkes ut med et effektivt oppsyn. Sirdal har ikke praktisert vilkårssetting på dispensasjoner gitt etter §5 utover trassè, og har valgt å heller ikke å gjøre det i forsøksperioden.

Mye av skuterkjøringa i Sirdal foregår gjennom en organisert leiekjøringsordning som først og fremst står for transport til og fra hytter. I den sørlige delen av kommunen ligger et stort antall hytter lenger unna brøyta vintervei, og dette er årsak til en forholdsvis omfattende transport til egen hytte. Transport i utmarksnæring gjelder først og fremst *utkjøring av kalk*.

Med hensyn til snøskuterkjøring direkte hjemlet i lov er transport i landbruksnæring viktig, men betraktes som begrensa. Svært mange grunneiere søker dispensasjon også etter andre formål, bl.a. utkjøring av kalk. I søknadsskjemaene for tildeling av løyver opplyser en om hvorvidt en også kjører i næring. Det foregår en del transport med skuter i forbindelse med byggetillatelse. Ellers foregår det transport til 9 DNT-hytter, dvs frakt av proviant, gass, ved og søppel. DNT kjører delvis selv og benytter ellers leiekjørere, enten gjennom et samarbeid med Statskog (gjelder 6 av hyttene) eller i direkte avtaler med leiekjørere. Stikking av løyper skjer også i samarbeid med Statskog og leiekjørere.

Ulovlig skuterkjøring i Sirdal anses som begrenset til enkelte områder sør i kommunen. Det har også vært enkelttilfeller hvor en har registrert ulovlig kjøring med kjøretøy som ikke er hjemmehørende i kommunen.

Barmark 2001

§ 6 – ingen dispensasjoner gitt

Vårt inntrykk er at det er lite barmarkskjøring i Sirdal, likevel er det pr. dato 11 registrerte barmarkskjøretøy i kommunen. Disse blir nok først og fremst brukt i landbruksnæring og/eller i transport av slakt under elg- og villreinjakt. Spor i terrenget anses ikke som et problem.

Lufttransport 2001

Vi oppfatter at det har vært en økende helikoptertrafikk i Sirdal de senere år. En del transport foregår i forbindelse med jakt og en del transporttillatelse blir gitt i forbindelse med byggeaktivitet i store hyttefelt. Kommunen vurderer lufttransport opp mot økende skuteraktivitet og barmarkskjøring.

Kommunen har hatt egen forskrift på transport med sjøfly, men denne har ikke vært operativ senere år.

Transport på vann 2001

Sirdal kommune har en forholdsvis omfattende motorisert ferdsel på vann, spesielt i de store reguleringsmagasinene nord i kommunen. Kommunen har hittil ikke hatt forskrift som begrenser motorbåttrafikk utover motorferdselloven.

3.5.2 Fauske kommune

Vinter 2000/2001

Sesongen 2001/2002 var følgende dispensasjoner gyldige i henhold til §§ 5 og 6 i Nasjonal forskrift. Tallene inkluderer også flerårige dispensasjoner gitt tidligere år.

§ 5a – ervervskjøring	9
§ 5b – funksjonshemming	82
§ 5c – transport egen hytte	140
§ 5d – transport i utmarksnæring	0
§ 5e – transport av ved	48
§ 6 – særlige vilkår	12

Det totale antallet dispensasjoner i Fauske kommune vintersesongen 2000/2001 var 291. Tilsvarende tall for sesongen 1994/1995 var 381. Antallet avslåtte dispensasjoner i 2000/2001 var totalt 19 stykker. Tallet på dispensasjoner har vært relativt stabilt på slutten av 1990-tallet, og sesongen 2000/2001 ansees som typisk for nivået ved inngangen til forsøksperioden.

Størst andel av dispensasjonene er gitt etter § 5c – transport til egen hytte hvor det var 140 gyldige dispensasjoner i 2000/2001. I tillegg er det gitt relativt mange dispensasjoner – 82 stk. - etter § 5b – funksjonshemming. Omtrent halvparten av disse dispensasjonene var flerårige dispensasjoner som var gyldige fra tidligere år. Snøskuterkjøringen i Fauske er konsentrert til Sulitjelma og hytteområdene i dette distriktet. Kommunen anslår at ca. 80 prosent av trafikken er konsentrert til dette området.

For dispensasjonene etter § 6 – særlige vilkår er alle ettårige og har vilkår om kjøring etter trase, område for kjøring og tidsbegrensning. Halvparten har også vilkår knyttet til antall turer.

Av kjøring med direkte hjemmel i Lov er kjøring i reindriftsnæringen den viktigste. Reindriftsnæringen i Fauske kommune disponerer 8 snøskutere. Ut over dette foregår det noe snøskuterkjøring i forbindelse med politi og oppsynstjeneste, tilsyn med kraftlinjer og anlegg for kraftproduksjon, oppkjøring av

skiløyper og transport i forbindelse med turist- og foreningshytter.

Det er noe delte synspunkter blant lokale aktører om hvorvidt det foregår/omfanget av ulovlig kjøring i kommunen. Omfanget synes i alle fall å være relativt lavt.

Barmark 2001

Det er gitt 1 dispensasjon etter § 6 i barmarksesongen 2001 for transport av materiale til hytte.

Barmarkskjøring i næringsssammenheng foregår hovedsakelig innenfor reidriftsnæringen som disponerer 2 firehjuls motorsykler, 2 tohjuls motorsykler og 2 motorbåter. Transport av jaktutbytte med elgtrekk eller annet barmarkskjøretøy foregår i liten utstrekning i kommunen. Dette betyr at det er 14 registrerte barmarkskjøretøy i Fauske som vi ikke kjenner til bruken av.

Lufttransport 2001 og motorisert ferdsel på vassdrag

Kommunen har hittil ikke hatt egen forskrift for landing og start med luftfartøy eller som regulerer motorisert ferdsel på vassdrag.

3.5.3 Hattfjelldal kommune

Vinter 2000/2001

Sesongen 2001/2002 var følgende dispensasjoner gyldige i henhold til §§ 5 og 6 i Nasjonal forskrift. Tallene inkluderer også flerårige dispensasjoner gitt tidligere år.

§ 5a – ervervskjøring	4
§ 5b – funksjonshemming	56
§ 5c – transport egen hytte	28
§ 5d – transport i utmarksnæring	0
§ 5e – transport av ved	28
§ 6 – særlige behov	95

Det totale antallet dispensasjoner i Hattfjelldal kommune vintersesongen 2000/2001 var 211. Tilsvarende tall for sesongen 1994/1995 var 255. Tallet på dispensasjoner i Hattfjelldal har vært relativt stabilt på slutten av 1990-tallet, og sesongen 2000/2001 ansees som typisk for nivået ved inngangen til forsøksperioden. Antall avslag foreligger det ikke eksakte tall på for sesongen 2000/2001, men kommunen opplyser at et betydelig antall søknader har fått avslag. Dette gjelder hovedsakelig søknader om kjøring i forbindelse med isfiske der søker ble henvist til å bruke de etablerte isfiskeløypene (som ikke krever dispensasjon såfremt en har gyldig fiskekort). En del søknader om kjøring etter § 5b er også avslått og vedkommende er henvist til i stedet å bruke fiskekøypene.

Størst andel av dispensasjonene er gitt etter § 6 hvor det var 95 gyldige dispensasjoner i 2000/2001. Etter denne paragrafen kan kommunestyret, eller annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer, i unntakstilfelle gi tillatelse til kjøring ut over de formål som er definerte med direkte hjemmel i

§§ 2-5 i Nasjonal Forskrift. Formålet med dispensasjonene etter § 6 er i hovedsakelig transport i forbindelse med leid hytte. I hovedsak er dette for bruk av HJFF sine hytter, men det er også gitt dispensasjoner (ca 10 stk) for bruk av andre hytter som for eksempel Statskog sine hytter. Det er videre gitt 3 dispensasjoner for frakt av båt og 2 dispensasjoner i forbindelse med drift av ungdomslagets skihytte i påsken. Dispensasjoner for funksjonshemmede utgjør størst andel av dispensasjonene etter § 5 med 56 stykker.

Av kjøring med direkte hjemmel i lovverket er kjøring i reindriftsnæringen den viktigste. Reindriftsnæringen i Hattfjelldal kommune disponerer 13 snøskutere. Ut over dette foregår det noe snøskuterkjøring i forbindelse med politi og oppsynstjeneste, tilsyn med kraftlinjer og anlegg for kraftproduksjon, oppkjøring av skiløyper og transport i forbindelse med turisthytter.

Kommunen har hatt en del problemer med ulovlig kjøring. På 1990 tallet var problemet betydelig og det var relativt høy andel uregistrerte kjøretøy. De siste årene har forholdene bedret seg og den ulovlige kjøringen har i hovedsak vært knyttet til sentrumsområdene på nattetid.

Barmark 2001

Det er gitt 1 dispensasjon etter § 6 i barmarksesongen 2001. Barmarkskjøring i næringssammenheng foregår hovedsakelig innenfor reidriftsnæringen som disponerer 2 firehjuls motorsykler og 5 tohjuls motorsykler. Transport av jaktutbytte med elgtrekk eller annet barmarkskjøretøy foregår i svært liten utstrekning i kommunen.

Lufftransport og motorisert ferdsel på vassdrag

Det er gitt 1 dispensasjon for helikopterlanding sesongen 2000/2001.

Kommunen vedtok egen motorferdselplan allerede i 1998. Planen inneholdt juridisk bindende bestemmelser for motorferdselen i kommunen, og disse ble kunngjort som egen forskrift. Planen omhandlet også start og landing med luftfartøy, motorstørrelse på båt og hvilke vann som er tillatt brukt for motorbåt.

3.5.4 Vinje kommune

Vinter 2000/2001

Sesongen 2001/2002 var følgende dispensasjoner gyldige i henhold til §§ 5 og 6 i Nasjonal forskrift. Tallene inkluderer også flerårige dispensasjoner gitt tidligere år.

§ 5a – ervervskjøring	33
§ 5b – funksjonshemming	32
§ 5c – transport egen hytte	597
§ 5d – transport i utmarksnæring	92
§ 5e – transport av ved	62
§ 6 – særlige behov	254

Det totale antallet dispensasjoner i Vinje kommune vinterseongen 2000/2001 var 1 070. Antallet avslåtte dispensasjoner i 2000/2001 var totalt 28 stykker. Tallet på dispensasjoner har vært relativt stabilt på slutten av 1990-tallet, og sesongen 2000/2001 ansees som typisk for nivået ved inngangen til forsøksperioden.

Størst andel av dispensasjonene er gitt etter § 5c – transport til egen hytte hvor det var hele 597 gyldige dispensasjoner i 2000/2001. I tillegg er det gitt mange dispensasjoner – 254 stk. - etter § 6 – særlige vilkår. Dette dreier seg i hovedsak om kjøreløyver for fastboende og besøkende til Møsstrand. Kommunen har gitt dispensasjoner med varighet inntil 5 år, men samtlige dispensasjoner går ut 1.1.2003.

Av kjøring med direkte hjemmel i Lov så foregår det noe snøskuterkjøring i forbindelse med politi og oppsynstjeneste, tilsyn med kraftlinjer og reguleringsmagasin for kraftproduksjon, oppkjøring av skiløyper og transport i forbindelse med turist- og foreningshytter. I tillegg er det noe kjøring i forbindelse med forsvarrets årlige vinterøvelse som foregår i kommunen. I disse øvelsene kjøres det også noe med beltekjøretøy i skutertraseene.

Det er noe delte synspunkter blant lokale aktører om hvorvidt det foregår ulovlig kjøring i kommunen. Omfanget synes i alle fall å være relativt lavt.

Barmark 2001

Det er gitt 11 dispensasjoner etter § 6 i barmarksesongen 2001. 3 av disse dispensasjonene er gitt for kjøring av materiell til hytter, mens resten er gitt for transport i forbindelse med restaurering av stølsbuer.

Transport av jaktutbytte med elgtrekk eller annet barmarkskjøretøy foregår i begrenset omfang i kommunen.

Lufftransport 2001

Helikopterkjøring i forbindelse med vitenskapelige undersøkelser av kulturminner i kommune har hatt et visst omfang. Det foregår også en god del fly- og helikopterkjøring i forbindelse med villreinjakta.

Kommunen har egen kommunal forskrift om ferdsel med motorfartøy og landing og start av luftfartøy fra 1997. De generelle reglene i hht. forskriften er at landing og start med luftfartøy bare er tillatt på Møsvatn ved Skinnarbu, Ståvatn og vann som ligger under 750 moh. I reinsjakta, samt inntil 3 dager før og etter jakta, er det lov å lande på alle vann utenom Hardangervidda Nasjonalpark. I samme periode er det lov å bruke fly i forbindelse med garnfiske.

Det kan gis dispensasjon for bruk av helikopter til frakt av materialer ved byggeløyve og for transport av hjortevilt.

Motorisert ferdsel på vassdrag

Bruk av motorkjøretøy er tillatt til nødvendig transport og fiske på vann under 2 km². Som nødvendig transport regnes når vannet brukes som vegsamband til jordbruk, skogbruk, hytte-

eiendommer og liknende, når vannet brukes til transport av materialer og gods, i samband med garnfiske, næringsfiske og fiskekultivering og når grunneier eller turistbedrift tar på seg båttransport mot betaling.

3.5.5 Lom kommune

Vinter 2000/2001

Sesongen 2001/2002 var følgende dispensasjoner gyldige i henhold til §§ 5 og 6 i Nasjonal forskrift. Tallene inkluderer også flerårige dispensasjoner gitt tidligere år.

§ 5a – leiekjøring:	6 dispensasjoner
§ 5b – funksjonshemming:	2 ”
§ 5c – transport egen hytte:	0 ”
§ 5d – transport i utmark:	0 ”
§ 5e – transport av ved:	3 ”

§ 6 – særlige behov 2 dispensasjoner. Den ene ble gitt for rovviltjakt, den andre for forskningsformål.

Sesongen 2000/2001 avviker i liten grad fra tidligere sesonger. Lom har hele tida hatt en streng praktisering med hensyn til dispensasjonsgiving. Kommunen praktiserer vilkårssetting både på antall turer, område og trasè. Kommunen har også tradisjon på at det gis melding til kommunen og/eller fjelloppsyn før kjøring, eks av kraftverkselskap.

Lom kommune har et svært begrensa antall hytter (ca. 200). Transportbehov i forbindelse med hytter dekkes av leiekjøringsordning. Leiekjøringsordninga benyttes i en del tilfeller også der en har rett til å kjøre med direkte hjemmel i lov.

Kjøring direkte hjemlet i lov er begrenset i Lom. Reindriftsnæringa betjener 4 skutere. SNO har de senere år hatt en del sporing etter jerv med skuter. Det foregår transport til 5 turisthytter uten brøyta vinterveg.

Barmark 2001

§ 6 – 1 dispensasjon for vedtransport gitt.

Kommunen har generelt svært lite barmarkskjøring, kun enkelte turer i forbindelse med elgjakt (og da etter landbruksveg stengt for offentlig trafikk). Reindriftsnæringa benytter ikke terrenggående kjøretøy i Lom.

Lufftransport 2001

Kommunen gir ca. 3-4 tillatelser til helikoptertransport i året. Lom kommune har egen *forskrift for start og landing med luftfarty og motorisert ferdse på vassdrag*, men her er det ikke lagt ut spesielle områder for start og landing med luftfartøy.

Transport på vann 2001

Forskrift for start og landing med luftfarty og motorisert ferdse på vassdrag setter begrensninger mht motorbåtaktivitet med ferdselforbud på enkelte vann og ellers begrensninger på båtmotorer over 7 hk.

3.4.6 Røros kommune

Vinter 2000/2001

Sesongen 2001/2002 var følgende dispensasjoner gyldige i henhold til §§ 5 og 6 i Nasjonal forskrift. Tallene inkluderer også flerårige dispensasjoner gitt tidligere år.

§ 5a – leiekjøring:	20 dispensasjoner
§ 5b – funksjonshemming:	14 ”
§ 5c – transport egen hytte:	3 ”
§ 5d – transport i utmark:	0 ”
§ 5e – transport av ved:	84 ”

§ 6 – særlige behov 4 dispensasjoner. To av disse ble gitt til skuterklubbens arrangerte turer for eldre og uføre.

Sesongen 2001/2002 var en ganske typisk sesong for kommunen. Røros kommune har i de senere år gått bort fra å sette vilkår om antall turer knyttet til kjøring etter §5, slik at det i dag gis ett-årige men også fler-årige dispensasjoner med vilkår knyttet til område eller trase. Endring i vilkårssetting begrunnes i at dette uansett ikke praktiseres og at det heller ikke følges opp av oppsyn. Lensmannsetaten etterlyser på sin side begrensninger på dispensasjoner for å kunne drive et effektivt oppsyn.

Som vi ser av oversikten over dispensasjonsformål utgjør vedkjøring en betydelig del av skuterkjøringa i Røros. Det gis også en del dispensasjoner for handicapkjøring. Røros kommune har ca. 20 leiekjøringsdispensasjoner. Det har vært gitt få dispensasjoner for transport til hytter lenger enn 2,5 km fra ubrøyta vintervei. Likevel uttrykker både kommuneadministrasjon og aktører utenom kommunen at skuterkjøring i forbindelse med hytter er utbredt i Røros, også ulovlig kjøring. Denne type kjøring har tiltatt senere år.

Av kjøring direkte hjemlet i lovverket utgjør reindrifta det viktigste formålet. Næringa benytter ca. 50 snøskutere. Landbruksnæringa benytter et betydelig mindre antall skutere. Noe transport foregår til Statskog sine hytter/buer.

Det er vårt inntrykk at ulovlig kjøring har et visst omfang på Røros, og at denne kjøringa har tiltatt senere år. Ulovlig kjøring er mest utbredt i hytteområder og i grensestrøkene mot Sverige. Det er rimelig å anta at en del av den ulovlige kjøringa foregår med skutere registrert i andre kommuner, f eks fra Trondheim som har mange registrerte kjøretøy men få dispensasjoner. Ulovlig kjøring i sentrumsnære områder har også forekommet senere år.

Barmark 2001

2 dispensasjoner ble gitt for transport av funksjonshemmede, med spesifisering av trasè, antall turer og område. Nivået anses som normalt for kommunen.

Barmarkskjøring foregår ellers mest i elgjakta, men i liten grad utenom vei. Elgtrekk, beltetraktor og hest benyttes. Reindriftsnæringa benytter noe terrenggående kjøretøy. Spor i terrenget oppfattes ikke som noe problem.

Lufttransport 2001

Det er liten bruk av sjøfly og helikopter i Røros kommune. Kommunen har egen forskrift for start og landing med luftfartøy som tillater landing og start med luftfartøy på to innsjøer, og ellers på alle vann i forbindelse med fiskekultiveringstiltak i offentlig regi.

Flytrafikk (rutetransport) og lavtflygende fly fra Forsvaret synes å utgjøre et større støyproblem enn helikoptertrafikk.

Motorisert ferdsel på vassdrag 2001

Forskrift for start og landing med luftfartøy gir et generelt forbud mot bruk av motorfartøy på åpne sjøer eller elvestreknin-ger, med unntak av en del innsjøer. Forskriften setter begrensninger på motorstørrelse på 10 HK, Aursunden 40 HK og Femunden ingen begrensninger. For transport av felt storvilt tillates motorbåttransport på alle innsjøer.

3.5.7 Stor-Elvdal kommune

Vinter 2001/2001

Sesongen 2001/2002 var følgende dispensasjoner gyldige i henhold til §§ 5 og 6 i Nasjonal forskrift. Tallene inkluderer også flerårige dispensasjoner gitt tidligere år.

§ 5a – leiekjøring:	28	dispensasjoner
§ 5b – funksjonshemming:	2	"
§ 5c – transport egen hytte:	14	"
§ 5d – transport i utmark:	16	"
§ 5e – transport av ved:	0	"

§ 6 – særlige behov 5 dispensasjoner (4 gitt tidligere år).

Sesongen 2000/2001 avviker i liten grad fra tidligere sesonger. Stor-Elvdal kommune har praktisert 4-årige dispensasjoner etter § 5 med begrensninger på område eller trasè.

Mye av skuterkjøringa i Stor-Elvdal foregår i forbindelse med leiekjøringsordning. Disse dekker først og fremst transportbehov til hytter og oppkjøring av skiløyper. Ellers foregår en del transport av materialer og utstyr i forbindelse med bygging eller restaurering av bygninger i utmark. Transport av ved og utstyr til fjellstyrets buer kommer i tillegg. Bruk av snøskuter foregår også i forbindelse med elgjakt i november.

Stor-Elvdal kommune opplever et økende press fra folk som ønsker å benytte motoriserte transportmidler til setrer/fritidsboliger og hytter, og ser at flere benytter muligheten for å transportere ved som "smutthull" for transport av personer og utstyr. Ulovlig skuterkjøring forekommer, men i svært begrenset omfang og hovedsakelig i et avgrenset område sør i kommunen.

Barmark 2001

I sesongen 2001 ble det gitt § 6–7 dispensasjoner, med begrensninger på antall turer og trasè. Dispensasjonene i kommunen gjelder i hovedsak materialtransport til setrer. Antall dispensasjoner gitt for barmarkskjøring i Stor-Elvdal har variert

mye de senere år, med opptil 20 dispensasjoner enkelte år. Dispensasjoner på barmark gis hovedsakelig for vedlikehold av husvære og transport i utmarksnæring. Stor-Elvdal har i de senere år opplevd en økende etterspørsel fra grunneiere etter tillatelser for kjøring i forbindelse med turistaktivitet i utmarka, f eks arrangerte jakturer med behov for transport av utstyr og personer.

I forbindelse med jakt er det en omfattende bruk av elgtrekk (ikke registreringspliktig), ca. 100 elgtrekk finnes i kommunen (regnet ett pr. jaktlag). Dispensasjoner gis også for transport av utstyr i forbindelse med jakt til buer og setrer som ligger langt fra vei. Spor i terrenget forekommer, men vårt inntrykk er at det ikke er noe uttalt problem. En har likevel gjort politiske beslutninger om å innta en mer restriktiv holdning til barmarkskjøring på grunn av spor i terrenget, og at en vil prøve å få mer av transportbehovet dekket av vintertransport.

Lufttransport 2001

Helikoptertransport i Stor-Elvdal er begrenset og forekommer etter søknad kun i forbindelse med forskningsprosjekt. I tillegg forekommer en del gjennomflygninger i forbindelse med forsvarsaktiviteter.

Transport på vann 2001

Kommunen har to større vassdrag, Glomma og Atnsjøen. Det er bare på Atnsjøen at motorisert ferdsel av noe betydning forekommer, også her i et svært begrenset omfang og primært i næringssammenheng (hovedsakelig transport av jaktutbytte). Forskrift for motorferdsel i utmark og vassdrag fra 1980 setter begrensninger på motorstørrelse over 5 hk. på Atnsjøen.

3.5.8 Kautokeino kommune

Vinter 2000/2001

Sesongen 2001/2002 var følgende dispensasjoner gyldige i henhold til §§ 5 og 6 i Nasjonal forskrift. Tallene inkluderer også flerårige dispensasjoner gitt tidligere år.

§ 5a – ervervskjøring	8
§ 5b – funksjonshemming	5
§ 5c – transport egen hytte	53
§ 5d – transport i utmarksnæring	154
§ 5e – transport av ved	0

§ 6 – særlige behov 282

Det totale antallet dispensasjoner i Kautokeino kommune vintersesongen 2000/2001 var 502. Antallet avslåtte dispensasjoner i 2000/2001 var totalt 10 stykker. Størst andel av dispensasjonene i vintersesongen 2000/2001 (282 stk) er gitt etter § 6 – særlige vilkår. I tillegg er det gitt mange dispensasjoner (154 stk.) etter § 5d – transport i utmarksnæring som hovedsakelig er transport i forbindelse med isfiske.

Tilsvarende tall for vintersesongen 2001/2002 viser en økning i antall dispensasjoner til totalt 1078. Det er spesielt formålene

ransport til egen hytte, transport i utmarksnæring og særlige vilkår som øker. Tallene er mer enn fordoblet i forhold til vår referansesesong, og gjør at tall for sesongen 2002/2003 også bør registreres for å se om økningen er uttrykk for en varig trend.

Av kjøring med direkte hjemmel i lovverket så foregår det mye snøskuterkjøring i reindriftsnæringen. I tillegg kjøres det også relativt mye skuter gjennom politi og oppsynstjeneste og ved tilsyn med kraftanlegg.

Kommunen har egen forskrift om snøskuterløyper i Kautokeino kommune datert 20.03.1997. Forskriften definerer til sammen 28 merkede løyper hvor bruk av snøskuter på vinterføre kan foregå.

Barmark 2001

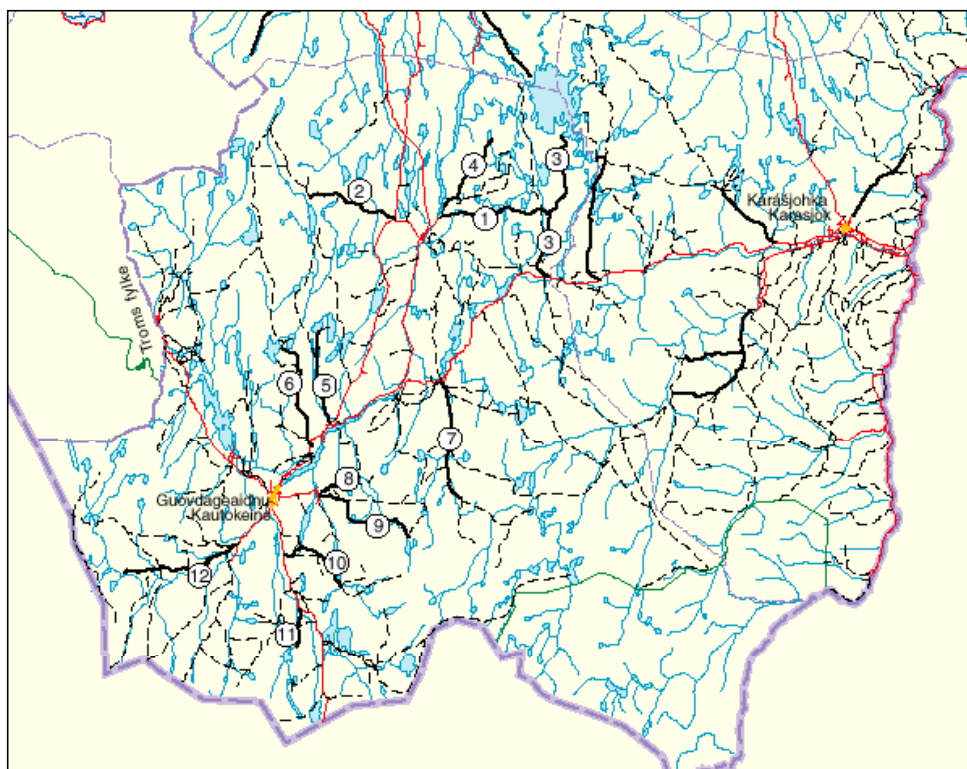
Det er gitt 267 dispensasjoner etter § 6 i barmarksesongen 2001. På samme måte som for snøskuterdispensasjoner vil det være viktig å se om tallene for 2002 er uttrykk for en varig trend eller om antallet var spesielt høyt nettopp dette året.

Antallet barmarkskjøretøy i Kautokeino er svært høyt i Kautokeino sammenliknet med de andre forsøkskommune. Kommunen har i hht. kjøretøystatistikken hele 422 registrerte ATV-kjøretøy per 30.09.2002. Antallet er mer enn fordoblet siden

1994. Både antallet barmarkskjøretøy og antallet dispensasjoner gitt i for denne typen kjøring viser at barmarkskjøringen er av en helt annen dimensjon i Kautokeino enn i de andre forsøkskommunene. Kautokeino er også den eneste av forsøkskommunene som ligger i et geografisk område der det gjennom lovverket er gitt anledning til å etablere barmarksløyper for motorferdsel. Kommunen har egen forskrift "Forskrift om bruk av motorkjøretøy på barmark langs traktorveier i Kautokeino kommune" datert 01.07.1998. Forskriften definerer 12 ulike traseer som kan nyttes for transport til hytter og i forbindelse med jakt, fangst, fiske og bærsanking.

De nevnte forholdene gjør at for forsøksprosjektet som helhet vil det først og fremst være fra Kautokeino kommune en kan hente erfaringer når det gjelder barmarkskjøring i utmark. Dette gjelder både barmarkskjøring som forvaltningstema generelt, registrering av effekter av barmarkskjøring (terrengslitasje / kjørespor) og registrering av omfang av barmarkskjøring. Det er en uttrykt målsetting i forsøket at omfanget av barmarkskjøring ikke skal øke. Det er derfor spesielt viktig å få erfaring på hvordan motorferdselplanleggingen kan legges opp for å sikre dette.

Figur 3.10 viser det etablerte løypenettet med barmarksløyper i Kautokeino kommune ved inngangen til forsøket.



Figur 3.10. Barmarksløyper i Kautokeino ved inngangen til forsøket (løypene er markert med sort strek og har nr. fra 1 til 12).

Kilde: www.ekodata.net

3.5.9 Samlet oversikt over dispensasjoner i forsøkskommunene

Tabell 3.3 viser totalt antall dispensasjoner etter §5 og §6 i forsøkskommunene vintersesongen 2000/2001 og antall dispensasjoner etter §6 for barmarksesongen 2001.

	Sirdal	Fauske	Hattfjell- dal	Lom	Røros	Stor- Elvdal	Kauto- keino	Vinje
Tabell 3.3. Samletabell antall dispensasjoner i forsøkskommunene.								
VINTER 2000-2001								
Ant. disp.								
§ 5 totalt (inkludert disp. gitt tidligere)	216	279	116	11	121	59	220	816
Ant. disp.								
§ 6 Totalt (inkludert disp. gitt tidligere)	0	12	95	2	4	5	282	254
BARMARK 2001								
Ant. disp. § 6	0	1	2	1	3	7	267	3

4 Planer og planprosess i forsøksprosjektet

I avsnittene nedenfor er det redegjort for status i planprosessen i forsøkskommunene. I de kommunene som har ferdig motorferdselplan eller ferdig høringsutkast, er det også redegjort for arealsonering, løypekategorier og de utfyllende bestemmelsene som er gitt i planen. Til slutt i kapittelet er det trukket ut noen temaer for nærmere drøfting av erfaringer per desember 2002. Plandokumentene for kommuner der dette foreligger som ferdig godkjent plan eller som høringsutkast er vedlagt i vedlegg 5.

4.1 Status for planprosessen i forsøkskommunene

Alle kommunene har kommet i gang med planprosessen i den forstand at de gjennom kommunalt vedtak har sagt ja til å delta i forsøket og de har utarbeidet og vedtatt egne vedtekter for forsøket. Kautokeino, Stor-Elvdal og Røros er i oppstartfasen av selve planarbeidet, og forventes å komme i gang med selve planprosessen på nyåret. Lom er i gang med planarbeidet og kan forventes å være ferdige våren 2003. Vinje har hatt sitt planutkast ute på høring høsten 2002. Innspillene og kommentarene kommunen fikk på høringsutkastet har gjort at kommunen valgte å gjennomføre en ny høringsrunde i desember/januar 2002. Planen forventes nå å kunne iverksettes i februar 2003. Sirdal vedtok sin motorferdselplan i begynnelsen av november 2002 og vil iverksette den til vinterseongen 2002/2003. Hattfjelldal iverksatte sin plan allerede vinteren 2001/2002 men har fortsatt en uavklart innsigelse på sin plan. Fauske iverksatte sin plan for den østlige delen av kommunen i vinterseongen 2001/2002 og har planen for den

vestlige delen av kommunen klar for iverksetting til vinterseongen 2002/2003. **Figur 4.1** viser status for planprosessen i forhold til utvalgte milepæler fra vedtak om deltagelse til ferdig vedtatt motorferdselplan.

Vedlegg 7 gir en mer detaljert oppsummering av hvor forsøkskommunene befinner seg per desember 2002 når det gjelder progresjon i arbeidet med utvikling av motorferdselplan. De ulike milepælene i planprosessen som kommunene har vært gjennom er datert i tabellen (se vedlegg 7).

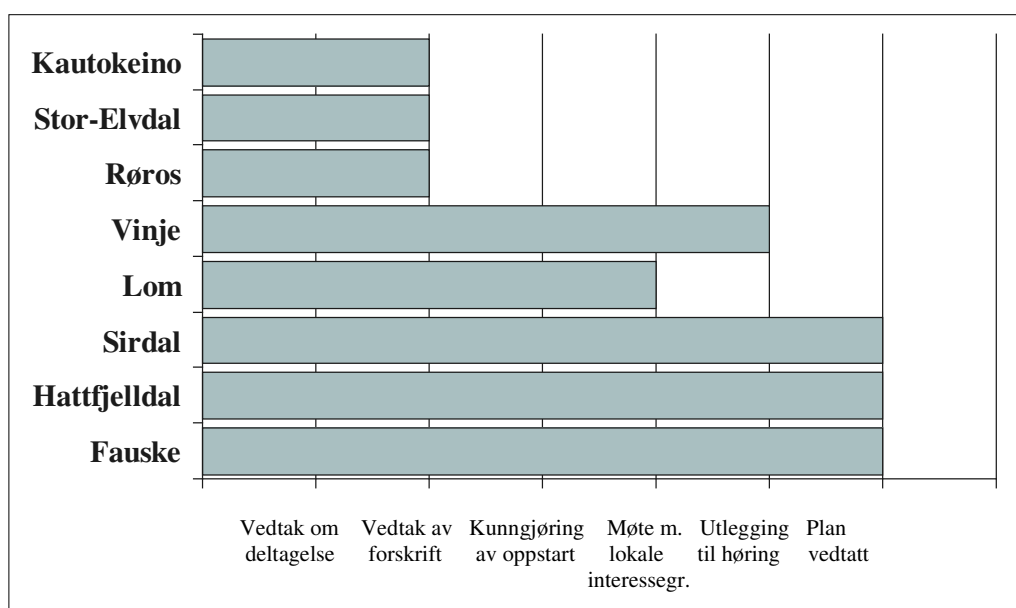
4.2 Planprosessen i hver enkelt forsøkskommune

4.2.1 Sirdal kommune

Planprosessen

Kommunestyrevedtaket om deltagelse i forsøksprosjektet var enstemmig. I kommentarer til vedtaket om å være med i forsøket vektla kommunen positive forventninger til en kopling mellom motorferdsel i utmark og vassdrag og arealplanvurderinger etter Plan- og bygningsloven. Kommunen mente dette ville føre til en større forutsigbarhet og konsekvens i motorferdselsaker. Vårt inntrykk er at det både har vært administrativ og politisk vilje til å gå i gang med og gjennomføre arbeidet med motorferdselplanen i Sirdal. En ønsket å delta i forsøket for å synliggjøre kommunens restriktive praksis på motorferdsel i utmark.

Arbeidet med motorferdselplanen har ligget under landbruks- og miljøetaten. Prosjektleder har vært konstituert landbruks-sjef og prosjektmedarbeider landbrukskonsulent ved samme etat. Det har ikke vært opprettet noen arbeidsgruppe utover disse, men en har hatt arbeidsmøter med formannskapet og også møter med ordfører og hovedutvalg for landbruk, næring og miljø underveis i utarbeidelse av motorferdselplanen.



Figur 4.1. Status for forsøkskommunene per desember 2002 i forhold til milepæler i planprosessen.

Landbruks- og miljøetaten arrangerte informasjonsmøte om prøveordning med kommunedelplan for motorferdsel 15.01.02. Ca. 200 personer møtte opp og det var stort engasjement blant de oppmøtte. I etterkant av møtet ble alle løyveinnehaverne bedt om å tegne inn hvilke traseer de benytter på et utsendt kart. Det ble sagt at dette var nødvendig for å bli tildelt nytt løyve, og således har så godt som alle løyveinnehavere gjort denne jobben (ca. 200). Traseene ble så tegnet inn (digitalt) på et felles kartblad, og har vært et svært viktig grunnlagsmateriale i arbeidet med motorferdselplanen. I tillegg til folkemøtet og opplegget med inntegning av kjøretraseer, kom det viktige innspill i etterkant av informasjonsmøtet gjennom uformelle møter/besøk på etaten både fra privatpersoner og foreninger og lag. Kommunen selv er fornøyd med informasjonsflyten i planprosessen, selv om de mener de ideelt sett burde hatt møter med alle grendeutvalgene.

Motorferdselplanen i Sirdal ble vedtatt uten innsigelser. Kommentarer i høringsrunden var ikke av betydelig karakter. Motorferdselplanen i Sirdal ble endelig vedtatt i november 2002.

Saksbehandling

Søknadene vil i førsteinstans bli behandlet administrativt. Klagebehandling vil bli foretatt i hovedutvalg for landbruk, næring og miljø, hvor også dispensasjonssøknader behandles. Klagebehandling av dispensasjonssøknader legges til formannskapet.

Arealbruksområder

Sone A: Landskapsvernområde (Setesdal Vesthei Ryfylkeheiane og evt vern av Frafjordheiane)

Sone B: Områder utenfor faste kjøreløyper for snøskuter utenom sone A

Sone C: Faste kjøreløyper og soner for snøskuter hvor det kan søkes om kjøretillatelse

Sone D: Traseer der det er tillatt å kjøre opp skiløyper

Utfyllende bestemmelser

Generelle utfyllende bestemmelser som gjelder for hele kommunen er:

- All motorisert ferdsel skal skje så skånsomt som mulig av hensyn til planteliv, dyreliv og friluftsliv.
- Kommunen v/viltneida kan stenge løype-traseer ved spesielle forhold knyttet til vinterbeite for villrein.
- I skisesongen plikter brukere av motorkjøretøy i utmark og vassdrag så langt det er mulig å unngå å ødelegge etablerte skispor.

Utfyllende bestemmelser er gitt for:

- Vintersesong (sone A, B, C og D)
- Barmarkssesong (sone A og B)
- Motorisert ferdsel på innsjøer som ikke er tilfrosset (hele kommunen)
- Luftfartøy (sone A og B, dvs hele kommunen utenom sone A)

Vilkår som gjelder hele kommunen er:

- For snøskutere og barmarkskjøretøy gjelder at løyver gis til registrerte kjøretøy og skal koste en viss sum (500,- kr.)
- Løyvene gjelder også for innehavers barn og foreldre og for organisasjoner m.m. som kjører i dennes sted
- Tildelt klistremerke skal festes på skuteren og løyve medbringes under kjøring.
- Mislighold av løyve eller vilkår kan føre til inndragelse
- Det er satt krav om bruk av slede for transport av ved
- Sirdal kommune har ingen avgrensning i forhold til sesong

Fullstendige planbestemmelser for motorferdselplanen til Sirdal er vedlagt i vedlegg 5.

4.2.2 Fauske kommune

Planprosessen

Etter kommunestyrevedtak om å være med i forsøket nedsatte kommunen en administrativ arbeidsgruppe bestående av rådmann, sektorleder for oppvekst og fritid, representant fra planavdelingen og ansvarlig for arbeidet med motorferdselsaker ved næring og landbruksavdelingen.

Kommunen annonserte oppstartning av planarbeid i henhold til bestemmelsene i Plan- og bygningsloven 1.3.2001 og de arrangerte et møte for lag og foreninger der ca. 40 stk ble invitert (utvidet invitasjonsliste i forhold til det som kommunen vanligvis bruker i plansaker). I tillegg arrangerte kommunen et åpent folkemøte hvor det var ca. 60 personer tilstede. På folkemøtet var det hovedsakelig personer som ønsket å kjøre snøscooter som møtte opp.

Kommunen har fått innspill til motorferdselplanen i 2 faser; først fra lokale lag og foreninger tidlig i prosessen (etter orienteringsmøtet for lag og foreninger), før sonering og løype-traseer var valgt, dernest kommentarer på høringsutkastet.

Fylkesmannen i Nordland sin høringsuttalelse resulterte i et møte angående punkter i planen som fylkesmannen hadde merknader til. Fylkesmannens merknader gjaldt i første rekke omfanget av C-soner (dvs. soner hvor motorferdsel er tillatt på generelle vilkår) i den vestlige delen av kommunen. Som en løsning på merknadene fra Fylkesmannen vedtok kommunen å iverksette planen for den østlige delen av kommunen, mens de utsatte den vestlige delen av kommunen til sommeren 2002, for å komme i gang med forsøket vinteren 2001/2002. Plan for den vestlige delen ble utarbeidet sommeren 2002, og har vært på høring høsten 2002. Planen for hele kommunen ble vedtatt 31. oktober 2002 og er følgelig klar for iverksetting fra starten av vintersesongen 2002/2003.

Av spesielle næringsinteresser som har vært involvert i planprosessen trekker kommunen spesielt fram de to reinbeitedistriktene som bruker utmarksarealer i Fauske. Kommunen har hatt spesielle møter med reindriftsnæringen og mener at motorferdselplanen ikke er i konflikt med reindriftsnæringens interesser. Kommunen er godt fornøyd med planprosessen så langt, de har fått mange innspill fra lag og foreninger og

mener at de har greid å gjøre en god avveining av de ulike interessene knyttet til sonering av arealene mht. motorferdsel og med lokalisering av løypetraseer.

Kommunen fikk i etterkant av planprosessen på del 1 av motorferdselplanen kritikk fordi Naturvernforbundet ikke hadde blitt trukket inn tidlig nok i planprosessen, dvs. i den fasen hvor kommunen ba om innspill til sonering og løypetraseer. Kommunen mener denne kritikken er uberettiget i og med at det kun var lokale lag og foreninger som ble trukket inn i denne fasen, og at Naturvernforbundet som ikke har noe lokallag i Fauske, derfor ikke var naturlig part i denne fasen. I høringsprosessen på det ferdige planutkastet, hvor regionale aktører ble trukket inn, fikk fylkeslaget av Naturvernforbundet planen på høring på linje med andre aktuelle aktører utenfor kommunen.

Saksbehandling

For kjøring som krever melding eller hvis det søkes om dispensasjon fra bestemmelsene i den nye motorferdselplanen, vil dette i første instans bli behandlet i kommunens planutvalg (sektorstyre drift/teknisk). Klageinstans for vedtak etter vedtøkene for forsøket er formannskapet.

Arealbruksområder (gjelder vintersesongen)

Kommunen har delt inn arealene i 4 ulike soner når det gjelder motorisert ferdsel i utmark og vassdrag:

Sone A – sone hvor det normalt ikke er adgang til motorisert ferdsel i utmark og vassdrag. Unntak er ferdsel angitt i Motorferdselloven § 4, kjøring i tråd med forsøksforskriftens § 5, samt for løypekjøring i offentlig regi.

Sone B – sone hvor ferdsel med hjemmel i forsøksforskriftens § 5 er tillatt. Ut over dette kan motorisert ferdsel i utmark og vassdrag kan skje i tilknytning til allmenntilgjengelig virksomhet som drives av turistforeninger, jeger og fiskeforening og liknende samt til private hytter. Slik ferdsel skal skje etter vilkår fastsatt av kommunen (Se også pkt om utfyllende vilkår)

Sone C - sone hvor ferdsel med hjemmel i forsøksforskriftens § 5 er tillatt. For øvrig er motorisert ferdsel tillatt etter generelle vilkår fastsatt av kommunestyret. Transport i vintersesongen i denne sonen skal fortrinnsvis skje ved hjelp av transportør som har kommunalt løyve til å drive leiekjøring med snøskuter.

Sone D - sone som utgjør den norske delen av turistløype fra Daja til Pieskihaurestugan i Sverige. I denne løypa er det fri ferdsel for motorkjøretøy i vintersesongen med unntak av de tidsrom som er nevnt i bestemmelsenes § 3. Ferdselen må følge de føringer som er gitt i vilkår, punktene 1.2.1 "Generelle vilkår" og 1.2.3 "Regulering av motorferdsel i turistløypa til Sverige".

I barmarkssesongen er det ikke adgang til motorisert ferdsel i utmark og vassdrag i noen del av kommunen. Unntak er transport av elgslakt, nødvendig transport av ved og nødvendig transport i forbindelse med fiskekultiveringstiltak i offentlig regi som likevel er tillatt etter vilkår gitt av kommunens planutvalg. Ved behov for ferdsel på barmark ut over det foranstående må det søkes om dispensasjon

Løypekategorier

Skuterløyper – løypene i sone B og C.

Turistløype – løypa i sone D

Utfyllende bestemmelser

Kommunen har trykket opp et hefte "Bestemmelser i tilknytning til kommuneplan for motorferdsel i utmark og vassdrag i Fauske kommune" som gir en detaljert gjennomgang av bestemmelser og vilkår i den nye motorferdselplanen (se vedlegg 5).

De viktigste generelle bestemmelsene er følgende:

- Barmarkssesongen varer fra og med 2.mandag i mai til og med 15. oktober. Vintersesongen varer resten av året.
- All motorferdsel i utmark skal starte fra nærmeste kjørbare vei.
- Kjøring skal skje etter merket trasee/løype.
- Forbud mot kjøring under hytteopphold.
- De som fyller betingelsene for kjøring til hytte/hus gis også anledning til å kjøpe tur/retur i korteste trasee fra hytte/hus til Daja for videre kjøring i turistløypa.
- Krav om påkoblet kjelke for transport i sone B og C.
- Kun et kjøretøy når flere familiemedlemmer / rettighetshavere benytter samme hytte.
- Grunneier kan sette vilkår for kjøring over egen grunn.
- Kjørebok med registrering av antall turer når dette er angitt i løyvet.
- Krav om at følgende dokumenter skal være medbrakt avhengig av formålet med kjøringen: Festekontrakt, kartutsnitt der hyttas beliggenhet er angitt og hvor korteste trasee for kjøring til hytte og for henting av vann er angitt, kjørebokdokument, førerkort og vognkort, hogstillatelse, P-kort, legeattest nyere enn 2 år for handikappede, dispensasjonsdokument fra nabokommunen hvis ferdselen skal ende i denne kommunen.
- Barmarkskjøring skal om mulig følge eldre kjørespor.

4.2.3 Hattfjelldal kommune

Planprosessen

Etter kommunestyrevedtak om å være med i forsøket nedsatte kommunen en administrativ plangruppe (rådmann, ordfører, teknisk sjef, avdelingsingeniør og miljøvernleder). Kommunen vedtok forskrift om vedtekter for forsøket 21.02.2001 og annonserte oppstarting av planarbeid i hht. bestemmelsene i Plan- og bygningsloven. Kommunen arrangerte gremdemøter i til sammen 6-7 grender hvor kommunen orienterte om forsøket og hvor synspunkter fra berørte parter ble nedtegnet (synspunktene gikk særlig på løypetraseer som folk ønsket skulle bli etablert). Samtidig inviterte kommunen lokale lag og foreninger til å delta i et panel som skulle komme med innspill i en tidlig fase av planprosessen. Den administrative arbeidsgruppa gikk så gjennom forslagene og utarbeidet et planforslag. Kommunen delte høringen på dette i to deler; først en høring på soneinndeling (sept. 2001) og deretter på selve løypenettet (nov. 2001). Av spesielle næringsinteresser som har vært involvert i planprosessen trekker kommunen spesielt fram de to reinbeitedistriktene som bruker utmarksarealer i

Hattfjelldal. Kommunen har hatt spesielle møter med rein-driftsnæringen for å unngå at motorferdselplanen inneholder konfliktområder i forhold til reindriftsnæringen.

I høringsuttalelsene til motorferdselplanen ble det reist innsigelser mot planen fra Statens Vegvesen Nordland og fra Fylkesmannen i Nordland. Statens Vegvesen sin innsigelse gjaldt parkeringsplasser, start- og krysningspunkter med riks- og fylkesvegene samt skilting og hastighetsbegrensninger.

Fylkesmannens innsigelse mot det framlagte plandokumentet var begrunnet med at planen ikke ivaretok formålet med forsøket og at kravet om helhetlig vurdering ikke var ivaretatt, bl.a ved at soneinndeling og løypenett ble sendt ut på to separate høringer. Kommunen forsvarte fremgangsmåten med delt høring med stort tidspress, og at delingen var nødvendig for å komme i gang med praktisering av motorferdselplanen allerede i sesongen 2001/2002. Kommunen presiserte også at Plan- og bygningsloven var fulgt i hele høringsprosessen, og mente at Fylkesmannen krevde større detaljeringsgrad i motorferdselplanen en det som er vanlig praksis når andre plan-typer etter P&B loven går ut på høring. Med basis i dette ble det avholdt et meklingsmøte mellom kommunen og fylkesmannen for å forsøke å avklare de punktene det var uenighet om. De viktigste stridspunktene var om isfiskeløype til Måsvatn kunne gå helt fram til riksgrensen, om at enkelt punkter i planen ikke hadde vært på planmessig høring, om det skulle være lov å kjøre inn på løypenettet fra innmark og om det skulle være generell meldeplikt på kjøring til egen/leid hytte.

Kommunestyret i Hattfjelldal vedtok kommunedelplanen for motorferdsel i utmark 6.3.2002. Etter Fylkesmannens oppfatning hadde kommunen ikke tatt deres innsigelse til følge gjennom de bestemmelsene og traseene som ble vedtatt. Innsigelsen ble derfor opprettholdt, og FM påpekte i brev av 18.04.02 at kommunestyrets rett til å egengodkjenne motorferdselplanen følgelig ikke var tilstede (det vises til Plan- og bygningsloven § 20-5, 5-ledd).

Kommunestyret behandlet oppfølgingen av innsigelsen fra Fylkesmannen i Nordland i møte 28.08.02 og står fortsatt på at de kan etablere isfiskeløype og løype for guidete turer til Måsvatn. Kommunen ønsker nå at dette spørsmålet oversendes Miljøverndepartementet til avgjørelse dersom de ikke får gjennomslag hos Fylkesmannen for sin fortolkning.

Når det gjelder innsigelsen fra Statens Vegvesen Nordland så har kommunen vedtatt å etterkomme de kravene som ble reist. Det er noe diffust hvorvidt innsigelsen fra Statens Vegvesen er frafalt eller om den står ved lag fram til de påpekte tiltakene er gjennomført fullt ut.

Saksbehandling.

I utgangspunktet erstatter kjøp av personlig kjøretillatelse for løypenettet i Hattfjelldal tidligere dispensasjoner. Saksbehandling etter den nye ordningen vil være salg av personlige kjøretillatelser som er tillagt kommunens servicetorg. Søknader om dispensasjon fra bestemmelsene i den nye motorferdselplanen, vil bli behandlet av kommunens planutvalg. Klage-

instans for vedtak etter vedtektene for forsøket er fylkesmannen i Nordland.

Arealkategorier

Sone A (villmarksområder) hvor all motorferdsel er forbudt med unntak av visse offentlige oppgaver. Det er også unntak for transport av ved som det gis direkte tillatelse til i planen uten søknad. Det sistnevnte unntaket gjelder ikke i verneområder.

Sone B hvor motorferdsel bare er tillatt etter løyper fastsatt i kommuneplanens arealdel. Funksjonshemmede har lov til å kjøre på fiskevann som det går løyper til.

Løypekategorier

Grønne løyper (hovedløypenettet) hvor alle som har kjøpt personlig kjøretillatelse kan kjøre fritt.

Blå løyper – hvor de som har kjøpt personlig kjøretillatelse og fiskekort kan kjøre i forbindelse med isfiske på følgende innsjøer: Daningen, Skardvatnet, Kjerringvatnet og Bukksvatnet.

Gul løype - hvor de som har kjøpt personlig kjøretillatelse og fiskekort kan kjøre mandag til fredag i forbindelse med isfiske på Haugtun – Våkvatn.

Røde løyper – tilknytningsløyper som primært skal dekke fastboendes behov for å komme til løypenett. Øvrig kjøring i tilknytningsløyper er ikke ønskelig.

Utfyllende bestemmelser

Generelle utfyllende bestemmelser som gjelder for hele kommunen er:

- Rasting kan skje inntil 100 meter på begge sider av løypene
- Det er forbudt å raste på islagte vann/vassdrag
- Det er tillatt uten søknad å kjøre fra løpenett eller bilvei i sone B og til egen hytte/leid hytte som ligger nærmere enn 500 m fra bilvei/løypenett
- Det er meldeplikt for kjøring til egen hytte som ligger mer enn 500 m fra bilvei/løypenett
- Løypene er åpne fra 15. desember til 3 mai, med unntak av gul løype (som har helgestenging pluss stenging Skjærtorsdag, Langfredag og 1. juledag)
- Det er kjøreforbud i hovedløypenettet 1. juledag
- Reindriftsdistriktene har rett til å stenge/åpne løyper etter behov / ved spesielle hendelser
- Leiekjører skal benyttes når det er behov for transport utenfor løypenettet og når transporten ikke er direkte tillatt/hjemlet i lov og vedtekter
- Løypenettet kan endres eller deler av det kan sløyfes dersom motorferdselen fører til uheldige skader på terreng og vegetasjon, eller vesentlige ulemper for friluftsliv og naturmiljø
- Grunneier har rett til å nekte motorferdsel over egen eiendom
- Kjøringen skal foregå uten fare for skade eller ulempe for friluftsliv (turgåing m.m), naturvern, plante- og dyreliv, kulturminnevern, vilt, reindrift og naturmiljø for øvrig.
- Kjøring på snaue rabber uten nevneverdig snødekke er forbudt

Fullstendige planbestemmelser for motorferdselplanen til Hattfjelldal er vedlagt i vedlegg 5.

4.2.4 Vinje kommune

Planprosessen

Vedtekter for forsøket ble fastsatt av Vinje kommune 05.04.2001 og ble stadfestet av Kommunal- og regionaldepartementet 17.09.2001.

Varsel om oppstart av planarbeidet ble gjort i oktober 2001, og det ble satt en frist for innspill til 01.12.2001. Planutvalgets hovedføringer for arbeidet med å lage et høringsutkast til motorferdselplanen var følgende:

- Nei til fritidsløyper.
- Videreføring av dagens praksis med løyvekjøring til hytter.
- Ja til fiskeløyper.
- Ja til mulighet for guida turer for reiselivsbedriftene.
- Etablering av løype for fellesturer for snøskuterklubbene.

Det gikk lang tid fra fristen for innspill og frem til planutkast ble sendt på høring (aug. 2002). Dette skyldes bl.a at arbeidet med arealdelen i kommuneplan ble forsinket, og at en hadde lagt opp til å følge samme progresjon med motorferdselplanen som arealdelen i kommuneplanen. Temaplan for motorferdsel ble lagt ut på høring sammen med arealdelen i kommuneplanen etter vedtak i Planutvalget 28.08.2002. Høringsfristen var 20.10.2002. I høringsprosessen kom det inn til sammen ca. 50 merknader til planen.

Kommunen holdt åpent folkemøte som et ledd i den ovenfor nevnte høringsprosessen. På dette møtet kom det klart til uttrykk at snøskuterklubbene var skuffet over planutkastet. Dette gjaldt både mulighetene for fri kjøring i fritidsløyper og hvordan de hadde blitt involvert i planprosessen. Et annet stort problem som kom til syne på møtet, var at ikke alle grunneierne går med på de traseene som er foreslått i høringsutkastet. Årsaken til problemet med manglende grunneiergodkjenning går tilbake til første fasen av planprosessen der snøskuterklubbene ble invitert til å komme med forslag til traseer. Snøskuterklubbene hadde også etter kommunens oppfatning tatt på seg oppgaven å skaffe grunneierløyver til de traseene som klubbene foreslo. Kommunen synes å ha trodd at dette i vesentlig grad var avklart med grunneierne gjennom prosessen der snøskuterklubbene foreslo kjøretraseer. Flere grunneiere gav i høringsprosessen uttrykk for å være villige til å gi tillatelse til folk bosatt i Vinje, men ikke til andre. Kommunen sendte ut høringsutkastet til ca. 250 enkeltgrunneiere (alle som hadde inntegnet trase over sin eiendom) og annonserte at med mindre en fikk negativ tilbakemelding, så anså en traseen som akseptert. Det ble senere reist tvil om det prinsipielt er en akseptabel framgangsmåte å regne traseene som godkjent av grunneier så lenge vedkommende ikke aktivt gir tilbakemelding om det motsatte.

Tilbakemeldingene og ønskene om endringer i høringsutkastet var så vidt mange at kommunen valgte å gjøre til dels betydelige endringer i premissene for planen, og å gjennomføre en

ny høringsrunde på planen. Vedtak om ny høring ble fattet i Planutvalget 12.12.2002. Endringene i planen ble gjort med basis i konklusjonene fra et møte 21.11.2002 der representanter fra kommunens planadministrasjon, motorferdselutvalg og landbruk-, vilt og fiskenemnd samt leder for snøskuterklubbene deltok. Planen ble også drøftet på et møte 06.12.2002 mellom kommunen, SNO og politiet. Den reviderte planen ble sendt ut på 2. gangs høring 17.12.2002 med høringsfrist 18.01.2003.

En viktig endring i forhold til det første planutkastet var innføring av en ny løypekategori for rekreasjonskjøring med en sone på 25/50 meter fra løypene hvor det er lov å kjøre ut av løypa for å raste og å fiske. Denne kategorien erstatter fiskeløyper og løyper for fellesturer for snøskuterklubbene i det første høringsutkastet. I tillegg har flere av løypene som opprinnelig var lagt ut som "løyper for løyvekjøring" gjort om til rekreasjonsløyper. Hensikten med rekreasjonsløypene er å prøve ut om et slikt løypenett vil redusere ulovlig kjøring i resten av kommunen. Ut over dette så er "kjøring til hytter" skilt ut som en egen løypekategori. Dette inngikk tidligere i kategorien "traseer som skal nyttast ved løyve". Det er noe uklart ut fra det nye planutkastet hvordan sammenhengen mellom soneinndeling og løypekategori er for hytteløypene og for rekreasjonsløypene. Disse løypene går både i sone for kjøring til hytter og sone for leiekjøring/transportløyve. En naturlig tolkning er at for hytteløype i sone for kjøring til hytter kan det gis løyve til hytteeiger og hytteleier, mens det for kjøring i hytteløype i sone for leiekjøring/transportløyve bare gis tillatelse til leiekjøring. Tilsvarende for rekreasjonsløyper at i rekreasjonsløype i sone for kjøring til hytter kan det gis løyve til hytteeier/leier, mens det i rekreasjonsløype i sone for leiekjøring/transportløyve bare gis tillatelse til leiekjøring med rekreasjonsformål (f.eks isfiske på Songa og Møsvatn).

Det er også gjort en del mindre endringer i selve arealsoneringen, bl.a. ved at to Naturreserver i det nye planutkastet er endret fra Forbudssone til delvis å være soner for kjøring til hytter og delvis sone for leiekjøring/transportløyve. Kommunen har valgt å gjøre denne endringen fordi Naturreserverne er fuglefredningsområder der verneverdiene i første rekke er knyttet til fugleartenes bruk av områdene på sommerstid.

Et viktig forbehold i bestemmelsene knyttet til løypenettet som foreslås, er at grunneierne skal gi løyve til kjøring før det blir gitt løyve fra kommunen til kjøring i løypene. Hensikten med dette er å gi grunneierne styring med omfanget av snøskuterkjøring i traseene.

Når en setter de to høringsutkastene Vinje kommune har utarbeidet opp mot hverandre er det tydelig at det gjennom planprosessen har skjedd en liberalisering av mulighetene for motorisert ferdsel i kommunen, spesielt ved at en i den reviderte planen har valgt å legge opp til en utprøving av rekreasjonsløyper for snøskuterkjøring.

Politisk har Vinje kommune gjennom deltagelse i forsøksprosjektet fått en litt spesielt organisering av forvaltningen av motorferdsel. Kommunen har et eget Motorferdselutvalg som

hadde ansvaret for kommunens motorferdselplan for vedtaket om å delta i forsøksordningen. Når forsøket med planlegging av motorferdselen med hjemmel i Plan- og bygningsloven ble vedtatt, ble det naturlig å legge ansvaret for dette planarbeidet til kommunenes planutvalg. Høringsutkastet på motorferdselplanen ble derfor utarbeidet etter retningslinjer fra kommunens planutvalg og med innspill fra motorferdselutvalget og privatpersoner. Det eksisterende motorferdselutvalget ble dermed stående noe på siden av arbeidet med det første planutkastet, og det kan virke som om planutvalgets føringer for utarbeidelsen av høringsutkastet har utgjort en målkonflikt i forhold til de rammene som ble lagt for forsøket gjennom motorferdselutvalget ved oppstart av forsøket. Arbeidet med behandling av dispensasjonssøknader for motorferdsel i utmark er per i dag fremdeles lagt til motorferdselutvalgets sekretær.

Etter de problemene som Vinje har hatt i høringsprosessen har kommunen nå målsetting om å ha en motorferdselplan som er klar for iverksetting i månedsskiftet januar-februar 2003.

Saksbehandling

I høringsutkastet til ny motorferdselplan legger kommunen opp til at det blir kommunens faste planutvalg som skal behandle dispensasjoner fra planbestemmelsene når motorferdselplanen blir iverksatt, mens enkeltvedtak i hht. planen blir behandlet administrativt av tjenestetorget. Klageinstans for vedtak etter vedtektene for forsøket blir Fylkesmannen i Telemark.

Løyver gitt etter motorferdselplanen krever at løyvehaver kjøper kart over kommunens løypenett gjennom kommunens tjenestetorg. Kartet koster per dato 150 kr. På kartet skal skuterens registreringsnummer være notert og ved bruk av løypekart til fiskeløyper skal antall turer registreres med dato.

Arealbruksområder (ikke endelig vedtatt)

Kommunen har i planutkastet i den 2. høringsrunden delt inn arealene i 3 ulike soner når det gjelder motorisert ferdse i utmark og vassdrag:

Sone 1 – sone for leiekjøring/transportløyve.

Sone 2 - sone for kjøring til hytter

Sone 3 - forbudssone hvor det må søkes dispensasjon for motorisert ferdse.

I barmarkssesongen er det ikke adgang til motorisert ferdse i utmark og vassdrag i noen del av kommunen. Unntak er kjøring som det er direkte hjemmel for i lovverket (motorferdselloven § 4, 1. ledd og vedtektene for forsøket § 5 (transport av jaktutbytte, fiskekultiveringstiltak, transport i forbindelse med anlegg og drift av veger og nødvendig transport av ved).

Løypekategorier (ikke endelig vedtatt)

Rekreasjonsløyper - traseer hvor det kan gis løyve til rekreasjonskjøring.

Turistløyper– traseer for organiserte turer arrangert av turistnæringen.

Hytteløyper– traseer som skal brukes av hytteeier med nærmeste familie eller leier av hytte for kjøring til hytte.

Løyper til fastboende på Møsstrond – traseer for fastboende på Møsstrond.

Utfyllende bestemmelser (ikke endelig vedtatt)

- Kommunen og Viltneimnda kan stenge løypetraseer ved spesielle forhold knyttet til vinterbeite for rein
- Det er forbud mot kjøring med snøskuter i tiden 2. mai til 15. des. Dette gjelder ikke fastboende og besøkende på Møsstrond.
- Det er ikke tillatt å kjøre med snøskuter mellom kl. 23.00 og kl. 06.00. Dette gjelder ikke løypenettet på Møsstrond.
- All kjøring ut fra løypenettet skal skje via korteste veg og til endepunkt (f.eks hytte, rasteplass, fiskeplass).
- Det kan gis løyve til preparering av skiløyper for allmennheten. Skiløyper skal være en del av etablert/kartfestet løypenett.
- Byggeløyve gir automatisk kjøreløyve for snøskuter og gjelder i 3 år fra det blir gitt eller til ferdigattest er utstedt.
- Traseene på plankartet skal ha en maksimal bredde på 5 m. Ulike løypekategorier som går parallelt skal legges i felles trase. Dette gjelder også preparerte skiløyper. Løypene skal i størst mulig grad legges slik at det ikke blir nødvendig å fjerne vegetasjon.
- For personer med legeattest på funksjonshemming kan det gis løyve for kjøring på deler av eller hele løypenettet for rekreasjonsløyper og hytteløyper.

Landing med luftfartøy

- Landing og start med luftfartøy er bare tillatt på vann under 750 m.o.h samt på Møsvatn ved Skinnarbu, Ståvatn og Vågslivatn.
- I reinsjakta er det lov å lande på alle vann utenfor nasjonalparken. I samme periode er det lov å bruke fly i forbindelse med garnfiske.
- Det kan gis dispensasjon for bruk av helikopter til frakt av materialer og hjortevelt.
- Bruk av motorkjøretøy til nyttetransport og fiske på vann under 2 km² er tillatt.
- Bruk av vannskuter er ikke tillatt.

Motorferdsel på vann

Bruk av motorkjøretøy på vann er tillatt til nødvendig transport og fiske. Med nødvendig transport menes når vannet brukes som vegsamband i forbindelse med jordbruk, skogbruk, hytteeiendommer og lignende, til transport av materialer og gods når dette er beste transportmåte, til transport av jaktutbytte, i forbindelse med garnfiske, næringsfiske og fiskekultivering, til organisert oppsyn og når grunneier eller turistbedrift tar på seg båttransport. Bruk av vannskuter er ikke tillatt.

Motorferdselplanen for Vinje er fremdeles ute på høring og det er viktig å være oppmerksom på at de kan bli nye endringer både i soneinndeling, løypetraseer og bestemmelser gjennom høringsprosessen. At planen fremdeles er på høring gjør også at beskrivelsen av planprosessen i denne rapporten må betraktes som foreløpig. Fullstendige planbestemmelser for det siste høringsutkastet til motorferdselplanen til Vinje er vedlagt i vedlegg 5.

4.2.5 Lom kommune

I vedtaket om deltakelse i forsøksprosjektet vektla kommunen at de ønsket å delta for å synliggjøre kommunens restriktive holdning til motorferdsel, og at deltakelse i forsøket kunne gi mulighet for økt profilering av Lom som natur-/miljø- og kulturkommune. Kommunen understreker at dagens regelverk har fungert tilfredsstillende for kommunen.

Motorferdselplanen i Lom innarbeides som tema ved rullering av arealdelen til kommuneplanen. Arbeidet med dette er noe forsinket, men kommunen har som målsetting at planen skal sluttbehandles våren 2003. Arbeidet med motorferdselplan ligger under sektor for miljø/teknisk med sektorleder som prosjektleder og avdelingsingeniør som prosjektmedarbeider. Motorferdsel som tema vekker lite engasjement i Lom kommune. På åpent møte om arealplanarbeidet ønsket ikke de frammøtte å debattere forsøksprosjektet i det hele tatt. Vårt inntrykk er at både administrasjon og politikere likevel viser vilje til å gjennomføre forsøket for nettopp å synliggjøre kommunens restriktive holdning.

Lom har kommunen som klageinstans i forsøket.

4.2.6 Røros kommune

Vedtaket om deltakelse i forsøket var enstemmig i kommunestyret, men i saksvurderingen forut går det fram at saksbehandler var i tvil om kommunen burde akseptere invitasjonen til å delta. Bekymringen gikk først og fremst på administrativ kapasitet, men saksbehandler understreker også at motorferdsel forvaltningen burde bestemmes politisk innenfor lovens rammer. Vedtaket i hovedutvalg for landbruk, plan og miljø anbefalte deltakelse i forsøket såfremt det fantes administrativ kapasitet, mens formannskapet, etter drøfting med planlegger, ga et enstemmig vedtak om deltakelse uten forbehold. I godkjenningsvedtaket av vedtektene for forsøket ble kommunens positive holdning til å legge motorferdsel under plan- og bygningsloven poengtert, både fordi dette vil gi en mer forutsigbar behandling av motorferdselsaker og fordi arealplanen sikrer helhetlig avveining mellom utnyttingsinteresser og verneinteresser.

Flere personer i kommunens administrasjon har vært involvert i arbeidet med forsøket. Forut for vedtak om deltakelse var etatssjef ved landbruk, plan og miljø sentral, mens saksbehandler når vedtektene ble godkjent var planlegger ved samme etat. Sistnevnte har fungert som prosjektleder for forsøksprosjektet, men delegerte arbeidet med igangsetting av motorferdselplanen til skogkonsulent på landbruksetaten (kontaktperson i evalueringa).

Vårt inntrykk er at kommunen har stått under press med hensyn til andre arbeidsoppgaver, og at en har valgt å nedprioritere arbeidet med forsøksprosjektet. Uklar arbeidsdeling mellom personene som har vært involvert i forsøksprosjektet har sannsynligvis bidratt til dette, likeledes det at kommunen i utgangspunktet synes dagens forskrift er god nok.

Pr. dato uttaler kommunen at en prøver å komme i gang med forsøksprosjektet. Før en går i gang med utarbeidelse av motorferdselplan på Røros ønsker administrasjonen politikernes syn på hvorvidt en skal legge an en liberal eller restriktiv linje i motorferdselplanen. Et sentralt spørsmål er hvorvidt en skal legge til rette for fritidskjøring i løype inn til svenskegrensa. Saken ble opp i hovedutvalg for landbruk, plan og miljø i desember 2002.

Som det framgår ellers i statusrapporten er det et utstrakt engasjement rundt motorisert ferdsel blant ulike interessegrupper og personer i Røros kommune. Motorisert ferdsel i utmark har også et visst omfang i kommunen. Røros snøscooterforening har 120 medlemmer. Det har gjennom forsøksperioden oppstått en noe spesiell situasjon i Røros, i det at snøskuterklubben har gjort et utstrakt arbeid med å legge til rette for en turløype-trase uten at arbeidet med utarbeidelse av motorferdselplan er kommet i gang fra kommunen sin side. Snøskuterklubbens arbeid har blant annet omfattet kontakt med grunneier- og næringsinteresser langs klubbens foreslåtte trase, i tillegg til utspill i media.

Motorferdsel vil bli et eget tema i arealplanen uavhengig av rullering av arealplan, som vil komme for seint i forhold til prøveprosjektet. Røros har fylkesmannen i Sør-Trøndelag som klageinstans i forsøket.

4.2.7 Stor-Elvdal kommune

Stor-Elvdal kommune var positive til å bli med i forsøket først og fremst fordi de mente det ligger et potensiale i å forbedre dagens regelverk, og fordi deltakelse ville gi økt fokus og bevisstgjøring rundt motorferdsel i utmark. I utmarksmennda ble forslaget om deltakelse enstemmig vedtatt, men med forbehold om at prosjektet kan gjennomføres uten at arbeidsmengden blir uforholdsmessig stor og innenfor kommunenes økonomiske rammer. I formannskapet ble forslaget om deltakelse med forbehold om arbeidsbelastning vedtatt mot en stemme. Denne representanten ønsket ikke at kommunen deltok i forsøket så lenge DN og MD ikke bevilget midler som dekket kostnader med å være med.

Vedtektene for forsøket ble vedtatt uten kommentarer. Stor-Elvdal har fylkesmannen i Hedmark som klageinstans i forsøket.

Stor-Elvdal er i ferd med å gjennomføre ordinær arealplanprosess. En har avholdt grendemøter der temaet motorferdsel har vært oppe blant andre temaer, men motorferdsel har vært et mindre tema i planarbeidet hittil. Planarbeidet har kommet så langt at en ikke ser mulighet til å behandle motorferdsel på linje med andre delplaner i innværende plan. Stor-Elvdal kommune har derfor som målsetting å utarbeide egen plan for motorferdsel i etterkant av nåværende arealplanprosess i løpet av våren 2003.

I det pågående arealplanarbeidet har en satt ned en arbeidsgruppe med grendekontakter som blant andre tema har diskutert ulike strategier med hensyn til snøskuterkjøring, og kommet med et forslag som skal videre til en politisk styringsgruppe. Arbeidsgruppa foreslår å fortsette den gjeldende og restriktive praktiseringa med hensyn til motorisert ferdsel i kommunen.

Ansvarlig for arbeidet med motorferdselplanen har vært miljø- og utmarkskonsulent ved avdeling for landbruk og kommunal teknikk, landbrukskontoret. Arbeidet med forsøksprosjektet har blitt nedprioritert i kommunen i hovedsak på grunn av mangel på administrativ arbeidskapasitet, i tillegg til at flere andre tyngre saker har krevd ressurser. Stor-Elvdal kommune er også rammet av økonomiske nedskjæringer.

4.2.8 Kautokeino kommune

Kautokeino kommune fikk i brev av 13.07.2000 invitasjon fra DN om deltagelse i forsøket med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark. Kommunen bekreftet deltagelse i brev av 15.09.2000. I vedtak av 28.12.2000 trakk Utmarksstyret i Kautokeino opp noen hovedpunkter for hva kommunen ønsket å prøve ut gjennom forsøksordningen. De viktigste av disse punktene var mulighet for forskjellsbehandling av lokale- og utenbygds søkere av dispensasjoner, at kulturbasert høsting av utmarksressursene for husholdning anerkjennes som fullgod grunn til dispensasjon fra motorferdselloven (for begge disse punktene vises det til ILO-konvensjon 169, artikkel 23) og muligheten for turistforetak til å få snøskuterdispensasjon hvis snøskuterkjøring ikke i seg selv var formålet med turen. Når DN's utkast til standardforskrift om vedtekter for forsøket ble oversendt kommunene i brev av 19.01.2001 var de 2 førstnevnte punktene som Utmarksstyret i Kautokeino hadde trukket opp ikke med i DN's standardforskrift for forsøket. Kommunestyret vedtok i møte 22.02.2001 utkast til vedtekter for forsøket med Utmarksstyrets forslag til tilleggsbestemmelser. Vedtaket inneholdt også valg av kommunen selv som klageinstans i forsøket, og kommunestyret delegerte videre oppfølging av forsøket til Utmarksstyret.

Tilleggsbestemmelse som kommunen ønsket å prøve ut ble ikke godkjent ved Kommunal og Regionaldepartementets behandling av vedtektene. Kommunen svarte på brevet fra departementet 27.03.2002 og aksepterte gjennom dette å gi avkall på de unntakene de ønsket å prøve ut i forsøket.

Med bakgrunn i ressursituasjonen og med arealplanlegger i permisjon, har Kautokeino kommune ikke sett seg i stand til å starte opp prosessen med selve planarbeidet før senhøstes 2002. Kommunen besluttet da å engasjere ekstern konsulent (Asplan Viak) til å gjennomføre planarbeidet. Dette arbeidet skal starte opp i januar 2003, og kommunen regner nå med at det skal foreligge en motorferdselplan som kan iverksettes til barmarksesongen 2003.

4.3 Erfaringer fra planprosessen i forsøkskommunene

I avsnittet nedenfor går vi nærmere inn på drøfting av foreløpige erfaringer fra planprosessen i forsøkskommunene. Betingelsene for evaluering av planprosessene i forsøket er litt spesiell i og med at prosessen per dato er i svært ulike faser i de 8 kommunene og faktisk så vidt er påbegynt i flere av kommunene. Dette begrenser mulighetene for å trekke konklusjoner på tvers av kommunene. Temaene som berøres i avsnittene nedenfor vil måtte tas opp igjen til nærmere drøfting senere i evalueringen når det foreligger erfaringer fra alle forsøkskommunene.

4.3.1 Planleggingskapasitet og prioritering av motorferdseltemaet

Som vi har sett tidligere i dette kapitlet er det kun tre av åtte forsøkskommuner som har vedtatte motorferdselplaner ved inngangen til vintersesongen 2002/2003. Det betyr at erfaringsgrunnlaget fra iverksettingsfasen for motorferdselplanene vil bli betydelig mindre enn det en antok da forsøket ble satt i gang. Det at så mange av kommunene i forsøket, som tross alt har forpliktet seg til å utarbeide motorferdselplaner, er forsinket i planarbeidet, illustrerer også godt hvor vanskelig det faktisk er å prioritere arbeid med motorferdsel i en kommunal hverdag. En drøfting av årsaker til dette er viktig både for videre framdrift i forsøket og for eventuell overføringsverdi til andre kommuner. Vi vil derfor trekke fram noe foreløpige erfaringer med hensyn til hva vi ser er utfordringer for å komme i havn med vedtatte motorferdselplaner.

Forsøkskommunene er med unntak av Fauske små når det gjelder folketall og flere er typiske utkantkommuner. Dette innebærer i seg selv store utfordringer for kommunal planlegging fordi kommuneadministrasjonen er liten og arbeidet med planlegging blir mer sårbart for personutskiftninger og stillinger som kan bli stående ubesatt over tid. Noen løser kapasitetsproblemer med å leie inn eksterne konsulenter, eller ved å ansette folk i tidsbegrensede prosjektstillinger. Bruk av ekstern konsulent er noe en vil få erfaringer med videre i forsøket ved at Kautokeino går inn på en slik løsning for sin motorferdselplan. Kommuner som ikke har leid inn ekstern hjelp, som eks Sirdal, uttrykker at det har vært en arbeidskrevende prosess å håndtere planarbeidet selv, men at de tror det er verdt innsatsen blant annet på grunn av lokalkunnskapen som de faste ansatte i kommunen har, og også tilliten disse har hos innbyggerne. Ellers kan både planleggings- og juridisk kompetanse være en flaskehals når utforming av planer og forskrifter delegeres til lokalt nivå, uten at dette nødvendigvis har vært en mangelvare blant kommunene i dette forsøket.

Det at arbeidet med motorferdsel ikke blir høyt prioritert i planprosessen eller i oppsynssammenheng, sier selvsagt noe om hvor viktig en synes temaet er sammenlignet med andre arbeidsoppgaver. Dette er sannsynligvis hverdagen i store deler av kommune-Norge som ikke er med i forsøket, og vil være

viktig å ta med seg i en vurdering av forsøksprosjektets overføringsverdi. Det å utarbeide en motorferdselplan som fungerer som et godt planverktøy er (må være) en arbeidskrevende prosess.

4.3.2 Dokumentasjon av planprosessen

Dokumentasjonen av planprosessen i forsøkskommunene har rimelig nok vært sterkt preget av å være sakspapirer som skal danne grunnlag for kommunale vedtak i hovedutvalg, formannskap og kommunestyre. Denne typen dokumentasjon blir fort svært omfattende og detaljert og har en form der kronologien er helt avgjørende for forståelsen. Dokumentasjonen er på mange måter ikke beregnet på utenforstående, og er ikke skrevet med tanke på å skulle tjene som informasjon for andre enn de som er direkte involvert i saksbehandling og vedtak. En bedre systematisering av vedtak og saksgang ville være en stor fordel for evalueringen, og også for dokumentasjon av forsøksordningen i seg selv. De kommunene som er kommet lengst i planprosessen har gjort noe av det vi her etterlyser ved å ha systematisert "milepæler" i deler av planarbeidet kronologisk. Dette letter forståelsen for utenforstående betydelig.

Et eksempel på at man kan ha nytte av god dokumentasjon kan være det å dokumentere ulike typer innspill til motorferdselplanen og innhold i disse innspillene på en homogen måte. Blant annet uformelle møter mellom ulike aktører og kommunen kan vise seg å være viktig for innholdet i planen, men kan likevel tillegges ulik betydning av ulike interesser så lenge disse ikke blir dokumentert enhetlig. Vinje kommune har opplevd sterke reaksjoner på sitt første forslag til motorferdselplan blant annet fordi det hersket usikkerhet omkring hva kommunen skulle gjøre og hva snøskuterklubbene skulle gjøre i prosessen med å klarere grunnei tillatelser til løyper. Bedre dokumentasjon og formidling av hva en hadde blitt enig om ville sannsynligvis forhindret misforståelser og bidratt til at planprosessen kunne blitt gjennomført raskere enn det nå ser ut til.

Et område som vi ser kunne vært bedre dokumentert i de kommuner hvor en har utarbeidet motorferdselplaner, er hensynet til spesielle naturområder, friluftsområder og andre interesser. En forutsetning for deltakelse i forsøket var at plangrunnlaget var på plass, dvs data for biomangfold, vernede og verneverdige områder, områder med andre naturkvaliteter, kulturminner i utmark, friluftsområder m.m. I flere kommuner uttrykker de som har jobbet med planen at dette er kunnskap de har hatt med seg i arbeidet uten at alle temaene nødvendigvis finnes på kommunale temakart eller er dokumentert på en systematisk måte. I tillegg er det et faktum at flertallet av kommunene enn ikke er ferdige med den pågående kartleggingen av biologisk mangfold.

4.3.3 Motorferdsel som del av ordinær rullering av arealplan eller som egen plan?

Sirdal har utarbeidet motorferdselplan som egen kommunedelplan. Røros og Vinje vil også utarbeide motorferdselplan som egen plan fordi ordinær rullering vil komme for seint i forhold til prøveprosjektet, selv om de i utgangspunktet ikke ønsket det slik. Kautokeino vil utarbeide motorferdselplan som egen kommunedelplan. Fauske har koordinert planprosessen på motorferdselplanen med utarbeidelse av ordinær kommunedelplan for Sulithjelma. Hattfjelldal har på samme måte koordinert arbeidet med sin motorferdselplan med ordinær rulleringen av kommuneplanen. Lom og Stør-Elvdal vil utarbeide motorferdselplan som del av ordinær rullering av sine kommuneplaner.

Vårt inntrykk er at integreringen av arbeidet med motorferdselplan i ordinær rullering av arealplan har en klar fordel gjennom at dette muliggjør en mer helhetlig planprosess, og at motorferdsel som tema lettere ses i sammenheng med andre interesser og plangrunnlaget ellers. På den annen side ser vi at motorferdsel som tema, spesielt i kommuner der engasjementet rundt motorferdsel ikke er så høyt, lett kan "drukne" i den øvrige arealplanprosessen. Likeledes har flere av prøvekommunene opplevd at motorferdseltemaet blir forsinket når rulleringen av kommuneplanens arealdel generelt sett blir forsinket når dette skal kjøres under ett.

Tilsvarende kan det virke som at det å utarbeide motorferdselplanen som egen plan gjør det lettere å "løfte fram" motorferdsel som tema, men at en da muligens bør være mer bevisst på å se temaet i sammenheng med plangrunnlaget ellers.

Konklusjonen på om det er mest formålstjenlig å lage en motorferdselplan som et eget selvstendig planarbeid, eller om motorferdseltemaet skal integreres i rulleringen av arealdelen i den ordinære kommuneplanen, er foreløpig ikke entydig i forsøksprosjektet. I kommuner hvor en vil tvinge fram fokus på forvaltningen av motorferdsel kan det synes formålstjenlig å velge varianten med egen kommunedelplan for motorferdsel, mens varianten med integrering i kommuneplanens arealdel virker mer egnet der fokus allerede er stort på motorferdsel og hvor omfanget av ferdse er så stort at det spesielt viktig å få en avklaring mot andre brukerinteresser. Ressursmessig for kommunen er det trolig mest rasjonelt å integrere motorferdsel i rulleringen av kommuneplanens arealdel.

4.3.4 Ulike interessegruppers rolle i planprosessen

En viktig årsak til at en nå prøver ut en kobling mellom motorferdsel og arealplanlegging er å øke inkluderingen av ulike aktører og interessegrupper i motorferdselplanforvaltningen. I formålsparagrafen til forsøket heter det at:

"Vedtektene skal sikre en mer helhetlig vurdering av alle berørte interesser i saker om motorisert ferdse i utmark og vassdrag, og medvirke til at behandling og praktisering av

motorferdselsaker blir mer demokratisk, effektiv og forutsigbar". I kommentarene til vedtektene heter det blant annet at "utarbeidelse av motorferdselplan skal følge prosedyrene for kommuneplanlegging i plan- og bygningsloven, noe som innebærer at interesserte og berørte parter skal informeres og gis muligheter til å medvirke før vedtagelsen av planen med tilhørende motorferdselbestemmelser".

Med hensyn til forholdet til Plan- og bygningsloven er det i § 4 i vedtektene gjort forbehold om "så langt det passer". Hvis det oppstår tvil omkring dette, må dette avklares med DN/MD.

Plan- og bygningsloven har visse minimumskrav med hensyn til informasjonsplikt og det å gi muligheter for medvirkning. Dette har kommunene erfaring på gjennom arealplanarbeidet generelt, og noen av kommunene har også erfaring med å gå utover minimumskravene som plan- og bygningsloven stiller. Det finnes ikke noe fasitsvar på hva som er en god og demokratisk planprosess. Vi ser at lokale tradisjoner og erfaringer på informasjon og medvirkning har mye å si, og at de lokale forhold og engasjement rundt motorferdsel er avgjørende for hvem som deltar i planprosessen. Begrensede ressurser til planarbeidet setter begrensninger for hvor mye arbeid kommunene kan nedlegge i å engasjere og implementere ulike interesser.

Vårt inntrykk er at en uansett vil få mye igjen for å prioritere det å engasjere berørte parter i planprosessen. Sirdal kommune er eksempel på en kommune som har nedlagt betydelige ressurser i dette. Blant annet ble alle løyveinnehavere i Sirdal bedt om å tegne inn de aktuelle kjøretraseer for deres kjøreformål på kart. Alle disse innspillene (ca. 200) ble digitalisert inn på et felles kart og har dannet grunnlaget for kjøretraseene i det foreliggende utkastet til motorferdselplan. En har arrangert åpne møter, arbeidsmøter med politikere er avholdt og en har hatt hyppige møter/samtaler på miljøetaten med interessegrupper som har hatt spørsmål/synspunkter. Dette arbeidet har til sammen gjort at svært mange aktører har et eierforhold til motorferdselplanen og dermed kommende motorferdselpolitikk- og praktisering i Sirdal. Interessegruppene vi har vært i kontakt med er gjennomgående fornøyd med planarbeidet, og en kan dermed anta at planforslaget også lettere vil vinne aksept hos høringsinstansene. Også i Fauske og Hattfjelldal som er de andre to kommunene som har ferdig vedtatt motorferdselplan ser en ut til å ha lyktes rimelig godt med å involvere berørte parter, selv om hovedtyngden av de som har engasjert seg i planprosessene tilhører snøskuter-miljøene. Disse kommunene har i tillegg erfaring og kompetanse fra arbeidet med tidligere motorferdselplanlegging å bygge videre på. Dette ser ut til å ha vært en viktig faktor for framdriften på planarbeidet i to kommunene. For alle kommunene er det et viktig skille mellom det å gi en interessegruppe mulighet til å involveres seg, og det å gå aktivt inn for å sikre at alle viktige interesser virkelig deltar i planprosessen. Det siste er mest krevende men sikrer en mer helhetlig prosess.

Vi ser likeledes viktigheten av å få interessegrupper på banen tidlig i planprosessen. Det gjør at en rekke ting kan avklares og endres underveis i stedet for at en får seg overraskelser

når en kommer til høringsrunden på et ferdig planutkast. Dette er en situasjon Vinje kommune er kommet opp i, der en per dato gjennomfører ny høringsrunde og endrer viktige premiser i planen fordi sterke interessegrupper mener de enten ikke er trukket inn i planarbeidet tidlig nok eller at de ikke aksepterer de hovedprioriteringene som er gjort i planutkastet. Det å prioritere å trekke inn viktige interessegrupper som representerer ulike ståsteder tidlig i planprosessen kan være ressurskrevende, men vi understreker vår tro på at det vil øke eierforholdet til planen og avklare hovedprinsipper på et tidlig stadium, og at dette vil lette arbeidet med motorferdsel senere.

§ 10 i Motorferdselloven slår fast at grunneier har rett til å forby eller begrense motorferdsel på sin eiendom. Dette har gyldighet også i forsøksprosjektet. Grunneiernes rolle i motorferdselplanleggingen og i driften de ferdige motorferdselplanene er et viktig tema og et tema som forsøksprosjektet ser ut til å kunne belyse gjennom et bredt spekter av problemstillinger og løsninger i de ulike forsøkskommunene. I planleggingsfasen er avklaring av løypetraseer med grunneierne en nøkkelfaktor. Her vil grunneierstrukturen og grad av organisering av grunneierinteressene være avgjørende for hvor ressurskrevende det vil være å skaffe tillatelser til de snøskuterløypene kommunen ønsker å etablere. Grunneierstrukturen er svært varierende i forsøkskommunene, fra Vinje som sendte ut sitt høringsutkast til nærmere 300 enkeltgrunneiere, til Fauske og Hattfjelldal hvor nærmere 50 prosent av arealet er statsgrunn, og hvor antallet grunneiere kommunene må forholde seg til er langt lavere.

En annen sentral problemstilling knyttet til grunneierinteressene er om grunneiernes rett til å nekte motorferdsel på sin eiendom kan forvaltes slik at løyvesøker selv må innhente tillatelse fra grunneier før de søker løyve hos kommunen i hht. motorferdselplanen. Dette betyr at søker ikke uten videre får kjøreløyve i innregnede løypetraseer i motorferdselplanen selv om søker oppfyller kommunens vilkår for å få en slik tillatelse. Vinje legger opp til en slik modell. Grunneiers rett til å nekte eller begrense kjøring gir gjennom denne løsningen grunneier mulighet for å differensiere mellom hvilke personer han vil tillate at kjører og hvor mange han vil tillate å kjøre. Ved fragmentert grunneierstruktur synes denne løsningen å bli komplisert for løyvesøkere ved at de må innhente løyve fra mange grunneiere. I tillegg kan ordningen bli krevende å administrere for kommunen.

Motstanden fra grunneiersiden mot å tillate snøskuterkjøring på sin eiendom kan også være knyttet til formålet med kjøringen. I Sirdal har man valgt å ikke etablere rekreasjonsløyper bl.a. fordi dette ville skape konflikter i forhold til grunneierinteressene. Den samme situasjonen kan fort oppstå i flere av forsøkskommunene som ennå ikke har utarbeidet høringsutkast til motorferdselplan, f.eks i Røros hvor kommunen vurderer å legge ut rekreasjonsløyper.

En annen sterk interessegruppe i motorferdselplanleggingen er snøskuterklubbene. Det er kun Lom og Stor-Elvdal som ikke har egne snøskuterklubber. I de andre forsøkskommunene som har kommet i gang med planarbeidet spiller eller har

kubbene spilt en aktiv rolle i utviklingen av motorferdselplanene. Slik det ser ut så langt har de inntatt en pådriverrolle i flere av forsøkskommunene og vært den interessegruppen som har vist klart størst engasjement i forsøket. Snøskuterklubbens viktigste bidrag i planprosessen har vært å komme med forslag til kjøretraseer i en tidlig fase av planarbeidet. De synes å ha lykket godt som premissleverandører på dette punktet. Skjevhet i engasjement mellom ulike interessegrupper er et problem i forhold til å oppnå en helhetlig og balansert planløsning på motorferdsel i forsøkskommunene. Samtidig er det vanskelig og ressurskrevende for kommunene å skape engasjement og deltagelse fra grupper som ikke selv tar initiativ til å være med i prosessen. Kommunene bør imidlertid være oppmerksomme på problemstillingen og legge til rette for at alle interessegrupper får lik mulighet til å delta i planprosessen.

Hva så med interessegrupper som ikke er organisert? Det er et poeng å informere og gi mulighet for innspill også fra personer/grupperinger som ikke tilhører noen interesseorganisasjon, lag eller forening. Dette kan for eksempel være turfolk i kommuner uten turlag. Det å arrangere åpne møter og oppmode til å ta kontakt med kommunen for å gi innspill er måter å imøtekomme dette på. Hattfjelldal og Fauske har fått en del kritikk med hensyn til sen involvering av naturverninteressene i sine planprosesser, og kunne sannsynligvis unngått dette ved å være forutseende i forhold til at dette var en klar interessegruppe sett i forhold til temaet for planarbeidet, selv om interessen ikke var representert gjennom eget lokallag eller forening i kommunene.

Motorferdsel er i mange kommuner et brennbar tema med sterke interesser i flere retninger. I små kommuner kan lett personlige interesser spille en rolle og skape konflikter. Vi kan allerede nå tidlig i forsøket se at de kommunene som på ulike måter har uavklarte ansvarsforhold, eks mellom administrasjon og politikere, i større grad har problemer med å gjennomføre gode planprosesser. Det å håndtere pressgrupper kan være en større utfordring i små kommuner enn i større.

4.3.5 Leiekjøring

I rundskriv T-1/96 som gir kommentarer til motorferdselloven, heter det at:

"Bestemmelsen om ervervsmessig kjøring er en sentral bestemmelse. For å redusere kjøringen, bør nødvendig transport med snøscooter i størst mulig utstrekning skje som leiekjøring. Ordningen forenkler dessuten saksbehandling og kontroll".

I kommentarene til vedtektene i forsøket heter det at:

"Spesielt vil vi oppfordre til leiekjøringsordninger som løsning på et transportbehov. Slike ordninger vil kunne gi kommunen god styring med motorferdselen og også gjøre det enklere med oppsyn".

Myndighetene oppfordrer altså til bruk av leiekjøringsordninger både for å redusere kjøring og fordi ordningen forenkler saksbehandling og kontroll. Vi ser at de ulike forsøkskommunene

har svært ulike erfaringer med hensyn til hvor godt leiekjøringsordningen fungerer. Vi tror det vil være nyttig å si noe om disse erfaringene, i og med at en velfungerende leiekjøringsordning vil være med å oppfylle målsettingene i forsøksprosjektet.

Alle forsøkskommunene har en leiekjøringsordning, dvs at alle kommunene har gitt løyver etter § 5a de senere år. Det er stor variasjon i antall leiekjøringsløyver, fra 6 i Lom til 72 i Sirdal kommune sesongen 2000/2001. Det er vanskelig å si noe sikkert om hvor mye det reelt sett kjøres i leiekjøringsformål, i og med at det er vanskelig å få registrert all kjøring. Flere kommuner har heller ikke dette som noe målsetting fordi det oppfattes som byråkratisk og arbeidskrevende å loggføre alle transportoppdrag og antall kilometer kjørt. Loggføring av antall transportoppdrag kan likevel si noe om behovet for en leiekjøringstjeneste i et område.

Hoveddelen av leiekjøringa foregår som transport av bagasje, utstyr og ved til hytter. Preparering og stikking av skiløyver, transportoppdrag for DNT, Statskog, kraftselskap m.m. kan også være viktige leiekjøringsformål.

I de fleste forsøkskommunene er kommunen delt inn i geografiske områder hvor et visst antall personer kan søke om leiekjøringsløyve. I noen kommuner er hele kommunen dekket av leiekjøringsordning, i andre kommuner kun deler. Dette kan avhenge av hvorvidt noen er villige til å ta på seg oppdraget, markedsføring av tjenesten, interne samarbeidsforhold mellom de som har løyve m.m. Etterspørselen etter leiekjøringstjenester varierer også, både mellom kommuner og i ulike deler av hver enkelt kommune. Selv om antall hytter kan være det samme, kan etterspørselen etter leiekjøringstjenester variere. I noen kommuner ønsker hytteeiere å kjøre egen skuter, og en "strekker" kanskje lovgrunnlaget med hensyn til at hytta skal ligge 2,5 km fra ubrøyta veg. I andre kommuner er det i større grad tradisjon på at det skal kjøres minst mulig fordi en ønsker fred og ro i hytteområdene, og færre søker om dispensasjon for å kjøre selv. Hyttenes plassering i terrenget, antall hytter, markedsføring av ordningen, kjøpekraft hos hytteeierne, kultur på det å kjøre ulovlig og kommunens praksis i forhold til behandling av søknader om egentransport kan være faktorer som virker inn på etterspørselen etter leiekjøringstjenester.

I noen kommuner kan leiekjøring utgjøre et reelt inntektsgrunnlag, slik at leiekjørerne selv har interesse av å ha en ordning som fungerer. Dette er tilfellet i Øvre Sirdal, hvor leiekjørerne i ca. 10 år har hatt en oppegående organisasjon som ivaretar deres interesser. Sirdal Snøskutertransport arrangerer blant annet årsmøter der lensmannsetaten og kommunen inviteres til å være med.

I andre kommuner er det vanskelig å få nok folk til å ta på seg leiekjøringsoppdrag. Dette har vært tilfelle i Vinje i år hvor antallet søknader på leiekjøringsløyver var lavere enn antall løyver kommunen annonserte. Vinje er en kommune hvor hyttene ligger mer spredt enn i Øvre Sirdal. Hvis ikke alle løyveinnehaverne i Vinje skal være tilgjengelige hele tiden, kan

avstandene bli store for de som har vakt, og den økonomiske gevinsten vurderes som liten i forhold til innsatsen.

Vi ser at et leiekjøringssystem som fungerer i én kommune ikke nødvendigvis egner seg i en annen kommune, til det er forutsetningene for ulike. Vi tror likevel det kan være viktig å høste erfaringer fra andre kommuner det er naturlig å sammenligne seg med, hvis en ønsker å utvikle og forbedre en leiekjøringsordning. Det er nok lettere å demme opp for økt kjøring ved hjelp av en fungerende leiekjøringsordning, enn å redusere omfang av eksisterende kjøring. Det å inndra dispensasjoner som har vært gitt en tid med henvisning til leiekjøringsordning fører ofte til klager. Selv om dette kan være vanskelige saker i et lokalsamfunn, kommer en likevel ikke unna det faktum at en liberal dispensasjonspraksis fører til mindre oppdrag for leiekjørere. Slik situasjonen var i forsøkskommunene ved inngangen til forsøksperioden var det først og fremst i kommuner med relativt lite omfang på snøskuterkjøring og en relativt streng dispensasjonspraksis som hadde en godt fungerende leiekjøringsordning og hvor kommunene så på leiekjøring som et virkemiddel i motorferdselforvaltningen.

5 Informantintervjuer

I dette kapitlet vil vi presentere ulike aktørers synspunkter på motorferdsel generelt i forsøkskommunene og forsøket spesielt. Dette har vi gjort både for å få mest mulig lokalkunnskap i evalueringsarbeidet, og for at ulike synspunkter skal få komme fram i evalueringa.

Vi har valgt å intervju grunneierorganisasjoner / Statskog/ Fjellstyret, reindriftsorganisasjoner og andre næringsorganisasjoner, snøscooterklubber, friluftslivsorganisasjoner, naturvernforeninger, lensmannsetaten, SNO og fjelloppsynet. Utvalget av informanter ble gjort i samarbeid med forsøkskommunene og panelet i forsøket. Representanter for kommuneadministrasjon og politisk representant i hver enkelt forsøkskommune har blitt intervjuet under kommunebesøk vi har hatt i forsøkskommunene³.

Metoden vi har brukt for å innhente informasjon fra andre aktører i forsøkskommunene er telefonintervjuer. Vi valgte først å gjøre henvendelser til hver enkelt organisasjon, lag eller forening v/ leder, med forespørsel om dette var av interesse. Alle svarte ja på henvendelsen. Etterpå sendte vi ut per post de spørsmålene vi ville ta opp (se overskriftene nedenfor), slik at dette kunne styrebehandles/drøftes med andre hvis en synes det var formålstjenlig. På den måten ble alle representantene bedt om å uttale seg på vegne av laget eller organisasjonen og ikke som privatperson. Vi har valgt å ikke navngi informantene, men en oversikt over hvilke lag og foreninger som er intervjuet finnes i vedlegg 6. Vi håper vi har gjengitt synspunktene mest mulig i samforståelse med den som er intervjuet, og det er på grunn av ressurs hensyn vi ikke har valgt å la den enkelte informant godkjenne produktet.

Telefonintervjuene tok fra 20 minutter til 2 timer. Innholdet i de ulike intervjuene har selvsagt variert i forhold til hvor langt planarbeidet er kommet i den enkelte kommune, personlig engasjement og kunnskap om forsøket og lokale forhold omkring motorferdsel. Vi har også innhentet synspunkter fra lokalbefolkningen ellers i en anonym spørreskjemaundersøkelse, og deler av denne er presentert andre steder i rapporten. En sammenfatning av hele denne undersøkelsen vil bli presentert i egen rapport senere i evalueringen. Dette vil tydeliggjøre og utfylle en del av temaene som vi starter behandlingen av her, f.eks. graden av konflikter knyttet til motorferdsel i utmark. Personlige intervjuer per telefon der informanten bes om å uttale seg på vegne av flere, gjør at informantene kan bli noe tilbakeholdne med å uttale seg, f.eks. om konfliktfylte forhold i sin egen kommune. På samme måte kan intervjuer gi mulighet for strategiske besvarelser ut fra hva en interessegruppe ser seg best tjent med fra sitt ståsted i forsøket. Vi har gitt våre informanter full tillit på dette punktet, og har prøvd å gjengi den informasjonen vi har fått fra alle interessegrupper mest mulig korrekt og objektivt i forhold til de uttalelsene som er gitt.

³ Vi har foreløpig ikke besøkt Kautokeino og Stor-Elvdal av den grunn at det fram til i vinter har vært uvisst hvorvidt kommunene ville delta i forsøket.

I og med at kommunene er i en svært ulik fase av arbeidet med å lage motorferdselplan, har vi prioritert intervjuarbeidet i de kommunene som har kommet lengst i planprosessen samt å avvente intervjuarbeid i noen av kommunene hvor initiering av planarbeidet har trukket ut. Utsettelse av intervjuarbeidet gjelder først og fremst kommunene Kautokeino, Vinje og Stor-Elvdal. Dette er gjort både ut fra kapasitetshensyn i evalueringen hvor vi ikke har ressurser til å gjøre intervjuer mer enn en gang med hver informant i selve planleggingsfasen, og ut fra en vurdering av at vi vil få mer igjen for intervjuene hvis de foretas i en fase hvor kommunen er kommet rimelig langt i planprosessen, dvs. minst har kommet så langt at det foreligger høringsutkast på planen. Informantintervjuene fra de kommunene som ikke kommer med i denne statusrapporten vil bli dokumentert i en senere fase av evalueringen.

5.1 Sirdal kommune⁴

Kjennskap til prøveprosjektet

Prosjektet er kjent gjennom media og via kommunale kanaler for de som er i kontakt med disse. Flertallet av informanter har deltatt på åpent møte i kommunen om forsøket. Alle informantene hadde kjennskap til prosjektet.

Måloppfattelse

Flertallet av informanter peker på større lokal myndighet, det å vinne nye erfaringer og forenkling av det kommunale byråkratiet som målsettinger for forsøksordningen. Snøskuterklubben oppfatter hovedmålet å være et mer standardisert regelverk og likere praksis i flere kommuner. En informant peker på at det offisielle målet er å skille mellom sårbare og ikke-sårbare områder.

Begrunnelse for å være med

Flere av informantene peker på at Sirdal er en foregangs-kommune både på miljøside og i forhold til å drive oppsyn av motorisert ferdsel. I tillegg peker flere på at Sirdal er en variert kommune som representerer både villreininteresser, skiinteresser, hytte- og turistinteresser og det at Sirdal har store vidder. I tillegg mener et par av informantene at Sirdal er med fordi kommunen fører en streng motorferdselpraksis.

Holdninger til prøveprosjektet

Flere av informantene tror prosjektet vil føre til en bevisstgjøring og kunnskapsheving rundt problematikken. Flertallet forventer at kommunen skal fortsette nåværende praksis. Snøskuterklubben skulle ønske at en kommune med mer skuterkjøring var med i stedet for Sirdal. Flere av informantene er på generelt grunnlag skeptisk til økt lokal myndighet. Dette begrunnes i at mange kommuner (ikke Sirdal spesielt) ikke har nødvendig faglig tyngde i forvaltningsapparatet og nøytral politisk behandling. Flere peker også på at det kan være vanskelig å ta negative avgjørelser, og at det hele blir svært personavhengig. Disse perspektivene kommer spesielt fram i

småkommuner, påpeker flere. Flere peker likevel på at en vil få et lokalt eieforhold til regelverket som er positivt.

Holdninger til sonering

Flertallet av informanter mener sonering er viktig, men næringsinteresser påpeker at det ikke må bli et for firkantet system. Flere har lite informasjon om hva sonering vil innebære.

Holdninger til løyper for tur/fritidskjøring

Det synes ikke som om løyper uten restriksjoner på motorferdsel er en særlig aktuell problemstilling for flertallet av informanter. Snøskuterklubben begrunner ønske om løyper for fritidskjøring i at en vil unngå ulovlig kjøring og at en kan legge løyper utenom eks hyttefelt.

Forventninger til prøveprosjektet med hensyn til målsettingen om enklere regelverk og redusert saksbehandlingstid

Informantene spriker fra å tro at prosjektet vil gi et enklere regelverk og minske saksbehandlingstida i kommunen, til de som tror det ikke vil bli noen forandring. Noen mener de har for dårlig grunnlag til å uttale seg om det. Landbruksinteresser påpeker at det ikke nødvendigvis er positivt med forenkling, at det trens styring.

Forventninger til prøveprosjektet med hensyn til målsettingen om redusert omfang av motorferdsel

Et lite flertall av informantene mener omfanget vil være det samme, enkelte mener det vil øke og enkelte at det vil minske.

Forventninger til prøveprosjektet med hensyn til målsettingen om hensyn til sårbare områder

Flertallet av informanter mener hensynet til sårbare områder ivaretas i dag, og at lovgivninga i landskapsvernområdet legger premisser.

Involvering av interessegrupper

Ingen av informantene uttrykker misnøye fordi de ikke har fått informasjon eller er blitt involvert i planprosessen, men flere regner med de vil komme mer på banen når en er kommet lenger i planarbeidet. Flere informanter har uformell kontakt med kommunen. Snøskuterklubben savner mer engasjement rundt temaet.

Omfang av motorisert ferdsel

Informantene bruker betegnelser som passe, lite eller normalt for å beskrive omfanget av motorisert ferdsel i kommunen. Snøskuterklubben påpeker at det kjøres lite pr. løyve, mye pga kort vintersesong.

Alle informanter som har lokal kjennskap til kommunen påpeker forskjellen mellom nord og sør i kommunen. I nord dekkes svært mye av transportbehovet av leiekjørere, mens det i den sørlige delen er flere som har egen skuter. Informantene mener at omfanget har vært ganske stabilt siste ti år, i alle fall sett i forhold til nabokommuner.

⁴ Intervjurunden ble gjennomført hovedsakelig i mai/juni 2002. Da var motorferdselplanen under utarbeidelse, dvs den ble lagt fram for formannskapet i juni.

Type kjøring i kommunen

Leiekjøring

Kjøring til hytter, transport

Statskog og DNT sin kjøring til hytter (dekket delvis av leiekjørere)

Kjøring av kalk

Næringskjøring

Kraftanlegg

Fornøyelseskjøring

Hjelpekorps

Oppsyn

Båttrafikk, ganske utbredt, spesielt i noen av magasinene.

Helikoptertrafikk, noe

Barmarkskjøring: Alle informanter med lokalkunnskap opplyser at det er lite barmarkskjøring i kommunen.

Leiekjøringsordning

Informantene som har lokalkunnskap med unntak av snøskuterklubben mener leiekjøringsordninga fungerer bra i kommunen, spesielt i øvre del.

Konflikter omkring motorisert ferdsel

Informantene uttrykker hovedsakelig at det er lite konflikter knyttet til motorferdsel i utmark, selv om enkelte peker på det. Spesielt i sørlige deler av kommunen har det vært tendenser til konflikter mellom hyttefolk og ungdom som kjører ulovlig og mellom skigåere og de som bruker snøskuter i samme utfartsområde. Sirdal snøskutertransport uttrykker at det er lite konflikter fordi de prøver å kjøre på tidspunkt når folk ikke er ute på tur.

Omfang av ulovlig kjøring

Ingen av informantene uttrykker at ulovlig kjøring er et stort problem, men alle mener det forekommer. Flere mener den ulovlige kjøringa er knytta til lokale miljøer i søndre del av kommunen. Lensmannsetaten sier at tilbakemeldinger tyder på at omfanget av ulovlig kjøring har gått ned de siste par åra. Etaten har erfaringer med ulovlig kjøring, og har flere anmeldelser hvert år. Lensmannen har også erfart ulovlig kjøring av skutere fra nabokommuner.

Oppsynsvirksomhet

Hele informantgruppen (av de med lokal kunnskap) er fornøyd med oppsynsvirksomheten i kommunen. Flere informanter uttrykker at det også er en utstrakt selvjustis, spesielt i øvre del av kommunen. SNO mener de skal få til en felles virksomhetsplan for oppsyn sammen med lensmannsetaten for kommende skutersesong.

Synspunkter på kommunens praktisering av lovverket

Flertallet av informantene beskriver kommunens motorferdselpraksis som streng. Snøskuterklubben beskriver den som relativt liberal, men at den praktiseres strengere nord enn sør i kommunen. Et par av informantene nevner at praksisen ble endret for noen år tilbake da en bl.a. ga enkelte hytteiere tillatelse til å kjøre selv for å unngå at leiekjørere måtte kjøre en lenger strekning.

5.2 Fauske kommune⁵

Kjennskap til prøveprosjektet

Prosjektet er godt kjent blant informantene både gjennom media og ved at kommunen i en tidlig fase av forsøket inviterte flertallet av de lokale aktører til informasjonsmøte om forsøket. Det er også eksempler på informanter som i større grad har blitt kjent med prosjektet på eget initiativ gjennom kontakt med politikere og miljøvernleder i kommunen, og som av ulike årsaker ikke var med på de første informasjonsmøtene. For SNO sitt vedkommende kan dette skyldes at SNO-kontoret i Fauske ble etablert omtrent samtidig med at planprosessen på motorferdsel ble satt i gang i Fauske. Senere er SNO trukket mer aktivt inn i prosjektet av kommunen. For Naturvernforbundet sin del kan manglende invitasjon til informasjonsmøte skyldes at organisasjonen ikke har noe lokallag i Fauske.

Måloppfattelse

Informantene har noe ulik oppfatning av hva som er hovedmålsetting med prosjektet. Det refereres til formålsparagrafen i forsøket og både SNO, Statskog, Fjelltjenesten og lensmannen trekker fram koplingen til kommunens planapparat og muligheten for å kanalisere trafikken som viktige målsettinger. Snøskuterklubben trekker fram det å legge til rette for fornuftig snøskuterkjøring som viktigste målsetting med forsøket. Ut over dette er synspunktene på måloppfattelse mer knyttet til hva informantene mener er kommunens målsetting, f.eks større frihet til å velge egen motorferdselpolitikk, mindre administrativt arbeid og stimulering av lokal næringsliv gjennom økt turisttrafikk.

Kommunen selv trekker fram at viktigste målsettingen for å være med i forsøket er at forsøket gir kommunen større mulighet for lokal tilpasning når det gjelder motorferdsel i utmark. Kommunen ønsker å bruke skuterløypenettet som en del av tilretteleggingen for vinterturisme i Sulitjelmaområdet. Kommunen regner med at motorferdselplanen vil gi forenklinger som kan redusere behovet for dispensasjoner og dermed redusere behovet for personellressurser til saksbehandling.

Kommunen ønsker å representere situasjonen i en kommunetype karakterisert av store utmarksarealer med satsing på naturbasert turisme. Kommunen ønsker også å representere områder med relativt lang tradisjon på skuterkjøring, hvor en kom tidlig i gang med regulering av motorferdsel i utmark og hvor en har gjennomført planarbeid knyttet til motorferdsel før prøveprosjektet ble initiert.

Flere informanter bemerker at målsettingen om redusert motorisert ferdsel blir vanskelig å oppnå i forsøket.

Begrunnelse for å være med

Samtlige informanter som svarte på dette spørsmålet mener det var riktig av kommunen å være med på forsøket. Snøskuterklubben begrunner dette med at motorferdselloven ikke har

⁵ Informantintervjuene i Fauske er gjennomført i perioden august til november 2002

vært i tråd med lokale ønsker og at forsøket er et skritt i ønsket retning. Lensmannen trekker fram at forsøket vil gi en kanalisering av ferdselen og sannsynligvis mindre tullkjøring og ulovlig kjøring. Det trekkes også fram av Sulitjelma og Omegn Turistforening at det ligger en gevinst for kommunen i forenklet saksbehandling og at ordningen kan gi nye muligheter for turistnæringen i kommunen. Et annet argument som trekkes fram er at det er bred enighet i lokalsamfunnet om deltakelse i forsøket.

Holdninger til prøveprosjektet

Flere av informantene trekker fram at planprosessen har vært omfattende og at kommunen følgelig har brukt mye ressurser på planarbeidet. Det trekkes også fram at det kan være vanskelig å sette seg inn i reglene for den nye ordningen. I oppsynssammenheng trekkes det også fram at for de som driver oppsyn i flere kommuner vil det være ulike regelverk å forholde seg til.

Holdninger til sonering

Alle informantene som svarte på dette mener at det er positivt med arealsonering, og at det er viktigere hvor det kjøres enn hvor mye det kjøres.

Forventninger til prøveprosjektet med hensyn til målettingen om enklere regelverk og redusert saksbehandlingstid

Det synes å være enighet om at forsøket gir mindre saksbehandlingsmengde på dispensasjoner og at dette er innlysende. Ut over dette er det mer tvil om hvorvidt regelverket blir enklere. Noen mener det blir enklere. Andre trekker fram at bestemmelsene i den nye planen er omfattende og ikke nødvendigvis lette å forstå, men at dette kanskje blir klarere etter hvert.

Forventninger til prøveprosjektet med hensyn til målettingen om redusert omfang av motorferdsel

Flertallet av informantene er skeptiske til om målettingen om mindre motorisert ferdsel vil bli oppfylt. Snøskuterklubben mener at ordningen vil gi redusert ferdsel mens Naturvernforbundet mener at det blir mye mer kjøring. Alle er imidlertid enige om at det viktigste er hvor motorferdselen foregår.

Forventninger til prøveprosjektet med hensyn til målettingen om hensyn til sårbare områder

Naturvernforbundet trekker fram at forsøket vil resultere i at det tas mindre hensyn til tradisjonelt friluftsliv i hytteområdene i Sulitjelma. SNO uttrykker at de er fornøyd med planens hensyntagen til verneområder, mens Statskog, Fjelltjenesten stiller spørsmål om naturreservatet ved Kvitblikkvatnet/Vallvikvatnet kan være et mulig konfliktområde.

Snøskuterklubben trekker fram at turistløypa ligger i et område der det er svært lite skiløpere og følgelig er lite konfliktfylt i forhold til friluftinteressene. Turistforeningen mener at friluftsområdene i Fauske er rimelig godt ivaretatt i planen og at områdene som brukes til skiturer i stor grad er adskilt fra områdene med skuterløyper.

Involvering av interessegrupper

Flertallet av informantene gir uttrykk for at de har fått god informasjon om forsøket og at de er blitt innkalt til orienteringsmøter om planarbeidet. Alle har blitt trukket inn i høringsprosessen på planen. Synspunktene er noe mer delte når det gjelder om informantenes interesser har fått gjennomslag i planprosessen. Lensmannen og SNO synes de har fått godt gjennomslag og god respons på de spørsmålene som de har tatt opp. Statskog Fjelltjenesten sier de er blitt noe hørt. Snøskuterklubben sier også at de har fått noe gjennomslag, men trekker fram ønsket om ekstra tilførselsløype fra hytteområdene i Sulis til turistløypa og opphevelse av 2,5 km grensen for kjøring til hytter som punkter der de ikke er blitt hørt (fått gjennomslag). Turistforeningen synes også at de har fått delvis gjennomslag for sine synspunkter, selv om arealsoneringen er gjort slik at 2 av de 5 DNT hyttene i kommunen ligger i A-områder og følgelig får restriksjoner på transport av varer og utstyr med snøskuter til disse hyttene. Naturvernforbundet er den interessegruppen som i størst grad mener de ikke er blitt hørt i planprosessen. De mener dette skyldes at de var for restriktive og tok for mye hensyn til stillhet og ro i naturen.

Flere informanter trekker også fram at snøskuterinteressene er en meget sterk interessegruppe og at de har fått stort gjennomslag i planprosessen.

Omfang av motorisert ferdsel

Informantene karakteriserer omfanget av snøskuterkjøring som stort i tilknytning til hytteområdene i Sulis. Ellers i kommunen er det mindre og mer tilfeldig kjøring. Mye av dette er kjøring på innmark. Det synes også å være enighet om at skutertrafikken er økende. Turistforeningen mener at økningen siste 10 året hovedsakelig har vært knyttet til områdene utenom Sulitjelma. I Sulitjelma var nivået høyt allerede for 10 år siden og har holdt seg mer stabilt.

Omfanget av kjøring med barmarkskjøretøy karakteriseres som lavt. Det foregår noe traktorkjøring i forbindelse med vedhogst. Det er minimalt med bruk av barmarkskjøretøy til transport av jaktutbytte. Reindrifta i kommunen er lite mekanisert og bruker barmarkskjøretøy i lite omfang, men den barmarkskjøringen som foregår i utmark i kommunen er hovedsakelig knyttet til denne næringa.

Type kjøring i kommunen

Kjøring til hytter, transport
Vedkjøring
Isfiske
Statskog og DNT sin kjøring til hytter
Leiekjøring
Næringskjøring (reindriftsnæringen)
Tilsyn med kraftanlegg og linjenett
Kjøring i turistløypa
Hjelpekorps
Oppsyn (lensmann, SNO og Statskog fjelltjenesten)
Små traktorgravere i forbindelse med hyttebygging
Båt
Helikopter.

Leiekjøring

Det gis inntil 10 løyver for leiekjøring i Fauske. Leiekjøring er i følge kommunen først og fremst relevant i hytteområdet i Sullitjelma. Kommunen mener at leiekjøring ikke er godt egnet som virkemiddel for å redusere omfanget av skuterkjøring slik forholdene er i Fauske. Store avstander gjør leiekjøring lite lønnsomt og er lite attraktivt for mulige brukere. Dessuten har såvidt mange egen skuter at etterspørselen etter slike tjenester er lav.

Snøskuterklubben gir uttrykk for liten tro på leiekjøring som kommunalt virkemiddel for å begrense omfanget av kjøring, og mener at et godt opplegg for leiekjøring ikke vil virke dempende på lysten til å kjøpe seg sin egen skuter. De andre informantene har ikke uttalt seg om leiekjøring.

Konflikter omkring motorisert ferdsel

Informantene uttrykker varierende synspunkter på hvor store konflikter det er knyttet til motorferdsel i utmark i kommunen. Synspunktene spriker fra mye konflikter til lite konflikter. De konfliktene som registreres er mellom skuterkjørere og skiløpere i hytteområdene og mellom hytteeiere med og uten skuter. Konflikten mot skiløpere gjelder spesielt for barnefamilier som går så korte skiturer at de ikke kommer ut av sonene i hytteområdene der snøskuterkjøringen tillates.

Naturvernforbundet nevner områdene rundt Kjelvatn, Såki og Daja som konfliktområder mellom skigåing og skuterkjøring.

Det trekkes også fram at snøskuterkjøring tidligere har vært konfliktfylt i forhold til reindriftsnæringen, men at denne nærings delttagelse i planprosessen på motorferdselplanen har redusert konfliktnivået.

Omfang av ulovlig kjøring

Ingen av informantene uttrykker at ulovlig kjøring per i dag er et stort problem, men de fleste mener at det forekommer en del ulovlig kjøring og at enkelte gir blaffen i restriksjonene fordi sannsynligheten for å bli tatt i kontroll er liten. Lensmannsetaten sier at en del snøskuterkjørere som kjører i lovlige løyper (isfiskeløypene) mangler formelle tillatelser / dispensasjoner. Lensmannsetaten gir også uttrykk for at selv om antallet skutere har økt de siste årene, så var omfanget av ulovlig kjøring større tidligere enn det er i dag. Snøskuterklubben sier det ikke forekommer ulovlig kjøring i kommunen per i dag.

Det synes å være enighet blant informantene om at det finnes lite uregistrerte snøskutere i kommunen.

Oppsynsvirksomhet

Omfanget av oppsyn er relativt lavt, men både lensmannen, SNO og Statskog Fjelltjenesten foretar rutinekontroller. Oppsynsaktørene har også innledet samarbeid om kontroller. Det er noe delte meninger blant informantene om hvem som bør drive kontrollen av motorferdsel. Det trekkes fram betydningen av lokalkunnskap og at politiet utfører eller er en del av kontrollmannskapet. Informantene synes å være enige om betydningen av å styrke oppsynsvirksomheten i forsøksperioden.

Synspunkter på kommunens praktisering av lovverket

Informantene beskriver kommunens motorferdselpraksis til å være fra midt på treet til svært liberal. Det påpekes av lensmannen at det ser ut til å ha vært en viss innstramming de siste årene, og at kontinuitet på saksbehandlersiden i kommunen har virket positivt inn på dette. De andre informantene har lite kunnskap om utviklingen tilbake i tid.

5.3 Hattfjelldal kommune⁶

Kjennskap til prøveprosjektet

Prosjektet er godt kjent blant informantene både gjennom media og ved at kommunen i en tidlig fase av forsøket inviterte de lokale aktører til informasjonsmøte om forsøket. Flere av dem, f.eks. lensmannsetaten, snøskuterklubben, Statskog Fjelltjenesten og fiskeforeningen ble også involvert gjennom delttagelse i en arbeidsgruppe tidlig i forsøket.

Måloppfattelse

Informantene har noe ulik oppfatning av hva som er hovedmålsetting med prosjektet. Det trekkes fram både det å få bedre styring med motorferdselen, det å forenkle saksbehandlingen for kommunen og å utnytte snøskuterkjøring i turistnæringen. I tillegg trekkes fram det å prøve ut ordningen med snøskuterløyper som virkemiddel både for å få bedre kontroll med ulovlig kjøring og for å få kanalisert trafikken bort fra sårbare områder.

Begrunnelse for å være med

Kommunen selv uttaler at de i forsøket ønsker å representere en utmarkskommunen med svakt næringsgrunnlag som ønsker å satse på utmarksbasert næringsutvikling og reiseliv. Samtidig kan kommunen representere en kommune med lang erfaring med snøskuterkjøring og planarbeid på dette feltet før forsøksprosjektet kom i gang.

Samtlige informanter som svarte på dette spørsmålet mener det var riktig av kommunen å være med på forsøket. Kommunen har stort engasjement i motorferdselproblematikken, og har lang erfaring med forvaltning av løypenett for snøskuterkjøring. De har vært gjennom en periode med relativt store problemer knyttet til ulovlig kjøring som politimessig gav store problemer på 1990 tallet. Informantene mener derfor at kommunen har viktig kompetanse å bidra med i forsøket.

Holdninger til prøveprosjektet

Informantene er positive til at kommunen deltar i forsøket og har generelt sett god tro på forsøksordningen. Det stilles imidlertid spørsmål om hva som kommer til å skje etter prøveperioden hvis de nye reglene ikke skal gjelde lengere.

Holdninger til sonering

Jeger og fiskeforeningen trekker fram at sonering av arealene vil gjøre motorferdselen i kommunen mer forutsigbar.

⁶ Informantintervjuene i Hattfjelldal er gjennomført i perioden juni 2002 og fram til dags dato. Intervjuene i Hattfjelldal vil bli supplerte i 2003 med representanter for flere interessegrupper.

Forventninger til prøveprosjektet med hensyn til målettingen om enklere regelverk og redusert saksbehandlingstid

Det forventes at kommunen sparer ressurser på dispensasjonsbehandling ved den nye ordningen. Dette har tidligere utgjort en betydelig arbeidsmengde for kommuneadministrasjonen. Det trekkes også fram at forsøket vil effektivisere kommunens saksbehandling. Snøskuterklubben legger vekt på at forsøket gir enklere regelverk.

Forventninger til prøveprosjektet med hensyn til målettingen om redusert omfang av motorferdsel

Informantene mener at forsøket ikke vil gi redusert motorferdsel, men at den blir mer styrt og at en kan bli kvitt nattkjøring i sentrumsnære områder.

Forventninger til prøveprosjektet med hensyn til målettingen om hensyn til sårbare områder

Snøskuterklubben mener at hensynet til sårbare områder er blitt godt ivaretatt gjennom arbeidsgruppa som kommunen nedsatte i planprosessen, og at det spesielt er Statskog som har ivaretatt denne interessen i arbeidsgruppa.

Involvering av interessegrupper

Informantene gir uttrykk for at de har fått god informasjon om forsøket og at de er blitt innkalt til orienteringsmøter om planarbeidet. Lensmannen, snøskuterklubben, Statskog Fjelltjenesten og NJFF har også vært med i arbeidsgruppa som utarbeidet forslaget til skutertraseer tidlig i planprosessen. Alle har blitt trukket inn i høringsprosessen på planen. De fleste informantgruppene er også rimelig godt fornøyde med gjennomslaget egen organisasjon/ etat har fått i planprosessen. Jeger- og fiskeforeningen nevner at de ikke har fått gjennomslag for løyper til foreningshytter, men at det har vært en demokratisk prosesses rundt denne avgjørelsen. Statskog Fjelltjenesten trekker fram løypestrase i friluftsområde som de ikke fikk gjennomslag for at skulle tas ut av planen. Ingen av informantene vil trekke fram spesielle interesser som er blitt oversett/ikke har fått gjennomslag i planprosessen. I likhet med Fauske har Naturvernforbundet heller ikke noe eget lokallag i Hattfjelldal. Dette har gjort at Naturvernforbundet først har kommet inn i planprosessen i høringsrunden.

Omfang av motorisert ferdse

Snøskuterkjøring i Hattfjelldal har foregått helt siden på slutten av 1960 tallet og hadde sitt utspring i reindriftsnæringen. Interessekonfliktene rundt skuterkjøring ble i følge kommunen først spisset når Motorferdselloven trådte i kraft og nasjonal forskrift ble vedtatt. Fram til i 1988 hadde Hattfjelldal i følge lensmannen i Grane og Hattfjelldal i alt 13 skuterløyper hvor 8 var åpne for alminnelig ferdse. Etter 1988 ble alle løyper med unntak av 2 isfiskeløyper stengt for ferdse.

Røssvatnet er den mest brukte traseen for skuterkjøring i Hattfjelldal. Snøskutersesongen er svært konsentrert om perioden fra midten av mars til ut april.

Informantene karakteriserer omfanget av snøskuterkjøring som stort sammenliknet med nabokommunene til Hattfjelldal.

Det er noe delte meninger om hvordan utviklingen i motorferdselen har vært siste tiåret. Folketallet i Hattfjelldal har gått ned, men samtidig har skutersalget økt.

Omfanget av kjøring med barmarkskjøretøy karakteriseres som lavt. Det foregår noe kjøring med barmarkskjøretøy i reindriftsnæringen.

Type kjøring i kommunen

Kjøring til hytter, transport
Vedkjøring
Isfiske
Statskog og HJFF sin kjøring til hytter
Leiekjøring
Næringskjøring (reindriftsnæringen)
Tilsyn med kraftanlegg og linjenett
Kjøring i hovedløypenettet
Hjelpekorps
Oppsyn (lensmann, SNO og Statskog fjelltjenesten)
Båt
Helikopter.

Leiekjøring

Leiekjøring har vært relativt lavt prioritert i Hattfjelldal og kommunen har ikke tall på omfanget av kjøring på de leiekjøringsløypene kommunen har hatt. Også noe uavklart hvordan leiekjørerne skal behandles innenfor den nye ordningen, f.eks om disse må kjøpe kjøreseddel. Kommunen ser ikke på leiekjøring som noe virkemiddel for å demme opp mot økning i antall skutere i kommunen.

Informantene kjenner til leiekjøringsordningen, men ordningen har ingen sentral plass i kommunen. Det blir trukket fram at det er store avstander i kommunen og at en ikke har døgnvakt på ordningen. Dette bidrar til at de som etterspør leiekjørings-tjenester etter hvert finner andre løsninger på sine transportbehov. Jeger og fiskerforeningen gir uttrykk for at de håper at ordningen fortsetter.

Konflikter omkring motorisert ferdse

Informantene gir uttrykk for at det per i dag er relativt små konflikter knyttet til snøskuterkjøringen i kommunen. Konflikterne var betydelig større på 1990 tallet da det var konflikter både i forhold til reindriftsnæringen og konflikter knyttet til at mange kjøpte skutere uten å registrere dem og i større grad drev "tullkjøring". Andelen uregistrerte skutere utgjorde på 1990 tallet nærmere 25 % av skuterparken i kommunen.

I følge lensmannskontoret har det vært noe problemer også de siste årene i tilknytning til nattkjøring i sentrumsnære områder. Snøskuterklubben er enig i dette. Lavt konfliktnivå i dag skyldes i følge snøskuterklubben også at områdene som brukes av skiløpere i liten grad brukes av snøskuterkjørere og at en dermed i stor grad unngår konflikt mellom disse brukergruppene. Det nevnes også at konflikter i forhold til reindriftsnæringen per i dag er bedre ivaretatt enn tidligere ved at reindriften kan stenge de nye skuterløypene ved behov.

Lensmannskontoret trekker fram en mulig økning i konfliktnivået når det blir kjent på svensk side at det er etablert rekreasjonsløyper i Hattfjelldal. Skuterparken på svensk side har en helt annen dimensjon enn den norske, og trafikken til Hattfjelldal kan komme til å få en drastisk økning kanskje allerede inneværende vinter.

Kruttfjellet nevnes som et område der det har vært noen tilløp til konflikter.

Omfang av ulovlig kjøring

Flere av informantene gir uttrykk for at det foregår en del ulovlig snøskuterkjøring i kommunen. Omfanget av ulovlig kjøring var imidlertid høyere på 1990 tallet enn i dag, og har særlig vært knyttet til sentrumsnære områder. Det har også vært en del ulovlig kjøring fra Vefsn over fjellet til Røsvatnet for å kople seg på løypenettet. Det samme har vært tilfelle i Susendalen fra Harvassdal hvor det er kjørt til svenskegrensen for å kople seg på svensk skuterløype.

Oppsynsvirksomhet

Snøskuterklubben gir uttrykk for at kontroll av motorferdselen i utmark er for lite prioritert. Informantene kjenner til at lensmannsetaten driver regelmessig kontroll. Lensmannskontoret viser til egen oppsynsrapport som de har laget for sesongen 2001/2001. Her framgår det at de har vært ute 15 turer og har et timeforbruk på over 100 timer og har kjørt om lag 2000 km på denne typen kontroll. Lensmannskontoret er positive til samarbeide med SNO på snøskuterkontroller, og mener de kan utfylle hverandre fordi det er forhold SNO ikke har myndighet til å kontrollere. Det trekkes også fram at tidligere dispensasjoner har vært vanskelige å kontrollere for oppsynet, og at en tror dette vil bli betydelig bedre i forsøket.

Synspunkter på kommunens praktisering av lovverket

På en skala fra streng til liberal beskriver informantene kommunens motorferdselpraksis til å være fra middels til svært liberal. Det påpekes også at det ser ut til å ha vært en viss innstramming fra kommunens side de siste årene, men at disse er kosmetiske i forhold til omfanget på kjøringen.

5.4 Vinje kommune

I Vinje kommune har vi foreløpig for få intervjuer til å kunne presentere en sammenfatning av informantsynspunkter på omfang av motorferdsel og planprosess. Den nye høringsrunden kommunen gjennomfører per dato er så sentral i planprosessen at synspunkter på dette må inkluderes i informantintervjuene.

5.5 Lom kommune⁷

Kjennskap til prøveprosjektet

Informanter som ikke har kontakt med kommunen gjennom verv og annet kjenner lite til prosjektet. Prosjektet har så vidt vært omtalt i media, men prosjektet er generelt ikke så godt kjent blant informantene. Tre av informantene (næringsinteresser) kjenner ikke til prosjektet i det hele tatt, disse regnes derfor ikke med når vi oppsummerer temaer som har med prøveprosjektet å gjøre.

Måloppfattelse

Flertallet av informanter mener delegering av myndighet ut til kommunene er hovedmålsetting. Et par av informantene kjenner til målsettinga om å koble motorferdselplanlegging opp mot plan- og bygningsloven og et par nevner også forenkling av lovverket som mål.

Begrunnelse for å være med

Det er en utbredt forståelse blant informantene at Lom kommune er med i forsøket for å representere en kommune med streng praksis. Flertallet av informanter peker også på at Lom kommune har profilert seg på miljørada.

Holdninger til prøveprosjektet

Enkelte av informantene mener på generelt grunnlag at større lokal myndighet vil føre til et større press på lokale myndigheter fra pressgrupper, men at det ikke er fare for dette i Lom. Flere påpeker at det er riktig av Lom å være med for å vise at det fungerer bra med en restriktiv praksis. Flere mener at loven er grei slik den er. Informantene synes å ha stor tillit til at kommunen fortsatt skal ha en restriktiv praksis. SNO mener at forslaget slik det ser ut i DN sin prosjektbeskrivelse tyder på at det vil bli vanskeligere å drive oppsyn fordi det vil bli vanskelig å få oversikt over hva som er lovlig kjøring.

Forventninger til prøveprosjektet med hensyn til målsettingen om enklere regelverk og redusert saksbehandlingstid

De fleste informantene mener de har for liten kjennskap til prosjektet til å uttale seg om dette. Fjellstyret og lensmannsetaten uttrykker at dagens regelverk er godt nok.

Forventninger til prøveprosjektet med hensyn til målsettingen om redusert omfang av motorferdsel

De som har noen formening om spørsmålet (lensmannsetat, fjellstyre og naturvernforbundet) mener at forsøket ikke vil redusere omfanget fordi så å si all kjøring i Lom stort sett er nyttekjøring i utgangspunktet.

Forventninger til prøveprosjektet med hensyn til målsettingen om å redusere motorferdselen i de mest sårbare områdene til et minimum

Få av informantene har noen formening om dette. SNO uttaler på generelt grunnlag skepsis til økt lokal styring i prosjektet fordi økonomiske og politiske interesser styrer mer på bekost-

⁷ Intervjurunden ble foretatt i mai måned. Arealplanarbeidet var da i gang, men arbeidet med motorferdselplan var helt i oppstartsfasen.

ning av interessene rundt sårbare områder. Fjellstyret mener sårbare områder blir ivaretatt av naturvernloven.

Holdninger til løyper med mulighet for tur/fritidskjøring

Kun en informant ønsker løyper for fritidskjøring, resten er i mot det eller har ingen mening. Flere av informantene sier de ikke tror Lom kommune vil legge ut løyper til fritidskjøring.

Involvering av interessegrupper

Landbruksnæring og lensmannsetat regner med å komme mer på banen når prosjektet kommer lengre, ellers avventer informantene kommunens håndtering av den sida av prosjektet.

Omfang av motorisert ferdsel

Alle informantene beskriver omfanget av motorisert ferdsel i utmark som enten begrensa, minimalt eller akseptabelt. Informantene har stort sett god oversikt over type kjøring. Informantene uttrykker at det nesten ikke forekommer bruk av barmarkskjøretøy. Ingen påpeker endring i omfang, bortsett fra at enkelte nevner at sporing etter rovdyr har ført til noe mer skutertrafikk.

Type kjøring i kommunen

Næringskjøring landbruk
Reinsdrift
Transport av gods til turistbedrifter
Jervesporing
Leiekjøring
Merking av skiløyper
Ettersyn setre
Leiekjøringsordning

Informantene kjenner til leiekjøringsordninga (ett unntak som ikke bør i kommunen) og synes den fungerer godt. Vårt inntrykk er at det i Lom er en utstrakt tradisjon for å minimalisere kjøring i utmark blant kommunens innbyggere, også blant næringsutøvende som også benytter seg av leiekjøringsordning.

Konflikter omkring motorisert ferdsel

Alle informantene uttrykker at det er svært lite konflikter omkring motorisert ferdsel i kommunen. Eneste konflikter som blir nevnt er mellom villreininteresser og oppkjøring av skiløyper, i tillegg til at en informant peker på konflikter mellom hjelpekorps og skigåere, at skigåere er svært aggressive mot all motorisert ferdsel. Det finnes ingen organisert klubb for de snøskuterinteresserte. Kun en informant påpeker at det er interesse for fritidsløyper og mer liberal praksis i kommunen.

Omfang av ulovlig kjøring

Alle informantene uttrykker at omfanget av ulovlig kjøring i Lom er svært begrenset, men lensmannsetaten uttrykker at det finnes noe kjøring i grenselandet mot ulovlig kjøring omkring turisthytter. Oppsynet ser tendenser til økt omfang av ulovlig kjøring i Gjendebu/Tyln området.

Oppsynsvirksomhet

Politiet kjører enkeltturer sammen med SNO og fjellstyret. Det er ikke høyt prioritert, men det er et generelt syn blant informantene at ulovlig kjøring ikke er noe stort problem. Lensmannen nevner at de i det siste har observert en økende interesse for bruk av snøskuter, også i kommunen. Det nevnes også at det er en viss grad av selvjustis i kommunen.

Synspunkter på kommunens praktisering av lovverket

Det er et gjennomgående syn (bortsett fra en informant) at kommunen har en streng praktisering av lovverket, og at det fortsatt bør være slik. Det går også fram fra politikerne.

5.6 Røros kommune⁸

Kjennskap til prøveprosjektet

Prøveprosjektet er noe kjent for informantene gjennom media eller gjennom deres egne organisasjoner, men uten at informasjonen er kommet til organisasjonene fra kommunen. Næringsinteressene i Røros kjenner ytterst lite til prosjektet.

Måloppfattelse

Flertallet av informanter oppfatter økt kommunal myndighet som hovedmål. Flere peker også på forenkling av regelverk og mindre byråkrati, og et par av informantene nevner i tillegg redusert omfang av motorisert ferdsel. Skuterforeningen oppfatter hovedmålet til å være tilrettelegging for skuter på en positiv måte, der en demmer opp for en eksplosiv og ukontrollert utvikling av motorferdsel ved at ulike interesser samarbeider.

Begrunnelse for å være med

Flere peker på at Røros er en stor reindrifts- og utmarkskommune som bakgrunn for at kommune er med i prøveprosjektet. Flere begrunner deltakelse med at Røros har lang vinter og store vidder som ligger til rette for skuterbruk. Flere peker også på nærheten til Sverige. To av informantene tror det de betegner som kommunens ganske restriktive praktisering av motorferdsel også er bakgrunn for å være med i forsøket.

Holdninger til prøveprosjektet

Oppsynet (lensmannsetat og fjellstyre) uttrykker at forsøket gir nærhet til problematikken, men at dette er på godt og vondt fordi den enkelte saksbehandler står under press. SNO er generelt negativ til desentralisert styring, men mener likevel det er viktig å prøve ut desentralisering før en evt gjennomfører det nasjonalt. Løypeforeninga mener det er bra med desentralisert styring og er derfor positive til å delta i forsøket. Snøskuterklubben er svært positive til forsøket, først og fremst fordi det gir muligheter til å legge ut løyper for turkjøring. Naturvernforbundet i Røros mener det er negativt å være med i forsøket fordi de mener det vil føre til økt omfang av motorisert ferdsel. Informantene som representerer næringsinteressene på Røros har mindre kjennskap til forsøksprosjektet og tar i

⁸ Informantene ble intervjuet sommeren 2002, da Røros ennå ikke var kommet i gang med planprosessen. Engasjementet rundt forsøket og motorferdsel generelt er såpass stort på Røros at vi likevel valgte å intervju et bredt utvalg av aktører.

mindre grad stilling til om kommunen burde vært med eller ikke.

Forventninger til prøveprosjektet med hensyn til målettingen om enklere regelverk og redusert saksbehandlingstid

Flertallet av informantene mener de har for liten kjennskap til prosjektet til å ha noen formening om dette. Snøskuterklubben har klare forventninger til et enklere regelverk. De mener at jo flere turløyper som opprettes, jo færre søknader og dispensasjoner vil det bli fordi turkjøring i dag tillates under andre dispensasjoner. Naturvernforbundet ser det ikke som et mål i seg selv å få et enklere regelverk, men ønsker et samlet nasjonalt regelverk.

Forventninger til prøveprosjektet med hensyn til målettingen om redusert omfang av motorferdsel

Både lensmannsetaten og naturvernforbundet mener at omfanget av motorisert ferdse vil øke. Førstnevnte mener det vil skje uavhengig av forsøket, mens sistnevnte mener forsøket vil føre til økt ferdse. Løypeforeninga mener ferdselen vil øke hvis det legges ut løyper for fritidskjøring. Flere informanter nevner at det er en utbredt forståelse i kommunen at forsøket vil gjøre det lettere å få kjøre skuter. En årsak til dette som flere trekker fram er skuterklubbens utspill i media som gjør at mange tror det er likhetstegn mellom forsøksprosjektet og skuterklubbens forslag til løyper for fritidskjøring. Flere informanter mener at kommunens forsøk på å beskrive prosjektet på en noe annen måte ikke har nådd fram. Skuterklubben selv mener prosjektet vil føre til redusert omfang av motorisert ferdse hvis prosjektet hadde blitt gjennomført over flere kommuner i samme region.

Forventninger til prøveprosjektet med hensyn til målettingen om å redusere motorferdselen i de mest sårbare områdene til et minimum

Naturvernforbundet mener sonering kan være positivt for sårbare områder hvis kommunen innfører en streng linje, dvs at områder som på kommunens viltkart er klassifisert som villmark klasse 1 og klasse 2 blir lagt ut som soner hvor motorferdse er forbudt. Snøskuterklubben mener forsøket gir gode muligheter til å komme fram til sonering hvor alle blir fornøyde. De andre informantene har ingen formening om dette.

Holdninger til løyper med mulighet for tur/fritidskjøring

Lensmannsetaten uttrykker at det er delte meninger på etaten. Noen mener det er bedre med faste former enn med ulovlig kjøring og er således positive til et begrensa løypenett, samtidig tror en det vil føre til nye krav om utvidelse. Naturvernforbundet ønsker ikke kjøring utover nyttekjøring. Skuterklubben har turløyper som hovedmål for sitt engasjement rundt prosjektet, men uttrykker at de ønsker turløyper etter Finnmarksmodellen, ikke et løypenettet slik det er i Sverige. Næringsinteressene uttrykker noe ulike synspunkter på dette området. Reindriftsforvaltninga uttrykker vilje til å godta løypenett hvis det blir lagt utenom deres aktivitetsområder, men uttrykker likevel generell skepsis til kjøring som ikke er nyttekjøring. Løypeforeninga har ikke diskutert temaet, men er generelt mot økt trafikk i fjellet og tror løyper vil føre til økt omfang. Reise-

livsnæringa uttrykker at det er delte meninger i laget om dette, noen ønsker å bevare den rolige atmosfæren i naturen (gåing og ridning) som reiselivsprodukt, mens andre ønsker å fornye produktet med skuterturisme. I dag fraktes turister med bil til Sverige. Hådalen natur- og utmarkslag har i et brev til kommunen gitt uttrykk for at de stiller seg negative hvis Røros kommune legger til rette for liberal fornøyelseskjøring med snøskuter.

Involvering av interessegrupper

Flere informanter tror prosjektet gir *mulighet* for bedre involvering av interessegrupper (snøskuterklubb, lensmannsetat). Flere lag og organisasjoner har tatt initiativ overfor kommunen i forhold til prøveprosjektet og levert uttalelser (naturvernforbundet, snøskuterforeninga og Hådalen utmarkslag). Røros snøskuterforening har tatt gjentatte initiativ overfor kommunen og i media, og har også arbeidet med et forslag til løypetrasser. I dette arbeidet har snøskuterforeninga gjort en omfattende jobb med bl.a. å kontakte grunneiere og næringsutøvere i området hvor de ønsker skutertrasse for turkjøring. I og med at kommunen ikke er kommet i gang med arbeidet med motorferdselplan, er det oppstått en situasjon på Røros der snøskuterforeninga bokstavelig talt ligger foran i løypa.

Omfang av motorisert ferdse

Alle informanter mener det er et begrenset omfang av motorisert ferdse i utmark i Røros sammenlignet med nabokommuner. På spørsmålet om omfanget har endret seg siste ti år, har informantene ulike oppfatninger. Noen mener det har vært stabilt, andre mener en har hatt en økning, spesielt siste par år. Flere av informantene (Naturvernforbundet, lensmannsetat og fjellstyret) mener det har vært spesielt stor økning i skuterbruk i hytteområder, at flere og flere kjører ved og andre ting på egen skuter. Enkelte peker på at det har blitt noe mer "villmannskjøring", og nevner eksempler på denne type kjøring nær sentrum. Andre har ikke erfaringer med dette.

Type kjøring i kommunen

Reindrift
Kjøring til hytter
I landbruksnæring
Handicappede
Hjelpekorps
Fritidskjøring

Barmarkskjøring: Noe i reindrift, ellers lite.

Leiekjøringsordning

Leiekjøringsordninga er generelt lite kjent blant informantene. To av informantene mener det finnes en fungerende leiekjøringsordning. Snøskuterforeninga mener antall oppdrag har gått kraftig ned fordi hyttene i dag i større grad har bilvei fram, strøm, kloakk m.m. Fjellstyret og lensmannsetat peker på at det er blitt lettere å få dispensasjon for å kjøre egen skuter til hytte, og at behovet for leiekjøring derfor er redusert. Det blir av enkelte også satt spørsmålstegn ved et høyt antall leiekjørere.

Konflikter omkring motorisert ferdse

Ingen av informantene mener konfliktnivået er høyt på Røros, selv om flere påpeker at det er en årlig debatt om motorisert ferdse i pressa og andre steder. Flere informanter uttrykker at det på Røros er fullt mulig å samsnakkes og prøve å løse problemer, i motsetning til hva de tror er forholdet i noen av nabokommunene. Flere informanter peker på at støy fra flytrafikk er et omfattende problem på Røros. Lensmannsetaten og snøskuterklubben mener prosjektet gir muligheter for konfliktløsning hvis det kommer i gang slik det er tenkt.

Omfang av ulovlig kjøring

Flere informanter nevner ulovlig kjøring blant hytteeiere, og at dette er økende i omfang. Brekken og utfart til Sørvika er områder flere peker ut, i tillegg til at ulovlig kjøring mest forekommer på privat grunn. Dette understrekes av SNO som mener at omfanget av ulovlig kjøring i verneområdet ikke verken er stort eller økende. Flere informanter sier ulovlig kjøring finnes, men at det ikke er noe stort problem.

Oppsynsvirksomhet

Lensmannsetaten uttrykker at de har for lite ressurser til å drive tilfredsstillende kontrollvirksomhet, bl.a for å få til en preventiv virkning. Et lite flertall av informanter mener kontroll- og oppsynsvirksomhet av motorisert ferdse er utilfredsstillende og nedprioritert i kommunen, mens næringsinteressene er de som sier seg mest fornøyd med kontrollvirksomheten.

Synspunkter på kommunens praktisering av lovverket

Lensmannsetaten, fjellstyret og snøskuterforeninga mener kommunen har utvikla en mer liberal praksis senere år på grunn av at de har sluttet å sette vilkår på antall turer på dispensasjoner, men gir mer åpne muligheter for kjøring gjennom sesongen. Snøskuterklubben er naturlig nok mer tilfreds med denne utviklinga enn de forannevnte, som mener det er vanskeligere å drive kontrollvirksomhet når det ikke settes vilkår for kjøreløypene. Reindrift, reiseliv og løypeforening mener derimot at kommunen har en forholdsvis streng og god praktisering av lovverket, dvs reiselivslaget uttrykker at noen medlemmer synes praksisen er for streng. Landbruksnæringa er fornøyd med eksisterende praksis som de beskriver som liberal nok til at de som har behov for å kjøre får kjøre.

5.7 Stor-Elvdal kommune⁹

Kjennskap til prøveprosjektet

Forsøksprosjektet har vært noe omtalt i media. Prosjektet er pr. dato ikke kommet i gang i kommunen.

Omfang av motorisert ferdse i utmark

Bruk av snøskuter har et begrenset omfang i kommunen. Hovedformål for bruk av skuter er frakt til koier, setrer hytter,

oppkjøring av løyper m.m. Snøskutere brukes også til frakt av slakt i november.

På barmark er det en utstrakt bruk av motoriserte kjøretøy i forbindelse med jakt, begrunna i forskrifter som krever rask behandling av slakt (grunneierforening). Elgtrekk langs faste kjørespor er mye brukt (anslagsvis ca. 100 elgtrekk). Bruk av traktor forekommer langs traktorvei.

Utvikling siste tiår har vært ganske stabil. Kommunen har inntatt en mer restriktiv praksis på barmark, fått noe kjøring over på vintertransport. Kommunen merker økt press, flere ønsker seg skuter.

Type kjøring i kommunen

Frakt av utstyr til hytter og koier

I forbindelse med jakt (elgtrekk hovedsakelig)

Løypekjøring

Leiekjøring

Noe ulovlig kjøring

Leiekjøringsordning

Stor-Elvdal hadde 27 leiekjørere 2000/2001. Informantene mener ordningen fungerer greit. Leiekjørerne har vært pålagt loggføring fra 2000/2001 på formål, km. og antall turer.

Konflikter omkring motorisert ferdse

Informantene mener det er lite konflikter knyttet til motorisert ferdse i utmark.

Omfang av ulovlig kjøring

Noe ulovlig kjøring har de senere år forekommet sør i kommunen.

Oppsynsvirksomhet

Fjellopsynet har et par oppsynsturer i løpet av vinteren med begrenset politimyndighet, men uttrykker at de mangler ressurser til oppsyn. Politiet er svært lite ute selv på vinterstid. Lensmannsetaten eier ingen skuter selv, og uttrykker at det er et udekt oppsynsbehov i kommunen.

Synspunkter på kommunens praktisering av lovverket

Informantene mener Stor-Elvdal har en restriktiv praksis.

5.8 Kautokeino kommune

Informantintervjuer i Kautokeino er utsatt i påvente på at planprosessen skal komme i gang i kommunen.

⁹ Stor-Elvdal er pr. dato ikke kommet i gang med forsøksprosjektet og vi har valgt å foreløpig intervjuer kun enkelte sentrale aktører. Det finnes ikke organisert snøskuterklubb eller turlag i kommunen. Aktører som er intervjuet er lensmannsetaten og en lokal oppsynsrepresentant.

Vedlegg 1. Intervjuguide - informantintervjuer

Evaluering av forsøk med ny forvaltningsordning ang. motorisert ferdsel i utmark. Informasjon fra ulike aktører i forsøkskommunene – spørsmål i telefonintervju.

OM PRØVEPROSJEKTET

1. *Kjenner* dere til forsøksprosjektet?
Hvis ikke – gå videre til spørsmål 17
 2. Hvor har dere fått *informasjon* om prøveprosjektet?
 3. Hvorfor tror dere kommunen ble *spurt* om å være med?
 4. Hva oppfatter dere som *hovedmålsetting* med prosjektet ?
 5. Hva tror dere kommunen kan *oppnå* med å være med i forsøket ?
 6. Synes dere det er *riktig* av kommunen å delta i forsøket - begrunnelse ?
 7. Tror dere prøveprosjektet vil gi et *enklere regelverk* ?
 8. Tror dere prøveordningen vil *effektivisere* behandlingen av motorferdselsaker (altså at kommunen vil bruke mindre tid på motorferdselsaker)?
 9. Tror dere prøveordningen vil *redusere omfanget* av motorisert ferdsel i utmark?
 10. Tror dere prøveprosjektet vil bidra til å *redusere eventuelle konflikter* mht motorisert ferdsel i kommunen? (altså konflikter mellom motorisert ferdsel og andre typer naturbruk)
 11. Tror dere prøveprosjektet vil gjøre at det vil bli tatt mer hensyn til *sårbare områder* (altså friluftslivsområder, spesielle naturområder, verna områder...)?
 12. Prøveprosjektet gir mulighet for å peke ut *områder* der kjøring er forbudt og der kjøring er tillatt etter vilkår. Hva synes dere om dette? Er det viktigere *hvor* det kjøres enn *hvor mye* det kjøres?
 13. Tror dere berørte interesser vil bli bedre *hørt* i saker i prøveordningen? (altså at kommunen vil kunne gjøre en bedre helhetsvurdering)?
- *Spørsmål 14 – 16 kun for de kommuner som er kommet et stykke på vei i planarbeidet*
14. *Du representerer Er denne interessen blitt *involvert* i prosessen med å utvikle motorferdselplan (for eksempel som høringsinstans, invitert til folkemøter)?
 15. *Har deres interesser fått *gjennomslag* i planprosessen, hvorfor / hvorfor ikke ?
 16. *Er det andre interessegrupper som dere mener har blitt *oversett* / *ikke har fått gjennomslag* i planprosessen?

OM OMFANGET AV MOTORFERDSEL I UTMARK I KOMMUNEN

17. Hvordan vil dere beskrive *omfanget* av motorferdselen i utmarka i kommunen i dag?
18. Hvordan har *utviklinga* av motorferdsel vært den siste tida? (ca. siste ti år).
19. Hva slags *type* kjøring er mest utbredt i dag?
20. Fungerer leiekjøringsordningen i kommunen ?
21. Om barmarkskjøring. Hvor i kommunen brukes mest barmarkskjøretøy/terrengkjøretøy? Hvilke formål er mest vanlig? Omfang? Effekter på naturmiljø?

OM KONFLIKTER KNYTTA TIL MOTORFERDSEL

22. Vil dere si det er *mye* eller *lite* konflikter knyttet til motorferdsel i kommunen?
23. Er det *spesielle interesser* (næringsinteresser, friluftsliv, naturverdier) som motorferdselen kommer i konflikt med?
24. Er det spesielle *områder* konfliktene evt. er knyttet til?
25. Er *ulovlig kjøring* et problem?
26. Blir *kontroll* av motorferdsel i utmark prioritert i kommunen?

OM KOMMUNENS PRAKTISERING AV MOTORFERDSELSAKER

27. Synes dere at kommunen har hatt en streng eller liberal praksis i motorferdelssaker?
28. Har det evt vært endring de siste ti år?

Vedlegg 2. Registrerings skjema, måling av omfang av motorisert ferdsel i forsøksperioden

Kommune:	Dag:	Dato:
Vær/føre/temp:	Siste snøfall:	
Mannskap:	Sum timeverk:	

Telling på fast punkt (ett skjema pr. knutepunkt):

Sted/rutetilvisning/GPS-koord.	Antall kjøretøy	Tidsrom	= kjt. pr. time

Mobil registrering/telling

Strekning i løypenett	Km	Antall kjøretøy	Tidsrom	= kjt. pr. time
Strekning langs løypenett	Km	Ant. kryssende spor	Tidsrom	= spor pr. km
Annen strekning	Km	Ant. kryssende spor	Tidsrom	= spor pr. km

Opplysninger fra kontrollert/intervjuet fører(ett skjema pr kontrollert fører):

Sted/rute/GPS-koordinat:	Klokken:
--------------------------	----------

Kjøretøyet:

<input type="checkbox"/> Skuter touring	<input type="checkbox"/> Skuter racing	<input type="checkbox"/> Skuter transport	<input type="checkbox"/> Skuter m/ slede
<input type="checkbox"/> 4/6-hjuling	<input type="checkbox"/> Crossmotorsykkkel	<input type="checkbox"/> Motorbåt	<input type="checkbox"/> Annet:

Kjøreturen:

Formål:	Planlagt lengde:	km
Hyppighet (antall hittil i sesongen)	Antall personer:	
Hjemmel:	Direkte etter motorferdselloven	Eget løyve
	Disp. fra motorferdselloven el. motorferdselplanen	Annet:

Dokumenter, påbud m.m.:

	Ja	Nei	Merknad
Førerkort			
Vognkort			
Annet dok.			(Kjøreseddel, løypekart, fiskekort, byggetillatelse)
Kjennemerke			
Hjelm			
Advarsel/OPS			
Anmeldelse			
Sledepåbud			
Innenbygds			

Rettledning i bruk av skjemaet "Registrering av motorferdsel"

Skjemaet består av 2 deler. Øverste del inneholder samlet statistikk for en dags kontroll. Nederste del fylles ut ved kontroll/intervju av fører. Det brukes da ett skjema pr. fører, og svarskjemaene stiftes til hovedstatistikken.

Skjemaet er først og fremst tilpasset skuterregistreringer, men kan også brukes i barmarksesongen. I noen kommuner vil enkelte registreringsmåter være ganske uaktuelle, så det må gjøres lokale tilpasninger etter hvert. (I samråd med NINA, Knut og Peter)

For å unngå misforståelser og ulik praksis kan det være nyttig å merke seg følgende:

Telling på fast knutepunkt:

Forhåndsplanlagte registreringer som gjennomføres selv om det er dårlige forhold. Tellingene bør foregå "anonymt", for at ikke rykter om kontroll skal påvirke resultatet. Minst en midtukereg. og en helgereg. hver mnd. Alle kjøretøy i begge retninger telles hver gang de passerer. Minimumstid for en telling er 3 timer sammenhengende. (helst noe mer) Enkelte steder kan det da gjennomføres telling på 2 knutepunkt samme dag.

Mobil registrering/telling:

I løypenett telles all kjøring i løypa. Flest mulig kontrolleres/intervjues.

Ved registrering langs løypenettet telles alle spor som ser ut til å komme fra eller gå til løypa. Det må velges ut faste strekninger langs de mest trafikkerte løypene, som kjøres 2-3 ganger hver sesong. Strekningene må legges utenfor det som kan regnes som en "lovlig korridor" langs løypa, både med hensyn til terrenget og evt. kommunale bestemmelser.

Ved registrering på "annen strekning" tenkes det først og fremst på telling av spor i forbindelse med andre oppdrag. Registreringen må man bestemme seg for før oppdraget, slik at resultatet blir mest mulig "gjennomsnittlig". Strekingen må beskrives under "andre opplysninger".

Opplysninger fra fører:

Kjøretøyet: Kryss av for riktig kjøretøytype, og om det kjøres med slede.

Kjøreturen: Formål, lengde og hyppighet vil kanskje volde litt hodebry, men prøv å få det mest mulig riktig. Antall personer føres på denne måten: Skuter m/ fører + slede med 2 passasjerer skrives 1/2.

Dokumenter, påbud m.m.: Kryss av, og gi evt. tilleggsopplysninger i merknadsfeltet.

For "annet dok." er det ment at det skal krysses av for aktuelle dokumenter som ifølge lov eller planbestemmelser skal være med under kjøringen.

Notater/andre opplysninger:

Få med det du mener kan ha betydning for videre bruk/tolking av resultatene, samt forhold som vil være til nytte når den lokale halvårsrapporten skal skrives. Aktuelle momenter kan være: Skjult eller uniformert registrering/kontroll, avslørt "mobilvarsling", utdyping av vær- føre- og isforhold, kontrollunndragelser ("scooterstikk"), "fisketur" uten utstyr, ekstremkjøring, kjøring i vernede eller sårbare områder, skuterkjøring på offentlig veg m.m. Bruk gjerne fotodokumentasjon. Skriv leselig, eller renskriv "elektronisk". Lykke til!

Vedlegg 3. Kjøring direkte hjemlet i lov ved inngangen til forsøksprosjektet

		Kautokeino	Fauske	Hattfjelldal	Røros	Lom	Stor-Elvdal	Vinje	Sirdal
MFL § 4a	Politi-, ambulanse, rednings og oppsynstjeneste	-	SNO, Statsskog fjelltjenesten og Lensmannen i Fauske er regelmessig ute på oppsyn- og kontrollvirksomhet	SNO og Lensmannen i Grane og Hattfjelldal driver regelmessig oppsyn- og kontrollvirksomhet	Politi: Enkelte turer ute. SNO: Anslag ca. 10 turer pr. år i nasjonalpark på Rørossida. Fjellstyret: Anslag ca. 20 dager pr. sesong.	Politi: Enkelte turer ute. SNO sporing av jerv + oppsyn. Anslag: ca. 20 dagsverk med motorisert kjøretøy. Fjellstyret transportoppdrag kombinert med oppsyn.	Lensmannsetaten ingen skuter. Enkelte turer ute. Fjelloppsynet har et par kontrollurer i løpet av vinteren.	Både SNO og politiet driver oppsyn. SNO's virksomhet er knyttet til Hardangervidda Nasjonalpark	SNO ca. 1000 km med skuter pr sesong (anslag). Lensmannsetaten har to skutere. Prioritert oppsyn. Statsskog kjører til egne hytter + transport for DNT.
MFL § 4c	Ant. driftsenheter > 5 daa	25	105 Mange næringsutøvende eier egen skuter	123 Mange næringsutøvende eier egen skuter	142 Kommunens vurdering er at mange, men ikke flertallet av de næringsutøvende eier skuter.	196 Tradisjon for at også næringsutøvende grunneiere benytter seg av leiekjøreere.	119 Kun større skogeiere. har egen skuter. Flere grunneiere ønsker å benytte skutertransport i turisme/utmarksnæring	199	133 Ca. 125 av disse er blant de som har søkt om løyve.
MFL §4c	Ant reineiere	-	2 reinbeitedist. Reindriftnæringen disponerer 8 snøskutere, 2 4-hjuls motorsykler 2 2-hjuls motorsykler 2 båter	4 reinbeitedist. Reindriftnæringen disponerer 13 snøskutere, 2 4-hjuls motorsykler 5 2-hjuls motorsykler 1 båt	25 driftsenheter x ca. 2 snøskutere pr driftsenhet.	Fellesdrift. Fire skutere. Ingen barmarks-kjøretøy. Bruker noe helikopter siste stykket i september. Løyve over ti år. Går ut 2003-04.	Ingen	Ingen	Ingen.
MFL §4d	Forsvarets aktiviteter	-	Ingen aktivitet	Ingen aktivitet	Lite. Støypga luftaktivitet. Av og til vinterøvelse. Ingen trad. på melding til komm. Ingen sommeraktivitet.	Svært begrensa. Av og til engelsk vinterøvelse.	Vinterøvelser med jevne mellomrom. Skuterbruk.	Årlig vinterøvelse. Noe konflikter i forbindelse med søppel og skader på vegetasjon. Bruker beltekjøretøy	Ingen aktivitet.
MFL § 4e	Anlegg og drift av off. veier og anlegg	-	Salten energi driver ettersyn av installasjoner for kraftforsyn. Begrensa omfang	Kraftselskapet driver ettersyn av installasjoner for kraftforsyn. Begrensa omfang	Lite. E-verk, kontroll og rep. av linjnett, vinter. Sommer? Ingen trad. på melding til komm.	Begrensa omfang.	Begrensa omfang.	Kjøring i forbindelse med snømålinger og sikring av inntak i reguleringsmag.	El.verk har en god del kjøring langs ubrøyta anleggsveier Ellers begrensa aktivitet.
MFL § 5	Kommunal forskrift mht ferdsel med motorfartøy og landing og start av luftfartøy	-	Ingen egen forskrift. Generelt begrenset omfang på båttrafikk og helikoptertrafikk.	Motorferdselplan allerede i 1998 som også omhandlet start og landing med luftfartøy, motorstørrelse på båt og	Forskrift fra 1989. Begrensinger på motorstr. og enkelte vann. Generelt begrenset omfang på båttrafikk og helikoptertrafikk.	Komm. forskrift fra 1997. Begrensninger på motorstr. og enkelte vann > 2 km ² .	Kommunal forskrift fra 1980, begrensning på motorstørrelse på enkelte vann	Forskrifter for Vinje kommune til §§ 5 og 6 i motorferdselloven	Forskrift om bruk av sjøfly fra?. Tiltakende helikoptertrafikk, men ikke stort omfang. Båttrafikk forholdsvis

		Kautokeino	Fauske	Hattfjellidal	Røros	Lom	Stor-Elvdal	Vinje	Sirdal
				hvilke vann som er tillatt brukt for motorbåt. Relativt mye båttrafikk på Røsvatnet. Lite helikoptertr.k Land. og st. med luftfartøy tillatt på Røsvatnet.					omfattende.
NF § 2 BAR-MARK	Kommunal forskrift mht sårbare områder?	-	Nei	Nei	Nei.	Forskrift for spesielt sårbare område for motorisert ferdsel i utmark 1992.	Nei	Nei	Nei.
NF § 2b	Transport av jaktutbytte, barmark	Felt elg: 26	Felt elg: 69 Lite omfang av bruk av elgtrekk	Felt elg: 121 Lite omfang av bruk av elgtrekk	Felte elg: 219 Frakt tillatt på alle innsjøer. Belte-traktor, elgtrekk, hest. Traktor. Mye frakt etter vei.	Lite. Av og til hvis felte elg. Transport etter traktorveg. Felte elg: 10 Felte villrein: 113	Felte elg: 568 Villrein: 240 Ca. 100 jaktlag som benytter elgtrekk (ikke registreringspliktig) og traktor	Felte elg: 268 Felt villrein 539 En del bruk av elgtrekk. Luftfartøy nokså vanlig ved villrein-jakt	Slaktet bæres stort sett, evt noe kjøring langs skogsvei. Lite bruk av elgtrekk eller terrengkjøretøy. Forholdsvis mye bruk av luftfartøy. Felte elg: 73 Felte villrein: 34
NF § 2c	Offentlig oppsyns- og tilsynstjeneste, barmark	-	Svært begrenset på barmark	Svært begrenset på barmark	Ingen barmark.	Ingen barmark.	Ingen barmark.	Svært begrenset på barmark	Ingen barmark.
NF § 2d	Fiskekultiverings-tiltak, barmark	-	Lite omfang	Lite omfang	En årlig tur med helikopter. Barmark kun enkelttilfeller.	Enkelte tillatelser gis til settefiskutsetting.	Noen tillatelser gis hvert år til settefiskutsetting og vedlikehold hytter i denne forbindelse. Traktor etter etablerte spor.	Lite omfang	Mye utkjøring av kalk med skuter. Melding til kommunen.
NF § 2e	Transport anlegg og drift offentlig vei, barmark	-	Lite omfang	Lite omfang	Omfang ukjent.	Kommunikasjonsmast (ett spor). Ellers lite.	Begrenset.	Begrenset omfang	El.verk benytter anleggsveier
NF § 3c VINTER	Transport i forbindelse med turisthytter, vinter	-	Noe transport til turisthytter rundt Sulitjelma. 6 turisthytter er tegnet inn i den nye motorferdselplanen	NJFF og andre lokale lag har foreringshytter med noe transport av varer og utstyr på vinterstid.	Fjellstyret kjører til 15-20 hytter/buer, ca. 20 dager transport. En bedrift har satt ut lavvo som de kjører til.	5 bedrifter uten brøyta bilveg.	Ingen hytter uten brøyta vintervei (en på grensa mot Alvdal).	Kjøring til turisthytte i nordenden av Møsvatn	9 DNT-hytter uten vinterbrøyta veg. DNT Rog. samarbeider med Stat-skog og leiekjørere, miljøpl. utarb for å minimalisere kjøring.
NF § 3d	Transport i forbindelse med byggetillatelse, vinter	-	Noe transport til hytteomr. i Sulitjelma	Lite omfang.	2 500 fritidsboliger. Noe vintertransport, men mest med bil. Bygge	200 fritidsboliger. Lite pga generelt forbud mot bygging av	Ca. 2 000 fritidsboliger.	Ca. 2 600 hytter. De siste årene er det bygd i snitt 30-40 hytter per år.	Ca. 2 500-3 000 hytter. 8-10 bedrifter har løyve til byggeformål. Svært

		Kautokeino	Fauske	Hattfjelldal	Røros	Lom	Stor-Elvdal	Vinje	Sirdal
					ca. 10-15 hytter i året.	fritidsboliger. Ca. 1 tillatelse pr. år.		Byggetillatelse gir kjøreløyve.	mye byggevirkksomhet. En del helikoptertransport.
NF § 3e	Opparbeiding av skiløyper	-	Oppkjøring av skiløyper ved tettstedene Fauske og Sulitjelma	Oppkjøring av skiløyper i tilknytning til tettsted	Ca. 150 km løyper.	Ca. 80 –100 km løyper. DNT kjører ut stikker en gang pr. sesong (evt vedlikeholdstur i tillegg)	Stort løypenett. Ca. 20 løyper gis til leiekjørere og andre private grunneiere for løypearb.	Rauland Bedrift i samarbeid med Vågsli og Rauland idrettslag	Ca. 150 km. oppkjørte løyper. DNT kjører ut stikker i sine løyper
NF § 3f	Viten-skapelige undersøkelser, vinterføre	-	Kun enkelttilfeller	Kun enkelttilfeller	Kun enkelttilfeller.	En del, økende. Bremålinger, rovviltforskning (UiB, UiO, NVE, NGU). Noe helikopter.	Noe på rein. Dispensasjoner gis ca. annethvert år for hele sesongen.	Har vært en del i forbindelse med registrering av kulturminner (helikopterbruk på sommerstid)	Ingen aktivitet.
NF § 3g	Transport av ved fra egen eiendom til fast bopel, vinterføre	-	Ukjent omfang	Ukjent omfang	Ukjent omfang. Mest transport på sommer.	Lite pga få skutere i kommunen.	Noe vedkjøring.	Ukjent omfang	Anslagsvis ca. 20-30 skutere med det formål.
NF § 4 MF § 5	Skuterløyper i Finnmark og Troms	Forskrift om snøskuterløyper (1997) 28 merkede løyper	-	-	-	-	-	-	-
NF § 8	Isfiskeløyper	-	Har før forsøket (fra 1999) hatt 1 isfiskeløype med fri kjøring. Isfiskeløypa var 2/3 av dagens turistløype.	Har før forsøket hatt 2 oppmerkede fiskeløyper med fri kjøring i perioden 1. jan. til 1. mai	-	-	-	-	-
Forskrift om bruk av motor-kjøretøy på barmark langs tradisjonelle ferdselsårer i Finnmark § 1	Transport til hytter, barmark Jakt, fangst Fiske Bærsanking	Forskrift om bruk av motorkjøretøy på barmark langs traktorveier (1998). 12 merkede løyper	-	-	-	-	-	-	-

Vedlegg 4. Dispensasjoner for motorferdse – Sirdal

Sesongen 2000/2001 VINTER § 5 NF	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 5a (erervskjøring)	2	Ingen krav om loggbok. Område	1	70	Ingen krav om loggbok. Område
§5b (funksjonshemming)	1	Område, evt strekning	0	11	Område, evt strekning
§5c (transport egen hytte)	1	Strekning	1	62	Strekning
§5d (transport i utmarksnæring)	2	Strekning	0	45	Strekning
§5 e (transport av ved)	0	Strekning, evt område	0	13	Strekning, evt område
Totalt 2002/2002	6			201	
Totalt § 5	207				
	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6 NF	0			0	
Totalt § 6	0				
Sesongen 2001 BARMARK § 6 NF	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6	0			0	
Totalt § 6	0				
Sesongen 2001 Luft- og motorfartøy, disp. etter § 6 i MFL	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6 MFL	-			-	
Totalt § 6	-			-	

Dispensasjoner for motorferdsel, Fauske

Sesongen 2000/2001 VINTER	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 5a (ervertskjøring)	0		0	9	
§5b (funksjonshemming)	40	Krav om legeattest	2	42	Krever legeattest
§5c (transport egen hytte)	75	Kjøring etter angitt trase	11	65	
§5d (transport i utmarksnæring)	0		0	0	-
§5 e (transport av ved)	40		2	8	
Totalt 2001/2002 (nye disp.)	155		15	124	
Totalt § 5 (nye + gjeldende disp.)	279				
	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6	12	En sesong (12) Kjøring etter trase (12) Område for kjøring (12) Tidsbegrensning (11) Antall turer (7)	4	0	-
Totalt § 6	12				
Sesongen 2001 BARMARK § 6 NF	Ant. innvilgede dispensasjoner 2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6	1	Tidsbegrensning, Antall turer og kjøring etter trase	0	1	Kjøring etter trase To sesonger
Totalt § 6	2				
Sesongen 2001 Luft- og motorfartøy, disp. etter § 6 i MFL	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6 MFL	3	Tidsbegrensning (2) Antall turer (3)	0	1	
Totalt § 6	4				

Dispensasjoner for motorferdsel, Hattfjelldal

Sesongen 2000/2001 VINTER	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 5a (ervertskjøring)	4				
§5b (funksjonshemming)	56				
§5c (transport egen hytte)	28				
§5d (transport i utmarksnæring)	0				
§5 e (transport av ved)	28				
Totalt 2001/2002 (nye disp.)	116				
Totalt § 5 (nye + gjeldende disp.)	116				
	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6	95				
Totalt § 6	95				
Sesongen 2001 BARMARK § 6 NF	Ant. innvilgede dispensasjoner 2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6	1				
Totalt § 6	1				
Sesongen 2001 Luft- og motorfartøy, disp. etter § 6 i MFL	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6 MFL	1				
Totalt § 6	1				

Dispensasjoner for motorferdsel, Vinje

Sesongen 2000/2001 VINTER	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 5a (ervertskjøring)	33		6	0	
§5b (funksjonshemming)	7	Krav om legeattest	0	25	
§5c (transport egen hytte)	223	2,5 km frå brøyta veg.	15	374	
§5d (transport i utmarksnæring)	25		0	67	
§5 e (transport av ved)	19		0	43	
Totalt 2001/2002 (nye disp.)	307		21	509	
Totalt § 5 (nye + gjeldende disp.)	816				
	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6	162		7	92	
Totalt § 6	254				
Sesongen 2001 BARMARK § 6 NF	Ant. innvilgede dispensasjoner 2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6	3		0		
Totalt § 6	3				
Sesongen 2001 Luft- og motorfartøy, disp. etter § 6 i MFL	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6 MFL	8	Engangstransport i forbindelse med restaurering av støls- buer	0		
Totalt § 6	8				

Dispensasjoner for motorferdsel, Lom

Sesongen 2000/2001 VINTER	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 5a (ervertskjøring)	0			6	Eget skriv
§5b (funksjonshemming)	1	Ubegrensa tidsperiode, område.		1	Ubegrensa tidsperiode, definert område eller trase.
§5c (transport egen hytte)	0			0	
§5d (transport i utmarksnæring)	0			0	
§5 e (transport av ved)	2	3 sesonger. Område, tidspunkt, meldeplikt.		1	
Totalt 2002/2002	3			8	
Totalt § 5	11				
	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6	2	Område, gjelder for en sesong		0	
Totalt § 6	2				
Sesongen 2001 BARMARK § 6 NF	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6	0			1	Trasè, ant. turer. Flere sesonger.
Totalt § 6	1				
Sesongen 2001 Luft- og motorfartøy, disp. etter § 6 i MFL	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6 MFL	-				
Totalt § 6	-				

Dispensasjoner for motorferdsel, Røros

Sesongen 2000/2001 VINTER	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 5a (ervervskjøring)	22	4 års disp. Område (2 stk hele kommunen). Transport/vedkjøring for faste hyttefolk.	2	0	4 års disp. Område (2 stk hele komm). Transport/vedkjøring for faste hyttefolk.
§5b (funksjonshemming)	8	Legeerklæring. Område. 2 år i snitt.	0	6	Legeerklæring. Område. 2 år i snitt.
§5c (transport egen hytte)	3	2 år. Ikke begr. på tid eller ant. turer.	0	?	2 år. Ikke begr. på tid eller ant. turer. Bruke leiekjørere om det finnes.
§5d (transport i utmarksnæring)	0		0		
§ 5e (transport av ved)	53	2 år. Områdeavgrensning.	0	31	Fleste disp. for en sesong.
Totalt 2001/2002	84		2	37	
Totalt § 5	121		2		
	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6	4	Spesifisering av løype, område og antall turer. 1 disp. gitt for flere ses.	0	?	
Totalt § 6	4				
Sesongen 2001 BARMARK § 6 NF	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6	2	Spesifisering av trasè, ant. turer og område. 1 for en sesong 1 for 2 sesonger	1	1	
Totalt § 6	3				
Sesongen 2001 Luft- og motorfartøy, disp. etter § 6 i MFL	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6 MFL	-				
Totalt § 6	-				

Dispensasjoner for motorferdsel, Stor-Elvdal

Sesongen 2000/2001 VINTER	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 5a (erверvskjøring)	0		0	27	Område. Sender stan- dardbrev.
§5b (funksjonshemming)	0		0	2	-
§5c (transport egen hytte)	2		3	12	Flest flere-årige disp.
§5d (transport i utmarksnæring)	0		0	16	Flest flere-årige disp.
§5 e (transport av ved)	0		0	0	
Totalt 2001/2002 (nye disp.)	2			57	
Totalt § 5 (nye + gjeldende disp.)	59				
	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6	1	Spesifisering av område, disp. for en sesong.		4	-
Totalt § 6	5				
Sesongen 2001 BARMARK § 6 NF	Ant. innvilgede dispensasjoner 2001 Formål	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6	7	Trasè, ant. turer. En sesong (alle).		0	
Totalt § 6	7 ¹⁰				
Sesongen 2001 Luft- og motorfartøy, disp. etter § 6 i MFL	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6 MFL	-				
Totalt § 6	-				

¹⁰ Sesongen 2000 og 1999 hadde Stor-Elvdal et betydelig større antall dispensasjoner for barmarkskjøring, dvs 18-20 innvilgede (hovedformål vedlikehold husvære og transport i utmarksnæring). Dispensasjoner gis for kombitrekk (mest etter traktorveg) og for traktor som følger traktorveg. Naturlig variasjon i antall.

Dispensasjoner for motorferdsel, Kautokeino

Sesongen 2000/2001 VINTER	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001 ¹¹	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 5a (ervertskjøring)	4 (0)			4	
§5b (funksjonshemming)	2 (27)			3 (2)	
§5c (transport egen hytte)	53 (185)			0	
§5d (transport i utmarksnæring)	154 (290)			0	
§5 e (transport av ved)	0 (26)			0	
Totalt 2001/2002 (nye disp.)	213 (508)		10 (41)	7 (2)	
Totalt § 5 (nye + gjeldende disp.)	220 (510)				
	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6	282 (568)			0	
Totalt § 6	282 (568)				
Sesongen 2001 BARMARK § 6 NF	Ant. innvilgede dispensasjoner 2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6	267		-	-	
Totalt § 6	267		-	-	
Sesongen 2001 Luft- og motorfartøy, disp. etter § 6 i MFL	Ant. innvilgede dispensasjoner 2000-2001	Vilkårssetting	Ant. avslag	Gjeldende disp. fra tidligere år	Vilkårssetting
§ 6 MFL	-		-	-	
Totalt § 6	-		-	-	

¹¹ Tallene i parenteser er antall dispensasjoner for vintersesongen 2001/2002. Tallene er tatt med fordi det er svært store forskjeller mellom de to sesongene når det gjelder antallet dispensasjoner

Vedlegg 5. Motorferdselplaner for Sirdal, Fauske, Hattfjelldal og Vinje (høringsutkast), tekstdel

Føresegner til motorferdselplan i utmark og vassdrag i Vinje kommune - Reviderte 11.12.02

§ 1.0 Overordna rammer for motorferdselplan

Kommunedelplanen med plankart og føresegner er utarbeida etter plan og bygningslova § 20-4. Forsøksordninga med kommunedelplan for motorferdsel i utmark, er basert på lov av 26.juni 1992 nr 87, om "forsøk i offentlig forvaltning". Arbeidet har utgangspunkt i motorferdsellova av 10. juni 1977 og forskrift om vedtekter om forvaltning av motorferdsel i utmark og vassdrag vedteke av Vinje kommunestyre den 05.04.2001. Motorferdselplanen gjeld til 10. oktober 2004. Motorferdsellova av 10. juni 1977 gjeld i forsøksperioden med unntak av §§ 4 tredje ledd, 4a, 5 og 6.

§ 1.1 Løyve med heimel direkte (gjeld alle soner)

Motorferdsel er generelt ikkje tillete med mindre den går inn under § 4 fyrste ledd i motorferdsellova, § 5 i vedtektene til forsøket eller i vedteken motorferdselplan i Vinje kommune:

Motorferdsellova § 4, 1. ledd (løyve med heimel direkte i lova)

Utan hinder av § 3 i motorferdsellova er motorferdsel tillete i samband med:

- a) politi-, ambulanse- og redningsteneste og oppsyns- og tilsynsteneste etablera med heimel i lov,
- b) offentlege post- og teletenester,
- c) nødvendig person- og godstransport til og frå faste bustadar og i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring. Jakt, fangst, fiske og bærsanking reknast ikkje som næring i denne samanheng,
- d) forsvarrets øvingar, forflyttingar og transport,
- e) anlegg og drift av offentlege vegar og anlegg,
- f) rutetransport som drivast med løyve i medhald av samferdsellova.

Løyve med heimel direkte i vedtekta § 5:

Motorkøyretøy kan utanfor veg nyttast til:

- a) transport av jaktutbytte ved jakt på elg og hjort
- b) nødvendig transport i samband med fiskekultiveringstiltak i offentlig regi,
- c) nødvendig transport i samband med anlegg og drift av vegar og større anlegg,
- d) nødvendig transport av ved

§ 1.2 Tilhøvet til grunneigarretten (motorferdsellova § 10)

Korkje motorferdsellova eller utfyllande føresegner innskrenkar grunneigars rett til å nekte motorferdsel på sin eigedom, jfr. Motorferdsellova § 10. Før løyve kan gjevast i medhald av vedteken motorferdselplan, skal det liggje føre løyve frå grunneigarar som vert råka. Dette gjeld både langs traseane som går fram av plankartet og evt. frå trase og inn til hytte som ferdsla skal gå til.

§ 1.3 Sakshandsaming/dispensasjonar/klage

Kommunen gjer enkeltvedtak etter motorferdselplanen vedteken av Vinje kommunestyre. Søknadene vert handsama administrativt. Eventuelle klager vert handsama av Fylkesmannen i Telemark.

Løyve gjeld fram til utløpet av prøveprosjektet: 10. oktober 2004.

Etter søknad kan det gjevast dispensasjon frå motorferdselplanen, jfr. Plan og bygningslova § 7. Dispensasjonssaker skal handsamast av det faste utvalet for plansaker, med Fylkesmannen i Telemark som klageinstans.

§ 1.4 Straffeansvar

Ved brot på desse føresegner, gjeld motorferdsellova § 12.

§ 2.0 Utfyllande føresegner til motorferdselplan

§ 2.1 Generelle reglar for motorferdsel (gjeld alle soner)

- a) All motorisert ferdsel i utmark skal skje så skånsamt som mogleg av omsyn til planteliv, dyreliv og friluftsliv.
- b) Køyreløyve skal alltid bringast med under køyring.

Kart over løypenettet i kommunen kan kjøpast på "Tenestetorget" i kommunehuset. Pris på dette kartet vert vedteke administrativt og kostar i skrivande stund kr.150,-.

§ 3.0 Særskilt for køyring på barmark

Det er ikkje gjeve opning for løyve til køyring på barmark, anna enn det som er direkte heimla i lovverket, jfr. § 1.0 i føresegnene.

§ 4.0 Særskilt for køyring i vintersesong

§ 4.1 Fellesføresegner (sone 1, 2 og 3)

- a) Kommunen ved viltnemda kan stenge løypetrasear ved spesielle forhold knytt til vinterbeite for rein.
- b) Det er forbod mot køyring med snøskuter mellom kl.23.00 og 06.00. Dette gjeld ikkje løypenettet på Møsstrand.
- c) Det er forbod mot køyring med snøskuter i tida 2. mai til 15. des. Dette gjeld ikkje fastbuande og besøkande på Møsstrand.
- d) All køyring ut frå løypenettet skal skje via kortaste veg og til endepunkt (t.d. hytte, rasteplass, fiskeplass).
- e) Byggjeløyve gjev automatisk køyreløyve for snøskuter og gjeld i 3 år frå det vert gjeve, eller til ferdigattest er utsteda.
- f) Det kan gjevast løyve til preparering av skiløyper for ålmenta og for konkurransar, samt i skibakkar knytt til turist-/idrottsanlegg. Dette arbeidet kan utførast i regi av kommune, hjelpekorps, idrettslag, turlag eller turistverksemdar. Skiløypene skal vere ein del av etablert/kartfest løypenett (løypekart).
- g) Traseane/løypene i plankartet skal ha ei maksimal breidde på 5 meter. Løyper med ulike føremål som ligg parallelt i plankartet, skal leggjast i ein felles trase. Dette gjeld også preparerte skiløyper. Løypene skal i størst mogleg grad leggjast slik at det ikkje vert naudsynt å fjerne vegetasjon.
- h) For personar som har legeattest for funksjonshemming kan det gjevast løyve til køyring på delar av, eller heile det raudstipla og svarte løypenettet i planen og frå dette og ut til hytte.

§ 4.2 Særskilde føresegner i sone 1

Følgjande køyring kan tillatast:

- a) Leigekøyring til hytter utført av person med godkjent transportløyve i Vinje kommune.
- b) Leigekøyring til Songa og Møsvatn i samband med isfiske. Transporten skal gå langs rekreasjonsløypene og kortaste veg ut til fiskeplass.
- c) Transport som er naudsynt for drift av turistanlegg (overnattings- og serveringstader, skiheisar m.m.) som ikkje ligg til brøyta veg.

§ 4.3 Særskilde føresegner i sone 2

Følgjande køyring kan tillatast:

- a) Køyring til hytter for hytteeigarar med næraste familie, samt dei som leiger hytte på åremål. Med næraste familie er meint rett oppstigande eller rett nedstigande line til eigar/leigar.
- b) Før løyvet vert gjeve til leigar av hytte, må det leggjast fram leigeavtale.
- c) Frakt av vatn frå næraste vasskjelde til hytte er tillate når vasskjelda ligg over 50 meter frå hytta.

§ 4.4 Særskilde føresegner i sone 3

Det kan gjevast løyve til 3 snøskuterturar for oppkøying av proviant og vedlikehald av hytter.

§ 5.0 Luftfartøy

Landing og start med luftfartøy er berre tillate:

- a) På Møsvatn v/Skinnarbu, Ståvatn, Vågslivatn og vatn som ligg under 750 m.o.h.
- b) I reinsjakta er det tillate å lande på alle vatn utanfor nasjonalparken, 3 dagar før jakt tek til og 3 dagar etter jaktslutt. Kjenneteikn på flyet må meldast til kommunen seinast 1 mnd. før jakta tek til. Innafor nasjonalparken er det egne nasjonale forskrifter som gjeld. I same tidsrom er det tillate å nytte fly i samband med garnfiske.
- c) Det kan ved særskilde høve gjevast løyve til bruk av helikopter i samband med:
 - Frakt av materiale ved godkjent byggjeløyve.
 - Ved transport av hjortevilt i samband med jakt i vanskelege og utilgjengeleg terreng.

§ 6.0 Motorkjøretøy på vatn

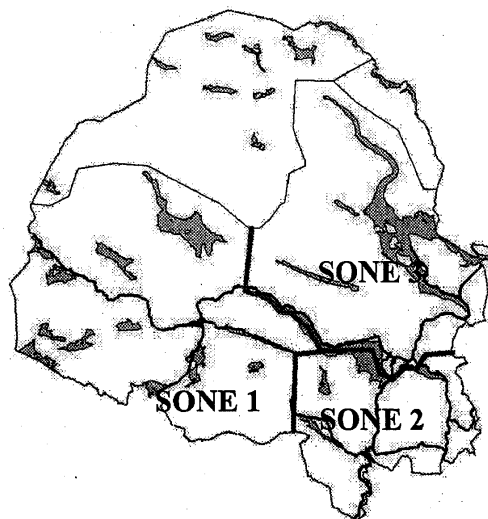
- a) Bruk av motorkjøretøy er tillate til naudsynt transport og fiske på vatn. Med naudsynt transport meiner ein:
 - Når vatnet vert nytta som vegsamband til/frå jordbruk, skogbruk, hytte eigedomar og liknande.
 - Til transport av materialar og gods når dette er den beste måten å løysa transporten på.
 - Til transport av jaktutbyte.
 - I samband med garnfiske, næringsfiske og fiskekultivering.
 - Grunneigar eller turistbedrift i området som tek på seg båttransport.
 - Organisera oppsyn.
- b) Bruk av vasskuter er ikkje tillate.

§ 7.0 Transportløyve

- a) Det vert gjeve eit høveleg tal løyve til å ta på seg leigekøying i alle delar av kommunen. Innehavar av slikt løyve har generelt løyve til utføre transportoppdrag til hytter og i transport samband med isfiske på Møsvatn og Songa, i heile det området som løyvet gjeld for. Slike løyve medfører også ei plikt til å ta dei transport oppdrag som det er spørsmål etter.

Vinje kommune er delt i tre soner for transportløyve:

- Sone 1 Edland – Haukelid
- Sone 2 Åmot/Vinje – Øyffjell
- Sone 3 Rauland – Møsstrand



- b) I heile Vinje skal det ikkje vera meir enn 30 transportløyver. Desse fordelast etter innkomne søknader med flest i sone 2 og 3. Planutvalet kan justere dette talet dersom det finn det naudsynt.
- c) I hovudsak skal ein halde seg til eige løyveområde, men når det er naturleg kan ein løyvehavar òg køyre i dei andre sonene.
- d) All bruk av transportløyvet føreset at ein kan vise til eit konkret transportoppdrag ved ein eventuell kontroll.
- e) Alle innehavarar av transportløyve er pliktige til å gje tlf. nr. for kontakt til turistinformasjon i kommunen.
- f) Alle som har transportløyve skal seinast den 15. juni kvart år sende kommunen ein rapport. Denne skal innehalde datoar for oppdrag, og kva som var startpunkt og mål for kvar transport.

Manglande rapportering vil føre til inndraging av løyvet og redusera moglegheit for å få løyve ved nye tildelingar.

§ 8.0 Løypenettet

§ 8.1 Generelt

All køyring i løypene skjer på eige ansvar.

§ 8.2 Grøne løyper

Grøne løyper i plankartet er ein del av vegsamband til fast busetnad langs Møsvatn. I samband med søknad om løyve til hytte, kan det gjevast løyve til å bruke delar av det grønne løypenettet, der dette er naturleg/kortaste veg.

§ 8.3 Raudstipla løyper

1. Vierli – Varland - Mogen
2. Steinbakken - Kråmviki – med samband til løype 1
3. Rauland sentrum – Ådalen med samband til løype 2
4. Åmot – Kostveit – Totak med samband til løype 2

5. Øy fjell – Rorgevatn – Lognvikvatn med samband til løype 4 via Tansosen og via Krossen, med samband til løype 3
6. RV 362 Songakryss - Songa dam – Trolldalsdammen – hytter på Berunuten
7. Edland (Krossli) – Maurtjønn – Strandbyggjedalen - Sandviki – Raulandsgrend, med samband til løype 4
8. Avstikkar frå løype 7 ved Strandbyggjedalen – Gravdalen – Songa kryss

I raudstipla løypenett kan det gjevast løyve til rekreasjonskøyring. Rasting og fiske langs løypene på Møsvatn og Totak kan skje innafør ei sone på 50 meter ut frå kvar side av traseane. I resten av løypenettet kan rasting skje innanfor ei sone på 25 meter ut frå kvar side av traseane.

Snøskuterklubbane i Vinje Kommune skal syte for merking/stikking av løypene i terrenget. Kryssing av vegar skal merkast særskild. I tillegg skal skuterklubbane halde oppsyn med trasear som går over islagte vatn og stenge løyper når isen er usikker. Ved stenging av trasear skal dette meldast kommunen.

§ 8.4 Svarte løyper

1. Utgarden – Rafdalsmoen
2. Bordalsvegen frå Hagen til Bordalsdammen/Kråkemo
3. Myrane E 134 – Fiskemo - Langeidvatn/Kvervesjøosen RV 9

Løypene skal nyttast til hytter som får løyve i sone 2, der fylgjande reglar gjeld (presisering):

- a) Køyring til hytter for hytteeigarar med næraste familie, samt dei som leiger hytte på åremål. Med næraste familie er meint rett oppstigande eller rett nedstigande line til eigar/leigar.
- b) Før løyvet vert gjeve til leigar av hytte, må det leggjast fram leigeavtale.
- c) Frakt av vatn frå næraste vasskjelde til hytte er tillate når vasskjelda ligg over 50 meter frå hytta.

§ 8.5 Gule løyper

1. Vierli – Kromviki – Reinar
2. Vierli – Varland – Mogen

- a) I høve til rasting og fising, gjeld same reglar langs gule løyper som for raudstipla løyper. I tillegg kan det søkjast om særskilde stopplassar undervegs på turen. Dette skal leggjast fram på kart ved søknad om løyve og kan berre tillatast innanfor sone 1 og sone 2.
- b) I løype nr. 1 kan det gjevast løyve til organisera turar i samband med bruken av støylen Reinar i turistnæringa. Løypa kan nyttast i tida 01.01 – 01.04. I perioden 01.03 – 01.04 skal det før kvar enkelt tur hentast inn opplysningar frå SNO i høve til kor villreinen held seg. Kommunen skal på bakgrunn av desse opplysningar vurdere om det skal gjevast løyve.
- c) I løype nr. 2 kan det gjevast løyve til organisera turar i regi av etablera eiselivsverksemdar.
- d) I løypene 1 og 2 kan søkjast om løyve til det talet snøskuterar som skal vere med på turen. Turane skal vere leia av verksemdene, som ved søknad om løyve må gje melding om kven som kan vere reiseleiar på turane.



Kjøretillatelse for snøscooter 200 Hattfjelldal kommune

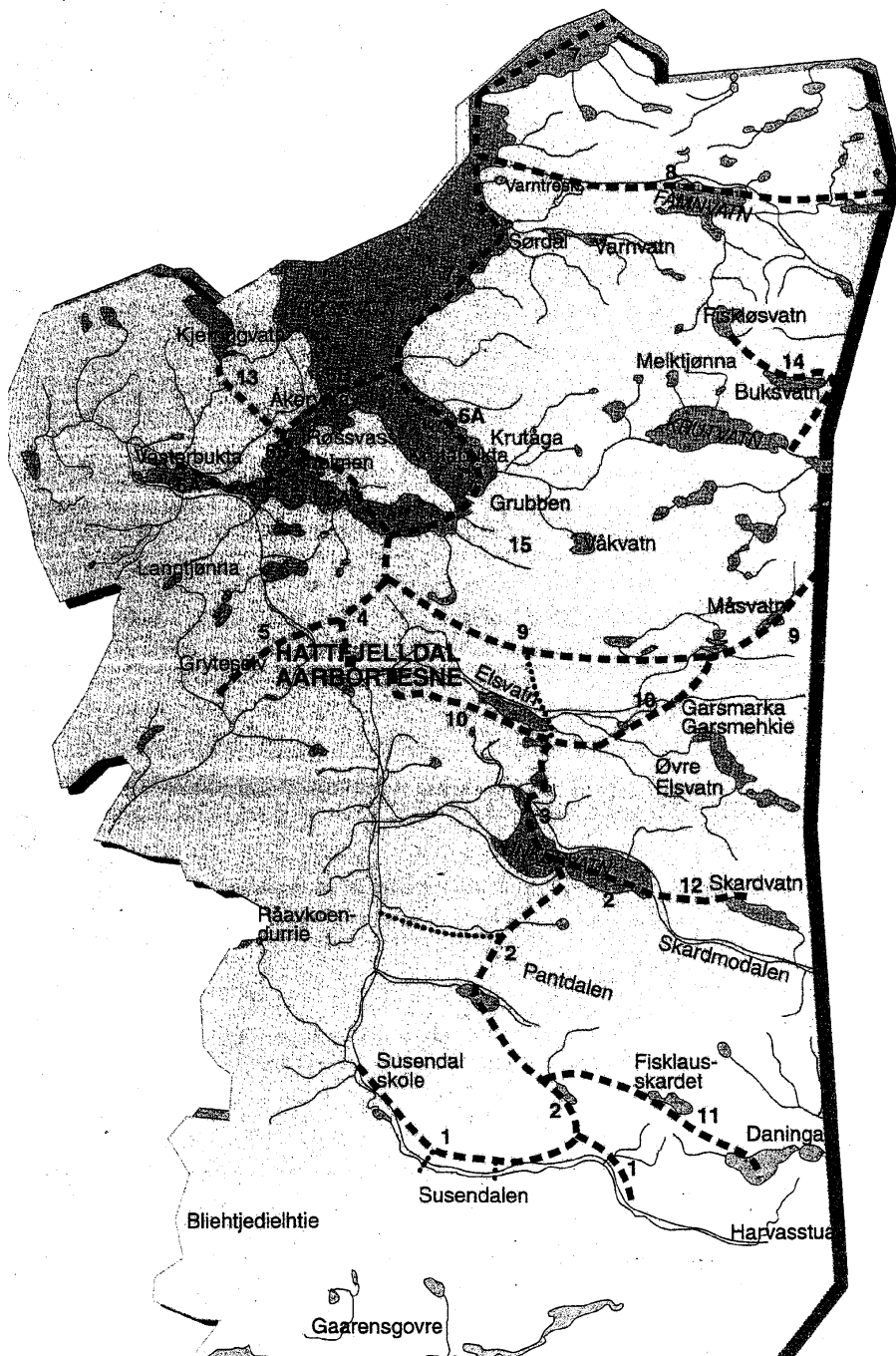
Navn:

Adresse:

Sign:

Kr 200,-

Kjørebok 1013



Dato:
Antall turer/km:
Formål:

Dato:
Antall turer/km:
Formål:

Dato:
Antall turer/km:
Formål:

Dato:
Antall turer/km:
Formål:

Dato:
Antall turer/km:
Formål:

Dato:
Antall turer/km:
Formål:

Dato:
Antall turer/km:
Formål:

Dato:
Antall turer/km:
Formål:

Dato:
Antall turer/km:
Formål:

Dato:
Antall turer/km:
Formål:

- Hovedløypenett
- Fiskeløyper
- . - . Fiskeløype, stengt lørdag og søndag
- Tilknytningsløype

Forskrift om vedtekter for forsøksprosjektet Ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark og på islagte vassdrag i Hattfjelldal kommune, opprettet med hjemmel i Forsøksloven av 01.01.1993, godkjent av kommunestyret 21.02.2001 og vedtatt av Kommunal- og Regionaldepartementet 17.09.2001.

Direkte tillatelser (uten søknad): Transport av ved tillatt i A- og B-soner. Disse tillatelsene gjelder ikke i verneområder.

I A-soner (villmarksområder) er all kjøring forbudt, med unntak for visse offentlige oppgaver. I verneområder gjelder egne bestemmelser. I B-soner er motorferdsel bare tillatt etter løyper fastsatt i kommuneplanens arealdel. Kjøring for/av funksjonshemmede tillatt i B-soner på fiskevatn som det går løyper til.

1. Løypokategorier (i B-soner)

Grønne løyper – hovedløypenettet. Alle som har kjøpt personlig kjøretillatelse (kart med bestemmelser) kan fritt kjøre i grønn trase. Åpent i tidsrommet 15. desember – 3. mai. Kjøreforbud mellom kl. 24.00 – kl. 06.00 i tettbygd strøk.

Blå løyper – motorferdsel tillatt i forbindelse med isfiske på *Daningen* (trase nr. 11), *Skardvatnet* (trase nr. 12), *Kjerringvatnet* (trase nr. 13) og *Bukkvatnet* (trase nr. 14). Forutsetter personlig kjøretillatelse og gyldig fiskekort. Kjøreforbud mellom kl. 24.00 – kl. 06.00. Åpent i tidsrommet 15. desember – 3. mai.

Hovedløyper (grønne løyper)

- Trase 1: Kroken – Ivarrud
- Trase 2: Kroken – Ørjevatn – Unkervatn – Grannes
- Trase 3: Bringli – Hals
- Trase 4: Hattfjelldal sentrum – Bjørkvika
- Trase 5: Hove – Gryteselv
- Trase 6A: Bjørkvika – Åkervik – Murnes – Grubben – Bjørkvika
- Trase 6B: Prestvika – Rostad
- Trase 7: Murnes – Linvika/ grense Hennes
- Trase 8: Varntresk – Farnvatnet – riksgrensen

Gul løype – motorferdsel kun tillatt for isfiske,

Haugtun – Våkvatn (trase nr. 15). Åpningstid mandag – fredag fra kl. 06.00 – kl. 24.00. Åpen i tidsrommet 15. desember – 3. mai. Stengt Skjærtorsdag, Langfredag og 1. juledag.

Det kan gis dispensasjon for kjøring ved bruk av egen hytte eller leid hytte ved *Øvre Elsvatn*. Leiekjører kan også nyttes.

Guidete turer av registrerte reiselivsbedrifter er tillatt etter trase 4: Hattfjelldal sentrum – Bjørkvika og etter trase 9: Myrmo – Holmvatn – Måsvatn – riksgrensen. Reindriften kan drive guiding i trase Kroken – Valtan, jfr. k.sak 73/Q1.

Isfiskeløyper (Blå løyper)

- Trase 9: Myrmo – Holmvatn – Måsvatn – riksgt.
- Trase 10: Valmåsen – Hals – Garsmark – Holmvatn
- Trase 11: Reinskareng – Daningen
- Trase 12: Grannes – Skardvatnet
- Trase 13: Åkervik – Kjerringvatnet
- Trase 14: Krutvatn – Store Bukkfjell – Bukkvatnet – Fisklavvatnet

Begrenset isfiskeløype (gul løype)

- Trase 15: Haugtun – Våkvatnet

Røde løyper – Tilknytningsløyper skal primært dekke fastboendes behov for å komme til løypenett, samt besøk. Øvrig kjøring i tilknytningsløype er ikke ønskelig.

2. Rasting

Avstand ut fra trase med hensikt å raste er 100 m på begge sider av traseen. Det er forbudt å raste på islagte vatn/vassdrag, dvs. det er ikke tillatt å kjøre ut fra traseene for å raste (bålbrenning og lignende). Rasting skal skje på land. I boligområder, plantefelt, tett skog og på vatn/vassdrag gjelder ikke 100 m regelen om rasting utenfor traseene. Ved naturgitte hindringer kan traseen avvikes med opp til 100 m til hver side. Ved rasfare kan avviket fastsettes ved skjønn.

3. Kjøring fra bilvei/løypenett til hytte

Kjøring er tillatt fra løypenett eller bilvei i B-sone uten søknad til egen hytte/leid hytte som ligger mindre enn 500 m fra bilvei/løypenett. Kjøring skal skje etter korteste trase definert som avstanden mellom løypenett og aktuell hytte i en tenkt linje vinkelrett på løypenettet. Ved naturgitte hindringer kan dette kravet avvikes. I et område med flere hytter benyttes felles trase fra løypenettet så langt det er praktisk mulig.

4. Meldeplikt

Det er meldeplikt for kjøring/transport til egen hytte som ligger mer enn 500 m fra bilvei/løypenettet. Ellers bestemmelser som i pkt. 3.

5. Åpning, stenging

Løypene er åpne fra 15. desember til 3. mai, med unntak av gul løype. Kjøreforbud mellom kl. 24.00 – kl. 06.00 i blå løyper og tettbygd strøk. Kjøreforbud 1. juledag i hovedløypenettet. Det kan åpnes for leiekjøring ved særlige behov. Reindriftsdistriktene har rett til å stenge/åpne løyper etter behov / ved spesielle hendelser. Lokal meldingstjeneste (gjennom media)/ lensmann varsles. Kommunen kan også stenge løyper når det anses nødvendig. Annonsering stenging/åpning i lokalpressen.

6. Andre bestemmelser

Kjøring til løypenett mindre enn 500 m fra innmark/fast bosted er tillatt. Leiekjører skal benyttes når det er behov for transport utenfor løypenettet og når transporten ikke er direkte tillatt/hjemlet i lov og vedtekter. Oversikt over leiekjører gis av kommunen. Løypenettet kan endres eller deler av det sløyfes dersom motorferdselen fører til uheldige skader på terreng og vegetasjon, eller vesentlige ulemper for friluftsliv og naturmiljø. Grunneier har rett til å nekte motorferdsel over egen eiendom. Kjøringen skal foregå uten fare for skade eller ulempe for friluftsliv (turgåing m.m.), naturvern, plante- og dyreliv, kulturminnevern, vilt, reindrift og naturmiljø forøvrig. Kjøring på snaua rabber uten nevneverdig snødekke er forbudt. Ferdsl i løypenettet skjer på eget ansvar og risiko.

Løypenettet i Hattfjelldal kommune erstatter dispensasjoner.

Kjørebook skal returneres Hattfjelldal kommune, 8690 Hattfjelldal innen 1. juni inneværende år.

God tur! Kjør forsiktig!



BESTEMMELSER

i tilknytning til **KOMMUNEDELPLAN FOR MOTORFERDSEL I UTMARK OG VASSDRAG** i Fauske kommune

§ 1. GENERELT

1. Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag av 10. juni 1977 gjelder så langt nedenstående bestemmelser og vilkår ikke fastsetter andre regler. Motorferdselslovens § 4, 1. ledd, gjelder uinnskrenket.
2. Disse bestemmelser har hjemmel i § 6 i Forskrift om vedtekter for forsøk vedrørende forvaltning av motorferdsel i utmark og vassdrag, vedtatt av Fauske kommunestyre den 05.04.2001. Bestemmelsene har rettsvirkning som angitt i plan- og bygningslovens §20-6.
3. Det skilles mellom **barmarksesong** (f.o.m. 2. mandag i mai t.o.m. 15. oktober) og **vintersesong** (resten av året).

§ 2. AREALBRUKSSONER

For **vintersesongen** deles kommunen inn i 4 soner som vist på plankartet:

1. **Sone A**
I sone A er det normalt ikke adgang til motorferdsel i utmark og vassdrag.
Unntak er ferdslen angitt i mfl's § 4, kjøring i tråd med forsøksforskriften § 5, samt for løypekjøring i offentlig regi.
2. **Sone B**
Generelt er ferdslen med hjemmel i forsøksforskrift § 5 tillatt.
Ut over dette kan motorisert ferdslen i utmark og vassdrag skje i tilknytning til allmennyttig virksomhet som drives av turistforeninger, jeger- og fiskeforeninger og lignende, samt til private hytter. Slik ferdslen skal skje etter vilkår fastsatt av kommunen.
3. **Sone C**
Generelt er ferdslen med hjemmel i forsøksforskrift § 5 tillatt.
For øvrig er motorisert ferdslen i sone C tillatt etter generelle vilkår (1.2.1) fastsatt av kommunestyret. Transport i vintersesongen i denne sonen skal fortrinnsvis skje ved hjelp av transportør som har kommunalt løyve til å drive leiekjøring med snøscooter.
4. **Sone D**
Sone D er del av en turistløype mellom Daja og Pieskehaurestugan i Sverige. I denne løypa er det fri ferdslen for motorkjøretøy i vintersesongen med unntak av de tidsrom som er nevnt i bestemmelser § 3. Ferdslen må følge de føringer som er gitt i vilkår, punktene
1.2.1 Generelle vilkår og
1.2.3 Regulering av motorferdsel i turistløypa til Sverige.



I barmarksesongen er det normalt ikke adgang til motorisert ferdsel i utmark og vassdrag i noen del av kommunen. Transport av elgslakt, nødvendig transport av ved og nødvendig transport i forbindelse med fiskekultiveringstiltak i offentlig regi er likevel tillatt etter vilkår gitt av kommunens planutvalg.

§ 3.

TIDSPUNKT FOR KJØRING

I de områder hvor motorisert ferdsel etter disse bestemmelser er tillatt, er det likevel forbudt å kjøre om natten mellom kl. 2400 og 0700. Det er i sin helhet også forbudt å kjøre på 1. juledag, 1. nyttårsdag og 1. påskedag.

§ 4.

DISPENSASJONER

Kommunens planutvalg kan gi dispensasjon fra denne kommunedelplanen med bestemmelser når særlige grunner foreligger, jfr. plan- og bygningslovens § 7.

§ 5.

STRAFFEANSVAR

For overtredelse av bestemmelser og vilkår fastsatt i medhold av vedtektene for dette forsøket, gjelder Motorferdselsloven § 12 tilsvarende

oo



VILKÅR
for
MOTORFERDSEL I UTMARK OG VASSDRAG
i Fauske kommune

Kommunale vilkår knyttet til arealplanens bestemmelser med tema motorferdsel spesifiserer nærmere hva som er tillatt med hensyn på slik ferdsel og hvordan slik aktivitet skal foregå.

1.1 BARMARKSESONG

Felles for all kjøring på barmark er at den om mulig skal følge eldre kjørespor. Så langt det er mulig bør eksisterende traktorveger o.l. benyttes. Brukeren av motorkjøretøyet skal gå langt i sine anstrengelser for å følge eldre kjørespor fordi ferdsel utenom slike veier setter spor i en sårbar natur som det tar mange tiår å fjerne.

I temakartet er alle traktorveier og lignende angitt.

1.1.1 Transport ved jakt,

(relatert til forskrift om forsøk vedrørende forvaltning av motorferdsel i utmark og vassdrag, Fauske kommune - § 5 a)

Bruk av motorkjøretøy er tillatt i forbindelse med transport av jaktutbytte ved jakt på elg.

Kjøring kan bare skje i samsvar med Statskog på statsgrunn og av grunneiere på privat grunn.

Bestemmelsen om jakt på elg gir bare adgang til transport av jaktutbytte. Det gis ikke adgang til transport av jegere og utstyr ut i jaktterreng, eller under utøvelse av jakten. Dersom det er behov for transport av annet enn jaktutbyttet, må det søkes om tillatelse. Det vil imidlertid være adgang til samtidig transport av jegere og utstyr dersom turen likevel er nødvendig for å kunne transportere jaktutbyttet.

1.1.2 Fiskekultiveringstiltak,

(relatert til forskrift om forsøk vedrørende forvaltning av motorferdsel i utmark og vassdrag, Fauske kommune - § 5 b)

Bruk av motorkjøretøy er tillatt til nødvendig transport i forbindelse med fiskekultiveringstiltak i offentlig regi.

(Som eksempel på fiskekultiveringstiltak kan nevnes utsetting av fisk. Enkelte steder er slike tiltak hyppig forekommende, og behovet for motortransport er stort. Det er imidlertid grunn til å peke på at det bare er nødvendig kjøring som er tillatt, dvs. der tiltaket ikke lar seg gjennomføre uten slik transport. Transporten bør foretas på vinterføre dersom dette medfører mindre skader og er mulig, jf. Mfl, nasjonal forskriftens § 3 første ledd bokstav b.)

Det er et vilkår at det dreier seg om fiskekultiveringstiltak i offentlig regi. Det vil være avgjørende om tiltaket er gitt offentlig økonomisk støtte. Det har således ingen betydning om tiltaket utføres av lokale fiskeforeninger eller grunneierlag i samråd med offentlig organ. For tiltak i privat/egen regi må grunneiere søke om tillatelse i tråd med bestemmelsens § 4 om dispensasjon.



1.1.3 Oppsyns- og tilsynstjeneste,

(relatert til Mfl - nasjonal forskrift § 2 første ledd bokstav c)

Bruk av motorkjøretøy er tillatt i forbindelse med offentlig oppsyns- og tilsynstjeneste. Privatpersoner som utfører slik tjeneste på oppdrag fra det offentlige, vil komme inn under dette vilkåret. Oppsynstjeneste i privat regi går ikke inn under bestemmelsen. Der det er et reelt behov for motorferdsel til slik tjeneste, må det eventuelt søkes om dispensasjon etter bestemmelsen § 4.

(Miljøverndepartementet har tolket Mfl - forskriftens § 2 første ledd bokstav c om offentlig oppsyns- og tilsynstjeneste slik at den også omfatter den bestands- og skadedokumentasjon som fylkesmannen foretar i forbindelse med rovviltforvaltningen. Det innebærer at det etter bestemmelsen er direkte hjemmel for at fylkesmannen i utføringen av dette arbeidet kan benytte motorkjøretøy.)

1.1.4 Bruk av motorbåt

Ferdsel med motorbåt betinger at vannet er større enn 2 km² og at motoren ikke er større enn 10 hk. Bruk av vannscooter er forbudt.

1.1.5 Landing/letting med fly

Landing/letting med fly tillates kun på Langvatnet i Sulitjelma.

1.1.6 Landing/letting med helikopter

Landing med helikopter i utmarka er kun tillatt hvis forutgående søknad om slik tillatelse er behandlet og godkjent i Planutvalget. Planutvalget kan delegere sin myndighet til saksbehandler.

I søknaden må det være angitt hva som er hensikten med en slik aktivitet, hvor en tenker å lande og tidspunkt.



1.2 VINTERSESONG

Motorkjøretøy kan på vinterføre nyttes til:

- a) formål som nevnt i motorferdsellovens Mfl § 4 første ledd,
- b) andre formål som nevnt i Mfl, nasjonal forskrift § 2,
- c) transport som er nødvendig for drift av turistanlegg (overnattings- og serveringssteder, skiheiser m.v.) som ikke ligger til brøytet bilveg,
- d) transport av materialer, utstyr og arbeidsfolk til bygging i samsvar med byggetillatelse,
- e) opparbeiding og preparering av skiløyper og skibakker for allmennheten og for konkurranser, når det foretas av kommuner, hjelpekorps, idrettslag, turlag eller turistbedrifter,
- f) nødvendig transport i forbindelse med vitenskapelige undersøkelser, herunder dyretellinger og liknende registreringer, etter oppdrag fra forskningsinstitusjon,
- g) nødvendig transport av ved fra egen eiendom til fast bopele, og transport av ved med spesiell tillatelse fra grunneier,
- h) transport av bagasje og utstyr mellom bilveg og hytte/hus som ligger i sone B eller C, såfremt avstanden fra kjørbar veg (startpunkt) er mer enn 2,5 km. (Eventuelle husvær som er bygd som naust har ikke disse rettighetene). Slik ferdsel skal starte fra nærmeste kjørbare veg.

For de som har hytte mindre enn 2,5 km fra kjørbar veg gis det anledning til å kjøre inntil 6 turer til hytta/huset såfremt vedkommende har legeattest som betinger bruk av motorisert ferdsel.

Slik ferdsel i sone B begrenses til 6 turer pr vintersesong.

Er nevnte transportbehov mulig å dekke med leiekjøring bør dette være 1. alternativ.

- i) kjøring i utmarksnæring for fastboende.

Motorferdsel med grunnlag i foran nevnte punkter skal følge de vilkår som er angitt i nedenstående punkt 1.2.1.



1.2.1 Generelle vilkår for motorferdsel i utmark på snødekt mark

- All motorisert ferdsel i utmark med snøscooter eller lignende er forbudt i tidsrommet etter 2. helga i mai til 15 oktober. (Skillet mellom sommer og vintersesong forutsetter at marka er frosset og snødekt før vintersesongen kan starte)
Unntak: Der ferdsel følger vegtrase som er åpen for vanlig ferdsel med bil om sommeren er kjøring tillatt til 20. mai. Slik ferdsel skal stoppe ved veikanten.
- All motorferdsel i utmark skal starte fra nærmeste kjørbare veg.
- All kjøring utenom angitt(e) trase(er) / område(r) er forbudt.
- Kjøring under opphold på hytta/huset er forbudt.
- For de som fyller betingelsene for å kjøre til hytte/hus gis det også anledning til å kjøre tur/retur i korteste trase fra hytta/huset til Daja og videre i turistløypa.
- For transport i område B og C er det påbudt å ha påkoblet kjelke.
- I tilfelle hytte/hus benyttes av flere familiemedlemmer / rettighetshavere i samme tidsrom fordres det kun bruk av ett kjøretøy.
- Grunneier har anledning til å sette vilkår for ferdsel over egen grunn. Det tilligger den som kjører å innhente opplysninger om slike vilkår og å ha disse med i skriftlig form ved eventuell kontroll.
- For kjøring hvor det er angitt at det kan kjøres et visst antall turer skal dette dokumenteres i en kjørebok hvor hver tur skal angis ved at dato ved start påføres med blekk før turen starter. Kjøreboken skal være tilgjengelig ved kontroll.
- Følgende dokumenter, alt etter formålet med kjøringen, skal tas med og fremvises på forlangende av offentlig oppsyns- /tilsynstjeneste:
 - Festekontrakt/ ev. bevis for eierskap til hytte/hus som benyttes for overnatting,
 - Kartutsnitt med hyttas/husets beliggenhet angitt, og hvor korteste trase for kjøring til hytta og for henting av vann er inntegnet,
 - Kjørebokdokument,
 - Førerkort og vognkort,
 - Hogsttillatelse i forbindelse med hogst på Statens grunn, og hos private grunneiere.
 - P-kort.
 - Legeattest lik eller nyere enn 2 år for handikappede relatert til behov for motorferdsel i utmark.
 - Dispensasjonsdokument fra nabokommune hvis ferdselen skal ende i denne kommunen.

Ferdselen skal skje hensynsfullt og under hensyntagen til skiløpere eller annen virksomhet i området.

Sektorstyret drift/teknisk (planutvalget) kan dispensere fra disse vilkårene.



1.2.2 Leiekjøring

Kommunen har som intensjon at det skal utstedes løyver for leiekjøring med snøscooter slik at det skal være kurant for allmennheten å få dekket sitt behov for transport av utstyr m.v. Løyvene skal utstedes av Planutvalget. Slik transport kan være:

- transport mellom bilveg og hytte,
- tilsyn med privat hytte etter eierens oppdrag,
- transport for massemedia på reportasjeoppdrag,
- transport av funksjonshemmede,
- transport av ved,
- transport etter dispensasjon i medhold av denne bestemmelse, § 9.

Områdene som skal betjenes med leiekjøring / bruk av snøscooter skal annonseres ledige med 3 års mellomrom og løyve(ne) for leiekjøring utstedes også med 3 års varighet.

Planutvalget tar stilling til innkomne søknader om dispensasjon for leiekjøring.

Der det er flere enn ca 25 hytter i et naturlig avgrenset område med tett hyttebebyggelse skal det aktivt tilrettelegges for leiekjøring. Utvises det lokal interesse for leiekjøring i områder med færre hytter skal kommunen også her tilrettelegge for leiekjøring.

Ett løyve for leiekjøring med snøscooter anses å dekke ca 45 hytter.

Løyvehaveren plikter å være tilgjengelig over mobiltelefon eller på annen måte for publikum.

Den som gis løyve for leiekjøring skal annonsere sitt tilbud ved start av sesongen. Det skal i annonsen angis områdebegrensning, telefonnr og pris pr tur eller km.

Med den nåværende hyttestruktur skal følgende hytteområder i Fauske kommune tilrettelegges for leiekjøring med snøscooter:

Sulitjelmaområdet omfatter alle hytter i området ovenfor Langvatnet. For området kan det utstedes inntil 8 løyver.

Valnesfjord vest fra Jordbru til og med Kistrand begrenset av Lakselva i øst. For området kan det utstedes 1 løyve.

Klungsetmarka. For området kan det utstedes 1 løyve.

Bestemmelser for løyveinnehavere /Retningslinjer for saksbehandling vedrørende leiekjøring.

Løyveinnehavere plikter å sette seg nøye inn i og etterkomme de føringer som arealplankart, bestemmelser og vilkår angir.

Også intensjonene/rettledningen som er gitt i rundskriv nr T-1/96 fra Miljøverndepartementet skal danne grunnlag for leiekjøringa.

Eventuelle endringer i kommunale vilkår skal straks angis av kommunen og løyveinnehaveren plikter så snart vedkommende er orientert å følge disse.

De som forestår leiekjøring skal tilkjennegi dette enten med klart synlig merke på klær eller kjøretøy.

Løyve for leiekjøring gis for en maksimal tidsramme på 3 år.

Områder som kommunen har definert som leiekjøringsområde skal utlyses ledig i våre 2 lokalaviser når eksisterende løyver utgår.

Gitt løyve kan inndras med øyeblikkelig virkning hvis dette misligholdes.



1.2.3 Regulering av motorferdsel i turistløypa til Sverige

Bruk av turistløypa betinger følgende:

- Turistrelaterte bedrifter i Fauske- og Arjeplog kommune gis anledning til å arrangere turer i denne løypa.
- Turen fra Norge starter/slutter ved parkeringsplassen i Daja og følger oppmerket løype til riksgrensen mot Sverige. Herfra går den videre langs avtalt løype i Sverige fram til Pieskehaurestugan og det øvrige svenske løypenettet for bruk av motorkjøretøy. Herfra og fra Daja kan den enkelt kjøres alene i merkede løyper såfremt dette er tillatt i forhold til nasjonale lover/forskrifter og kommunale bestemmelser/vilkår for de to land/kommuner.
- Fauske kommune har ansvar for nødvendig staking av løypa på norsk side.
- Løypa er også åpen for andre grupper/enkelt personer som ønsker å nytte denne på norsk side av riksgrensen.
- Det er ikke påbudt med kjelke for å kjøre i Turistløypa.
- Underveis vil det være anledning til å raste ved å kjøre maksimalt 25 m ut fra løypa.
- Tollmessig gjelder vanlige tollregler. Eventuell passering av riksgrensen betinger tillatelse fra Junkerdal tollstasjon.
- All ferdsel i denne løypa skjer på eget ansvar.

1.2.4 Regulering av motorferdsel for handikappede

Handikappede som innehar P-kort har anledning til å kjøre eller bli kjørt med snøscooter i alle områder benevnt som sone B, C eller D. Slik kjøring skal følge løypene som er angitt i arealplankartet. Handikappede må ellers følge de vilkår som er angitt i punkt 1.2.1 og som er relevant for denne type ferdsel, med unntak av kjelkepåbudet. For sterkt handikappede som ønsker å nytte følgescooter i sikkerhetsøyemed så tillates det at en snøscooter kjører sammen med den handikappede.

For personer som har dokumentert midlertidig eller varig funksjonshemming ved legeerklæring, men som ikke fyller kravene til P-kort, tilstås inntil 6 turer pr sesong til egen hytte/hus. Slik kjøring skal dokumenteres i en kjørebok hvor hver tur skal angis ved at dato ved start påføres med blekk før turen starter.

1.2.5 Regulering av motorferdsel fra Fauske kommune til nabokommune

Ferdsel til hytte beliggende i nabokommune og hvor det er naturlig å starte i Fauske kommune må tilpasses følgende: Ferdsele starter fra nærmeste kjørbare veg og følger den løypetrase som er angitt på arealplankartet fram til kommunegrensen. Herfra forutsettes det at nabokommunen utsteder dispensasjon fram til hytte/hus. Slik kjøring må etterkomme retningslinjene gitt i punkt 1.2.1.



1.2.6 Transport av vann

Under opphold på hytte/hus gis det tillatelse til å hente vann med snøscooter. Slik transport skal foregå i korteste trase mellom hytte/hus og nærmeste vannkilde. Slik transport skal foregå med så store og mange vanntanker at ferdselen begrenses til et minimum. Trase for slik ferdsel skal være påtegnet samme kartutsnitt som for trase for kjøring til hytte/hus er inntegnet

1.2.7 Trenings- /øvingsområde for opplæring i bruk av snøscooter.

Det skal tilrettelegges et område for øvelseskjøring som nye brukere skal kunne nytte for å lære å kjøre snøscooter på en forsvarlig måte. Videre skal dette øvingsområdet kunne nyttes til å arrangere konkurransekjøring med snøscooter i idrettslig regi etter spesiell søknad.

Øvingsområdet tenkes anlagt i Dråvika eller i skytebaneområdet nedenfor Daja.



Bestemmelser til kommunedelplan for motorferdsel i utmark og vassdrag i Sirdal kommune.

1. Generelt

Kommunedelplanen med plankart og bestemmelser er utarbeidet med hjemmel i plan og bygningsloven § 20-4.

Forsøksordningen med kommunedelplan for motorferdsel i utmark, er basert på lov av 26. juni 1992 nr. 87, om "forsøk i offentlig forvaltning". Videre har arbeidet med planen utgangspunkt i motorferdselloven av 10. juni 1977 og forskrift om vedtekter for forsøk vedrørende forvaltning av motorferdsel i utmark og vassdrag vedtatt av Sirdal kommunestyre 31. mai 2001.

Motorferdselloven av 10. juni 1977 gjelder i forsøksperioden med unntak av §§ 4 tredje ledd, 4a, 5 og 6.

Motorferdsel er generelt ikke tillatt med mindre motorferdsel er i henhold til § 4 første ledd i motorferdselloven og utfyllende bestemmelser for motorferdsel i utmark og vassdrag i Sirdal.

Verken motorferdselloven eller utfyllende bestemmelser innskrenker grunneiers rett til nekte motorferdsel på sin eiendom, jfr. motorferdselloven § 10. Fører av motorkjøretøy plikter selv å innhente grunneiers tillatelse for kjøring.

2. Arealbrukssoner

Sone A

For Setesdal Vesthei Ryfylkeheiane landskapsvernområde gjelder egne bestemmelser. Ved eventuelt vern av Frafjordheiane, legges dette området også inn i sone A.

Sone B

Områdene utenfor de faste kjøreløypene for snøskuter. Omfatter ikke sone A.

Sone C

Faste kjøreløyper og soner for snøskuter som det kan søkes om løyve for å kjøre i. (Kjøreløypene er merket rødt i plankartet.)

Sone D

Traseer der det er tillatt å kjøre opp skiløyper. (Skiløypene er merket blått i plankartet)



3. Saksbehandling / dispensasjon

Kommunen fatter enkeltvedtak etter kommunedelplanen for motorferdsel i utmark og vassdrag. Søknadene blir i førsteinstans behandlet administrativt. Klagebehandlingen foretas av hovedutvalg for landbruk, næring og miljø.

Etter søknad kan det gis dispensasjon fra kommunedelplanen, jfr. plan og bygningslovens § 7. Dispensasjonssøknader behandles av hovedutvalg for landbruk, næring og miljø. Klagebehandling av dispensasjonssøknader legges til kommuneplanutvalget (formannskapet).

4. Straffeansvar

Ved overtredelse av disse bestemmelser, gjelder motorferdseloven § 12.



Utfyllende bestemmelser for transport i utmark og vassdrag i Sirdal.

1,0 Generelle bestemmelser for hele kommunen.

- 1) All motorisert ferdsel i utmark og vassdrag skal skje så skånsomt som mulig av hensyn til planteliv, dyreliv og friluftsliv.
- 2) Kommunen v/viltnemda kan stenge løypetraseer ved spesielle forhold knyttet til vinterbeite for villrein.
- 3) I skisesongen plikter brukere av motorkjøretøy i utmark og vassdrag så langt det er mulig å unngå å ødelegge etablerte skispor.

1,1 Vintersesong

Sone A -Setesdal Vesthei Ryfylkeheiane landskapsvernområde

(Ved eventuelt vern av Frafjordheiane, legges dette området også inn i sone A)

- 1) Motorisert ferdsel på land er forbudt.
- 2) Forbudet under 1) gjelder ikke:
 - a) motorisert ferdsel i forbindelse med militær operativ virksomhet, ambulanse-, politi-, brannvern-, sikrings-, oppsyns-, skjøtsels- og forvaltningsvirksomhet. Øvelseskjøring i forbindelse med disse formåla krever særskilt løyve,
 - b) motorferdsel på vei, herunder anleggsveier etter gjeldende konsesjonsvilkår.
- 3) Sirdal kommune kan etter søknad gi løyve til:
 - a) nødvendig snøscootertransport som trengs i forbindelse med:
 - jord- og beitebruk, for eksempel frakt av gjerdeutstyr,
 - frakt av ved eller hogstvirke,
 - frakt av felt storvilt,
 - kalking,
 - b) nødvendig snøscootertransport som trengs ved tilsyn og vedlikehold av kraftanlegg.
Ved akutte behov for slik transport skal det sendes melding.

Vilkår

- ✚ Løyve gjelder kjøretøy(er) med registreringsnummer som angitt på løyveseddelen. Dersom løyveinnehaver skal benytte annet kjøretøy enn angitt på løyveseddelen, må kommunen snarest mulig få beskjed om det nye registreringsnummeret. Løyve gjelder uansett ikke flere kjøretøyer samtidig, enn det som er angitt på løyveseddelen.



SIRDAL
KOMMUNE

Kommunedelplan for
motorferdsel i utmark
og vassdrag

- ✚ Løyve gjelder for løyveinnehaver, løyveinnehavers barn og foreldre. For organisasjoner, offentlige institusjoner og bedrifter gjelder løyve for personer som kjører i dennes sted.
- ✚ Løyveinnehavere plikter å ha tildelt klistremerke påklistret kjøretøyet på et synlig sted under kjøring. Løyve skal også medbringes under kjøring.
- ✚ Mislighold av løyve eller vilkår satt i denne, kan føre til inndragning av løyve.

Sone B -Områder utenfor de faste kjøreløypene

- 1) Motorkjøretøy kan i sone B på vinterføre uten løyve direkte etter motorferdselloven § 4, første ledd benyttes til:
 - a) *politi-, ambulanse- og redningstjeneste og oppsyns- og tilsynstjeneste etablert med hjemmel i lov,*
 - b) *offentlig post- og teletjenester,*
 - c) *nødvendig person- og godstransport til og fra faste bosteder og i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring. Jakt, fangst, fiske og bærsanking regnes ikke som næring i denne forbindelse,*
 - d) *forsvarets øvelser, forflytninger og transporter,*
 - e) *anlegg og drift av offentlige veier og anlegg,*
 - f) *rutetransport som drives med løyve i henhold til samferdselsloven.*

- 2) I tillegg kan motorkjøretøy i sone B på vinterføre uten løyve nyttes til:
 - a) *nødvendig transport i forbindelse med anlegg og drift av veier og større anlegg,*
 - b) *nødvendig transport i forbindelse med vitenskapelige undersøkelser, herunder dyretellinger og liknende registreringer, etter oppdrag fra forskningsinstitusjon,*
 - c) *nødvendig transport av ved fra egen eiendom til fast bopel.*

- 3) Løyve kan etter søknad gis til fastboende, slik at motorkjøretøy på vinterføre i sone B kan benyttes til kjøring i utmarksnæring for følgende formål:
 - *utlegging av kalk og annen nødvendig transport i forbindelse med fisketiltak,*
 - *transport av ved utover det som er tillatt etter pkt. 2 c),*
 - *transport av materialer, utstyr og arbeidsfolk til bygging i samsvar med byggetillatelse.*

- 4) Løyve kan etter søknad gis til fastboende, slik at de i ervervsmessig øyemed kan påta seg (leiekjøring)
 - *transport for massemedia på reportasjeoppdrag,*
 - *transport av ved.*



Vilkår

- ✚ Transport jfr. pkt. 2 c) og pkt. 3 forutsetter at snøskuter har med seg slede under kjøreturen.
- ✚ Løyve gjelder kjøretøy(er) med registreringsnummer som angitt på løyveseddelen. Dersom løyveinnehaver skal benytte annet kjøretøy enn angitt på løyveseddelen, må kommunen snarest mulig få beskjed om det nye registreringsnummeret. Løyve gjelder uansett ikke flere kjøretøyer samtidig, enn det som er angitt på løyveseddelen.
- ✚ Løyve gjelder for løyveinnehaver, løyveinnehavers barn og foreldre. For organisasjoner, offentlige institusjoner og bedrifter gjelder løyve for personer som kjører i dennes sted.
- ✚ Løyveinnehavere plikter å ha tildelt klistremerke påklistret kjøretøyet på et synlig sted under kjøring. Løyve skal også medbringes under kjøring.
- ✚ Innehavere av leiekjøringsløyver jfr. pkt. 4) plikter, innen rimelighetens grenser, å stille opp ved forespørsel om transport.
- ✚ Mislighold av løyve eller vilkår satt i denne, kan føre til inndragning av løyve.

Sone C - Kjøring som krever faste kjøreløyper

- 1) Etter søknad kan det gis løyve til at motorkjøretøy i sone C på vinterføre kan benyttes til:
 - a) *transport av bagasje og utstyr mellom bilveg og hytte som ligger minst 2,5 km fra nærmeste tilgjengelige brøyta bilveg. I de områder hvor det er muligheter for det, skal transporten dekkes av leiekjøring,*
 - b) *transport i ervervsmessig øyemed som fastboende påtar seg (leiekjøring)*
 - mellom bilveg og hytte,
 - tilsyn med privat hytte etter eierens oppdrag,
 - transport av funksjonshemmede,
 - c) *funksjonshemmede,*
 - d) *transport som er nødvendig for drift av turistanlegg (overnattings- og serveringssteder, skiheiser m.v.) som ikke ligger til brøytet bilveg.*

Vilkår

- ✚ Transport jfr. pkt. 1 a), 1 b), 1 c) og 1 d) skal følge løyper avmerket med rødt på plankartet til kommunedelplanen for motorferdsel. Kjøreløyper kan avvikes dersom terrengforhold, snø- og isforhold og eiendomsforhold krever det.
- ✚ Løyve gjelder kjøretøy(er) med registreringsnummer som angitt på løyveseddelen. Dersom løyveinnehaver skal benytte annet kjøretøy enn angitt på løyveseddelen, må kommunen snarest mulig få beskjed om det nye registreringsnummeret. Løyve gjelder uansett ikke flere kjøretøyer samtidig, enn det som er angitt på løyveseddelen.



SIRDAL
KOMMUNE

Kommunedelplan for
motorferdsel i utmark
og vassdrag

- ✚ Løyve gjelder for løyveinnehaver, løyveinnehavers barn og foreldre. For organisasjoner, offentlige institusjoner og bedrifter gjelder løyve for personer som kjører i dennes sted.
- ✚ Løyveinnehavere plikter å ha tildelt klistremerke påklistret kjøretøyet på et synlig sted under kjøring. Løyve skal også medbringes under kjøring.
- ✚ Innehavere av leiekjøringsløyver jfr. pkt. 1 b) plikter, innen rimelighetens grenser, å stille opp ved forespørsel om transport.
- ✚ Mislighold av løyve eller vilkår satt i denne, kan føre til inndragning av løyve.

Sone D -Traseer der det er tillatt å kjøre opp skiløyper

- 1) Etter søknad kan det gis løyve til at motorkjøretøy i sone D på vinterføre kan benyttes til opparbeiding og preparering av skiløyper og skibakker for allmennheten og for konkurranser, når det foretas av kommuner, hjelpekorps, idrettslag, turlag eller turistbedrifter.

Vilkår

- ✚ Oppkjøring av skiløyper skal skje i løyper merket med blått på plankartet. Ved søknad om nye løypetraseer skal kart med inntegnet kjørerute følge søknaden.
- ✚ Løyve gjelder kjøretøy(er) med registreringsnummer som angitt på løyveseddelen. Dersom løyveinnehaver skal benytte annet kjøretøy enn angitt på løyveseddelen, må kommunen snarest mulig få beskjed om det nye registreringsnummeret. Løyve gjelder uansett ikke flere kjøretøyer samtidig, enn det som er angitt på løyveseddelen.
- ✚ Løyve gjelder for løyveinnehaver, løyveinnehavers barn og foreldre. For organisasjoner, offentlige institusjoner og bedrifter gjelder løyve for personer som kjører i dennes sted.
- ✚ Løyveinnehavere plikter å ha tildelt klistremerke påklistret kjøretøyet på et synlig sted under kjøring. Løyve skal også medbringes under kjøring.
- ✚ Mislighold av løyve eller vilkår satt i denne, kan føre til inndragning av løyve.

1,2 Barmarksesong

Sone A -Setesdal Vesthei Ryfylkeheiane landskapsvernområde:

(Ved eventuelt vern av Frafjordheiane, legges dette området også inn i sone A)

- 1) *Motorisert ferdsel på land er forbudt.*
- 2) Forbudet under 1) gjelder ikke:

a) motorisert ferdsel i forbindelse med militær operativ virksomhet, ambulanse-, politi-, brannvern-, sikrings-, oppsyns-, skjøtsels- og forvaltningsvirksomhet.



Øvelseskjøring i forbindelse med disse formåla krever særskilt løyve,

b) motorferdsel på vei, herunder anleggsveier etter gjeldende konsesjonsvilkår.

Sone B (På barmark alt utmarksareal i kommunen utenom sone A):

- 1) Motorkjøretøy kan i sone B på barmark uten løyve direkte etter motorferdselloven § 4, første ledd benyttes til:
 - a) politi-, ambulanse- og redningstjeneste og oppsyns- og tilsynstjeneste etablert med hjemmel i lov,*
 - b) offentlig post- og teletjenester,*
 - c) nødvendig person- og godstransport til og fra faste bosteder og i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring. Jakt, fangst, fiske og bærsanking reknes ikke som næring i denne forbindelse,*
 - d) forsvarets øvelser, forflytninger og transporter,*
 - e) anlegg og drift av offentlige veger og anlegg,*
 - f) rutetransport som drives med løyve i henhold til samferdselsloven.*

- 2) I tillegg kan motorkjøretøy på barmark nyttes til:
 - a) transport av jaktutbytte ved jakt på hjortedyr,*
 - b) nødvendig transport i forbindelse med anlegg og drift av veger og større anlegg.*

- 3) Etter søknad kan kommunen på barmark gi løyve til bruk av motorkjøretøy for:
 - a) utlegging av kalk og annen nødvendig transport i forbindelse med fisketiltak,*
 - b) transport i forbindelse med godkjent byggeløyve.*

Vilkår

- ✚ Motorferdsel på barmark som er tillatt etter pkt. 2 og 3 ovenfor skal i størst mulig grad følge eldre kjørespor. Kjørespor i høyereliggende områder i utmark kan i mange tilfeller ta mange tiår å reparere.
- ✚ Løyve gjelder kjøretøy(er) med registreringsnummer som angitt på løyveseddelen. Dersom løyveinnehaver skal benytte annet kjøretøy enn angitt på løyveseddelen, må kommunen snarest mulig få beskjed om det nye registreringsnummeret. Løyve gjelder uansett ikke flere kjøretøyer samtidig, enn det som er angitt på løyveseddelen.
- ✚ Løyve gjelder for løyveinnehaver, løyveinnehavers barn og foreldre. For organisasjoner, offentlige institusjoner og bedrifter gjelder løyve for personer som kjører i dennes sted.
- ✚ Løyveinnehavere plikter å ha tildelt klistremerke påklistret kjøretøyet på et synlig sted under kjøring. Løyve skal også medbringes under kjøring.
- ✚ Mislighold av løyve eller vilkår satt i denne, kan føre til inndragning av løyve.



1,3 Motorisert ferdse! på innsjøer som ikke er tilfrosset (hele kommunen).

Ferdse! med motorfartøy er generelt tillatt på innsjøer som er 2 kvadratkilometer eller større, på elvestrekninger, og på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer dersom disse inngår som en del av et farbart vassdrag.

Bruk av vannskuter på innsjøer er ikke tillatt.

Grunneiere av gårdsbruk kan bruke motorfartøy på innsjøer under 2 kvadratkilometer i forbindelse med fangst, fiske og bærplukking på egen eiendom med de avgrensninger som er fastsatt i annet lovverk. Grunneiere kan også bruke motorfartøy på innsjøer til annen nødvendig nyttetransport i næringsøyemed.

Transport på innsjøer under 2 kvadratkilometer i forbindelse med fiskestelltiltak er tillatt når slike tiltak har offentlig støtte.

Det er ikke tillatt med motorfartøyer med større motor enn 10 HK. Unntatt fra motorbegrensningen er Sirdalsvatn, Svartevatn, Ortevatn og Roskreppfjorden.

1,4 Luftfartøy

Sone A -Setesdal Vesthei Ryfylkeheiane landskapsvernområde

(Ved eventuelt vern av Frafjordheiane, legges dette området også inn i sone A)

- 1)
 - a) Lavtflygning under 300 meter over kalvingsområder og trekksoner er forbudt,
 - b) start og landing med motordrevne luftfartøy er forbudt. Med landing forstås en også henting og bringing av passasjerer og gods sjølv om landing i fysisk forstand ikke finner sted.
- 2) Forbudet under 1) gjelder ikke:
 - a) *motorisert ferdse! i forbindelse med militær operativ virksomhet, ambulanse-, politi-, brannvern-, sikrings-, oppsyns-, skjøtsels- og forvaltningsvirksomhet. Øvelseskjøring i forbindelse med disse formåla krever særskilt løyve,*
 - b) *landing med motordrevne luftfartøyer for henting av felt storvilt på eller ved følgende vann: Storevatn.*

Luftttransport under pkt. 2 skal meldes til Sirdal kommune.

- 3) Sirdal kommune kan etter søknad gi tillatelse til:
 - a) *nødvendig lufttransport som trengs i forbindelse med*
 - *jord- og beitebruk, for eksempel frakt av gjerdeutstyr,*
 - *frakt av ved eller hogstvirke,*



- frakt av felt storvilt,
- kalking,

b) nødvendig lufttransport som trengs ved tilsyn og vedlikehold av kraftanlegg.

Ved akutte behov for slik transport skal det sendes melding,

c) nødvendig lufttransport av materialer til hytter, klopper mv og av brensel, utstyr og proviant til hytter og buer.

Sone B (For luftfartøy hele kommunen utenom sone A):

1) Start og landing med motordrevne luftfartøy er forbudt. Med landing forstås en også henting og bringing av passasjerer og gods sjølv om landing i fysisk forstand ikke finner sted.

2) Forbudet under 1) gjelder ikke:

a) motorisert ferdsel i forbindelse med militær operativ virksomhet, ambulanse-, politi-, brannvern-, sikrings-, oppsyns-, skjøtsels- og forvaltningsvirksomhet. Øvelseskjøring i forbindelse med disse formåla krever særskilt løyve,

b) landing/start med sjøfly for henting av felt storvilt på følgende vann: Svarvatn, Roskreppfjorden, Kvifjorden, Øyarvatn (sør for Kvifjorden), Sandvatn (Valevassheia), Gravvatn, Valevatn, Ortevatn/Fidjelandsvatn, Sinnesvatn, Nespervatn og Sirdalsvatn. Det er også tillatt å lande/starte på disse vannene i forbindelse med fiskestelltiltak når slikt tiltak har offentlig støtte,

c) nødvendig lufttransport i forbindelse med tilsyn og vedlikehold av kraftanlegg.

Lufttransport under pkt. 2 skal meldes til Sirdal kommune.

3) Sirdal kommune kan gi tillatelse til følgende lufttransport:

a) nødvendig transport i forbindelse med

- jord og beitebruk, for eksempel frakt av gjerdeutstyr,
- frakt av ved eller hogstvirke,
- frakt av felt storvilt,
- kalking,
- frakt av materialer og utstyr i forbindelse med byggetillatelse,
- transport i forbindelse med fiskestelltiltak,

b) nødvendig lufttransport av materialer til hytter, klopper mv. og av brensel, utstyr og proviant til hytter og buer.

Vedlegg 6. Kommunekontakter og informanter per telefon

Kommunekontakter i evalueringen

Sirdal:	Per Grimsby, miljøvernleder
Fauske:	Jan Nystad, overingeniør
Hattfjelldal:	Jarle N. Kristiansen, miljøvern- og næringskonsulent
Vinje:	Gunnhild Slyngstad, kommuneplanlegger
Lom:	Kari Sveen, sektorleder
Røros:	Otto Klykken, skogbrukskonsulent
Stor-Elvdal:	Håvard Haug, miljø- og utmarkskonsulent
Kautokeino:	Sten Olav Hætta, teknisk sjef

Lag og foreninger (representert ved leder eller delegert fra leder) i forsøkskommunene som er intervjuet over telefon

Sirdal kommune

Den Norske Turistforening, Stavanger
 Naturvernforbundet i Vest-Agder
 Sirdal Bondelag
 Sirdal lensmannskontor
 Sirdal snøskuterklubb
 Sirdal snøskutertransport
 Statens naturoppsyn
 Statskog Sirdal

Fauske kommune

Fauske lensmannskontor
 Statens Naturoppsyn, Fauske
 Statskog Fjelltjenesten, Fauske
 Sulitjelma Snøskuterklubb
 Fauske og Omegn Turistforening
 Naturvernforbundet i Nordland, ved lokal representant
 Reindriftsforvaltningen i Nordland¹²

Hattfjelldal kommune

Hattfjelldal Jeger og Fiskerforening
 Hattfjelldal Snøskuterklubb
 Lensmannen i Grane og Hattfjelldal
 Statskog Fjelltjenesten, Hattfjelldal
 Reindriftsforvaltningen i Nordland

Vinje kommune

Intervjuene blir gjennomført når 2. høringsrunde på motorferdselplanen er avsluttet, dvs i februar/mars 2003.

Lom kommune

Lom Bondelag
 Lom Bonde- og småbrukarlag
 Lom fjellstyre
 Lom lensmannskontor
 Statens Naturoppsyn
 Lom reiselivslag
 Lom tamreinslag
 Leiekjøring (repr)
 Naturvernforbundet i Lom og Skjåk
 Statskog Lillehammer

¹² Reindriftsforvaltningen i Nordland har bidratt med kartmateriale over reinbeitedistrikter og oversikter over motorkjøretøy i reindriftsnæringen i Fauske og Hattfjelldal.

Røros kommune

Naturvernforbundet i Røros

Røros fjellstyre

Røros lensmannskontor

Røros løypeforening

Røros reiselivslag

Røros snøscooterforening

Samarbeidsrådet for landbruket

Statens naturoppsyn

Sør-Trøndelag reindriftsforvaltning

Stor-Elvdal kommune

Stor-Elvdal grunneierforening

Lensmannskontoret i Stor-Elvdal

Intervjuene blir supplert når planprosessen nærmer seg avslutning, dvs. våren 2003.

Kautokeino kommune

Intervjuene blir gjennomført når planprosessen nærmer seg avslutning, dvs i mars/april 2003.

Vedlegg 7. Milepeler i prosessen med initiering av motorferdsselforsøket

Kommune	Vedtak om deltagelse i forsøket	Kom. styre vedtak av forskrift om vedtekter for forsøk	Kunngjøring /annonsering av oppstart på planarbeidet	Møter med lokale interesse-grupper	Vedtak om utlegging til høring	Motorferd-selpl. vedtatt i kom. styret	Plan iverkstatt
Sirdal	Sak 100/00	31.05.01	-	15.01.02	Juni 2002	November 2002	Sesongen 2002/2003
Vinje	14.09.00	05.04.01	Okt. 2001	21.11.02 møte med snøskuter-klubbene	høring: 28.08.02 høring: 12.12.02	-	Planlagt ferdig februar 2003
Lom	21.06.01	Sak 041/01 21.06.01	04.12.01	04.04.02	-	-	Planutkast forventes ferdig våren 2003
Røros	07.09.00	03.05.01	-	-	-	-	Mål om å fremme sak i kom.styret i des.
Stor-Elvdal	18.09.00	24.04.01	-	-	-	-	Mål om planutkast ferdig over nyttår 2003
Hattfjeldal	01.12.98 (søknad om å få ta del i forsøks-ordning)	21.02.01	23.03.01	02.05.02	Sept. 01 – soneinndelingen Nov. 01 - løypenettet	19.12.01 og 06.03.02 Fortsatt merk-nader fra FM	09.03.02 – løypenettet formelt åpnet
Fauske	Sak 29 / 2001	05.04.01	11. 04.01	06.03.01 – møte med høringsinst. 02.05.01 – folke-møte	06.09.01 13.06.02 (del II)	13.12.01 (del I for ½ kom) 20.10.02 (del II)	22.01.02 (del I for ½ kom) Nov. 2002 (del II)
Kautokeino	15.09.2000	19.04.2001 Godtar endring 27.03.2002	-	-	-	-	Planlagt ferdig til Barmarkses. 2003

NINA Oppdragsmelding 770

ISSN 0802-4103

ISBN 82-426-1374-5

NINA Hovedkontor
Tungasletta 2
7485 Trondheim
Telefon: 73 80 14 00
Telefaks: 73 80 14 01