

## Evaluering av forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark

### Kommunebeskrivelser

Torbjørn Østdahl  
Margrete Skår



LAGSPILL



ENTUSIASME



INTEGRITET



KVALITET

## **NINAs publikasjoner**

### **NINA Rapport**

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

### **NINA Temahefte**

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

### **NINA Fakta**

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

### **Annen publisering**

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

**Norsk institutt for naturforskning**

# Evaluering av forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark

Kommunebeskrivelser

Torbjørn Østdahl  
Margrete Skår

Østdahl, T. & Skår, M. 2005. Evaluering av ny forsøksordning med motorferdsel i utmark. Kommunebeskrivelser. NINA Rapport 99. 122 pp.

Lillehammer, november 2005

ISSN: 1504-3312  
ISBN: 82-426-1645-0

RETTIGHETSHAVER  
© Norsk institutt for naturforskning  
Publikasjonen kan siteres fritt med kildeangivelse

TILGJENGELIGHET  
Åpen

PUBLISERINGSTYPE  
Digitalt dokument (pdf)

KVALITETSSIKRET AV  
Øystein Aas

ANSVARLIG SIGNATUR  
Forskningssjef Trond Taugbøl

OPPDRAGSGIVER(E)  
Miljøverndepartementet

KONTAKTPERSON(ER) HOS OPPDRAGSGIVER  
Harald Rudberg

NØKKEWORD  
Motorferdsel, kommunal planlegging, forsøksordning, kommunebeskrivelser

KONTAKTOPPLYSNINGER

**NINA Trondheim**  
NO-7485 Trondheim  
Telefon: 73 80 14 00  
Telefaks: 73 80 14 01

**NINA Oslo**  
Postboks 736 Sentrum  
NO-0105 Oslo  
Telefon: 73 80 14 00  
Telefaks: 22 33 11 01

**NINA Tromsø**  
Polarmiljøsenderet  
NO-9296 Tromsø  
Telefon: 77 75 04 00  
Telefaks: 77 75 04 01

**NINA Lillehammer**  
Fakkeltgården  
NO-2624 Lillehammer  
Telefon: 73 80 14 00  
Telefaks: 61 22 22 15

<http://www.nina.no>

---

## Sammendrag

Østdahl, T. og Skår, M. 2005: Evaluering av forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark. Kommunebeskrivelser. NINA Rapport 99. 122 pp.

Evalueringen av forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark har vært et omfattende arbeid der mye informasjon er samlet over lang tid. For å systematisere informasjonen har vi valgt å utarbeide åtte kommunebeskrivelser. Disse utgjør vårt hovedgrunnlag for å evaluere de ulike målsettingene for forsøket.

De åtte kommunebeskrivelsene beskriver i hovedsak planprosessen i hver kommune, administrering og praktisering av kommunedelplanen i forsøksperioden og spesielle satsingsområder eller konfliktområder. I tillegg oppsummerer vi hvordan våre informanter (se vedlegg 1) vurderer måloppnåelsen i forsøket i sin kommune.

Vi har samlet informasjon om hver enkelt kommune på ulike måter. Vi har besøkt alle forsøkskommunene to ganger (kun en gang i Kautokeino som avbrøt deltakelse i forsøket) og da hatt møter med kommuneadministrasjon og representant for politikerne. Vi har samlet inn og systematisert kommunale sakspapirer, vi har deltatt på alle kommunesamlinger i forsøket og vi har gjennomført en egen spørreundersøkelse angående holdninger til motorisert ferdse. Registreringsopplegget av kjøreomfang som er gjennomført i forsøksperioden har selvsagt gitt oss verdifull informasjon om kjøreomfang og kjøremønster i hver enkelt forsøkskommune. Ikke minst har vi i to omganger gjennomført telefonintervjuer med representanter for ulike lag og foreninger, oppsyn og lensmannsetat. Vi har også intervjuet fylkeskommunene en gang og fylkesmannens miljøvern avdeling to ganger. Vedlegg 1 gir en oversikt over hvilke lag, organisasjoner etc. som er intervjuet i hver enkelt kommune.

Vi har altså valgt å utgi kommunebeskrivelsene som en egen NINA-rapport i tillegg til hovedrapporten (NINA Rapport 90), rapporten som oppsummerer registreringsopplegget på omfang av ferdse i forsøkskommunene (NINA rapport 91) og tidligere underveisrapporter på evalueringen (alle rapportene finnes på [www.nina.no](http://www.nina.no)). Kommunebeskrivelsene gir en mer detaljert beskrivelse av den enkelte forsøkskommune enn det som kommer fram i hovedrapporten. Vi håper dette materialet kan være av interesse både for forsøkskommunene og som kunnskapsgrunnlag i videre arbeid med forvaltning av motorferdsel i utmark.

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

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

# Innhold

<b>Sammendrag</b> .....	<b>3</b>
<b>Innhold</b> .....	<b>4</b>
<b>Forord</b> .....	<b>9</b>
<b>1 Sirdal kommune</b> .....	<b>10</b>
1.1 Bakgrunnsstoff .....	10
1.1.1 Kommunefakta .....	10
1.1.2 Kjøreformål.....	10
1.2 Planprosessen .....	11
1.2.1 Organisering og gjennomføring .....	11
1.2.2 Involvering av interessegrupper .....	12
1.2.3 Innholdet i høringsuttalelsene (oppsummeringen er basert på kommunens egen oppsummering).....	13
1.2.4 Politisk sluttbehandling av delplanen.....	14
1.2.5 Hva ville kommunen gjort annerledes?.....	14
1.3 Planbestemmelsene.....	14
1.3.1 Bakgrunn for planbestemmelsene .....	14
1.3.2 Tilknytning til arealplan .....	15
1.3.3 Arealbrukssoner og utfyllende bestemmelser.....	15
1.3.4 Informasjon om planbestemmelsene .....	16
1.3.5 Erfaringer med praktisering av planbestemmelsene.....	16
1.4 Administrasjon av kommunedelplanen.....	16
1.4.1 Organisering av arbeidet med drift av kommunedelplanen internt i kommunen.....	16
1.4.2 Løyver, tillatelser og dispensasjonssaker .....	17
1.4.3 Klagesaker .....	17
1.5 Konflikter mellom motorisert ferdsel i utmark og andre interesser i forsøksperioden ..	18
1.6 Andre erfaringer og spesielle effekter av forsøksordningen i Sirdal .....	18
1.6.1 Leiekjøringsordningen .....	18
1.6.2 Barmarkskjøring og hytteutbygging .....	19
1.6.3 Hvorfor ikke åpen skuterløype i Sirdal? .....	20
1.7 Måloppnåelse i forsøket .....	21
1.7.1 Hovedmålsetting for kommunen .....	21
1.7.2 Målet om å redusere støy- og trafikkbelastningen .....	21
1.7.3 Målet om å redusere kjøring i sårbare områder til et minimum.....	23
1.7.4 Målet om en mer helhetlig vurdering av interesser .....	23
1.7.5 Målet om enklere regelverk / mer effektiv behandling .....	23
1.7.6 Erfaringer med utprøving av lokal myndighet .....	24
1.7.7 Hva mener kommunen selv (kommuneadministrasjon og politikerrepresentant) er resultater av forsøket?.....	24
<b>2 Vinje kommune</b> .....	<b>25</b>
2.1 Bakgrunnsstoff .....	25
2.1.1 Kommunefakta .....	25
2.1.2 Kjøreformål.....	25
2.2 Plan og planprosess.....	26
2.2.1 Organisering og gjennomføring .....	26
2.2.2 Involvering av interessegrupper / høring .....	26
2.2.3 Innholdet i høringsuttalelsene.....	28
2.2.4 Politisk sluttbehandling av planen.....	29
2.2.5 Hva ville kommunen gjort annerledes i planprosessen ?.....	30
2.3 Planbestemmelsene.....	30
2.3.1 Bakgrunn for planbestemmelsene .....	30
2.3.2 Tilknytning til arealplanen .....	31
2.3.3 Arealbrukssoner .....	31

2.3.4	Erfaringer med praktiseringen av planbestemmelsene.....	32
2.3.5	Kommunens informasjonsarbeid om planbestemmelsene .....	32
2.4	Administrasjon av kommunedelplanen.....	33
2.4.1	Organisering av arbeidet med drift av kommunedelplanen internt i kommunen.....	33
2.4.2	Løyver og dispensasjoner .....	33
2.4.3	Klagesaker .....	34
2.5	Konflikter mellom motorisert ferdsel og andre interesser .....	34
2.6	Andre viktige temaer i forsøksordningen i Vinje .....	34
2.6.1	Leiekjøringsordningen .....	34
2.6.2	Forhåndsløyve fra grunneier .....	35
2.7	Måloppnåelse i kommunen .....	36
2.7.1	Hovedmålsetting for kommunen .....	36
2.7.2	Målet om å redusere støy og trafikkbelastningen .....	36
2.7.3	Målet om å redusere kjøring i sårbare områder til et minimum.....	37
2.7.4	Målet om mer helhetlig vurdering av berørte interesser .....	38
2.7.5	Målet om mer effektiv saksbehandling .....	38
2.7.6	Erfaringer med utprøving av lokal myndighet .....	39
2.8	Kommunens og informantenes syn på forsøkets vellykkethet .....	39
<b>3</b>	<b>Stor-Elvdal.....</b>	<b>40</b>
3.1	Bakgrunnsstoff .....	40
3.1.1	Kommunefakta .....	40
3.1.2	Kjøreformål.....	40
3.2	Planprosessen .....	41
3.2.1	Organisering og gjennomføring .....	41
3.2.2	Involvering av interessegrupper .....	42
3.2.3	Fylkeskommunen og fylkesmannens syn på sin rolle i planprosessen.....	43
3.2.4	Innholdet i høringsuttalelsene.....	44
3.2.5	Politisk sluttbehandling av delplanen.....	46
3.2.6	Hva ville kommunen gjort annerledes?.....	47
3.3	Planbestemmelsene.....	47
3.3.1	Litt om bakgrunn for planbestemmelsene.....	47
3.3.2	Tilknytning til arealplan .....	47
3.3.3	Arealbruksområder og utfyllende bestemmelser .....	48
3.3.4	Løypetrase for snøskuterkjøring .....	49
3.3.5	Informasjon om bestemmelsene.....	49
3.3.6	Erfaringer med praktisering av bestemmelsene .....	49
3.4	Administrasjon av kommunedelplanen.....	50
3.4.1	Organisering av arbeidet med drift av kommunedelplanen internt i kommunen.....	50
3.4.2	Løyver, tillatelser og dispensasjonssaker .....	50
3.4.3	Klagesaker .....	50
3.5	Konflikter mellom motorisert ferdsel i utmark og andre interesser i forsøksperioden ..	50
3.6	Andre erfaringer og spesielle effekter av forsøksordningen i kommunen.....	51
3.6.1	Erfaringer med skuterløypa på Koppangkjølen .....	51
3.6.2	Leiekjøringsordningen .....	52
3.7	Måloppnåelse i forsøket .....	52
3.7.1	Hovedmålsetting for kommunen .....	52
3.7.2	Målet om å redusere støy- og trafikkbelastningen .....	53
3.7.3	Målet om å redusere kjøring i sårbare områder til et minimum.....	53
3.7.4	Målet om en mer helhetlig vurdering av interesser .....	54
3.7.5	Målet om enklere regelverk / mer effektiv behandling .....	54
3.7.6	Synspunkter på utprøving av lokal myndighet .....	55

<b>4 Lom</b>	<b>56</b>
4.1 Bakgrunnsstoff	56
4.1.1 Kommunefakta	56
4.1.2 Kjøreformål	56
4.2 Planprosessen	57
4.2.1 Organisering og gjennomføring	57
4.2.2 Involvering av interessegrupper / høring	58
4.2.3 Innholdet i høringsuttalelsene	58
4.2.4 Politisk sluttbehandling av delplanen	58
4.2.5 Hva ville kommunen gjort annerledes?	59
4.3 Planbestemmelsene	59
4.3.1 Bakgrunn for planbestemmelsene	59
4.3.2 Tilknytning til arealplan	59
4.3.3 Arealbrukssoner og utfyllende bestemmelser	60
4.3.4 Informasjon om bestemmelsene	61
4.3.5 Erfaringer med praktisering av planbestemmelsene	61
4.4 Administrasjon av kommunedelplanen	61
4.4.1 Organisering av arbeidet med drift av kommunedelplanen internt i kommunen	61
4.4.2 Løyver, tillatelser og dispensasjonssaker	62
4.4.3 Klagesaker	62
4.5 Konflikter mellom motorisert ferdsel i utmark og andre interesser i forsøksperioden	62
4.6 Andre erfaringer og spesielle effekter av forsøksordningen i kommunen i Lom	63
4.6.1 Leiekjøringsordninga	63
4.7 Måloppnåelse i forsøket	63
4.7.1 Hovedmålsetting for kommunen	63
4.7.2 Målet om å redusere støy- og trafikkbelastningen	63
4.7.3 Målet om å redusere kjøring i sårbare områder til et minimum	64
4.7.4 Målet om en mer helhetlig vurdering av interesser	65
4.7.5 Målet om et enklere regelverk / mer effektiv saksbehandling	65
4.7.6 Synspunkter på utprøving av lokal myndighet	65
<b>5 Røros</b>	<b>66</b>
5.1 Bakgrunnsstoff	66
5.1.1 Kommunefakta	66
5.1.2 Kjøreformål	66
5.2 Planprosessen	67
5.2.1 Organisering og gjennomføring	67
5.2.2 Spørsmålet om skutertrase med muligheter for rekreasjonskjøring	68
5.2.3 Involvering av interessegrupper	69
5.2.4 Høringsuttalelser	70
5.2.5 Politisk sluttbehandling av delplanen	73
5.2.6 Hva ville kommunen gjort annerledes?	73
5.3 Planbestemmelsene	73
5.3.1 Litt om bakgrunn for planbestemmelsene	73
5.3.2 Tilknytning til arealplan	74
5.3.3 Inndeling i soner og bestemmelser	74
5.3.4 Informasjon om bestemmelsene	75
5.3.5 Erfaringer med praktisering av bestemmelsene	75
5.4 Administrasjon av kommunedelplanen	76
5.4.1 Organisering av arbeidet med drift av kommunedelplanen internt i kommunen	76
5.4.2 Løyver, tillatelser og dispensasjonssaker	76
5.4.3 Klagesaker	76
5.5 Konflikter mellom motorisert ferdsel i utmark og andre interesser i forsøksperioden	77
5.6 Andre erfaringer og spesielle effekter av forsøksordningen i kommunen	77
5.6.1 Leiekjøringsordningen	77
5.7 Måloppnåelse i forsøket	78



5.7.1	Hovedmålsetting for kommunen .....	78
5.7.2	Målet om å redusere støy- og trafikkbelastningen .....	78
5.7.3	Målet om å redusere kjøring i sårbare områder til et minimum.....	80
5.7.4	Målet om en mer helhetlig vurdering av interesser .....	80
5.7.5	Målet om enklere regelverk / mer effektiv behandling .....	80
5.7.6	Synspunkter på utprøving av lokal myndighet .....	81
<b>6</b>	<b>Hattfjelldal kommune.....</b>	<b>82</b>
6.1	Bakgrunnsstoff .....	82
6.1.1	Kommunefakta .....	82
6.1.2	Kjøreformål.....	82
6.2	Plan og planprosess.....	83
6.2.1	Organisering og gjennomføring .....	83
6.2.2	Involvering av interessegrupper /høring .....	84
6.2.3	Innholdet i høringsuttalelsene.....	85
6.2.4	Politisk sluttbehandling av planen.....	86
6.2.5	Hva ville kommunen gjort annerledes i planprosessen ?.....	86
6.3	Planbestemmelsene.....	86
6.3.1	Bakgrunn for planbestemmelsene .....	86
6.3.2	Tilknytning til kommunens arealplan.....	87
6.3.3	Arealsonering og utfyllende bestemmelser.....	87
6.3.4	Erfaringer med praktiseringen av planbestemmelsene.....	88
6.3.5	Kommunens informasjonsarbeid om planbestemmelsene .....	88
6.4	Administrasjon av kommunedelplanen.....	88
6.4.1	Organisering av arbeidet med drift av planen internt i kommunen .....	88
6.4.2	Dispensasjoner / løyver .....	89
6.4.3	Klagesaker .....	89
6.5	Konflikter mellom motorferdsel i utmark og andre interesser i forsøksperioden .....	89
6.6	Andre erfaringer og effekter av forsøksordningen i kommunen .....	90
6.6.1	Leiekjøringsordningen .....	90
6.7	Måloppnåelse.....	90
6.7.1	Hovedmålsetting for kommunen .....	90
6.7.2	Målet om å redusere støy og trafikkbelastningen .....	91
6.7.3	Målet om å redusere kjøring i sårbare områder til et minimum.....	91
6.7.4	Målet om mer helhetlig vurdering av berørte interesser .....	92
6.7.5	Målet om enklere regelverk/mer effektiv saksbehandling .....	92
6.8	Kommunens og informantenes syn på forsøkets vellykkethet .....	93
<b>7</b>	<b>Fauske kommune .....</b>	<b>94</b>
7.1	Bakgrunnsstoff .....	94
7.1.1	Kommunefakta .....	94
7.1.2	Kjøreformål i kommunen .....	94
7.2	Planprosessen .....	95
7.2.1	Organisering og gjennomføring .....	95
7.2.2	Involvering av interessegrupper / høring .....	95
7.2.3	Innholdet i høringsuttalelsene.....	97
7.2.4	Politisk sluttbehandling av planen.....	99
7.2.5	Hva ville kommunen i ettertid gjort annerledes i planprosessen ?.....	99
7.3	Planbestemmelsene.....	99
7.3.1	Bakgrunn for planbestemmelsen .....	99
7.3.2	Tilknytning til kommunens arealplan.....	100
7.3.3	Arealsonering og utfyllende bestemmelser.....	100
7.3.4	Erfaringer med praktiseringen av planbestemmelsene.....	100
7.3.5	Kommunens informasjonsarbeid om planbestemmelsene .....	101

7.4	Administrasjon av kommunedelplanen.....	102
7.4.1	Organisering av arbeidet med drift av kommunedelplanen internt i kommunen.....	102
7.4.2	Løyver og dispensasjoner .....	102
7.4.3	Klagesaker .....	102
7.5	Konflikter mellom motorferdsel i utmark og andre interesser i forsøksperioden .....	102
7.6	Andre viktige tema i forsøksordningen i Fauske.....	103
7.6.1	Leiekjøringsordningen .....	103
7.6.2	Snøskuterkjøring som reiselivsprodukt.....	104
7.7	Måloppnåelse i forsøket.....	104
7.7.1	Hovedmålsetting for kommunen .....	104
7.7.2	Målet om å redusere støy og trafikkbelastningen .....	105
7.7.3	Målet om å redusere kjøring i sårbare områder til et minimum.....	106
7.7.4	Målet om mer helhetlig vurdering av berørte interesser .....	106
7.7.5	Målet om enklere regelverk/mer effektiv saksbehandling.....	107
7.8	Kommunens og informantenes syn på forsøkets vellykkethet .....	107
<b>8</b>	<b>Kautokeino kommune .....</b>	<b>109</b>
8.1	Bakgrunnsstoff .....	109
8.1.1	Kommunefakta .....	109
8.1.2	Kjøreformål.....	109
8.2	Plan og planprosess.....	110
8.2.1	Organisering og gjennomføring .....	110
8.2.2	Involvering av interessegrupper / høring .....	111
8.2.3	Innholdet i høringsuttalelsene.....	111
8.2.4	Politisk sluttbehandling av planen.....	115
8.3	Hvorfor fikk ikke Kautokeino vedtatt en egen kommunedelplan for motorferdsel.....	115
8.3.1	Tidsbruk.....	115
8.3.2	Ulike målsettinger .....	115
8.3.3	Mangel på datagrunnlag.....	116
8.3.4	Næringskjøring .....	116
8.4	Forslaget til planbestemmelsene i høringsutkastet .....	117
8.4.1	Bakgrunn for planbestemmelsene .....	117
8.4.2	Tilknytning til arealplanen .....	117
8.4.3	Forslaget til inndeling i arealbrukssoner .....	117
8.4.4	Planlagt organisering av kommunens saksbehandling ved ny kommunedelplan for motorferdsel.....	120
8.5	Registreringene av omfang av motorisert ferdsl i Kautokeino .....	120
	<b>Vedlegg 1 Informanter (telefonintervju) sluttevaluering .....</b>	<b>122</b>

## Forord

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

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

Arbeidet med evalueringen er i hovedsak gjennomført av forsker Margrete Skår og forsker Torbjørn Østdahl ved NINA. Denne rapporten dokumenterer det evalueringsgrunnlaget vi har fått med basis i kommunale sakspapirer, gjennom direkte intervjuer med representanter for kommuneadministrasjonen og politikere, gjennom telefonintervjuer med fra representanter for ulike interessegrupper knyttet til forsøket og gjennom representanter for ulike regionale og lokale forvaltningsetater.

Vi vil få takke alle informanter på telefonintervjuene for at de har tatt seg tid til å snakke med oss og gitt nyttig informasjon til evalueringsarbeidet. Vi vil også få takke våre kontaktpersoner i forsøkskommunene (Sten Olav Hætta, Ragnar Pettersen/Lise Gunn Hansen, Jarle Kristiansen, Jan Myrekrok, Håvard Haug, Per Grimsby, Kari Sveen og Otto Klykken/Magne Fjæran) som i tillegg til å ha gitt nyttig informasjon gjennom intervjuene i kommunene, også har bidratt med dokumenter og sakspapirer som grunnlag for evalueringsgrunnlaget vårt.

Lillehammer, 1. november 2005

Torbjørn Østdahl  
prosjektleder

# 1 Sirdal kommune

## 1.1 Bakgrunnsstoff

### 1.1.1 Kommunefakta

Sirdal kommune hadde pr. 01.01.05 1760 innbyggere. Kommunens areal er 1547 km<sup>2</sup> og befolkningstettheten 1,1 pr km<sup>2</sup>. Andel av befolkningen bosatt i tettbygde strøk er 40,1 %. Kommunesenteret Tonstad har ca. 800 innbyggere.

Sirdal er en typisk innlandskommune, naturen preges av både store vidder og bratte fjell. Kommunen er størst i Vest-Agder fylke. Verna areal i Sirdal kommune er Setesdal Vesthei Ryfylkeheiane landskapsvernområde og tilgrensende Frafjordheiane landskapsvernområde. I tillegg kommer Øykeheia naturreservat (barskogvern).

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. Det finnes ifølge kommunen ca. 3500 hytter totalt i kommunen.

### 1.1.2 Kjøreformål

Ved inngangen til forsøket (vinteren 2001/2002) var følgende kjøretillatelser gyldige etter § 5 i Nasjonal Forskrift:

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

Ingen dispensasjoner ble gitt etter § 6 i Nasjonal Forskrift sesongen 2001/2002, heller ikke ble det i 2001 ikke gitt noen dispensasjoner etter § 6 for barmarkskjøring.

Antall tillatelser som ble gitt i 2001 for helikoptertransport evt småfly er ikke kjent.

Sesongen 2001/2002 var i følge kommunen en ganske typisk sesong.

Ved inngangen til forsøket foregikk mye av skuterkjøringa i Sirdal gjennom en organisert leiekjøringsordning som først og fremst står for transport til og fra hytter. Denne ordninga er spesielt godt utbygd i den nordlige delen av kommunen. I den sørlige delen av kommunen ligger et stort antall hytter langt unna brøyta vintervei, og dette er årsak til en forholdsvis omfattende privat transport til egen hytte. Transport i utmarksnæring gjelder først og fremst utkjøring av kalk til kalking av ferskvann. Transport i landbruksnæring er viktig, men betraktes som begrensa. Transport i forbindelse med kraftselskapets virksomhet utgjorde også et betydelig kjøreformål ved inngangen til forsøket

I forsøksperioden har kjøreformålene i svært stor grad vært de samme som ved inngangen til forsøket, selv om omfanget av de ulike kjøreformålene nok har endret seg noe.

De tre siste årene har det i følge kommunen blitt bygd mellom 100 og 150 hytter pr. år. Dette har ført til et økt transportbehov i kommunen, også fordi halvparten av de nye hyttene forutsetter vintertransport (leiekjøring med snøskuter). Et generelt økt komfortbehov gjør også at etterspørselen etter transport til hyttene er økende.

Byggevirksomhet i forbindelse med hytteutbygging ser også ut til å generere et økt transportbehov sommerstid. Helikoptertrafikk i forbindelse med jakt og spesielt hyttebygging er forholdsvis omfattende i Sirdal. Et økende antall ATVer (tredobling i forsøksperioden) benyttes i primærnæringer, jakt og i forbindelse med hytteutbygging.

Statskog og DNT har i samarbeid gjort en rekke tiltak i forsøksperioden som ser ut til å ha redusert omfanget av transportkjøring til utleiehytter i sårbare områder (verneområder), selv om dette er uavhengig av forsøket.

På grunn av endringene i lovlige kjøreformål og bestemmelsene for det enkelte kjøreformålet er antall løyver og dispensasjoner i forsøket ikke direkte sammenliknbare med de løyvene og dispensasjonene som ble gitt før forsøket trådte i kraft.

I **vintersesongen 2004/2005** tillot Sirdal kommune kjøring etter følgende kjøreformål, fordelt på 186 tillatelser (snøskuterløyver), de fleste gitt for 3 vintersesonger. Snøskuterløyvene gjelder for løyveinnehaver, løyveinnehavers barn og foreldre. Entreprenører har åpne løyver.

Leiekjøring	78 tillatelser
Funksjonshemming	12 "
Transport egen hytte	81 "
Transport av kalk/fiskestelltiltak	84 "
Transport av ved fra egen eiendom til annet sted enn fast bopel og transport av ved fra andres eiendom	52 "
Transport som er nødvendig for drift av turistanlegg	4 "
Preparering av skiløyper	22 "
Tilsyn/vedlikehold kraftanlegg	1 "
Transport i forbindelse med byggetillatelse	1 "
Jord- og beitebruk sone A (Setesdal Vesthei Ryfylkeheiane)	12 "
Frakt av ved eller hogstvirke sone A ( " )	14 "
Åpne løyver for entreprenører	18 "

Til sammen 379 kjøreformål fordelt på 186 tillatelser.

Sirdal kommune behandlet én søknad om transport på **barmark sesongen 2004**. Noe bruk av barmarkskjøretøy er hjemlet direkte i vedtektene. For Sirdal er dette i følge § 4 etter motorferdselloven for sone B, i tillegg kan barmarkskjøretøy nyttes for jakttransport av hjortedyr og nødvendig transport i forbindelse med anlegg og drift av veger og større anlegg uten søknad. Bruk av barmarkskjøretøy i forbindelse med bl.a. byggevirksomhet er derfor i all hovedsak ulovlig.

Antall dispensasjoner fra de nye bestemmelsene i kommunedelplan for motorferdsel vintersesongen 2004/2005 er ukjent, det gjelder også tillatelser for lufttransport og tillatelser for bruk av motorfartøy. Bruk av luftfartøy (helikopter) er i følge kommuneadministrasjon og informanter ellers (se vedlegg 1) stigende.

## 1.2 Planprosessen

### 1.2.1 Organisering og gjennomføring

Sirdal kommune fastsatte vedtekter for forsøket 31.05.2001. Delplanen ble lagt ut til offentlig ettersyn 21.06.2002. Som vi ser kom Sirdal kommune svært raskt i gang med delplanarbeidet.

Utarbeidelsen av kommunedelplan for motorferdsel i utmark lå under landbruks- og miljøetaten. De samme to personene som hadde ansvar for denne delen av prosessen har senere hatt ansvar for saksbehandling og annen drifting av forsøksprosjektet. Det ble under utarbeidelse

av kommunedelplan for motorferdsel ikke opprettet noen arbeidsgruppe utover disse. Kommunen mener de har hatt tilstrekkelig kompetanse og bemanning gjennom planprosessen.

Kommunen beskriver planprosessen som ressurskrevende og en svært travel tid. Kommunen uttrykker at de nok ikke ville gått i gang med dette forsøket i dag fordi arbeidskapasiteten i kommunen nå er noe mindre. Sirdal kommune er svært skeptiske til det de beskriver som mangel på eksterne økonomiske ressurser i forsøket som.

Det kom ingen innsigelser på planutkastet. For gjennomgang av høringsuttalelser, se eget punkt. Delplanen ble endelig vedtatt i kommunestyret 31.10.2002.

### **1.2.2 Involvering av interessegrupper**

Kommunen beskriver planprosessen som en bred prosess, der en gikk bredt ut til kommunens innbyggere. Folkemøtet som ble arrangert innledningsvis ga stort engasjement, og forsøket vakte også oppmerksomhet i media. Alle tidligere løyveinnehavere ble bedt om å gi innspill til kommunedelplanen ved å beskrive sine individuelle kjørebehov og tegne nødvendige traseer inn på kart. Svært mange ga tilbakemelding på dette.

Noe av årsaken til engasjementet var nok at Sirdal utarbeidet kommunedelplan for motorferdsel samme året som det var utskifting i løyver. Innspill/inntegning av transportbehov på kart var nødvendig for å bli tildelt nytt løyve. Dette fungerte som ris bak speilet i forhold til å gi innspill til delplanen, men var et grep som synes å ha gitt løyveinnehaverne et brukbart eierforhold til delplanen.

Politikerne i kommunen ble inkludert gjennom arbeidsmøter/orienteringsmøter med formannskapet, ordfører og hovedutvalg for landbruk, næring og miljø underveis i utarbeidelse av kommunedelplanen.

Kommunen hadde separate møter med bl.a. Sirdal Snøskutertransport og Sirdal Snøskuterklubb underveis i planprosessen. De som hadde mest innflytelse på innholdet i kommunedelplanen var ifølge kommunen selv kommuneadministrasjon og grunneiere. Ingen pressgrupper utmerket seg i planprosessen.

Sirdal kommune fant det ikke naturlig å be om bistand eller legge opp til et nært samarbeid med fylkeskommunen eller fylkesmannens miljøvernavdeling underveis i utarbeidelse av kommunedelplan, men så det som positivt og naturlig å styre prosessen selv. De framhever en generell åpen og positiv dialog med fylket.

Vest-Agder fylkeskommune beskriver en svært passiv rolle i denne delplanprosessen. Det at kommunen var med i forsøket kom overraskende på fylkeskommunen da de fikk oversendt høringsutkastet sommeren 2002. Dermed fikk ikke fylkeskommunen fulgt vanlig prosedyre med å tilby veiledning/oppfølging i planprosessen. Fylkeskommunen tror at arbeidet med denne delplanen har vært svært internt i kommunen, men at de har en god dialog med Sirdal ellers, også i forhold til kommunedelplaner. Fylkeskommunen beskriver motorferdsel som et tema "på sida" av annet arbeid hos dem, selv om dette ikke er intensjonen fra deres side.

Fylkeskommunen ba om et møte med kommunen sammen med fylkesmannen for å drøfte høringsutkastet, der kommunen ga utfyllende informasjon om delplanen. Etterpå har det vært svært lite og mer tilfeldig kommunikasjon omkring temaet.

Fylkesmannens miljøvernavdeling i Vest-Agder beskriver en deltakende rolle i den grad de har kommet på banen, men de kom først inn i bildet da planutkastet forelå. Siden fylkesmannen ikke fikk tilsendt melding om oppstart, ikke melding om forslag og heller ikke nytt utkast til vurdering etter høringsrunden, beskriver fylkesmannen sin rolle som noe tilfeldig. Fylkesmannen

uttrykker at Sirdal kommune i denne delplanprosessen har bedt om for lite bistand, og at fylkesmannen vanskeligere tar initiativ til å bringe dette på dagsorden når det mangler tilbakemeldinger. Fylkesmannen beskriver ellers en grei og løpende muntlig dialog med kommunen. Orientering om forsøket har gjerne skjedd i forbindelse med andre møter og befaringer.

### **1.2.3 Innholdet i høringsuttalelsene (oppsummeringen er basert på kommunens egen oppsummering)**

#### **Grunneierinteressene**

3 grendekontakter ønsket å endre traseer for transportløyper pga uframkommelighet eller at etablerte traseer for leiekjøring manglet på plankartet. En grunneier ønsket ikke skiløype på sin eiendom.

#### **Næringsinteressene**

Statskog ønsket å få inn bestemmelser som åpnet for barmarkstransport til utleiehytter i sone A. I tillegg ønsket ikke Statskog begrensninger på motorstørrelse til 10 HK på Øyarvatn. Sira-Kvina kraftselskap ønsket inntegnet kjøretrase for tilsyn og vedlikehold av kraftanlegg, og tillatelse til terrengtransport for samme formål.

#### **Natur- og miljø interessene**

Norges Jeger- og Fiskeforbund uttalte en generell skepsis til et for omfattende løypenett og mente dette ville åpne for omfattende rekreasjonskjøring. NJFF etterlyste meldeplikt og begrensninger på antall turer i løyvene i verneområdene. NJFF ønsket også forbud mot motorisert ferdsel på vann og vassdrag i vernesonene. I tillegg ønsket de en klarere definisjon av kjøreløypene og akseptert avvik fra disse.

Norges Jeger- og Fiskeforbund Vest-Agder mente at de østlige delene av Sirdal i sone B måtte behandles like strengt som sone A med hensyn til villrein.

Naturvernforbundet i Vest-Agder fokuserte sin høringsuttalelse i stor grad rundt viktigheten av å begrense kjøring lokalt gjennom løyvetildeling av hensyn til natur- og friluftslivsinteresser.

Fylkesmannens miljøvernnavdeling la stor vekt på at konfliktnivået i forhold til viltinteresser (villrein, kongeørn, jaktfalk nevnes spesielt) må vurderes nøye i hver løyvetildeling, og at det bør settes tidsbegrensning på løyvene.

Fylkeskommunen ba kommunen ta en kritisk gjennomgang av konfliktnivået knyttet til de enkelte traseene, og vurdere hver trase i forhold til dette. FK ba kommunen om å vurdere muligheten til å begrense bruken av utsettingsrampe for båter ved Rosskreppfjorden, for å unngå ferdsel i landskapsvernområdet. FK kommenterte at kommunen ikke hadde redusert antall traseer i forhold til før forsøket, og ba derfor om å arbeide aktivt for å få til områder for leiekjøring.

#### **Friluftslivsinteressene**

Norges Jeger- og Fiskeforbund ønsket en tydeligere formulering mht snøskuterkjøring i etablerte skispor. I tillegg ønsket de en utvidet tillatelse for fiskestellstiltak (også i ikke-offentlig regi).

Den Norske Turistforening mener at snøskuterløyvene ikke bør gjelde for tre personer i en familie, at sone B (områder utenfor faste kjøreløyper men utenom verneområdene) skulle vært fri for motorisert ferdsel, at snøskutertrafikken i de definerte kjøreområdene må kanaliseres til traseer og at hytteløyper må inneholde begrensninger på antall turer.

Stavanger Turistforening ønsket også bruksfrekvens og tidsbegrensninger i løyvene. De ønsket også bl.a. sterkere regulering av motorferdsel på anleggsveger og i de store magasinene.

### **Snøskuterinteressene**

Ingen høringsuttalelser representerte snøskuterinteresser som ønsket løyper med mulighet for rekreasjonskjøring.

### **Planmessige ting**

DNT, FK og Fylkesmannens miljøvernavdeling mente at delplanen hadde en uklar juridisk status pga mangel på arealkategorier i samsvar med PBL § 20-4. FK anbefalte at planen fikk en retningsgivende status i og med den manglende angivelse av arealkategorier i samsvar med PBL § 20-4. FK ba også om at det ble knyttet ulik bruksfrekvens til de ulike traseene på plankartet.

FM kommenterte også at det i følge forsøksvedtektene ikke er mulig å ha formannskapet som klageorgan for dispensasjoner så lenge dette også er fast utvalg for plansaker.

### **Andre innspill/interesser**

Statens Vegvesen Vest-Agder aksepterte krysning av to fylkesveger under forutsetning av tilfredsstillende sikt, stigningsforhold og skilting.

## **1.2.4 Politisk sluttbehandling av delplanen**

Formannskapet vedtok kommunedelplan for motorferdsel 18.03.2004 med noen endringer. Bl.a. ble det gjort en endring i generelle bestemmelser for hele kommunen, til "I skisesongen skal snøskuterkjøring, dersom mulig (tidligere *ikke*), ikke foregå i etablerte skiløyper". Noen transporttraseer ble endret og noen ble lagt til. I tillegg ble enkelte bestemmelser utvidet med hensyn til formål for ferdsel og motorstørrelse på innsjøer som ikke er tilfrosset. Noe tillempling i forhold til kraftselskapets behov vinterstid ble vedtatt. Av oppsummeringene av høringsuttalelsene og saksbehandlers kommentarer til disse, leser vi (evaluator) at en del uttalelser som søker å ivareta natur- og miljøhensyn etter kommunens synspunkt bunner i at de faste kjøretraseene ikke blir forbundet med individuelle løyper, og at flere uttalelser dermed menes å være ivaretatt i delplanutkastet.

Sirdal kommunestyre vedtok delplanen for motorferdsel 31.10.2002 med endringene nevnt over.

## **1.2.5 Hva ville kommunen gjort annerledes?**

Sirdal kommunes administrasjon er selv fornøyd med gjennomføringen av planprosessen og framhever et bredt engasjement. Ingenting i kommunedelplanen skal revideres nå i forlengelsen av forsøksperioden.

Våre informanter er gjennomgående fornøyd med måten planen ble utarbeidet på.

## **1.3 Planbestemmelsene**

### **1.3.1 Bakgrunn for planbestemmelsene**

Sirdal kommune valgte å bygge på den tidligere etablerte motorferdselpraksisen, etter klare signaler fra politikere. I utgangpunktet ønsket en likevel også å utprøve ulike tiltak i forsøksperioden, som det å legge til rette for skuterkjøring i enkelte traseer i forbindelse med næringsretta turistvirksomhet. Hovedsakelig pga grunneierforhold er dette ikke blitt noe av. Omorganisering av kommuneadministrasjonen (sammenslåing av miljø og landbruk) og også utskifting av politikere har gjort at politikere i dag er noe mer ivrige på å prøve ut tiltak, eks åpne løyper,



enn de var ved inngangen til forsøksperioden. Satsingen på og utbyggingen av leiekjøring i Sirdal skjedde før forsøksperioden, og det var stor enighet om å videreføre denne satsingen.

### 1.3.2 Tilknytning til arealplan

Arbeidet med kommunedelplan for motorferdsel i utmark og vassdrag ble i Sirdal gjennomført som en egen planprosess, ikke som del av en ordinær rullering av arealplan.

Sirdal sin kommunedelplan for motorferdsel er ikke knyttet opp mot arealplanen gjennom bestemte arealkategorier jfr plan- og bygningslovens § 24a, verken på plankartet eller i bestemmelsene. Kommunen mener at delplanens tilknytning til plan- og bygningsloven er (og må være) uklar fordi motorferdsel hittil ikke har vært et tema i loven. Kommunen fant ingen arealkategorier i samsvar med formålet for snøskutertraseene på plankartet. De valgte derfor å utelate disse, også ut fra en vurdering av at dette tross alt er et prøveprosjekt. Kommunen understreker at hvis en i framtida skal ha en kopling mot plan- og bygningsloven, må arealkategoriene tilpasses temaet motorferdsel.

Mangelen på arealkategorier på plankartet ble i høringsrunden kommentert av bl.a. fylkeskommunen og fylkesmannen. Fylkeskommunen mente at planen hadde en veiledende status (uklar juridisk status) fordi transporttraseene kun angir kjøring knyttet til løyver. I sakspapirene forut for kommunestyrevedtak på kommunedelplanen hvor høringsuttalelsene er oppsummert, står det at dette er drøftet med DN og at en der har fått bekreftet at traseene i kommunedelplanen har en underliggende arealstatus i forhold til plan- og bygningsloven og kommuneplanens arealdel.

### 1.3.3 Arealbruksområder og utfyllende bestemmelser

I kommunedelplan for motorferdsel i Sirdal er løyveinnehaverens kjøretraseer inntegnet, enten som røde linjer på kartet eller som røde soner der kjøringen er så omfattende, eller av en slik karakter, at det å tegne inn enkeltsoner ikke var formålstjenlig. En kan ikke lese av plankartet hvor mye kjøring en trase eller et område representerer. Traseene på plankartet i Sirdal må ikke forveksles med rekreasjonsløyper eller åpne løyper, og vi har valgt å kalle traseene for transporttraseer. Kommunedelplanen er delt inn i 4 soner:

**Sone A:** Landskapsvernområde Setesdal Vesthei Ryfylkeheiane og 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.

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 løyvetraseer 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

### **1.3.4 Informasjon om planbestemmelsene**

Fordi så mange av innbyggerne sitter med eget løyve eller har tilgang til det (løyvene gjelder for barn eller foreldre av løyveinnehaver) er det også mange som kjenner til regelverket gjennom søknadsbehandlingen. De kommunale bestemmelsene er delvis kjent gjennom media og internett. Lensmannskontoret uttaler at de prioriterer opplysningsvirksomhet i felt.

Kommunens administrasjon er enig med evaluatoren i at kommunen har et potensial i økt informasjon om de kommunale reglene, spesielt med hensyn til barmarkssesongen.

### **1.3.5 Erfaringer med praktisering av planbestemmelsene**

Ingenting kom overraskende på kommunen da planen ble satt ut i livet. Generelt har alle bestemmelser i grunnen fungert slik kommuneadministrasjonen antok de skulle. I utgangspunktet skulle alle løyveinnehavere ha sine transporttraseer inntegna på kart, men på grunn av kjørepraksis valgte kommunen å ikke kreve kart med trase for vedkjøring og kalkkjøring. Med hensyn til barmarkskjøring ser som nevnt Sirdal kommune at de bl.a. har et informasjons- og oppsynsbehov for å få entreprenører til å søke løyve og dermed få en behovsvurdering gjennom kommunal saksbehandling (se avsnitt).

Sirdal ser ikke behov for å endre bestemmelser nå i forlengelsen av forsøket.

Flertallet av informanter synes praktisering av nytt regelverk er grei og i tråd med tidligere praksis og innbyggernes ønsker.

## **1.4 Administrasjon av kommunedelplanen**

### **1.4.1 Organisering av arbeidet med drift av kommunedelplanen internt i kommunen**

Kommunen har i forsøksperioden gjennomgått en omorganisering av administrative og politiske organer. Administrativ behandling av motorferdselsaker foregikk ved inngangen til forsøksperioden ved landbrukskontoret, i dag ved sektor for teknikk, landbruk og miljø. Klagebehandling foregår ved hovedutvalg for teknikk, landbruk og miljø (formannskapet).

Politisk enhet for behandling av motorferdselsaker (dispensasjonssaker) er hovedutvalg for teknikk, landbruk og miljø (formannskapet). Klageorgan for dispensasjonssaker er formannskapet.

Søknadene er alle i førsteinstans blitt behandlet administrativt ved sektor for teknikk, landbruk og miljø. Prosjektleder og prosjektmedarbeider har drøftet hver enkelt sak, mens saksbehandlere har tatt seg av korrespondansen. Mye ressurser gikk med til saksbehandling i 2002 for tilde-

ling av løyver ut forsøksperioden. Nå beskriver kommunen saksbehandligna som at den nærmest går av seg selv, med noen nye søknader hvert år. Kommunen synes ikke det er aktuelt å benytte servicetorget til saksbehandling, en ønsker å benytte etatens kompetanse.

Kommunen mener at denne typen forvaltning over tid vil føre til mindre ressursbruk på motorferdsel, både for politikere og saksbehandler. Sirdal kommune bruker nå ca. 1-2 månedsverk hvert 4. år (løyvene gis gjennomgående for 4-års perioder). Kommunen synes absolutt at saksbehandler er mindre utsatt nå enn tidligere. Tidligere var all saksbehandling knytta til en saksbehandler som fikk hele "trykket". Kommunen mener politisk ryggdekning virker svært positivt, og at det også fører til mindre skjønsmessig behandling.

#### 1.4.2 Løyver, tillatelser og dispensasjonssaker

I 2001/2002 ble det gjort et politisk vedtak om å gi 4-årsløyver, men unntak ble gitt for forsøksperioden med 3-årige løyver. Sirdal har for 2004/2005 186 gyldige kjøretillatelser totalt (mot 207 i 2001/2002 etter §5 nasjonal forskrift). Flere hytter gir økt transportbehov, noe som gjenspeiles i flere saker, både søknader om leiekjøring og søknader om privat hyttransport. Sirdal kommune har gitt få avslag i forsøksperioden, og mener det er fordi systemet er godt innarbeidet. Folk ringer gjerne og orienterer seg om reglene, og søker ikke når en vet det vil gi avslag.

Sirdal kommune ser på dispensasjoner som saker det ikke er hjemmel for i bestemmelsene og *samtidig* er kontroversielle, viktige eller prinsipielle saker. Derfor er saker som vurderes som kurante, men som en ikke finner hjemmel for i bestemmelsene, behandlet administrativt.

Kommunen ser på kommunedelplan for motorferdsel som uttømmende, og mener at saker i utgangspunktet skal behandles administrativt. De uttrykker at administrasjonen "tåler trøkket", men ikke nødvendigvis politikerne, som lettere lar seg styre av innenbygds interesser. Politikerne har lagt retningen for håndtering/saksbehandling ved å vedta delplanen.

Tre dispensasjonssaker har vært behandlet politisk i løpet av forsøksperioden. I en sak godkjente politikerne snørekjøring etter snøskuter opp til en fjelltopp i reiselivssammenheng, som et prøveprosjekt. I en sak godkjente en bruk av en helårs beltegående transportmaskin for å frakte en person med dårlig helse til hytta si. I tillegg hadde en opp til politisk behandling klager på et administrativt vedtak i 2002 der en prøvde å trekke tilbake flere private løyver for hyttekjøring, for å få slik transport over på leiekjøring. Noen grunneiere fikk løyvene sine "tilbake" ved politisk behandling.

#### 1.4.3 Klagesaker

Sirdal kommune har hatt kommunal klageinstans i forsøksperioden.

Sirdal kommune har behandlet en klagesak administrativt i perioden, som gjaldt privat transport til hytte pga helseplager. Klagen ble tatt til følge. Hovedutvalg for teknikk, landbruk og miljø har behandlet 6 klagesaker der en har søkt om privat transport til egen hytte og hvor en har fått avslag ved administrativ behandling. 3 av disse klagesakene ble tatt til følge av hovedutvalg for teknikk, landbruk og miljø, mens i 3 klagesaker ble administrativt vedtak opprettholdt. Bakgrunnen for klagen under søknadsrunden i 2002/2003 var at Sirdal kommune ønsket å "tvinge" privat kjøring til hytter over på leiekjøringsordningen, i og med at satsing på leiekjøring var et uttalt mål også i den nye kommunedelplanen. Sirdal kommune valgte å trekke tilbake eksisterende løyver, noe som medførte sterke reaksjoner hos noen av de berørte grunneierne. Denne saken ga mye medieomtale og heftig debatt i lokalavisene. Se ellers eget avsnitt om leiekjøring i Sirdal.

Kommunen prøver for tiden ut lokal forvaltning av verneområder, også med kommunal klageinstans. Vi kommer her ikke inn på erfaringer fra dette prøveprosjektet.

## **1.5 Konflikter mellom motorisert ferdsel i utmark og andre interesser i forsøksperioden**

Det er en utbredt oppfatning blant våre informanter at Sirdal kommune bør opprettholde den etablerte motorferdselpolitikken og praksisen, som de aller fleste ser på som en streng praksis.

Det var lite konflikter knyttet til motorisert ferdsel i utmark før forsøksperioden i Sirdal, og konfliktnivået kan sies å ha vært lavt også gjennom forsøksperioden. Våre informanter har likevel ulike oppfatninger av i hvilken grad det finnes konflikter mellom eks skigåere og skutertransporten (som foregår til dels i samme traseer), mellom den motoriserte ferdselen og villreininteressene, mellom hytteutbyggingsinteresser og brukere av utmarka, og mellom hytteutbyggingsinteresser og naturmiljøet. Konflikter mellom snøskutertransporten og skigåere i enkelte områder kan sies i følge flere av våre informanter være ganske betydelig til tider, og har også vært framme i media.

Synet på omfang av ulovlig kjøring varierer også, mellom de som mener det er nærmest ikke-eksisterende til de som mener at det har økt mye spesielt sør i kommunen, både i form av nattekjøring, helgekjøring, ødelegging av skispor og med trusler mot de som mener dette bør opphøre.

Informantene beskriver også ulike oppfatninger knyttet til potensialet for næringsretta aktiviteter knytta til skuterbruk. Noen peker på at både Sirdal kommune, grunneiere, skigåere og mange hytteeiere er sterke interesser i Sirdal som ikke ønsker økt skuteraktivitet i fjellet utover leiekjøringstrafikken, og at dette er med på å dempe initiativ for vekst i slike aktiviteter.

Perioden innledningsvis i forsøket da kommuneadministrasjonen ønsket å trekke tilbake private hyttekjøringsløyver for å få mest mulig kjøring over på leiekjøringsordninga, var svært konfliktfylt og med mye medieoppmerksomhet av ulik karakter. Et politisk vedtak gjorde at flere grunneieres klager ble etterfulgt.

## **1.6 Andre erfaringer og spesielle effekter av forsøksordningen i Sirdal**

### **1.6.1 Leiekjøringsordningen**

Sirdal kommune har lenge før forsøket startet opp vært en pådriver for å få til et oppegående leiekjøringsystem i kommunen. Sirdal kommune er den eneste forsøkskommunen som har et organisert samarbeid mellom leiekjørere, og det er også en kommunen der en har prøvd å trekke tilbake private hyttekjøringsløyver for å kanalisere kjøring over i leiekjøringssystemet. De viktigste erfaringene med leiekjøringsordningen i Sirdal kan oppsummeres i følgende punkter:

- Kommunens administrasjon har i mange år ønsket å satse på leiekjøring og lagt til rette dette, bl.a. har kommunen trukket inn private hyttekjøringsløyver
- Sirdal kommune ønsker ikke å innføre kjørebøker, og begrunner dette med at hvis en leiekjøringsordning skal fungere må en ha tillit til leiekjørerne. De tror også at kjørebøker ikke nødvendigvis gir det riktige bildet av kjøreomfang alle steder. Kommunen mener de kjenner forholdene så godt at de har tilstrekkelig kunnskap om omfang, kjørebehov og evt endringer.

- Sirdal Snøskutertransport, som er en samarbeidsordning for øvre del av kommunen, ble i sin tid initiert av kommunen. Kommunens administrasjon uttrykker at de har vært beinharde på å kanalisere snøskutertransport inn på leiekjøring, men etter hvert har næringa sjøl sett at dette en god ordning. Etter en tid ble leiekjøringsordninga et selvgående prosjekt. Sirdal snøskutertransport betjener ca. 2000 hytter.
- Samarbeidsordningen har eget styre og har tidligere hatt jevnlige årsmøter (ikke de siste to år fordi en ikke har sett behov for det). Sirdal Snøskutertransport har delt sitt område inn i mindre områder hvor to leiekjørere deler på oppdragene. Samarbeidsordninga innebærer også avtaler om å kunne ta på seg kjøring som går over andres eiendom.
- Når en leiekjøringsordning fungerer som i øvre Sirdal, erfarer en at også sjøljjustisen fungerer.
- Leiekjøring i Sirdal gir gode tilleggsinntekter for mange, spesielt for de som kombinerer dette med brøyting, eks av parkeringsplasser, og løypekjøring.
- Satsing på leiekjøring er lettest i områder med stor konsentrasjon av hytter med utenbygds eiere, slik som nord i kommunen. Her finnes etter utsagn ikke utenbygdsboende hytteeiere med egen skuter.
- Sør i kommunen er leiekjørerne flere, men har få oppdrag hver. Dette avhenger av topografi og mindre tetthet av hytter. Sør i kommunen har også grunneierne tradisjon på å kjøre egen skuter til støler og buer inne på heia.
- Kommunens administrasjon påpeker at det er viktig med nok leiekjørere. Hvis kundene opplever god service, at systemet fungerer, er det lettere å unngå å gi private løyver.
- En leiekjøringsordning som bl.a. gir gode inntektsmuligheter *kan* føre til problematiske naboforhold fordi enkelte grunneiere nekter transportferdsel over sin eiendom.
- Kommunen gir leiekjøringsløyver kun til grunneiere.
- Kommunens administrasjon mener at noen private løyver i kommunen er påkrevd pga ekstra lang avstand fra bilveg (i dag ca 60 løyver).
- Kommunen prøvde å trekke inn private løyver i 2002 for å få kjøringa over på leiekjøring i flere områder, bl.a. i Grydalen, Lilandsdalen og Tonstadheia. Dette lyktes ikke alle steder. I områder hvor det ikke fungerte hadde mange grunneiere gamle løyver til familiehytter. Det ble et voldsomt oppstyr, med mye skittkasting mot kommuneadministrasjon, også i media. Halvparten av klagesakene (i utgangspunktet seks) fikk nedhold under politisk behandling. I Øvre Sirdal godtok en i større grad at kommuneadministrasjonen ønsket å trekke inn private løyver inn mot verneområder. Her fungerer da også leiekjøringsordninga godt, i motsetning til i de andre områdene.
- Sirdal kommune ser at kommunedelplan for motorferdsel har vært viktig i forståelsen av leiekjøring. De tror folk får en oppfatning av at det er i transporttraseene på kartet kan det kjøres i, med leiekjørere, og ingen andre steder.
- I tillegg til leiekjøringsordninga har Statskog gjennom sitt "miljøsikringsprosjekt" iverksatt i 2000 satt i gang en rekke tiltak for å effektivisere transportkjøringa bl.a. til sine utleiehytter; Statskog samkjører med DNT (som derfor har solgt flere av sine skutere), en leier inn folk og kjører i kolonne, en har redusert antall turer og konsentrerer kjøring til færre steder, endret tidspunkt for kjøring i forhold til årstid enkelte steder, etablert vedlager inne i fjellet, Statskog frakter ikke proviant inn i uberørt natur og villreinsområder og Statskog sier nei til persontransport.

## 1.6.2 Barmarkskjøring og hytteutbygging

I følge kommuneadministrasjonen har det blitt bygd mellom 100 og 150 hytter pr. år i Sirdal gjennom hele forsøksperioden. Halvparten av disse forutsetter transport vinter (leiekjøring). Det finnes i følge kommunen ca. 3500 hytter totalt i kommunen. Fylkesmannens miljøvern-avdeling beskriver et høyt konfliktnivå i kommunen pga utbygging av hytter som ikke er konsentrert, og at dette i stor grad er grunneierstyrt utbygging. Kommunens administrasjon mener at transporten nå i større grad enn tidligere er en faktor i planlegginga. Likevel er det vinterbrøyta

veger få steder, også i nybyggingsområder, pga topografi og klima. En har prøvd å regulere ut hyttefelt i dalførene, men det er rett og slett for bratt.

Mange informanter i Sirdal ser at omfanget av motorferdsel på vinter øker med økt behov for transport pga økende komfortbehov. I tillegg er økt omfang en konsekvens av hyttebygginga. Kommunens administrasjon opplever ikke økt press på private løver for hyttekjøring, men tror folk kjenner lovverket/praktisering i Sirdal.

Det er en utbredt oppfatning blant våre informanter, både blant kommuneadministrasjon, innbyggere og politikerrepresentant, at Sirdal kommune har et problem med hensyn til barmarkskjøring ved fortetting av hytteområder uten bilveg. Dette er hovedsakelig begrensa til området rundt Donsen. Her foregår det en storstilt byggevirksomhet, både nybygging og fortetting, i tillegg til restaurering og påbygging. Området er uten vei fram til hyttene. Kjøring i myrområder skaper bl.a. stygge spor. Kommunens administrasjon har hørt at flere hytteeiere velger å ikke være på hytta pga all trafikken. Kommunen har mottatt klager og fotodokumentasjon på terrengslitasje fra hytteeiere i området.

Ifølge kommunedelplanens bestemmelser punkt 1.2 kan en i Sirdal benytte motorkjøretøy på barmark i sone B:

- 1) Uten løyve direkte etter Motorferdsellovens § 4,
- 2) Transport av jaktutbytte ved jakt på hjortedyr og ved nødvendig transport i forbindelse med anlegg og drift av veger og større anlegg,
- 3) Etter søknad kan det gis løyve til utlegging av kalk og annen nødvendig transport i forbindelse med fisketiltak og transport i forbindelse med godkjent byggeløyve.

Kommunens administrasjon mener at bestemmelsene fungerer godt nok for barmark. Denne mener at hovedproblemet ligger i at det ikke er stilt krav om at kjøring skal foregå på midlertidig anleggsveg, og reglene fungerer ikke der det ikke er slike. I følge kommunen legges nå dette inn i reguleringsplan.

Kommunens administrasjon peker på at årsaken til problemet ser ut til å være at entreprenørene kjører for mye, og ikke rydder opp etter seg. Kommunen har ingen barmarkssøknader for 2005, og kun én søknad for 2004 på å få kjøre i utmark. Dette tilsier at alle entreprenører og evt andre som benytter motorkjøretøy i utmark (uten formål direkte hjemlet i vedtektene), bortsett fra ett firma, kjører ulovlig (uten påbudt løyve). Det er ikke foretatt anmeldelser, men tilsnakk.

Kommunen har hatt møte på stedet 2004 (Donsen) med enkelte av entreprenørene etter klager, og sendte etter dette ut brev til samtlige entreprenører og informerte om gjeldende regelverk. Kommunen har nå også sendt brev til SNO og politiet og bedt om økt kontrollvirksomhet. Kommunen ser at en har gitt for lite informasjon, men uttrykker at de ønsker å ligge i forkant. Finansiering av midlertidig anleggsveg er et problem, men det kan være aktuelt at kommunen bygger slike.

Ut fra samtaler med våre informanter ser vi at bestemmelsene i kommunedelplanen har et visst tolkningsrom, bl.a. er det en oppfatning blant enkelte av våre informanter at en kan bruke barmarkskjøretøy i utmark så lenge en har godkjent byggeløyve.

### **1.6.3 Hvorfor ikke åpen skuterløype i Sirdal?**

Det har i løpet av forsøksperioden blitt tatt ulike initiativer for å få til en "skuterløype" i en eller annen form, enten som åpen løype, delvis åpen løype eller for guidete turer. Sirdal Snøskuterklubb ble opprettet i begynnelsen av forsøksperioden, og denne gjorde et arbeid både i forhold

til kommunen og i forhold til grunneiere i aktuelle områder. Arbeidet strandet fordi en møtte motstand hos mange av grunneierne.

Kommunen har vært positiv til å legge til rette for turløype, men mange av grunneierne er svært skeptiske. Kommunen har sjekka ut noen områder, og tilbudt grunneiere leiesum. Sirdal kommune består av mange små eiendommer. Administrasjonen i Sirdal kommune så det ikke som sin oppgave å arbeide seg gjennom et stort antall grunneiere, selv om det var ønskelig fra skuterklubben sin side at kommunen kunne fungert som drahjelp overfor grunneierne. Det er delte meninger om effekter av turløype i administrasjonen og blant politikerne, men kommunen ville likevel prøvd det ut.

Administrasjonen i Sirdal kommune mener sin rolle ville vært og vurdert målkonfliktene/andre interesser administrativt og lagt det fram til politisk behandling, hvis det hadde blitt tatt initiativ utenfra og at grunneiere var enig i å tillate dette i et område. Både kommunens administrasjon, politikerrepresentant og skuterklubb er enige om at grunneierforhold er hovedårsaken til at det ikke er lagt ut turløype for skuter i Sirdal.

## 1.7 Måloppnåelse i forsøket

Aktørgruppene som er intervjuet om synspunkter på måloppnåelse er angitt i vedlegg 1.

### 1.7.1 Hovedmålsetting for kommunen

Kommunestyrevedtaket 31.05.01 om deltakelse 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. En hovedmotivasjonsfaktor for å delta i forsøket var å synliggjøre kommunens restriktive praksis på motorferdsel i utmark. Vårt inntrykk er at det både var stor administrativ og politisk vilje til å gå i gang med og gjennomføre arbeidet med motorferdselplanen i Sirdal, og kommunedelplan for motorferdsel ble vedtatt allerede oktober 2002.

Prosjektleder gjennom 3 forsøkssesonger framhever den lokale forankringa i plan- og bygningsloven, større mangfold i praktisering og streng praksis som viktige målsettinger for forsøket da de startet opp i Sirdal. I etterkant framhever kommuneadministrasjonen det at de fikk styre prosessen helt selv, at de gikk bredt ut til innbyggerne og kartfestinga av transporttraseer som spesielt positive resultater i forsøket.

### 1.7.2 Målet om å redusere støy- og trafikkbelastningen

#### Resultater av registreringsopplegget i forsøket

Måling av omfang av kjøring i forsøkskommunene er bl.a. registrert gjennom et eget registreringsopplegg der lokale oppsynsaktører (SNO, lensmannskontoret og lokalt fjelloppsyn) i samarbeid med kommunen har foretatt kontroller og tellinger etter et opplegg utarbeidet i samarbeid mellom oppsynet og NINA. Trafikktellingene fra Sirdal viser at omfanget er på et lavt og stabilt nivå gjennom forsøksperioden. Topptellingene med helikopter i påsken to år på rad viser også svært liten trafikk. Disse registreringene, og spesielt ikke topptellingene, er ikke i tråd med oppfatningen mange av våre informanter har av omfanget av snøskuterkjøring i Sirdal. Dette kan ha sin årsak i at oppsynsaktørene i Sirdal rett og slett ikke har vært på de mest benyttede utfartsstedene når det er mest trafikk.

Barmarksregistreringene forteller om tendenser til økt vekst, og problemene i fortettingsområdene påpekes.

### **Kjøretøystatistikk**

En annen indikator på utviklingen i omfang av kjøring er hvordan antallet registrerte snøskutere endrer seg fra år til år (for barmarkskjøretøy ATV finnes statistikk kun tilbake til 2001). I Sirdal har antall registrerte snøskutere økt fra 212 pr.31.12.01 til 254 pr. 31.12.04, dette tilsier en årlig vekst på 6,6 %.. Dette er større årlig vekst sammenliknet med perioden 1994 til 2000, der den årlige veksten i antall registrerte snøskutere var på 4,6 %. Veksten i forsøksperioden har vært klart størst siste sesong.

### **Interessegruppens oppfattelse av støy- og trafikkbelastning**

Veksten i antall registrerte kjøretøy i forsøksperioden er ikke helt i tråd med registreringsoppbygget, men mer i tråd med interessegruppens oppfatninger av omfang. Flere informanter ser klare tendenser til økt omfang i transportkjøring pga byggevirksomhet, økt hyttebruk og økt behov for komfort. Dette gjelder både vinter og sommer.

De aller fleste av våre informanter ser ikke på støy- og trafikkbelastning som et problem i Sirdal, spesielt ikke sammenliknet med nabokommuner. Det er også en utbredt oppfatning at motorisert ferdsel i utmark er relatert til nyttekjøring.

Generelt er det enighet om at det er ulike kjøreformål og holdninger til motorferdsel i den nordlige og sørlige delen av kommunen. Nordover fra Øksendal har en fått det aller meste av transportbehovet over på leiekjøringsordning, mens en i den sørlige delen i mye mindre grad har fått til en oppegående leiekjøringsordning. Både terreng, eiendomsforhold og holdninger gjør at innbyggerne her i større grad forventer å kunne kjøre egen skuter eks til eldre hytter og setereiendommer langt unna bilveg.

### **Eventuelle endringer i omfang av ulovlig kjøring**

Omfanget av ulovlig kjøring i forsøksperioden ser fortsatt ut til å være av mer sporadisk karakter, selv om noen informanter mener det er blitt mer ulovlig kjøring i fjellet generelt og i noen områder sør i kommunen i forsøksperioden. Lensmannskontoret har sett en tendens til flere uregistrerte skutere i forsøksperioden.

### **Effekter av nytt lokalt regelverk evt lokale grep og effekter av disse**

Det kommunale regelverket i Sirdal viderefører tidligere etablert forvaltning og praksis etter motorferdselloven. Kommuneadministrasjonen har redusert omfang ved å trekke tilbake 3 private hyttekjøringsløyver i forsøksperioden. Statskog og DNT har også gjort tiltak for å redusere transportkjøringa i forsøksperioden, men dette er uavhengig av forsøket.

### **Barmarkskjøring**

Det er en gjennomgående oppfatning blant våre informanter at omfanget av kjøring med barmarkskjøretøy fortsatt er lavt, selv om flere informanter kjenner til problemene barmarkskjøringa fører med seg for naturmiljøet i enkelte hytteutbyggingsområder der midlertidig anleggsveg ikke er etablert. Enkelte påpeker tendenser til økt bruk av ATV i kommunen, selv om dette nok foreløpig er relatert til primærnæringene og kjøring på innmark.

Antall registrerte ATVer i Sirdal har økt fra 12 til 34 i forsøksperioden. Mange kjøretøy benyttes på innmark som erstatning for tyngre kjøretøy. Bortsett fra problemene knyttet til enkelte hytteutbyggingsområder blir ikke bruken av ATV sett på som noe problem blant våre informanter, men flere peker på at veksten nok er på et begynnerstadium.

Sirdal kommune tillater en del helikopterslipp i forbindelse med bygging. Bruken av helikopter har i følge kommuneadministrasjon og andre informanter vært økende i forsøksperioden.



### 1.7.3 Målet om å redusere kjøring i sårbare områder til et minimum

Kartfestingen av transporttraseer i kommunedelplanen medførte at en måtte vurdere traseer opp mot sårbarhet i natur. Dette medførte at noen transporttraseer ble flytta på av hensyn til villrein. Det å kunne stenge for motorisert ferdsel for hensyn til villrein er nytt gjennom de kommunale bestemmelsene i forsøket. I følge kommuneadministrasjon er denne hjemmelen blitt benyttet, men uten at andre informanter kjenner til det.

Soneringen i kommunedelplanen ble gjort med utgangspunkt i vernegrenser og kommuneadministrasjonens kunnskap om biologisk mangfold, sårbarhet m.m.

Mange av informantene har stor tillit til at soneringen i delplanen har skjedd ut fra hensyn til sårbarhet i natur. Likevel er noen informanter opptatt av at noen traseer og kjøreforhold er i konflikt med natur- og miljøinteresser, eks spor etter barmarkskjøretøy i enkelte hytteområder. Både fylkesmannens miljøvernnavdeling og fylkeskommunen fremmet ønske om en vurdering av hver enkelt trase mht konfliktnivå mellom motorferdsel og natur- og miljøinteresser i sine høringsuttalelser. Flere høringsinstanser pekte i sine uttalelser på at transportløypenettet var for omfattende og at motorferdsel i sone B burde vurderes like strengt som i sone A.

Flere informanter peker på at terrenget i Sirdal setter premisser for hvor snøskutertransport kan foregå, slik at mulighetene for valg av alternative traseer mange steder er få. Dermed blir det viktig at hver enkelt snøskuterfører tar hensyn til villreinen. Enkelte peker på at villreinstammen er blitt kraftig redusert, og at en i mindre grad benytter seg av bestemmelser til fordel for villreinen fordi det er få dyr å ta hensyn til.

### 1.7.4 Målet om en mer helhetlig vurdering av interesser

Det er en generell holdning at kommunens innbyggere hadde gode nok muligheter til å komme med innspill til delplanen.

Administrasjonen hadde en styrende rolle i planprosessen, men hadde møter underveis i planprosessen med politikere, innbyggere, lag og foreninger. Politikere ble i større grad enn ellers ansvarliggjort gjennom utarbeidelse av en kommunedelplan.

Kommunens administrasjon og politikerrepresentant tror at grunneiere i kommunen og miljøinteressene er mest tjent med den forvaltningspraksisen som ligger i prosjektet i Sirdal. De som kom dårligst ut av planprosessen mener disse er de som ønsker å kjøre overalt. Snøskuterklubben som ble etablert innledningsvis i forsøksperioden mener de kom dårlig ut av planprosessen, men i likhet med kommuneadministrasjonen mener de det skyldes en negativ holdning fra grunneiere i aktuelle områder for rekreasjonsløype(r), og en generelt vanskelig grunneierstruktur med mange små grunneiere.

### 1.7.5 Målet om enklere regelverk / mer effektiv behandling

Kommunens administrasjon mener selv de har fått kortere saksbehandlingstid pga delegering til administrativt nivå. Saksbehandler og prosjektleder understreker at de har en lettere jobb med politisk ryggdekning og et plandokument i bunn.

På grunn av kartfesting av transporttraseer vet brukerne hva en har å forholde seg til, og slik sett har regelverket blitt enklere. Folk oppfatter i en viss grad plankartet som bindende. Tidligere var traseene beskrevet med ord og det samme gjaldt behovene. Forsøket har rydda opp i regler og praktisering og gitt ryddigere forhold for brukerne, selv om mange av informantene ikke kan peke på noen vesentlige endringer i regler eller praktisering. Enkelte informanter påpeker at forsøket på denne måten kanskje var "unødvendig".

### **1.7.6 Erfaringer med utprøving av lokal myndighet**

En utbredt oppfatning blant informantene er at en ser fordeler med lokal styring av motorferdsel og tilknytning til plan- og bygningsloven som demokratisk prosess. Men mange påpeker nødvendigheten av et nasjonalt rammeverk og oppsyn av tilstanden som hindrer utgliding. Flere understreker viktigheten av at det kan fremmes innsigelser mot kommunedelplaner i framtida.

De som er mest skeptiske har ikke tillit til andre og liberale kommuner. Noen påpeker at i Sirdal har politikerne tatt ansvar, prosjektet har hatt en lærende effekt. I andre kommuner vil en utnytte dette i liberaliserende retning, med fare for tilfeldige avgjørelser.

### **1.7.7 Hva mener kommunen selv (kommuneadministrasjon og politikerrepresentant) er resultater av forsøket?**

- Rydda opp i regler og praktisering
- Fått oversikt over traseer
- Enklere saksbehandling, større forutsigbarhet i saksbehandling
- Bedra et område med leiekjøring (Grydalen)
- Ryddigere forhold for brukerne
- Lettere å drive oppsyn med kart for hvert enkelt løyve
- Miljøhensyn er bedre, traseene er lagt utenfor konfliktområder
- Det å kunne stenge for motorisert ferdsel for hensyn til villrein er nytt
- Motorferdsel som tema er satt på dagsorden
- Det at en kunne gi innspill til planen gir en mer demokratisk prosess
- Saksbehandler har en lettere jobb med politisk ryggdekning og et plandokument i bunn
- Politikerne er i større grad ansvarliggjort

## 2 Vinje kommune

### 2.1 Bakgrunnsstoff

#### 2.1.1 Kommunefakta

Folketall pr. 1.1.01.05 er 3 758 innbyggere. Andel av befolkningen bosatt i tettbygde strøk er 15 %. Kommunens areal er 3 117 km<sup>2</sup>. 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.

Nærmere 1/3 av Vinje kommune dekkes av Hardangervidda Nasjonalpark og Møsvatn Austfjell Landskapsvernområde. I tillegg ligger Møsvasstangen landskapsvernområde og naturreservatene Hondle (fuglefredningsområde), Bjortjønn (fuglefredningsområde) og Sandviki (edelløvs-kog) i Vinje. Landskapsvernområdet Brattfjell-Vindeggen ligger delvis i Vinje kommune.

#### 2.1.2 Kjøreformål

Ved inngangen til forsøket (2001/2002) hadde kommunen følgende gyldige tillatelser for skuterkjøring med hjemmel i § 5 i Nasjonal Forskift:

§ 5a Leiekjøring	33 tillatelser
§ 5b Funksjonshemming	32 tillatelser
§ 5c Transport egen hytte	597 tillatelser
§ 5d Transport i utmarksnæring	92 tillatelser
§ 5e Transport av ved	62 tillatelser

I tillegg kom 250 dispensasjoner for skuterkjøring etter § 6 i Nasjonal Forskrift i 2001/2002.

I 2002 var det gitt 6 dispensasjoner for barmarkskjøring etter § 6 i Nasjonal Forskrift og 8 dispensasjon for luft- og motorfartøy etter § 6 i Motorferdselloven.

Leiekjøringen i Vinje var ved inngangen til forsøket først og fremst knyttet til transportbehov til private hytter. Vinje kommune har ca. 2 600 hytter og det bygges i snitt 30-40 nye hytter per år. Det foregikk en del transport av materialer med snøskuter i forbindelse med nybygging av hytter samt i forbindelse med bygging og restaurering av andre bygninger i utmark. I tillegg kom snøskuterkjøring i forbindelse med preparering av skiløyper i regi av idrettslag og reiselivsbedrifter.

I forsøksperioden har snøskuterkjøring i egne rekreasjonsløyper kommet inn som et nytt tillatt kjøreformål i Vinje kommune sammen med egne løyper for turistsafarier. På grunn av endringene i lovlige kjøreformål og i bestemmelsene for det enkelte kjøreformålet er antall løyver og dispensasjoner i forsøket ikke direkte sammenliknbare med de løyvene og dispensasjonene som ble gitt før forsøket trådte i kraft.

I vintersesongen 2004/05 hadde Vinje kommune følgende antall løyver og dispensasjoner:

Rekreasjonsløyver	464
Hytteløyver	312
Løyver for hytter i forbudssoner	66
Leiekjøringsløyver	40
Særskilte transportløyver for grunneier	43
Løyver for snøskutersafarier	37

Antallet dispensasjoner fra de nye bestemmelsene i motorferdselplanen for vintersesongen 2003/2004 var null.

## 2.2 Plan og planprosess

### 2.2.1 Organisering og gjennomføring

Vinje kommune fastsatte vedtekter for forsøket 05.04.2001. Varsel om oppstart av planarbeidet ble gjort i oktober 2001 og det ble satt en frist for innspill i forbindelse med dette varselet til 01.12.01.

Det gikk lang tid fra varsel av oppstart og frem til planutkast på kommunedelplan for motorferdsel ble sendt på høring (august 2002). Dette skyldtes bl.a at arbeidet med arealdelen i kommuneplan ble forsinket, og en hadde lagt opp til å følge samme progresjon med kommunedelplanen for motorferdsel som på arealdelen i kommuneplanen. Kommunens avdeling for økonomi, plan og utvikling hadde ansvaret for administrasjon og utarbeidelsen av delplanutkastet etter retningslinjer fra kommunens planutvalg samt innspill fra motorferdselutvalget (som var kommunens fagutvalg på motorferdsel fram til forsøket startet) og fra privatpersoner. Kommunedelplanen for motorferdsel ble lagt ut på høring sammen med arealdelen i kommuneplanen etter vedtak i Planutvalget 28.08.02.

Kommunen holdt åpent folkemøte som et ledd i høringsprosessen høsten 2002. Tilbakemeldingene på planutkastet gjennom høringsrunden var mange (ca. 50 høringsuttalelser), og en betydelig andel av dem gikk på misnøye med prosess og premisser for planen (se eget avsnitt om innholdet i høringsuttalelsene). Etter bearbeiding av høringsuttalelsene vedtok planutvalget 12.12.2002 å lage et nytt utkast til motorferdselplan. Det ble satt sammen en arbeidsgruppe med representanter fra planutvalget, motorferdselutvalget, Landbruk-, vilt- og fiskeremnda samt snøskuterklubbene i Vinje for utarbeidelse av det nye planutkastet. Den reviderte planen ble lagt ut på nye høring med frist 18.01.2003. Dette planutkastet inneholdt rekreasjonskjøring som kjøreformål med egne løyper for dette. I tillegg var det gjort endringer i soneinndeling på plankartet, samt justering av enkelte traseer. Et viktig punkt i den nye planen var at grunneierne skulle gi løyve til kjøring før det ble gitt løyve fra kommunen til kjøring i løypene. Dette grepet ble gjort for å gi grunneierne styring med omfanget av skuterkjøring i løypene.

Det ble reist innsigelse på det nye planutkastet fra FM i Telemark. Kravet fra FM MVA var at rekreasjonsløypene (rød løype) fra Vårli til Mogen, samt Tansosen-Totak skulle tas ut av planen ut fra hensynet til sårbare områder (endepunkt mot nasjonalparken og vårbeiteområder for villrein). Det ble avholdt meklingsmøte 06.02.2003 og kommunen etterkom kravene fra FM når det gjaldt de nevnte rekreasjonsløypene. Planen ble endelig vedtatt i kommunestyret i Vinje 20.02.2003.

### 2.2.2 Involvering av interessegrupper / høring

#### Lokale aktører

På folkemøtet som ble avholdt etter at planen ble sendt på 1. gangs høring dette kom det klart til uttrykk at spesielt 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 godkjente traseene som var foreslått i høringsutkastet.

Årsaken til problemet med manglende grunneiergodkjenning går tilbake til den innledende 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 grunneiertillatelser til de traseene som klubbene foreslo. Kommunen synes å ha trodd at tilla-

telser 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 (se nærmere omtale av grunneierspørsmålet i kap. 2.6). Kommunen sendte ut høringsutkastet til alle enkeltgrunneiere som hadde fått inntegnet løype-trase over sin eiendom, og annonserte at med mindre en fikk negativ tilbakemelding, så anså kommunen traseen som akseptert. Det ble reist tvil bl.a fra grunneierhold om dette prinsipielt var en akseptabel framgangsmåte.

De interessene som etter kommunens syn har fått best gjennomslag i planprosessen er skuterinteressene. Disse er også godt fornøyde med planen. Snøskuterklubbene la fram forslag til løype-traseer. De hadde også kontakt med grunneierne i første fasen av planarbeidet. I sluttfasen av planprosessen var klubbene med i plangruppa som utarbeidet det reviderte planutkastet som ble lagt ut på 2. gangs høring. I driftsfasen har snøskuterklubbene hatt avtaler med kommunen om stikking og vedlikehold av løypene som betalte oppdrag. Snøskuterklubbene er godt fornøyd med sin involvering i planprosessen totalt sett. Grunneierinteressene betraktes også som godt ivaretatt og grunneierne selv er godt fornøyde med sluttresultatet, jfr. punktet om 2. gangs høring pga mange protester fra de nevnte interessegruppene. Lensmannskontoret i Vinje var med på møter i planprosessen og har i tillegg vært med i driftsfasen gjennom kontrollaktivitet sammen med SNO og som deltager i forsøkets registreringsopplegg.

Turistkontoret i kommunen var med på møter i planprosessen og planen ble lagt fram for styret i Rauland Turist før den ble vedtatt.

Naturverninteressene representert ved Naturvernforbundet har ikke vært direkte involvert i arbeidet med motorferdselplanen for Vinje. Dette skyldes i hovedsak at NVF ikke har noe lokallag i Vinje. Naturvernforbundet i Telemark har avgitt høringsuttalelse.

Kommunen har ingen spesielle merknader til innsigelsesmyndighetens rolle i planprosessen. Etter at FM varslet innsigelse ble det holdt meklingsmøte og partene ble enige på dette møtet. Dvs kommunen etterkom FM's krav om at rekreasjonsløyper til Songa og til Mogen ikke skulle gå så langt inn mot nasjonalparken (villreinområdene) slik som planutkastet skisserte. Kommunen har ikke bedt om bistand fra FM i planprosessen fordi kommunen generelt sett helst vil greie seg uten FM's innblanding. Har heller ikke følt behov for å få veiledning fra FM underveis.

Kommunen mener å ha hatt god nok kompetanse for gjennomføring av planprosessen, men vedgår at det var svært ressurskrevende å lage motorferdselplanen. Det var også faglig svært utfordrende for de som jobbet med saken i administrasjonen.

### **Regionale aktører**

Fylkesmannen (FM) hadde begge planutkastene på høring og var først og fremst involvert som høringsinstans og har i liten grad vært involvert som premissleverandør tidlig i planprosessen. FM reiste som tidligere nevnt innsigelse mot det 2. høringsutkastet fra kommunen. Etter høringen hadde FM drøftingsmøte med kommunen knyttet til problemstillingen med forhåndsløype fra grunneier og på omfanget av rekreasjonsløyper. Fylkesmannen mener selv at deres viktigste rolle i planprosessen bør være som høringspart, men savnet mer forhåndsinformasjon om hva som kunne tillates innenfor forsøket. De føler at de fikk servert ferdig løsninger som de mener var på kanten. Fylkesmannen ser på sin viktigste rolle til å være kvalitetssikrer mht. at planforslaget overholder nasjonal lovgivning og politikk. I det konkrete tilfellet med kommunedelplanen for motorferdsel i Vinje var spesielt villreininteressene sentrale å ivareta for FM.

Fylkeskommunen (FK) avga uttalelse i tilknytning til varsel om oppstart av forsøket som Vinje kommune sendte ut innledningsvis i planprosessen, og gav da uttrykk for at datagrunnlaget FK har om automatisk fredete kulturminner i Vinje er mangelfulle og at de ikke vil være i stand til å vurdere om arealbruken i planen vil innebære konflikt i forhold til automatisk fredete kulturminner. FK opplyste videre at kommunedelplanen følgelig ikke ville ha direkte rettsvirkning i forhold til kulturminner og at kulturminnemyndighetene måtte være høringsinstans når det gjaldt

tiltak i LNF-områdene. FK påpekte også at Fylkesdelplanen for Hardangervidda øst og de retningslinjene som er gitt her for arealbruk burde være førende for arbeidet med kommunedelplanen for motorferdsel.

### 2.2.3 Innholdet i høringsuttalelsene

#### **Næringsinteressene.**

Reiselivet representert ved Rauland Aktiv fokuserte i sin høringsuttalelse på at de ønsker at kommunen skal gi adgang til guidede organiserte turopplegg langs særskilte løyper og at turopplegget skal være organisert av turistbedrifter. Flere grunneiere og grunneierlag tar opp synspunktet om at transport til hytter må gå til lokale næringsdrivende med transportløyve.

#### **Naturverninteressene.**

De lokale villreinlagene og villreinnemnda fokuserte på hensynet til villreinen og villreinens leveområder og at dette måtte tas hensyn til ved soneinndelingen. Det trekkes også fram at kjøring i snaufjellet fortsatt kun kan tillates etter søknad i det enkelte tilfelle.

Reiselivet trekker fram at skuterløyper ikke må legges inn i sårbare naturvern-, friluft- eller viltområder. Enkelte hytteeiere går mot foreslått løypetrase fra Øyfjell til Rauland fordi løypa går i sårbart høyfjellsterreng.

Naturvernforbundet i Telemark oppfatter kommunedelplanen for motorferdsel som svært innviklet og mener at både forvaltning og brukere vil ha store problemer med forståelsen og bruken av regelverket og at dette vil føre til en omfattende ulovlig kjøring. For at reglene skal bli fulgt krever dette omfattende kontroll og oppsyn. Dette er ikke nevnt i planforslaget.

Forum for Natur og Friluftsliv i Telemark (FNF) trekker i sine kommentarer til varselet om oppstart av planarbeidet fram betydningen av å ha soneinndeling av arealene samt merkede løyper hvor motorisert ferdsel skal foregå både av hensyn til sårbare viltområder og for å redusere støy og trafikkbelastningen.

Fylkesmannen i Telemark, miljøvernadvdeligen reise i sine høringsuttalelser innsigelser både mot 1. høringsutkastet og 2. høringsutkastet fra kommunen. Kravet fra FM var ved første gangs høring at løype for guida turer i området Falkenuten – Kråmvikvegen måtte tas ut. I tillegg krevde FM at 2 mindre sone 2 områder ved Møsvatn og 2 ved Svinefell måtte endres til sone 3 områder. Endringene var begrunnet i hensynet til villrein. Disse kravene ble etterkommet av kommunen. Ved 2 gangs høring krevde FM at rekreasjonsløypene (rød løype) fra Vårli til Mogen, samt Tansosen-Totak skulle tas ut av planen ut fra hensynet til sårbare områder (endepunkt mot nasjonalparken og vårbeiteområder for villrein). FM kom også med et klart faglig råd der de frarådte at det ble stilt krav om forhåndssamtykke fra grunneier før løyve fra kommunen kunne gis. FM stiller også spørsmålstegn til om vedtekten for forsøket gir anledning til å legge ut et så stort løypenett som det Vinje kommune gjør i sin kommunedelplan for motorferdsel. FM mener vedtekten er uklar på dette punktet.

Telemark Fylkeskommune slutter seg i sin uttalelse til 1. høringsutkastet til kommunens vurdering av hvilke områder som er mest sårbare i forhold til motorisert ferdsel i Vinje. I uttalelse til 2. høringsutkastet påpeker FK at rekreasjonsløypene til nordvestre del av Songevatnet og over Møsvatn til Mogen kan gi økt ferdsel i den delen av Hardangervidda som er verna etter Naturvernloven, og at før det åpnes for fri motorisert ferdsel i disse løypene så bør konsekvensene av dette utredes nærmere.

#### **Grunneierinteressene.**

Høringsuttalelsene som gikk på grunneierspørsmål stammet både fra enkeltgrunneiere, utmarkslag og skogeierlag og var mange i begge høringsrundene. Hovedtemaene i uttalelsene gikk på kommentarer til soneinndeling, plassering av løypetraseer og på krav om å kunne re-

gulere omfanget av skuterferdsel over egen eiendom. Uttalelsene dekker hele spekteret fra blankt avslag mht. skuterkjøring over vedkommendes eiendom til misnøye med at en ønsket at det ble åpnet for mer fri kjøring for almenheten. I tillegg gikk uttalelsene på at grunneiere tar forbehold om at dersom kjørepraksis blir villmannskjøring så vil en ha stoppet trafikken umiddelbart. Et grunneierlag trekker også frem at hytteeiere ikke må få kjøreløyver.

Fra hytteeiere kom det inn flere høringsuttalelser med protester på avgrensningen av grønn sone (sone for leiekjøring til hytter) som innebar en innskjerping for enkelte hytteeiere mht. kjøring til egen hytte med skuter.

#### **Friluftslivsinteressene.**

Rauland Aktiv trekker i sin høringsuttalelse fram at løypene må legges atskilt fra tradisjonelle skiløyper og om mulig på ubrøyta vei og på islagte vann og at de ikke må legges inn i friluftslivsområder.

FNF Telemark trekker i sin høringsuttalelse fram at det bør være fysisk atskillelse av traseer for skuterløyper og skiløyper når begge typer løyper går gjennom samme områder, og at dette vil bidra til å skape minst mulig konflikter mellom brukergruppene. De påpeker også at opprettelse av fiskeløype fort kan være en vesentlig liberalisering i forhold til bruk av skuter.

Skien-Telemark Turistforening stiller seg positive til 2. høringsutkastet og mener det er viktig å kanalisere kjøring til visse traseer.

#### **Snøskuterinteressene.**

Snøskuterklubbene uttrykte i 1. høringsrunden sterk misnøye med at de ikke ble lagt opp til traseer for fritidskjøring og etterlyste at klubbenes forslag på regler og plassering av løyper ble tatt hensyn til. Klubbene protesterte også mot punktet med forbud mot kjøring på natta, på seint tidspunkt for sesongstart på vintersesongen og på begrensning i antall turer i løyper for skuterklubbene (som var en løypekategori i det første høringsutkastet). Snøskuterklubbene mente også at grønn sone (sone for leiekjøring til hytter) måtte være lik i alle hytteområder og at den måtte smalnes inn til 1 km fra nærmeste vinterbrøyta vei.

Ved 2. gangs høring var snøskuterklubbene mer fornøyde mht involvering, premisser og forslag til bestemmelser, men protesterte fortsatt på nattestenging av løyper, sesongavgrensningen av vintersesongen og bredden på sonen ut fra rekreasjonsløype på islagt vann hvor det skulle være tillatt å raste/fiske.

Haukli snøskuterklubb klager ved 2. gangs høring på at Haukliheie – Bordalsveien ikke ble foreslått som rekreasjonsløype og mener at en hadde oppnådd enighet med kommunen om dette i møte 6.12.02.

#### **Planmessige forhold.**

Flere høringsuttalelser inneholder prinsipielle argumenter mot hele det 1. høringsutkastet ut fra saksbehandlingsfeil ved at motorferdselutvalget ikke er tatt med på råd i forbindelse med utarbeidelse av planen.

Vinje skogeierlag protesterte på forslaget til bestemmelse om at med mindre en får negativ tilbakemelding fra grunneier om trase som krysser deres eiendom ser en traseen som akseptert. Skogeierlaget mener at hver enkelt grunneier aktivt må godta løypetraseene.

### **2.2.4 Politisk sluttbehandling av planen**

Etter høringen utarbeidet administrasjonen i kommunen en sammenstilling av hovedtrekkene i innkomne merknader og protester. Dette ble lagt fram til en foreløpig vurdering i planutvalget 29.01.03. Etter planutvalgets behandling ble en rekke punkter foreslått som endringer i forhold

til planutkastet som var på høring. Endringene var i hovedtrekk i hht. til administrasjonens forslag og inneholdt også kommunens forslag til løsning på de punktene der Fylkesmannen hadde innsigler og merknader. Til sluttbehandlingen i kommunestyret la rådmannen fram forslag til 10 vedtakspunkter som alle ble vedtatt av kommunestyret. De viktigste punktene her var knyttet til endring i stoppunkt for et par røde løyper, endring i løypekategori fra sort til rød på en løype, egne bestemmelser for Songaløypa, en løype som tas ut av planen, fysisk atskillelse av skuterløype og skiløype der disse går parallelt, stikk løyper til fiskeplasser på løyper over de store vannene og nattestengning av røde løyper. Alle disse punktene var sentrale i de innkomne høringsuttalelsene.

Ved sluttbehandlingen i kommunestyret ble forslaget fra rådmannen vedtatt uten endringer.

## **2.2.5 Hva ville kommunen gjort annerledes i planprosessen ?**

I etterkant ser kommunen at planutvalget feilberegnet sitt publikum i 1. fasen av planprosessen. Resultatet var at en fikk så mange reaksjoner at planen måtte ut på ny høring, og det ble stor forskjell mellom det opprinnelige planforslaget og det forslaget som tilslutt ble vedtatt. Endring gikk i liberaliserende retning.

Kommunen er totalt sett godt fornøyd med sluttresultatet av planprosessen og mener at det sjelden har vært så stort engasjement rundt en planprosess i Vinje som ved utarbeidelsen av motorferdselplanen. Svært mange grunneiere ble involvert i andre del av prosessen (2. gangs høring). Til sammen 268 grunneiere ble kontaktet. Hvis en skulle gjort prosessen om igjen ville en involvert grunneierne sterkere fra begynnelsen av og fått en avklaring av grunneiersynspunktene tidligere i planprosessen. Det at planen måtte ut på 2. gangs høring gjorde at planprosessen i Vinje ble noe forsinket i forhold til opprinnelig framdriftsplan for arbeidet.

Kommunen legger ikke opp til endringer i form av revisjon av planen for de 2 neste årene fordi de i hovedsak synes regelverket fungerer bra slik det er. En mindre justering må imidlertid gjøres fordi en løype trase er lagt innenfor grensen til et fuglefredningsområde. Dette har ikke vært meningen, men skyldes at traseen er stukket feil i forhold til det som er tegnet inn på plankartet. Kommunen vil avvise forslag om evt. utvidelse av løypenettet i forlengelsesperioden.

Kommunen vil informere om at bestemmelse vil fortsette å gjelde, og at en forutsetter at de grunneierne som har gitt tillatelse til kjøring over sin eiendom vil fortsette å gi dette. Det blir da opp til grunneierne å si fra hvis de ikke gir videre tillatelse til kjøring.

## **2.3 Planbestemmelsene**

### **2.3.1 Bakgrunn for planbestemmelsene**

Planutvalgets hovedføringer for arbeidet med motorferdselplanen var ved oppstart av planprosessen følgende:

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

Etter 1. høringsrunden kom det fram misnøye med premissene for planarbeidet. Spesielt protesterte snøskuterinteressene som tidligere nevnt på at det ikke ble åpnet mulighet for rekrea-



sjonskjøring. I det revidert planutkast ble premissene endret slik at traseer for rekreasjonskjøring ble inkludert.

### 2.3.2 Tilknytning til arealplanen

Arbeidet med kommunedelplan for motorferdsel i utmark og vassdrag ble i første høringsrunden koordinert med rulleringen av ordinær kommuneplan. Forsinkelse i arbeidet med rulleringen av kommuneplanens arealdel forplantet seg til arbeidet med å få lagt fram det første høringsutkastet til kommunedelplanen for motorferdsel. 2. gangs høring på kommunedelplanen for motorferdsel ble gjennomført som egen prosess etter at kommunen hadde vedtatt arealplanen.

Vinje sin kommunedelplan for motorferdsel har inndeling i 3 ulike arealbruksområder når det gjelder motorisert ferdsel (sone 1-3, se nærmere beskrivelse i avsnittet nedenfor om arealsonering).

Kommunen har utarbeidet eget plankart for delplanen for motorferdsel og planen inneholder ulike soner/kategorier for motorferdsel som er angitt i kombinasjon med arealformålene i kommuneplanens arealdel. Gjeldende arealdel i selve kommuneplanen har snøskutertraseer som ligger som informasjon i plankartet. Disse er overført til kommunedelplanen for motorferdsel i form av løyper med ulike fargekoder etter kjøreformål. Bestemmelsene til motorferdselplanen inneholder nærmere forklaring av de ulike kategoriene/sonene og traseene. Teksten i bestemmelsene som står innenfor rammer er juridisk bindende bestemmelser, mens resten av teksten er retningslinjer / informasjon.

### 2.3.3 Arealbruksområder

Kommunen har delt inn arealene i 3 ulike soner når det gjelder motorisert ferdsel i utmark og vassdrag:

**Sone 1** – sone for leiekjøring og transportløyper

**Sone 2** - sone for kjøring til hytter

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

I barmarkssesongen er det ikke gitt adgang til å gi løyve for motorisert ferdsel i utmark og vassdrag i noen del av kommunen ut over det som er hjemlet direkte i §4, 1.ledd i MFL.

Kommunen opererer med følgende betegnelser på løypekategoriene:

**Grøn løype** - traseer som er del av veisamband til fast bosetning langs Møsvatn.

**Raustipla løype** – traseer hvor det kan gis løyve til rekreasjonskjøring. En av løypene (Songaløypa) skal kun brukes til kjøring i forbindelse med jakt, fiske eller bruk av hyttene.

**Svart løype** – traseer som skal brukes til hytter som får løyve innenfor sone 2.

**Gul løype**– traseer som kan benyttes for turistsafarier.

De utfyllende bestemmelsene i kommunedelplanen for motorferdsel inneholder generelle regler for alle sonene. For vintersesongen er det egne bestemmelser om mulighet for stenging av løyper ut fra hensyn til vinterbeite for rein, om sesongavgrensningen, om kjøring på byggeløyper (3 år fra byggeløyve ble gitt eller til ferdigatteste er utstedt), kjøring for funksjonshemmede,

kjøring for preparering av skiløyper samt bestemmelser om fysisk atskillelse av ski- og skuterløyper der disse går parallelt i terrenget.

I tillegg er det formulert spesielle bestemmelser som gjelder for hver av de 3 arealsonene, for landing med luftfartøy, for motorisert ferdsel på vatn og for tildeling av transportløyper.

For detaljene i bestemmelsene vises det til "Føresegner til motorferdselplan i utmark og vassdrag" vedtatt 20.02.2003.

### **2.3.4 Erfaringer med praktiseringen av planbestemmelsene**

Kommunen mener at bestemmelsene har fungert slik man trodde de skulle gjøre og at de ikke har fått noen store overraskelser knyttet til dette når planen trådte i kraft.

Noen mindre ting trekkes imidlertid fram av kommunen. Det ene er at avgrensningen av grønn sone (sone for leiekjøring til hytter) på plankartet var for unøyaktig i forhold til tidligere regel med 2,5 km grense fra brøyta vei. Resultatet av dette var at i områder der 2,5 km grensen ville dele et hyttefelt, så ble hele feltet lagt som grønn sone. Dette ble gjort for å fremme leiekjøring. Det ble oppdaget en del urimelige utslag av denne måten å avgrense grønn sone på og en har derfor gått tilbake til 2,5 km regelen når det gjelder transport til hytter i soneringen.

Kommunen har også oppdaget at særskilt transportløyve for grunneiere er gitt til grunneiere som ikke er bosatt i kommunen. Løyvet er dermed gitt til personer som andre grunneiere ikke har gitt tillatelse til å kjøre i løypetraseene.

Kommunen ser også at bestemmelsen for 5 b løyver (handicapkjøring) er lite brukervennlig i og med at en må en spørre hver enkelt grunneier separat for å få løyve til å kjøre til dette formålet.

Snøskuterklubben mener at erfaringene er gode når det gjelder å oppnå kanalisering av trafikken til løypenettet og at en gjennom dette reduserer omfanget av ulovlig kjøring. Andre interessegrupper er enige i at erfaringene generelt er gode med arealsonering og kanalisering til løyper, men flere trekker fram at dette ikke betyr at en er kvitt ulovlig kjøring utenom lovlige løyper.

Når det gjelder bestemmelser som ikke har fungert godt så er det hovedsakelig problemer knyttet til start- og endepunktene for rekreasjonsløypene og at det etableres ulovlige tilførselsløyper utenom de kommunale løypene som trekkes fram både av kommunen og av andre lokale aktører.

### **2.3.5 Kommunens informasjonsarbeid om planbestemmelsene**

Kommunen har innført et system med kjøreløyver der fargen på rammen på løyveseddelen angir hvilke løypekategori løyvet gjelder for. Sammen med løyvet får løyvehaverne et kart over løypenettet med tilsvarende fargekoder som på løyveseddelen. Dette gjør det lett forståelig hvilke traseer løyvet gjelder for. Kommunen er selv godt fornøyd med dette systemet og brukerne finner det enkelt å forstå. Oppsynet trekker også fram at dette systemet forenkler kontrollene de foretar.

Informantene gir stort sett kommunen god karakter når det gjelder informasjon om planbestemmelsene i kommunedelplanen for motorferdsel. Kommunens informasjonstorg trekkes fram som en viktig aktør i informasjonsarbeidet. Representanten for snøskuterklubbene trekker også fram at de ser på informasjonsarbeidet som et ansvar som de også tar del i ved å informere innad i klubbene og at de har hatt et godt samarbeid med kommunen på dette.

Informantene mener at de nye planbestemmelsene er relativt greie å forstå, men at det kan være noen tvilstilfeller når det gjelder hyttekjøring.

## 2.4 Administrasjon av kommunedelplanen

### 2.4.1 Organisering av arbeidet med drift av kommunedelplanen internt i kommunen

Før Vinje kommune ble med i forsøket med motorferdselplanlegging var ansvaret for behandlingen av motorferdselsaker lagt til kommunens motorferdselutvalg som var et eget politisk valgt fagutvalg for motorferdselsaker. Når deltagelse i forsøket ble vedtatt, ble det naturlig å legge det administrative ansvaret for planarbeidet til samme seksjon som hadde ansvaret for rulleringen av kommunens arealplan (seksjon for økonomi, plan og utvikling), og det politiske ansvaret til kommunens planutvalg. Planen er derfor utarbeidet etter retningslinjer fra kommunens planutvalg og med innspill fra motorferdselutvalget og privatpersoner. Dette skapte en litt spesiell situasjon i kommunen, med et motorferdselutvalg som sto noe på siden av arbeidet med motorferdselplanen, og som når planen ble vedtatt mistet mange av arbeidsoppgavene knyttet motorferdsel (f.eks ble planutvalget naturlig instans for søknader om dispensasjoner fra planbestemmelsene). Per i dag forbereder motorferdselutvalgets sekretær dispensasjonssøknader på motorferdsel for planutvalget, mens motorferdselutvalget får søknadene på høring. Situasjonen synes å være noe uavklart omkring motorferdselutvalgets videre rolle i kommunen.

Det nevnes også av en informant at ordningen med at motorferdselutvalget er høringsinstans på dispensasjonssøknader ikke fungerer godt. Det nevnes også som et problem at lovverket er blitt mer komplisert å forstå fordi en i forsøket etter hans oppfatning har to parallelle lovverk som er gyldige, motorferdselloven som gir tillatelser til kjøring for formål som er direkte hjemlet i loven, og P&B-loven som regulerer løyver etter og dispensasjoner fra de nye bestemmelsene i motorferdselplanen.

### 2.4.2 Løyver og dispensasjoner

I hht. bestemmelsene i kommunedelplanen for motorferdsel i Vinje så skal enkeltvedtak i hht. planen behandles administrativt, mens kommunens faste planutvalg skal behandle søknader om transportløyve og søknader om dispensasjoner fra planbestemmelsene. Saker som gjelder kjøring i Hardangervidda nasjonalpark behandles av Tilsynsutvalget for Hardangervidda Nasjonalpark.

Røde løyver (for rekreasjonsløypa) gis administrativt av alle saksbehandlere på servicetorget, mens saksbehandler på motorferdselssaker, som samtidig jobber på servicetorget, gir de andre typene kjøreløyver i hht. planbestemmelsene.

Løyver gitt etter motorferdselplanen krever at løyvehaver kjøper kart over kommunens løypenett gjennom kommunens tjenestetorg. Kartet koster i 2005 kr 400. På kartet skal skuterens registreringsnummer være notert og ved bruk av løypekart til fiskeløyver skal antall turer registreres med dato. Sammen med kartet får løyvehaver en løyveseddel med fargekode som angir hvilken løypekategori løyvet gjelder for.

For vintersesongen 2004/05 hadde Vinje kommune 464 rekreasjonsløyver (rødt løyve), 312 hytteløyver (sort løyve), 62 hytteløyver i forbudssonen (brunt løyve), 43 transportløyver for grunneier (blått løyve) og 37 løyver for snøskuttersafarier (gult løyve).

### 2.4.3 Klagesaker

Fylkesmannen i Telemark er klageinstans for klager på vedtak etter motorferdselplanen i Vinje.

## 2.5 Konflikter mellom motorisert ferdsel og andre interesser

I følge kommunen så er noen av løypetraseene lagt slik at de ligger for nærme hytter og gir støy og forstyrrelse for hytteeierne samt irritasjon over kjøring på kveldstid. Slike punkter på løypetraseene vil bli forsøkt lagt om.

Kommunen mener at konfliktnivået knyttet til motorisert ferdsel i utmark er blitt betydelig redusert i forsøksperioden. Mens en tidligere hadde noe ukultur på snøskuterkjøring mener en nå at det har vært en markert bedring i dette og at det nå foregår mye mindre kjøring i boligområder og på offentlig vei. En ny konflikt som har dukket opp er at enkelte av de fastboende ved Møsstrand uten veiforbindelse nekter å kjøpe kjøreløyve fordi de mener å ha en hevdvunnen rett til å kjøre skuter i og med at de ikke har veiforbindelse. Dette er en prinsippsak for noen, men gjelder ikke mange.

Fylkesmannens miljøvernavdeling påpeker at hytteeierne synes å ha vært dårlig informert om planen og lite involverte i planprosessen. PBL krever ikke at enkeltpersoner skal informeres men i og med at mange hytteeiere berøres av planen burde kommunen vært mer aktive i forhold til denne interessen. Fylkesmannens miljøvernavdeling synes at motorferdselplanen legger opp til en del ting som de mener ligger i grenseland for hva som bør ligge i et slikt forsøk, men trekker ikke fram spesielle planbestemmelser som er konfliktfylte etter at deres innsigelse ble tatt til følge.

Det nevnes av interessegruppene at en er redd for at en opphever skansen mellom nyttekjøring og rekreasjonskjøring gjennom muligheten for å legge ut rekreasjonsløyper. Samtidig er rekreasjonskjøring en praksis som har utviklet seg (ulovlig) og en mener at det kan være konfliktreduserende med rekreasjonsløyper hvis dette hindrer kjøring i sårbare områder og bevarer slike områder bedre.

Naturvernforbundet i Telemark har registrert at det i forsøksperioden har vært mindre kjøring i skiløypene og mener dette har vært konfliktdepende. Naturvernforbundet nevner samtidig at de tror at forsøksordningen stimulerer interessen for å kjøpe seg skuter, og at selv om forsøket har bidratt til å dempe konfliktene noe i Vinje så har konfliktene økt i nabokommunene.

## 2.6 Andre viktige temaer i forsøksordningen i Vinje

### 2.6.1 Leiekjøringsordningen

Kommunen har ikke stimulert spesielt til leiekjøring ut over at det er gitt løyver for denne typen kjøring. Kommunen mener at hvis hytteeiere som får bruke egen skuter til hytta holder seg til bestemmelsene (ikke kjører ulovlig mens de er på hytta), så genererer dette mindre kjørevolum enn dersom disse skulle henvises til å bruke leiekjørere.

I området ved Vierli, som er forbudsområde for kjøring med egen skuter til hytter, så tjener leiekjørere bra på kjøreoppdrag. Det nevnes som eksempel at en leiekjører sist sesong har hatt leiekjøringsturer for ca. 200 000 kr, men at dette er unntaket og at de fleste leiekjørerne kun har hatt noen få turer.

Kommunen mener at leiekjøring har sin berettigelse først og fremst i områder der det er lite skutere, f.eks der hytteeierne stor sett ikke har skutere selv og hvor leiekjøringsordning kan bidra til å demme opp for at flere og flere kjøper seg egen skuter.

Kommunen mener generelt sett at leiekjøringsordningen på kort sikt ikke har bidratt til å redusere omfanget av skuterkjøring i Vinje.

Turistnæringen ser det som en forutsetning at leiekjøringsordningen knyttes til lokale turistbedrifter og lokale grunneiere for å styrke næringsgrunnlaget. Turistnæringen ønsker generelt ingen økning i skuterkjøring som reiselivsprodukt og vil ikke stimulere spesielt til dette gjennom Rauland Turist. Det er opp til den enkelte bedrift å gjøre dette dersom de ønsker det.

Leiekjørerrepresentanten mener at det er litt for mange leiekjøringsløyper og at leiekjøringen i kommunen generelt har blitt redusert i forsøket fordi hytteeiernes egen kjøring til hytter har økt.

## 2.6.2 Forhåndsløyve fra grunneier

I bestemmelsene til kommunedelplanen for motorferdsel i Vinje sies følgende i § 1.2 om tilhøvet til grunneierretten:

*a) Korkje motorferdsellova eller utfyllande føresegner innskrenkar grunneigars rett til å nekte motorferdsel på sin eigedom, jfr. Motorferdsellova § 10.*

*b) 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.*

Direktoratet for Naturforvaltning (DN) reiste i brev av 30.01.03 til MD spørsmål knyttet til forslaget til bestemmelse i Vinje om at det må foreligge forhåndsløyve fra grunneier før løyve kan gis i medhold av motorferdselplanen. DN viste i sitt brev også til uttalelse fra FM i Telemark om at en slik planbestemmelse ikke var i tråd med formålet i forsøket. DN var av den oppfatning at begge krav kunne stilles (dvs løyve fra kommunen og løyve fra grunneier), men at det ikke er mulig å sette krav om i hvilken rekkefølge disse vilkårene skal innfris. I svarbrev fra MD av 06.03.2003 ble det påpekt at bestemmelser til en kommunedelplan etter plan og bygningslovens § 20-4 andre ledd ikke kan regulere forholdet til grunneier, og at selv om gjennomføring av inngrep som er fastsatt i planen (i dette tilfelle motorferdsel) bare kan skje etter samtykke av grunneier, så åpner ikke loven for å gi planbestemmelser om forholdet til grunneier. MD mente ut fra dette at bestemmelsen burde fjernes fra planbestemmelsene.

Kommunen tok etter dette kontakt med fagekspertise i rettslære ved NLH og fikk utarbeidet en juridisk betenkning knyttet til spørsmålet om forhåndsløyve fra grunneier. Betenkningen konkluderte med at kommunale vedtekter ikke kan utvide hjemmelsgrunnlaget i kommuneplanen. Planutvalget i kommunen vedtok derfor å ta ut bestemmelsen om forhåndsløyve fra vedtektene. Kommunen opprettholdt imidlertid som en forutsetning for motorferdselplanen at grunneier skal gi forhåndsløyve for kjøring i rekreasjonsløyper (rød løype), men tok formuleringen ut fra selve vedtekten og formulerte det i stedet som informasjon til vedtekten. For kjøring til hytter ble formuleringen om forhåndsløyve tatt helt vekk (både i vedtekt og i informasjon til vedtekt). Lokale aktører som snøskuterklubber, lensmann, SNO samt regionale og sentrale myndigheter ble informert om endringene i vedtektene for motorferdselplanen i brev av 04.12.2003.

Etter dette har grunneierne valgt å gi forhåndsløyver for kjøring i rekreasjonsløypene kun til medlemmer i skuterklubbene i Vinje. Disse klubbene har kun innenbygdsboende medlemmer.

## 2.7 Måloppnåelse i kommunen

Aktørgruppene som er intervjuet om synspunkter på måloppnåelse er angitt i vedlegg 1.

### 2.7.1 Hovedmålsetting for kommunen

Ved utsendelse av 1. høringsutkastet på motorferdselplanen i Vinje trakk kommunen fram at målsettingen med prosjektet var å oppnå en mer kontrollert motorferdsel etter vedtatte løyper / soner og å lette kommunens arbeid av søknader om motorferdsel i utmark.

Per i dag når planprosessen er avsluttet og planen er praktisert trekker fortsatt kommunen fram målsettingen om å redusere byråkratiet omkring motorferdsel-dispensasjoner som den målsettingen som har vært viktigst for arbeidet. I tillegg trekker kommunen fram at det var viktig å få kanalisert trafikken bort fra områder der en ikke ønsket trafikk (med uønsket trafikk nevner kommunen hovedsakelig ulovlig kjøring som kjøring på offentlig vei, kjøring i boligområder og kjøring på nattertid, men kjøring i villreinområder nevnes også).

For politikerrepresentanten fra kommunen har viktigste målsettingen vært å få skuterkjøring inn i former som samfunnet kunne akseptere og å bli kvitt ukultur på bruk av skuter. Han mener at denne målsettingen er nådd, og at det nå er mye mindre kjøring i bustadfelt og i trafikkbildet (kjøring på offentlig vei er jo også blitt forbudt uavhengig av forsøket). Effekten av de nye bestemmelsene ute i naturen vurderes også som god. Han er imidlertid noe bekymret mht om den positive effekten med respekt for bestemmelser og løyper vil vedvare.

### 2.7.2 Målet om å redusere støy og trafikkbelastningen

#### Resultater av registreringsopplegg i forsøket

Måling av omfang av kjøring i Vinje er bl. a registrert gjennom et eget registreringsopplegg der lokale oppsynsaktører (lensmannskontoret, SNO og kommunen) har foretatt kontroller og tellinger etter et opplegg utarbeidet i samarbeid mellom oppsynet og NINA. Trafikktellingene gjennom 3 vintersesonger viser at omfanget av kjøring i løypenettet er relativt stabilt og at det er rekreasjonskjøring og transport til hytter som er de vanligste kjøreformålene. Trafikktellinger på knutepunkter i løypenettet viser en økning i løpet av forsøksperioden, mens de mobile registreringene i løypenettet indikerer konstant omfang av kjøring gjennom hele forsøksperioden). Telling av skuterspor i områder uten skuterløyper viser høyere tall i forsøksperioden i Vinje enn i noen av de andre kommunene som har foretatt denne typen registreringer. Forumet for de lokale oppsynsaktørene som avgir halvårige oppsummeringsrapporter om utviklingen i den motoriserte ferdsele i kommunen bedømte omfanget av skuterkjøring i Vinje sist vinter som "stabilt betydelig" og at de ikke har grunnlag for å si at omfanget har økt siste sesong av forsøket.

Oppsynet i Vinje oppsummerer at den ulovlige kjøringen i kommunen ser ut til å fortsette i områder uten rekreasjonsløyper. I tillegg oppstår det en del ulovlig kjøring i områder som ikke var direkte plaget med dette. Respekten for start og endepunkter i løypenettet karakteriseres også som fortsatt liten, slik at det blir et betydelig antall ulovlige "tilførselsløyper" til rekreasjonsløypene. Det bemerkes at det er vanskelig å avgjøre om økt antall klager på ulovlig kjøring skyldes reell økning eller lavere terskel for å klage.

#### Kjøretøystatistikk

En annen indikator på utviklingen i omfang av kjøring er hvordan antallet kjøretøy for skuterkjøring og barmarkskjøring endrer seg fra år til år. I Vinje har antallet registrerte skutere økt fra 546 til 588 i forsøksperioden (2,6 % økning per år). Dette er en utflatning i veksten sammenlik-

net med perioden 1994 til 2000 som hadde gjennomsnittlig 5,8 % vekst per år. Antallet registrerte barmarkskjøretøy har økt fra 24 til 43 i løpet av forsøksperioden.

### **Kommunes syn**

Etter kommunens oppfatning har det blitt mindre støy i noen områder og mer i andre, men oppfatningen er at det totalt sett er færre som blir plaget av støy fra skutere nå enn før forsøket startet. Dette skyldes også overgang til 4 taksmotorer på skuterne.

Kommunen mener at kjøring utenom løypenettet er redusert selv om lensmannen sist vinterse-song fikk flere klager i år enn foregående år. Kommunen tror dette skyldes at det nå er større forventning om at regelverket skal følges og at terskelen for å klage er blitt lavere, dvs. det er blitt mer akseptabelt å si fra om ulovlig kjøring.

Kommunen gir tydelig uttrykk for at en ikke ønsker økt barmarkskjøring og at en anser det som viktig å ha planbestemmelser som kan demme opp for barmarkskjøring. Barmarkskjøretøyene i kommunen brukes per i dag til uttak av ved (må ha skriftlig tillatelse fra grunneier) og til uttak av vilt (noen få tilfeller med uttak av viltslakt med helikopter pga utilgjengelig terreng for barmarkskjøretøy).

### **Interessegruppenes syn**

Lensmannen i Vinje mener at omfanget av kjøring med snøskuter ikke har endret seg vesentlig i forsøksperioden, men at det er blitt mindre ulovlig kjøring. Tidligere var det mye ulovlig kjøring som tilreisende skuterførere sto for. Dette er nå redusert og kommunen har generelt god kommunikasjon med snøskuterklubbene. Disse er opptatte av at reglene skal følges.

Snøskuterklubbene mener også at omfanget av kjøring er som før og at kjøringen er blitt kanalisert til løypene slik at det er mindre kjøring i boligfelt og mer turkjøring. Omfanget av ulovlig kjøring er redusert.

Representant for leiekjørerne og grunneierne mener at omfanget av kjøring til hytter har økt (økt antall hytteløyver) og advarer mot disse. Mener også at det er lite ulovlig kjøring og at det stort sett er utenbygds som har stått for dette.

Oppsynet mener at leiekjøring og vedkjøring har samme omfang som før forsøket startet mens transport til hytter, kjøring på byggetillatelse og næringskjøring er økende. I tillegg kommer rekreasjonskjøring som nytt kjøreformål i forsøksperioden.

Fylkesmannens miljøvernavdeling har inntrykk av at omfanget av skuterkjøring har vært uendret både i Vinje og i regionen rundt de siste årene, men de tror Vinje gjennom forsøket har oppnådd en del på kanalisering av kjøring til løypene og at det er mindre ulovlig kjøring enn tidligere.

Alle interessegruppene er enige om at barmarkskjøringen har lite omfang, men flere ser det som et stort problem hvis dette øker. Det nevnes også at landbrukets bruk med direkte hjemmel i loven kan bli problematisk framover.

## **2.7.3 Målet om å redusere kjøring i sårbare områder til et minimum**

Skuterløypenettet i Vinje i all hovedsak er lagt i laveliggende områder av kommunen og 80 % av løypenettet går parallelt med offentlig veg. Både kommunen og skuterklubben framhever at dette gjør at løypenettet i liten grad representerer inngrep og forstyrrelser i sårbare områder ut over det som allerede eksisterer fra biltrafikken.

FM i Telemark varslet innsigelse på motorferdselplanen i Vinje ut fra hensyn til villreinen og sårbare områder. Gjennom endring i hht innsigelsene fra FM mener kommunen at sårbare na-

turområder er godt ivaretatt i den endelige planen. Kommunen mener også at villreininteressene er godt ivaretatt selv om en kunne ønske at noe av kjøringen for tilsyn av hytter inne i nasjonalparken ble lagt utenom området hvor villreinen av og til oppholder seg på våren. Dette er løyver som tilsynsutvalget for Hardangervidda nasjonalpark gir, og hvor det ikke stilles krav om bruk av kommunenes løyvenett der dette kan brukes på vei inn til nasjonalparken).

Minimumskravet når det gjelder kartlegging av biologisk mangfold var i følge kommunen gjennomført før motorferdselplanen var ferdig og ble tatt hensyn til i planprosessen. Naturvernforbudet i Telemark bemerker imidlertid at i Vest-Telemark generelt så vet en lite om sårbare områder utover de områdene som er vernet, og at det er brukt lite ressurser på viltkartlegging og naturtypekartlegging slik at datagrunnlaget på dette er generelt dårlig.

Interessegruppene i Vinje er gjennomgående enige om at reduksjon av motorisert ferdsel i sårbare områder er den viktigste målsettingen som kommunen har lyktes på i forsøket, men det påpekes samtidig av en informant at kunnskapsgrunnlaget mht sårbare områder er relativt dårlig i kommunen.

#### **2.7.4 Målet om mer helhetlig vurdering av berørte interesser**

Kommunen selv mener at de i planprosessen sett under ett lyktes med å få til en helhetlig vurdering av berørte interesser og at innbyggerne hadde gode nok muligheter til å komme med innspill til kommunedelplanen for motorferdsel.

Administrasjonen hadde en styrende rolle i planprosessen, men hadde møter underveis i planprosessen med politikere, innbyggere, lag og foreninger. Politikere ble i større grad enn ellers ansvarliggjort gjennom utarbeidelse av en kommunedelplan.

Planprosessen inneholdt i følge kommunen mange viktige avklaringer når det gjaldt motorisert ferdsel i utmark. Kommunen mener at de med basis i de nye planbestemmelsene både kan tildele løyver og behandle søknader om dispensasjon langt mer objektivt og at det nå er lettere å begrunne de vedtakene som gjøres. Kommunen mener derfor at målsettingen om mer helhetlig vurdering av interesser er oppfylt.

Et synspunkt fra flere av interessegruppene går på at planprosessen var rimelig god og at planbestemmelsene reflekterer en mer helhetlig vurdering av berørte interesser enn tidligere, og at dette gir bedre grunnlag for saksbehandling på motorferdsel enn før forsøket. Som eksempel trekkes det fram at en nå har fått klare grenser for områder hvor ulike typer kjøring kan foregå eller ikke foregå, og at planbestemmelser er håndfaste og konkrete å forholde seg til. Dette gjør også at det er vanskeligere å klage på vedtak enn tidligere.

Et annet synspunkt går på at en har fått en dårligere avveining av interesser nå enn før forsøket og at en del grunneiere er skeptiske til at en skal ha en egen kommunedelplan for motorferdsel. Det nevnes også at helhetlig vurdering ikke nødvendigvis reflekteres i at alle interessegrupper får like godt gjennomslag og at det er skjevheter i dette i Vinje ved at skuterinteressene og grunneierne har fått mest gjennomslag.

Ut over dette har interessegruppene uttalt seg lite konkret angående målsettingen om mer helhetlig vurdering av berørte interesser.

#### **2.7.5 Målet om mer effektiv saksbehandling**

Både nedgang i antall saker (færre løyver og dispensasjoner i forsøksperioden enn antallet dispensasjoner før forsøket), og at det er blitt enklere å behandle hver sak ved at saksbehandlere mener at han har klarere regler og bedre ryggdekning gjennom planbestemmelsene, tilsier



mindre ressursbruk på motorferdsel enn før forsøket. Selve planprosessen beskriver kommunen imidlertid som var svært tidkrevende. Kommunen har inntrykk av at publikum opplever saksbehandlingen på motorferdsel som mer rettferdig nå enn tidligere. Tidligere mer individuell avveining av hver enkelt søker.

Arbeidsmengden i driftsfasen er i følge kommunen betydelig mindre enn det den var på motorferdsel før forsøket startet. Planfasen var imidlertid svært ressurskrevende. Tidligere var det møter i motorferdselutvalget hver 14. dag i vintersesongen mens dette nå er erstattet av møter i planutvalget som er 1 gang hver måned og hvor motorferdelssaker et blant mange tema.

For servicetorget er også arbeidsmengden redusert. Tidligere hadde kommunene 1000-1200 dispensasjonssøknader mens antallet løyver per i dag er i overkant av 900.

Saksbehandler på servicetorget opplever også at selve behandlingen av "løyvesøknader" er mye enklere enn behandlingen av dispensasjonssaker slik det var før forsøket startet. Det er nå en mindre grad av "individuelle vurdering" av den enkelte søker enn det var tidligere.

### 2.7.6 Erfaringer med utprøving av lokal myndighet

En utbredt oppfatning blant informantene er at en ser fordeler med lokal styring av motorferdsel og tilknytning til PBL som demokratisk prosess. Men mange påpeker nødvendigheten av et nasjonalt rammeverk og oppsyn av tilstanden som hindrer utgliding.

## 2.8 Kommunens og informantenes syn på forsøkets vellykkethet

**Har forsøket vært vellykket?** Synspunktene fra kommunen og informantene lokalt på om forsøket har vært vellykket varierer fra vellykket til betinget vellykket. Det nevnes som vellykket at en har oppnådd å få trafikken bort fra de mest brukte skiløypene, at løypenettet har vært vellykket mens ordningen er mindre vellykket mht. dispensasjonspraksis og for kompliserte bestemmelser.

**Suksessfaktorer.** Områdesoneringen og at en har oppnådd kanalisering av trafikken til løyper og redusert ulovlig kjøring trekkes fram som suksessfaktorer både av kommunen og av informantene.

**Flaskehals.** Start- og endepunktene på rekreasjonsløypene og respekten for at skuterkjøringen skal starte her og ikke via tilførselsløyper trekkes fram som flaskehals trekkes fram som flaskehals i den nye ordningen. I tillegg nevnes løyvepraksisen som en flaskehals.

**Liberalisering – innskjerping.** Synspunktene på om forsøket har vært en liberalisering eller innskjerping av motorferdselselforvaltningen i kommunen varierer fra at forsøket bedømmes som en liberalisering fordi rekreasjonskjøring er blitt tillatt, til at situasjonen er temmelig uendret. Det trekkes fram at ordningen var ment som en innskjerping med at en har endt opp med relativt uendret praksis.

**Fortsettelse - ikke fortsettelse.** Det er delte meninger blant interessegruppene om forsøket bør fortsette eller ikke. Holdningene spriker fra at forsøket ikke bør fortsette, via at det bør avsluttes i sin nåværende form, at forsøket kan videreføres i kommuner som Vinje der forholdene ligger godt til rette for det ved at løypene legges på islagte vassdrag og langs ubrøytete veier, til at forsøket absolutt bør videreføres.

Kommunen selv har sterkt ønske om å kunne fortsette med ordningen, men ser en utfordring å holde det så bra som det har vært til nå.

## 3 Stor-Elvdal

### 3.1 Bakgrunnsstoff

#### 3.1.1 Kommunefakta

Folketall pr. 1.1.2005 var 2832 innbyggere. Kommunens areal er 2167.4 km<sup>2</sup> og innbygger pr km<sup>2</sup> er 1,3. Andel av befolkningen bosatt i tettbygde strøk er 43 %, dette gjelder først og fremst kommunesenteret Koppang og tilgrensende områder. 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 hytteeiernes behov, eks. produksjon og salg av hyttemøbler og byggevare. Treforedlingsindustrien er dominerende næringsvirksomhet i tillegg til servicebedrifter.

Verna areal i Stor-Elvdal kommune er Rondane nasjonalpark, i tillegg er Atnsjømyrene, Bersvenmyra (myrområde), Atnoset (kvartærgeologi), Hovdsjømyrene (myrområde), Harnestadnea (geologi) og Hesjemarka (rikmyrer, plantevern) vernet som naturreservat.

#### 3.1.2 Kjøreformål

Ved inngangen til forsøket (2001/2002) var følgende kjøretilatelser gyldige etter § 5 i Nasjonal Forskrift::

§ 5a Leiekjøring	27	tillatelser
§ 5b Funksjonshemming	2	”
§ 5c Transport egen hytte	14	”
§ 5d Transport i utmark	16	”
§ 5e Transport av ved	0	”

5 dispensasjoner var gyldige etter § 6 i Nasjonal Forskrift denne sesongen.

I 2001 ble det gitt 6-7 dispensasjoner for kjøring med barmarkskjøretøy i utmark, hovedsakelig for materialtransport til buer og setrer (stor variasjon i antall dispensasjoner fra år til år).

Helikoptertransport i Stor-Elvdal var ved inngangen til forsøket svært begrenset og forekom etter søknad kun i forbindelse med forskningsprosjekt. I tillegg har det forekommet en del gjennomflygninger i forbindelse med forsvarets aktiviteter.

Kommunen har to større vassdrag, Glomma og Atnsjøen. Ved inngangen til forsøket var det bare på Atnsjøen at motorisert ferdsel av noe betydning forekom, også her i et svært begrenset omfang og primært i næringssammenheng (hovedsakelig fiske og transport av jaktutbytte). Forskrift for motorferdsel i utmark og vassdrag fra 1980 satte begrensninger på motorstørrelse over 5 hk. på Atnsjøen.

Leiekjøringsordninga har først og fremst dekket transportbehov til hytter og oppkjøring av skiløyper. Ellers foregår en del transport med snøskuter 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.

I forbindelse med jakt har det tradisjonelt vært en omfattende bruk av elgtrekk (ikke registreringspliktig), ca. 50 elgtrekk finnes i kommunen (regnet ett pr 2 jaktlag). Kommunen satser på

utmarksturisme, og noen store grunneiere prøver bl.a. guiding og jakt på reinsdyr. Kommunen har opplevd etterspørsel fra grunneiere etter tillatelser for kjøring i denne forbindelse, og dette var også et tema i utformingen av de kommunale bestemmelsene i forsøket (bl.a. i gjennomgangen av vegnettet i kommunen). Kommunens utstrakte skogsbilvegnett gjør at denne aktiviteten i mindre grad genererer økt motorisert ferdsel i utmark.

I forsøksperioden (vinteren 2004/2005) har kjøreformålene og omfanget av disse i Stor-Elvdal vært mye uendret i forhold til perioden før forsøket trådte i kraft. Ett unntak er selvfølgelig den åpne skuterløypa på Koppangkjølen. Omfanget av kjøring her har vært forbeholdt snøskuterklubbens medlemmer (i vinter var medlemstallet 33), og trafikken har i følge SNO og snøskuterklubben vært jevnt stabil men ganske lav i åpningstidene. Kommunen har to større vassdrag, Glomma og Atnsjøen. Det har blitt observert noe økende grad av motorisert ferdsel på Glomma i forsøksperioden.

På grunn av endringene i lovlige kjøreformål og bestemmelsene for det enkelte kjøreformålet er antall løyver og dispensasjoner i forsøket ikke direkte sammenliknbare med de løyvene og dispensasjonene som ble gitt før forsøket trådte i kraft.

**I vintersesongen 2004/2005** hadde Stor-Elvdal kommune følgende antall løyver og dispensasjoner:

Leiekjøring	44	tillatelser
Funksjonshemming	6	"
Transport egen hytte	6	"
Transport i utmark	10	"
Transport av ved	0	" (transport av ved fram til vei er hjemlet i planen uten søknad).
Til sammen	66	

Antall dispensasjoner fra de nye bestemmelsene i kommunedelplan for motorferdsel var vintersesongen 2004/2005 2 stk. Planen var ikke gjeldende sommer 2004

## 3.2 Planprosessen

### 3.2.1 Organisering og gjennomføring

I utmarksnemda ble forslaget om deltakelse enstemmig vedtatt 05.09.00, men med forbehold om at prosjektet kunne gjennomføres uten at arbeidsmengden blir uforholdsmessig stor og innenfor kommunenes økonomiske rammer. I formannskapet ble forslaget om deltakelse med forbehold om arbeidsbelastning vedtatt 18.09.00 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. Stor-Elvdal kommune fastsatte vedtektene for forsøket 24.04.01. Varsel om oppstart av planarbeidet er ikke kjent.

Stor-Elvdal ønsket først å gjennomføre arbeidet med kommunedelplan for motorferdsel som del av ordinær arealplanprosess, men innså at dette ikke lot seg gjennomføre av kapasitetsmessige hensyn. Kommunen startet arbeidet med kommunedelplan for motorferdsel så snart selve arealplanarbeidet var ferdigstilt (men ikke endelig vedtatt pga innsigelser fra fylkesmannen), november 2003. Delplanen ble lagt ut til offentlig ettersyn etter vedtak i det faste utvalget for plansaker 04.06.04 med høringsfrist 20.08.04.

Arbeidet med forsøksprosjektet ble utsatt 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.

Utarbeidelsen av kommunedelplan for motorferdsel i utmark lå under avdeling for landbruk og kommunal teknikk. Ansvarlig for arbeidet har vært miljø- og utmarkskonsulent ved denne etaten. Arealplanlegger i kommunen har arbeidet mye med kommunedelplanen i deler av perioden, og har stått for utforming av bestemmelsene i samarbeid med prosjektleder. Da arbeidet med delplanen startet opp i november 2003 ble det nedsatt en politisk oppnevnt styringsgruppe med 5 medlemmer, hvorav 1 repr. fra grunneierne, 1 repr. fra politikerne, 1 repr. fra Naturvernforbundet, 1 repr. fra motorsportklubbene og 1 repr. fra hytteforeningene. Grunneiersida ønsket større representasjon og Sollia Grunneierforening kom inn etter 2.-3. møte. Planutvalget vedtok at begge motorsportgruppene i kommunen skulle være representert i styringsgruppa, og slik økte styringsgruppa til 7 medlemmer.

Arealplanleggeren har fungert som sekretær for styringsgruppa, som har utformet planen i sin helhet. Styringsgruppa har hatt månedlige møter der formål i planen ble bestemt, mens kommuneadministrasjon hadde ansvaret for utforming av bestemmelsene. Kommunen syntes dette var en naturlig arbeidsdeling, siden de oppfattet at det lå i forsøket at det skulle oppnevnes ei bredt anlagt styringsgruppe. Prosjektleder og arealplanlegger deltok på møtene i styringsgruppa. Kommunen hadde gode erfaringer fra en slik arbeidsform gjennom den forutgående arealplanprosessen.

Flere av medlemmene i styringsgruppa sier de i stor grad var enige om ting, og at det var en god arbeidsform. Styringsgruppa hadde hele tida lite fokus på formen på bestemmelsene.

Stor-Elvdal Snøskuterklubb gjorde en svært omfattende innsats parallelt med arbeidet i styringsgruppa. De stod for hele arbeidet med å finne fram til aktuelle områder for skuterløype, kontakte grunneiere, utforme avtaler med grunneiere, legge til rette for en trase i terrenget, etablere en snøskuterklubb som nå har over 30 medlemmer, utforme regler for kjøring i løypa etc. I etterkant har klubben hatt ansvar for drift og vedlikehold av løypa.

Et eksternt arkitektfirma ble leid inn for å ta seg av kartarbeidet. Dette ga gode erfaringer, men medførte store kostnader.

Av spesielle utfordringer i planprosessen nevnes behovet for lokalkunnskap fra hele kommunens areal, men det poengteres at enkelte medlemmer i styringsgruppa hadde svært god lokalkunnskap. Enkelte etterspør befaringer. Avgrensningen mellom skogsbilveg og utmark og gjennomgang av dette for hele kommunen tok mye tid og ressurser, men kommunen mener likevel det var en utbytterik gjennomgang. Mangel på kapasitet til å komme i gang tidligere gjorde at planprosessen ble preget av et råkjør med tida.

### **3.2.2 Involvering av interessegrupper**

Involvering av interessegrupper i Stor-Elvdal skjedde først og fremst gjennom etableringen av den bredt sammensatte og politisk oppnevnte styringsgruppa, som hadde ansvar for utforming av delplanen gjennom jevnlig arbeidsmøter.

Arbeidet har hatt bred omtale i lokalpressen hvor kommunens innbyggere ble oppfordret til å komme med innspill til planarbeidet. Det kom lite innspill i oppstartsfasen, men kommunen beskriver likevel engasjementet totalt sett som bredt. Kommunens administrasjon har fått mange henvendelser, både pr telefon og som høringsuttalelser. Skiløypenettet ble tatt opp på nytt og en del ble nødt til å uttale seg gjennom å melde inn traseer. Det ble ikke avholdt åpne informasjonsmøter undervegs i planprosessen.

Kommunens administrasjon og politikere er enige om at skuterklubben fikk spesielt stort gjennomslag i planprosessen, men de vil ikke beskrive den som pressgruppe fordi politikerne var helt på linje med dem. Kommunen beskriver naturverninteressene som lite representert, og begrunner dette hovedsakelig med at dette ikke er en organisert interessegruppe i kommunen.

Grunneierinteressene i kommunen beskrives av kommuneadministrasjonen som delt i synet på motorferdsel i utmark, men at representantene i styringsgruppa hadde en mer restriktiv holdning.

Både grunneierinteresser, snøskuterinteresser og politikerrepresentant mener de fikk gjennomslag for sine interesser i planprosessen. Naturverninteressene ved Naturvernforbundet uttrykker at arbeidsformen i styringsgruppa var god, men at organisasjonens interesser ikke fikk gjennomslag, eks i forhold til den åpne snøskuterløypa på Koppangkjølen. Friluftslivsinteressene i Stor-Elvdal var ikke representert gjennom en egen representant i styringsgruppa, men friluftslivets interesser kan sies å være representert gjennom Naturvernforbundets, hytteforeningenes representant og/eller andre i styringsgruppa. Skiforeningene var involverte i planprosessen i gjennomgangen av løypetraseene i kommunen.

Kommunen hadde lite kommunikasjon med fylkesmannen og fylkeskommunen angående kommunedelplan for motorferdsel i utmark før høringsutkastet forelå. Kommunen har erfaringer med at det å benytte eks Planforum tar ekstra tid, det er ikke like lett å lage avtaler, arrangere befaringer etc. Kommunen benyttet Planforum i arealplanprosessen, og ser at en kunne gjort det her også om bedre tid. Kommunikasjonen mellom fylkesmannen og kommunen høsten 2004 var i all hovedsak i skriftlig og formell form.

### 3.2.3 Fylkeskommunen og fylkesmannens syn på sin rolle i planprosessen

**Fylkesmannen i Hedmark** understreket i 2003 sin uklare rolle i forsøket generelt, og savnet retningslinjer fra DN. Fylkesmannen uttrykte da at de hadde etterlyst motorferdseltemaet i arealplanprosessen, og at de fant det noe underlig å lage en kommunedelplan rett etter ordinær rullering. Fylkesmannen uttrykte også at kommunen hadde et for dårlig plangrunnlag, men at de så det som interessant å prøve ut et soneringssystem. Fylkesmannen hadde tillit til kommunens bevissthet i forhold til villrein. Fylkesmannen i Hedmark var overrasket over at Stor-Elvdal ble valgt som forsøkskommune fordi andre kommuner i fylket var mer aktive i kommuneplanfasen, de hadde en svært begrenset ressursituasjon og ellers dårlig plangrunnlag.

I 2005 syntes ikke lenger fylkesmannen at rollen var så uklar. Rollen som veileder var blitt stadfestet, også plikten til å redegjøre for statlig politikk. Fylkesmannen uttrykte i 2005 at de nå generelt i større grad stiller seg til disposisjon, men at de tidligere var mer aktive i planutformingen.

Fylkesmannen i Hedmark mener at de ikke har hatt en aktiv rolle i planprosessen, men vil ikke betegne den som passiv heller. Fylkesmannen etterlyste framdrift og mener dette var innenfor rammene av deres mandat. Fylkesmannen hadde flere møter med kommunen våren 2004 angående arealplanen, men kommunedelplanen for motorferdsel ble ikke tatt opp som tema. Fylkesmannen var ikke i befatning med delplanen før sommeren 2004. Etter det har de hatt noe telefonkontakt, noe e-post kontakt, men mest kommunikasjon pr. brev. I ettertid oppsummerer fylkesmannen at nivået på dere innflytelse i planprosessen var greit så lenge oppdraget kun var å bistå, mens kommunen selv skulle ha ansvaret inntil de ba om hjelp.

**Fylkeskommunen** uttrykker at deres rolle ikke har vært aktiv. Fylkeskommunen har heller ingen tradisjon i å legge seg opp i ting når kommunen ikke ber om hjelp. Fylkeskommunen uttrykker at de har visst at det har pågått ting, men at det var lite informasjon omkring denne prosessen. Samtidig understreker de at det lå i forsøket at dette skulle være et kommunalt anliggende, og ikke et forsøk i fylkeskommunen. Fylkeskommunen hadde dermed lite kontakt med kommunen angående forsøket før høringsuttalelsen forelå, kun noe med hensyn til villrein og oppkjøring av skiløyper gjennom Planrådet for villrein i Rondane.

Fylkeskommunen oppsummerer at det mest ideelle kanskje hadde vært at innsigelsesmyndighetene hadde kommet inn tidligere, for å slippe å komme med pålegg på slutten. De ser på det

å kombinere lokal forvaltning og det å sikre nasjonal motorferdselpolitikk og lovgivning som en utfordring. Dette forutsetter samarbeid, men det må altså være ønsket fra kommunens side.

### 3.2.4 Innholdet i høringsuttalelsene

#### Grunneierinteressene

Styringsgruppa vektla i sitt arbeid en gjennomgang og kartlegging av kommunen vegnett, for å kunne skille mellom skogsbilveger (innmark) og traktorveger/etablerte kjørespor (utmark). Styringsgruppa så på denne gjennomgangen som viktig for at både kommunen, innbyggerne og oppsynet på en oversiktlig måte skal vite hvor de kommunale bestemmelsene faktisk gjelder. I delplanen hadde styringsgruppa laget lokale definisjoner av betegnelsen bilveg ut ifra diskusjoner mellom styringsgruppe/utmarkslag/grunneierlag. I den lokale definisjonen ble skogsbilveger definert som veger som er farbar med 4-hjulsdreven bil. Dette er en definisjon som avviker fra motorferdselloven som tilsier at bilveger kun er de veger som er opparbeidet for kjøring med bil, dvs veger som i utgangspunktet må ha vært regulert som skogsbilveg.

Ut fra styringsgruppas avgrensning ble flere vegtraseer som er i bruk som bilveger definert som traktorveger (utmark). Dette gjorde at en del grunneiere følte seg negativt berørt av kommunedelplanen. Flere høringsuttalelser fra private og også offentlige grunneiere omhandlet ønske om å definere skogsbilveger ut fra motorferdselloven, for at deres veger skulle defineres i overensstemmelse med den status de som grunneiere var kjent med på disse vegene og også dagens motoriserte bruk. Et problem i denne sammenheng er hvordan en skal definere veger bygd før statsbidrag for skogsbilveger ble innført på 1950- og 60-tallet. Et annet problem er manglende oppgradering av skogsbilveger i perioder hvor det ikke tas ut tømmer, slik at standarden blir svært lav og av den grunn blir oppfattet som traktorveger.

Enkelte grunneiere fremmet forslag om å øke tillatte motorstørrelse på Glomma og de to store innsjøene i kommunen. Mulighetene for vannskisport, sikker manøvrering, oppsyn med mer ble benyttet som argumenter.

#### Næringsinteressene

Flere høringsuttalelser kom fra næringsutøvere som mente planutkastet var en innstramning eller innskjerping av dagens regelverk og praksis, og enkelte gikk så langt som til å si at høringsutkastet la kjelker i veien for næringsvirksomhet (Stor-Elvdal Bondelag). Et hovedpoeng i disse uttalelsene var at framkommelighet på bilveger er nødvendig for deres næringsutøvelse i utmark, og disse var derfor kritisk til det de mente var en nedklassifisering av skogsbilveger til traktorveger så lenge de er bygd som bilveger. Et argument som flere grunneiere fremmet var at det er et stort behov for lett å komme seg fram i utmarka på vegnettet, på grunn av de store rovdyrproblemene og behov for oppsyn med husdyra.

Atnlien sankelag hadde ingen bemerkninger til planen.

Hedmark fylkeskommune påpeker ulike bestemmelser som gjør at transporthensyn er ivaretatt på en god måte i nærings- og fritidssammenheng.

#### Natur- og miljø interessene

**Fylkesmannens miljøvernavdeling** fremmet innsigelse på forslaget til kommunedelplan på flere punkter som angikk natur- og miljøinteresser. Dette gjaldt bl.a. soneinndelingen, dvs at noen verneområder ikke var avtegnet på plankartet (bl.a. det planlagte Rondane Sør naturreservat), og det at kommunens del av Sølenkletten villreinområde ikke var tatt inn i sone B. Fylkesmannen fremmet også innsigelse mot at det ikke var angitt områder eller løyper for motorferdsel på plankartet (eks bilveg, traktorveg, scootertrase), slik det var formulert i bestemmelsene. På den måten mente fylkesmannen at det ikke var mulig å se om det var tatt hensyn til villreinens arealbruk.

Med hensyn til snøskutertraseen på Koppangkjølen mente fylkesmannen at den var lagt i et særlig viktig viltområde og også i et område som kan klassifiseres som "urørt natur" med spesielle opplevelsesverdier, og *anbefalte* derfor kommunen å revurdere trasevalget.

Fylkesmannen fremmet også innsigelse mot formuleringene rundt kjøring på bilveger av natur- og miljøhensyn, og ønsket en presisering på at kjøring på bilveg kun omfattet kjøring på barmark eller brøytet bilveg vinterstid. Fylkesmannen ønsket også en presisering i bestemmelsene av at traktorveger er å regne som utmark.

Fylkesmannen krevde at bestemmelsene inneholdt en formulering om at verneforskrift gjelder for de deler av Atnsjøen som er vernet, og fremmet innsigelse på dette.

Fylkesmannen ønsket også presisering av bestemmelsen knyttet til tillatelser etter søknad fordi en mente at uklarheter i eks avgrensninger (de henviser til at dette utenom forsøket presiseres i rundskrivet som følger nasjonal forskrift) kunne gå på bekostning av viktige natur- og miljøhensyn.

Fylkesmannen fremmet *ny* innsigelse ved gjennomgang av revidert planforslag, dette gjaldt inntegning av to bilveier på plankartet. Fylkesmannen ønsket dokumentasjon på at disse var godkjent som bilveger.

**Hedmark Fylkeskommune** var i sin høringsuttalelse først og fremst opptatt av hensynet til villreinen. Fylkeskommunen syntes det var vanskelig å få oversikt over beliggenhet og omfang av skiløyper, og anbefalte at disse burde kunne gjenfinnes på plankartet. Fylkeskommunen anbefalte aktsomhet i oppkjøring av skiløyper i hht kartbladene Lauvåsen og Vinjevegen, og muligheter til å flytte eller stenge disse hvis konflikt med villreinen arealbruk. Fylkeskommunen anbefalte å ikke kjøre opp skiløyper i hht kartbladene Myklbysjøen, Strandberget og Gåla fordi disse helt eller delvis representerer et stort konfliktpotensiale i forhold til villrein.

**Sølenkletten villreinnemd** ønsket i sin uttalelse at Sølnklettområdet burde være gjengitt på plankartet slik som Rondane villreinområde. Videre ønsket en at skiløyper i hht løypekart for Atnsjølia ikke burde legges opp mot snaufjellet men inn mot andre løyper eller faste turmål, for å unngå at folk sprer seg over store områder og dermed øker faren for forstyrrelse av villrein. Dette ønsket ble også fremmet på samme bakgrunn av private grunneiere i området. Videre ønsket villreinnemda at kommunen, nabokommune, jaktrettshavere og villreinnemda kunne etablere et samarbeid for å sette opp informasjon om villreinen og retningslinjer for ferdsel.

**Villreinutvalget for Rondane Sør** uttalte at skiløyper rundt Gåla burde anlegges som rundløyper for å hindre konflikter med villreinen, og ba ellers kommunen kanalisere ferdselen i området i tråd med fylkesdelplanens intensjon.

L. Sæhlie påpeker problemer med hytteutbygging uten bilveg rundt Gåla, der hytteeiere og andre begynner å kjøre bil i transporttraseene, og at dette stedvis medfører dype spor og oppkjørt terreng. Vedkommende ønsker streng praksis for dispensasjon, og at byggetillatelse kun gis under forutsetning av opprustning av traktorveger til bilveger.

#### **Friluftslivsinteressene**

En innbygger uttrykker ønske om en ekstra oppkjørt rundløype mellom Gråsjøen og Kjølsetra.

Bortsett fra fylkesmannen sine kommentarer rundt den åpne løypa på Koppangkjølen er friluftslivsinteressene lite berørt i høringsuttalelsene.

#### **Snøskuterinteressene**

Ingen kommentarer bortsett fra fylkesmannen angikk planforslagets anlegging av skutertrase med rekreasjonsformål på Koppangkjølen. En høringsuttalelse (Steinvik Arbeiderlag) fremmet ønske om en snøskutertrase i søndre del av kommunen.

### **Planmessige ting**

Fylkesmannen fremmet innsigelse på første høringsutkast på grunn av manglende angivelse av områder for motorferdsel i kombinasjon med arealkategorier i plan- og bygningsloven på plankartet.

Fylkesmannen hadde ellers kommentarer som angikk formen på planutkastet, eks sortering mellom informasjon, bestemmelser, felles bestemmelser for alle sonene m.m.

### **Andre innspill/interesser**

Fylkeskommunen gir i sin uttalelse sin prinsipielle støtte til at motorferdselloven koples opp mot kommunens arealplanlegging, og ønsker dette som en permanent ordning.

## **3.2.5 Politisk sluttbehandling av delplanen**

Etter høringsrunden innkalte kommunen de 17 utmarksområdene til et felles møte for å diskutere de til dels krasse kommentarene som angikk plankartets avgrensning av traktorveg og skogsbilveg (se avsnittet om høringsuttalelser under). Kun 4 møtte på dette møtet.

Resultatet av møtet ble at kommunen valgte å være mer lempelige mht å definere skogsbilveger nedenfor skoggrensa, men å være mer restriktive over skoggrensa. Slik ble diskusjonen omkring skogsbilveger/traktorveger ansett som "rydda av vegen" fra kommunens side. Kommunen tror likevel ikke grunneierne blir helt fornøyde før en justeringsrunde på hva som er bilveger/utmark er foretatt.

Rådmannen tilrådte det faste utvalg for plansaker å vedta delplanen i møte 26.11.2004, men nå med Rondane Sør naturreservat lagt inn i planen som sone A, og en bilveg tatt ut av delplanen.

Det faste utvalget for plansaker vedtok følgende tilleggsendringer i møte 26.11.2004: Å ta ennå en bilveg ut av delplanen, at leiekjøringsløyvene gis til en ansvarshavende/juridisk enhet med navngitte stedfortredere, at stasjonering av leiekjøringsløyvene kan avvike fra planbeskrivelsen, at det etter søknad kan gis løyve til transport som er nødvendig for drift av turistanlegg (tidligere som ikke ligger til brøytet veg) og som tillegg at det etter søknad kan gis løyve til oppkjøring av skiløyper i forhold til plankartet. I tillegg ble det vedtatt en tilleggsmerknad om at "Innsigelser fra Fylkesmannen beklages da hele forsøksprosjektet var ment som et lokalt engasjement. Vi vil ikke bruke mer ressurser på denne saken." Endringen av tillatte motorstørrelse på Atnsjøen fra 5 HK i høringsutkastet til 10 HK i endelig kommunedelplan var ikke del av det politiske vedtaket.

Kommunestyret i Stor-Elvdal vedtok Det faste utvalg for plansaker sin innstilling 14.12.2004, med en tilleggspresisering av distansen på den ene bilvegen som ble tatt ut av delplanen.

Stor-Elvdal kommune vedtok altså å imøtekomme alle innsigelsespunktene fra fylkesmannen bortsett fra det som angikk presisering av bestemmelsen knyttet til tillatelse etter søknad. Etter drøftinger med kommunen trakk fylkesmannen sin innsigelse på dette punktet. Kommentarene fra fylkeskommunen angående villreininteresser og plassering av skiløyper ble valgt å ikke imøtekommes, ut ifra en vurdering av at de aktuelle områdene ikke er vinterbeiteområder for villrein.

Fylkesmannen i Hedmark har i flere omganger fremmet innsigelse også på kommunens arealplan, noe som har gjort denne prosessen svært forsinket. Det at fylkesmannen har fremmet innsigelser på ulike ting ved ulike anledninger i arealplanen og i forholdet mellom arealplan og kommunedelplan, skapte en grad av mistillit mellom både administrasjon og politikere i forholdet til fylkesmannen, noe som forklares som bakgrunn for bl.a. tilleggsmerkningen i den politiske behandlinga av delplanen. Det ble ikke vurdert å legge planutkastet ut på ny høring etter endringene som ble gjort etter høringsrunden, ut fra en vurdering om at formålet i bestemmel-



sene ikke var endret. I ettertid vurderer kommunens administrasjon og politikerrepresentant at fylkesmannen sin uttalelse egentlig ikke førte til så store endringer i delplanen.

Etter at fylkesmannen og kommunen kom til enighet ble delplanen endelig vedtatt 14.12.2004, slik at kommunen hittil kun har praktisert én vintersesong etter nye regler.

### **3.2.6 Hva ville kommunen gjort annerledes?**

Som svar på dette spørsmålet trekker kommunens administrasjon fram tidspunkt for oppstart – de ville begynt før.

## **3.3 Planbestemmelsene**

### **3.3.1 Litt om bakgrunn for planbestemmelsene**

Stor-Elvdal kommune var positive til å bli med i forsøket først og fremst fordi de mente det ligger et potensial i å forbedre dagens regelverk, og fordi deltakelse ville gi økt fokus og bevisstgjøring rundt motorferdsel i utmark.

I selve arealplanarbeidet ble det satt ned en arbeidsgruppe med grendekontakter som blant andre tema diskuterte ulike strategier med hensyn til snøskuterkjøring. Denne arbeidsgruppa foreslo å fortsette den gjeldende og restriktive praktiseringa med hensyn til motorisert ferdsel i kommunen.

### **3.3.2 Tilknytning til arealplan**

I den ordinære arealplanprosessen ble temaet motorferdsel sett på som et mindre tema blant andre temaer, men en grundigere behandling av temaet ble etterlyst i flere grendeutvalg. Først når arealplanarbeidet var ferdig mente kommunen å ha kapasitet til å gå i gang med delplanarbeidet. I ettertid synes kommunen at det var bra å gjøre det slik, hvis ikke ville ikke motorferdsel fått det rettmessige fokuset. Kommunen uttrykker også at de kunne risikert å få et overfokus på motorferdsel i forhold til andre tema hvis delplanen hadde blitt utarbeidet som del av den ordinære rulleringen av arealdelen til kommuneplanen.

Som tidligere nevnt fremmet fylkesmannen innsigelse også på delplanens manglende angivelse av områder for motorferdsel i kombinasjon med en eller flere arealkategorier jfr. plan- og bygningslovens § 20-4. Kommunen løste dette ved å presisere i bestemmelsene at kommuneplanen er en del av gjeldende arealplan i bestemmelsene, og at delplanens bestemmelser kommer i tillegg til de formål som er angitt i arealdelen. På plankartet er det henvist til plan- og bygningsloven § 24 og forsøkets vedtekter, men for sone A, B, C eller Scootertrase er det ikke angitt arealformål i kombinasjon med arealkategorier i § 20-4. Regulerte (eller planlagte) motorsportanlegg er angitt som "viktige ledd i kommunikasjonssystemet".

### 3.3.3 Arealbruksområder og utfyllende bestemmelser

Kommunedelplan for motorferdsel i Stor-Elvdal er delt inn i 3 soner:

**Sone A:** Naturvernområder

**Sone B:** Villreinområde i henhold til fylkesdelplan for Rondane og villreinområde i henhold til villreinkart for Sølenskletten

**Sone C:** Den delen av kommunen som ikke inngår i sone A eller sone B.

I sone A tillates motorisert ferdsel i henhold til verneforskrifter for de ulike verneområdene. Direkte tillatelser gis etter:

§ 4 i motorferdselloven a- f

- |                  |   |  |
|------------------|---|--|
| § 5 i vedtektene | a | Transport av jaktutbytte ved jakt på elg og hjort                        |
|                  | b | Transport i forbindelse med fiskekultiveringstiltak i off. regi          |
|                  | c | Transport i forbindelse med anlegg og drift av veier og større anlegg    |
| § 6              | a | Nødvendig transport av ved fra hogstfelt og frem til nærmest brøytet veg |

I sone B tillates motorferdsel som i sone A, i tillegg transport med snøskuter i samsvar med byggetillatelse. Ellers tillates transport for oppkjøring av skiløyper jfr plankartets vedlegg, av idrettslag eller leiekjørere og ellers leiekjøring. Det skal i denne sonen føres en restriktiv dispensasjonspraksis, og lokalisering av ferdselsårer skal skje i samsvar med villreinens arealbruk.

I sone C tillates motorferdsel som i sone B.

I planen er alle bilveier inntegnet etter avgrensninger i kommunedelplanarbeidet (se over). Alt som ikke er inntegnet som bilveger regnes som utmark og motorisert ferdsel skjer etter formål angitt i sone A, B og C eller som tillatelse etter søknad:

- Nødvendig transport for drift av turistanlegg
- Nødvendig vinterføretransport i forbindelse med vitenskapelige undersøkelser (også dyretellinger)
- Kjøring av bevegelseshemmede i sone C
- Kjøring i forbindelse med utmarksnæring for fastboende (transport til utleiehytter og viltstelltiltak)
- Utkjøring av jaktutbytte (villrein) i næringsssammenheng, også for utkjøring av jaktutbytte ved arrangerte jaktture. Lett beltegående kjøretøy (jernhest) forutsettes
- Oppsynsvirksomhet
- Landing med luftfartøy
- Bruk av motorfartøy til fiskekultiveringstiltak på vassdrag og innsjøer mindre enn 2 kvkm.
- Transport på barmark i forbindelse med byggetillatelse
- Oppkjøring av skiløyper i forhold til vedlegg

Det er tillatt å bruke motorfartøy på Atnsjøen, Myklebysjøen og Glomma med største tillatte motorstørrelse 10 hk. For den delen av Atnsjøen som er vernet gjelder bestemmelser i verneforskriftene.

Angående leiekjøring, se kapittel 3.6.2.

### 3.3.4 Løypetrase for snøskuterkjøring

Det er på plankartet avsatt en løypetrase for snøskuterkjøring som strekker seg fra Rønningssvelta til Nordre Koppangkjølen. I tillegg er det avmerket to områder for motorsport, Rønningssvelta og Tresamoen, men anleggelse av anlegg her forutsetter vedtatt reguleringsplan.

Snøskuterløypa er åpen tirsdag, torsdag og lørdag fra kl. 09.00 – 22.00 og søndager fra kl. 13.00 – 22.00 i tidsrommet 15. november til 20. april med unntak av bevegelige helligdager. Alle som kjøper personlige kjøretillatelse (kart med bestemmelser og kjørebok) mot et årlig gebyr kan kjøre fritt i åpningstiden. Det var i utgangspunktet meningen at kommunen skulle utstede kjøretillatelse, men dette ble ikke gjort i vinter.

Kopi av kjørebok skal returneres kommunen og unnlattelse av dette kan føre til nekting av kjøring neste sesong. Skuterkjøreren har ansvar for å avklare og evt innhente tillatelse for kjøring med hensyn til om det drives jakt i området.

Løypenettet skal være merket med merkebånd/skilt. Teknisk oppsyn skal utføres av Stor-Elvdal snøskuterklubb. Grunneier eller kommunen kan stenge løypa hvis snøskuterkjøringa har negativ innvirkning på dyre- og plantelivet.

Kjøretillatelsen vil ikke være gyldig før det er inngått avtale med grunneier. Avtalen mellom Stor-Elvdal Snøskuterklubb og oppsitterne på Koppangkjølen gjelder kun for innenbygds medlemmer av klubben. På denne måten begrenses kjøring i løypa til snøskuterklubbens medlemmer, som i vinter hadde 33 medlemmer. Det heter i avtalen også at kjøringen ikke skal være til vesentlig sjenanse for oppsitterne m.m.. Det vil kun bli gitt to advarsler ved overtredelse av bestemmelsene (den interne avtalen) før løypa legges ned og avtalen opphører.

### 3.3.5 Informasjon om bestemmelsene

Det er lagt ut informasjon om forsøket og kommunedelplanen/bestemmelsene på kommunens hjemmesider. Informasjon om bestemmelsene er ellers gitt kun gitt dirkete til de som blir tildelt løyver, eller til de som tar kontakt med kommunen. Flere av våre informanter synes informasjonen om bestemmelsene kunne vært bedre, en del mener den var grei nok.

Forsøket og spesielt snøskuterløypa på Koppangkjølen har hatt noe mediaomtale i vinter, men denne har ikke inneholdt detaljert informasjon om bestemmelsene.

### 3.3.6 Erfaringer med praktisering av bestemmelsene

Nå i forlengelse av forsøksperioden ønsker kommunens saksbehandler/prosjektleder å endre enkelte ting. Da planen ble satt ut i livet oppdaget en noen motstridende ting i bestemmelsene. Eks under bestemmelsen om tillatelse etter søknad står det at "oppkjøring av skiløyper skjer i forhold til plankartets vedlegg", men kommunen ønsker å presisere hvem det er som kan kjøre, slik det også står i bestemmelsene knyttet til sone B og C.

Saksbehandler ser at de fortsatt har altfor mange søknader å behandle. For å effektivisere saksbehandlingen ytterligere ønsker han at flere formål som går under "nødvendig transport" skal kunne behandles etter søknad administrativt, og ikke som dispensasjoner til politisk behandling. Dette gjelder annen bruk av snøskuter til restaurering og vedlikehold av setrer og buer som ikke har byggetillatelse og båtfrakt. Det understrekes at det likevel er viktig å beholde kravet om dispensasjonssøknader for barmarkskjøring.

Saksbehandler/prosjektleder ønsker også at noen formål som nå forutsetter skriftlig søknad skal være direkte hjemlet i bestemmelsene. Dette gjelder oppdrag i forbindelse med vitenska-

pelige undersøkelser, nødvendig transport til turistanlegg og evt oppkjøring av skiløyper. Han ser en målkonflikt mellom det å redusere motorferdselen og det å oppnå mindre saksbehandlingstid.

Frakt av ved er nå direkte hjemlet i bestemmelsene uten vilkår. Det er ikke meldt om misbruk.

Kommunen har kun praktisert en vintersesong etter nye regler. Et fåtall av våre informanter kjenner reglene i detalj og har dermed ikke villet uttale seg særlig på dette området. Vårt inntrykk gjennom informantinformasjonen er at de fleste ikke har merket seg noen vesentlige endringer i praktisering av bestemmelsene, bortsett fra at mange har hørt om at leiekjøringsløyvene skal innskjerpes. Angående den åpne snøskuterløypa, se eget avsnitt.

## **3.4 Administrasjon av kommunedelplanen**

### **3.4.1 Organisering av arbeidet med drift av kommunedelplanen internt i kommunen**

Administrativ enhet som arbeider med motorferdsel er Seksjon for landbruk og kommunalteknikk. Søknader om dispensasjon fra bestemmelsene i den nye kommunedelplanen for motorferdsel behandles i Det faste utvalg for plansaker med fylkesmannen i Hedmark som klageinstans.

Prosjektleder har hatt all saksbehandling den ene sesongen kommunen har praktisert etter nye regler. Grunnen til at saksbehandlinga ikke blir delegert, eks til servicetorget, er at søknadene ikke anses som "kurante". Hadde de vært det, hadde de vært direkte hjemlet i bestemmelsene.

### **3.4.2 Løyver, tillatelser og dispensasjonssaker**

Kommunen behandlet 71 søknader administrativt i vintersesongen 2004/2005 (praktiseringsperioden). Det ble gitt 5 avslag.

Flertallet av løyvene ble gitt for hele planperioden.

Dispensasjonssaker er i følge kommunen saker som ikke er automatisk hjemlet i planen eller som det ikke kan gis tillatelse til etter søknad i henhold til planen. For eksempel transport av materialer der det ikke er gitt byggetillatelse for eksempel ved restaurering. I 2004/2005 ble det gitt to løyver som dispensasjonssaker.

### **3.4.3 Klagesaker**

Det var ingen klagesaker sesongen 2004/2005.

## **3.5 Konflikter mellom motorisert ferdsele i utmark og andre interesser i forsøksperioden**

Våre informanter uttrykker lite konflikter mht skuterløypa på Koppangkjølen. Likevel peker fylkesmannen i sin høringsuttalelse på at traseen kommer i konflikt med viltinteresser (vinterbeiteområde for elg) og friluftslivsinteresser. Ved kontakt med Høgskolen i Hedmark opplyses at vinterbeiteområdet er svært stort, og at det dermed ikke utgjør et konfliktområde. Vi har ikke fått informasjon om konflikter knyttet til ulvejakt i området, bortsett fra mediaoppslag i vinter om påstått misbruk av løypa.

Det pekes også på blant informantene at traseen går om et populært turmål for skigåere (Gråkletten). Grensa mot Rendalen går over denne toppen, og en kunne derfor ikke legge skutertraseen utenom. Det ligger ca. 30 hytter/setrer i tilknytning til skuterløypa (vi har kun vært i kontakt med en av disse hytteeierne).

Det pekes generelt på lite konflikter blant våre informanter, men et unntak er i en viss grad avgrensningen mellom traktorveger og skogsbilveger der hovedkonflikten går mellom næringsinteresser i utmark og ønsket om å redusere den motoriserte ferdselen.

Det går fram av høringsuttalelser, informantintervjuer og medieoppslag at det er en viss konflikt mellom villreininteresser og oppkjøring av skiløyper i sørlige deler av kommunen.

## 3.6 Andre erfaringer og spesielle effekter av forsøksordningen i kommunen

### 3.6.1 Erfaringer med skuterløypa på Koppangkjølen

Snøskuterentusiaster i kommunen hadde forut for forsøket ønsket seg en åpen skuterløype. Skuterklubb ble oppretta mars 2004 fordi avisene slo opp mulighetene til å anlegge skuterløyper gjennom forsøket. Styringsgruppa støttet dette fordi en mente det ville bli mindre ulovlig ferdsel, og rett og slett at det var et sårt tiltrengt fritidstilbud. Administrasjonen i kommunen totalt sett og sentrale politikere støttet anleggelse av løypa, men prosjektleder uttrykker en bekymring for at anleggelse av skuterløypa vil føre til økt trafikk og flere skutere. Kommunens administrasjon overlot arbeidet med grunneieravtaler etc. til snøskuterklubben. Dette var et omfattende arbeid, men klubben fikk de viktigste grunneierne med seg og det ble laget en streng avtale mellom snøskuterklubben og grunneierne i området. Det er to store og en del små grunneiere i området der traseen er etablert.

Anleggelsen av den åpne snøskuterløypa møtte lite motstand i kommunen, verken i kommuneadministrasjon, blant politikere eller i styringsgruppa. Kommunen blir av snøskuterklubben oppfattet som positiv men passiv. Naturvernforbundet var prinsipielt imot, men opplevde at da grunneiertillatelsene var i havn, og det ble argumentert med at løypa var lagt i et mindre konfliktfylt område mht naturvern interesser, så var løpet kjørt. Det har også virket inn at Naturvernforbundet ikke har hatt noen lokal organisasjon og at organisasjonen i området er "skadskutt av ulven" etter eget utsagn. Gjennom informantintervjuer m.m. oppfatter vi at befolkningen generelt i Stor-Elvdal har et restriktivt syn på motorferdsel, men at en har godtatt denne løypa som et kompromiss, der de som ønsker "kan få rase fra seg". Løypa var nærmest et ikke-tema i høringsrunden.

Snøskuterklubben har stått for all drift av snøskuterløypa etter at den åpnet i februar 2005, og klubben antar at løypa har vært i bruk alle åpningsdager. Det meldes om stor interesse for å benytte den, selv om dette ikke gjenspeiles i de tellingene (svært få) som er gjort der. Snøskuterklubben hadde 33 medlemmer i vinter. Lederen av klubben antar at ca. halvparten av disse gikk til anskaffelse av ny snøskuter i vinter for å kjøre i løypa. Verken oppsyn, lensmann eller hytteforening i området melder om ulovlig kjøring i vinter.

Vårt inntrykk er at den åpne snøskuterløypa ikke har vært eller er spesielt kontroversiell verken i Koppang-området eller ellers i kommunen. Flertallet av våre informanter mener at løypa er lagt i et område uten vesentlige konflikter knyttet til natur- eller friluftslivsinteresser. En hovedgrunn til dette er nok at det ikke finnes villrein i området. I kommunens viltkartlegging er området likevel delvis avtegnet som et viktig viltområde (vinterarbeidsområde for elg), og mye elg ble i vinter observert i traseen. I flere av kjørebøkene som er levert til kommunen opplyses det at "elgsafari" var formål for snøskuterturen.

Snøskuterklubben er tydelig på at de ønsker å utvide løypenettet, mens kommunens administrasjon og politikere uttrykker at de ikke har fått kjennskap til denne problemstillingen.

Våre informanter er enige om at favoriseringen av innenbygdsboende var en forutsetning for etablering av løypa. De kommunale bestemmelsene lar det være opp til hver enkelt grunneier å tillate kjøring på sin eiendom (jfr § 10 i motorferdselloven). Den interne avtalen mellom snøskuterklubben og grunneierne tilsier at kjøring i løypa kun er tillatt for innenbygdsboende medlemmer i skuterklubben.

Flere informanter uttrykker bekymring for mye ulovlig kjøring hvis prøveordningen med skuterløype opphører. Skuterklubben selv uttrykker at når en først har fått lov til å kjøre må en få fortsette med det, hvis ikke det skal "bli ville tilstander i fjellet".

### **3.6.2 Leiekjøringsordningen**

I planprosessen ble det brukt en del tid på leiekjøringsbiten. Antall løyer ble skrenket inn i kommunedelplanen til 25 stk fordelt over kommunen, fra ca. 30 løyer tidligere. Kommunen er delt i 7 områder med et visst antall løyer i hvert område beregnet ut fra vurdering av behov. Løyvene tildeles for en periode på 4 år. Bestemmelsene inneholder også retningslinjer for hvem som skal tildeles leiekjøringsløyve og vilkår for å få tildelt slike løyer.

Saksbehandler/prosjektleder fikk for dårlig tid til å gå nøye igjennom dette i vinter, og det ble bestemt at de som fra før hadde leiekjøringsløyve fikk forlenget dette. Det at kommunen planlegger å skjære ned på antall løyer er slik vi forstår det godt kjent i kommunen, en ting det snakkes en del om.

Grunnen til innskrenkinga av antall løyer ble bestemt ut fra antall turer ført i kjørebok, og tilbakemeldinger om kjøreomfanget på noen av løyvene. Kommunen har hatt krav om kjørebok i vinter. Disse er ikke oppsummert av kommunen.

Informasjon om leiekjøringsordninga gis gjennom brev til løyveinnehaverne og annonsering i avisa. Kommunen ser et potensial i å øke informasjonen til brukerne, bl.a. å legge ut informasjon på internett. Styringsgruppa var inne på å sette opp informasjonsskilt i hytteområder, med informasjon om hvem som har leiekjøringsløyver. En tror det vil føre til økt selvjustis.

Egne (private) løyer for transport til hytter og setrer var i vinter 6 stk. Saksbehandler opplyser at det kommer stadig flere søknader, og kommunen tror det framover vil komme ennå flere søkere pga flere skutere i kommunen. Flertallet av informanter tror at leiekjøringsordninga i kommunen er med på å holde omfanget av motorferdsel nede, og at det er en viss etterspørsel i visse områder.

## **3.7 Måloppnåelse i forsøket**

Aktørgruppene som er intervjuet om synspunkter på måloppnåelse er angitt i vedlegg 1.

### **3.7.1 Hovedmålsetting for kommunen**

I etterkant av forsøksperioden ser kommunens administrasjon og politikere på det å styre sjøl og utøve lokal forvaltning som et hovedmål. På tross av fylkesmannen sine innspill oppsummeres delplanen som lokalt forankret både av kommunens administrasjon og politikerrepresentant.

### 3.7.2 Målet om å redusere støy- og trafikbelastningen

#### Resultater av registreringsopplegget i forsøket

Måling av omfang av kjøring i forsøkskommunene er bl.a. registrert gjennom et eget registreringsopplegg der lokale oppsynsaktører (SNO, lensmannskontoret og lokalt fjelloppsyn) i samarbeid med kommunen har foretatt kontroller og tellinger etter et opplegg utarbeidet i samarbeid mellom oppsynet og NINA. Trafikktellingene fra Stor-Elvdal viser at omfanget av snøskuterkjøring og barmarkskjøring har vært på et lavt og stabilt nivå gjennom forsøksperioden. Tellingene fra den åpne skuterløypa på Koppangkjølen sist vinter viser liten trafikk, selv om flere av tellingene kan være resultat av valg av tidspunkt for tellingene. Men antall snøskutere var lavt også under topptelling i påskehelga med godt føre.

#### Kjøretøystatistikk

En annen indikator på utviklingen i omfang av kjøring er hvordan antallet registrerte snøskutere endrer seg fra år til år (for barmarkskjøretøy ATV finnes statistikk kun tilbake til 2001). I Stor-Elvdal har antall registrerte snøskutere økt fra 69 pr.31.12.01 til 86 pr. 31.12.04, dette tilsier en årlig vekst på 6,3 %. Dette er større årlig vekst sammenliknet med perioden 1994 til 2000, der den årlige veksten i antall registrerte snøskutere var på 4,6 %. Veksten i forsøksperioden har vært jevn gjennom hele forsøksperioden.

#### Interessegruppens oppfattelse av støy- og trafikbelastning

Bortsett fra noen kommentarer angående ulovlig kjøring i sørlige deler av kommunen, uttrykker informantene at den totale støy- og trafikbelastningen er på et lavt og akseptabelt nivå. Noen informanter er tilfreds med at de som ønsker det nå har et sted å "rase fra seg" (Koppangkjølen), andre er mer bekymret for at den åpne løypa fører til flere skutere i kommunen som igjen vil føre til mer ulovlig ferdsel.

#### Eventuelle endringer i omfang av ulovlig kjøring

Ulovlig kjøring i Stor-Elvdal ser ut til å være avgrensa og lokalisert til et område i sørlige deler av kommunen. Noen av våre informanter antyder at den åpne skuterløypa på Koppangkjølen har gjort noe ulovlig kjøring lovlig.

#### Effekter av nytt lokalt regelverk evt lokale grep og effekter av disse

Den åpne snøskuterløypa åpna februar, så en har kun erfaringer med noen måneders drift. Snøskuterklubben uttrykker at interessen for å kjøre der har vært jevn alle dager den har vært åpen. For å kjøre i løypa må en være innenbygds medlem av snøskuterklubben. Denne hadde 33 medlemmer i vinter. Lederen av klubben antar at ca. halvparten av disse gikk til anskaffelse av ny snøskuter i vinter for å kjøre i løypa. Verken oppsyn, lensmann eller hytteforening i området melder om ulovlig kjøring i tilknytning til løypa.

I og med at snøskuterkjøring med rekreasjonsformål er et nytt kjøreformål i kommunen, må vi anta at dette medfører en økning i totalomfang.

#### Barmarkskjøring

Det er tradisjon for å benytte jernhest (beltegående terrengkjøretøy) spesielt i jaktsammenheng. Denne er ikke registreringspliktig. Den setter lite spor i terrenget og flere av bestemmelsene i den nye delplanen forutsetter bruk av nettopp jernhest. Registrerte ATVer i kommunen økte fra 2 pr. 31.12.01 til 6 i 31.12.04.

### 3.7.3 Målet om å redusere kjøring i sårbare områder til et minimum

Premisser for sonering i kommunedelplanen er avgrensning av verneområder og hensyn til villrein. Kartlegging biomangfold/naturtyper er under utarbeidelse.

Skutertraseen er lagt i et område uten skiløyper (men likevel et turområde) og uten bebyggelse (30 hytter/setrer finnes i området). Kommunens administrasjon er klar over at det er et vinterbeiteområde for elg, men mener det ikke finnes områder uten begrensninger i forhold til naturmiljø, og at dette alt i alt er et egna område.

Noen av informantene påpeker at skuterløypa absolutt går igjennom sårbare områder, og at den, men avhengig av trafikk, er i konflikt med andre brukergrupper av området. Ved anleggelse av løypa har en tatt hensyn til foringsplasser for elg og plassering i forhold til hytter og setrer.

Høyeste tillatte motorstørrelse økte i de kommunale bestemmelsene fra 5 HK i høringsutkastet til 10 HK i den vedtatte delplanen. En informant uttrykker at dette er en av de vesentligste endringene i regelverket, og uttrykker bekymring for hva dette vil medføre av økt båttrafikk og støy. Han uttrykker også at flere grunneierorganisasjoner protesterte mot denne økningen, men pga misforståelser kom denne for seint i forhold til annonsering for planprosessen.

### **3.7.4 Målet om en mer helhetlig vurdering av interesser**

Kommunens administrasjon og politikere mener absolutt at forsøket har ført til en mer helhetlig vurdering av interesser. Arbeidet i styringsgruppa sørget for det, det betegnes som en nitid jobb som tok mye energi. Det var i følge informanter en bred prosess med en grundig gjennomgang som ga et godt resultat, og som var gunstig for hele kommunen. Det pekes også på at en fikk økt debatt, spesielt blant politikerne, som derfor har sett flere sider av saken enn tidligere.

Grupper administrasjonen og politikere mener er tjent med forvaltningspraksisen i forsøket er de som tidligere ikke har hatt løyver som nå kan benytte snøskuterløypa, handicapkjørere og leiekjørerløyver (ut fra an antakelse om at færre løyver vil gi et bedre næringsgrunnlag for de som har løyver). Naturvernforbundet uttrykker at deres interesser ble ivaretatt, bl.a. gjennom at hytteeierne representert i styringsgruppa var positive til fordel for natur- og miljøhensyn. De var likevel imot anleggelse av den åpne skuterløypa. Grunneiersida og snøskuterinteressene uttrykker også at deres interesser fikk gjennomslag på linje med de andre medlemmene i styringsgruppa.

### **3.7.5 Målet om enklere regelverk / mer effektiv behandling**

Kommunens administrasjon synes selv at reglene er blitt klarere. En erfarer fra den ene forsøks sesongen at det er enklere med delegert saksbehandling, og saksbehandler antar dette vil komme søkeren til gode i form av raskere svar. Saksbehandler/prosjektleder ser en målkonflikt mellom det å redusere motorferdselen og det å oppnå mindre saksbehandlingstid. Forsøket har gjort det enklere å være saksbehandler ifølge denne.

Informanter som kjenner delplanens bestemmelser uttrykker at en har fått klarere definerte regler og avgrensninger mellom eks skogsbilveg og utmark.

Vårt inntrykk er at et lite mindretall av kommunens innbyggere kjenner til bestemmelsene i kommunedelplanen. Kommunens administrasjon mener at dette heller ikke spiller noen rolle, så lenge folk må søke på samme grunnlag som før. Kommunen har kun praktisert en vinterseong etter nye regler.



### 3.7.6 Synspunkter på utprøving av lokal myndighet

Flere interessegrupper og enkelte private grunneiere er udelt positive til lokal forvaltning av motorferdsel og mener en slik delplan gir bedre grunnlag for kommunal forvaltning.

Mange av interessegruppene i Stor-Elvdal er likevel usikre på hvorvidt dette er en god forvaltningsordning for norske kommuner. Mange mener det er en god forvaltningsordning for Stor-Elvdal, men flere peker på at dette vil bære galt av sted i mer liberale kommuner.

Noen peker på at praksisen vil bli mer vesentlig ved lokal forvaltning, at personlige dispensasjoner får større betydning. Naturverninteressene mener at det er viktig å beholde innsigelsesinstituttet, ellers blir en avhengig av politikere eller administrasjonens integritet og dyktighet.

## 4 Lom

### 4.1 Bakgrunnsstoff

#### 4.1.1 Kommunefakta

Folketall pr. 1.1. 2005 er 2467 innbyggere. Kommunens areal er 1945.3 km<sup>2</sup>. Befolkning pr km<sup>2</sup> er 1,3 og andel av befolkningen bosatt i tettbygde strøk 32 %. Lom er en utpreget fjellkommune der store deler av kommunen er vernet som nasjonalpark. Størsteparten av kommunen er høyfjell. 23 km<sup>2</sup> utgjør jordbruksareal i drift.

Næringslivet i kommunen består i hovedsak av primærnæringer og turisme.

Verna areal i Lom kommune er Jotunheimen nasjonalpark, Smådalsvatni naturreservat (våtmark), Åsjo naturreservat (våtmark) og Risheimøyi naturreservat (våtmark). Reinheimen nasjonalpark med Finndalen og Ottadalen landskapsvernområde er i sluttfasen av verneprosessen. Det samme gjelder forslag til Brettingsmoen naturreservat i Finndalen.

#### 4.1.2 Kjøreformål

Ved inngangen til forsøket (/vinteren 2001/2002) var følgende kjøretillatelser gyldige etter § 5 i Nasjonal Forskrift:

§ 5a – leiekjøring	6 tillatelser
§ 5b - funksjonshemming	2 ”
§ 5c - transport egen hytte	0 ”
§ 5d - transport i utmarksnærings	0 ”
§ 5e - transport av ved	3 ”

2 dispensasjoner ble gitt etter § 6 i Nasjonal Forskrift sesongen 2001/2002, og 1 dispensasjon etter § 6 for barmarkskjøring. I 2001 ble det gitt ett løyve for helikopter (DNT transport gangbruer). I 2002 ble det gitt 3 løyver for helikopter (to for frakt av materialer til tilsynshytter og ett for DNT transport for vedlikehold av bruer i fjellet).

Lom hadde ved inngangen til forsøket en streng praktisering med hensyn til dispensasjonsgiving, en praksis som har vært gjeldene så lenge skuteren har eksistert. Kommunen har praktisert vilkårsetting både på antall turer, område og trase. 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). Hyttetransport ble ved inngangen til forsøket dekket av leiekjøringsordning med seks leiekjørere. Leiekjøringsordninga ble benyttet også i en del tilfeller der en har rett til å kjøre med direkte hjemmel i lov.

Omfang av kjøring direkte hjemlet i lov var begrenset. Reindriftnæringsbetjener ca. 4 skutere, og benytter ikke ATV (kun helikopter). SNO og annet oppsyn har hatt et visst transportbehov, bl.a. for sporing etter jerv med skuter. Det har foregått transport til 5 turisthytter uten brøyta vinterveg. Denne transporten omfatter varetransport men også persontransport. Snøskuter har blitt benyttet sporadisk i mediasammenheng, forskningssammenheng etc. i tillegg til noe anleggsvirksomhet, eks tilsyn av kraftlinjer. Bruk av barmarkskjøretøy er svært begrenset. Kommunen har i lengre tid gitt ca. 3-4 tillatelser til helikoptertransport i året for frakt av materialer og utstyr til buer og anlegg i vegløse fjellområder. Det bratte terrenget i store deler av kommunen begrenser bruk av ATV og snøskutere.

I forsøksperioden har det ikke vært annet enn små og tilfeldige endringer i kjøreformål og omfang av disse sammenlignet med inngangen til forsøksperioden. Lom kommune har praktisert to sommersesonger og en vintersesong etter kommunale bestemmelser, uten at dette har endret på situasjonen.

På grunn av endringene i lovlige kjøreformål og bestemmelsene for det enkelte kjøreformålet er antall løyver og dispensasjoner i forsøket ikke direkte sammenliknbare med de løyvene og dispensasjonene som ble gitt før forsøket trådte i kraft.

I vintersesongen 2004/2005 hadde Lom kommune følgende antall løyver:

Leiekjøring	6	tillatelser
Funksjonshemming	2	"
Transport egen hytte	0	"
Transport i utmark	0	"
Transport av ved	3	"
TV, film, skirenn	3	
Til sammen	14	"

Sommersesongen 2004 ble det gitt 5 stk. tillatelser (helikopter).

## 4.2 Planprosessen

### 4.2.1 Organisering og gjennomføring

Lom kommune ønsket å innarbeide kommunedelplan for motorferdsel som tema ved rullering av arealdelen til kommuneplanen. Gjeldende arealplan ved inngangen til forsøket ble i utgangspunktet tatt opp til rullering i 1998/99, men pga bemanningssituasjon ble ikke arbeidet slutført. Plangrunnlag og merknader fra den gangen er innarbeidet i nåværende plan. På grunn av tida som hadde gått og fordi nye elementer var kommet til, blant annet vedtak om å delta i motorferdselforsøket, ble varsel om oppstart og videre planbehandling gjort som for en ny planprosess.

Lom kommune fastsatte vedtekter for forsøket 21.06.2001. Varsel om oppstart av planarbeidet ble gjort etter vedtak i formannskapet 20.01.02. Delplanen ble lagt ut til offentlig ettersyn 17.06.2003 sammen med arealdel til kommuneplanen, med høringsfrist 15.08.2003.

Den politiske ledelsen på oppstartstidspunktet delegerte ansvaret for oppfølging av motorferdselforsøket til leder i daværende hovedutvalg for faste plansaker og sektorleder for miljø/teknisk, som hadde vært saksbehandler for motorferdselsaker i en årrekke. Utarbeidelsen av kommunedelplan for motorferdsel lå altså før omorganiseringen under sektor for miljø/teknisk, med sektorleder som prosjektleder og avdelingsingeniør som prosjektmedarbeider. Siste kommunestyreperiode har kommunen vært organisert noe annerledes og prosjektleder/saksbehandler sorterer nå direkte under rådmannen. Politisk enhet for behandling av motorferdselsaker er nå formannskapet. Lom har kommunal klageinstans i forsøket.

Prosjektleder og avdelingsingeniør (som hovedsakelig jobbet med tekniske sider ved delplanen) har i all hovedsak stått for utformingen av plankart og bestemmelser, men brukt kollegaer i administrasjonen for rådføring.

Det kom ingen innsigelser (og ytterst få kommentarer) på delplanutkastet i høringsrunden. Kommunedelplanen ble godkjent som del av arealdelen til kommuneplanen 14.10.03.

Kommunen etterlyste tidlig i forsøksperioden eksterne midler for å drifte forsøksprosjektet. Kommunen understreker *behovet* for, men *mangelen* på økonomisk bistand til forsøkskommunene (bortsett fra 25.000,- til tekniske driftsutgifter og dekking av utgifter til reise og ev. opphold på fellessamlinger), og synes dette tyder på dårlig prioritering av forsøket og temaet fra departementet sin side. Kommunen har hatt betydelige utgifter, først og fremst i form av arbeidsinnsats.

#### **4.2.2 Involvering av interessegrupper / høring**

Kommunen annonserte på vanlig måte oppstart av planarbeidet og fikk medieomtale av forsøksprosjektet gjennom lokalradioen. Men motorferdsel som tema vekket lite engasjement i Lom kommune. På åpent møte 06.03.2003 om arealplanarbeidet ønsket ikke de frammøtte å debattere forsøksprosjektet i det hele tatt. Ingen spesielle interessegrupper meldte sitt engasjement i planprosessen, men kommunen framhever at lokalpolitikere er en gruppe som har fått et mer aktivt syn på temaet gjennom forsøket. Ellers oppfordret ikke kommunen spesielt til aktiv deltakelse fra lokalbefolkningen sin side. Kommunen har heller ikke tradisjoner på dette (bortsett fra sentrumsplan). Kommunens administrasjon uttrykker at de på ingen måte har hatt økonomiske og kapasitetsmessige ressurser til en slik mer ideell planprosess.

Kommunens administrasjon tror ikke at årsaken til lite engasjement og oppmerksomhet rundt forsøket og utforming av kommunedelplan hadde sin årsak i at motorferdseltemaet "drukna" i arealplanen generelt, mer at denne i sin helhet heller ikke fikk noe særlig oppmerksomhet. Tradisjonelt har ikke kommunedelplaner stor status i Lom. Sektorleder uttrykker at det tidlig ble gitt signaler om at kommunedelplanen skulle utformes på en rasjonell og minst mulig ressurskrevende måte.

Kommunedelplanen for motorferdsel ble tatt opp på et møte i Planforum våren 2003 i forbindelse med høringsutkastet, men tidligere i planprosessen ønska ikke/så ikke Lom kommune behov for å trekke fylkeskommunen eller fylkesmannen inn i utarbeidelse av delplanen. Kommunen understreker ellers en god, åpen og tett dialog med fylkesmannens miljøvernavdeling.

Fylkesmannen i Oppland uttrykker at de ikke har hatt noen oppfølging av Lom etter at en sentral medarbeider på motorferdseltemaet sluttet i forsøksperioden. Fylkesmannen i Oppland har heller ikke sett behov for å følge opp Lom som forsøkskommune i og med at kommunen har en streng motorferdselselforvaltning med strenge regler. Verken fylkesmannen eller fylkeskommunen i Oppland leverte som nevnt høringsuttalelser på kommunedelplanen for motorferdsel i Lom. I driftsfasen har kommunen hatt månedlige møter med fylkeskommunen og fylkesmannen, men motorferdsel er ofte ikke tema.

#### **4.2.3 Innholdet i høringsuttalelsene**

Kun Forum for Natur og Friluftsliv i Oppland (FNF) uttalte seg om kommunedelplan for motorferdsel spesielt under høringsprosessen for arealdelen til kommuneplanen. De ønsket at hovedtraseer for motorferdsel i sone C (det som ikke er verna areal eller sårbare områder) skulle markeres på plankartet for at skiløpere skulle slippe å møte kjøretøy. De ønsket også at verneområdene skulle markeres med navn på plankartet. FNF ønsket at åpningen for bruk av motorbåt i et naturreservat ikke skulle være en varig ordning.

#### **4.2.4 Politisk sluttbehandling av delplanen**

Kommunen ønsket ikke å markere traseer på plankartet pga liten ferdsel og fordi mange skigåere ønsker å gå i de oppkjørte transportsporene til turisthyttene. Ferdselsreglene for natur-

reservatet var identiske med verneforskriftene, og kommunen tror ikke de har hjemmel for å fastsette strengere regler enn disse.

Da formannskapet 05.06.2003 vedtok å legge utkast til kommunedelplan for motorferdsel på høring, vedtok en også å ta punkt 6 (som angikk eventuelt område for øvelseskjøring på isen på Ottavassdraget ved Lom sentrum) ut av delplanen. Da formannskapet vedtok det endelige planutkastet 18.09.2003 godkjente en også en presisering i forhold til det opprinnelige planutkastet foreslått av administrasjonen, som angikk forholdet mellom denne delplanen og resten av arealdelen (denne kommunedelplanen gjelder for hele kommunen, også der eksisterende delplan eller reguleringsplan fremdeles gjelder framfor arealdelen).

Kommunestyret vedtok kommunedelplan for motorferdsel uten endringer 14.10.2003.

#### **4.2.5 Hva ville kommunen gjort annerledes?**

Kommunens administrasjon sier seg enig med evaluator at en kan oppsummere planprosessen som litt passiv, og kunne ønsket seg mer engasjement. Prosjektleder tror ikke resultatet ville blitt annerledes med en mer aktiv og ideell planprosess, men antyder at andre stemmer kanskje hadde kommet fram og argumentert for andre måter å gjøre ting på. Men Lom har hele tiden hatt "stø kurs" med hensyn til motorferdsel i utmark – kommunen tror likevel resultat hadde blitt det samme.

### **4.3 Planbestemmelsene**

#### **4.3.1 Bakgrunn for planbestemmelsene**

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 understreket at det ordinære regelverket hadde fungert tilfredsstillende for kommunen. Kommunen vedtok tidlig i planarbeidet å ikke endre praksis for motorisert ferdsel i utmark i forsøksordninga, men å videreføre etablert opplegg med sårbare områder for motorisert ferdsel fastlagt ved vedtak i kommunestyret 28.04.1992. En var i administrasjonen trygg på at en hadde politikerne med seg på å utforme en delplan for motorferdsel som videreførte en restriktiv motorferdselpolitikk. Dette kom fram i kommunestyredebatte da spørsmålet om deltakelse i forsøket ble behandla sommeren 2001.

#### **4.3.2 Tilknytning til arealplan**

Reglene for motorferdsel er innordna i arealplanen og på kommuneplankartet. Områder der det er særlige restriksjoner i forhold til de vanlige reglene for motorferdsel i utmark er tegnet inn på plankartet. Dette er sårbare områder som ble fastlagt i 1992 og vernet arealer. På plankartet er sone A (se under) skravert og klassifisert som "Båndlagte areal etter lov om Naturvernåværende", sone B (se under) er skravert og klassifisert som "Sårbare omr. motorferdsel" (inkluderer evt kommende vern av Reinheimen nord i kommunen) og sone C er ikke skravert og utgjør dermed resten av kommunens areal. I tekstdelen til arealdelen av kommuneplanen angis ikke områder for "Motorferdsel i utmark" i kombinasjon med arealkategorier i plan- og bygningsloven, men det henvises til at regler for motorferdsel i utmark er innarbeidet i kommuneplanen jfr delplan for motorferdsel, og det henvises til § 6 i forsøksvedtektene.

### 4.3.3 Arealbrukssoner og utfyllende bestemmelser

Kommunen er delt inn i 3 soner på plankartet. Transporttraseer er ikke tegnet inn.

Kommunen er inndelt i 3 soner:

Sone A – områder verna etter naturvernloven

Sone B – sårbare områder

Sone C – andre områder

Det skilles i bestemmelsene for sone B og C mellom barmarkssesong og vintersesong.

#### Sone A - Områder verna etter naturvernloven

Her gjelder samme regler som fastsatt i verneforskriftene for det enkelte område.

#### Sone B - Sårbare områder

Motorferdsel på vinterføre er tillatt i forbindelse med:

- motorferdsellovens § 4 1.ledd, nødvendig transport i forbindelse med anlegg og drift av kraftforsyningsanlegg, fiskekultivering i offentlig regi, vitenskapelige undersøkelser og også leiekjøring i samsvar med egen avtale.
- §5 i forsøkets vedtekter er innskrenket ved at transportutbytte på elg og hjort og vedtransport i utgangspunktet er forbudt unntatt i medhold av dispensasjon.
- §5 i forsøkets vedtekter er innskrenket ved at transportutbytte på elg og hjort og vedtransport i utgangspunktet er forbudt unntatt i medhold av dispensasjon.

Motorferdsel på barmark er tillatt i forbindelse med:

- motorferdsellovens § 4 1.ledd, nødvendig transport i forbindelse med anlegg og drift av kraftforsyningsanlegg og fiskekultivering.
- §5 i forsøkets vedtekter er innskrenket ved at transportutbytte på elg og hjort og vedtransport i utgangspunktet er forbudt unntatt i medhold av dispensasjon.

#### Sone C - Øvrige områder

Motorferdsel på vinterføre er tillatt i forbindelse med:

- motorferdsellovens § 4 1.ledd
- transportutbytte ved jakt på elg og hjort
- fiskekultivering i offentlig regi
- nødvendig transport i forbindelse med anlegg og drift av veier og større anlegg
- nødvendig transport av varer, utstyr og personale for drift av turistanlegg ved ubrøytet veg (gjelder også for overnattingsgjester til hytter som ligger langt unna brøytet veg om dette er nødvendig for opprettholdelse av drifta)
- transport i forbindelse med byggetillatelse
- opparbeiding og preparering av skiløyper med spesifisering av hvem som skal utføre dette, etter forhåndsmelding til kommunen
- vitenskapelige undersøkelser, også dyretellinger etter oppdrag fra forskningsinstitusjon
- nødvendig transport av ved, etter forhåndsmelding til kommunen
- kjøring for varig funksjonshemma etter egen avtale med kommunen
- leiekjøring i samsvar med egen avtale

Motorferdsel på barmark er tillatt i forbindelse med:

- Motorferdsellovens § 4, 1. ledd
- transportutbytte ved jakt på elg og hjort
- fiskekultivering i offentlig regi
- nødvendig transport i forbindelse med anlegg og drift av veier og større anlegg
- nødvendig transport av ved, etter forhåndsmelding til kommunen

### Vilkår som gjelder for hele kommunen:

- Regler for bruk av luftfartøy tillates med hjemmel i lov eller etter dispensasjon gitt av kommunen.
- Leiekjøring. Skal benyttes i størst mulig grad. Tillatelser gis av planutvalget for 4 år.
- Motorferdsel som er direkte tillatt skal om mulig følge traktorveg, skogsveg eller eldre kjørespor.
- Dispensasjon fra reglene i planbestemmelsene kan gis av rådmannen når særlige grunner foreligger.
- Kjøring skal foregå uten fare for skade eller ulempe for friluftsliv (turgåing m.m.), naturvern, plante- og dyreliv, kulturminnevern, reindrift og naturmiljø.

#### 4.3.4 Informasjon om bestemmelsene

Kommunedelplan for motorferdsel ligger på nettet sammen med kommunens arealplan. Informasjon om hvem som her leiekjøringsløyve annonseres foran hver sesong. Mye informasjon gis muntlig pr telefon på forespørsel fra innbyggerne.

#### 4.3.5 Erfaringer med praktisering av planbestemmelsene

Ingenting kom overraskende på kommunen da bestemmelsene ble satt ut i livet. Generelt har alle bestemmelser i grunnen fungert slik en antok de skulle.

Kommunen har gode erfaringer med å samkjøre saksbehandling for saker i verneområder med tilsynsutvalgene (se del 4).

Kommunens administrasjon har gode erfaringer med tett kontakt med løyveinnehavere, helst i form av muntlig telefonkontakt. Meldingsplikt til kommunen før kjøring er en forutsetning for mange formål. Den tette dialogen gjør at løyveinnehaverne lenge har vært trygge på kommunens motorferdselpolitikk og praksis, og en videreføring av etablert praksis var ønska av det absolutte flertall av interessegrupper.

Et flertall av informantene utenom kommunen er svært fornøyd med måten kommunen praktiserer regelverket, men uten at de merker forskjell verken i regelverk eller praktisering av dette fra tidligere. Enkelte mener det er tungvint med meldeplikt både til kommune og oppsyn.

Kommunen har ingen planer om endringer av de lokale bestemmelsene nå i forlengelse av forsøksperioden.

## 4.4 Administrasjon av kommunedelplanen

### 4.4.1 Organisering av arbeidet med drift av kommunedelplanen internt i kommunen

Administrativ behandling av motorferdselsaker har foregått ved sektor for miljø/teknisk. Prosjektleder for forsøket har i forsøksperioden gjort det meste av arbeidet forbundet med saksbehandling, evt har det blitt delegert til landbrukskontoret. Prosjektleder/saksbehandler (evt landbrukskontoret) har behandlet 5-10 søknader pr år, både før og under forsøksperioden. Dette antallet er i utgangspunktet lite og målet om å redusere saksbehandlingstida har naturlig nok ikke stått i fokus.

Kommunen er svært fornøyd med å ha delegert en del søknader som tidligere krevde politisk behandling til administrativt nivå. Tidligere hendte det at en opplevde å måtte avgjøre søknader som egentlig krevde politisk behandling administrativt, fordi det ikke var mulig å vente på neste møte i Hovedutvalg for plansaker. Prosjektleder/saksbehandler erfarer at det nå er kortere saksbehandlingstid på noen saker.

Når det gjelder saksbehandling av søknader om motorisert transport i verneområder, videreføres en etablert praksis der saksbehandler i Lom tar telefonkontakt med fylkesmannens miljøvern avdeling og gir kommentarer til sakene. Saksbehandler synes de har en god praksis på dette, fylkesmannen sørger for kopi til kommunen og omvendt om dette ikke er sendt av søker. Lokale tilsynsutvalg behandler saker i Jotunheimen nasjonalpark. Dette utvalget er helt på linje med Lom kommunes saksbehandlingspraksis og politikk.

Saksbehandler er komfortabel med større grad av politisk ryggdekning gjennom den vedtatte kommunedelplanen for motorferdsel.

#### **4.4.2 Løyver, tillatelser og dispensasjonssaker**

Spesielle og kontroversielle søknader det ikke finnes hjemmel for i de kommunale bestemmelsene blir ansett som dispensasjonssaker og behandlet politisk. Grenseoppgangen mellom administrativ behandling /dispensasjoner oppleves uproblematisk.

Kommunens politikere har behandlet 2 dispensasjonssaker i forsøksperioden, begge gjaldt transport av turister med fly/helikopter og begge fikk avslag.

#### **4.4.3 Klagesaker**

Lom har kommunen (kommunestyret) som klageinstans i forsøket. Kommunen har ikke behandlet noen klagesaker i forsøksperioden og har derfor ingen erfaring med å utprøve kommunestyret som klageinstans.

### **4.5 Konflikter mellom motorisert ferdsel i utmark og andre interesser i forsøksperioden**

Det er stor enighet blant alle våre informanter om at det er lite konflikter mellom motorisert ferdsel i utmark og andre interesser, både mht naturmiljø og friluftslivsinteresser. Bakgrunnen for dette er nok i hovedsak det begrensede omfanget på motorisert ferdsel i utmark i kommunen. Dette bør tilskrives både en gjennomført restriktiv kommunal motorferdselpolitikk og praksis gjennom en årrekke, men også stor enighet i befolkningen om at det bør være slik.

I den grad en kan snakke om konflikter mht motorisert ferdsel i utmark i Lom kommune, er noen av informantene opptatt av forholdet mellom næringsutvikling og urørt natur. Men selv om enkelte næringsaktører ønsker å utvikle næringsaktivitet knyttet til skuterbruk, er det en generell holdning i reiselivet om å støtte opp om kommunens profil der naturopplevelse, stillhet og ro markedsføres.

Selv om en i Lom kommune nok opplever svært lite konflikter sammenlignet med andre steder, er det likevel enkelte informanter som uttrykker at en nå i større grad enn før blir sett på som "kjeltring" når en kjører snøskuter. Merking av snøskutere med kjøreløyver ønskes derfor av enkelte informanter.



Våre informanter har ikke opplevd konflikter mellom skigåere og snøskutertransport, en del skigåere følger skuterløyper inn mot turisthyttene fordi det her er lettest å gå.

Det finnes et motorsportmiljø i kommunen, men det finnes ingen organisert snøskuterklubb.

## **4.6 Andre erfaringer og spesielle effekter av forsøksordningen i kommunen i Lom**

### **4.6.1 Leiekjøringsordninga**

Leiekjøringsordninga i Lom ble etablert 1992. Siden da har kommunen gitt 6 løyver for 4-års perioder. Det er alltid noen flere enn seks søknader. Kommunen ønsker ikke flere løyver både fordi en ikke ser noe reelt kjørebøehov som grunnlag for en økning, men også fordi det i størst mulig grad skal kunne være et visst inntektsgrunnlag for de som har løyve.

Det er ikke noe utstrakt bruk av leiekjøring i kommunen. Leiekjøring i Lom utgjør derfor i liten grad noe inntektsgrunnlag for løyveinnehaverne.

Lom kommune stiller krav om kjørebok ved sesongslutt. Leiekjørerne har også meldeplikt til det lokale fjelloppsynet for hver kjøretur. Dette begrunnes i meldeplikten en har overfor grunn-eier, jfr § 10 motorferdselloven. Oppsynet har uttrykt ønske om at denne meldeplikten blir overholdt fordi de ønsker å ha oversikt over kjøring når innbyggerne spør om observert kjøring.

Informantene mener i stor grad at leiekjøringsordninga fungerer bra, og at kommunens tilrettelegging og informasjon rundt leiekjøringsordninga er god nok.

## **4.7 Måloppnåelse i forsøket**

Aktørgruppene som er intervjuet om synspunkter på måloppnåelse er angitt i vedlegg 1.

### **4.7.1 Hovedmålsetting for kommunen**

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 understreket at de var fornøyd med eksisterende regelverk.

Etter å ha deltatt i forsøket uttrykker kommunen at de er spesielt fornøyd med at kommunedelplanen er ryddig, og på denne måten et godt forvaltningsverktøy. Kommunen synes at de til en viss grad har fått markedsført Lom som en restriktiv kommune gjennom forsøket. Det siste er noe flere av våre informanter utenom kommuneadministrasjonen poengterer som en positiv effekt av deltakelse i forsøket.

### **4.7.2 Målet om å redusere støy- og trafikkbelastningen**

#### **Resultater av registreringsopplegget i forsøket**

Måling av omfang av kjøring i forsøkskommunene er bl.a. registrert gjennom et eget registreringsopplegg der lokale oppsynsaktører (SNO, lensmannskontoret og lokalt fjelloppsyn) i samarbeid med kommunen har foretatt kontroller og tellinger etter et opplegg utarbeidet i samarbeid mellom oppsynet og NINA. Trafikktellingene fra Lom viser at snøskuterkjøringa og bruk av ATV er på et svært lavt nivå og stabilt gjennom forsøksperioden.

### **Kjøretøystatistikk**

En annen indikator på utviklingen i omfang av kjøring er hvordan antallet registrerte kjøretøy for skuterkjøring (statistikk for ATV finnes bare tilbake til 2001) endrer seg fra år til år. I Lom har antall registrerte snøskutere økt fra 44 pr. 31.12.01 til 47 pr. 31.12.04 (2,3 % vekst pr. år). Dette er en høyere årlig vekst sammenliknet med perioden 1994 til 2000, der den årlige veksten i antall registrerte snøskutere var på 1,3 %. Antall registrerte snøskutere var i forsøksperioden stabilt 44 fra 2001-2003, men økte til 47 siste vintersesong da kommunen praktiserte etter nye regler. Så lenge Lom kommune ikke har innført regler i liberaliserende retning og våre andre kilder ikke oppfatter noen økning i omfang, finner vi det mest sannsynlig å forklare den økte veksten siste år som en tilfeldig årlig tilvekst, og ikke som konsekvens av forsøket. Veksten kan likevel være forårsaket av overordnede trender uavhengig av forsøket. Kommunen peker blant annet på at generelt bedre økonomi blant folk kan bidra til at en del næringsdrivende kjøper snøskuter (for eksempel bedrifter som kjøper snøskuter nr. 2 og har den gamle som reserve/ekstra, eller bonde som kjøper scooter til skogsdrift/vedhogst).

Antall registrerte ATV var i Lom 2 pr 31.12.2001 – og tallet økte til 8 pr 31.12.2004. I følge våre informanter benyttes disse kjøretøyene hovedsakelig i landbruksnæringa som erstatning for tyngre traktorer.

### **Kommunens oppfattelse av støy- og trafikkbelastning**

Kommunens administrasjon og politikerrepresentant uttrykker at omfanget av motorisert ferdsel i utmark har vært stabilt før og under forsøket og er på det nivået det bør være for å imøtekomme ulike hensyn.

### **Interessegruppenes oppfattelse av støy- og trafikkbelastning**

Alle våre informanter er komfortable med dagens omfang av motorisert ferdsel i utmark, og ingen påpeker at dette utgjør noen form for belastning.

### **Eventuelle endringer i omfang av ulovlig kjøring**

Omfanget av ulovlig kjøring har ifølge oppsyn, andre informanter og registreringsopplegg også vært stabilt gjennom forsøksperioden, dvs at det er på et svært lavt og sporadisk nivå.

### **Effekter av nytt lokalt regelverk**

Ut fra våre kilder kan vi ikke se at kommunedelplan for motorferdsel i Lom har bestemmelser som har medført endringer i omfang, verken i den ene eller andre retning. Vi kan heller ikke se at forsøket i Lom har gitt noen kanaliseringseffekt.

## **4.7.3 Målet om å redusere kjøring i sårbare områder til et minimum**

Soneringen i kommunedelplanen ble gjort med utgangspunkt i verneområder og kommunens egne avgrensninger av spesielt sårbare områder fra 1992. Avgrensningen av sårbare områder var i stor grad basert på viltkart og lokalkunnskap om viltet og tamreinen sin bruk av områder vinterstid. I tillegg ønsket kommunen mulighet for stillhet og ro i lite tilrettelagte områder. Kommunen så ikke behov for å trekke nye grenser etter Biologisk mangfold kartlegging, da denne i svært liten eller ingen grad avdekket nye områder der det var behov for særlige hensyn knyttet til motorferdsel i utmark.

Kommunens administrasjon mener de har hatt stor nytte av en gjennomgang og kartfesting av areal med hensyn til motorferdsel, og at denne målsettingen dermed er oppfylt.

Informanter ellers uttrykker stor tillit til kommunens miljøpolitikk og praksis generelt og dermed også i arbeidet med denne kommunedelplanen. Enkelte informanter med kjøreløyve uttrykker at inntegning av sårbare områder på kartet som følger kjøreløyvet er konkret og greit å forholde seg til.

Oppsynet erfarer at informasjon om barmarkskjøring i terrenget hjelper mot ulovlig kjøring.

#### **4.7.4 Målet om en mer helhetlig vurdering av interesser**

Kommunen er komfortabel med økt grad av politisk ryggdekning sammenlignet med tidligere, og uttrykker at på denne måten er behandlingen av motorferdselsaker også blitt mer demokratisk.

Kommunens administrasjon var i utgangspunktet positiv til koplinga mot plan- og bygningsloven fordi det ga mulighet for bedre medvirkning gjennom en åpen planprosess. I etterkant av forsøket oppsummeres planprosessen som litt passiv, men kommunen understreker likevel muligheten innbyggerne hadde for medvirkning. Administrasjonen (dvs i hovedsak prosjektleder/saksbehandler) og formannskapet hadde mest å si i utforming av kommunedelplan for motorferdsel.

Våre informanter har gjennomgående stor tillit til at kommunen har avveid interessene godt, og at det har vært opp til innbyggerne å melde sin interesse.

#### **4.7.5 Målet om et enklere regelverk / mer effektiv saksbehandling**

Kommunens administrasjon mener en har oppnådd raskere saksbehandlingstid pga delegering til administrativt nivå, og at dette dermed har gitt bedre service overfor innbyggerne. Kommunens administrasjon er også tydelige på at regelverket er blitt klarere og mer forutsigbart.

Våre informanter opplever stort sett ingen endring i regler, verken bestemmelser eller praksis, men fokuserer på at det er holdt på en streng linje som ligger langt tilbake i tid. Enkelte erfarer eller hører om raskere saksbehandling. Våre informanter har litt delte meninger om informasjonen om forsøket etter at de nye reglene trådte i kraft, men et hovedinntrykk er at informasjonen har vært tilfredsstillende for de fleste.

#### **4.7.6 Synspunkter på utprøving av lokal myndighet**

Kommunens administrasjon og politikerrepresentant uttrykker bekymring hvis forsøket resulterer i et mer liberalt regelverk. De ser på forsøket i sin helhet som en liberalisering, all den tid det er gitt åpning for rekreasjonskjøring. De uttrykker prinsipiell positiv holdning til lokal forvaltning av motorferdsel, men er bekymret for innvirkning av pressgrupper mange steder.

Kommunens administrasjon og politikerrepresentant poengterer også at tillatelse til fornøyelseskjøring vil ødelegge for alle, fordi en kan se på markedsføring av stillhet og ro som et nasjonalt fortrinn i reiselivssammenheng i framtida.

Som forlengelse av forsøket ser kommunen for seg statlige føringer med muligheter for lokale tilpasninger, og lufter ideen om Rikspolitiske retningslinjer for motorferdsel. Regionale organisasjoner/modeller som Dovrefjellsrådet blir også spilt inn.

Flertallet av informanter utenfor kommuneadministrasjonen er skeptiske til for stor grad av lokal styring fordi dette gir større mulighet for fri ferdsel i mange kommuner. Noen informanter uttrykker skepsis mot lokal forvaltning pga den vanskelige balansegangen mellom lokale næringsinteresser og det å ha en restriktiv motorferdselpolitikk, mens enkelte er positive til lokal forvaltning nettopp for å utvikle næringsvirksomhet knytta til skuterbruk. Flere informanter peker på at politikere bør ha innflytelse på motorferdselpolitikken i en kommune, men ikke kunne avgjøre regelverket.

## 5 Røros

### 5.1 Bakgrunnsstoff

#### 5.1.1 Kommunefakta

Folketall pr. 01.01.05 er 5 636 innbyggere. Kommunens areal er 1 956 km<sup>2</sup>. Befolkning pr km<sup>2</sup> er 2,9 og andel av befolkningen bosatt i tettbygde strøk er 61 %. Naturen rundt Røros er preget av vidder. Glomma renner ut fra Aursunden som er regulert. Røros har samtidig bymessige kvaliteter med korte avstander til arbeid, service og kulturtilbud. Sør-samisk kultur og historie er sterkt representert i distriktet.

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.

Verneområder i Røros kommune er: Femundsmarka nasjonalpark og landskapsvernområde, Sølendet naturreservat (biogenetisk reservat), Molinga naturreservat (våtmarksområde), Finnfloen naturreservat (myrvern), Lille Korssjøen naturreservat (barskogvern), Kvitsanden landskapsvernområde (flygesandsområde), Øyungen landskapsvernområde (særpreget natur- og kulturlandskap) og Sakrisodden plantefredningsområde. Røros sentrum står også på UNESCO sin Word Heritage List.

#### 5.1.2 Kjøreformål

Ved inngangen til forsøket (vinteren 2001/2002) var følgende kjøretillatelser gyldige etter § 5 i Nasjonal Forskrift:

§ 5a – leiekjøring:	20 tillatelser
§ 5b – funksjonshemming:	14 ”
§ 5c – transport egen hytte:	3 ”
§ 5d – transport i utmark:	0 ”
§ 5e – transport av ved:	84 ”
Til sammen	121 ”

Sesongen 2001/2002 var i følge kommunen en ganske typisk sesong.

4 dispensasjoner var gyldige etter § 6 i Nasjonal Forskrift denne sesongen. To av disse ble gitt til snøskuterklubbens arrangerte turer for eldre og uføre. I 2001 ble det gitt 2 dispensasjoner for kjøring med barmarkskjøretøy i utmark for transport av funksjonshemmede, også et årlig normalnivå i følge kommunen.

0 antall tillatelser ble gitt i 2001 for helikoptertransport evt småfly, evt motorfartøy.

Tradisjonelt har transport av ved og leiekjøring utgjort de viktigste kjøreformålene i kommunen. Det har også blitt gitt en del dispensasjoner for handicapkjøring. Av kjøring direkte hjemlet i lovverket utgjør reindrifta det viktigste formålet. Næringa benytter ca. 50 snøskutere og også noe terrenggående kjøretøy. Spor i terrenget oppfattes ikke som noe problem av noen interessegrupper. Landbruksnæringa benytter et mindre antall skutere. Noe transport foregår til Statskog sine hytter/buer. Selv om det ved inngangen av forsøket var få løyver for egen hytte-transport, ble omfanget av privat kjøring til hytter beskrevet som stort og økende.

Det er svært liten bruk av sjøfly og helikopter i Røros kommune. En flyskole er lokalisert i kommunen.

Vårt inntrykk er at både kjøreformål og omfang av motorisert ferdsel har vært stort sett uendret gjennom forsøksperioden, uten merkbare endringer de to sommersesongene og den ene vintersesongen en har praktisert etter nye regler.

På grunn av endringene i lovlige kjøreformål og bestemmelsene for det enkelte kjøreformålet er antall løyver og dispensasjoner i forsøket ikke direkte sammenliknbare med de løyvene og dispensasjonene som ble gitt før forsøket trådte i kraft.

I vintersesongen 2004/2005 hadde Røros kommune følgende antall løyver og dispensasjoner:

Leiekjøring	30	tillatelser
Funksjonshemming	16	"
Transport egen hytte	37	"
Transport i utmark	7	"
Transport av ved	35	"

Diverse (skiløyper, hestveg, byggetillatelser, skytestevner, pensjonisttur, offentlig kommunikasjon): Til sammen 21 tillatelser

Til sammen 146 tillatelser

Antall dispensasjoner fra de nye bestemmelsene i kommunedelplan for motorferdsel var vintersesongen 2004/2005 0 stk., for sommersesongen 2004 0 stk.

## 5.2 Planprosessen

### 5.2.1 Organisering og gjennomføring

Røros kommune fastsatte vedtekter for forsøket 03.05.2001. Varsel om oppstart av planarbeidet (revidering av arealplan) ble gjort 31.03.2003. Delplanen ble lagt ut til offentlig ettersyn 20.01.2004 med høringsfrist 04.03.2004.

Da det faste utvalget for plansaker tok deltakelse opp til behandling, reiste saksbehandler (teknisk sjef) tvil om Røros kommune burde akseptere invitasjonen til å delta i forsøket. Bakgrunnen for denne tvilen var kommunens administrative kapasitet, men også et synspunkt på at motorferdselforvaltningen burde bestemmes politisk innenfor lovens rammer. Vedtaket om deltakelse i forsøket var enstemmig i formannskapet, og kommunens positive holdning til å legge motorferdsel under plan- og bygningsloven ble poengtert, både fordi en mener dette vil gi en mer forutsigbar behandling av motorferdselsaker men også fordi arealplanen sikrer en helhetlig avveining mellom utnyttingsinteresser og verneinteresser.

Utarbeidelsen av kommunedelplan for motorferdsel lå under seksjon for landbruk, plan og miljø. Ulike personer ved denne etaten har i ulike faser vært mer eller mindre involvert i arbeidet med forsøket. Forut for vedtak om deltakelse var etatssjef ved landbruk, plan og miljø sentral. Planlegger ved samme etat var helt sentral i første fase av forsøksperioden da retningen i forsøket/motorferdsel forvaltningen ennå ikke var avklart. Etter at kommunen fikk et politisk vedtak på retningen i forsøket satte kommunen i gang arbeidet med utforming av bestemmelser. Skogkonsulent på landbruksetaten fikk da hovedansvaret for dette arbeidet og senere også for saksbehandling i praktiseringen av disse.

Selv om en person i kommunens administrasjon hadde hovedansvar for arbeidet med utforming av bestemmelsene i kommunedelplanen for motorferdsel, var flere involvert i arbeidet med å utforme retningen i kommunedelplanen i form av arbeidsmøter undervegs. Arbeidsgruppa som bidro i dette arbeidet bestod av planlegger, teknisk sjef, skogbrukssjef, jordsjef, viltkonsulent, regional reindriftsforvaltning og etter hvert også en representant fra Røros Utmarkslag. Politikerne ble i Røros orientert undervegs i planprosessen, men hadde ingen representant i arbeidsgruppa.

Røros kommune valgte å ha to høringsrunder i forsøksperioden. I februar 2003 ønsket kommunen å avklare spørsmålet om innregulering av spesielle skuterløyper for turformål gjennom en offentlig høringsrunde før en gikk videre i planarbeidet.

Etter at spørsmålet om åpen skuterløype eller ikke ble tatt opp i kommunestyret 27.05.2003 (se under) begynte kommunens administrasjon å utarbeide temakart for motorferdsel høsten 2003 som del av pågående arealplanprosess. Delplanen inneholdt kun løyper som *ikke* var åpne for allmennheten, men en løype fra Vauldalen fjellhotell til svenskegrensa hvor hotellet kunne arrangere guida turer. Utkastet inneholdt også en rekke faste kjøreløyper for eiere av hytter og setrer som ligger inntil sommerveg. 20.01.2004 ble forslaget til kommunedelplan for motorferdsel lagt ut til offentlig ettersyn. Utvalget for plansaker vedtok temakart for motorferdsel 18.03.2004 med noen mindre endringsforslag, som alle omfattet endring av skiløypenettet. Det kom flere innsigelser på delplanutkastet. Disse ble imøtekommet og delplanen ble endelig vedtatt av Røros kommunestyre 25.03.2004.

## **5.2.2 Spørsmålet om skutertrase med muligheter for rekreasjonskjøring**

I følge Røros Snøskuterklubb ble denne kontaktet av kommunen i 2002 for at de skulle oppnevne en person som skulle sitte i en utredningskomite. Dette ble ikke noe av, og klubben tok så initiativ ovenfor kommunen for å komme i gang med forsøket, og få til et samarbeid om etablering av en såkalt "snøskuterled", en åpen turløype fra Røros sentrum og inn mot svenskegrensa. På dette tidspunktet hadde kommunens administrasjon ennå ikke startet opp kommunedelplanarbeidet, og spørsmålet om led eller ikke var på ingen måte avklart i kommunen. Det at retningen i prosjektet ikke var avklart (utprøving eller fortsatt restriktiv motorferdselpolitikk) og en uklar intern ansvarsfordeling i kommunen angående forsøket innledningsvis, var slik vi forstår det medvirkende faktorer til at snøskuterklubben og kommunen etter hvert kom på kollisjonskurs. Eksempelvis har snøskuterklubben og kommunens administrasjon helt ulike oppfatninger omkring deres roller i arbeidet med å få til grunneieravtaler i en åpen snøskuterløype. Etter samtaler med den som da tok på seg prosjektlederansvar startet snøskuterklubben opp arbeidet med å kontakte grunneiere etc. i egnete områder, og klubben uttrykker at de oppfattet dette som et samarbeid med kommunen. Da andre i kommunen overtok ansvaret ble klubbens arbeid oppfattet som "kjeltringvirksomhet" fordi de benyttet kommunens navn i grunneieravtalene.

I et vedtak i Hovedutvalg for landbruk, plan og miljø 11.12.2002 heter det at en videre i forsøksordningen skulle videreføre en streng holdning til motorferdsel i utmark, i tråd med formålet om totalt sett å redusere motorferdsel. Likevel understreket utvalget at spørsmålet om opprettelse av skuterløyper ville stå sentralt i videre arbeid i forsøket, og en ba om at forslaget til skuterløype som var fremmet av Røros Snøskuterklubb ble sendt ut på høring som et planforslag.

Røros kommune kunngjorde i lokalavisene februar 2003 ønsket om en offentlig høringsrunde rundt spørsmålet om turløype for snøskuterkjøring. Snøskuterklubbens forslag til turløype ble lagt fram som et eksempel eller vedlegg, men ble av mange oppfattet som et planforslag. Høringsrunden rundt skuterløype skapte stort engasjement, både gjennom skriftlige innspill og i lokalavisene. Eksempelet/forslaget fra snøskuterklubben ble raskt avvist fra grunneiere.

Røros kommune vedtok våren 2003 å rullere kommunenes arealplan, og begynne arbeidet med å utarbeide delplan/temakart for motorferdsel parallelt med dette arbeidet.

Hovedutvalg for landbruk, plan og miljø gjorde et nytt vedtak 23.04.2003 der det het at som retningslinje for det videre arbeidet med delplan for motorferdsel i utmark i arealplanen skulle det ikke legges inn traseer for snøskuterløyper, mens egne løyper for nyttekjøring skulle vurderes i planprosessen. Innstillingen ble lagt fram for kommunestyret 27.05.03.

Kommunestyret ba om at det ble utarbeidet reguleringsforslag til alternative traseer for turløyper med snøskuter i forbindelse med arealplanarbeidet. På grunnlag av vedtaket hadde kommunen en kunngjøring i lokalavisene på forsommeren 2003 der en oppfordret de som hadde planer om turløyper om å legge fram søknad.

4 søknader om turløyper kom inn, deriblant en omfattende søknad fra Røros Snøskuterklubb om løype fra Strømmevollen ved Hittersjøen til svenskegrensa ved Vauldalen. Søknaden ble fremmet på vegne av et andelslag under etablering, bestående av grunneiere, reiselivsvirksomheter og snøskuterinteresser. Et annet forslag omhandlet en løypetrase fra Vauldalen fjellhotell til Sverige som ville ha effekt for hotellet uten å berøre store arealer.

Administrasjonen vurderte spørsmålet om skuterled eller ikke slik: Traseer for turkjøring med snøskuter kommer i konflikt med sentrale retningslinjer i kommunens kommuneplan/arealplan og overordna miljøpolitikk, bl.a. hensynet til natur- og kulturmiljøet, målsettingen om å kombinere kultur- og naturopplevelser og tradisjonelt friluftsliv og hensynet til reindriftsnæringa. Store deler av forslaget til løypenett lå i områder med "svært viktige" eller "viktige" naturforvaltnings- og kulturverdier og inntil eller i spesielt sårbare områder. Det ble også vektlagt at satsing på Røros som verdensarv og motorferdsel er motstridende.

Utvalget for plansaker vedtok 08.01.2004 administrasjonens innstilling, dvs å legge ut for offentlig ettersyn temakart for motorferdsel i utmark og vassdrag med tilhørende bestemmelser, men uten å godkjenne søknadene om turløyper (bortsett fra den korte traseen fra Vauldalen fjellhotell og inn til grensa). Vedtaket omkring delplanutkastet utenom snøskuterløype var enstemmig, mens forslaget om ikke å legge ut snøskuterløype (bortsett fra Vauldalen) ble gjort med 4 mot 3 stemmer. Vedtaket skapte mye debatt, og kom også opp i riksmidia. I en protokollmerknad til vedtaket heter det at to representanter beklager at utvalget bidro til at skuterløypene ikke ble utredet slik kommunestyret tidligere hadde bedt om.

Etter at planutvalget sa nei til etablering av skutertrase ble det gjennomført en underskriftskampanje i januar 2004 i regi av skuterklubben som samla inn over 900 av innbyggernes underskrifter, der en krevde at saken ble tatt opp på nytt. Kommunestyret vedtok å ikke gjøre dette med begrunnelse i at saken var ferdigbehandlet. FrP påklaget dette vedtaket til fylkesmannen, med henvisningen til Kommuneloven. Denne klagen ble ikke imøtekommet.

### 5.2.3 Involvering av interessegrupper

Kommunens administrasjon ønska å ha politikerne bak seg, og uttrykker i ettertid at de flere ganger ba dem om å ta stilling til om kommunen skulle utarbeide en liberal eller restriktiv plan, men at politikerne på sin side ikke ville legge premisser.

Arbeidsgruppa syntes ikke det var naturlig å bringe fylkeskommunen eller fylkesmannen inn tidlig i prosessen, og det var ingen kommunikasjon mot fylket angående delplan for motorferdsel før høringsutkastet forelå.

Reindrifta var klart premissleverandør i planarbeidet i og med at de benyttet sin innsigelsesrett og endra delplanen i vesentlig grad. Reindriftsforvaltninga er nå høringspart i alle dispensasjonssøknader og søknader som angår deres interesser. Kommunens administrasjon og politi-

kerrepresentant mener disse interessene hadde mest å si da planen ble utarbeidet; Faglige interesser, kommunens verdier, reindrifta og grunneierinteresser. Kommunen mener det var riktig å skyve interessegrupper tilside under arealplanprosessen, for så å invitere dem for innspill. Rækkefølgen i planprosessen der en først valgte å avklare retningslinjene for motorferdselpolitikken, så behandle spørsmålet om traseer, og så å utarbeide kommunedelplanen, oppsummeres som riktig av administrasjonen.

Flere interessegrupper mener at de samiske interessene hadde stor, og noen mener for stor, innflytelse på planprosessen. Snøskuterinteressene mener at deres interesser ikke fikk gjennomslag. Kommunens administrasjon og også andre interesser uttrykker at skuterinteressene hadde stor innflytelse på diskusjonen, men ikke på innholdet i delplanen. Naturverninteressene uttaler, og har også gjort det offentlig, at de er rimelig fornøyd med resultatet. Reiselivsbedriftenes paraplyorganisasjon i kommunen uttaler at det eksisterer tilbud som tilfredsstillende, og videre at etablering av åpen skuterløype er i strid med kjernen i Rørosproduktet - stillhet og ro. I strategisk plan for reiselivet i Røros 2008 er motorferdsel ikke et tema. Enkelte reiselivsaktører vi har vært i kontakt med uttrykker at de kunne ønske seg et motorisert tilbud, eks en lukka bane, men at dette ikke nødvendigvis må være en løype over til Sverige.

De organiserte skiinteressene i kommunen har vært i kommunikasjon med kommunen i planprosessen og føler at sine interesser har fått gjennomslag. Det har tidligere vært en utstrakt oppkjøring av skiløyper også utenom det mer organiserte løypenettet, og kommunen har gjennom delplanarbeidet ikke tillatt videre oppkjøring. Kommunens administrasjon ønsker å gjøre en grundig gjennomgang av løypenettet før neste vintersesong i samarbeid med de ulike aktørene.

Vårt inntrykk er at de aller fleste interessegruppene har hatt tillit til kommunens planarbeid, men flere grupper peker på at flere interesser med fordel kunne vært representert i delplanarbeidet.

Fylkeskommunen i Sør-Trøndelag beskriver sin rolle som den de er tiltenkt gjennom plan- og bygningsloven. De kjente til delplanen forut for høringsutkastet, men kom først i dialog med kommunen under høringsrunden. Fylkeskommunen har ikke hatt kontakt i driftsfasen av forsøksprosjektet.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag savnet skriftlig informasjon om hva bl.a. skuterløypedebatten i Røros handlet om, og ba om møte med kommunen våren 2003. Etter møtet våren 2003 synes ikke fylkesmannen at de har hatt noen aktiv rolle, men leverte høringsuttalelse i høringsrunde 2. I tillegg ba fylkesmannen om nytt møte før planutkastet forelå og det var en del telefonkontakt med ulike personer i kommunen angående forsøket. Fylkesmannen har hatt lite kontakt med kommunen i driftsfasen av forsøket. I denne planprosessen ønsket ikke kommunen bistand. Fylkesmannen mener at de ikke har hatt anledning til å ha den veiledningsrollen som de var tiltenkt, og at DN burde fulgt opp kommunene bedre etter hva som er formålet og intensjonen i forsøket.

## **5.2.4 Høringsuttalelser**

Røros kommune har hatt to høringsrunder i forsøksperioden. I februar 2003 ønsket kommunen å avklare spørsmålet om innregulering av spesielle skuterløyper for turformål gjennom en offentlig høringsrunde (høringsrunde 1) før en gikk videre i planarbeidet. I januar 2004 ble forslaget til kommunedelplan for motorferdsel lagt ut til offentlig ettersyn (høringsrunde 2).



## Høringsrunde 1<sup>1</sup> (oppsummeringen er laget etter kommunens egen oppsummering)

### Grunneierinteressene

Sju grunneierlag/foreninger gikk imot skuterløyper mens to representerte delte meninger. Ni enkeltstående private grunneiere gikk imot. To grunneiere som representerte flere grunneiere gikk imot skuterløyper, mens to grupperinger gikk inn for skuterløype.

### Næringsinteressene

Et reinbeitedistrikt gikk imot skutertrase på prinsipielt grunnlag (skuterkjøring bør kun nyttes for nytteformål). Områdestyret for reindrift uttrykte skepsis mot tilrettelegging for alminnelig bruk, og presiserte at slike aktiviteter må kanaliseres utenom reinbeiteområdene.

### Natur- og miljø interessene

Norsk zoologisk forening, avd. Røros var imot åpen skutertrase, i likhet med Naturvernforbundet på Røros. Naturvernforbundet på Røros leverte en fyldig uttalelse vedrørende deltakelse i forsøket 12.03.01, der de uttaler seg mot rekreasjonsløyper for snøskuterkjøring.

### Friluftslivsinteressene

Røros jeger og fiskeforening gikk imot skuterløype, mens et privat jaktsameie var for. Sør-Trøndelag Forum for natur- og friluftsliv var imot skuterløype på prinsipielt grunnlag.

### Snøskuterinteressene

Røros Snøskuterklubb fremmet forslag om skutertrase fra Røros til Vauldalen. Dette ble i kunngjøringen for høring beskrevet som "et så godt eksempel på hva dette dreier seg om at det kan legges til grunn for høringsuttalelser".

### Andre innspill/interesser

Statens Vegvesen ga i sin høringsuttalelse kun tillatelse til kryssing av riksvegen, ellers ingen spesifikke vurderinger.

Flere av disse omhandlet ønske om etablering av flere skiløyper.

## Høringsrunde 2<sup>2</sup>

### Grunneierinteressene

Røros Fjellstyre støttet kommuneadministrasjonens innstilling, men ønsket søknadsplikt for de faste kjøreløypene i sone C.

Statskog ønsket at dersom skuterløyper eller skiløyper er sammenfallende med skogsveger må disse vike prioritet dersom det skal drives ordinær næringsvirksomhet i skogen.

Rørosbygdene Bondelag ga sin støtte til "pensjonistturer" med snøskuter. Tre grunneierlag ønsket å fortsatt kunne kjøre opp enkelte tidligere benyttede skitraser.

### Næringsinteressene

Områdestyret for reindrift i Sør-Trøndelag/Hedmark fremmet en omfattende innsigelse som i hovedsak omhandlet konflikter mellom reinbeiteinteresser (reinbeite- og flyttområder) og de faste kjøreløypene for eiere av hytter og setrer som ligger inntil sommerveg øst for riksveg 30. I sone A ønsket en begrensninger mot transport for personer i jordbruk/skogbruk. I sone B øns-

<sup>1</sup> Offentlig høring rundt spørsmålet om turløype for snøskuterkjøring, der snøskuterklubbens forslag til turløype ble lagt fram som et eksempel eller vedlegg. Dette forslaget ble likevel av mange oppfattet som et planforslag.

<sup>2</sup> Offentlig høring av selve kommunedelplanutkastet, der det tidligere forslaget til snøskuterløype (høringsrunde 1) ikke var med.

ket en ikke tillatelse til bruk av snøskuter etter søknad for transport av utstyr og tilsyn med egne hytter. I sone C ønsket en alle faste kjøreløyper øst for RV 30 tatt ut. Områdestyret ville også at de berørte reinbeitedistriktene måtte godkjenne alle typer skiløyper og bruken av denne før evt realisering, og også kunne uttale seg om og godkjenne alle søknader om dispensasjoner inkludert leiekjøringsordningen.

### **Natur- og miljøinteressene**

Røros Fjellstyre var eneste høringsinstans som ønsket innskjerping (søknadsplikt) i de faste kjøreløyper i sone C, i tillegg til at en privat grunneier gikk imot faste kjøreløyper over sin eiendom. G. Borgos og Naturvernforbundet gikk imot traseen fra Vauldalen fjellhotell av hensyn til natur- og miljøinteresser og bekymring for presedens.

Viltutvalget anbefalte 1. mai som siste dato for vintersesongen av hensyn til viltet.

Fylkesmannens miljøvernavdeling vurderte i sin høringsuttalelse tre ulike typer traseer for snøskuterkjøring opp mot vilt- eller andre naturinteresser. Snøskuterløypa fra Vauldalen og inn mot riksgrensa ble akseptert slik den var tegnet inn på plankartet. De årlige pensjonistturene arrangert av snøskuterklubben som inngikk i planbestemmelsene, ble anbefalt lagt inn som ønsket trase på plankartet, for å kunne ta hensyn til sårbare naturområder, evt at årlig pensjonisttur ble lagt langs en av de faste kjøretraseene i sone C.

Fylkesmannen fokuserte i sin høringsuttalelse spesielt på de faste kjøreløypene for eiere av hytter og setrer som ligger inntil sommerveg. Fylkesmannen mente disse ville generere økt trafikk, flere snøskutere, og mindre bruk av leiekjøring, og fremmet derfor innsigelse på alle de faste kjøreløypene som var under 2,5 km. I tillegg anbefalte fylkesmannen at det ble satt begrensninger på antall turer i disse traseene. For å kunne ha en mulighet for kontroll ønsket fylkesmannen et skriftlig kjøreløyve knyttet til en eiendom og en snøskuter.

Fylkesmannen vurderte at flere av de faste kjøreløypene kom i direkte konflikt med registrert sårbare og trua arter, i tillegg til at de gikk inn i svært viktige viltområder (også planlagte eller etablerte verneområder). Fordi dette er i konflikt med forsøkets vedtekter fremmet fylkesmannen innsigelse på 8 av de faste kjøreløypene.

Sør-Trøndelag Fylkeskommune hadde ikke spesifikke merknader til kommunedelplanen, men ba om at skiløyper og snøskuterløyper ble holdt atskilt.

### **Friluftslivsinteressene**

Flere hytteforeninger og idrettslag fremmet ønske om at flere skiløyper skulle godkjennes for oppkjøring i delplanen.

### **Snøskuterinteressene**

Røros Snøskuterklubb eller andre snøskuterinteresser leverte ikke høringsuttalelse til utkastet til kommunedelplan motorferdsel. Flere høringsuttalelser ga likevel sin støtte både til snøskutertraseen fra Vauldalen og de årlige pensjonistturene i regi av snøskuterklubben.

### **Andre interesser**

Sametinget leverte en prinsipiell høringsuttalelse der de registrerer områdestyrets skepsis til kommunedelplanen. Samtidig nevner de at deres grunnsyn er at motorferdsel i utmarka må reguleres etter lokale forhold, og at barmarksløyper og snøskuterløyper bør legges til eller i tilknytning til eksisterende ferdselsårer og veier.

## 5.2.5 Politisk sluttbehandling av delplanen

Det kom inn ca. 15 høringsuttalelser på utkastet til delplan for motorferdsel (se eget avsnitt). Som konsekvens av reindrifas og fylkesmannen sine innsigelser ble faste kjøreløyper for eiere av hytter og setrer inntil sommerveg øst for riksveg 30 tatt vekk. Kun 4 faste kjøreløyper vest i kommunen gjensto. Områdestyret for reindrift hadde 5 innsigelsespunkter som alle ble imøtekommet (se under høringsuttalelser). Kommunen valgte å ikke følge opp fylkesmannen sine anbefalinger om å begrense antall turer i disse løypene og krav om kjøretillatelse knyttet til eiendom. Søknad om oppkjøring av to ekstra skiløyper ble imøtekommet.

Utvalget for plansaker vedtok temakart for motorferdsel 18.03.2004 med noen mindre endringsforslag, som alle omfattet endring av skiløypenettet.

Røros kommunestyre vedtok 25.03.2004 delplan for motorferdsel etter en god del endringsforslag fra politikerne på kommunestyremøtet. Alle endringsforslagene angikk skutertraseer for rekreasjonskjøring, enten i innskjerpende (ett forslag) eller i liberaliserende retning. Alle disse forslagene ble avvist. Noen endringer angående skiløypenettet ble vedtatt. I tillegg ble en setning om at "Reindriftsforvaltninga sammen med kommunen fastsetter prinsipper og regler for dispensasjon. Dette gjelder også tillatelse til årlig pensjonisttur" vedtatt. Den siste endringen ble fulgt opp i et møte 18.06.04 der reindriftsforvaltninga og to representanter fra kommuneadministrasjonen deltok.

## 5.2.6 Hva ville kommunen gjort annerledes?

Det ble aldri vurdert å trekke flere interesser inn i arbeidsgruppa (eks naturvernforbund eller skuterklubben). Nå i sentrumsplanen av arealplanen ønsker en å trekke inn politikere tidligere, ansvarliggjøre dem og prøve å skape engasjement. Kommunen ser at en kunne ha vunnet på dette også i kommunedelplan for motorferdsel. Men en ser også at en slik mer ideell planprosess er svært ressurskrevende, og en vet ikke helt hva en vil få ut av det. Administrasjonen ser at de med fordel kunne ha arrangert åpne møter for innspill, men tidspress påvirket kommunedelplanarbeidet.

Kommunen ser fordeler med å få inn synspunkt, men understreker at styringsansvaret ligger hos administrasjonen. Snøskutertemaet er en vanskelig sak i kommunen som også angår samfunnsforhold, og sterke krefter motarbeider en restriktiv politikk. Å skape holdninger hos politikerne krever andre prosesser. Administrasjonen har erfart viktigheten av at prosessen ikke stopper opp eller blir utflytende, og dette er vanskeligere med flere interesser inne. Kommunen uttrykker at plan- og bygningsloven har uoppnåelige målsettinger hva angår involvering av interessegrupper etc., men at en mellomløsning er viktig. Kommunen ser i ettertid at en større grad av gjennomtenkning på et tidligere stadium mht hvordan en skulle gjennomføre prosessen hadde vært bra, de sitter igjen med en følelse av at de ble "tatt på senga" av skuterklubben. Administrasjonen i Røros oppsummerer at det viktigste var å få til et produkt, så må dette forbedres etter hvert. Kommunen ser på forsøket som en forfase.

## 5.3 Planbestemmelsene

### 5.3.1 Litt om bakgrunn for planbestemmelsene

Før en gikk i gang med utarbeidelse av motorferdselplan på Røros ønsket administrasjonen politikernes syn på hvorvidt en skulle legge an en liberal eller restriktiv linje i kommunens motorferdselpolitikk. Stadfesting av en overordna politikk ble viktig, all den tid kommunen har svært viktige hensyn å ivareta som kulturminneinteresser, naturvern m.m. Denne retningen ble ikke endelig avklart før januar 2004 da planutvalget vedtok å ikke etablere åpne skuterløyper i forsøket.

En hadde i kommunens administrasjon lenge før forsøket snakket om å implementere temaet motorferdsel i kommunens arealplan. Slik sett ble forsøket av administrasjonen sett på som en mulighet til å gjøre dette og etablere en varig motorferdselpolitikk og praksis, og en var i mindre grad opptatt av å prøve ut nye ting.

### 5.3.2 Tilknytning til arealplan

Kommunen bestemte seg tidlig for å la motorferdsel være et av flere tema i den ordinære rulle- ringa av arealplanen, og mener at et parallelt løp er viktig og riktig. Kommunen anså det som viktigere å ha motorferdselplanen som del av arealplan enn å få den ferdig før. Kommunen ser på kommunedelplanen som et prøvedokument som må endres etter hvert for å få det fullgodt.

### 5.3.3 Inndeling i soner og bestemmelser

Kommunen er delt inn i 4 arealbrukssoner:

**Sone A** omfatter verneområder hvor egne forskrifter gjelder

**Sone B** omfatter områder utenom de faste kjøreløypene

**Sone C** omfatter faste kjøreløyper vest for riksveg 30.

**Sone D** omfatter skiløypetraseer og Femundsløpet

**Sone E** omfatter kjøring fra Vauldalen Fjellhotell til riksgrensa mot Sverige.

#### Vintersesong

I sone A er kjøring tillatt etter § 4 i motorferdselloven, men etter merknad fra reindriftsforvalt- ninga er nødvendig transport i jordbruks- og skogbruksnæring også forbudt. Nødvendig trans- port til og fra faste bosteder og i reindriftsnæring tillates. Jakt, fiske og bærsanking regnes ikke som næring. Oppkjøring av skiløyper er tillatt iflg. plankart.

I sone B tillates kjøring direkte etter § 4 i motorferdselloven og § 5 i forsøksprosjektets vedtek- ter (vedtransport tillates uten søknad fra egen eiendom til fast bopel). Etter søknad kan kjøretil- latelse gis til fastboende for transport i forbindelse med fisketiltak, transport av ved utover transport fra egen eiendom til fast bopel og transport i forbindelse med byggetillatelse. Leiekjø- ring tillates etter motorferdsellovens § 5, 1.ledd, i tillegg til leiekjøringsoppdrag etter kjørefor- målene beskrevet over.

All vedtransport forutsetter bruk av slede.

I sone C tillates (uten søknad) kjøring for transport av bagasje og utstyr mellom bilveg og hytte for eiere av hytter og setereiendommer. Denne type transport skal følge løyper merket med rødt på plankartet og forutsetter bruk av slede. I tillegg tillates i sone C leiekjøring og transport som er nødvendig for drift av turistanlegg som ikke ligger til brøytet veg.

Sone D omfatter skiløypetraseer og Femundsløpet. Alle traseer må ha reinbeitedistriktets god- kjenning og avtale om bruken før de evt kan realiseres. Skiløypene må vike prioritet i forhold til ordinær næringsvirksomhet i jord- og skogbruk.

Sone E omfatter kjøring fra Vauldalen Fjellhotell til riksgrensa mot Sverige. Traseen gjelder kun kjøring med guidete grupper i regi av hotellet. Det skal foreligge avtale mellom hotellet og rein- beitedistriktet om bruken av traseen.

#### Barmarkssesong

For verneområdene henvises det til egne bestemmelser Fylkesmannen i Sør-Trøndelag. I sone A er kjøring etter motorferdsellovens § 4 1.ledd unntatt fra motorferdselbud. Dispensasjoner til kjøring etter andre transportformål kan etter søknad gis av fylkesmannen.

I sone B er kjøring tillatt direkte etter § 4 1.ledd. Jakt, fiske og bærsanking regnes ikke som næring. Kjøring er også tillatt direkte for transport i forbindelse med anlegg og drift av veger og større anlegg, for transport av jaktutbytte ved elgjakt og transport av ved fra egen eiendom til egen bolig. Etter søknad kan tillatelse gis i forbindelse med fisketiltak og transport i forbindelse med byggetillatelse.

#### **Utfyllende bestemmelser som gjelder for hele kommunen**

- All motorisert ferdsel i utmark og vassdrag skal skje så skånsomt som mulig av hensyn til planteliv, dyreliv og friluftsliv.
- Kommunen ved viltutvalget kan stenge traseer/områder ved spesielle forhold knyttet til dyrelivet.
- I skisesongen plikter brukere av motorkjøretøy i utmark og vassdrag å unngå å ødelegge etablerte skispor.

Reindriftsforvaltninga sammen med kommunen har fastsatt prinsipper og regler for dispensasjon i referat fra møte 18.06.09. Formuleringene i prinsipper og regler for dispensasjon henger ikke riktig sammen med bestemmelsene i kommunedelplanen bl.a. pga uryddig bruk av dispensasjonsbegrepet, men hovedsakens er at reindriftsnæringa er høringspart i alle saker som angår dem.

Utfyllende bestemmelser for motorisert ferdsel på innsjøer og vassdrag som ikke er tilfrosset  
Bruk av motorfartøyer er tillatt på de 12 største innsjøene i kommunen. Max motorstørrelse er 10 HK, unntak av Aursunden med 40 HK og Femunden uten begrensning.

#### **Utfyllende bestemmelser for luftfartøy**

Generelt forbud mot start og landing med luftfartøy i hele kommunen, det presiseres at dette gjelder sjøl om landing i fysisk forstand ikke finner sted. Unntatt fra forbudet er ferdsel på Aursunden og Hittersjøen og ferdsel etter § 4 1.ledd med tilpasninger.

### **5.3.4 Informasjon om bestemmelsene**

Med hensyn til kommunens informasjon ovenfor innbyggerne gjennom planprosessen er vårt inntrykk at en del synes det var godt nok, men at ganske mange synes det var mangelfullt, spesielt etter at spørsmålet om skuterløype ble avklart. Mye av informasjonen til innbyggerne er framkommet gjennom medieoppslag. Flere av våre informanter kjenner ikke til at forsøket faktisk har blitt gjennomført, men tror at forsøket ble avsluttet da en vedtok å ikke legge ut åpen skuterløype.

### **5.3.5 Erfaringer med praktisering av bestemmelsene**

Saksbehandler erfarer at feil språkbruk gjør at bestemmelsene ikke henger sammen, dette gjelder spesielt begrepene dispensasjoner, søknader og direkte tillatelse (se under). Dette skal ryddes opp i.

Røros kommune har kun praktisert to sommersesonger og en vintersesong etter nye bestemmelser. Et mindretall av informantene kjenner til bestemmelsene på en slik måte at en kan si noe om erfaringer med praktiseringen av dem. Flere informanter er som nevnt ikke kjent med at kommunen har fått et "nytt" regelverk. Flertallet av informanter forbinder endring av praktisering av regelverk med skifte i saksbehandler, ikke at reglene er endret. Flere påpeker en mer fagmessig behandling av motorferdselsakene.

Informanter som representerer grunneiersida er fornøyd med etableringen av de faste kjøretraseene vest i kommunen, av den grunn at de slipper å søke. Lensmannskontoret uttrykker at løyvene nå er blitt mer konkrete og lettere å håndheve. Noen informanter påpeker at det tidli-

gere var lettere å få løyve til å kjøre opp skiløyper, og at mangel på skiløyper nå gir utilfredshet blant lokalbefolkning og hyttebrukere.

## **5.4 Administrasjon av kommunedelplanen**

### **5.4.1 Organisering av arbeidet med drift av kommunedelplanen internt i kommunen**

I bestemmelsen til delplanen heter det at søknader behandles først administrativt med klagebehandling i Hovedutvalg for landbruk, plan og miljø, mens dispensasjonssøknader behandles i Hovedutvalg for landbruk, plan og miljø hvor Fylkesmannen i Sør-Trøndelag er klageorgan.

En person (landbruksetaten) har i utgangspunktet hatt all saksbehandlingen, evt drøftet prinsipielle ting med teknisk sjef. Han uttrykker at arbeidsmengden har vært den samme som tidligere, men stor siste år fordi de valgte å nullstille alle løyvene når den nye kommunedelplanen trådte i kraft.

### **5.4.2 Løyver, tillatelser og dispensasjonssaker**

Kommunens administrasjon oppfatter at alle avvik fra bestemmelsene er å anse som dispensasjoner, men kommunen oppfatter ikke at alle dispensasjoner skal til politisk behandling. Saker de mener bør til politisk behandling er "sprengstoff", kontroversielle saker eller vanskelige avslagsaker. Dette er i overensstemmelse med referat fra møte mellom reindriftsforvaltningen og Røros kommune der en skulle følge opp kommunestyrevedtaket om sammen å fastsette regler og prinsipper dispensasjoner, der det heter at "Dispensasjonssøknader behandles administrativt i kurante tilfeller. Kontroversielle tilfeller behandles politisk".

Men bestemmelsene er ikke uttømmende, derfor blir en del saker formelt sett å anse som dispensasjonssaker selv om de er "kurante", dvs de kunne vært lagt inn som søknadssaker, eks handicapkjøring. Men fordi saker som ikke kommer inn under bestemmelsene er kurante, finner kommunen det naturlig å behandle alle saker administrativt. Administrasjonen synes ikke de har hatt kontroversielle saker hittil, bortsett fra sakene angående inndragelse av leiekjøringsløyver.

Alle saker i forsøksperioden har altså vært behandlet administrativt. I vintersesongen 2004/2005 ble det tildelt 146 løyver. Dette er ca 25 flere tillatelser enn ved inngangen til forsøket. Kommunen har valgt å "nullstille" alle eksisterende løyver fra denne sesongen da kommunedelplanen trådte i kraft.

### **5.4.3 Klagesaker**

I forsøksperioden har en hatt 3 klagesaker. 2 av dem gjaldt avslag på søknad om leiekjøringsløyver. Den ene klagesaken gikk til fylkesmannen, som videreførte avslaget. Den tredje klagen angikk en søknad om transport til seter fra eget gardsbruk (vedlikehold). Søkeren klaget på at han ble bedt om å frakte skuteren på veg for at han skulle benytte korteste veg med skuter fram til setra. Reglene ble av saksbehandler oppfattet som klare, men hovedutvalget valgte å imøtekomme klagen og søkeren slapp å frakte skuteren.

I tillegg ble den manglende oppfølgingen av innbyggerinitiativet (underskriftsaksjonen 2004, se eget avsnitt) påklaget til fylkesmannen, som ikke imøtekom klagen.

Kommunen ved saksbehandler mottar mange muntlige klager på telefonen. Administrasjonen tror dette har sammenheng med at saksbehandling tidligere var lagt til servicetorget, der de aller fleste søknader ble imøtekommet. Reglene er ifølge kommunen selv ikke blitt særlig strengere, men altså praktiseringa av dem. Slik sett føler ikke saksbehandler at en har stor grad av politisk ryggdekning gjennom kommunedelplanen, men at kommunen er utsatt fordi en nå sier nei der en før har sagt ja.

At regelverket ikke er blitt strengere, men praktiseringa av det, er i tråd med flere av våre informanternes inntrykk. Men interessegruppene vi har intervjuet er totalt sett svært fornøyd med en strengere og tydeligere praktisering av regelverket, og representerer dermed ikke de negative reaksjonene som kommer fra enkeltsøkere.

## **5.5 Konflikter mellom motorisert ferdsel i utmark og andre interesser i forsøksperioden**

Spørsmålet om snøskuterled (se eget avsnitt) engasjerte mange i Røros og temaet fikk stor oppmerksomhet i media. Verken kommunen eller interessegruppene synes likevel at dette bar preg av en konflikt, mer at det heller var en stor debatt. Noen interesser syntes det var vanskelig å nå fram med argumenter hos motparten. Flere informanter peker på at det i Røros er stor romslighet og rom for slike debatter, uten at det skjer noe med forholdet mellom innbyggerne av den grunn.

Det er vårt inntrykk at det er lite konflikter mellom snøskuterkjøring og skigåere i kommunen. Flere steder går skispor og transporttraseer parallelt, og flere steder er skigåere fornøyd med å benytte oppkjørte snøskuterspor. Årsaken til det lave konfliktnivået kan ha årsak i terrengmessige forhold (flatt terreng gir mulighet for parallelle spor), og det at omfanget på snøskuterkjøring er spredt og ganske lavt. I den grad det har vært konflikter angående skigåing og snøskuterkjøring har dette gått på innstrammingen kommunen har gjort i omfanget av oppkjørte skiløyper.

Flere interessegrupper peker på at reindriftsinteressene har fått for stort gjennomslag i delplanen, og at dette hindrer motorisert ferdsel som andre mener burde vært tillatt. Dette gjelder eks oppkjøring av skiløyper og etablering av åpen skuterløype. Uten at vi vil gå i dybden på denne problematikken ser vi at reindriftsloven og samiske grunneierrettigheter setter premisser for motorferdsel forvaltningen i kommunen, og at dette flere steder skaper et visst konfliktgrunnlag mellom reindriftsinteresser og andre grunneiere eller andre brukere av utmarka.

## **5.6 Andre erfaringer og spesielle effekter av forsøksordningen i kommunen**

### **5.6.1 Leiekjøringsordningen**

Arbeidsgruppa gikk igjennom leiekjøringsordninga i kommunedelplanarbeidet, og reduserte antall løyver fra nesten 40 til ca. 30. Årsaken til dette var at de ikke så behov for alle. Dette var et eget enstemmig politisk vedtak i hovedutvalget, men har medført en del debatt og to klagesaker. Bestemmelsene sier at det er et mål at det skal være tilgjengelig leiekjører i alle deler av kommunen. En erfarer nå at det ikke er mulig å innføre leiekjøringsordning i alle deler av kommunen, spesielt ikke der en tidligere ikke har hatt praksis på å benytte den kommunale leiekjøringsordninga, men andre ordninger eks for hyttetransport. I enkelte områder har en derfor ikke fått inn søknader på leiekjøringsløyver, og dette har vært et noe konfliktfylt tema.

Kommunen har innført krav om kjørebok, og har tro på det. Krav om kjørebok vil være forutsetning for videre løyve.

Flere informanter peker på at det er et potensial i forhold til bedre samordning av leiekjøerne, bedre markedsføring og informasjon om hvor ordninga finnes.

Leiekjøring ser ikke ut til å gi noe særlig inntekstgrunnlag for de som har løyve. Enkelte informanter tror det har vært en liten økning i bruk av leiekjørere siste ses

### **Kommunenes oppsummering av sesongens kjørebøker**

Sesongen 04/05 hadde kommunen 30 leiekjørere. 28 har sendt inn kjørebok.

Oppdragene fordeler seg slik:

Frakt bagasje og utstyr:	372 turer
Frakt materialer og arbeidsfolk	265 turer
Vedtransport	167 turer
Oppkjøring skiløyper	143 turer
Oppsyn hytter	73 turer
Transport funksjonshemmede	4 turer
Diverse (skiløyper, hestveg, byggetillatelse, skytestevner, pensjonisttur, off. kommunikasjon)	21 turer
Til sammen	1045 turer

Antall turer varierer mellom 0 og 205 for leiekjøerne. Av de 1045 turene er 198 oppgitt som egentransport av 16 leiekjørere. Variasjon 1 – 50.

## **5.7 Måloppnåelse i forsøket**

Aktørgruppene som er intervjuet om synspunkter på måloppnåelse er angitt i vedlegg 1.

### **5.7.1 Hovedmålsetting for kommunen**

Kommunens administrasjon og politikerrepresentant ser at det er store meningsforskjeller knytta til hensikten med forsøket. En erfarer også målkonflikter, eks at målsettingen om reduksjon i omfang ikke henger sammen med andre ting. Disse tror også at mange innbyggere oppfattet åpne skuterløyper som et hovedmål i forsøket. I etterkant av planprosessen fokuseres dette på som viktige målsettinger for kommunen: Smidigere håndtering av motorferdselsaker, en samla vurdering av verdier, bedre oppfyllelse av formålsparagrafen i motorferdselloven og det å prøve ut motorferdsel mot arealplanen.

Viktige resultater for administrasjonen er at forsøket har gjort at en har fått klargjort rettigheter og behov i ulike områder. Forsøket har dessuten ført til at kommunen har kommet fram til en tydelig profil mht sitt ståsted ovenfor natur- og kulturverninteresser. Denne profilen vil være rettesnor og ledende for andre valg.

### **5.7.2 Målet om å redusere støy- og trafikkbelastningen**

#### **Resultater av registreringsopplegget i forsøket**

Måling av omfang av kjøring i forsøkskommunene er bl.a. registrert gjennom et eget registreringsopplegg der lokale oppsynsaktører (SNO, lensmannskontoret og lokalt fjelloppsyn) i samarbeid med kommunen har foretatt kontroller og tellinger etter et opplegg utarbeidet i samarbeid mellom oppsynet og NINA. Trafikktellingene fra Røros er av ulike årsaker ufullstendige, i



tillegg til at kommunen kun har praktisert to sommersesonger og en vintersesong etter nye regler. Vi har derfor et svært tynt tallmessig grunnlag å vurdere evt endring av omfang i forsøksperioden i Røros. Registreringsopplegget viser at snøskuterkjøringa i Røros er godt spredt utover kommunen og stabil gjennom forsøksperioden. Dett er en oppfatning som deles av kommunens administrasjon.

### **Spesielle lokale bestemmelser og effekter av disse**

Vi har ikke vinterregistreringer fra området vest i kommunen der nye regler ble praktisert vinteren 2004/2005 (faste kjøretraseer for transport til hytter og setrer som ligger inntil sommerveg, tidligere søknadspliktig). Skjønnsmessige vurderinger fra grunneiere og andre i området tilsier at det har skjedd en viss grad av kanalisering sist vinter, både fordi det nå kjøres opp faste kjøretraseer som flere benytter og ikke individuelle spor som før, men også fordi det ikke lenger kjøres opp så mange skiløyper i området. Det antydes av enkelte likevel at det samtidig har blitt noe mer kjøring i området med nye regler, i og med at det har blitt noe mindre leiekjøring og mer transport med egen skuter, også for andre formål enn tidligere.

Kommunenes administrasjon tror forsøket har ført til en viss grad av kanalisering av ferdselen generelt. Dette er nå i større grad enn før uttrykt i tillatelsene, fordi alle løyveinnehavere nå får tildelt kart der traseen er tegna inn i tillegg til formålet.

Vauldalen fjellhotell har i vinter ikke arrangert guidete turer på den inntegnete traseen inn til Sverige, slik det ligger til rette for i delplanen. Årsaken til dette er at en grunneier på svensk side ikke ønsket denne ferdselen på sin eiendom.

### **Kjøretøystatistikk**

En annen indikator på utviklingen i omfang av kjøring er hvordan antallet registrerte kjøretøy for skuterkjøring (statistikk over registrerte ATV finnes kun tilbake til 2001) endrer seg fra år til år. I Røros har antall registrerte snøskutere økt fra 416 pr.31.12.01 til 440 pr. 31.12.04 (1,9 % pr. år). Dette er en lavere årlig vekst sammenliknet med perioden 1994 til 2000, der den årlige veksten i antall registrerte snøskutere var på 5,5 %. Veksten var større fra 2002-2003 enn fra 2003-2004. En av årsak til dette *kan* være at flere kjøpte snøskutere i 2002 ut fra forventninger om etablering av åpen snøskuterløype.

Antall ATV har i forsøksperioden økt fra 10 pr.31.12.2001 til 31 pr. 31.12.2004.

### **Eventuelle endringer i omfang av ulovlig kjøring**

Ulovlig kjøring var ved inngangen til forsøksperioden mest utbredt i hytteområder og i grensestrøkene mot Sverige, men forekom også i sentrumsnære områder. Informantintervjuer og registreringer i forsøksperioden tilsier at ulovlig kjøring i kommunen oppfattes som et mindre, men eksisterende problem. Kommunens administrasjon og også lensmannsetaten har et inntrykk av at det har vært mindre ulovlig kjøring siste år, spesielt i sentrumsnære områder. Hvorvidt dette er en effekt av forsøket bør det ikke spekuleres i. I området vest i kommunen der en nå har faste kjøreløyper for transport til hytter og setrer med sommerveg, uttaler flere informanter at tidligere ulovlig kjøring nå er blitt lovlig.

### **Barmarkskjøring**

Barmarkskjøring i Røros er ut fra skjønnsmessige vurderinger på et lavt omfang, men mange frykter et økt press framover. Reindriftsnæringa benytter en del barmarkskjøretøy uten at vi har mulighet til å gjøre vurderinger av omfanget. Oppsynet erfarer at det hjelper å sette ut informasjonsskilt i terrenget for å unngå ulovlig kjøring. Enkelte informanter mener at flere snøskutere i kommunen har ført til økt transport av eks ved og byggematerialer vinterstid i stedet for sommer som tidligere.

Statistikk over antall registrerte ATV i forsøksperioden viser en tredobling av antall ATV fra 10 pr. 31.12.01 til 29 pr. 31.12.04.

### 5.7.3 Målet om å redusere kjøring i sårbare områder til et minimum

Kommunens administrasjon mener at delplanen gjør sårbarhet lettere å synliggjøre. Viktige premisser for arealsonering og for å avklare spørsmålet om etablering av skuterled har vært vernetede områder, kartlagte områder med særlige viktige/viktige naturforvaltnings- og kulturverninteresser, kartlagte viltområder og reindriftas interesser.

Administrasjonen mener bestemmelsene demmer godt nok opp for økt press på barmarkskjøring.

Andre interessegrupper sitter gjennomgående med et inntrykk av at kommunen tar hensyn til sårbare områder i utforming og praktisering av regelverket.

### 5.7.4 Målet om en mer helhetlig vurdering av interesser

Både administrasjon og flere interessegrupper er tydelige på at en nå har en helhetlig og mindre tilfeldig vurdering av interesser, men at dette også skyldes skifte i saksbehandler.

Kommunens administrasjon føler at en nå er i bedre dialog med reindrifta. De får uttale seg i alle saker/søknader der det er konfliktpotensial. Flere av informantene påpeker at de samiske interessene fikk for mye å si i utforming av delplanen.

Administrasjonen oppfatter at alle interesser utenom de skuterinteresserte har vunnet på delplanen; Alle med næringsbehov, reindrifta, naturvernet, skifolket og reiselivet gjennom markedsføring av stillhet og ro.

Skuterklubben mener de ikke fikk sine interesser igjennom, men oppfattes av andre som en premissleverandør fordi de bestemte fokuset i forsøket. Skuterklubben ser på planprosessen som udemokratisk. Kommunens administrasjon mener de har hatt fokus på ulike interesser, selv om skuterinteressene som var i mindretall ble nedstemt. De ser at planprosessen kunne vært mer gjennomtenkt og mer ideell (inkluderende). Flere informanter peker på at en saksbehandler nå har alle sakene som angår motorferdsel, og enkelte peker på at de skuterinteresserte nok føler seg som tapere ovenfor det som skulle vært et mer demokratisk system.

Kommunens politikerrepresentant oppfatter at motorferdseltemaet nå er mer demokratisk fordi det er lokalt bestemt. Vedkommende synes likevel politikerne er prisgitt administrasjonens faggrunnlag, fordi dette er ting det er vanskelig å sette seg inn i for lokalpolitikere. Derfor kan det generelt være vanskelig å gå imot administrasjonens framlegg.

### 5.7.5 Målet om enklere regelverk / mer effektiv behandling

Administrasjonen tror forsøket vil føre til mindre arbeid etter hvert, men tror mye av årsaken er at løyvene vil gis som før for 4 år av gangen. Delegering ned til administrativt nivå er tidsbesparende for både saksbehandler og politikerne, og administrasjonen tror dermed at det også korter ned saksbehandlingstida for innbyggerne.

Det at det nå ikke har vært saker til politisk behandling ses på som en forenkling. På den andre siden er det innført søknadskrav på ting som tidligere ikke var søknadspiktig. Det er også innført krav om kjørebok for leiekjøring som skal gås igjennom.

Administrasjonen i møte med evaluator er enig i at skillet mellom hvilke saker som skal behandles administrativt og hvilke som skal til politisk behandling framstår som noe uklar i bestemmelsene og i tolkingen av disse, men kommunen understreker at det likevel bare er videre praksis som vil fortelle om skillet er tydelig nok. Saksbehandler er tydelig og sikker på sin tol-

king av bestemmelsene, slik at det nok er språklige og andre uklarheter i utforming av bestemmelsene som gjør at eks dispensasjonsparagrafen kan tolkes/praktiseres på ulike måter.

Administrasjonen oppsummerer forsøket som en ressurskrevende jobb, men at det mer har vært et kapasitetsspørsmål enn et økonomisk spørsmål. Kommunen ser verdien av deltakelse.

Flere av interessegruppene påpeker at en nå har en mer seriøs og fagmessig behandling av søknader. I den grad informantene kjenner til regelverket og praktiseringa av det, uttaler flere at reglene nå er enklere og saksbehandlninga mer forutsigbar, spesielt i områdene vest i kommunen. Enkelte informanter peker på at kommunen nå er strengere i tildeling i løyver, og at saksbehandling av enkelte saker derfor har tatt noe lenger tid enn tidligere.

### **5.7.6 Synspunkter på utprøving av lokal myndighet**

Hvorvidt forsøket er et egnet rammeverk for norsk motorferdselpolitikk i framtida, er det delte meninger om blant informantene. Noen er tydelige på at et sentralt regelverk må sette klare begrensninger for hver enkelt kommune, mens andre

Flere er positive til lokaldemokrati og folkestyre, men ser likevel at det kan føre til svært ulik praksis i ulike kommuner, og også at motorferdselpolitikken blir avhengig av hvem som sitter i ulike organer til ulike tider.

Flere uttrykker viktigheten av at kommunene får bestemme en del, men likevel at en har overordna retningslinjer.

Naturverninteressene påpeker at lokaldemokratiet er et vanskelig spørsmål for dem fordi de ikke er så velorganiserte, og at resultatet i kommunens forsøk mer er på tross av lokaldemokratiet enn på grunn av.

Skuterinteressene ved snøskuterklubben er tross nederlaget med skutertraseen åpne for lokal fovaltning av motorferdsel, men ønsker ikke at dagens innsigelsesmyndigheter i følge plan- og bygningsloven skal ha innsigelsesrett på kommunedelplanene.

## 6 Hattfjelldal kommune

### 6.1 Bakgrunnsstoff

#### 6.1.1 Kommunefakta

Folketallet i Hattfjelldal kommune er pr. 01.01.05 er 1 530 innbyggere. Befolkningstettheten er på 0,6 innbyggere per km<sup>2</sup>. Andelen av befolkningen bosatt i tettbygde strøk er 44 %. Kommunens areal er 2 682,6 km<sup>2</sup>. Kommunen ligger syd i Nordland fylke, i indre Helgeland, grensede til Sverige i øst. Næringslivet i kommunen er preget av primærnæringer og variert service-, handels- og industrivirksomhet.

Verna områder i Hattfjelldal kommune er Børgefjell Nasjonalpark som ble opprettet i 1963 og senere er utvidet i hhv. 1971 og 2003. Samtidig med den siste utvidelsen av nasjonalparken ble Austre Tiplingan landskapsvernområde opprettet. I tillegg kommer naturreservatene Skarmodalen (barskogsvern), Storveltia (barskogsvern), Varnvassdalen (barskogsvern), Storslettmyra (myrreservat) og Favnavassdalen (dyre- og fuglelivsfredning).

#### 6.1.2 Kjøreformål

Hattfjelldal kommune utarbeidet en egen motorferdselplan allerede i 1998. Planen inneholdt en arealsonering mht. om motoriserte ferdsel skulle tillates eller ikke (villmarksområder, friluftsområder, øvrige områder), samt presiseringer av kommunens dispensasjonspraksis etter § 5 og § 6 i NF. Planen inneholdt også 2 fiskeløyper som ble opprettet med hjemmel i § 8 i NF.

Ved inngangen til forsøket (2001/2002) hadde kommunen følgende gyldige tillatelser for skuterkjøring med hjemmel i § 5 i Nasjonal Forskrift:

§ 5a Leiekjøring	4 tillatelser
§ 5b Funksjonshemming	56 tillatelser
§ 5c Transport egen hytte	28 tillatelser
§ 5d Transport i utmarksnæring	0 tillatelser
§ 5e Transport av ved	28 tillatelser

I tillegg kom 95 dispensasjoner for skuterkjøring etter § 6 i Nasjonal Forskrift i 2001/2002.

I 2002 var det gitt 1 dispensasjon for barmarkskjøring etter § 6 i Nasjonal Forskrift og 1 dispensasjon for luft- og motorfartøy etter § 6 i Motorferdselloven.

I forbindelse med tamreindrift foregikk det en del kjøring både med snøskuter og med barmarkskjøretøy i næringssammenheng med hjemmel i MFL § 4 ved inngangen til forsøket. Dette kjøreformålet har holdt seg relativt uendret de siste årene.

I forsøksperioden har snøskuterkjøring i egne rekreasjonsløyper kommet inn som et nytt tillatt kjøreformål i Hattfjelldal. På grunn av endringene i lovlige kjøreformål og i bestemmelsene for det enkelte kjøreformålet er antall løyver og dispensasjoner i forsøket ikke direkte sammenliknbare med de løyvener og dispensasjonene som ble gitt før forsøket trådte i kraft.

I den nye motorferdselplanen i Hattfjelldal erstatter kjøp av personlig kjøretillatelse for løype-nettet i Hattfjelldal tidligere løyver etter § 5 i NF, samt dispensasjoner for kjøring i fiskeløype som tidligere ble gitt etter § 6 i NF. I tillegg gjelder den nye kjøretillatelsen rekreasjonskjøring i hovedløypenettet som er et nytt kjøreformål sammenliknet med situasjonen før forsøket startet. De 3 vintersesongene planen er praktisert har kommunen solgt hhv 667 kjøretillatelser for sesongen 2001/02, 485 i sesongen 2002/03 og 506 i sesongen 2003/04.

Antallet dispensasjoner fra de nye bestemmelsene i motorferdselplanen for vintersesongen 2002/2003 var 25, mens det for sesongen 2003/04 ble gitt 60 dispensasjoner. Økningen i antall dispensasjoner skyldes utvidelsen av Børgefjell Nasjonalpark og opprettelse av Austre Tiplingan landskapsvernområde, og at en nå må søke FM om dispensasjon for kjøring i forbindelse med tilsyn med hytter inne i de nye verneområdene.

## 6.2 Plan og planprosess

### 6.2.1 Organisering og gjennomføring

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 PBL.

I kommunens vedtak om deltagelse i forsøket ble følgende satsingsområder definert for hva kommunen ønsket å bidra med i forsøket:

- Opprette løyper for næringsvirksomhet og vinterturisme
- Kjøring på store vann og vassdrag
- Utpøving av delegering av myndighet for oppsyn til lokal myndighet (f.eks Statskog i tillegg til politiet)
- Kjøring på ubrøyta skogsbilveger
- Kjøring til leid hytte
- Kjøring til hytte under 2,5 km fra brøyta vei

Kommunen arrangerte grendemøter 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. Dette panelet (arbeidsgruppa) besto av politiet, naturforvaltningsutvalgets leder, Hattfjelldal jeger- og fiskerforening, grendelagene, Statskog, Hattfjelldal snøskuterklubb, reindriftsnæringen, samarbeidsutvalget for landbruket og kommunens miljøvernleder. Den administrative arbeidsgruppa gikk så gjennom forslagene og utarbeidet et planforslag. Kommunen delte høringen på planen i to deler; først en høring på soneinndeling (sept 2001), og deretter på selve løypenettet (nov 2001). I høringsprosessen på selve løypenettet fikk kommunen innsigelser mot planen både fra Statens Vegvesen Nordland og fra Fylkesmannen i Nordland (FM). Det ble avholdt meklingsmøte med FM 05.02.02. Når det gjaldt innsigelsen fra Statens Vegvesen i Nordland så vedtok kommunen å etterkomme de kravene som ble reist. Disse kravene var av mer praktisk art knyttet til parkeringsplasser, start- og krysningspunkter med riks- og fylkesvegene samt skilting og hastighetsbegrensninger og lot seg lettere løse. Kommunen vedtok kommunedelplanen for motorferdsel 06.03.2002.

I sluttbehandlingen av kommunedelplanen for motorferdsel besluttet kommunen å etterkomme de fleste av punktene i innsigelsen fra FM, men de opprettholdt forslaget om isfiskeløype forbi Måsvatn til riksgrensen. Etter dette ble kommunen meddelt i brev av 18.04.02 at FM oppfattet kommunestyrets vedtak til å ikke være i tråd med resultatet fra meklingsmøtet på flere punkter, og at FM hadde flere innsigelsespunkter til bestemmelsene som ble vedtatt i kommunestyret 06.03.02. Denne nye innsigelsen gikk på flere forhold som kom fram etter 1. høringsrunden, og som FM mente at krevde planmessig høring. Bl.a gjaldt dette etablering av enkelte tilknytningsløyper, endringer i soneinndeling, parkeringsplasser, krysningspunkter med riks- og fylkesveier samt innføring av meldeplikt for transport med egen snøskuter til egen/leid hytte i B-soner. FM meddelte kommunen at kommunestyrets rett til å egengodkjenne motorferdselplanen følgelig ikke var tilstede (det ble vist til PBL § 20-5, 5-ledd). Kommunen gjennomførte etter dette ny

høring på de nevnte forholdene i desember 2002. Resultatene av denne høringen ble behandlet i planutvalget 19.02.2003, og planen ble endelig godkjent i kommunestyret 26.02.2003. Innsigelsespunktene var nå med ett unntak ryddet av veien. Når det gjaldt isfiskeløypa forbi Måsvatn til riksgrensen som FM hadde innsigelse mot, så ønsket kommune at denne saken skulle oversendes Miljøverndepartementet til avgjørelse. I MD's behandling av saken fikk kommunen i brev fra MD av 9.12.2003 medhold i å beholde den omstridte løypetraseen i forsøksperioden.

Hattfjelldal kommune var pådrivere for å få i gang forsøket og hadde lagt ned mye ressurser på motorferdselplanlegging før forsøket startet. Kommunen hadde følgelig mye bakgrunnsstoff fra dette arbeidet og hadde kartlagt ønsker og behov for kjøretraseer samt av sårbare områder. Dette gjorde at det var bred enighet i kommunen om hva en ville med motorferdselplanen og hvilke områder en skulle unngå å legge løyper i. I planprosessen kunne kommunen etter eget utsagn derfor i stor grad konsentrere seg om praktiske ting.

## 6.2.2 Involvering av interessegrupper /høring

### Lokale aktører

Det var stor oppslutning om folkemøter og arbeidsgrupper i og generelt sterk lokal involvering i planprosessen i Hattfjelldal.

De mest aktive interessegruppene i planprosessen var reindrifta, jakt og fiskelaget, snøskuterforeningen og grunneierne. God og tidlig involvering av grunneierne mener kommunen var hovedårsak til at de ikke fikk samme type problemer med grunneiertillatelser som andre forsøkskommuner har hatt. Til sammen 54 grunneiere var involvert i planprosessen. Reindrifta var representert i planprosessen ved de to reinbeitedistriktene som bruker utmarksarealer i Hattfjelldal. Kommunen hadde spesielle møter med reindriftsnæringen for å unngå at motorferdselplanen skulle inneholde konfliktområder i forhold til reindriftsnæringen.

### Regionale aktører

Kommunen fikk ingen innsigelser fra FM i det første høringen (høringen på soneinndelingen i kommunen). Kommunen sier i ettertid at de er forundret over at de ikke fikk diskusjon om selve soneinndelingen i forbindelse med 1. høringsrunden i og med at det er i arealsoneringen prinsippene legges, ikke i den detaljerte lokaliseringen av traseer innenfor sonene. Kommunen mener derfor at innsigelsen de, som tidligere nevnt fikk på enkelte løypetraseer i 2. høringsrunden, kom overraskende.

FM's første innsigelse mot det framlagte plandokumentet (høringen på løypenettet) 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 PBL var fulgt i hele høringsprosessen, og mente at FM krevde større detaljeringsgrad i motorferdselplanen enn det som er vanlig praksis når andre plantyper etter PBL går ut på høring. Med basis i dette ble det avholdt et meklingsmøte mellom kommunen og FM for å forsøke å avklare de punktene det var uenighet om. Etter at kommunen hadde vedtatt planen viste det seg at FM og kommunen hadde ulik oppfatning av hva en hadde blitt enige om på meklingsmøtet. Dette resulterte i at FM fortsatt hadde innsigelse til planen og kommunen gjennomførte ny høring på de punktene som innsigelsen krevde.

FM har etter egen vurdering hatt en aktiv rolle i planprosessen i Hattfjelldal. FM hadde grundig behandling av kommunedelplanen for motorferdsel da den kom på høring og reiste innsigelse som etter FM's synspunkt innbar en sterk innstramning i forhold til det kommunen la opp til i høringsutkastet. Etter dette hadde FM møter med kommunen for å avklare innsigelsen og hadde hyppig telefonkontakt med saksbehandler i kommunen. FM mener at kommunen viste vilje

til å etterkomme innsigelsen med unntak av løypetraseen til Måsvatnet som svinger inn til riksgrensen. Dette punktet gikk til MD for avgjørelse og kommunen fikk medhold. FM tolker dette som at kommunen fikk medhold fordi det var innenfor forsøket, men mener fortsatt at denne løypen ikke er i tråd med intensjonene med forsøket.

### 6.2.3 Innholdet i høringsuttalelsene

#### Næringsinteressene

Ingen høringsuttalelser tok opp hensynet til næringsinteresser.

#### Naturverninteressene

Fylkesmannens høringsuttalelse i november 2001 inneholdt som nevnt innsigelse mot kommunedelplanen for motorferdsel. Innsigelsen inneholdt både prinsipielle punkter knyttet til hvorvidt planutkastet som ble lagt fram ivaretok formålet med forsøket, og hvorvidt kravet om helhetlig vurdering var ivare tatt ved separat høring av soneinndeling og løyper. Konkrete punkter som FM tok opp var om isfiskeløypa til Måsvatn kunne gå helt fram til riksgrensen, om trase for guida turer på strekningen Kroken-Valtan skulle tas ut av planen, om bestemte tilknytningsløyper skulle ut av planen, 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. Alle disse punktene var i hovedsak reist med bakgrunn i hensynet til total støy- og trafikkbelastning, hensynet til naturmiljøet og hensynet til friluftsliv.

#### Grunneierinteressene

Statskog Nordland foreslo at to løypetraseer skulle tas ut av planen. I tillegg påpekte Statskog at behovet for tilknytningsløyper må vurderes nærmere (dvs. om antallet kan reduseres), at meldeplikt for hytter mer enn 500 m fra løypenett burde være skriftlig og at det for transport til hytte burde presiseres at det må gjelde korteste vei mellom hytte og aktuell løype. Statskog foreslo også at det burde defineres bredde på løypetraseene, at planen generelt sett burde ha mer presise formuleringer og at de oppfattet det til å være en feil i vedtaket knyttet til fartsbegrensning og slede.

Krutfjellet hytteforening anmodet om at det ble opprettet løype for transport til/fra hyttene i feltet. Dette forslaget ble ikke ta inn i planen og hytteeierne ble anbefalt å bruke leiekjører.

#### Friluftinteressene

I høringsuttalelse fra 6 privatpersoner uttales det at gul løype (fiskeløype som er stengt i helgene) må åpnes også disse dagene, evt. bare være åpne i helgene da de foreslåtte åpningstidene virker diskriminerende for ukependlere.

Susendalen Idretts og ungdomslag foreslo flytting av tilførselsløypa ved Susendal skole til Lona 2 km lengere vest fordi skuterløypa lå inntil lysløypa/turløypa for området. Forslaget ble delvis etterkommet.

#### Snøskuterinteressene

Hattfjelldal snøskuterklubb hadde i sin høringsuttalelse forslag om at kjøreforbud mellom kl. 24 og kl. 6 i blå løype burde fjernes og at tidsrommet for åpne skuterløyper burde være fra 1. desember til 3. mai, ikke fra 15. desember til 3. mai som foreslått. I tillegg ønsket klubben at en bestemt tilknytningsløype skulle endres til isfiskeløype. Forslaget om endring i løypekategori ble tatt til følge.

#### Planmessige forhold

Teknisk etat i Hattfjelldal opplyste i sin høringsuttalelse at området vest for Sørvollåsen var klausulert nedslagsfelt til vannverket i kommune. Dette resulterte i at en av de foreslåtte løypetraseene ble tatt ut av kommunedelplanen for motorferdsel.

Nordland Fylkeskommune (FK) foreslår å slå sammen blå løyper (hovedløypenettet) og røde løyper (isfiskeløyper) til en løypekategori. FK peker også på at kommunen må unngå at kommunedelplanen for motorferdsel gir for frie bestemmelser.

Statens Vegvesen Nordland reiste i sin uttalelse innsigelse mot kommunedelplanen for motorferdsel. Dette gjeldt forhold knyttet til parkeringsplasser, start- og krysningspunkter med riks- og fylkesvegene samt skilting og hastighetsbegrensninger.

Rådet for funksjonshemmede i Hattfjelldal kommune fremmet ønske om at varig funksjonshemmede skulle gis generell dispensasjon fra kravet om egen hytte eller leid hytte for kjøring i røde løyper (tilknytningsløyper). Dette ønsket ble ikke etterkommet.

## **6.2.4 Politisk sluttbehandling av planen**

Etter endt høring på planutkastet med løypenett la rådmannen fram et forslag til vedtak i planutvalget som tok hensyn til en del sentrale forhold som ble tatt opp i høringsuttalelsene. I planutvalgets behandling ble enkelte av endringsforslagene fra administrasjonen gjort om slik at bestemmelsen ble stående slik den var i høringsutkastet. Dette var f.eks tilfelle med forslaget om å droppe helgestenging av gul løype. I kommunestyrebehandlingen av planen ble planutvalgets innstilling vedtatt med minimale endringer.

Etter at FM reiste innsigelse også på det planforslaget som hadde vært til behandling i kommunestyret gjennomførte kommunen en ny høringsrunde på de forholdene som innsigelsen tok opp og som de påpekte at ikke hadde vært på planmessig høring. Rådmannens nye innstilling ble behandlet i planutvalget med små endringer og planen ble også vedtatt av kommunestyret uten med et par små tilføyelser. For isfiskeløypa fra Måsvatn til riksgrensa var vedtaket at denne løypa merkes som ute av løypenettet inntil MD hadde avgjort saken.

## **6.2.5 Hva ville kommunen gjort annerledes i planprosessen ?**

I ettertid ser kommunen at enkelte planbestemmelsene ikke er nok utfyllende, f.eks. gjelder dette bestemmelsen om at det er lov å kjøre inntil 100 m ut fra løypenett for rasting. Et annet eksempel er at på islagt vann med innmark helt ned til vannkanten ble det oppfattet at en kunne kjøre fritt fra egen grunn og inn på løypa på 100 meters regelen.

Kommunen har allerede endret på soneinndelingen for Krutvatnet som opprinnelig var B-sone og gjort i dette området om til A-sone for å slippe dispensasjonssøknader på motorbåttrafikk på sommeren.

Hvis kommunen skulle endre noe mer på planbestemmelsene så måtte det være å flytte et par tilførselsløyper som går parallelt med ubrøytete skogsbilveier til selve skogsbilveiene. En annen aktuell endring kunne i følge kommunen være å selge ukeskort eller månedskort til turister i stedet for som nå at de må kjøpe løyve for hele sesongen.

Kommunen kommer ikke til å gjøre endringer som gjør at det må kjøres ny planprosess i løpet av de to neste årene.

## **6.3 Planbestemmelsene**

### **6.3.1 Bakgrunn for planbestemmelsene**

Et hovedelement i forsøket i Hattfjelldal kommune var kommunens ønske om å legge til rette for rekreasjonsbruk med skuter i egne rekreasjonsløyper og fiskeløyper. Dette omfattet også



løyper inn til svenskegrensen slik at en åpnet mulighet for turer på det svenske løypenettet inkludert tilgang til kjøring i områder som er åpne for fri ferdsel med snøskuter.

Planbestemmelsene bygger videre på gammel motorferdselplan som Hattfjelldal kommune vedtok allerede i 1998.

### 6.3.2 Tilknytning til kommunens arealplan

Arbeidet med kommunedelplan for motorferdsel i utmark og vassdrag ble i Hattfjelldal koordinert med rullering av ordinær kommunedelplan.

Hattfjelldal sin kommunedelplan med tema motorferdsel har inndeling i 2 ulike arealbrukssoner når det gjelder motorisert ferdsel (sone A og B, se nærmere beskrivelse i avsnittet nedenfor om arealsonering). Arealbrukssonene mht motorisert ferdsel er angitt med ulikt raster på kartet i kommuneplanens arealdel og de enkelte løypetraseene er tegnet inn. Arealsonene mht motorferdsel er ikke relatert direkte til arealkategorier i P&B-loven.

### 6.3.3 Arealsonering og utfyllende bestemmelser

Hattfjelldal kommune har vedtatt en arealsonering mht motorisert ferdsel i utmark med følgende ordlyd i beskrivelsen av sonene:

**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. Funktionshemmede har lov til å kjøre på fiskevann som det går løyper til.

Kommunen har følgende 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, samt besøk. Øvrig kjøring i tilknytningsløyper er ikke ønskelig.

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
- Reindriftdistriktene 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

### **6.3.4 Erfaringer med praktiseringen av planbestemmelsene**

Kommunen fikk ingen store overraskelser knyttet til praktisering av planbestemmelsene, men oppdaget en del forhold knyttet til for upresise formuleringer i bestemmelsene som krevde mindre justeringer av teksten.

Bestemmelsen med at det er lov til å kjøre inntil 100 m bort fra løypa for rasting skapte noen problemer ved at denne bestemmelsen også ble benyttet for å kople seg på løypenettet fra egen eiendom. Flere interessegrupper nevner også at tilførselsløyper har skapt noen problemer ved at det er tolkningsmuligheter når det gjelder om kjøring direkte fra innmark og inn på de kommunale løypene er tillatt. Det nevnes også konkret at tilknytningsløyper til hovedløypa i Susendalen har skapt slike problemer.

Interessegruppene gir ut over dette uttrykk for at de generelt sett er relativt tilfredse med de nye planbestemmelsene og at det meste var verre før forsøket startet. Det uttrykkes spesielt at en er fornøyd med arealsoneringen som ligger til grunn for planbestemmelsene.

Når det gjelder barmarkskjøring så kan kommunen komme til å sette krav om at slakt skal fraktes ut med kjøretøy med lavt marktrykk ved uttak av elg.

### **6.3.5 Kommunens informasjonsarbeid om planbestemmelsene**

Interessegruppene syn på kommunens informasjonsarbeid knyttet til planbestemmelse varierer fra at kommunen har gjort en god jobb på dette til at det ikke har vært gjort tilstrekkelig på dette og at folk, spesielt i begynnelsen på prøveprosjektet, var i tvil om hva som var lovlig og ikke. Informantene er generelt mer fornøyd med kommunens informasjon om selve planarbeidet (i planperioden) enn med informasjonen om planbestemmelsene (etter at planen var satt i drift).

## **6.4 Administrasjon av kommunedelplanen**

### **6.4.1 Organisering av arbeidet med drift av planen internt i kommunen**

De som har vært involvert i driften av planen fra kommunens side er:

- Servicetorget (5 forskjellige personer) med salg av kjøreløyver, utfylling av meldepliktskjema for hyttetransport i B-soner og diverse info-arbeid om planen.
- Miljøvernleder – saksbehandler for behandling av dispensasjonssaker for Naturforvaltningsutvalget og administrativ behandling av delegerte saker.
- Ordfører som også er leder av Naturforvaltningsutvalget.

Type saker som kommunen har behandlet administrativt er løyver med meldepliktskjema for hytetransport i B-soner, samt at dispensasjoner for kjøring til egen hytte i A-sone har vært delegert for å få rask saksbehandling. Saker som er blitt behandlet politisk er barmarkssøknader og søknader om helikoptertransport. Søknader om kjøring i Børgefjell nasjonalpark er sendt videre til FM for behandling. I følge kommunen har det vært kun noen få saker i løpet av året som har vært nødvendig å diskuteres om skulle behandles administrativt eller politisk.

#### **6.4.2 Dispensasjoner / løyver**

I den nye motorferdselplanen i Hattfjelldal erstatter kjøp av personlig kjøretillatelse for løype-nettet i Hattfjelldal tidligere løyver etter § 5 i NF, samt dispensasjoner for kjøring i fiskeløype som tidligere ble gitt etter § 6 i NF. I tillegg gjelder den nye kjøretillatelsen rekreasjonskjøring i hovedløypenettet som er et nytt kjøreformål sammenliknet med situasjonen før forsøket startet. De 3 vintersesongene planen er praktisert har kommunen solgt hhv 667 kjøretillatelser for sesongen 2002/03, 485 i sesongen 2003/04 og 506 i sesongen 2004/05. Kjøretillatelsene er samtidig en kjørebok der løyvehaver skal føre opp dato for turen, antall kjørte km og formålet med turen. Kjøretillatelsene skal returneres til kommunen etter endt sesong. Kommunen sliter noe med at relativt mange unnlater å returnere kjøretillatelsene. Kommunens statistikk på 250 tilfeldig trukne kjøresedler fra 2002 viste at det var kjørt gjennomsnittlig 3 turer med en samlet lengde på 70 km per kjøretillatelse. Isfiske var vanligste kjøreformål.

Viktig å være klar over at utvidelsen av Børgefjell nasjonalpark har medført økt antall søknader om dispensasjoner innvilget av FM i løpet av forsøksperioden.

2003 – 10 avslag, 24 innvilgede dispensasjoner, 1 dispensasjon som delegert vedtak - Totalt 35 søknader

2004 - 36 avslag, 48 innvilgede dispensasjoner fra kommunen, 11 dispensasjoner som delegert vedtak i kommunen, 16 dispensasjoner fra FM – Totalt 111 søknader

Kommunen hadde 1 søknad om grensepassering i Harrvassdalen. Reindriften på svensk side har generelt vært restriktive til kjøring i dette området og søknaden ikke innvilget.

#### **6.4.3 Klagesaker**

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

### **6.5 Konflikter mellom motorferdsel i utmark og andre interesser i forsøksperioden**

Den nye forvaltningsordningen har i følge kommunen ført til mindre konflikter omkring motorferdsel i utmark. I forsøksperioden har det vært lite avvisskriving omkring motorisert ferdsel i utmark.

Årsakene til dempet konfliktnivå ligger etter kommunens syn i at en nå har fått skutertrafikken bort fra populære utfartsområder for friluftsliv i kommunen. I kommunens saksutredning knyttet til behandlingen av innsigelsen fra FM trekker kommunen fram at alle skuterløyper er bevisst lagt utenom skiturområder, men deler av løypenettet ligger nær eller krysser turløyper. Kommunen mener også at konfliktnivået er redusert fordi trafikken er blitt kanalisert til faste løyper og dermed at den motoriserte ferdselen foregår i færre områder.

I hytteområdene er det i følge hytteeierforeningen mindre ulovlig kjøring nå enn tidligere.

Reindrifta har anledning til å stenge skuterløypene når reinen oppholder seg i områder der det går skuterløyper. Retten til å stenge løyper har virket konfliktdependende i forhold til denne næringsinteressen. Reindriftnæringen har benyttet seg av denne muligheten 1 gang i løpet av sesongen 2004/05.

Det har vært 1 skriftlig henvendelse til kommunen om skutertransport i forbindelse med småviltjakt og at det ble jaktet med utgangspunkt i et fiskeløype. Ut over dette har kommunen ikke fått konkrete klager.

## **6.6 Andre erfaringer og effekter av forsøksordningen i kommunen**

### **6.6.1 Leiekjøringsordningen**

Kommunen har gitt leiekjøringsløyver for hele forsøksperioden. Kommunen har til sammen 9 løyver fordelt mellom de ulike delene av kommunen. Kommunen har formulert nye regler for leiekjøringen og har markedsført ordningen. Det er delte oppfatninger blant interessegruppene både om hvordan leiekjøringsordningen fungerer og om en ønsker at kommune skal legge til rette for leiekjøring. Når de gjelder om ordningen fungerer så mener jeger- og fiskerforeningen at det er lett å få tak i leiekjører og at ordningen fungerer godt, mens hytteeierforeningen mener at de som har løyver ofte bor for langt unna der kjøreoppdragene er og at ordningen derfor brukes lite.

Leiekjørerrepresentanten mener selv at interessen for leiekjøring har økt i løpet av forsøksperioden og at det spesielt har blitt mer leiekjøring til hytter i Børgefjell nasjonalpark og Austre Tiplingan landskapsvernområde. I Austre Tiplingan mener leiekjører at ordningen har bidratt til å redusere motorisert ferdsel i dette området.

Det er 3 hovedområder der leiekjøringen foregår i Hattfjelldal; transport til hyttefeltet ved Stortvatnet, vedkjøring til Krutfjell og kjøring til hytter ved Tiplingan.

Kommunen mener at det kun er hvis du ikke har skuter selv at det logisk å bruke leiekjører. Skal leiekjøring redusere omfang av snøskuterkjøring så forutsetter dette at leiekjørerne bare tar oppdrag i egen grend. Dessuten så forutsetter det at hytteeierne kjører (ulovlig + lovlig for å hente vann) mens de oppholder seg på hytta.

## **6.7 Måloppnåelse**

Aktørgruppene som er intervjuet om synspunkter på måloppnåelse er angitt i vedlegg 1.

### **6.7.1 Hovedmålsetting for kommunen**

Det var en hovedmålsetting for kommunen å få redusert arealet hvor det foregår motorisert ferdsel. I forsøket er ferdselen i følge kommunen mest redusert ved at områdene med ferdsel er redusert, ikke nødvendigvis det totale omfanget av ferdsel. Ferdselen er nå konsentrert til løypene og omfanget av ulovlig kjøring er i følge flere av interessegruppene redusert sammenliknet med situasjon før forsøket startet.

Redusert antall kjøretillatelse fremheves også som et hovedmål for kommunen.

## 6.7.2 Målet om å redusere støy og trafikkbelastningen

### Resultater av registreringsopplegg i forsøket

Måling av omfang av kjøring i Hattfjelldal er også registrert gjennom et eget registreringsopplegg der lokale oppsynsaktører (lensmannskontoret og Statsskog fjelltjenesten) har foretatt kontroller og tellinger etter et opplegg utarbeidet i samarbeid mellom oppsynet og NINA. Trafikktellingene gjennom 3 vintersesonger viser at omfanget av kjøring er stabilt og at det er rekreasjonskjøring og kjøring i forbindelse med isfiske som er de vanligste kjøreformålene. I tillegg utgjør skuterkjøring til hyttene ved Krutvatnet et visst kjørevolum. Tettheten av skutere i løypenettet i Hattfjelldal er lavere enn i de andre kommunene som har lagt ut rekreasjonsløyper (f.eks Vinje og Fauske). Oppsynet i Hattfjelldal bedømte omfanget av skuterkjøring i løypenettet sist vinter som noe lavere enn de 2 foregående sesongene av forsøksperioden.

### Kjøretøystatistikk

En annen indikator på utviklingen i omfang av kjøring er hvordan antallet kjøretøy for skuterkjøring og barmarkskjøring endrer seg fra år til år. I Hattfjelldal har antallet registrerte skuter økt fra 344 til 365 i forsøksperioden (2,0 % økning per år). Dette er en utflatning i veksten sammenliknet med perioden 1994 til 2000 som hadde gjennomsnittlig 3,8 % vekst per år. Antallet registrerte barmarkskjøretøy har økt fra 6 til 17 i løpet av forsøksperioden.

### Kommunens syn

Kommunen trekker spesielt fram at en i forsøket har fått ferdselen bort fra utfartsområder og fra sentrumsområdet. I Hattfjelldal sentrum var det tidligere klager på støy fra skuterkjøring på kvelds og natterstid. Disse klagene er nå borte.

### Interessegruppenes syn

Det er bred enighet om at snøskuterferdselen er blitt mer kanalisert gjennom forsøket og at det er blitt mindre kjøring i områder uten løyper. Totalt sett har det imidlertid vært lite endring i kjørevolumet etter de flestes mening. Grunnen til at åpning for rekreasjonskjøring ikke har gitt vesentlig økt kjørevolum er etter manges mening at mye av rekreasjonskjøringen også foregikk før forsøket startet, men da som ulovlig kjøring. Løypa fra Hattfjelldal sentrum forbi Hatten og videre til Måsvatnet og svenskegrensen er den traseen som er mest brukt per i dag (fiskeløype). Det er blitt populært å dra på dagsturer med skuter til Sverige etter at det ble åpnet løyper for rekreasjonskjøring. Trafikk fra Sverige og inn på løypenettet i Hattfjelldal er foreløpig liten. Det nevnes også at det kommer en del tilreisende fra Vefsn-regionen for å kjøre i rekreasjonsløypene i Hattfjelldal.

FM tror også at kommunen har oppnådd kanalisering av trafikken til løypene og at omfanget av ulovlig kjøring har gått ned, men ikke at det har vært nedgang i totalt omfang av snøskuterkjøring.

Omfanget av barmarkskjøring bedømmes som stabilt lavt og i hovedsak begrenset til reindriftas kjøring i næringssammenheng. Det blir imidlertid nevnt at det har vært noen spredte tendenser til kjøring med barmarkskjøretøy, men at det etter informantens syn ikke er grunn til å dramatisere dette enda.

Samlet sett ser det ut til at det er tvilsomt om en kan si at omfanget av motorisert ferdsel er blitt redusert i Hattfjelldal som følge av forsøket. Derimot ser det ut til at en har oppnådd en kanalisering av trafikken til løypenettet og at en har fått redusert den trafikken som skapte mest støy og var mest konfliktykt i forhold til andre interesser.

## 6.7.3 Målet om å redusere kjøring i sårbare områder til et minimum

Kommunen mener at de har oppnådd å redusere kjøring i sårbare områder gjennom arealso- neringen mht. motorferdsel og gjennom detaljplasseringen av løypetraseer. Alle verna områder

og områder med spesielle naturverdier i kommunen er i følge kommunen unngått. Som eksempel nevnes at kommunen i den nye planen har lagt om tidligere fiskeløype pga vandrefalkhekking i nærheten av et punkt på løypa. Kommunen vet ikke om det er dokumentert hekking av vandrefalk på den aktuelle lokaliteten etter omleggingen. Kommunen skriver også i sin saksutredning i forbindelse med behandlingen av innsigelsene fra FM at både inngrepsfrie områder, friluft- og naturvernområder, viltområder/viltarter, rølistearter og kulturlandskap er vurdert nøye i administrasjonens arbeid med å lage forslaget til kommunedelplan for motorferdsel.

Kommunens synspunkt om redusert kjøring i sårbare områder støttes av samtlige interessegrupper lokalt. Oppsynsforumets rapporter for de første 2 årene i forsøksperioden støtter også dette, men for vintersesongen 2004/05 påpeker rapporten mer ulovlig kjøring denne sesongen enn de foregående sesongene i forsøksperioden. Områdene denne kjøringen har foregått i er delvis i A-soner.

Kommunen trekker også fram at en ikke kan se synlig slitasje langs løypene og at det ikke er registrert problem med forsøpling langs løypenettet.

FM sier at den endelige planen i Hattfjelldal ikke kan sies å være i direkte konflikt med registrerte naturverdier, men at en setter spørsmålsteget ved om ikke skiløpere i Hattfjelldal forstyrres av snøskuterkjøring i løypene.

#### **6.7.4 Målet om mer helhetlig vurdering av berørte interesser**

Kommunen mener at denne målsettingen er oppfylt og sier at alle interessegrupper har hatt muligheter for å komme med innspill gjennom planprosessen.

I Hattfjelldal er det skuterfolket, grunneierinteressene, reindriftnæringen som hyppigst nevnes som de interessene som har fått godt gjennomslag i planprosessen (og som også var mest aktive og involverte i prosessen). Av interessegrupper som mener de har vært lite involverte er Naturvernforbundet samt at Krutfjell hytteforening var lite involvert i de første delene av planprosessen.

Kommunen mener at Hattfjelldal er en plass i landet der forholdene er slik at dagens forvaltningspraksis på motorferdsel er viktig bidrag for å opprettholde bosetning og dermed at de fleste interessene lokalt er tjent med ordningen.

FM reiste innsigelse mot kommunedelplanen for motorferdsel fordi planen etter FM's oppfatning ikke ivaretok kravet om helhetlig vurdering, bl.a ved at soneinndeling og løypenett ble sendt ut på to separate høringer.

#### **6.7.5 Målet om enklere regelverk/mer effektiv saksbehandling**

Kommunen mener å ha oppnådd målsettingen om mindre ressursbruk på saksbehandling på motorferdsel. Før forsøket startet hadde Naturforvaltningsutvalget i Hattfjelldal opptil 250 saker per møte som måtte behandles enkeltvis. I forsøket er antallet saker som behandles i NFU betydelig lavere og saksbehandlingstiden er blitt vesentlig kortere. Utvalget har nå møte ca. hver måned (også andre saker enn motorferdsel som behandles på disse møtene).

Et konkret eksempel på saker som nå behandles mye raskere enn tidligere er saker knyttet til hyttetransport i B-sone som nå krever utfylling av meldepliktskjema. Dette skjemaet fylles nå ut på stedet av kommunens servicetorg.

Kommunen mener at regelverket er blitt enklere og at saksbehandlingen er blitt mer forutsigbar enn tidligere. Dette gjelder både for kommunen selv og for publikum. Dette støtte av interessegruppene som også mener at regelverket er blitt enklere for publikum. Kommunen hadde f.eks tidligere mange § 5b søknader (handikapkjøring). Nå vet søkerne at de blir henvist til løypenettet og kjøp av kjøretillatelse og færre søker dispensasjon.

## 6.8 Kommunens og informantenes syn på forsøkets vellykkethet

**Har forsøket vært vellykket?** Kommunen mener at forsøket har vært vellykket og at de aller fleste er tilfreds med den nye ordningen. Blant de lokale interessegruppene er holdningen at forsøket har vært vellykket fordi en har fått redusert ulovlig kjøring og redusert konfliktene knyttet til snøskuterkjøring. Det trekkes også fram at det nå er blitt mer lik praksis for alle.

Kommunen trekker også fram at forsøket har vært positivt for næringsutviklingen i Hattfjelldal. Daleng Skuter og Service har nå 3 ansatte. Det registreres også økt omsetning av hyttetomter og at hytter nær skuterløyper er blitt mer populære. Vertshuset i Hattfjelldal er kommet i gang igjen, men kommunen er usikker på om forsøket har betydd noe for dette. Også et vintercampingområde med løypenettet forbi som registrerer økte besøkstall.

**Suksessfaktorer.** Både kommunen og interessegruppene trekker fra arealsoneringen som en suksessfaktor i forsøket. Det trekkes også fram at betingelsen på antall turer for hyttekjøring har vært viktig for å redusere omfang og at det er positivt at det har vært økt oppsyn og kontrollvirksomhet under forsøket.

Snøskuterklubben trekker også fram bred involvering gjennom folkemøter, deltagelse i arbeidsgrupper og generelt stor åpenhet i planprosessen som viktige årsaker til å planprosessen i Hattfjelldal etter deres syn gikk bra.

**Flaskehals.** Tilførselsløyper til løypenettet trekkes fram av flere informanter som en flaskehals i forsøket i Hattfjelldal.

**Liberalisering – innskjerping.** Synet på om forsøket betyr en liberalisering eller innskjerping av motorferdselpolitikken i kommunen varierer noe mellom de ulike interessegruppene. Alle er enige om at det å opprette rekrasjonsløyper er en liberalisering i og med at det nå tillates kjøring etter formål som ikke tidligere var tillatt. I tillegg er det blitt enklere med vedkjøring. Samtidig nevnes at mye av denne trafikken foregikk allerede før forsøket startet som ulovlig ferdsel, og at det er gjort innstramminger når det gjelder hvor man kan kjøre gjennomarealsoneringen og på hyttekjøring (begrensning i antall turer). Totalvurderingen varierer fra litt innskjerping via uendret praksis til liberalisering, men det fremhevet at framfor alt motorferdselselforvaltningen er blitt smidigere enn tidligere.

**Fortsettelse - ikke fortsettelse.** Alle interessegruppene ønsker at ordningen i Hattfjelldal kan fortsette etter endt forsøk. Det nevnes imidlertid at en ikke ønsker en videreutvikling i retning av mer motorisert ferdsel i utmark enn det som foregår i dag og at dette er en forutsetning for at en ønsker fortsettelse.

## 7 Fauske kommune

### 7.1 Bakgrunnsstoff

#### 7.1.1 Kommunefakta

Folketallet i Fauske kommune pr. 01.01.05 er 9 649 innbyggere. Befolkningstettheten er 8,0 innbyggere per km<sup>2</sup>. Andel av befolkningen bosatt i tettbygde strøk er 72 %. Kommunens areal er 1208,1 km<sup>2</sup>.

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

Verneområder i Fauske kommune er Junkerdal Nasjonalpark som er opprettet i løpet av perioden prøveprosjektet har pågått (opprettet 9.1.2004). I tillegg har Fauske kommune naturreservatene Fauskeidet (produktivt og artsrikt våtmarksområde), Ytre Kungset (edelløvsogsområde med stort mangfold og frodighet) og Vetten (rik kalkfuruskog av "Saltentype").

#### 7.1.2 Kjøreformål i kommunen

Ved inngangen til forsøket (2001/2002) hadde kommunen følgende gyldige tillatelser for skuterkjøring med hjemmel i § 5 i Nasjonal Forskrift:

§ 5a Leiekjøring	9 tillatelser
§ 5b Funksjonshemming	82 tillatelser
§ 5c Transport egen hytte	140 tillatelser
§ 5d Transport i utmarksnæring	0 tillatelser
§ 5e Transport av ved	48 tillatelser

I tillegg kom 12 dispensasjoner for skuterkjøring etter § 6 i Nasjonal Forskrift i 2001/2002.

I 2001 var det gitt 2 dispensasjon for barmarkskjøring etter § 6 i Nasjonal Forskrift og 4 dispensasjon for luft- og motorfartøy etter § 6 i Motorferdselloven.

Før forsøket startet hadde Fauske kommune 1 isfiskeløype med fri kjøring. I forbindelse med tamreindrift foregikk det en del kjøring både med snøskuter og med barmarkskjøretøy i næringssammenheng med hjemmel i MFL § 4. Dette kjøreformålet har hatt relativt konstant omfang over tid.

Leiekjøringen i Fauske dekket ved inngangen til forsøket først og fremst transportbehov til hytter. Fauske kommune har ca. 600 hytter og hoveddelen av hyttebebyggelsen er konsentrert til Sulitjelmaområdet. I tillegg kom snøskuterkjøring i forbindelse med oppkjøring av skiløyper ved tettstedene Fauske og Sulitjelma.

I forsøksperioden har snøskuterkjøring i egen rekreasjonsløype (turistløypa) og i tilførselsløyper til turistløypa kommet inn som et nytt tillatt kjøreformål i Fauske kommune. Turistløypa er en videreføring av isfiskeløypa kommunen hadde før forsøket startet, og er innfallsport for skuterkjøring over på svensk side av grensen. Denne løypa er hovedelementet i kommunesatsing på snøskuterkjøring i reiselivssammenheng.

På grunn av endringene i lovlige kjøreformål og i bestemmelsene for det enkelte kjøreformålet er antall løyver og dispensasjoner i forsøket ikke direkte sammenliknbare med de løyvene og dispensasjonene som ble gitt før forsøket trådte i kraft. F.eks er det ikke krav om kjøp av løyve



for å kjøre snøskuter i turistløypa. Trafikken i denne løypa kan derfor ikke kvantifiseres gjennom antall løyper.

## 7.2 Planprosessen

### 7.2.1 Organisering og gjennomføring

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 oppstarting av planarbeid i henhold til bestemmelsene i P&B-loven 1.3.2001 og de arrangerte et møte for lag og foreninger - ca. 40 stk (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.

Et utkast til kommunedelplan for motorferdsel ble lagt ut til høring 06.09.2001. I høringen kom det fram mange merknader til foreslåtte planbestemmelser og soneinndeling. Blant annet hadde Fylkesmannen i Nordland (FM) merknader (varsel om innsigelse) på omfanget av soner hvor motorferdsel kunne tillates på generelle vilkår. Merknadene gjaldt i første rekke i den vestlige delen av kommunen. Som en løsning på innsigelsesvarselet og andre endringsforslag vedtok kommunen å dele planen i to deler. Kommunen iverksatte planen for den østlige delen av kommunen (Sulitjelmaområdet) 13.12.2001, mens de besluttet å utsette godkjenningen av den vestlige delen av planen, og å ta denne opp til ny behandling/høring fordi det her ville være behov for vesentlig endringer. Kommunen valgte denne delte løsningen også fordi til de anså det som spesielt viktig å få på plass bestemmelser i det største hytteområdet i kommunen (Sulitjelma) så fort som mulig i forsøksperioden. Plan for den vestlige delen ble revidert sommeren 2002, og ble sendt på høring høsten 2002 (jeg mangler høringsuttalelser til den vestlige delen av planen, kan dere sende meg kopi av disse). Planen for hele kommunen ble vedtatt 31.10.2002 og ble iverksatt fra starten av vintersesongen 2002/2003.

Fauske kom tidlig i mål med planprosessen sammenliknet med de fleste andre av forsøkskommunene fordi de hadde den overordnede kommuneplanen på plass og fordi de prioriterte prosessen med å få på plass en motorferdselplan. Det var stor enighet mellom det politiske miljøet og kommuneadministrasjonen om at dette skulle prioriteres og det var god forankring og genuin interesse for temaet i kommunen. Fauske var også aktive i forhold til å få initiert selve forsøksordningen. En annen faktor som bidro til at kommunen fikk gjennomført planprosessen på motorferdsel rimelig raskt var at kommunen var langt framme når det gjaldt digitalt kartgrunnlag. Kommunen selv mener at dette bidro til en raskere planprosess.

Kommunen sier at motorferdselsforsøket og planprosessen knyttet til dette passet bra overens tidsmessig med rulleringen av kommuneplanen i Fauske. Totalt sett mener kommunen også at de har hatt tilstrekkelig kompetanse og bemanning gjennom planprosessen.

### 7.2.2 Involvering av interessegrupper / høring

#### Lokale aktører

Fauske 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 selve høringsutkastet.

Kommunen er godt fornøyd med planprosessen, 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 løypestraseer.

Kommunen mener de har forsøkt å kjøre en god prosess mot alle berørte parter, der alle parter ble gitt anledning til å komme på folkemøter og få informasjon om. Likevel er det klart at enkelte grupper var mer aktive enn andre i planprosessen (f.eks snøskuterinteresserte og turistnæringen i Sulitjelma).

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 fikk i etterkant av planprosessen på del 1 av motorferdselplanen kritikk fordi Naturvernforbundet ikke hadde blitt trukket inn i prosessen tidlig i planprosessen, dvs. i den fasen hvor kommunen ba om innspill til sonering og løypestraseer. 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 av planprosessen. 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.

Både turistnæringen, snøskuterklubben, reindriften og oppsynsaktørene mener å ha blitt godt involverte i planprosessen. Spesielt turistnæringen og snøskuterklubben er tilfredse med måten kommunen gjennomførte planprosessen på. Disse aktørene var pådrivere for å få til turistløypa og mener ut fra dette at deres innspill i planprosessen er tatt hensyn til. Grunneierinteressene mener også at de ble godt involverte i planprosessen og at grunneierne har fått gjennomslag for sitt syn når det gjelder kjøring til hytter og vedkjøring. Hytteforeningen i Sulitjelma mener å ha blitt involverte rimelig godt i planprosessen gjennom informasjonsmøter, men at skriftelige innspill fra hytteforeningen ikke er blitt tatt hensyn til (innvendinger mot 2,5 km grensen for egen kjøring til hytte) i planbestemmelsene, jfr også avsnitt om mer helhetlig vurdering av interesser.

Kommunen mener at en ikke kan se i planen hvilke interessegrupper som var mest aktive i planprosessen.

Kommunen mener at reindrifta hadde godt gjennomslag i planprosessen, og denne næringa har også fått en rolle i driften av planen ved at de får alle søknader om dispensasjoner på høring (gjelder reindriftsforvaltningen – ikke den enkelte reindriftseier).

### **Regionale aktører**

FM har etter eget utsagn hatt en aktiv rolle i planprosessen i Fauske. FM hadde innledningsvis i forsøket kommentarer der en kom med synspunkter på viktige føringer en mente burde ligge til grunn for planen, og hadde en mer grundig behandling av planen da den kom på høring. I høringsrunden kom FM med varsel om innsigelse på planen og skisserte samtidig et forslag til konfliktløsning slik at innsigelse kunne unngås. Innsigelsespunktene mot planen i den vestre delen av kommunen innebar etter FM's synspunkt en klar innstramming i forhold til det kommunen hadde lagt opp til i høringsutkastet. FM hadde etter dette 2 møter med kommunen for å avklare innsigelsen og hadde hyppig telefonkontakt med saksbehandler i kommunen. FM mener at kommunen viste god vilje til å ta innsigelsen til følge.

Kommunen har etter eget utsagn generelt god dialog med FM og mener det er viktig å kunne få og å spørre om faglige råd hos FM's miljøvern avdeling på saksområder som motorferdsel.

## 7.2.3 Innholdet i høringsuttalelsene

### Næringsinteressene

Sulitjelma hotell uttalte at de så det som svært viktig at planen ble vedtatt raskt og at dette sammen med andre ideer og planer hotellet arbeidet med ville sikre driften av hotellet og gi ringvirkninger til resten av næringslivet i Sulis.

Fauske næringsforum uttrykte støtte til planutkastet og mente at de nye bestemmelsene kunne gi større aktivitet for reiselivsnæringen og igjen generere flere arbeidsplasser i Sulitjelma.

Reinbeiteforvaltningen i Nordland kommenterte på avgrensingen av C-soner og ønsket at grensene for disse sonene skulle trekkes nærmere hyttene i områder der reinen har vårbeiter i fjellområdene rundt hytteområdene. Det ble også presisert sterkt at i kalvingstiden for reinen fra 15. april og ut mai måned kan forstyrrelser påføre reindriftnæringen betydelige tap, og at næringen derfor ikke ønsket motorisert ferdsel etter 1. mai, men at tidspunktet for sesongslutt kanskje kunne differensieres innenfor planområdet slik at vårbeiter og kalvingsområder ble stengt fra og med 15. april.

### Naturverninteressene

Tidlig i forsøket kom FM med kommentarer på et foreløpig utkast til kommunedelplan for motorferdsel som kommunen hadde oversendt. Kommentarene tok opp punkter som tilrettelegging for leiekjøring, begrensning av kjøring til egen hytte i C-soner og forbud mot motorferdsel i verneområder og planlagte verneområder). FM pekte også på at kommunen la opp til så omfattende løypenett i Sulitjelma at FM oppfattet dette til å ikke være i tråd med intensjonene med forsøket.

Reinbeiteforvaltningen i Nordland var inne på samme forhold i sin uttalelse og stilte spørsmål om plandokumentet oppfyller intensjonen med at ordningen skal redusere den motoriserte ferdselen i utmarka.

I selve høringsrunden varslet FM innsigelse ut fra manglende helhetsvurdering av behovet for kjøring i forhold til andre interesser, mot at konkrete løyper og traseer ikke var tegnet inn på plankartet og mot soneinndelingen på flere steder. Dette gjaldt at områder nær boliger, friluftsområder og enkelte sårbare områder var lagt ut som sone C (dvs. sone hvor kjøring kan tillates på generelle vilkår fastsatt av kommunestyret). Kravet fra FM var at disse områdene måtte endres til sone A eller sone B (dvs. forbudssone mht. motorferdsel eller sone med redusert ferdsel).

FM hadde også merknader til selve planbestemmelsene og påpekte at dyre- og fuglelivet er spesielt sårbart på våren og at en derfor ber om at vintersesongens lengde avgrenses til første helga i mai. I de endelige planbestemmelsene ble avslutning av vintersesongen satt til 2. helga i mai. Andre bestemmelser hvor FM hadde merknader ut fra hensyn til omfanget av ferdsel var knyttet til kjøring under opphold på hytte (kjøring fra hytta til turistløypa) og betingelsene for kjøring for funksjonshemmede.

Nordland Fylkeskommune kommenterte at det syntes å være liten forskjell mellom bestemmelsene for de ulike sonene i kommunedelplanen for motorferdsel, og anbefalte en endring i ordlyden i bestemmelsen for sone A områder for å understreke at dette er sårbare områder.

Statskog hadde i sin høringsuttalelse en rekke merknader både på effekter på omfang av kjøring de nye bestemmelsene ville resultere i, og på konkrete planbestemmelser og vilkår som planutkastet inneholdt. Svært mange av punktene Statskog trakk fram var begrunnet i hensynet til miljøverdier og at den nye forvaltningsordningen ikke ville redusere ferdselen, men øke den.

### **Grunneierinteressene**

Hytteiere ved Lomivatnet etterlyste i sin høringsuttalelse mulighet for hytteeierne til å benytte turistløypa og isfiskeløype ved opphold på hytta. Anmodningen ble etterkommet.

Også andre grunneiere fremmet ønske om endring på skutertraseer og på områdespesifisering ut fra at de ved nye bestemmelser ville få redusert antall turer til hytta med skuter til 6 per år.

### **Friluftslivsinteressene**

I høringsuttalelsen fra FM ble det påpekt at planutkastet innebar en konkret konflikt med friluftslivsinteressene ved at områder som var sikret for friluftsmål i Fridalen var lagt ut som C-sone (ferdsel på generelle vilkår). FM varslet innsigelse på dette punktet.

Sulitjelma JFF ønsket endring av A-sone slik at foreningen kunne kjøre korteste vei fra Jakobsbakken til foreningshytta i Sølvbekk. Forslaget ble ikke etterkommet.

Sulitjelma nærmiljøutvalg påpekte i sin høringsuttalelse at det burde tas mer hensyn i planen til annet friluftsliv i fjellet og at det burde etableres preparerte traseer (skiløyper) som skjermes for skuterkjøring. De påpekte også at det burde tas hensyn til private hytter i B-sonen ved Wilumsvann – Skourtajouri slik at kjøring til disse hyttene kunne bli som i sone C. Kommunen skrev i sin saksutredning at det er vanskelig å etterkomme ønsket om preparerte skiløyper som skjermes mot skuterkjøring inne i selve hytteområdet Kjelvatn/Saaki/Daja, men at det er kort avstand til A-områder fra hytteområdet hvor en kan ferdes uten snøskutertrafikk.

Statskog mente at ingen eller svært få områder nær vei var lagt ut som A-områder. Områder nær vei er viktige nærfriluftsområder, spesielt for barn og unge. Statskog mente også at kommunen burde vurdere flere A-områder nær vei og påpekte at viktige friluftsområder i Fauske var lagt ut som områder der motorferdsel kunne tillates. Spesielt ble det nevnt at Fridalen i Valnesfjord burde være A-sone, og at området sør for Jakobsbakken mot Balvatnet til grensa mot Saltdal er viktige skiutfartsområder men samtidig C-områder.

### **Snøskuterinteressene**

Sulitjelma Snøskuterklubb foreslo soneendring fra sone B til sone C langs løyper til hytteområder og mente at begrensning i antall turer til hytte ville redusere bruken og verdien på hyttene. Snøskuterklubben foreslo også justering av A-soner slik at tidligere hytteløype fremdeles kunne brukes fram til hyttene.

Andre forslag var at åpningstidene i turistløypa måtte være de samme som for det svenske løypenettet, flere tilknytningsløyper til turistløypa og at 1. påskedag strykes som forbudsdag. Snøskuterklubben så svært positivt på at trenings/øvingsområde for bruk av skuter var tatt med i planen.

### **Planmessige forhold**

Lensmannen i Fauske reiser i sin høringsuttalelse spørsmål om den nye ordningen virkelig vil føre til en reduksjon i støy og trafikkbelastningen i kommunene så lenge bruken av C og D områder blir "åpnere" enn før, og advarte mot at omfanget av C-soner kunne virke slik at det blir "fri" kjøring dersom en har hytte i denne typen område. Lensmannen påpekte også at parkeringskapasiteten på startpunktet for turistløypa fort kan bli for liten. Lensmannen så en fordel i at færre dispensasjoner vil forenkle oppsynstjenesten.

Nordland Fylkeskommune kommenterte at de ikke kunne se at bestemmelsene for sone D, som åpner for fri ferdsel, var i tråd med Motorferdselloven, og at sonen burde defineres om slik at lovens formål ikke svekkes.

Statskog formulerte enkelte punkter i sin høringsuttalelse som innsigelse. Disse punktene ble av kommunen behandlet som merknader i og med at Statskog ikke har innsigelsesrett.

Statskog etterlyste at det ble tatt hensyn til arbeidet med bruks- og verneplan for Junkerdal/Balvatn i kommunedelplanen for motorferdsel.

## 7.2.4 Politisk sluttbehandling av planen

Etter høringsrunden planen lagt fram for behandling i Sektorstyre for drift/teknisk. Rådmannens innstilling inneholdt 9 punkter med forslag til endringer inkludert forslag om å ta vestre del av planen opp til ny behandling/høring. I behandlingen i sektorstyret kom det fram en rekke endringsforslag både til rådmannens innstilling og til de konkrete vilkårene i planbestemmelsene. Det mest omfattende endringsforslaget ble vedtatt og disse endringene var gjennomgående innskjerpende i forhold til innstillingen fra administrasjonen. Etter dette gikk planen til behandling i formannskapet og det ble her klart at det var stor uenighet omkring mange forhold i plan-dokumentet og om hvilken retning en ønsket å dreie planbestemmelsene. Kompromisset ble en innstilling hvor en foreslo at en arbeidsgruppe med gruppelederne i kommunestyret skulle få i mandat å legge fram et omforent forslag til kommunestyret som kunne få tverrpolitisk oppslutning. I kommunestyrebehandlingen ble det omforente forslaget enstemmig vedtatt.

I administrasjonens innstilling var ikke 2,5 km grensen for kjøring til hytte i c-sonen tatt med. Dette ble vedtatt av Kommunestyret. Når det gjelder ferdsel for funksjonshemmede vedtok kommunestyret at alle som skulle benytte seg av rekreasjonskjøring for funksjonshemmede i løypenettet i kommunen måtte inneha P-kort. Dette var ikke krav om i administrasjonens innstilling.

Når det gjelder ferdsel i turistløypa hadde administrasjonen innstilt på at det kun var tillatt med guidede turer for å krysse riksgrensen. Her vedtok kommunestyret at også enkeltpersoner kunne gjøre dette.

## 7.2.5 Hva ville kommunen i ettertid gjort annerledes i planprosessen ?

Hvis kommunen skulle kjørt planprosessen på nytt så ville de lagt vekt på å sikre enda bredere involvering, dvs mer styrt involvering der en satte ned en lokal arbeidsgruppe med samme sammensetning, f.eks som det sentrale kommunepanelet i motorferdselforsøket. Dermed ville en i større grad "tvunget" alle interessegruppene til å engasjere seg.

En annen faktor som kommunen mener kunne vært bedre er selv kartgrunnlaget for planarbeidet. Kommunen oppdaget etter at planen ble vedtatt at mer enn 20 hytter manglet på kartgrunnlaget som lå til grunn for soneinndelingen. Kommunen ser også i ettertid at ikke alle bestemmelsene er gode nok på alle punkter, og de sitter nå med en liste med forslag til forbedringer i planbestemmelsene.

## 7.3 Planbestemmelsene

### 7.3.1 Bakgrunn for planbestemmelsen

Et hovedelement i forsøket i Fauske kommune var kommunens ønske om å legge til rette for vinterturisme i Sulitjelma ved å åpne for rekreasjonskjøring med skuter i en egen trase (turistløype) fra Daja i Sulitjelma til svenskegrensen. Dette gir mulighet for å kjøre inn på det svenske løypenettet inkludert tilgang til kjøring i merkede traseer og i henhold til svensk lovgiving/regelverk. Ut over ønsket om å etablere en turistløype var bestemmelser for skuterkjøringen til hytteområdet i Sulitjelma og i grenseområdet til Saltdal viktig å få på plass i planarbeidet.

### 7.3.2 Tilknytning til kommunens arealplan

Arbeidet med kommunedelplan for motorferdsel i utmark og vassdrag ble i Fauske koordinert med utarbeidelse av ordinær kommunedelplan for Sulitjelma. Tidspunktet når forsøksordningen ble vedtatt passet i følge kommunen svært godt i forhold til kommunes arbeid med utarbeidelse av ordinær kommunedelplan for Sulitjelma.

Fauske sin kommunedelplan med tema motorferdsel har inndeling i 4 ulike arealbrukssoner når det gjelder motorisert ferdsel (sone A- D, se nærmere beskrivelse i avsnittet nedenfor om arealsonering). Arealbrukssonene mht motorisert ferdsel er i kommunedelplanen angitt som båndlagte områder i hht. til P&B-lovens § 20-4.4.

### 7.3.3 Arealsonering og utfyllende bestemmelser

Fauske kommune har delt inn arealene i kommunen i 4 soner mht motorisert ferdsel i utmark;

**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.

**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. Ferselen 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

For mer detaljert informasjon om planbestemmelsene vises det til "Bestemmelser i tilknytning til kommunedelplan for motorferdsel i utmark og vassdrag i Fauske".

### 7.3.4 Erfaringer med praktiseringen av planbestemmelsene

Det er bred enighet i Fauske om at turistløypa og bestemmelsene for denne fungerer rimelig godt og at den dekker et behov for å ha en trase hvor det er lov med rekreasjonskjøring.

Planbestemmelsene som skaper størst problemer i Fauske er bestemmelsene knyttet til kjøring til hytter i Sulitjelma og kjøring mellom hytteområdet og turistløypa via en tilførselsløype. Problemene her går både på at bestemmelsen om at det kun er hytteeiere med hytte mer enn 2,5 km fra brøyta vei som kan kjøre til egen hytte, at det dermed bare er noen av hytteeiere som får anledning til å bruke tilførselsløypa og at det dannes ulovlige tilførselsløyper fra ulike

deler av hyttefeltet. I tillegg har hytteeiere på Saltdalssiden av kommunegrensen ikke lov til å kjøre snøskuter fra hytta og til tilførselsløypa til turistløypa (bruke tilførselsløypa og er dermed i praksis avstengt fra å bruke turistløypa hvis de skal følge regelverket). Ut over dette så er det flere detaljbestemmelser knyttet til hyttekjøringen der oppsynet registrerer brudd. Dette gjelder f.eks startpunkt for kjøringen, snarveier og ulovlige tilførselsløyper, kjøring undr opphold på hytte, kjelkepåbud og kjøring utenom åpningstid.

Hytteeierforeningen er også misfornøyd med at løypene er stengt 1. påskedag i og med at dette er den dagen svært mange ønsker å dra hjem fra hyttene sine etter endt påskeferie. Leiekjøring er tillatt på 1. påskedag. Snøskuterklubben mener også at det burde vært lov med mer enn en skuter per hytte i og med at en del hytter brukes av flere generasjoner.

Kommunen "oppdaget" 24 hytter i A-soner etter at planen var vedtatt. Disse hyttene var ikke med på kartgrunnlaget. Innehaverne av disse hyttene får nå dispensasjon for 6 turer i året i stedet for at man skulle endre på soneinndelingen. Kommunen hadde i en overgangsperiode også problemer med gamle dispensasjoner som var gitt inn i perioden for forsøket, og at disse ikke kunne trekkes inn.

Under grensemerking av Junkerdalen nasjonalpark ble det oppdaget at det var noen punkter med uoverensstemmelse mellom inntegnet turistløype på plankartet og hvor løypa var stukket i terrenget. På et punkt gikk turistløypa innenfor grensen til den nye Junkerdalen nasjonalpark. Dette forholdet blir rettet opp før neste sesong.

Det ser ut til å være bred enighet om at det er problemer knyttet til parkeringsplasser ved startpunktet på turistløypa og parkeringsplassene til hytteområdet i Sulitjelma. Det nevnes både for lav kapasitet og at den siste delen av bilveien er svært bratt slik at de kan være problemer med å komme opp til parkeringsplassen.

### **7.3.5 Kommunens informasjonsarbeid om planbestemmelsene**

Fauske kommune har laget en egen brosjyre med en kortversjon av planbestemmelsene i kommunedelplanen for motorferdsel. Denne distribueres både av kommunen selv, av snøskuterklubben og av reiselivsbedrifter i kommunen. I tillegg annonserer kommunen åpning og stenging av turistløypa i lokalavisene og det er satt opp en informasjonstavle ved starten av turistløypa, og på parkeringsplassen v/Kjolvannskrysset hvor mange hytteeiere parkerer.

Kommunen selv sier det var noe turbulens innledningsvis når det gjaldt informasjon om de nye planbestemmelsene. Kommunen sier at informasjonsbehovet er nærmest umettelig og at de er spørsmål hvor store ressurser en skal sette inn. Kommunen har per i dag utarbeidet en informasjonsstrategi på motorferdsel og trekker fram betydningen av å ha presise formuleringer både i selve planbestemmelsene og i informasjonsmateriellet.

Informantene er per i dag rimelig godt tilfredse med kommunes informasjonsarbeid omkring de nye planbestemmelsene og mener at informasjonen er blitt bedre utover i forsøksperioden. I starten av forsøket nevner enkelte at de det var noe uklart hva som var tillatt og ikke. Det nevnes også at kart over løypenettet manglet den første tiden og at det manglet informasjon om åpning og stenging av turistløypa. Oppsynet sier de påpekte dette overfor kommunen. Informantene sier også at løypene var mangelfullt merket første sesongen.

## **7.4 Administrasjon av kommunedelplanen**

### **7.4.1 Organisering av arbeidet med drift av kommunedelplanen internt i kommunen**

Enkle saker med transport i forbindelse med oppussing/påbygg hvor det ikke kreves byggetillatelse av hytter samt dispensasjoner for hyttekjøring i A-soner er behandlet administrativt av saksbehandler ved plan- og utviklingsavdelingen. Informasjonsarbeid, administrasjon av kjørebøker og tegning av kjøretraseer til hytter blir gjennomført av kommunens servicetorg i samarbeid med saksbehandler.

Fly og helikoptersøknader, enkle saker med opprusting av hytter som ligger nærmere enn 2,5 km fra brøyta vei, samt saker med transport til hytter i A-soner er behandlet administrativt ihht vedtatt delegasjon.

Kommunens servicetorg har tatt seg av informasjon om kommunedelplanen for motorferdsel, kjørebøker og inntegning av kjøretraseer på kart for hytteeiere med hytte mer enn 2,5 km fra brøytet veg i C-soner.

Alle andre saker enn de som er nevnt i avsnittene foran, samt klagesaker er behandlet politisk. Kommunen mener at fordelingen ikke har vært klar og at det har vært enkelt å avgjøre hvordan ulike saker skal behandles.

### **7.4.2 Løyver og dispensasjoner**

Før forsøket hadde kommunen et stort antall enkeltsaker på motorferdsel (3 årige løyver/dispensasjoner). I planfasen på kommunedelplanen for motorferdsel hadde kommunen mye arbeid med informasjonsarbeid og møter. I driftsfasen av planen har kommunen hatt betydelig mindre ressursbruk på saksbehandling på motorferdsel. Antallet dispensasjoner er relativt lavt (for snøskuterkjøring er der gitt 6 dispensasjoner i 2003, 16 i 2004 og 17 i 2005) og løyver for kjøring til egen hytte i c-soner er tillatt på bestemte vilkår og behandles ikke i kommunen. Turistløypa er åpen for fri kjøring og det kreves ikke kjøreløyve for å benytte denne.

Kommunen sier de har lagt seg på en streng linje når det gjelder å gi dispensasjoner fra de nye planbestemmelsene, og at politikerne stort sett følger opp den administrative linjen mht dispensasjoner. Kun 1 konkret eksempel i løpet av de 3 siste årene på at politikerne har gitt dispensasjon på søknad der administrasjonen hadde innstilt på avslag. Dette gjelder dispensasjoner for å teste reparerte skutere i området ved skuterverksted i Sulitjelma.

### **7.4.3 Klagesaker**

Av 11 påklagede avslag på dispensasjonssøknader eller søknader om kjøreløyver i driftsperioden for planen har 4 fått medhold enten i planutvalget eller i klagenemnda (formannskapet).

## **7.5 Konflikter mellom motorferdsel i utmark og andre interesser i forsøksperioden**

Turistløypa fra Daja til svenskegrensen ligger i et område med lite annen ferdsel og det ser ut til å være lite konflikter knyttet til kjøring i selve turistløypa. Samtlige interessegrupper er fornøyd med eller aksepterer at kommunen skal ha denne løypa som et element i turistsatsning i Sulitjelma. Det registreres imidlertid konflikter knyttet til kjøring fra hytteområdet i Sulitjelma og



fram til startpunktet på turistløypa ved Daja (dvs. kjøring i tilførselsløypene). Problematikken her er knyttet til at hytteeiere med hytte >2,5 km fra brøyta vei kan kjøre fritt til egen hytte, og de kan benytte turistløypa via tilførselsløypa under opphold på hytta. Dette genererer støy og større trafikkbelastning for de hytteeierne som har hytter nærmest brøytet vei eller langs selve tilførselsløypa. Det kan synes som om disse hytteeierne får alle ulempene med økt støy og trafikkbelastning samtidig som de ikke selv får de samme mulighetene som andre hytteeiere til å kjøre snøskuter direkte til hytta, og fra hytta og over i turistløypa. De som får løyve til å kjøre fram til egen hytte får også bruke skuter til henting av vann ved opphold på hytta.

Det nevnes også av kommunen og flere av informantene at det ligger en del latente konflikter knyttet til at skiløpere som starter sine turer i hyttefeltet ved Kjeldvatnet må bruke samme løypetrase som skuterkjørere som skal til og fra hytteområdene ved grensen mot Saltdal eller inne i Saltdal kommune. Dette kan lett unngås ved å styre trafikken unna Balvannsveien (skiløype-traseen).

Konfliktene i Fauske er etter FM's synspunkt generelt sett ikke store, men det er konflikter knyttet til hytteområdene i Sulitjelma ved at noen hytteeiere ønsker kjøring i hytteområdene mens andre ikke ønsker dette.

## 7.6 Andre viktige tema i forsøksordningen i Fauske

### 7.6.1 Leiekjøringsordningen

Fauske har gitt 9 løyver for leiekjøring. Kommunen sier de ønsker å bruke leiekjøring for å komplettere 2,5 km grensen (leiekjøring og soneinndelingen i planen skal komplettere hverandre).

Interessen for leiekjøringsløyvene har i følge kommunen økt siden forsøket startet og det er nå stor interesse for å få disse løyvene. Kommunen sier de skal jobbe med å få bedre retningslinjer for tildelingen av slike løyver. Løyvene er hovedsakelig konsentrert om Sulitjelmaområdet. Her har en bedrift 4 løyver og en annen 2 løyver. For Daja camping er leiekjøringen en vesentlig bestanddel i næringsgrunnlaget og vedkommende har kjørt 7-8000 km på leiekjøringsoppdrag sist sesong. (over 320 turer).

Kommunen mener at leiekjøringen ikke har vesentlig innvirkning på det totale kjøreomfanget. Det har ikke vært fremmet politiske forslag om bare leiekjøring som transportmetode i hytteområdene. Leiekjøringsordningen er relativt lite brukt fordi svært mange har skutere selv. Særlig tydelig er dette blant hytteeierne i Sulitjelma.

De fleste informantene er enige om at leiekjøringsordningen ikke bidrar vesentlig til å redusere omfang av skuterkjøring i Fauske. Tvert imot så framholder flere at leiekjøring generelt sett genererer mer kjøring enn at hytteeiere selv får kjøre et begrenset antall turer til hytta si, og at leiekjøring først og fremst bør være et tilbud for de som ikke har egen snøskuter. Argumentet mot leiekjøring er at leiekjører i mange tilfeller først må transportere skuteren på henger et stykke før han kommer fram til stedet der "oppdraget" starter, og at han deretter må kjøre strekningen fra parkeringsplass til hytta 2 ganger, mens hytteeieren selv bare ville kjørt ene veien. Det nevnes også fra noen informanter at kommunen ikke har gjort spesielt mye for å stimulere til leiekjøring, og at en kunne oppnådd mer leiekjøring dersom en fjernet bestemmelsen om egen kjøring til hytter mer enn 2,5 km fra brøyta vei. Samtidig framholdes det at dette sannsynligvis ville være et politisk vanskelig forslag å fremme i kommunen.

I vestlige delen av kommunen har de private grunneierne gjennom sine grunneierlag fått godt gjennomslag for sine synspunkter knyttet til løypetraseer og leiekjøring i hytteområder. Statskog er grunneier i det vesentlige skuterområdet i den østlige delen av kommunen.

## 7.6.2 Snøskuterkjøring som reiselivsprodukt

Et hovedelement i forsøket fra Fauske kommunes side var som tidligere nevnt å legge til rette for vinterturisme i Sulitjelma ved å åpne for rekreasjonskjøring med skuter i en egen trase (turistløype) fra Daja i Sulitjelma til svenskegrensen. Dette åpner muligheten for både guidete turer med leid skuter og turer med egen skuter inn på det svenske løypenettet inkludert tilgang til kjøring i områder som er åpne for fri ferdsel med snøskuter i merkede traseer og i henhold til svensk lovgivning/regelverk. Kommunen ønsket å legge til rette for dette for å styrke næringsgrunnlaget for reiselivsbedrifter i Sulitjelma og generelt for å stimulere til økt næringsaktivitet i dette området.

En erfaring som flere interessegrupper trekker fram er at etableringen av en åpen skuterløype (turistløypa) gir mulighet for næringsutvikling i områder der en trenger dette svært sårt. Det nevnes at en gjennom samarbeid om overnatting, skuterutleie og guidete turer kan tilby pakker med opplevelser som tidligere ikke har vært tilgjengelig. Reiselivsnæringen mener at potensialet for dette er stort. Flere informanter påpeker at det er viktig å utfordre næringsutøverne videre framover på utvikling av slike tilbud, men at aktørene foreløpig er noe avventende fordi forsøksordningen har begrenset varighet og at derfor en vegrer seg for å investere for hardt i noe som en ikke vet om vil fortsette.

Noen informanter mener det er uheldig at forsøksordningen ble forlenget med 2 år og de frykter at forlengelsen av forsøket uten at en vet hva som kommer i fortsettelsen hemmer viljen lokalt til å satse på næringsutvikling knyttet til turisme og rekreasjonskjøring med skuter.

## 7.7 Måloppnåelse i forsøket

Aktørgruppene som er intervjuet om synspunkter på måloppnåelse er angitt i vedlegg 1.

### 7.7.1 Hovedmålsetting for kommunen

I planprosessen ble følgende lokale målsetting formulert:

*"Fauske kommune har over tid arbeidet med å tilrettelegge for vinterturisme i Sulitjelma. Dagens bruk av personellressurser til dispensasjonsbehandling er stor og kommunen ønsker forenklinger som kan redusere behovet for dispensasjoner. Foreliggende planforslag har i seg denne målsettingen".*

Ved inngangen til forsøket var det altså tilrettelegging for bruk av snøskuter i reiselivssammenheng (ved etablering av en åpen turistløype) samt redusert ressursinnsats i kommunen på saksbehandling av motorferdselsaker som var de viktigste lokale målsettingene for å være med i forsøket.

Etter 3 vintersesonger med praktisering av planen er enklere saksbehandling og lavere konfliktnivå knyttet til motorferdsel de hovedmålsettinger som kommunen mener de i størst grad har lyktes med. Kommuneadministrasjonen og politikere mener at konfliktnivået har gått ned sammenliknet med forholdene før forsøket startet. Noen mener at forsøket har gått overraskende bra og sier at de på forhånd hadde trodd at det ville være flere som var prinsipielt mot. Lavere konfliktnivå skyldes at skuterfolket ikke klager, og at de etter de flestes mening har fått svært godt gjennomslag for sine ønsker.

Kommunen mener også det er viktig at en har fått motorferdselvaltingen inn under P&B-loven, og at forsøket har vist at motorferdsel kan forvaltes på lokalt nivå. Det nevnes imidlertid som et minus at ved lokal forvaltning av motorferdsel etter modellen i forsøket så kan politikerne lettere bli bytte for sterke pressgrupper.

## 7.7.2 Målet om å redusere støy og trafikbelastningen

### Resultater av registreringsopplegg i forsøket

Måling av omfang av kjøring i Fauske er også registrert gjennom et eget registreringsopplegg der lokale oppsynsaktører (SNO, lensmannskontoret og Statsskog fjelltjenesten) har foretatt kontroller og tellinger etter et opplegg utarbeidet i samarbeid mellom oppsynet og NINA. Kommunen har også bidratt i forbindelse med dette registreringsarbeidet. Trafikktellingene viser at omfanget av kjøring er stort spesielt i turistløypa. Ut fra registreringene så ser trafikken i turistløypa også ut til å ha en stigende tendens i løpet av de årene løypene har vært åpne, mens det ikke er registrert en tilsvarende økning i omfang av kjøring i områder uten løyper i samme tidsperiode. I tillegg er det betydelig omfang på skuterkjøring til hyttene i Sulitjelma og fra hytteområdet til startpunktet på turistløypa i Daja (via egen tilførselsløype).

Forumet for de lokale oppsynsaktørene i Fauske som avgir halvårige statusrapporter om utviklingen i motorferdselen i kommunen bedømmer omfanget av skuterkjøring i forsøksperioden som høyere enn før forsøket startet. I samsvar med resultatet fra trafikktellingene trekker oppsynsrapporten spesielt fram turistløypa og tilførselsløypa fra hytteområdet i Sulitjelma som områder hvor denne økningen har skjedd. Tilførselsløypa/turistløypa ble opprettet i forbindelse med forsøket. I rapporten trekkes også økt omfang på vannhenting med skuter under opphold på hytter som et utviklingstrekk. Vannhenting med snøskuter under opphold på hytta var ikke tillatt tidligere.

### Kjøretøystatistikk

En annen indikator på utviklingen i omfang av kjøring er hvordan antallet kjøretøy for skuterkjøring og barmarkskjøring endrer seg fra år til år. I Fauske har antallet registrerte skuter økt fra 705 til 774 i forsøksperioden (3,3 % økning per år). Dette er en akselerasjon i veksten sammenliknet med perioden 1994 til 2000 som hadde gjennomsnittlig 1,8 % vekst per år. Antallet registrerte barmarkskjøretøy har økt fra 15 til 29 i løpet av forsøksperioden.

### Kommunens syn

Strategisk næringsplan for Fauske skisserer turistsatsing på skuterkjøring og kommunen har opprettet en egen turistløype fra Sulitjelma til svenskegrensen som en del av forsøket. Dette innebærer at det blir tillatt med snøskuterkjøring til flere formål enn tidligere i Sulitjelmaområdet. Det er enighet lokalt om at målsettingen om reduksjon i total støy og trafikbelastning er vanskelig å kombinere med satsing på skuterturisme, og følgelig at målsettingen om å redusere total støy og trafikbelastning ikke er oppnådd i denne delen av kommunen.

### Interessegruppens syn

Informantenes synspunkter på endring i støy og trafikbelastningen varierer fra ingen endring som følge av forsøket til betydelig økning. Det er enighet om at trafikken har økt i turistløypa og i tilførselsløypa mellom hytteområdet i Sulitjelma og turistløypa sammenliknet med forholdene før forsøket ble iverksatt, og at reglene i motorferdselplanen legger opp til stor trafikk i disse løypene ved at rekreasjonskjøring er blitt tillatt. Økningen i turistløypa og tilførselsløypa er betydelig og det nevnes at turistløypa sannsynligvis stimulerer flere til å kjøpe egen skuter. Det påpekes også av flere informanter at omfanget av ulovlig kjøring er blitt redusert fordi kjøreformål som tidligere ikke var tillatt nå er blitt lovlig gjennom planbestemmelsene (rekreasjonskjøring i turistløypa). Dette tilsier at det totale kjørevolumet i kommunen som helhet kanskje ikke har endret seg så mye, men at tidligere ulovlig kjøring nå i større grad kanaliseres inn i løypenettet og legaliseres gjennom planbestemmelsene for turistløypa og tilførselsløypa.

I de andre delene av kommunen er målsettingen om redusert støy og trafikbelastning i større grad oppnådd ved at tidligere ulovlig kjøring har avtatt eller er blitt kanalisert over i turistløypa, mens kjøringen til nytteformål har holdt seg konstant.

Omfanget av kjøring med barmarkskjøretøy er etter de flestes oppfatning lavt og uten vesentlig endringer i forsøksperioden. Noen påpeker en økning i ATV bruk, men at dette skjer på innmark uavhengig av bestemmelsene i forsøket.

Flere høringsuttalelser reiste spørsmål om de nye planbestemmelsene som ble foreslått var forenelige med målsettingen om å redusere støy og trafikkbelastningen og om forslaget var i tråd med intensjonene med forsøket. Gjennom fokuset på dette i høringen ble flere områder som var foreslått som C-områder gjort om til A-områder.

### **7.7.3 Målet om å redusere kjøring i sårbare områder til et minimum**

Kommunen ser på arbeidet med sonering av arealene som et kjernepunkt i arbeidet med kommunedelplanen for motorferdsel.

Sårbare områder er etter kommunens eget syn godt ivaretatt i kommunedelplanen for motorferdsel. Biologisk mangfoldkartleggingen i kommunen var tilgjengelig da soneringen ble foretatt og denne ble brukt i arbeidet med arealsoneringen. Når det gjelder verneområder så har Junkerdaldalen nasjonalpark blitt opprettet i løpet av forsøksperioden (opprettet høsten 2004) men kommunen visste om hvor grensene for den nye nasjonalparken ville gå på det tidspunktet kommunedelplanen for motorferdsel ble utarbeidet. Vinteren 2004/05 var det imidlertid 2 steder hvor turistløypa ble stukket feil i terrenget slik at traseen gikk innenfor nasjonalparken over en total strekning på 2 km. Dette skal rettes opp til neste sesong.

Reidriftsområder er etter kommunens syn godt ivaretatt ved at A-sonene er trukket tett ned mot hytteområdene og ved at reindriftsnæringen ble trukket aktivt med som premissleverandør i planprosessen.

Mange mener at det er blitt betydelig mindre ulovlig kjøring i planens a-soner som følge av vedtatt soneinndeling.

Svært mange av høringsuttalelsene til kommunedelplanen for motorferdsel tok ulike aspekter knyttet til om soneinndeling og planbestemmelser ivaretok hensynet til sårbare områder og friluftslivsområder. Spesielt hadde de regionale høringsinstansene fokus på dette (Fylkesmannen, Fylkeskommunen, Reindriftsforvaltningen i Nordland og Statskog Salten). Gjennom høringsposessen og varsel om innsigelse fra FM ble hovedtyngden av merknadene som hadde basis i hensynet til sårbare områder avklarte.

### **7.7.4 Målet om mer helhetlig vurdering av berørte interesser**

Kommunen selv mener at de i planprosessen sett under ett lyktes med å få til en helhetlig vurdering av berørte interesser og at innbyggerne hadde gode muligheter til å komme med innspill til kommunedelplanen for motorferdsel. Indikatorer på dette er god oppslutning om møter med lag og foreninger, åpent møte for allmennheten (folkemøte) og mange innkomne høringsuttalelser.

Utvalgsleder i kommunen sier han har liten kjennskap til forholdene før forsøksstart, men tror det har vært en mer helhetlig vurdering av interesser, men mener samtidig at planen er en plan for de som er glade i å kjøre skuter.

Forvaltning av motorferdsel etter PBL oppfattes av informantene gjennomgående som et godt grep i forhold til å kunne få en mer helhetlig vurdering av berørte interesser. Det framheves imidlertid at selv om prinsippet er interessant, så vil utfallet i mange tilfeller kunne tippe i favør av noen interessegrupper. I Fauske er det skuterfolket, reiselivsnæringen og reindriftsnæringen som hyppigst nevnes som de interessene som har fått godt gjennomslag i planprosessen (og som også var mest aktive og involverte i prosessen). Reiselivsnæringen og skuterklubben me-

ner selv at de fleste interessene har vært på banen og er rimelig godt ivaretatt i planen. Av interessegrupper som mener de har fått lite gjennomslag kan nevnes hytteeierforeningen i Sulitjelma og Naturvernforbundet. Synspunktene her er på den ene siden at alle hytteeierne burde få anledning til å kjøre til egen hytte (ikke bare de med hytte > 2,5 km fra brøyta vei), og på den andre siden at egen kjøring til hytte i Sulitjelma generelt bør begrenses.

I høringsrunden reiste fylkesmannen varsel om innsigelse som delvis var begrunnet med manglende helhetsvurdering av behovet for kjøring i forhold til andre interesser.

### 7.7.5 Målet om enklere regelverk/mer effektiv saksbehandling

Kommunen selv mener at det ikke er tvil om at det er blitt enklere saksbehandling for kommunen etter at kommunedelplanen for motorferdsel ble vedtatt. Arbeidet med motorferdsel i plan og utviklingsutvalget har vært enkelt fordi en stort sett har vedtatt det administrasjonen har forslått. Politikerne har ett politikerrepresentantens syn hatt stor tillit til administrasjonen i utvalget.

Innføringen av nytt regelverk medførte noe mer arbeid for kommunen med veiledning omkring de nye bestemmelsene i oppstartsfasen. Kommunen mener det er enklere å være saksbehandler på motorferdsel nå enn tidligere pga. klarere regler og lavere konfliktnivå.

## 7.8 Kommunens og informantenes syn på forsøkets vellykkethet

**Har forsøket vært vellykket?** Kommunen mener at forsøket har vært en suksess og har vist at motorferdsel kan forvaltes på lokalt nivå. Kommunens syn på vellykkethet deles av de aktørene i reiselivsnæringen i Sulitjelma som har satset på skuterkjøring som en del av reiselivsproduktet og av snøskuterforeningen i Sulitjelma. Andre har noe mer avmålt syn på om forsøket har vært vellykket, og både oppsynsaktører, hytteforening og naturvernforbundet mener at forsøket er vellykket for turistnæringen pga turistløypa fra Daja til Sverige. Bestemmelsene knyttet til hyttekjøring vurderes av disse interessegruppene som mindre vellykkede. Synet på hva som er mislykket med bestemmelsene knyttet til hytteområdet i Sulitjelma er imidlertid forskjellig; at en burde krevd bruk av leiekjører for all transport til hytter, at alle hytteeierne (også de som har hytter nærmere enn 2,5 km fra brøyta vei) burde ha anledning til å kjøre skuter til egen hytte, at bestemmelsene knyttet til hyttekjøringen er vanskelig å håndheve og at de inneholder mange betingelser som er problematiske å håndheve.

**Suksessfaktorer.** Arealsonering i A, B og C områder og opprettelsen av turistløypa trekkes fram som vellykkede grep i motorferdselforvaltningen i Fauske. Spesielt turistløypa ser ut til å ha bred aksept blant ulike interessegrupper i Fauske. Dette gjelder også hos interessegrupper som vanligvis regnes som "skutermotstandere". Det ser ut til at muligheten for å skape arbeidsplasser og å styrke næringsgrunnlaget i områder som Sulitjelma ansees som så viktig at de fleste er velvillige til at det avsettes et område hvor skuterturisme kan utvikles.

**Flaskehals.** Kapasitet på parkeringsplasser ved startpunkt på skuterløyper trekkes fra som flaskehals for at skuterløypene skal fungere som forutsatt. For dårlig kapasitet resulterer i at folk ikke overholder startpunkter og etablerer ulovlige tilførselsløyper til de lovlige løypene. I Fauske ser også hele problematikken knyttet til kjøring til egen hytte i hytteområdet i Sulitjelma og kjøring i tilførselsløypa fra hytteområdet til starten av turistløypa ut til å være en flaskehals. Kjernen i problematikken går på at hytteeiere opplever det som urettferdig at noen hytteeiere må bruke leiekjører, mens andre kan bruke egen skuter til hytta og at dette også indirekte gir forskjell i adgang til turistløypa. Mange av informantene trekker fram dette som eksempel på planbestemmelser som fungerer dårlig og som skaper konflikter.

**Liberalisering – innskjerping.** Synet på om forsøket betyr en liberalisering eller innskjerping av motorferdselpolitikken i kommunen varierer noe mellom de ulike interessegruppene. Alle er

enige om at det å opprette turistløypa er en liberalisering i og med at det nå tillates kjøring etter formål som ikke tidligere var tillatt. Totalvurderingen varierer fra uendret motorferdselpolitikk sammenliknet med situasjonen før forsøket til at forsøket er en klar liberalisering.

**Fortsettelse - ikke fortsettelse.** Synspunktene på om ordningen bør fortsette og utvides til andre kommuner spriker fra at ordningen absolutt bør fortsette, via at den kan fortsette men i en annen form enn i dag eller at en ikke vet om forsøksordningen bør videreføres, til at en håper at ordningen ikke blir videreført. Det som trekkes fram som positivt i en eventuell fortsettelse er at skuterkjøring da kan utnyttes i næringssammenheng og at lokalpolitikere er best egnet til å forvalte motorferdsel. Betenkelighetene går på skepsis til å slippe løs typer kjøring som kan innebære stort kjørevolum og at dette kan være et langt større problem i andre kommuner/regioner enn det turistløypa i Sulitjelma ser ut til å være. En annen innvending mot videreføring går på at en mener at forsøket i Fauske er brudd på forutsetningene for hele prøveprosjektet fordi ordningen genererer mer støy og trafikkbelastning enn det var før forsøket ble satt i gang (fri hyttekjøring, vannhenting og kjøring i tilførselsløypa).

## 8 Kautokeino kommune

### 8.1 Bakgrunnsstoff

#### 8.1.1 Kommunefakta

Folketall pr. 1.1.05 er 2 997 innbyggere. Andel av befolkningen bosatt i tettbygde strøk er 44 %. Kommunens areal er 3 117 km. Kommunen er Norges største kommune målt etter areal og befolkningstettheten er 0,3 innbyggere per km<sup>2</sup>. Kautokeino har lenge hatt en jevn økning i folketallet. Befolkningen er ung, hele 22 % er under 16 år. 85 % av befolkningen har samisk som morsmål.

Kautokeino har flere statlige institusjoner, blant annet Samisk høyskole, 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 Virdne-guoika (69 km<sup>2</sup>) og Habatvuoppebakti (37 km<sup>2</sup>).

#### 8.1.2 Kjøreformål

Ved inngangen til forsøket (2001/2002) hadde kommunen følgende gyldige tillatelser for skuterkjøring med hjemmel i § 5 i Nasjonal Forskrift:

§ 5a Leiekjøring	4 tillatelser
§ 5b Funksjonshemming	29 tillatelser
§ 5c Transport egen hytte	185 tillatelser
§ 5d Transport i utmarksnæring	290 tillatelser
§ 5e Transport av ved	26 tillatelser

I tillegg kom 568 dispensasjoner for skuterkjøring etter § 6 i Nasjonal Forskrift i 2001/2002. I 2001 var det gitt hele 267 dispensasjoner for barmarkskjøring etter § 6 i Nasjonal Forskrift.

I forsøksperioden har kjøreformålene i Kautokeino kommune vært uendret i og med at det ikke er blitt vedtatt noen nye kommunedelplan for motorferdsel i løpet av denne perioden (se nærmere omtale av dette i del 2 om plan og planprosess).

Av motorisert ferdsel i utmark med direkte hjemmel i motorferdselloven så foregår det mye snøskuterkjøring i reindriftsnæringen i Kautokeino. 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.

Antallet barmarkskjøretøy i Kautokeino er svært høyt i Kautokeino sammenliknet med de andre forsøkskommunene. Kommunen hadde i hht. kjøretøystatistikken fra Opplysningsrådet for veitrafikken hele 464 registrerte ATV-kjøretøy per 31.12.2004. 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 om

barmarksløyper 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.

I Kautokeino kommune sin oppsummering av den lokale situasjonen med hensyn til motorferdsel trekkes bl.a. følgende faktorer fram:

- \* Kommunens motorferdselpraksis oppfattes av mange som svært liberal
- \* Det finnes ingen klart formulerte retningslinjer for motorferdsel i utmark i kommunen (sjekk denne)
- \* Viktigheten av motorisert transport for å benytte utmarka til høsting etc?

## 8.2 Plan og planprosess

### 8.2.1 Organisering og gjennomføring

Kautokeino kommune vedtok deltagelse i forsøket 28.12.2000. I vedtaket trakk Utmarksstyret i Kautokeino opp noen hovedpunkter for hva kommunen ønsket å prøve ut gjennom forsøksordningen. De viktigste av disse punktene var mulighet for særbehandling av lokale søkere ved søknader om dispensasjoner, at kulturbasert høsting av utmarksressursene for husholdning skulle anerkjennes som fullgod grunn til dispensasjon fra motorferdselloven (for begge disse punktene ble det vist til ILO-konvensjon 169, artikkel 23) og muligheten for turistforetak til å få snøskuterdispensasjon hvis snøskuterkjøring ikke i seg selv var formålet med turen.

Da DN's utkast til standardforskrift om vedtekter for forsøket ble oversendt kommunene var de 2 førstnevnte punktene som Utmarksstyret i Kautokeino hadde trukket opp ikke med. Kommunestyret vedtok 22.02.2001 utkast til vedtekter for forsøket i Kautokeino med Utmarksstyrets forslag til lokale tillegg og endringer. 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 (KRD) godkjenning av vedtektene 13.03.02. Kommunen svarte på brevet fra departementet 27.03.2002 og aksepterte å gi avkall på de unntakene de i utgangspunktet hadde ønsket å prøve ut i forsøket. Vedtektene ble endelig godkjent av KRD 15.04.2002.

Med bakgrunn i ressursituasjonen og med arealplanlegger i permisjon, så Kautokeino kommune seg ikke i stand til å starte opp prosessen med selve planarbeidet før senhøstes 2002. Kommunen besluttet da å engasjere eksternt konsulent (Asplan Viak) til å utføre digitaliseringen av traseer på plankart. Oppstart av planarbeidet ble annonsert 13.02.2003, drøyt to år etter vedtak om deltagelse i prosjektet.

Prosjektleder for arbeidet med kommunedelplanen for motorferdsel har vært teknisk sjef i kommunen, men planutkastet ble i hovedsak utformet av saksbehandler og arealplanlegger ved teknisk kontor. Utmarksstyret fungerte som styringsgruppe i prosjektet.

I møte den 19.02.04 ble planutvalget orientert om utkastet til kommunedelplan for motorferdsel. På dette møte var også fylkesmannens miljøvernnavdeling representert. Planutvalget vedtok 22.04.2004 enstemmig å legge planen ut på høring.

Plankartet med tilhørende forslag til bestemmelser var delt i tre kategorier:

1. Motorferdsel på snødekt mark
2. Motorferdsel på barmark
3. Motorferdsel i forbindelse med elgjakt



Se kap. 8.4 for nærmere detaljer i forslaget til planbestemmelser.

Det ble utarbeidet et omfattende bakgrunnsdokument som fulgte plankartene og planbeskrivelsen i høringsrunden. Dette bakgrunnsdokumentet inneholdt en beskrivelse av gjeldende praksis, behov og holdninger til motorisert ferdsel. Dette var et forsøk på å ta den lokale praksisen på alvor, en gjennomgang av løypenettet for å få et godt plangrunnlag og en gjennomgang av dispensasjonspraksisen.

I høringsrunden fikk kommunen omfattende innsigelser på planen fra viktige sektormyndigheter (Fylkesmannens miljøvernnavdeling og Reindriftsforvaltninga). Kommunen vurderte situasjonen til at det ville bli svært arbeids- og tidkrevende å gå inn i en prosess for å få avklart alle innsigelsespunktene. Det ville ikke bli mulig å få en plan i havn nærmeste barmarks- og elgjaktseong, dermed ville kommunen kun ha mulighet til å delta en prøveseong på vinteren. I og med at det var først og fremst var mht barmarkskjøring at kommunen mente å ha utbytte av å delta i forsøket vedtok kommunen å stanse planprosessen uten at det forelå noen vedtatt kommunedelplan for motorferdsel.

Senere er forsøksperioden forlenget til 01.05.2007 og Kautokeino kommune sendte 24.05.2005 kommunedelplanen for motorferdsel til Fylkesmannen i Finnmark med anmodning om mekling.

## 8.2.2 Involvering av interessegrupper / høring

I saksframlegget til politisk behandling av kommunedelplanen for motorferdsel framgår det at administrasjonen er godt fornøyd med informasjonsflyt og samarbeid med andre aktører gjennom planprosessen. Orientering om oppstart av planarbeidet ble gitt gjennom avisannonsering og brev til viktige samarbeidspartnere. Administrasjonen har hatt mange samtaler og møter med organisasjoner, næringsinteresser, forvaltning og enkeltpersoner. Det har ikke vært arrangert åpne informasjonsmøter. Planarbeidet har fått stor oppmerksomhet i media.

Kautokeino har nedlagt et stort arbeid i utforming av planutkastet, og kommunens innbyggere har vist stor interesse bl.a. i stedfesting av kjøretraseer. Det er fra evaluators ståsted beklagelig at kommunen ikke kom i havn med et vedtatt plandokument som kunne utprøves som del av forsøksprosjektet. Det ville sannsynligvis vært vunnet mye på å ha komme i gang raskere med planarbeidet, slik at både lokale diskusjoner, innsigelser og den politiske prosessen hadde hatt tid til å modnes.

Kommunen ved saksbehandler mener at de likevel har hatt utbytte av arbeidet med å utforme et planutkast. Kommunen har innhentet kunnskap om motorferdsel som ikke tidligere har vært dokumentert, og en har hatt nyttige diskusjoner og avklaringer rundt begreper som "kulturbasert høsting" og "områdetilknytning". Dette er begreper som de heretter vil kunne bruke som forvaltningsverktøy i arealforvaltningen. Stedfesting og digitalisering av traseer vil også komme til nytte bl.a. mht til kjøretillatelse i elgjakta.

## 8.2.3 Innholdet i høringsuttalelsene

### Fylkesmannens miljøvernnavdeling

Fylkesmannen konstaterer i sin høringsuttalelse at planutkastet fra Kautokeino "fokuserer sterkt på befolkningens sterke tradisjoner for bruk av vidda og behovet folk har for raskt og enkelt å komme seg ut til enhver del av kommunen pga. en travel hverdag. Miljøkonsekvensene av motorferdsel og at planen åpner for utstrakt bruk av motorkjøretøy i utmark, er imidlertid fokusert svært lite på. Dette til tross for at motorferdselloven er en miljølov og motorferdselplanen må karakteriseres som en miljøplan". Fylkesmannen konstaterer også at selv om kommunen

fikk avslag på søknaden om å forskjellsbehandle innebyggs- og utenbyggsboende så åpner planforslaget for friere bruk av motorkjøretøy for innenbyggsboende.

Fylkesmannen stiller seg skeptisk til at kommunen selv skal være klageinstans i forsøket og reiser tvil ved om klageadgangen blir reell når kommunen selv har denne rollen. Vedtektene for forsøket åpner imidlertid for denne løsningen.

For snøskuterkjøring konkluderer fylkesmannen med at planforslaget vil formalisere/legalisere dagens praksis, men at "kulturbasert høsting" i planbestemmelsene ikke omfatter pilkefiske. Dette er en innstramning i forhold til tidligere. Fylkesmannen reiser ikke innsigelse mot bestemmelsene for kjøring på snødekket mark.

Når det gjelder bestemmelsene for kjøring på barmark så trekker fylkesmannen fram at løype-nettet for barmarkskjøring (åpne løyper) utvides med 45 km og at innebyggsboende gis tillatelse til kjøring i fastsatte dispensasjonstraseer ("tillatte barmarkstraseer") i forbindelse med garnfiske, multeplukking og småviltjakt. Disse traseene går dels i sone A – områder (verneområder og sårbare landskapsområder. I tillegg åpner bestemmelsene for at kommunen ved dispensasjon fra planen kan etablere nye "tillatte løyper". Fylkesmannen reiste innsigelse både mot de "tillatte løypene" og at kommunen ved dispensasjon kan opprette nye "tillatte løyper", ut fra omfanget denne løypekategorien har i planforslaget og at løypene ikke bare begrenses til gode kjørespor der kjøring ikke medfører nye skader.

Fylkesmannen er i utgangspunktet positiv til soneinndelingen i planforslaget, men mener samtidig at formålet med sonene uthules av barmarksløyper, "tillatte løyper" og dispensasjonsadgang i sone A. Fylkesmannen mener også at soneinndelingen må bygge på et bredere grunnlag enn utkastet til verneplan for myr og viser i denne forbindelse til at kommunen har fått kartlagt viktige områder for biologisk mangfold.

Fylkesmannen reiser også innsigelse mot de foreslåtte elgjakttraseene i forslaget til kommunedelplan for motorferdsel ut fra omfanget på denne typen traseer og at forslaget vil resultere i nye terrengskader. Ut over dette så er Fylkesmannen fornøyd med at kommunen tar tak i denne problematikken og forsøker å få den inn i mer ryddige former.

#### **Områdestyret for Vest-Finnmark (reindrift)**

Områdestyret hadde utkastet til kommunedelplan for motorferdsel oppe til behandling i møte 08.06.04 og fattet vedtak med følgende hovedinnhold:

Innsigelse til planbestemmelsene på snødekt mark. Denne er begrunnet i forslaget om å opprette friområde for motorferdsel nord for Bidjovaggi og i forslaget om frakting av turister utenfor åpne skuterløyper dersom det ikke er gjort særavtaler med reindriftnæringen. Begrunnelsen for innsigelsen mot fraktig av turister var at 900 km med åpne skuterløyper bør være tilstrekkelig for turistformål.

Innsigelse til planbestemmelsene på barmark på samtlige foreslåtte dispensasjonstraseer. Begrunnelsen for denne innsigelsen var at de åpne barmarksløypene dekker en stor del av det tradisjonelle kulturbaserte høstingsområdet og at de mange dispensasjonstraseene som er etablert i løpet av en 10-15 års periode er en alvorlig trussel for reinbeitearealene i kommunen.

Innsigelse mot planbestemmelsene for kjøring i forbindelse med elgjakt på samtlige av de foreslåtte dispensasjonstraseene knyttet til elgjakt. Begrunnelsen for innsigelsen er at områdene disse traseene er foreslått i har betydelige reindriftsinteresser og at barmarkskjøring gir omfattende skade på lavbeiteressurser.

### **Distrikt 30/31 Midtre sonestyre (reindrift)**

Sonestyret støtter Fylkeskommunens anbefalinger om mer restriktiv holdning til motorferdsel i utmark enn det Kautokeino legger opp til i sin plan. Forslaget om friområde for kjøring på snødekket mark frarådes og foreslås erstattet med utvidelse av løypenettet. Forslaget om fri ferdsel på vann der skuterløyene passerer støttes av sonestyret. Når det gjelder barmarkskjøring er en skeptisk til kommunens definisjon av "kulturbasert høsting" og mener at dette sammen med en utvidelse av løypenettet til nye områder vil gi nærmest fri barmarkskjøring i kommunen. Sonestyret kan ikke akseptere kommunens forslag til barmarksløypenett og foreslår at løypenettet for dispensasjonskjøring reduseres kraftig. På samme måte kreves det at motorferdsel på barmark i forbindelse med elgjakt må reduseres kraftig.

### **Distrikt 30/31 Vestre sonestyre (reindrift)**

Årsmøtet er fornøyd med det foreslåtte løypenettet, men foreslår endring på en løypetrase. Videre er de skeptiske til hvordan avgrensningen av kulturbasert høsting vil slå ut når det gjelder kjøreomfang utenom løyper og om dette vil gi nærmest fri ferdsel. Årsmøtet ser også med bekymring på at det legges opp til innvilgelse av dispensasjoner til utmarksaktiviteter. Årsmøtet viser til fylkesmannens prosjekt "Barmarkskjøring i Finnmark og mener at denne bør gjelde også for Kautokeino.

### **Kautokeino Venstre**

Partiet krever grundigere gjennomgang av planen for motorisert ferdsel på barmark før den fremmes for kommunestyret. Hovedinnvendingen er at barmarksløypene/dispensasjonstraseene må lokaliseres til de tradisjonelle høstingsområdene for lokalbefolkningen i kommunen.

På snødekt mark går Kautokeino Venstre mot opprettelse av frisoner og mot at turistnæringen skal få lettere tilgang til uberørte områder enn det kommunens egen innbyggere skal få. Kautokeino Venstre trekker også fram at det må startes holdningsskapende arbeid for å forebygge frikjøring på elveisen, på gang- og sykkelstier og i boligområder. Det reises også innvendinger mot dispensasjonspraksisen på motorisert ferdsel i forbindelse med elgjakt og at denne praksisen ser ut til å bli fulgt opp i forslaget til motorferdselplan.

### **Autsi Silis hytteforening og Geadgejavri hytteforening**

Begge foreningene ser positivt på målsettingen med planen. Men de bemerker at hytteeierne i kommunen må inkluderes i punktet om at motorferdselplanen skal være et verktøy for å gi kommunens innbyggere mulighet for tradisjonell bruk av vidda. Hytteforeningene advarer også mot å legge opp til generell forskjellsbehandling mellom tradisjonelle brukere av vidda. Autsi Silis hytteforening ber om at det godkjennes oppkjørte skiløyper.

### **Kautokeino elgjegerforening**

Foreningen kommer med en rekke forslag til endringer av konkrete faste løypetraseer for de 36 elgfeltene i kommunen. Forslagene går i all hovedsak på endringer av foreslåtte traseer og på etablering av nye traseer.

### **Statskog**

Statskog uttaler at siden 1984 har ikke staten benyttet grunneierretten til å regulere motorferdsel på statens grunn. De forutsetter at kommunen i sin behandling foretar en helhetlig vurdering av berørte interesser og foretar nødvendige innstramninger iht. målet for forsøket om å redusere motorferdselen i utmark.

### **Statens Vegvesen**

Regionkontoret forutsetter at planene for de enkelte løypene legger til rette for parkering utenfor området for riks og fylkesveg, og at det i minst mulig grad legges opp til kryssing av eller kjøring langs riks- og fylkesveier.

**Grunneiere**

Uttalelse fra en hytteeier som går mot omlegging av en skuterløype som i dag går forbi hytta, og mot ny barmarksløype som vil komme i nærheten av hytta.

**Kautokeino flyttsameliiste**

Partiet ser behovet for en motorferdselsplan ut fra dagens dispensasjonspraksis og ut fra problematikken med kjørespor i naturen. De mener at det må føres strengere praksis når det gjelder motorferdsel i utmark ut fra hensynet til naturen og miljøet. Konkret så protesterer flyttsameliista på omfanget av løyper og dispensasjonstraseer for barmarkskjøring. Skepsisen er spesielt stor til utvidelse av løypenettet til nye områder og til å gi turistnæringen lettere tilgang til motorisert ferdsel i utmark. De er imot utvidelse av løypenettet for kjøring i forbindelse med elgjakt, og foreslår større begrensning i antall kjøretøy.

**Naturvernforbundet i Kautokeino**

Foreningen bemerker at de i utgangspunktet ikke var ført opp som høringspart i saken og at de selv har måttet etterspørre saken. Naturvernforbundet viser også til at kommunen selv erkjenner å ha for dårlig grunnlagsdata til å sluttbehandle saken og krever at planen må ut på en ny høringsrunde etter at flere spesifiserte forhold er kartlagt (bl.a oversikt over trafikkmonster, oversikt over reindriftas dispensasjonsmonster, antall barmarkskjøretøy og kjørespor i elgvaldene). Naturvernforbundet mener videre at kommunens planforslag bryter med formålet for forsøket.

Naturvernforbundet protesterer på at kulturbasert høsting i planutkastet sammenliknes med tradisjonelt friluftsliv.

Naturvernforbundet opp flere punkter som de synes er bra i planforslaget, f.eks innføring av kjørebok, soneinndeling av kommunen, favorisering av innenbygdsboende og at det ikke skal gis dispensasjon for frakting av turister utenfor de åpne barmarksløypene.

Naturvernforbundet foreslår at de innvilges observatørstatus i dispensasjonsutvalget for motorferdselsaker. I tillegg ønsker de at søknader om dispensasjon for kjøring utenfor det ordinære løypenettet skal sendes dem på høring til i tillegg til reindriftas styringsorgan lokalt. De ønsker også at det skal innføres miljøavgift for behandling av søknader om dispensasjon for motorferdsel.

**Kautokeino jeger og fiskerforening**

Foreningen er positiv til at kommunen har satt i gang arbeid med kommunedelplan for motorferdsel men påpeker samtidig en rekke svakheter med planforslaget. Dette angår restriksjoner for reindriftas bruk av motorkjøretøy utenom barmarksløyper og kjøretraseer, at planen åpner for at reiselivet får friere adgang til dispensasjoner både på barmark og på snøføre, at det legges ut område for fri ferdsel med snøskuter og at en del av elgjakttraseene ikke er hensiktsmessige. Ut fra de påpekte svakhetene foreslås det en rekke konkrete endringer i planutkastet, spesielt på løypetraseer.

**Kautokeino Senterparti**

Høringsuttalelsen inneholder et par konkrete forslag til endring i bestemmelsene på snødekt mark og for elgjakt. I tillegg foreslås 2 nye skuterløyper.

**Finnmark fylkeskommune**

Fylkeskommunen reiser tvil om det er tillatt innenfor forsøkets rammer å føre en mer liberal motorferdselspolitikk enn kommunen gjorde før forsøket startet. Fylkeskommunen ser positivt på at kommunedelplanen gir oversikt over eksisterende løypenett og at dispensasjoner for barmarkskjøring begrenses til eksisterende kjøretraseer. Men fylkeskommunen er skeptisk til kriteriene for å skille mellom hvem som skal kunne påberope seg retten til kulturbasert høsting. Fylkeskommunen kan heller ikke se at de utformede planbestemmelsene vil gjøre dispensasjonspraksisen i kommunen mer restriktiv.

## 8.2.4 Politisk sluttbehandling av planen

Planen har foreløpig ikke kommet fram til politisk sluttbehandling i og med at planprosessen ble vedtatt stoppet etter høringsrunden. Kommunen vurderte situasjonen til at det ville bli svært arbeids- og tidkrevende å gå inn i en prosess for å få avklart alle innsigelsespunktene. Uansett ville en fått svært kort tid til praktisering av de nye planbestemmelsene innenfor den angitte forsøksperioden.

## 8.3 Hvorfor fikk ikke Kautokeino vedtatt en egen kommunedelplan for motorferdsel

Selv om Kautokeino kommune meldte seg av forsøket, vil erfaringene herfra være nyttige i videre vurderinger av norsk motorferdselselforvaltning. I kommunens egen oppsummering av erfaringene fra arbeidet med kommunedelplan for motorferdsel gir kommunen følgende egnevaluering av forsøket:

*"Kautokeino kommune greide ikke å få ferdigstilt en kommunedelplan for motorferdsel i utmark og vassdrag innenfor den tidsfristen som var nødvendig for å rekke å få prøvd planen ut i praksis. Som forsøk på lokal forvaltning av motorferdselen må arbeidet sies å være mislykka. Imidlertid har arbeidet gitt viktig kunnskap om det motoriserte ferdsmønsteret, høstingstradisjoner, natursyn og ny bruk, som bør kunne ha verdi både lokalt og for sentrale myndigheter i framtidig forvaltning av de store viddeområdene. I denne sammenheng er det svært beklagelig at den lokale diskusjonen aldri ble ført i det offentlige rommet. Mangel på diskusjon, og en uferdig plan kan forklares på ulike måter. Dels skyldes det sein oppstart og manglende prioritering lokalt, men også manglende samsvar mellom sentrale og lokale målsetninger, ulik ideologi, forståelse på bruk av og ferdsel i naturen må bære sin del av ansvaret for en avbrutt prosess og et uferdig planforslag".*

### 8.3.1 Tidsbruk

I den oppsummeringen trekker kommunen fram følgende punkter som forklarer hvorfor planprosessen kom seint i gang og tok lang tid:

- *Ei oppsummering av planarbeidet viser altså mangelfull tidsplanlegging fra starten av, sen oppstart og manglende prioritering av arbeidet med planen fra Kautokeino kommunes side.*
- *Mangelfull bemanning i kommunen førte videre til uklare ansvarsforhold for planarbeidet, bytte av ansvarlig saksbehandler flere ganger, og, som følge av det, manglende kontinuitet i arbeidet.*
- *Generell dårlig økonomi i kommunen, samt manglende tilførsel av ekstra midler fra statlig hold i forbindelse med forsøket satte sterke begrensninger for arbeidet med kommunedelplanen. Mulighet for å sette inn enkle tiltak, oppruste enkelte åpne løyper og kanalisere trafikken her kunne vært et positivt bidrag i diskusjonen om en endra motorferdselspolitikk lokalt.*

### 8.3.2 Ulike målsettinger

MD og DN's målsettinger med forsøket var etter Kautokeino kommunes oppfatning basert i at utviklingen i motorferdselen i utmark var alarmerende og at en anså motorferdselen i utmark som en trussel mot det biologiske mangfoldet. Kommunen selv la mindre vekt på skadevirkningene og hadde følgende punkter som beskrev hva en ville oppnå med en motorferdelplan:

- *gi kommunen et forvaltningsverktøy som medvirker til sterkere lokal styring med motorferdselen i utmarka*
- *skaffe oversikt over den motoriserte ferdsele i utmarka*
- *oppretholde det nåværende åpne skuterløypenettet, samt åpne enkelte nye traseer*
- *oppretholde det nåværende åpne barmarksløypenettet*

- *bruke motorferdselplanen som et verktøy for å gi kommunens innbyggere mulighet for tradisjonell bruk av vidda*
- *få aksept for å forskjellsbehandle kommunens befolkning i forhold til andre*
- *få bedre og mer forutsigbar styring med dispensasjonskjøringa*

Kommunen ønsket altså i første rekke å styrke den lokale forvaltningen av motorferdselen og la mindre vekt på de nasjonale målsettingene. Det hevdes bl.a i oppsummeringen fra Kautokeino at mangel på dokumenterte miljøskader som kunne settes i sammenheng med den allmenne motorferdselen på vidda gjorde det vanskelig å argumentere for innstramminger i kjørepraksisen. I samme dokument trekkes det fram at det avgjørende argumentet for lokale politikere var å sikre muligheten for å kunne komme ut til vidde og fiskevann på en enkel og rask måte, for å høste av naturressursene slik det var sterk tradisjon for.

### 8.3.3 Mangel på datagrunnlag

Kommunen trekker fram en rekke felter der en i ettertid vurderer at datagrunnlaget var for dårlig eller manglet helt:

- Manglet registrering og kartfesting av biologisk mangfold
- Hadde oversikt over eksisterende og planlagt nasjonalpark og over viktige myrområder med høg verneverdi. Eventuelle andre verneverdige områder var ikke registrert
- Kommunen manglet oversikt over områder med landskapsverdier, naturminner, og kulturlandskapskvaliteter
- Kommunen manglet oversikt over kulturminner knyttet til den nomadiske reindrifta.
- Viktige friluftslivsområder og utfartsområder har ikke vært kartfestet
- Konfliktområder mellom beiteland for reindrifta og motorferdselområder var ikke kartlagt
- Oversikt over reindrifas egen motoriserte ferdsel manglet
- Oversikt over bruksmønster og kjørepraksis for kjøring på snødekt mark manglet
- Eksisterende løypenett var ufullstendig kartfestet

Mangelen i datagrunnlaget omfatter i store trekk hele det spekteret av data som fra MD og DN sin side er beskrevet som forutsetninger for deltagelse i forsøket. Spørsmålet blir da hvordan Kautokeino kunne komme med i forsøket når dette var så mangelfullt som de i ettertid sier det er.

### 8.3.4 Næringskjøring

I Kautokeino er diskusjonen om hva som er fritidskjøring og hva som er kjøring i forbindelse med næring eller andre nødvendige behov vanskelig. I Kautokeino har ca 1 500 personer "tilknytning" til reindrifta og halvparten av både skutere og barmarkskjøretøy tilhører denne næringa. Reindrifas bruk av motorkjøretøy er hjemlet i Lov om reindrift og gir halvparten av kommunens innbyggere adgang til ferdsel uten å måtte følge det åpne løypenettet eller få innvilget dispensasjon for kjøring. Næringskjøring i reindrifta omfatter også kjøring i forbindelse med vedhogst, fiske, jakt og bærplukking, i tillegg til gjeting og oppsyn med reinsflokkene. En får dermed en vanskelig situasjon fordi f.eks matauk blir definert som hhv. næring eller friluftssaktivitet - avhengig av hvilken yrkesgruppe en tilhører. De som ikke tilhører reindrifta, "de fastboende, har til dels samme tradisjonelle bruk av naturen. Men disse har altså ingen støtte i lovverket, og kan ikke argumentere med næringsinntekt i den grad reindrifta kan.

Kommunen summerer opp denne konflikten i følgende punkter:

- *Forsøket bygget på dels mangelfull innsikt i og forståelse for det sammensatte næringsmønster i kommunen. Det tok heller ikke hensyn til det lokale synet på og bruken av vidda og dermed av motoriserte kjøretøy.*
- *Den ensidige fokuseringa på reduksjon av innvilga dispensasjoner og motorferdselen til såkalt "friluft- eller fritidsbruk" forsterket lokale motsetninger og hindret en konstruktiv diskusjon om problemer i forbindelse med kommunens motorferdselspolitikk.*

## 8.4 Forslaget til planbestemmelsene i høringsutkastet

Det presiseres at de bestemmelsene som refereres i avsnittene nedenfor var Kautokeino kommune sitt forslag til planbestemmelser som ble sendt ut på høring. Bestemmelsene ble ikke vedtatt og følgelig må de ikke oppfattes som kommunens gjeldende regelverk på motorisert ferdsel i utmark.

### 8.4.1 Bakgrunn for planbestemmelsene

Kautokeino kommune hadde følgende målsettinger for arbeidet med kommunedelplan for motorferdsel:

- Å gi kommunen et forvaltningsverktøy som medvirker til sterkere lokal styring med motorferdselen i utmarka
- Å skaffe oversikt over den motoriserte ferdselen i utmarka
- Å opprettholde det nåværende åpne skuterløypenettet, samt åpne enkelte nye traseer
- Å opprettholde det nåværende åpne barmarksløypenettet
- Å bruke motorferdselplanen som et verktøy for å gi kommunens innbyggere mulighet for tradisjonell bruk av vidda
- å få aksept for å forskjellsbehandle kommunens befolkning i forhold til andre
- Å få bedre og mer forutsigbar styring med dispensasjonskjøringa

### 8.4.2 Tilknytning til arealplanen

Arbeidet med kommunedelplan for motorferdsel i utmark og vassdrag ble i Kautokeino koordinert gjennomført uavhengig av rullering av ordinær arealplan.

### 8.4.3 Forslaget til inndeling i arealbruksområder

I høringsutkastet til kommunedelplan for motorferdsel delte Kautokeino inn arealene i kommunen i 3 soner der sone A var "nei-sone", sone B "begrensa JA-sone" og sone C "JA-sone". Det ble utarbeidet egne bestemmelser for snødekt mark, barmark og motorisert ferdsel i forbindelse med elgjakt. Det etablerte løypenett på ca. 900 km ble i store trekk foreslått opprettholdt. Forslaget til bestemmelser for de ulike sonene på hhv. snødekt mark, barmark og ferdsel i forbindelse med elgjakt er referert i avsnittene nedenfor.

#### Snødekt mark

**Sone A** – "nei-sone". Omfatter verneområder og sårbare landskapsområder.

**Sone B** – "begrensa JA-sone". Omfatter områder utenom de faste skuterløypene.

**Sone C** – "Ja-sone". Omfatter faste skuterløyper som er åpne for fri ferdsel.

De generelle reglene for kjøring på snødekt mark sier at all kjøring skal skje mest mulig skånsomt med hensyn til planteliv, dyreliv, næringsvirksomhet og friluftsliv. Kjøring på snaue rabber uten nevneverdig snødekke er forbudt.

Dokumenter som skal medbringes ved all motorisert ferdsel i utmark, alt etter formålet med kjøringa, er legeattest for funksjonshemma, dokument og kart som viser tillatt kjøring i sone B etter søknad og dispensasjonsdokument med kart over trase hvis dispensasjonskjøring.

**Sone A – ”nei-sone”.** Gjelder verneområder og sårbare landskapsområder. §4 i motorferdselloven og §5, punkt a) i forsøkets vedtekter gjelder uinnskrenket. Det skal i utgangspunktet ikke gis dispensasjoner i sone A, med mindre søknaden kan vise til spesielle behov.

**Sone B – ”begrensa JA-sone”.** Omfatter områder utenom de faste skuterløypene. Motorisert ferdsel er i utgangspunktet forbudt, med unntak av §4 i motorferdselloven og §5, punkt a) i forsøkets vedtekter. Evt ferdsel skal skje etter fastlagte traseer.

Tillatelse til kjøring utenfor det faste løypenetttet kan gis for kulturbasert høsting (for søkere med fast bosted i Kautokeino, med minimum botid i kommunen 5 år og med tradisjon for utøving av kulturbasert høsting på steder som ikke er tilgjengelige fra åpne løyper), for garnfiske under isen, for snarefangst etter rype, for sanking og henting av materiale til duodji og handverk og for fastboende i særskilte områder.

**Sone C – ”Ja-sone”.** Omfatter løypene som er åpne for fri ferdsel i vintersesongen avmerket på plankartene, innenfor vilkår gitt i motorferdsellovens forskrift §3.

En løypetrase er lagt til (Bredbuktnes-Ávzi) og en er endret (Stuorajávri-Biedjovággi) i forslaget til kommunedelplan i forhold til tidligere løypenettt. I tillegg er et større område nord for Biedjovággi åpnet for fri ferdsel på snødekt mark.

Dispensasjoner for kjøring på snødekt mark kan gis når særlige grunner foreligger for motorisert ferdsel til egen hytte fra nærmeste åpne løype i regulerte hytteområder og for motorisert ferdsel til egen hytte utenfor regulerte hytteområder i forbindelse med byggetillatelse eller frakting av proviant og folk til/fra hytter. I tillegg kan dispensasjon gis til funksjonshemmede, til kjøring i forbindelse med vitenskapelige undersøkelser, til reportasjeturer, massemedia og til frakting av turister utenfor det åpne løypenetttet.

## Barmark

For kjøring på barmark opereres det med 4 arealsoner:

**Sone A** – ”Nei-sone”

**Sone A/B** – Nei-sone, med unntak”

**Sone B** – ”Begrensa JA-sone”

**Sone C** – Åpne løyper for barmarkskjøring

Bestemmelsene for barmarkskjøring omfatter også motorisert ferdsel på åpne elver og vann og landing med luftfartøy.

De generelle reglene for barmarkskjøring tilsier at all kjøring skal skje mest mulig skånsomt med hensyn til planteliv, dyreliv, næringsvirksomhet og friluftsliv og at kjøring i myrområder og på fuktig mark som medfører utvidelse eller utgraving av eksisterende løype er forbudt. Samme forbud gjelder for kjøring på rabber med sårbar vegetasjon.

Dokumenter som skal medbringes ved motorisert ferdsel på barmark, alt etter formål med kjøringa er kjørebok (det skal føres kjørebok for all kjøring utenom løypene og all dispensasjonskjøring). Manglene registrering og rapportering kan føre til avslag av videre søknad), hogsttilla-



telse, legeattest, dokument og kart som viser tillatt kjøring i sone B etter søknad og dispensasjonsdokument med kart over trase hvis dispensasjonskjøring.

**Sone A – ”Nei-sone”.** Omfatter verneområder og viktige landskapsområder.

Barmarkskjøring er i utgangspunktet forbudt, med unntak av kjøring etter §4 motorferdselloven og §5, pkt a i forsøkets vedtekter. Egne vernebestemmelser gjelder for nasjonalparken.

**Sone A/B – ”Nei-sone, med unntak”.** Omfatter områder utenfor de faste kjørreløypene.

I tillegg til bestemmelser gitt for sone A kan kjøring tillates etter dispensasjonsbestemmelser.

**Sone B – ”Begrensa JA-sone”.** Omfatter kjørreløyper der motorisert ferdsel kan tillates etter søknad. I utgangspunktet er kjøring forbudt, men etter skriftlig søknad kan kjøring tillates langs fastlagte traseer, avmerket på plankartet.

**Sone C – ”JA-sone”** Omfatter åpne kjørreløyper for barmarkskjøring med fri ferdsel etter nasjonal forskrift §2.

Kjøring på barmark utenfor åpne barmarksløyper kan gis når særlige grunner foreligger. Slike særlige grunner er kulturbasert høsting. Kjøringen skal foregå etter de viste traseene avtegnet i kommunedelplanen ”tillatte traseer”. Vilkår for denne typen kjøring er også at søker har fast bosted i Kautokeino, med minimum botid i kommunen 5 år og med tradisjon for utøving av kulturbasert høsting på steder som ikke er tilgjengelige fra åpne løyper.

Kommunen kan etter samme vilkår som ovenfor også gi tillatelse til kjøring utenfor de åpne barmarksløypene for garnfiske, molteplukking, småviltjakt (frakt av utstyr), vedhogst fra eget hogstfelt til bosted, eller fra bilveg/åpen barmarksløype, sanking og henting av materiale til duodji og handverk og for fastboende i særskilte områder. Alle fastboende i områder definert som særskilte områder blir definert som aktive innen utmarksnæringa.

Dispensasjoner for kjøring på barmark kan gis når særlige grunner foreligger forkjøring i forbindelse med byggetillatelse eller frakting av proviant og folk til/fra hytter for hytteeiere utenfor regulerte hytteområder, for funksjonshemmede (etter traseer), for kjøring i forbindelse med vitenskapelige undersøkelser, for reportasjeturer, massemedia, (helst etter viste traseer) og for lokale reiselivsbedrifter for frakting av utstyr utenfor det åpne løypenetet.

Kommunen (planutvalget etter anmodning fra utmarksstyret) kan tilføye nye eller fjerne eksisterende løypetrasser i sone B, etablere nye i sone A/B. Motorisert ferdsel på barmark innenfor/mellom hyttene er forbudt.

### **Motorfartøy**

Bruk av motorfartøy er tillatt til nødvendig transport og til fiske på vann og elver. Med nødvendig transport menes når kjøringen brukes som vegforbindelse i forbindelse med fast bosetting, hytter og lignende, kjøring i forbindelse med transport av materialer og gods, jaktutbytte, i forbindelse med fiske, organisert turisme og organisert oppsyn. I tillegg er båtmotor tillatt på vann over 0,5 km<sup>2</sup> i forbindelse med sportsfiske og annet friluftsliv. Bruk av vannskuter er regulert i egen forskrift.

### **Luffartøy**

For bruk av luffartøy er det egne vernebestemmelser for Anárjohka nasjonalpark.

Ut over dette er luffartøy tillatt ved direkte tillatelse etter motorferdselloven §4. Etter søknad kan tillatelse til lufttransport gis for frakt av felt storvilt, i forbindelse med fiske, molteplukking, kalking, høstjakt på ryper, i forbindelse med byggetillatelse. I tillegg til nødvendig lufttransport av materialer til hytter, klopper mv. og utstyr og proviant til hytter og buer. Tillatelse til trafikk med sjøfly kan gis etter søknad på vann der det er flyteknisk mulig å lande og ta av. Tilsvarende for helikopter innenfor sone A/B.

**Kjøring i forbindelse med elgjakt**

For elgjakta er kommunen inndelt i fire soner. Trasebredde skal normalt ikke overstige 3 meter.

**Sone A – forbudssone.** Omfatter Anárjohka nasjonalpark og verdifulle myrområder. (brukes annen betegnelse her enn for samme sone under snødekt mark og barmarkskjøring). Unntatt fra forbudet er motorferdselloven §4 (nasjonal forskrift ?) og forsøksforskriftens § 5a.

**Sone A/B – Områder utenom de faste kjøreløypene.** Omfatter hele kommunen unntatt sone A, de åpne løypene samt tillatte traseer. Kjøring tillatt etter §4 og forsøksforskriftens § 5a samt dispensasjonsformålene.

**Sone B – Kjøreløyper der motorisert ferdsel kan tillates etter søknad.** Tillatelse kan gis etter søknad etter fastlagte traseer avmerket på plankartet for barmarkskjøring samt traseer avmerka på plankartet for elgjakt.

**Sone C – Åpne barmarksløyper** Jfr. bestemmelser for barmarkskjøring.

Motorisert ferdsel langs fastlagte, men ikke-åpne løyper gjelder som for barmarkskjøring. Etter søknad og med krav om jaktløyve/jaktlag kan tillatelse for kjøring etter fastsatte elgjakttraseer gis for frakting av utstyr og jegere fram til faste leirplasser, plassert i nærheten av godkjente løypetraseer. Kommunen kan godkjenne inntil 4 kjøretøy pr. leirplass, avhengig av avstand til løypetrase.

Særlige grunner for dispensasjon er ikke spesifisert.

#### **8.4.4 Planlagt organisering av kommunens saksbehandling ved ny kommunedelplan for motorferdsel**

For motorferdsel på snødekt mark la kommunen opp til at søknader om motorferdsel utenfor åpne løyper skulle behandles administrativt. Søknader om dispensasjoner skulle behandles av utmarksstyret eller et arbeidsutvalg bestående av min. 3 personer. Klageinstans skulle være kommunestyret, eventuelt formannskapet eller oppnevnt klagenemnd.

For saksbehandling av motorferdsel på barmark la kommunen opp til at søknader om tillatelse til kjøring etter faste traseer i sone B skulle behandles av utmarksstyret, eventuelt et eget arbeidsutvalg. Dispensasjonssøknader skulle behandles av utmarksstyret, eventuelt arbeidsutvalget. Evt endringer av løypenettet skulle behandles i planutvalget etter at berørte parter var gitt mulighet til uttalelse. Søknader om kjøring i forbindelse med garnutvisning skulle behandles administrativt.

For saksbehandling av motorferdsel i forbindelse med elgjakt skulle søknader om tillatelse til kjøring etter faste traseer behandles av utmarksstyret, eventuelt av arbeidsutvalget. Ellers som for kjøring på barmark.

### **8.5 Registreringene av omfang av motorisert ferdsel i Kautokeino**

#### **Resultater av registreringsopplegg i forsøket**

Det er gjennomført en del registreringer av motorisert ferdsel på barmark og med snøskuter i Kautokeino som en del av opplegget som ble utarbeidet av SNO og NINA i tilknytning til evalueringsarbeidet. Resultatene av disse registreringene er dokumentert i de ordinære rapportene fra oppsynsregistreringene.

Kautokeino har hatt et stabilt, høyt antall barmarkskjøretøy de siste årene og et stort nettverk av åpne barmarksløyper og traseer (gamle kjørespor) hvor det kan gis dispensasjon for kjøring. For å dekke dette nettverket av løyper ble helikopterregistrering under antatt toppperiode for barmarkskjøring prøvd ut som registreringsform i og med dette ble ansett som eneste metode hvor en kunne nå over de store arealene kommunen dekker og som kunne gi et visst bilde av omfang av kjøring. En slik toppregistrering ble gjennomført med helikopter ved oppstarten av småviltjakta både i 2003 og i 2004.

Resultatene viste at 1 dag med helikopterregistrering i 2004 gav observasjon av 46 4-6 hjulinger, 2 traktorer og 12 biler i åpne løyper og i dispensasjonsløyper. Dette er nesten identisk med resultatene fra registreringen i 2003, men det ble observert flere biler i 2004. Det var mange biler langs og i nærheten av gamleveien mellom Suolovuoppmi og Kautokeino (>50) og ved Biddjovagge gruver og indre del av Biddjovaggeveien. Det ble observert 10 jaktleire hvor det sto parkert en eller flere hengere til sykler eller traktor, men hvor det ikke ble sett kjøretøy.

Oppsynets egen evaluering av registreringsmetodikken tilsier at helikopterregistrering er en egnet registreringsmetode i områder med store arealer og stort løypenett. Spesielt gjelder dette for registreringer av maksimumsbelastning i perioder med antatte trafikktopper.

### **Kjøretøystatistikk**

En annen indikator på utviklingen i omfang av kjøring er hvordan antallet kjøretøy for skuterkjøring og barmarkskjøring endrer seg fra år til år. I Kautokeino er både antallet snøskutere og spesielt antallet barmarkskjøretøy svært høyt. I løpet av forsøksperioden har antallet registrerte snøskutere gått ned fra 1128 til 989 (4,1 % nedgang per år). Til tross for denne nedgangen er antallet snøskutere i Kautokeino betydelig høyere enn i de andre forsøkskommunene. Antallet registrerte barmarkskjøretøy i Kautokeino har økt fra 400 til 464 i løpet av forsøksperioden. Dette er ekstremt høy sammenliknet med de andre forsøkskommunene.

## Vedlegg 1 Informanter (telefonintervju) sluttevaluering

	Hattfjell- dal	Fauske	Røros	Lom	Stor- Elvdal	Vinje	Sirdal	Kauto- keino
Naturvern- forbundet	x	x	x	x	x	x		
Skiklubb			x		x		x	
Leiekjører	x	x	x	x	x	x	x	
Hytteforening	x	x	x		x		x	
Reiselivslag			x	x		x		
Reiselivsbedrift	x	x	x	x	x	x	x	
Statskog		x		x			x	
Grunneierlag	x	x	x	x	x		x	
Lensmannsetat	x	x	x	x	x	x	x	
Snøskuterklubb	x	x	x		x	x	x	
Fylkesmannens miljøvernadv.	x	x	x	x	x	x	x	x
Fylkes- kommunen			x	x	x		x	x



# NINA Rapport 99

ISSN:1504-3312

ISBN: 82-426-1645-0



## Norsk institutt for naturforskning

NINA Hovedkontor

Postadresse: NO-7485 Trondheim

Besøks/leveringsadresse: Tungasletta 2, NO-7047 Trondheim

Telefon: 73 80 14 00

Telefaks: 73 80 14 01

Organisasjonsnummer: 9500 37 687

<http://www.nina.no>