

Refsler heftig kjøring

■ Barmarkskjøring grøfter ned Finnmarksvidda



Bilder fra Hammernesdalen i Nesseby kommune i Øst-Finnmark viser sårene i terrenget etter kjøring med firehjuls motorsykkel.

FOTO: LOTTE RUGE, FINNMARKEN

Skjerpede reaksjoner mot kommuner som er slepphendte med å tillate barmarkskjøring. Det kan bli resultatet i ny lov.

EINAR HAAKAAS

Tett trafikk av firehjuls motorsyklar er i ferd med å lage sår i Finnmarks-naturen som ikke vil gro på mange år. En rekke ganger har Naturvernforbundet i fylket skrevet brev til myndighetene. De har en rekke ganger påpekt ulovlig kommunal praksis ved at disse gir dispensasjon fra forbud mot motorferdsel i utmark. I et svarbrev nylig har det kommet nye signaler fra Miljøverndepartementet:

«Departementet vil i tilknytning til pågående revisjon av motorferdselsloven blant annet vurdere om sanksjonsreglene i loven er tilstrekkelige, også i forhold til kommuner som ikke overholder regelverket.»

– Vi må vurdere dette på bakgrunn av forholdene i Finnmark, sier avdelingsdirektør Harald Smith Ruberg i Miljøverndepartementet. Mer vil han ikke si om saken.

Kommunalt anarki. Styremedlem i Naturvernforbundet i Finnmark, Dag T. Elgvin, kaller situasjonen et kommunalt anarki. Det gis nærmere ett tusen dispensasjoner i fylket hvert år. Han mener departementet nå erkjenner svakhetene ved loven.

– Vi har i dag 75 mil med lovlige traseer i Finnmark. I tillegg gis det unntak for kjøring i et løypenett på rundt 400 mil. Kommunene bruker lovbrudd som

СИТЕДЕАНДЕ ДИ ОУ МЕГ 04-02-2008 (НИМЗ ИКРЕ УИИЕЛ ЕК УИГИЛЛИ ДИЭБЪ) ДИЭБЪИЗЪУОН БОКЪ ГИОГСКУЛЕВЪЮБИ/С И БЕЗЪАД

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

НУИММАКЪ Коди 12/01/2008 Динио сибсисаюи (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Дибсисаюи ыи исуиоу:

Сибсисаюи ыи исуиоу ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Оуиоу исуиоу ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Сибсисаюи ыи исуиоу:

Сибсисаюи ыи исуиоу:

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

«Kommunene bruker lovbrudd som brekkstang for å endre loven»

Dag T. Elgvin,
Naturvernforbundet i Finnmark

stang for å endre loven istedenfor at de følger loven, sier Elgvin.

Trond Aarseth hos fylkesmannens miljøavdeling i Finnmark erkjenner at de er maktesløse som ankeinstans. – Vi har ingen sanksjonsmuligheter, og vår avgjørelse kommer etter at kjøringen har skjedd. Enkelte steder ser det ille ut etter mye kjøring, sier Aarseth.

Næringskjøring. Kautokeino er stemplet som verstingkommunen i å gi dispensasjoner. Ny argumentasjon for å gi dispensasjon for kjøring er at bærplukking, fiske og jakt er næringsvirksomhet. Ordfører Klemet Erland Hætta mener spørsmålet er overdramatisert. Han frykter ikke endring av motorferdsels-loven.

– Vi må kunne bruke de tradisjonelle ferdelsårene vi har brukt i århundrer. Men jeg er imot å ta nye i bruk. Jeg mener dette er næringsvirksomhet, selv om det ikke handler om penger. For våre innbyggere er dette viktig. Å høste av naturen er en vesentlig del av husholdningen for oss, sier Hætta.

Tidspunktet for når revisjonen av loven er ferdig, er usikkert. Norsk institutt for by- og regionforskning (NIBR) har utredet konfliktene rundt motorferdsel i naturen. De sendte i går en rapport til Direktoratet for naturforvaltning.

einar.haakaas@aftenposten.no

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

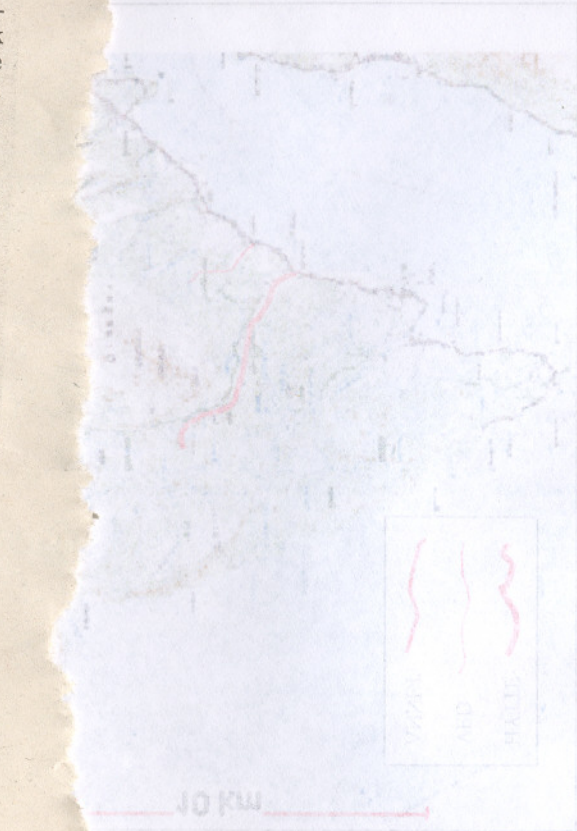
Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)

Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)



Коди ыи динио сибсисаюи ди пил оиу исуиоу (Сибсисаюи) (Коди ыи 00 НУИММАКЪ)



Motorferdsel i utmark - en krevende utfordring

NIBR har fått i oppdrag av Direktoratet for naturforvaltning å lede prosjektet "Motorferdsel og Samfunn"

"Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag" av 10. juni 1977 setter i prinsippet forbud mot all motorferdsel i utmark. Det er tillagt kommunene å dispensere fra loven, men kommunenes dispensasjonspraksis varierer betydelig og det har oppstått et misforhold mellom lovens ånd og lovens praktisering. Bruk av motorkjøretøyer i utmark øker kraftig og med betydelige konsekvenser både for natur, dyr og mennesker.

Norsk institutt for by- og regionforskning (NIBR) har fått i oppdrag å lede prosjektet "Motorferdsel og Samfunn" ("MoSa") som sikter på møte de utfordringene som følger av det økte presset om mer motorisert ferdsel i norsk utmark.

Hovedmålet for prosjektet "Motorferdsel og Samfunn" ("MoSa") er å gi en oversiktlig og samlet presentasjon av foreliggende kunnskap om effekter for natur og samfunn av motorferdsel i utmark og kartlegge saksområder hvor kunnskapsnivået er mangelfullt.

Prosjektet skal gi en samlet presentasjon og vurdering av de interessekonflikter som knytter seg til motorisert ferdsel i utmark med særlig vekt på å beskrive erfaringene knyttet til praktiseringen av eksisterende lov- og regelverk. Et særlig viktig tema vil være avveiningen mellom nytteverdier og verneverdier knyttet til motorferdsel i utmark. Prosjektet skal også vurdere alternative løsninger for regulering av motorferdsel i utmark, særlig i forhold til bruk av plan- og bygningslovens planbestemmelser.

MoSa bygger på de gode erfaringer som er vunnet gjennom prosjektene "Rovvilt og Samfunn" og "Villrein og Samfunn" som tidligere er gjennomført av Norsk institutt for naturforskning (NINA). Sentralt i det faglige opplegget er etablering av en god dialog mellom myndighetene og

bruker- og interessegrupper med ulike behov for eller ønsker om å regulere motorferdsel i utmark. Disse interessene er brakt sammen i et forum – ei rådgivende gruppe – som åpner for dialog mellom likeverdige deltakere fra myndigheter, forsknings- og kunnskapsinstitusjoner, bransje- og interesseorganisasjoner og frivillige organisasjoner som arbeider med eller berøres av spørsmål knyttet til motorferdsel i utmark. Et viktig poeng er at medlemmene i gruppa deltar som privatpersoner, det vil si uten å være bundet av synspunkter og/eller forpliktelser i forhold til den institusjon vedkommende er tilknyttet.

Følgende grupperinger er representert:

- *"Næringsorganisasjoner"* dvs. personer som representerer primær- og utmarksnæringene, turisme- og reiselivsbransjen, kjøretøyleverandører
- *"Interesseorganisasjoner"* som omfatter organisasjoner for friluftsliv og særlige fritidsinteresser (f.eks. jakt og fiske, motorsport), naturvernorganisasjoner, hytteeiere, funksjonshemmede
- *"Myndigheter og forvaltning"* som samler sentrale, regionale og lokale myndigheter med ansvar for det vi kan kalle "motorferdselsregimet", dvs. organer med ansvar for håndheving av loven, oppsyn og kontroll
- *"Kunnskapsbærere"* som samler forskere og fageksperter med særlig innsikt og erfaring i studier av alle aspekter ved motorferdsel i utmark, dens effekter og konsekvenser på natur, mennesker og samfunn.

Prosjektet skal være avsluttet innen 1. juli 2006 og er delt i tre faser. Første fase dreier seg om å etablere av felles kunnskapsgrunnlag for arbeidet i den rådgivende gruppa. Utgangspunktet er å trekke på eksisterende kunnskap; det er ikke snakk om å sette i verk forskning i regi av prosjektet. Fase to består i å synliggjøre de interessekonflikter og konfliktilinjer som er til stede i spørsmålet om regulering av motorferdsel i utmark. Et sentralt element vil være å beskrive ulike interessegruppers vurderinger av svake og sterke sider ved eksisterende lov- og regelverk og dagens forvaltningspraksis. Den avsluttende fasen skal presentere

konklusjoner og tilrådinger som ledd i et samlet beslutningsgrunnlag for eventuell revisjon av eksisterende lov- og regelverk. Her er det åpent for å gi tilråding om alternative former for regulering av motorferdsel, og løfte fram spørsmål som innebærer viktige verdimessige veivalg som krever politisk avklaring.

Kommentarer til motorferdselloven og den nasjonale forskriften (1998)

Norges Naturvernforbund har med stor interesse merket seg innholdet i Direktoratet for naturforvaltning (DN) sitt brev til departementet av 2. november 1998 - "med tanke på å klargjøre aktuelle strategier fremover", som det heter i brevet. DN's brev er sendt samtlige av våre fylkeslag for kommentarer og det er i tillegg blitt grundig drøftet av vårt landsstyre nylig.

21.09.2004

Vårt generelle inntrykk

Vi skal ikke underslå at det er en rekke konkrete forslag som vi er ubetinget enige i og som innebærer en klargjøring og styrking av praktiseringen av den nasjonale forskriften. Dette kommer vi tilbake til senere i denne henvendelsen. Hovedinntrykket vårt er imidlertid, og det er et enhetlig inntrykk fra samtlige fylkeslag og vårt landsstyre, at DN's hovedstrategi med en utstrakt delegering til kommunene hva gjelder forvaltningen av motorferdselloven med tilhørende nasjonalforskrift, vil føre til en radikal forverring av dagens situasjon.

Vi kan ikke fri oss fra inntrykket av at det er DN's problemer med administreringen av loven/forskriftene, den store dispensasjonsmengden og frustrasjonen over manglende vilje fra en rekke kommuner til å rette seg etter lov og forskrift som er selve hovedgrunnen til DN's forslag om justeringer. DN har med andre ord latt seg presse av lovstridige kommuner til å svekke regelverket; man tilpasser forvaltningen til en lovstridig praksis.

Dette finner vi uakseptabelt - såvel i prinsipp som i praksis.

Vi vil påstå det er naivt å tro at man ved en utstrakt, generell delegering til kommunene vil opprettholde intensjonen i lovverket/styrke forvaltningspraksisen. Noen kommuner har gjort seg fortjent til denne tillit, men det finnes en rekke kommuner som dessverre direkte motarbeider loven og forskriftene. Ikke minst er dette tilfelle i Finnmark og Nord-Troms, men også lengre sør i landet.

Vi må unngå en smitteeffekt herfra og sørover, noe som meget lett risikeres ved å overlate så mye frihet til kommunene generelt. Vi må tilstrebe en mest mulig enhetlig og streng praktisering av motorferdselen over hele landet. Den delegering som er foreslått, koblet til kommunalt ansvar for arealsortering etter PBL, vil meget lett åpne for en uheldig utvikling.

Et annet hovedforslag i brevet og som våre fylkeslag og landsstyret reagerer meget skarpt på, er forslaget om å åpne for scooterbruk på ubrøytete veier. Her vil vi vise til og støtte motforestillingene fra fylkesmannen i Oppland, tilkjennegitt i brev til DN av 4.12.98. Oppland fylkes miljøvernavdeling påpeker bl.a. at dette forslaget vil bety at det vil bli langt vanskeligere å argumentere for vinterstenging av veier av hensyn til viltet og

sårbar natur, videre at det private veinettet i fylket er svært stort, antall hytter likeså. Leiekjøringen til hyttene fungerer i dag meget bra, men dersom DN's forslag vinner fram, vil det bli et bety at flere hytteeiere skaffer seg sin egen scooter. Det vil bli kjøring utenfor vei i stort omfang. Kjøringen vil bli umulig å kontrollere. I stor grad vil forslaget bety fri kjøring i fjellområdene, hvilket vil bety en radikal praksisendring i forhold til i dag, hevder fylkesmannen i sitt brev.

Vi vil også tilføye at DN umulig kan ha sett for seg hvilke konsekvenser dette forslaget vil kunne få for friluftslivet og dyrelivet. Vi tviler også på om man er klar over hvilke konsekvenser dette vil kunne få for omfanget av faunakriminalitet og for mulighetene til å utøve et noenlunde troverdig naturoppsyn.

Det store flertall av mennesker som søker ut i skog og fjell vektlegger ikke minst opplevelsen av stillhet og fred. Allerede den snøscootertrafikken som forekommer i dag, vekker stor irritasjon hos mange. Når det gjelder dyrelivet, balanserer mange arter på knivseggen for overlevelse i vinterhalvåret. Et ytterligere press på naturområdene via veier og snøscootere vil medføre en stressfaktor som vil være utålelig for mange arter, både gjennom økt jaktpress og økt forstyrrelse.

I vår tid er faunakriminalitet blitt et økende problem i mange områder, og en økning av snøscootertrafikken vil ytterligere kunne forverre dette, både når det gjelder ulovlig jakt på storvilt og etterstrebelse av truede arter.

Vår konklusjon er at det på ingen måte er noe argument for scooterkjøring om vinteren at veiene er åpne om sommeren.

Noen mer konkrete merknader

1. Snille og slemme kommuner

På side 1 nederst heter det at "de kommuner som i dag har en tilnærmet selv bærende lovpraktisering, fortsatt skal kunne ha det." Dette må da henspeile på de kommuner som holder seg til lov og forskrift, altså de lovlydige og "snille". Men hvordan vil det bli for disse kommunene å motstå presset for dispensasjoner når nabokommunen med DN's velsignelse utviser en langt mer liberal praksis?

2. Kommunene skal selv sette grenser for hva som er akseptabel praksis.

Midt på s. 3 slås det til lyd for at kommunene ved hjelp av plan- og bygningsloven skal sortere sine utmarksarealer i nasjonalt og regionalt "verneverdige" mens "Arealer som ikke defineres som områder med nasjonal eller regional verdi kan i større grad overlates til et kommunalt forvaltningsregime med bakgrunn i lokale prioriteringer, til selv å sette grenser for hva som er akseptabelt eller ikke."

Naturvernforbundet finner dette forslaget uforsvarlig og naivt. Hvilken instans skal avgjøre hva som er nasjonalt og regionalt verneverdige arealer og er det så sikkert at de andre arealene er mindreverdige? Forslaget vil f.eks. kunne medføre at nærturområdene blir lagt ut til snøscooterbruk. Her ferdes de fleste skiløperne og her skal unger lære å gå på ski og hvordan en skal opptre i naturen. For lokalbefolkningen kan derfor de nære områdene være like viktige som de nasjonalt og regionalt viktige. De inneholder også ofte biotoper som er viktige, selv om de ikke er av nasjonal eller regional verdi.

Lokalt er det også svært vanskelig å stå i mot presset fra det godt organiserte scootermiljøet. Få tør tale scooterfolket imot fordi dette kan føre til problemer i andre sammenhenger. Her må Staten ta ansvaret og ikke overlates til kommunene å stå imot presset.

I nest siste avsnitt på s. 3 heter det at : "Ved en arealvurdering vil en måtte ta hensyn til

verne- og bruksinteressene i et bredt spekter, alt fra klassiske landskapsverdier og villmarkspreget, menneskers behov for frihet fra støy, og til verneområder, viktige vinterbiotoper og kalvingsområder. Begrepet "sårbar natur" må derfor brukes i vid betydning."

Innholds og intensjonsmessig er vi helt enige, men hvor mange kommuner er det i dag som har kompetanse og motivasjon til å ta slike hensyn i den løpende arealforvaltning?

I siste avsnitt på samme side heter det at "I en slik planprosess kan næringsinteressene bli viktige premissgivere" og "langt flere interessegrupper vil få anledning til å komme til orde i beslutningsprosessen."

Vi tviler ikke på at næringsinteressene vil markere sine interesser, men disse er næringsorienterte og ikke uten videre miljøvennlige. Til det siste siterte punktet vil vi hevde at dette ikke er korrekt - ihvertfall ikke hvis en med forslaget ønsker at disse grupper skal tale verneinteressenes og friluftslivets sak. Få kommuner har organiserte naturvernlag og de lokale jeger- og fiskerforeningene markerer dessverre ofte en for uklar profil hva gjelder scooterbruk. Hvem skal da stå imot scooterinteressene og et politisk valgt bygningsråd med oftest manglende kompetanse på nødvendig naturhensyn?

3. Kommunen skal være klageinstans for egne vedtak!

Midt på s. 4 heter det at "Arealer som i kommuneplanen kan benyttes til motorferdsel kan i sin helhet forvaltes av kommunen, både dispensasjoner og klagebehandling."

Dersom kommunene også skal være klageinstans for scooterbruk på arealer som i kommuneplanen er satt av til motorferdsel, er det vår konklusjon at vi bare må gi opp problemkommunene.

4. Er det fylkestinget som skal bestemme omfanget av motorferdselen? Midt på s. 4 mener DN det kan være interessant å få utredet fylkesplanens egnethet i motorferdselsammenheng og sier at i så tilfelle "må fylkestinget vedta hvordan motorferdselen skal være de kommende fire årene."

Fra vårt fylkeslag i Nordland har vi fått følgende kommentar til dette forslaget:

"Hvis planleggingen av motorferdsel skal knyttes til fylkesplanen, kan vi med det fylkestinget vi har i Nordland i dag, gi opp. Det viser tidligerere vedtak som er fattet her i fylket. Når det gjelder motorferdsel, så er det svært vanskelig å stramme inn når en har fått en utglidning. Etter 4 år har utglidningen også etablert seg godt." Vi vil tro at Nordland ikke er alene om å gi grunnlag for slike konklusjoner.

5. Forbudet mot scooterkjøring på ubrøytete veier påstås å være ulogisk, rart - et dilemma og et paradoks.

Ja, det hevder DN midt på s. 5 i sitt strateginotat. Dette ulogiske paradokset "produserer enkeltsaker og mye støy", hevder Direktoratet.

Vår kommentar er at hvis man åpner for slik kjøring, vil det ihvertfall produsere mye støy! Ved siden av arealsorteringsforslaget er det denne åpningen som våre fylkeslag og vårt landsstyre reagerer sterkest på. Typisk for reaksjonene er følgende kommentar fra vårt fylkeslag i Telemark:

"Forslaget om fri kjøring på ubrøytete vei vil utvilsomt føre til en eksplosjon i salg av snøscootere, fordi dette vil øke mulighetene for mer "sportsprega" kjøring enormt. Dette er stikk i strid med DN's egne intensjoner. Svært mange skogsbilveier og lignende blir i

dag brukt som skiløyper og løyvebasert transport til hytter. Mange av disse vil bli forvandlet til de reneste fartsetapper. Dette vil medføre både risiko og store ulemper for allmenn ferdsel.

Med økt antall kjøretøy vil også antallet overtredelser av loven utenfor vei øke. Med det enorme ubrøyta veinettet vi har, sier det seg selv at å håndheve loven vil kreve langt større ressurser enn det i dag brukes på å behandle søknader om nødvendig transport."

Norges Naturvernforbund er også meget forundret over at miljøvernmyndighetenes vurdering av dette forbudet har endret seg så sterkt i den siste tiden. Vi vil i den forbindelse vise til et brev datert 23.5. 1991 fra miljøvernminister Thorbjørn Berntsen til SNØFOR der det bl.a. heter:

"Dersom ubrøytede veger åpnes for fri snøscooterkjøring, vil det føre til at fornøyelsespreget snøscooterkjøring aksepteres, også utenom Finnmark og Nord-Troms. Dette vil bety et brudd med et helt sentralt prinsipp som ligger til grunn for gjeldende regelverk; at fornøyelseskjøringen skal begrenses. Det vil også gi grunnlag for økt antall snøscootere og økt snøscooterkjøring.

Det ubrøytede vegnettet i Norge er svært omfattende. Dette viser en oversikt over vegnettet som vi har mottatt fra Direktoratet for naturforvaltning. Jeg viser til at de har anslått det ubrøytede vegnettet i Norge til 50.000 - 70000 km, dvs. over det dobbelte av total riksveg lengde. Åpning av dette vegnettet for fri snøscooterkjøring vil få store konsekvenser". Berntsen avsluttet brevet med følgende konklusjon: "Jeg vil på dette grunnlag ikke foreslå at det foretas endring i motorferdselloven for motorferdsel på ubrøytede veger."

Naturvernforbundet antar Miljøverndepartementet er kjent med at antall km ubrøytede veger har økt betydelig siden dette brevet ble skrevet og at perspektivene ved et frislipp her er blitt tilsvarende alvorligere. Vi går derfor bestemt og skarpt imot DN's forslag på dette punkt.

6. Skal miljøbasert næringsutvikling være motorbasert?

Øverst på s. 6 i sitt brev peker DN på at "Miljøbasert næringsutvikling er for landbruksmyndighetene et satsningsfelt. Jakt, fiske og ulike typer safari er sentralt i denne satsningen, og behovet for motorisert ferdsel/transport vil øke i takt med denne utviklingen. Miljømyndighetene må gjennom regelverket møte denne utfordringen ved å tilpasse først og fremst den nasjonale forskriften."

I rundskriv T-1/96 er det lagt til grunn at "Snøscootersafari er nødvendig kjøring og oppfyller således ikke kravet i forskriftens par. 6 om "særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring. Det næringsmessige formål for transporten har ikke betydning."

Dagens regelverk forutsetter at ulike typer reiselivsprodukt må legges opp slik at motorferdsel i utmark ikke er nødvendig. Dette har gått bra til nå og er etter vår mening også i framtiden en riktig strategi. Vi vil understreke at et reiselivsprodukt som krever motorisert ferdsel i utmark ikke er miljøbasert! Det er uakseptabelt!

7. Transport av utstyr og proviant i samband med jakt må ikke bli motorbasert.

På side 6 likestiller DN behovet for motorbasert inntransport av jaktutstyr og proviant med behovet for motorisert uttransport av kjøtt ved hjorteviltjakt.

Norges Naturvernforbund er på ingen måte enig i at disse behov kan og bør likestilles. Vi ser med alvorlig uro på at Direktoratet gir seg inn på en glideflukt for å etterkomme et økende krav om motorisert ferdsel til reiseliv og fritidsbruk, mens naturens behov heller

tilsier det motsatte.

Men DN's brev inneholder også flere gode forslag

1. Skjerpet holdning til barmarkskjøring.

Som nevnt innledningsvis vil vi ikke underslå at DN's brev også inneholder flere gode og skjerpende forslag. Blant disse er forutsetningen på s. 2 om at "endringer i forvaltningspraksis eller i regelverket fører til en vesentlig innstramming i bruk av motorkjøretøy på barmark. Barmarkskjøring bør i fremtiden bare være tillatt i næringsssammenheng".

Naturvernforbundet slutter seg fullt ut til dette og vil tilføye at også barmarkskjøring i samband med næring må underlegges langt sterkere restriksjoner enn i dag, jfr den dramatiske utviklingen på Finnmarksvidda.

2. Forsvaret må legge all bruk av tyngre kjøretøy til fastlagte øvings- og skytefelt.

Dette forslaget har vår fulle støtte. Vi viser i den forbindelse til vårt brev til departementet av 30.3. i år angående signaler fra Forsvaret i Troms om ønske om generell utvidet adgang til øving utenfor øvingsfeltene, ja sogar innenfor vernede områder.

3. Forskriftsendringer for vinterkjøring i Nord- Norge.

Naturvernforbundet støtter endringsforslaget for par. 5a slik at kommunene blir pålagt å opprette leiekjøring i utmarksområdene. Vi er også enige i vurderingene i forhold til funksjonshemmede. Regelen misbrukes bevisst i dag slik at det bør legges sterkere føringer på hvem som skal betraktes som funksjonshemmet og dermed kunne kvalifisere til dispensasjon.

Når det gjelder par. 5e om vedhenting, er jo dette punktet justert i nasjonal forskrift, slik at det skulle være uproblematisk å hente ved fra egen skog til fast bopel.

4. Forskriftsendringer for vinterkjøring i Sør-Norge

Også disse forslagene til forskriftsendringer finner vi positive. De går alle i klargjørende og skjerpende retning, noe vi finner absolutt nødvendig. Vi er også enig i DN's intensjon om at forskriften bør bli mer "selvbærende" dvs. at motorferdselen ikke først og fremst styres gjennom dispensasjoner fra regelen, men av regelen selv.

Vi støtter også DN's forslag (øverst på s. 9) om at fylkesmannen får adgang til å treffe sanksjoner mot kommuner som ikke overholder regelverket.

5. Statskog bør føre en mer aktiv rolle i motorferdselsaker

Naturvernforbundet er enig med DN i at Statskog på nytt bør utøve grunneirollen i motorferdselsaker - men da på en måte som er i samsvar med intensjonene i motorferdselloven.

6. Nye sikkerhetsbestemmelser

Norges Naturvernforbund støtter forslagene til nye sikkerhetsbestemmelser for snøscooter: Fartsgrense på 50 km/t, øvre grense på motorvolum og påbudt sikkerhetsutstyr.

Konklusjon

- På tross av at DN's forslag inneholder flere konkrete forslag til klargjøring og innskjerping i den nasjonale forskriften, vil Naturvernforbundet på det sterkeste

- advare mot andre deler av DN's forslag.
- I lys av erfaringene hittil vil en utstrakt delegering til kommunalt nivå bety en klar liberalisering av motorferdselen i utmark. Kommuner og fylker som har klart å stå imot presset om mer motorferdsel, vil få en langt vanskeligere oppgave enn i dag.
 - Forslaget om å åpne opp for scooterkjøring på ubrøytete veier, er fullstendig uakseptabelt og må avvises.
 - Naturvernforbundet forutsetter at eventuelle endringer i miljømyndighetenes strategi hva gjelder motorferdsel i utmark, blir sendt på en ordinær høring.

Med vennlig hilsen
NORGES NATURVERNFORBUND

Erik Solheim
leder

Fagkonsulent: Thor Midteng

Gjenpart sendt:

- Direktoratet for Naturforvaltning
- Stortingets energi- og miljøkomite
- Naturvernforbundets fylkeslag

Post: Postboks 342 Sentrum, 0101 Oslo **Besøk:** Miljøhuset G9 i Grensen 9 B, 3. etasje, 0159 Oslo

Tlf: 23 10 96 10 **Faks:** 23 10 96 11 **E-post:** [naturvern\(a\)naturvern.no](mailto:naturvern(a)naturvern.no)

Adressater ifølge
vedlagte adresseliste

Jlu

Deres ref.

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
~~86/4236-8~~
86/4736-5 N MT/sk

Dato

19.1.1987

**HØRINGSBREV - ENDRINGER I LOV OM MOTORFERDSEL I
UTMARK OG VASSDRAG**

1. Innledning - bakgrunn

Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag av 10. juni 1977 nr 82 har som utgangspunkt et generelt forbud mot motorferdsel i utmark og vassdrag, jf lovens § 3. For en del nærmere angitte nytteformål er det i lovens § 4 gjort unntak fra forbudet. Videre kan kommunen ved forskrifter etter § 5 og ved enkelttillatelser etter § 6 tillate motorferdsel som ellers er forbudt. For Finnmark gjelder en særbestemmelse om snøscooterløyper etter § 5 annet ledd.

Motorferdsellovens formål framgår av § 1, der det heter:

"Formålet med denne lov er ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen."

Departementet har i den senere tid foretatt en grundig gjennomgåelse og vurdering av erfaringene med motorferdselloven, som nå har virket i 9 år. Vi har i den forbindelse holdt en rekke møter med berørte organisasjoner og institusjoner, samt gjennomgått gjeldende kommunale forskrifter.

Bakgrunnen for loven var den klart økende motoriserte ferdsel i utmarksområdene og behovet for å begrense denne pga skadevirkningene. Myndigheten til å regulere ferdsel gjennom forskrifter og enkelttillatelser ble lagt til kommunene.

På tross av loven har imidlertid antall snøscootere vist en sterk økning, og det er nå registrert nærmere

*Opprinnelig
lov*

30 000 snøscootere her i landet. Mye av kjøringen faller klart utenfor lovens regler og intensjoner. Loven har også blitt praktisert forskjellig fra kommune til kommune, og det er vanskelig å holde oversikten over regelverket.

Det er departementets oppfatning at loven ikke har fungert etter sine intensjoner. Det har siden loven trådte ikraft skjedd en markert økning i motorisert ferdsel i utmark og vassdrag. Loven omfatter alle typer motorisert ferdsel, men det er bruk av snøscootere og barmarkskjøretøyer som volder de største problemer.

Motorisert ferdsel i utmark tjener i mange tilfeller åpenbare nytteformål. Det gjelder f.eks. nødvendig motorferdsel i jord- og skogbruksnæringen og i rein-driftsnæringen, samt i forbindelse med politi-, ambulanse- og redningstjeneste.

Motorferdsel i naturen medfører imidlertid en rekke ulemper, bl.a. støy og forurensning. Støynivået er minst like høyt som for biler, og støyen bærer over flere kilometer i åpent terreng. Kjøringen, som også forekommer på kvelds- og nattetid, er sterkt sjenerende for hyttegrender o.l. og for folk som søker avkobling i naturen til fots. Visse snøscootere kan holde en fart på over 150 km/t. Sammen med relativt dårlige styre- og bremseegenskaper betyr dette en reell fare for annen ferdsel. Det gjelder ikke minst for småbarn og i nærmiljøer. Den store aksjonsradien og de begrensede muligheter for kontroll øker risikoen for bl.a. ulovlig jakt og fiske. Skader på mark og vegetasjon oppstår, spesielt ved kjøring på barmark. Slike skader voldt av hjulkjøretøyer kan mange steder bli stående i årevis.

Fra et helsemessig synspunkt er det uheldig om motorisert ferdsel overtar for mer tradisjonelle former for ferdsel i naturen. Det finnes allerede eksempler på at det er vanskelig å motivere skoleklasser for fellesskiturer i områder med mye snøscooterbruk. Svensk statistikk viser at det forekommer 3 ganger så mange ulykker pr 1000 kjøretøyer for snøscootere som for biler.

Motorferdsel i naturen er nå i ferd med å få et helt annet omfang enn forutsatt. Tradisjonelt vinterfriluftsliv er etter departementets syn ikke forenlig med en videre utvikling av snøscootertrafikken, og barmarkskjøring om sommeren vil på sikt ødelegge landskapet. Loven virker ikke etter formålet, og vi risikerer en tilsvarende utvikling som i Sverige, der antallet snøscootere på ti år har økt fra 20 000 til 105 000. Departementet anser det derfor nødvendig å treffe nye tiltak for å begrense motorferdselen i utmark.

Balansen
for endring

2. Forslag til nye tiltak

2.1. Innledning

Departementet foreslår endring av gjeldende bestemmelser for snøscootere og andre terrenggående kjøretøyer slik det framgår av vedlegg 1 og 2. Vedlegg 1 er forslag til endringer i motorferdselloven, mens vedlegg 2 er forslag til forskrift fra departementet. Forslagene vil nedenfor bli omtalt nærmere.

2.2. Landsomfattende forskrift om bruk av snøscootere og andre terrenggående kjøretøyer

Departementet foreslår at adgangen til bruk av snøscootere og andre terrenggående kjøretøyer skal reguleres gjennom landsomfattende forskrift gitt av departementet i stedet for kommunale forskrifter og enkelttillatelser. Endringen i motorferdselloven vil være en rammebestemmelse, og de nærmere detaljer følge av den sentrale forskrift, jf vedlegg 1 ny § 4a.

Den landsomfattende forskrift om bruk av snøscootere og andre terrenggående kjøretøyer framgår av vedlegg 2 og er betegnet "Nasjonal forskrift for bruk av terrenggående kjøretøyer." Forskriften vil ikke bare gjelde for snøscootere, men også for barmarkskjøretøyer, som f.eks. terrenggående biler og motorsykler. Forskriften vil bare gjelde for kjøring utenfor (brøytet) bilvei.

Departementet har lagt vekt på at forskriften bør gi mest mulig presis opplysning om hva slags kjøring som er tillatt, og har også utformet forskriften med sikte på å unngå at den skal gi grunnlag for utglidning.

Forskriften gir en oppregning av hvilke formål terrenggående kjøretøyer kan nyttes til. Utgangspunktet er at det kun er i forbindelse med nødvendige og nyttige formål kjøring kan skje - fornøyleskjøring skal ikke kunne skje, med unntak av kjøring angitt i forskriftens § 2 bokstav b).

I forskriften er det gitt en bestemmelse om at fylkesmannen kan henvise kjøring til særskilt angitte traseer fastsatt etter forslag fra kommunestyret. I dag er det praksis i enkelte kommuner, spesielt i Finnmark - at bruk av terrenggående kjøretøyer som tillates gjennom kommunale forskrifter, henvises til traseer. En slik kanalisering til traseer vil bla. kunne lette kontrollen, samt redusere konfliktmulighetene med andre interesser.

I forskriftens § 3 foreslås en hjemmel for fylkesmannen til å gi fastboende tillatelse til ervervsmessig kjøring, slik at de kan påta seg transportoppdrag for andre. På denne måten vil privatpersoners transportbehov kunne dekkes.

Endring
Forholdet
og forskrift

være for å dekke transportbehovet til private hytter. Når slik leiekjøring er umulig, vil det kunne gis tillatelse til private for kjøring til og fra hytter med hjemmel i forskriftens § 5.

Behovet for transport for bevegelseshemmede er dekket gjennom forskriftens § 4, jf § 2 bokstav c). Det er forutsatt en liberal praktisering av denne bestemmelsen.

I forskriftens § 5 er fylkesmannen gitt hjemmel til å gi tillatelse også i andre tilfeller enn dem som er regnet opp, dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke kan dekkes på annen måte. Det er en forutsetning at slike tillatelser bare skal kunne gis i helt spesielle tilfeller. Fylkesmannens vedtak kan påklages til Direktoratet for naturforvaltning.

2.3. Spørsmålet om innføring av en konsesjonsordning for terrenggående hjulkjøretøyer

Bruken av terrenggående hjulkjøretøyer i utmark har økt betydelig den senere tiden. Siden dette er kjøring på barmark, ofte på sårbart underlag, oppstår det terrengskader som det kan ta årevis før er borte. Utviklingen med terrenggående hjulkjøretøyer er ennå ikke kommet så langt, men er mange steder i ferd med å bli et alvorlig miljøproblem. Departementet vurderer om det bør innføres en konsesjonsordning for hjulkjøretøyer som er spesielt konstruert for kjøring i terrenget, og vil derfor be om høringsinstansenes syn på dette.

2.4. Andre endringer i motorferdselloven

Foruten de ovenfor nevnte nye bestemmelser om adgangen til bruk av snøscootere og andre terrenggående kjøretøyer, foreslår departementet visse mindre endringer i motorferdselloven. Dette er for det første lovtekniske endringer i lovens §§ 5 og 6 som er nødvendig på grunn av forslagene under 2.2. § 5 bokstav a) vil i sin helhet bli erstattet av den nye nasjonale forskrift for bruk av terrenggående kjøretøyer, og vil måtte sløyfes. Det er da naturlig at bokstav b) blir ny bokstav a), og bokstav c) blir ny bokstav b). Likeledes vil § 6 om enkelttillatelser måtte innsnevres da enkelttillatelser til bruk av snøscootere og andre terrenggående kjøretøyer skal gis i medhold av forskrift.

Departementet vil videre foreslå at det framgår uttrykkelig av § 5 at kommunens, dvs. kommunestyrets, myndighet til å gi forskrifter (for motorfartøyer og luftfartøyer) ikke kan delegeres. Videre foreslås en bestemmelse om at utkast til slike forskrifter sendes fylkeskommunen og berørte statlige fagmyndigheter til uttalelse, og at forskriftene må godkjennes av fylkesmannen dersom slike myndigheter har innsigelser. Forslaget fremmes fordi det i enkelte tilfeller har vist seg at kommunale forskrifter kan være svært vidtgående. Slike for-

skrifter er i virkeligheten en form for areal-disponering, og den ordning som foreslås, svarer til plan- og bygningslovens regler for arealplaner i kommunen.

2.5. Forskrift etter motorferdselloven § 7 om helikopterskiing

Den någjeldende § 5 bokstav b) - ny bokstav a) - gjelder landing og start med luftfartøy. Bestemmelsen åpner adgang for kommunen til å legge ut bestemte steder i utmark og vassdrag for landing og start med luftfartøy. Mest vanlig er det å legge ut spesielt egnede innsjøer til slike landingsplasser. Det hender at kommunen begrenser adgangen til slik landing/start til å gjelde for selskaper som driver ervervsmessig luftfartsvirksomhet, eller til å gjelde til særskilt angitte formål. Slik bestemmelse er, vil det imidlertid ikke være noe i veien for at kommunen peker ut steder der landing og start med luftfartøy kan skje uten nærmere begrensninger.

I den senere tid har det vist seg å dukke opp mange tilfeller av såkalt "helikopterskiing" eller "heli-skiing", dvs. at det arrangeres helikopterturer for skiturister til attraktive fjelltopper. Departementet har her inntatt det standpunkt at slik transport ikke tilfredsstiller kravet om "særlige grunner" i § 6, slik at enkelttillatelse til slik helikoptertransport ikke kan gis. § 5 bokstav b) som gir hjemmel til å legge ut landingsplasser for luftfartøy, krever ikke at det skal foreligge særlige grunner. Dette kan forstås slik at landing og start kan skje uten hensyn til formålet, med mindre kommunen har satt begrensninger i forbindelse med utleggelsen. Det har derfor blitt reist spørsmål om helikopterskiing er tillatt dersom landing og start tillates gjennom § 5 bokstav b). For å forhindre tvil på dette punkt, foreslås at det gis en forskrift etter motorferdsellovens § 7 første ledd som medfører forbud mot helikopterskiing o.l., jf vedlegg 3. Forslaget fremmes i 2 alternativer.

2.6. Andre tiltak. Oppsyn. Informasjon

Av sikkerhetsmessige årsaker mener departementet det bør settes begrensninger i motorstyrke for snøscootere til 40 hk, og at aldersgrensen bør heves fra 16 år til 18 år. Vi ber om høringsinstansenes syn på dette. På bakgrunn av høringen vil Miljøverndepartementet i samarbeid med Samferdselsdepartementet utforme de nødvendige regelendringer.

Når det gjelder motorisert ferdsel i utmark og vassdrag generelt, er det viktig at reglene håndheves på en skikkelig måte. Det er departementets inntrykk at kontrollen med bestemmelsene gjennomgående har vært mangelfull. Kontrollen med at bestemmelsene i motorferdselloven blir overholdt tilligger de ordinære politimyndigheter. I tillegg foretas en viss kontroll på dette felt av skogfor-

valtningen og fjellstyrene, i Finnmark av reinpolitiet, og i Troms av Fjelltjenesten. I statsbudsjettet for 1987 er bevilgningene til oppsyn styrket, og Miljøverndepartementet vil fortsette å arbeide for å bedre kontrollen med motorisert ferdsel i utmark og vassdrag.

Departementet ser det slik at det er et betydelig behov for informasjon om reglene for motorisert ferdsel i utmark og vassdrag. Forslaget om ens regler for bruk av motorkjøretøyer i utmark i hele landet vil lette informasjonsarbeidet betydelig. I samband med iverksettingen av nye regler vil departementet sørge for å dekke informasjonsbehovet.

3. Administrative og økonomiske konsekvenser

Nye bestemmelser som de foreslåtte vil kunne ha administrative og økonomiske konsekvenser for flere organer.

De nye reglene vil bety en avlastning for kommunen, som ikke lenger vil få til avgjørelse enkeltsøknader om bruk av terrenggående kjøretøyer. Denne typen kjøretøyer står i dag for tyngden av enkeltsøknader. Kommunene vil dessuten bli fritatt for arbeidet med egne forskrifter for terrenggående kjøretøyer.

Fylkesmannen vil få som ny oppgave å behandle enkeltsøknader om bruk av terrenggående kjøretøyer, men blir fritatt for å behandle kommunale klagesaker og for legalitetskontroll med kommunale forskrifter. De nye fellesreglene for hele landet vil gjøre fylkesmannens arbeid med informasjon og håndheving lettere. Behandlingen av enkeltsøknader vil medføre merarbeid, men når den nye forskriften blir skikkelig kjent, regner departementet med at søknadstallet vil stabilisere seg. Dersom situasjonen vurderes under ett og på noe sikt, må antas at de nye regler ikke vil påføre fylkesmannen økt arbeidsbelastning av en slik betydning at kapasiteten der må styrkes.

Direktoratet for naturforvaltning har i dag ingen særskilte oppgaver når det gjelder lov om motorferdsel i utmark og vassdrag. Etter de nye regler vil direktoratet bli klagemyndighet og overordnet myndighet i forhold til forskriften om bruk av snøscootere og andre terrenggående kjøretøy. Direktoratet vil således få nye oppgaver på dette felt.

Departementet ser det dessuten som ønskelig at direktoratet også ellers får oppgaver når det gjelder lov om motorferdsel i utmark og vassdrag. Departementet tar sikte på å delegere ansvaret for lovens forvaltning fra departementet til direktoratet. Den merbelastning disse arbeidsoppgaver vil påføre direktoratet, antas det at det vil være rom for innen eksisterende rammer.

De nye regler påfører ikke departementet nye arbeids-

oppgaver. Derimot vil departementet gjennom delegering av ansvar for lovens forvaltning til Direktoratet for naturforvaltning, etter hvert bli noe avlastet.

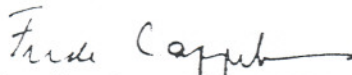
Departementet ber om merknader til de konkrete forslag til nye bestemmelser som er omtalt foran.

./.
Liste over høringsorganene følger vedlagt.

Kommunale organer bes sende kopi av sin uttalelse til fylkesmannen og fylkeskommunen.

Fristen for å avgi uttalelse er 15. mars 1987. Av hensyn til den videre framdrift av saken, vil det dessverre ikke være mulig med noen forlengelse av fristen.

Med hilsen


Frede Cappelen
Statssekretær


Inge Lorange Backer



Fylkesmennene

Deres ref.:

Vår ref. (bes oppgitt ved svar):
02/2921 NATB-FR-ESA

Dato:
27.02.2003

Arkivkode:
463.2

Bruk av motorkjøretøy i utmark og vassdrag. Oversikt over kommunenes dispensasjonspraksis vintersesongen 2001/2002.

I henhold til §7 i nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, skal kommunene to ganger årlig sende rapport over dispensasjoner etter §§ 5 og 6 i forskriften til fylkesmannen. Vedlagt følger landsoversikt for denne rapporteringen for vintersesongen 2001/2002.

Det er betydelig variasjon i rapporteringen fra de enkelte kommuner og fylker. Dette skyldes både at det er stor variasjon i omfanget av motorferdselen mellom fylker og mellom kommuner i samme fylke. Det er også varierende i hvilken grad kommuner og fylker prioriterer rapporteringen. Det som gir størst utslag og som bidrar til å gjøre totaltallene usikre, er når kommuner med stort omfang av motorferdsel ikke rapporterer. For vintersesongen 2001/2002 er dette tilfelle for kommuner i bl.a. Finnmark og Telemark. For så godt som alle fylkene synes å gjelde at det er enkelte kommuner som utpeker seg med en svært liberal dispensasjonspraksis og et stort antall dispensasjoner.

Når det gjelder utviklingen i totalt antall dispensasjoner som gis det enkelte år viser disse en klar økning dersom en går 10 år tilbake og da særlig når det gjelder dispensasjon for kjøring til egen hytte. I forhold til sesongen 1996/97 (5 år tilbake) er det imidlertid ingen store endringer. Dersom en ser på totalt antall gjeldende dispensasjoner er det imidlertid grunn til å merke seg en betydelig økning i forhold til forrige sesong – fra 14 582 til 21 354, en økning på nesten 7000 dispensasjoner. Dette må tolkes dit hen at det i større grad gis flerårige dispensasjoner og at det derfor trolig er en økning i omfanget av motorferdselen selv om antallet dispensasjoner det enkelte år ikke øker.

Når det gjelder formål det gis dispensasjon til etter § 6 gir rapporteringen opplysninger som synliggjør at kravet om at kjøringen skal gjelde særlige tilfeller og ikke skal gjelde turkjøring, trolig ikke tillegges nødvendig vekt. Det er bl.a. gitt dispensasjon til kjøring i forbindelse med isfiske, for å besøke venner, ut fra løype for å raste og kjøring til hytte som ligger mindre enn 2,5 km fra brøytet vei.

Som det også går fram av vår oppsummering av fjorårets rapportering ser DN grunn til bekymring knyttet til flere aspekter ved utviklingen for motorisert ferdsel i utmark. DN ser det slik at de opplysninger og oversikter som følger av kommunenes rapporter og fylkesmennenes oppsummering av disse, må ses i sammenheng med det forsøket som nå gjennomføres i åtte kommuner og

evalueringen av dette. Til sammen vil dette danne grunnlag for å beslutte om det skal gjøres endringer i gjeldende regelverk og i tilfelle hvilke endringer det vil være snakk om.

Direktoratet vil derfor oppfordre fylkesmennene til å gjøre en grundig oppfølging av kommunenes rapportering for både barmark og vintersesongene fram til forsøket avsluttes høsten 2004 slik at beslutningsgrunnlaget for eventuelle lov- og forskriftsendringer blir best mulig.

Med hilsen

Ingebrigt Stensaas
Fung. direktør naturbruksavdelingen

Elisabeth Sæthre

Kopi til:
Miljøverndepartementet Postboks 8013 Dep 0030 Oslo

90/91	1213	122	666	38	3492	277	417	37	959	24	2804	306	9551	804	

* Hvorav 290 i Kautokeino

+ Mangler informasjon om gjeldende tillatelser. Tallet representerer for disse fylkene dispensasjoner gitt 2001/2002.

J. Fysisk planlegging, kulturminner, natur og nærmiljø - nivå 3 (K)		
etter region, statistikkvariabel og tid		
		2004
0501 Lillehammer	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	7
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	4
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	0
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	2
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	0
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	11
0502 Gjøvik	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	2
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	0
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	1
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	1
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	0
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	0
0511 Dovre	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	24
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	0
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	11
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	11
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	6
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	4
0512 Lesja	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	12
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	2
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	7
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	1
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	1
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	9
0513 Skjåk	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	11
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	7
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	2
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	2
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	0
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	0
0514 Lom	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	16
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	4
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	5
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	3
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	0
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	6
0515 Vågå	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	6
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	0
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	0
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	4
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	2
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	13
0516 Nord-Fron	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	21
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	4
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	6
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	9
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	4
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	38
0517 Sel	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	30
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	1
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	1

	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	2
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	0
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	26
0519 Sør-Fron	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	14
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	2
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	2
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	7
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	1
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	20
0520 Ringebru	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	28
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	7
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	1
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	13
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	8
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	68
0521 Øyer	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	15
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	1
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	3
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	8
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	4
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	7
0522 Gausdal	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	32
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	4
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	2
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	18
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	8
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	11
0528 Østre Toten	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	17
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	14
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	1
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	1
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	1
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	0
0529 Vestre Toten	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	1
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	0
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	0
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	1
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	0
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	0
0532 Jevnaker	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	0
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	0
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	0
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	0
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	0
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	0
0533 Lunner	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	3
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	1
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	0
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	0
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	0
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	0
0534 Gran	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	3
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	1
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	0
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	0
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	0

	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	2
0536 Søndre Land	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	4
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	1
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	0
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	0
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	0
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	0
0538 Nordre Land	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	6
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	0
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	0
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	1
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	0
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	19
0540 Sør-Aurdal	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	25
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	0
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	22
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	3
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	1
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	17
0541 Etnedal	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	18
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	0
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	16
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	0
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	0
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	16
0542 Nord-Aurdal	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	45
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	0
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	36
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	1
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	0
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	29
0543 Vestre Slidre	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	59
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	1
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	49
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	6
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	0
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	32
0544 Øystre Slidre	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	40
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	1
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	32
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	2
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	2
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	24
0545 Vang	F.3.a Antall søknader om motorferdsel i utmark behandlet	63
	F.3.b Antall dispensasjoner etter § 6 i lov om motorferdsel i utmark	2
	F.3.c Ant. disp. etter § 5 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	5
	F.3.d Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	11
	F.3.e Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	0
	F.3.f Antall leiekjøringsordninger (løyvekjøring) i kommunen	22
En generell kompensasjonsordning for merverdiavgift innført fra 1.1.2004 kan føre til brudd i tidsserien fra 2003 til 2004 i ulike regnskapsbegreper. Ordningen vil kunne innebære reduksjon i netto driftsutgifter totalt, netto driftsutgifter på funksjon/tjenesteområde, korrigerede brutto driftsutgifter totalt,		

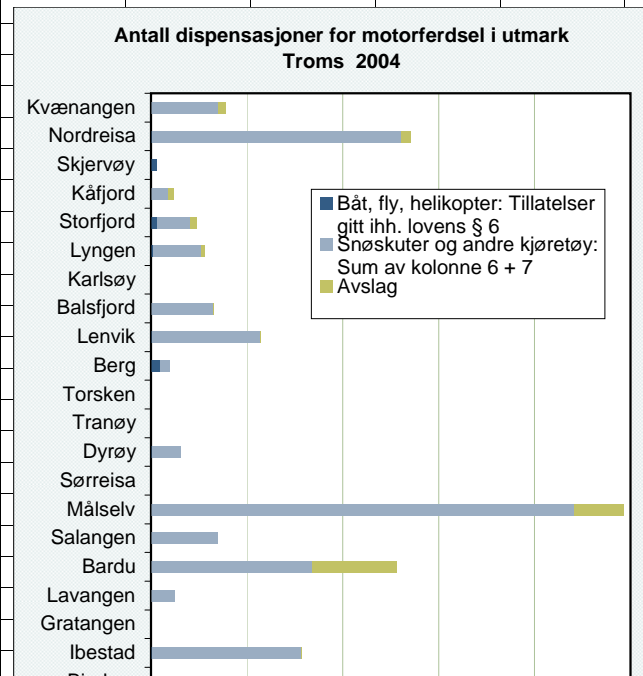
korrigerede brutto driftsutgifter på funksjon/tjenesteområde og brutto	
driftsutgifter på funksjon/tjenesteområde eller økning i brutto	
driftsinntekter på funksjon/tjenesteområde. For nærmere forklaring	
henvises til Faglig veiledning kapitlene 2B - 2E.	

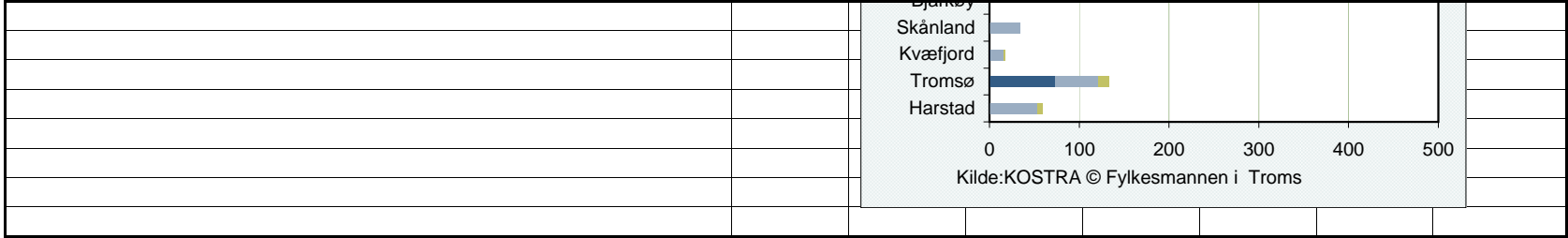
J. Fysisk planlegging, kulturminner, natur og nærmiljø - nivå 3

	Harstad	Tromsø	Kvæfjord	Skånland	Bjarkøy	Ibestad	Gratangen
	2004	2004	2004	2004	2004	2004	2004
Totalt antall søknader	59	133	18	34	0	158	..
Båt, fly, helikopter: Tillatelser gitt ihh. lovens § 6	0	73	1	0	0	1	..
Snøskuter: Tillatelser gitt ihh. forskriftens § 5	47	40	13	29	0	155	..
6.4.4 Ant. disp. etter § 6 i forskrift til lov om motorferdsel i utmark	6	8	2	5	0	1	..
Snøskuter og andre kjøretøy: Sum av kolonne 6 + 7	53	48	15	34	0	156	0
Avslag	6	12	2	0	0	1	

6.4.5 Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark

	Harstad	Tromsø	Kvæfjord	Skånland	Bjarkøy	Ibestad	Gratangen
	2004	2004	2004	2004	2004	2004	2004
6.4.5 Antall søknader om motorferdsel i utmark innvilget, barmark	6	1	0	0	0	0	..







SNØSCOOTERLØYVE

LEIGEKØYRING

Saksnr.: 04/00709/082

Namn: Bjørn Hallvard Lykken

Reg. nr.: JR 9384

Saka er behandla som saksnr. DS 0207/04 med delegert rett frå Hovudutval for utvikling.

Løyvet er gjeve administrativt av kultursjefen etter "Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag" § 5 pkt. a, i nasjonal forskrift.

Dette løyvet gjeld:

1. Leigekøyring i Beito, Kjøsaraudalen, Hensraudalen, Flensendin, Ole og Bygdin.
2. Ikkje over den rett ein grunneigar har til å nekte motorferdsel på sin eigedom. Ein bør derfor ta kontakt med grunneigar på førehand (jfr. §10 i motorferdsellova).
3. Fram til 1. juni 2008.

Ein gjer merksam på generelle reglar iht. Motorferdsellova:

§ 8: "Motorferdsel i utmark og vassdrag skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for mennesker og naturmiljø."

§12: "Den som forsettelig eller uaktsomt overtrer denne lov eller forskrifter, regler eller vilkår, fastsatt i medhold til loven, eller medvirker hertil, straffes med bøter."

Ved straffeansvar etter §12 vil dette løyvet frå Vang Kommune bli inndrege.

Unngå køyring i preparerte skiløyper!

Dette løyvet skal alltid bringast med under køyringa og leggst fram som dokumentasjon ved kontroll.

Dato: 24.11.2004

Stempel/sign.:



SNØSCOOTERLØYVE

Saksnr.: 04/00709/084

Namn: *Vaktmesterservice ved Marie Skogstad*

Reg. nr.: *JS 1004*

Saka er behandla som saksnr. DS 0209/04 med delegert rett frå Hovudutval for utvikling.

Løyvet er gjeve administrativt av kultursjefen etter "Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag" § 6 i nasjonal forskrift.

Dette løyvet gjeld:

1. Køyring i Vang kommune i samband med drift av firmaet Vaktmesterservice. Løyvet gjeld ikkje transportoppdrag mellom Tyin - Eidsbugarden i den perioden det går beltebilrute på strekninga.
2. Ikkje over den rett ein grunneigar har til å nekte motorferdsel på sin eigedom. Ein bør derfor ta kontakt med grunneigar på førehand (jfr. §10 i motorferdsellova).
3. Fram til 1. juni 2008.

Ein gjer merksam på generelle reglar iht. Motorferdsellova:

§ 8: "Motorferdsel i utmark og vassdrag skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for mennesker og naturmiljø."

§12: "Den som forsettelig eller uaktsomt overtrer denne lov eller forskrifter, regler eller vilkår, fastsatt i medhold til loven, eller medvirker hertil, straffes med bøter."

Ved straffeansvar etter §12 vil dette løyvet frå Vang Kommune bli inndrege.

Unngå køyring i preparerte skiløyper!

Dette løyvet skal alltid bringast med under køyringa og leggst fram som dokumentasjon ved kontroll.

Dato: 24.11.2004

Stempel/sign.:



VANG KOMMUNE

RÅDMANNSKONTORET

(14)

Bente Marie Myhre

2967 LOMEN

Vang i Valdres, 15.12.2004

Saksnr.
04/00709

Arkivkode
K01

Avd/Sek/Saksb.
RA/RA/RAJE

MELDING OM DELEGERT VEDTAK

Saka er behandla som saksnr. DS 0242/04 med delegert rett frå Hovudutval for utvikling.

De får med dette melding om at det er gjort slikt vedtak:

Skriv frå Fylkesmannen i Oppland, miljøvernavdelinga oppfordrar til å redusere talet på snøscooterløyver i samband med jervejakt til eit minimum, og etter drøfting med grunneigarar i Vang har me kome fram til at me dekkar behovet for snøscootertransport med gjeldane løyver i vår kommune.

De blir derfor ikkje tildelt snøscooterløyve til utkjøring av åte i samband med jervejakt i Vang kommune.

Med helsing

Jon Eggen

Kultursjef

Dir. tlf: 61 36 85 42

E-mail: jon.eggen@vang.kommune.no

Postadresse:

2975 Vang i Valdres

Besøksadresse:

Vang i Valdres

Telefon: 61 36 85 42
Telefaks:

Øystre Slidre kommune

DISPENSASJONSBEVIS - MOTORFERDSEL I UTMARK OG VASSDRAG

Trandokken Norvald

Id. nr.:0140

2943 Rogne

er 15032006 gitt dispensasjon for kjøring med snøscooter med kjennetegn JS1536

Dispensasjon gjelder/er gitt i medhold av følgende bestemmelser i lov/forskrift:

NF5e Transport av ved ut over NF3g

NF = Nasjonal forskrift MF = Motorferdselloven KF = Kommunal forskrift

Følgende vilkår fastsatt i medhold av NF pgf. 7 og 3, MF pgf. 6 og KF :

VK03 Trase/område som beskrevet nedenfor
VK32 Kjøring/transport så skånsomt som mogleg
VK20 Om mulig benytte vegtraseer/løypetraseer

VK06 Gyldig 17.03 - 18.03.2006

Trase/område:

Juvikåsen - bu ved sørenden av Rabalsvatnet

Annet:

Det forutsettes at løyveinnehaver sørger for nødvendig tillatelse fra grunneier/grunneiere, jfr. Motorferdselloven pgf. 10.

Den som forsettelig eller uaktsomt overtrer loven, forskriften, regler eller vilkår fastsatt i medhold av loven, eller medvirker hertil, er straffeansvarlig etter lovens pgf. 12. Dersom fastsette vilkår brytes kan løyvet bli inndratt.

Følgende dokumenter skal medbringes under kjøring: Dispensasjon, førerkort og vognkort. Byggemelding/byggetillatelse ved byggearbeider.

Heggenes 18072006

stempel/underskrift

Øystre Slidre kommune

DISPENSASJONSBEVIS - MOTORFERDSEL I UTMARK OG VASSDRAG

Sameiet Melbystølen gnr. 15 bnr. 7
v/Bjørn Rønneberg
0264 Oslo

Id. nr.:0137

er 01022006 gitt dispensasjon for kjøring med personbil
med kjennetegn XXXXXX

Dispensasjon gjelder/er gitt i medhold av følgende bestemmelser i
lov/forskrift:

NF06 Særlig behov

NF = Nasjonal forskrift MF = Motorferdselloven KF = Kommunal forskrift

Følgende vilkår fastsatt i medhold av NF pgf. 7 og 3, MF pgf. 6 og KF :

VK01 Trase/område i samsvar med kartutsnitt
VK32 Kjøring/transport så skånsomt som mogleg
VK23 Ved brot på løyvet kan løyvet inndragast

VK06 Gyldig til 20090201

Trase/område:

Annet: Søknad gjeld nødvendig transport av varer og personar med
bil frå Olevegen til Melbystølen (gnr. 15 bnr. 7).

Nemnda for kultur utvikling og næring (KUN) gjev med heimel
i nasjonal forskrift § 6 følgjande deleigarar i sameiget
Melbystølen gnr. 15 bnr. 7:

Bjørn Rønneberg, Fredrik Stangs gate 31 C , 0264 Oslo Inger
Bache Nisen, Tiurv. 14, 3030 Drammen Erik Georg Bache,
Almev. 40 B, 0855 Oslo Kirsten Backer,Fiolv. 16, 1352
Kolsås Georg Backer, Lensmannsv. 6, 8900 Brønnøysund Mette
Barth, Gråkamv. 19 D, 0779 Oslo Helga Gunnerød, Kolsåsen
50, 7079 Flatåsen Peter Johan Barth, Gråkamv. 19 D, 0779
Oslo

dispensasjon for kjøring med bil på barmark for nødvendig person- og varetransport til hytter på Melbystølen langs traktorslepe frå Olevegen, jfr kart dat 20.11.2005.

Bekreftet pr. tlf over for Bjørn Rønneberg 21.02.06 at disp

Det forutsettes at løyveinnehaver sørger for nødvendig tillatelse fra grunneier/grunneiere, jfr. Motorferdselloven pgf. 10.

Den som forsettelig eller uaktsomt overtrer loven, forskriften, regler eller vilkår fastsatt i medhold av loven, eller medvirker hertil, er straffeansvarlig etter lovens pgf. 12. Dersom fastsette vilkår brytes kan løyvet bli inndratt.

Følgende dokumenter skal medbringes under kjøring: Dispensasjon, førerkort og vognkort. Byggemelding/byggetillatelse ved byggearbeider.

Heggenes 18072006

stempel/underskrift

LOM KOMMUNE
Sakspapir fullmaktsvedtak

Utval/styre/råd	Møtedato	Saksnr
Fullmaktsvedtak formannskap	02.12.2004	242/04

Arkiv: K01	Objekt:	Arkivsaknr 2003001501	Saksbehandlar: Kari Sveen
------------	---------	-----------------------	---------------------------

SØKNAD OM LØYVE TIL VEDKJØRING MED SNØSCOOTER KVERNDALEN OG LEIRLIA - HELGE IVAR MOEN OG ARILD ØYGARD

Dokumentliste:

Nr	T	Dok.dato	Avsendar/Mottakar	Tittel
1	I	10.11.2003	Helge Ivar Moen	SØKNAD OM LØYVE TIL VEDKJØRING MED SNØSCOOTER FRÅ KVERNDALEN, FRÅ DALEN, FRÅ VEGASKJELLET

Bakgrunn:

Helge Ivar Moen tok kontakt over telefon 16.11.04 med spørsmål om forlenging av løyve for vedkjøring gjeve i 2004. Same forhold gjeld for Arild Øygard.

Løyva vart sist vinter gjeve for eitt år, med utgangspunkt i at Lom kommune er med i forsøk som skulle vera avslutta før vintersesongen 2004/2005. Forsøket er nå forlenga til 01.05.05, slik at ev. løyve også denne gong er aktuelt for berre ein sesong i og med at regelverket kan verta endra etter forsøksperioden.

Vurdering:

Det er ikkje brøyt vegg til Kveinndalen. Det er ikkje skogsveg i skogteigen, så transportbehovet er til stades. Bruk av snøscooter blir vurdert som meir skånsamt enn berrmarkstransport. For Leirlia vert riksvegen truleg brøyt opp til vegaskjelet i heile vinter, så løyvet for dette området vil gjelde frå der vegen til kvar tid vert stengd og opp til hogstområdet. For å redusere transportbehovet til eit minimum bør hogst helst skje i berrmarksperioden når områda er tilgjengeleg, slik at scootertransporten i hovudsak gjeld utkjøring av ved.

For løyva gjeld dei generelle reglane om å ta omsyn til andre brukarinteresser som vilt- og friluftslivsinteresser, jf. motorferdsellova § 8. Transporten bør ikkje foregå i vinterferien eller påskeferien av omsyn til friluftslivsinteressene.

Før kjøring i statsallmenning (Kvandalsvoll – setervegen og Leirlia) skal fjelloppsynsmann Odd Repp varslast på førehand.

Vedtak:

Med heimel i pkt. 9 i planføresegner til kommunedelplan for motorferdsel i Lom kommune vedteke av Lom kommunestyre 14.10.2003 får Helge Ivar Moen løyve til vedtransport med snøscooter på strekningane Kvandalsvoll – Kveinndalen og i Leirlia frå der riksvegen er stengd og opp til hogstområdet. Arild Øygard får løyve for vedtransport i området Kvandalsvoll – Kveinndalen.

Løyva gjeld fram til 01.05.2005.

Som vilkår vert sett at ferdselen skal foregå på ein varsam måte med tanke på dyreliv og andre brukarinteresser. Transporten bør ikkje foregå i vinterferien eller påskeferien av omsyn til friluftslivsinteressene. Ved kjøring i allmenninga (strekninga Kvandalsvoll – setervegen og i Leirlia) skal fjelloppsynsmann Odd Repp varslast på førehand. Løyvet skal takast med under transport for framlegging ved eventuell kontroll. Misleghald av vilkåra kan føre til at løyvet vert trekt attende.

Rett utskrift. Lom, 02.12.04

Kari Sveen

Utskrift går til:

Helge Ivar Moen, 2687 BØVERDALEN

Arild Øygard, 2686 LOM

Lom Fjellstyre, 2686 LOM (e-post)

Lensmannen i Lom, 2686 LOM

SNO v/ Esben Bø, 2686 LOM (e-post)

LOM KOMMUNE
Sakspapir fullmaktsvedtak

Utval/styre/råd	Møtedato	Saksnr
Fullmaktsvedtak formannskap	26.05.2005	073/05

Arkiv: K01 &18	Objekt:	Arkivsaknr 2005000536	Saksbehandlar: Kari Sveen
-------------------	---------	-----------------------	---------------------------

SØKNAD OM BRUK AV SNØSCOOTER I SAMBAND MED PRODUKSJON AV TV PROGRAM

Dokumentliste:

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottakar	Tittel
1	I	23.05.2005	Jan Fasting	SØKNAD OM BRUK AV SNØSCOOTER I SAMBAND MED PRODUKSJON AV TV PROGRAM

Bakgrunn:

Jan Fasting (sikkerhetssjef og ruteansvarlig) søker på vegne av TV-produksjonen 71°n om løyve for bruk av snøscooter i samband med filmopptak for episode nr. 4 som går med hundespenn frå Turtagrø til Lomseggen. Deltakarane skal forlate bikkjene på Eggjapiken og gå ned til Lom. Her er premien overnatting og mat på Fossberg. Behov for scooterløyve gjeld for dagane 30/5, 31/5 og 1/6. 30/5 er det rekognosering – oppkjøring av spor. 31/5 og 1/6 er sjølve produksjonen.

Asbjørn Hansen er viljug til å bistå i forhold til detaljplanlegging av kjøretrase.

Andre opplysningar:

Kommunen har etablert eige leigekjørerordning for snøscooter, og leigekjøring i samsvar med avtale fell inn under formål som er tillate innan området – jfr. pkt. 2.5 i føresegnene. Det er Joar Slettede som har kjøreløyve for området. Transport av massemedia på oppdrag inngår i avtale om leigekjøring.

Vurdering:

Området ligg i sone B – sårbare område – i kommunedelplan for motorferdsel. Grunn for graderinga er m.a. vinterbeite for rein. Tamreinen er nå flytta frå området, og opplegget skjer i nært samarbeid med gjetar Asbjørn Hansen. I telefonsamtale med Fasting 23.05. vart det vist til leigekjører. Ein har samstundes forståing for at Asbjørn Hansen, som er særleg lokalkjend i området, vert involvert.

Særlege grunnar: Opplegget er eit eingongsfenomen, med ein viss reklameverdi for Sognefjellet-Lom. Aktiviteten som vert vist er hundespennkjøring, og bruken av scooter er knytt til transportbehov for produksjonsteamet. Tiltaket vert vurdert å ha særlege grunnar, da det ikkje let seg gjera å gjennomføre filminga utan bruk av motoriserte hjelpemiddel. Kommunen føreset at leigekjører vert engasjert til transportoppdraget; dette kan skje utan særskild dispensasjon. Saka vert likevel behandla som dispensasjon, for at kjentmann Asbjørn Hansen kan få formell løyve for å bistå i gjennomføringa saman med leigekjører.

Løyve frå kommunen gjeld i høve til regelverk om motorferdsel, men i tillegg er det nødvending med løyve frå grunneigar. Dette er Lomseggen sameige v/ Ola Magnar Hoft (tlf. 61212126 – 90758558). For ferdsel i statsallmenning skal fjelloppsynet varslast – tlf 61211670.

Vedtak:

Med heimel i pkt. 9 i planføresegner til kommunedelplan for motorferdsel i Lom kommune vedteke av Lom kommunestyre 14.10.2003 får TV-produksjonen 71ⁿ v/ Jan Fasting løyve til å nytte snøscooter for nødvendig transport knytt til produksjon av hundespennetappe på strekninga Turtagrø – Lomseggen dagane 31/5 og 1/6 2005. I tillegg rekognosering/sporkjøring 30.05.05.

Det er ein føresetnad at leigekjørerar for området vert benytta så langt det er råd.

Det er i tillegg nødvendig med løyve frå grunneigar, Lomseggen sameige, og melding til fjelloppsynet for ferdsel i Leir- og Bøverdalen statsallmenning.

Det er ein føresetnad at ferdselen skal foregå på ein varsam måte med tanke på dyrelivet.

Rett utskrift. Lom, 26.05.05

Kari Sveen

Utskrift går til:

71ⁿ v/ Jan Fasting

Lom Fjellstyre, 2686 LOM

Lensmannen i Lom, 2686 LOM

SNO v/ Esben Bø, 2686 LOM

Joar Slettede, 2687 BØVERDALEN

Lomseggen sameige

LOM KOMMUNE

Sakspapir

Utval/styre/råd	Møtedato	Saksnr
Formannskapet	10.11.2005	160/05

Arkiv: K01	Objekt:	Arkivsaknr 2005001123	Saksbehandlar:Kari Sveen
------------	---------	-----------------------	--------------------------

SØKNAD FRÅ ARVID DALÅMO OM LØYVE TIL BRUK AV SNØSCOOTER FOR ETABLERING AV NY NÆRINGSVERKSEMD - SNØSCOOTER-SAFARI

Dokumentliste:

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottakar	Tittel
1	I	16.10.2005	Arvid Dalåmo	TILLEGGSNÆRING TIL GARDSBRUK - SØKNAD OM LØYVE TIL BRUK AV SNØSCOOTER

Vedlegg: Kartskisse som viser forslag til traséar for snøscooter-safari

Bakgrunn:

Arvid Dalåmo søker om løyve til etablering av opplevings- og aktivitetstilbod med snøscooter som tilleggsnæring til gardsbruk. Han viser til at Lom kommune, som deltakar i forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark, har rom for å vurdere slik verksemd.

Før saka vert vurdert vidare som tilleggsnæring, må kommunen ta stilling til om ein ønskjer å endre motorferdselplanen, da tiltaket ikkje er i tråd med plandokument av 14.10.03 som er utarbeidd i samband med motorferdsselforsøket. Kommunen har her ikkje opna for noka form for rekreasjonskjøring – heller ikkje om turane er organiserte gjennom næringsverksemd.

Opplegget går i korte trekk ut på å ta med mindre grupper på snøscootersafari etter følgjande traséar:

- * Tesse – Smådalen – Solhell, T/R eller ein veg
- * Garmo – Kleppdalen – Eklesetra, T/R
- * Garmo – Kleppdalen – Tesse, T/R eller ein veg

Dalåmo opplyser at han ønskjer å kunne bruke vinteren 2006 som testsesong. Han ser for seg innkjøp av 5 gjestescooterar med slede pluss førarscooter med slede – totalt plass for 10-12 personar pluss førar pr. tur. Han legg sterk vekt på at det ikkje vil vera snakk om kappkjøring med scooter, men rolege turar med vekt på naturoppleving. Turane vil bli planlagt i samråd med gjetarane i tamreinlaget for å unngå uroing av reinen, og han ser for seg samarbeid med setereigarar og reiselivsbedrifter for overnatting. Konseptet er å gje tilbod om aktivitet og oppleving i fjellheimen vinterstid, i ein nær dialog med alle berørte interesser.

Andre opplysningar:

Næringsmessige sider ved søknaden vert vurdert som eiga sak dersom kommunen vel å opne for tiltaket gjennom endring av kommunedelplan for motorferdsel i utmark.

Vurdering:

Etter det generelle regelverket for motorferdsel i utmark er det ikkje rom for rekreasjonskjøring med snøscooter som det vert søkt om her. Forsøk med ny forvaltningsordning gjev kommunane rom for å finne lokale ordningar som vert avklara gjennom ein planprosess etter Plan- og bygningslova. Forsøket

er i og for seg avslutta og til evaluering, men forsøkskommunane har fått forlenga regelverket etter forsøksordninga med kopling til Plan- og bygningslova fram til 01.05.2007. Tidsrom for tiltaket til Dalåmo må såleis sjåast innan denne perioden, da kommunen etter den forlenga forsøksperioden må forhalde seg til det nasjonale regelverket som måtte bli gjeldande etter 01.05.07.

Tiltaket er ikkje i samsvar med regelverk for Lom etablert med heimel i forsøksordninga, og sidan dette vil vera eit heilt nytt tiltak som ikkje før er vurdert i kommunen, må det skje planending eller dispensasjon med høve til innspel/medverknad i samsvar med reglane i Plan- og bygningslova. D.v.s. at dersom formannskapet ønskjer å stille seg positive til slik utprøving som det her er søkt om, må det opnast for uttaler frå lokalsamsfunn og regionale styresmakter før ein tek endeleg standpunkt.

Med utgangspunkt i målsetjinga for forsøket om redusert støy og trafikkbelastning i naturen verkar det sjølvmotseiande å nytte forsøksordninga til å foreslå nye formål som ikkje er heimla i det generelle regelverket for motorferdsel i utmark. Isolert sett kan kanskje tiltaket til Dalåmo ha moderate verknader på naturmiljø og andre interesser, men ein må vera klar over at dersom ein først opnar for snøscooter-safari som lovleg verksemd må ein av omsyn til likebehandlingsprinsippet vera førebudd på at også andre kan ønskje å starte liknande aktivitetar. Det er kommunen og grunneigar som til kvar tid set rammer for aktivitetane, men det er viktig å vera merksam på at tilrettelegging av ein trasé open for snøscooter-safari vil måtte vera tilgjengeleg også for andre brukarar som kan leggje fram eit liknande konsept. I kommunedelplan for motorferdsel ligg ein del av traséane foreslått av Dalåmo innanfor område klassifisert som sårbart område for motorferdsel (Smådalen vestover til Fossætren). I første omgang vert ikkje forslag til trasé og aktivitetsopplegg nærare vurdert, da kommunen først må vurdere det prinsipielle ved å opne for ny praksis for motorferdsel i utmark. Dersom formannskapet som fast utval for plansaker vil opne for ny praksis, vil ein koma attende til dei konkrete vurderingane og eventuelle justeringar av trasé i samband med sak om planending/dispensasjon.

Sjølv om ein har stor forståing for eit ønskje om å etablere ny verksemd lokalt, må etableringa også sjåast opp mot andre interesser. Tiltaket er nok dels på kollisjonskurs med reiselivet si marknadsføring og med profileringa av Nasjonalparkriket, jfr. utdrag frå *Utkast til langsiktig tiltaksplan*:

4.2.1 Profil

Markedsføringsgruppa foreslår å profilere turopplevelser og aktiviteter (vandreopplevelse, sykkelopplevelse, fiskeopplevelse, vannopplevelse, skiopplevelse) i Nasjonalparkriket, under følgende stikkord:

Tabell 1 Profilering av Nasjonalparkriket

Ny energi	Nytelse	Stillhet
Hovedaktiviteter – vandring & turski Andre aktiviteter – vann/dyr/sykkel m.m.	Nyte naturen alene eller sammen med andre God mat & drikke fra naturen	Ingen lyd Ekte & opprinnelig
Opplevelse – mangfold – uteopplevelser	Kulturopplevelser - Musikk, sang, dans	Vakker natur
Grensesprengende – stressfordrivende	Reint vatn	Sildrende bekker & dyrelyder
Felleskap – sosial arena Fysisk/Psykisk helse	Menneskelig varme Flora & fauna Skiftende årstider	Snø & kulde Psykisk & fysisk helse Vær & vind

Sjølv om trafikken frå opplegget skissert av Dalåmo i første omgang vil ha nokså begrensa omfang, vil det av enkelte grupper opplevast som heilt feil å kunne møte ei gruppe gjester med motorisert transport inne dei minst tilrettelagde områda når marknadsprofilen i stor grad fokuserer på stillheit.

Konsekvensar:

Lom kommune gjekk inn i forsøket med intensjon om vidareføring av gjeldande motorferdselpolitikk, og ein såg deltaking på dette grunnlaget som eit ledd i profileringa av Lom som miljøkommune.

Forsøket hadde som mål at ein skulle få ”en strammere håndtering av motorferdselsakene, med reduksjon i støy- og trafikkbelastning i naturen som resultat.” Evalueringsrapporten viser at dette i liten grad vart oppfylt – jfr. følgjande oppsummering frå evalueringsrapporten: ”Hovedmålsettingen om å redusere støy- og trafikkbelastningen totalt sett er ikke oppnådd. Forsøk på innstramminger har ikke fungert.” Dette gjeld forsøket samla sett, og dersom Lom nå vil vurdere å opne for kjøreformål som ikkje er heimla i det nasjonale regelverket etter motorferdsellova vil kommunen bidra til å forsterke dette. Ei slik utvikling vil ikkje vera i tråd med kommunen sin profil, og ein endra motorferdselpraksis i Lom vil truleg svekke moglegheitene for å framstå som ein miljøpilotkommune.

Innstilling frå administrasjonssjefen:

Lom kommune viser til den overordna målsetjinga i motorferdsselforsøket om ”en strammere håndtering av motorferdselsakene, med reduksjon i støy- og trafikkbelastning i naturen som resultat”, og finn det ikkje rett å bruke det auka lokale handlingsrommet som er etablert gjennom forsøket til å opne for ny aktivitet som gjev motsett resultat.

Ei slik utvikling vil ikkje vera i tråd med kommunen sin profil, og ein endra motorferdselpraksis i Lom vil truleg svekke moglegheitene for å framstå som ein miljøpilotkommune.

På grunnlag av dette vert ikkje forsøksperioden nytta til utprøving av nytt tiltak, snøscooter-safari, som vil bety ei klar liberalisering av den linja Lom har lagt seg på gjennom ei årrekkje når det gjeld motorferdsel i utmark. Denne linja er og vidareført i forsøksordninga, gjennom utarbeiding av kommunedelplan for motorferdsel knytt til arealdelen der den restriktive haldninga er stadfesta.

10.11.2005 FORMANNSKAPET

FS-160/05 Vedtak:

Som innstillinga. Samrøystes.



Saksnr.	Utvalg:	Behandlingsdato:
011/06	Administrasjonssjefsvedtak	25.01.06
	Formannskapet	

Svar ang. SØKNAD OM LØYVE TIL SNØSCOOTERKJØRING PÅ DOVRE VESTSIDE

Dokumenter i saken:

- I SØKNAD OM LØYVE TIL SNØSCOOTERKJØRING PÅ DOVRE VESTSIDE Odd Ekrehagen
- U Svar ang. SØKNAD OM LØYVE TIL SNØSCOOTERKJØRING PÅ DOVRE VESTSIDE Odd Ekrehagen

Administrasjonssjefens utredning:

a) Saksopplysninger:

Odd Ekrehagen søker om å bruke egen snøscooter til følgende transportformål:

1. Frakte saltstein til automater og depot på Dovre vestsida (jfr. kart over utplasserte saltstein og automater)
2. Frakte ved til gjeterbuer på Vestsida

Antall turer kan bli 6-10, avhengig av føreforholdene, og skje i februar-mars. Det ligger kart ved søknaden, som viser at kjørebehovet tilsvarer søknad i 2004 og 2005. Det ble gitt tillatelse til tilsvarende kjøring i 2004 og 2005.

b) Vurdering:

Motorferdsel i utmark i forbindelse med utøvelse av primærnæring er tillatt etter lov om motorferdsel i utmark § 4 c. Utkjøring av saltstein går inn under dette, trolig også transport av ved til gjeterbuer. Dette utgjør den største delen av den omsøkte transporten. Transport av ved til gjeterbuer er å betrakte som i grenseland i forhold til det som omfattes av lovens § 4 c. Imidlertid er dette transportformål som loven har som intensjon at skal være lettvin å få dekt, jfr. sentral forskrift § 5 d. Den omsøkte transporten må skje om vinteren fordi det ikke er veger i området.

Normalt henvises søkere som har transportbehov med snøscooter til den etablerte leiekjørerordningen med snøscooter i kommunen. Fordi den omsøkte kjøringen er så nær knyttet opp mot kjøring i primærnæring og er i grenseland for det som er tillatt etter loven eller ikke, synes det urimelig å kreve at kjøringen dekkes gjennom leiekjørerordningen. Det er også hensiktsmessig å samordne de ulike transportformålene/-oppdragene, da dette trolig vil kunne gi mindre kjøring totalt sett.

For å begrense kjøringen både totalt og i høgfjellet kan det synes hensiktsmessig at noe av transporten av saltstein som skal lengst nord i området, har et utgangspunkt i dalbunnen lenger nord enn Dovre sentrum, f.eks. opp via Manningsetra eller Hardeggetra.

c) Innstilling:

Administrasjonssjefen vedtar:

Odd Ekrehagen får dispensasjon fra lov om motorferdsel i utmark til å foreta omsøkt transport på Vestsida med snøscooter:

1. Utkjøring av saltstein
2. Transport av ved til gjeterbuer

Forutsetning for tillatelsen er at:

- Kjøring i utmark begrenses mest mulig i antall turer og kjørt strekning ved at
 - Utgangspunktet for transporten velges slik at transportavstand i utmark begrenses
 - De ulike transportformålene/-oppdragene samordnes
- Gamle kjørespor nyttes der det er mulig
- Denne tillatelsen gjelder ikke som grunneiertillatelse for kjøring på privat grunn
- Det føres kjørebok for kjøringen der turen føres inn **før** kjøring. Kjørebok sendes Dovre kommune etter at transporten er avsluttet.

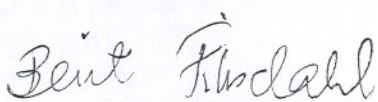
Administrasjonssjefens vedtak:

Innstillingen vedtas.

MELDING TIL DE BERØRTE:

HJEMMEL FOR VEDTAKET	Lov om motorferdsel i utmark, sentral forskrift § 5d
KLAGEADGANG	Dette vedtaket kan påklages. Klagefristen er 3 uker fra den dato vedtaket ble mottatt. Rette klageinstans er Fylkesmannen i Oppland. Klagen sendes Dovre kommune, 2662 Dovre

VEDTAK TIL: Odd Ekrehagen

UNDERSKRIFT	DATO	FOR ADMINISTRASJONSSJEFEN
	25.01.06	 Berit Fiksdahl



Inge Flåøyen, tlf. 90856120

Administrasjonssjefsvedtak -89/06

Vår ref
2006/1460/7/K01

Deres ref:

Saksbehandler
Berit Fiksdahl
61242112

Dato
29.06.2006

Motorferdsel i utmark - sommeren/høsten 2006

– Inge Flåøyen, ved bygging av uthus på gnr. 87, bnr. 1, feste nr 56.

Administrasjonssjefens utredning:

Saksopplvsninger:

Inge Flåøyen søker om dispensasjon fra lov om motorferdsel i utmark for å transportere materialer mellom bilveg og hytte langs tidligere kjøreråk, ca. 150 m, i forbindelse med bygging av uthus ved hytta. Trasé for kjøringen er ikke oppgitt i søknaden. Det er behov for 2-3 turer med traktor. Kjøringen vil skje i løpet av juli og august.

Vurdering:

Formålet med kjøring som er utgangspunktet for søknaden, er utpreget nyttekjøring og faller inn under de formål som kan gi dispensasjon fra motorferdselloven. At kjøringen vil følge etablert kjøreråk er et argument som vektlegges ved positiv vurdering av søknaden. Trasé for kjøringen er ikke beskrevet. Det er usikkerhet om kjøringen vil skje fra Hageseter uten kryssing av Folla eller korteste veg mellom avkjøring fra E6 fram til hytta men med kryssing av Folla. Siden kjøringen etter søknaden bare vil gi 150 m kjøring utenfor veg, forutsettes at korteste veg mellom avkjøring fra E6 og hytta skal nyttes, med kryssing av Folla.

Administrasjonssjefens vedtak:

1. Inge Flåøyen får dispensasjon etter lov om motorferdsel i utmark til å frakte byggematerialer ifm. bygging av uthus på gnr. 87, bnr. 1, feste nr. 56.
2. Det gis tillatelse til å kjøre 2-3 turer med traktor i løpet av juli/august
3. Kjøringen skal skje langs etablerte kjørespor mellom avkjøring fra E6 og hytte, ca. 150 m
4. Kryssing av Folla skal skje slik at ikke elvekanten mot Folla ødelegges
5. Kjøringen skal skje når grunnen er tørr slik at kjøringen ikke setter unødige spor i terrenget
6. Den tillatelsen skal medbringes under kjøringen og forevises dersom det blir spørsmål om kjøringen

Postadresse
Dovre kommune
2662 DOVRE
E-post: postmottak@dovre.kommune.no

Besøksadresse
Båtsto
www.dovre.kommune.no

Telefon
612 42100
Telefaks
612 42101

Bank
2065 070008
Org.nr
939849831

Hjemmel for vedtaket:	Lov om motorferdsel i utmark, nasjonal forskrift § 6
Klageadgang:	Forvaltningsloven §§ 28 - 34
	<i>Dette vedtaket kan påklages skriftlig. Klagefristen er 3 uker fra mottatt. Ved behov for råd og veiledning i forbindelse med klage kommunen/saksbehandler.</i>

Berit Fiksdahl

Berit Fiksdahl 29.06.2008

Saksbehandler



Saksnr.	Utvalg:	Behandlingsdato:
159/05	Administrasjonssjefsvedtak	18.11.05
	Formannskapet	

Svar ang. VEDR. SØKNAD OM MOTORFERDSEL I DOVRE KOMMUNE - DOMBÅS HOTELL

Dokumenter i saken:

I VEDR. SØKNAD OM MOTORFERDSEL I DOVRE KOMMUNE

Dombås Hotell A/S

Administrasjonssjefens utredning:

a) Saksopplysninger:

Dombås hotell ønsker å sette i gang en prøveordning med utleie av snøscootere til turister. Formålet er å øke gjestetilstrømning til Dombås om vinteren og økt satsing på Dombås vinterstid.

Hotellet ønsker å etablere merkete snøscooterløyper for turister. Løypene skal fortrinnsvis være på ubrøytete seter- og fjellveger, men også til Vålåsjøen og Grisungvatna for isfiske. Hotellet ønsker dette som en prøveordning og vil også være interessert i å påta seg leiekjøring til hytter og være en transportsentral for eldre og uføre som ikke kommer seg til fjells på annen måte. De innkjøpte snøscooterne kan også brukes til oppkjøring av skiløyper og i beredskapstjeneste i leteaksjoner.

b) Vurdering:

Lov om motorferdsel i utmark åpner ikke for ren rekreasjonskjøring slik søknaden beskriver med utleie av scootere for kjøring langs merkede løyper. Unntaket er i Troms og Finnmark der kjøring langs merket løype til fiskevann er tillatt. Det er imidlertid satt i gang en forsøksordning som omfatter 8 kommuner der målsettingen er å prøve ut om formålet med motorferdselloven kan oppfylles bedre og motorferdselpolitikken bli mer helhetlig enn i dag ved at kommunene får større myndighet etter motorferdselloven. Forutsetningen er at behandling av motorferdselsaker kobles mot lokale planvedtak og planprosesser etter plan- og bygningsloven. Kommunene som deltar i forsøksordningen kan gjennom å utarbeide en motorferdselplan åpne for ulike former for rekreasjonskjøring langs merkede traséer. Kommuner som ikke deltar i forsøket har ikke anledning til dette. Det vil bli tatt stilling til forsøket etter 2007 og Storting og Regjering vil da måtte avgjøre hvordan motorferdsel i utmark skal reguleres etter dette.

I vurderingen av søknaden er det i tillegg viktig at kommunen er svært restriktiv i forhold til motorferdsel i utmark. Tiltaket det søkes om er også lite forenlig med reiselivet sin markedsføring og med profileringen av Nasjonalparkriket, jfr. utdrag fra *Utkast til langsiktig tiltaksplan*: som bruker stikkordene ny energi, nytelse og stillhet

Med bakgrunn i dette er konklusjonen:

- Dovre kommune har ikke hjemmel etter motorferdselloven til å tillate merkede snøscooterløyper og tillate rekreasjonskjøring med snøscooter. Dette gjelder også i forhold til transport av eldre og uføre, selv om dette kan dispenseres fra i særlig tilfeller.
- Dovre kommune har en ordning med 4 leiekjørere som ble fornyet i fjor og som varer i 5 år. Vi har tidligere avslått søkere som søker om slikt løyve utenom hovedrunden hvert 5. år
- Dovre kommune har en ordning med oppkjøring av skiløyper i regi av næringsforeninga (Dombås) og idrettslag (Dovre)/hjelpekorps (Dovreskogen). Dersom Dombås hotell skal kjøre skiløyper må det samordnes i eksisterende ordninger. Erfaringer har vist at løypekvaliteten og regulariteten er avhengig av god samordning av ulike kjørere. Det er nok flere i bygden som ønsker å kunne bruke snøscooteren sin i div. løypeoppkjøring.
- Hjelpekorpsene har som oppgave å stå for beredskap med snøscooter. Eier av Dombås hotell kan om han ønsker det gå inn som vanlig medlem i hjelpekorpsset og slik ta del i både ervervsmessig kjøring som hjelpekorpsset har tillatelse til og i hjelpekorpssets beredskap.

c) Innstilling:

Administrasjonssjefen vedtar:

Søknaden fra Dombås hotell om motorferdsel i utmark i forbindelse med utleie av snøscooter til turister for kjøring langs merkede løyper avslås.

Administrasjonssjefens vedtak:

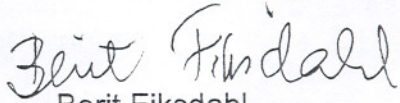
Innstillingen vedtas.

MELDING TIL DE BERØRTE:

HJEMMEL FOR VEDTAKET	Lov om motorferdsel i utmark nasjonal forskrift § 6
KLAGEADGANG	Dette vedtaket kan påklages. Klagefristen er 3 uker fra den dato vedtaket ble mottatt. Rette klageinstans er Fylkesmannen i Oppland. Klagen sendes Dovre kommune, 2662 Dovre

VEDTAK TIL: Dombås hotell

KOPI: Dovrefjellrådet, ref. F-skap/protokoll, arkiv

UNDERSKRIFT	DATO	FOR ADMINISTRASJONSSJEFEN
	18.11.05	 Berit Fiksdahl

DISPENSASJON I HENHOLD TIL LOV OM MOTORISERT FERDSEL I UTMARK OG VASSDRAG.

1. DISPENSASJONEN GJELDER FOR:

NAVN: *John- Egil Anfinsen*, ADR:

Skarvegen,

POSTNR.: 9450, POSTSTED: HAMNVIK,
NASJONALITET: NO

Annen fører enn dispensasjonsinnehaver (ektefelle og barn kan føres opp. Andre personer må søke egen dispensasjon iht LMU-§6, som skal behandles av kommunestyret.): *Hanna-Mari og Børge Anfinsen*

2. KJØRETØY

Kjøretøy som skal benyttes: Snøscooter reg. nr: *ZL 1461*

3. DISPENSASJONEN ER GITT I HENHOLD TIL:

Nasjonal forskrift: §§ 5c og 5e.

4. MOTORFERDSELEN GJELDER:

Transport av bagasje/utstyr til hytte: *Ja*.
Transport av fyringsved utover transport mellom egen eiendom og egen bolig (§ 5e):
Ja.

5.a DISPENSASJONENS GYLDIGHET:

Dispensasjonen er gyldig til: *0505-2008*

Dispensasjonen gjelder uansett ikke i følgende tidsrom:

*Fra kl. 23.00-07.00 er all motorisert ferdsel i utmark forbudt.

*Ingen motorisert ferdsel skal forekomme på søndag- og helligdager fra kl. 23.00 kvelden før til kl. 15.00 Imidlertid gis tillatelse til kjøring fra kl. 13.00 for de som er gitt dispensasjon etter § 5c. Dette gjelder kun for transport av bagasje og utstyr fra egen hytte.

*Påskeaften tillates kun kjøring i tidsrommet kl. 07.00-18.00

*Dispensasjonen er kun gyldig for inntegnet trase på vedlagte kartskisse.

5.b ANDRE FORHOLD KNYTTET TIL DISPENSASJONEN:

Dispensasjon etter § 5e slik som denne, gjelder ikke på søn- og helligdager. Transporten skal foregå med kurrant utstyr så som vedslæde etc. og skal utføres effektivt iht sledens lasteevne. Kjøring uten- eller med minimal last fra uttaksstedet er ikke tillatt.

6. TILLATELSE FRA GRUNNEIERE:

Det forutsettes at tillatelse fra grunneiere er innhentet før motorferdselen finner sted.

Grunneiers underskrift

Sted/dato/underskrift:

Kjøretillatelsen gjelder ikke andre enn de navngitte på dispensasjonen.

Dispensasjonsinnehaver er ansvarlig for at kjøring skjer etter de fastsatte regler, både ved egen og evt. andres kjøring. Kjøring i strid med reglement vil føre til inndragelse av dispensasjon, se reglement neste side.

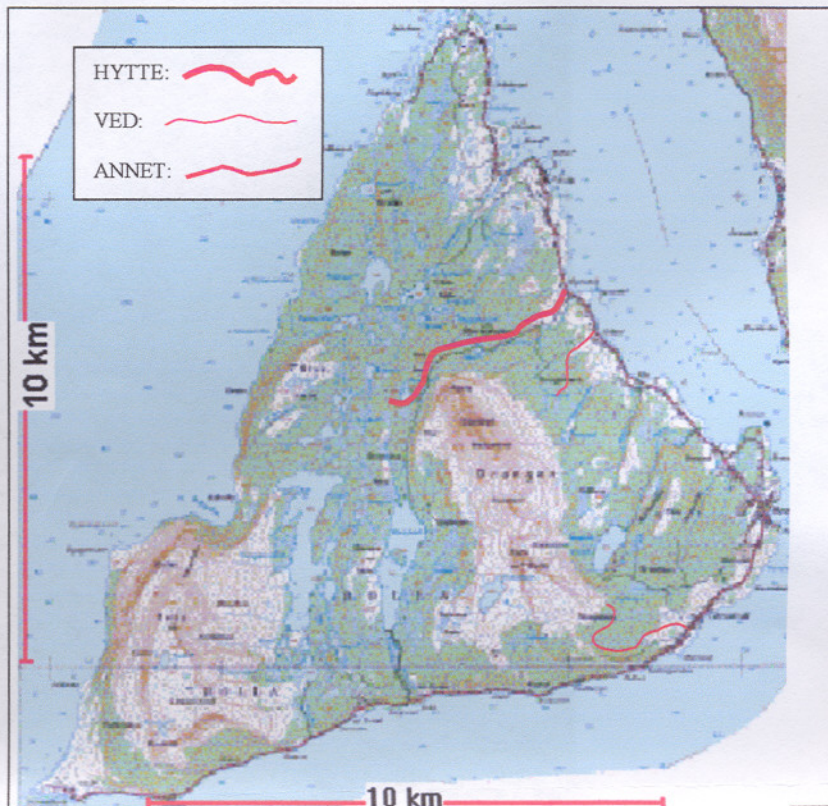
Originaldispensasjonen, underskrift fra grunneiere, førerkort, vognkort, evt. Andre dokumenter av betydning for dispensasjonen skal medbringes under kjøring, og må på forespørsel fremvises for kontrollinstans.

Dispensasjonen er utstedt:

Hamnvik den 13. juli 2006

Underskrift: *Bernt Lorentsen* (leder-plan & næringseksjonen)

Kopi av denne dispensasjon vil bli oversendt Lensmannen i Ibestad, 9450 HAMNVIK.



DISPENSASJON FOR SNØSKUTERKJØRING I IBESTAD

GJELDENE til og med 04.05.-2008. (HVIS IKKE ANNET ER ANGITT I DISP.)

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Bernt Lorentsen

Arkiv: K01

Arkivsaksnr.: 02/00060

**SØKNAD OM DISPENSASJON FOR "MOTORFERDSEL I UTMARK"
SVERRE RASMUSSEN****Vedlegg:**

Søknad fra Sverre Rasmussen datert 28.01.02.

Foreligger:

Legeerklæring datert 23.01.02.

Saksutredning:

Søknaden gjelder bruk av elektrisk påhengsmotor på båt for å ferdes for seg og sin familie til og fra hytta ved Mevatnet/Sandvatnet på Rolla. Det søkes dispensasjon etter §6 i Lov om motorferdsel i utmark – LMU.

Følgende begrunnelse oppgis:

Sitat fra søker: *"Grunnen til dette er at jeg ønsker å kjøpe meg en batteridrevet båtmotor som jeg igjen ønsker å benytte på Mevatnet og Sandvannet i sommerhalvåret. Dette for å kunne benytte min hytte som ligger ved Sandvannet".* sitat slutt.

Søker har vedlagt en legeerklæring som tilrår dispensasjon p.g.a. søkers helsetilstand.

Rådmannens vurdering.

I følge Lov om motorferdsel i utmark – LMU § 3 er det et generelt forbud mot motorferdsel i utmark med mindre noe annet følger av samme lov. I lovens § 2 er begrepet motorferdsel definert med *kjøretøyer* så som; bil, traktor, motorsykkel, beltebil snøscooter og lignende og *fartøyer* så som; båt, flytende eller svevende fartøy drevet med motor samt landing og start med motordrevet luftfartøy. Oppregningen er ikke uttømmende.

Begrepet motor blir i § 4.1 *Lovens virkeområde* definert til *ikke bare å omfatte forbrenningsmotorer, men også maskiner som drives med andre former for energi som er eller kan bli aktuelle, som for eksempel elektrisk kraft.*

Av vedlegg til LMU §4 siste ledd fremgår det at *"Ferdse med motorfartøy er tillatt på innsjøer som er 2 kvadratkilometer eller større, på elvestrekninger, og på innsjøer mindre enn*

2 kvadratkilometer dersom disse inngår som en del av et farbart vassdrag. Kommunen kan likevel bestemme at ferdsel som nevnt helt eller delvis ikke skal være tillatt.”.

Mevatnet/Sandvatnet har en målt størrelse ifl. kommunens kartdatabase på 1,18 kvadratkilometer. Det kan heller ikke defineres som *del av et farbart vassdrag*. Ut fra ovennevnte vil altså Mevatnet/Sandvatnet falle inn under LMU § 2 – dvs at det ikke er tillatt med motorferdsel her.

Søknaden fra Sverre Rasmussen gjelder en generell dispensasjon fra LMU §6.

Iht §6 kan slik dispensasjon bare gis til bestemte høve eller for bestemte tidsrom dersom **særlige grunner foreligger**. Søknaden fra Sverre Rasmussen gjelder ikke bestemte høver eller tidsrom. Som **særlige grunner** oppgis helsemessige årsaker.

For å avgjøre søknaden etter §6, fremgår det av forskriften at dette bare kan skje i *unntakstilfeller* dersom søkeren kan påvise et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Det skal stilles meget strenge krav til ”særlige behov” og til at behovet ikke skal kunne dekkes på en annen måte.

Etter rådmannens mening kan det godtgjøres at søker har hatt hytta ved Sandvatnet/Mevatnet i vel 30 år til rekreasjon og friluftsgleder. At søker nå av helsemessige årsaker finner det vanskelig å komme seg til hytte til fots eller ved å ro over vannet – en rotur på ca 1800 meter, er forståelig – særlig når det blåser opp – noe det brått og uventet ofte kan gjøre i fjellet. Dersom kreftene da svikter, kan situasjonen fort bli vanskelig. Av LMU pkt 3.1 fremgår det under *lovens utgangspunkt, formål og aktsomhetskrav* at sitat; ”Loven tar imidlertid ikke sikte på å hindre nødvendig ferdsel til anerkjente nytteformål. Det er den nødvendige og fornøylespregede ferdselen som reguleres.” Sitat slutt. I så måte er rådmannen i tvil om det er riktig å definere all bruk av og ferdsel til hyttene i utmarka som unødvendig og fornøylespreget.

Det kan heller ikke sies å foreligge klare alternative transportmuligheter for søkeren. Bruk av små elektriske motorer i vassdrag, innebærer heller ikke miljømessige eller forurensningsmessige ulemper av betydning når ferdselen foregår utenom hekketiden. Bruk av elektrisk motor vil heller ikke medføre at områder - som normalt ville være utenfor normal rekkevidde av menneskelig aktivitet, vil bli berørt. Bruk av elektrisk motor vil under alle omstendigheter bare tillates til ren transport til og fra hytta – ikke til utøvelse av annen aktivitet så som fiske, besøk på andre hytter eller lignende. Dispensasjonen kan heller ikke gis til andre enn søkeren Sverre Rasmussen, men hans nærmeste familie må kunne være passasjerer slik begrepet nærmeste familie er definert i LMU §5 c – ektefelle og barn.

Innstilling:

1. Sverre Rasmussen gis dispensasjon til å benytte robåt m/elektrisk påhengsmotor på inntil 1,5 KW på Sandvatnet/Mevatnet. Dispensasjonen gjelder kun transport fra demningen på sørsiden og til hytta tilhørende Sverre Rasmussen. Tillatelsen er personlig, men det aksepteres at nærmeste familie (ektefelle og barn) kan følge med som passasjerer.

Begrunnelse:

Det godtgjøres at søker gjennom et langt liv har hatt hytte ved Sandvatnet/Mevatnet til rekreasjon og friluftsgleder. At søkers sviktende helse gjør at han finner det vanskelig å komme seg til hytta om sommeren til fots eller ved å ro over vannet – en rotur på ca 1800 meter, er forståelig – særlig når det blåser opp – noe det ofte kan gjøre brått og uventet i

- fjellet. Dersom kreftene da svikter, kan situasjonen fort bli vanskelig. Det kan heller ikke sies å foreligge klare alternative transportmuligheter for søkeren. Bruk av små elektriske motorer i vassdrag, innebærer heller ikke miljømessige eller forurensningsmessige ulemper som er større enn fordelene for søker ved å få dispensasjon - når ferdselen foregår utenom hekketiden. Bruk av elektrisk motor vil heller ikke medføre at områder - som normalt ville være utenfor normal rekkevidde av menneskelig aktivitet, vil bli berørt.
2. Dispensasjonen gjelder fra 20. juni og til isen legger seg. Ferdselsbegrensninger i helge- og høytider gjøres ikke gjeldende.

Begrunnelse:

Hekketiden antas å være over etter 20. juni. Ferdselsbegrensninger i helge- og høytider anses ikke nødvendig da denne type ferdsel ikke forstyrrer mer enn vanlig roing vil gjøre.

Hugo Thode Hansen
rådmann

Bernt Lorentsen
seksjonsleder

Behandling/vedtak i Driftsutvalget den 18.02.02**Behandling:**

Tilfør i linje 1 -gis dispensasjon fra LMU §6.....

Vedtak:

1. Sverre Rasmussen gis dispensasjon fra LMU § 6 til å benytte robåt m/elektrisk påhengsmotor på inntil 1,5 KW på Sandvatnet/Mevatnet. Dispensasjonen gjelder kun transport fra demningen på sørsiden og til hytta tilhørende Sverre Rasmussen. Tillatelsen er personlig, men det aksepteres at nærmeste familie (ektefelle og barn) kan følge med som passasjerer.

Begrunnelse:

Det godtgjøres at søker gjennom et langt liv har hatt hytte ved Sandvatnet/Mevatnet til rekreasjon og friluftsgleder. At søkers sviktende helse gjør at han finner det vanskelig å komme seg til hytta om sommeren til fots eller ved å ro over vannet – en rotur på ca 1800 meter, er forståelig – særlig når det blåser opp – noe det ofte kan gjøre brått og uventet i fjellet. Dersom kreftene da svikter, kan situasjonen fort bli vanskelig. Det kan heller ikke sies å foreligge klare alternative transportmuligheter for søkeren. Bruk av små elektriske motorer i vassdrag, innebærer heller ikke miljømessige eller forurensningsmessige ulemper som er større enn fordelene for søker ved å få dispensasjon - når ferdselen foregår utenom hekketiden. Bruk av elektrisk motor vil heller ikke medføre at områder - som normalt ville være utenfor normal rekkevidde av menneskelig aktivitet, vil bli berørt.

2. Dispensasjonen gjelder fra 20. juni og til isen legger seg. Ferdselsbegrensninger i helge- og høytider gjøres ikke gjeldende.

Begrunnelse:

Hekketiden antas å være over etter 20. juni. Ferdselsbegrensninger i helge- og høytider anses ikke nødvendig da denne type ferdsel ikke forstyrrer mer enn vanlig roing vil gjøre.



Behandling av søknad om dispensasjon i Bardu kommune
fra

Lov om motorferdsel i utmark

nr 284/06

Søknad om dispensasjon på motstående side INNVILGES / ~~AVSLÅS~~ med hjemmel i §
I Lov om motorferdsel i utmark, evt § 50 i Nasjonal forskrift for motorferdsel i utmark.

Dispensjon INNVILGES/AVSLÅS med følgende **begrunnelse eller begrensninger:**

- Tidsrom 28/4-06 til 2/5-06
- Trase: Åsto – Leinavann til Strømmen ved Gebnaelvas utløp som endepunkt. Evt. ~~BJEPs~~ hytte.
- Personer dispensasjonen gjelder for
- Av hensyn til natur- friluftsjnteresser
- Fyller ikke kravene i lovverket til å bli innvilget etter §
Evt. nærmere forklaring nedenfor
- Manglende opplysninger under pkt i søknaden.
- Annet: Tillates kun en tur pr dag

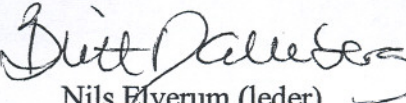
Generelle vilkår for kjøring:

1. Annen kjøring under opphold på hytte tillates ikke
2. Transport skal organiseres slik at kjøringen begrenses mest mulig.
3. Kjøring i og nær hytteområder skal om mulig unngås sein kvelds- og nattestid.
4. Kjøring etter angitt trase og merket løype på vann og vassdrag skjer på eget ansvar.
5. All motorferdsel skal skje hensynsfullt mht natur, dyreliv og andre som ferdes i terrenget.
6. Annet:

Andre bestemmelser:

- * **Dispensasjonen gjelder kun kjøring til 1 - ett - overnattingssted**
- * Misbruk av dispensasjonen og eller vilkår satt i denne, kan føre til umiddelbar inndraging av dispensasjonen.
- * Innvilget dispensasjon begrenser ikke grunneiers rett til å forby eller begrense kjøring på privat eiendom.
- * Vedtaket kan ankes til fylkesmannen i Troms innen 3 uker. Anke sendes via kommunen.
- * Følgende dokumenter skal følge kjøretøyet og framvises på forlangende av offentlig tilsyns-/oppsynstjeneste: dispensasjon, førerkort og vognkort, evt byggemelding/-tillatelse.
- * Dispensasjoner som ikke blir benyttet skal sendes Bardu kommune for sletting.

Bardu den 27/4-2006
for motorferdselsnemnda i Bardu


Nils Elverum (leder)



**Søknad om dispensasjon
fra Lov om motorferdsel i utmark**

<p>1. Navn på søker: <u>Oddvar Nilsen</u></p> <p>Adresse: <u>Rindma 9300 Finnsnes</u> Telefon: <u>478 96847</u></p>	<p>90644720 BARBU KOMMUNE</p>
<p>2. Andre i nærmeste familie (ektefelle/barn) søknaden også gjelde for: <u>Bjørn Nilsen (sønn?)</u></p>	<p>Sak nr. <u>05/070</u> Løpenr. <u>002803/26</u> Dok.nr. <u>184</u></p> <p>21 APR 2006</p>
<p>3. Kjøretøy (kryss av):</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Snøskuter <input type="checkbox"/> Traktor</p> <p><input type="checkbox"/> Båt <input type="checkbox"/> Terrengmotersykkel <input type="checkbox"/> Annet</p>	<p>Ark kode P <u>K01</u></p> <p>Ark kode S</p> <p>Etat/Avd. <u>Sea</u> Saksb. <u>BOE</u> Kass.</p>
<p>4. Formål (kryss av):</p> <p><input type="checkbox"/> Transport av gods/utstyr til egen hytte (kopi av festekontrakt/skjøte må vedlegges for første gangs søkere)</p> <p>Gårdsnr..... Bruksnr..... Festenr..... Sted.....</p> <p><input type="checkbox"/> Vedkjøring privat eiendom (ikke egen eiendom), Gårdsnr..... Bruksnr.....</p> <p><input type="checkbox"/> Oppsyn og/eller fiskekultivering i privat regi</p> <p>Andre formål: <u>Transport av fursjanshemmet til fiskerartreferanse Leina</u></p>	
<p>5. Nærmere begrunnelse for søknaden (gjelder ikke søknad om kjøring til egen hytte):</p> <p><u>Ønsker å komme til Leina å fiske, da jeg ikke kan bene ryggesekk, å i liten grad gå på ski. Degeakst vedlegges.</u></p>	
<p>6. Tidspunkt for kjøring (gjelder ikke søknad om kjøring til egen hytte):</p> <p><u>Fra den 28/4 til 2/5 2006</u></p>	
<p>7. Kjøremål (gjelder ikke søknad om kjøring til egen hytte):</p> <p>Trase: <u>Kempingplass - Leina</u></p>	
<p>8. Dato: <u>21.4</u> Underskrift: <u>Oddvar Nilsen</u></p>	
<p><u>Ufullstendige søknader behandles ikke.</u></p> <p>Dato for behandling er: 06.01.05, 20.01.05, 03.02.05, 17.02.05, 03.03.05, 17.03.05, 31.03.05, 14.04.05, 28.04.05, 12.05.05, 26.05.05.</p>	



Behandling av søknad om dispensasjon i Bardu kommune

fra

Lov om motorferdsel i utmark

285
nr / 06

Søknad om dispensasjon på motstående side INNVILGES / AVSLÅS med hjemmel i §
I Lov om motorferdsel i utmark, evt § 6 i Nasjonal forskrift for motorferdsel i utmark.

Dispensjon INNVILGES/AVSLÅS med følgende **begrunnelse eller begrensninger:**

- 285/4-15-06
- Tidsrom
- Trasè: Åsto – Leinavann til Strømmen ved Gebnaelvas utløp som endepunkt. Evt. BJFFs hytte.
- Personer dispensasjonen gjelder for
- Av hensyn til natur- friluftsinnteresser
- Fyller ikke kravene i lovverket til å bli innvilget etter §
Evt. nærmere forklaring nedenfor
- Manglende opplysninger under pkt i søknaden
- Annet: *transport av støver for overnatting*

Generelle vilkår for kjøring:

1. Annen kjøring under opphold på hytte tillates ikke
2. Transport skal organiseres slik at kjøringen begrenses mest mulig.
3. Kjøring i og nær hytteområder skal om mulig unngås sein kvelds- og nattestid.
4. Kjøring etter angitt trasè og merket løype på vann og vassdrag skjer på eget ansvar.
5. All motorferdsel skal skje hensynsfullt mht natur, dyreliv og andre som ferdes i terrenget.
6. Annet:

Andre bestemmelser:

- * **Dispensasjonen gjelder kun kjøring til 1 - ett - overnattingssted**
- * Misbruk av dispensasjonen og eller vilkår satt i denne, kan føre til umiddelbar inndraging av dispensasjonen.
- * Innvilget dispensasjon begrenser ikke grunneiers rett til å forby eller begrense kjøring på privat eiendom.
- * Vedtaket kan ankes til fylkesmannen i Troms innen 3 uker. Anke sendes via kommunen.
- * Følgende dokumenter skal følge kjøretøyet og framvises på forlangende av offentlig tilsyns-/oppsynstjeneste: dispensasjon, førerkort og vognkort, evt byggemelding/-tillatelse.
- * Dispensasjoner som ikke blir benyttet skal sendes Bardu kommune for sletting.

27
Bardu den / 4 2006
for motorferdselsnemnda i Bardu

Ernst Hansen

Nils Elverum (leder)



Søknad om dispensasjon
fra Lov om motorferdsel i utmark

2

1. Navn på søker..... THOR ERIKSEN
Adresse..... Heiavn. 10 9350 Sjøvegan..... Telefon..... 771 71 303

BARDU KOMMUNE

Sak nr.	Løpnr.	Dok.nr.
05/ddd	002947/06	20
26 APR. 2006		
Ark.kode	K01	
Ark.kode	S	
Etat/Avd.	L/D	Gaksbeh. BOK
Ann.		Kass.

2. Andre i nærmeste familie (ektefelle/~~hustru~~) søknaden også gjelde for:
..... MAY

3. Kjøretøy (kryss av):
 Snøskuter Traktor
 Båt Terrengmotorsyssel Annet.....

4. Formål (kryss av):
 Transport av gods/utstyr til egen hytte (kopi av festekontrakt/skjøte må vedlegges for første gangs søkere)
Gårdsnr..... BrukVnr.....) e Venr..... Sted:.....
 Vedkjøring privat eiendom (ikke egen eiendom), Gårdsnr..... Bruksnr.....
 Oppsyn og/eller fiskekultivering i privat regi

Andre formål:..... Kartreferanse.....

5. Nærmere begrunnelse for søknaden (gjelder ikke søknad om kjøring til egen hytte):
..... Isfiske

6. Tidspunkt for kjøring (gjelder ikke søknad om kjøring til egen hytte):
..... 28/4-06 - 1/5-06

7. Kjøremål (gjelder ikke søknad om kjøring til egen hytte):
Trasè: Leina Strømmen - Lappbukta

8. Dato: 26.14.06 Underskrift: Thor Erikson

Ufullstendige søknader behandles ikke.

Dato for behandling er: 05.01.06, 19.01.06, 02.02.06, 16.02.06, 02.03.06, 16.03.06, 30.03.06, 06.04.06, 27.04.06, 11.05.06, 16.11.06, 30.11.06, 14.12.06.



Behandling av søknad om dispensasjon i Bardu kommune

fra

Lov om motorferdsel i utmark

294

nr...../.....06

Søknad om dispensasjon på motstående side ~~INNVLIGES~~ / AVSLÅS med hjemmel i §
I Lov om motorferdsel i utmark, evt §..... i Nasjonal forskrift for motorferdsel i utmark.

Dispensjon INNVLIGES/AVSLÅS med følgende **begrunnelse eller begrensninger**:

- Tidsrom.....
- Trasè.....
- Personer dispensasjonen gjelder for.....
- Av hensyn til natur- friluftsjntresser
- Fyller ikke kravene i lovverket til å bli innvilget etter § Evt nærmere forklaring nedenfor
- Manglende opplysninger under pkt i søknaden.
- Annet: *Søknaden avslåes.*

Det kreves legeattest av 0. meret dato.

Generelle vilkår for kjøring: *AA 2006*

1. Annen kjøring under opphold på hytte tillates ikke
2. Transport skal organiseres slik at kjøringen begrenses mest mulig.
3. Kjøring i og nær hytteområder skal om mulig unngås sein kvelds- og nattestid.
4. Kjøring etter angitt trasè og merket løype på vann og vassdrag skjer på eget ansvar.
5. All motorferdsel skal skje hensynsfullt mht natur, dyreliv og andre som ferdes i terrenget.
6. Annet:.....

Andre bestemmelser:

- * **Dispensasjonen gjelder kun kjøring til 1 - ett - overnattingssted**
- * Misbruk av dispensasjonen og eller vilkår satt i denne, kan føre til umiddelbar inndraging av dispensasjonen.
- * Innvilget dispensasjon begrenser ikke grunneiers rett til å forby eller begrense kjøring på privat eiendom.
- * Vedtaket kan ankes til fylkesmannen i Troms innen 3 uker. Anke sendes via kommunen.
- * Følgende dokumenter skal følge kjøretøyet og framvises på forlangende av offentlig tilsyns-/oppsynstjeneste: dispensasjon, førerkort og vognkort, evt byggemelding/-tillatelse.
- * Dispensasjoner som ikke blir benyttet skal sendes Bardu kommune for sletting.

Bardu den ²⁷.....14.....2006

for motorferdselsnemnda i Bardu

Ernst Hansen

Nils Elverum (leder)



Søknad om dispensasjon
fra Lov om motorferdsel i utmark

BARDU KOMMUNE		
Sak nr.	LØPENR.	Dok nr.
05/d/10.	002551/06	175
07 2006		
Telefon: 77841159 Kof		
Ark kode	952 48066	
ELDI/AVD.	Serv.	Gårdsb. Kasse
	600	

1. Navn på søker Helge Kolbeinsen
Adresse Fjellveien 7, 9300, Finnsnes

2. Andre i nærmeste familie (ektefelle/barn) søknaden også gjelde for:

Karen Kolbeinsen (Ektefelle)

3. Kjøretøy (kryss av):

- Snøskuter Traktor
 Båt Terrengmotorsykkkel Annet.....

4. Formål (kryss av):

Transport av gods/utstyr til egen hytte (kopi av festekontrakt/skjøte må vedlegges for første gangs søkere)

Gårdsnr..... BrukVnr.....) e Venr..... Sted:.....

- Vedkjøring privat eiendom (ikke egen eiendom), Gårdsnr..... Bruksnr.....
 Oppsyn og/eller fiskekultivering i privat regi

Andre formål: Fiskeetur Kartreferanse.....

5. Nærmere begrunnelse for søknaden (gjelder ikke søknad om kjøring til egen hytte):

Viser til vedlagte legeattest

6. Tidspunkt for kjøring (gjelder ikke søknad om kjøring til egen hytte):

Bestemmes senere

7. Kjøremål (gjelder ikke søknad om kjøring til egen hytte):

Trasé: Leinavatn.....

8. Dato: 4.11. 2006 Underskrift: Helge Kolbeinsen

Ufullstendige søknader behandles ikke.

Dato for behandling er: 05.01.06, 19.01.06, 02.02.06, 16.02.06, 02.03.06, 16.03.06, 30.03.06, 06.04.06, 27.04.06, 11.05.06, 16.11.06, 30.11.06, 14.12.06.

Originalen er sendt pr. post
2. mars 07

Vedtak etter søknad om dispensasjon - Lov om motorferdsel i utmark

Nordreisa kommune har fattet følgende vedtak, i medhold av Lov om motorferdsel i utmark og på vassdrag (10.06.77nr 82 med senere endringer), jfr § 4a, samt nasjonal forskrift (15.05.88) jfr

Disp nr.

§ 5c/5e

<input checked="" type="checkbox"/>	Dispensasjon er gitt
<input type="checkbox"/>	Dispensasjon er ikke gitt. Begrunnelse for avslag:

Dispensasjon gjelder for:

Navn:	Tomrud A Lønnestrom Nordreisa 34-9180 Skjerve
Type kjøretøy:	Traktor
Trase:	Obstjåhaug - Miland
Tidsrom: (også ev innen døgnet)	1/3-06 - 4/5-07

Formål:

<input type="checkbox"/>	§ 5a Ervervskjøring
<input type="checkbox"/>	§ 5b Funksjons-/bevegelsehemmede
<input checked="" type="checkbox"/>	§ 5c Bagasje/utstyr til privat hytte 46/10
<input type="checkbox"/>	§ 5d Utmarksnæring for fastboende
<input checked="" type="checkbox"/>	§ 5e Vedkjøring
<input type="checkbox"/>	§ 6 Annet (vedtak fattet i egen sak i Dispensasjonsutvalget)
<input type="checkbox"/>	Annet formål

Begrunnelse / beskrivelse av formål som ligger til grunn for tillatelsen:

--

Følgende vilkår gjelder:

All motorisert ferdsel i utmark skal foregå etter gjeldene lover og forskrifter, og i henhold til gitt dispensasjon. Vi minner om Vegtrafikklovens bestemmelser. Dispensasjonen skal medbringes under ferdsel og forevises ved evt kontroll.

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer loven, forskriften, regler eller vilkår fastsatt i medhold av loven, eller medvirker hertil, er straffeansvarlig etter lovens §12.

Vedtaket er et enkeltvedtak og kan påklages. Klagefristen er 3 uker. Klagen sendes Nordreisa kommune, servicekontoret.

Sted: Storslett	Dato: 2/3-06	Saksbehandler: Astrid Olaus	Stempel: NORDREISA KOMMUNE Servicekontoret
--------------------	-----------------	--------------------------------	--

SØKNAD OM DISPENSASJON - MOTORFERDSEL I UTMARK

Opplysninger om/ fra søker:

Navn:	<i>Tormod A Henriksen</i>
Adresse:	<i>Wardøgen 34- 9180 Skjerveg</i>
Type kjøretøy/fartøy:	

Søknaden gjelder / formål (sett kryss) :

(Jfr Lov om motorisert ferdse i utmark av 10.06.77 og forskrift av 15.05.88)

	Forskriftenes §5a Ervervskjøring
	Forskriftenes §5b Funksjons-/bevegelseshemmede
<input checked="" type="checkbox"/>	Forskriftenes § 5c Bagasje/utstyr til privat hytte oppgi gnr, bnr,
	Forskriftenes §5d Utmarksnæring for fastboende
<input checked="" type="checkbox"/>	Forskriftenes §5e Vedkjøring
	Forskriftenes § 6 Annet - angi formål
	Annet formål

Nærmere beskrivelse av formål / behov:

<i>Transport til Meland samt Vulkjøring på egen skog</i>
--

Andre opplysninger:

Kjørerute (fra - til, omtrentlig avstand)	<i>Opsjødhavn - Meland</i>
Tidsrom for transporten	<i>1/3-06 - 4/5-07</i>

Underskrift berørte grunneiere:

Gnr/bnr:	Navn:	Gnr/bnr:	Navn:
Gnr/bnr:	Navn:	Gnr/bnr:	Navn:
Gnr/bnr:	Navn:	Gnr/bnr:	Navn:
Gnr/bnr:	Navn:	Gnr/bnr:	Navn:

Tydelig lesbar kopi av kart i maks målestokk 1:50 000 med inntegnet trase skal legges ved søknaden, samt evt legeattest, hogsttilatelse/teigseddel fra grunneier og evt annen dokumentasjon.

Oversikt over grunneiere finnes i egen perm hos Nordreisa kommunes servicekontor og på biblioteket i Halti bygget. Kartkopi kan fås ved henvendelse til Nordreisa kommune, samt brosjyre ved regelverk og forskrifter.

Sted: <i>Skjerveg</i>	Dato: <i>1/3-2006</i>	Underskrift: <i>Tormod Henriksen</i>
--------------------------	--------------------------	---

Vedtak etter søknad om dispensasjon - Lov om motorferdsel i utmark

Nordreisa kommune har fattet følgende vedtak, i medhold av Lov om motorferdsel i utmark og på vassdrag (10.06.77nr 82 med senere endringer), jfr § 4a, samt nasjonal forskrift (15.05.88) jfr § 6:

X	Dispensasjon er gitt
	Dispensasjon er ikke gitt. Begrunnelse for avslag:

Dispensasjon gjelder for:

Navn:	Statskog Troms, 9321 MOEN
Type kjøretøy:	Snøscooter
Trase:	
Tidsrom: (også ev innen døgnet)	2006 - 2009

Formål:

	§ 5a Ervervskjøring
	§ 5b Funksjons-/bevegelsehemmede
	§ 5c Bagasje/utstyr til privat hytte
	§ 5d Utmarksnæring for fastboende
	§ 5e Vedkjøring
X	§ 6 Annet (vedtak fattet i egen sak i Dispensasjonsutvalget) <i>Se sak 03/03.</i>
	Annet formål

Begrunnelse / beskrivelse av formål som ligger til grunn for tillatelsen:

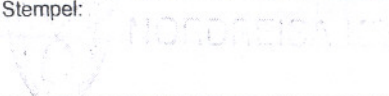
Statskog innvilges dispensasjon fra vegen ved Bidjovagge langs vegen fram til Statskog si hytte ved Reisavann. Det gis 2 dispensasjoner for totalt 4 snøscootere.

Følgende vilkår gjelder:

All motorisert ferdsel i utmark skal foregå etter gjeldene lover og forskrifter, og i henhold til gitt dispensasjon. Vi minner om Vegtrafikklovens bestemmelser. Dispensasjonen skal medbringes under ferdsel og forevises ved evt kontroll.

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer loven, forskriften, regler eller vilkår fastsatt i medhold av loven, eller medvirker hertil, er straffeansvarlig etter lovens §12.

Vedtaket er et enkeltvedtak og kan påklages. Klagefristen er 3 uker. Klagen sendes Nordreisa kommune, servicekontoret.

Sted: <i>Storslett</i>	Dato: <i>13/3-06</i>	Saksbehandler: <i>Hjelle</i>	Stempel: 
---------------------------	-------------------------	---------------------------------	--

SØKNAD OM DISPENSASJON - MOTORFERDSEL I UTMARK

Opplysninger om/fra søker:

Navn:	STATSKOG TROMS
Adresse:	9321 MOEN
Type kjøretøy/fartøy:	SNØSCOOTER

Søknaden gjelder / formål (sett kryss) :

(Jfr Lov om motorisert ferdse i utmark av 10.06.77 og forskrift av 15.05.88)

<input type="checkbox"/>	Forskriftenes §5a Ervervskjøring
<input type="checkbox"/>	Forskriftenes §5b Funksjons-/bevegelseshemmede
<input type="checkbox"/>	Forskriftenes § 5c Bagasje/utstyr til privat hytte oppgi gnr, bnr,
<input type="checkbox"/>	Forskriftenes §5d Utmarksnæring for fastboende
<input type="checkbox"/>	Forskriftenes §5e Vedkjøring
<input checked="" type="checkbox"/>	Forskriftenes § 6 Annet - angi formål
<input type="checkbox"/>	Annet formål

Nærmere beskrivelse av formål / behov:

Dispensasjon for kjøring fra snøbuløysen til Rissavambukka for våre kunder.
--

Andre opplysninger:

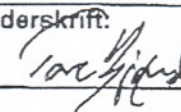
Kjørerute (fra - til, omtrentlig avstand)	
Tidsrom for transporten	2006 - 2009

Underskrift berørte grunneiere:

Gnr/bnr:	Navn:	Gnr/bnr:	Navn:
Gnr/bnr:	Navn:	Gnr/bnr:	Navn:
Gnr/bnr:	Navn:	Gnr/bnr:	Navn:
Gnr/bnr:	Navn:	Gnr/bnr:	Navn:

Tydlig lesbar kopi av kart i maks målestokk 1:50 000 med inntegnet trase skal legges ved søknaden, samt evt legeattest, hogsttillatelse/teigsaddel fra grunneier og evt annen dokumentasjon.

Oversikt over grunneiere finnes i egen perm hos Nordreisa kommunes servicekontor og på biblioteket i Halti bygget. Kartkopi kan fås ved henvendelse til Nordreisa kommune, samt brosjyre vedt regelverk og forskrifter.

Sted: Moen	Dato: 10/3 - 2006	Underskrift:  Statskog-Troms 9321 Moen
---------------	----------------------	---

Vedtak etter søknad om dispensasjon - Lov om motorferdsel i utmark

Nordreisa kommune har fattet følgende vedtak, i medhold av Lov om motorferdsel i utmark og på vassdrag (10.06.77nr 82 med senere endringer), jfr § 4a, samt nasjonal forskrift (15.05.88) jfr § _____:

	Dispensasjon er gitt
X	Dispensasjon er ikke gitt. Begrunnelse for avslag: Det henvises til bruk av de offentlige løypene.

Dispensasjon gjelder for:

Navn:	Roar Boltås
Type kjøretøy:	
Trase:	
Tidsrom: (også ev innen døgnet)	

Formål:

<input type="checkbox"/>	§ 5a Ervervskjøring
X	§ 5b Funksjons-/bevegelseshemmede
<input type="checkbox"/>	§ 5c Bagasje/utstyr til privat hytte
<input type="checkbox"/>	§ 5d Utmarksnæring for fastboende
<input type="checkbox"/>	§ 5e Vedkjøring
<input type="checkbox"/>	§ 6 Annet (vedtak fattet i egen sak i Dispensasjonsutvalget)
<input type="checkbox"/>	Annet formål

Begrunnelse / beskrivelse av formål som ligger til grunn for tillatelsen:

--

Følgende vilkår gjelder:

All motorisert ferdsel i utmark skal foregå etter gjeldene lover og forskrifter, og i henhold til gitt dispensasjon. Vi minner om Vegtrafikklovens bestemmelser. Dispensasjonen skal medbringes under ferdsel og forevises ved evt kontroll.

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer loven, forskriften, regler eller vilkår fastsatt i medhold av loven, eller medvirker hertil, er straffeansvarlig etter lovens §12.

Vedtaket er et enkeltvedtak og kan påklages. Klagefristen er 3 uker. Klagen sendes Nordreisa kommune, servicekontoret.

Sted: Stensjø	Dato: 10/2-06	Saksbehandler: D. Sørensen	Stempel: Nordreisa Kommune
------------------	------------------	-------------------------------	-------------------------------

SØKNAD OM DISPENSASJON - MOTORFERDSEL I UTMARK

Opplysninger om/fra søker:

Navn:	Roar Boltås
Adresse:	Rotsund Gård
Type kjøretøy/fartøy:	snøscooter

Søknaden gjelder / formål (sett kryss) :

(Jfr Lov om motorisert ferdsel i utmark av 10.06.77 og forskrift av 15.05.88)

<input type="checkbox"/>	Forskriftenes §5a Ervervskjøring
<input checked="" type="checkbox"/>	Forskriftenes §5b Funksjons-/bevegelseshemmede
<input type="checkbox"/>	Forskriftenes § 5c Bagasje/utstyr til privat hytte oppgi gnr, bnr,
<input type="checkbox"/>	Forskriftenes §5d Utmarksnæring for fastboende
<input type="checkbox"/>	Forskriftenes §5e Vedkjøring
<input type="checkbox"/>	Forskriftenes § 6 Annet - angi formål
<input type="checkbox"/>	Annet formål

Nærmere beskrivelse av formål / behov:

Mulighet for å kjøre fra Rotsund løypa og til Gahperus løypa. se vedlegg 1

Andre opplysninger:

Kjørerute (fra - til, omtrentlig avstand)	
Tidsrom for transporten	

Underskrift berørte grunneiere:

Gnr/bnr:	Navn:	Gnr/bnr:	Navn:
Gnr/bnr:	Navn:	Gnr/bnr:	Navn:
Gnr/bnr:	Navn:	Gnr/bnr:	Navn:
Gnr/bnr:	Navn:	Gnr/bnr:	Navn:

Tydelig lesbar kopi av kart i maks målestokk 1:50 000 med inntegnet trase skal legges ved søknaden, samt evt legeattest, hogsttillatelse/teigseddel fra grunneier og evt annen dokumentasjon.

Oversikt over grunneiere finnes i egen perm hos Nordreisa kommunes servicekontor og på biblioteket i Halti bygget. Kartkopi kan fås ved henvendelse til Nordreisa kommune, samt brosjyre vedt regelverk og forskrifter.

Sted:	Dato: 3/2 -06	Underskrift: Roar Boltås
-------	------------------	-----------------------------