



DIREKTORATET FOR NATURFORVALTNING

Kontor: Tungasletta 2, Telefon: 73 58 05 00, Telefax: 73 58 05 01
Postadresse: 7005 Trondheim

98.2493 024

444.1

HR

Fylkesmennene

Deres ref.

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
98/9785 -1 MEV -NATB
Ark. 466

Dato
18.12.98

Sin SA
~~CH~~
~~7H~~
~~EJK~~

BRUK AV MOTORKJØRETØYER I UTMARK VINTERSESONGEN 1997/98

Vi viser til vårt brev av 29.06.98, hvor kommunene ble bedt om å rapportere i henhold til nasjonal forskrift § 7.

Hovedtrekk fra fylkesmennenes rapporter :

Utsendelsen av rapporteringsskjemaene fra DN var i år mangelfulle og hadde ombyttinger av bestemmelsene i forskriften. Dette førte til at mange kommuner ikke har besvart spørsmålet om hvor mange dispensasjoner det er gitt i henhold til § 5e. DN beklager feilen, og prøver å unngå lignende for ettertiden.

Årets rapportering viser imidlertid en nedgang i antall dispensasjoner. Det er på det rene at tallene er noe usikre på grunn av misforståelser knyttet til selve skjemaene, og at to fylker ikke har sendt inn sin besvarelse. Likevel viser en samlet oversikt at antall dispensasjoner ligger under forrige års nivå. Noen fylker har også i år økning i antall disposisjoner, men økningen er liten. Det slår mer ut at noen av de fylker som hadde urovekkende store tall i fjor, har hatt en markant nedgang. Dette gjelder for eksempel både Nordland og Nord-Trøndelag, som i år har redusert antallet dispensasjoner kraftig.

Antall dispensasjoner som gis i henhold til § 6 er fremdeles for høyt til at den brukes som en unntaksbestemmelse. Som i tidligere rapporteringer melder flere fylker om mistanke om omfattende ulovlig kjøring. Ulovlig kjøring ser ut til å være et stigende problem også i Sør-Norge.

1. Direktoratets inntrykk av motorferdsel i utmark på landsbasis

Etter tallene i rapportene å dømme, skulle en tro at omfanget av motorferdselen har stabilisert seg. Det er imidlertid en svakhet at vi ikke vet hvor mange turer som kan skjule seg i en dispensasjon. Kommuner med en liberal praksis kan således ha omfattende utmarkskjøring uten at det kommer frem i slike undersøkelser. DN synes videre at antallet disposisjoner er høyt. I tillegg til de 10186 dispensasjonene som er gitt i siste sesong, gjelder det 6772 flerårige dispensasjoner. Samlet sett gir dette et bilde av høy motorisert aktivitet i utmarka i Norge. Særlig påfallende er det at det gis så mange dispensasjoner i henhold til § 6.

Stadig flere fylkesmenn melder om økt omfang av ulovlig kjøring, og at dette kan bli et vedvarende problem dersom en ikke tar fatt i dette.

Det må nevnes i positiv retning at mange kommuner ønsker å ha kontroll med motorferdselen i utmarka og jobber med strategier i forhold til dette. Vi ser eksempler på at større utmarkskommuner nå legger vekt på å etablere leiekjøring, og å bedre samarbeidet med grunneiere i kommunen.

2. Spesielle problemstillinger

Skillet mellom vei og utmark

En ofte reist problemstilling er at det i noen sammenhenger er vanskelig å skille mellom vei og utmark i motorferdsellovens forstand. I praksis er det slik at enkelte skogsveier er i så god stand at de innbyr til bruk av bil, selv om de i motorferdsellovens forstand må regnes som utmark. Både fylkesmenn og kommuner ønsker en oppklaring i hvordan en best skal forstå rundskrivet T- 1/96 som angir at det avgjørende er hvorvidt vegen er ”opparbeidet for kjøring med vanlig bil.” Problemet gjelder stort sett bare på barmark, siden kjøring på ubrøytet vei i alle tilfelle ikke er tillatt.

Fylkesmannen i Hedmark har påpekt at dette kan forstås på to måter :

- a) Det er formålet med veien som er avgjørende for om den betraktes som vei i henhold til motorferdselloven.
- b) Det er veiens faktiske grad av opparbeiding/fremkommeligheten som er avgjørende, uavhengig av formell status.

Mye kan tale for at begge oppfatninger har noe for seg. Dersom en velger pkt. a) kan en støtte seg til skogs/landbrukets definisjon av vei i det aktuelle området. Ofte vil formål og faktisk opparbeiding av vei være sammenfallende. Imidlertid har en i mange tilfeller traktorveier med meget god standard, og det fremstår som uforståelig for folk flest hvorfor det ikke kan kjøres der.

Dersom en faller ned på pkt. b) vil en altså være mer i overensstemmelse med folks oppfatning, og sannsynligvis praksis blant folk flest. Imidlertid vil man, som fylkesmannen påpeker møte mange tvilstilfeller, hvor hver og en skal vurdere fremkommeligheten selv. En vil troligvis også oppleve at folk med god samvittighet kjører på stier og veier som på grunn av vær og årstid ikke tåler belastningen. Dersom denne løsningen skal velges, bør veier i utmark skiltes i større grad, slik at befolkningen får informasjon om veiens bruksområde.

Direktoratet vil ta opp med Miljøverndepartementet de synspunkt fylkesmannen fremfører, og vil arbeide for en bedre definisjon av vei/ utmark, som kan ligge noe nærmere en mellomløsning. En må likevel ikke miste av syne at hensikten med motorferdselloven er å begrense motorferdselen så mye som mulig, og det taler for å legge en strengere definisjon til grunn. Direktoratet vil derfor foreløpig holde på den løsningen som er beskrevet i pkt. a). Inntil videre det gir en landsdekkende, enhetlig definisjon av begrepet.

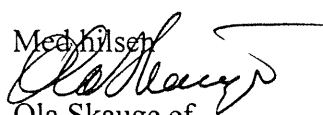
Ulovlig kjøring

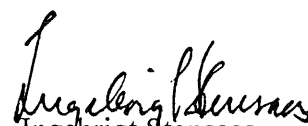
Også i år har flere fylkesmenn meldt om økende ulovlig kjøring i utmarka, særlig med snøscooter. En mulig vei å gå er å styrke arbeidet med å få etablert leiekjørere blant fastboende, slik at en hindrer at også besøkende i hytteområder og lignende kjøper snøscooter kun for å dekke eget transportbehov. Det vil som kjent generere mer kjøring til andre, tilfeldige formål. Det andre er å legge til rette for samarbeid med politi og oppsyn. Det rapporteres at også stikkprøver politiet gjør i utmarka har god effekt med tanke på å redusere ulovlig motorferdsel i utmarka.

3. Videre arbeid med motorferdselproblematikken i Norge

DN har i løpet av siste år hatt en bred gjennomgang av all motorferdsel som foregår i utmark. Man har sett nøye på det økende omfanget av motorferdsel både sommer- og vintertid, og vurdert konsekvensene av en slik utvikling. Med tanke både på miljøhensyn og den generelle håndhevingen av regelverket mener vi at tiden er moden for endringer. DN har derfor bedt Miljøverndepartementet vurdere nærmere enkelte problemstillinger, herunder forslag til endringer motorferdselloven m/tilhørende forskrift, og i annet regelverk som kan knyttes til motorferdsel i utmark. Vår oversendelse til MD følger vedlagt.

Flere fylkesmenn har påpekt at dagens rapporteringsform har flere svakheter og at rapporteringsskjemaene er utdaterte. DN er enig i det og skal i 1999 starte arbeidet med å lage et nytt rapporteringssystem. Et nytt system må fange opp de opplysninger vi mener er nødvendige for å kunne følge utviklingen i motorferdselen, dersom en skal kunne bruke opplysningene som beslutningsgrunnlag. Det er også et mål at rapporteringssystemet skal være mer praktisk og letthåndterlig både for kommuner og fylkesmenn enn dagens skjema. DN ønsker også at rapporteringspraksisen skal være mest mulig lik over hele landet, fordi en da får mer sammenlignbare data. Noen fylkesmenn har allerede gitt synspunkter på hvordan et fremtidig rapportsystem bør være, men vi ønsker gjerne flere tilbakemeldinger.

Med hilsen

 Ola Skauge ef
 avdelingsdirektør


 Ingebrigt Stensaas

Kopi : Miljøverndepartementet

Vedlegg : Landsoversikt over innvilgede dispensasjoner og avslag for vintersesongen 1997/98, med grafisk fremstilling.

Brev fra DN til Miljøverndepartementet datert 02.11.98