



DIREKTORATET FOR NATURFORVALTNING

Kontor: Tungasletta 2, Telefon: 73 58 05 00, Telefax: 73 91 54 33
Postadresse: 7005 Trondheim

98.46-21
15. JUN. 1998
444.0
HR

Fylkesmennene

Deres ref.

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
98/5010 -1 MEV -NATB
Ark. 463

Dato
09.06.98

kopi

BRUK AV MOTORKJØRETØYER I UTMARK I NASJONAL FORSKRIFT- BARMARKSSESONGEN 1997

Vi viser til vårt brev av 19.12.97 til alle landets kommuner hvor vi ba om oversikter over kommunenes praktisering av søknader om bruk av barmarkskjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag.

Sammendrag av kommunenes rapportering :

På landsbasis har antallet dispensasjoner økt i 8 av 18 fylker. Totalt er det gitt 1847 dispensasjoner i henhold til forskriftens § 6, mot 1366 i fjor. Det er en økning på 481 dispensasjoner til barmarkskjøring. Det er imidlertid grunn til å tro at det i disse tallene ligger mange tillatelser til landing med luftfartøy.

Noen kommuner har ikke mottatt søknader om barmarkskjøring i det hele tatt, slik sett er det samlede bildet ikke så forskjellig fra situasjonen i forrige barmarksesong. Landsoversikten viser likevel en økning i antallet disposisjoner. Flere kommuner har pekt på problemer knyttet til økt fritidskjøring/motorsport i naturen. Bruk av motorsykler og lignende gir terrengslitasje, støy og annen forurensning.

På bakgrunn av rapportene har DN laget en landsoversikt over antall søknader, avslag, og innvilgede dispensasjoner. Svarprosenten blant kommunene ved årets rapportering er adskillig høyere enn i fjor. Landsoversikten følger som vedlegg.

Innholdet i rapportene :

Kommunene har gitt adskillig flere dispensasjoner til barmarkskjøring i 1997, enn hva tilfellet var for 1996-sesongen. Totalt ble det gitt 481 flere dispensasjoner i 1997. Økningen har skjedd i under halvparten av fylkene, men her er det til gjengjeld skjedd en formidabel økning. Blant annet kan vi vise til at det i Hordaland er gitt 312 dispensasjoner i 1997, mot 5 i 1996. Dette tallet inneholder imidlertid mange dispensasjoner som er gitt til landinger med helikopter/fly i henhold til lovens § 6. For ren barmarkskjøring er det en liten økning i antall dispensasjoner i forhold til 1996.

Finmark ligger fortsatt på topp i antall dispensasjoner med 1068 i 1997 mot 761 i 1996. Det er imidlertid flere Finnmarkskommuner som har rapportert i år, så et høyere tall betyr ikke nødvendigvis at omfanget av barmarkskjøringen i fylket er vesentlig mye større enn i 1996. Antallet innvilgede dispensasjoner er uansett høyt. Finnmarkskommunene gir i utstrakt grad enkelttillatelser til barmarkskjøring, på tross av at det finnes mange barmarksløyper til fri benyttelse.

Flere fylkesmenn har påpekt at det er en svakhet ved rapportskjemaene slik at det ikke går klart frem at kommunene bare skal rapportere hvor mange barmarkstillatelser det gis i henhold til forskriftens § 6, og ikke etter lovens § 6 (motorfartøy og luftfartøy). Resultatet er at mange kommuner blander dette sammen og oppgir tall som for det meste inneholder dispensasjoner gitt i henhold til lovens § 6. En del har også påpekt at rapporteringsplikten bør utvides til å gjelde dispensasjoner til landing med helikopter/fly i utmarka. Forvaltningsmyndigheten kan ikke få god nok oversikten over det totale omfanget av motorferdselen i utmarka, dersom slike opplysninger ikke er med.

Det går frem av rapportene at de vanligste dispensasjonsformålene er transport av materialer til bygging og vedlikehold av hytter, frakt av ved og transport i forbindelse med jakt og fiske. Noen kommuner gir en del dispensasjoner i forbindelse med ulike forskningstiltak og røktning av fiskevann.

Problemstillinger :

Terrenggående motorkjøretøy har blitt en del av hverdagen for stadig nye grupper, både til bruk i næring og i fritid. De miljømessige konsekvensene ved utstrakt bruk av barmarkskjøretøyer er store. Terrenggående motorsykler og lignende etterlater varige merker og sår i naturen.

Det påpekes fra enkelte fylker at den miljømessig mest uheldige kjøringen skjer i barmarksesongen. I enkelte områder har kjørespor utviklet seg mot å bli enkle bilveier, noe som igjen blir et problem for vurderingen av hva som er bilvei i forhold til motorferdselloven. Det økte omfanget av barmarkskjøringen fører også til at eldre kjørespor blir "ihjelkjørt" og fører til begynnende erosjon i terrenget. Det meldes også om endel ulovlig kjøring på skogsbilveier i de sydligere fylkene. Man tror videre at årsaken til relativt få søknader angående barmarkskjøring, er liten kunnskap i befolkningen om at det er nødvendig med tillatelse fra kommunen for å bruke kjøretøy i utmarka. Derfor foregår en betydelig ulovlig kjøring i utmarka.

Som nevnt i tidligere rapporter er de gruppene som kjører med direkte hjemmel i loven som forårsaker de største skadene på markdekket. Omfanget av næringskjøring er stort og fører til et betydelig skadeomfang, f. eks i skogdrift, reindrift og ved forsvarets kjøring i utmark. Det meldes også om at noen av dem som utfører kjøring i forbindelse med arbeid på anlegg ol ikke tar de nødvendige hensyn til miljøet og gjør større skader enn nødvendig. Dette kunne vært unngått dersom de utviste større aktsomhet, og fulgte gamle kjørespor der det er mulig.

Flere fylkesmenn ønsker en avklaring på hva som kan legges i begrepet "offentlig post- og teletjenester" i lovens § 4b. Spørsmålet er om Telenor og andre statlige selskaper som er omorganisert/privatisert nå må søke dispensasjon fra motorferdselbudet, eller om de har direkte hjemmel til kjøring i lovens § 4b. Disse selskapene kjører en god del i utmarka i forbindelse med tilsyn av anlegg ol. DN viser i den forbindelse til s. 16 i rundskriv T-1/96

hvor det går frem at Miljøverndepartementet legger til ”grunn at begrepet offentlig teletjeneste må tolkes så vidt at utbygging og drift av det offentlige mobiltelefonnettet faller inn under bestemmelsen. Det gjelder også selv om det er et privat mobiltelefonselskap som står for utbyggingen/driften, så lenge det skjer etter konsesjon.” DN legger videre til grunn at så lenge f. eks Telenor leverer teletjenester til størsteparten av befolkningen og er et selskap som er delvis offentlig eiet, er det rimelig at nødvendig kjøring til installasjoner kommer inn under lovens § 4b. Det påpekes samtidig at det i noen sammenhenger vil være mere skånsomt å foreta nødvendig transport til installasjonene med helikopter i stedet for barmarkskjøretøy. DN er enig i dette og ser det som et statlig ansvar å gjøre andre etater/selskaper oppmerksom på hvilke aktsomhetskrav motorferdselloven stiller, og oppfordre til bruk av luftbasert transport hvor det lar seg gjøre.

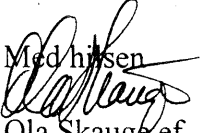
Det foreslås fra noen kommuner i Sør- Norge at regelverket bør endres, slik at en ikke trenger søke om dispensasjon for å kjøre ut ved fra statsallmenninger. De fleste søknader blir i alle tilfelle innvilget, og en tror ikke at endringen vil føre til at motorferdselen øker av den grunn, Derimot vil gevinsten være en redusert saksmengde i kommuneadministrasjonen og større respekt og forståelse for regelverket blant publikum.


Det videre arbeid :

Flere fylkesmennene har lagt frem ønske om endring av rapporteringsskjemaer som kommunene skal besvare, slik at det blir tydeligere hva slags opplysninger vi ønsker. Noen ønsker også at rapporteringsplikten skal utvides til å omfatte paragraf 6 i loven slik at vi også får et overblikk over hvor mange tillatelser som gis til bruk av motorfartøy og fly/helikopter.

DN er enig i at rapporteringsskjemaene kan utformes annerledes. Det bør gå tydelig frem at kommunen skal oppgi antall dispensasjoner gitt i henhold til forskriftens § 6, ikke lovens § 6. Når det gjelder en utvidelse av rapporteringsplikten vil DN bemerke at vi foreløpig ikke har hjemmel til å pålegge kommunene å rapportere i henhold til annet enn §§ 5 og 6 i forskriften. Det går frem av nasjonal forskrifts § 7. DN ser det imidlertid også som ønskelig at kommunene rapporterer hvor mange dispensasjoner som gis til bruk av motor/luftfartøy, særlig fordi utviklingen er stor på dette området. En slik utvidelse av rapporteringsplikten må i alle tilfelle avklares med Miljøverndepartementet.

Det samme gjelder for andre endringer i nasjonal forskrift. DN er ikke fremmed for tanken om at en lemping av enkelte regler fører til redusert saksmengde hos kommunene uten at det fører til økt motorferdsel i utmarka, og samtidig gir publikum en følelse av mindre byråkrati. DN arbeider for tiden med denne problemstillingen på flere områder innenfor motorferdselproblematikken. Vi anser det imidlertid som særlig viktig å følge utviklingen når det gjelder kjøring på barmark.

Med hilsen

 Ola Skauge ef
 avdelingsdirektør


 Ingebrigt Stensaas

Vedlegg : Landsoversikt med dispensasjoner

Kopi med vedlegg : Alle kommuner, Miljøverndepartementet

Fylke	Svarprosent	Ant. søknader	Ant. avslag	Ant. Disp. '96	Ant. Disp. '96
Finnmark	84	1178	92	1086	761
Troms	100	17	2	15	29
Nordland	82	14	2	12	12
Nord-Trøndelag	100	56	3	50	54
Sør-Trøndelag	80	16	6	10	6
Møre og Romsdal	95	5	0	5	5
Sogn og Fjordane	77	0	0	24	42
Hordaland	100	312	0	312	132
Rogaland	100	4	0	4	0
Vest-Agder	100	6	0	6	6
Aust-Agder	100	2	0	2	0
Telemark	100	29	2	27	10
Vestfold	86	1	1	0	0
Buskerud	100	205	4	201	194
Oppland	100	56	6	50	39
Hedmark	100	42	3	39	60
Østfold	83	0	0	0	0
Oslo og Akershus-	0	5	1	4	16
Totalt		1948	122	1847	1366