

Omfang av motorisert ferdsel i forsøkskommunene sommer- sesongen 2003 og vintersesongen 2003/2004

Sammenstilling og drøfting av oppsyns-
registreringer og halvårsrapporter

Torbjørn Østdahl
Margrete Skår



LAGSPILL



ENTUSIASME



INTEGRITET



KVALITET

NINAs publikasjoner

NINA Rapport

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

NINA Temahefte

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

NINA Fakta

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

Annen publisering

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

Norsk institutt for naturforskning

Omfang av motorisert ferdsel i forsøkskommunene sommer- sesongen 2003 og vintersesongen 2003/2004

**Sammenstilling og drøfting av oppsyns-
registreringer og halvårsrapporter**

**Torbjørn Østdahl
Margrete Skår**

Østdahl, T. og Skår, M. 2005. Omfang av motorisert ferdsel i forsøkskommunene sommersesongen 2003 og vintersesongen 2003/2004. Sammenstilling og drøfting av oppsynsregistreringer og halvårsrapporter NINA Rapport 14. 39 pp.

Lillehammer, november 2005

ISSN: 1504-3312

ISBN: 82-426-1528-4

RETTIGHETSHAVER

© Norsk institutt for naturforskning

Publikasjonen kan siteres fritt med kildeangivelse

TILGJENGELIGHET

Åpen

PUBLISERINGSTYPE

Digitalt dokument (pdf)

KVALITETSSIKRET AV

Øystein Aas

ANSVARLIG SIGNATUR

Forskningssjef Øystein Aas(sign.)

OPPDRAAGSGIVER(E)

Miljøverndepartementet

KONTAKTPERSON(ER) HOS OPPDRAGSGIVER

Harald Ruberg

NØKKELOORD

Motorferdsel i utmark, kommunal planlegging

KONTAKTOPPLYSNINGER

NINA Trondheim

NO-7485 Trondheim

Telefon: 73 80 14 00

Telefaks: 73 80 14 01

NINA Oslo

Postboks 736 Sentrum

NO-0105 Oslo

Telefon: 73 80 14 00

Telefaks: 22 33 11 01

NINA Tromsø

Polarmiljøsenderet

NO-9296 Tromsø

Telefon: 77 75 04 00

Telefaks: 77 75 04 01

NINA Lillehammer

Fakkeltgården

NO-2624 Lillehammer

Telefon: 73 80 14 00

Telefaks: 61 22 22 15

<http://www.nina.no>

Sammendrag

Østdahl, T. og Skår, M. 2005. Omfang av motorisert ferdsel i forsøkskommunene sommersesongen 2003 og vintersesongen 2003/2004. Sammenstilling og drøfting av oppsynsregistreringer og halvårsrapporter. NINA Rapport 14. 39 pp.

Som et ledd i arbeidet med evalueringen av forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark er det gjennomført registreringer av omfang av motorisert ferdsel både barmark og på vinterføre i de 8 forsøkskommunene. Opplegget er utformet i samarbeid mellom SNO og NINA. Selve feltregistreringene er gjennomført av lokale SNO-representanter og andre lokale oppsynsaktører (Statskog fjelltjenesten, lensmannskontoret, lokale fjellstyrer) og består vinterstid av ulike typer tellinger i områder med skuterløyper og i områder uten skuterløyper. I barmarksesongen har registreringene av motorisert ferdsel i hovedsak blitt utført i forbindelse med gjennomføring av andre oppdrag. I tillegg til trafikkteilinger har oppsynsaktørene sammen med kommunene opprette lokale oppsynsforum for drøfting av erfaringer med registreringene og for utarbeidelse av halvårige rapporter på ulike aspekter når det gjelder status og utvikling i omfanget av motorisert ferdsel i forsøkskommunene. Denne rapporten summerer opp resultatene av oppsynsregistreringene for barmarksesongen 2003 og for vintersesongen 2003/2004.

Omfanget av barmarkskjøring sommeren 2004

Selv om det observeres få kjøretøy på barmarkskontrollene, så viser observasjoner av kjørespor at det foregår kjøring med barmarkskjøretøy i samtlige forsøkskommuner. Registreringene av kjørespor gir indikasjoner på formålet med denne kjøringen. Formål som nevnes er transport til hytte, vedhogst, transport i forbindelse med jakt og kjøring i reindrifta. I tillegg er det en del spor som ikke kan knyttes til nytteformål og som antas å være ulovlig kjøring.

Omfang av snøskuterkjøring vintersesongen 2003/2004 og endring i forhold til foregående sesong

Trafikkteilingene gir samlet sett grunnlag for en gruppering av forsøkskommunene i 3 grupper etter omfang på skuterkjøring; Kautokeino, Fauske, Hattfjelldal og Vinje har størst omfang på kjøringen, Røros og Sirdal danner en mellomgruppe mens Lom og Stor-Elvdal har lavest omfang av skuterkjøring.

Foreløpige tendenser som kan sees med basis i de indikatorene som er brukt for å beskrive endring i omfang tyder på at Sirdal er den eneste kommunen hvor det synes å være en reell nedgang i omfanget på kjøring fra sesongen 2002/03 og til sesongen 2003/04.

De eneste kommunene med tellingsindikatorer som tilsier økning i omfang av kjøring er Fauske og Vinje. I Vinje viser tellinger utenfor løypenettet at det er kjøring i disse områdene som har økt, mens i Fauske viser tellinger i turistløypa at det her har skjedd en trafikkøkning fra i fjor.

I Hattfjelldal viser tellinger langs løypenettet nedgang, men dette er i følge oppsynsaktørene ofte "samlespor" som fungerer som (ulovlige) tilførselsløyper til løypenettet. Eneste type telling med entydig nedgang i Hattfjelldal er derfor telling i områder uten løyper.

Når telleresultatene sammenstilles med halvårsrapportene blir hovedtrenden at det ikke har vært vesentlige endringer i omfanget av kjøring fra sesongen 2002/03 til sesongen 2003/04.

Ifølge den offentlige kjøretøystatistikken er økningen i antall snøskutere i forsøkskommunene en langsiktig trend som en kan spore over hele perioden hvor det foreligger denne typen statistikk. Det ser ikke ut til å være indikasjoner på endring i vekstraten for antall snøskutere i noen av forsøkskommunene etter at forsøket startet.

Datamaterialet gir ikke grunnlag for å tallfeste omfanget av kjøring i løypenettet i forhold til kjøring i områder uten løyper i og med at observasjonene i andre områder går på antall spor og observasjonen i løypenettet går på antall kjøretøy. Indirekte kan en imidlertid lese av datamaterialet at kjøreomfanget er større i løypene enn utenom løpene. Denne antagelsen bygger både på hva som er registrerte formål med turene og hva som registreres som ulovlig kjøring og hvilke påkrevde dokumenter de kontrollerte førerne hadde med seg.

I Hattfjelldal er etableringen av ulovlige tilførselsløyper som kopler seg på det kommunale løypenettet samt relativt lite observerte spor i områder uten løyper et uttrykk for at kjøringen blir kanalisert til skuterløypene med tilhørende korridor. Dette viser også at det kan være forvaltning og kontroll av skuterkjøring i nærområdene til åpne skuterløyper som byr på de største forvaltningsmessige utfordringene for kommunene.

Ulovlig kjøring brukes som et samlebegrep om en rekke ulike forseelser. Ut fra hovedmålsettingen med forsøket med å forvalte motorisert ferdsel i utmark etter P&B-loven, er arealsoneringen av ferdselen sentral. Utviklingen i omfang av ulovlig kjøring i forbudssoner er derfor spesielt viktig å følge nøye. Sist vinter er det observert ulovlig kjøring i forbudssoner i Vinje, Fauske og Røros. I tillegg er det observert ulovlig kjøring fra hytteområder og fra fast bopel og inn på de kommunale skuterløypene.

Ut over dette er det en rekke forhold som kvalifiserer til å kalles ulovlig uavhengig av om kjøringen foregår i områder med skuterløyper eller i områder uten slike løyper. Vanlige forseelser av denne typen er mangel på påkrevde tillatelser (dispensasjon eller kjøreseddel), mangel på andre påkrevde dokumenter (fører kort, vognkort, fiskekort, byggemelding, kart med inntegnet kjøretrase), mangel på eller feilplassert skilt på skuteren, mangel på hjelm og at en kjører uten slede (kravet til slede varierer fra kommune til kommune)

Fauske og Kautokeino har høyest andel anmeldelser for ulovlig kjøring i tilknytning til de gjennomførte kontrollene.

Torbjørn Østdahl, Norsk institutt for naturforskning, Fakkeldgården, 2624 Lillehammer,
torbjorn.ostdahl@nina.no

Margrete Skår, Norsk institutt for naturforskning, Fakkeldgården, 2624 Lillehammer,
margrete.skar@nina.no

Forord

Miljøverndepartementet (MD) og Direktoratet for Naturforvaltning (DN) initierte i 2001 et forsøks-prosjekt der 8 kommuner skulle innarbeide motorferdsel som tema i kommuneplanens arealdel, spesifisere arealkategorier mht. om motorferdsel skulle være tillatte eller ikke og utarbeide utfyllende bestemmelser som avgrenset bruken av motorkjøretøy til særskilte løyper/traseer. Forsøket hadde opprinnelig varighet til 1. mai 2004, men ble senere forlenget fram til 1. mai 2005.

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

Arbeidet med bearbeiding og sammenstilling av oppsynsregistreringene er gjennomført av forsker Margrete Skår og forsker Torbjørn Østdahl ved NINA. Denne rapporten summerer opp resultatene fra feltregistreringer av omfang av motorisert ferdsl for barmarksesongen 2003 og for vintersersongen 2003/2004, samt en sammenlikning av vintersesongen 2003/2004 med sesongen 2002/2003.

Registreringene er gjennomført av lokale oppsynsrepresentanter (SNO, Statskog fjelltjenesten, fjellstyrer og lensmenn) etter et opplegg fastsatt i samarbeid mellom SNO og NINA. Vi vil spesielt få takke kontaktpersonene våre i oppsynet; Knut Nylend, Peter Hermansen, Vegar Pettersen, Per Lorentzen, Ole Vangen, Esben Bø, Stein Olav Brendryen og Elin Skog for innsatsen med å koordinere og gjennomføre datainnsamlingen i forsøkskommunene. I tillegg vil vi også takke de andre oppsynsaktørene som har deltatt i dette registreringsarbeidet.

Lillehammer, 1. november 2004

Torbjørn Østdahl
Prosjektleder

Innhold

Sammendrag	3
Forord	5
Innhold	6
1 Hvorfor et registreringsopplegg av omfanget av motorisert ferdsel?	8
2 Beskrivelse av registreringsopplegget	9
2.1 Barmarksesongen 2003	9
2.1.1 Antall barmarkskjøretøy i forsøkskommunene	9
2.2 Vintersesongen 2003/04	10
2.2.1 Antall snøskutere i forsøkskommunene	10
2.2.2 Mobile tellinger	11
2.2.3 Fastpunkttellinger	11
2.2.4 Opplysninger fra og om førere av snøskutere	11
2.3 Halvårsrapporter	11
3 Erfaringer fra registreringsopplegget	12
3.1 Mulige feilkilder som kan gi utslag i tolking av resultater av registreringene	12
3.1.1 Hensyn til værforhold	12
3.1.2 Helgetellinger kontra tellinger på hverdager	12
3.1.3 Valg av traseer og fastpunkttellinger	12
3.1.4 Antall registreringer	12
3.1.5 Kontroll er noe annet enn registrering av totalt omfang	12
3.1.6 Ulike oppsynsaktører har ulike mandater	12
3.1.7 Registreringer i og langs løypenettet	13
3.1.8 Erfaringer fra toppbelastningstellinger	13
4 Resultater fra oppsynsregistreringene barmarksesongen 2003 og vintersesongen 2003/2004	14
4.1 Omfanget av registreringer	14
4.2 Feilkilder	15
4.2.1 Forholdet mellom helgetellinger og tellinger på ukedager	15
4.2.2 Vær og føreforholdene vinteren 2003/2004	15
4.3 Oppsynsaktører	17
4.4 Registreringer av barmarkskjøring	18
4.5 Trafikktellinger i og langs løypenettet vintersesongen 2003/04	21
4.5.1 Fastpunkttellinger	21
4.5.2 Mobil registrering i løypenettet	22
4.5.3 Mobil registrering langs løypenettet	23
4.5.4 Tellinger i andre områder	24
4.6 Registreringer gjennom kontroll av førere	25
4.6.1 Formål med turen	25
4.6.2 Hjemmel for turen	26
4.6.3 Kjøretøytype og sledebruk	26
4.6.4 Antall personer på scooteren	27
4.6.5 Leiekjøring	28
4.6.6 Innenbygds / utenbygds	28
4.6.7 Kvinneandel blant kontrollerte førere	28
4.6.8 Alder på førerne	29
4.6.9 Dokumenter / påbud	29

4.7	Oppsummering av halvårsrapporter vinteren 2003/2004	30
4.7.1	Organiseringen av registrerings- og rapporteringsarbeidet	30
4.7.2	Erfaringer med nytt regelverk	32
4.7.3	Vurdering av omfang	32
4.7.4	Ulovlig kjøring.....	33
5	Viktige hovedfunn fra registreringene i barmarksesongen 2003 og vintersesongen 2003/2004.....	35
5.1	Måloppnåelse og erfaringer	35
5.2	Hva kan vi si om omfanget av kjøring etter en barmarksesong med registreringer ? ..	35
5.3	Hva kan vi si om omfanget av skuterkjøring etter 2 vintersesonger med registreringer ?	36

1 Hvorfor et registreringsopplegg av omfanget av motorisert ferdsel?

Reduksjon av omfang av motorisert ferdsel er en sentral målsetting i forsøksprosjektet med ny forvaltningsordning for motorisert ferdsel i utmark. Da blir selvsagt en vurdering av eventuelt endring i omfang viktig for å kunne vurdere måloppnåelse i forsøket. Men hvordan beskrive omfang av motorisert ferdsel på en nøytral måte og på en måte som gir et rimelig godt bilde av situasjonen i forsøkskommunene gjennom prøveperioden? I evalueringen av forsøksprosjektet fant vi tidlig ut at vanlige indikatorer på omfang som for eksempel å telle antall dispensasjoner i en kommune, forteller relativt lite om det reelle omfanget og kan gi et skjevt bilde av det totale omfanget av kjøring i utmark. Generelt sett kan ulike dispensasjoner gi rom for svært ulikt kjøreomfang, dessuten er kjøring hjemlet i dispensasjoner begrenset i flere forsøkskommuner i forhold til det reelle kjøreomfanget som også omfatter kjøring direkte hjemlet i lov. Reduksjon av saksbehandlingstida er en annen sentral målsetting i forsøket. Hovedmengden av kjøringa blir i forsøket ikke lenger hjemlet i dispensasjoner, for eksempel gjelder dette i kommuner som velger å etablere åpne skuterløyper. I forsøket kan krav om dispensasjon være et tegn på ønsket kontroll over kjøringa, i motsetning til hva som ellers er tilfelle. Derfor var det tidlig, både fra oppdragsgivers side og fra evaluators side, uttrykt et ønske om å utføre konkrete målinger i felt av omfanget av motorisert ferdsel i forsøkskommunene.

NINA erfarte at *oppsynet* ute i kommunene hadde best kjennskap til omfanget av ferdselen. De ulike oppsynsaktørene har alle viktige erfaringer fra felt som vi kan dra nytte av i evalueringen. Vi så det derfor som en interessant utfordring å få etablert et tett samarbeid mellom de ulike oppsynsaktørene (politi, lokalt fjelloppsyn og SNO/Fjelltjenesten). I tillegg så vi det som viktig å stimulere til økt samarbeid mellom oppsynsaktørene og prosjektledelsen for motorferdsel forsøket i de ulike forsøkskommunene.

Mål for registreringsopplegget:

1. Å få målbare data på omfang av motorisert ferdsel i forsøkskommunene for å kunne vurdere omfang på kjøringen i forsøkskommunene og for å kunne spore eventuell endring over tid som effekt av forsøksprosjektet.
2. Å vinne erfaringer på samarbeid mellom ulike oppsynsaktører og mellom oppsyn og prosjektledelse i forsøkskommunene.

2 Beskrivelse av registreringsopplegget

I tilknytning til samling mellom forsøkskommunene i Trondheim 05.11.2002 ble det bestemt at SNO v/ Knut Nylend (SNO Hardangervidda) og Peter Hermansen (SNO Setesdal Vesthei/ Ryfylkeheiane) skulle være med NINA i et samarbeid for å utarbeide et forslag til registreringsopplegg og ha ansvaret for gjennomføring av registreringsopplegget i de åtte forsøkskommunene. Vi ønsket å foreta registreringer i *alle kommunene* helt fra oppstarten av registreringsperioden. De kommunene som ikke hadde vedtatte motorferdselplaner ville da kunne ses på som referansekommuner i forhold til forsøkskommuner med vedtatte planer. I tillegg fikk vi mulighet til å samle inn før-data, altså sammenligningsdata for å vurdere endring før og etter at motorferdselplaner blir iverksatt. Vintersesongen 2002/03 var første sesong med registreringer gjennom oppsynet i forsøkskommunene. Resultatene fra denne sesongen foreligger i egen rapport (Skår & Østdahl 2003).

Rapporten som nå er utarbeidet dekker barmarksesongen 2003 og vintersesongen 2003/04. Det ble utarbeidet et eget registreringsskjema for barmarksesongen 2003 (vedlegg 1), men det er av praktiske grunner ikke gjennomført tellinger på samme måte som i vintersesongen. For vintersesongen 2003/04 ble det brukt samme skjema som for vintersesongen 2002/03, men med noen forbedringer, f.eks på spesifisering av leiekjøring, hjemmel for turen og kjønn på fører (vedlegg 2).

2.1 Barmarksesongen 2003

2.1.1 Antall barmarkskjøretøy i forsøkskommunene

Kjøretøystatistikk fra Opplysningsrådet for Veitrafikk er tatt med som referansedata for drøfting av omfanget av kjøring med barmarkskjøretøy i forsøkskommunene. Kautokeino skiller seg ut med svært høye tall for barmarkskjøretøy sammenliknet med de andre kommunene (445 kjøretøy i 2003, mens alle de andre forsøkskommunene hadde fra 31 kjøretøy og nedover) (Tabell 1).

Tabell 1. Antall ATV (All Terrain Vehicles) i forsøkskommunene og nasjonalt ved utgangen av hvert kalenderår over perioden 1994-2003

Kommune	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
Stor-Elvdal	4	2	2	2	-	-	-	-	-	-
Lom	4	2	2	2	2	-	-	-	-	-
Vinje	31	26	24	23	18	17	14	10	11	10
Sirdal	22	17	12	10	8	7	6	5	3	1
Røros	23	16	10	10	9	9	10	10	6	4
Hattfjelldal	14	9	6	4	2	1	1	1	1	-
Fauske	19	17	15	10	10	7	6	5	3	3
Kautokeino	445	410	400	373	370	335	325	290	264	232
Hele landet ¹	7399	5736	2625	-	-	-	-	-	-	-

1 – nasjonale tall tilgjengelig kun fra og med 2001

Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikken AS

Selv om de absolutte tallene er relativt lave i flere av forsøkskommunene så er antallet kjøretøy mangedoblet i flere av kommunene det siste tiåret. Den prosentvise veksten er mye større for barmarkskjøretøy enn den er for snøskutere. På landsbasis foreligger kun tall for perioden 2001-2003, men selv over denne 3-års perioden er det en økning på 182 prosent. Spesielt var økningen stor fra 2001 til 2002 hvor antallet barmarkskjøretøy ble mer enn fordoblet.

For alle kommunene unntatt Kautokeino har vi funnet det rasjonelt å legge opp til at oppsynet i hovedsak registrerer barmarkskjøring når de er ute på andre oppdrag. Registreringene omfatter observerte kjøretøy (4- og 6-hjuls terrengkjøretøy, cross-motorsykel, traktor, jernhest (elgtrekk), personbiler, motorbåt og evt. andre kjøretøy som kan brukes i utmark), observerte kjørespor samt førerintervjuer med registrering av formål med turen, hjemmel for turen, opplysninger om føreren og om påkrevde dokumenter er i orden.

Kautokeino har hatt et stabilt, høyt antall barmarkskjøretøy de siste årene og et stort nettverk av åpne barmarksløyper og traseer (gamle kjørespor) hvor det kan gis dispensasjon for kjøring. For å dekke dette nettverket av løyper har vi i samråd med oppsynsaktørene kommet fram til at helikopterregistrering i løpet av antatt topperiode for barmarkskjøring er eneste gjennomførbare registreringsform som kan gi et visst bilde av omfang av kjøring innenfor de ressursrammene som er til rådighet for forsøket. En slik toppregistrering ble gjennomført med helikopter 9. september 2003.

For alle forsøkskommunene vurderes halvårsrapporten fra barmarkssesongen som den viktigste delen av registreringen hvor oppsynet gir en oppsummerende helhetsvurdering av sesongen.

2.2 Vintersesongen 2003/04

2.2.1 Antall snøskutere i forsøkskommunene

Opplysningsrådet for veitrafikk utarbeider statistikk for antall belte MC som er registrert i hver kommune i Norge (dvs. basert på adressen på eieren av registrert kjøretøy). Denne statistikken er tatt med i rapporten som referansepunkt for drøftingene av omfanget av kjøring i forsøkskommunene og hvordan omfanget kan ha endret seg over tid (tabell 2).

Tabell 2. Antall belte MC (snøskutere) i forsøkskommunene og nasjonalt ved utgangen av hvert kalenderår over perioden 1994-2003

Kommune	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
Stor-Elvdal	76	71	69	69	66	63	57	55	55	54
Lom	44	44	44	42	45	41	42	40	39	39
Vinje	574	555	546	546	537	491	458	445	433	406
Sirdal	229	224	212	213	206	207	208	194	182	167
Røros	436	419	416	395	381	351	332	310	307	297
Hattfjelldal	373	368	344	325	314	305	293	281	275	265
Fauske	759	746	705	661	652	635	629	586	603	597
Kautokeino	1058	1088	1128	1162	1172	1220	1182	1142	1135	1179
Hele landet ¹	53599	52174	50468	48306	46648	44193	42195	-	-	-

Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikken AS

1 – nasjonale tall tilgjengelig kun fra og med 1997

Tallene for forsøkskommunene viser at det har vært en betydelig økning i bestanden av snøskutere de siste årene i alle forsøkskommunene unntatt Kautokeino. Over perioden 1997 til 2003 er økningen i antall registrerte snøskutere nasjonalt vært på 27 %. Over den samme tidsperioden har Stor-Elvdal hatt en økning på 33 %, Røros 31 %, Hattfjelldal 27 %, Vinje 25 %, Fauske 21 %, Sirdal 20 %, og Lom 5 %. Kautokeino har hatt en nedgang på 11 % over denne tidsperioden, men har det klart høyeste antallet skutere blant forsøkskommunene.

2.2.2 Mobile tellinger

I løypenett: Antall kjøretøy skulle registreres per kjørte km i et utvalg av løyper og traseer. På denne måten vil vi kunne få et bilde av omfanget av trafikken i løypenettet (dvs i etablerte traseer i alle kommunene eller i nyutlagte løyper i henhold til vedtatte kommunale motorferdselplaner).

Langs løypenett: Antall kryssende spor pr. kilometer skulle registreres. Dette gir oss et bilde av om de kjørende følger løypenettet eller om det foregår mye kjøring utenom det som kan regnes som løypekorridor. Faste strekninger langs de mest trafikkerte strekningene skulle velges ut, men utenom de lovlig "korridorer" som løypene utgjør.

Andre strekninger: Disse tellingene kunne foretas i forbindelse med andre oppdrag, mest mulig gjennomsnittlig gjennom sesongen.

Værforhold og siste snøfall skulle registreres i alle typer tellinger.

2.2.3 Fastpunkttellinger

Registreringer gjennom sesongen: Disse på forhånd planlagte registreringene skulle gjennomføres på knutepunkt (steder der traseer møtes, på utfartspunkt eller liknende) både hverdager og helgedager. Registreringene skulle foregå minimum 3 timer sammenhengende. Alle passerende kjøretøy i begge retninger skulle registreres. Tellingene skulle foregå anonymt og helst gjennomføres også i dårlig vær (for å få et sammenlignbart materiale mellom kommunene og som viser et gjennomsnittsbilde gjennom sesongen).

Toppbelastningstetter: Vi ønsket også å foreta toppregistreringer, mest aktuelt tidspunkt var påsken. Toppregistrering kunne løses på flere måter, enten ved å registrere ved knutepunkt eller ved å gjøre oversiktsregistreringer i hele kommunen.

2.2.4 Opplysninger fra og om førere av snøskutere

Førere av snøskutere ble intervjuet og opplysningene registrert i et eget skjema. Det ble registrert opplysninger om: Type kjøretøy, formål med turen, antall personer, kjønn og alder på føreren, hjemmel for kjøringen, om turen er foretatt av leiekjører, hvilke dokumenter føreren hadde med, hjelmbruk, hvorvidt det ble gitt advarsel eller foretatt anmeldelse og hvorvidt føreren var innen- eller utenbygdsboende.

2.3 Halvårsrapporter

Vi var i utgangspunktet klar over at et registreringsopplegg som beskrevet over bare kan gi et begrenset bilde av den reelle ferdsele i forsøkskommunene. Derfor anså vi det som viktig at det i tillegg til trafikkteilingene og registreringsskjemaene ble skrevet en halvårsrapport som skulle gi en samlet skjønsmessig vurdering både av registreringsopplegget, ferdsele og eventuelle effekter av vedtatte motorferdselplaner. Det lages separate halvårsrapporter for vintersesongen og for barmarksesongen. Vi har ansett det som viktig at alle oppsynsaktørene, inkludert prosjektledelsen i kommunene, arrangerte et felles oppsummeringsmøte og videre at alle aktørene deltok i arbeidet med å utforme halvårsrapport. NINA har utformet en mal for halvårsrapportering i samarbeid med SNO som de fleste kommunene har fulgt både på barmarksrapporteringen og på rapporteringen fra vintersesongen.

3 Erfaringer fra registreringsopplegget

3.1 Mulige feilkilder som kan gi utslag i tolking av resultater av registreringene

3.1.1 Hensyn til værforhold

Generelt ser vi at kommunene har utført registreringer i både godt og dårlig vær. Hvis en bare utfører registreringer og kontroller i godt vær, vil en kunne få et større totalt omfang enn en ellers ville ha fått. I halvårsrapporten fra Hattfjelldal nevnes det at kontroll er sløffet på dager med dårlig vær og i stedet er lagt til dager med bedre forhold.

3.1.2 Helgetellinger kontra tellinger på hverdager

De fleste kommunene har gjennomført tellinger både i helger og på hverdager, men andelen registreringer i helgene varierer en god del mellom kommunene og mellom de ulike typene tellinger (mobile tellinger og fastpunktstallinger). Generelt vil vi forvente høyere antall kjøretøy på helgedager enn på hverdager.

Det er viktig å få med både helgetellinger og tellinger på hverdager for å et bredest mulig bilde av kjøremønsteret i kommunene gjennom sesongen.

3.1.3 Valg av traseer og fastpunkttellinger

I enkelte kommuner er valget av lokaliteter for fastpunktregistrering temmelig opplagt i og med at det er i en bestemt løype at store deler av trafikken foregår (f.eks turistløypa i Fauske). I andre kommuner er trafikken jevnere fordelt mellom flere løyper og det kan være mindre opplagt hva som er riktige observasjonspunkter. For å kunne sammenligne registreringer over tid vil det være viktig å foreta registreringer på de samme stedene og til ca. samme tidsrom også neste år.

3.1.4 Antall registreringer

Et stort antall registreringer gir et bedre statistisk grunnlagsmateriale. Innsatsen er ulik i de ulike kommunene. Når ressursene er begrenset er det desto viktigere å prøve å planlegge slik at en får et best mulig "gjennomsnittsbilde" av sesongen.

3.1.5 Kontroll er noe annet enn registrering av totalt omfang

Mange oppsynsaktører er vant med å kontrollere, ikke registrere. Flere kommuner har nok hatt større fokus på å kartlegge ulovlig ferdsel enn å registrere det totale omfanget av kjøring, for eksempel også kjøring som er direkte hjemla i lov. Det er viktig å huske på at kartlegging av både ulovlig og lovlig kjøring er viktig i forsøket.

3.1.6 Ulike oppsynsaktører har ulike mandater

De ulike oppsynsaktørene har i kontrollsammenheng ulik grad av hjemmelsgrunnlag å forholde seg til. Politiet har politimyndighet i alt kontrollarbeid. SNO har Lov om statlig naturoppsyn som sin hjemmel for sin kontrollvirksomhet, og Fjelloppsynet har Fjellogen som sin hjemmel i forhold til sin kontroll. Likevel har de fleste i både SNO og Fjelloppsynet i tillegg BP (begrenset politimyndighet), i forhold til de lovverk som naturlig faller inn under begrepet naturoppsyn. Dette er lovverk som f.eks: viltlov, innlandsfiskelov, naturvernlov, motorferdsellov osv. De har derimot IKKE BP i forhold til Vegtrafikklov. Derfor kan ikke SNO og Fjelloppsyn ilegge gebyr på overtredelse av Vegtrafikkloven, bare informere om dette.

Fordi de fleste oppsynsaktørene i forsøkskommunene har begrenset politimyndighet har ikke dette store konsekvenser for hva slags informasjon som blir gitt, heller ikke gjennom førerintervjuene. Enkelte av spørsmålene kan likevel få noe ulikt resultat ettersom hvem som er ute i felt. For eksempel kan SNO bare gi informasjon om hjelmbruk etter Vegloven, mens politiet

kan utstede hjelmgebyr. Selv om oppsynsaktørene stort sett alle har begrenset politimyndighet erfarer vi likevel at en har nokså ulikt fokus, og at de dermed også oppleves noe ulikt av brukerne. Dette kan ha med ulik grad av myndighet å gjøre, ulik kompetanse, ulik praktiseringserfaring m.m., og ikke minst variasjon lokalt mht oppsynspraksis. For å benytte seg av bl.a. ulik kompetanse og erfaringer blant aktørene vil det fortsatt være viktig at politiet og andre oppsynsaktører utfører i alle fall noen registreringer og kontroller sammen.

3.1.7 Registreringer i og langs løypenettet

Registreringer i og langs løypenett er i utgangspunktet beregnet på de kommunene som har etablert et løypenett gjennom sin motorferdselplan, eller som hadde et løypenett allerede før de ble med i forsøket. Dette gjelder altså kommunene Fauske, Hattfjelldal, Vinje, Sirdal og Kautokeino. Sirdal kommune skiller seg fra de andre kommunene fordi de ikke har lagt ut "re-kreasjonsløyper"/åpne løyper i sin motorferdselplan, men de som kjører med løyve i Sirdal (dvs alle) kjører i etablerte og/eller definerte løyper avmerket på kart. I de andre 3 kommunene er det også gjort noen registreringer i og langs løypenett. Disse registreringene er langs vanlig brukte kjørespor for nyttekjøring, f.eks. til turisthytte og langs preparerte skiløyper.

Så lenge noen kommuner praktiserer etter vedtatt motorferdselplan mens andre ikke gjør det, vil sammenligningsgrunnlaget for registreringer i og langs løypenettet bli begrenset.

3.1.8 Erfaringer fra toppbelastningstillinger

Dette er ressurskrevende, men flertallet av kommunene har likevel utført det på ulike måter med gode erfaringer. I år ble to planlagte helikopterregistreringer avlyst pga dårlig vær.

4 Resultater fra oppsynsregistreringene barmarksesongen 2003 og vintersesongen 2003/2004

4.1 Omfanget av registreringer

Tabell 3 og 4 viser hvilke typer registreringer som er gjennomført i hver av forsøks-kommunene hhv. i barmarksesongen 2003 og i vintersesongen 2003/2004. Både type trafikktellinger og antallet registreringer gjennom kontroll av førere varierer en del fra kommune til kommune. Dette setter begrensninger for hvor gode sammenlikninger som kan gjøres mellom kommunene og fra sesong til sesong innenfor samme kommune. Til tross for denne begrensningen vurderer vi materialet som svært verdifullt og som et viktig grunnlag for evalueringsarbeidet.

Tabell 3. Registreringer utført i forsøkskommunene, barmarksesongen 2003.

Kommune	Type telling
Kautokeino	Helikopterregistrering (1 dag)
Fauske	10 oppsynsturer
Hattfjelldal	Registreringsskjema Et par turer med fokus på barmarkskjøring
Røros	Kombinert med andre oppdrag
Lom	24 kontroller gjennomført i forbindelse med andre oppdrag
Stor-Elvdal	I forbindelse med andre oppdrag
Vinje	2 rene kontroller av barmarkskjøring, ellers knyttet til andre oppdrag
Sirdal	16 feltskjema og 11 intervju skjema i forbindelse med andre oppdrag

Datagrunnlaget fra vintersesongen 2003/2004 bedømmes som best for Hattfjelldal, Vinje og Sirdal, men tilfredsstillende også for Fauske, Kautokeino, Lom og Røros. Lom har den klart minste skuterparken av forsøkskommunene og stor innsats for eksempel på fastpunkttellinger er følgelig mindre relevant her enn i de andre kommunene. Denne kommunen har derfor først og fremst prioritert mobile tellinger i forbindelse med andre oppdrag, og har et godt datamateriale fra denne typen telling. I Røros er mobil telling av spor langs løypenett foretatt fra løypeprepareringsmaskin. Lavt antall førerintervjuer henger for de fleste kommunene sammen med lavt kjøreomfang. For Stor-Elvdal foreligger kun halvårsrapport med skjønnsmessige vurderinger.

Tabell 4. Registreringer utført i forsøkskommunene, vintersesongen 2003/2004.

Kommune	Fast-punkt-tellinger	Mobile tellinger i løypenett	Mobile tellinger langs løypenett	Tellinger i andre områder	Registre-ring av topp-belastning	Antall intervjuede førere	Halvårs rapport
Kautokeino	8	9	0	0	Ja	26	Ja
Fauske	2	5	0	14	Ja	49	Ja
Hattfjelldal	2	19	8	19	Ja	107	Ja
Røros	7	Ikke løy-penett	Ikke løy-penett	11	Ja	6	Ja
Lom	1	Ikke løy-penett	Ikke løy-penett	12 (14)	Ja	5	Ja
Stor-Elvdal	-	Ikke løy-penett	Ikke løy-penett	-	Nei	-	Ja
Vinje	13	12	11	9	Ja	48	Ja
Sirdal	11	13	2	9	Nei	18	Ja

4.2 Feilkilder

4.2.1 Forholdet mellom helgetellinger og tellinger på ukedager

Oppsynsregistreringene har stort sett god spredning mellom helger og hverdager, og det er få tilfeller hvor skjevheter i denne fordelingen ser ut til å forklare utslag i omfang av kjøring.

4.2.2 Vær og føreforholdene vinteren 2003/2004

Vær- og føreforhold er en viktig faktor for observert omfang av motorisert ferdsel, spesielt i de kommunene som har etablert fritidsløyper og turistløyper. Informasjon om variasjonene i vær- og føreforhold fra sesong til sesong er en nødvendig basis når en senere i forsøket skal vurdere om omfanget av kjøring endres over tid, eller om tilsynelatende endringer kan tilskrives forskjeller i vær- og føreforhold. Tabell 5 summerer opp hovedtrekkene i vær- og føreforholdene i forsøkskommunene slik de beskrives i halvårsrapportene. I tillegg har vi gjort en vurdering av hvordan de rapporterte vær- og føreforholdene vil forventes å påvirke omfanget av kjøring.

Vinteren 2003/2004 kan for forsøkskommunene samlet sett karakteriseres av kaldt vær i perioden desember til mars, og mye pent vær fra mars og utover. Mildværet i april gav tidlig førefall i mange av forsøkskommunene, spesielt på vassdragene. Selv om det normalt ofte er kaldt tidlig på vinteren og at de optimale vær- og føreforholdene for skuterkjøring opptrer i mars-april, var utslagene sist vinter noe mer ekstreme når det gjelder tidlig vår. Det samme var for øvrig tilfelle vintersesongen 2002/2003 slik at disse to sesongene har hatt rimelig like vær og føreforhold.

Et viktig usikkerhetsmoment ved registrering av spor etter snøskutere er hvor lang tid det er mellom registreringstidspunktet og siste snøfall, og om det har vært mye vind i dagene før registrering. Datamaterialet ansees samlet sett å gi et godt bilde uten store skjevheter på grunn av værforhold forut for registreringene. I Lom er tallet kontrollert noe lavere enn i de forannevnte kommunene, men også her gir registreringene et rimelig godt bilde i forhold til effekter av værforhold. En styrke med sporregistreringene er at oppsynet gjennomgående har vært flinke til å skrive ned kommentarer knyttet til sporobservasjonene. Dette gjelder både hva slags aktivitet sporene stammer fra og bedømmelse av hvorfor det er kjørt utenfor løypene.

Tabell 5. Vær og føreforhold i forsøkskommunene vintersesongen 2003/2004 og forventet skutertrafikk ut fra observerte vær- og føreforhold.

Kommune	Observerte vær og føreforhold vintersesongen 2003/2004	Forventet skutertrafikk i forhold til normalår ut fra observerte vær- og føreforhold
Kautokeino	Skutersesong fra nov/des til mars. Snøsmeltingen startet allerede i mars. Kort sesong	Normalår, men forkortet sesong
Fauske	Mye vekslende vær med perioder med mye nysnø i januar til mars. Perioder med overvann på innsjøene i Sulis i feb. Mye pent vær i april. Korte sesong enn normalt. Turistløypa stengt allerede 27. april.	Lavere enn i normalår fram til april. Høyere enn normalt i den delen av april hvor det fortsatt var gode føreforhold
Hattfjelldal	Deler av løypenettet på Røsvatn stengt fra sesongstart pga dårlig is. Mildvær og regn etter påske.	Lavere enn normalt først og sist i sesongen.
Røros	Sen islegging høsten 2003. Tidlig vår og førefall.	Som normalt, men kort sesong.
Lom	Ustabile vær og føreforhold	Normalt eller lavere
Stor-Elvdal	Gode forhold for registrering	Noe over normalt
Vinje	Stabil vintersesong. Lite uvær og lite vind. Mindre snø enn normalt og mild april gav tidlig førefall særlig på vassdragene	Høyere enn i normalår, men noe forkortet sesong
Sirdal	Dårlig føre fram til midten av februar. Etter dette flotte vær- og føreforhold fram til 1. mai.	Lavere enn normalt fram til midten av februar. Høyere enn normalt på etervinteren.

Topptelling i påsken ble avlyst i Sirdal pga. dårlig vær (og pga Stavangerranet), ut over dette er registreringsopplegget kjørt som planlagt.

4.3 Oppsynsaktører

Tabell 6 gir en oversikt over hvilke etater som har deltatt i registreringene i hver av forsøkskommunene og hvilke etater som har gjennomført felleskontroller.

Tabell 6 Aktører i registreringsarbeidet, vintersesongen 2003/2004

Kommune	Aktører	Felleskontroller
Kautokeino	Lensmannsetaten Reinpolitiet Statskog Fjelltjenesten lokalt	Ingen
Fauske	SNO Statskog Fjelltjenesten Lensmannen Tollvesenet Kommunen	SNO + lensmann SNO + tollvesenet SNO + Statskog fjelltjenesten
Hattfjelldal	SNO Statskog Fjelltjenesten Lensmannen	Statskog fjelltjenesten + lensmann Statskog fjelltjenesten + SNO
Røros	SNO Lensmannen Lokalt kom. oppsyn Røros løypeforening Røros kommune Statskog/Fjelloppsyn	SNO + lensmann SNO + lensmann + fjelloppsyn
Lom	SNO Fjellstyret Lensmannen	SNO + fjellstyret SNO + lensmann
Stor-Elvdal	SNO Fjelloppsyn Stor-Elvdal gr. eierforening	Ingen
Vinje	SNO Lensmannen Kommunalt oppsyn	SNO + lensmann SNO + kommunalt oppsyn
Sirdal	SNO Lensmannen Statskog	Lensmann + Statskog

4.4 Registreringer av barmarkskjøring

Kontrollen av barmarkskjøring ble i stor grad lagt opp slik at en kombinerte kontroll av barmarkskjøring med andre oppdrag. Hovedresultatene fra halvårsrapportene for barmarkskjøringen er oppsummert i tabell 7, 8 og 9.

Tabell 7. Oppsynsinnsats i forsøkskommunene barmarksesongen 2003

	Oppsynsinnsats	Hvem har utført kontrollene
Sirdal	16 feltskjema og 11 intervju skjema Statskog 30 feltdager på andre oppdrag	Sirdal lensmannskontor, Sirdal kommune, Statskog, SNO
Vinje	2 rene kontroller knyttet til barmarkskjøring, ellers kombinert med andre oppsynsoppgaver	Vinje kommune SNO Fjellopsynet
Stor-Elvdal	1 overkant av 40 dager i felt (mest i reinsjakta)	SNO
Røros	100 dagsverk i felt	SNO (40 dager) Fjellopsynet (60 dager) Statskog/Fjellopsyn
Lom	24 utførte kontroller + patruljer som Lom lensmannskontoret har kjørt	SNO Lom fjellstyre Lom lensmannskontor
Hattfjelldal	Et par turer hvor barmarkskjøring har vært fokusert	Fjelltjenesten
Fauske	10 turer med utfylte skjema	SNO Fjelltjenesten
Kautokeino	1 dag (4 t.) med helikopterregistrering (dagen før ry- pejakta) for å få øyeblikksbilde / toppbelastning	Reinpolitiet Fjelltjenesten SNO

Tabell 8 Lovlig og ulovlig kjøring samt totalinntrykk av barmarksesongen 2003

Kommune	Sektorer som står for lovlig barmarkskjøring	Ulovlig barmarkskjøring	Totalinntrykk av sesongen
Sirdal	Landbruket	Kjøringen i forbindelse med byggevirkksomhet var ikke omsøkt	Noe stigende antall ATV blant folk, men brukes vesentlig på veier. Bønder bruker ATV i stedet for traktor. Noe kjøring til hytteområder i forbindelse med bygningsarbeid. Lite barmarkskjøring, men stigende
Vinje	Kraftlag, transport av jaktutbytte, skogsdrift jordbruksnæring		I liten grad observert motorkjøretøy på barmark. Det meste er brukere som etter forskriftene kan kjøre med direkte hjemmel. Mulig trend at 4/6 hjuls ATV er på frammarsj.
Stor-Elvdal	-	-	Ikke registrert tegn på motorferdsel på barmark
Røros	Reindrift	Jfr . totalinntrykk av sesongen	Noe motorisert ferdsel i reindriften Noe kjøring ut på slette furumoer som er kjørbare. Bilkjøring på noen traktorveger med uklar status
Lom		Kjøring med 2 crossmotorsykler på elvesanden i Lom. Saken oppgjort med bøtlegging	Lang barmarkssesong. Omfang omtrent som tidligere.
Hattfjelldal	Reindrift Vedkjøring Transport av elgslakt Jordbruk	Motorsykelkjøring i lysløype ved Hattfjelldal sentrum. Reindriften kjører i Børgfjell nasjonalpark – denne ferdselen er ulovlig. Ingen er anmeldt for ulovlig motorferdsel i barmarkssesongen	Kommunen har i 2003 ikke gitt tillatelse til barmarkskjøring utenom til vedkjøring og frakt av elgslakt. Omfanget av ulovlig ferdsel med unntak av reindriften, er lite
Fauske	Reindriften Vedhogst	Ulovlig kjøring i forbindelse med oppføring av hytte (Norddalen) 2 anmeldelser	Registreringene konsentrert om Sulitjelmaområdet (Statskogområdet) Trykket i forbindelse med barmarkskjøring er størst i de vestligere delene av kommunen (privat grunn).
Kautokeino	Reindrift Rypejakt Elgjakt	De observerte kjøretøyene var i åpne løyper og i disp. løyper. Spor viser at motoriserte kjøretøy også blir brukt utenom disse løypene. Kjørespor nær sagt over alt. Mye av dette kan knyttes til lovlig reindrift, men obs også spor som tyder på ulovlig bruk utenfor løype f.eks til elgjakt	1 dag med helikopterreg. resulterte i obs av 47 4/6 hjulinger, 3 traktorer og 2 biler. Kommunen har 12 åpne løyper for barmarkskjøring og mange disp. løyper

Tabell 9 Erfaringer mht spesielle problemer/ konflikter og med bestemmelser, barmarksesongen 2003

Kommune	Spesielle problemer / konflikter	Erfaringer med bestemmelser
Sirdal	Klager fra hytteiere i områder der håndverkere / entreprenører benytter ATV som frakt / fremkomstmiddel (Dunsen – området)	Bestemmelsene fungerer, lite forskjell fra tidligere regelverk når det gjelder barmarkskjøring.
Vinje	Liten diskusjon i Vinje omkring forsøket når det gjelder ferdsel på barmark	Ikke gitt rom for særlig kjøring på barmark utenom det som er hjemlet direkte i MF-loven. 1 søknad, som ble avslått. Anket til FM, men avslag også her
Stor-Elvdal	-	-
Røros	-	-
Lom	Ingen spesielle problemer/ konflikter, men noe uklare forhold knyttet til utkjøring av båter til fiskevann (Tesse)	-
Hattfjelldal		
Fauske		-
Kautokeino	Over 300 disp. for kjøring til ulike formål i kommunen	

I avsnittene nedenfor er datamaterialet fra tellinger og førerregistreringer i barmarksesongen beskrevet verbalt i separate avsnitt for hver av kommunene som har brukt registrerings-skjemaer ved kontrollene eller som har utført spesielle typer tellinger (Kautokeino).

Sirdal. Oppsynsturene hvor barmarkskjøring ble registrert resulterte i observasjon av 2 firehjuls terrengkjøretøy og 24 motorbåter. Det ble påvist synlige kjørespor i terrenget ved 3 kontroller mens det ved 10 kontroller ikke ble observert kjørespor. Førerintervjuene er knyttet til kjøring med motorbåt og formålet med turene var villreinjakt (8), moltetur (2), fiske (1) og rypejakt (1). Turens lengde varierte mellom 2 og 15 km, alle førerne var menn, stort sett mellom 35 og 50 år og hvorav ca. 60 prosent var utenbygdsboende.

Fauske. Oppsynsturene hvor barmarkskjøring ble registrert resulterte i observasjon av 1 firehjuls terrengkjøretøy og 9 motorbåter. På 6 av 11 kontroller ble det observert kjørespor i terrenget. Kjøresporene stammet både fra 4-hjuls terrengkjøretøy, 6 hjuls terrengkjøretøy, cross-motorsykel og snøskuter. De fleste kjøresporene ble relatert til reindrift, men det ble også registrert spor (slitasje) etter snøskuter i turistløypa og spor etter beltevogn som sannsynligvis stammer helt tilbake til 1998 og Elkems kjøring i forbindelse med leting etter gull/malm. Opplysninger om fører er i liten grad registrert i Fauske

Kautokeino. I Kautokeino ble det gjennomført en helikopterregistrering av barmarkskjøring. Registreringen ble lagt til dagen før oppstart av rypejakta (9. september) for å gi et bilde på antatt toppbelastning i en periode hvor elgjakta samtidig pågikk. Helikopterregistrering ble vurdert som eneste mulige registreringsmetode for å få et visst bilde av omfanget av barmarkskjøring i Kautokeino. Kommunen er arealmessig svært stor og selv ved bruk av helikopter i 4 timer dek-

ket en under 30 % av kommunenes areal. Totalt ble det registrert 47 fire eller seks-hjulinger, 3 traktorer og 2 biler ved helikopterregistreringen. 24 av kjøretøyene ble knyttet til reindriften, 13 til elgjakt, 4 til rypejakt og 2 til vedhogst. For 4 kjøretøy var formålet med turen ukjent ut fra observasjonene som ble gjort.

4.5 Trafikktellinger i og langs løypenettet vintersesongen 2003/04

4.5.1 Fastpunktteellinger

Telling på fastpunkt /knutepunkt hvor det forventes å være en viss trafikk av snøskutere er foretatt i 7 av de 8 forsøkskommunene (Tabell 10). Antall timer med tellinger er imidlertid så lavt i Lom og Fauske at disse tallene ikke er brukt i drøftingene.

Tabell 10. Tellinger på fastpunkt/knutepunkt i løypenettet og punkt med antatt trafikk i kommuner uten løypenett.

Kommune	Antall kjøretøy	Antall registrerings-timer	Antall kjøretøy / registreringstime
Kautokeino	81	20 ³ / ₄	3,90 ¹
Fauske	172	7	24,6 ^{1,2}
Hattfjelldal	21	10,5	2,0
Røros	19	20	0,95 ¹
Lom	0	4	0 ^{1,2}
Stor-Elvdal	-	-	-
Vinje	59	47,5	1,24 ¹
Sirdal	16	47	0,34

1 – tallet inkluderer topptelling i påsken

2 - tallene er ikke tatt med i drøftingen fordi antall registreringstimer er vurdert som for lavt

Tallene for antall kjøretøy per registreringstime faller rimelig godt sammen med det bildet vi har av omfanget av kjøring i forsøkskommunene ut fra kjøretøystatistikk, og halvårs-rapportene. Det viktigste avviket fra forventningene er at tallet for Vinje kommune er noe lavt sammenliknet med Kautokeino og Hattfjelldal. Årsaken kan ligge i at det er vanskeligere å finne klare knutepunkter for denne typen observasjoner i Vinje enn i de andre kommunene med rekreasjonsløyper.

De fleste kommunene som har gjennomført fastpunktregistreringer har slike registreringer både fra helger og fra hverdager slik det var skissert i opplegget for registreringene. Hattfjelldal har fastpunktregistreringer kun fra hverdager. Av kommunene med både helgetellinger og hverdagstellinger så har Røros den laveste andelen helgekontroller med 25 %, mens Sirdal har 27 %, Kautokeino 38 % og Vinje 46 %. Dette tilsier at tallet i tabell 5 kan ligge noe lavt, spesielt for Hattfjelldal, men også for Røros og Sirdal sammenliknet med de andre kommunene, i og med at registreringene generelt (jfr. også fjorårets oppsynsrapport) viser høyere tall i helgene enn på hverdager. Som eksempel kan nevnes at Sirdal har middelerverdier på 0,67 kjøretøy per registreringstime i helgene og 0,23 kjøretøy på hverdager mens Vinje har 1,71 kjøretøy per time i helgene og 0,6 per time på hverdager.

I samtlige kommuner hvor det er foretatt tellinger på fastpunkt så stammer den høyeste verdien for antall kjøretøy per registreringstime gjennom sesongen fra helgetellinger (lørdager, søndager eller helligdager i påsken).

Sammenliknet med tallene for forrige vintersesong så er det en nedgang i antall kjøretøy per registreringstime i Hattfjelldal, Vinje og Sirdal, mens tallet for Røros er uforandret. Tallet for Hattfjelldal er noe usikkert pga. få registreringstimer.

Tabell 4 viste at toppregistrering i form av fastpunktelling er gjennomført i Fauske, Vinje, Kautokeino og Røros. Lom har gjennomført toppregistrering som mobil telling i område uten løype palmelørdag og påskeaften. Tellingene i Lom i påsken viste 2 kjørespor på 107 kjørte km. Dette viser at det er vanskelig å snakke om toppbelastning i en kommune med så lite skuterkjøring som i Lom.

Fastpunktregistreringer fra påsken (toppregistreringen) viste 3,5 kjøretøy per time i Vinje (påskeaften), 14,9 kjøretøy per time i Kautokeino (1. påskedag) og 30 kjøretøy per time i Fauske (palmehelga). Til sammenlikning var tallet fra påsken i fjor 22 kjøretøy per time i Fauske. For alle disse kommunene er dette de høyeste verdiene som er målt gjennom hele sesongen.

I kommunene med toptelling i påsken påvirker dette verdien for antall kjøretøy per registreringstime i betydelig grad. Hvis en holder toptellingene utenfor, blir tallet for Vinje kommune 0,43 kjøretøy per time i stedet for 1,24. Tilsvarende blir tallet for Fauske 11,0 kjøretøy per time i stedet for 24,6, tallet for Kautokeino 1,66 kjøretøy per time i stedet for 3,9 og tallet for Røros 0,82 kjøretøy per time i stedet for 0,95. Forskjellene mellom kommunene blir dermed mindre, men kommunene med rekreasjonsløyper har fremdeles de høyest tallene for antall kjøretøy per registreringstime.

4.5.2 Mobil registrering i løypenettet

Denne typen registrering er gjennomført i de 5 kommunene som har vanlige kjøretraseer eller kommunalt vedtatte løyper, samt i Kautokeino som hadde åpne løyper fra før forsøket startet.

I Hattfjelldal er det kjørt 1038 km for registrering av trafikk i løypenettet, mens tilsvarende tall for Fauske er 63 km. Dette tilsier at tallet for Fauske er beheftet med større usikkerhet enn de andre tallene. Høyest antall kjøretøy per registreringskilometer har Fauske med 1,89. Lavest verdi har Sirdal med 0,11 (tabell 11).

Sammenliknet med sesongen 2002/2003 så viser tallene en betydelig økning i antall kjøretøy per registreringskilometer i Fauske. For Hattfjelldal og Vinje er tallene så å si identiske for de to sesongene med registreringer, mens antallet kjøretøy per registreringskilometer er lavere i Sirdal i 2003/2004 enn foregående sesong.

Tabell 11 Mobil registrering i løypenettet. Ant. km løype? ant. turer?

Kommune	Antall kjøretøy	Antall reg. km	Antall kjøretøy / reg. km
Kautokeino ¹	8	114	0,07
Fauske	119	63	1,89
Hattfjelldal	113	1038	0,11
Røros	-	-	-
Lom ²	0	6	0
Stor-Elvdal	-	-	-
Vinje	95	449	0,21
Sirdal	16	329	0,05

1 – i tillegg til registreringene som er rapportert som antall kjøretøy per km er 6 registreringer rapportert som kjøretøy per registreringstime. Her ble det registrert 53 skutere på 23 timer (2,3 skutere per registreringstime). Regner en med at det kjøres ca. 20 km per time så gir dette 0,1 kjøretøy per registreringskilometer i Kautokeino.

2 – Lom er ikke tatt med i drøftingen av resultatene fordi antall registreringskilometer er for lavt.

Alle kommunene har gjennomført både helgereregistreringer og registreringer på hverdager. Andelen helgereregistreringer varierer imidlertid betydelig, fra Sirdal med 8 % helge-registreringer til Fauske med 80 %. Dette er en lavere helgeandel i målingene i Sirdal enn foregående sesong og kan forklare noe av nedgangen i antall kjøretøy fra forrige sesong. Selv om tallene for Sirdal splittes på helgekjøring og kjøring på hverdager så viser tallene en svak nedgang fra foregående sesong (0,12 og 0,04 i 2003/04 mot 0,28 og 0,07 i 2002/03). Kautokeino har et lavt antall registrerte kjøretøy sammenliknet med de andre kommunene med rekreasjonsløyper / åpne løyper. Årsaken til det kan ligge i at løypenettet i Kautokeino er stort og at kjøringen dermed blir lite konsentrert.

Deler av den registrerte økningen i Fauske kan sannsynligvis forklares med høyere andel helgereregistreringer sist sesong. Ved splitting av tallene er det betydelig forskjell mellom helgekjøring og kjøring på hverdager (hhv. 3,17 og 0,67 kjøretøy per km), men begge typene kjøring ser ut til å ha en reell økning sammenliknet med i 2002/03 (tallene var 0,39 og 0,32 i sesongen 2002/03).

4.5.3 Mobil registrering langs løypenettet

Denne typen registrering er tatt med for å få et bilde av hvorvidt kjøretraseene / korridorene for det etablerte løypenettet blir overholdt eller om løypenettet gir kjøring også i tilstøtende områder ved at folk tar avstikkere eller bruker terrenget rundt de korridorene som de lovlig løypene utgjør (tabell 12).

Tabell 12 Mobil registrering langs løypenettet.

Kommune	Antall kryssende spor	Antall reg. km	Antall spor/ reg. km
Kautokeino	-	-	-
Fauske	-	-	-
Hattfjelldal	63 ¹	228	0,28
Røros ²	20	508	0,04
Lom ³	1	18	0,06
Stor Elvdal	-	-	-
Vinje	140	251	0,56
Sirdal	2	59	0,03

1 - 13 av sporene i Hattfjelldal er betegnet som traseer der flere kjøretøy har kjørt på samme sted

2 – Registrering fra løypeprepareringsmaskin

3 – løypenett er i Loms tilfellemerka løype som vertskapet på Leirvassbu kan benytte i forbindelse med driften der

Registreringene viser at det høyeste antallet kryssende spor langs løypenettet finner en i Vinje med 0,56 spor per registreringskilometer. Lavest verdi er registrert for Sirdal med 0,03 spor per registreringskilometer.

Det er kun for Hattfjelldal, Vinje og Røros at tallmaterialet gir grunnlag for sammenlikning med 2002/03 sesongen. For alle disse kommunene er det en nedgang i antall observerte spor langs løype-traseene. For Hattfjelldal er det imidlertid en betydelig andel av sporene som beskrives som kjøretraseer der flere skutere har kjørt. Det reelle tallet for antall spor per km langs løypenettet i Hattfjelldal er derfor høyere enn det tallet i tabellen indikerer.

I Røros er tellingen av kryssende spor foretatt fra løypeprepareringsmaskin begge sesongene og antallet registrerte spor per km er litt lavere vinteren 2003/04 enn sesongen før.

Værforholdene i dagene før registrering vil ha betydning for resultatene av sportellingene. Både Røros, Vinje og Hattfjelldal har registreringer som er gjennomført både like etter snøfall og registreringer hvor det er mer enn en uke siden siste snøfall. Dette er samme mønster som i fjor og en kan ikke forklare endringene ut fra disse forholdene. Det kan derfor se ut til at de som kjører i det etablerte løypenettet i større grad enn forrige vinter holder seg til løypa og ikke bruker de tilstøtende områdene til avstikkere i like stor grad som tidligere.

4.5.4 Tellinger i andre områder

Tellinger av kjørespor i andre områder enn der det er etablert løypenett er i all hovedsak gjennomført i forbindelse med andre oppdrag som oppsynet utfører og medfører dermed ikke økt snøskuterkjøring i disse områdene. Denne typen registrering foreligger fra 5 av forsøkskommunene og er den registreringstypen som har bredest dekning i vintersesongen 2003/2004 (tabell 13). Omfanget på registreringene er også så høyt at det antas å gi et rimelig godt bilde av snøskuterkjøring utenom løypenett i kommunene.

Tabell 13 Mobil registrering utenom løypenettet

Kommune	Antall kryssende spor	Antall reg. km	Antall spor/ reg. km
Kautokeino	-	-	-
Fauske	65	410	0,16
Hattfjelldal	41	683	0,06
Røros	-	-	-
Lom	15	496	0,03
Stor-Elvdal	-	-	-
Vinje ¹	163	318	0,51
Sirdal	57	610	0,09

1 – det er registrert et område i Vinje uten løypenett hvor det er etablert faste kjøretraseer og mye spor. Disse observasjonene er ikke med i tallmaterialet fra Vinje i og med at denne kjøringen har vært vanskelig å kvantifisere som antall spor.

Høyest antall spor per registreringskilometer har Vinje med 0,51. Dette er høyere enn for sesongen 2002/03, og antallet spor i områder uten løypenett er nesten like høyt som i områder langs selve løypenettet. En tolkning av dette kan være at trenden fra forrige vintersesong med at skutertrafikken blir kanalisert til løypenettet er mindre tydelig for sesongen 2003/04. Resultatene kan også tolkes dit hen at de som kjører i det kommunale løypenettet i større grad enn tidligere holder seg til selve løypetraseen. Nedgang i antall spor langs løypenettet i Vinje tyder på at dette er tilfelle, mens kjøring i andre områder ikke har hatt tilsvarende nedgang. Den kjøringen består av lovlig kjøring med direkte hjemmel i loven samt ulovlig kjøring (kjøring uten hjemmel). Det kan virke som om den ulovlige kjøringen har økt og er utbredt i enkelte områder uten løypenett, jfr. opplysninger i halvårsrapporten fra Vinje.

Lavest antall spor per registreringskilometer har Lom og Hattfjelldal med hhv. 0,03 og 0,06. I Lom er det generelt svært lite snøskuterkjøring og den kjøringen som foregår er kjøring med direkte hjemmel i MF-loven. I Hattfjelldal kan registreringen tyde på at det kommunale løypenettet fanger opp nesten all skutertrafikken som foregår i kommunen og at behovet for å kjøre utenom løypenettet er lite. Ulovlig tilførselsløyper i korridoren langs løypenettet skaper imidlertid problemer i nærområdene inntil løypenettet og viser at den største forvaltnings-messige utfordringen knyttet til de kommunale løypene kan være nærområdene langs løypene.

4.6 Registreringer gjennom kontroll av førere

I løpet av vintersesongen 2002/2003 er til sammen 259 skuterførere kontrollert av oppsynet og det er gjort registreringer av kjøretøytype, formål og hjemmel for turen, antall personer på skuteren, kjønn og alder på føreren, om fører var innenbygds eller utenbygds, om turen foretas av leiekjører, om føreren hadde førerkort, vognkort og andre påkrevde dokumenter, om det ble gitt advarsel eller foretatt anmeldelse.

Det er spesielt i kommunene Hattfjelldal, Fauske og Vinje at det er lagt ned stor innsats i førerregistreringer (hhv. 107, 49 og 48 førere er kontrollerte), men også fra Kautokeino og Sirdal foreligger det et godt datamateriale fra slike kontroller.

4.6.1 Formål med turen

Formålet med turen til de kontrollerte førerne varierer naturlig nok mye fra kommune til kommune i og med at løypetyper og betingelser for kjøring er forskjellig mellom kommunene. Tabell 14 viser at i Sirdal og Vinje er transport til hytte det vanligste formålet med skuterturene. I Sirdal er hele 50 prosent av de registrerte skuterturene transport til hytte. I Fauske, Hattfjelldal, Vinje og Kautokeino er ulike typer rekreasjonskjøring det dominerende formålet. I Hattfjelldal er fisketurer den vanligste typen rekreasjonskjøring. Ut over dette er det verdt å legge merke til at i Vinje kommune er 11 % av turene kjøring til /besøk hos fast bosatte uten vegforbindelse. I Kautokeino er også en betydelig del av kjøringen knyttet til reindrift.

Sammenliknet med forrige sesong er det en betydelig økning i andelen rekreasjonskjøring i Vinje og i andelen turer der tilsyn er formålet i Sirdal. Guida turer utgjorde 30 % av de registrerte turene i Fauske forrige sesong. Denne sesongen er det ikke registrert denne type turer i det hele tatt. Hvis en går ut fra at guida turer i Fauske er registrert som rekreasjonskjøring i sesongen 2003/04 så er andelen rekreasjonskjøring så å si uforandret i Fauske fra forrige sesong.

Tabell 14 Kontrollerte førere fordelt etter formål med turen. Prosent

Formål	Hattfjelldal n=106	Fauske n=53	Vinje n=47	Sirdal n=18	Lom ¹ n=5	Røros ¹ n=6	Kautokeino n=26
Transport til hytte ²	7	26	23	50	-	50	4
Vedkjøring	2	2	-	6	-	-	-
Byggetillatelse	2	4	2	11	-	-	-
Løypekjøring / tilrettelegging av løypenett	-	-	9	6	-	-	4
Tilsyn (offentlig eiendom, kraftverk, turisthytte)	-	-	-	22	40	-	-
Reindrift	1	-	-	-	60	33	38
Handicapkjøring/ledsager	-	9	-	-	-	-	-
Besøk fastboende uten veiforbindelse	-	-	11	-	-	-	-
Rekreasjon	44	55	51	-	-	-	42
Fisketur	44	4	4	-	-	-	12
Guida turer	-	-	-	-	-	-	-
Andre formål ³	-	-	-	6	-	17	-

- 1 - Røros og lom ikke tatt med i drøftingen pga få observasjoner
 2 - Transport til hytte er brukt som samlekategori for turer der formålet er angitt som kjøring til hytte, transport til hytte, leiekjøring til hytte og besøk på hytte.
 3 - Andre formål: Sirdal – redningstjeneste (påskeberedskap).

4.6.2 Hjemmel for turen

I kommunene med vedtatt motorferdselplan og etablert løypenett dominerer løyver i hht. planen (kjøreseddel, kjøreløyve for løypenett) som hjemmel for de registrerte turene (tabell 15). Fauske har klart høyere andel dispensasjoner enn de andre kommunene med egen MF-plan. Dette er i stor grad dispensasjoner etter § 5C i vedtekten for forsøket (transport av varer til hytte). Transporten gjelder her til hytte i nabokommunen (Saltdal). I Lom er samtlige registrerte turer knyttet til kjøring med direkte hjemmel i MF-loven. I Kautokeino er også andelen turer med direkte hjemmel i loven høy. Her dreier det seg om kjøring i forbindelse med reindriften.

Det er viktig å huske på at antall dispensasjoner ikke nødvendigvis gir noe grunnlag for å karakterisere en kommune som streng eller liberal når det gjelder praktisering av lovverket. Dette kommer an på hvilke krav bestemmelsene i planen setter til hva det må søkes dispensasjon for. Høyt antall dispensasjoner *kan* derfor bety at kommunen ønsker å ha en viss kontroll/oversikt over typer av kjøring som andre kommuner ikke sette begrensninger for.

Tabell 15 Hjemmel for de registrerte turene. Prosent.

Kommune	Direkte hjemmel i loven	Kjøreseddel / kjøreløyve for løypenett	Dispensasjon fra MF-plan eller MF-lov	Annet
Sirdal	17	83	-	-
Vinje	9	87	-	4 ¹
Lom	100	-	-	-
Røros	33	-	87	-
Hattfjelldal	2	91	5	2 ²
Fauske	-	69	27	4 ³
Kautokeino	68	4	12	16 ³

1 – 1 tur på byggeløyve og 1 tur uten hjemmel

2 – 1 tur på leiekjøringshjemmel og 1 tur uten hjemmel

3 - turer uten hjemmel i det hele tatt

4.6.3 Kjøretøytype og sledebruk

Ved førerkontrollene ble skuterne klassifisert i 3 kategorier; touringskutere, racingskutere og transportskutere. I tillegg ble det registrert om skuteren hadde slede eller ikke. Disse opplysningene ble tatt med fordi de kunne supplere informasjonen om formålet med skuterturen og hvilke type skuterkjøring som foregår i kommunene.

Tabell 10 viser fordelingen på skutertype i forsøkskommunene. Andelen transportskutere er høyest i Sirdal med 74 %, mens andelen touringskutere er høyest i Fauske. Andelen racingkutere er høyest i Hattfjelldal og Vinje. Fordelingen viser godt samsvar med formål med skuterturene slik det framkommer i tabell 16.

Andel skutere med slede varierer fra 78 % i Sirdal til 27 % i Vinje. Sledeandelen i Fauske 53 %, i Lom 40 %, i Hattfjelldal 39 % og i Kautokeino 38 %. Dette bekrefter at transportformål er den viktigste typen kjøring i Sirdal, mens kommuner som Vinje, Fauske og Hattfjelldal har større andel rekreasjonskjøring. Kommunene har noe ulike krav til sledebruk. I Sirdal kreves slede ved dispensasjon for vedkjøring og for kjøring i utmarksnæring, mens Fauske krever slede for kjøring i A og B-soner som er forbudssoner og soner hvor kun kjøring til allmennyttig virksomhet tillates.

Tabell 16 Skutertype. Prosent.

Kommune	Touring-skuter	Racing-skuter	Transport-skuter
Kautokeino	69	19	12
Fauske	59	33	8
Hattfjelldal	57	27	16
Vinje	27	42	31
Lom	60	20	20
Sirdal	22	0	78

4.6.4 Antall personer på scooteren

Registreringene viser et tydelig skille mellom Lom, Røros og Sirdal på den ene siden og Fauske, Hattfjelldal og Kautokeino på den andre siden når det gjelder antall personer på hver skutertur (tabell 17). I de 3 sistnevnte kommunene hvor rekreasjonskjøring utgjør en vesentlig del av kjøringen er det i snitt 1,84- 1,90 personer på hver skuter, og høyeste registrerte antall personer per skuter er 8.

Tabell 17 Gjennomsnittlig og største antall personer per skuter i forsøkskommunene.

Kommune	Gjennomsnittlig antall personer /skuter	Maksimalt antall personer/skuter
Kautokeino	1,84	8
Fauske	1,90	4
Hattfjelldal	1,84	6
Røros	1,00	1
Lom	1,00	1
Vinje	1,60	4
Sirdal	1,44	5

I Sirdal, Røros og Lom hvor det ikke er åpne rekreasjonsløyper er kjøringen knyttet til transport og tilsyn og de kontrollerte kjøretøyene har stort sett bare 1 person på skuter. Vinje har også mye rekreasjonskjøring men andelen racingskutere er høyere her enn i de andre kommunene med rekreasjonsløyper og det er ofte bare en person på denne skutertypen. Tallet for

antall personer per skuter blir derfor lavere i Vinje enn i de andre kommunene med rekreasjonsløyper hvor rekreasjonskjøringen i større grad ser ut til å være familieturer/ utflukter.

4.6.5 Leiekjøring

Andelen av de registrerte turene som er utført av leiekjørere er lav i alle kommunene med unntak av Sirdal. Den observerte leiekjøringsandelen er 0 i Fauske, Røros, Lom og Vinje. I Hattfjelldal utgjør leiekjøring 1 % av de observerte turene, mens tilsvarende andel i Kautokeino er 4 %. I Sirdal står leiekjøringen for 33 % av de observerte turene.

4.6.6 Innenbygds / utenbygds

Andelen innenbygdsboende blant de registrerte førerne gir et bilde på betydningen av tilreisende skuterførere i forsøkskommunene. Kautokeino og Hattfjelldal har lavest andel innenbygdsboende førere med hhv. 62 % og 58 %. Høyest andel innenbygdsboende førere har Sirdal med 94 % (tabell 18). Resultatene viser at kommuner med åpne skuterløyper har lavest andel innenbygdsboende førere. Tallene avviker en del fra registreringene fra vinteren 2002 /2003 da Fauske hadde lavest andel innenbygds førere. Dette forholdet er nå snudd opp ned og kan sannsynligvis forklares med at guida turer utgjorde en betydelig andel av turene i fjorårets sesong og at denne type turer hadde høy andel utenbygds førere.

Andelen innenbygdsboende førere kan også være påvirket av ulike bestemmelser i forsøkskommunene når det gjelder hvem som får tilgang til å kjøre i rekreasjonsløypene. I Vinje hvor kjøretillatelse forutsetter grunneiertyllatelse og denne bare gis til medlemmer i skuterklubber så vil andelen utenbygds førere bli lav.

Tabell 18 Andel innenbygdsboende blant de kontrollerte førerne. Prosent.

Kommune	Andel innenbygdsboende
Kautokeino	62
Fauske	81
Hattfjelldal	58
Røros	100 ¹
Lom	80 ¹
Vinje	83
Sirdal	94

1 – tallene er ikke tatt med i drøftingen fordi antall observasjoner er lavt (5 per kommune)

4.6.7 Kvinneandel blant kontrollerte førere

Andelen kvinner blant førerne som er kontrollert vinteren 2003/2004 er gjennomgående lav. I Sirdal, Lom og Røros er det ingen kvinner blant de kontrollerte skuterførerne, mens kvinneandelen i Vinje er 4 %, i Kautokeino 8 % og i Hattfjelldal 9 %. I Fauske er det ikke skilt på menn og kvinner i registreringen. Tallene tyder på at den eneste typen kjøring med en viss kvinneandel er rekreasjonskjøring, mens nyttekjøring (transportformål, tilsyn med mer) og kjøring i næringsssammenheng er forbeholdt menn. Kvinneandel ble ikke registrert forrige sesong.

4.6.8 Alder på førerne

Det er store forskjeller i alderstruktur på de kontrollerte førerne fra kommune til kommune. Lavest gjennomsnittsalder hadde Kautokeino med 26 år og høyest hadde Sirdal og Lom med 50 år. I Vinje var gjennomsnittsalderen på de kontrollerte førerne 35 år, mens den var 42 år i Hattfjelldal. I Fauske er ikke alderen på førerne registrert. Forskjellene i alder reflekterer at det er store forskjeller i kjøreformål mellom kommunene. Lom og Sirdal, som ikke har åpnet for rekreasjonskjøring, har høy gjennomsnittsalder på førerne, og kjøringen er knyttet til varetransport (leiekjøring) og offentlig tilsynsvirksomhet. I Kautokeino og Vinje utgjør rekreasjonskjøring en viktig bestanddel av kjøringen, og utøverne er gjennomgående yngre. Spesielt i Vinje ser en dette også ved at andelen racing-skutere er høy, jfr. avsnitt om kjøretøytype.

4.6.9 Dokumenter / påbud

Andelen kontrollerte førere som har førerkort og vognkort er stort sett høy i forsøkskommunene (Tabell 19). Unntaket er i Kautokeino hvor 1/3 av de kontrollerte førerne manglet både førerkort og vognkort. I Vinje og Sirdal oppfylte ca. 20 prosent av skuterne ikke de formelle kravene til kjennemerke. Dette var høyere enn i de andre kommunene og skyldes i hovedsak at skiltene var feilplassert og at dette, på samme måte som mangel på skilt, registreres til at kjøretøyet ikke oppfyller formelle krav til kjennemerke.

Når det gjelder hjelmbruk så er det tydelig at førerne i Fauske og Hattfjelldal i langt større grad bruker hjelm enn førere i Sirdal og Vinje. Dette antas å kunne forklares ut fra type kjøring der det generelt sett kjøres lengere turer i Fauske og Hattfjelldal, jfr. fjorårets oppsynsrapport.

I registreringene ble det også spurt om andre påkrevde dokumenter var medbrakt. Kravene til dette varierer fra kommune til kommune; kjøreseddel og fiskekort i Hattfjelldal, festekontrakt /skjøte på hytte kartutsnitt med inntegnet hytte og kjøretrase, kjørebok, hogsttillatelse, P-kort, legeattest og dispensasjonsdokument fra nabokommune (hvis turen skal ende der) i Fauske og dispensasjonsdokument i Sirdal og Kautokeino. Registreringen viser at i Hattfjelldal, hvor en har et enkelt system der kun kjøretillatelse og fiskekort kreves medbrakt, så har så å si alle førerne papirene i orden. I Fauske og Vinje, som har et mer komplisert system med større krav til medbrakte dokumenter, er det derimot få som har samtlige påkrevde dokumenter i orden bedømt ut fra halvårsrapporten og registreringene samlet sett.

Tabell 19 Andel av førere som oppfyller formelle krav til kjøring. Prosent.

Kommune	Fører-kort	Vogn-kort	Andre påkrev-de dokumenter	Kjenne-merke	Hjelm
Kautokeino	68	68	75	92	46
Fauske	98	98	88	94 ³	69
Hattfjelldal	99	99	99	99 ³	97
Røros	100 ¹	100 ¹	-	-	33 ¹
Lom	-	-	-	100 ¹	0 ¹
Vinje	85 ²	96	83	79 ³	52
Sirdal	83 ²	83	94	83 ³	28

1 – tallene er ikke tatt med i drøftingen fordi antall observasjoner er lavt (5obs.)

2 – de fleste som manglet førerkort hadde glemt dette i bilen

3 – med unntak av 1 skuter i Fauske så gjelder mangelen på formelle krav knyttet til kjennemerke at kjennemerket var feilplassert.

I forbindelse med førerkontrollene ble det gitt advarsler /OPS (Oppgjør På Stedet) til 2 førere i Røros, 7 i Hattfjelldal, 8 i Vinje, 9 i Sirdal, 2 i Røros, 10 i Kautokeino og 15 i Fauske. Dominerende årsak var manglende hjelmbruk. Antallet anmeldelser knyttet til førerkontrollene var 6 i Kautokeino, 3 i Fauske og 3 i Vinje og 1 i Hattfjelldal (tabell 20).

Tabell 20 Førere som fikk advarsel eller anmeldelse. Prosent.

Kommune	Advarsel/OPS	Anmeldelse
Kautokeino	38	24
Fauske	31	6
Hattfjelldal	7	1
Røros	50	0
Vinje	17	3
Sirdal	50	0

4.7 Oppsummering av halvårsrapporter vinteren 2003/2004

4.7.1 Organiseringen av registrerings- og rapporteringsarbeidet

Selve rapporteringen

Vi ser også i år at halvårsrapportene, i tillegg til registreringsskjemaene, gir viktige helhetsvurderinger av sesongen.

Det ble i år valgt å arrangere en samling 27/5 der SNO-representantene i hver enkelt forsøkskommune la fram erfaringer og resultater fra vintersesongen. DN, MD, evaluator og SNO-representanter for seks forsøkskommuner deltok på samlingen på Lillehammer. Samlingen var svært nyttig for å dele erfaringer, gi utfyllende kommentarer og oppklare spørsmål og uklarheter.

Arbeidet i "oppsynsforum"

Som tidligere nevnt var en av intensjonene for å sette i gang et registrerings- og kontroll-opplegg av den motoriserte ferdselen i forsøkskommunene også å prøve ut et samarbeid mellom ulike oppsynsaktører og mellom oppsyn og prosjektledelsen i kommunene. Gjennom samtaler med oppsynet i kommunene tidlig i evalueringa oppfattet vi at ulike oppsynsaktører ofte hadde ulike praksiser, ulik myndighet, ulike målsettinger med oppsynet og også ulike erfaringer. Vi mente derfor at involvering av flere oppsynsaktører ville gi et bredt bilde av omfang av motorferdsel og dermed være et virkemiddel for å få fram mest mulig nøytrale resultater. Vi anså det også som viktig at det ble skrevet en verbal halvårsrapport i tillegg til resultatene fra tellinger og registreringer der alle aktører var involvert i arbeidet. Før sesongene som nå rapporteres ble det presisert at det ikke er meningen at det nødvendigvis skal være konsensus om innholdet i halvårsrapportene og at det tvert i mot er viktig at uenighet om ulike forhold kommer fram i rapportene.

Våre kontaktpersoner i SNO arrangerte innledningsvis i vintersesongen møter i alle forsøkskommunene der det var ønskelig at prosjektledelse, lensmannsetat, lokalt SNO og lokalt fjelloppsyn også deltok. Disse aktørene har på ulike måter hatt kontakt videre i sesongen. For de fleste kommunene har samarbeidet i "oppsynsforum" omfattet dette møtet, utarbeidelse av en felles oppsynsplan, telefonkontakt underveis, deltakelse på et felles oppsummeringsmøte i etterkant av sesongen og gjennomlesing/deltakelse i utarbeidelse av halvårsrapport.

Samarbeidet i "oppsynsforum" (kommune, politi, SNO, lokalt oppsyn) har fungert best der en tidligere har hatt liknende type samarbeid. Dårligere samarbeid, eller mindre grad av samarbeid kan ha ulike årsaker, men som viser seg å gi utslag på hvordan registreringene er gjennomført. Noen steder har SNO omtrent vært alene i felt, andre steder har en fordelt arbeidet eller utført det sammen (se tabell 21).

Flere kommuner meddeler gode erfaringer fra arbeidet i "oppsynsforum" der ulike oppsynsaktører deltar. Bl.a. nevner flere kommuner positive ringvirkninger av møtene, fordi en da kan diskutere erfaringer og planlegge ulik oppsynsaktivitet i kommunen. Enkelte kommuner planlegger å videreføre disse samlingene uavhengig av prøveprosjektet.

Tabell 21. Deltakere i lokale "oppsynsforum" og deltakere på kontroller

	Oppsynsforum	Kontroller utført av
Kautokeino	Oppsynsforum ikke oppretta, men oppsynsaktørene har hatt løpende kontakt.	Fjelltjenesten, regionalt SNO, lensmannen i Kautokeino og reinpolitiet.
Hattfjelldal	Oppsynsforum ikke oppretta. Løpende kontakt mellom Statskog Fjelltjenesten og kommunen.	Statskog fjelltjenesten, Grane og Hattfjelldal lensmannskontor og regionalt SNO
Fauske	Fauske Lensmannskontor, Statskog/Fjelltjenesten og SNO. Løpende kontakt med kommunen.	Fauske Lensmannskontor, Statskog/Fjelltjenesten og SNO, på enkelte turer har også miljøkoordinator i Salten politidistrikt deltatt (Junkerdal tollstasjon én egen kontroll).
Røros	Prosjektledelse, Statskog/Fjelloppsyn, Røros Lensmannskontor og "Røros Løypeforening".	Statskog/Fjelloppsyn, Røros Lensmannskontor og "Røros Løypeforening". Delvis overlapp med Regionalt oppsynsutvalg.
Lom	Prosjektleder, Lom lensmannskont., Lom Fjellstyre og SNO.	Lom Fjellstyre, (Lom Lensmannskontor) og SNO.
Stor-Elvdal	Prosjektledelse, Stor-Elvdal lensmannskontor, Stor-Elvdal grunneierforening, Sollia Fjellstyre og SNO.	Kommunen, Stor-Elvdal grunneierforening, Sollia Fjellstyre og SNO.
Vinje	Prosjektledelse v/ plan- og økonomisjef og sekretær i motorferdselutvalget, Vinje kommune v/lokalt oppsyn, Vinje Lensmannskontor og SNO.	De fleste kontrollene utført av SNO og lensmannskontoret i fellesskap. Knutepunkt-tellinger utført av SNO eller Vinje kommune.
Sirdal	Prosjektleder, Sirdal lensmannskont., Statskog SNO 1 møte avholdt + løpende kontakt.	Sirdal lensmannskont., Statskog SNO

To av åtte kommuner har ikke opprettet "oppsynsforum", dvs det har ikke vært arrangert møter der oppsynsaktørene har vært samlet (Kautokeino og Hattfjelldal). Aktørene her har likevel hatt kontakt seg i mellom etter behov.

Flere SNO-representanter uttaler gode erfaringer med felleskontroller der lensmannsetaten deltar. Politiet har overordna politimyndighet og det betyr mye at de viser seg ute. Av ulike grunner prioriteres oppsyn av motorferdsel i utmark ulikt hos de ulike lensmannsetatene. Enkelte oppsynsforum etterlyser bredere deltakelse fra lensmannsetaten, andre synes det er greit at lensmannsetaten prioriterer andre ting, mens enkelte lensmannsetater faktisk har prioritert dette arbeidet høyt.

Det meddeles lite endringer i det planlagte kontroll- og registreringsopplegget ute i kommunene. I de fleste kommuner har sesongen vært kortere enn forutsatt. Dårlig vær, andre oppdrag

m.m. har også forhindret noen planlagte oppsynsturer. Dårlig vær (og ranet i Stavanger!) satte også stopper for topregistrering med helikopter i Sirdal og Fauske.

4.7.2 Erfaringer med nytt regelverk

Hvordan fungerer de lokale bestemmelsene?

Alle forsøkskommuner med vedtatte motorferdselplaner uttaler i år at de lokale bestemmelsene fungerer tilfredsstillende, selv om enkelte kommuner peker på "smutthull" i reglene (se tabell 22). Dette gjelder bl.a. muligheten til å kjøre innenfor 2,5 km grensa med vedhogst som begrunnelse.

Tabell 22. Erfaringer med nytt regelverk

	Erfaringer med nytt regelverk
Kautokeino	Ikke vedtatt plan
Hattfjelldal	Det nye regelverket fungerer i hovedsak bra, men det registreres mange flere tilknytningspunkter til løypenettet enn de tillatte tilførselsløypene. Det sette spørsmålsteget ved om ordningen med meldepliktskjema kan forbedres.
Fauske	Bestemmelsene fungerer bra. Bestemmelsene fungerer bra også oppsynsmessig, spesielt fordi de samme bestemmelsene gjelder over hele komm. i år. Manglende kart på "ved-dispensasjoner" gjør at en del kjører fra hytta i stedet for nærmeste vei. Likeledes ser en at en del benytter snøskuter innenfor 2,5 km grensa med vedhogst som begrunnelse.
Røros	Ikke vedtatt plan
Lom	Bestemmelsene i Lom er en videreføring av tidligere praksis, derfor ingen spesielle nye erfaringer.
Stor-Elvdal	Ikke vedtatt plan
Vinje	Bestemmelsene fungerer bra, men mange respekterer ikke start- og endepunkt på løypene. Noen steder har løypetraseene utvidet seg. Bestemmelsene fungerer bra også oppsynsmessig. Det skal foreligge en tillatelse for all kjøring (bortsett fra det som er hjemlet direkte i lov), dette letter kontrollen.
Sirdal	Bestemmelsene fungerer bra. Bestemmelsene fungerer bra også oppsynsmessig

I Vinje og Fauske beskriver en mange ulike og gjentatte brudd på de kommunale bestemmelsene i halvårsrapportene. Dette gjelder bl.a. lite respekt for start og endepunkter på løypene og brudd på sledepåbud.

Erfaringer fra håndhevelse av nytt regelverk

I halvårsrapportene fra forsøkskommuner med vedtatte motorferdselplaner karakteriseres bestemmelsene stort sett som greie å håndheve. Både Fauske, Vinje og Hattfjelldal beskriver likevel registrering (observasjoner, tips m.m.) av kjøring som klart er i brudd med regelverket.

4.7.3 Vurdering av omfang

Vi understreker at vurderingene av omfang gitt i tabell 23 under er skjønnsmessige vurderinger gitt av et samlet oppsynsforum, basert på erfaringer fra vinterens registrerings- og oppsynsvirksomhet. Disse vurderingene bør ses i sammenheng med resultater fra registreringene og tellingene. Vi vil i sluttevalueringen av forsøksprosjektet selvsagt også ta med andre aktørers vurderinger av omfang og evt. endring av omfang i forsøksperioden.

Fire av de fem kommunene som har praktisert etter lokale bestemmelser denne sesongen vurderer omfanget til å være ganske uendret totalt sett (Fauske, Sirdal, Vinje og Hattfjelldal). Oppsynsforumet i Røros kommune vurderer en svak økning i omfang totalt.

Tabell 23. Vurdering av omfang og endring av omfang

	Vurdering av omfang	Evt. endring i omfang
Kautokeino	Omfanget av lovlig kjøring (reindriftsnæring og dispensasjoner) beskrives som "enormt". Løyper og dispensasjonsløyper "i alle retninger". Utstrakt bruk av dispensasjoner.	Kan ikke vurdere evt endringer i omfang fordi en ikke har hatt eller har god nok oversikt over omfanget. En slik oversikt vil være for ressurskrevende å skaffe til veie innenfor nåværende rammer.
Hattfjelldal	Omfanget av kjøring i løypenettet beskrives som "kan ikke sies å være stort". Lite omfang på kjøring over riksgrensen.	Forventet økning har ikke slått til. Nedgang i kjøring i Måsvassløypa.
Fauske	Fortsatt størst trafikk langs tilførselsløypa som går fra hytteområdene i Sulitjelma og ned til Daja, som er start for turistløypa.	Totalt ikke spesiell endring i omfang. Tror ikke det er noen økning på strekningen Sulitjelma-Daja. Ny trend med barnesnøscootere
Røros	Mesteparten av kjøringa er enten hjemlet direkte i lov eller gjennom dispensasjoner knyttet til vedkjøring/setrer/hytter.	Inntrykk av svak økning totalt sett. Økende trafikk rundt Røros sentrum. Inntrykk av stabilitet i omfang vest for Røros og i Femundsmarka. Brekken, kanskje økning, nedgang i Feragenområdet.
Lom	Lite omfang. Trafikken er knytta til drift av turisthytter, stikking av skiløyper, kraftlinjebygging og oppsyns/registreringsoppgaver.	Stabilt og som tidligere år.
Stor-Elvdal	Omfang beskrives som meget lite. Et område sør i kommunen peker seg ut med mye kjøring.	Ikke registrert endring i omfang.
Vinje	Omfang av snøskutertrafikk beskrives som betydelig i enkelte deler av kommunen. Mye trafikk i områder uten fast vegforbindelse. Mye trafikk i hytteområder.	Inntrykket er at omfanget totalt sett ikke har økt etter at motorferdselplanen ble vedtatt.
Sirdal	Omfanget beskrives til å være "ikke stort". Hovedsakelig nytte/leiekjøring til etablerte hytteområder, en del kjøring i forbindelse med byggeaktivitet.	Kjøringen synes å ligge på samme nivå som i fjor.

4.7.4 Ulovlig kjøring

Det ser ut som om "ulovlig kjøring" i halvårsrapportene forbindes med kjøring på steder det ikke er lov å kjøre eller kjøring som utvilsomt ikke er hjemlet i lov eller lokale forskrifter. For beskrivelse av annen type ulovlig kjøring, eks mangel på dokumenter, se avsnitt 4.6.9.

Kautokeino behandler ikke ulovlig kjøring på vinteren i sin halvårsrapport.

Fauske rapporterer en rekke ulike lovbrudd, men i følge rapporten virker det ikke som om omfanget på ulovlig kjøring totalt sett har endret seg noe vesentlig fra i fjor til i år.

Hattfjelldal rapporterer om spor etter omfattende ulovlig kjøring mot slutten av sesongen i området nord for Krutvatn ved grensen mot Sverige. Det rapporteres også om ulovlig etablert trasé på store Bukkfjellet mellom riksgrensen og fiskeløypa og om noe tullkjøring (leking i skavler) langs selve løypenettet.

I Røros rapporteres det om tips og klager, men halvårsrapporten sier ingenting om hva den ulovlige kjøringen dreier seg om.

I Vinje rapporteres det om fortsatt "villmannskjøring" i enkelte deler av kommunen. Oppsynet har mottatt tips og klager på dette. Det rapporteres også om en del ulovlig kjøring fra bosted og ut i lovlige løyper, dvs. mange "egne tilførselsløyper". Det er fortsatt noe ulovlig kjøring i vinterbeiteområder for villrein. Generelt har oppsynet i Vinje mottatt mindre tips og klager enn tidligere. Klagene retter seg mot ulovlig kjøring i tilknytning til løypenettet. I tillegg er ulovlig kjøring som tidligere var i nærheten av løypenettet flytta til områder lenger unna løypenettet. Dette er en tendens som går i motsatt retning av "kanalisering" av trafikken, og som også vanskeliggjør kontroll.

I Stor-Elvdal er det mottatt tips om ulovlig kjøring i tre ulike områder. Det går ikke fram av halvårsrapporten om dette er en økning fra i fjor.

Lom har ikke mottatt tips eller klager.

I Sirdal er det mottatt færre tips og klager enn i fjor. Tre tips ble fulgt opp av lensmannskontoret umiddelbart, men viste seg å være ubegrunnet. SNO har fått henvendelser om kjøring i forbindelse med redningstjenestens påskeberedskap på hytter i landskapsvernområdet. Redningstjenesten får kjøretillatelse fra redningstjenesten sentralt.

Tabell 24 Ulovlig kjøring

Kommune	Omfang ulovlig kjøring	Evt endring
Kautokeino	Kautokeino behandler ikke ulovlig kjøring på vinteren i sin halvårsrapport.	-
Hattfjelldal	Flere tilførselsløyper enn de lovlige er opprettet. På slutten av sesongen ble det registrert omfattende ulovlig kjøring knyttet opp mot grensen mot Sverige i området nord for Krutvatnet. En del tulkjøring i tilknytning til løypenettet	-
Fauske	Registrert noe ulovlig kjøring i det som nå er Junkerdal nasjonalpark, ulovlig kjøring i forbudssone flere steder.. Det er etablert "egne tilførselsløyper" flere steder utenom lovlige løyper. Mye ulovlig kjøring observert i vestlige deler av kommunen (kjøring fra bosted og ut i utmarka). Ulovlig kjøring under opphold på hytte observert. Fremdeles en del kjøring uten kjelke og kjøring på vei. Ellers rapporteres mangel på dokumenter, unndragelse fra kontroll og mangel på utfylte kjørebøker.	Mindre kjøring i forbudssone enn i fjor. Tror omfanget på den ulovlige kjøringa i vestlige deler av kom. er på samme nivå som før. Det er etablert "egne tilførselsløyper" flere steder utenom lovlige løyper.
Røros	Mottatt tips.	Ikke så stor økning som i 2002-2003.
Lom	Ikke klager eller tips om ulovlig kjøring.	Ikke endring.
Stor-Elvdal	Tips om ulovlig kjøring sør i kommunen, også nord i kommunen ("utvidelse" av dispensasjoner)	Ikke endring.
Vinje	Fortsatt "villmannskjøring" i enkelte deler av kommunen. Mottatt tips og klager på dette. En del ulovlig kjøring fra bosted og ut i lovlige løyper, dvs. mange tilførselsløyper. Fortsatt noe ulovlig kjøring i vinterbeiteområder for villrein.	Mindre tips og klager enn tidligere. Ulovlig kjøring som tidligere var i nærheten av løypenettet er flytta til områder lenger unna løypenettet.
Sirdal	Svært lite omfang av ulovlig kjøring.	Mindre tips og klager enn i fjor.

5 Viktige hovedfunn fra registreringene i barmarksesongen 2003 og vintersesongen 2003/2004

5.1 Måloppnåelse og erfaringer

De gjennomførte registreringene har gitt både tallmateriale og skjønnsmessige vurderinger på omfang og type kjøring i forsøkskommunene. Selv om vi mangler sammenligningsdata fra før forsøket ble iverksatt, og selv om det må tas en del forbehold i analysene av datamaterialet, mener vi at datamaterialet er godt nok til å kunne vurdere omfang på kjøringen i forsøkskommunene. Dette gjelder i størst grad de kommunene som er ferdig med å utarbeide sine motorferdselplaner. For de kommunene som ennå ikke er ferdig med sine motorferdselplaner og som ennå ikke har noen sesong med driftserfaring (Kautokeino, Stor Elvdal og Røros) er det helt avgjørende at en får med kommende vintersesong som erfaringsgrunnlag for evalueringen. Før siste vintersesongen med registreringer vil vi gå aktivt ut med synspunkter i forhold til hver enkelt av de 8 forsøkskommunene i forhold til hvilke type registreringer som er mest påkrevd å få gjennomført for å tette eventuelle hull i datamaterialet på omfang og endring av omfang.

Gjennom registreringsopplegget i forsøkskommunene har vi også vunnet erfaringer på samarbeid mellom ulike oppsynsaktører og mellom oppsyn og prosjektledelse i forsøkskommunene gjennom opprettelse av "oppsynsforum". Vi ser viktigheten i dette fordi ulike oppsynsaktører ofte har ulike praksiser og ulike ståsteder mht motorferdsel. Et samarbeid gjør dermed datamaterialet bedre og mer nøytralt. Samarbeidet har fungert best der en tidligere har hatt liknende type samarbeid. Evt Flere kommuner uttaler at de vil fortsette dette samarbeidet uavhengig av forsøksprosjektet.

I sluttevalueringen vil vi jamnføre både oppsynsregistreringer, halvårsrapporter og kjøretøystatistikk med resultatene fra intervjuer som vi skal gjennomføre med ansatte i forsøkskommunene og andre lokale aktører/interessegrupper i forsøket for å kunne gi en bedre og mer fullstendig vurdering enn de trendene vi peker på i denne rapporten.

5.2 Hva kan vi si om omfanget av kjøring etter en barmarksesong med registreringer ?

Selv om det observeres få kjøretøy på barmarkskontrollene, så viser observasjoner av kjørespor at det foregår kjøring med barmarkskjøretøy i samtlige forsøkskommuner. Registreringene av kjørespor gir indikasjoner på formålet med denne kjøringen. Formål som nevnes er transport til hytte, vedhogst, transport i forbindelse med jakt og kjøring i reindrifta. I tillegg er det en del spor som ikke kan knyttes til nytteformål og som antas å være ulovlig kjøring.

Registreringene viser også at det er et ikke ubetydelig omfang av andre typer motorisert ferdsel i utmark i sommersesongen. Dette gjelder i første rekke kjøring med motorbåt, helikoptertransport og sjøfly.

Kjøretøystatistikken viser økende antall barmarkskjøretøy i alle forsøkskommunene unntatt Kautokeino, men målt i absolutte tall har Kautokeino desidert størst antall barmarkskjøretøy blant forsøkskommunene.

5.3 Hva kan vi si om omfanget av skuterkjøring etter 2 vintersesonger med registreringer ?

Totalvurdering av omfang

Trafikktellingene gir samlet sett grunnlag for en gruppering av forsøkskommunene i 3 grupper etter omfang på skuterkjøring; Kautokeino, Fauske, Hattfjelldal og Vinje har størst omfang på kjøringen, Røros og Sirdal danner en mellomgruppe mens Lom og Stor-Elvdal har lavest omfang av skuterkjøring.

Endring i omfang

Analysen av endring i omfang av kjøring i forsøkskommunene bygger på flere ulike indikatorer; kjøretøystatistikk, ulike typer trafikktellinger og oppsynets halvårsrapportering. I tabell 25 er de ulike indikatorene samlet i en felles tabell for de 5 kommunene som hadde vedtatte motorferdselplaner ved inngangen til vintersesongen 2003/04. Det er angitt i tabellen om de ulike målemetodene indikerer økning i omfang, uendret omfang eller nedgang i omfang.

Foreløpige tendenser som kan sees med basis i tabellen tyder på at Sirdal er den eneste kommunen hvor det synes å være en reell nedgang i omfanget på kjøring fra sesongen 2002/03 og til sesongen 2003/04.

De eneste kommunene med tellingsindikatorer som tilsier økning i omfang av kjøring er Fauske og Vinje. I Vinje viser tellinger utenfor løypenettet at det er kjøring i disse områdene som har økt, mens i Fauske viser tellinger i turistløypa at det her har skjedd en trafikkøkning fra i fjor.

I Hattfjelldal viser tellinger langs løypenettet nedgang, men dette er i følge oppsynsaktørene ofte "samlespor" som fungerer som (ulovlige) tilførselsløyper til løypenettet. Eneste type telling med entydig nedgang i Hattfjelldal er derfor telling i områder uten løyper.

Lom ser ut til å ha et stabilt og lavt omfang på snøskuterkjøring.

Når telleresultatene sammenstilles med halvårsrapportene blir hovedtrenden at det ikke har vært vesentlige endringer i omfanget av kjøring fra sesongen 2002/03 til sesongen 2003/04.

Ifølge den offentlige kjøretøystatistikken er økningen i antall snøskutere i forsøkskommunene en langsiktig trend som en kan spore over hele perioden hvor det foreligger denne typen statistikk. Det ser ikke ut til å være indikasjoner på endring i vekstraten for antall snøskutere i noen av forsøkskommunene etter at forsøket startet.

Tabell 25. Indikatorer som er brukt for å belyse endring i omfang av snøskuterkjøring i forsøkskommunene med vedtatt motorferdselplan

Indikator	Sirdal	Vinje	Lom	Hattfjelldal	Fauske
Kjøretøystatistikk	↑	↑	↑	↑	↑
Fastpunkttelling	↓	↓	↓	↓	-
Mobil telling i løypenett	↓	→	-	→	↑
Mobil telling langs løypenett	-	↓	-	↓	-
Mobil telling i andre områder	↓	↑	→	↓	-
Halvårsrapport	→	→	→	→	→

- ↑ - økning
- - ingen endring
- ↓ - nedgang
- ikke registrert

Fra kommunene som ikke har vedtatt motorferdselplan foreligger det halvårsrapporter fra Stor-Elvdal og Røros hvor oppsynsforumet har gjort skjønnsmessige vurderinger. Rapporten fra Røros indikerer en svak økning i omfanget av kjøring totalt sett, mens rapporten fra Stor-Elvdal indikerer at det ikke har vært endring i omfanget av kjøring. Fra Røros foreligger det også fastpunktsregistreringer og mobile registreringer langs løypenett (preparerte skiløyper). Disse registreringene indikerer ikke økning i omfang. For disse kommunene blir det svært viktig å få gjennomført registreringer kommende vinter for å skaffe evalueringsgrunnlag.

Kanalisering av snøskutertrafikk

Kanalisering er først og fremst aktuelt å drøfte for de fire kommunene som har praktisert de vedtatte kommunale motorferdselplaner, nemlig Fauske, Hattfjelldal, Vinje, Sirdal. Lom har også vedtatt plan men har ikke etablert løyper på samme måte som de andre kommunene.

Datamaterialet gir ikke grunnlag for å tallfeste omfanget av kjøring i løypenettet i forhold til kjøring i områder uten løyper i og med at observasjonene i andre områder går på antall spor og observasjonen i løypenettet går på antall kjøretøy. Indirekte kan en imidlertid lese av datamaterialet at kjøreomfanget er større i løypene enn utenom løypene. Denne antagelsen bygger både på hva som er registrerte formål med turene og hva som registreres som ulovlig kjøring og hvilke påkrevde dokumenter de kontrollerte førerne hadde med seg.

Registreringer som også tyder på kanalisering som følge av forsøksprosjektet er at antallet spor per registreringskilometer er høyere ved kontroll i områdene langs løypenettet enn i andre områder. I Fauske, Hattfjelldal og Sirdal var dette et gjennomgående trekk både i fjor og i år.

Vinje hadde også dette mønsteret i forrige vintersesong, men i sesongen 2003/04 ble det registrert flere spor per registreringskilometer i områder uten skuterløyper enn det ble i korridoren langs skuterløypene. Dette kan tyde på at de som bruker det kommunale løype-nettet i Vinje i stor grad holder seg i løypene, men at det i tillegg foregår en del nyttekjøring (samt også ulovlig kjøring, jfr. halvårsrapporten) i områder uten skuterløyper.

I Hattfjelldal er etableringen av ulovlige tilførselsløyper som kopler seg på det kommunale løypenettet samt relativt lite observerte spor i områder uten løyper et uttrykk for at kjøringen blir kanalisert til skuterløypene med tilhørende korridor. Dette viser også at det kan være forvaltning og kontroll av skuterkjøring i nærområdene til åpne skuterløyper som byr på de største forvaltningsmessige utfordringene for kommunene.

Ulovlig kjøring

Ulovlig kjøring brukes som et samlebegrep om en rekke ulike forseelser. Ut fra hovedmålsettingen med forsøket med å forvalte motorisert ferdsel i utmark etter P&B-loven, er arealsoneringen av ferdselen sentral. Utviklingen i omfang av ulovlig kjøring i forbudssoner er derfor spesielt viktig å følge nøye. Sist vinter er det observert ulovlig kjøring i forbudssoner i Vinje, Fauske og Røros. I tillegg er det observert ulovlig kjøring fra hytteområder og fra fast bopel og inn på de kommunale skuterløypene.

Ut over dette er det en rekke forhold som kvalifiserer til å kalles ulovlig uavhengig av om kjøringen foregår i områder med skuterløyper eller i områder uten slike løyper. Vanlige forseelser av denne typen er mangel på påkrevde tillatelser (dispensasjon eller kjøreseddel), mangel på andre påkrevde dokumenter (førerkort, vognkort, fiskekort, byggemelding, kart med inntegnet kjøretrase), mangel på eller feilplassert skilt på skuter, mangel på hjelm og at en kjører uten slede (kravet til slede varierer fra kommune til kommune)

Fauske og Kautokeino har høyest andel anmeldelser for ulovlig kjøring i tilknytning til de gjennomførte kontrollene.

Kjøremønster over uka

Trafikktellingene fra forsøkskommunene viser høyere tetthet av skutere i helgene enn på hverdager. Dette er samme mønster som forrige sesong og mønsteret er mest utbredt i de kommunene som har rekreasjonsløyper (Fauske, Hattfjelldal og Vinje).

Formål med kjøringen og lengde på turene

Førerkontrollene viser at rekreasjonskjøring er det mest utbredte kjøreformålet i Fauske, Hattfjelldal og Vinje. I alle disse kommunene er over 50 % av de registrerte turene rekreasjonskjøring. I Kautokeino blir også over 50 % av turene rekreasjonskjøring dersom en regner kulturbasert høsting som f.eks fiske som rekreasjonskjøring. I Kautokeino er dessuten reindrifta et viktig formål. I Sirdal er transport til hytter mest vanlige kjøreformål. I Vinje utgjør kjøring i forbindelse med besøk hos fastboende uten veiforbindelse et ikke ubetydelig kjøreformål.

Størst endring i forhold til fjorårets sesong er registrert i Vinje. Her har andelen rekreasjonskjøring økt fra 14 % til 55 % (rekreasjonskjøring + fiske). For Fauske og Hattfjelldal er andelen rekreasjonskjøring mer stabil når en sammenlikner med sesongen 2002/03.

Type kjøring

Andelen transportskutere er høyest i Sirdal med 74 %, mens andelen racingskutere er høyest i Hattfjelldal og Vinje. Fordelingen viser godt samsvar med formål med skuterturene. Det samme gjør alderen på skuterførerne i de ulike forsøkskommunene. Lavest gjennomsnittsalder hadde Kautokeino med 26 år og høyest hadde Sirdal og Lom med 50 år. I Vinje var gjennomsnittsalderen på de kontrollerte førerne 35 år, mens den var 42 år i Hattfjelldal. Lom og Sirdal, som ikke har åpnet for rekreasjonskjøring, har høy gjennomsnittsalder på førerne, og kjøringen er knyttet til varetransport (leiekjøring) og offentlig tilsynsvirksomhet. I Kautokeino og Vinje utgjør rekreasjonskjøring en viktig bestanddel av kjøringen, og utøverne er gjennomgående yngre. Spesielt i Vinje ser en dette også ved at andelen racingskutere er høy.

Andel skutere med slede varierer fra 78 % i Sirdal til 27 % i Vinje. Sledeandelen i Fauske 53 %, i Lom 40 %, i Hattfjelldal 39 % og i Kautokeino 38 %. Dette støtter også opp om at transportformål er den viktigste typen kjøring i Sirdal, mens kommuner som Vinje, Fauske og Hattfjelldal har større andel rekreasjonskjøring.

Registreringene viser et tydelig skille mellom Lom, Røros og Sirdal på den ene siden og Fauske, Hattfjelldal og Kautokeino på den andre siden når det gjelder antall personer på hver skutertur. I de 3 sistnevnte kommunene hvor rekreasjonskjøring utgjør en vesentlig del av kjøringen er det i snitt 1,84- 1,90 personer på hver skuter. I Sirdal, Røros og Lom hvor det ikke er åpne rekreasjonsløyper er kjøringen knyttet til transport og tilsyn og de kontrollerte kjøretøyene har stort sett bare 1 person på skuteren. Vinje har også mye rekreasjonskjøring men andelen racingskutere er høyere her enn i de andre kommunene med rekreasjonsløyper og det er ofte bare en person på denne skutertypen. Tallet for antall personer per skuter blir derfor lavere i Vinje enn i de andre kommunene med rekreasjonsløyper hvor rekreasjonskjøringen i større grad ser ut til å være familieturer/utflukter.

Andelen kvinner blant førerne som er kontrollert vinteren 2003/2004 er gjennomgående lav. I Sirdal, Lom og Røros er det ingen kvinner blant de kontrollerte skuterførere, mens kvinneandelen i Vinje er 4 %, i Kautokeino 8 % og i Hattfjelldal 9 %. Tallene tyder på at den eneste typen kjøring med en viss kvinneandel er rekreasjonskjøring, mens nyttekjøring (transportformål, tilsyn med mer) og kjøring i næringssammenheng er forbeholdt menn.

Andelen innenbygds skuterførere

Kautokeino og Hattfjelldal har lavest andel innenbygdsboende førere med hhv. 62 % og 58 %, mens Sirdal har høyest andel med 94 %. Resultatene viser at kommuner med åpne skuterløyper har lavest andel innenbygdsboende førere. Tallene avviker en del fra registreringene fra vinteren 2002/2003 da Fauske hadde lavest andel innenbygds førere. Dette forholdet er nå snudd opp ned og kan sannsynligvis forklares med at guida turer utgjorde en betydelig andel av turene i fjordårets sesong og at denne type turer hadde høy andel utenbygds førere.

Andelen innenbygds førere kan også være påvirket av ulike bestemmelser i forsøkskommunene mht hvem som får tilgang til å kjøre i rekreasjonsløypene. I Vinje hvor kjøretillatelse forutsetter grunneiertyllatelse og denne gis bare til medlemmer i skuterklubber så vil andelen utenbygds førere bli lav.

Leiekjøring

Andelen av de registrerte turene som er utført av leiekjørere er lav i alle kommunene med unntak av Sirdal. Den observerte leiekjøringsandelen i Fauske, Røros, Lom og Vinje er 0 %, i Hattfjelldal 1 % og i Kautokeino 4 %. I Sirdal står leiekjøringen for 33 % av de observerte turene.

NINA Rapport 14

ISSN:1504-3312

ISBN: 82-426-1528-4



Norsk institutt for naturforskning

NINA Hovedkontor

Postadresse: NO-7485 Trondheim

Besøks/leveringsadresse: Tungasletta 2, NO-7047 Trondheim

Telefon: 73 80 14 00

Telefaks: 73 80 14 01

Organisasjonsnummer: 9500 37 687

<http://www.nina.no>