

<p style="text-align: center;">LOV OM MOTORFERDSEL I UTMARK OG VASSDRAG</p> <p style="text-align: center;">MOTORFERDSEL I UTMARK I OPPLAND SOMMERSESONGEN 1993</p>	<p>Rapportnr.:</p> <p style="text-align: center;">11/94</p>
	<p>Dato:</p> <p style="text-align: center;">25.07.94</p>
<p>Forfatter(e):</p> <p style="text-align: center;">Elisabeth Sæthre</p>	<p>Faggruppe:</p> <p>Naturforvaltning</p>
<p>Prosjektansvarlig(e):</p> <p>Fylkesmannen i Oppland, miljøvernavdelingen</p>	<p>Område:</p> <p style="text-align: center;">Oppland</p>
<p>Finansiering:</p> <p>Fylkesmannen i Oppland, miljøvernavdelingen</p>	<p>Antall sider:</p> <p style="text-align: center;">12</p>
<p>Emneord:</p> <p style="text-align: center;">Motorferdsel</p>	<p>ISSN-nummer:</p> <p style="text-align: center;">0801 - 8367</p>
<p>Sammendrag:</p> <p>Rapporten gir en oversikt over de dispensasjoner som er gitt fra lovens § 6 til bruk av luftfartøy og motorfartøy og fra den nasjonale forskriften for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6 til bruk av motorkjøretøy i Oppland for sommersesongen 1993.</p> <p>Rapporten er utvidet i forhold til tidligere rapporter for sommersesongen i det den i tillegg til opplysninger om bruken av motorkjøretøy også har opplysninger om bruken av motorfartøy (båt) og luftfartøy (fly). I tillegg gir rapporten opplysninger om kommunenes regulering av bruken av motorfartøy og luftfartøy gjennom forskrifter samt eventuelle problemer med lovlig og ulovlig kjøring.</p> <p>Rapporten bygger på en oversikt gitt av den enkelte kommune.</p>	
<p>Referanse: Sæthre, E. 1994. Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag - motorferdsel i utmark i Oppland sommersesongen 1993. Fylkesmannen i Oppland, miljøvernavdelingen, Rapport nr. 11/94, 12 s + vedlegg.</p>	

**Fylkesmannen i Oppland,
miljøvernavdelingen**

Statsetatenes hus, 2600 Lillehammer, Telefon: 61 26 60 00 Telefax: 61 26 61 67

FORORD

Denne rapporten gir en oversikt over motorferdselen i utmark i Oppland for sommersesongen 1993.

Rapporten gir oversikt over dispensasjoner gitt fra motorferdsellovens § 6 for bruk av motorfartøy og luftfartøy og fra nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag § 6 for bruk av motorkjøretøy. Rapporten gi en oversikt over hvilke kommuner som har kommunale forskrifter for bruk av motorfartøy og luftfartøy og kommunenes vurdering av omfanget av lovlig og ulovlig kjøring.

Rapporten bygger på opplysninger fra kommunene gitt i spørreskjema.

Rapporten er finansiert av fylkesmannen i Oppland, miljøvernavdelingen.


Per Svardal
Fylkesmiljøvern sjef


Elisabeth Sæthre
Konsulent

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	INNLEDNING	2
2.	OMFANGET AV LOVLIG OG ULOVLIG KJØRING	2
2.1	Kjøring etter lovens § 4 og forskriftens § 2 - lovlig kjøring	3
2.2	Ulovlig kjøring	3
2.3	Særskilte problemer	4
3.	KOMMUNENS GENERELLE REGULERING AV BRUKEN AV MOTORFARTØY OG LUFTFARTØY	4
4.	KOMMUNENES DISPENSASJONSPRAKSIS	8
4.1	Dispensasjon for bruk av motorfartøy og luftfartøy	8
4.2	Dispensasjon for bruk av motorkjøretøy	9
	Vedlegg	12

1. INNLEDNING

Motorferdsel i utmark reguleres av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag av 10. juni 1977 nr. 82. For bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag gjelder i tillegg nasjonal forskrift av 15. mai 1988 med endringer av 3. desember 1990. For bruk av motorfartøy og luftfartøy gjelder i tillegg til loven eventuelle kommunale forskrifter.

I følge § 7 i den nasjonale forskriften skal kommunene to ganger i året, pr. 30.06. og pr. 31.12., gi fylkesmannen oppgave over hvilke dispensasjoner som er gitt i medhold av §§ 5 og 6 i den nasjonale forskriften for henholdsvis vinter- og sommersesongen. I tillegg til disse opplysningene er kommunene for sommersesongen 1993 bedt om å gi enkelte andre opplysninger gjennom et eget spørreskjema (vedlegg 1).

Denne rapporten gir en oversikt over samtlige dispensasjoner som er gitt fra § 6 i nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag i Oppland for sommersesongen 1993. Rapporten gir i tillegg opplysninger om dispensasjoner gitt fra lovens § 6 for bruk av motorfartøy og luftfartøy. Rapporten gir videre en oversikt over kommunale forskrifter for regulering av bruken av motorfartøy og luftfartøy og kommunenes vurdering av hvorvidt omfanget av henholdsvis lovlig og ulovlig kjøring er såvidt stort at det representerer et problem i kommunen.

Antallet dispensasjoner som gis til motorferdsel i utmark i Oppland i sommersesongen er generelt relativt lavt. Opplysninger fra kommunene om omfanget av annen lovlig og ulovlig ferdsel viser at heller ikke denne ferdselen er av så stort omfang at det representerer noe stort problem. Det er imidlertid uansett grunn til å bidra til å unngå ulovlig ferdsel.

2. OMFANGET AV LOVLIG OG ULOVLIG KJØRING

Med hjemmel i lovens § 4 er motorferdsel i utmark tillatt i forbindelse med:

- a) politi-, ambulanse- og redningstjeneste og oppsyns- og tilsynstjeneste etablert med hjemmel i lov,
- b) offentlig post- og teletjenester,
- c) nødvendig person- og godstransport til og fra faste bosteder og i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring. Jakt, fangst, fiske og bærsanking regnes ikke som næring i denne forbindelse,
- d) forswarets øvelser, forflytninger og transporter,
- e) anlegg og drift av offentlige veier og anlegg,
- f) rutetransport som drives med løyve i henhold til samferdselsloven.

For slike formål kan både motorkjøretøy, luftfartøy og motorfartøy benyttes. Denne kjøringen kan ikke begrenses av fylkesmannen eller kommunene.

I tillegg til slik kjøring er det med hjemmel i nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 2 tillatt bruk av motorkjøretøy til:

- b) transport av jaktutbytte ved jakt på elg og hjort, og transport ved jakt på villrein innenfor Hardangervidda villreinområde slik dette er avgrenset av Direktoratet for naturforvaltning.
- c) offentlig oppsyns- og tilsynsstjeneste
- d) nødvendig transport i samband med fiskekultiveringstiltak i offentlig regi,
- e) nødvendig transport i forbindelse med anlegg og drift av veger og større anlegg.

Denne kjøringen gjelder bare bruk av motorkjøretøy. I spesielt sårbare områder kan fylkesmannen begrense eller forby slik kjøring. Bruk av motorkjøretøy utover dette er forbudt med mindre det er gitt særskilt dispensasjon.

Tabell 1 gir en oversikt over kommunenes vurdering av omfanget av lovlig og ulovlig kjøring og merknader knyttet til hvorvidt denne kjøringen representerer et problem i kommunen.

2.1 Kjøring etter lovens § 4 og forskriftens § 2 - lovlig kjøring

Fylkesmannen har tidligere mottatt meldinger fra enkeltpersoner som tilsier at kjøring i forbindelse med jordbruks- og skogbruksnæring kan være av så stort omfang at det er problematisk. Av svarene fra kommunene går det imidlertid fram at slik kjøring ikke representerer et problem.

Kun en kommune, Sør-Fron, mener at omfanget av lovlig kjøring er så stort at det representerer et problem. Det blir påpekt at kjøring i jordbruks- og skogbruksnæring (lovens § 4c) enkelte steder er problematisk i forhold til friluftsjakterne ved at stier kjøres i stykker og blir gjørmete og vanskelig framkommelig. Transport av jaktutbytte ved jakt på elg og hjort (forskriftens § 2b) har også et forholdsvis stort omfang og det antydes som problematisk at Statskog gir dispensasjon fra vernereglene i Rondane nasjonalpark.

Kommunenes oppfatning av omfanget av motorferdselen må utifra nærhet til utøverne antas å være rimelig riktig. En enda bedre oversikt vil en imidlertid kunne få gjennom undersøkelser blant lokalbefolkningen, grunneiere, oppsynsfolk osv. Slike undersøkelser kan være nyttige å gjennomføre også før en antar at en har problemer for å kunne forhindre at slike oppstår. Fylkesmannen vil derfor anbefale kommunene å skaffe seg et så fullstendig bilde av motorferdselen i kommunen som mulig.

2.2 Ulovlig kjøring

I alt 7 kommuner oppfatter ulovlig kjøring som problematisk. Noen flere kommuner har imidlertid merknader som tilsier at det foregår noe ulovlig kjøring i kommunen. I alt 11 kommuner har merknader om ulovlig kjøring. I de fleste av disse er problemet at grensen

for vei tøyes til å omfatte kjerreveger o.l. og at det kjøres i utmark i tilknytning til vei i forbindelse med camping.

I alt 6 kommuner nevner problemer i tilknytning til kjøring på kjerreveger, traktoråk o.l. Dovre, Lom og Vågå kommuner viser til problemer med kjøring i utmark i forbindelse med camping. Vågå kommune viser imidlertid til at dette problemet er redusert etter at det ble innført campingregulering i Sjodalen. Tre kommuner nevner at det foregår noe ulovlig kjøring med moped i bynære friområder og på stier/gangveger.

Informasjon er trolig det viktigste tiltaket for å redusere den ulovlige kjøringen. Særlig gjelder dette i forbindelse med camping og der grensen for vei tøyes til omfatte kjerreveger osv. Bedre informasjon og da særlig skilting i marka vil kunne redusere kjøring som skyldes bevisste eller ubevisste misforståelser og mangel på kunnskap. Slik skilting bør gjennomføres i samarbeid med den lokale lensmannsetaten. Kontrollen vil da også bli enklere når kommunen på forhånd konkret har definert hva den mener er vei og hva som er utmark. Enkelt personer vil fortsatt kunne være uenig i hva som er veg, men det vil ikke være mulig å påberope seg manglende kjennskap til kommunens/lensmannens oppfatning.

2.3 Særskilte problemer

Utover ulovlig kjøring på kjerreveger, traktorveger o.l. er det få problemer med motorferdsel i utmark i Oppland. I tilknytning til slik ulovlig kjøring blir det imidlertid nevnt av Dovre kommune problem med at fjelloppsynet ikke anmelder folk som kjører etter traktoråk fordi påtalemyndighetene henlegger slike saker eller gir påtaleunntatelse da de anmeldte hevder å ha handlet i god tro. Ringebu og Vang kommuner nevner slitasjeproblemer som denne ferdselen skaper.

Gausdal kommune nevner som problematisk grensegangen mellom hvilken kjøring som er tillatt og ikke i forbindelse med bruk av setrer som ikke har bilvei.

I forhold til bruk av motorfartøy og luftfartøy nevner Lillehammer og Vågå kommuner problem med manglende eller mangelfull kommunal forskrift. Lesja kommune viser til problem med lavtflyging under reinsdyrjakten der jegere drar opp i fly for å få oversikt over hvor reinen står. Lom kommune tar opp problem med tolkning av lovens § 2 i forbindelse med landing med helikopter. Fordi parkeringsplasser ikke regnes som utmark, kan helikopter lande ved turistbedrifter og således bidra til mye motorferdsel over områder der en ikke ønsker slik ferdsel.

3. KOMMUNENES GENERELLE REGULERING AV BRUKEN AV MOTORFARTØY OG LUFTFARTØY

Bruken av motorkjøretøyer er i tillegg til loven regulert gjennom en nasjonal forskrift. For bruk av motorfartøy og luftfartøy finnes ingen slik nasjonal forskrift. Generelle regler finnes i loven der det også finnes hjemmel for å lage kommunale forskrifter.

Tabell 1. Motorferdsel i utmark. Omfanget av lovlig og ulovlig kjøring.

	Anses kjøring med hjemmel i lovens §4 og den nasjonale forskriftens §2 å være av så stort omfang i kommunen at det representerer et problem?		Anses ulovlig kjøring på barmark å være et problem i kommunen.	
	Ja/nei	Beskrivelse av problemet	Ja/nei	Beskrivelse av ulovlig kjøring
Lillehammer	Nei		Nei	
Gjøvik	Nei		Nei	Merknad: Noe påklaget kjøring med moped i bynære områder på våren.
Dovre	Nei		Ja	Kjøring inn til hytter og fiskevann, kjøring i forbindelse med camping i utmarka. Kjøringen foregår stort sett etter gamle traktoråker i utmarka.
Lesja	Nei		Ja	Er usikker, med det foretas noe ulovlig kjøring med bil på høyfjellet langs gamle kjerreveger.
Skjåk	Nei		Nei	
Lom	Nei		Ja	Problem i liten grad. Folk kjører ut i terrenget for å campe, særlig på Sognefjellet. medfører terrengslitasje + at det kan framstå som "visuell forsøplig" av landskapet.
Vågå	Nei		Ja/Nei	Før innføring av campingregler i Sjødalen var det mye kjøring utenor veg. Om alt dette er ulovlig er noe usikkert, da grensen mellom utmark/veg er uklar i en del tilfeller. Utover det som var i Sjødalen tidligere, kan en ikke si at problemet er stort. Det forekommer noe ulovlig kjøring med moped/motorsykler spesielt i sentrumsnære friområder.
Nord-Fron	Nei		Nei	Merknad: Relativt utstrakt kjøring på veger i "grenselandet" mellom veg og utmark (jfr. §2 i motorf.loven), gjør det nødvendig med en gjennomgang/definisjon og lovforklaring her.
Sel	Nei	Merknad: Når det gileder Øvre Heidal Fiskeforening, har de ikke lenger løyve til barmarkskjøring.	Nei	Merknad: Det er observert såkalt "samemoped" i Rondane.
Sør-Fron	Ja	Kjøring etter lovens §4 e) i forbindelse med jordbruks- og skogbruksnæring har forholdsvis stort omfang og kan enkelte steder komme i konflikt med friluftslivsinteresser, da stier kan bli gjørmete og vanskelig framkomlig. Kjøring etter §2 b) i forskriften har også et forholdsvis stort omfang, og Statskog gir fortsatt dispensasjon fra vernereglene i Rondane nasjonalpark	Ja	Omfanget er trolig lite, vanligst er nok bruk av terrenggående biler på vei som ikke er opparbeidet for biltrafikk (traktorveg) til hytta.

Tabell 1. Motorferdsel i utmark. Omfanget av lovlig og ulovlig kjøring.

	Anses kjøring med hjemmel i lovens §4 og den nasjonale forskriftens §2 å være av så stort omfang i kommunen at det representerer et problem?		Anses ulovlig kjøring på barmark å være et problem i kommunen.	
	Ja/nei	Beskrivelse av problemet	Ja/nei	Beskrivelse av ulovlig kjøring
Ringebu	Nei		Ja	Grensen tøyes for kjøring med 4-hjulstrekkere etc. Vi vil nå gjøre et forsøk på å definere grensen mellom vei og utmark, dvs. der en vei går over i dårligere standard slik at den ikke er farbar med VANLIG bil.
Øyer	Nei		Nei	
Gausdal	Nei		Nei	
Østre Toten	Nei		Nei	
Vestre Toten	Nei		Ja	Kjøring med motorsykkel/moped på stier/gangveger. ikke uvanlig å finne kjørespor i utmark/stier.
Jevnaker	Nei		Ja	Jevnaker Allmenning må bl.a. grave over flisveger for å hindre ulovlig jakt (firehjulstrekkere). En har ikke oversikt over problemets omfang.
Lunner	Nei		Nei	
Gran	Nei		Nei	
Søndre Land	Nei		Nei	
Nordre Land	Nei		Nei	
Sør-Aurdal	-		-	
Etnedal	Nei		Nei	
Nord-Aurdal	Nei		Nei	
Vestre Slidre	Nei		Nei	
Øystre Slidre	Nei		Nei	
Vang	Nei		Nei	
Statistikk				
1 kommune(r) med svar "ja".		7 kommune(r) med svar "ja".		
24 kommune(r) med svar "nei".		17 kommune(r) med svar "nei".		
1 kommune(r) ubesvart, eller svar "Ja/nei".		2 kommune(r) ubesvart, eller svar "Ja/nei".		
26 kommuner totalt		26 kommuner totalt		

Tabell 2. Kommunale forskrifter for regulering av bruken av motorfartøy og luftfartøy.

Kommunal forskrift			
	<u>Ja/nei</u>	<u>Vedtatt</u>	<u>Merknad</u>
Lillehammer	Ja	01.06.78	Bare § 2 gjelder i dag. Det mangler forskrift for start og landing med luftfartøy.
Gjøvik	Ja	29.06.89	
Dovre	Nei		
Lesja	Ja	22.06.89	Revidering aktuelt i forbindelse med vassdragsplan for Otta
Skjåk	Ja	31.08.89	
Lom	Ja	06.02.79	
Vågå	Ja	12.03.91	Med endringer av 15.12.88
Nord-Fron	Ja	13.09.84	
Sel	Nei		
Sør-Fron	Ja	1989	Forskriften skal revideres - forhåpentligvis i 1994
Ringebu	Ja	09.03.78	
Øyer	Ja	30.08.78	
Gausdal	Ja	17.09.91	
Østre Toten	Nei		
Vestre Toten	Nei		
Jevnaker	Ja	?	
Lunner	Nei		
Gran	Nei		
Søndre Land	Nei		
Nordre Land	Ja	31.08.93	
Sør-Aurdal	Ja	?	
Etnedal	Ja	24.09.91	
Nord-Aurdal	Nei		
Vestre Slidre	Ja	28.10.86	
Øystre Slidre	Nei		
Vang	Ja	13.06.89	

Motorferdslovens § 4, 3. ledd gir hjemmel for bruk av motorfartøy på innsjøer som er 2 kvadratkilometer eller større og på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer dersom disse inngår som en del av et farbart vassdrag.

Landing og start med luftfartøy er i utgangspunktet forbudt.

Dersom kommunen ønsker å regulere ferdseien utover dette må det fastsettes forskrifter.

Med hjemmel i lovens § 4, 3. ledd kan ferdsel med motorfartøy helt eller delvis forbys. Med hjemmel i lovens § 5b kan det gis adgang til "bruk av motorfartøy på innsjøer mindre enn 2 kvadratkilometer når det foreligger særlige grunner som i tilfelle må angis i forskriften".

Med hjemmel i lovens § 5a kan det gis adgang til "landing og start med luftfartøy på bestemte steder i utmark og vassdrag".

Som det framgår av tabell 2 har mange av kommunene fastsatt forskrifter om bruk av motorfartøy og luftfartøy. I alt 17 kommuner har slike forskrifter. Enkelte av forskriftene er imidlertid gamle (4 kommuner har forskrifter fra 1978-79) og bør revideres. Dette går også fram av kommentarer fra kommunene. Av de kommunene som ikke har forskrifter, vil det trolig gjelde for noen at reguleringen som følger av loven er tilstrekkelig, mens andre burde hatt forskrifter. Fylkesmannen vil anbefale alle kommunene som ikke har forskrifter om å vurdere behovet og eventuelt fastsette forskrifter dersom det viser seg å være behov for det. Forskrifter tilpasset det restriksjonsnivået kommunen ønsker for bruken av motorfartøy og luftfartøy i utmark, vil kunne redusere antallet og lette behandlingen av dispensasjonssøknader.

4. KOMMUNENES DISPENSASJONSPRAKSIS

4.1 Dispensasjon for bruk av motorfartøy og luftfartøy

I lovens § 6 heter det: " Når særlige grunner foreligger, kan kommunen gi tillatelse til bruk av motorfartøy eller luftfartøy som ellers ikke kan finne sted etter denne lov eller med hjemmel i loven".

Som det går fram av tabell 3 er antallet dispensasjoner til bruk av motorfartøy og luftfartøy lavt i Oppland. Totalt er det gitt 31 tillatelser, 21 til bruk av motorfartøy og 10 til bruk av luftfartøy. Kun to søknader er avslått.

Tillatelsene til bruk av motorfartøy er fordelt på relativt få kommuner. Det er gitt flest tillatelser i Dovre (5), Gausdal (4) og Sør-Fron (3). Med unntak av 4 tillatelser gitt i Vang kommune er tillatelsene til bruk av luftfartøy jevnt fordelt med en tillatelse i hver av kommunene som har gitt slik tillatelse.

Det relativt lave antallet søknader tilsier at for de fleste kommunenes vedkommende gir

loven og kommunale forskrifter et akseptabelt restriksjonsnivå for dem som ønsker å utøve motorisert ferdsel. Dersom omfanget av motorferdselen i tillegg ligger på et nivå som er akseptabelt for dem som ønsker en restriktiv praksis, må en kunne anta at loven og eventuell kommunal forskrift gir et fornuftig restriksjonsnivå. For de kommunene der det er gitt flest dispensasjoner kan det være aktuelt å vurdere endringer i forskriftene eller eventuelt å utarbeide forskrifter. Ingen kommuner har imidlertid gitt så mange dispensasjoner at det behøver å bety at det er behov for endringer.

4.2 Dispensasjon for bruk av motorkjøretøy

For barmarkskjøring som ikke er tillatt etter lovens § 4 eller den nasjonale forskriftens § 2 må det søkes om dispensasjon fra den nasjonale forskriftens § 6 der det heter: "I unntakstilfelle kan kommunestyret - eller et annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer - etter skriftlig søknad gi tillatelse til kjøring utover §§ 2,3,4 og 5 dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte."

I Oppland er det gitt i alt 23 dispensasjoner for kjøring på barmark for sesongen 1993, jfr. tabell 4. Det er gitt relativt mange tillatelser i få kommuner med flest tillatelser i Vang (7) og Dovre (6). De 23 tillatelsene er fordelt på 6 kommuner.

Som det framgår av oversikten nedenfor er det knyttet vilkår til de fleste tillatelsene. Tillatelsene er i hovedsak gitt for en bestemt trase og/eller område og for et begrenset antall turer. I alt 11 tillatelser gjelder for hele sesongen. Det er ikke gitt tillatelser for flere sesonger. Under annet er gitt opplysninger om at tillatelse er gitt for et bestemt antall dager eller for deler av sesongen.

Vilkår knyttet til tillatelsene:

	<u>Antall tillatelser med vilkår</u>
Spesifisering av trase	17
Begrensning m.h.t. antall turer	16
Spesifisering av område	16
Tidsbegr. natt/helg/helligd.	3
Tillatelse for en sesong	11
Tillatelse for flere sesonger	
Annet	3

For bruken av motorkjøretøy på barmark skal i utgangspunktet loven og den nasjonale forskriften gi det ønskelige restriksjonsnivå. For de kommunene som har gitt flest dispensasjoner kan det derfor her være grunn til å vurdere disse dispensasjonene i forhold til formålet med loven og den nasjonale forskriften. Også her er imidlertid antallet dispensasjoner såvidt lavt at det ikke behøver å bety en praksis i strid med lovens formål.

Tabell 3. Motorferdsel i utmark sommersesongen 1993. Dispensasjon for bruk av motorfartøy og luftfartøy - lovens § 6.

	Motorfartøy			Luftfartøy			Totalt			Merknader	
	Søk- nader	Inn- vilget	Av- slag	Søk- nader	Inn- vilget	Av- slag	Søk- nader	Inn- vilget	Av- slag		
Lillehammer	1	1	0	0	1	0	1	2	0	0	
Gjøvik	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Dovre	5	5	0	0	1	0	6	6	0	0	
Lesja	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Skjåk	1	1	0	0	1	0	2	2	0	0	
Lom	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	
Vågå	2	2	0	0	0	0	2	2	0	0	
Nord-Fron	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	
Sel	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	
Sør-Fron	3	3	0	0	0	0	3	3	0	0	
Ringebu	2	2	0	0	0	0	2	2	0	0	
Øyer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Gausdal	5	4	1	0	1	0	6	5	1	0	
Østre Toten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Vestre Toten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Jevnaker	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Lunner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Gran	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Søndre Land	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Nordre Land	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sør-Aurdal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Etnedal	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	
Nord-Aurdal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Vestre Slidre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Øystre Slidre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Vang	2	2	0	0	4	0	6	6	0	0	
SUM	22	21	1	0	11	10	1	33	31	2	1

Tallene gjelder både for 1992 og 1993.

**Tabell 4. Bruk av motorkjøretøyer i utmark sommersesongen 1993.
Dispensasjon for transport ved særlige behov - nasjonal forskrift § 6.**

	Antall				
	Søknader	Innvilget	Avslag	Klager	Gjeldende fra tidl. år
Lillehammer	0	0	0	0	0
Gjøvik	0	0	0	0	0
Dovre	6	6	0	0	0
Lesja	0	0	0	0	0
Skjåk	0	0	0	0	0
Lom	1	1	0	0	1
Vågå	0	0	0	0	2
Nord-Fron	2	2	0	0	1
Sel	0	0	0	0	0
Sør-Fron	0	0	0	0	0
Ringebu	4	4	0	0	0
Øyer	3	3	0	0	0
Gausdal	0	0	0	0	0
Østre Toten	0	0	0	0	0
Vestre Toten	0	0	0	0	0
Jevnaker	0	0	0	0	0
Lunner	0	0	0	0	0
Gran	0	0	0	0	0
Søndre Land	0	0	0	0	0
Nordre Land	0	0	0	0	0
Sør-Aurdal	0	0	0	0	0
Etnedal	0	0	0	0	0
Nord-Aurdal	0	0	0	0	0
Vestre Slidre	0	0	0	0	0
Øystre Slidre	0	0	0	0	0
Vang	7	7	0	0	0
SUM	23	23	0	0	4

VEDLEGG

1. Spørreskjema til kommunene
2. Rapporter utgitt av fylkesmannens miljøvernnavdeling

MOTORFERDSEL I UTMARK. RAPPORTERING. SOMMERSESONGEN 1993.

SPØRSMÅL OM KOMMUNENES PRAKTISERING AV LOV OG FORSKRIFT.

Lovlig kjøring

1. Kjøring på barmark er tillatt til formål beskrevet i lovens § 4 og den nasjonale forskriftens § 2.
 - a) Anses kjøring med hjemmel i disse §§ å være av så stort omfang i kommunen at det representerer et problem ?
 Ja
 Nei
 - b) Hvis ja; beskriv problemet

Ulovlig kjøring

- 2a) Anses ulovlig kjøring på barmark å være et problem i kommunen ?
 Ja
 Nei
- b) Hvis ja; beskriv den ulovlige kjøringen (type kjøring, omfang osv.)

3. Eventuell andre forhold som oppfattes som problematisk i forhold til motorferdsel i utmark på barmark.

Regulering av bruken av motorfartøy og luftfartøy

- 4a) Har kommunen fastsatt forskrifter med hjemmel i lovens § 4, 3. ledd eller § 5, 1. og 2. ledd ?

Ja

Nei

- b) Hvis ja; når er gjeldende forskrift vedtatt ?
Legg ved kopi av forskriften.

- c) Tillatelser etter søknad, lovens § 6:

Antall - Motorfartøy

Søknader

Tillatelser

Avslag

Klager

Antall - Luftfartøy

Søknader

Tillatelser

Avslag

Klager

- d) Eventuelle forhold som er problematisk i forhold til bruk av motorfartøy og/eller luftfartøy.