



Hattfjelldal kommune

EVALUERINGSRAPPORT FOR HATTFJELLDAL

Forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark

Hege Dalen



Innhold

1.0 Innledning	3
2.0 Metodikk	4
3.0 Sammendrag	4
4.0 Fakta om motorferdsel i utmark i Hattfjelldal	6
5.0 Planprosessen	7
5.1 Grundig involvering av lokale interesser	7
5.2 Kritikk for lite involvering av naturverninteresser	8
5.3 Stor enighet omkring motorisert ferdsel i utmark	8
6.0 Oppfylging av formålet med forsøksprosjektet	9
6.1 Konflikt mellom de nasjonale og de lokale målsettingene med forsøket	9
6.2 Formålet med skuterkjøring er rekreasjon og friluftsliv	10
6.4 Reduksjon i arealer for motorisert ferdsel i utmark	12
6.5 Færre dispensasjonssøknader i kommunen	13
7.0 Oppfylging av regelverket	13
7.1 Lokalt eierskap til lover og regler	13
7.2 Lite ulovlig kjøring i Hattfjelldal	14
8.0 Andre virkninger av forsøksprosjektet	16
8.1 Økt næringsvirksomhet i Hattfjelldal	16
8.2 Bedre tilrettelegging av friluftslivet styrker bosettinga	17
8.3 Økt samarbeid med Sverige	17
8.4 Media gir et feil bilde av den faktiske kjøreadferden	18
9.0 Forslag til tiltak for en bedre lokal forvaltning	19
9.1 Oppfølging av evalueringen av løypenettet	19
9.2 Fortsette satsningen på friluftsliv i Hattfjelldal	19
9.3 Øke involvering av andre interesser i planprosesser	19
10.0 Konklusjon	20
Vedlegg	21
Litteratur	22

1.0 Innledning

Stortinget har satt i gang et forsøksprosjekt der 8 kommuner innarbeider motorferdsel som tema i kommuneplanens arealdel, spesifiserer arealkategorier der motorferdsel er tillatt eller ikke og utarbeider utfyllende bestemmelser som avgrensner bruken av motorkjøretøy til særskilte løyper/traseer. Hattfjelldal er en av de kommunene i forsøket, der man har fått å prøvd ut en ordning med rekreasjonsløyper.

Målsettingen med prosjektet er å se om formålet med motorferdselsloven kan bli bedre oppnådd gjennom å kople motorferdselsforvaltningen til kommunens ordinære arealplanlegging.

Forsøket med "Lokal forvaltning av motorferdsel i utmark " har "fremmet trivselen" og "tilgodesett rekreasjonsverdier, friluftsliv og naturopplevelser" i Hattfjelldal. Den store utfordringen for oss er dermed å utfordre myndighetene på disse begrepene. Vi ønsker å få forståelse for at begrepene "friluftsliv", "naturopplevelser", "trivsel" kan ha forskjellig innhold ut i fra hvor i landet man befinner seg – og hvilke kultur- og friluftslivstilbud man ellers har i nærheten. I Hattfjelldal regnes tilrettelegging av skuterløyper på lik linje med tilrettelegging av skiløyper som en tilrettelegging av friluftslivet.

Forsøksprosjektet er et høyt prioritert område i Hattfjelldal og engasjementet i lokalbefolkningen er stort. Hattfjelldal kommune vil derfor gjøre det som er mulig for å påvirke at ordningen med lokal forvaltning av motorferdsel skal fortsette også etter forsøksprosjektet.

Det er viktig for kommunen at det blir laget lover og regler som gjør det mulig å benytte snøskuter både i forbindelse med næringsliv, da først og fremst turisme og landbruk - og til rekreasjonsformål. For politi og oppsyn har det vært et sterkt ønske om å få en ny ordning for å kunne bedre håndheve loven om motorferdsel i utmark på en fornuftig måte.

Materialet vil vise at en lokal forvaltning av motorferdsel i utmark i Hattfjelldal kommunen har oppnådd de målsettinger og intensjoner som forsøket har hatt.

Vi vil i denne rapporten fokusere på områder som er særdeles viktig for innbyggerne og besøkende i kommunen.

Hattfjelldal, 2005-10-28
Hege Dalen

2.0 Metodikk

Hattfjelldal kommune har nedsatt en styringsgruppe for å gjøre en lokal evaluering av forsøket på ny forvaltning av motorferdsel i utmark. Rapporten innbefatter en undersøkelse på kjøreadferd, der man undersøker kjøreturenes formål og lengde med utgangspunkt i de solgte kjøretillatelsene. Det er benyttet Systematic Sampling.

I grunnlaget ellers er de kommunens oversikt over planprosessen og de årlige rapportene fra oppsyn, politi og NINA er lagt til grunn.

3.0 Sammendrag

Snøskuterkjøring i Hattfjelldal har foregått helt siden på slutten av 1960- tallet og hadde sitt utspring i reindriftsnæringen. Interessekonfliktene rundt skuterkjøring ble i følge kommunen først spisset nasjonal forskrift ble vedtatt. Fram til i 1988 hadde Hattfjelldal i alt 13 skuterløyper hvor 8 var åpne for alminnelig ferdsel. Etter 1988 ble alle løyper med unntak av 2 isfiske løyper stengt for ferdsel. I forsøket har man åpnet for kjøring i et løypenett.

Hattfjelldal representerer en utmarkskommune med svakt næringsgrunnlag som satser på utmarksbasert næringsutvikling og reiseliv.

Lokal forvaltning av lov for motorferdsel gjennom kommuneplanen har ført til

1. En bevisstgjøring på konflikt i definisjonen av begrepet rekreasjon, friluftsliv og naturoplevelser.
2. Åpne skuterløypene har redusert omfang av trafikken til faste løyper.
3. Løypenettet har begrenset påvirkning av sårbar natur og miljø.
4. Lite konflikter rundt forsøket med lokal forvaltning av motorferdselsloven.
5. Betydelig færre dispensasjonssøknader i Hattfjelldal kommune.
6. Håndterbart regelverk for kommune, politi og oppsyn.

Det sterke lokale engasjementet i planprosessen har ført til at innbyggerne har fått et mer bevisst syn på bevaring av sårbar natur og miljø, og tar større ansvar for å overholde reglene. Dette gir en vann - vann situasjon både for natur og miljø og trivsel som et viktig element for å opprettholde bosetting.

Hattfjelldals evalueringsrapport vil konsentrere seg om fire moment vi mener er spesielt viktige i evalueringen av forsøket:

1. Skuterløypene er tilrettelegging av friluftsliv og ikke motorsport.
2. Konflikter i målet for loven for motorferdsel i utmark i definisjonen på hva som er rekreasjon.
3. Svært stor lokal mobilisering og involvering i planprosessen har gitt gode resultater.
4. Skuterløyper som tilrettelegging av friluftsliv bidrar til å opprettholde bosettinga i Hattfjelldal gjennom økt trivsel for innbyggerne, økt næringsvirksomhet og flere turister.

I Hattfjelldal har man lang erfaring, helt fra 1970, med regulering av motorferdsel i utmark. Kommunal forskrift for motorferdsel i utmark var godkjent i 1978, og kommunens første motorferdselsplan ble godkjent i 1998. Befolkningen har derfor lang erfaring med å forholde seg til et regelverk for motorferdsel i utmark. Når Nasjonal forskrift ble gjort gjeldende, mistet man i Hattfjelldal noe av den kontrollen man tidligere hadde hatt: Eksempelvis kunne folk gjennom legeerklæringer få dispensasjon med hjemmel i loven til å kjøre hvor de måtte ønske i kommunen.

I Hattfjelldal er det voksne mennesker (gjennomsnittsalderen er 42 år) og familier som er den dominerende aldersgruppen som bruker skuter for å komme seg på isfiske- eller "kaffeå" –

tur. Forsøket viser at skuteren brukes som transportmiddel på lik linje med andre motorkjøretøy, lite for kjøringen i seg selv. For Hattfjelldal er snøskuteren helt sammenlignbar med fritidsbåten for kystbefolkningen og byfolk med tilgang til sjø.

Hattfjelldal er en av kommunene i forsøket som har opprettet rene rekreasjonsløyper med svært gode resultater. Det viser at det er behov for et lov og regelverk som gir rom for forskjeller. Lokalsamfunn innenfor et rammeverk kan regulere snøskuterkjøring der formålet er rekreasjon, også uten at det går på bekostning av natur og miljø og andre måter å utøve friluftsliv på.

Den lokale planprosessen og tilrettelegging for skuterløyper til rekreasjonsformål har også satt søkelyset mot det tradisjonelle friluftslivet, nemlig skigåing. I den løpende vurderingen av løypenettet for skutertrafikk vil Hattfjelldal kommune også se nærmere på en bedre tilrettelegging for skigåing, med og uten skiløyper, i flere attraktive hytte- og utfartsområder.

Hattfjelldal har laget en egen evalueringsrapport for å vise at det vil være mulig å finne løsninger for å oppnå både kommunenes egne mål og sentrale myndigheters mål med forsøksprosjektet. Det er også viktig å dokumentere at kommuner kan ha forskjellige behov som kan kreve forskjellige lover - og at lokaldemokratiet kan velge gode løsninger.



Bilde 1: Det er en stor naturopplevelse å kjøre skuter over myrene mot Hatten.

4.0 Fakta om motorferdsel i utmark i Hattfjelldal

Folketallet i Hattfjelldal har hatt en dramatisk nedgang de siste årene. 01.01.02 var folketallet på 1603 innbyggere og pr 01.01.05 er det 1530 innbyggere. Andel av befolkningen bosatt i tettbygde strøk er 44,6 %. Kommunens areal er på 2 700 km², dvs. 0,6 personer pr. km².

Næringslivet er i stor grad basert på de naturmessige forutsetningene som landbruk, skogbruk, industri og reindrift.

Hattfjelldal har store utmarksområder med varierte naturtyper. I Hattfjelldal kommune har vi i alt 7 områder med ulike former for vern. Mulighetene for fiske, jakt og friluftsliv er nærmest utbegrenset, også som en følge av at Statskog står som grunneier for det meste av arealene.

Mange av grendene har lett tilgang til fjellområder og fjelloverganger som grenser til Sverige der skuterkjøring har vært fritt i store områder. Forbindelsen med Sverige er de senere årene blitt forsterket bla som en følge av økt samarbeid, nå også med et løypenett over grensen.

Resultatene av forsøket med lokal forvaltning av motorferdselloven viser at den viktigste grunnen for at folk kjører skuter er rekreasjon og friluftsliv. Skuteren er en måte å utøve friluftsliv på – for å komme seg ut i naturen, ikke for motorsport og kjøring. Skuter er et framkomstmiddel for å komme fram til populære turmål i utmarka for å isfiske, ake i fjellsidene, raste, sole seg, møte familie og venner osv. (NINA Minirapport 19 s. 33)

Folk tilknyttet landbruket kan nå ta seg en tur til fjells mellom fjøstidene eller når det måtte passe – uten at dette er nøye planlagt fritid. Isfiske har vært en viktig aktivitet før som nå. Før var det som regel mannen som dro på ski til fjells, mens kona satt hjemme og passet barn og fjøs. Skuteren har ført til at flere kommer seg ut på tur – gjerne kortere, men flere turer. (Referansegruppa 12.9.2005). Forsøksprosjektet viser at lovlig kjøring i tilrettelagte løyper har fått flere kvinner ut på tur.

Hattfjelldal har hatt et enkelt system der kun kjøretillatelse og fiskekort kreves medbrakt, så det er lett for førerne å ha papirene i orden. Systemet er lett å håndheve og reglene overholdes i stor grad. (NINA Minirapport 18, s 24)

Inntil 1988 fantes det 13 tilrettelagte skuterløyper i Hattfjelldal. De siste årene før forsøket fantes det to isfiskeløyper. Under forsøket har vi hatt et løypenett for rekreasjon, isfiske og til hyttebrukere.

For både barn, ungdom og voksne er interessen for friluftsliv ved bruk av skuter svært stor, det viser både en spørreundersøkelse i Hattfjelldal kommune, det store engasjementet i planprosessen og i overholdelse av lover og regler i forsøksperioden.

Den lokale rapporten omhandler kun planprosessen og tilrettelegging for skuterkjøring for rekreasjon i godkjente områder, da man har valgt å være særdeles streng (0 toleranse) på andre former for motorferdsel. Kort oppsummert:

- Barmarkskjøring. I utgangspunktet gis det ingen tillatelser til barmarkskjøring annet en det som har direkte hjemmel i loven.
- Helikopter og fly. Det er lagt til rette for start og landing på 2 av i alt 2000 vatn i kommunene. Dette må skje med dispensasjon i forbindelse med næring eller forskning.

Det er også lagt godt til rette for leiekjøring, og det er bestemt at det skal brukes leiekjøring i A-sone, eks, til leid hytte. Det er ti personer med løyve til leiekjøring.

5.0 Planprosessen

5.1 Grundig involvering av lokale interesser

En viktig årsak til at man nå prøver ut en kobling mellom motorferdsel og arealplanlegging er å øke inkluderingen av ulike aktører og interessegrupper i motorferdselsforvaltningen, samt tilpasse regelverket slik at miljøhensyn og lokale behov ivaretas.

Hattfjelldal har utarbeidet motorferdselsplanen med ordinær rullering av kommuneplanen, noe som kan synes mest rasjonelt fordi man allerede har et stort fokus på motorferdsel i utmark. Dette muliggjør en mer helhetlig planprosess og at motorferdsel som tema lettere ses i sammenheng med andre interesser og plangrunnlaget ellers.

Motorferdselsplanen omhandler all motorferdsel i utmark, snøskuter, fly, båt, ATV. Planbestemmelsene tillater ikke barmark -kjøring utover det som er hjemlet i lov. Det gis heller ikke dispensasjoner til barmark -kjøring utenom rein næringsvirksomhet. Motorbåt kan nyttes i van over 2 km², utfart og landing med fly kan foregå på to store vann.

Kommunen hadde erfaring og kompetanse fra arbeidet med tidligere motorferdsel - planlegging å bygge videre på når forsøket satte i gang.

Planprosessen i Hattfjelldal:

1. Administrativ plangruppe ble nedsatt (rådmann, ordfører, teknisk sjef, avdelingsingeniør og miljøvernleder)

Det var en administrativ innsats utover det vanlige som ga de raske og vellykkede resultatene av den lokale planprosessen. Miljøvernleder arbeidet "helg og ørk" for å bli ferdig i tide til første sesongstart. I tillegg var ordførerens innsats for grendemøter etc. av uvurderlig betydning. Skogbrukssjefens innsats på det kartografiske var også helt avgjørende, tatt i betraktning at vi måtte "sette bort" arbeidet for å få til et arealkart. De første høringskartene måtte vi nærmest tegnes for hånd. (Pers. med.)

2. Forskrift om vedtekter for forsøket ble vedtatt 21.1.2001
3. Oppstart av planarbeid i hht Plan- og bygningsloven.
4. Informasjonsmøter i 7 grender .

Tabell 1: Oversikt over informasjonsmøtene i planprosessen:

Dato	Sted	Antall
25.1.2001	Unkervatn	20
29.1.2001	Elsvatn Grendelag	21
30.1.2001	Susendal	35
31.1.2001	Varntresk	16
1.2.2001	Grubben	13
8.2.2001	Åkervik	18
5.2.2001	Hattfjelldal sentrum	23
SUM ANTALL DELTAGERE		146

Oversikten viser at det har vært stor interesse og oppslutning rundt folkemøtene, spesielt i grendene, når man tar hensyn til folketallet. Dette kan antyde at det er personer tilknyttet landbruk og som bor i utkanten som er mest opptatt av et tilrettelagt friluftslivstilbud som skuterkjøring.

I grendene har de oppmøte hatt forskjellige syn og interesser på de fremlagte forslag. Lederne for grendelagene mener det har vært konstruktive diskusjoner, som har bidratt til en god prosess og gode resultater.

Det ble gjennomført ett større folkemøte på Hattfjelldal Samfunnshus med ca 200 fram møtte. Det ble i tillegg holdt egne møter med reindriftsnæringen for å unngå at motorferdselsplanen inneholder konfliktområder i forhold til dem.

5. Lokale lag og foreninger ble invitert til å delta i et panel. *Vedlegg 1.*
6. Høring ble delt i to deler. En på soneinndeling og deretter en på selve løypenettet.
7. Kommunedelplan for motorferdsel i utmark ble vedtatt av kommunestyret i Hattfjelldal 6.3.2002
8. Egengodkjenning av kommuneplanens arealdel og løypenett for snøskuterkjøring med bestemmelser 2003. *Vedlegg 2.*

Hattfjelldal regnes som en av to kommuner med vedtatt motorferdselplan der en ser ut til å ha lykket rimelig godt med å involvere berørte parter. Dette skyldes at man har arbeidet med motorferdselplaner før, i tillegg til en uvurderlig innsats utført av kommuneadministrasjonen.

5.2 Kritikk for lite involvering av naturverninteresserte

Alle i Hattfjelldal kommune har fått anledning til å delta på informasjonsmøter og til å gi høringsuttalelser. De som har hatt motforestillinger mot forsøket har av en eller annen grunn valgt å holde en lav profil gjennom planprosessen. Eksempelvis er de som ønsker rekreasjon i et naturmiljø med stillhet uten motorisert ferdsel, og naturverninteresserte ikke synlige i planprosessen. Disse er kun dokumentert gjennom presedekningen. *Vedlegg 3.*

Hattfjelldal kommune har fått en del kritikk med hensyn til sen involvering av naturverninteresserte i sine planprosesser. Man kunne sannsynligvis unngått dette ved å være forutseende i forhold til at dette var en klar interessegruppe sett i forhold til temaet for planarbeidet, selv om interessen ikke var representert gjennom et eget lokallag eller forening i kommunen. (*NINA minirapport 18, Skår/Østdahl, s 26*)

5.3 Stor enighet omkring motorisert ferdsel i utmark

Det gis uttrykk for at det per i dag er relativt stor enighet knyttet til snøskuterkjøringen i kommunen. Lavt konfliktnivå i dag skyldes i følge snøskuterklubben også at områdene som brukes av skiløpere i liten grad brukes av snøskuterførere. Det nevnes også at konflikter i forhold til reindriftsnæringen per i dag er bedre ivaretatt enn tidligere ved at reindriften kan stenge de nye skuterløypene ved behov.



Bilde 2: Det viktigste formålet med skuterturene er friluftsliv, isfiske og rekreasjon.

6.0 Oppfylfilling av formålet med forsøksprosjektet

6.1 Konflikt mellom de nasjonale og de lokale målsettingene med forsøket

Det er konflikt i forståelsen mellom de nasjonale målsettingene med målet for "Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag" og de lokale målsettingene for forsøket. Dette gjelder definisjonen av begrepene "rekreasjon", "friluftsliv" og "naturopplevelser".

Hattfjelldal kommune fikk delta med i forsøket for å legge til rette for rekreasjon og lokalt næringsliv. Kommunen var en av to i forsøksprosjektet som fikk delta med rene rekreasjonsløypenett.

Hos de fleste innbyggerne i Hattfjelldal har begrepene rekreasjonsverdier, friluftsliv og naturopplevelser i lang tid også blitt forbundet med bruk av skuter. Kjøring med skuter med formål å utøve friluftsliv har fremmet trivselen i vårt lokalmiljø viser den brede lokale forankringen i planprosessen, det store engasjementet, det lokale eierskapet til lover og regler - og ikke minst de gode resultatene av forsøket. Se også punkt 6.2.

I evalueringsrapportene er det entydig at innbyggerne definerer tilrettelegging av skuterløyper som en tilrettelegging for friluftsliv. *NINA: Skår/Østdahl. Omfang av motorisert ferdsel i forsøkskommunene vintersesongen 2002/2003, s 20 og "Omfang av motorisert ferdsel i forsøkskommunene sommersesongen 2003 og vintersesongen 2003/2004" s 21*

Med utgangspunkt i målet for "Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag" vil man kunne finne igjen formuleringer man ikke har forståelse for i en utmarkskommune langt fra urbane strøk, slik som Hattfjelldal er. Slik loven er formulert i dag vil lover og regler være svært vanskelige å håndheve for myndighetene, slik som politiet påpeker si sin rapport. *Helgeland Politidistrikt, Grane- og Hattfjelldal, 27.6.2002, Bjørn Fosslund.*

Mål for loven for motorferdsel, Lovens utgangspunkt og formål:

Etter motorferdselsloven § 1 er formålet med loven " ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen".

Av lovens forarbeider fremgår det at begrepet "naturmiljø" skal forstås i videste betydning. Det omfatter både naturlandskap med mark, planteliv og dyreliv og miljøverdier som ren luft, rent vann, landskap, stilhet og ro.

Formuleringen "fremme trivselen" innebærer at loven også tar sikte på å tilgodese rekreasjonsverdier, friluftsliv og naturopplevelser.

Motorferdselsloven har som utgangspunkt at motorisert ferdsel i utmark og vassdrag er forbudt, jfr § 3 – med mindre annet følger av loven selv eller vedtak med hjemmel i loven.

Loven tar imidlertid ikke sikte på å hindre nødvendig ferdsel til anerkjente nytteformål. Det er unødvendige og fornøylespregede ferdselen som reguleres. Dessuten bidrar regelverket til at de transporter som er tillatt foregår til minst mulig skade og ulempe.

Om lov om motorferdsel i utmark og vassdrag av 10. juni 1977 nr. 82

Hattfjeldals målsetting med forsøksprosjektet:

Hattfjelldal ønsket å utprøve et løypenett som legger til rette for rekreasjon og næringsvirksomhet der miljøvern hensyn ivaretas gjennom bærekraftig bruk/utnyttning av ressursene. Løypenettet må ha et omfang som blant annet integrerer alle eller de fleste reiselivsbedriftene i kommunen, samt gis tilknytning til tilsvarende løypenett på svensk side av grensen.

Direktoratet for Naturforvaltning, målsettingen med forsøksordningen:

Det skal utprøves om formålet med motorferdselloven kan oppfylles og om motorferdselpolitikken innen den enkelte kommune vil bli mer enhetlig og forutsigbar enn i dag ved at motorferdselpolitikken kobles til lokale planvedtak og planprosesser etter plan og bygningsloven og ved at kommunene får større myndighet etter motorferdselloven.

Forsøket skal gi grunnlag for å vurdere om, og i tilfelle hvordan, PBL og motorferdselloven skal/bør endres for å gi bedre styring av motorferdsel i utmark. (Direktoratet for Naturforvaltning 22.02.01 Prosjektbeskrivelse)

Vi har tolket forsøket slik at målet med forsøksprosjektet er å prøve ut om det var mulig å oppnå lovens delmål om at rekreasjonskjøringen, kunne gi minst mulig skade og ulempe for natur og miljø. Og at loven i Hattfjelldal kommune skulle prøves ut om den ble forvaltet på en slik måte at regelverket er mer helhetlig og forutsigbart enn i dag.

For store deler av befolkningen og besøkende i Hattfjelldal innbefatter begrepene rekreasjon, friluftsliv og naturopplevelser også skuterkjøring. Dette bør forplikte myndighetene til å vurdere en endring av definisjonene på begrepene - og som en følge av dette, også målsettingen med loven.

6.2 Formålet med skuterkjøring er rekreasjon og friluftsliv

Gjennomsnittsalderen på de kontrollerte kjørerne i Hattfjelldal var 42 år. Andel kvinner blant førerne som er kontrollert var 9 %, noe som er den høyeste andel av forsøkskommunene.

Trafikktellingene viser høyere tetthet av skutere i helgene enn på hverdager.

Førerkontrollene viser at rekreasjonskjøring er det mest utbredte kjøreformålet.

Rekreasjonskjøring (fisketurer, guida turer og turer i fritidsløyper) resulterer gjennomgående i lengre skuterturer enn det som er tilfelle med kjøring til formål som transport til hytte, vedkjøring og leiekjøring. (NINA Omfang av motorisert ferdsel i forsøkskommunene sommersesongen 2003 og vintersesongen 2003/2004 s.21)

Tabell 2: Oversikt over kjøreformål og kjørelengde

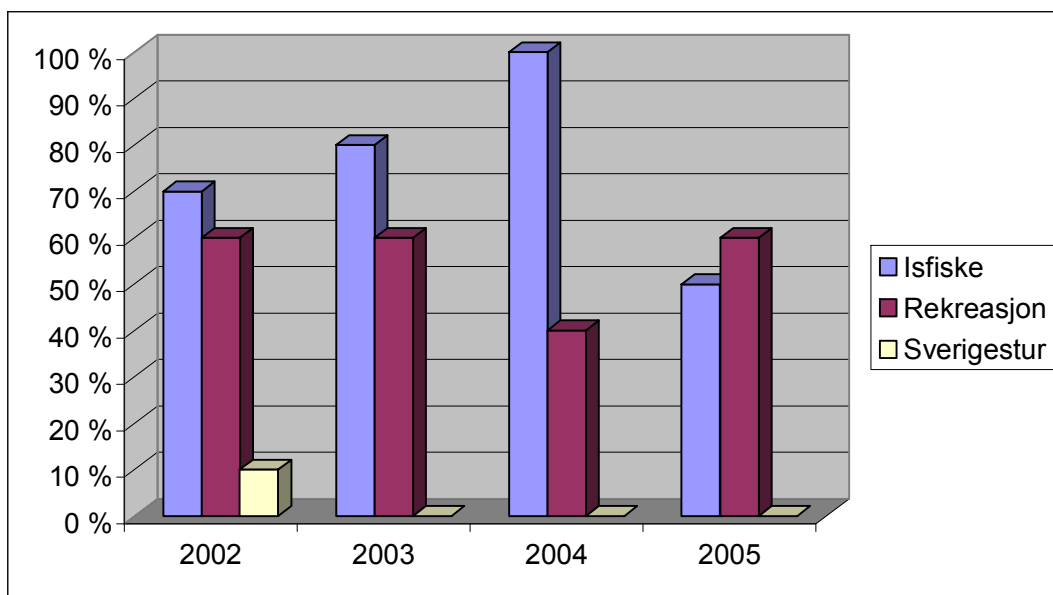
Kjøreadferd	2003	2003	2004	2005
Antall turer	6,2 stk	7,8 stk	6,6 stk	7,7 stk
Turens lengde	294 km	225,3 km	210,6 km	298 km
Formål med turen:				
Isfiske	70 %	80 %	100 %	50%
Rekreasjon	60 %	60 %	40 %	60 %
Sverigetur	10 %	-	-	-

Metode. Systematic Sampling (Dunn, O.J. 1977)

Feilkilder:

1. De som leverer inn kjøresedler er mer bevisste kjører enn andre
2. Folk skriver ikke bestandig handlingene om disse er utenfor lover og regler
3. Under formål med turen har respondentene svart eks. både isfiske og rekreasjon.

Diagram 1: Formål med skuterturen



Åpne skuterløyper fører til at flere utenbygdsboende benytter skuter. I Hattfjelldal er man etter Kautokeino i å ha lavest andel innenbygdsboende førere av alle forsøkskommunene. I 2002 var andelen innenbygdsboende 70 % og i 2003 gikk den ned til 62 %. *NINA Minirapport 18, s 23 og NINA: Omfang av motorisert ferdsel i forsøkskommunene sommersesongen 2003 og vintersesongen 2003/2004, s 25.* For næringslivsinteresser er dette en positiv utvikling.

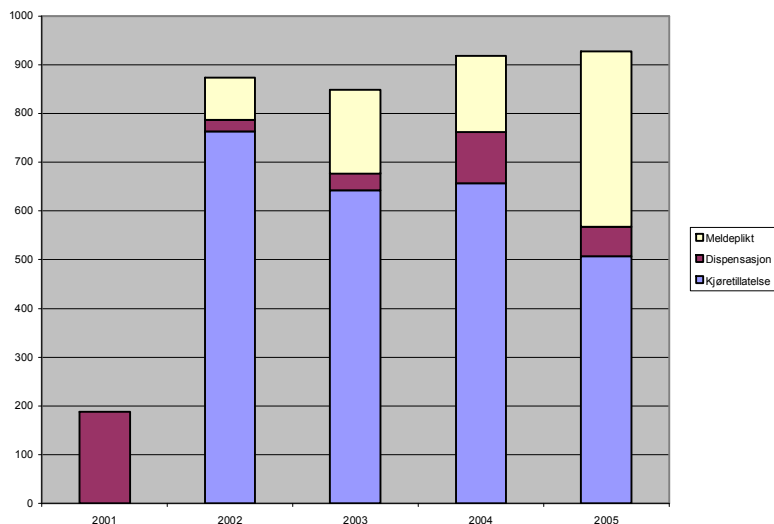
Ut i fra materialet kan man dra slutningen at i Hattfjelldal, både innenbygdsboende og utenbygdsboende, kjører ikke skuter for skuterskjøringen i seg selv, men for å dyrke rekreasjon og friluftsliv, der naturopplevelser, isfiske og andre vinteraktiviteter inngår.



Bilde3: Mange av skuterkjørerne er voksne, gjennomsnittsalderen i Hattfjelldal er 42 år.

6.3 Omfanget av motorskjøring i utmark har ikke økt

Diagram 2: Antall søknader/behandlinger i Hattfjelldal kommune 2001 - 2005:



På tabellen ser vi at det totale omfanget har økt svært lite de årene forsøket har pågått. Antall kjøretillatelser var størst det første året, og man kan anta at mange var nysgjerrige og ønsket å prøve ut løypenettet. Interessen har senere gått noe ned. For sist sesong 2004/2005 hadde vi mye nedbør, noe som også sannsynligvis bidro til en nedgang i kjøretillatelser.

Omfanget av trafikken kan ikke sies å være stor, den er ikke økende. I Hattfjelldal kan registreringene tyde på at ferdselen som er blitt kanalisert til det kommunale løypenettet fanger opp nesten all skutertrafikk som foregår i kommunen og at behovet for å kjøre utenom løypenettet er lite. *Helgeland Politidistrikt, 27.6.2002, Bjørn Fosslund, NINA Minirapport 18, s 32.*

Omfanget av kjøring i løypenettet "kan ikke sies å være stort". Den forventede økningen har ikke slått til. *Statskog, Per A. Lorentzen, Hattfjelldal 26.1.2004*

Oppsynsforumene i de fleste forsøkskommunene som har praktisert etter de nye reglene vurderer totalomfanget av kjøringen til å være ganske uendret. Flere kommuner mener å observere endring i kjøremønster, en vurdering som er i tråd med det kvantitative materialet (resultatet av tellinger og registreringer). *NINA Minirapport 18, Omfang av motorisert ferdsel i forsøkskommunene vintersesongen 2002/2003, s 23, Skår/Østdahl.*

Barmarkskjøring er ikke eksisterende foruten det som er hjemlet direkte i loven. Det er et godt tilbud på leiekjøring (ti leiekjørere), og to vatn er frigjort til landing og med helikopter.

Hattfjelldal kommune har i forsøksprosjektet med ny forvaltningsordning oppnådd den sentrale målsettingen om å ikke øke omfanget av motorisert ferdsel i utmark.

6.4 Reduksjon i arealer for motorisert ferdsel i utmark

I motorferdselsplanen er soneringen av arealene relativt godt tilpasset slik at forbudssoner for motorferdsel faller sammen med de arealene som klassifiseres som villmarkspregede områder. *NINA Oppdragsmelding 770, Skår/Østdahl.*

Alle rødlistedata (arter som er truet) for kommunen er kartlagt og nøye vurdert før løypenettet ble lagt. Kommunen har hatt tilfredsstillende informasjonsgrunnlag om naturmiljøet til dette arbeidet. *Jarle Kristiansen, miljøvernleder, pers. med.*

Skiløpere har hatt fire utfartsområder i kommunen, der et av disse i dag er uten skuterløype. Man kan stille spørsmål om dette er nok for dekke disse interessene i dag og på sikt.

Hattfjelldal kommunestyre har nå besluttet å soneinndeale arealene, slik at 70 % av områdene er vernet for motorisert ferdsel, når at man har tatt hensyn til alle sårbare naturområder, lokalt næringsliv og andre friluftslivsinteresser.

Ferdsele foregår i faste løyper. Hvis man regner at løypene er 4 m brede og en støysone på 200 m er 2,5 % tilrettelagt for snøskuterkjøring. Øker man støysonen til 2 km kan 25 % av arealene i kommunen berørt av støy fra skutertrafikk. (Referansegruppa 12.9.2005.)

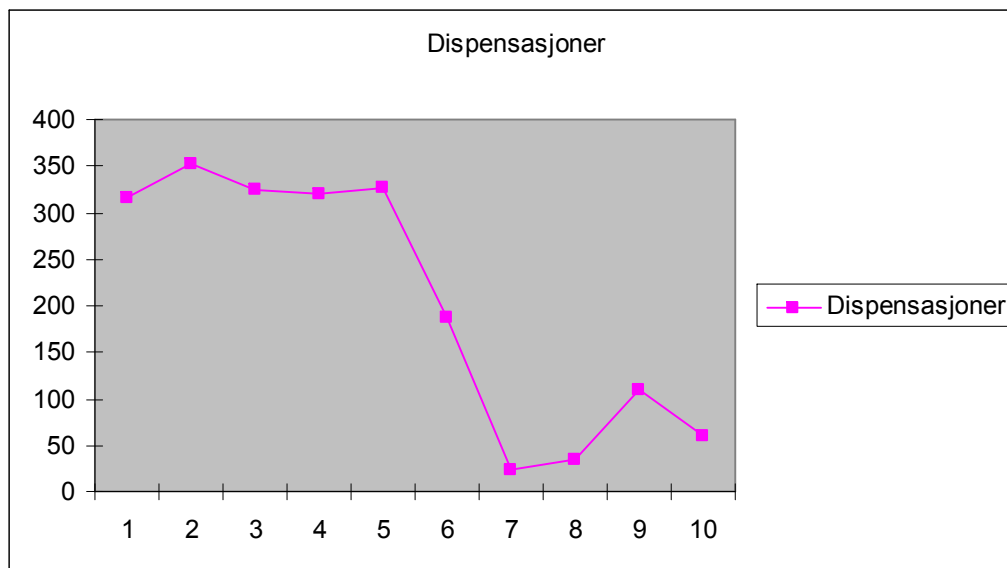
Det er lagt ned en betydelig innsats å kartlegge og vurdere et løypenett der natur og miljø er tatt hensyn til. Områdene for friluftsliv uten skuterkjøring er kanskje for lite. Arealene til snøskuterkjøring er blitt begrenset til utvalgte områder og faste løyper kommunestyret mener kan benyttes til motorferdsel.

6.5 Færre dispensasjonssøknader i kommunen

Før forsøket startet i 2002 ble hver enkelt søknad behandlet som en politisk sak. I vinterhalvåret gikk nesten en hel stilling med til saksbehandling av dispensasjoner. I tillegg ble sakene politisk behandlet av Naturforvaltningsutvalget i Hattfjelldal kommune.

Med den nye ordningen er behovet for dispensasjoner langt mindre, og saksbehandlingstiden i kommuneadministrasjonen er tilsvarende redusert.

Diagram 3: Antall dispensasjonssøknader totalt i Hattfjelldal kommune 1996 – 2005



Økning i dispensasjoner i 2004 skyldes bla:

1. Krutvatnet der det ligger et hytteområde er omgjort til A-sone, 14 søknader
2. Søknader om å kjøre inn på løypenettet, 23 søknader
3. I praksis før 30. januar 2002 var det dispensasjonssøknader som ble benyttet, innvilget trase og avslag på trase. Noen kunne søke om søknad om kjøring på flere traseer. Da fikk en søknad flere behandlinger.

I Hattfjelldal kommune er intensjonen i forsøksprosjektet om å minske saksbehandlingstiden med dispensasjonssøknader oppfylt.

7.0 Oppfylging av regelverket

7.1 Lokalt eierskap til lover og regler

Hattfjelldal kommune har engasjert seg og benyttet store personalressurser for å gjennomføre så grundig planprosess som mulig, med et omfattende forarbeide på natur og miljøsidan, fremskaffelse av nye kart og stor mobilisering av lokalbefolkningen. Innbyggerne har vist en utrolig stor interesse for forsøket.

Hattfjelldal skuterklubb har vært aktiv pådriver gjennom hele prosessen og gitt sterke oppfordringer til oppfylning av regelverket.

Grendelagene har spilt en viktig rolle i både planprosessen, tilretteleggingen av skuterløypene og evalueringen av forsøket i Hattfjelldal. Den grundige planprosessen har ført til en sterk bevisstgjøring og mange er mer kritiske enn før. Lojaliteten til å følge lover og regler er stor. Grendelagene har store forventninger til at forsøket vil bli fulgt opp med en varig ordning der nødvendige tilpasninger etter de siste års erfaringer blir gjort.

Grunneiere. I tillegg til Statskog var 54 grunneiere involvert i planprosessen. Disse har godkjent skuterløypene.

Statskog og Hattfjelldal Jakt og fiskelag har representert friluftinteressene i forsøket. Vi har fire populære utfartsområder for friluftsliv i Hattfjelldal. Bare et av disse områdene totalt uten skutertrafikk under forsøket.

Med å ha motorferdsel som en del av arealplanlegginga har man i Hattfjelldal fått et eierforhold til resultatet. Å overholde reglene har blitt en felles interesse og ansvar. Å ikke følge reglene blir ikke akseptert slik som før - og grensen for selvjustis har økt betraktelig under forsøksprosjektet. Det blir også mulig for oppsyn og politi å håndheve reglene.



Bilde 3: For Hattfjelldal menighet har det vært en glede de to siste årene å kunne samarbeide med Hattfjelldal snøscooterklubb om en "scootergudstjeneste" i påsken. Det har vært meget vellykket og har blitt hilst med stor begeistring og vil bli gjentatt og utvidet dersom lovlig bruk av snøscooter blir en permanent ordning i Hattfjelldal. (Pers. med. Soknepresten i Hattfjelldal)

7.2 Lite ulovlig kjøring i Hattfjelldal

De vedtatte motorferdselplaner karakteriseres stort sett som greie å handheve for oppsynet. Den ulovlige kjøringen er redusert, i den forstand at kjøringen nå skjer i løyper i områder kommunestyret mener kan benyttes til løyper.

I de tilfeller hvor det er registrert ulovlig kjøring, er det ofte "samlespor" som fungerer som (ulovlige) tilførselsløyper til løypenettet. Løypenettet bør justeres for lette ankomst til løypenettet i områder med stor befolkning. Problemene med ulovlig kjøring knyttet til sentrumsnære områder er nærmest borte.

Kontrollene ble utført av Statskog fjelltjenesten, Grane og Hattfjelldal lensmannskontor. Politiet har overordna politimyndighet og det betyr mye at de viser seg ute.

Det nye regelverket fungerer i hovedsak bra, men det registreres flere tilknytningspunkter til løypenettet enn de tillatte tilførselsløypene. Det settes spørsmålsteget ved om ordningen med meldepliktskjema kan forbedres. Vedtatte motorferdselplaner karakteriseres stort sett som greie å handheve. *Skår/Østdahl 2002/2003, Omfang av motorisert ferdsel i forsøkskommunene vintersesongen, NINA Minirapport 18.,*

Den ulovlige ferdselen var betydelig, herunder med flere og flere uregistrerte kjøretøy. Dette fordi man ikke så noen hensikt i å ha scooteren registrert når kjøring var ulovlig og i tillegg var oppdagelsesrisikoen så liten at flere og flere tok sjansen på ulovlig kjøring. Min endelige konklusjon var at kanalisering av kjøring ved opprettelse av lovlige løyper var nødvendig derom man skulle greie å håndtere utviklingen. ... Inntrykket er at det ble totalt slutt på den ulovlige kjøringen som ellers hadde forekommet. Av i overkant av 300 kontrollerte kjøretøyer i løypenettet for sesongen 2002, ble det gitt ca 30 muntlige pålegg, men ingen anmeldelser ble skrevet for ulovlig kjøring. (nesten samtlige gjaldt feilplassering av registreringskilt red.anm.) *Helgeland Politidistrikt, Grane- og Hattfjelldal, 27.6.2002, Bjørn Fosslund.*

En av de viktige effektene med forsøket er at vi nå har fått et regelverk som blir respektert av skuterkjørerne og er praktisk mulig å håndheve for kommune, oppsyn og politi.

8.0 Andre virkninger av forsøksprosjektet

8.1 Økt næringsvirksomhet i Hattfjelldal

Næringslivet i kommunen er preget av primærnæringer og variert service, handels- og industrivirksomhet. Landbruket i Hattfjelldal har i den senere tid gjort seg bemerket med sin optimistiske satsning på tilleggsnæringer som servering av lokal mat, tilrettelagte kultur- og naturoplevelser, overnatting, grønn omsorg og turisme.

Til tross for at de nye skuterløypene kun er til utprøving i forsøksprosjektet har det bidratt til positiv utvikling innen handel, overnatting og service:

1. Nye bedrifter er etablert. (Tre bedrifter innen skuter og service)
2. Større belegg på utleiehytter i vintersesongen
3. Nye turistprodukt gror frem, guiding med mer
4. Større etterspørsel etter hytter, hyttetomter i områder med skuterløyper
5. Økt interesse for campingvognoppstilling (vintercamping)

Næringsplaner som ønskes realisert

1. Servicetilbud tilpasset skutertrafikken
2. Bygging av utleiehytter
3. Produktpakker med naturoplevelser, der skuter blir brukt som transportmiddel.
4. Økt aktivitet på serverings- og overnattingssteder i vintersesongen

Næringslivet har ellers vært noe tilbakeholdne med å investere i tilbud som er forbundet med skuter – så lenge man ikke vet om man vil få beholde løypenettet etter forsøksprosjektet, selv om man kan registrere økt handel.

Hattfjelldal kommune kan kanskje i større grad oppfordre og motivere næringslivet til å prøve ut nye tilbud der skuter inngår i tilbudet.



Bilde 4: Planprosessen og resultatene av prøveprosjektet har også satt søkelyset på muligheter for økt tilrettelegging av områder for skiturer, både med og uten skiløyper.

8.2 Bedre tilrettelegging av friluftslivet styrker bosettinga For utkantkommuner er problemet med fraflytting et stigende problem og en kritisk faktor, samtidig som behovet for en verdifull fritid er blitt større. Man vet at fritidstilbudet er avgjørende i valg av bosted. Den flotte og varierte naturen i Hattfjelldal er en grunn både for innbyggerne og besøkende til å oppholde seg i bygda.

En spørreundersøkelse i ungdomsskolen, blant folk med høyere utdanning og personer som sluttet i kommune i 2000 viste at skuterkjøring ville bety noe for at hun/han ville søke jobb i kommunen og stimulere til at man vil binde seg til å jobbe i kommunesektoren i et bestemt antall år. (Notat ref. 00/00154-8)

Forsøksprosjektet har vært et av de mest positive initiativ som har skjedd de senere år for innbyggernes trivsel. Grunner til at skuterløypene har økt trivselen for både innebygds og utenbygds:

1. Mange av de mest attraktive turmålene i Hattfjelldal ligger svært langt fra veg. På vinterstid har derfor interessen for å benytte skuter til rekreasjon vært sterk – uten at denne kunne utøves på lovlig vis på tilfredsstillende måte. Kommunens store innsats for å gjøre noe for innbyggerne har derfor blitt tatt svært positivt i mot.
1. Skuterløyper mellom gårdsbruk og hus/hyttfelt ut til løypenettet skaper mer kommunikasjon og samhold mellom folk
2. Skuterløyper over vassdrag der man på sommeren bruker båt for besøk, fiske, naturopplevelser, med mer.
3. Flere kommer seg ut på hyttetur. For spesielt barnefamilier er det en stor fordel å bruke skuter for å komme seg til hyttene.

Store områder med variert natur er en stor og viktig ressurs som i svært liten grad er blitt tilrettelagt - verken for friluftsliv eller næringsliv. På sommertid er det de senere år merket mange nye stier til turmål kort avstand fra veg – og det er registrert økt ferdsel i utmarka. Flere og flere, spesielt kvinner er benytter seg av det nye friluftstilbudet. (Krutfjellvegen, Hattfjelldal Idrettslag, pers. med.)

Merkinga av løypenettet er stort sett bra, men enkelte steder er det lite merking. *Statskog, Per A. Lorentzen, Notat 26.1.2004 og 23.1.2004.*

Tilrettelegging av skuterløyper har økt mulighetene til friluftsliv om vinteren. Om friluftslivstilbudet ikke er tilrettelagte med parkering, skilting og merking – blir det rett og slett ikke regnet som et tilbud, verken av reiselivsbransjen, lokale reiselivsaktører eller befolkningen.

I en kommune med opp til åtte måneder med vinter, kan et friluftslivstilbud ved bruk av skuter bidra til å stimulere og inspirere barn og unge til å komme seg ut på tur, i konkurranse med tv, dataspill og video. (Referansegruppa pers. med 12.9.2005)

8.3 Økt samarbeid med Sverige

I forsøket har man samarbeidet med Sverige for å få tilrettelagt skuterløyper til de mest attraktive turmålene, også på svensk side. Det har ført til at vi har fått to løyper over grensen.

Skal trafikken over grensen fungere så godt som mulig er det ønskelig med et regelverk som er lett å behandle på utsalgsstedene både på norsk og svensk side av grensen.

I Tärnaby i Sverige benytter en stor andel av vinterturismen seg av skuter. Det har vært fri skuterkjøring i store områder, noe som har vært til glede for mange, men som også har forårsaket uhensiktsmessig kjøring, ulykker og konflikter med andre interesser.

Turistnæringen ser nå store muligheter i å tilrettelegge et bedre tilbud til folk med skuter. Man vil øke naturopplevelsen gjennom økt servicetilbud – og dermed de økonomiske muligheter for næringslivet. De siste årene har man arbeidet hardt for å begrense skuterkjøringen til et attraktivt løypenett med god informasjon, skilting og merking.

8.4 Media gir et feil bilde av den faktiske kjøreadferden

Media kan lett gi ett bilde av at Hattfjelldals skuterpolitikk er at kommunen ønsker mest mulig skuter, for skuterkjøringens egen del. En mulig grunn er kanskje fordi Hattfjelldal skuterklubb er svært aktive og dyktige i å få nasjonale og regionale arrangement til bygda som gir stor medieoppmerksomhet. Foto fra forsøket om ny forvaltning er ofte blitt hentet fra disse arrangementene. Se vedlegg 6.

Medieoppmerksomheten kan gi et feilaktig inntrykk av kjøreadferden i Hattfjelldal. Media fremstiller den som en ungdomskultur med stor interesse for motorsport, og ikke godt voksne eller barnefamilier som kjører ut i fjellet for å raste, fiske, ake og andre vinteraktiviteter.



Bilde 5: I samfunnet generelt men også i Hattfjelldal, er det vanskeligere enn før å få barn og ungdom med på tur. Det er mye lettere å få med hele familien når man kommer seg opp i fjellet med skuter.

9.0 Forslag til tiltak for en bedre lokal forvaltning

9.1 Oppfølging av evalueringen av løypenettet

Forsøket har gitt verdifulle erfaringer for kommunen på tilrettelegging skuterløypene og friluftsliv. Den lokale forvaltningen kan nå følge opp problemstillingene løpende, slik at man kan opprettholde de gode resultatene man til nå har hatt i forsøket.

Det er blant annet et problem med at folk lager seg sine egne "tilførselsløyper" som blir akseptert i lokalmiljøet. Det må være viktig å finne en måte å koble seg på det lovlige løypenettet på en praktisk måte, for å forhindre ulovlig kjøring. Det kan sannsynligvis også være behov for opparbeiding av parkeringsplasser og eventuelt parkeringshus for skuter.

Et synlig oppsyn og politi øker sannsynligheten for å holde den ulovlige kjøringen på et fortsatt lavt nivå.

Arbeidsutvalget bør løse problemene med den ulovlige kjøring til løypenettet og sørge for at ordningen med hyppige kontroller fortsetter i forsøksperioden.

9.2 Fortsette satsningen på friluftsliv i Hattfjelldal

Det er store vedlikeholdsoppgaver forbundet med skilting og merking. Det viser seg at tilrettelegging av friluftsliv både sommer og vinter ikke er en engangsjobb, men et kontinuerlig arbeid, enten det gjelder turstier, skiløyper eller skuterløyper.

Erfaringen av forsøket er at man ser at oppfølging og tilrettelegging av informasjon, oppkjøring av løyper, merking av løyper, kontakt med oppsyn, politi og ulike interesseorganisasjoner krever personalressurser på kommunen, i grendelagene og hos privatpersoner som påtar seg oppdrag. Kostnadene med dette arbeidet finansieres i dag delvis med salg av kjøretillatelser.

Fortsatt satsning på skuterløyper, i tillegg til den økte satsinga på skiløyper og frie områder for skigåing som en del av friluftslivet vil bety økt mulighet til næringsutvikling (også bedre tilpasning til reindrifta), bosettinga, samt økt sikkerhet i fjellet (dårlig is, barmark, rasfare).

Kommunen vil fortsette å bruke ressurser på tilrettelegging av friluftslivet, evt sammen med annet kultur- eller miljøarbeid for å få en langsiktig og god forvaltning som også innebærer tilrettelegging av løypenettet for skuterkjøring.

9.3 Øke involvering av andre interesser i planprosesser

Planprosessen i Hattfjelldal har vært gjennomført med stor lokal involvering, med unntak av naturverninteresser og enkeltpersoner som ikke har vært organisert, men med sterke meninger i mot enkelte deler av forsøket. Dette kan være enkeltpersoner som kan få sine innspill hørt i regionale og nasjonale fora - og dermed medvirke til at prosesser blir forsinket på høyere nivå.

For fremtidige lokale forvaltningsprosessene i Hattfjelldal, kunne man bli mer aktiv i å sikre at alle viktige interesser virkelig deltar.

10.0 Konklusjon

Innbyggerne i Hattfjelldal har en sterk tradisjon i bruk av utmarka til nytte og til rekreasjon, friluftsliv og naturopplevelser. Etter hvert som man har tatt i bruk skuterens som transportmiddel, har den også blitt brukt for å lette tilgjengeligheten til områder med hytte, fiske og andre friluftaktiviteter. Også i Hattfjelldal er det blitt en utfordring å få barn og ungdom til bruke naturen. Det er svært viktig for oss å ta vare på den verdifulle muligheten man har til friluftsliv for å holde på den bosettinga man har i dag – og tilrettelegge for dette.

Hattfjelldal kommune var pådrivere for å få i gang forsøket. Man hadde allerede lang erfaringer med en kommunal motorferdselplanlegging og la i tillegg ned mye arbeid i planlegging før forsøket startet. Utgangspunkt for å skape enighet om arealene som ikke skulle berøres var derfor godt. Sårbare områder for natur og miljø ble nøyaktig kartlagt. I Hattfjelldal er 70 % av kommunens totale areal vernet for motorferdsel i utmark. Kjøringen er nå kanalisert i det godkjente løypenettet. Det er registrert svært lite ulovlig kjøring - den ulovlige kjøringen er som ofte "tilførselsløyper" til det lovlige løypenettet. En av de viktigste effektene med forsøket er at vi nå har fått et regelverk som blir respektert av skuterkjørerne og er praktisk mulig å håndheve for kommune, oppsyn og politi.

Hattfjelldal regnes som en av to kommuner med vedtatt motorferdselplan der en ser ut til å ha lyktes veldig godt med å involvere berørte parter, selv om hovedtyngden av de som har engasjert seg i planprosessene tilhører snøskutermiljøene. Det har vært en enorm mobilisering og deltagelse av lokale grendelag, organisasjoner og enkeltpersoner gjennom hele planprosessen. Lokal styring og involvering har ført til en mer restriktiv håndhevelse av regelverket. Med å ha motorferdsel som en del av arealplanlegginga har man også oppnådd et eierforhold til resultatet. Forsøket har også satt søkelyset mot det tradisjonelle friluftslivet. En naturlig oppfølging vil derfor være et bedre tilbud også for skiturer, med og uten skiløyper, i nærheten av grender og hytteområder - og i flere av de mest attraktive utfartsområdene.

I Hattfjelldal kommune er intensjonene i forsøksprosjektet om å minske saksbehandlingstiden med dispensasjonssøknader er oppfylt. Arbeidet med å registrere ferdsele utføres i vesentlig grad av skuterførerne selv i kjøretillatelsen eller i meldepliktsskjema.

I Hattfjelldal er den alminnelige skuterkjøreren voksen, gjennomsnittsalderen er 42 år, som skal ut på isfiske, lage kaffebål med familien og venner. Turen går ofte til populære fiskevatn. Ut i fra materialet kan man dra slutningen at i Hattfjelldal, både innenbygdsboende og utenbygdsboende, kjører ikke skuter for skuterskjøringen i seg selv, men for å dyrke rekreasjon og friluftsliv, der isfiske og andre vinteraktiviteter inngår. Et godt tilrettelagt løypenett for friluftsliv, slik som vi har fått i forsøket, der reglene er enkle å overholde, har økt trivselen for befolkningen i Hattfjelldal.

For næringslivet har åpne skuterløyper økt mulighetene for å drive turisme. Vi har flere nye og vellykkede bedriftsetableringer – og vi har økt omsetningen på eksisterende virksomhet. Å fortsette å utvikle friluftslivet i Hattfjelldal vil styrke oss både som hjemkommune, arbeidsplass og feriemål.

Resultatene av evalueringen av forsøket viser at Hattfjelldal kommune har klart å oppfylle intensjonene gjennom lokal forvaltning av motorferdsel loven med å begrense omfanget av motorisert ferdsel. For befolkningen og besøkende i Hattfjelldal kan begrepene rekreasjon, friluftsliv og naturopplevelser også innbefatte skuterkjøring. Dette mener vi forplikter myndighetene til å vurdere målsettingen med loven i sluttevalueringen av forsøket.

Hattfjelldal kommune er tilfreds med å ha fått deltatt i forsøket med lokal forvaltning av motorferdsel i utmark og fått mange gode erfaringer ut i fra dette. Man håper at erfaringene fra Hattfjelldal og de andre kommunene som har deltatt i forsøket resulterer i en ny motorferdselslov.

Vedlegg

Vedlegg 1: Arbeidsgruppa for løypenettet

Vedlegg 2: Arealplan Hattfjelldal kommune

Vedlegg 3: Løypenettet i Hattfjelldal kommune

Vedlegg 4: Hattfjelldal Snøscooterforening

Vedlegg 5: Hattfjelldal Kirke, uttalelse

Vedlegg 6: Krutfjellvegen, aktivitetskalender

Vedlegg 7: Presse

Litteratur

1. Berit Forbord Moen. 13.07.00. Motorferdsel i utmark – invitasjon til å delta i forsøk med ny forvaltningsordning. Direktoratet for Naturforvaltning.
2. K-sak 23/95. 18.05.1995 Prinsipielle retningslinjer for snøskuterkjøring. Hattfjelldal Kommune.
3. Motorferdselplan 1998. Hattfjelldal Kommune.
4. Ordfører 28.02.00. Krav i forbindelse med endring av motorferdselsloven og nasjonal forskrift. Hattfjelldal Kommune.
5. Naturbruksavdelinga 22.02.01RD. Motorferdsel i utmark, forsøk med ny forvaltningsordning. Prosjektbeskrivelse. Direktoratet for Naturforvaltning.
6. Østdahl/Skår, Evaluering av forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark, statusrapport 2002, NINA Oppdragsmelding 770.
7. Østdahl/Skår, Omfang av motorisert ferdsel i forsøkskommunene vintersesongen 2002/2003.
Sammenstilling og drøfting av oppsynsregistreringer og halvårsrapporter. NINA Minirapport 18.
8. Jarle Kristiansen 11.12.2000. Ny forvaltningsordning for motorisert ferdsel i utmark – prosjektforslag fra Hattfjelldal kommune. Hattfjelldal kommune.
9. Evaluering av forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark, statusrapport 2002, 9. Per A. Lorentzen. Lokal rapport oppsyn, Hattfjelldal kommune 2003 og 2005.
10. Asgeir Almås, Rapport fra 1. året i forsøksprosjektet "Ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark", Hattfjelldal kommune 2002.
11. Asgeir Almås 6. mai 2004. Presentasjon av forsøket 2004, USS landsmøte. Hattfjelldal kommune.
12. Åshild Hauan 10.10.98. Kjøring med snøskuter på Røsvatnet, forslag til egen forskrift fra Hemnes og Hattfjelldal kommuner. Fylkesmannen i Nordland.
13. Oppsummering spørreskjema vedr tiltak for rekruttering av medarbeidere til kommunen. Hattfjelldal kommune 2000.
14. Odd Dale/Jarle Kristiansen. Ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark – foreløpig informasjon om forslag til arbeidsgruppe for løypenettet. Hattfjelldal Kommune.
15. Planbestemmelser for soneinndeling og løypenett.
16. Høringsdokument og Kommunestyrevedtak vedr. kommuneplanen.
17. Tvist med fylkesmannen oversendelse til MD.
18. MD sin avgjørelse av tvist.
20. Kjøretillatelse 2002, 2003, 2004, 2005.
21. Meldepliktskjema 2001, 2002, 2003, 2004, 2005.
22. Sutherland, W. J. (ed.) Ecological Census Techniques. A Handbook. Cambridge University Press. 336 s.
23. Dunn, O.J. 1977. Basic Statistics: A Primer for Biomedical Sciences. – John Wiley & Sons, New York, Chichester, Brisbane, Toronto, Singapore. 218 s.

Hattfjelldal Snøscooterforening

Arrangement hvert år:

- Hattrace - dragrace på Hattfjelldal Flyplass
- Scootertur - alle medlemmer over 18 år får være med på scootertur til Klimpfjell
- Fiskekonkurranse - vi har en årlig fiskekonkurranse på et vatn i kommunen
- Hattrennet - klubben stiller med folk til arrangementen
- Scootergudstjeneste - 2. påskedag arrangeres det scootergudstjeneste til fjells
- Idrettskonferansen - er representert på Idrettskonferansen i Drammen
- Hattfjelldalsdagene - stiller med folk til arrangementen.
- Løypenettet - rydding, merking og staking av løyper

I tillegg disse arrangementene:

1999: Norgesmesterskap i dragrace på Hattfjelldal Flyplass.

2001: Nordisk mesterskap i dragrace på Hattfjelldal Flyplass.

2002: Grasdrag ved Hattfjelldal Flyplass.

Var representert i arbeidsgruppe angående løypenettet.

En fra styret var representert på alle grendemøtene for løypenettet.

Løpende kontakt med ordfører og lensmann i arbeidet mot et løypenett.

2003: Grasdrag ved Hattfjelldal Flyplass.

2004: Norgesmesterskap i dragrace på Hattfjelldal Flyplass.

2005: Crossløp på Villmoen. Arrangerte finalen i en cup kalt Midt-Norsk cup.

Satte opp infotavle i sentrum i tilknytning til løypenettet med blant annet et stort kart over kommunen samt bro



DEN NORSKE KIRKE
Hattfjelldal menighet
Soknepresten

Vedlegg 5

Adresse: O.T. Olsensvei 3A, 8690 Hattfjelldal
Telefon: 75184800 / Mobiltelefon: 91317565
Telefax: 75184899
E-post: soknepresten@hattfjelldal.kommune.no

*Hege Dalen
Hattfjelldal*

UTTALELSE OM BRUK AV SNØSCOOTER I KIRKELIG SAMMENHENG

Snøscooteren er kommet for å bli! Den saken synes for meg helt klar. I en kommune som Hattfjelldal med god plass til alle, vil det etter mitt syn ikke bli konflikter mellom scooterfolket og andre brukere av naturen vinterstid. Her er det stort nok og plass nok til alle. Scooterbruken vil med tiden øke, derfor er det viktig at trafikken reguleres til beste for alle. Personlig har jeg brukt løypenettet i to år nå, og i tillegg er jeg en ivrig skiløper. Slik vi har det her kan vi nyte alle former for friluftsliv vinterstid. Så langt har Hattfjelldal kommune lyktes i sin møte å legge til rette på.

Som kirke mener jeg at det er viktig å reise ut der folk befinner seg. For Hattfjelldal menighet har det vært en glede de to siste årene å kunne samarbeide med *Hattfjelldal snøscooterklubb* om en "scootergudstjeneste" i påsken. Det har vært meget vellykket og har blitt hilst med stor begeistring og vil bli gjentatt og utvidet dersom lovlig bruk av snøscooter blir en permanent ordning i Hattfjelldal.

Regulert bruk av snøscooter ser vi i kirken på som et positivt tiltak, og det kan bli enda et hjelpemiddel til å føre folk nærmere hverandre.

Hattfjelldal, den 17. januar 2006

Per-Arne Engdal (sign.)
sokneprest

PÅSKEN 2003

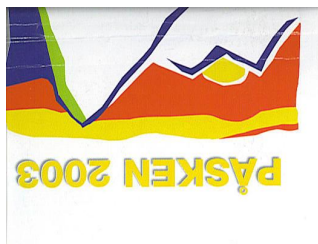


Krutfjellvegen

Svensk-norsk ferdselsveg i Sameland



Forside på aktivitetskalenderen for Krutfjellvegen påsken 2003.



Fiske langs Krutfjällsvägen

Krutfjällsvägen området har ett rikt varierande fiske att erbjuda både sommar och vinter. Beståndet består av röding och öring.

Jämfällens sportfiskeområde med ett 20-tal tjörnar, märkt skig utgår från Joestjärn, ger en utmärkt fiskeupplevelse med stor variation. Intressanta vatten med hög kvalitet på fisk i Krutfjällsmyrsvattnet på Norska sidan. Flerstallet vatten med märkta leder.

Fiskekortsförsäljning längs Krutfjällsvägen

Björn Frednatt	Joestj	TL 0046 954 320 46
Hattfjeldal Grillkiosk	Hattfjeldal	TL 0047 751 847 70
Härnäs	Joestjärn	TL 0046 954 340 20
Joestjärn Isca	Joestjärn	TL 0046 954 340 10
Karl Larsson	Störmyrtjärn	TL 0046 954 320 72
Matty Stenvall	Ström	TL 0046 954 320 26
Sæsterstad gård	Värnestråk	TL 0047 751 851 40
Slettbakken Camping	Hattfjeldal	TL 0047 987 239 24
Tärna Vill	Joestj	TL 0046 954 320 00

Välkommen till skoterlederna i Tärnafjällen!

Kjög skoterledningsnett

Prosjektet arbetar för en hållbar utveckling gällande skotertrafiken. Förväntade effekter:

- Bättre leder
- Öppna leder hela säsongen
- Örning och red
- Inkomsten från Skoterledningsmärket går till underhållet av skoterlederna.

Priser: För säsongskort: 200 kr/koter.

Märket finns på ett 20-tal försäljningsställen i Tärnafjällen.

Tärna Samservice • Tärnaby • Tel +46(0)954-140 00 • info@stornan.se

Servering och övernattning

Norge

Värnestråk

- Grandoutlytt - Fårhals, Tjög, Eld och stede fiskefastst
- Bygdekveld på Oppveksentoret - 16 april kl 19.30
- Fiskebinge på Oppveksentoret - 17 april under dagtid
- Fiskekonkurranse Tolvvatnet - 5 april kl 19.30

Harvassdalsrennet

- 16 april - Start trimmere fra kl 09.00
- Start turklassen kl 11.30
- Start barnrennet rett etter turklassen

Revy i Hattfjeldal

- 9 og 10 mai - 3 forestillinger + jubileumstest
- Påmeldingslister på Servicekontoret kommunehuset

PUB Hattfjeldal

- 12, 17 og 19 april - 21.00-02.00, Musikk og dans

Sverige

Backävling Skoter

- 16 april, Hemavan

Skidestartehlg

- 25-27 april - Hemavan och Tärnaby

Anja-firande

- 26 april - Torgset i Tärnaby

Hemavan Big Water Jump

- 30 april, Hemavan

Handel och Service

Scooter i Norge

A-soner: all motorferdsel er i utgangspunktet forbudt. B-soner: motorferdsel er bare tillatt etter løyper fastsatt i kommuneplanens arealdel.

Det er generell meldeplikt for kjøring/transport av bagasje og utstyr til egen hytte/leide hytte fra bilveg/øyveipnettet, samt for vedkjøring i A- og B-sone

Løyper er åpne fra 15. Desember til 3. Mai

Kjøreforbuht i blå løyper og i tettbyggt strøk mellom kl. 24.00-kl.06.00

Før å få kjøreføretøise betales et gebyr på kr. 250,- pr år. I dette ligger Kjøreføretøise og kart, samt nødvendige bestemmelser knyttet til bruk av løypenettet i Hattfjeldal.

Løyper selges fra følgende utsalgstoder:

Hattfjeldal Kommune, MOK-kiosken, COOP, Jan Sundset, Asger Særdal, Berge Sæsterstad, Terje Doleng, Eldor Johansen, Johan Vestorbu, Eirik Kjørgen, Frilidssenteret Moesjøen.

Lurer du på været, vegforhold, kulturtilbud, oppningslister - prøv:

www.hattfjeldal.net

Utsnitt fra Aktivitetskalenderen påsken 2003 med skoterregler både for Norge og Sverige.

“ Personlig har jeg brukt løypenettet i to år nå, og i tillegg er jeg en ivrig skiløper. Slik vi har det her kan vi nyte alle former for friluftsliv vinterstid. Så langt har Hattfjelldal kommune lyktes i sin måte å legge til rette på... Regulert bruk av snøscooter ser vi i kirken på som et positivt tiltak, og det kan bli enda et hjelpemiddel til å føre folk nærmere hverandre.”

Hattfjelldal, den 17. januar 2006, Per-Arne Engdal (sign.), sokneprest.

EVALUERINGSRAPPORT FOR HATTFJELLDAL:

Forsøk med ny forvaltningsordning for motorferdsel i utmark

Hege Dalen

Hattfjelldal kommune

Ole Tobias Olsensvei 3 A

8690 Hattfjelldal

Telefon: 75 18 48 00

Telefaks: 75 18 48 89

E-post: postkasse@hattfjelldal.kommune.no