



Utvalg: **Formannskap**
Møtested: - Formannskapssalen
Dato: 27.06.2017
Tidspunkt: 08:30

Eventuelt forfall må meldes Servicekontoret snarest på tlf. 75 68 20 00. Vararepresentanter møter etter nærmere beskjed.

I løpet av møtet blir det avholdt generalforsamling for Saltdal Utvikling KF

Det blir et kort møte i Valgstyret umiddelbart etter formannskapsmøtet.

Rognan, 22. juni 2017

Rune Berg
Ordfører

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen håndskrevet signatur

Saksliste

Utvalgs- saksnr.	Tittel	Lukket
PS 110/2017	Detaljregulering parkering og busslomme Tjernfjellranten	
PS 111/2017	Søknad om midlertidig dispensasjon. Hestbrinken massetak	
PS 112/2017	1. gangs behandling. Detaljreguleringsplan Vesterfjæra	
PS 113/2017	Igangsetting forskrift om snøskutertrase i Saltdal kommune	
PS 114/2017	Janne Grauer Myrvoll - Søknad om motorferdsel etter § 6.	
PS 115/2017	Motorferdsel på barmark - dispensasjon for kommunalt skadefellingslag 2017	
PS 116/2017	Torleif Helgesen. Søknad om motorferdsel i utmark etter § 6.	
PS 117/2017	Mette Sund. Motorferdsel i utmark etter § 6	
PS 118/2017	Søknad om motorferdsel i utmark - § 6 - Rune Ingebrigtsen	
PS 119/2017	Richard Kleven. Motorferdsel i utmark etter § 6	
PS 120/2017	Delegasjon av formannskapetets myndighet vedr. motorferdselslovens §6	



Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	110/2017	27.06.2017

Detaljregulering parkering og busslomme Tjernfjellranten

Foreliggende dokumenter:

1	Planbeskrivelse 14.06.17
2	Bestemmelser parkering-snuplass redigert 24.05.17
3	R001
4	Innspill til oppstart for detaljregulering av parkering ved Tjernfjell - Saltdal
5	Innspill. Fylkesmannen i Nordland. 09.06.17. 3 sider. Vedlegg 7 sider
6	Høringsuttalelse med innsigelse - reguleringsplan detaljregulering Tjernfjellranten - Storjord - Saltdal
7	17_69568-2Uttalelse til varsel om planoppstart - Reguleringsplan for parkerings- og buss snuplass ved Tjernfjell - Saltdal kommune

Saksopplysninger

Ny veg og tunnel gjennom Tjernfjellet er under bygging, og vil etter planen stå ferdig i 2019. Dagens veg som går gjennom Junkerdalsura naturreservat, vil da bli stengt for biler. Dette betyr blant annet at utsiktspunktene på dagens veg over turistattraksjonen Junkerdalsura blir vanskeligere tilgjengelig.

For å gi lettere tilgang for friluftsliv og naturopplevelser, foreslås det at dagens veg i perioden tidligst 01.05. – seinest 15.10. avhengig av forholdene på stedet, holdes åpen for biltrafikk på den ca. 1 km lange strekningen fra ny rv. 77 fram til planlagt snuplass og parkeringsplass. Planområdet for ny parkeringsplass og snuplass omfatter et areal på ca. 9 dekar og er antydnet med rød markering på figur 1. Tiltakene er lokalisert inntil grensa for Junkerdalsura naturreservat og ved tursti mellom turistsenteret og Tjernfjelltjøna.

Området er lokalisert i kommunens LNFR-område og tiltaket er således ikke tillatt uten avklaringer gjennom reguleringsplan. Kommunen vurderer tiltaket til ikke å utløse krav om konsekvensutredning (KU) jf. Forskrift om KU.

Reguleringsformål:

- Kjøreveg (o_SKV1)

- Annen veggrunn – tekniske anlegg (o_SVT1 – o_SVT2)
- Parkeringsplass (o_SPA1)
- Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift:
- Friluftsmål (LNFR1)

Alle vegtekniske anlegg skal driftes og vedlikeholdes av Statens vegvesen. Det etableres eget anlegg og riggområde i byggeperioden som faller tilbake til LNF-område når parkeringsplassen er ferdig opparbeidet. Opparbeidelse av arealer skal ikke hindre reinens naturlige trekkveier.

Vurdering (kommentarer i kursiv)

Fylkesmannen i Nordland 09.06.2017.

Positiv til at det tilrettelegges for friluftsliv men ikke på omsøkt område.

For turgåere som skal gå hele stien fra Storjord til Tjernfjelltjønnna, vil naturopplevelsen bli forringet dersom de må passere en parkeringsplass med oppstilte biler. Parkerte biler midt i trekk- og flyttleia vil være til hinder for flytting av rein, og redusere bruken av trekkleia.

Fylkesmannen viser i denne forbindelse til uttalelse til reguleringsplan for Tjernfjellranten (vedlagt). Dersom vedtatt omlagt flyttleia for rein (ved Tjernfjell tunnelen) viser seg å ikke fungere i praksis, vil eneste mulighet til å flytte med rein i området være fra Tjernfjelltjønnna og over dagens riksvei.

Kommentar:

Det vises til arbeidet med Tjernfjell tunnelen angående flyttleia. Dersom det i fremtiden skulle vise seg at flyttvei over Tjernfjell tunnelen ikke fungerer er det fullt mulig å flytte leia over dette området. Ny parkering og snuplass skal utformes slik at det ikke er til hinder for at rein passerer. Dette gjelder at det ikke tillates oppsetting av autovern, samt at skråningsutslag utformes på en måte som ivaretar reinens passasje. Ved naturlig trekk kan nok rein vegre seg dersom det står biler på stedet.

Det vises til vedlegg fra Fylkesmannen vedrørende Innsigelse til Tjernfjellranten hytteområde:

Tapt beiteland – direkte og indirekte:

Planområdet og omkringliggende områder blir primært brukt til vinterbeiter. Saltdal ligger i regnskyggen slik at det faller veldig lite nedbør gjennom vinteren og snødekket pleier å være tynt. (s. 4. Høringsuttalelse med innsigelse – reguleringsplan detaljregulering Tjernfjellranten, Storjord – Saltdal kommune)

Parkering- og snuplass vil være stengt vinterstid jfr. utformede planbestemmelser. Slik sett vil ikke området bli berørt i den viktigste perioden. Når det gjelder tilrettelegging for parkeringsplasser ser en ikke for seg at det er mulig å etablere parkering andre steder på strekningen uten at det kommer i konflikt med andre særverdiområder (drivingslei). Kommunen mener også det er viktig at turister/friluftsutøvere kommer seg vekk fra E6 området for å komme inn til Junkerdal naturreservat. En ser derfor det som vanskelig å vurdere andre områder å lokalisere slike anlegg langs med rv. 77 når den blir omklassifisert som riksvei.

Når det gjelder friluftsliv vil turgåere ikke komme i konflikt med parkeringsplass.

Parkeringsplass er lokalisert lengre sørvest enn turstien. Turstien vil komme i østenden av snuplass og hensynet til turstien skal ivaretas.

Statens vegvesen 09.06.2017.

Planen utarbeides i samarbeid med Statens vegvesen og våre interesser i saken vurderes som ivare tatt. Vi har ingen innspill så langt og ser frem til å motta en mer detaljert reguleringsplan for videre behandling.

10 Avsluttende kommentar

En ser at tiltaket er lokalisert i både et viktig utfartsområde og område av betydning for Saltfjellet reinbeitedistrikt. Storjord er i dag et av de mest populære utfartsområdene i Saltdal. I tillegg er det stor grad av tilreisende til området. Tilrettelegging for friluftslivet er en stor del av satsningsområdet på Storjord og kommunen ønsker å følge opp dette. Reindriftens mulighet for å kunne drive sin virksomhet mener en er mulig å opprettholde samtidig som det etableres parkeringsplass der området ikke kan benyttes i vintermånedene. Det er rimelig å anta at bruken vil være på dagtid og at det i løpet av et døgn ikke vil være brukere i området. Når det gjelder bruk av området til drivingslei senere vil dette være mulig. Når det eventuelt skal drives stenges området for bruk.

Rådmannens innstilling

I medhold av plan- og bygningslova § 12-12 leges forslag til detaljregulering parkering og bussnuplass ut til offentlig ettersyn.



Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	111/2017	27.06.2017

Søknad om midlertidig dispensasjon. Hestbrinken massetak

Foreliggende dokumenter:

1	disp Storjord - Hestbrinken
2	Fwd: Hestbrinken grustak - driftsplan
3	Hestbrinken grustak - driftsplan-10
4	Hestbrinken grustak - driftsplan-11
5	00016H
6	Innspill. Nordland Fylkeskommune. 02.06.17. 2 sider
7	Uttalelse - søknad om dispensasjon for utvidelse av massetak på Hestbrinken
8	17_56488-3Svar på høring - dispensasjon fra reguleringsplan Storjord - Saltdal kommune
9	Dokument 17/56488-3 Svar på høring - dispensasjon fra reguleringsplan Storjord - Saltdal kommune sendt fra Statens vegvesen
10	disp Storjord - Hestbrinken
12	Statskog SF, Gnr. 73 1. Søknad om dispensasjon fra Kommuneplanens bestemmelser og reguleringsplan. Grustak Hestbrinken
13	Nabovarsel
14	Kart friluftsbuk Storjord
15	Kart reguleringsplan med flyfoto i bakgrunn
16	Melding
17	Melding
18	Melding
19	Melding
20	Melding
21	disp Storjord - Hestbrinken
22	image001

Saksopplysninger

Grusressursen innenfor nåværende regulerte område for grusuttak på Hestbrinken er i stor grad tatt ut, og i forbindelse med byggingen av Tjernfjelltunnelen vil det være behov for utvidelse av arealet. Det søkes om dispensasjon for dispensasjon for utvidelse av grustaket mot nord, ca. 8 daa.

I overenstemmelse med kommunen søkes det om drift frem til Tjernfjelltunnelen er ferdigstilt (høsten 2019). I løpet av denne perioden skal Statskog utarbeide reguleringsplan for fremtidig uttak av grusmasser på Hestbrinken.

Omsøkte utvidelse av massetaket er innenfor et område som i dag er avsatt til jord- og skogbruksområde.

Saken har vært til høring hos offentlig etater. Reinbeitedistriktet har fått tilsendt nabovarsel for tiltaket. Det er kommet tre innspill til saken. Fylkesmannen i Nordland anbefaler at dispensasjon ikke gis på bakgrunn av store reindrifts og friluftsineresser.

Vurdering

Massetaket ble etablert på 50-tallet i forbindelse med vegbygging i salt dalen. Grustaket ligger på østsiden av Lønselva og er skjermet fra turistsenter og lia. Saltdalselva er et vernet vassdrag om vi mener ikke berøres av tiltaket. I øst er grustaket avgrenset mot ei kraftlinje tilhørende Nordlandsnett. Det er en betydelig grusressurs av meget god kvalitet (jfr. NGUs kartbase). Driften har variert i omfang, men Statens vegvesen drev selv grustaket under byggingen av ny E6 over Saltfjellet på 90-tallet. Lasse Bredesen Entreprenør AS har i dag en driftsavtale med grunneier - Statskog SF på uttak og drift av grustaket. Over år har uttaket av masse ligget på 20-30000m³, men i 2015 var uttaket på 43000m³ på grunn av utbedring av veiene i Evenesdal og Vassbotnfjell. I 2017/18 ser dem også at uttaket kan bli høyere enn normalt pga behovet i Tjernfjelltunnelen. Slikt uttak av masse vill innebærer at man kommer utenfor det arealet som i dag er regulert til massetak, og det søkes derfor om dispensasjon til varig utvidelse av eksisterende massetak. Arealet som er avskoget utgjør om lag ca. 8 daa eller ca. 100 000 m³ grus. Vi legger til grunn at det sikrer fortsatt drift og muligheter til å kunne levere nødvendig masse til ombyggingen av Rv 77 (Tjernfjellet).

Det er utarbeidet driftsplan for massetaket som er innenfor regulert massetak. Saken er til behandling hos Direktoratet for mineralforvaltning - DIRMIN. Utvidelse av grustaket skal sees i sammenheng med denne driftsplanen. Driftsplan for uttak av 100.000m³ (denne søknad) skal også godkjennes av DIRMIN.

Når kan dispensasjon gis? Plan og bygningslova § 19-1.

I henhold til pbl. § 19-2, første ledd, kan kommunen gi dispensasjon fra gjeldende arealplan. Forutsetningen for slik adgang som nevnt i første ledd, er imidlertid at «*hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra (...) (ikke) blir vesentlig tilsidesatt*» og at en samlet vurdering tilsier at fordelene med å gi dispensasjon er «*klart større enn ulempene*», jf. pbl. § 19-2, annet ledd. Begge vilkårene må være oppfylt for at dispensasjon skal kunne innvilges.

Det innebærer at det normalt ikke vil være anledning til å gi dispensasjon når hensynene bak bestemmelsen det søkes dispensasjon fra fortsatt gjør seg gjeldende med styrke. Fordelene skal primært knyttes til de offentlige hensyn som planen skal ivareta. Kommunen skal utøve et skjøn og avgjøre hvorvidt dispensasjon skal gis. Det kan settes vilkår for dispensasjonen.

En naturlig forståelse av ordlyden i pbl. § 19-2, andre ledd, tilsier at terskelen for dispensasjon skal være høy, noe som bekreftes i bestemmelsens forarbeider, jf. Ot.prp.nr.32 (2007-2008) s. 242-243. Planene er gjenstand for en omfattende beslutningsprosess og omhandler konkrete forhold. En utstrakt dispensasjonsbruk vil over tid kunne undergrave planene som informasjons- og beslutningsgrunnlag, og dispensasjoner bør som hovedregel unngås.

Utdyping Som angitt i paragrafkommentarene i ny lov vil vurderingen av omsøkte tiltak i forhold til lovens kriterier være rettanvendelse. Det gjelder:

om hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, eller hensynene i formålsbestemmelsen blir vesentlig tilsidesatt

om fordelene ved å gi dispensasjon vil være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering

Hvis vurderingen etter første og andre strekpunkt konkluderer med at lovens vilkår ikke er oppfylt vil dispensasjon ikke kunne gis. Vilkårene er kumulative, slik at forvaltningen kun har rettslig adgang til å gi dispensasjon dersom begge vilkårene i bestemmelsen er oppfylt. Det er svært beklagelig at grunneier og leietaker ikke har vært oppmerksom på dette tidligere og fått utarbeidet reguleringsplan for tiltaket. Statskog har imidlertid søkt DIRMIN i 2015 for utvidelse av grustaket. Saltdal kommune burde samtidig fått tilsendt forslag om utvidelse for å bla. vurdere plankrav.

Kommunens vurdering:

Vurdering

1. Om hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, eller hensynene i formålsbestemmelsen blir vesentlig tilsidesatt

Området er regulert til jord- og skogbruk. Tiltaket er i vesentlig strid med dette formålet. Når grustaket ferdigstilles vil deler av området være skråningsutslag etter endt uttak.

Skråningsutslaget bør ikke være brattere enn 26 grader. Det er nylig foretatt avvirkning på området. Når grustaket ferdigstilles vil det kunne tilbakeføres til jord- og skogbruksområde.

Hensikten med planen var å avsette størrelsen på uttak av masser i Hestbrinken, og gjøre avveininger mellom massetak og jord/skogbruksinteresser.

Størrelsen på regulert grustak var et stipulert behov frem til 2020. Avgrensingen ble gjort i samsvar med Statskog og det ble lagt vekt på Storjord som sin verdi som friluftsområde og at dette skulle vektlegges ved avgrensing av grustaket. Det vises i all hovedsak at avgrensingen er gjort ut fra et stipulert uttak, og ikke ut fra konkrete friluftsverdier på området, men Storjords verdi som friluftsområde.

Konklusjon: Tiltaket strider vesentlig mot formålet det

1. om fordelene ved å gi dispensasjon vil være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering

Det er i dag drift ved grustaket. Forslag til driftsplan som er sendt til DIRMIN innebærer at grustaket må avsluttes og legges ned i løpet av kort tid. Det foreligger i dag ingen godkjente massetak i Saltdal kommune og det er et umiddelbart fremtidig behov for disse massene til Tjernfjellet er avsluttet i 2019.

I tillegg kommer normal drift på området. Kommunen legger vekt på at grustaket har ressurser som er etterspurt av entreprenører i umiddelbar nærhet. Det vil være samfunnsmessig ressurs sparende med uttak på Hestbrinken fremfor langtransport av samme type masser. Det

legges vekt på å beholde eksisterende næring på området inntil det er avklart om grustaket kan utvides på Storjord. Dette avklares gjennom ny reguleringsplan.

Friluftsliv og aktiviteter

Storjord er kjent som et mye brukt friluftsområde. Området registrert med Id. FK00000946 – Storjord i kommunens registeringer gjennom Dn`s veileder for kartlegging og verdifastsetting av friluftsområder. Karakterisert som vært viktig friluftsområde med særlige kvalitetsområder. Storjord har kvaliteter som steinalderfunn (fangsanlegg, boplasser, tilrettelagte turveger for synshemmede, klatrepark, merkede turløyper m.m).

Det er ikke registrert slike kvaliteter i nærhet av eksisterende grustak. Nærområdet er ikke i bruk til friluftsliv på en slik måte som andre områder på Storjord og en eventuell begrenset utvidelse vil ikke få store konsekvenser for utøvelse av friluftslivet på Storjord. I all hovedsak benyttes de tilrettelagte turstiene på Storjord.

Det er regulert turveg forbi grustaket i øst, denne berøres ikke av tiltaket, turvegen er ikke opparbeidet. Nærområdet har i dag bebyggelse i øst og området er en del av Storjord som er omfatter av utbygging på østsiden.

Naturmangfold:

Det er tatt gjennomgang av utvalgte Naturbasetema og ikke funnet registeringer på området. Området består forøvrig av løsmasseavsetning (grus). Storjord er kjent for sin rike flora men denne er lokalisert til berggrunn med kalk og hovedsakelig på nord og østsiden av Junkerdalselva. Naturmangfoldlova §§ 8-12 gjør seg derfor ikke gjeldende.

Kulturminner:

Ingen kjente kulturminner

Driftsplan:

DIRMIN skal i tillegg godkjenne uttaket med egen driftsplan som også sendes på høring til berørte offentlige interesser. Her settes det bla. krav til drift og avslutning.

Innspill til saken:

Fylkesmannen i Nordland

Friluftsliv

Storjord er registrert som et svært viktig friluftslivsområde, noe som etter vår oppfatning tilsier at en eventuell utvidelse av grustaket bare kan skje etter en reguleringsprosess hvor berørte interesser får anledning til å uttale seg om bruken av området.

Reindrift

Reindriftsinteressene i området er veldokumentert i forbindelse med Tjernfjelltunnelen og reguleringsplan for Tjernfjellranten. Vi viser til vår uttalelse datert 26. januar 2015 til reguleringsplan for Tjernfjellranten.

Det er flyttlei som krysser E6 ved eksisterende massetak. Vi fraråder på bakgrunn av dette at det gis dispensasjon som omsøkt.

Konklusjon

Det foreligger i området store reindrifts- og friluftslivsinteresser, noe som tilsier at grustaket ikke bør tillates utvidet gjennom en dispensasjon. En reguleringsplanprosess innebærer bred medvirkning, og berørte interesser vil bli bedre belyst. Dette mener vi også er tydeliggjort ved at reindrift ser ut til ikke å ha vært et tema i kommunens vurdering av saken så langt, samt at

berørt reinbeitedistrikt ikke har fått dispensasjonssaken oversendt i forbindelse med høringen.

Kommentar:

Administrasjonen har vist i saksutredningen angående friluftsliv. Når det gjelder reindrift er det beklagelig at det ikke er fulgt de rutiners om skal benyttes ved utsjekking av reindrift i dispensasjonssaker. Det foreligger både driv og trekklei i nærhet av/på området. Når det gjelder kontakt mot reinbeitedistriktet har det vært telefonsamtale med reindriftslederen for Saltfjellet RBD der han uttalte at han ikke var sikker på om han fikk tid til å skrive innspill. Saltfjellet har også fått nabovarsel på saken.

Ved utarbeidelse av plan regner en med at interessene til reindrift blir belyst.

Nordland fylkeskommune

Ingen kommentarer

Statens vegvesen

Ingen kommentarer

Areal for eksisterende uttak

Norconsult har i løpet av høringsperioden oppmålt hva som er igjen å drifte på Storjord. Vedlagte kart viser gule, grønn og skraverte områder. De rent gule områdene er de områder som er tilgjengelig innenfor dagens reguleringsplan. Dette tilsvarer ca. 8200 m² som er samme areal Statskog søker om dispensasjon for å utvide videre nord og sikre drift til ut 2019. De grønne områdene er områder som ikke skal utnyttes, de skraverte røde er område det søkes om dispensasjon for (*gjøres oppmerksom på at påtegningen reguleringsgrense er feil*) Etter samtale med driver i massetaket vil de resterende arealene som er igjen å drifte, dekke drift i grustaket ut 2019.

Lasse Bredeesen (e-post 19.04)

Henviser til telefon med deg i dag, hvor vi også snakket med Norconsult angående driftsplan ved Hestbrinken grustak.

Det som vi kom fram til var at vi kan klare oss i to år med å drive innenfor eksisterende reguleringsplan.

Det er da snakk om å drive for det meste mot vest, og noe mot øst. Massene som er innenfor reguleringsplanen, vil være nok. Skråningsmasser blir fylt tilbake i grustaket av avdekningsmasser, og andre ukurante masser som det finnes store mengder av. Disp. er unødvendig.

Det må også pures på Statskog for å få utvidet reguleringsplanen så snart som mulig.

Kommentar:

Etter samtale med driver og Norconsult vedrørende ny oppmåling av grustaket viser det seg at det er areal innenfor regulert område for å drifte ut 2019.

Konklusjon:

I henhold til pbl. § 19-2 innvilges ikke dispensasjon fra reguleringsformål jord- og skogbruk for utvidelse av grustak på Hestbrinken som omsøkt:

Bakgrunn for konklusjonen er at det er tilstrekkelig med masser i eksisterende regulert massetak for å drifte ut samme periode det søkes dispensasjon for. En kan derfor ikke se at det er vesentlige fordeler ved tiltaket når tiltakshaver kan drifte i anlegget i 2 år til, og levert det som er av masser til Statens vegvesen og opprettholde normal drift i massetaket. Frem til 2019 og snarest mulig bør en sette i gang med utarbeidelse av reguleringsplan for utvidelse av grustaket. Dette for å slippe å komme i samme situasjon der dispensasjon er eneste løsning for grunneier/tiltakshaver. Ulempene ved tiltaket er berøring med trekk- og drivingslei. Imidlertid legges det mindre vekt på dette, men interessene er av betydning i området.

Rådmannens innstilling

I henhold til pbl. § 19-2 innvilges ikke dispensasjon fra reguleringsformål jord- og skogbruk for utvidelse av grustak på Hestbrinken som omsøkt:

En kan ikke se at fordelene ved tiltaket er vesentlig større enn ulempene etter en samlet vurdering. Det oppfordres til oppstart av reguleringsplan for å se på mulighetene for utvidelse av massetaket i området.



Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	112/2017	27.06.2017

1. gangs behandling. Detaljreguleringsplan Vesterfjæra

Foreliggende dokumenter:

1	Planbeskrivelse Vesterfjæra, rev 31.05.17
2	Vedlegg 4. Innkomne merknader
3	Vedlegg 5. Oppstartdokumenter
4	Vedlegg 6. Ros-analyse Vesterfjæra, 06.03.17
5	Vedlegg 7. Utredning av naturfare, 29.02.17
6	Vedlegg 8. Foreløpig situasjonsplan
7	Vedlegg 9. Teknisk notat - VA, 20.02.17
8	Vedlegg 1. Plankart Vesterfjæra rev. 31.05.17
9	Vedlegg 2. Planbestemmelser Vesterfjæra, rev 31.05.17
10	Vedlegg 3. Varsling av planarbeid Rognan sentrum, 29.08.16

Saksopplysninger

Detaljreguleringsplan for Vesterfjæra ID 2015004 i Rognan sentrum fremmes på vegne av Handelsbygg 1 AS. Planarbeidet er utført av Hanne Karin Tollan, landskapsarkitekt mmla og Stian Holmen, Ingeniør Holmen AS. Det er utarbeidet foreløpige skisser hvordan Handelsbygg ser for seg utforming av området.

Formålet med planarbeidet

Å tilrettelegge for utbygging til blandet formål forretning/ tjenesteyting/næring/ hotell/ bevertning, samt annen publikumsrettet virksomhet i samsvar med kommunedelplan for Rognan. Planforslaget følger i all hovedsak opp kommunedelplan for Rognan sentrum med få unntak.

Adkomst er regulert fra eksisterende kommunale veg i øst og det er hjemlet rekkefølgekrav til opparbeidelse av turveg/strandpromenade langs sjøen koplet mot småbåthavna. Areal sikret til grønnstruktur er øket fra 1,9 daa i kommunedelplan Rognan til 3,3 daa i planforslaget. Kommunedelplanens grøntareal i sørlig del er videreført og regulert som offentlig park. Planforslagets kombinasjonsformål gir hjemmel til mulig utvidelse av Rognan hotell.

Planforslaget sikrer ved formål en større andel grønnstruktur enn kommunedelplanen og hjemler konkrete krav til utforming og utnyttelse av uteanlegg og trafikkareal hvor hensyn til myke trafikanter skal prioriteres.

Det foreslås offentlig park og turveg som skal overtas og vedlikeholdes av Saltdal kommune etter den er ferdig bygget.

Planstatus:

Kommunedelplan for Rognan ble vedtatt 26.04.2005. Planområdet er avsatt til utbyggingsområde med kombinasjonsformål for fremtidig erverv (NFB1), utvidelsesområde hotell (H1), parkering (PA2), gangveg og grøntområde (FR2).

R1 (NFB1) Vesterfjæra – Området reguleres som nærings- og forretningsformål med mulighet for boliger i 2.-3. etasje. T-BRA settes til 40%. I tillegg er det avsatt formål hotellvirksomhet. Det er også områder for parkering, gangveg og grøntområde.

Planforslag:

Byggeområde BKB1-BKB3

Innenfor feltene BKB1-BKB3 tillates et eller flere av formålene forretning/tjenesteyting/næring/ bevertning/hotell. Tremateriale skal inngå i fasadeutforming og reklameskilt skal underordnes bygningens fasade. Uteanlegget skal utformes med parkeringsareal, rabatter/grønt og tydelige gangsoner som leder til publikumsinngang.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

o_SGT1

Adkomstsonen fra kommunal veg i sør reguleres til offentlig formålet gatetun med bredde 13 m for å sikre tverrprofil med god fremkommelighet for alle trafikantgrupper og for å ivareta kommunedelplanens krav til tydelig sammenheng og gangforbindelse til øvrig sentrumsbebyggelse. Foreslås overtatt av Saltdal kommuner for drift og vedlikehold.

o_SKV1 og o_SVG

Adkomstveg/boliggate til eksisterende boliger langs Strandgata reguleres til offentlig vegformål. Snuhammer for brøytebil. Foreslås overtatt av Saltdal kommuner for drift og vedlikehold.

Grøntstruktur

Formåler er fordelt på parkareal i sørlig del (O_GP), vegetasjonsskjerm mot bekken (GV) og sone for turveg langs sjøen (O_GT). Foreslås overtatt av Saltdal kommuner for drift og vedlikehold.

Planbestemmelser:

Parkeringskrav er hjemlet i § 2.1.5 i samsvar med kommunale parkeringsvedtekter (1990):

- Forretning/kontor: min 2,0 p-plass pr 100 m2 BRA
- Tjenesteyting/bevertning: min 1,0 p-plass pr 100 m2 BRA
- Hotell: min 1,0 p-plass pr hotellrom
- Alle formål: min 0,5 sykkelparkering pr 150 m2 BRA

5% av p-plassene skal utformes og plasseres slik at hensynet til bevegelseshemmede ivaretas.

Bruk og vern av sjø og vassdrag med til hørende strandsone V1

Strandsonen skal plastres og bearbeides for estetisk enhetlig preg. Bro over bekken i vest inngår i detaljplan.

Virkninger av planforslaget

Planforslaget ivaretar og bygger videre på plangrep og struktur i kommunedelplan for Rognan. I illustrasjonen på side 13 i planforslaget er eksisterende og planlagte forbindelseslinjer vist med rød stiptet strek og viktige siktlinjer vist med blå stiptet strek. Turveg/sjøpromenade videreføres vestover til småbåthavna fra Rognan Hotell hvor sjøpromenaden i dag ender. Turvegen krysser bekken og kobler seg på eksisterende turveg/gangveg langs Vikvegen/fv515. Planforslaget sikrer ved formål en større andel grønnstruktur enn kommunedelplanen og hjemler konkrete krav til utforming og utnyttelse av uteanlegg og trafikkareal hvor hensyn til myke trafikanter skal prioriteres.

Planlagte forbindelseslinjer for myke trafikanter bidrar til forsterket helhet og sammenheng i sentrum i samsvar med temakart 2 i kommunedelplan for Rognan sentrum.

Adkomstsonen fra eksisterende veg/gangsonen foran Rognan hotell til planlagt nytt sentrumsbygg er regulert til gatetun i bredde 13 m og med krav til bymessig utforming på myke trafikanters premisser for ytterligere. Dette for ytterligere å forsterke kontakt og sammenheng med eksisterende sentrumsbebyggelse. Ved utforming av uteanlegg og trafikkareal skal estetisk kvalitet i materialbruk og utforming legges til grunn og hensynet til myke trafikanter og sammenheng med eksisterende gangvegstruktur skal vektlegges særskilt.

Planbestemmelser:

Planbestemmelsene skal sikre at området opparbeides på en estetisk og riktig måte med respekt for omkringliggende miljø. Det er utarbeidet egne bestemmelser for å sikre dette, både når det gjelder strandpromenade, bruer og utforming av området generelt. Det utarbeides egen utomhusplan som skal godkjennes av Saltdal kommune. Utomhusplanen skal følge opp bestemmelsene til reguleringsplanen. Uteområdene skal universelt utformes. Området regulert til offentlig gatetun skal også inngå i utomhusplanen og i egen teknisk plan for å ivareta teknisk anlegg på området.

Innenfor byggeområdene skal reguleringsplanen sikre utbygging av både forretning og hotell/bevertning/næring/tjenesteyting hver for seg eller samlet samt tilhørende uteanlegg og tilhørende.

Vurdering

Oppfølging av kommunedelplan Rognan sentrum

Planen følger i all hovedsak kommunedelplan for Rognan sentrum. For utvikling av området er det satt krav om reguleringsplan for videre utbygging. Kommunedelplanen er noe spesifikk på hvor parkering skal lokaliseres. En mener dette er underordnet da parkeringsplasser bør sees i sammenheng med lokalisering av nye næringsbygg. En regner avsetting av formålene i kommunedelplanen som et sterkere styringssignal for utvikling av arealene.

Vesterfjæra er også utpekt som et utviklingsområde i kommunedelplanen.

Planbestemmelser

Det er utarbeidet felles bestemmelser som gjelder for alle planformål i reguleringsplanen. I tillegg er det særskilte bestemmelser for hvert formål.

FELLESBESTEMMELSER, pbl § 12-7

Utomhusplan/situasjonsplan

Før tillatelse til tiltak kan gis innenfor det enkelte felt må det utarbeides utomhusplan i målestokk 1:500/1:1000. Utomhusplanen skal vise:

- plassering og utforming av alle bygninger og anlegg, inkl skilting
- terrengbearbeiding
- utforming av adkomstsoner/inngangsparti
- tilgjengelig og fremkommelighet for brannbil og slukkemannskap
- utforming av parkeringsplass, inkl HC-plass
- varelevering
- renovasjon
- overvannshåndtering
- beplantning og vegetasjonsbruk
- belysning, skilt og reklame
- snødeponi

Utomhusplanen skal vektlegge estetisk kvalitet i materialbruk og utforming og være godkjent av Saltdal kommune før igangsettingstillatelse for nye tiltak kan gis innenfor planområdet.

Kommentar:

Krav til utomhusplan gjelder alle formålene innenfor regulert område. Det er positivt at disse skal godkjennes av Saltdal kommune. Det burde imidlertid vært presisert hva som menes med Saltdal kommune. En kan tenke seg å strekke det til å gjelde Saltdal formannskap så vel som kommunestyret og saksbehandlernivå. En vil anse at en slik godkjenning må ha stor grad av politisk aksept og at Saltdal formannskap må være den instansens som godkjenner utomhusplanen etter saksutredning fra rådmannen. En mener dette fordi arealet er en særskilt viktig del av Rognan sentrum og sentrumsutviklingen.

Når det gjelder kvalitet på området (belysning, estetikk, materialbruk etc.) er dette godt beskrevet i planbeskrivelsen og i planbestemmelsene. Likevel bør det legges mer fokus på materialbruk og estetikk. Selv om formannskapet skal godkjenne utomhusplanen må planbestemmelsene også utformes slik at formannskapet har hjemmel til å kreve nødvendige endringer dersom utomhusplanen ikke er tilfredsstillende. En mener at materialbruk i overflaten ikke må være overvekt av asfalt, men annen type overflater.

Det må også påpekes at tiltakshaver er opptatt av at en vektlegger estetikk og utforming, men at det samtidig skal være effektiv og funksjonelt for butikkdriverne.

Universell utforming er ikke særskilt beskrevet for utomhusplanen. Utomhusplanen må vise til hvordan tiltaket følger opp krav til universell utforming jfr. Pbl § 29-3.

Det må også legges opp til en god prosess mot kommunen og berørte naboer på stedet.

Forslag til planbestemmelse fellesområder:

Utomhusplan skal vektlegge estetisk kvalitet i materialbruk og utforming. Det skal vektlegges høy grad av estetisk utforming i dekke og det skal benyttes materialer av god kvalitet og med høy håndverksmessig standard. Beplantning, grønt, lyssetting og materialkvalitet skal prioriteres på alle områder. Det skal ikke beplantes vegetasjon som er kjent for å gi allergiproblemer. Parkeringsområder skal ikke utformes som en større asfaltflate.

Det skal være høyt fokus på estetikk i løsninger, materialvalg og overganger. Dette gjelder bla ved avgrensing mellom ulike formål og arealer.

Utomhusplaner skal presenteres i 3-D-animasjon eller visualisering for hele området.

Utomhusplanen må vise til hvordan tiltaket følger opp krav til universell utforming jfr. Pbl § 29-3.

2.1.3 Estetikk og materialbruk

Bebyggelse og tiltak skal ha en god estetisk utforming i samsvar med sin funksjon og med respekt for de naturgitte og bebygde omgivelser. Tremateriale skal inngå i fasadeutforming og reklameskilt skal underordnes bygningens fasade.

Kommentar:

På Rognan er det en kombinasjon av flate tak og saltak. Det foreslås i bestemmelsene at tremateriale skal inngå i fasaden. Dette betyr at andre typer materialer kan benyttes i tillegg. Plan og bygningslovas bestemmelser (Byggesaksdelen) §§29-1 og 2 hjemler bruk av kommunens skjønn.

§ 29-1. Utforming av tiltak

Ethvert tiltak etter kapittel 20 skal prosjekteres og utføres slik at det får en god arkitektonisk utforming i samsvar med sin funksjon etter reglene gitt i eller i medhold av denne lov.

§ 29-2. Visuelle kvaliteter

Ethvert tiltak etter kapittel 20 skal prosjekteres og utføres slik at det etter kommunens skjønn innehar gode visuelle kvaliteter både i seg selv og i forhold til dets funksjon og dets bygde og naturlige omgivelser og plassering.

Dersom tiltakene etter kommunens skjønn ikke tilfredsstiller kravene i disse bestemmelsene er det grunnlag for å gi avslag på søknaden. Slik sett vil en behandling av byggesak kombinert med behandling i formannskapet gi godt grunnlag for vurdering av arkitektur og visuelle tiltak. Dette gjelder ikke bare bygninger men ethvert tiltak som er søknadspliktig etter PBL § 20-1.

Forslag til planbestemmelse estetikk og materialbruk:

Kommunen vil i behandling av søknader vurdere om tiltaket er i henhold til Pbl § 29-1 og 2.

BKKB1 Område for kombinert formål, BKB1-3

I reguleringsplanen er det avsatt kombinasjonsformålet BKB1 som sikrer utbygging av forretning/ tjenesteyting /næring /hotell/ bevertning i kombinasjon med hverandre eller hver for seg selv. I tillegg kommer tilhørende uteanlegg og parkering. Dette er en fleksibel ordning som sikrer alle formålene og gir en hjemmel til å bygge ut fra disse.

I kommunedelplanen for Rognan sentrum er deler av BKB1 lagt ut til formål hotell (omtalt H1 i kommunedelplanen) uten kombinasjon. Dette arealet reduseres med ca. 1,2 daa. I kommunedelplanen er totalområdet ca. 2,2 daa. I bredde utgjør dette en reduksjon på 16 meter. Arealet avsatt i kommunedelplanen på 1,2 daa eies ikke av Rognan hotell as.

Slik sett er ikke forslaget til reguleringsplan i henhold til kommuneplanens intensjoner på dette området selv om planen åpner for et kombinert formål. Kommunedelplanen har ikke lagt opp til en fleksibelt planformål på dette området.

I forhold til «hotellet» som nabo ble det i oppstartsmøtet oppfordret til avklaringsmøte angående eventuelle fremtidige utvidelser. Det må påpekes at hotellet i løpet av planleggingsperioden har skiftet eiere. Det foreligger ikke noe dokumentasjon at noe slikt avklaringsmøte er gjennomført. Imidlertid har Advokat Eilertsen på vegne av Hotellet skrevet merknad til planoppstarten. I

kommentarer til innspillet vises det til at tillatelse til hotell er innlemmet i kombinasjonsformålet.

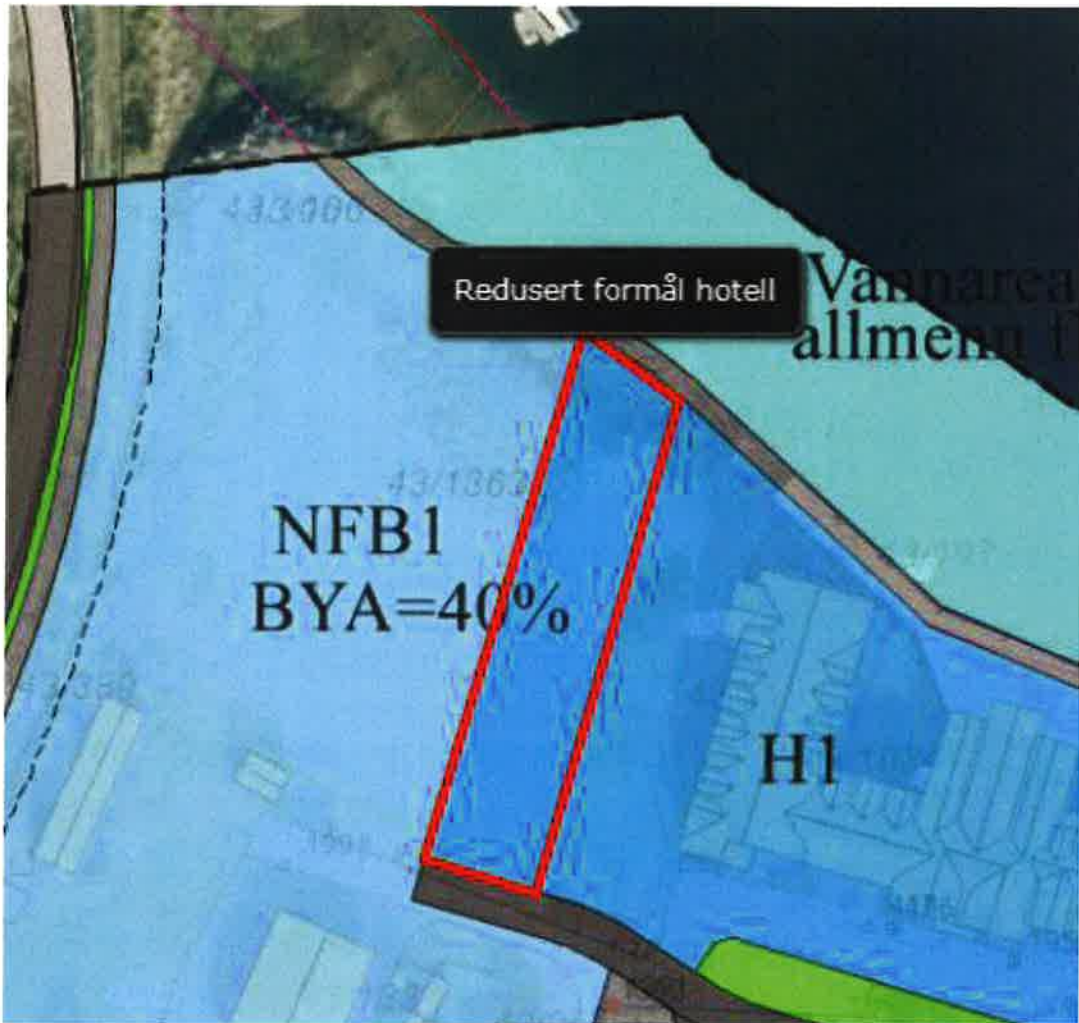
Området mellom hotelltomten og yttergrense for planområdet i vest omfattes av siktakse. Kommunedelplanens bestemmelser sier følgende om siktakser:

3. De overordnede siktakser skal ikke brytes.(se temakart siktakser og strukturings). Unntak er siktakse øst for Drageslipen.



Det er vanskelig å utvide hotellet mot vest uten å bryte denne siktlinjen.

Kombinasjonsområdet er som sagt en fleksibel ordning der alle formål kan søke og få innvilget søknad dersom den tilfredsstillter kravene i reguleringsplanen. Det er sådan i utgangspunktet først til mølla prinsippet. Dette strider mot kommunedelplanens arealformål, der hotell er eneste formål. I og med at det er et kombinasjonsformål gis det imidlertid mulighet for en utbygging av hotellet , men dette er ikke i tilstrekkelig grad sikret slik som i kommunedelplanen.



Figur 1 viser med rødt strek området som endres fra hotellformål til blandet formål

En mener at det i plandokumentene ikke er tilfredsstillende redegjort for hvordan en kan ivareta muligheter for utvidelse av hotellet.

4.1 Gatetun, o_SGT1

Det vises til fellesbestemmelsene og krav til belegning og kvalitet. Området kan med fordel forlenges vestover mot nytt bygg. På området tillates det ikke etablering av asfaltflate. Dette spesifiseres i bestemmelsene:

Forslag bestemmelse o_SGT1:

- Det tillates ikke etablering av asfalt på området.
- O_SGT1 forlenges mot vest som SGT2 (annen eierform). SGT2 skal videreføre materialbruk og kvalitet som SGT1.

Turdrag langs sjøen, GT1-3

Krav til kvalitet og materialbruk i bestemmelsene. Det må imidlertid presseres at området ikke skal benytte asfalt eller grus som materialer. Det skal også tilrettelegges for punktvis fysisk kontakt mot sjøen. Med punktvis menes at kontakt mot sjøen ikke skal kunne gjøres langsmed hele strekningen. Imidlertid må det være en viss bredde og utformes på en estetisk og

hensiktsmessig måte som forskjønner området og innbyr til kontakt mot sjøen. Det skal være samme krav til utførelse av arbeidet med fylling slik som øvrige områder.

Det må ikke brukes sprengstein slik som fyllingen ligger i dag.

Forslag bestemmelse o_SGT1-3:

Ved utforming av fylling mot sjø skal det vektlegges estetisk kvalitet i materialbruk og utforming.

Vesterfjæra sag, BKB2

Før eksisterende bygg for Vesterfjæra sag kan saneres, og igangsettingstillatelse kan gis for nybygg innenfor felt BKB2, må sag-verket inne i bygningen flyttes til sted angitt av Saltdal kommune.

Kommentar:

Kulturetaten har ikke tatt stilling til hvorvidt innvendig sag-verk skal flyttes. Bestemmelsen bør utgå.

Forslag bestemmelse BKB2:

Innvendig sag skal ved riving ivaretas på best mulig måte for eventuelt videre bruk.

Områder regulert til offentlige områder:

O_SGT1 (gatetun), o_GP1 (offentlig friområde), o_GT1-3 (turveg)

I forbindelse med reguleringsplanen foreslår tiltakshaver at enkelte områder overføres til kommunen. Dette gjelder spesielt områder som opparbeides og som i etterkant skal eies vedlikeholdes av Saltdal kommune. Kommunen har i tidlig fase signalisert at det vil være aktuelt å drifte gatetun og turveg, men gitt tilbakemelding at det må nærmere vurderes overtakelse av offentlig friområde (omtales som park i beskrivelse).

Etter møte med virksomhetsleder drift ser driftsavdelingen ingen mulighet for å kunne gjennomføre vedlikehold uten ekstra ressurser.

Forslag endring planformål:

Planformål friområde med offentlig eierskap utgår og erstattes av park med annen eierform.

Utbyggingsavtale:

Det fremforhandles utbyggingsavtale i forbindelse med reguleringsplanen. Det er allerede meldt oppstart av dette i forbindelse med meldingen og oppstart.

Oppsummering:

Hovedsakelig dreier utfordringene seg om hvordan hotellet kan utvikle seg vestover. I forslag til plan er det ikke lagt vekt på å videreføre formål hotell, men endre dette til en kombinasjonsformål forretning/tjenesteyting /næring/hotell/ bevertning. Dette begrenser utvikling av hotellet mot vest. Det må påpekes at Rognan Hotell eiendom AS ikke er eier av omtalt tomt som er regulert til kombinasjonsområde.

En kan tenke seg å opprettholde arealformål hotell i henhold til kommunedelplanen. Spørsmålet er hvorvidt dette kan ivareta tiltakshavers planer for utvikling av næringstomten på en hensiktsmessig måte og at det samtidig sikrer en god kvalitet på utforming av arealet. Når siktlinjen skal bevares forbi hotellet så går det ekstra areal med til dette. Skulle formål hotell opprettholdes kan dette gå utover tiltakshavers planer om maks 3000m² BRA, inklusiv

parkeringsplasser. Imidlertid er det vanskelig å forutse disse konsekvensene siden reguleringsplanen ikke detaljert har plassert bygninger og parkeringsplass.

Dette synes uavklart i reguleringsplanen.

Det anbefales derfor at tiltakshaver i samarbeid med hotellet vurderer mulighetene til å fjerne kombinasjonsformål på deler av tomten i øst til fordel for enbruksformål hotell.

En mener derfor at saken bør utsettes i påvente av en ytterligere avklaring på dette temaet.

Rådmannens innstilling

I medhold av Plan og bygningslova legges ikke detaljreguleringsplan ut til offentlig ettersyn. Bakgrunn for avslaget er at planforslaget i kommunedelplanen er regulert til enbruksformål hotell og erstattet av kominasjonsområde forretning/tjenesteyting /næring/hotell/ bevertning.

Planen er for lite avklarende i forhold til utvikling av hotellet mot vest, samt de konsekvenser dette kan medføre av endret arealbruk på området.

Det anbefales å følge opp følgende bestemmelser i eventuelt revidert forslag:

Arealformål:

1. o_GP1 (offentlig friområde) endres til parkområdet (annet eierforhold)

Endringer planbestemmelser:

Forslag planbestemmelse fellesområder:

Utomhusplan skal vektlegge estetisk kvalitet i materialbruk og utforming. Det skal vektlegges høy grad av estetisk utforming i dekke og det skal benyttes materialer av god kvalitet og med høy håndverksmessig standard. Beplantning, grønt, lyssetting og materialkvalitet skal prioriteres på alle områder. Det skal ikke beplantes vegetasjon som er kjent for å gi allergiproblemer. Parkeringsområder skal ikke utformes som en større asfaltflate.

Det skal være høyt fokus på estetikk i løsninger, materialvalg og overganger. Dette gjelder bla ved avgrensning mellom ulike formål og arealer.

Utomhusplaner skal presenteres i 3-D-animasjon eller visualisering for hele området.

Utomhusplanen må vise til hvordan tiltaket følger opp krav til universell utforming jfr. Pbl § 29-3.

Forslag bestemmelse o_SGT1:

- Det tillates ikke etablering av asfalt på området.
- O_SGT1 forlenges mot vest som SGT2 (annen eierform). SGT2 skal videreføre materialbruk og kvalitet som SGT1.

Forslag bestemmelse o_SGT1-3:

Ved utforming av fylling mot sjø skal det vektlegges estetisk kvalitet i materialbruk og utforming.

Forslag bestemmelse BKB2:

Innvendig sag skal ved riving ivaretas på best mulig måte for eventuelt videre bruk.



Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
<u>Formannskap</u>	<u>113/2017</u>	<u>27.06.2017</u>

Igangsetting forskrift om snøskutertrase i Saltdal kommune

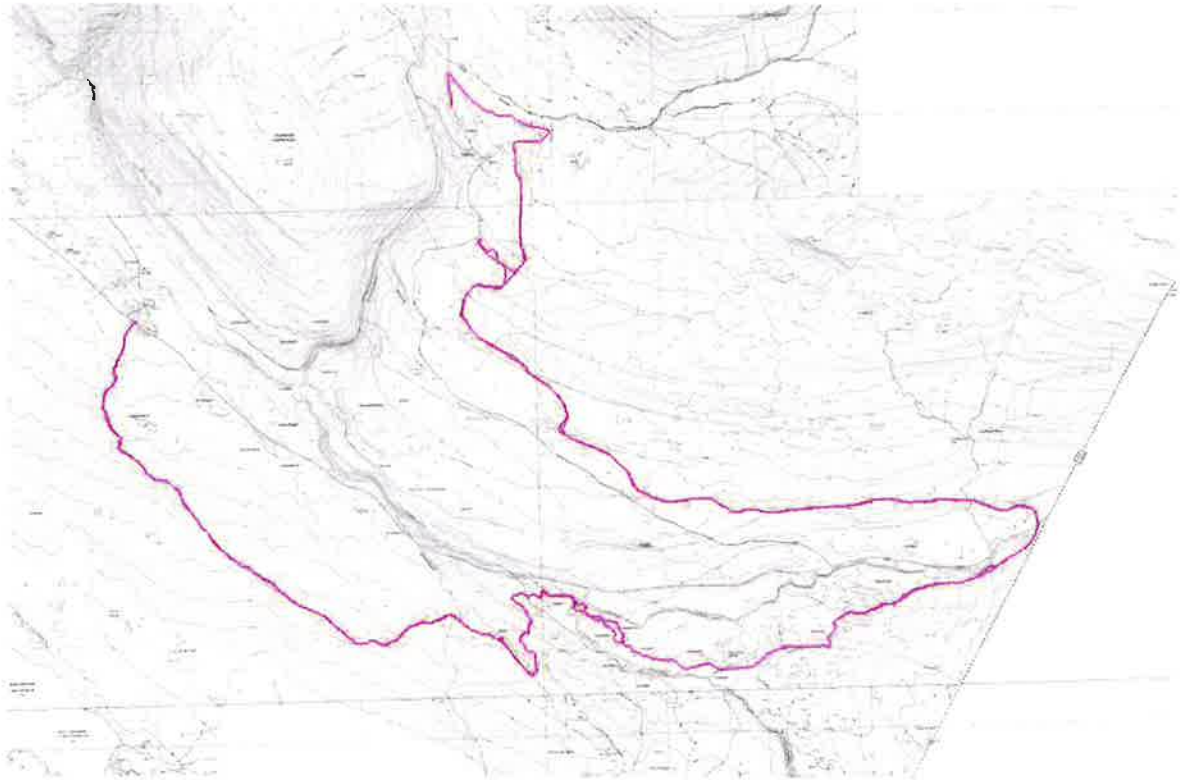
Foreliggende dokumenter:

Saksopplysninger

Nye regler om snøskuterløyper for fornøyelseskjøring trådte i kraft 19. juni 2015. I den anledning har administrasjonen arbeidet med å lokalisere aktuelle fremtidige traseer. I 2014 ble det i forbindelse med forsøksordning for fornøyelseskjøring meldt oppstart i avis at det var ønskelig med innspill på traseer for fornøyelseskjøring. Det kom flere innspill til dette, men få var aktuelle bla. på grunn av grunneierforhold, kjøreforhold m.m. Etter 2014 ble forsøksordningen opphevet og tatt med i forskriften. Kommunene står nå fritt til å etablere egen løyper for fornøyelseskjøring med hjemmel i forskriften.

Etter vurderinger vedrørende terreng og grunneierforhold er det to traseer som ble vurdert som aktuelle for fornøyelseskjøring. Dette er følgende traseer:

1. Skaiti – grensen
2. Junkerdal – grensen



En har i all hovedsak vurdert om traseene er mulig å kjøre med skuter og nærhet til fritidsbebyggelse, samt at det kan etableres parkeringsplasser i forbindelse med traseen.

Et videre arbeid med traseene krever egen konsekvensutredning for flere tema bla. friluftsliv, støy, reindrift m.m.

I utgangspunktet er det ikke nødvendig med varsle om oppstart for å etablere en fornøylesløype etter forskriften. Kommunen kan utrede forslag med KU på selvstendig grunnlag og sende denne på høring. Men en vurderer det som en fordel for prosessen at de som eventuelt blir berørt av tiltaket har mulighet å uttale seg på forhånd. Dette gir best mulig medvirkning fra start. Oppstartsmelding blir sendt til berørte og offentlige etater, lag og foreninger. Innspill fra disse blir også tatt med videre i arbeidet.

For etablering av løype er det krav til konsekvensutredning.

Vurdering

1. Junkerdal – Grensen

Det har vært foretatt befarings på strekningen Junkerdal – Grensen. Befaring ble gjort med kjentmann i området. Vedlagt følger kart over den aktuelle traseen.

Befaringen viser at det er fullt mulig å etablere en trase på denne strekningen. Selve traseen befinner seg i områder som er svært viktig for friluftslivet (Viskisområdet), samt i nærhet av Turiststi løype Lønsdal-Graddis. Området lokalisert i vinterbeiteområdet for Saltfjellet reinbeitedistrikt, i nærhet av flyttlei og trekklei. Vinterbeitene er karakterisert som særverdiområder for reindrift. Videre går en aktuell trase gjennom hytteområdet i Graddis med nærmere 60 hytter. Nærhet til nærmeste hytte er 15 meter og flere ligger innenfor en radius på under 50 meter. Det kan derfor bli en problematikk i forhold til støy. Dette kan eventuelt

kompenseres for redusert hastighet. Når det gjelder bruk en av løypen kan også denne tidsbegrenset.

Det har tidligere vært underskriftskampanje mot en eventuell trase gjennom hyttfeltet.

Mulighet for passering i hyttfeltet

Det er fullt mulig å vurdere å passere hyttfeltet med snøskuter. Rekkevidden av støy slik den er presentert i sjablongen er teoretisk beregnet, og veiledningen gjør en oppmerksom på at faktisk støyutbredelse ved nøyaktige støyberegninger kan gi andre avstander.

Konklusjon

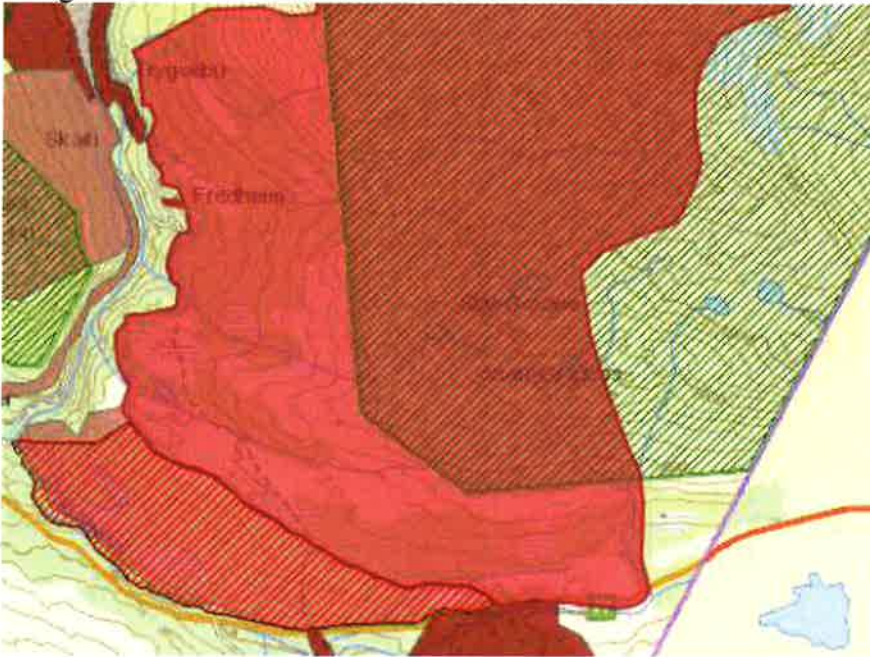
Etter en overordnet vurdering er en derfor kommet frem til at det ikke anbefales å foreslå utredet skutertrase på strekningen Junkerdal – Grensen.

2. Skaiti – Grensen

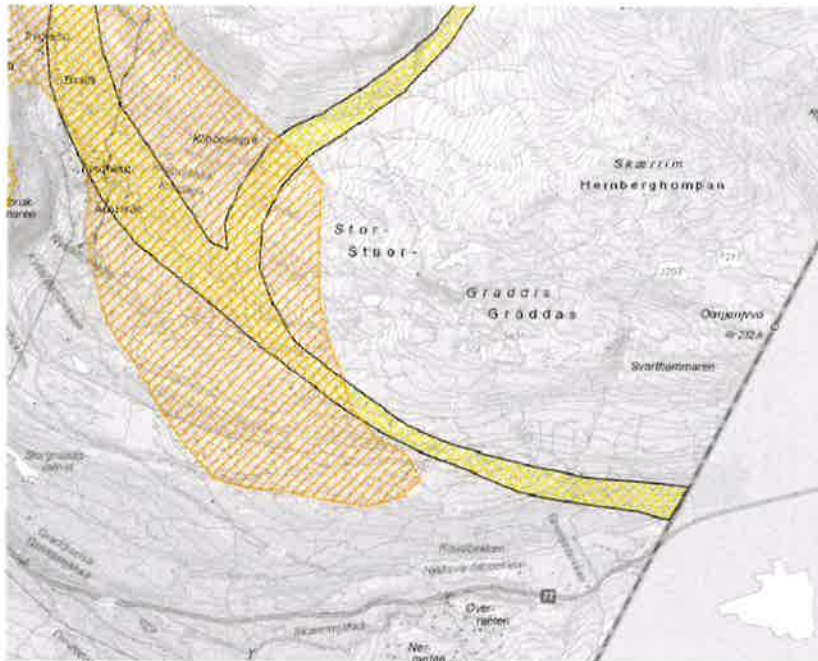
En skuterløype på denne strekningen har i flere år vært gitt tilbakemelding på. I forbindelse med bruks- og verneplan for Junkerdal/Balvatnet (kommunedelplan østre del) ble Junkerdal nasjonalpark trukket øst for å kunne muliggjøre en fremtidig skutertrase i fremtiden. Før denne planen var området der aktuell trase kan lokaliseres omfattet av et midlertidig vern i påvente av denne verneplanen. Det er også kommet konkret innspill på en slik trase i forbindelse med annonse i avisen.

Det er flere mulige scenarier for etablering av løypenett fra Skaiti til grensen. Traseen har vært befart med kjentmann.

Området er del av et større friluftsområde (Stor-Graddis/Bjørntoppen) og er karakterisert som et viktig friluftsområde i Saltdal.



Området er også en del av Norsk/svensk beite konvensjonsområde. Områdene registrert som høstvinterbeite, vinterbeite. Det er også flyttlei innenfor et større område.

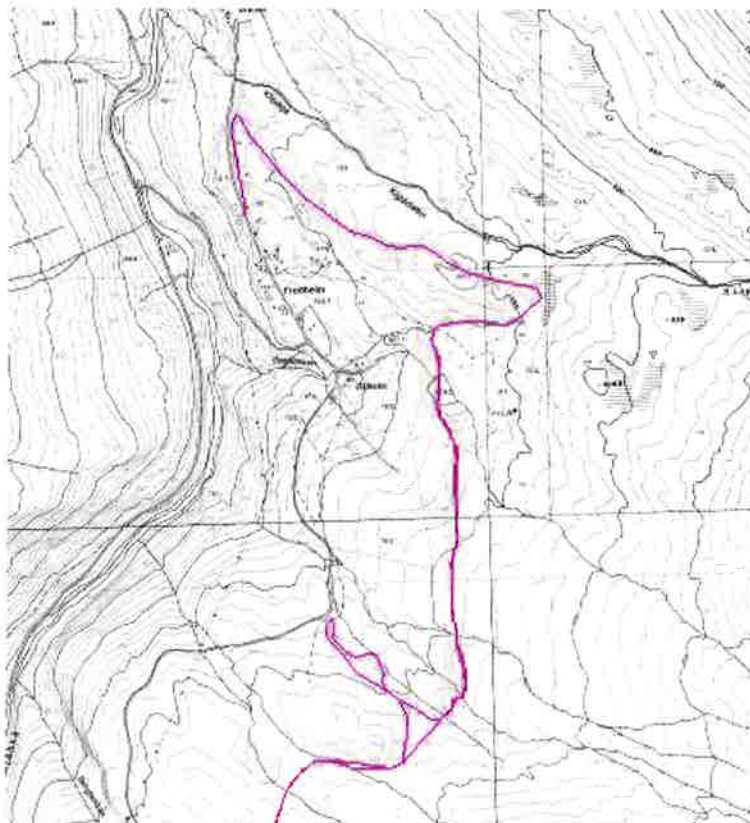


Figur 1 Utsnitt reindriftskart. Kilde Nordlandsatlas

Mulig trase/løype:

Det er flere alternativet til lokalisering av løypenett. Lokalisering av løype er mye begrenset ut fra terreng, værforhold, friluftsliv, fritidsbebyggelse, lokalbefolkning og reindrift. I Skaiti er det fast bosetting, etablert hyttefelt og caravanplass. Mulige parkeringsplasser kan lokaliseres på:

- Skuterløype øst av hyttefeltet mot kommunal veg og parkering sør for Klippåga.
- Parkeringsplass vest for telemast langsmed kommunal veg (Kvilarsteinbekken)



Figur 2 Mulig trase Skaiti - Grensen

Lokalisering av skuterløype vil være begrenset av bergformasjonen langsmed Bergbekken. Det er kun mulig å forsere denne på et sted. Videre må en løype følge terrenget inn mot grensen i Sverige.

Konklusjon

Etter en overordnet vurdering er en derfor kommet frem til at det anbefales å foreslå utredet skutertrase på strekningen Skaiti – Grensen.

Virkemidler ved skutertraseer:

Nedenfor vises det til de muligheter kommunen har til å regulere bruken av en fornøyelseløype:

- Fart på skuter kan reduseres for å minske støybildet
- Tidsbruk av traseen. Kommunen kan i forskriften begrense bruken (timer/døgn/uker/mnd) slik den finner det mulig. Dette kan benyttes som avbøtende tiltak.
- Antallsbegrensning i form av årskort, sjablonger.
- Støydempende tiltak.

Drift og vedlikehold av løype:

Saltdal kommune har ansvar for løypen. Kommunen kan imidlertid sette vekk drift og vedlikehold etter avtale.

Prosess

På forhåndshøringen blir det bedt om å komme med innspill til omtalt trase. I tillegg vil det være muligheter å gi innspill til andre mulige løsninger på strekningen enn det som er befart. Det må påpekes at omtalte områder bare viser til hvilke muligheter som er mulig på strekningen, og at det gis innspill til disse eller eventuelt andre alternativer.

Når frist for oppstartsmelding er utgått oppsummeres innspillene og det arbeides videre med en eventuell løype på strekningen Skaiti-Grensen.

Rådmannens innstilling

Det anbefales at det startes opp arbeid med fremtidig fornøyelseløype strekningen Skaiti – Grensen på omtalt strekning.



Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	114/2017	27.06.2017

Janne Grauer Myrvoll - Søknad om motorferdsel etter § 6.

Foreliggende dokumenter:

1	00002H
---	--------

Saksopplysninger

Janne Grauer Myrvoll søker om flerårig dispensasjon fra § 6 i motorferdselsloven. Søknaden gjelder transport av materialer i forbindelse med utbedring og vedlikehold av hytte på Nordnesfjellet. Transporten skal foregå langs opparbeidet traktorvei.

Vurdering

Det er kommunen som dispensasjonsmyndighet som må vurdere om søker her påviser et særlig behov for transport. Etter forskriftens §6 kan formannskapet i unntakstilfeller gi tillatelse til kjøring dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Kommunen er kjent med at det er opparbeidet traktorvei på denne strekninga, siste biten inn til hytta må materialene bæres.

Det er her snakk om mindre byggearbeider, søker har da hjemmel direkte i loven om transport på vinterføre av materialer og utstyr samt arbeidsfolk. Søker overtok hytta nå i vår og har derfor ikke hatt mulighet til transport av nødvendig utstyr og materiell, så behovet for transport på barmark bør være veldig begrenset.

Kommunen har fått henvendelser fra sauenevinga om at økt trafikk tidlig på sommeren er negativt for søyer med lam. I forhold til sauenevinga vil økt trafikk langs disse veiene ha betydning. Søyer med lam oppholder seg langs disse veiene og økt trafikk vil medføre at de blir forstyrret. Søye og lam kan bli skremt fra hverandre. Det bør ikke tillates kjøring før etter 1. juli

Tredje ledd i rundskriv T-6/09 innebærer at det for bar mark kjøring kun kan gis tillatelse for transport langs traktorvei. Dette betyr at det må kreves at veien er opparbeidet med sikte på bruk av traktor, eller andre større kjøretøyer. En slik tillatelse gjelder ikke for eldre kjørespor, stier mv.

I tråd med prinsippet i naturmangfoldloven om kunnskapsgrunnlaget vil kommunen ha plikt til å hente inn en oversikt over traktorveier der tillatelsen skal gjelde.

Grunnlaget for avgjørelsen

Ved ikrafttredelse av naturmangfoldloven 01.07.09 skal søknader etter den generelle dispensasjonsbestemmelsen skal derfor vurderes etter naturmangfoldloven.

Som grunnlag for beslutningen er søknaden vurdert i henhold til prinsippene i naturmangfoldlovens § 8 til 12.

Begrunnelse

Med gitte vilkår vurderes ikke bruk av motorkjøretøy til transport etter traktorvei på Nordnes å være i strid med formålet.

Kunnskapsgrunnlaget § 8

Motorferdsel er i utgangspunktet forbudt da dette kan ha negative effekter gjennom forstyrrelse, slitasje og støy. Forsommeren er ei sårbar tid for viltet, det er yngletid og økt trafikk vil føre til mere forstyrrelser. Ferdsel på godkjente traktorveier vil ha minimal innvirkning på vegetasjonen med hensyn til slitasje.

Føre-var § 9

Føre-var-prinsippet er vurdert opp mot omsøkte tiltak. Transporten vil omfatte kun godkjente traktorveier, med dette vil kjøring ikke skade naturmangfoldet.

Økosystemtilnærming og samla belastning § 10

Kjøringa det er søkt om i dette tilfellet er i et så begrensa omfang at det ikke vil medføre for stor belastning på området.

Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver § 11

Ut fra de opplysninger som foreligger, er det ikke indikasjoner på at virksomheten vil føre til miljøforringelse. Prinsippet er derfor ikke aktuelt å benytte i denne saken.

Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder § 12

Ikke aktuelt i denne saken da det foregår kun etter godkjente traktorveier.

Vurdering

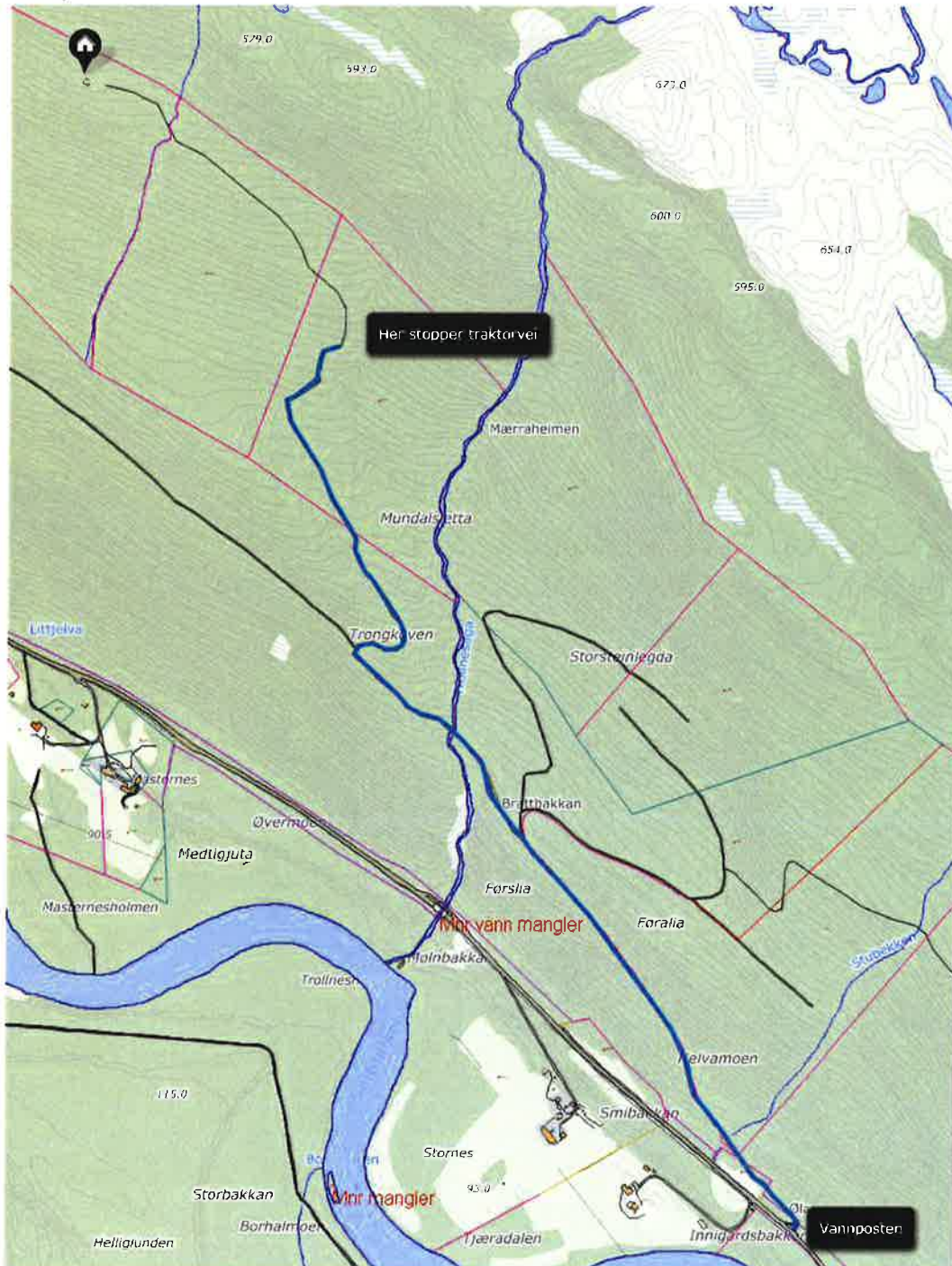
Kommunen kan gi en midlertidig tillatelse med begrenset varighet, jf. annet ledd, rundskriv T-6/09. Kommunen har vurdert søknaden i forhold til prinsippene i naturmangfoldlovens § 8 til 12. Tillatelsen avgrenses til å gjelde for denne barmarksesongen og det begrenses til 8 turer pr år.

Økt trafikk langs traktorveien tidlig på sommeren vil være negativt i forhold til viltet, det er yngletid og man bør begrense forstyrrelsen. Det bør ikke tillates kjøring før etter 1. juli

Rådmannens innstilling

Janne Grauer Myrvoll gis dispensasjon etter § 6 i motorfedtelsesloven for kjøring av materialer og tyngre utstyr etter traktorvei som starter ved vannposten og opp i Nystadneslia (se kart), siste biten til hytta må materialer og utstyr bæres. Dispensasjonen gjelder fra 1. juli til 31. oktober 2017. Det begrenses til 8 turer for denne sesongen, det skal føres kjørebok. Dispensasjonen er vurdert etter prinsippene i naturmangfoldlovens § 8 til 12.

Kart:



Kjørebok:

Tur	Dato	Underskrift
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		



Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	115/2017	27.06.2017

Motorferdsel på barmark

- dispensasjon for kommunalt skadefellingslag 2017

Sakens bakgrunn

Det kommunale skadefellingslaget i Saltdal søker om dispensasjon til motorferdsel på traktorveier i kommunen i forbindelse med eventuelle skadefellingsoppdrag. Hver sommer blir det i Saltdal gitt flere skadefellingstillatelser som følge av at rovvilt har gjort skade på beitedyr. I forbindelse med slike fellingsforsøk har fellingslaget behov for rask uttransport av personell og utstyr. Det finnes mange skogsbilveier i Saltdal. Disse kan fellingslaget benytte uten dispensasjon dersom grunneier tillater det. Søknad om dispensasjon gjelder derfor områder med hyppige rovviltskader, uten slike skogsbilveier. De aktuelle veiene er godkjente traktorveier i Storalmenningen, Pothus, Kvannal, Nordnes, Kværva, Bleiknes og Øvre- og Nedre Drageid.

Det kommunale skadefellingslaget i Saltdal er i flere år gitt dispensasjon fra motorferdselforskriftens § 6 for motorferdsel på sentrale traktorveier i kommunen under fellingsoppdrag.

Hjemmelsgrunnlaget

§ 6. (tillatelser etter søknad).

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.

Tillatelse etter første ledd kan gis for bestemte høve eller for bestemte tidsrom. Kommunen kan sette vilkår for tillatelsen.

Vurdering

Motorferdselloven har som formål «ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdsel i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen» jf. § 1.

Etter forskriftens § 6 kan kommunen i unntakstilfeller gi tillatelse til motorferdsel dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på

annen måte. Det skal stilles meget strenge krav til "særlig behov" og til at behovet ikke skal kunne dekkes på annen måte. Spesielt restriktiv skal praksisen være for tillatelser til barmarkskjøring. Persontransport kan vanligvis ikke gis tillatelse etter forskriftens § 6. I rundskriv T-1/96, rundskrivet fra departementet om tolkning av motorferdselloven, fremgår det at slik transport i hovedsak bare bør tillates dersom det kan kjøres på traktorvei, og etter en særlig streng vurdering. Før eventuell tillatelse gis, skal transportbehovet vurderes opp mot mulige skader og ulemper; spor i terrenget, støy og forurensning, hvor sårbart området er og konflikter som kan oppstå i forhold til andre brukergrupper og naturmiljøet. Målet er å redusere motorferdselen til et minimum.

Den «særlige grunnen» som oppgis av fellingslaget er behovet for rask uttransport av personell og utstyr for å effektivisere fellingsforsøkene. Skadefellingslaget i Saltdal er det fellingslaget i Nordland med flest oppdag i løpet av sommersesongen, noe som også gjenspeiler den vanskelige rovviltsituasjonen som beitenæringene i kommunen opplever. Når et vedtak om skadefelling gis er dette på bakgrunn av et akutt behov for å ta ut skadevolder, uttak bør derfor gjøres så raskt og effektivt som mulig. Det anses på bakgrunn av dette som at fellingslaget har dokumentert et «særlig behov» som ikke knytter seg til turkjøring.

Siden søknaden gjelder kjøring på barmark, har det betydning om kjøringen kan skje langs opparbeidet vei slik at motorferdselen er til minst mulig skade og ulempe for natur og friluftsliv. Erfaringer viser at terrenggående motorkjøretøyer volder betydelig slitasje og skade på terrenget ved at belter og hjul vil etterlate seg merker og sår i naturen. På grunn av de store terrengskader slik kjøring gir, skal forskriftens § 6 praktiseres enda strengere for barmarkskjøring enn for kjøring på vinterføre. "Miljøstatus i Nordland" viser at det har vært en stor utvikling i antall barmarkskjøretøyer i fylket. Med bakgrunn i den sterke økningen av barmarkskjøretøyer, må den enkelte søknad også ses i sammenheng med forventet antall tilsvarende søknader. Selv om den enkelte tillatelse ikke vil by på vesentlige ulemper, kan en søknad avslås av hensyn til de samlede konsekvenser av å innvilge tilsvarende søknader. I dette tilfellet er det ikke grunn til å forvente flere tilsvarende søknader, da det kun er et kommunalt skadefellingslag i Saltdal.

Skadefellingslaget søker om tillatelse til kjøring på enkelte traktorveier i Saltdal kommune i forbindelse med eventuelle fellingsoppdrag. I tråd med prinsippet i naturmangfoldloven om kunnskapsgrunnlag vil kommunen ha en plikt til å hente inn en oversikt over traktorveier der tillatelsen skal gjelde. Det er ikke anledning til bare å henvise til at tillatelsen gjelder på alle traktorveier. De omsøkte traktorveiene er i forholdsvis god stand, og blir jevnlig vedlikeholdt. Om transporten foregår i et begrenset omfang, slik som her kun under skadefellingsforsøk, vil konflikter i forholdet til andre brukergrupper begrenses.

Selv om motorferdsel etter omsøkte traséer i liten grad berører naturmangfold, er det likevel foretatt en utsjekk i Naturbasen og i Artsdatabankens artskart, jf. at tiltaket berører natur. I henhold til dette er det ikke registrert prioriterte arter, truede eller nær truede arter på Norsk rødliste for arter, utvalgte naturtyper eller truede eller nær truede naturtyper på Norsk rødliste for naturtyper i nærområdet. Det er heller ikke framkommet opplysninger i saken som skulle tyde på at det kan befinne seg arter eller naturtyper i området som ikke er fanget opp av ovennevnte registreringer. Dermed er det heller ikke påvist mulige effekter av tiltaket på naturmangfold. Kravet i § 8 om at saken skal baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap, er dermed oppfylt. I og med at naturmangfold i liten grad berøres av tiltaket og det ikke kan påvises effekter av tiltak på verdifull natur, legges dette til grunn for at det ikke er nødvendig å foreta vurderinger etter de andre miljøprinsippene i naturmangfoldloven §§ 9–12.

Det fremgår av motorferdselsforskriftens § 7 at det kan settes vilkår for dispensasjoner. Rundskrivet henstiller til at det bør settes vilkår som reduserer ulempene og skadene for

naturmiljø og mennesker, og som regulerer tidspunktet for transporten f.eks. ved bruk av datoer, bestemte ukedager eller tidsrom på dagen når det gis tillatelse til barmarkskjøring. Likeledes åpnes det for at kommunen kan vurdere om det er behov for å ha tider på året hvor det ikke skal være adgang til å kjøre etter forskriftens § 6 ut fra hensynet til dyre- eller plantelivet. Slike begrensninger vil også lette arbeidet for politi/oppsynsmyndighet i deres kontrollarbeid. Tillatelsen bør på bakgrunn av dette begrenses til fellingsperioden som er gitt i forbindelse med fellingsvedtak fra Fylkesmannen eller Miljødirektoratet. Det er i forbindelse med skadefelling viktig å også ha rask tilgang til «jaktterrenget» på nattetid, det er derfor grunnlag for at dispensasjonen skal gjelde også på nattetid. Fellingsperiodene er såpass begrenset i seg selv at vilkår av hensynet til støy, forurensning og konflikter som kan oppstå i forhold til andre brukergrupper anses lite aktuell.

Det er søkt om en flerårig dispensasjon. Det kan unntaksvis gis tillatelser for lengre perioder, f.eks. kan det for kjøreformål som strekker seg over flere år og som det ikke er tvil om berettigelsen av, gis tillatelse for flere år om gangen. Siden kommunen er inne i en prosess med utarbeidelse av ny motorferdselsplan og lokal forskrift for motorferdsel ønsker vi på generelt grunnlag ikke å gi flerårige tillatelser til kjøring på barmark denne sesongen. Dette for at vi enklere skal kunne implementere de nye reglene, og for å bidra til likebehandling når ny forskrift og motorferdselsplan er på plass.

Konklusjon

Søknaden er innenfor rammen av hva som kan gis dispensasjon etter motorferdselsforskriften § 6. Skadefellingslaget v/Erling Normann har påvist et særlig behov for frakt personell og utstyr på traktorveier i Storalmenningen, Pothus, Kvanndal, Nordnes, Kværva, Bleiknes, Øvre- og Nedre Drageid i forbindelse med eventuelle skadefellingsforsøk.

Områdeavgrensning og periode for fellingstillatelse gjelder som ytre rammer for hvilke av disse veiene som til enhver tid kan benyttes under fellingsforsøkene. Med disse begrensningene vurderes motorferdselen å ikke være til skade eller ulempe for naturmiljøet eller mennesker.

Rådmannens innstilling

I henhold til § 6 i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag gis skadefellingslaget i Saltdal dispensasjon til motorisert ferdsel på traktorveiene avmerket i kart i Storalmenningen, Pothus, Kværva, Kvanndal, Nordnes, Bleiknes og Øvre- og Nedre Drageid under eventuelle fellingstillatelser i disse områdene.

På bakgrunn av pågående arbeid med ny motorferdselsplan gis det kun tillatelse for barmarksesongen 2017.

Vilkår for tillatelsen:

- Tillatelsen etter § 6 gjelder på traktorveier inntegnet på vedlagte kart, og innenfor områdeavgrensning og periode angitt i skadefellingstillatelse.
- All kjøring utenom **angitte traséer** er forbudt.
- Tillatelsen gjelder **transport av personell og utstyr i forbindelse med skadefellingsforsøk.**
- Tillatelsen gjelder **alle medlemmer** i skadefellingslaget i Saltdal samt medlemmer av **fellingslag i nabokommuner som deltar i det aktuelle skadefellingsforsøket.**

All motorferdsel i utmark og på islagte vassdrag skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljøet og mennesker. Overtredelser i forhold til dette eller fastsatte vilkår vil kunne føre til umiddelbar inndragning av tillatelsen.

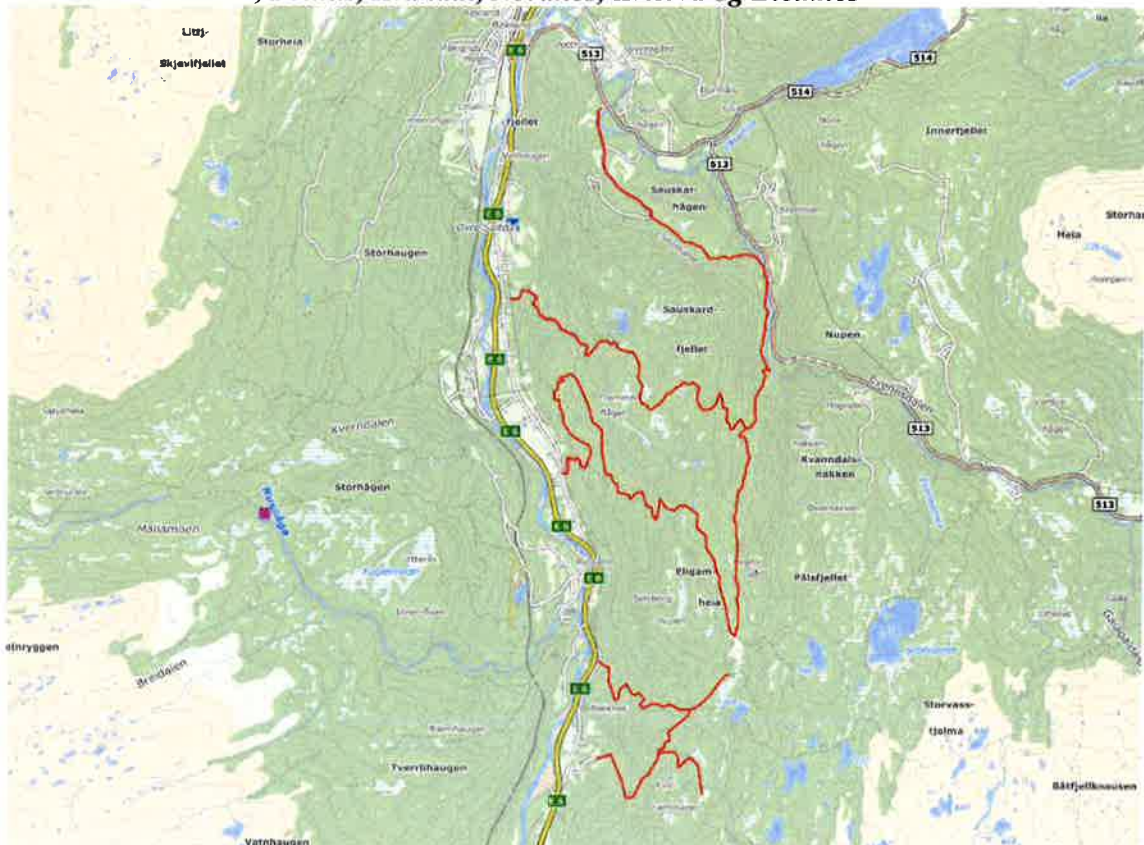
Følgende dokumenter skal følge kjøretøyet og fremvises på forlangende av offentlig oppsyn/tilsynstjeneste: **FELLINGSTILLATELSE, DISPENSASJON MED KART, GRUNNEIERS TILLATELSE, FØRERKORT OG VOGNKORT.**

Klageadgang

Vedtaket kan påklages til Saltdal formannskap. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen da brevet kom fram til påført adressat. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp.

Klagen skal sendes skriftlig til den som har truffet vedtaket, angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes, og de grunner du vil anføre for klagen. Dersom du klager så sent at det kan være uklart for oss om du har klaget i rett tid, bes du også oppgi når denne melding

Traktorvei Storalm., Pothus, Kvandal, Nordnes, Kværva og Bleiknes



Traktorvei Nedre Drageid



Traktorvei Øvre Drageid





Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	116/2017	27.06.2017

Torleif Helgesen. Søknad om motorferdsel i utmark etter § 6.

Foreliggende dokumenter:

Søknad om motorferdsel i utmark datert 20.06.2017

Kart over omsøkt trasé

Henvisning/bekreftelse sykdom adressert SNO datert 19.06.2017

Saksopplysninger

Thorleif Helgesen søker om flerårig dispensasjon etter motorferdselsforskriftens § 6 fra forbudet mot motorferdsel i utmark. Søknaden gjelder dispensasjon for motorisert ferdsel langs godkjent traktorvei fra Bleiknes til høydedrag 35m sørvest for hytta ved Nevergamlivatn. Søker ønsker å redusere gangavstanden til hytta på grunn av sin helsetilstand. Bekreftelse på sykdom av eldre dato er lagt ved.

Hjemmelsgrunnlaget

§ 6. (tillatelse etter søknad).

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.

Tillatelse etter første ledd kan gis for bestemte høve eller for bestemte tidsrom. Kommunen kan sette vilkår for tillatelsen.

Vurdering

Motorferdselloven har som formål «ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdsel i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen» jf. § 1.

Etter forskriftens § 6 kan kommunen i unntakstilfeller gi tillatelse til motorferdsel dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Det skal stilles meget strenge krav til "særlig behov" og til at behovet ikke skal kunne dekkes på annen måte. Spesielt restriktiv skal praksisen være for tillatelse til barmarkskjøring. Persontransport kan vanligvis ikke gis tillatelse etter forskriftens § 6, det samme gjelder transport med barmarkskjøretøy til hytte. I rundskriv T-1/96, rundskrivet fra

departementet om tolkning av motorferdselloven, fremgår det at slik transport i hovedsak bare bør tillates dersom det kan kjøres på traktorvei, og etter en særlig streng vurdering. Før eventuell tillatelse gis, skal transportbehovet vurderes opp mot mulige skader og ulemper i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum. Slik dispensasjon skal eventuelt gis etter en meget streng vurdering av vilkårene.

Bevegelseshemmede stiller i en gruppe for seg som har større behov for, og må gis større muligheter enn andre til å bruke motoriserte fremkomstmidler. De kan således ha et "særlig behov" for motorferdsel etter forskriftens § 6. Om den enkeltes bevegelseshemming er av en slik art at det foreligger et "særlig behov", må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle.

Søker er i henhold til beskrivelse fra lege varig bevegelseshemmet på grunn av kronisk sykdom, og har problemer med å komme seg til hytta til fots. Fra godkjent bilvei til hytte er det 5km i forholdsvis bratt terreng (totalt ca. 500 høydemeter). Omsøkte trasé gjelder opparbeidet traktorvei fra Bleiknes til høydedrag 35m sørvest for hytta ved Nevergamlivatn. Grad av bevegelseshemming sett opp mot den krevende traséen taler for at søker har et «særlig behov» for å bruke motoriserte fremkomstmidler for å lette adkomst til egen hytte.

Med dette oppfyller søker kriteriet om «særlig behov» og kan få dispensasjon fra motorferdselsforbudet. Før en slik dispensasjon gis skal kommunen vurdere hvilke virkninger motorferdselen vil ha når det gjelder spor i terrenget, støy og forurensning, hvor sårbart området er og konflikter som kan oppstå i forhold til andre brukergrupper og naturmiljøet.

Siden søknaden gjelder kjøring på barmark, har det betydning om kjøringen kan skje langs opparbeidet vei slik at motorferdselen er til minst mulig skade og ulempe for natur og friluftsliv. Erfaringer viser at terrenggående motorkjøretøyer volder betydelig slitasje og skade på terrenget ved at belter og hjul vil etterlate seg merker og sår i naturen. På grunn av den sterke økningen i barmarkskjøretøyer, og de store terrengskader slik kjøring gir, skal forskriftens § 6 praktiseres enda strengere for barmarkskjøring enn for kjøring på vinterføre.

Som det går fram av "Miljøstatus i Nordland" har det vært en stor utvikling i antall motorkjøretøyer i fylket. Dette gjelder særlig for antall barmarkskjøretøyer, som nærmest har eksplodert de siste 15 årene. Den enkelte søknad må derfor også ses i sammenheng med forventet antall tilsvarende søknader. Selv om den enkelte tillatelse ikke vil by på vesentlige ulemper, kan en søknad avslås av hensyn til de samlede konsekvenser av å innvilge tilsvarende søknader.

Omsøkte trasé går i helhet langs eksisterende traktorvei. Det foregår i dag en begrenset motorisert ferdsel på veien som følge av landbruksdrift (beitebruk og skogsdrift). Første del av traktorveien er i forholdsvis god stand, og blir jevnlig vedlikeholdt, siste del er enkel traktorvei og mer sårbar for ferdsel særlig i våte perioder. Området regnes ikke som spesielt sårbart i forhold til naturverdier. Omsøkt transport av bevegelseshemmet langs traséen vurderes på bakgrunn av dette ikke å ha negativ påvirkning på naturmiljøet. Området er i naturbasen registrert som et svært viktig nærturområde. Om transporten foregår i et begrenset omfang vil konflikter i forholdet til andre brukergrupper begrenses.

Det fremgår av forskriftens § 7 at det kan settes vilkår for dispensasjoner. Rundskrivet henstiller til at det bør settes vilkår som reduserer ulempene og skadene for naturmiljø og mennesker, og som regulerer tidspunktet for transporten f.eks. ved bruk av datoer, bestemte ukedager eller tidsrom på dagen når det gis tillatelse til barmarkskjøring. Likeledes åpnes det for at kommunen kan vurdere om det er behov for å ha tider på året hvor det ikke skal være adgang til å kjøre etter

forskriftens § 6 ut fra hensynet til dyre- eller plantelivet. Slike begrensninger vil også lette arbeidet for politi/oppsynsmyndighet i deres kontrollarbeid.

Generelt bør motorferdsel med barmarkskjøretøyer langs traktorveier begrenses i vårløysinga. Mange grunneierlag har egne regler for når veien åpner for slik kjøring, også når det gjelder næringskjøring (som er direktehjemlet i loven). Siden vi allerede er i slutten av juni måned regnes ikke en slik begrensning relevant i denne saken.

For å begrense støy og forurensning, samt av hensyn til konflikter som kan oppstå i forhold til andre brukergrupper bør antall turer begrenses til 10, og perioden begrenses til 30. juni til og med 1. november 2017.

Det er søkt om en flerårig dispensasjon. Det kan unntaksvis gis tillatelser for lengre perioder, f.eks. kan det for kjøreformål som strekker seg over flere år og som det ikke er tvil om berettigelsen av, gis tillatelse for flere år om gangen. Søkers kjøreformål havner åpenbart i denne kategorien. Siden kommunen er inne i en prosess med utarbeidelse av ny motorferdselsplan og lokal forskrift for motorferdsel ønsker vi på generelt grunnlag likevel ikke å gi flerårige tillatelser til kjøring på barmark denne sesongen. Dette for at vi enklere skal kunne implementere de nye reglene, og for å bidra til likebehandling når ny forskrift og motorferdselsplan er på plass.

Når det gjelder kravet til kunnskap om naturmangfold i naturmangfoldloven § 8, vises det til at området omfattes av en opparbeidet traktorvei. Selv om motorferdsel etter omsøkte trasé i liten grad berører naturmangfold, er det likevel foretatt en utsjekk i Naturbasen og i Artsdatabankens artskart, jf. at tiltaket berører natur. I henhold til dette er det ikke registrert prioriterte arter, truede eller nær truede arter på Norsk rødliste for arter 2010, utvalgte naturtyper eller truede eller nær truede naturtyper på Norsk rødliste for naturtyper 2011 i nærområdet. Det er heller ikke framkommet opplysninger i saken som skulle tyde på at det kan befinne seg arter eller naturtyper i området som ikke er fanget opp av ovennevnte registreringer. Dermed er det heller ikke påvist mulige effekter av tiltaket på naturmangfold. Kravet i § 8 om at saken skal baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap, er dermed oppfylt. I og med at naturmangfold i liten grad berøres av tiltaket og det ikke kan påvises effekter av tiltak på verdifull natur, legges dette til grunn for at det ikke er nødvendig å foreta vurderinger etter de andre miljøprinsippene i naturmangfoldloven §§ 9–12.

Vurdering

Søknaden er innenfor rammen av hva som kan gis dispensasjon etter motorferdselloven § 6. Dispensasjonen gjelder motorferdsel på barmark på opparbeidet traktorvei, og søker har dokumentert bevegelseshemming som sett opp mot den krevende traséen taler for at søker har et «særlig behov» for å bruke motoriserte fremkomstmidler for å lette adkomst til hytta.

Siden traséen er avgrenset til å gjelde opparbeidet vei, og gjennom begrensninger i antall turer vurderes motorferdselen å ikke være til skade eller ulempe for naturmiljøet eller mennesker.

Rådmannens innstilling

I henhold til § 6 i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag gis Thorleif Helgesen dispensasjon til motorisert ferdsl langs opparbeidet traktorvei fra Bleiknes til høydedrag 35m sørvest for hytta ved Nevergamlivatn, begrenset oppad til 10 turer, og med gitte vilkår jf. § 7 i forskriften.

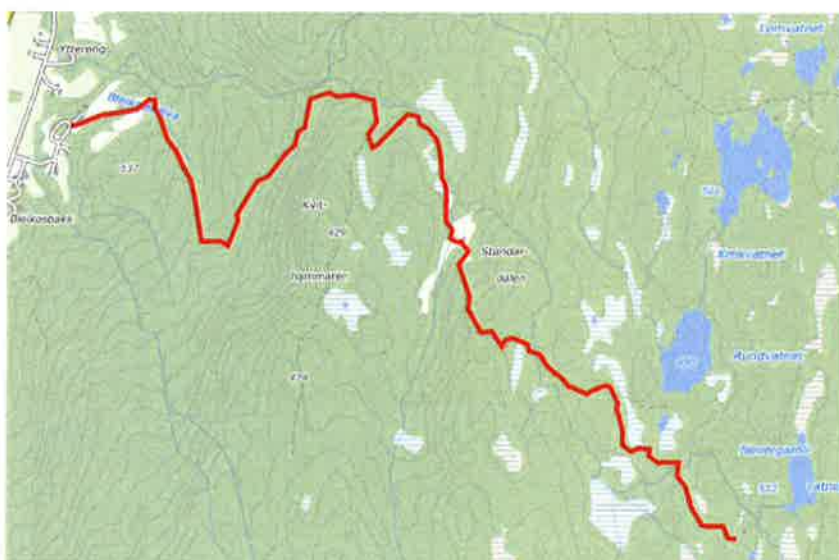
På bakgrunn av pågående arbeid med ny motorferdselsforskrift- og plan gis det kun tillatelse for barmarksesongen 2017.

Vilkår for tillatelsen:

- Tillatelsen etter § 6 gjelder i perioden **30. juni 2017, til og med 1. november 2017.**
- All kjøring utenom omsøkte trasè på angitt traktorvei er forbudt.
- Det er nattforbud; all kjøring mellom **kl. 23:00 og 07:00** er forbudt.
- Det skal føres **kjørebok**. Dato og klokkeslett pr. tur føres i tabell før avreise.

All motorferdsel i utmark og på islagte vassdrag skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljøet og mennesker. Overtredelser i forhold til dette eller fastsatte vilkår vil kunne føre til umiddelbar inndragning av tillatelsen.

Følgende dokumenter skal følge kjøretøyet og fremvises på forlangende av offentlig oppsyn/tilsynstjeneste: **TILLATELSE MED KART, KJØREBOK, FØRERKORT OG VOGNKORT.**



Klageadgang

Vedtaket kan påklages til Saltdal formannskap. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen da brevet kom fram til påført adressat. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp.

Klagen skal sendes skriftlig til den som har truffet vedtaket, angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes, og de grunner du vil anføre for klagen. Dersom du klager så sent at det kan være uklart for oss om du har klaget i rett tid, bes du også oppgi når denne melding kom frem.

KJØREBOK FOR BARMARKSSESONGEN 2016	
Dato og klokkeslett	Underskrift



Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	117/2017	27.06.2017

Mette Sund. Motorferdsel i utmark etter § 6

Foreliggende dokumenter:

1	00001H
---	--------

Saksopplysninger

Mette Sund søker om dispensasjon fra § 6 i motorferdselsloven. Søknaden gjelder transport av materialer i forbindelse med bygging av uthus på ved Rundvatnet på Osfjellet. Transporten skal foregå langs opparbeidet traktorvei fra parkering på godkjent bilveg.

Vurdering

Det er kommunen som dispensasjonsmyndighet som må vurdere om søker her påviser et særlig behov for transport. Etter forskriftens § 6 kan formannskapet i unntakstilfeller gi tillatelse til kjøring dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Kommunen er kjent med at det er opparbeidet traktorvei på denne strekningen, siste biten inn til hytta må evt. materialene bæres.

Det er her snakk om mindre byggearbeider, søker har da hjemmel direkte i loven om transport på vinterføre av materialer og utstyr samt arbeidsfolk. Reglene i motorferdselloven tar ikke sikte på å hindre nødvendig ferdsel som tjener anerkjente nyttebehov. Innkjøring av materialer på vinterføre til vedlikehold av hytte regner vi for et anerkjent nyttebehov. I rundskriv T-1/96 fremgår det også at det gis adgang til kjøring på vinterføre etter § 3d) for mindre byggearbeider som ikke krever byggetillatelse.

I utgangspunktet tillates ikke material- og utstyrtransport på barmark. Tillatelse til slik transport kan ikke påregnes uten i spesielle tilfeller. Det skal ikke gis tillatelse til transport av byggematerialer og varer på barmark som kan tas vare på i vinterhalvåret uten at de skades. Ved hyttebygging i "veiløse" områder må en påregne en lenger byggeperiode og benytte vinterperioder med tanke på frakt.

Helikoptertransport av materialer og utstyr kan være et alternativ og en vil i slike tilfeller oppfordre flere til å gå sammen om slik transport.

Kommunen har fått henvendelser fra sauenevinga om at økt trafikk tidlig på sommeren er negativt for søyer med lam. I forhold til sauenevinga vil økt trafikk langs disse veiene ha betydning. Søyer

med lam oppholder seg langs disse veiene og økt trafikk vil medføre at de blir forstyrret. Søye og lam kan bli skremt fra hverandre.

Når det gjelder kravet til kunnskap om naturmangfold i naturmangfoldloven § 8, vises det til at området omfattes av en opparbeidet traktorvei. Selv om motorferdsel etter omsøkte trasé i liten grad berører naturmangfold, er det likevel foretatt en utsjekk i Naturbasen og i Artsdatabankens artskart, jf. at tiltaket berører natur. I henhold til dette er det ikke registrert prioriterte arter, truede eller nær truede arter på Norsk rødliste for arter 2010, utvalgte naturtyper eller truede eller nær truede naturtyper på Norsk rødliste for naturtyper 2011 i nærområdet. Det er heller ikke framkommet opplysninger i saken som skulle tyde på at det kan finnes seg arter eller naturtyper i området som ikke er fanget opp av ovennevnte registreringer. Dermed er det heller ikke påvist mulige effekter av tiltaket på naturmangfold. Kravet i § 8 om at saken skal baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap, er dermed oppfylt. I og med at naturmangfold i liten grad berøres av tiltaket og det ikke kan påvises effekter av tiltak på verdifull natur, legges dette til grunn for at det ikke er nødvendig å foreta vurderinger etter de andre miljøprinsippene i naturmangfoldloven §§ 9–12

Oppsummering konklusjon

Det søkes om transport av materialer og utstyr etter § 6 i motorferdselsloven for bygging av uthus. Etter § 6 skal det ikke gis tillatelse dersom omsøkte behov kan dekkes på annen måte, annen måte finnes siden det kan kjøres med direkte hjemmel i forskriften på vinterføre etter § 3d. Det er her snakk om å kjøre langs traktorvei, og søker opplyser at det vanskelig å få transportert på vinterføre. Det gis et begrenset antall turer for denne barmarksesongen.

Rådmannens innstilling

Mette Sund gis dispensasjon etter §6 i motorferdselsloven til transport av materialer og utstyr til bygging av uthus på Osfjellet begrenset til 5 turer sommersesongen 2017. Dispensasjon for kjøring gjelder fra 1/7-17.

Det kan ikke påregnes nye dispensasjoner til transport på barmark. Nødvendig transport av utstyr må skje på vinterføre.

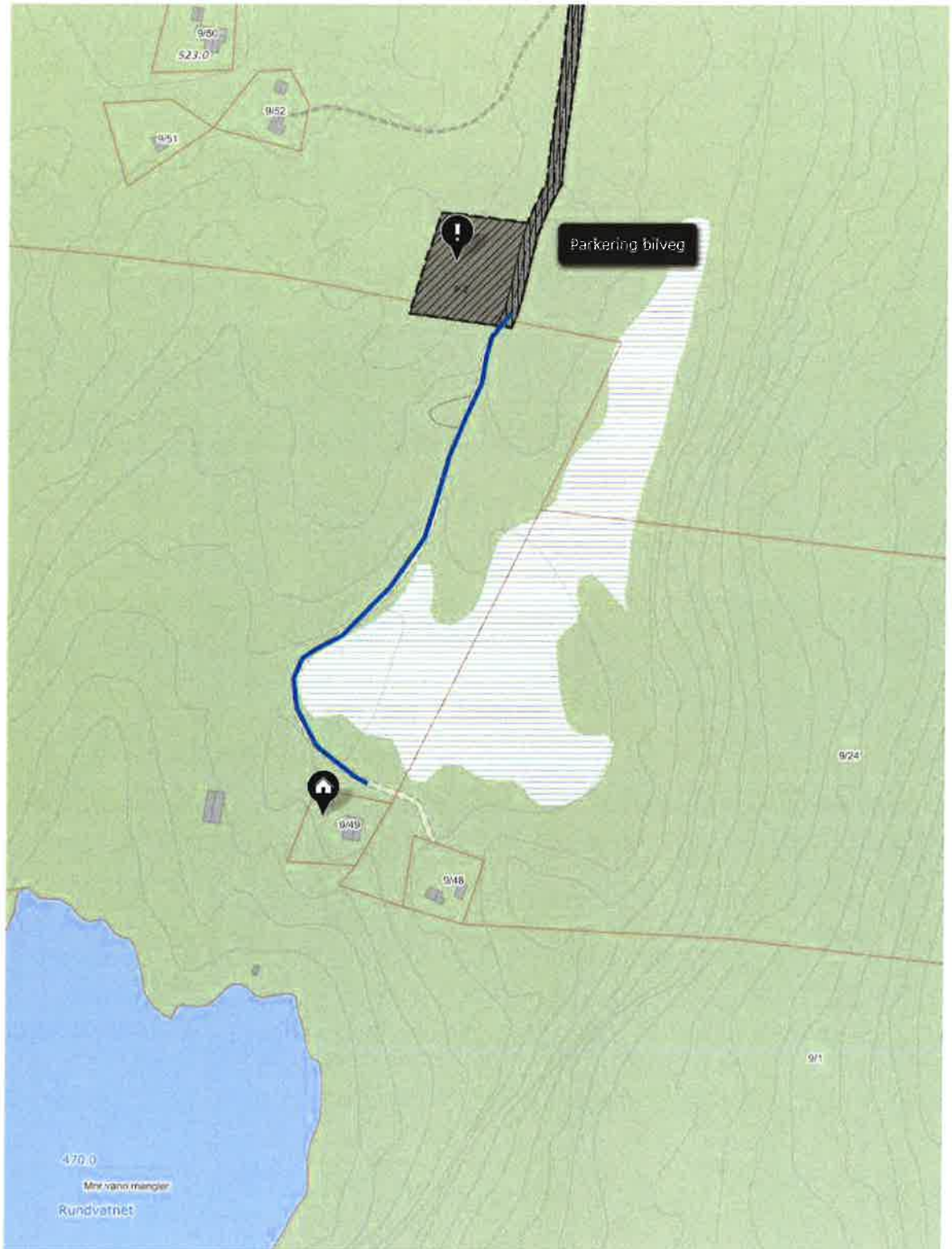
Vilkår for tillatelsen:

- Tillatelsen etter § 6 gjelder i perioden **30. juni 2017, til og med 1. november 2017.**
- All kjøring utenom omsøkte trasé på angitt traktorvei er forbudt.
- Det er nattforbud; all kjøring mellom **kl. 23:00 og 07:00** er forbudt.
- Det skal føres **kjørebok**. Dato og klokkeslett pr. tur føres i tabell før avreise.

All motorferdsel i utmark og på islagte vassdrag skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljøet og mennesker. Overtredelser i forhold til dette eller fastsatte vilkår vil kunne føre til umiddelbar inndragning av tillatelsen.

Følgende dokumenter skal følge kjøretøyet og fremvises på forlangende av offentlig oppsyn/tilsynstjeneste: **TILLATELSE MED KART, KJØREBOK, FØRERKORT OG VOGNKORT.**

Kart:



Klageadgang

Vedtaket kan påklages til Saltdal formannskap. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen da brevet kom fram til påført adressat. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp.

Klagen skal sendes skriftlig til den som har truffet vedtaket, angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes, og de grunner du vil anføre for klagen. Dersom du klager så sent at det kan være uklart for oss om du har klaget i rett tid, bes du også oppgi når denne melding kom frem.

KJØREBOK FOR BARMARKSSESONGEN 2017	
Dato og klokkeslett	Underskrift



Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	118/2017	27.06.2017

Søknad om motorferdsel i utmark - § 6 - Rune Ingebrigtsen

Foreliggende dokumenter:

Søknad om motorferdsel i utmark datert 11.5.2017

Klage datert 12.7.2016

Kart over omsøkt trasè

Skjema for søknad om unntak fra arbeidsgiveransvar datert 15.4.2016

Faktaark: Nordnes-Storalmenningen friluftsområde

Sakens bakgrunn

Rune Ingebrigtsen søker om dispensasjon etter motorferdselorskriftens § 6 fra forbudet mot motorferdsel i utmark. Søknaden gjelder dispensasjon for motorisert ferdseil langs godkjent traktorvei fra Kverva til Seidivatnet. Han har hytte ca. 1 km øst for veien, og ønsker å redusere gangavstanden til hytta på grunn av sin helsetilstand.

Hjemmelsgrunnlaget

§ 6. (tillatelse etter søknad).

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.

Tillatelse etter første ledd kan gis for bestemte høve eller for bestemte tidsrom. Kommunen kan sette vilkår for tillatelsen.

Vurdering

Motorferdselloven har som formål «ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdsel i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen» jf. § 1.

Etter forskriftens § 6 kan kommunen i unntakstilfeller gi tillatelse til motorferdsel dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Det skal stilles meget strenge krav til "særlig behov" og til at behovet ikke skal kunne dekkes på annen måte. Spesielt restriktiv skal praksisen være for tillatelse til barmarkskjøring. Persontransport kan vanligvis ikke gis tillatelse etter forskriftens § 6, det samme gjelder transport med barmarkskjøretøy til hytte. I rundskriv T-1/96, rundskrivet fra

departementet om tolkning av motorferdselloven, fremgår det at slik transport i hovedsak bare bør tillates dersom det kan kjøres på traktorvei, og etter en særlig streng vurdering. Før eventuell tillatelse gis, skal transportbehovet vurderes opp mot mulige skader og ulemper i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum. Slik dispensasjon skal eventuelt gis etter en meget streng vurdering av vilkårene.

Bevegelseshemmede stiller i en gruppe for seg som har større behov for, og må gis større muligheter enn andre til å bruke motoriserte fremkomstmidler. De kan således ha et "særlig behov" for motorferdsel etter forskriftens § 6. Om den enkeltes bevegelseshemming er av en slik art at det foreligger et "særlig behov", må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle.

Søker er i henhold til beskrivelse fra lege varig bevegelseshemmet på grunn av kronisk sykdom, og vil ikke være i stand til å komme seg til hytta til fots. Fra godkjent bilvei til hytte er det 5km i forholdsvis bratt terreng (totalt ca. 500 høydemeter). Omsøkte trasé gjelder opparbeidet traktorvei fra Kverva i Bleiknes til «snuplass» ved Seidivatn. Grad av bevegelseshemming sett opp mot den krevende traséen taler for at søker har et «særlig behov» for å bruke motoriserte fremkomstmidler for å lette adkomst til egen hytte.

Med dette oppfyller søker kriteriet om «særlig behov» og kan få dispensasjon fra motorferdselsforbudet. Før en slik dispensasjon gis skal kommunen vurdere hvilke virkninger motorferdselen vil ha når det gjelder spor i terrenget, støy og forurensning, hvor sårbart området er og konflikter som kan oppstå i forhold til andre brukergrupper og naturmiljøet.

Siden søknaden gjelder kjøring på barmark, har det betydning om kjøringen kan skje langs vei slik at motorferdselen er til minst mulig skade og ulempe for natur og friluftsliv. Erfaringer viser at terrenggående motorkjøretøyer volder betydelig slitasje og skade på terrenget ved at belter og hjul vil etterlate seg merker og sår i naturen. På grunn av den sterke økningen i barmarkskjøretøyer, og de store terrengskader slik kjøring gir, skal forskriftens § 6 praktiseres enda strengere for barmarkskjøring enn for kjøring på vinterføre.

Som det går fram av "Miljøstatus i Nordland" har det vært en stor utvikling i antall motorkjøretøyer i fylket. Dette gjelder særlig for antall barmarkskjøretøyer, som nærmest har eksplodert de siste 15 årene. Den enkelte søknad må derfor også ses i sammenheng med forventet antall tilsvarende søknader. Selv om den enkelte tillatelse ikke vil by på vesentlige ulemper, kan en søknad avslås av hensyn til de samlede konsekvenser av å innvilge tilsvarende søknader.

Omsøkte trasé går i helhet langs eksisterende traktorvei. Det foregår i dag en begrenset motorisert ferdsel på veien som følge av landbruksdrift (beitebruk og skogsdrift). Traktorveien er i forholdsvis god stand, og blir jevnlig vedlikeholdt. Området regnes ikke som spesielt sårbart jf. veitilstand og naturverdier. Omsøkt transport av bevegelseshemmet langs traséen vurderes på bakgrunn av dette ikke å ha negativ påvirkning på naturmiljøet. Området er i naturbasen registrert som et svært viktig nærturområde. Om transporten foregår i et begrenset omfang vil konflikter i forholdet til andre brukergrupper begrenses.

Det fremgår av forskriftens § 7 at det kan settes vilkår for dispensasjoner. Rundskrivet henstiller til at det bør settes vilkår som reduserer ulempene og skadene for naturmiljø og mennesker, og som regulerer tidspunktet for transporten f.eks. ved bruk av datoer, bestemte ukedager eller tidsrom på dagen når det gis tillatelse til barmarkskjøring. Likeledes åpnes det for at kommunen kan vurdere om det er behov for å ha tider på året hvor det ikke skal være adgang til å kjøre etter forskriftens § 6 ut fra hensynet til dyre- eller plantelivet. Slike begrensninger vil også lette arbeidet for politi/oppsynsmyndighet i deres kontrollarbeid.

Generelt bør motorferdsel med barmarkskjøretøyer langs traktorveier begrenses i vårløysninga. Mange grunneierlag har egne regler for når veien åpner for slik kjøring, også når det gjelder næringskjøring (som er direkte hjemlet i loven). Saltdal kommune har etablert en praksis der dispensasjoner for barmarkskjøring som hovedregel gis i perioden 1.juli til og med 1. november, med en begrensning på maksimalt 10 turer. Dette for å begrense skade og ulempe for natur og friluftsliv, samt av hensyn til konflikter som kan oppstå i forhold til andre brukergrupper.

Det er ikke spesifisert antall år det søkes dispensasjon. Det kan unntaksvis gis tillatelser for lengre perioder, f.eks. kan det for kjøreformål som strekker seg over flere år og som det ikke er tvil om berettigelsen av, gis tillatelse for flere år om gangen. Søkers kjøreformål havner åpenbart i denne kategorien. Siden kommunen er inne i en prosess med utarbeidelse av ny motorferdselsplan og lokal forskrift for motorferdsel ønsker vi på generelt grunnlag likevel ikke å gi flerårige tillatelser til kjøring på barmark denne sesongen. Dette for at vi enklere skal kunne implementere de nye reglene, og for å bidra til likebehandling når ny forskrift og motorferdselsplan er på plass.

Når det gjelder kravet til kunnskap om naturmangfold i naturmangfoldloven § 8, vises det til at området omfattes av en opparbeidet traktorvei. Selv om motorferdsel etter omsøkte trasé i liten grad berører naturmangfold, er det likevel foretatt en utsjekk i Naturbasen og i Artsdatabankens artskart, jf. at tiltaket berører natur. I henhold til dette er det ikke registrert prioriterte arter, truede eller nær truede arter på Norsk rødliste for arter 2010, utvalgte naturtyper eller truede eller nær truede naturtyper på Norsk rødliste for naturtyper 2011 i nærområdet. Det er heller ikke framkommet opplysninger i saken som skulle tyde på at det kan finnes seg arter eller naturtyper i området som ikke er fanget opp av ovennevnte registreringer. Dermed er det heller ikke påvist mulige effekter av tiltaket på naturmangfold. Kravet i § 8 om at saken skal baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap, er dermed oppfylt. I og med at naturmangfold i liten grad berøres av tiltaket og det ikke kan påvises effekter av tiltak på verdifull natur, legges dette til grunn for at det ikke er nødvendig å foreta vurderinger etter de andre miljøprinsippene i naturmangfoldloven §§ 9–12.

Konklusjon

Søknaden er innenfor rammen av hva som kan gis dispensasjon etter motorferdselloven § 6. Dispensasjonen gjelder motorferdsel på barmark på opparbeidet traktorvei, og søker har dokumentert bevegelsehemning som sett opp mot den krevende traséen taler for at søker har et «særlig behov» for å bruke motoriserte fremkomstmidler for å lette adkomst til egen hytte.

Siden traséen er avgrenset til å gjelde opparbeidet vei, og gjennom begrensninger i antall turer vurderes motorferdselen å ikke være til skade eller ulempe for naturmiljøet eller mennesker.

Rådmannens innstilling

I henhold til § 6 i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag gis Rune Ingebrigtsen dispensasjon til motorisert ferdsel langs opparbeidet traktorvei fra Kverva til Seidivatn i Bleiknes, begrenset oppad til 10 turer, og med gitte vilkår jf. § 7 i forskriften.

På bakgrunn av pågående arbeid med ny motorferdselsforskrift- og plan gis det kun tillatelse for barmarkssesongen 2017.

Vilkår for tillatelsen:

- Tillatelsen etter § 6 gjelder i perioden **1. juli 2017, til og med 1. november 2017.**
- All kjøring utenom omsøkte trasè på angitt traktorvei er forbudt.
- Det er nattforbud; all kjøring mellom **kl. 23:00 og 07:00** er forbudt.
- Det skal føres **kjørebok**. Dato og klokkeslett pr. tur føres i tabell før avreise.

All motorferdsel i utmark og på islagte vassdrag skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljøet og mennesker. Overtredelser i forhold til dette eller fastsatte vilkår vil kunne føre til umiddelbar inndragning av tillatelsen.

Følgende dokumenter skal følge kjøretøyet og fremvises på forlangende av offentlig oppsyn/tilsynstjeneste: **TILLATELSE MED KART, KJØREBOK, FØRERKORT OG VOGNKORT.**



Klageadgang

Vedtaket kan påklages til Saltdal formannskap. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen da brevet kom fram til påført adressat. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp.

Klagen skal sendes skriftlig til den som har truffet vedtaket, angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes, og de grunner du vil anføre for klagen. Dersom du klager så sent at det kan være uklart for oss om du har klaget i rett tid, bes du også oppgi når denne melding kom frem.

KJØREBOK FOR BARMARKSSESONGEN 2017	
Dato og klokkeslett	Underskrift



Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	119/2017	27.06.2017

Richard Kleven. Motorferdsel i utmark etter § 6

Foreliggende dokumenter:

1	00009H
2	Legeattest

Saksopplysninger

Richard Kleven søker om flerårig dispensasjon etter motorferdslovens § 6 fra forbudet mot motorferdsel i utmark. Søknaden gjelder dispensasjon for motorisert ferdsel langs godkjent traktorvei fra Bleiknes og opp til høyden vest for Nevergamlivatn. Søker ønsker å redusere gangavstanden til hytta på grunn av sin helsetilstand. Bekreftelse på sykdom av eldre dato er lagt ved. Søker disponerer jakt-og fiskekoie sammen med Solfrid og Asbjørn Fridtjofsen.

Hjemmelsgrunnlaget

§ 6. (tillatelser etter søknad).

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.

Tillatelse etter første ledd kan gis for bestemte høve eller for bestemte tidsrom. Kommunen kan sette vilkår for tillatelsen.

Vurdering

Motorferdselloven har som formål «ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdsel i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen» jf. § 1.

Etter forskriftens § 6 kan kommunen i unntakstilfeller gi tillatelse til motorferdsel dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Det skal stilles meget strenge krav til "særlig behov" og til at behovet ikke skal kunne dekkes på annen måte. Spesielt restriktiv skal praksisen være for tillatelser til barmarkskjøring. Persontransport kan vanligvis ikke gis tillatelse etter forskriftens § 6, det samme gjelder transport med barmarkskjøretøy til hytte. I rundskriv T-1/96, rundskrivet fra departementet om tolkning av motorferdselloven, fremgår det at slik transport i hovedsak bare

bør tillates dersom det kan kjøres på traktorvei, og etter en særlig streng vurdering. Før eventuell tillatelse gis, skal transportbehovet vurderes opp mot mulige skader og ulemper i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum. Slik dispensasjon skal eventuelt gis etter en meget streng vurdering av vilkårene.

Bevegelseshemmede stiller i en gruppe for seg som har større behov for, og må gis større muligheter enn andre til å bruke motoriserte fremkomstmidler. De kan således ha et "særlig behov" for motorferdsel etter forskriftens § 6. Om den enkeltes bevegelseshemming er av en slik art at det foreligger et "særlig behov", må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle.

Søker er i henhold til beskrivelse fra lege varig bevegelseshemmet på grunn av kronisk sykdom, og har problemer med å komme seg til hytta til fots. Fra godkjent bilvei til hytte er det 5km i forholdsvis bratt terreng (totalt ca. 500 høydemeter). Omsøkte trasé gjelder opparbeidet traktorvei fra Bleiknes og opp mot Nevergamlivatn. Grad av bevegelseshemming sett opp mot den krevende traséen taler for at søker har et «særlig behov» for å bruke motoriserte fremkomstmidler for å lette adkomst til egen hytte.

Med dette oppfylder søker kriteriet om «særlig behov» og kan få dispensasjon fra motorferdselsforbudet. Før en slik dispensasjon gis skal kommunen vurdere hvilke virkninger motorferdselen vil ha når det gjelder spor i terrenget, støy og forurensning, hvor sårbart området er og konflikter som kan oppstå i forhold til andre brukergrupper og naturmiljøet.

Siden søknaden gjelder kjøring på barmark, har det betydning om kjøringen kan skje langs opparbeidet vei slik at motorferdselen er til minst mulig skade og ulempe for natur og friluftsliv. Erfaringer viser at terrenggående motorkjøretøyer volder betydelig slitasje og skade på terrenget ved at belter og hjul vil etterlate seg merker og sår i naturen. På grunn av den sterke økningen i barmarkskjøretøyer, og de store terrengskader slik kjøring gir, skal forskriftens § 6 praktiseres enda strengere for barmarkskjøring enn for kjøring på vinterføre.

Som det går fram av "Miljøstatus i Nordland" har det vært en stor utvikling i antall motorkjøretøyer i fylket. Dette gjelder særlig for antall barmarkskjøretøyer, som nærmest har eksplodert de siste 15 årene. Den enkelte søknad må derfor også ses i sammenheng med forventet antall tilsvarende søknader. Selv om den enkelte tillatelse ikke vil by på vesentlige ulemper, kan en søknad avslås av hensyn til de samlede konsekvenser av å innvilge tilsvarende søknader.

Omsøkte trasé går i helhet langs eksisterende traktorvei. Det foregår i dag en begrenset motorisert ferdsel på veien som følge av landbruksdrift (beitebruk og skogsdrift). Første del av traktorveien er i forholdsvis god stand, og blir jevnlig vedlikeholdt, siste del er enkel traktorvei og mer sårbar for ferdsel særlig i våte perioder. Området regnes ikke som spesielt sårbart i forhold til naturverdier. Omsøkt transport av bevegelseshemmet langs traséen vurderes på bakgrunn av dette ikke å ha negativ påvirkning på naturmiljøet. Området er i naturbasen registrert som et svært viktig nærturområde. Om transporten foregår i et begrenset omfang vil konflikter i forholdet til andre brukergrupper begrenses.

Det fremgår av forskriftens § 7 at det kan settes vilkår for dispensasjoner. Rundskrivet henstiller til at det bør settes vilkår som reduserer ulempene og skadene for naturmiljø og mennesker, og som regulerer tidspunktet for transporten f.eks. ved bruk av datoer, bestemte ukedager eller tidsrom på dagen når det gis tillatelse til barmarkskjøring. Likeledes åpnes det for at kommunen kan vurdere om det er behov for å ha tider på året hvor det ikke skal være adgang til å kjøre etter forskriftens § 6 ut fra hensynet til dyre- eller plantelivet. Slike begrensninger vil også lette arbeidet for politi/oppsynsmyndighet i deres kontrollarbeid.

Generelt bør motorferdsel med barmarkskjøretøyer langs traktorveier begrenses i vårløysinga. Mange grunneierlag har egne regler for når veien åpner for slik kjøring, også når det gjelder næringskjøring (som er direkte hjemlet i loven). Siden vi allerede er i slutten av juni måned regnes ikke en slik begrensning relevant i denne saken.

For å begrense støy og forurensning, samt av hensyn til konflikter som kan oppstå i forhold til andre brukergrupper bør antall turer begrenses til 10, og perioden begrenses til 30. juni til og med 1. november 2017.

Det er søkt om en flerårig dispensasjon. Det kan unntaksvis gis tillatelser for lengre perioder, f.eks. kan det for kjøreformål som strekker seg over flere år og som det ikke er tvil om berettigelsen av, gis tillatelse for flere år om gangen. Søkers kjøreformål havner åpenbart i denne kategorien. Siden kommunen er inne i en prosess med utarbeidelse av ny motorferdselsplan og lokal forskrift for motorferdsel ønsker vi på generelt grunnlag likevel ikke å gi flerårige tillatelser til kjøring på barmark denne sesongen. Dette for at vi enklere skal kunne implementere de nye reglene, og for å bidra til likebehandling når ny forskrift og motorferdselsplan er på plass.

Når det gjelder kravet til kunnskap om naturmangfold i naturmangfoldloven § 8, vises det til at området omfattes av en opparbeidet traktorvei. Selv om motorferdsel etter omsøkte trasé i liten grad berører naturmangfold, er det likevel foretatt en utsjekk i Naturbasen og i Artsdatabankens artskart, jf. at tiltaket berører natur. I henhold til dette er det ikke registrert prioriterte arter, truede eller nær truede arter på Norsk rødliste for arter 2010, utvalgte naturtyper eller truede eller nær truede naturtyper på Norsk rødliste for naturtyper 2011 i nærområdet. Det er heller ikke framkommet opplysninger i saken som skulle tyde på at det kan befinne seg arter eller naturtyper i området som ikke er fanget opp av ovennevnte registreringer. Dermed er det heller ikke påvist mulige effekter av tiltaket på naturmangfold. Kravet i § 8 om at saken skal baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap, er dermed oppfylt. I og med at naturmangfold i liten grad berøres av tiltaket og det ikke kan påvises effekter av tiltak på verdifull natur, legges dette til grunn for at det ikke er nødvendig å foreta vurderinger etter de andre miljøprinsippene i naturmangfoldloven §§ 9–12.

Konklusjon

Søknaden er innenfor rammen av hva som kan gis dispensasjon etter motorferdselloven § 6. Dispensasjonen gjelder motorferdsel på barmark på opparbeidet traktorvei, og søker har dokumentert bevegelsehemning som sett opp mot den krevende traséen taler for at søker har et «særlig behov» for å bruke motoriserte fremkomstmidler for å lette adkomst til hytta.

Siden traséen er avgrenset til å gjelde opparbeidet vei, og gjennom begrensninger i antall turer vurderes motorferdselen å ikke være til skade eller ulempe for naturmiljøet eller mennesker.

Rådmannens innstilling

I henhold til § 6 i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag gis Richard Kleven dispensasjon til motorisert ferdsel fra Bleiknes så langt traktorvei er opparbeidet på høyden, begrenset oppad til 10 turer, og med gitte vilkår jf. § 7 i forskriften.

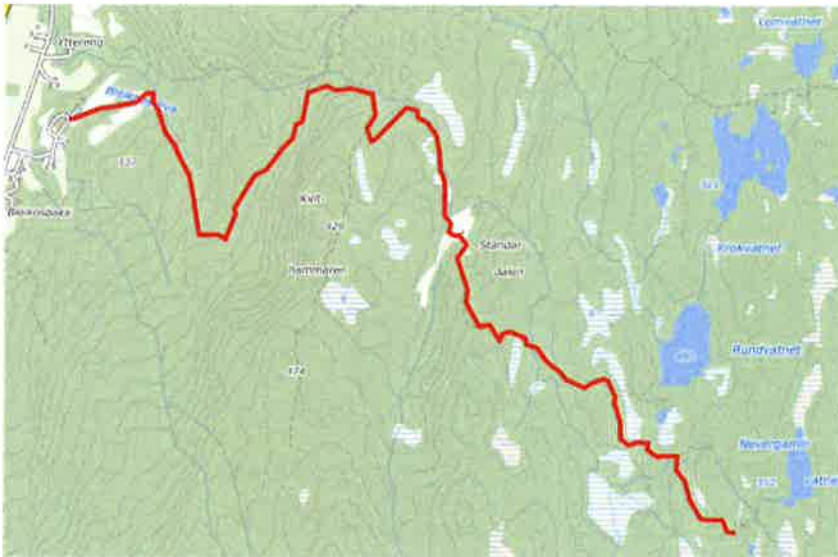
På bakgrunn av pågående arbeid med ny motorferdselsforskrift- og plan gis det kun tillatelse for barmarksesongen 2017.

Vilkår for tillatelsen:

- Tillatelsen etter § 6 gjelder i perioden **30. juni 2017, til og med 1. november 2017.**
- All kjøring utenom omsøkte trasè på angitt traktorvei er forbudt.
- Det er nattforbud; all kjøring mellom kl. **23:00 og 07:00** er forbudt.
- Det skal føres **kjørebok**. Dato og klokkeslett pr. tur føres i tabell før avreise.

All motorferdsel i utmark og på islagte vassdrag skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljøet og mennesker. Overtredelser i forhold til dette eller fastsatte vilkår vil kunne føre til umiddelbar inndragning av tillatelsen.

Følgende dokumenter skal følge kjøretøyet og fremvises på forlangende av offentlig oppsyn/tilsynstjeneste: **TILLATELSE MED KART, KJØREBOK, FØRERKORT OG VOGNKORT.**



Klageadgang

Vedtaket kan påklages til Saltdal formannskap. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen da brevet kom fram til påført adressat. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp.

Klagen skal sendes skriftlig til den som har truffet vedtaket, angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes, og de grunner du vil anføre for klagen. Dersom du klager så sent at det kan være uklart for oss om du har klaget i rett tid, bes du også oppgi når denne melding kom frem.

KJØREBOK FOR BARMARKSSESONGEN 2016	
Dato og klokkeslett	Underskrift



Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	120/2017	27.06.2017

Delegasjon av formannskapets myndighet vedr. motorferdselslovens §6

Saksopplysninger

Saltdal formannskap har sommerferie i perioden 27.06.17 (siste f.skapsmøte) til 29.08.17 (første formannskapsmøte).

Søknader etter §6 i lov om motorferdsel i utmark gjelder søknader om landingstillatelse med helikopter. Antall saker etter denne paragraf bør også kunne behandles i løpet av sommeren mens formannskapet har ferie.

Lovens §6 gjelder landingstillatelse med helikopter og denne myndighet kan delegeres.

Forskriftens §6 gjelder kjøring på barmark og denne myndighet kan ikke delegeres. Formannskapet må selv avgjøre slike saker. Potensielle søkere må derfor oppfordres til å søke slik at formannskapet kan behandle sakene før sommerferien.

Vurdering

Erfaringsmessig kommer det flere saker i løpet av sommeren. For å kunne yte service overfor publikum, bør avgjørelsesmyndigheten for slike saker delegeres til ledelsen i administrasjon eller den politiske ledelsen. I fjor ble myndigheten delegert til rådmann/ordfører mens formannskapet hadde ferie.

Det foreslås at formannskapet delegerer avgjørelsesmyndighet med hjemmel i §6 i lov om motorferdsel til rådmann i perioden fra 27.06.17 til 29.08.17.

Rådmannens innstilling

Formannskapet delegerer avgjørelsesmyndighet ang. saker med hjemmel i §6 i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag til rådmann i perioden fra 27.06.17 til 29.08.17.