



---

**Utvalg:** Formannskap  
**Møtested:** Formannskapssalen  
**Dato:** 29.09.2015  
**Tidspunkt:** 09:30

---

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

### Saksliste

Utvalgs- saksnr	Innhold	Vedlegg	Arkivsaksnr
	Saker til behandling		
PS 121/15	Orienteringer, spørsmål - formannskap 29.09.15		2015/6
PS 122/15	Deltakelse i reiseguide Nord-Norge 2016		2014/753
PS 123/15	2. gangs behandling. Detaljreguleringsplan for Tjernfjellranten, planident 2011005.	4 hefter	2011/296
PS 124/15	Søknad om dispensasjon fra byggegrense. Oppføring av garasje	1-8	2015/817
PS 125/15	Søknad om kommunal overtakelse av privat veg, Skavmoen og Langmoen.	9-12	2015/401
PS 126/15	Svar på søknad om konsesjon på erverv av gnr. 47 bnr. 2 i Saltdal	13-15	2015/771
PS 127/15	Oppheving av kommunens vedtak i sak 66/15	16-20	2010/1699
PS 128/15	Behandling av klage i sak 104/15 på eiendom 76/31 Lønsdal		2008/1419
PS 129/15	Økning av maksimal trekkramme for kassekreditt		2015/680
PS 130/15	Omgjøring av prosjektstilling til 100% fast stilling		2015/864
PS 131/15	Svar på søknad om konsesjon på gnr. 33 bnr. 4 i Saltdal - Saken ettersendes.	21-23	2015/772

Sak vedr. intensjonsavtale blir ettersendt på mandag.

Rognan, 24.09.15

Finn-Obert Bentsen  
Ordfører



**Saltdal kommune**

Arkiv:

Arkivsaksnr: 2015/6

Saksbehandler: Christin Kristensen

## Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	121/15	29.09.2015

Sign.	Eksp. til:
-------	------------

## Orienteringer, spørsmål - formannskap 29.09.15

### Sakens bakgrunn

Det blir gitt ulike orienteringer og kan svares på spørsmål.

### Rådmannens innstilling

Orienteringer tas til informasjon.



## Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	122/15	29.09.2015

Sign.	Eksp. til: Økonomiavdelingen, kommunerevisjon, næringsjef
-------	--

## Deltakelse i Reiseguide Nord-Norge 2016

### Foreliggende dokumenter:

- Reiseguide Nord-Norge 2015

### Sakens bakgrunn/vurdering

Saltdal kommune har årlig behov for markedsføring i turistsammenheng. Kommunen har innarbeid et fast beløp i sitt ordinære budsjett til drift av turistinformasjon om sommeren, og de siste 9 årene har det vært et samarbeid med Nordnes Camp og Bygdesenter om gjennomføring av denne.

I tillegg til turistinformasjon bør det være kontinuerlig markedsføring på nett og noe skriftlig markedsføringsmateriell. Dette gjelder blant annet deltakelse i «Reiseguide Nord-Norge». Saltdal kommune har i likhet med alle andre kommuner i Nordland gjennom mange år deltatt i denne ferieguiden, som tidligere ble utgitt av Nordland Reiseliv AS. Fra 2010 ble det en ny organisering av reiselivet for Nordland, Troms og Finnmark gjennom etablering av Nord- Norsk Reiseliv AS. Dette erstattet de tre tidligere reiselivsselskapene i disse fylkene, blant dem Nordland Reiseliv AS. Nord-Norsk Reiseliv AS har avdelingskontorer både i Nordland (Bodø), Troms og Finnmark.

Etter omorganiseringen ble det i 2011 for første gang laget en ny, felles brosjyre for reiselivet i de tre fylkene (Reiseguide Nord-Norge). Ny brosjyre ble gitt ut i 2012, 2013, 2014 og 2015, og nå starter arbeidet med brosjyren for 2016. Reiseguide Nord-Norge 2016 har 140 sider, kommer ut på 9 språk med et totalt opplag på ca. 300.000 eksemplarer. Brosjyren ligger også i sin helhet ute på nett på alle språk både under [www.visitnorge.com](http://www.visitnorge.com) og [www.nordnorge.com](http://www.nordnorge.com)

I brosjyren blir alt reiseliv i Saltenregionen profilert under "Salten". Informasjonen er inndelt i turistinformasjon, opplevelser sommer og hele året, overnatting, servering og sommer/vinteraktiviteter. Total kostnad for å profilere reiselivet i Saltdal kommune med ønskede oppføringer i reiseguiden vil utgjøre ca. kr. 60.000,-. eks. mva.

**Rådmannens innstilling**

Det bevilges kr. 60.000,- fra næringsfond B til Saltdal kommunes deltagelse i ”Reiseguide Nord-Norge 2016”.



## Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	123/15	29.09.2015
Kommunestyre		

Sign.	Eksp. til:
-------	------------

## 2. gangs behandling. Detaljreguleringsplan for Tjernfjellranten, planident 2011005.

### Vedlegg

- 1 Særutskrift - 1. gangs behandling. Detaljplan med konsekvensutredning for Tjernfjellranten
- 2 Revidert plankart etter formannskapets behandling
- 3 Reviderte planbestemmelser etter formannskapets behandling
- 4 Konsekvensutredning reinTjernfjellranten
- 5 ROS-sjekkliste
- 6 Lengdeprofil FA4
- 7 Innspill. Statens vegvesen. 18.12.14. 3s.
- 8 Innspill Saltdal Turistsenter
- 9 Innspill Salten Brann. 1s
- 10 Innspill Nordland fylkeskommune. 3s.
- 11 Innspill. Fylkesmannen i Nordland. 26.01.15. 4s.
- 12 Innspill. Sametinget. 02.03.15. 1s.
- 13 REFERAT FRA MØTE MELLOM SALTFJELLET REINBEITEDISTRIK OG STATSKOG SF 090215 revidert
- 14 Innspill Saltfjellet reinbeitedistrikt. 2s.
- 15 Notat fra Bioforsk Tjøtta v Svein M Eilertsen
- 16 Samtale Saltdal Turistsenter 08.06.2016
- 17 Sluttrapport konsekvensutredning friluftsliv
- 18 Planbeskrivelse\_Tjernfjellranten3
- 19 Detaljregulering - Tjernfjellranten i Saltdal kommune. Varsel om befarng
- 20 Møte og befarng med Saltfjellet reinbeitedistrikt
- 21 Plan til vedtak. Detaljregulering for Tjernfjellranten
- 22 Saltfjellet reinbeitedistrikt. Kommentar notat fra Bioforsk Tjøtta v Svein M Eilertsen
- 23 Forslag til reviderte planbestemmelser til vedtak i kommunestyret

## **Sakens bakgrunn**

Salten Kartdata har på vegne av tiltakshaver Statskog og Saltdal Turistsenter utarbeidet detaljregulering for Tjernfjellranten. Planen har vært til offentlig ettersyn perioden 22.11.2014 – 2.2.2015. Det er innen fristen kommet høringsinnspill fra syv parter. Fylkesmannen i Nordland v/reindrift har avgitt innsigelse til planen.

Reguleringsplanen som ble lagt ut til offentlig ettersyn omhandlet utvidelse av campingplassen med antall caravanplasser, flere utleiehytter, 28 nye fritidsboliger og døgnhvileplass for trailere samt tilhørende infrastruktur og parkering. Fritidsboligene med høy standard med veg, vann og avløp samt strøm. Det er utarbeidet konsekvensutredning for temaene friluftsliv og reindrift.

Hver enkelt uttalelse til offentlig ettersyn er innført som utdrag eller i sin helhet. På bakgrunn av innsigelse fra Fylkesmannen i Nordland (reindrift) foreslås det at regulert hyttefelt med tilhørende anlegg utgår fra planforslaget. I samråd med Statens vegvesen og Saltdal Turistsenter v/Halvard Olsen er det også gjort noen mindre justeringer i plan. Bestemmelsene er også forenklet og en del er fjernet på grunn av at omfanget av reguleringsplanen er redusert.

## **Uttalelser til høring og offentlig ettersyn**

### **Statens vegvesen dat. 18.12.2014.**

Viser til at privat veg gjennom hyttefeltet FA4 foreslås tilkoplest rv. 77 når den er lagt i tunell. Planen legger opp til å åpne FA4 mot Rv 77 når tunnelen er åpnet og gammel veg er nedklassifisert. Det tillates å sette opp bom for privat veg mot Storjord. En kan da risikere at det kjøres inn på FA4 fra nedlagt Rv 77 og de blir da innenfor bommen dersom de kjører mot campingplassen og Storjordsenteret. Uten snuplasser på begge sidene av bommen kommer kjøretøy ikke videre uten å rygge lange strekninger. Siden klassifisering av dagens rv. 77 ikke er avklart, blir det ikke riktig å regulere en ekstra adkomst fra denne vegen til planområdet, selv med en rekkefølgebestemmelse som foreslått. Alt offentlig vegareal og tilhørende rekkefølgebestemmelse må derfor tas ut.

### Korrespondanse Statens vegvesen (e-post Toril Barthel. Dat. 14.09.2015. 1s.).

Som følge av at adkomstveg til hytteområdet fjernes er det tatt kontakt med Statens vegvesen angående døgnhvileplassen og bestemmelser i reguleringsplanen som er tvetydige (*§8.1 e som henviser til 4.6 b.*). I sitt svarbrev til kommunen uttaler Statens vegvesen at det er ønskelig å utvide arealet avsatt til offentlig trafikkformål i forhold til planen som var til offentlig ettersyn. Dette for å få nok plass til manøvrering og et antall oppstillingsplasser med strøm som kan forsvares i forhold til investeringene til Statens vegvesen. Administrasjonen har hatt samtale med Halvard Olsen som ikke har noen innvendinger mot ny avgrensning av området.

### **Saltdal Turistsenter**

Ber om at bestemmelse C, tredje setning endres til tre meter. Nye regler for avstand kan ikke gjelde for den gamle delen av campingplassen.

### **Salten Brann IKS 02.02.2015.**

ROS-analysen vurderer ikke forhold knyttet til brannvesenets innsatsmuligheter, herunder slokkevann i området, på tross av at det i planbeskrivelsen tydeliggjøres en betydelig utvidelse av eksisterende virksomhet i området. Etter brannvesenets oppfatning bør slukkevannsforsyning inn i området fremkomme av planen. På bakgrunn av dette mener vi at det må utarbeides helhetlig risikovurdering angående vannkapasitet/slokkevannsforsyning i området.

## **Nordland fylkeskommune 24.11.2014.**

Fylkeskommunen har i sin uttalelse lagt vekt på hvorvidt tiltaket ivaretar områdets verdi for friluftslivet og områdets opplevelsesverdi.

### Hyttfelt

De planlagte fritidsboligene vurderes å komme i konflikt med et svært viktig (A) friluftsområde. Området er godt tilgjengelig og beskrives som et utfartsområde bla. for å nå Tjernfjelltjøna og jettegrytene i Junkerdal naturreservat. For at tiltaket ikke skal komme i konflikt med friluftsverdiene og ikke skal bli et visuelt skjemmende inngrep i landskapet ber fylkeskommunen om følgende:

- Planlagt veg bygges som grusveg og vegen avsluttes før den kommer til Rv. 77.
- Parkeringsplasser flyttes til nedre del av hyttfeltet
- Veiskjæringer i størst mulig grad revegeteres

Videre bør avbøtende tiltak foreslått i konsekvensutredning for friluftsliv gjennomføres.

### Medvirkning

I planprogrammet ble det lagt opp til bred medvirkningsprosess med bla. møteaktivitet, tett dialog med reinbeitedistriktet og samrådsmøter med offentlige myndigheter. Fylkeskommunen registrerer at medvirkningsprosessen ikke er fulgt opp i tråd med planprogrammet. Fylkeskommunen anbefaler at kommunen gjennomfører de planlagte medvirkningsmøtene før planen sluttbehandles.

## **Fylkesmannen i Nordland 26.01.2015.**

Innsigelsen fremmes til deler av planforslaget. Innsigelsen fremmes på grunn av store negative konsekvenser for reindrift i området. Nedbygging av reinbeiteområder, økt menneskelig aktivitet både i og utenfor planområdet samt stenging av trekk og flyttleier vil begrense muligheten for å drive reindrift både i og utenfor planområde. Det er først og fremst utvidelse av caravanplasser og bygging av fritidsboliger som gjør størst skade for reindriften.

Fylkesmannen fremmer innsigelse til forslaget som omhandler arealene til fritidsboliger. Dette må forbli utmark/beiteområde og reguleres som LNFR-område (formål reindrift). Innsigelsen fremmes med bakgrunn i reindriftslovens § 19 (beiterett) og §22 (flyttleier).

### Begrunnelse

Det er flere flytt- og trekkleier i og langs planområdet. Flyttleier har spesielt vern etter Lov om reindrift § 22 og er ikke lov å stenge. Storjord området er et sentralt knutepunkt for rein på trekk i alle himmelretninger. En flyttveg langsmed planområdet i vest blir kraftig innsnevret i forbindelse med bygging av Tjernfjelltunellen. Vegvesenet har søkt og fått godkjent av Landbruks- og matdepartementet for omlegging av denne flyttleia. Omleggingen innebærer at flyttleia blir innsnevret, og at områder ved og i planområdet (der det planlegges fritidsboliger) blir utslagsgivende om det lar seg flytte rein gjennom området.

Fylkesmannen stiller seg undrende til at KU for reindrift om at avbøtende tiltak i forbindelse med tunellbygningen gjør at bygging av fritidsboliger ikke får konsekvenser for flytting av rein. Fylkesmannens oppfatning er stikk motsatt – dersom det bygges fritidsboliger i dette området, vil trolig ikke omleggingen av flyttleia fungere slik departementet har forutsatt. Dersom flytting over tunellaket ikke fungerer, må det flyttes over planlagt hyttfelt og ved Tjernfjelltjøna. Uansett vil et hyttfelt med tilhørende menneskelig aktivitet vanskeliggjøre flytting.

Det går også flyttleie over Junkerdalselva. Denne benyttes hovedsakelig å flytte rein som har krysset distriktsgrensene. Norconsult har dokumentert denne flyttleien i forbindelse med KU for

E6 Storjord/rv.77 Tjernfjellet. Fylkesmannen mener at hyttefeltet vil hindre muligheten å flytte rein over Junkerdalselva og over E6, og over Junkerdalselva. Fylkesmannen mener også at en utvidelse av caravanplassen (C5) vil kunne forringe muligheten til flytting over E6.

Økt aktivitet i og ved planområdet vil redusere det naturlige trekket gjennom området både øst-vest og nord-sør.

#### Tap av beiteland

Planområdet og omkringliggende områder blir primært brukt til vinterbeiter. Vinterbeite er en minimumsfaktor for reindrifta. Selv om planområdet beslaglegger relativt små områder er det arealer som tilhører kategorien særverdiområder.

Fylkesmannen mener menneskelig aktivitet utover planområdet og medfølgende konsekvenser er mangelfullt utredet. Utredningen slår likevel fast at det indirekte arealtapet i forbindelse med fritidsboligene vil medføre stor negativ konsekvens for reindrifta. Utredningen for friluftsliv viser at tiltaket vil trekke flere besøkende og gi utvidet brukssesong.

#### Samla belastning

Fylkesmannen viser til utvidelse av E6 og ny tunell gjennom Tjernfjell-tunellen, reduksjon av flytt- og trekkmuligheter, arealbeslag og fare for flere påkjørsler. Planforslaget med utvidet caravanoppstilling og hyttefelt opp mot riksvegen vil forsterke de negative konsekvensene. Fylkesmannen vurderer at et hyttefelt i dette området, sammen med de andre tiltak i området, vil gjøre området rundt Storjord mer eller mindre ubrukelig for friluftsliv.

#### Naturmangfoldlova

Kommunens foreløpige vurderinger etter naturmangfoldlova § 49 gjør i liten grad rede for hogst og andre inngrep vil innvirke negativt på verneverdiene i grenseområdene som følge av potensielle endringer av lokalklimatiske forhold.

#### Friluftsliv

Utbyggingsområdet for fritidsboliger og adkomstveger ligger midt i utfartskorridoren fra Storjord til Tjernfjell-tjønn. Fylkesmannen kan ikke si seg enig i vurderingen i konsekvensutredningen for tema friluftsliv at tiltakets samlede konsekvens for friluftslivet er middels positivt (++). Store deler av området vil privatiseres og gi en annen rekreasjonsopplevelse. Fylkesmannen påpeker i denne sammenheng at betydelige arealer utover de arealer som direkte bygges ned «privatiseres». Disse negative effektene vil etter Fylkesmannens vurdering klart overstige de positive sidene ved at utbyggingen trolig vil trekke flere besøkende til området.

#### **Sametinget 20.01.2015**

Etter vurdering er det sannsynlig at det kan være samiske kulturminner i det aktuelle området. Befaring kan gjennomføres feltsesongen 2015.

#### **Saltfjellet reinbeitedistrikt 19.04.2015.**

Dette berører viktige vinter og vår beiteområder, viktige trekk- og flytt leier. Området ligger i distriktets og også Norges mest nedbørs-fattige område. Dette gjør det til et veldig gunstig beiteområde særlig vinter og vår.

Distriktets minimumsfaktor av beiteareal er vinterbeiter, derfor er dette området med lite snø og tidlige vårer et særskilt viktig beiteområde vintret med mye snø og is i fjellet.

Området er også et krysningspunkt for rein mellom Solvåg-fjell, Tjernfjell og Kjemåga.



Det innehar en viktig funksjon som en av de få mulige trekkleiene til og fra beiteområder i og rundt Storjordområdet. Det er også en av de få plassene hvor man naturlig får dyrene tilbake fra Solvåg fjell, Balvatn rbd og Storjord sida av elva.

Det er i umiddelbar nærhet til omsøkte planområde også reguleringsplaner i forbindelse med tjernfjell-tunellen og utbedring av E6. Følgene av bygging av Tjernfjell-tunellen er at omsøkte område er enda viktigere både som beiteareal og trekk og flyttlei. Dette da eksisterende trekk og flyttlei ved planlagte innslag vest enten helt eller delvis vil bli stengt eller kraftig forringet.

Følgene av økt ferdsel og friluftsliv for reinens bruk av tilgrensede områder som følger av tiltaket er ikke konsekvensutredet. Dette er en viktig problemstilling som på lik linje med resten av KU absolutt må utredes før videre behandling av saken.

Distriktet er imot bygging av planlagte 28 fritidsboliger og utvidelse av caravanplass i omsøkte skala.

### **Møteaktiviteter i forbindelse med planen**

Det er gjennomført følgende møteaktivitet vedrørende planen:

- 09.02.2015. Saltfjellet reinbeitedistrikt, Fylkesmannen i Nordland, reindriftsseksjonen, Saltdal kommune, Statskog SF, Salten.
- 10.08.2015. Saltfjellet reinbeitedistrikt, Fylkesmannen i Nordland, reindriftsseksjonen, Saltdal kommune.
- Samtaler Saltdal Turistsenter (Halvard Olsen)

### **Annen dokumentasjon**

- Notat fra Bioforsk Tjøtta v/Svein Eilertsen. Kommentarer til innspill fra Fylkesmannen i Nordland og Saltfjellet reinbeitedistrikt
- Saltfjellet reinbeitedistrikt. Kommentarer til notat Bioforsk.

### **Vurderinger:**

Planforslaget er vurdert etter de høringsuttalelser som er kommet inn under offentlig ettersyn. Det er i hovedsak to gjennomgående temaer som tas opp i uttalelsene; beite og friluftsliv, samt noen andre punkter. Vurderingen er oppdelt og presentert etter tema. Uttalelser som ikke omhandler planforslaget er ikke blitt vurdert.

### **Beite og trekk for reindrift**

Det har under høring, og offentlig ettersyn kommet flere uttalelser til saken som omhandler området bruk som beite, trekk og flyttlei. Konsekvensene for reindrift er også vurdert i egen utredning.

I Ku for reindrift konkluderes det med følgende:

«Det går viktige trekk- og flyttleier like forbi og delvis gjennom utredningsområdet som samlet vurderes å ha *stor til middels* verdi for reindrifta.

Ved en samlet vurdering av konsekvenser for reindrifta ved utbygging av Tjernfjellranta vurderes de *negative konsekvensene* som *store* (---). Det er særlig den spredte etableringen av fritids-bebyggelse innenfor planområdet og forventningen om menneskelig aktivitet i tilknytning til disse på helårsbasis som er negativt for reindrifta. Dersom disse utelates fra

utbyggingsplanene eller omfanget av hytter reduseres (avbøtende tiltak) vil de negative konsekvensene reduseres til *middels* (--).

Det er planlagt bygging av tunell langs Rv-77 der tunellinnslaget vil ligge like sørvest for utrednings-området. Konsekvensene for reindrifta av denne tunellbyggingen avhenger av i hvor stor grad de foreslåtte avbøtende tiltakene blir gjennomført (Norconsult, 2012). Tiltaket kan føre til at det blir «naturlig» å flytte reinen gjennom området som ligger like vest for planområdet Tjernfjellranten. Dette kan føre til at en utbygging av spredt fritidsbebyggelse i Tjernfjellranten ikke vil påvirke reinbeitedistriktets mulighet til å flytte reinen gjennom området. Dermed vil det kun være negative konsekvenser knyttet til reinens bruk av flytt- og trekkleia som krysser Junkerdalselva øst for Turistsenteret og går inn i beiteområdet til Balvatn reinbeitedistrikt. I tillegg eventuelt tap av beiteområder dersom reinen unngår eller reduserer bruken av planområdet som følge av forstyrrelser fra den planlagte fritidsbebyggelsen». (Bioforsk Rapport Vol 7 Nr. 1212012, 22s.).

Som følge av dette ble hytteområdet redusert fra 40 fritidsboliger til 28.

Fylkesmannen i Nordland er uenig med vurderingene til utreder angående tunellinnslaget og flyttleia. Fylkesmannen mener at en ennå ikke har sett konsekvensene ved innsnevring av flyttleia ved Tjernfjelltunellen. Flyttvegen langsmed planområdet i vest ble kraftig innsnevret i forbindelse med bygging av Tjernfjelltunellen og flyttleia er godkjent omlagt av Landbruks- og matdepartementet. Områder ved og i planområdet (der det planlegges fritidsboliger) blir utslagsgivende om det lar seg flytte rein gjennom området. Dersom flytting over tunelltaket ikke fungerer, må det flyttes over planlagt hyttefelt og ved Tjernfjelltjønnna. Dette uttaler også Saltfjellet reinbeitedistrikt i sin høringsuttalelse.

Det ble gjennomført møte 10.08.2015 mellom Saltdal kommune, Fylkesmannen v/reindriftskontoret og Saltfjellet reinbeitedistrikt. Under befaringen ble det vist til i terrenget omlegging av flyttleia over tunelltaket. I tillegg ble flytt og trekkleia over Junkerdalselva synliggjort. Befaring ble også gjennomført i deler av hyttefeltet. Av referatet fremkommer det at hverken færre hytter eller omlokalisering av disse vil endre noe på konflikten. Fylkesmannen og distriktet uttalte at det ikke ville være mulig å komme til noen omforent løsning. Flyttleier har også et rettslig vern.

Saltdal kommune har i etterkant hatt dialog med tiltakshaver, Statskog v/avdeling Salten vedrørende møte med Fylkesmannen og reinbeitedistriktet. Statskog har uttalt at prosjektet er avhengig av hytteantallet da det skal legges vann og avløp i tillegg. Skulle antall enheter reduseres får det konsekvenser for økonomien i prosjektet og hvilke investeringer som kan gjøres i feltet (*samtale med Jan Nilsen Statskog, avdeling Salten*).

Hvordan flyttleia over Tjernfjelltunellen vil fungere er vanskelig å si. I tillegg til omlegging over tunellen, skal det også bygges gjerder mot E6. Usikkerheten omkring flyttleias fremtidige bruk taler for at reindriftas interesser må ivaretas i saken. At flyttleia over Junkerdalselva også fjernes/forringes er også med i vurderingen. Rådmannen mener også at det vil være svært vanskelig å oppnå noe i en mekling mellom partene. Det anbefales derfor at planen godkjennes uten fritidsbebyggelse og tilhørende adkomstveger.

### **Caravanplass – utvidelse**

Ved befaring på område avsatt til caravanplass (CA5) og adkomstveg til hytteområdet ble det registrert ett dyretrakk retning øst-vest. Caravanplassens plassering og adkomstveg vil trolig påvirke denne trekkvegen. Trekkvegen blir ivaretatt dersom adkomstveg ikke bygges. CA 5 (område for caravan) er i forslaget til Salten Kartdata utvidet sørover og inkluderer et område

som ikke er mulig å plassere caravanvogner uten sprengning. Saltdal kommune har i samtale med Saltdal Turistsenter (Halvard Olsen 28.8.2015) kommet frem til en avgrensning som skal ivareta trekkvegen på en hensiktsmessig måte, samt ivareta eksisterende terreng. Deler av foreslått adkomstveg endres til CA5, men antall vogner på området økes ikke. Øvrige områder endres til LRF-område (Landbruk,- reindrift og friluftsliv). Fylkesmannen har også i sin uttalelse antydnet at det ikke er ønskelig med etablering av CA5 og anbefalt at området tas bort fra reguleringsplanen. Administrasjonen mener at utvidelse er av betydning for næringsutviklingen for Saltdal Turistsenter, og velger å prioritere utbygging av området fremfor å regulering til LNF-område. Endringene i utbredelsen av caravanplassen gjør også at revidert plan ivaretar naturlig trekk retning øst/vest på en bedre måte enn opprinnelig planforslag.

Når det gjelder ROS-analyse har ROS-analyseskjemaet til Saltdal kommune ikke inneholdt tema brann og slukkevann. Dette er nå innarbeidet i analysen. Saltdal kommune vurderer det som uaktuelt i denne fasen å utrede en helhetlig risikovurdering angående vannkapasitet/slokkevannsforsyning for hele Storjord-området.

Bestemmelsene om minste avstand mellom campingenheter/spikertelt har siden 1969 vært 8 meters avstand for boliger og fritidsboliger som ikke oppfyller kravet om EI30. Dette kravet har også vært gjeldende for såkalte spikertelt, men ble 2. februar i år endret av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Dette betyr at alle former for spikertelt kan plasseres 3 meter inntil naboen. (<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/-20-1-20-2-og-20-3-tilbakemelding-pa-henvendelse-om-soknadsplokt-for-campingvogner-villavogner-og-spikertelt/id2394488/>). Spikertelt omfattes derfor ikke av avstandskravet etter Teknisk forskrift nr. 10 (TEK 10).

TEK 10 nr. 4 sier følgende:

Campingenheter bestående av campingvogn, bobil eller telt og lignende med tilhørende fortelt, terrasser, levegger mv., må skilles med avstand minimum 3,0 m. Brennbare konstruksjoner som har høyde mer enn 0,5 m over terreng medregnes som del av campingenheten. Bil som ikke er beregnet for overnatting kan plasseres i mellomrommet mellom campinghetene.

Avstand 3,0 m mellom campingenheter vil ikke være tilstrekkelig til å hindre brannspredning. Spesielt ved sterk vind vil brannspredning kunne skje relativt raskt. For å hindre brannspredning under alle forhold, måtte avstanden økes betydelig. Avstanden på minimum 3,0 m vil bidra til å begrense og forsinke brannspredningen slik at personer nær brannen rekker å rømme, og bidra for å lette slukkeinnsatsen. Der det er høydeforskjeller eller vegetasjon som kan bidra til raskere brannspredning bør avstanden mellom campinghetene økes.

Etter samtale med Saltdal Turistsenter (Halvard Olsen) vil plassen per enhet økes på områdene og gi bedre og større plass til vognene.

Direktoratet uttalte også at på de steder det ikke var nok slukkevann tilgjengelig i infrastrukturen og der en var avhengig av andre kilder (elv) måtte brannvesenet ha særskilte rutiner i sine beredskapsplaner.

Reglene for avstandskrav mellom vognene må derfor tilpasses gjeldende regelverk i TEK 10. Det er tiltakshavers ansvar å følge opp teknisk forskrift. Bestemmelsen tas ut siden den er nedfelt i teknisk forskrift.

### **Friluftsliv**

Området rundt Storjord er merket som A-område og er nok det mest verdifulle friluftsområdet i Saltdal. I KU for friluftsliv konkluderes det med at utbygging av Tjernfjell med hytter ikke vil påvirke denne verdien. Administrasjonen mener imidlertid at foreslått hyttefelt vil redusere verdien av området for friluftslivet, både opplevelsesmessig som korridor og som fremtidig

friluftsområde. Om vegen bygges vil nok kanskje flere benytte seg av dette tilbudet, men friluftsoopplevelsen reduseres.

### **Teknisk infrastruktur VA – reserveområde**

I Saltdal kommunes teknisk plan ble det tatt høyde for å ha et reserve infiltrasjonsanlegg lokalisert øst for foreslått regulert område o\_K1. Dette er ikke mulig da det nå er etablert caravanplass med faste installasjoner på området. Område CA4 campingplass kan benyttes som reserveløsning. Etter samtale med Saltdal Turistsenter (Halvard Olsen) vil det være mulig å kombinere campingplass og infiltrasjonsanlegg. Det skal kun være strøm for korttidsopphold på området.

### **Døgnhvileplass trailere**

Området foran senteret bærer preg av store asfaltflater. Etablering av trailerstopp vil gjøre disse harde flatene større. Dette er en problemstilling som ble tatt opp i forbindelse med rapporten «*Storjord, Norges beste stoppested, Saltdal kommune 2014*», der også Statens vegvesen var deltakende:

«I den sammenheng ser vi muligheter for at man også ser på utforming av de omkringliggende arealene for å sikre bedre adkomst for gående og forskjønnelse av uteområdene totalt. Man ser det som mest hensiktsmessig at dette arbeidet settes i gang samtidig som at Statens vegvesen begynner detaljplanleggingen av hvileplassen. Det innebærer at man da innleder et nært samarbeid med landskapsarkitekten i Statens vegvesen og kjøper de tjenestene man trenger fra dem». (*Storjord, Norges beste stoppested, Saltdal kommune 2014, s 14*).

Det skal ved planlegging av trailerstoppet legges vekt på estetisk utforming. Det skal være god dialog mellom næringsaktørene på området, Saltdal kommune og Statens vegvesen vedrørende utforming av området.

### **Rekkefølgekrav**

Regulerte gangveger (g/s 4 og g/s 3) skal sikre tverrforbindelse retning nord/syd. Sammenkopling mellom disse to punktene må ivaretas før døgnhvileplass etableres. G/s 4 er uheldigvis omtalt som eksisterende g/s veg noe den ikke er.

### **Samisk kunst og kultur (Polarsirkelen samesløyd)**

Etableringen av ny hvileplass for tyngre kjøretøy medfører at polarsirkelen samesløyd må flyttes igjen. Alle aktørene på Storjord ønsker at tilbudet om samisk kultur og husflid bør styrkes.

Arbeidsgruppa under arbeidet med rapporten «*Storjord, Norges beste stoppested, Saltdal kommune 2014*», har også diskutert dette med Nordland fylkeskommune, og fylkeskommunen påpeker viktigheten av at det samiske ivaretas og synliggjøres enda bedre enn i dag. Det er viktig både som et reiselivsprodukt, men også som en viktig del av vår historie som har sin naturlige plass blant nasjonalparksenterets oppgaver. De anbefaler at man søker å finne løsninger innenfor nasjonalparksenteret.

Det er diskutert flere alternativer, men man har fortsatt ikke kommet frem til en endelig løsning. Problemstillingen er derfor tatt opp med daglig ledelse og styrene i både turistsenteret og nasjonalparksenteret. Primært ønsker eierne av Polarsirkelen samesløyd å flytte tilbake nærmere sentrene, men sentrene er negative til en integrering i eksisterende bygningsmasse. Et annet

alternativ man da bør vurdere er et nytt arkitekttegnet bygg mellom sentrene. (*Storjord, Norges beste stoppested, Saltdal kommune 2014, s 10-11*).

Frem til i dag er det ennå ikke kommet noen løsning på en plassering. Det har vært fremmet ønske om plassering fremfor Turistsenteret og Galleriet. Galleriet bør være det fremtredende bygget mot E6. Alternativ plassering kan være mellom Turistsenteret og nasjonalparksenteret. Etter samtale med Storjord Turistsenter (Halvard Olsen) ser han positivt på at et slikt område kan benyttes til dette formålet. Halvard Olsen har hatt samtaler med driverne omkring dette uten at det er kommet noen klare tilbakemeldinger.

Det er negativt for utvikling av området dersom det ikke finnes plass til videreføring av eget samisk utsalgssted for samisk kunst. Området nært lokalisert til Nasjonalparksenteret kan være et godt alternativ dersom senteret ikke vil ha samesløyden inne i sitt bygg. Slik kommunen kjenner til vil Statens vegvesen kjøpe ut bygningen.

### **Naturmangfoldlova**

Siden hytteområdet ikke anses for gjennomførbart vil en vurdering naturmangfoldloven § 49 ikke gjøre seg gjeldende.

Det vises for øvrig til tidligere vurderinger omkring Naturmangfoldlova § 8 – 12.

### **Revidert forslag til plan etter offentlig ettersyn**

1. Større områder med FRL,- hytter,- adkomstveg,- stinett – og Rv 77 utgår og erstattes av FRL-område. Areal mot Rv 77 justeres slik at slik at vegformål ikke inngår i planen.
1. CA 5 endres i utstrekning da adkomstveg til hytteområdet fjernes. Antall enheter endres fra 40 til 30 stk. CA 5 justeres i forhold til terreng som egner seg til caravanplass, samt for å ivareta dyretråkk og trekkveg retning øst/vest. Endringen er gjort etter samtale med Saltdal Turistsenter (Halvard Olsen). CA 1 justeres i henhold til utnyttbart terrenget for caravan. Endringen ivaretar eksisterende caravanplass.
2. Bygning for samisk kunst kan lokaliseres innenfor HK1. Endringen er gjort etter samtale med Saltdal Turistsenter (Halvard Olsen).
3. CA4-camping kombineres med offentlig avløpsanlegg.
4. Område for døgnhvileplass utvides nordover. Avgrensing er gjort etter samtale med Saltdal Turistsenter (Halvard Olsen) og Statens vegvesen. Omtales som o\_FA1 i plankart.

### **Bestemmelser:**

Vedlagt følger bestemmelser ved offentlig ettersyn og forslag til reviderte planbestemmelser til vedtak i kommunestyret.

### **Oppsummering:**

Endringer i plan ivaretar de innspill som er kommet i saken. Revidert forslag er gjort i samråd med Statens vegvesen og Saltdal Turistsenter (Halvard Olsen). Saken sendes ikke ut til nytt offentlig ettersyn.

## **Rådmannens innstilling**

I medhold av plan- og bygningslova § 12-12 egengodkjennes detaljplan for Tjernfjell med tilhørende plankart og planbestemmelser.



## Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	124/15	29.09.2015

Sign.	Eksp. til:
-------	------------

### Søknad om dispensasjon fra byggegrense. Oppføring av garasje Gnr 8 bnr 4, Saltnes.

#### Vedlegg

- 1 Søknad om dispensasjon. Oppsett av garasje
- 2 Kart
- 3 Dispensasjon for plassering av garasje etter vegloven
- 4 Søknad om dispensasjon
- 5 Oversiktskart med reguleringsplan

#### Sakens bakgrunn

Det søkes om dispensasjon fra reguleringsplan Saltnes vedtatt av Saltdal kommunestyre 15.3.1982 for oppføring av garasje utenfor byggelinje. Regulert byggelinje er satt til 30 meter fra midtlinje veg. Tiltakshaver vil sette garasje 14,5 meter fra midtlinje veg og 8 meter fra regulert gjerdelinje.

#### Tiltakshavers begrunnelse

1. Det er en garasje tilknytt boligen i dag, denne er for liten for bilen (totalt 20 cm klaring), og har uhensiktsmessig plassering i forhold til snøforhold (fyker foran) og lang vei til inngangstrapp.
2. Fallretning på taket i forhold til innkjøring gjør at ras legger seg foran porten og etter som en blir eldre er det vanskeligere å fjerne rast snø.
3. Taket er ikke konstruert for snøfangere.
4. Tiltakshaver nærmer seg 70 år og ønsker mindre snømåking og kortere vei på glatt føre. Plassering på boligens vestside løser ingen problem og tar nesten all utsikt. Derfor søkes den plassert på østsiden.
5. Byggelinjen så stor på grunn av at gamle E6 gikk forbi der tidligere.
6. Andre har fått bygget garasjer utenfor byggelinjen. (1 stk).

Dagens bruk:  
Eneboligtomt

Ulemper:  
Tiltakshaver ser ingen ulemper

Fordeler:

1. Mindre snømåking og kortere vei på glatt føre

## **Vurdering**

### **Når kan dispensasjon gis?**

Dispensasjon skal vurderes etter Plan- og bygningslova § 19-2. Kommunens adgang til å gi dispensasjon er avgrenset. Dispensasjon er en sikkerhetsventil som skal sikre fleksibilitet.

Dispensasjon kan eksempelvis benyttes der forholdene har endret seg eller det dukker opp momenter som ikke er tatt hensyn til ved planbehandlingen.

## **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. Fordelene skal primært knyttes til de offentlige hensyn som planen skal ivareta. **Vilkårene er kumulative, slik at forvaltningen kun har rettslig adgang til å gi dispensasjon dersom begge vilkårene i bestemmelsen er oppfylt.**

### **Om hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, eller hensynene i formålsbestemmelsen blir vesentlig tilsidesatt**

Byggegrense er en grense fastsatt i vegloven eller i medhold av reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Denne byggegrensen er fastsatt av hensyn til vegsystemet og trafikken og forteller hvor det ikke er tillatt å oppføre byggverk eller andre faste innretninger, uten særskilt tillatelse. Dette vil si at byggegrensene skal sikre hensynet til:

- trafiksikkerhet
- vegvedlikehold og drift av vegen
- arealbehov ved utbedring av vegen
- miljøet langs vegen

Enhet teknisk drift har innvilget søknad om dispensasjon for bygging nærmer kommunal veg enn det som reguleringsplanen hjemler. Etter samtale med enhetsleder vil avstand til ny garasje ikke gå utover fremtidig drift og vedlikehold av kommunal veg.

Byggegrensen er fastsatt til 30 meter med utgangspunkt i at kommunal veg var tidligere Europaveg. Normalt ville byggegrense til kommunal hovedveg vært mellom 12,5 til 15 meter fra midtlinje kommunale hovedveger. Tiltaket vil lokaliseres 14,5 meter fra midtlinja.

### **Andre momenter (utdrag formannskapssak 14.06.2011)**

#### **Reguleringsplan for Bygdetunomtene**

Planen legger til rette for 3 eneboligtomter. Planen følger opp utbygging i henhold til strøkets karakter. Eksisterende boligområdet i nord består av 5 boliger i 1,5 etg. og kjeller. Byggegrensen til offentlig veg var tidligere 30 meter. For å sikre seg at



bebyggelsen kommer på samme linje med eksisterende bebyggelse anbefales det en byggelinje som opprettholder denne strukturen. Dette vil gi en estetisk utforming av hele boligfeltet.

#### Byggegrense - eneboliger

Gjeldende byggegrense er på 30 meter. Byggelinjen er lagt slik at bebyggelsen ble lokalisert på linje med øvrig bebyggelse i området i nord.

Byggegrensen ble opprettholdt med denne begrunnelsen i kommunestyret 15.3.2012, sak 8/12. Utbygging av garasje vil komme vesentlig utenfor eneboligene i området og andre nærliggende garasje som også er utenfor byggelinjen. Hensynet bak bestemmelsen det dispenseres blir vesentlig tilsidesatt med dette som utgangspunkt.

Dette vilkåret må forstås som en dispensasjonssperre. Kommunen kan ikke gi dispensasjon for et tiltak som undergraver planen/bestemmelsen eller **vesentlig tilsidesetter hensyn** som skal ivaretas gjennom den. (man må da eventuelt gå veien om en mindre endring).

#### Andre har bygget garasje utenfor byggelinjen

Dette blir nevnt i brevet fra søker. Administrasjonen har gjennomgått byggesak som omtaler garasje utenfor byggelinje. Saken er behandlet som vanlig byggesak og ikke som dispensasjon. Denne saken er derfor feil saksbehandlet av Saltdal kommune (1996). Disse sakene kan sådan ikke sammenlignes.

### **Om fordelene ved å gi dispensasjon vil være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering**

1. Mindre snømåking og kortere vei på glatt føre

Det gjøres her en interesseavveining, der fordelene av tiltaket veies opp mot ulempene.

Det vises her til punktet ovenfor at de planfaglige og arealdisponeringshensyn veier tyngre enn om søker får mindre snømåking og kortere veg til inngangsdøra. Det legges også vekt på at kommunestyret nylig i kommunestyret 15.3.2012, sak 8/12 opprettholdt byggegrensen. I følge forarbeidene innebærer ordvalget 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.

#### **Konklusjon**

Det innvilges ikke dispensasjon for oppføring av garasje.

#### **Rådmannens innstilling**

I medhold av Plan og bygningslova § 19-2 innvilges ikke søknad om dispensasjon for oppføring av garasje utenfor byggegrense. Bakgrunn for avslaget er å sikre at fremtidig bebyggelse forholder seg til samme byggegrense. Dette vil gi en estetisk utforming av hele boligfeltet.



## Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	125/15	29.09.2015
Kommunestyre		

Sign.	Eksp. til:
-------	------------

## Søknad om kommunal overtakelse av privat veg, Skavmoen og Langmoen.

### Foreliggende dokumenter:

1. Søknad av 18.08.14 fra Skavmoen og Langmoen velforening med kartbilag i M=1:2000).
2. Regler for kommunal overtakelse av privat veg (vedtatt av k-styret 23.6.98 i sak 066/98).

### Sakens bakgrunn

Skavmoen og Langmoen velforening v/Børre Fridtjofsen søker om kommunal overtakelse av privat adkomstveg til Skavmoen/Langmoen boligfelt.

Total veglengde som ønskes overtatt er ikke oppmålt, men er ca. 940 meter og har avkjørsel fra tidligere E6 (nå Fv 516). I boligfeltet er det 11 boliger, 1 næringsbygg og 4 ubebygde tomter. De første 100 meter benyttes også av 7-8 andre eiendommer på øvre Drageid.

Skavmoen ble opparbeidet av private boligbyggere (ca. år 1972) og Langmoen opparbeidet av Block Watne AS, delvis i samarbeid med Saltdal kommune (VA). For Langmoen foreligger det reguleringsplan vedtatt 17.9.86 og endret av bygningsrådet den 3.6.93 (mindre vesentlig).

Den 24.8.2015 ble det foretatt befarings av vegene i Skavmoen og Langmoen. På befaringsen deltok Steinar Fridtjofsen (Skavmoen), Jørn Erik Pedersen (Langmoen) og Arne Hals (Saltdal kommune/saksbehandler).

Saken behandles med utgangspunkt i «Regler for kommunal overtakelse av privat veg».

### Vurdering

Saltdal kommunestyre vedtok i 1998 Rammeplan for kommunale veger (1. utkast), herunder «Regler for kommunal overtakelse av privat veg». Reglene angir i 9 punkter hva som skal vurderes i forbindelse med søknad om kommunal overtakelse av privat veg. I korthet gjelder dette:

- Pkt. 1. Hvilke veger som kan vurderes overtatt, herunder om kommunens økonomi tillater økt kommunal veglengde.
- Pkt. 2. Hvilke veger som ikke bør overtas.
- Pkt. 3. Krav vedrørende eiendomsrett og bruksrett til veggrunn.
- Pkt. 4. Krav til vegens oppbygging og linjeføring.
- Pkt. 5. Krav vedrørende gjerder langs vegen.
- Pkt. 6. Krav vedrørende avkjørsler.
- Pkt. 7. Krav vedrørende overvann.
- Pkt. 8. Krav om overtakelsesforretning.
- Pkt. 9. Om ansvar for skade på eiendom etter overtakelse.

De siste 20 – 25 år er det ikke behandlet saker som gjelder omklassifisering av privat veg til kommunal veg, eller kommunal overtakelse av driftsansvar på privat veg. Reglene har derfor i liten grad vært benyttet ved saksbehandling, og har heller ikke vært gjenstand for revisjon.

Derimot har en hatt flere tilfeller av omklassifisering av riks- og fylkesveger til kommunal veg, særlig i forbindelse med bygging av ny E6 gjennom Saltdal. I nyere tid er deler av Fv 515, Øksengård – Skipmannvik, nedklassifisert til kommunal veg. Dette har økt kommunens vegdrift vesentlig uten at driftsmidler i budsjett er økt tilsvarende.

### **Vurdering i forhold til «reglene» (saksbehandlers kommentar i kursiv):**

#### **Til pkt. 1:**

Kommunestyret kan etter søknad gjøre vedtak om kommunal overtakelse av veghold når følgende forutsetning er til stede:

- a) Vegen tjener som adkomst til grend eller boligansamling eller på annen måte har tilstrekkelig befolkningsgrunnlag.

*Sammenlignet med kommunale boligfelt hvor kommunen har driftsansvar for boligveger, taler dette for at omsøkte veger kan overtas for kommunalt veghold.*

*b), c) og d) er ikke relevant i denne saken.*

- e) At kommunens økonomi tillater økning av vegroden (kommunal veglengde).

*Saltdal kommune har pr. 2014 i h.h.t KOSTRA-tall 115 km kommunale veger og gater og har netto driftsutgifter på kr. 60 383 pr. km veg. I tabellen nedenfor vises sammenligning med noen aktuelle kommuner og gjennomsnittet for Nordland for 2014.*

	<i>Saltdal</i>	<i>Meløy</i>	<i>Fauske</i>	<i>Hemnes</i>	<i>Snitt Nordland</i>
<i>Nto. dr.utg. i kr pr. km.</i>	<i>60 383</i>	<i>87 229</i>	<i>66 607</i>	<i>94 627</i>	<i>93 615</i>
<i>Nto. dr.utg. i kr. pr. innb</i>	<i>1 467</i>	<i>1 473</i>	<i>845</i>	<i>2 299</i>	<i>1 393</i>
<i>Ant. km veg pr. innbygger</i>	<i>0,024</i>	<i>0,017</i>	<i>0,013</i>	<i>0,024</i>	<i>0,015</i>
<i>G/s-veg pr. 10000 innb. km</i>	<i>30</i>	<i>15</i>	<i>5</i>	<i>15</i>	<i>7</i>

*Saltdal kommune har relativt mye veg/gater og g/s-veg per innbygger.*

*Sammenligner vi Saltdal med Meløy og Hemnes skulle bevilgningene til vegdrift i Saltdal vært hhv. kr 3,09 mill og 3,94 mill mer enn de var i 2014. Eller sagt på en annen måte så skulle Saltdal hatt hhv. 35 km og 42 km mindre kommunal veg enn hhv. Meløy og Hemnes med deres drifts-/kostnadsnivå.*

*Det er en kjent sak at Saltdal kommune har store økonomiske utfordringer (les nedskjæringer) som ennå ikke er løst, og kommunen er i 2015 kommet inn på ROBEEK-lista.*

*Dette tilsier at Saltdal kommune ikke bør påta seg økte driftskostnader ved overtakelse av privat vegdrift.*

*Utfordringene med tilfredsstillende kommunal vegdrift i Saltdal er fortsatt betydelige, og med mindre bevilgningene til vegdrift kan økes i årene som kommer, er det vel mer et spørsmål om å redusere driftsansvar ved nedklassifisering av kommunal veg til privat veg enn å øke driftsansvaret?*

**Til pkt. 2:**

*Gjelder veger som ikke bør overtas og er ikke relevant i denne saken.*

**Til pkt. 3:**

*Eiendomsrett eller bruksrett til veggrunn skal avsettes til 3 meter fra kant vegskulder, eller til topp skjæring/bunn fylling der dette går over 3 meter fra kant skulder, aldri mindre enn 10 meter.*

*Eiendomsrett/bruksrett skal overdras vederlagsfritt til Saltdal kommune og skal være fri for heftelser, og sikres ved tinglysning.*

*Veigrunn etter dette pkt. er ikke fradelt med egne matrikelnummer. Skal dette gjøres vil det medføre vesentlige oppmålingskostnader som vegbrukerne i så fall må ta. Det mest aktuelle i dette tilfellet er å få grunneiererklæringer som gir bruksrett som kan tinglyses. Det foreligger ikke grunneiererklæringer som kan overføres til Saltdal kommune og det er ikke satt i gang arbeid for å få slike grunneiererklæringer på plass. Grunneiererklæringer som kan tinglyses må foreligge før en evt. kommunal overtakelse.*

**Til pkt. 4:**

*Vegens oppbygging og linjeføring må tilfredsstillende gjeldende vegnormer.*

*Det er ikke angitt hvilke vegnormer som skal legges til grunn, men i dag brukes vegvesenets Håndbok N100 «Veg- og gateutforming» og Håndbok N200 «Vegbygging».*

*Vegens oppbygging/konstruksjon er ikke kjent i detalj, men befaring har avdekket skader og mangler ved vegen som tyder på at det er vesentlige avvik fra tekniske krav i de nevnte håndbøker.*

*Opplysninger gitt under befaringen tyder på at vegen ble bygget på svært enkel måte (bruk av bulldoser) og ikke som en «veikonstruksjon». De viktigste anmerkninger fra befaringen:*

***Fra Fv 516 til pel ca. 300 (asfaltert del).***

- Store setninger på deler av vegen. Tyder på mangelfull konstruksjon av veg og manglende isolering. Anlagt delvis på leire og ustabil grunn.*
- Betydelig krakkelering av asfalt. Tyder på betydelig telehiv vinterstid. Mangelfull vegoppbygging og dårlig bæreevne.*
- Forstøtningsmur presset utover. To forstøtningsmurer allerede revet/fjernet da de var på tur å falle ut i vegbanen. Tyder på sig i skråningen opp mot boligtomtene og feil anlagt veg (for nær skråning).*
- Vegen mangler autovern i de bratte partiene.*
- Det mangler grøft mot terrenget/bratt skråning. Mangelfull bortledning av overvann. Stor risiko for erosjonsskader.*
- Ei stikkrenne (før stigningen) er på tur opp gjennom asfalten (telehiv).*
- I bakken er vegen veldig bratt og overstiger sannsynligvis anbefalte stigningsforhold (eksakt stigning dog ikke målt).*

**Intern veg Skavmoen, ca. 170 meter.**

- Noen mindre krakkeleringer i asfalt og lite markerte grøfter. Det skal være anlagt 2 sluker med infiltrasjon til grunnen og en sluk i grøft som fører overflatevann videre gjennom stikkrenne med utløp i skråning ned mot øvre Drageid (dette i h.h.t. planer fra 1991). Det er imidlertid usikkerhet om overvannsystemet ble bygget som planlagt.

**Fra pel 300 til pel ca. 770 (grusveg videre til Langmoen).**

- Vegen følger i liten grad vedtatt reguleringsplan. Vegen er anlagt for nær bratt terrengskråning opp mot tomtene og oppe på selve Langmoen. Det er sig i terrenget ned mot vegen og vegen mangler grøft mot skråningene. Kun ei stikkrenne i den bratte bakken. Stor erosjonsfare ved sterk nedbør og snøsmelting. Problematisk vinterdrift ved isete og glatte veger.
- Vegen opp til selve Langmoen er svært bratt og overstiger klar anbefalte stigningsforhold.
- Vegens oppbygging er enkel og ikke bygget som en «veikonstruksjon». Grunnforholdene antas dog å være bedre (sand) enn de første 300 meter opp til Skavmoen hvor det var innslag av leire. Befaringen viste at det sannsynligvis delvis er bygget opp med grovere grus (elvegrus). Vegens bæreevne er usikker.
- Vegen mangler helt autovern i de bratte partiene.
- Vegen mangler stort sett helt slitelag av velgradert veigrus.

Konklusjonen er at vegene som søkes overtatt av Saltdal kommune i liten grad tilfredsstiller krav til veioppbygging og linjeføring. Skal dette punktet i reglene oppfylles må store deler (størsteparten) av vegnettet rett og slett bygges på nytt med betydelige kostnader.

**Til pkt. 5:**

Gjelder gjerder langs vegen og er ikke relevant i denne saken.

**Til pkt. 6:**

Private avkjørsler som ikke er godkjent av Saltdal kommune må settes i stand av grunneierne og, hvor det er nødvendig, forsynes med stikkrenne.

Da det i stor grad mangler tilfredsstillende grøfter og overvannssystem er det da også i liten grad anlagt stikkrenner gjennom avkjørsler til den enkelte tomt.

**Til pkt. 7:**

Overvann og stikkrenner må til enhver tid gis fritt leide fra vegområdet.  
Som nevnt ovenfor er overvannssystemet med stikkrenner mangelfullt.

**Til pkt. 8:**

Før overtakelse finner sted skal det foretas besiktigelse og foretas overtakelsesforretning, hvorfra det føres protokoll som undertegnes av de berørte parter. Eventuelle mangler må være utbedret før overtakelse anses som endelig.

*Til orientering.*

**Til pkt. 9:**

Etter at vegen er overtatt påtar kommunen seg intet ansvar for skade på eiendom, gjerde eller andre innretninger som følge av vanlig vedlikehold, snøbrøyting og bortledning av overvann fra veggrunn, eller for ulemper som følge av økt trafikk.

*Til orientering.*

**Andre forhold/opplysninger.**

Saltdal kommune eier, drifter og vedlikeholder vann- og avløpssystemene i Skavmoen og Langmoen og er vegbruker i likhet med beboere i området og andre offentlige tjenesteytere

(bl.a. IRIS/renovasjon, Televerket). Kommunen drifter og vedlikeholder også gatelys i området. Kommunens bruk av vegene er dog relativt beskjeden i forhold til beboerne i området.

### **Oppsummering/konklusjon.**

I forhold til vedtatte retningslinjer for overtakelse av private veger er det kun pkt. 1 a) (tilstrekkelig befolkningsgrunnlag) som taler for at kommunen bør overta vegholdet for vegene i Skavmoen og Langmoen.

Kommunens økonomi (pkt. 1 e) og krav til vegens oppbygging og linjeføring (pkt. 4) taler sterkt imot at kommunen overtar vegholdet, i hvert fall på det nåværende tidspunkt. Manglene når det gjelder oppbygging, overvannsystem og linjeføring, herunder også sikkerhet i form av autovern, er så store at det vil bli krevende og vanskelig for kommunen å drifte og vedlikeholde vegene på en normal og sikker måte. Rådmannen finner derfor å anbefale at søknaden om å overta vegholdet i Skavmoen og Langmoen avslås.

Dersom Saltdal kommune ønsker å åpne for kommunal overtakelse av vegholdet på et senere tidspunkt må det kreves at vegsystemet oppgraderes/nybygges etter planer utarbeidet av fagkyndige som er i tråd med reguleringsplan og tilfredsstillende krav i vegvesenet håndbøker N100 og N200. Planene skal også godkjennes av Saltdal kommune. Med planer menes plantegninger for veg og overvannsystem, lengdeprofil, tverrprofiler og detaljtegninger i nødvendig omfang, samt kostnadsoverslag.

### **Rådmannens innstilling**

Søknad fra Skavmoen og Langmoen velforening av 18.8.2014 om kommunal overtakelse av private veger i Skavmoen og Langmoen avslås.

Dersom vegene i Skavmoen og Langmoen oppgraderes/nybygges etter planer utarbeidet av fagkyndige, som er i tråd med reguleringsplan og tilfredsstillende krav i vegvesenet håndbøker N100 og N200, er Saltdal kommune innstilt på å vurdere kommunal overtakelse av vegdriften på nytt.



## Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	126/15	29.09.2015

Sign.	Eksp. til: Marit Dverset, Stormyrveien 6, 8008 Bodø
-------	--

## Svar på søknad om konsesjon på erverv av gnr. 47 bnr. 2 i Saltdal

### Foreliggende dokumenter:

Søknad om konsesjon på erverv av fast eiendom datert 5.7.15

Brev med tilleggsinformasjon udatert

### Sakens bakgrunn:

Marit Dverset søker om konsesjon for erverv av gnr. 47 bnr. 2 i Saltdal. Hun er datter av overdrager, og søker konsesjon fordi hun ikke skal bosette seg på eiendommen jf. konsesjonsloven § 5 annet ledd.

Eiendommen ligger på Dverset, ca 8 km vest for Rognan sentrum. Gnr. 47 bnr. 2 er bebyggt med våningshus, driftsbygning, uthus, naust og hytte. Hytta er i god stand, våningshuset er i middels stand, mens resterende bygninger oppgis å være i dårlig teknisk stand.

Totalarealet er på 2389 dekar, hvorav 34 dekar er dyrka mark og 2031 dekar er produktiv skog. Jordbruksarealene er svært brattlendt og det meste er ikke maskinelt drivbart.

Eiendommen har vært bebodd av søkers farfar frem til 1990, selv om søkers far overtok eiendommen i 1985. Søkers far søkte ved overtakelsen om fritak fra boplikt i tre år, siden han da gikk av med pensjon. Dette ble innvilget. Likevel ble ikke eiendommen tilflyttet etter dette, og siden har eiendommen vært benyttet som fritidseiendom.

Jordbruksarealene leies bort til et nabobruk med sauehold, mens skogsdriften de siste ti årene har vært begrenset til hogst til eget bruk.

Overdragelsen er betegnet som arv, og antatt verdi er satt til 850 000kr.

### Hjemmelsgrunnlaget

#### Konsesjonsloven

§ 1. (lovens formål)

Loven har til formål å regulere og kontrollere omsetningen av fast eiendom for å oppnå et effektivt vern om landbrukets produksjonsarealer og slike eier- og bruksforhold som er mest gagnlige for samfunnet, bl.a. for å tilgodese:

1. framtidige generasjoners behov
2. landbruksnæringen
3. behovet for utbyggingsgrunn
4. hensynet til miljøet, allmenne naturverninteresser og friluftinteresser
5. hensynet til bosettingen

#### § 5. (unntak på grunnlag av erververens stilling)

.... Ved erverv av bebygd eiendom hvor fulldyrka og overflatedyrka jord er mer enn 25 dekar, eller eiendommen består av mer enn 500 dekar produktiv skog, er konsesjonsfriheten etter første ledd nr. 1 og 2 betinget av at erververen bosetter seg på eiendommen innen ett år og selv beboder den i minst 5 år. Som bebygd eiendom regnes her eiendom med bebyggelse som er eller har vært brukt som helårsbolig. Det samme gjelder eiendom med bebyggelse som ikke er tatt i bruk som helårsbolig, herunder eiendom med bebyggelse under oppføring dersom tillatelse til bebyggelse er gitt med sikte på boligformål. Erverver gjenlevende ektefelle eiendom fra sin avdøde ektefelle som eier eller ved uskifte, skal botiden gjenlevende har gjennomført før overtagelsen regnes mot pliktiden.

#### § 9. (særlige forhold for landbrukseiendommer)

Ved avgjørelsen av søknad om konsesjon for erverv av eiendom som skal nyttes til landbruksformål skal det legges særlig vekt på:

1. om den avtalte prisen tilgodeser en samfunnsmessig forsvarlig prisutvikling
2. om erververs formål vil ivareta hensynet til bosettingen i området
3. om ervervet innebærer en driftsmessig god løsning
4. om erververen anses skikket til å drive eiendommen
5. om ervervet ivaretar hensynet til helhetlig ressursforvaltning og kulturlandskapet

Konsesjon skal i alminnelighet ikke gis dersom det ved ervervet oppstår sameie i eiendommen, eller antallet sameiere økes. Det kan gis konsesjon til selskaper med begrenset ansvar. Det skal legges vekt på hensynet til dem som har yrket sitt i landbruket.

Det kan gis konsesjon til selskaper med begrenset ansvar. Det skal legges vekt på hensynet til dem som har yrket sitt i landbruket.

Første ledd nr. 1 og 4 gjelder ikke sak der nær slekt eller odelsberettiget søker konsesjon fordi de ikke skal oppfylle boplikten etter § 5 annet ledd. I slik sak skal det i tillegg til første ledd nr. 2, 3 og 5 blant annet legges vekt på eiendommens størrelse, avkastningsevne og husforhold. Søkerens tilknytning til eiendommen og søkerens livssituasjon kan tillegges vekt som et korrigerende moment.

#### § 11. (vilkår for konsesjon)

Konsesjon etter loven kan gis på slike vilkår som i hvert enkelt tilfelle finnes påkrevd av hensyn til de formål loven skal fremme. Det kan lempes på vilkårene etter søknad.

Kongen skal ut fra hensynet til bosetting, helhetlig ressursforvaltning og kulturlandskap ta stilling til om det er påkrevd å stille vilkår om boplikt, og om boplikten skal være en personlig plikt for eier.



## **Vurdering**

Konsesjonsloven har til formål å regulere og kontrollere omsetningen av fast eiendom for å oppnå et effektivt vern av landbrukets produksjonsarealer, og slike eier- og bruksforhold som er mest gagnlige for samfunnet. Det er et politisk ønske om økt harmonisering mellom bruksstruktur og eiendomsstruktur i landet.

Konsesjonslovens § 9 fjerde ledd sammenholdt med første ledd angir de momenter som tillegges vekt dersom nær slekt søker konsesjon fordi boplikten etter konsesjonsloven § 5 annet ledd ikke skal oppfylles. Det skal legges særlig vekt på hensynet til bosetting, en driftsmessig god løsning, helhetlig ressursforvaltning og kulturlandskapet. Bare hvis de samlede vurderingene av de øvrige momentene etterlater tvil om hvordan samfunnsinteressene best kan ivaretas, kan livssituasjonen eller tilknytningen etter omstendighetene bli avgjørende. Dette innebærer at det ikke er hensynet til eier som skal være avgjørende for avveiningen.

### Hensynet til bosetting

Med bosetting menes både bosetting på eiendommen saken gjelder og i området for øvrig. Dette innebærer at følgene for lokalsamfunnet har betydning ved vurderingen.

I rundskriv M-2/2009 "Konsesjon og boplikt" sies dette om husforholdene: *Boplikt etter konsesjonsloven § 5 annet ledd gjelder eiendom som er eller har vært brukt som helårsbolig. Er det dårlige husforhold på eiendommen, må en følgelig vurdere om eiendommen er egnet til, og kan fungere som boplass. Ved denne vurderingen må det sees hen til eiendommens beliggenhet, muligheter for oppgradering til vanlig god standard med innlagt strøm, vann og kloakk, veiforhold til eiendommen m.m. Det må videre tas stilling til om det er påregnelig at andre vil erverve eiendommen til boligformål.*

Eiendommen har vært bebodd frem til 1990. Kommunen har et ønske om å opprettholde og styrke bosettingen på Dverset. Det er lite nybygging og nyetablering i området, men det er stor interesse for ledige gårdsbruk i Saltdal.

Huset oppgis å være i middels stand, og har i 35 år vært i bruk som feriebolig. Huset fremstår som godt vedlikeholdt. Eiendommen vurderes på bakgrunn av dette til å være egnet til og kunne fungere som boplass.

Med bakgrunn i eiendommens beskaffenhet og etterspørselen etter slike eiendommer i Saltdal anses det som sannsynlig at andre vil erverve eiendommen med sikte på selv å bo der. Ut i fra bosettingshensynet bør det derfor ikke gis konsesjon til søkere som ikke ønsker å bosette seg på eiendommen.

### En driftsmessig god løsning

Det er et nasjonalt mål å skape et robust landbruk med stabile arbeidsplasser og god lønnsomhet. Dette innebærer blant annet at en må tilstrebe en bruksstruktur som gir grunnlag for å redusere kostnadene og tilpasse driften til endringer i rammebetingelsene for norsk landbruk. Eiendomsstørrelsen og den fysiske utformingen av eiendommen er viktige faktorer for å få det til. Driftsmessig gode løsninger forutsetter rasjonelle driftsenheter.

På grunn av eiendommens brattlendte og vanskelig utnyttbare innmarksarealer er det ikke påregnelig at eiendommen kan drives som en selvstendig driftsenhet med tradisjonell jordbruksproduksjon. Dagens drift med utleie av jordbruksarealer til nabobruk i drift representerer en driftsmessig god løsning. De driftsmessige forholdene på eiendommen vil sannsynligvis ikke påvirkes i større grad av vedtaket i denne konsesjonssaken.

### Helhetlig ressursforvaltning

Med helhetlig ressursforvaltning menes at en må se på hvilke virkninger et eierskifte har for alle ressursene på eiendommen enten det gjelder jord- og skogbruksarealer, bygninger eller øvrige deler av eiendommen. Ressursene skal disponeres på en slik måte at produksjonsevne og utnyttelsesevne ivaretas, slik at eiendommen i framtida kan legge grunnlag for drift og bosetting.

Det antas at en eier som selv bor på sin eiendom har større anledning til å ivareta eiendommens ressurser i et slikt langsiktig perspektiv enn den som ikke bor der. Både med tanke på aktivitet i skog, fellesprosjekter i grunneierlaget og når det gjelder vedlikehold av bygningsmasse. Å gi konsesjon til søkere som ikke ønsker å bebo eiendommen vurderes derfor ikke å ville bidra til å sikre en helhetlig ressursforvaltning.

### Kulturlandskapet

Med kulturlandskapet menes landskapsbildet, mangfoldet i naturen og kulturhistoriske verdier. Hensynet til kulturlandskapet er dessuten knyttet til produksjon av miljøgoder som turveier og natur- og kulturopplevelser for allmennheten.

Konsesjonssøker skal ikke bruke eiendommen på en måte som bidrar til å redusere kulturlandskapsverdiene direkte, men på sikt antar en, som nevnt ovenfor, at en eier som bebor eiendommen har større forutsetninger for å ivareta kulturlandskapet i området enn en som ikke bor der.

### **Konklusjon**

Basert på vurderingen ovenfor og med særlig vekt på at Saltdal kommune ønsker å fremme bosetting, og ha en streng praksis i forbindelse med boplikt, anbefales det ikke å innvilge konsesjon på gnr. 47 bnr. 2 uten boplikt. Både bosettingshensynet og hensynet til en helhetlig ressursforvaltning taler for avslag på søknad om konsesjon.

Siden de samlede vurderingene ikke etterlater tvil om hvordan samfunnsinteressene best kan ivaretas er ikke søkers livssituasjon og tilknytning til eiendommen vurdert.

Priskontroll er heller ikke foretatt siden nær slekt som søker konsesjon uten at de skal oppfylle boplikt etter § 5 er unntatt denne bestemmelsen.

### **Rådmannens innstilling**

I medhold av konsesjonsloven § 1 innvilges ikke Marit Dverset konsesjon på gnr. 47 bnr. 2 på Dverset. Ervervet vil ikke gi slike eier- og bruksforhold som er mest gagnlige for samfunnet.

På denne bakgrunn fastsettes med hjemmel i konsesjonsloven § 18 en frist på seks måneder (innen 29.3.2016) til å sørge for at eiendommen blir overdratt til noen som kan få konsesjon eller som ikke trenger konsesjon. Søker kan også selv velge å oppfylle vilkåret om boplikt etter § 5 annet ledd.



## Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	127/15	29.09.2015

Sign.	Eksp. til:
-------	------------

## Oppheving av kommunens vedtak i sak 66/15

### Foreliggende dokumenter:

Det vises til følgende vedlegg:

- Søknad om dispensasjon motorferdsel med vedlegg dat. 09.04.15
- Formannskapets vedtak 66/15 dat. 19.05.15
- Anke på vedtak dat. 09.06.15
- Ankebrevet med tilføyelse dat. 03.08.15
- Formannskapets vedtak 103/15 dat. 23.06.15
- Oppheving av kommunens vedtak deres ref: 2015/5089. dat. 07.09.2015
- Bilder etter kommunens befaring i forbindelse med saken. dat 16.09.2015

### Sakens bakgrunn

Alf Sture Vik har først søkt om dispensasjon om motorferdsel med to alternativer i følgende prioritert rekkefølge:

1. Kjøring med ATV
2. Helikoptertransport

I sak 66/15 ble det kun tatt stilling til alt. 2, som da ble tolket av søkeren som et avslag på søknadens alt. 1.

Anken dat. 09.06.15 gjelder dette avslaget.

Ordlyden i sak 103/15 kan oppfattes som en ny sak om ATV kjøring, mens det egentlig er behandling av klage på vedtaket i sak 66/15.

I og med at avslaget på dispensasjon for ATV-transport ble opprettholdt i sak 103/15 ble saken oversendt Fylkesmannen til endelig behandling.

Fylkesmannen har i sin behandling opphevet kommunens vedtak med følgende begrunnelse.

Fylkesmannens vurdering er at kommunen har vist til rundskriv T-6/09 og sagt at det bare kan gis tillatelse til transport langs traktorvei klasse 7 eller 8 og at det ikke kan gis tillatelse langs

kjørespor, stier mv. Fylkesmannens oppfatning er at en her må legge til grunn rundskriv T-1/96 der det er sagt følgende: Gjelder det kjøring på bar mark, vil det ha betydning om kjøringen kan skje langs veg som regnes som utmark etter lovens §2, etter opparbeidet trase o.l. Med dette mener Fylkesmannen at en ikke kan utelukke å gi tillatelse til barmarkskjøring langs en opparbeidet trase som ikke kan klassifiseres som traktorvei klasse 7 eller 8.

Fylkesmannen mener her at kommunen skulle rundskriv T-1/96 i behandlinga av saken.

### **Vurdering**

Kommunen er ikke forpliktet til å gi tillatelse etter §6 selv om en skulle komme til at det foreligger et særlig behov. Det er i rundskriv T-1/96 sagt at det beror på et forvaltningsmessig skjønn om tillatelse skal gis eller nektes dersom vilkårene er oppfylt. Transport skal vurderes mot mulige skader og ulemper for natur og mennesker i forhold til et mål om å redusere motorferdsel til et minimum. Forhold som hvilke virkninger motorferdsel vil ha når det gjelder spor i terrenget, støy og forurensing, hvor sårbart området er og konflikter som kan oppstå i forhold til andre interessegrupper og naturmiljø.

Kommunen er kjent med at området er kartlagt som et svært viktig utfartsområde. Det er i området mye fritidsbebyggelse og at et særlig behov vil kunne være aktuelt for flere. Kommunen har vært tydelig på at det ikke er opparbeidet vei fra parkeringsplass på Høgda og inn til Krokvatnet. Men er ser tydelig kjørespor både eldre og til dels nye. Det har ikke vært gitt dispensasjon til kjøring på denne strekningen på svært mange år. Etter ikrafttredelse av naturmangfoldloven 01.07.09 har kommunen ikke gitt dispensasjon til transport på barmark på denne strekningen. Etter at kommunen fikk saken tilbake fra Fylkesmannen ble det den 16. september foretatt en befarings på den aktuelle strekningen. Det legges her fram foto fra befaringsa. Kommunens konklusjon etter befarings er at det ikke er snakk om at det er opparbeidet vei på denne strekninga. Området består av mye myrområder, men også tørrere områder med bjørkeskog. Kjørespor går flere plasser over myrområder der en tydelig ser kjøreskader flere plasser.

### **Konklusjon**

Graden av bevegelseshemming fra søker er av en slik art at det ville fra kommunens side bli gitt dispensasjon dersom transporten kunne forgått langs en opparbeidet vei, det er ikke mulig i dette tilfellet. Det ville bli blitt stygge kjørespor over flere myrområder dersom kommunen hadde gitt dispensasjon til kjøring på strekningen Høgda - Krokvatnet. Samtidig vil det bli en ulempe for andre mennesker og brukere av området, herunder faren for presedens. Kommunen har etter befarings den 16. september tydelig konkludert at det ikke er opparbeidet noe vei på strekninga. Det var tydelig å se mange kjøreskader etter tidligere kjøring over bløte myrområder, viser her til bilder etter befarings.

Begrunnelsen til å gi avslag er kravene som stilles i forskriften §6. Kommunen mener transport kan dekkes på annen måte. Det er gitt tillatelse til helikoptertransport. Kommunen har vurdert at mulige skader og ulemper vil være store med kjøring på barmark, i dette tilfellet over flere myrområder. Kommunen mener også at Rundskriv T-1/96 fastslår at kjøring på barmark på naturtyper som myr, våtmark og sparsom vegetasjon vil kjørespor medføre permanente eller meget langvarige skader. Dette er i tråd med kommunens oppfatning etter befaringsa.

### **Rådmannens innstilling**

Med de begrunnelser som gitt gis det avslag på søknad om kjøring med ATV på strekningen Høgda og inn til Krokvatnet.



## Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	128/15	29.09.2015

Sign.	Eksp. til:
-------	------------

## Behandling av klage i sak 104/15 på eiendom 76/31 Lønsdal

### Foreliggende dokumenter:

Søknad om dispensasjon fra eier av 76/31 Lønsdal datert 14.05.2015

Formannskap sak 104/15 dato 23.06.2015 avslag på søknad om dispensasjon.

Klage på formannskapets vedtak datert 14.07.2015

### Sakens bakgrunn

Det har vært mange saker som berører 76/31 Lønsdal. Den opprinnelige hytta brant ned og det ble gitt tillatelse til bygging av ny hytte. Det ble i delegert sak 8/08 gitt dispensasjon til uttransport av forbrente ting og skrot etter opprydding på branntomta. Det ble i denne dispensasjonen også gitt tillatelse til å transportere inn en liten gravemaskin til å foreta opprydding. Det ble satt vilkår med tillatelsen. Det ble videre i formannskap sak 2009/228 gitt tillatelse til transport av materialer til hytte, det ble også her satt vilkår om at transporten måtte foregå på en skånsom måte. Kommunen mottok den 14.05.2015 søknad om transport etter §6. Formål var å få transportert søkers kone fra parkering og fram til hytta. Søknaden ble behandlet i formannskapet den 23.06.2015. sak 104/15. Det var i forkant av behandlingen ikke foretatt befaring av strekningen.

I forbindelse med byggingen ble det gjort gravearbeider på strekningen- dette var det ikke gitt tillatelse til og kommunen påpekte dette etter en befaring sommeren 2009.

### Vurdering

Etter befaring sommeren/høsten 2015 ser en at terrenget har grodd mye igjen og skadene er ikke lenger nevneverdig synlig. Kommunen kan etter §6 og rundskriv T-1/96 bruke et forvaltningsmessig skjønn om tillatelse skal gis eller nektes dersom vilkårene er oppfylt. Det kan her foreligge særlige grunner til å gi dispensasjon i forbindelse med at søkers kone er bruker av rullestol. Terrenget er slik at det er svært vanskelig å trille en rullestol opp stigningen mot hytta, måling viser 14- 15% stigning. Kommunen mener at det vil kunne være forsvarlig å transportere søkers kone til hytta, men at bilen skal kjøres tilbake og parkeres på opprinnelig parkeringsplass. Etter kommunen befaring kan en konkludere med at en begrenset kjøring til

hytta ikke vil medføre noen terrengskader. Kommunen omgjør vedtaket i sak 104/15 og gir klager medhold i klagen.

### **Grunnlaget for avgjørelsen**

Ved ikrafttredelse av naturmangfoldloven 01.07.09 skal søknader etter den generelle dispensasjonsbestemmelsen 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 å være i strid med formålet.

#### *Kunnskapsgrunnlaget § 8*

Motorferdsel er i utgangspunktet forbudt da dette kan ha negative effekter gjennom forstyrrelse, slitasje og støy. Samtidig vet vi at ferdsel 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 en opparbeidet trase, med dette vil kjøring ikke skade naturmangfoldet.

#### *Økosystemtilnærming og samla belastning § 10*

Kjøringa det er søkt om i dette tilfellet er i et 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 opparbeidet trase.

### **Rådmannens innstilling**

Ole Petter Nordnes gis dispensasjon etter §6 til å transportere sin kone fra parkeringsplass og fram til hytta. Etter transport skal bil parkeres på opprinnelig parkeringsplass ned ved vei. Dispensasjonen er vurdert etter prinsippene i naturmangfoldloven §8 til 12.



## Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	129/15	29.09.2015
Kommunestyre		21.10.2015

Sign.	Eksp. til:
-------	------------

## Økning av maksimal trekkramme for kassekreditt

### Sakens bakgrunn

Som følge av presset likviditet er det nødvendig å øke dagens kassekredittramme fra 45 mill kr til 75 mill kr. Hovedårsaken er at det dette regnskapsåret ventes nytt negativt netto driftsresultat som ved siden av manglende rammetilskudd i desember ytterligere vil øke presset på likviditeten.

### Vurdering

Kommunestyret har pr dd godkjent en maksimal kassekredittramme på 50 mill kr, jf kommunestyresak 36/13 av 26.09.2013. Gjeldende avtale med bank gir kommunen en faktisk trekkramme på inntil 45 mill kr. Hovedårsaken til kredittbehovet er opparbeidet likviditetsunderskudd som følge av akkumulert positivt premieavvik og akkumulert merforbruk som pr regnskapsåret 2014 samlet utgjør 72 mill kr.

Dette regnskapsåret ventes nytt negativt netto driftsresultat, jf 1. tertialrapport som er vedtatt av kommunestyret. Årets underskudd ble da estimert til ca 10 mill kr. Ved siden av manglende rammetilskudd i desember vil dette øke presset på likviditeten ytterligere. Disse faktorene gjør at kredittrammen må økes fra desember for å kunne betjene kommunens løpende forpliktelser. Likviditetsanalysen viser en forventet underdekning på ned mot 75 mill kr, som ventes å kulminere i januar/februar 2016. Etter dette ventes likviditeten å styrkes, avhengig av resultatgjennomføring neste budsjettår.

Den svake likviditeten er nå blitt en betydelig kostnad for kommunen. Mens kreditten normalt er tenkt benyttet for håndtere svingninger i inn- og utbetalinger, er situasjonen nå blitt slik at kreditten må trekkes av hele året. Renter og provisjon på kredittlånet utgjorde totalt 418.000 kr i 2014. De totale kostnadene med finansieringen avhenger til enhver tid av hvor mye kreditten benyttes, men vil ventelig øke betydelig i 2015. Av de totale kostnadene utgjør selve etableringsomkostningen en relativt liten andel, rundt 10.000 kr. Det som koster er å trekke av kreditten (det å ha 'minus-saldo' på bok).

Saltdal kommune ble fra juni d.å oppført i kommunal- og moderniseringsdepartementets register om betinget godkjenning og kontroll (ROBEK). Søknad om økt låneopptak vil derfor forelegges Fylkesmannen i Nordland for godkjenning.

### **Rådmannens innstilling**

Saltdal kommunes trekkramme for kassekreditt økes til inntil 75 mill kr





## Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	130/15	29.09.2015

Sign.	Eksp. til:
-------	------------

## Omgjøring av prosjektstilling til 100% fast stilling

### Foreliggende dokumenter:

– Kommunestyret 19.06.13

### Sakens bakgrunn

I kommunestyrevedtak 25/13 ble det gjort følgende vedtak:

«Flyktningtjenesten får ansette en programrådgiver i 100% prosjektstilling over to år med utgiftsdekning på ansvar 3502 – Flyktningtjeneste. Evaluering/rapport forventes innen denne toårsperiode.»

Stillingen ble utlyst internt, det meldte seg ingen søkere. Da stillingen ble utlyst eksternt kom det inn mange søknader, og etter intervju ble Guro Torkildsen ansatt. Hun begynte i stillingen i april 2014. Da dette er en prosjektstilling over to år går den ut i april 2016.

### Vurdering

Flyktningtjenesten har fra april 2014 og fram til d.d. hatt programrådgiver i 100% stilling. Det en ser er at flyktningene får et mye bedre tilpasset tilbud i introduksjonsprogrammet, og det blir gjort god individuell tilrettelegging for den enkelte programdeltaker. Programrådgiveren har en koordinerende funksjon mellom deltakeren i programmet, voksenopplæringen, Nav og næringslivet. Dette ser vi fungerer svært bra. Programdeltakerne får kvalifiserende tiltak, noe som gjør dem bedre rustet for deltakelse i yrkes- og samfunnslivet, og deres økonomiske uavhengighet.

Da programrådgiver ble ansatt var det vedtatt at Saltdal kommune skulle bosette 10 flyktninger pr. år. Nå er det vedtatt i kommunestyret at kommunen skal bosette 20 flyktninger pr. år. Altså dobbelt så mange. I tillegg kommer familieegjenforeninger. Vi har i dag 60 – 70 flyktninger innenfor 5-års perioden, derav ca 20 personer som deltar i introduksjonsprogrammet. Flyktningtjenesten har ikke mulighet for å drifte et introduksjonsprogram uten programrådgiver.

**Rådmannens innstilling**

Prosjektstilling (opprettet i k.sak 25/13) som programrådgiver i 100% ved flyktingtjenesten i Saltdal omgjøres til 100% fast stilling. Utgiftsdekning på ansvar 3502 – Flyktingtjeneste.