



Innherred samkommune
Møteinnkalling

Samkommunestyrets medlemmer

Dere innkalles med dette til følgende møte:

Utvalg: Samkommunestyret
Møtested: Konferansesalen, Stiklestad Nasjonale Kultursenter
Dato: 23.10.2007
Tid: 09:00

Møtet er planlagt å vare fram til kl. 15.00.

Faste medlemmer er med dette kalt inn til møte. Den som har lovlig forfall, eller er inhabil i noen av sakene, må melde fra så snart som mulig på tlf. 740 48250 eller på e-post: line.ertsas@verdal.kommune.no. Varamenn møter etter nærmere avtale.

Saksnr	Innhold
PS 39/07	Godkjenning av møteprotokoll
PS 40/07	Referater
RS17/07	1719/289/3 - Bjørnar Matberg - deling av eiendommen Løvhaugen - jordlovsbehandling
RS18/07	1719/349/5 - Henrik Sandstad - deling av eiendommen Lønseth - jordlovsbehandling
PS 41/07	1721/17/2 - Inger Hjelde - Deling av eiendommen Kausmo - klagebehandling etter jordloven
PS 42/07	Forslag til nytt regelverk for motorferdsel i utmark og vassdrag - høring
PS 43/07	Orienteringer til samkommunestyret

Verdal, 16. oktober 2007

Robert Svarva
ordfører (s)



Innherred samkommune

Sakspapir

1721/17/2 - INGER HJELDE - DELING AV EIENDOMMEN KAUSMO - KLAGEBEHANDLING ETTER JORDLOVEN

Saksbehandler: Arvid Tverdal	Arkivref: 2007/3846 -
E-post: arvid.tverdal@innherred-samkommune.no	/1721/17/2
Tlf.: 74048278	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Samkommunestyret	23.10.2007	41/07

2. GANGS BEHANDLING – KLAGEBEHANDLING

Administrasjonssjefens forslag til vedtak:

Med hjemmel i Jordlovens § 12, Landbruksdepartementets rundskriv M-4/2003 og M-6/2003 gies med dette Inger Grete Hjelde avslag på søknaden om fradeling av en parsell på ca. 1,5 dekar av eiendommen Kausmo gnr. 17, bnr. 2 i Verdal kommune. Udatert klage, mottatt 29.6.2007, taes derfor ikke til følge. Vedtaket begrunnes med at søknaden er i strid med plansituasjonen, den omsøkte tomte ligger på dyrkbar jord og vil lett få en dominerende virkning i kulturlandskapet. Det er ikke samfunnsinteresser av større vekt knyttet til søknaden. Det omsøkte arealet ønskes nytt til boligformål.

Saken oversendes til Fylkeslandbruksstyret for endelig avgjørelse etter jordloven.

Nye vedlegg:

Klage fra Inger Hjelde, mottatt 29.6.2007 (dok. 9 i saken)

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Det vises i utgangspunktet til saksopplysninger ved første gangs behandling. Det ble der gitt avslag på søknaden. Innen fristen ble det mottatt klage fra søker, underskrevet av Elise og Rune Kristiansen, kjøpere av den omsøkte tomte. Det anføres bl.a. i klagen at det allerede er oppført en hytte med en tilhørende bygning i området. Likeså at arealet er lite attraktivt som jordbruksareal på grunn av at noe av grunnen er oppfylt av kommunen i forbindelse med veibygging(E6). Det skrives videre at kommunen har tatt i bruk deler av området/skogholdet til parkeringsplass/fyllplass for masse uten at dette er klarert med grunneier.

Vurdering:

Det vises i utgangspunktet til den vurdering landbrukssjefen har gjort ved første gangs behandling. En kan ikke se at det er kommet fram momenter i klagen som tilsier av tidligere vedtak skal omgjøres.

Det forhold at det allerede er tillatt oppført en hytte i området er i seg selv ikke noe argument for at en skal tillate ytterligere spredt utbygging i området. Det oppfattes heller ikke som noe argument for å endre vedtak at deler av området er tatt i bruk som parkeringsplass/fyllplass. Dette kan heller oppfattes som en tilrettelegging for allmennhetens muligheter for å bruke strandsonen til friluftsmål. En vil særlig minne om den innskjerping av jordvern og restriktiv behandling av søknader om spredt boligbebyggelse, jfr. brev fra Landbruks- og matdepartementet av 21.2.2006 og 21.12.2006.

1. GANGS BEHANDLING – DELEGERT SAK LANDBRUKSSJEFEN

1721/17/2 - Inger Hjelde - Deling av eiendommen Kausmo- Jordlovsbehandling

Deres ref: Vår ref: PEBJ 2007/3846 Dato: 05.06.2007

Sakstype: Delegert landbrukssjefen Eiendom: Kausmo 17/2 Saksnr:

Vedlegg:

1. Kart i m.stokk 1:5000
2. Flere kartkopier

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

1. Søknad fra Inger Grete Hjelde om deling av grunneiendom, Kausmo, gnr. 17, bnr. 2 i Verdal kommune.

Saksopplysninger:

Saka gjelder fradeling av et areal på ca. 1,5 dekar fra eiendommen Kausmo, gnr. 17, bnr. 2. I henhold til Jordregisteret har eiendommen Kausmo følgende arealressurser: 69 dekar lettdrevet fulldyrka jord, 3 dekar overflatedyrka jord, 22 dekar produktiv lauskog med høg bonitet, og 17 dekar anna areal.

Eiendommen Kausmo ligger like vest for E 6 ved utløpet av Verdalselva ca. 3 km fra Verdalsøra. Eiendommen ligger i et LNF- område og innenfor kommuneplan Verdal byområde. Den omsøkte tomta ligger inne i et felt med ung lauskog, ca. 200 m vest for det bebygde tunet på eiendommen.

Driftsopplegget på eiendommen er kornproduksjon.

Tomta er planlagt solgt til Elise og Rune Kristiansen såfremt søknaden innvilges. I brev datert 08.05.07 til Verdal kommune oppgir de følgende grunner for at det bør gis dispensasjon slik at søknaden kan innvilges:

- Område har allerede bebyggelse.
- Det er vei helt fram til tomta det søkes fradeling for.
- Området/ tomta er ikke i bruk til jordbruksformål, ikke dyrkamark.
- Bebyggelse på denne teigen er ikke til hinder for fri ferdsel langs elve/strandsonen, da elvepromenaden går nedenfor. Eller annen aktivitet i området.
- Kommunen har parkeringsplass for ”turgåere”, mellom tomta og promenaden, elv/sjø (se tegning)

- Det vil pynte opp området, så det blir finere å se til.
- Positivt for Kausmo at det kommer nytt liv til området.
- Naboene er positive til tiltaket.
- Verdal kommune har få tomter å tilby.

Vurdering:

I henhold til jordlovens § 12 kan det gis samtykke til deling dersom samfunnsinteresser av stor vekt taler for det, eller deling er forsvarlig ut fra hensynet til den avkastning som eiendommen kan gi. Det skal videre tas hensyn til om deling kan føre til drifts- eller miljømessige ulemper for landbruket i området, til godkjente planer for arealbruken etter plan- og bygningsloven og hensynet til kulturlandskapet. I dette tilfellet er den omsøkte tomte tenkt brukt til bolig.

Jordlovens utgangspunkt er at dyrka jord ikke skal tas ut av produksjon: ”Dyrka jord må ikke brukast til føremål som ikkje tek sikte på jordbruksproduksjon.” (Første setning i § 9.) Riktig nok finnes det unntaksbestemmelser, jfr. § 12, men dette skal være unntaksvis, og det understrekes i flere rundskriv o.l. fra Landbruksdepartementet at dette skal håndheves strengt. Det vises i den sammenheng til to brev fra Landbruks- og matdepartementet datert 21.02.06 og 21.12.06 der jordvernet blir skjerpet vesentlig. I tillegg påpekes det at kulturlandskapet skal vernes mot en bit- forbit-nedbygging. Spredt utbygging gir en uheldig fragmentering av landskapet og produksjonsområdene. Utbygging i slike områder skal skje i henhold til de arealplaner som er gjeldende for området. I henhold til gjeldende kommuneplan er eiendommen som det her søkes fradeling fra, beliggende i LNF-område, der det ikke er tillatt med annen utbygging enn det som har tilknytning til stedbunden næring.

Den omsøkte tomte ligger i et skogholt som i dag er bevokst med ung lauskog, men karakteriseres som dyrkbar jord. Arealet omkring dette skogholtet som er på ca. 7 dekar består i hovedsak av dyrkajord. Dette medfører at den omsøkte tomte blir liggende for seg sjøl, og blir godt synlig i kulturlandskapet.

Landbruksdepartementets rundskriv M-4/2003 omhandler de momenter som er nevnt ovenfor, og i hvilken grad disse skal vektlegges ved en avgjørelse. I følge rundskriv M-6/2003 fra Landbruksdepartementet: ”Bestemmelser om overføring av myndighet og forskrift om saksbehandling mv. i kommunen etter konsesjonsloven, jordloven, odelsloven og skogbruksloven” er avgjørelse i denne saka delegert til kommunen.

LANDBRUKSSJEFENS VEDTAK:

Med hjemmel i Jordlovens § 12, Landbruksdepartementets rundskriv M-4/2003 og M-6/2003 og delegasjonsreglementet i Innherred samkommune gis med dette Inger Grete Hjelde avslag på søknaden om fradeling av en parsell på ca. 1,5 dekar av eiendommen Kausmo gnr. 17, bnr. 2 i Verdal kommune. Vedtaket begrunnes med at søknaden er i strid med plansituasjonen, den omsøkte tomte ligger på dyrkbar jord og vil lett få en dominerende virkning i kulturlandskapet. Det er ikke samfunnsinteresser av større vekt knyttet til søknaden. Det omsøkte arealet ønskes nytt til boligformål.

Dette vedtaket kan påklages iht forvaltningslovens regler. Eventuell klage sendes kommunen innen 3 uker etter mottagelsen av vedtaket.



Innherred samkommune
Sakspapir

FORSLAG TIL NYTT REGELVERK FOR MOTORFERDSEL I UTMARK OG VASSDRAG - HØRING

Saksbehandler: Trond Rian / Linn Aasnes	Arkivref: 2007/6067 - /K01
E-post: trond.rian@innherred-samkommune.no	
Tlf.: 74048552	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Samkommunestyret	23.10.2007	42/07

Administrasjonssjefens forslag til vedtak:

Innherred samkommune (ISK) har gjennomgått forslag til nytt regelverk for motorferdsel i utmark og vassdrag fra Direktoratet for naturforvaltning. ISK ser behovet for et nytt lovverk på området. Vår høringsuttalelse er gitt i nedenforliggende vedtak. Vi har i våre kommentarer forsøkt å belyse de tema DN etterspør, og har forslag til forbedringer knyttet til følgende punkter:

1. Grenseoppgang nyttekjøring / fritidskjøring
2. Ivaretagelse av brukergrupper
3. Kommunale motorferdselsplaner
4. Saksgang / byråkrati

1. Grenseoppgang mellom nyttekjøring – fritidskjøring

a) Hytter og transportbehov på barmark og vinter.

§ 12a / § 8 f/ §10/ § 25/§ 16e: Det nye lovforslaget stenger nesten helt eller delvis for transport av materialer 1. byggesesong til nye hytter samt til transport av materialer/utstyr hele året til utbygging og vedlikehold av eksisterende hytter. Det får konsekvenser for de fleste hytter i Levanger og Verdal. Dette skyldes at det ikke er veg fram til hyttene.

§ 12a / § 8 f/ §10: Byggearbeider 1. byggesesong (§ 12 a/ §8f) på barmark begrenses å gjelde hytter som har traktorveg helt fram. Dette synes å være et urimelig premiss.

Etter 1. byggesesong rammes alle hyttransporter som ikke kan skje etter bilveg. En rekke arbeider etter 1. byggesesong er avhengig av barmarkstransport fordi det kun kan skje når det er telefritt: installasjon av strøm, framkjøring av borelogg (vann), ulike gravearbeider med minigraver. Dette framstår som en helt urimelig stengning av all standardheving av eldre hytter som ikke ligger ved bilveg.

Dispensasjonsparagrafen (§ 10) ser i sin ordlyd ikke umiddelbart ut til å åpne for disse behovene. Alternativt bør noen av behovene søkes løst gjennom klargjøringer i § 8f.

§ 16 e som gjelder transport av materialer med scooter etter 1. byggesesong dekker bare akutt behov for reparasjon til hytte. Det betyr at transportbehovet med snøscooter ved utbygging og vanlig vedlikehold ikke er dekket. Vi finner ingen grunn til at ordet ”akutt” skal benyttes. Slik nyttekjøring må skje, og det er best at denne nettopp skjer vinterstid.

§ 25: Enkelte ganger vil behovet for materialtransport kan være så omfattende at innfrakt med helikopter vil være en bedre løsning for miljøet enn en stor mengde turer med snøscooter. Dette blir utelatt av lovverket.

b) Behov for samordning av motorferdsel og rovviltforvaltning.

Lovforslaget bør ta innover seg at *rovviltforvaltningen* har mye større utfordringer i dag enn når forrige lovverk ble etablert. Det er i dag tillatt å sette opp båsfelle etter jerv og frakte denne ut i fjellet med scooter. Scooter kan derimot ikke benyttes til daglig tilsyn av fellen. Dette umuliggjør fellebruk i store deler av fjellet. De senere år har det offentlig i regi av DN og Fylkesmannen vært nødt til å drive rovviltbekjempelse av jerv også gjennom hiuttak og egne skadefellingslag. Dette er ressurskrevende. Sett ut fra et samfunnsnyttig og humant perspektiv er det ikke urimelig at kjøring for tilsyn av feller tas inn i regelverket.

Offentlig oppnevnte fellingslag kan i enkelte tilfeller være avhengig av snøscooter. Dette formålet er heller ikke berørt i lovforslaget.

c) Bruk av motorkjøretøy for uttransport av jaktutbytte (elg/ hjort).

§ 11 b: Skjerpende krav til type motorkjøretøy ved uttransport av jaktutbytte vil føre til *ekstra kostnader for landbruks- og skogbruksnæringa*. Det skilles mellom 1) om viltet hentes på traktorveg eller *liknende* (ATV er tillatt) eller 2) om det hentes i terrenget (kun miljøbasert motorkjøretøy tillatt). Ordlyden innebærer at de fleste elgjaktlag i Verdal og Levanger må gå til anskaffelse av et ”miljøbasert motorkjøretøy” for elgjakta, noe som nok oppleves urimelig da mange i dag benytter ATV som gårdbruker(e) i jaktlaget allerede disponerer. Med et stipulert behov på ca 50 kjøretøy i ISK betyr det en kostnad på knapt 4 mill.kr. Tilsvarende forhold gjelder også for kommunale ettersøk i regi av kommunen. Her åpner loven heller ikke opp for bruk av kjøretøyet med utstyr fram til det skadde dyret før det er avlivet, noe som i flere tilfeller vil være urimelig tungvint (feks ved ulykker ved jernbane inne i utmark).

Forklaringen til forskriftsteksten anslår miljøbasert kjøretøy til ”elgtrekk” e.l. med lavt marktrykk. Definisjonen av miljøbasert kjøretøy fokuserer også på lyd. En del eldre jernhestene har totakters motor, som betyr det at disse har høyt støynivå. Disse må da i verste fall byttes ut.

d) Motorferdsel knyttet til utmarksnæring.

Det er positivt at lovverket klargjør formålet i en egen paragraf. 4 års tillatelse må likevel kunne gis for eksisterende utøvere som får første gangs tillatelse etter ny lov. ”Tillatelse til landing og start av luftfartøy skal kun gis i unntakstilfeller.” Dette synes om en noe unødig formulering/vektlegging da luftfartøy oftest vil være å foretrekke i barmarkssesongen – eller betraktes støyen av et helikopter som verre enn mulige mer varige barmarkspor ?

2. Ivaretagelse av ulike brukergrupper

a) § 20. ISK vil advare mot at det i saksbehandlingen legges opp til en *tungrodd og lite kundevennlig behandling av varig bevegelseshemmede*. En skriftlig søknad som først skal

anbefales av kommunen, behandles hos Fylkesmannen og evt klagebehandles hos DN er en lite egnet saksprosedyre for denne kundegruppen. Denne prosedyren står heller ikke i rimelig forhold til at det nå foreslås at lovverket i utgangspunktet bare skal tillate bruk av leiekjører.

b) Det bør fortsatt være åpnet for å gi dispensasjon for bruk av egen snøscooter knyttet til foreldre/foresattes transport av *varig bevegelseshemmede barn*. Det begrunnes med at barn også i dette lovverket bør gis ekstra omtanke, samt med at kostnadene ved slik leiekjøring vil kunne bli urimelig høye dersom disse barna skal ha et adekvat friluftstilbud. Dispensasjoner bør kunne gis til egen hytte og til egne godkjente traseer for bevegelseshemmede.

c) § 5 vs § 20 . Definisjonen av varige bevegelseshemmede er viktig da den vil være styrende også for konklusjoner i legeerklæringer. Definisjonen er at de som *”ikke er i stand til å bevege seg utenfor veg”* anses som varig bevegelseshemmede. Dette oppfattes som en mer avgrensende og entydig definisjon enn dagens praksis og lovverk. I dag relateres konklusjonene i praksis legererklæringer til hvilken avstand og terreng vedkommende har til sin hytte. En rekke varige funksjonshemninger vil være sterkt preget av avstander. Den største innstrammingen ligger derfor trolig i definisjonen gjennom at en del av dagens bevegelseshemmede trolig ikke lenger omfattes av lovverket.

Varig bevegelseshemmede i nytt forslag til lovverk er i realiteten en gruppe som i praksis er helt avhengig av å bli kjørt av andre, og hvor det vil være stor helsefare forbundet til at de evt kjører selv (belastningen ved å kjøre scooter, risikoen ved fastkjøring/motorstopp). Denne gruppen mister retten til å bli kjørt av familie/ venner.

Generelt er det grunnlag for å stille spørsmålstegn ved om gruppen av bevegelseshemmede representerer så store utfordringer som innstrammingene i lovverket skulle tilsi. Det anbefales at dette vurderes på nytt i samarbeid med foreninger som representerer ulike grupper av bevegelseshemmede.

d) § 20 a (siste setning), åpner for at det i unntakstilfeller kan gis dispensasjoner til den bevegelseshemmede selv. Etter definisjonen av bevegelseshemmet må dispensasjonen trolig forstås som kjørt av andre på søkers oppdrag. I kommentarene til dette punktet angis at det i unntakstilfeller kan være mulig å få tillatelse til å kjøre selv, *for eksempel* dersom det ikke er mulig å benytte leiekjører. Språkbruken *for eksempel* må forstås dit at det også vil være *andre* eksempel. Gitt denne åpningen vil det være et stort behov for at *lovverk eller rundskriv klargjør hvilke andre evt eksempel som åpner for slik dispensasjon*, da det ellers vil oppstå et stort press opp mot forvaltningen knyttet til en slik gråsoner.

3. Kommunale motorferdselsplaner

a) § 7. Det bør åpnes for at kommuner, utover i Finnmark/Troms, kan søke Fylkesmannen om dispensasjon til planer som gir utvidede rettigheter til eksempelvis lokalbefolkningen. Slike kommuner bør være i en særstilling mhp kriterier som bl.a. store utmarksareal og lavt innbyggertall. I N-Trøndelag kan f.eks Lierne og Røyrvik være eksempel på slike kommuner.

b) § 4, annet ledd *”Med unntak av motorferdsel etter § 8 første ledd, skal motorferdsel i utmark og vassdrag foregå i samsvar med bestemmelser gitt i kommunal motorferdselsplan”*. Det vil bli en enorm oppgave (gjennomførbarhet/arbeidsmengde) å lage/revidere en slik plan som er ment å favne alle tenkelig kjørebehov i kommunens utmark som ikke er gitt i § 8 1. ledd. Det som ikke favnes i kommunal motorferdselsplan (KMP) vil i stor grad ikke være

tillatt. I praksis betyr det at all transport i forbindelse med hus-/hyttebygging, vedhenting, næringsfiske, utmarksnæring, turistvirksomhet, uthenting av jaktutbytte (hjørtevilt), uthenting av sjukt og skadd vilt (irregulær avgang), ikke-nasjonale vitenskapelige undersøkelser osv skal skje i henhold til KMP. Noe av dette skal reguleres gjennom traseer andre gjennom generelle bestemmelser.

Eksempelvis: Det vurderes ikke som praktisk mulig eller rasjonelt at kommunene skal kunne angi alle mulige snøscootertraseer til hytter i KMP. For større hyttefelt bør hovedtraseer angis. Imidlertid foreligger det i mange kommuner et stort antall spredte hytter. Dette i tillegg til ulike snø/føreforhold gjør at loven ikke bør forutsette at all kjøring er fanget opp av traseer angitt i KMP. Nybygde hytter vil i planperioden ikke ha rett til å få leiekjøring uten planrevidering, noe som synes som en altfor tungvint prosedyre.

Eksempelvis: Forhåndsbestemte landingsplasser for helikopter i utmark gitt i KMP setter en stopper for å kunne bruke helikopter i saker hvor transporten må skje på sommerføre, og det som transporteres er av en slik karakter (omfang/mengde) at det vil være riktig å benytte helikopter for å spare barmarka mot kjørespor. Ingen ønsker å få transportert inn materialer/utstyr som skal benyttes til bygging av ei hytte flere km fra der hvor hytta er.

Kravet i § 4, 2. ledd er urealistisk og vil legge hindringer for en effektiv saksbehandling. Det har en rekke virkninger som det er vanskelig å tro at DN egentlig har ment regulert i slike planer. ISK mener at kravet om hva som skal inngå i motorferdselsplaner må tas opp til ny vurdering.

c) Innregulering av faste traseer i regulerte hyttefelt / idrettsanlegg

Det bør åpnes for at nødvendig skjøtsel og oppgradering av idrettsanlegg (herunder skianlegg) kan skje uten søknad også i barmarksesongen når dette skjer i tråd med godkjent KMP. Innen regulerte hyttefelt bør det på samme måte åpnes for at noen transportbehov på barmark kan løses etter oppgraderte stier/traseer som kan godkjennes i KMP.

4. Saksgang – byråkrati.

a) For flere tema i lovverket er Fylkesmannen foreslått gjort til vedtaksinstans ”etter skriftlig søknad med anbefaling fra kommunen.” Ved klage må søknaden gå om kommune, deretter til Fylkesmannen og så til DN for behandling. Dette innebærer at kommunene i realiteten må legge omtrent like mye arbeid i sakene som ordinær saksbehandling. Ustrakt bruk av en slik modell vil påføre det offentlige økt ressursbruk og vesentlig lengre saksbehandlingstid – dvs. en økt byråkratisering. Alternativt bør kommunen være vedtaksmyndighet – subsidiært bør fullstendig saksbehandling skje hos Fylkesmannen. Enkelte tema ville ha nytt godt av å bli samlet hos fylkesmannen mhp samordnet forståelse av regelverket.

b) Begrunnelse av positive vedtak, utstrakt kopiliste, klageadgang.

§ 26: Det foreslås at alle vedtak skal begrunnes, også **positive vedtak**. Positive vedtak må forventes å være innenfor lovverket. Et generelt påbud om å utrede grunner for positive vedtak synes unyansert og lite hensiktsmessig. Behovet for slike begrunnelser bør være basert på skjønn og hjemlet i ordinære kriterier i forvaltningsloven.

§ 26: Det foreslås at politi, SNO, Fylkesmann og evt organisasjoner skal ha **kopi av alle vedtak** (ISK – 200 årlige saker, dvs 1000 kopier). Dette vil i hovedsak kunne skje elektronisk. For oppsynsmyndigheter er dette begrunnet mhp kontrollvirksomhet. Oppsynsapparatet har

begrensede ressurser til rådighet som ikke står i forhold til den informasjonsutvekslingen og oppsynsvirksomheten som kan bedrives. Vi synes ikke det er formålstjenlig at loven detaljregulerer dette, men at partene lokalt heller kan bli enige om praktiske ordninger.

§ 26: Kopier av vedtak skal sendes fylkesmannen og evt organisasjoner slik at disse kan ha muligheten til henholdsvis **opphøve og påklage vedtak**. En konsekvens er at saker som gjelder kjøring mindre enn 2 uker fra søknadsinnlevering – ikke kan behandles. ISK er enig i at søknader om motorferdsel bør fremmes i rett tid, og minst 2 uker er ikke urimelig. Dette er iht praksis i ISK, men det forekommer saker hvor kommunen pga omstendighetene velger å foreta behandling i ett kortere tidsperspektiv. Det bør åpnes for å kunne dispensere i unntakstilfeller.

c) Sikring av at de som har leiekjøreløyve ikke bare har løyvet, men også gjør jobben

§ 15: Leiekjører får krav om årlig innsending av næringsoppgaver for å dokumentere at kjøringen er av næringsmessig karakter. Dette begrunnes i at behov for sikring av at de som er leiekjørere også påtar seg oppdragene. Dette synes om en noe konstruert problemstilling, da publikum raskt vil kontakte kommunen om en leieordning ikke fungerer. Innsending av årlige næringsoppgaver framstår derfor som et unødvendig og dårlig begrunnet krav. Dersom evt leiekjørere misbruker verv for egen kjøring må dette avdekkes ved kontroll/oppsyn.

d) krav til dokumentasjon for å hevde næringskjøring som skal forevises ved kontroll

§4: -Næringsoppgave må være med for å hevde næringskjøring,
- kjører man for andre i landbrukssammenheng må man ha med skriftlig dokumentasjon på ansettelsesforhold eller at man som oppdragstaker har en jobb man skal gjøre som erstatter den næringsdrivendes egen kjøring. Vederlag skal oppgis.

Dette synes å gå noe langt. Noe bør kunne framskaffes ved behov.

e) Lov som uttrykker mistillit til kommunen.

Regelverket skiller seg fra andre lovverk som kommunen håndterer, og bygger i sin form på en statlig mistillit til kommunens saksbehandling/vedtak. Dette uttrykkes både gjennom vedtaksnivå, kontrollrutiner og særkrav langt utover forvaltningsloven. Staten ved fylkesmennene bør heller overvåke kommuner der en har belegg for uheldig lokal praksis – framfor å etablere et ressurskrevende kontrollregime overfor *alle* kommuner.

f) Behov for overgangsregler.

Gitte flerårige dispensasjoner (herunder leiekjørere) bør i utgangspunktet gis gyldighet en periode framover f.eks t.o.m. 2011. Kommune/Fylkesmann bør likevel etter egen vurdering kunne oppheve slike eldre vedtak etter særskilt vurdering.

Vedlegg:

1. Lovforslag – ny lovtekst
2. Innledning og sammendrag i høringsdokumentet
3. Faktaark om høringsforslaget

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Hele lovforslaget m/ kommentarer og vedlegg er tilgjengelig på:
(<http://www.dirnat.no/motorferdsel>)

Saksopplysninger:

Høringsforslaget omfatter nytt regelverk for motorferdsel, dvs en ny lov om motorferdsel med en tilhørende forskrift om bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag i Finnmark og Nord-Troms. Høringsfristen er 15.oktober. Fylkesmannen samordner uttalelsene i fylket. ISK er underhånden lovt noen dagers utsettelse på fristen. For ytterligere bakgrunnstoff vises til høringsmaterialet som er lagt ut på DN's hjemmesider (<http://www.dirnat.no/motorferdsel>). Dette omfatter mer enn 110 sider. Endelig forslag til nytt regelverk vil utformes på bakgrunn av høringsuttalelsene og oversendt fra DN til MD tidlig i 2008.

Hovedgrep i forslaget:

- Mer oversiktlig lovstruktur. En mer detaljert lovtekst som skal gi mer entydig fortolkning.
- Kommunale motorferdselsplaner, disse skal utarbeides innen 2 år. Kommunene skal legge til rette for en helhetlig motorferdselspolitikk etter en planprosess i tråd med plan og bygningsloven. Traseer for tillatt samfunnsnyttig kjøring er en del av slike planer.
- Videreføring av kjøring med aksepterte nytteformål med en tydeliggjøring av bestemmelsene som gir strammere rammer for dispensasjoner.
- Leiekjøring som hovedregel på snødekt mark. Økt bruk av leiekjøring som næring.
- Nei til fritidskjøring dvs persontransport med rekreasjon som formål. Restriktivt for handikappede.
- Restriktivt regime for barmarkskjøring og helikoptertransport.
- Videreføring av dagens regler for bruk av motorkjøretøy på vassdrag.
- Styrkede kontroll og sanksjonsmuligheter.

For utøvere i tradisjonelle primærnæringer er det ingen endringer. Loven gir imidlertid adgang til at det etableres en forskrift som synliggjør hva som hjemles av næringstransporter. En slik forskrift kommer i så fall på en egen høring.

Andre konkrete endringer som kan nevnes:

Behov for kjøring i utmarksnæring er hjemlet i egen paragraf (§9).

Kommunale ettersøk mv i hjorteviltforvaltningen er tatt inn som tillatte tiltak.

Snødekt innmark foreslås betraktet som utmark mhp motorferdsel i utmark.

Det åpnes nå for å kunne godkjenne gruppeturer for institusjoner, handikappede og pensjonister.

Det åpnes for at kommunene kan innkreve saksbehandlingsgebyrer.

Aktuelle problemstillinger som DN særlig ønsker å få vurdert i høringen er :

Hvem skal få kjøre i utmarka, og til hvilke formål.

Grenseoppgang mellom nyttekjøring og fritidskjøring.

Definisjon av utmarksnæring og forholdet mellom "tradisjonell" og "ny" utmarksnæring.

Vurdering av foreslåtte hovedbegrep og paragrafer.

Vurdering av hvordan ulike grupper/næringers interesser er ivaretatt i høringsutkastet.

Hvilken dokumentasjon bør kunne forevises ved kontroller.

Effekten av forslaget sett i forhold til spesielle tema og utfordringer lokalt.

Hvilke overgangsregler vil sikre en smidig overgang til nytt regelverk.

DN ønsker å vite hva høringspartene støtter – ikke støtter, eller foreslår justeringer i, med begrunnelse.

Vurdering:

Over tid øker presset på kjøring i utmark med antall tilgjengelige kjøretøyer (salgsstatistikken). Dette gjelder både antall søknader, lovlig og ulovlig kjøring. Dette er en utvikling som merkes også i Levanger og Verdal. Økt uønsket og dels ulovlig bruk av ATV kjøretøyer i tettsteder og boligfelt er en sideeffekt av dette. Meningsmålinger også i N-Trøndelag viser at et klart flertall av befolkningen ønsker et restriktivt regelverk. Pressgrupper som snøcooterklubber og generelt eiere av scootere/ATV er likevel langt mer synlig i mediabildet.

Et regime hvor nyttekjøring tillates og fritidskjøring begrenses synes fornuftig dersom en ønsker at motorferdselen ikke skal utvikle seg i uønsket retning. På den måten unngår man at den vanlige hytteeier finner argumenter for innkjøp av snøscooter. Hver ny snøscooter/ATV innebærer at presset på utmarka øker. Det er i så måte viktig at regelverket er så strengt at ordinære transporter til private hytter løses gjennom leiekjøring.

For hytteeiere er det viktig at regelverket åpner opp for at materialtransport og arbeidsoperasjoner kan gjennomføres ut over 1. byggesesong. Regelverket må muliggjøre utbygging, oppgradering og vedlikehold. Noe av dette arbeidet kan kun gjennomføres på telefri mark, og dette må inkluderes i det nye lovverket. Forslaget til ny motorferdselslov vil ramme de fleste hytter i samkommunen på en urimelig måte slik forslaget er uttrykt.

Lovforslaget innebærer at distriktsarbeidsplasser knyttet til leiekjøring blir styrket gjennom vesentlig økt oppdragsmengde knyttet til særlig hyttemarkedet. Det vurderes som et nødvendig og riktig grep at alle kommuner pålegges å opprette leiekjørerordninger for snøscooter. Slike ordninger har fungert godt i mange år i Levanger og Verdal.

Det er viktig at kommunen har et bevisst forhold til motorferdsel gjennom sitt arbeid med arealdisponering. Det økende kravet til tilgjengelighet og høy standard når det gjelder hytter er et eksempel i denne sammenheng, hvor god planlegging i forhold til plassering og infrastruktur kan redusere konfliktnivået og behovet for dispensasjoner. En motorferdselsplan (KMP) vil kunne øke bevisstheten med hensyn til arealdisponering og være til god hjelp i saksbehandling for flere fagfelt. Det er likevel viktig at denne ikke blir for omfattende, slik at den har rot i virkeligheten, fungerer i praksis og blir overkommelig å revidere. Det bør åpnes for at KMP også kan gi kommunene gevinster i forhold til sparte søknader mhp nyttekjøring etter forhåndsgodkjente traseer.

Skjerpende krav til type motorkjøretøy ved uttransport av jaktutbytte vil føre til ekstra kostnader for landbruks- og skogbruksnæringa samt kommunen (ettersøk/fallvilt). Folk flest bør oppfatte slike krav forståelige og rimelige. Dette synes ikke å være tilfelle i denne sammenheng, siden ATV benyttes til annen jord-/skogbruksvirksomhet i den samme utmarka. Dette er også krav som vil berøre de aller fleste jaktlag i Levanger og Verdal.

Lovverket er gitt en nødvendig modernisering ved at utmarksnæring som nyttekjøring er nå er tatt inn i egen §. Det er også positivt at gruppeturer for pensjonister etc nå kan innvilges.

Forslaget legger også opp til en styrkede kontrollmuligheter ved økt bruk av SNO samt enklere reaksjonsformer (gebyrer). Det er naturlig konsekvens av at SNO er innført, og vil være et nyttig bidrag til en oppsynsvirksomhet som politiet i realiteten ikke har hatt tilstrekkelige ressurser til å utføre. Det er likevel viktig å ikke binde ressursene som SNO skal benytte til et for stort byråkrati, slik at tiden til praktisk tilsyn blir langt mindre.

Et generelt uheldig trekk ved lovforslaget er en tildels svært byråkratiserende saksbehandling (begrunne positive vedtak, kopier), som stiller ekstrakrav til saksbehandlingen utover det som kreves i forvaltningsloven. Det savnes en analyse på omfanget av søknadene som foreslås lagt til Fylkesmannen, og Fylkesmannens kapasitet i forhold til dette. For funksjonshemmede som gruppe så framstår opplegget som lite kundevennlig og svært skjerpene.

Det er kun kommuner i Finnmark / Troms som gis adgang til spesielle regler. Utover det nyanseres ikke mellom kommuner. Forskjellene i kommunenorge er store mhp utmarksarealer og befolkningstetthet. Det bør etter søknad kunne åpnes for at noen fjellkommuner sør for Troms også får egne og noe utvidede muligheter mhp motorferdsel. Dersom slike utvidede rettigheter (f.eks isfiskeløyper) evt forbeholdes innenbygdsboende bør presset mot utmarka også bli begrenset. Slik sett vil lovverket også kunne ivareta distriktpolitiske hensyn og dempe by – land konflikten som har vært til stede i debatten om nytt lovverk.



Innherred samkommune
Sakspapir

ORIENTERINGER TIL SAMKOMMUNESTYRET

Saksbehandler: Rudolf Holmvik E-post: rudolf.holmvik@verdal.kommune.no Tlf.: 74048259	Arkivref: 2007/9396 - /
--	-----------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Samkommunestyret	23.10.2007	43/07

Saksopplysninger:

Orienteringer som vil bli gitt på samkommunestyrets møte:

- Innherred samkommune – søknad om forlengelse av prosjektet.
- Kommunedelplan.
- Næringssamarbeid Innherred samkommune.