Møteprotokoll **Fauske Kommune**

Plan, utvikling og klimautvalg

Møtedato:	10.09.2024	Fra kl.	09:30	Til behandling: Sakene	
Møte nr:	5/2024	Til kl.	11:45	Møtested: Kommunestyresalen, administrasjonsbygget	

TILSTEDE PÅ MØTET:

Medlemmer	**Parti**
Vegard Setså	AP
Kenneth Svendsen	FRP
Tore Eivind Rørnes	H
Karl Gunnar Strøm	SP
Maria Piel	SV

Andre:
Anne Mari Haugen
Berit Vestvann Johnsen
Ellen Beate Lundberg

Møtenotater:

Det var ingen merknader til innkalling og den ble enstemmig godkjent.

Merknader til dagsorden:

- Sak 64/24 behandles som siste sak.
- Sak 72/24 behandles etter sak 69/24

Dagsorden med merknader ble enstemmig godkjent.

Det var ingen habilitet.

Spørsmål/orienteringer:

- Hvis det bli befaring til Lakså våren 2025, planlegger administrasjonen denne. Her må alle grunneierlag i Lakså få delta.
- Status arealplan v/enhetsleder Anne Mari Haugen
  3 områder: Reindrift, Klima og miljø og Klimaplan er ute på anbud.
  Bør ha en workshop i neste møte, hvor det først blir saksbehandling og deretter workshop.
  Det vil bli innbyggermøter i hele kommunen.

UNDERSKRIFTER:
Vi bekrefter med våre underskrifter at møteboken er ført i samsvar med det som ble bestemt på møtet:

Fauske 10.09.24

Berit Vestvann Johnsen
formannskapssekretær

Vegard Setså utvalgsleder	representant	representant

Protokollen er godkjent av plan, utvikling og klimautvalget i møte nr den

Saksliste

Saksnr.	Sakstittel
061/24	Godkjenning av møtebok
062/24	Delegerte saker i perioden
063/24	Detaljregulering for Finneidgata 7
064/24	Fauske kommunes høringsinnspill - Ny motorferdsellov
065/24	Endring av reguleringsplan for fritidsbebyggelse i Brattåsvika
066/24	Retningslinjer for hestehold i Salten
067/24	Møteplan 2025 - FUN - Eldreråd - Plan-, utvikling og klimautvalg - Velferdsutvalg - Formannskap - Kommunestyre
068/24	59/13 - Dagfred Nilsen - Fradeling av hyttetomt
069/24	83/115 - Klage på Fauske kommunes avslag på fullstendig innsyn i opplysninger fra matrikkelen og kommunal tilleggsdel i matrikkelen
070/24	Mads Novik - Dispensasjon for bruk av motorkjøretøy i utmark - Boring etter vann
071/24	VMS Exploration - Søknad om motorferdsel i utmark
072/24	83/115/1 - Klage på Fauske kommunes avvisning av krav om innsyn

061/24: Godkjenning av møtebok

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Møtebok nr. 4/2024 godkjennes.

Plan, utvikling og klimautvalg 10.09.2024:

Behandling:
Kommunedirektørens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

PUK- 061/24 Vedtak:
Vedtak:

Møtebok nr. 4/2024 godkjennes.

062/24: Delegerte saker i perioden

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Delegerte saker tas til orientering.

Plan, utvikling og klimautvalg 10.09.2024:

Behandling:
Kommunedirektørens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

PUK- 062/24 Vedtak:
Vedtak:

Delegerte saker tas til orientering.

063/24: Detaljregulering for Finneidgata 7

Kommunedirektørens forslag til innstilling:
Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 godkjenner Fauske kommunestyre det framlagte forslag til detaljregulering for Finneidgata 7.

Plan, utvikling og klimautvalg 10.09.2024:

Behandling:
Kommunedirektørens forslag til innstilling ble enstemmig vedtatt.

PUK- 063/24 Vedtak:
Innstilling til kommunestyret:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 godkjenner Fauske kommunestyre det framlagte forslag til detaljregulering for Finneidgata 7.

064/24: Fauske kommunes høringsinnspill - Ny motorferdsellov

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Kommunens vedlagte høringsinnspill sendes som høringssvar på motorferdsellovutvalgets utredning NOU 2024:10 Ny motorferdsellov .

Plan, utvikling og klimautvalg 10.09.2024:

Behandling:

Høringsinnspill - Ny motorferdsellov, foreslått av Vegard Setså, Arbeiderpartiet

Høringsinnspill Fauske kommune – Ny motorferdsellov

Kapittel 13 - Utvalgets overordnede valg og samling av regelverk til én ny lov:

Innledningsvis vil kommunen støtte utvalgets vurderinger av at det har vært nødvendig med en total gjennomgang av dagens regelverk.

Fauske kommune ønsker å uttrykke undring over at loven ikke i tilstrekkelig grad skiller på barmarkskjøring og kjøring på snødekt mark.

Fauske kommune sin umiddelbare reaksjon på utvalgets forslag er undring over det faktum at utvalget allerede tidlig i sin rapport velger å avvike fra Stortingets vedtatte arbeidsordre i «Vedtak 973»: «Stortinget ber regjeringen fremme forslag om revidering av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag *med sikte på økt lokalt selvstyre og redusert byråkrat*i knyttet til praktiseringen av loven, samtidig som hensyn til natur og friluftsliv blir ivaretatt.» samt mandat gitt i «Kongelig resolusjon» sak nr. 21/1954. Utvalgets forslag til ny motorferdsellov vil, som forsalget foreligger, på ingen måte imøtekomme kravet til *«økt lokalt selvstyre og redusert byråkrati»*.

Utvalget legger til grunn at ny lov ikke skal medføre økt bruk av snøskuter på vinterføre. Dette vil ikke hjelpe distriktskommuner som ønsker å bruke snøskuteren som virkemiddel for utvikling av turisme og reiselivsnæring.

I dag er forskrift for bruk av motoriserte kjøretøy regulert i etter Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag og etter forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag. Dette er etter kommunens vurdering en svakhet i regelverket, ettersom det kan være vanskelig å forstå og ressurskrevende å anvende og kontrollere. En årsak til dette er at regelverket er gammelt, og at mange enkeltendringer over tid har ført til at regelverket har blitt fragmentert og lite sammenhengende. I praksis er det kun Miljøverndepartementets rundskriv T-1/96 og en rekke tolkningsuttalelser fra departementet og direktoratet kommunen har til å støtte sine tolkninger på. Rundskrivet er i kommunens øyne langt på vei utdatert og tolkningsuttalelsene kan være vanskelig å finne fram i. Det ansees derfor som svært positivt at det foreslås at dagens motorferdsellov og motorferdselforskrift erstattes av én ny lov. Dette vil trolig gjøre det lettere for allmennheten, kommunene og kontrollmyndigheter å bruke, forvalte og kontrollere regelverket.

Kapittel 1 Innledende bestemmelser

§ 1 Formålet med loven

Loven skal sikre at motorferdsel i utmark og vassdrag skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen og tar hensyn til friluftslivet og samisk kulturutøvelse.

Fauske kommune sin kommentar: formålsparagraf i dagens lovtekst foreslås videreført.

«Formålet med denne lov er ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen.»

Kapittel 2 Regler om motorferdsel i utmark og vassdrag

§ 10 Retningslinjer for vedtak om motorferdsel

Ved vurderinger av om motorferdsel skal tillates etter denne loven, skal det legges vekt på om motorferdselen skjer på den måten, det tidspunktet, langs den traseen og med den teknologien som innebærer minst påvirkning på natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse. Det skal særlig legges vekt på å unngå skader av motorferdsel i vårløsninga eller i vått terreng, i yngletiden for vilt og i kalvingstiden for rein.

Vedtak etter denne loven skal, så langt det er rimelig, bygges på etterprøvbar kunnskap om natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse.

Det skal framgå av begrunnelsen for vedtak om motorferdsel etter denne loven hvordan retningslinjene i denne paragrafen er vurdert.

Fauske kommune sin kommentar: Foreslås endret til:

Ved vurderinger av om motorferdsel skal tillates etter denne loven, skal det legges vekt på om motorferdselen skjer på den måten, det tidspunktet, langs den traseen og med den teknologien som innebærer minst påvirkning på natur og miljø. Det skal særlig legges vekt på å unngå skader av motorferdsel i vårløsninga eller i vått terreng, i yngletiden for vilt og i kalvingstiden for rein.

Vedtak etter denne loven skal, så langt det er rimelig, bygges på etterprøvbar kunnskap om natur og miljø.

Kapittel 5 Kommunale tillatelser til motorferdsel

§ 38 Avgrensing av tidsrom, antall turer og fastsettelse av traseer

Kommunen kan bare gi tillatelser etter dette kapittelet for et avgrenset tidsrom, maksimalt fire år.

Kommunen skal fastsette hvor mange turer tillatelser etter §§ 31 til 37 gjelder. Det kan bare gis tillatelse til det antall turer som er nødvendig for å dekke transportbehovet.

Når kommunen gir tillatelse til kjøring etter §§ 28 til 37, skal den kartfestes eller på annen entydig måte angi hvilken trasé eller hvilket område tillatelsen gjelder.

Kommunen kan i tillatelse etter dette kapittelet fastsette vilkår for motorferdselen, blant annet om krav til dokumentasjon av at vilkårene i tillatelsen overholdes.

Departementet kan gi forskrift om hva tillatelser etter dette kapitelet skal inneholde, for eksempel krav om at turer skal registreres på forhånd, og om hvordan registrering skal skje, eller om hvordan traseer skal kartfestes.

Fauske kommune sitt forslag til lovtekst:

Kommunen kan bare gi tillatelser etter dette kapittelet for et avgrenset tidsrom, maksimalt fem år.

Når kommunen gir tillatelse til kjøring etter §§ 28 til 37, skal den kartfestes eller på annen entydig måte angi hvilken trasé eller hvilket område tillatelsen gjelder. Kommunen kan i tillatelse etter dette kapittelet fastsette vilkår for motorferdselen, blant annet om krav til dokumentasjon av at vilkårene i tillatelsen overholdes.

Kapittel 13 - Lokalt selvstyre:

Utvalget gir en overordnet vurdering av fordeler ved lokal forvaltning vs. statlig forvaltning på s. 139:

«Et alternativ er å legge en større del av forvaltningen til nasjonalt nivå, for eksempel til Miljødirektoratet. Fordelen med en slik løsning er mulighet til å bygge opp et spesialisert kompetansemiljø. Ved å samle sakene i ett organ vil man også legge til rette for vurderinger av samlede virkninger og for likebehandling av saker. Ulempen med å legge beslutningsmyndigheten til organer på statlig nivå er at de vil ha langt dårligere forutsetninger for å ta stilling til lokale forhold. Dette kan både gjøre at saksbehandlingen blir mer ressurskrevende, og at man får vedtak som er dårligere tilpasset lokale behov og hensyn.»

Kommunen stiller seg bak det siste som er uttalt, vedtaksmyndigheten bør plasseres på lokalt nivå. Det vil være kommunen som kjenner de lokale forhold best og er nærmere til å foreta valg og avveininger i den enkelte sak. Samtidig kunne kommunen ønsket at utvalget på noen punkter gikk noe lengre i å flytte makt og myndighet til kommunene. Fauske kommune vil i denne sammenhengen stille seg bak uttalelsen til Utmarkskommunenes sammenslutning (USS) der det heter at:

«USS er svært kritisk til forslaget til § 37 andre ledd. Slik også utvalget skriver, «kjenner [vi] ikke til andre eksempler på bestemmelser i lovverket som åpner for å flytte myndighet fra kommunen til staten der myndigheten i utgangspunktet er lagt til kommunen i loven». Når føringen for utvalgets utredning var å styrke det kommunale selvstyret, faller forslaget langt på siden av både hva det er behov for og hva det er mulig å begrunne. Utvalget gir ingen begrunnelse for at det er nødvendig med en slik statlig mulighet til å inndra kommunal myndighet. USS anmoder departementet om å forkaste forslaget.

USS vil videre anmode departementet om å forkaste utvalgets forslag om å gi statsforvalteren mulighet til å legge ned midlertidige eller permanente forbud mot motorferdsel etter forslaget § 9 første og andre ledd: «Kommunen eller statsforvalteren kan i avgrensede områder midlertidig begrense eller forby motorferdsel som ellers er tillatt etter kapittel 3 til 5, når det er nødvendig for reindrifta eller andre interesser som denne loven skal ivareta.

Kommunen eller statsforvalteren kan begrense eller forby motorferdsel som ellers er tillatt etter kapittel 3 til 5 i spesielt sårbare områder.»

USS er svært kritisk til forslaget. USS støtter at det i loven bør være en mekanisme som gir mulighet for å midlertidig begrense eller forby motorferdsel – hovedsakelig av hensyn til reindriften. Forslaget i til første og andre ledd går imidlertid altfor langt.»

Forslag til § 9 andre ledd om at motorferdsel i «særlig sårbare områder» er etter kommunens oppfatning svært uklart og burde tas bort i sin helhet. Det gis ingen ytterligere utredning for hva forutsetningene skal være for å kunne klassifisere et område som «særlig sårbart», noe som gjør rammene uklare og muligens lite forutsigbare for beslutningsmyndigheten og innbyggere. Fauske kommune anmoder derfor også departementet å forkaste dette forslaget.

Kapittel 15 - Regulering av motorferdsel etter plan- og bygningsloven

Forslaget til ny motorferdsellov foreslår at kommunen i arealplaner etter plan- og bygningsloven kan fastsette at ulike typer motorferdsel er tillatt. Herunder er det nevnt løyper og områder for preparering for friluftslivsaktiviteter på snødekt mark og islagte vassdrag, snøskuterløyper med tilhørende rastesoner, øvingsområder for obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark, motorsportsanlegg og landingsplasser for luftfartøy. Denne endringen vil også gjøre at snøskuterløyper må reguleres etter plan- og bygningslovens regler.

En kobling mellom motorferdsel og plan- og bygningsloven vil føre til økt grad av byråkrati.

Videre kan reguleringsarbeid strekke ut i tid og virke tungvint for enkelte. Hos flere typiske utmarkskommuner er det heller ikke usannsynlig at det er begrenset kapasitet på fagområdet arealplan. Det vil også kunne være store kostnader ved å utrede ulike interesser i en slik planprosess. Fauske kommune mener at dagens ordning med fastsettelse i form av forskrift sikrer at berørte interesser blir hørt og ivaretatt.

Det og koble motorferdsel opp mot plan- og bygningslovens saksbehandlingsregler gjeldende fullt ut vil være unødig tids- og ressurskrevende. Etter plan- og bygningsloven § 1-3 er det bare rørledninger i sjø og større kraftlinjer som ikke omfattes av loven. Snøscooterløyper er dermed løftet opp på nivå med slike store, samfunnsviktige energitiltak. Fauske kommune fraråder en slik tilnærming på det sterkeste.

Kapittel 16: Bevegelseshemmede

Utvalget foreslår å gjøre noen endringer for bruk av hjelpemidler som er laget for å kompensere for redusert bevegelsesevne. Her innstilles det at ferdsel skal være tillatt, så lenge hjelpemiddelet ikke har nevneverdig større skadepotensial enn ferdsel til fots. Det tas også til orde for at motoriserte rullestoler skal være tillatt på vei og turvei. Kommunen vurderer at dagens forbud for denne gruppen virker vel snever og svart-hvit, mens denne åpningen trolig vil gjøre det lettere for bevegelshemmede å komme seg ut i naturen. Langs turløyper vil sjansen for slitasje og skader være begrensa, mens de positive virkningene veier opp for dette.

Lovforslaget angir videre noen endringer gjeldende adgangen for bruk av snøskuter for bevegelseshemmede. Utvalget «vurderer det ikke som hensiktsmessig at enhver person med funksjonsnedsettelser skal omfattes av denne bestemmelsen. Det er ikke gitt at enhver person med en funksjonsnedsettelse har behov for å benytte motoriserte fremkomstmidler». Funksjonsnedsettelsens art vil derfor bli en sentral oppfatning i hvordan behovet skal vurderes, men de foreslår videre at bestemmelsen skal forbeholdes personer med varige funksjonsnedsettelser som gir vesentlig redusert bevegelsesevne. Kommunen er enig i disse synspunktene, det er personer med et reelt transportbehov som ellers vanskelig eller umulig kan ferdsel til fots/på ski som skal gis adgang til motorferdsel ut over det generelle forbudet.

Kommunen anser samtidig at vurderinger i hvilken grad funksjonshemmingen legitimerer bruk av motorkjøretøy må tas av legen som utsender erklæringen, det er legene som sitter med den fagkompetansen hva dette angår.

Kapittel 19 og 20 - Direktehjemmel:

En god del aktiviteter bærer preg av et anerkjent nytte-behov som burde imøtekommes i den nye loven. I slike tilfeller blir det opp til den som kjører å vurdere om vilkårene for motorferdselen er oppfylt. I noen tilfeller vil det kunne oppstå uklarheter rundt grensene for hva som er tillatt. Dette kan føre til at noen type kjøring kan oppfattes som en gråsone for hva som er tillatt. Kommunen ønsker at det legges klare føringer for hvilken type motorferdsel som er tillatt med direkte hjemmel i loven, slik at det ikke oppstår tvilstilfeller blant

innbyggerne.

Hvilken aktivitet som tillates med direkte hjemmel i loven, synes stort sett å være en videreføring av dagens unntak, eksempelvis i forbindelse med offentlige oppgaver, transport av ved på vinterføre, henting av storvilt og motorferdsel som er nødvendig i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring. I tillegg legges det opp til at det kan kjøres til og fra faste bosteder som ikke er tilknyttet bilveg. Kommunen stiller seg her bak de unntakene som utvalget foreslår.

Kapittel 21: Barmarkskjøring:

Utvalget vil videreføre strenge regler for barmarkskjøring på grunn av den registrerte økningen i denne typen motorferdsel. Det vurderes derfor som at det i utgangspunktet ikke skal gis regler som åpner for mer motorferdsel på barmark, særlig utenfor traktorvei.

Kommunen støtter denne vurderingen, ettersom vi synes å registrere en økning i denne typen ferdsel. Dette kan for eksempel være kjøring med gravemaskiner, borevogner og ATVer i ulike sammenhenger. At denne typen ferdsel holdes til et minimum synes å være fornuftig for å unngå terrengskader, slitasje på vegetasjonen og begrense forstyrrelser på mennesker og dyr. At det ikke åpnes for ordinær transport til og fra fritidseiendommer synes også å være positivt, ettersom dette vil kunne føre til svært stor slitasje og terrengskader i områder som i mange tilfeller er svært attraktive for rekreasjon uten bruk av motoriserte kjøretøyer. Kjøring langs traktorveg vil stille seg noe annerledes, men også her anser kommunen det som at terskelen burde være høy for å få innvilget søknader hva dette gjelder.

Kapittel 20, 23 og 25 Teknologinøytralitet

Forslaget til nytt regelverk ønsker å være tidsbestandig og ta høyde for samfunnsendringer og teknologiske endringer. Den teknologiske utviklingen har bidratt til mer miljøvennlige fremkomstmidler, og stadig kommer det flere innretninger som er elektriske drevne, hvilket reduserer støy og utslipp. Slike elektriske innretninger som for eksempel elektrisk motor til båt vil trolig ikke virke mer forstyrrende sammenlignet med om man skulle ro båten selv. I tillegg skjer utviklingen av ulike typer framkomstmidler raskt, slik at loven må ta høyde for den endringen dette vil medføre. Kommunen vurderer at dette er en naturlig tilføyelse og at regelverket under ett legger opp til at det kan benyttes flere ulike typer framkomstmidler, ikke kun f. eks snøskuter som man fram til nå har angitt spesifikt.

Kapittel 28 - Gebyr:

Kommunen ser positivt på at det kan åpnes opp for å ta gebyr for dispensasjonsbehandling. I snitt mottas det ca. 200 søknader som gjelder motorferdsel og som det må brukes betydelige ressurser for å behandle. Søknad om motorferdsel i utmark må på lik linje med andre søknader til kommunen, f. eks byggesaker eller delingssaker vurderes og sjekke at opplysningene stemmer i hvert enkelt tilfelle. Det synes derfor å være naturlig at det kan tas gebyr for behandlingen. Dersom man benytter seg av selvkostprinsippet, vil kommunen kunne dekke de faktiske kostnadene ved saksbehandlingen kan dekkes, men ikke mer. At kommunestyret skal gis anledning til å fastsette en forskrift om gebyr for behandling av søknader om motorferdsel, ansees også som fornuftig.

Når det gjelder betaling for snøskuterløyper, foreslår utvalget videre at dagens ordlyd utvides. I dag kan kommunen kun ta betalt for å dekke «kostnader for drift av løypene».

Utvalget peker på at dette er en for snever avgrensning av hva som kan kreves dekket. Det foreslås nå at det kan tas betalt en løypeavgift ut over det som kun dekker årlig drift av

løypene, en vurdering kommunen stiller seg bak. Dersom kommunen gis mulighet til å få dekket alle kostnader, vil det i større grad være mulig for kommunen selv å stå som forslagstiller og sørge for balanserte konsekvensvurderinger. Tanken bak dette er at etableringen av snøskuterløyper nødvendigvis ikke burde belaste kommunenes budsjett.

Kommunen anser at kostnadene ved å etablere og drifte løypene burde kunne finansieres av dem som bruker løypene, slik at ikke dette ikke trenger å belaste allerede pressede kommunebudsjetter. Eksempelvis er det ellers i samfunnet ikke ukjent at en bruker av et tilbud/aktivitet betaler noen form for kontingent eller annen årlig sum for å benyttes seg av nevnte tilbud/aktivitet

Kapittel 28 - Kjøring på snødekt mark

Utvalget angir under kapittel 28 nærmere om krav til tidsbegrensing, antall turer og fastsatte traseer at:
«• at tillatelser til motorferdsel skal være avgrenset i tid og maksimalt skal kunne gis for en periode på fire år
• at det skal være krav om at tillatelser etter nærmere angitte bestemmelser skal fastsette hvor mange turer tillatelsen gjelder og at det bare kan gis tillatelse til det antall turer som er nødvendig for å dekke transportbehovet
• at det skal være krav om at tillatelser etter nærmere angitte bestemmelser skal angi hvilken trasé eller hvilket område tillatelsen gjelder
• at det presiseres i loven at kommunen kan sette vilkår i tillatelser til motorferdsel
• at departementet får adgang til å gi forskrift med ytterligere krav til hva tillatelser om motorferdsel skal inneholde»

Også her vil Fauske kommune stille seg bak USS' vurdering der de mener disse retningslinjene på enkelte punkter kan virke vel inngripende. Dette gjelder særlig føringen om at tillatelser skal være tidsbegrensede. USS har tidligere spilt inn at tillatelser bør kunne gis med ubegrenset lengde fordi de mener det er unødvendig byråkratisk å pålegge samme søker å søke på nytt så lenge behovet for motorferdsel består. USS er også kritisk til forslaget til § 38 andre ledd som fastslår at kommunene skal bestemme et antall turer som tillatelse etter forslaget til §§ 31–37 gjelder for. Det er USS' syn at forslaget kan ha gode grunner for seg, men at det med stor sannsynlighet vil virke byråkratisk og lite treffsikkert. Fauske kommune støtter disse vurderingene, vi ser ingen grunn for at tillatelser ikke kan gis for mer enn 4 år av gangen og begrensning i antall turer vil for kommunens del kan føre til økt byråkrati og arbeidsmengde. I praksis må antallsbegrensningen sannsynligvis løses ved å utsende kjørebok, og med de antall dispensasjoner som gis her hvert år, synes dette å være unødvendig ressurskrevende. Kommunen anser at det burde være opp til hver enkelt kommune å angi for hvor mange år tillatelsene gis, i tillegg til at kommunene selv kan vurdere behov for å sette et maksimalt antall turer. Entydig kartfestet trasé synes å være et naturlig krav, både for å i størst mulig grad kunne kanalisere ferdsel, men også for å få en oversikt over hvilke områder som vil oppleve mest trykk.

Når det gjelder utvalgets vurderinger i forbindelse med transport til og fra fritidseiendommer, foreslår utvalget at «kommunens adgang til å tillate motorferdsel for transport til fritidsboliger fortsatt skal være begrenset til transport av gods, og at det ikke skal åpnes for ren persontransport. Det må foreligge et reelt behov for transport av gods, slik som brensel, proviant og utstyr». Denne bestemmelsen synes å være lik som før, åpningen for motorisert transport til egen fritidsbolig skal dekke behovet for nødvendig godstransport. I tillegg vil hjemmelen nå kun omfavne transport til «egen fritidsbolig», det vil si den som disponerer fritidsboligen på fast og eksklusivt grunnlag i form av eiendomsrett, festerett eller langvarige leiekontrakter. Det fremgår ikke om andre enn eier (barn/foreldre/ektefelle) kan benytte seg av dispensasjonen slik som i dag. Hvis dette ikke er tilfellet, synes det naturlig at denne tolkningen videreføres slik at barn/foreldre/ektefelle av søker også kan benytte den samme tillatelsen.

Transport av ved

Under henting av ved foreslår utvalget at motorferdsel som er nødvendig for å kjøre ut ved skal være tillatt med beltekjøretøy på snødekt mark for grunneiere og innehavere av tinglyst eller lovfestet hogstrett. I tillegg vil den nye loven gi kommunen adgang til å i forskrift åpne for at grunneiere og innehavere av tinglyst eller lovfestet hogstrett kan kjøre ut ved på barmark og med andre typer transportmidler enn beltekjøretøy. Til slutt foreslås det at kommunen får adgang til å gi tillatelse til annen privat uthenting av ved. Disse forslagene er i store trekk likt dagens regelverk, utenom at det kan lages egen forskrift for henting av ved på barmark.

Kommunen anser at vedtransport gjennomføres mest hensiktsmessig på snødekt mark. Normalt sett vil en hugge veden sent på høsten eller på ettervinteren når treet er gått i vinterdvale og ikke tar til seg vann. Da vil det i de fleste tilfeller være mest rasjonelt uttransport til å skje på snødekt mark. Dette vil begrense risikoen for terrengskader i tillegg til at selve trevirket vil tørke raskere og være uten blader som gjør håndteringen enklere.

Maria Piel (SV) fremmet følgende protokolltilførsel:
Maria Piel (Fauske SV) er uenig i forslaget om å endre § 1 Formålet med loven til en videreføring av dagens lovtekst. SV lokalt og nasjonalt er opptatt av å prioritere natur, friluftsliv og reindrift, noe som også vektlegges i utvalgets forslag til formålsparagraf. Hun er i hovedsak enig i resten av forslaget, og velger derfor å stemme for forslaget.

AP's forslag ble enstemmig vedtatt.

PUK- 064/24 Vedtak:
Vedtak:Høringsinnspill Fauske kommune – Ny motorferdsellov

Kapittel 13 - Utvalgets overordnede valg og samling av regelverk til én ny lov:

Innledningsvis vil kommunen støtte utvalgets vurderinger av at det har vært nødvendig med en total gjennomgang av dagens regelverk.

Fauske kommune ønsker å uttrykke undring over at loven ikke i tilstrekkelig grad skiller på barmarkskjøring og kjøring på snødekt mark.

Fauske kommune sin umiddelbare reaksjon på utvalgets forslag er undring over det faktum at utvalget allerede tidlig i sin rapport velger å avvike fra Stortingets vedtatte arbeidsordre i «Vedtak 973»: «Stortinget ber regjeringen fremme forslag om revidering av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag *med sikte på økt lokalt selvstyre og redusert byråkrat*i knyttet til praktiseringen av loven, samtidig som hensyn til natur og friluftsliv blir ivaretatt.» samt mandat gitt i «Kongelig resolusjon» sak nr. 21/1954. Utvalgets forslag til ny motorferdsellov vil, som forsalget foreligger, på ingen måte imøtekomme kravet til *«økt lokalt selvstyre og redusert byråkrati»*.

Utvalget legger til grunn at ny lov ikke skal medføre økt bruk av snøskuter på vinterføre. Dette vil ikke hjelpe distriktskommuner som ønsker å bruke snøskuteren som virkemiddel for utvikling av turisme og reiselivsnæring.

I dag er forskrift for bruk av motoriserte kjøretøy regulert i etter Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag og etter forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag. Dette er etter kommunens vurdering en svakhet i regelverket, ettersom det kan være vanskelig å forstå og ressurskrevende å anvende og kontrollere. En årsak til dette er at

regelverket er gammelt, og at mange enkeltendringer over tid har ført til at regelverket har blitt fragmentert og lite sammenhengende. I praksis er det kun Miljøverndepartementets rundskriv T-1/96 og en rekke tolkningsuttalelser fra departementet og direktoratet kommunen har til å støtte sine tolkninger på. Rundskrivet er i kommunens øyne langt på vei utdatert og tolkningsuttalelsene kan være vanskelig å finne fram i. Det ansees derfor som svært positivt at det foreslås at dagens motorferdsellov og motorferdselforskrift erstattes av én ny lov. Dette vil trolig gjøre det lettere for allmennheten, kommunene og kontrollmyndigheter å bruke, forvalte og kontrollere regelverket.

Kapittel 1 Innledende bestemmelser

§ 1 Formålet med loven
Loven skal sikre at motorferdsel i utmark og vassdrag skjer på en bærekraftig måte som ivaretar naturen og tar hensyn til friluftslivet og samisk kulturutøvelse.

Fauske kommune sin kommentar: formålsparagraf i dagens lovtekst foreslås videreført.

«Formålet med denne lov er ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen.»

Kapittel 2 Regler om motorferdsel i utmark og vassdrag

§ 10 Retningslinjer for vedtak om motorferdsel

Ved vurderinger av om motorferdsel skal tillates etter denne loven, skal det legges vekt på om motorferdselen skjer på den måten, det tidspunktet, langs den traseen og med den teknologien som innebærer minst påvirkning på natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse. Det skal særlig legges vekt på å unngå skader av motorferdsel i vårløsninga eller i vått terreng, i yngletiden for vilt og i kalvingstiden for rein.

Vedtak etter denne loven skal, så langt det er rimelig, bygges på etterprøvbar kunnskap om natur, friluftsliv og samisk kulturutøvelse.

Det skal framgå av begrunnelsen for vedtak om motorferdsel etter denne loven hvordan retningslinjene i denne paragrafen er vurdert.

Fauske kommune sin kommentar: Foreslås endret til:

Ved vurderinger av om motorferdsel skal tillates etter denne loven, skal det legges vekt på om motorferdselen skjer på den måten, det tidspunktet, langs den traseen og med den teknologien som innebærer minst påvirkning på natur og miljø. Det skal særlig legges vekt på å unngå skader av motorferdsel i vårløsninga eller i vått terreng, i yngletiden for vilt og i kalvingstiden for rein.

Vedtak etter denne loven skal, så langt det er rimelig, bygges på etterprøvbar kunnskap om natur og miljø.

Kapittel 5 Kommunale tillatelser til motorferdsel

§ 38 Avgrensing av tidsrom, antall turer og fastsettelse av traseer

Kommunen kan bare gi tillatelser etter dette kapittelet for et avgrenset tidsrom, maksimalt fire år.

Kommunen skal fastsette hvor mange turer tillatelser etter §§ 31 til 37 gjelder. Det kan bare gis tillatelse til det antall turer som er nødvendig for å dekke transportbehovet.

Når kommunen gir tillatelse til kjøring etter §§ 28 til 37, skal den kartfestes eller på annen entydig måte angi hvilken trasé eller hvilket område tillatelsen gjelder.

Kommunen kan i tillatelse etter dette kapittelet fastsette vilkår for motorferdselen, blant annet om krav til dokumentasjon av at vilkårene i tillatelsen overholdes.

Departementet kan gi forskrift om hva tillatelser etter dette kapitelet skal inneholde, for eksempel krav om at turer skal registreres på forhånd, og om hvordan registrering skal skje, eller om hvordan traseer skal kartfestes.

Fauske kommune sitt forslag til lovtekst:

Kommunen kan bare gi tillatelser etter dette kapittelet for et avgrenset tidsrom, maksimalt fem år.

Når kommunen gir tillatelse til kjøring etter §§ 28 til 37, skal den kartfestes eller på annen entydig måte angi hvilken trasé eller hvilket område tillatelsen gjelder. Kommunen kan i tillatelse etter dette kapittelet fastsette vilkår for motorferdselen, blant annet om krav til dokumentasjon av at vilkårene i tillatelsen overholdes.

Kapittel 13 - Lokalt selvstyre:

Utvalget gir en overordnet vurdering av fordeler ved lokal forvaltning vs. statlig forvaltning på s. 139:

«Et alternativ er å legge en større del av forvaltningen til nasjonalt nivå, for eksempel til Miljødirektoratet. Fordelen med en slik løsning er mulighet til å bygge opp et spesialisert kompetansemiljø. Ved å samle sakene i ett organ vil man også legge til rette for vurderinger av samlede virkninger og for likebehandling av saker. Ulempen med å legge beslutningsmyndigheten til organer på statlig nivå er at de vil ha langt dårligere forutsetninger for å ta stilling til lokale forhold. Dette kan både gjøre at saksbehandlingen blir mer ressurskrevende, og at man får vedtak som er dårligere tilpasset lokale behov og hensyn.»
Kommunen stiller seg bak det siste som er uttalt, vedtaksmyndigheten bør plasseres på lokalt nivå. Det vil være kommunen som kjenner de lokale forhold best og er nærmere til å foreta valg og avveininger i den enkelte sak. Samtidig kunne kommunen ønsket at utvalget på noen punkter gikk noe lengre i å flytte makt og myndighet til kommunene. Fauske kommune vil i denne sammenhengen stille seg bak uttalelsen til Utmarkskommunenes sammenslutning (USS) der det heter at:
«USS er svært kritisk til forslaget til § 37 andre ledd. Slik også utvalget skriver, «kjenner [vi] ikke til andre eksempler på bestemmelser i lovverket som åpner for å flytte myndighet fra kommunen til staten der myndigheten i utgangspunktet er lagt til kommunen i loven». Når føringen for utvalgets utredning var å styrke det kommunale selvstyret, faller forslaget langt på siden av både hva det er behov for og hva det er mulig å begrunne. Utvalget gir ingen begrunnelse for at det er nødvendig med en slik statlig mulighet til å inndra kommunal myndighet. USS anmoder departementet om å forkaste forslaget.
USS vil videre anmode departementet om å forkaste utvalgets forslag om å gi statsforvalteren mulighet til å legge ned midlertidige eller permanente forbud mot motorferdsel etter forslaget § 9 første og andre ledd: «Kommunen eller statsforvalteren kan i avgrensede områder midlertidig begrense eller forby motorferdsel som ellers er tillatt etter kapittel 3 til 5, når det er nødvendig for reindrifta eller andre interesser som denne loven skal ivareta.

Kommunen eller statsforvalteren kan begrense eller forby motorferdsel som ellers er tillatt etter kapittel 3 til 5 i spesielt sårbare områder.»
USS er svært kritisk til forslaget. USS støtter at det i loven bør være en mekanisme som gir mulighet for å midlertidig begrense eller forby motorferdsel – hovedsakelig av hensyn til reindriften. Forslaget i til første og andre ledd går imidlertid altfor langt.»
Forslag til § 9 andre ledd om at motorferdsel i «særlig sårbare områder» er etter kommunens oppfatning svært uklart og burde tas bort i sin helhet. Det gis ingen ytterligere utredning for hva forutsetningene skal være for å kunne klassifisere et område som «særlig sårbart», noe som gjør rammene uklare og muligens lite forutsigbare for beslutningsmyndigheten og innbyggere. Fauske kommune anmoder derfor også departementet å forkaste dette forslaget.

Kapittel 15 - Regulering av motorferdsel etter plan- og bygningsloven

Forslaget til ny motorferdsellov foreslår at kommunen i arealplaner etter plan- og bygningsloven kan fastsette at ulike typer motorferdsel er tillatt. Herunder er det nevnt løyper og områder for preparering for friluftslivsaktiviteter på snødekt mark og islagte vassdrag, snøskuterløyper med tilhørende rastesoner, øvingsområder for obligatorisk kjøreopplæring på snødekt mark, motorsportsanlegg og landingsplasser for luftfartøy. Denne endringen vil også gjøre at snøskuterløyper må reguleres etter plan- og bygningslovens regler.

En kobling mellom motorferdsel og plan- og bygningsloven vil føre til økt grad av byråkrati.

Videre kan reguleringsarbeid strekke ut i tid og virke tungvint for enkelte. Hos flere typiske utmarkskommuner er det heller ikke usannsynlig at det er begrenset kapasitet på fagområdet arealplan. Det vil også kunne være store kostnader ved å utrede ulike interesser i en slik planprosess. Fauske kommune mener at dagens ordning med fastsettelse i form av forskrift sikrer at berørte interesser blir hørt og ivaretatt.

Det og koble motorferdsel opp mot plan- og bygningslovens saksbehandlingsregler gjeldende fullt ut vil være unødig tids- og ressurskrevende. Etter plan- og bygningsloven § 1-3 er det bare rørledninger i sjø og større kraftlinjer som ikke omfattes av loven. Snøscooterløyper er dermed løftet opp på nivå med slike store, samfunnsviktige energitiltak. Fauske kommune fraråder en slik tilnærming på det sterkeste.

Kapittel 16: Bevegelseshemmede

Utvalget foreslår å gjøre noen endringer for bruk av hjelpemidler som er laget for å kompensere for redusert bevegelsesevne. Her innstilles det at ferdsel skal være tillatt, så lenge hjelpemiddelet ikke har nevneverdig større skadepotensial enn ferdsel til fots. Det tas også til orde for at motoriserte rullestoler skal være tillatt på vei og turvei. Kommunen vurderer at dagens forbud for denne gruppen virker vel snever og svart-hvit, mens denne åpningen trolig vil gjøre det lettere for bevegelshemmede å komme seg ut i naturen. Langs turløyper vil sjansen for slitasje og skader være begrensa, mens de positive virkningene veier opp for dette.

Lovforslaget angir videre noen endringer gjeldende adgangen for bruk av snøskuter for bevegelseshemmede. Utvalget «vurderer det ikke som hensiktsmessig at enhver person med funksjonsnedsettelser skal omfattes av denne bestemmelsen. Det er ikke gitt at enhver person med en funksjonsnedsettelse har behov for å benytte motoriserte fremkomstmidler». Funksjonsnedsettelsens art vil derfor bli en sentral oppfatning i hvordan behovet skal vurderes, men de foreslår videre at bestemmelsen skal forbeholdes personer med varige funksjonsnedsettelser som gir vesentlig redusert bevegelsesevne. Kommunen er enig i disse synspunktene, det er personer med et reelt transportbehov som ellers vanskelig eller umulig kan ferdsel til fots/på ski som skal gis adgang til motorferdsel ut over det generelle forbudet.

Kommunen anser samtidig at vurderinger i hvilken grad funksjonshemmingen legitimerer bruk av motorkjøretøy må tas av legen som utsender erklæringen, det er legene som sitter med den fagkompetansen hva dette angår.

Kapittel 19 og 20 - Direktehjemmel:

En god del aktiviteter bærer preg av et anerkjent nytte-behov som burde imøtekommes i den nye loven. I slike tilfeller blir det opp til den som kjører å vurdere om vilkårene for motorferdselen er oppfylt. I noen tilfeller vil det kunne oppstå uklarheter rundt grensene for hva som er tillatt. Dette kan føre til at noen type kjøring kan oppfattes som en gråsone for hva som er tillatt. Kommunen ønsker at det legges klare føringer for hvilken type motorferdsel som er tillatt med direkte hjemmel i loven, slik at det ikke oppstår tvilstilfeller blant innbyggerne.

Hvilken aktivitet som tillates med direkte hjemmel i loven, synes stort sett å være en videreføring av dagens unntak, eksempelvis i forbindelse med offentlige oppgaver, transport av ved på vinterføre, henting av storvilt og motorferdsel som er nødvendig i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring. I tillegg legges det opp til at det kan kjøres til og fra faste bosteder som ikke er tilknyttet bilveg. Kommunen stiller seg her bak de unntakene som utvalget foreslår.

Kapittel 21: Barmarkskjøring:

Utvalget vil videreføre strenge regler for barmarkskjøring på grunn av den registrerte økningen i denne typen motorferdsel. Det vurderes derfor som at det i utgangspunktet ikke skal gis regler som åpner for mer motorferdsel på barmark, særlig utenfor traktorvei.

Kommunen støtter denne vurderingen, ettersom vi synes å registrere en økning i denne typen ferdsel. Dette kan for eksempel være kjøring med gravemaskiner, borevogner og ATVer i ulike sammenhenger. At denne typen ferdsel holdes til et minimum synes å være fornuftig for å unngå terrengskader, slitasje på vegetasjonen og begrense forstyrrelser på mennesker og dyr. At det ikke åpnes for ordinær transport til og fra fritidseiendommer synes også å være positivt, ettersom dette vil kunne føre til svært stor slitasje og terrengskader i områder som i mange tilfeller er svært attraktive for rekreasjon uten bruk av motoriserte kjøretøyer. Kjøring langs traktorveg vil stille seg noe annerledes, men også her anser kommunen det som at terskelen burde være høy for å få innvilget søknader hva dette gjelder.

Kapittel 20, 23 og 25 Teknologinøytralitet

Forslaget til nytt regelverk ønsker å være tidsbestandig og ta høyde for samfunnsendringer og teknologiske endringer. Den teknologiske utviklingen har bidratt til mer miljøvennlige fremkomstmidler, og stadig kommer det flere innretninger som er elektriske drevne, hvilket reduserer støy og utslipp. Slike elektriske innretninger som for eksempel elektrisk motor til båt vil trolig ikke virke mer forstyrrende sammenlignet med om man skulle ro båten selv. I tillegg skjer utviklingen av ulike typer framkomstmidler raskt, slik at loven må ta høyde for den endringen dette vil medføre. Kommunen vurderer at dette er en naturlig tilføyelse og at regelverket under ett legger opp til at det kan benyttes flere ulike typer framkomstmidler, ikke kun f. eks snøskuter som man fram til nå har angitt spesifikt.

Kapittel 28 - Gebyr:

Kommunen ser positivt på at det kan åpnes opp for å ta gebyr for dispensasjonsbehandling. I snitt mottas det ca. 200 søknader som gjelder motorferdsel og som det må brukes betydelige

ressurser for å behandle. Søknad om motorferdsel i utmark må på lik linje med andre søknader til kommunen, f. eks byggesaker eller delingssaker vurderes og sjekke at opplysningene stemmer i hvert enkelt tilfelle. Det synes derfor å være naturlig at det kan tas gebyr for behandlingen. Dersom man benytter seg av selvkostprinsippet, vil kommunen kunne dekke de faktiske kostnadene ved saksbehandlingen kan dekkes, men ikke mer. At kommunestyret skal gis anledning til å fastsette en forskrift om gebyr for behandling av søknader om motorferdsel, ansees også som fornuftig.

Når det gjelder betaling for snøskuterløyper, foreslår utvalget videre at dagens ordlyd utvides. I dag kan kommunen kun ta betalt for å dekke «kostnader for drift av løypene».

Utvalget peker på at dette er en for snever avgrensning av hva som kan kreves dekket. Det foreslås nå at det kan tas betalt en løypeavgift ut over det som kun dekker årlig drift av løypene, en vurdering kommunen stiller seg bak. Dersom kommunen gis mulighet til å få dekket alle kostnader, vil det i større grad være mulig for kommunen selv å stå som forslagstiller og sørge for balanserte konsekvensvurderinger. Tanken bak dette er at etableringen av snøskuterløyper nødvendigvis ikke burde belaste kommunenes budsjett.

Kommunen anser at kostnadene ved å etablere og drifte løypene burde kunne finansieres av dem som bruker løypene, slik at ikke dette ikke trenger å belaste allerede pressede kommunebudsjetter. Eksempelvis er det ellers i samfunnet ikke ukjent at en bruker av et tilbud/aktivitet betaler noen form for kontingent eller annen årlig sum for å benyttes seg av nevnte tilbud/aktivitet

Kapittel 28 - Kjøring på snødekt mark

Utvalget angir under kapittel 28 nærmere om krav til tidsbegrensing, antall turer og fastsatte traseer at:
«• at tillatelser til motorferdsel skal være avgrenset i tid og maksimalt skal kunne gis for en periode på fire år
• at det skal være krav om at tillatelser etter nærmere angitte bestemmelser skal fastsette hvor mange turer tillatelsen gjelder og at det bare kan gis tillatelse til det antall turer som er nødvendig for å dekke transportbehovet
• at det skal være krav om at tillatelser etter nærmere angitte bestemmelser skal angi hvilken trasé eller hvilket område tillatelsen gjelder
• at det presiseres i loven at kommunen kan sette vilkår i tillatelser til motorferdsel
• at departementet får adgang til å gi forskrift med ytterligere krav til hva tillatelser om motorferdsel skal inneholde»

Også her vil Fauske kommune stille seg bak USS' vurdering der de mener disse retningslinjene på enkelte punkter kan virke vel inngripende. Dette gjelder særlig føringen om at tillatelser skal være tidsbegrensede. USS har tidligere spilt inn at tillatelser bør kunne gis med ubegrenset lengde fordi de mener det er unødvendig byråkratisk å pålegge samme søker å søke på nytt så lenge behovet for motorferdsel består. USS er også kritisk til forslaget til § 38 andre ledd som fastslår at kommunene skal bestemme et antall turer som tillatelse etter forslaget til §§ 31–37 gjelder for. Det er USS' syn at forslaget kan ha gode grunner for seg, men at det med stor sannsynlighet vil virke byråkratisk og lite treffsikkert. Fauske kommune støtter disse vurderingene, vi ser ingen grunn for at tillatelser ikke kan gis for mer enn 4 år av gangen og begrensning i antall turer vil for kommunens del kan føre til økt byråkrati og arbeidsmengde. I praksis må antallsbegrensningen sannsynligvis løses ved å utsende kjørebok, og med de antall dispensasjoner som gis her hvert år, synes dette å være unødvendig ressurskrevende. Kommunen anser at det burde være opp til hver enkelt kommune å angi for hvor mange år tillatelsene gis, i tillegg til at kommunene selv kan vurdere behov for å sette et maksimalt antall turer. Entydig kartfestet trasé synes å være et naturlig krav, både for å i størst mulig grad kunne kanalisere ferdsel, men også for å få en oversikt over hvilke områder som vil oppleve mest trykk.

Når det gjelder utvalgets vurderinger i forbindelse med transport til og fra fritidseiendommer, foreslår utvalget at «kommunens adgang til å tillate motorferdsel for transport til fritidsboliger fortsatt skal være begrenset til transport av gods, og at det ikke skal åpnes for ren persontransport. Det må foreligge et reelt behov for transport av gods, slik som brensel, proviant og utstyr». Denne bestemmelsen synes å være lik som før, åpningen for motorisert transport til egen fritidsbolig skal dekke behovet for nødvendig godstransport. I tillegg vil hjemmelen nå kun omfavne transport til «egen fritidsbolig», det vil si den som disponerer fritidsboligen på fast og eksklusivt grunnlag i form av eiendomsrett, festerett eller langvarige leiekontrakter. Det fremgår ikke om andre enn eier (barn/foreldre/ektefelle) kan benytte seg av dispensasjonen slik som i dag. Hvis dette ikke er tilfellet, synes det naturlig at denne tolkningen videreføres slik at barn/foreldre/ektefelle av søker også kan benytte den samme tillatelsen.

Transport av ved

Under henting av ved foreslår utvalget at motorferdsel som er nødvendig for å kjøre ut ved skal være tillatt med beltekjøretøy på snødekt mark for grunneiere og innehavere av tinglyst eller lovfestet hogstrett. I tillegg vil den nye loven gi kommunen adgang til å i forskrift åpne for at grunneiere og innehavere av tinglyst eller lovfestet hogstrett kan kjøre ut ved på barmark og med andre typer transportmidler enn beltekjøretøy. Til slutt foreslås det at kommunen får adgang til å gi tillatelse til annen privat uthenting av ved. Disse forslagene er i store trekk likt dagens regelverk, utenom at det kan lages egen forskrift for henting av ved på barmark.

Kommunen anser at vedtransport gjennomføres mest hensiktsmessig på snødekt mark. Normalt sett vil en hugge veden sent på høsten eller på ettervinteren når treet er gått i vinterdvale og ikke tar til seg vann. Da vil det i de fleste tilfeller være mest rasjonelt uttransport til å skje på snødekt mark. Dette vil begrense risikoen for terrengskader i tillegg til at selve trevirket vil tørke raskere og være uten blader som gjør håndteringen enklere.

065/24: Endring av reguleringsplan for fritidsbebyggelse i Brattåsvika

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-14 og delegasjonsvedtak, K-sakene 58/09 og 12/19, godkjenner Plan-, klima og utviklingsutvalget de fremlagte forslagene til endring av reguleringsplan for fritidsbebyggelse i Brattåsvika med planid 2024002.

Plan, utvikling og klimautvalg 10.09.2024:

Behandling:
Kommunedirektørens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

PUK- 065/24 Vedtak:

Vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-14 og delegasjonsvedtak, K-sakene 58/09 og 12/19, godkjenner Plan-, klima og utviklingsutvalget de fremlagte forslagene til endring av reguleringsplan for fritidsbebyggelse i Brattåsvika med planid 2024002.

066/24: Retningslinjer for hestehold i Salten

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Retningslinjer for hestehold i Salten vedtas som forelagt i saken. Dokumentet er utarbeidet i verktøyet Framsikt og godkjent dokument skal publiseres på kommunens hjemmeside både som lenke og PDF snarest mulig etter vedtak.

https://apppublishframsikt-staging.azurewebsites.net/plan/fauske/ef60c663-d3a6-4b8a-a361-8fa22a6ca01e/plan-eb7b757e-ec6d-48e0-8842-28bffe28b6f4-18111/

Plan, utvikling og klimautvalg 10.09.2024:

Behandling:
Kommunedirektørens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

PUK- 066/24 Vedtak:

Vedtak:

Retningslinjer for hestehold i Salten vedtas som forelagt i saken. Dokumentet er utarbeidet i verktøyet Framsikt og godkjent dokument skal publiseres på kommunens hjemmeside både som lenke og PDF snarest mulig etter vedtak.

https://apppublishframsikt-staging.azurewebsites.net/plan/fauske/ef60c663-d3a6-4b8a-a361-8fa22a6ca01e/plan-eb7b757e-ec6d-48e0-8842-28bffe28b6f4-18111/

067/24: Møteplan 2025 - FUN - Eldreråd - Plan-, utvikling og klimautvalg - Velferdsutvalg - Formannskap - Kommunestyre

Kommunedirektørens forslag til innstilling:

Møteplan for kommunestyre, formannskap, velferdsutvalg, plan-, utvikling- og klimautvalg, kommunalt råd for personer med funksjonsnedsettelser og eldreåd 2025 godkjennes som vist i vedlegg.

Eldrerådet 04.09.2024:

Behandling:
Følgende omforente forslag ble fremmet:

Møteplanen for 2025 vedtas for Eldrerådet det tas fobehold om ekstra møter dersom det kommer saker som også Eldrerådet bør behandle.

Det omforente forslaget ble enstemmig vedtatt.

ELD- 025/24 Vedtak:

Vedtak:

Møteplan for kommunestyre, formannskap, velferdsutvalg, plan-, utvikling- og klimautvalg, kommunalt råd for personer med funksjonsnedsettelser og eldreåd 2025 godkjennes som vist i vedlegg med det forbeholdom ekstr møter dersom det komer sakersom også Eldrerådet bør behandle.

Plan, utvikling og klimautvalg 10.09.2024:

Behandling:
Kommunedirektørens forslag til innstilling ble enstemmig vedtatt.

PUK- 067/24 Vedtak:
Innstilling til kommunestyret:

Møteplan for kommunestyre, formannskap, velferdsutvalg, plan-, utvikling- og klimautvalg, kommunalt råd for personer med funksjonsnedsettelser og eldreråd 2025 godkjennes som vist i vedlegg.

068/24: 59/13 - Dagfred Nilsen - Fradeling av hyttetomt

Kommunedirektørens forslag til vedtak:
Tidligere vedtak opprettholdes:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 19 – 2 gis det ikke dispensasjon for fradeling av hyttetomt på ca. 1,1 dekar fra gnr. 59/13 øst for Tverrlimyran, Valnesfjord.

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 20 – 1 bokstav m gis det ikke dispensasjon for fradeling av hyttetomt på ca. 1 dekar fra gnr. 59/13 øst for Tverrlimyran, Valnesfjord.

Det vurderes slik at tiltaket ikke oppfyller det rettslige grunnlaget for å kunne gi dispensasjon jf. plan- og bygningslovens § 19 – 2 – med at fordelene ikke ansees å være klart større enn ulempene. Fradeling vil kunne gi negative virkninger for reindriftsutøvelse, friluftsliv og synes samtidig å undergrave kommuneplanens arealdel på en vesentlig måte. Samtidig ser det ut til å være begrenset med positive begrunnelser som kan veie opp for de nevnte ulempene

Plan, utvikling og klimautvalg 10.09.2024:

Behandling:
Kommunedirektørens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

PUK- 068/24 Vedtak:
Vedtak:
Tidligere vedtak opprettholdes:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 19 – 2 gis det ikke dispensasjon for fradeling av hyttetomt på ca. 1,1 dekar fra gnr. 59/13 øst for Tverrlimyran, Valnesfjord.

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 20 – 1 bokstav m gis det ikke dispensasjon for fradeling av hyttetomt på ca. 1 dekar fra gnr. 59/13 øst for Tverrlimyran, Valnesfjord.

Det vurderes slik at tiltaket ikke oppfyller det rettslige grunnlaget for å kunne gi dispensasjon jf. plan- og bygningslovens § 19 – 2 – med at fordelene ikke ansees å være klart større enn ulempene. Fradeling vil kunne gi negative virkninger for reindriftsutøvelse, friluftsliv og synes samtidig å undergrave kommuneplanens arealdel på en vesentlig måte. Samtidig ser det ut til å være begrenset med positive

begrunnelser som kan veie opp for de nevnte ulempene

069/24: 83/115 - Klage på Fauske kommunes avslag på fullstendig innsyn i opplysninger fra matrikkelen og kommunal tilleggsdel i matrikkelen

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Klagen avslås. Fauske kommune opprettholder avslag på innsyn i opplysninger fra matrikkelen og kommunal tilleggsdel for matrikkelenhet 83/115 jf. matrikkelforskriften § 11 femte ledd.

Plan, utvikling og klimautvalg 10.09.2024:

Behandling:
Kommunedirektørens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

PUK- 069/24 Vedtak:

Vedtak:

Klagen avslås. Fauske kommune opprettholder avslag på innsyn i opplysninger fra matrikkelen og kommunal tilleggsdel for matrikkelenhet 83/115 jf. matrikkelforskriften § 11 femte ledd.

070/24: Mads Novik - Dispensasjon for bruk av motorkjøretøy i utmark - Boring etter vann

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Med hjemmel i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6 innvilges **Mats Novik og utførende part dispensasjon** for kjøring med borevogn 1 tur/retur fra Jakobsbakkveien til hytte, gnr. 119/1/114. Trasé mellom veg og hytte er angitt i vedlagte kartutsnitt.

Det settes følgende vilkår:
- Ferdselen må utføres i tidsrommet 16. september 2024 - 30. april 2025.
- Kjøringen må skje mellom kl 07:00 og kl 22:00.
- Ferdsel må skje på frossen/snødekt mark for å unngå terrengskader. I særlig utsatte områder som myrer, bekkedrag søkk og liknende kan det også med fordel legges matter/paller under beltene for å redusere faren for skader
- All ferdsel skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljø og mennesker
- Søker må bære de kostnadene som vil påløpe ved eventuell opprydding/reparasjon av terrengskader eller liknende.
- Dersom vann skal tas inn i hytta, må det søkes om utslippstillatelse jf. forurensingsforskriften §13-4.

Plan, utvikling og klimautvalg 10.09.2024:

Behandling:
Kommunedirektørens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

PUK- 070/24 Vedtak:

Vedtak:

Med hjemmel i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6 innvilges **Mats Novik og utførende part dispensasjon** for kjøring med borevogn 1 tur/retur fra Jakobsbakkveien til hytte, gnr. 119/1/114. Trasé mellom veg og hytte er angitt i vedlagte kartutsnitt.

Det settes følgende vilkår:
- Ferdselen må utføres i tidsrommet 16. september 2024 - 30. april 2025.
- Kjøringen må skje mellom kl 07:00 og kl 22:00.
- Ferdsel må skje på frossen/snødekt mark for å unngå terrengskader. I særlig utsatte områder som myrer, bekkedrag søkk og liknende kan det også med fordel legges matter/paller under beltene for å redusere faren for skader
- All ferdsel skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljø og mennesker
- Søker må bære de kostnadene som vil påløpe ved eventuell opprydding/reparasjon av terrengskader eller liknende.
- Dersom vann skal tas inn i hytta, må det søkes om utslippstillatelse jf. forurensingsforskriften §13-4.

071/24: VMS Exploration - Søknad om motorferdsel i utmark

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Med hjemmel i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6 innvilges VMS Exploration og utførende part dispensasjon for kjøring med 1 stk borevogn, inntil 1 stk tur/retur fra Tverrfjellveien til borepunkter som angitt på vedlagte kartutsnitt.

Det gis også tillatelse til at transporten kan løses med at borevogna løftes inn med helikopter. Det gis med det tillatelse til lossing/lastning av borevogn i utmark langs de angitte borelokasjonene. Det settes følgende vilkår:

- Ferdsel til punkter ved Gikenelva skal skje på frossen eller snødekt mark. Det kan i denne sammenheng benyttes inntil 2 stk snøskutere/ATV med belter for å transportere borekjerner ut.
- Ferdselen må utføres i tidsrommet 10. september 2024 - 31. desember 2025.
- Det må gis samtykke fra Balvatn reinbeitedistrikt og Statskog før ferdsel finner sted.
- All ferdsel skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljø og mennesker.

Plan, utvikling og klimautvalg 10.09.2024:

Behandling:
Kommunedirektørens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

PUK- 071/24 Vedtak:

Vedtak:

Med hjemmel i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6 innvilges VMS Exploration og utførende part dispensasjon for kjøring med 1 stk borevogn, inntil 1 stk tur/retur fra Tverrfjellveien til borepunkter som angitt på vedlagte kartutsnitt.

Det gis også tillatelse til at transporten kan løses med at borevogna løftes inn med helikopter. Det gis med det tillatelse til lossing/lastning av borevogn i utmark langs de angitte borelokasjonene. Det settes følgende vilkår:

- Ferdsel til punkter ved Gikenelva skal skje på frossen eller snødekt mark. Det kan i denne sammenheng benyttes inntil 2 stk snøskutere/ATV med belter for å transportere borekjerner ut.
- Ferdselen må utføres i tidsrommet 10. september 2024 - 31. desember 2025.
- Det må gis samtykke fra Balvatn reinbeitedistrikt og Statskog før ferdsel finner sted.
- All ferdsel skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljø og mennesker.

072/24: 83/115/1 - Klage på Fauske kommunes avvisning av krav om innsyn

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Klagen avslås og Fauske kommune opprettholder avvisning av krav om innsyn i dokumenter som ligger til grunn for matrikkelføring av festegrunn 83/115/1, med grunnlag i at klager har fått tilsendt alle sakens dokumenter tidligere og at tildeling av matrikkelnummer ble utført i henhold til lovverket.

Plan, utvikling og klimautvalg 10.09.2024:

Behandling:
Kommunedirektørens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

PUK- 072/24 Vedtak:

Vedtak:

Klagen avslås og Fauske kommune opprettholder avvisning av krav om innsyn i dokumenter som ligger til grunn for matrikkelføring av festegrunn 83/115/1, med grunnlag i at klager har fått tilsendt alle sakens dokumenter tidligere og at tildeling av matrikkelnummer ble utført i henhold til lovverket.