



MØTEINNKALLING

Utvalg: PLAN OG RESSURSUTVALGET

Møtested: Kommunehuset

Møtedato: 26.03.2020 **Tid:** 09:00

Eventuelt forfall meldes til tlf. 75569000

Varamedlemmer møter etter nærmere avtale.

Innkalte:

Funksjon	Navn	Forfall	Innkalt for
Leder	Tom Forstun Antonsen		
Nestleder	Iris Skoglund		
Medlem	Espen Erling Karlsen		
Medlem	Tommy Rasch		
Medlem	Linda Tove Tverrånes Moen		

SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr.
	Tittel

Beiarn kommune har vurdert det som forsvarlig å gjennomføre utvalgsmøter med kun fem representanter og en fra administrasjonen tilstede.

Dersom du føler det utrygt, eller har karantenebestemmelser som tilsier at du **ikke skal** møte, kan du delta via videokonferanse. Dette må utvalgsleder få tilbakemelding på i god tid. Det kreves kun nettilgang for å delta hjemmefra.

Det vil ikke bli servert mat på møtet, kun kaffe og te.

REFERATER

DELEGERTE VEDTAK

- | | |
|-------|---|
| 15/20 | 20/346
GODKJENNING AV PROTOKOLL PLAN OG RESSURSUTVALGET |
| 16/20 | 20/49
KLAGE PÅ VEDTAK 4/20 I PLR |

17/20	20/300 SØKNAD OM MOTORFERDSEL - BEIARN JEGER- OG FISKERFORENING
18/20	20/240 MOTORFERDSEL I UTMARK - RONNY PETTERSEN
19/20	20/146 SØKNAD OM MOTORFERDSEL - GUNNAR SKOGLUND
20/20	20/168 SØKNAD OM MOTORFERDSEL - BARMARK - SISSEL OG BJØRN SAVSTAD
21/20	20/173 SØKNAD OM MOTORFERDSEL - BYGNINGSVERNPROSJEKTET, BODØ KOMMUNE V/ARNSTEIN BREKKE
22/20	20/249 SØKNAD OM TILSKUDD FRA VILTFONDET TIL KURSDELTAKELSE
23/20	19/613 DETALJREGULERING ØSTRE OG VESTRE STIMARKA FJELLVEG

Beiarn kommune, 19.03.2020

Tom Forstun Antonsen
leder

REFERERES FRA DOKUMENTJOURNAL

Dato: - Utvalg: PLR Plan og ressursutvalget

Saksnr Løpenr	Regdato Navn Innhold	Avd/Sek/Sakb	Arkivkode
20/172-1 615/20	03.02.2020 Fylkesmannen i Nordland KOMMUNEVISE BUDSJETTFULLMAKTER INNEN JORD- OG SKOGBRUK 2020	BK/TEK/AMW	V07
20/172-4 1134/20	03.03.2020 Fylkesmannen i Nordland VEILEDER OM KOMMUNENS OPPGAVER PÅ LANDBRUKS- OG REINDRIFTSOMRÅDET 2020	BK/TEK/AMW	V07

Delegerte vedtak

Dato: - Utvalg: PLR Plan og ressursutvalget

Arkivsak	Dato Navn Innhold	Saksnr.	Avd/Sek/Saksb.	Arkivkode Resultat
20/202	10.02.2020	DS 9/20	BK/TEK/TOS	K40
	SØKNAD OM SKADEFELLING AV ELG - STEINAR PEDERSEN			
20/48	11.02.2020	DS 10/20	BK/TEK/TOS	K01
	MOTORFERDSEL I UTMARK - ESPEN ANDRE KRISTENSEN			
19/655	12.02.2020	DS 11/20	BK/TEK/TOS	K01
	MOTORFERDSEL I UTMARK - ÅGE SÆTERMO			
20/40	12.02.2020	DS 12/20	BK/TEK/TOS	K01
	MOTORFERDSEL I UTMARK - VIGDIS ENGHOLM			
20/42	13.02.2020	DS 13/20	BK/TEK/TOS	K01
	MOTORFERDSEL I UTMARK - HELGE OSBAK			
19/161	20.02.2020	DS 14/20	BK/TEK/TOS	K01
	MOTORFERDSEL I UTMARK - OMGJØRING AV DELEGERT VEDTAK 36/19 I PLR			
17/173	20.02.2020	DS 15/20	BK/PN/MF	K01
	MOTORFERDSEL I UTMARK - KETIL LAUKSLETT			
20/155	25.02.2020	DS 16/20	BK/TEK/TOS	K01
	MOTORFERDSEL I UTMARK - ARVID STIFJELL			
20/182	26.02.2020	DS 17/20	BK/TEK/TOS	K01
	SØKNAD OM MOTORFERDSEL - BENEDICTE BÖCKMANN OG CHRISTINE B-WILSON			
20/183	26.02.2020	DS 18/20	BK/TEK/TOS	K01

SØKNAD OM MOTORFERDSEL - GUNNAR STORHAUG

20/250 27.02.2020 DS 19/20 BK/TEK/FM GNR 22/18
Torbjørn Bjørklund og Anne-Kristin Solbakk
SØKNAD OM TILLATELSE TIL TILTAK - TILBYGG PÅ HYTTE GNR. 22,
BNR. 18 22/18

20/225 04.03.2020 DS 20/20 BK/TEK/TOS GNR 13/17

SØKNAD OM KONSESJON PÅ ERVERV AV FAST EIENDOM - GNR/BNR
13/17 - KJELL ANTONSEN

19/174 04.03.2020 DS 21/20 BK/TEK/TG GNR 50/40
Janne Berntsen & Jøran Hemminghytt Søknad innvilget
SØKNAD OM UTSLIPSSTILLATELSE BRUKSENDRING HYTTE OG
NYBYGG TIL ENEBOLIG GNR 50/40 TARNESVEIEN 24

19/174 04.03.2020 DS 22/20 BK/TEK/TG GNR 50/40
Søknad innvilget
SØKNAD OM TILLATELSE TIL TILTAK BRUKSENDRING HYTTE OG
NYBYGG TIL ENEBOLIG GNR 50/40 TARNESVEIEN 24

20/202 17.03.2020 DS 23/20 BK/TEK/TOS K40

KLAGE PÅ DELEGERT VEDTAK 9/20

20/257 18.03.2020 DS 24/20 BK/TEK/TOS K01

SØKNAD OM MOTORFERDSEL - JAN EILIF MEISLER

GODKJENNING AV PROTOKOLL PLAN OG RESSURSUTVALGET

Saksbehandler: Karin Nordland
Arkivsaksnr.: 20/346

Arkiv: 033

Saksnr.: 15/20
Utvalg
Plan og ressursutvalget

Møtedato
26.03.2020

KLAGE PÅ VEDTAK 4/20 I PLR

Saksbehandler: Thomas Olufsen Skrautvol
 Arkivsaksnr.: 20/49

Arkiv: K01

Saksnr.:	Utvalg	Møtedato
4/20	Plan og ressursutvalget	06.02.2020
16/20	Plan og ressursutvalget	26.03.2020

Rådmannens innstilling:**Saksutredning:**

Espen Andre Kristensen og Jan Roger Kristensen klager på Plan- og ressursutvalgets vedtak 4/20, om ikke å gi dispensasjon til å transportere materiell og utstyr med snøskuter til hytte i Krokådalen. Espen Andre Kristensen søkte om dispensasjon for transport av materiell og utstyr i forbindelse med vedlikehold av hytte samt innvendig oppussing av denne. Vi forstår det slik at Jan Roger Kristensen er far og grunneier. I søknaden var det oppgitt at transporten skulle foregå mellom Haubakk og hytta, men også tidvis fra parkeringsplassen ved bommen langs fylkesvei 813. Klagen ble fremmet innen klagefristen, og administrasjonen vurderer at den oppfyller kriteriene til en klage etter forvaltningsloven § 32.

Avslag på søknad etter forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6 er i vedtaksbrevet begrunnet slik:

«Vedtaket begrunnes med at det etableres et tilbud om leiekjøring i Larsoslia, og hytta det her er snakk om omfattes av dette. Forskriften § 6 setter en rekke krav for at tillatelse etter denne paragraf kan gis, deriblant at behovet ikke må kunne dekkes på annen måte. Behovet som beskrives i søknaden bør normalt kunne dekkes av leiekjøringstilbudet.»

Klagen er vedlagt dette saksframlegget. I klagen fremkommer nye opplysninger som kan ha betydning for den videre behandlingen av saken,

Bakgrunn:Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6:

I unntakstilfelle kan kommunestyret – eller et annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer – etter skriftlig søknad gi tillatelse til kjøring utover § 2 – § 5, dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Før eventuell tillatelse gis, skal transportbehovet vurderes mot mulige skader og ulemper i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum.

Rundskriv T-1996-1:

7.3.2 Tillatelse ved særlig behov, § 6

Lovens vilkår

«Bestemmelsen er streng. Følgende betingelser må være oppfylt for at tillatelse skal kunne gis:

- søkeren må påvise et særlig behov,
- behovet må ikke knytte seg til turkjøring,
- behovet må ikke kunne dekkes på annen måte, og
- behovet må vurderes mot mulige skader og ulemper ut fra målet om å redusere motorferdselen til et minimum.

Hva som er «unntakstilfeller», «særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring» og «som ikke kan dekkes på annen måte» beror på en konkret skjønnsmessig vurdering. Ved skjønnsvurderingen må lokale forhold kunne spille inn, men likevel slik at bestemmelsens strenghet ivaretas.

Ved vurderingen av om det foreligger et «særlig behov» vil det være av betydning om kjøringen er nødvendig og har et akseptert nytteformål eller bærer preg av unødvendig kjøring. Det er formålet med selve transporten som er avgjørende i denne sammenheng. Det er derfor ikke avgjørende om transportøren ser transporten som lønnsom, dersom ikke transporten isolert sett dekker et reelt og nødvendig behov.

Turkjøring kan ikke tillates. Det siktes her til ren turkjøring, dvs. kjøring for turens skyld. Dermed kan det ikke gis dispensasjon til fornøyles- eller rekreasjonskjøring.

Tillatelse kan bare gis dersom behovet ikke kan dekkes på annen måte. (...) Det kan heller ikke gis tillatelse etter § 6 dersom behovet kan dekkes tilfredsstillende ved leiekjøring.»

Kommunen kan gi tillatelse

«Etter bestemmelsen kan kommunen i unntakstilfelle gi tillatelse. Dette betyr at det beror på et forvaltningsmessig skjønn (en skjønnsmessig helhetsvurdering) om tillatelse skal gis eller nektes dersom vilkårene er oppfylt.

Ved denne vurderingen skal behovet for transport vurderes mot mulige skader og ulemper for natur og mennesker i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum. Forhold som må tas med i vurderingen er bl.a. hvilke virkninger motorferdselen vil ha når det gjelder spor i terrenget, støy og forurensning, hvor sårbart området er og konflikter som kan oppstå i forhold til andre interessegrupper og naturmiljø. (...)»

Transport til hytte

«Forskriftens § 5 første ledd bokstav c har en bestemmelse om kjøring til hytte på vinterføre. Hyttekjøring ut over det må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle. Utgangspunktet er at det ikke skal være kurant å få dispensasjon. (...)»

Transport av ordinært utstyr, bagasje, proviant o.l kan det normalt ikke gis tillatelse til der avstanden til hytta er kortere enn 2,5 km. Gjelder det derimot transport av gjenstand som er for tung til å fraktes på annen måte enn med motorkjøretøy, kan det foreligge et særlig behov for transport. Eventuell tillatelse etter forskriftens § 6 må i tilfelle begrenses til et enkelttilfelle. (...)»

Forvaltningsloven § 33:

Om forberedelse m.m. av klagesaker gjelder kapittel IV og V tilsvarende, når ikke annet følger av reglene i denne paragraf.

Underinstansen skal foreta de undersøkelser klagen gir grunn til. Den kan oppheve eller endre vedtaket dersom den finner klagen begrunnet. Dersom vilkårene for å behandle klagen ikke foreligger, skal underinstansen avvise saken, jfr. dog § 31.

Når noen reknes som motpart i saken skal underinstansen varsle vedkommende snarest mulig, jfr. likevel § 16 tredje ledd. Samtidig skal settes frist for å gi uttalelse. Varsles klagemotparten ved brev, skal kopi av klagen vedlegges med mindre parten etter § 19 kan nektes adgang til den.

Blir det ikke truffet avgjørelse som nevnt i annet ledd, skal sakens dokumenter sendes klageinstansen så snart saken er tilrettelagt. Dersom underinstansen gir til klageinstansen uttalelse som partene kan kreve å få se uten hinder av § 19, skal den sende kopi til partene med mindre Kongen er klageinstans.

Klageinstansen skal påse at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes. Den kan pålegge underinstansen å foreta nærmere undersøkelser m.m.

Vurdering:

Iht. forvaltningsloven § 33 skal motpart varsles og få anledning til å uttale seg i en klagesak. I denne saken kan en vurdere hvorvidt Pål Kaspersen, som har fått dispensasjon/løyve for leiekjøring i dette området, skal regnes som motpart. Kaspersen fikk i sak 3/20 i PLR løyve som leiekjører, og i vedtaket er det satt vilkår om at samtykke til ferdsel må innhentes fra grunneier. Som det fremkommer av klagen her, er det ikke aktuelt for grunneier å gi samtykke til leiekjøring. Muligheten for leiekjøring på Kristensen sin eiendom til egen hytte, bortfaller altså. Administrasjonen vurderer med dette at Kaspersen som leiekjører ikke er å regne som motpart, og er ikke varslet om saken. Kaspersen bør allikevel i ettertid orienteres av kommunen om utfallet av klagesaksbehandlingen.

Motorferdselloven § 10 sier klart at grunneier har adgang til å forby eller begrense motorferdsel på egen eiendom. Rundskriv T-1996-1 fra Miljøverndepartementet sier blant annet følgende om forholdet til grunneiere: «I forbindelse med kommunens utarbeidelse av generelle forskrifter og behandling av enkelte viktige søknader (f.eks. leiekjøring) er det behov for kontakt med aktuelle grunneiere for å hindre at kommunen gir forskrifter og tillatelser til motorferdsel som grunneier er uenig i og kan forby. Kontakt og samarbeid på et tidlig tidspunkt vil kunne forhindre at det oppstår problemer.» I saken om leiekjøring, ser vi at kommunen trolig kunne vært noe mer proaktiv ovenfor grunneierne i forbindelse med at området i og rundt Larsoslia ble fastsatt til leiekjøring. En kunne med fordel eksempelvis ha utelatt hytter i «randsonen», der leiekjøring i utgangspunktet ikke var ønskelig.

Når det i klagen fremkommer at grunneier ikke samtykker til leiekjøring til den respektive hytta, blir det samtidig tydelig at behovet for motorisert transport ikke kan dekkes på andre måter. Det kan derfor være grunnlag for å gi medhold i klagen, og gi dispensasjon til Kristensen. Samtidig må det poengteres at i henhold til forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6, kan kommunestyret eller et annet folkevalgt organ (i Beiarn kommune er dette ansvaret delegert til Plan- og ressursutvalget) gi tillatelse til kjøring. Det innebærer at kommunen ikke har plikt til å innvilge søknader om motorferdsel, hvis det ligger saklige argumenter til grunn.

Etter vår vurdering, ligger det til rette for at utvalget kan ta klagen delvis til følge. Når grunneier nekter annen motorferdsel til den respektive hytta, ser vi at kriteriene for å innvilge en søknad etter forskriften § 6 er oppfylt. Samtidig er det ikke hensiktsmessig å åpne for transport med snøskuter helt fra Haubakk. Dette er redegjort nærmere for i det opprinnelige saksfremlegget, som vedlegges her. Vår anbefaling er at en eventuell dispensasjon for transport til hytta begrenses til inntil 20 turer per sesong frem til januar 2023, fra nærmeste brøytete bilvei, men også fra parkeringsplassen ved bommen når det er strengt nødvendig.

Den omsøkte kjøringen er vurdert opp mot naturmangfoldlovens § 9 (føre-var-prinsippet). Med de vilkår som er satt til snøskuterkjøring i dette omfanget vil kjøringen ikke skade naturmangfoldet. Denne kjøringen samt annen kjøring i området vurderes heller ikke til å medføre en for stor belastning på økosystemet.

Vedlegg:

- Klage på vedtak 4/20 i PLR
- Saksfremlegg til sak 4/20 i PLR

Klage på vedtak om avslag på søknad om scooterkjøring i utmark

Saksnr: 20/49

I.nr : 20/7667

brev motatt : 18/02/2020

klage sendt: 19/02/2020

klage på vedtak om avslag på søknad etter forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og islagte vassdrag § 6. Saksnr. 20/49.

Årsaken til at jeg klager er at Pål Kaspersen som jeg har forstått er den utnevnte leiekjøreren (ifølge Saltenposten) ikke har fått dispensasjon fra Larsos grunneierlag. Refererer til samtale med Arne Martin Dyrnes, representant for Larsos grunneierlag (18.02.2020), der han kunne bekrefte at det ikke var innvilget tillatelse for Pål Kaspersen til å utføre «taxivirksomhet» (utleiekjøring) i Larsoslia eller på grunneierlaget eiendommer.

Det jeg med sikkerhet kan si er at Jan-Roger Kristensen ikke godtar utleiekjøring på eiendommen 17/11. Dette kommer av at det ikke blir godtatt fra grunneiers ståsted at man som grunneier (sønn av grunneier) skal måtte betale for transport/kjøring på egen eiendom,

Ettersom Pål Kaspersen (eller noen annen for den saks skyld) ikke har tillatelse fra grunneier av eiendom 17/11 eller Larsos grunneierlag er det vanskelig å se at leiekjøringen fungerer som et alternativ til selvtransport. Behovet kan dermed ikke dekkes på andre måter, jf. Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6. Ettersom dette er det «bristende» punkt for plan og ressursutvalgets vedtak

Mvh

Espen Andre Kristensen

Underskrift

Jan roger kristensen



19/02/2020

Beiarn Kommune		
Ar/Saksnr	Dok.nr.	Reg.nr/A
20/49	5	935/20
20 FEB 2020		
Ark.kode P	K01	
Ark.kode S		
Avdeling	Saksbeh	TOS
Kassasjon	Gradering	

Underskrift
Espen andre kristensen

ESPEN A.
KRISTENSEN

19/02/2020

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Thomas Olufsen Skrautvol
Arkivsaksnr.: 20/49

Arkiv: K01

SØKNAD OM MOTORFERDSEL - § 6 VINTER - ESPEN ANDRE KRISTENSEN

Rådmannens innstilling:

Espen Andre Kristensen gis ikke dispensasjon fra motorferdselloven for å transportere materiell og utstyr med snøskuter til hytte i Krokådalen.

Vedtaket har hjemmel i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6.

Vedtaket begrunnes med at det etableres et tilbud om leiekjøring i Larsoslia, og hytta det her er snakk om omfattes av dette. Forskriften § 6 setter en rekke krav for at tillatelse etter denne paragraf kan gis, deriblant at behovet ikke må kunne dekkes på annen måte. Behovet som beskrives i søknaden bør normalt kunne dekkes av leiekjøringstilbudet.

Søknaden er vurdert etter naturmangfoldloven §§ 8 – 12. En har på grunnlag av tilgjengelig vitenskapelig og erfaringsbasert informasjon tilstrekkelig kunnskap for å si at motorferdsel etter omsøkte trasé ikke vil ha vesentlig innvirkning på, eller vil være en risiko for alvorlige eller irreversible skader på naturmiljøet, naturmangfold og økosystem.

Saksutredning:

Espen Andre Kristensen søker om dispensasjon fra motorferdselloven for transport av materiell og utstyr i forbindelse med vedlikehold av hytte og innvendig oppussing av denne. Kristensen opplyser at materiell skal fraktes fra Haubakk til hytta (som ligger i Krokådalen, se kart vedlagt søknaden), og også tidvis fra parkeringsplassen ved bommen langs fylkesveien. Transporten oppgis å skulle foregå sporadisk over lengre tid, og oppussingen skal tas i etapper. Søker har lagt ved nødvendig dokumentasjon. Basert på søknad med vedlegg, forstår vi det slik at det her dreier seg om transport med snøskuter på snødekt mark.

Søknaden skal vurderes etter forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6. Den skal også vurderes mot prinsippene i lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) §§ 8 til 12.

Bakgrunn/lovgrunnlag:

Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6:

I unntakstilfelle kan kommunestyret – eller et annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer – etter skriftlig søknad gi tillatelse til kjøring utover § 2 – § 5, dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Før eventuell tillatelse gis, skal transportbehovet vurderes mot mulige skader og ulemper i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum.

Rundskriv T-1996-1:

7.3.2 Tillatelse ved særlig behov, § 6

Lovens vilkår

«Bestemmelsen er streng. Følgende betingelser må være oppfylt for at tillatelse skal kunne gis:

- søkeren må påvise et særlig behov,
- behovet må ikke knytte seg til turkjøring,
- behovet må ikke kunne dekkes på annen måte, og
- behovet må vurderes mot mulige skader og ulemper ut fra målet om å redusere motorferdselen til et minimum.

Hva som er «unntakstilfeller», «særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring» og «som ikke kan dekkes på annen måte» beror på en konkret skjønnsmessig vurdering. Ved skjønnsvurderingen må lokale forhold kunne spille inn, men likevel slik at bestemmelsens strenghet ivaretas.

Ved vurderingen av om det foreligger et «særlig behov» vil det være av betydning om kjøringen er nødvendig og har et akseptert nytteformål eller bærer preg av unødvendig kjøring. Det er formålet med selve transporten som er avgjørende i denne sammenheng. Det er derfor ikke avgjørende om transportøren ser transporten som lønnsom, dersom ikke transporten isolert sett dekker et reelt og nødvendig behov.

Turkjøring kan ikke tillates. Det siktes her til ren turkjøring, dvs. kjøring for turens skyld. Dermed kan det ikke gis dispensasjon til fornøyles- eller rekreasjonskjøring.

Tillatelse kan bare gis dersom behovet ikke kan dekkes på annen måte. (...) Det kan heller ikke gis tillatelse etter § 6 dersom behovet kan dekkes tilfredsstillende ved leiekjøring.»

Kommunen kan gi tillatelse

«Etter bestemmelsen kan kommunen i unntakstilfelle gi tillatelse. Dette betyr at det beror på et forvaltningsmessig skjønn (en skjønnsmessig helhetsvurdering) om tillatelse skal gis eller nektes dersom vilkårene er oppfylt.

Ved denne vurderingen skal behovet for transport vurderes mot mulige skader og ulemper for natur og mennesker i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum. Forhold som må tas med i vurderingen er bl.a. hvilke virkninger motorferdselen vil ha når det gjelder spor i terrenget, støy og forurensning, hvor sårbart området er og konflikter som kan oppstå i forhold til andre interessegrupper og naturmiljø. (...)»

Transport til hytte

«Forskriftens § 5 første ledd bokstav c har en bestemmelse om kjøring til hytte på vinterføre. Hyttekjøring ut over det må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle. Utgangspunktet er at det ikke skal være kulant å få dispensasjon. (...)»

Transport av ordinært utstyr, bagasje, proviant o.l kan det normalt ikke gis tillatelse til der avstanden til hytta er kortere enn 2,5 km. Gjelder det derimot transport av gjenstand som er for tung til å fraktes på annen måte enn med motorkjøretøy, kan det foreligge et særlig behov for transport. Eventuell tillatelse etter forskriftens § 6 må i tilfelle begrenses til et enkelttilfelle. (...)»

Vurdering:

Rundskriv T-1996-1 fra Miljøverndepartementet utdyper forskriftens § 6, også med hensyn på transport til hytte. Departementet legger til grunn at utgangspunktet er at det ikke skal være kulant å få dispensasjon for transport av utstyr og bagasje til hytte utover forskriftens § 5 bokstav c. For at tillatelse skal kunne gis, må søkeren blant annet påvise et særlig behov, og behovet må ikke kunne dekkes på annen måte.

Formålet med kjøringen er angitt å være transport av utstyr og materiell i forbindelse med vedlikehold og oppussing av hytta. Altså gjelder søknaden ikke turkjøring.

Nødvendig transport av utstyr og materiell i forbindelse med vedlikehold av hytte, kan anses som et særlig behov. I søknaden er det ikke angitt eksakt hva som skal transporteres, men ut fra behovet som er beskrevet i søknaden har vi grunn til å tro at det i stor grad er mye stort og tungt materiell som vanskelig kan fraktes til hytta uten bruk av motorisert hjelpemiddel.

Bruk av snøskuter på snødekt mark for nødvendig transport av utstyr og materiell, vurderes å medføre minimalt med skader og ulemper for natur og friluftsliv i det respektive området. Dersom transporten skulle ha foregått på barmark, hadde den potensielle belastningen vært av større betydning. Basert på søknaden, forstår vi at det meste av transporten er planlagt utført med snøskuter fra Haubakk til hytta, og bare unntaksvis fra bommen ved fylkesveien til hytta. Av hensyn til målet i forskriften § 6 om å redusere motorferdsel til et minimum, kan kommunen vanskelig åpne for utbredt transport med snøskuter hele veien fra Haubakk til hytta. Det er mer nærliggende å åpne for transport med snøskuter fra enten parkeringsplassen ved bommen eller nærmeste parkeringsplass langs fylkesveien like nedenfor hytta. Dette medfører at utstyr og materiell først må fraktes oppover fjellet med bil e.l. Men det reduserer samtidig den motoriserte ferdselen i utmark, og følgelig også belastningen denne ferdselen utgjør på natur og friluftsliv, sett i forhold til å kjøre snøskuter helt fra Haubakk. Videre bør det, av hensyn til at vedlikehold osv. skal utføres etappevis, ikke være aktuelt å åpne for fri ferdsel i hele den omsøkte perioden. En begrensning på inntil 20 turer per år synes hensiktsmessig, og bør være tilstrekkelig for å kunne dekke behovet. Vår anbefaling er derfor at en eventuell dispensasjon for transport til hytta begrenses til inntil 20 årlige turer, fortrinnsvis til nærmeste parkeringsplass men også til parkeringsplassen ved bommen ved behov.

Forskriften § 6 sier klart at dersom tillatelse skal kunne gis, må ikke behovet kunne dekkes på annen måte. For øyeblikket forsøker kommunen å etablere en leiekjøringsordning i det respektive området (Larsoslia m.m.), og den hytta det her er snakk om befinner seg innenfor det definerte området hvor leiekjøring skal tilbys. Saken om leiekjøring i Larsoslia skal behandles av utvalget i samme møte som denne. Utfallet av den saken vil derfor være førende for hvorvidt kommunen kan gi tillatelse for transport av utstyr og materiell med snøskuter til denne hytta eller ikke. Av det vi forstår, ligger det an til at det blir utpekt en leiekjører med stedfortreder.

Den omsøkte kjøringen er vurdert opp mot naturmangfoldlovens § 9 (føre-var-prinsippet). Med de vilkår som er satt til snøskuterkjøring i dette omfanget vil kjøringen ikke skade naturmangfoldet. Denne kjøringen samt annen kjøring i området vurderes heller ikke til å medføre en for stor belastning på økosystemet.

En helhetsvurdering av omsøkte kjøring taler for at dispensasjon etter forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6 i utgangspunktet kan gis. Den omsøkte ferdselen, med de begrensninger vi setter vil ikke medføre for stor belastning på friluftsliv og naturmiljø, og det foreligger et særlig behov. Dette betinger dog at det ikke finnes et tilfredsstillende tilbud om leiekjøring. På nåværende tidspunkt ligger det an til at det blir etablert et tilbud om leiekjøring som også omfatter denne hytta, og administrasjonen kan på det grunnlag ikke innstille på at tillatelse som omsøkt kan gis.

Vedlegg:

- Søknad med vedlegg

rådmann

SØKNAD OM MOTORFERDSEL - BEIARN JEGER- OG FISKERFORENING

Saksbehandler: Thomas Olufsen Skrautvol
 Arkivsaksnr.: 20/300

Arkiv: K01

Saksnr.: **Utvalg** **Møtedato**
 17/20 Plan og ressursutvalget

26.03.2020

Rådmannens innstilling:

Beiarn Jeger- og Fiskerforening (BJFF) ved Arnfinn Skoglund gis dispensasjon for bruk av snøskuter til transport av ved og øvrig nødvendig utstyr til Åsvasshytta i Tollådalen. Transport kan foretas av Arnfinn Skoglund eller andre medlemmer av BJFF på vegne av BJFF.

Dispensasjonen gis med hjemmel i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6.

Dispensasjonen gis med følgende vilkår:

- Dispensasjonen gjelder for inntil 4 årlige turer med snøskuter på snødekt mark fram til 01.05.2022.
- Trasé: fra Skoglund til Åsvasshytta, som inntegnet i kart vedlagt søknaden.
- All kjøring utenom angitt formål og løype er forbudt.
- Det er ikke tillatt å kjøre i tidsrommet kl. 23 – 07.
- Det er ikke tillatt å kjøre snøskuter etter 15. mai.
- Ferdsele skal skje hensynsfullt og under hensyntagen til annen virksomhet i området.
- Det skal føres kjørelog. Dato og underskrift skal påføres med kulepenn i kjørelog før hver tur tar til.
- Kjørebok, dispensasjon, kart med inntegnet trasé og grunneiartillatelse skal medbringes og forevises ved kontroll.
- Denne dispensasjonen er kun gyldig når det samtidig foreligger gyldig dispensasjon fra Midtre Nordland nasjonalparkstyre for kjøring i Saltfjellet-Svartisen nasjonalpark.
- Misligholdelse av dispensasjonen og/eller vilkår satt i den, kan føre til umiddelbar inndragning av dispensasjonen.

Søknaden er vurdert etter naturmangfoldsloven §§ 8 til 12. En har på grunnlag av tilgjengelig vitenskapelig og erfaringsbasert informasjon tilstrekkelig kunnskap for å si at motorferdsel etter omsøkte trasé ikke vil ha vesentlig innvirkning på, eller vil være en risiko for alvorlige eller irreversible skader på naturmiljøet, naturmangfold og økosystem. Med bakgrunn i nasjonalparkens strenge vernebestemmelser som må legges til grunn for nasjonalparkstyrets beslutning for å tillate motorisert ferdsel i nasjonalparken, anser vi naturmangfoldloven §§ 8 til 12 for å være tilstrekkelig ivaretatt.

Saksutredning:

Beiarn Jeger- og Fiskerforening (BJFF) ved Arnfinn Skoglund søker om dispensasjon fra motorferdselloven for transport av ved og nødvendig utstyr til Åsvasshytta. Det er ikke angitt et spesielt antall turer, men i dispensasjon fra Midtre Nordland nasjonalparkstyre har foreningen fått inntil fire turer per sesong med én snøskuter frem til 1. mai 2022.

Opprinnelig søkte BJFF om dispensasjon etter forskriften § 5 første ledd bokstav c. Etter en dialog mellom saksbehandler og BJFF kom en frem til at søknaden heller skulle behandles etter forskriften § 6. Søknaden skal derfor vurderes etter forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6. Den skal også vurderes mot prinsippene i lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) §§ 8 til 12.

Bakgrunn:

Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6:

I unntakstilfelle kan kommunestyret – eller et annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer – etter skriftlig søknad gi tillatelse til kjøring utover § 2 – § 5, dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Før eventuell tillatelse gis, skal transportbehovet vurderes mot mulige skader og ulemper i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum.

Rundskriv T-1996-1:

7.3.2 Tillatelse ved særlig behov, § 6

Lovens vilkår

«Bestemmelsen er streng. Følgende betingelser må være oppfylt for at tillatelse skal kunne gis:

- søkeren må påvise et særlig behov,
- behovet må ikke knytte seg til turkjøring,
- behovet må ikke kunne dekkes på annen måte, og
- behovet må vurderes mot mulige skader og ulemper ut fra målet om å redusere motorferdselen til et minimum.

Hva som er «unntakstilfeller», «særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring» og «som ikke kan dekkes på annen måte» beror på en konkret skjønnsmessig vurdering. Ved skjønnsvurderingen må lokale forhold kunne spille inn, men likevel slik at bestemmelsens strenghet ivaretas.

Ved vurderingen av om det foreligger et «særlig behov» vil det være av betydning om kjøringen er nødvendig og har et akseptert nytteformål eller bærer preg av unødvendig kjøring. Det er formålet med selve transporten som er avgjørende i denne sammenheng. Det er derfor ikke avgjørende om transportøren ser transporten som lønnsom, dersom ikke transporten isolert sett dekker et reelt og nødvendig behov.

Turkjøring kan ikke tillates. Det siktes her til ren turkjøring, dvs. kjøring for turens skyld. Dermed kan det ikke gis dispensasjon til fornøyelses- eller rekreasjonskjøring.

Tillatelse kan bare gis dersom behovet ikke kan dekkes på annen måte. (...) Det kan heller ikke gis tillatelse etter § 6 dersom behovet kan dekkes tilfredsstillende ved leiekjøring.»

Kommunen kan gi tillatelse

«Etter bestemmelsen kan kommunen i unntakstilfelle gi tillatelse. Dette betyr at det beror på et forvaltningsmessig skjønn (en skjønnsmessig helhetsvurdering) om tillatelse skal gis eller nektes dersom vilkårene er oppfylt.

Ved denne vurderingen skal behovet for transport vurderes mot mulige skader og ulemper for natur og mennesker i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum. Forhold

som må tas med i vurderingen er bl.a. hvilke virkninger motorferdselen vil ha når det gjelder spor i terrenget, støy og forurensning, hvor sårbart området er og konflikter som kan oppstå i forhold til andre interessegrupper og naturmiljø. (...)»

Transport til hytte

«Forskriftens § 5 første ledd bokstav c har en bestemmelse om kjøring til hytte på vinterføre. Hyttekjøring ut over det må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle. Utgangspunktet er at det ikke skal være kurant å få dispensasjon. (...)»

Transport av ordinært utstyr, bagasje, proviant o.l kan det normalt ikke gis tillatelse til der avstanden til hytta er kortere enn 2,5 km. Gjelder det derimot transport av gjenstand som er for tung til å fraktes på annen måte enn med motorkjøretøy, kan det foreligge et særlig behov for transport. Eventuell tillatelse etter forskriftens § 6 må i tilfelle begrenses til et enkelttilfelle. (...)»

Vurdering:

Rundskriv T-1996-1 fra Miljøverndepartementet utdyper forskriftens § 6, også med hensyn på transport til hytte. Departementet legger til grunn at utgangspunktet er at det ikke skal være kurant å få dispensasjon for transport av utstyr og bagasje til hytte utover forskriftens § 5 bokstav c. For at tillatelse skal kunne gis, må søkeren blant annet påvise et særlig behov, og behovet må ikke kunne dekkes på annen måte.

Nødvendig transport av ved og annet materiell til hytta, som vi forstår bl.a. benyttes til utleie, kan anses som et særlig behov. Ved og materiell kan vanskelig fraktes til hytta uten bruk av motorisert hjelpemiddel, særlig da hytta ligger ca. 3 km fra brøytet bilvei. Det finnes ikke tilbud om leiekjøring i dette området.

Bruk av snøskuter på snødekt mark for nødvendig transport av utstyr og materiell i det lille omfanget som beskrives, vurderes å medføre minimalt med skader og ulemper for natur og friluftsliv i det respektive området. Dersom transporten skulle ha foregått på barmark, hadde den potensielle belastningen vært av langt større betydning. Begrensningen på inntil fire årlige turer med én snøskuter til Åsvasshytta, som er gitt av nasjonalparkstyret, synes hensiktsmessige også for kommunen.

Den omsøkte kjøringen er vurdert opp mot naturmangfoldlovens § 9 (føre-var-prinsippet). Med de vilkår som er satt til snøskuterkjøring i dette omfanget vil kjøringen etter vår vurdering ikke skade naturmangfoldet. Det understrekes at motorisert ferdsel innenfor Saltfjellet-Svartisen nasjonalpark må godkjennes av Midtre Nordland nasjonalparkstyre. Kommunen legger til grunn at en tillatelse derfra også er fattet med bakgrunn i naturmangfoldloven, og hensynet til sårbare arter og lokaliteter. Med bakgrunn i nasjonalparkens strenge vernebestemmelser som må legges til grunn for nasjonalparkstyrets beslutning, anser vi naturmangfoldloven §§ 8 til 12 for å være tilstrekkelig ivarettatt.

En helhetsvurdering av omsøkte kjøring taler for at dispensasjon etter forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6 i utgangspunktet kan gis. Den omsøkte ferdselen, med de begrensninger vi setter vil ikke medføre for stor belastning på friluftsliv og naturmiljø, og det foreligger et særlig behov.

MOTORFERDSEL I UTMARK - RONNY PETTERSEN

Saksbehandler: Thomas Olufsen Skrautvol
 Arkivsaksnr.: 20/240

Arkiv: K01

Saksnr.: Utvalg Møtedato
 18/20 Plan og ressursutvalget

26.03.2020

Rådmannens innstilling:

Ronny Pettersen gis dispensasjon for bruk av snøskuter til transport av ved til Tverrbrennhytta (gnr/bnr/fnr 68/1/2) for Bodø Jeger- og Fiskerforening.

Dispensasjonen gis med hjemmel i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6.

Dispensasjonen gis med følgende vilkår:

- Dispensasjonen gjelder for inntil tre (3) turer med snøskuter på snødekt mark fram til 12.04.2020.
- Trasé: fra nærmeste parkeringsplass ved Fv 813 og korteste rute til hytta. Dersom Midtre Nordland nasjonalparkstyre bestemmer en fast trasé innenfor landskapsvernområdet, skal kjøring foregå langs denne.
- All kjøring utenom angitt formål og løype er forbudt.
- Det er ikke tillatt å kjøre i tidsrommet kl. 23 – 07.
- Ferdsele skal skje hensynsfullt og under hensyntagen til annen virksomhet i området.
- Det skal føres kjørebook. Dato og underskrift skal påføres med kulepenn i kjoreboka før hver tur tar til.
- Kjorebook og dispensasjon skal medbringes og forevises ved kontroll.
- Denne dispensasjonen er kun gyldig når det samtidig foreligger gyldig dispensasjon fra Midtre Nordland nasjonalparkstyre for kjøring i Gåsvatnan landskapsvernområde.
- Misligholdelse av dispensasjonen og/eller vilkår satt i den, kan føre til umiddelbar inndragning av dispensasjonen.

Søknaden er vurdert etter naturmangfoldloven §§ 8 – 12. En har på grunnlag av tilgjengelig vitenskapelig og erfaringsbasert informasjon tilstrekkelig kunnskap for å si at motorferdsel etter omsøkte trasé ikke vil ha vesentlig innvirkning på, eller vil være en risiko for alvorlige eller irreversible skader på naturmiljøet, naturmangfold og økosystem.

Saksutredning:

Ronny Pettersen søker om dispensasjon fra motorferdselloven for å transportere ved fra parkeringsplass ved Fv 813 til Tverrbrennhytta (gnr/bnr/fnr 68/1/2), for Bodø Jeger- og Fiskerforening. Kommunen har ved muntlig dialog fått opplyst at saken dreier seg om et fåtall turer over en kort periode.

Opprinnelig søkte Pettersen om dispensasjon etter forskriften § 5 første ledd bokstav e. Etter en dialog mellom saksbehandler og Pettersen kom en frem til at søknaden heller skulle behandles etter forskriften § 6. Søknaden skal derfor vurderes etter forskrift for bruk av

motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6. Den skal også vurderes mot prinsippene i lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) §§ 8 til 12.

Bakgrunn:

Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6:

I unntakstilfelle kan kommunestyret – eller et annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer – etter skriftlig søknad gi tillatelse til kjøring utover § 2 – § 5, dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Før eventuell tillatelse gis, skal transportbehovet vurderes mot mulige skader og ulemper i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum.

Rundskriv T-1996-1:

7.3.2 Tillatelse ved særlig behov, § 6

Lovens vilkår

«Bestemmelsen er streng. Følgende betingelser må være oppfylt for at tillatelse skal kunne gis:

- søkeren må påvise et særlig behov,
- behovet må ikke knytte seg til turkjøring,
- behovet må ikke kunne dekkes på annen måte, og
- behovet må vurderes mot mulige skader og ulemper ut fra målet om å redusere motorferdselen til et minimum.

Hva som er «unntakstilfeller», «særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring» og «som ikke kan dekkes på annen måte» beror på en konkret skjønnsmessig vurdering. Ved skjønnsvurderingen må lokale forhold kunne spille inn, men likevel slik at bestemmelsens strenghet ivaretas.

Ved vurderingen av om det foreligger et «særlig behov» vil det være av betydning om kjøringen er nødvendig og har et akseptert nytteformål eller bærer preg av unødvendig kjøring. Det er formålet med selve transporten som er avgjørende i denne sammenheng. Det er derfor ikke avgjørende om transportøren ser transporten som lønnsom, dersom ikke transporten isolert sett dekker et reelt og nødvendig behov.

Turkjøring kan ikke tillates. Det siktes her til ren turkjøring, dvs. kjøring for turens skyld. Dermed kan det ikke gis dispensasjon til fornøyles- eller rekreasjonskjøring.

Tillatelse kan bare gis dersom behovet ikke kan dekkes på annen måte. (...) Det kan heller ikke gis tillatelse etter § 6 dersom behovet kan dekkes tilfredsstillende ved leiekjøring.»

Kommunen kan gi tillatelse

«Etter bestemmelsen kan kommunen i unntakstilfelle gi tillatelse. Dette betyr at det beror på et forvaltningsmessig skjønn (en skjønnsmessig helhetsvurdering) om tillatelse skal gis eller nektes dersom vilkårene er oppfylt.

Ved denne vurderingen skal behovet for transport vurderes mot mulige skader og ulemper for natur og mennesker i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum. Forhold som må tas med i vurderingen er bl.a. hvilke virkninger motorferdselen vil ha når det gjelder spor i terrenget, støy og forurensning, hvor sårbart området er og konflikter som kan oppstå i forhold til andre interessegrupper og naturmiljø. (...)»

Transport til hytte

«Forskriftens § 5 første ledd bokstav c har en bestemmelse om kjøring til hytte på vinterføre. Hyttekjøring ut over det må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle. Utgangspunktet er at det ikke skal være kurant å få dispensasjon. (...)

Transport av ordinært utstyr, bagasje, proviant o.l kan det normalt ikke gis tillatelse til der avstanden til hytta er kortere enn 2,5 km. Gjelder det derimot transport av gjenstand som er for tung til å fraktes på annen måte enn med motorkjøretøy, kan det foreligge et særlig behov for transport. Eventuell tillatelse etter forskriftens § 6 må i tilfelle begrenses til et enkelttilfelle. (...)»

Vurdering:

Rundskriv T-1996-1 fra Miljøverndepartementet utdyper forskriftens § 6, også med hensyn på transport til hytte. Departementet legger til grunn at utgangspunktet er at det ikke skal være kurant å få dispensasjon for transport av utstyr og bagasje til hytte utover forskriftens § 5 bokstav c. For at tillatelse skal kunne gis, må søkeren blant annet påvise et særlig behov, og behovet må ikke kunne dekkes på annen måte.

Nødvendig transport av ved til hytta, som vi forstår bl.a. benyttes til utleie, kan anses som et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring. Tilstrekkelig mengde ved til bruk på en foreningshytte kan vanskelig fraktes dit uten bruk av motorisert hjelpemiddel, da hytta ligger ca. 2-3 km fra brøytet vei. Det finnes ikke tilbud om leiekjøring etter forskriften § 5 første ledd bokstav a i dette området.

Bruk av snøskuter på snødekt mark for nødvendig transport av ved i det lille omfanget som beskrives, vurderes å medføre minimalt med skader og ulemper for natur og friluftsliv i det respektive området. Dersom transporten skulle ha foregått på barmark, hadde den potensielle belastningen vært av langt større betydning.

Den omsøkte kjøringen er vurdert opp mot naturmangfoldlovens § 9 (føre-var-prinsippet). Med de vilkår som er satt til snøskuterkjøring i dette omfanget vil kjøringen ikke skade naturmangfoldet. Denne kjøringen samt annen kjøring i området vurderes heller ikke til å medføre en for stor belastning på økosystemet.

En helhetsvurdering av omsøkte kjøring taler for at dispensasjon etter forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6 i utgangspunktet kan gis. Den omsøkte ferdselen, med de begrensninger vi setter vil ikke medføre for stor belastning på friluftsliv og naturmiljø, og det foreligger et særlig behov.

SØKNAD OM MOTORFERDSEL - GUNNAR SKOGLUND

Saksbehandler: Thomas Olufsen Skrautvol
Arkivsaksnr.: 20/146

Arkiv: K01

Saksnr.: Utvalg Møtedato
19/20 Plan og ressursutvalget

26.03.2020

Rådmannens innstilling:

Gunnar Skoglund og Trond Solås (begge for Trones grunneierlag) gis dispensasjon for bruk av ATV og traktor til transport av utstyr og materiell (herunder også ved) til gapahuken i Trolia og grunneierlagets hytte/naust.

Dispensasjonen gis med hjemmel i forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag § 6.

Dispensasjonen gis med følgende vilkår:

- Dispensasjonen gjelder for inntil 25 årlige turer med traktor og ATV på barmark fram til 31.12.2024.
- Kjøring skal foregå langs skogsveier på eiendommene tilhørende Trones grunneierlag.
- All kjøring utenom angitt formål og løype er forbudt.
- Det er ikke tillatt å kjøre i tidsrommet kl. 23 – 07.
- Ferdsele skal skje hensynsfullt og under hensyntagen til annen virksomhet i området.
- Det skal føres kjørebok. Dato og underskrift skal påføres med kulepenn i kjøreboka før hver tur tar til.
- Kjørebok, dispensasjon og grunneiartillatelse skal medbringes og forevises ved kontroll.
- Misligholdelse av dispensasjonen og/eller vilkår satt i den, kan føre til umiddelbar inndragning av dispensasjonen.

Søknaden er vurdert etter naturmangfoldloven §§ 8 – 12. En har på grunnlag av tilgjengelig vitenskapelig og erfaringsbasert informasjon tilstrekkelig kunnskap for å si at motorferdsel etter omsøkte trasé ikke vil ha vesentlig innvirkning på, eller vil være en risiko for alvorlige eller irreversible skader på naturmiljøet, naturmangfold og økosystem.

Saksutredning:

Gunnar Skoglund søker om dispensasjon for seg og Trond Solås iht. forskrift for motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6 om kjøring med ATV og traktor for transport av utstyr og materiell (herunder ved) på vegne av Trones grunneierlag til gapahuk og hytte/naust. Omsøkt kjøring vil foregå langs skogsveiene på eiendommene tilhørende Trones grunneierlag. Denne aktiviteten kan knyttes til grunneierlagets næringsvirksomhet i utmarka. Søker har lagt ved tillatelse fra Trones grunneierlag.

Søknaden skal vurderes etter forskrift for motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6. Den skal også vurderes mot prinsippene i lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) §§ 8 til 12.

Lovgrunnlag:

Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6:

I unntakstilfelle kan kommunestyret – eller et annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer – etter skriftlig søknad gi tillatelse til kjøring utover § 2 – § 5, dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Før eventuell tillatelse gis, skal transportbehovet vurderes mot mulige skader og ulemper i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum.

Rundskriv T-1996-1:

7.3.2 Tillatelse ved særlig behov, § 6

«Det er vanskelig å angi i forskriften alle de tilfellene der det kan være behov for motorisert transport. Det er derfor behov for en særskilt dispensasjonsbestemmelse for å fange opp spesielle tilfeller. Etter forskriftens § 6 kan kommunestyret i unntakstilfeller gi tillatelse til kjøring dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Det skal stilles meget strenge krav til «særlig behov» og til at behovet ikke skal kunne dekkes på en annen måte. Spesielt restriktiv skal praksisen være for tillatelser til barmarkskjøring. (...)»

Lovens vilkår

«Bestemmelsen er streng. Følgende betingelser må være oppfylt for at tillatelse skal kunne gis:

- søkeren må påvise et særlig behov,
- behovet må ikke knytte seg til turkjøring,
- behovet må ikke kunne dekkes på annen måte, og
- behovet må vurderes mot mulige skader og ulemper ut fra målet om å redusere motorferdselen til et minimum.

Hva som er «unntakstilfeller», «særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring» og «som ikke kan dekkes på annen måte» beror på en konkret skjønnsmessig vurdering. Ved skjønnsvurderingen må lokale forhold kunne spille inn, men likevel slik at bestemmelsens strenghet ivaretas.

Ved vurderingen av om det foreligger et «særlig behov» vil det være av betydning om kjøringen er nødvendig og har et akseptert nytteformål eller bærer preg av unødvendig kjøring. Det er formålet med selve transporten som er avgjørende i denne sammenheng. Det er derfor ikke avgjørende om transportøren ser transporten som lønnsom, dersom ikke transporten isolert sett dekker et reelt og nødvendig behov.

Turkjøring kan ikke tillates. Det siktes her til ren turkjøring, dvs. kjøring for turens skyld. Dermed kan det ikke gis dispensasjon til fornøyles- eller rekreasjonskjøring. (...)»

Vurdering:

Transport av ved til allmenn bruk ved gapahuken i Trolia, samt transport for tilsyn og frakt av materiell til vedlikehold av grunneierlagets hytte/naust, kan anses for å være et «særlig behov». Denne aktiviteten kan knyttes til grunneierlagets næringsvirksomhet i utmarka. Det er ikke av betydning for vurderingen i denne saken hvorvidt søker anser formålet for å være lønnsomt. Vi vurderer dog at tilrettelegging av utmarksområdene for allmenn friluftsliv og økt bruk av utmarka taler for at det foreligger et «særlig behov». Det dreier seg ikke om

turkjøring, og vi kan ikke se at behovet kan dekkes av Skoglund/Solås eller grunneierlaget for øvrig på noen annen hensiktsmessig måte.

Omsøkt kjøring skal foregå langs etablerte skogsveier på grunneierlagets eiendommer. Slik kjøring, i lite omfang, vurderes å ikke medføre betydelig slitasje eller andre ulemper for terreng eller naturmiljø. Det vil også telle positivt for friluftslivet i området. Av hensyn til målet om å redusere motorferdselen til et minimum, og for å unngå unødvendig mye kjøring, kan kommunen vurdere å sette et tak på maksimalt 25 årlige turer. 25 årlige turer er det maksimale antallet som kommunens vedtatte retningslinjer for motorferdsel i utmark i utgangspunktet tillater på barmark, og vurderes å være et tilstrekkelig antall turer for å dekke beskrevet behov.

Den omsøkte kjøringen er vurdert opp mot naturmangfoldlovens § 9 (føre-var-prinsippet). Med de vilkår som settes til kjøring i dette omfanget vil kjøringen ikke skade naturmangfoldet. Denne kjøringen samt annen kjøring i området vurderes heller ikke til å medføre en for stor belastning på økosystemet.

En helhetsvurdering av omsøkte kjøring taler for at dispensasjon etter forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6 kan gis. Det foreligger et særlig behov for motorferdsel, som ikke knytter seg til turkjøring og som ikke kan dekkes hensiktsmessig på andre måter.

SØKNAD OM MOTORFERDSEL - BARMARK - SISSEL OG BJØRN SAVSTAD

Saksbehandler:	Thomas Olufsen Skrautvol	Arkiv: K01
Arkivsaksnr.:	20/168	

Saksnr.:	Utvalg	Møtedato
20/20	Plan og ressursutvalget	26.03.2020

Rådmannens innstilling:

Sissel og Bjørn Savstad gis dispensasjon for kjøring med ATV til privat hytte øst for Lappkomvannet, i forbindelse med bruk av hytta (egentransport samt frakt av utstyr og bagasje). Dispensasjonen gis med bakgrunn i fremvist legeerklæring, som dokumenterer funksjonsnedsettelse.

Vedtaket har hjemmel i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6.

Dispensasjon gis på følgende vilkår:

- Trasé: Fra Savjord til hytta øst for Lappkomvannet langs etablert traktorvei/kjørespor, som inntegnet i kart vedlagt søknaden.
- Det tillates inntil ti årlige turer på barmark frem til 31.08.2023.
- All kjøring utenom angitte formål og løype er forbudt.
- Kjøring er forbudt i tidsrommet 23.00 - 07.00.
- Ferdsel skal skje hensynsfullt og med hensyn til annen virksomhet i området.
- Det skal føres kjørebook. Dato og underskrift skal påføres med kulepenn i kjoreboka før hver tur tar til.
- Kart over trasé, grunneiortillatelse, legeerklæring, dispensasjon og kjørebook skal medbringes og vises fram ved kontroll.
- Mislighold av dispensasjonen og/eller vilkår satt i dispensasjon kan føre til umiddelbar inndragelse av dispensasjon.

Søknaden er vurdert etter naturmangfoldloven §§ 8 – 12. En har på grunnlag av tilgjengelig vitenskapelig og erfaringsbasert informasjon tilstrekkelig kunnskap for å si at motorferdsel etter omsøkte trasé ikke vil ha vesentlig innvirkning på, eller vil være en risiko for alvorlige eller irreversible skader på naturmiljøet, naturmangfold og økosystem.

Saksutredning:

Sissel og Bjørn Savstad søker om dispensasjon fra motorferdselloven for å kjøre med ATV langs etablert traktorvei/kjørespor til egen hytte ca 500 meter øst for Lappkomvannet. Søknaden omfatter persontransport samt frakt av utstyr og bagasje, begge deler til hytta, og begrunnes med nevnte legeerklæring. Transport av utstyr og materiell i forbindelse med oppføring av påbegynt hytte nevnes også som grunnlag for søknaden. Det søkes om inntil 20 årlige turer i tre år. Søker har lagt ved legeerklæring, og tillatelse fra Savjord grunneierlag.

Søknaden skal vurderes etter forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6. Søknaden skal også vurderes mot prinsippene i lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) §§ 8 til 12.

Bakgrunn/lovgrunnlag:

Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6:

I unntakstilfelle kan kommunestyret – eller et annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer – etter skriftlig søknad gi tillatelse til kjøring utover § 2 – § 5, dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Før eventuell tillatelse gis, skal transportbehovet vurderes mot mulige skader og ulemper i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum.

Rundskriv T-1996-1:

7.3.2 Tillatelse ved særlig behov, § 6

«Det er vanskelig å angi i forskriften alle de tilfellene der det kan være behov for motorisert transport. Det er derfor behov for en særskilt dispensasjonsbestemmelse for å fange opp spesielle tilfeller. Etter forskriftens § 6 kan kommunestyret i unntakstilfeller gi tillatelse til kjøring dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Det skal stilles meget strenge krav til «særlig behov» og til at behovet ikke skal kunne dekkes på en annen måte. Spesielt restriktiv skal praksisen være for tillatelser til barmarkskjøring. (...)»

Lovens vilkår

«Bestemmelsen er streng. Følgende betingelser må være oppfylt for at tillatelse skal kunne gis:

- søkeren må påvise et særlig behov,
- behovet må ikke knytte seg til turkjøring,
- behovet må ikke kunne dekkes på annen måte, og
- behovet må vurderes mot mulige skader og ulemper ut fra målet om å redusere motorferdselen til et minimum.

Hva som er «unntakstilfeller», «særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring» og «som ikke kan dekkes på annen måte» beror på en konkret skjønnsmessig vurdering. Ved skjønnsvurderingen må lokale forhold kunne spille inn, men likevel slik at bestemmelsens strenghet ivaretas.»

Transport til hytte

«Forskriftens § 5 første ledd bokstav c har en bestemmelse om kjøring til hytte på vinterføre. Hyttekjøring ut over det må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle. Utgangspunktet er at det ikke skal være kulant å få dispensasjon. (...)»

Transport av ordinært utstyr, bagasje, proviant o.l kan det normalt ikke gis tillatelse til der avstanden til hytta er kortere enn 2,5 km. Gjelder det derimot transport av gjenstand som er for tung til å fraktes på annen måte enn med motorkjøretøy, kan det foreligge et særlig behov for transport. Eventuell tillatelse etter forskriftens § 6 må i tilfelle begrenses til et enkelttilfelle.

Transport med barmarkskjøretøy til hytte bør det som hovedregel ikke gis tillatelse til. Slik transport bør bare tillates dersom det kan kjøres på traktorveg e.l., og etter en særlig streng vurdering.»

Transport av bevegelseshemmede/funksjonshemmede

«Forskriftens § 5 første ledd bokstav b gir en bestemmelse om funksjonshemmedes adgang til snøscooterkjøring (omtalt foran under 7.3.1). Dersom bevegelsesvanskene skyldes alder eller midlertidig sykdom, eller det gjelder transport med annet enn snøscooter, må tillatelse i tilfelle vurderes etter forskriftens § 6.

Bevegelseshemmede/funksjonshemmede stiller i en gruppe for seg som har større behov for, og må gis større muligheter enn andre til å bruke motoriserte fremkomstmidler. De kan således ha et «særlig behov» for motorferdsel etter forskriftens § 6. Om den enkeltes bevegelseshemming er av en slik art at det foreligger et «særlig behov», må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle. I denne forbindelse kan det være aktuelt å legge vekt på legeerklæring.

Slik kjøring kan ikke sies å være turkjøring som ikke kan tillates. Ved vurderingen av om lovens kriterier for å gi tillatelse er oppfylt, må det legges vekt på graden av funksjonshemming/bevegelseshemming og hva slags kjøring det søkes om. Det kan gis tillatelse til transport til bestemte steder etter en nærmere vurdering, f.eks. hytte eller utfartssted, mens kjøring ut over dette bør man være restriktiv med å tillate.

Før det eventuelt gis slik dispensasjon, skal søkerens behov for transport vurderes mot mulige skader og ulemper i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum. Det bør i tillatelsen presiseres hvilken rute tillatelsen gjelder for og fastsettes et bestemt antall turer.

Gjelder det søknad om kjøring på barmark, vil det ha betydning om kjøringen kan skje langs veg som regnes for utmark etter lovens § 2, etter opparbeidet trasé o.l. På den måten vil motorferdselen være til minst mulig skade og ulempe for natur og friluftsliv.»

Vurdering:

Rundskriv T-1996-1 fra Miljøverndepartementet utdyper forskriftens § 6, særlig med hensyn på kjøring på barmark. Departementet legger videre til grunn at bevegelseshemmede/funksjonshemmede har større behov for, og må gis større muligheter enn andre til å bruke motoriserte fremkomstmidler. De kan således ha et «særlig behov» for motorferdsel etter forskriftens § 6. Det kan være aktuelt å vektlegge legeerklæring. Slik kjøring kan ikke sies å være turkjøring som ikke kan tillates.

Ut fra legeerklæringen fremkommer et behov for å kunne benytte motorisert kjøretøy i forbindelse med opphold på hytta. Det eksisterer kjørbare traktorvei og kjørespor helt frem til hytta, slik at eventuell motorisert ferdsel kan følge dette.

Vi vurderer at det med dette eksisterer et reelt behov for å benytte ATV til hytta, og må samtidig forholde oss til målet om å redusere motorferdselen til et minimum. I liknende saker tidligere, har søkere fått innvilget inntil ti årlige turer. Det, sammen med annen kjøring, vil ikke gi betydelig skade eller slitasje på underlaget (ei heller natur eller friluftsliv), og anses som hensiktsmessig også i dette tilfellet.

Når det gjelder tillatelse til motorferdsel for bygging eller vedlikehold av privat hytte, er ikke det direkte omtalt i motorferdselloven eller forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag. Kjøring på barmark med dette formålet, kan bare skje med hjemmel i nevnte forskrift § 6. Slik rundskriv T-1996-1 lyder, kan det ikke gis tillatelse til bygging eller vedlikehold over lengre tid: «Gjelder det derimot transport av gjenstand som er for tung til å

fraktes på annen måte enn med motorkjøretøy, kan det foreligge et særlig behov for transport. Eventuell tillatelse etter forskriften § 6 må i tilfelle begrenses til et enkelttilfelle.» Utover den transport som er tillatt med byggetillatelse (jf. forskriften § 3 første ledd bokstav d), bør det derfor søkes om enkeltturer på barmark for å dekke nødvendig transport. Det bør også nevnes her at Bjørn Savstad allerede innehar dispensasjon til formålet, som er gyldig til og med 2021. Eventuelt behov utover dette, bør derfor dekkes ved å søke om enkeltturer etter 2021.

Den omsøkte kjøringen er vurdert opp mot naturmangfoldlovens § 9 (føre-var-prinsippet). Med de vilkår som settes til barmarkskjøring i dette omfanget vil kjøringen ikke skade naturmangfoldet. Denne kjøringen samt annen kjøring i området vurderes heller ikke til å medføre en for stor belastning på økosystemet.

En helhetsvurdering av omsøkte transport for funksjonshemmet/-nedsatt taler for at dispensasjon etter forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark etc. § 6 skal gis, da lovens vilkår er oppfylt. Når det gjelder transport av materiell i forbindelse med bygging, vurderes det at behovet allerede er tilfredsstillende dekket, og det er således ikke behov for ytterligere en dispensasjon. Den omsøkte ferdselen vil ikke medføre for stor belastning på underlag, natur og friluftsliv, og det foreligger et reelt behov for transport på barmark til hytta.

SØKNAD OM MOTORFERDSEL - BYGNINGSVERNPROSJEKTET, BODØ KOMMUNE V/ARNSTEIN BREKKE

Saksbehandler: Thomas Olufsen Skrautvol
Arkivsaksnr.: 20/173

Arkiv: K01

Saksnr.: Utvalg Møtedato
21/20 Plan og ressursutvalget

26.03.2020

Rådmannens innstilling:

Bygningsvernprosjektet i Bodø kommune v/Arnstein Brekke gis dispensasjon for bruk av snøskuter til transport av nødvendig utstyr og materiell i forbindelse med restaurering av Tjærvedbrakka i Tollådalen. Transport kan foretas av Trond Sivertsen på oppdrag for bygningsvernprosjektet.

Dispensasjonen gis med hjemmel i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6.

Dispensasjonen gis med følgende vilkår:

- Dispensasjonen gjelder for inntil 3 turer med snøskuter på snødekt mark fram til 30.04.2020.
- Trasé: fra Skoglund/Skulnes til Tjærvedbrakka, som inntegnet i kart vedlagt søknaden.
- All kjøring utenom angitt formål og løype er forbudt.
- Det er ikke tillatt å kjøre i tidsrommet kl. 23 – 07.
- Det er ikke tillatt å kjøre snøskuter etter 15. mai.
- Ferdsele skal skje hensynsfullt og under hensyntagen til annen virksomhet i området.
- Det skal føres kjørebok. Dato og underskrift skal påføres med kulepenn i kjøreboka før hver tur tar til.
- Kjørebok, dispensasjon, kart med inntegnet trasé og grunneiertyllatelse skal medbringes og forevises ved kontroll.
- Denne dispensasjonen er kun gyldig når det samtidig foreligger gyldig dispensasjon fra Midtre Nordland nasjonalparkstyre for kjøring i Saltfjellet-Svartisen nasjonalpark.
- Misligholdelse av dispensasjonen og/eller vilkår satt i den, kan føre til umiddelbar inndragning av dispensasjonen.

Søknaden er vurdert etter naturmangfoldloven §§ 8 til 12. En har på grunnlag av tilgjengelig vitenskapelig og erfaringsbasert informasjon tilstrekkelig kunnskap for å si at motorferdsel etter omsøkte trasé ikke vil ha vesentlig innvirkning på, eller vil være en risiko for alvorlige eller irreversible skader på naturmiljøet, naturmangfold og økosystem. Med bakgrunn i nasjonalparkens strenge vernebestemmelser som må legges til grunn for nasjonalparkstyrets beslutning for å tillate motorisert ferdsel i nasjonalparken, anser vi naturmangfoldloven §§ 8 til 12 for å være tilstrekkelig ivarettatt.

Saksutredning/bakgrunn:

Arnstein Brekke ved Bygningsvernprosjektet i Bodø kommune søker om dispensasjon fra motorferdselloven for transport av materiell og utstyr i forbindelse med planlagt restaurering av Tjærvedbrakka i Tollådalen i 2020. I søknaden er det ikke angitt et antall turer, men i

dispensasjon utstedt av Midtre Nordland nasjonalparkstyre er det lagt en begrensning på inntil tre turer med én snøskuter. Søker opplyser om at Trond Sivertsen skal stå for kjøringen. Søker har lagt ved kart over trasé og grunneierrtillatelse.

Søknaden skal vurderes etter forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6. Den skal også vurderes mot prinsippene i lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) §§ 8 til 12.

Lovgrunnlag:

Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6:

I unntakstilfelle kan kommunestyret – eller et annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer – etter skriftlig søknad gi tillatelse til kjøring utover § 2 – § 5, dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Før eventuell tillatelse gis, skal transportbehovet vurderes mot mulige skader og ulemper i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum.

Rundskriv T-1996-1:

7.3.2 Tillatelse ved særlig behov, § 6

Lovens vilkår

«Bestemmelsen er streng. Følgende betingelser må være oppfylt for at tillatelse skal kunne gis:

- søkeren må påvise et særlig behov,
- behovet må ikke knytte seg til turkjøring,
- behovet må ikke kunne dekkes på annen måte, og
- behovet må vurderes mot mulige skader og ulemper ut fra målet om å redusere motorferdselen til et minimum.

Hva som er «unntakstilfeller», «særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring» og «som ikke kan dekkes på annen måte» beror på en konkret skjønnsmessig vurdering. Ved skjønnsvurderingen må lokale forhold kunne spille inn, men likevel slik at bestemmelsens strenghet ivaretas.

Ved vurderingen av om det foreligger et «særlig behov» vil det være av betydning om kjøringen er nødvendig og har et akseptert nytteformål eller bærer preg av unødvendig kjøring. Det er formålet med selve transporten som er avgjørende i denne sammenheng. Det er derfor ikke avgjørende om transportøren ser transporten som lønnsom, dersom ikke transporten isolert sett dekker et reelt og nødvendig behov.

Turkjøring kan ikke tillates. Det siktes her til ren turkjøring, dvs. kjøring for turens skyld. Dermed kan det ikke gis dispensasjon til fornøyles- eller rekreasjonskjøring.

Tillatelse kan bare gis dersom behovet ikke kan dekkes på annen måte. (...) Det kan heller ikke gis tillatelse etter § 6 dersom behovet kan dekkes tilfredsstillende ved leiekjøring.»

Kommunen kan gi tillatelse

«Etter bestemmelsen kan kommunen i unntakstilfelle gi tillatelse. Dette betyr at det beror på et forvaltningsmessig skjønn (en skjønnsmessig helhetsvurdering) om tillatelse skal gis eller nektes dersom vilkårene er oppfylt.

Ved denne vurderingen skal behovet for transport vurderes mot mulige skader og ulemper for natur og mennesker i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum. Forhold som må tas med i vurderingen er bl.a. hvilke virkninger motorferdselen vil ha når det gjelder spor i terrenget, støy og forurensning, hvor sårbart området er og konflikter som kan oppstå i forhold til andre interessegrupper og naturmiljø. (...)»

Transport til hytte

«Forskriftens § 5 første ledd bokstav c har en bestemmelse om kjøring til hytte på vinterføre. Hyttekjøring ut over det må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle. Utgangspunktet er at det ikke skal være kurant å få dispensasjon. (...)»

Transport av ordinært utstyr, bagasje, proviant o.l kan det normalt ikke gis tillatelse til der avstanden til hytta er kortere enn 2,5 km. Gjelder det derimot transport av gjenstand som er for tung til å fraktes på annen måte enn med motorkjøretøy, kan det foreligge et særlig behov for transport. Eventuell tillatelse etter forskriftens § 6 må i tilfelle begrenses til et enkelttilfelle. (...)»

Vurdering:

Rundskriv T-1996-1 fra Miljøverndepartementet utdyper forskriftens § 6, også med hensyn på transport til hytte. Departementet legger til grunn at utgangspunktet er at det ikke skal være kurant å få dispensasjon for transport av utstyr og bagasje til hytte utover forskriftens § 5 bokstav c. For at tillatelse skal kunne gis, må søkeren blant annet påvise et særlig behov, og behovet må ikke kunne dekkes på annen måte.

Nødvendig transport i forbindelse med restaurering av Tjærvedbrakka kan være å anse som et særlig behov. Hytta ligger langt unna vei, inne i nasjonalparken, og det er vanskelig å få transportert inn nødvendig materiell uten bruk av snøskuter. Transport til dette formålet kan ikke sies å dreie seg om turkjøring.

Bruk av snøskuter på snødekt mark for transport av nødvendig utstyr og materiell i det lille omfanget som beskrives, vurderes å medføre minimalt med skader og ulemper for natur og friluftsliv i det respektive området. Dersom transporten skulle ha foregått på barmark, hadde den potensielle belastningen vært av langt større betydning. Det finnes ikke tilbud om leiekjøring i dette området. Nasjonalparkstyret har lagt en begrensning på inntil tre turer med én snøskuter. Det synes hensiktsmessig i lys av behovet som beskrives i søknaden.

Den omsøkte kjøringen er vurdert opp mot naturmangfoldlovens § 9 (føre-var-prinsippet). Med de vilkår som er satt til snøskuterkjøring i dette omfanget vil kjøringen etter vår vurdering ikke skade naturmangfoldet. Det understrekes at motorisert ferdsel innenfor Gåsvatnan landskapsvernområde og Saltfjellet-Svartisen nasjonalpark er godkjent av Midtre Nordland nasjonalparkstyre. Kommunen legger til grunn at en tillatelse derfra også er fattet med bakgrunn i naturmangfoldloven, og hensynet til sårbare arter og lokaliteter. Med bakgrunn i nasjonalparkens strenge vernebestemmelser som må legges til grunn for nasjonalparkstyrets beslutning, anser vi naturmangfoldloven §§ 8 til 12 for å være tilstrekkelig ivarettatt.

En helhetsvurdering av omsøkte kjøring taler for at dispensasjon etter forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 6 i utgangspunktet kan gis. Den omsøkte

ferdselen, med de begrensninger vi setter vil ikke medføre for stor belastning på friluftsliv og naturmiljø, og det foreligger et særlig behov.

SØKNAD OM TILSKUDD FRA VILTFONDET TIL KURSDELTAKELSE

Saksbehandler: Thomas Olufsen Skrautvol
 Arkivsaksnr.: 20/249

Arkiv: K46

Saksnr.: **Utvalg** **Møtedato**
 22/20 Plan og ressursutvalget

26.03.2020

Rådmannens innstilling:

Valdet Eggesvik/Sandmo/Sørvik (jaktfeltet Eggesvik v/Odd Even Olafsen) innvilges tilskudd fra Beiarn kommunes viltfond for 50 % av deltakeravgiften til inntil to deltakere ved kurs i feltkontroll av hjorteviltkjøtt, som avholdes i Bodø den 25. april 2020. Det utgjør inntil 2 400 kroner.

Tilskudd utbetales fra viltfondet etterskuddsvis, etter skriftlig anmodning fra jaktfeltet eller valdet. Bestått kurs må dokumenteres til kommunen før tilskudd kan utbetales.

Vedtaket har hjemmel i forskrift om kommunale og fylkeskommunale viltfond og fellingsavgift for elg og hjort § 5 bokstav a.

Saksutredning:

Fra valdet Eggesvik/Sandmo/Sørvik (jaktfeltet Eggesvik v/Odd Even Olafsen) har kommunen mottatt en søknad om tilskudd til deltakelse for to personer på kurs i feltkontroll av hjorteviltkjøtt. Kurset er planlagt avholdt i regi av Skogkurs den 25. april 2020 i Bodø. Deltakeravgiften for kurset er 2 400 kr. per deltaker, totalt 4 800 kr.

Søknaden skal vurderes etter forskrift om kommunale og fylkeskommunale viltfond og fellingsavgift for elg og hjort § 5. Den skal også vurderes etter «Retningslinjer for bruk av midler fra viltfond, Beiarn kommune», vedtatt av Plan- og ressursutvalget 23.02.2017.

Bakgrunn:

Forskrift om kommunale og fylkeskommunale viltfond og fellingsavgift for elg og hjort:

§ 5. Disponering av fylkeskommunale og kommunale viltfond

a. *Fondet kan brukes til:*

- *Tilskudd til tiltak for å fremme viltforvaltning, styrke kunnskapen om viltet, jaktorganisering m.m. i kommunen og nabokommuner gjennom samarbeid i regi av organisasjoner, enkeltpersoner eller kommunen selv.*
- *Å dekke kommunens utgifter til ettersøk og håndtering av skadd vilt og fallvilt i kommunen.*
- *Tiltak for å forebygge skader på landbruksnæring voldt av hjortevilt.*

b. *Fondet kan ikke brukes til:*

- *Kommunal og fylkeskommunal administrasjon av viltforvaltningen (faste utgifter til lønn, møtegodtgjørelser, reiser mv.).*
- *Å erstatte skader voldt av vilt.*
- *Skuddpremier*
-

«Retningslinjer for bruk av midler fra viltfond, Beiarn kommune»:

Retningslinjene er vedlagt saksframlegget.

Vurdering:

Midler fra det kommunale viltfondet kan brukes til tiltak for å fremme viltforvaltning, styrke kunnskapen om viltet, jaktorganisering m.m. i kommunen, i regi av organisasjoner, enkeltpersoner eller kommunen selv.

I kursinformasjonen står det: «Ny forskrift med nasjonale bestemmelser om kontroll og omsetning av hjorteviltkjøtt ble gyldig 1. mars 2010. En person på jaktlaget kan nå, etter å ha deltatt på kurs, kontrollere og gi erklæring på eget kjøtt. Kjøttet kan da leveres til lokal detaljist, i tillegg til sluttforbruker og viltbehandlingsanlegg. Mulighetene er nå til stede for en enklere og billigere omsetning, som er samtidig er trygg og sporbar.»

Med godkjent feltkontrollør på jaktlaget, forstår vi at jaktlaget selv skal kunne godkjenne viltkjøttet og selge det videre. Dette vurderes å være i tråd med hensikten om å styrke kompetanse og kunnskap om viltet, og kan bidra til å forenkle jaktorganiseringen knyttet til videre håndtering/salg av utbyttet fra ordinær jakt. Det er samtidig relevant å merke seg at det ikke er vesentlig at et jaktlag har godkjent feltkontrollør, ettersom viltkjøtt fra jakt kan brukes privat uten en slik godkjenning.

Etter kommunens retningslinjer for bruk av viltfondet, er det fastsatt en søknadsfrist 15. desember hvert år. Administrasjonen skal forberede sakene for kommunens viltorgan (Plan- og ressursutvalget) for behandling før 1. april påfølgende år. Kommunen kan også velge å behandle saker uavhengig av søknadsfristen. Denne søknaden er mottatt kommunen 17. februar, og bør således behandles uavhengig av nevnte søknadsfrist.

Siden det ikke foreligger tilgjengelig informasjon om at liknende søknader/tilskudd har blitt behandlet eller utbetalt av kommunen, velger administrasjonen å melde denne saken opp til politisk behandling. Administrasjonen er positive til tiltaket, og anbefaler utvalget å innvilge søknaden.

Når det per i dag ikke er strengt nødvendig med feltkontroll av hjorteviltkjøtt for privat forbruk, synes det dog ikke hensiktsmessig å fullfinansiere deltakeravgiften med midler fra kommunens viltfond. Etter vår vurdering, bør det derfor bare gis tilskudd fra viltfondet til å dekke inntil 50 % av deltakeravgiften. Hvorvidt søknaden innvilges, og eventuelt hvor stor andel av deltakeravgiften som her innvilges støtte, vil kunne skape presedens for tilsvarende fremtidige søknader.

Vedlegg:

«Retningslinjer for bruk av midler fra viltfond, Beiarn kommune»



Beiarn kommune
Landbruksavdelingen
8110 Moldjord

Saksnr.: 17/18
L.nr.: 17/930
Vår dato: 24.02.2017
Arkiv: K40 /
Gradering: /

Beiarn kommune

MELDING OM VEDTAK

Plan og ressursutvalget behandlet i møte 23.02.2017 sak 3/17.

Følgende vedtak ble fattet:

Retningslinjer for Beiarn viltfond vedtas.

Retningslinjer for bruk av midler fra viltfond, Beiarn kommune

Det kommunale viltfondet i Beiarn kommune er et fond som styres av Beiarn kommune. Fondet skal ha en et visst grunnbeløp, tilsvarende to årsinntekter fra fellingsavgiftene, 100 000,-.

Bruk av fondet:

Fondet skal brukes til:

Fondet skal dekke kommunens utgifter til ettersøk og håndtering av skadet vilt og fallvilt i kommunen

Fondet kan brukes til

- Fondet kan brukes til å styrke kompetanse/kunnskapen om viltet, herunder viltkartlegging kurs, og opplæring for rettighetshavere, jegere, og andre viltinteresserte grupper.
- Fondet kan brukes til å støtte praktiske viltstelltiltak, herunder bestandsmessige tiltak, biotopmessige tiltak og forebyggende tiltak mot skader voldt av hjortevilt for landbruks- og skogbruksnæringen.

Prioritering av tilskudd fra viltfondet:

- Ved tildeling blir organisasjoner prioritert fremfor enkeltpersoner.
- Grunneierrelaterte organisasjoner blir prioritert fremfor andre organisasjoner



Fremtiden skapes nå

Konto nr: 4500 55 57015
Org.nr: 961147867

www.beiarn.kommune.no
post@beiarn.kommune.no

Telefon: 755 69 000
Telefax: 755 69 001
Mobil: 992 69 000
Vakt tlf: 970 10 852



- Prosjekter som dekker hele kommunen, eventuelt samarbeidsprosjekter i regionen prioriteres foran mindre tiltak som har begrenset lokal virkning. Nasjonale prosjekter prioriteres ikke.

Fastsetting av fellingsavgift og søknad om midler fra fondet

Kommunen fastsetter hvert år fellingsavgift innenfor de rammesatsene som settes av stortinget. Det er kommunestyret som i forbindelse med budsjettbehandlingen fastsetter fellingsavgiften. I utgangspunktet kan alle søke om midler fra fondet. Formålet med søknaden må være i samsvar med lovpålagte og kommunale retningslinjer.

Varige tiltak (gjerde osv.) har en nedskrivning på ti år. Det medfører at en ikke kan søke om tilskudd til samme tiltak før det har gått ti år.

Grunneiere kan søke om tilskudd til rydding langs veg for å forebygge påkjørsler.

Søknadsfristen er 15. desember.

Med bakgrunn i søknader og retningslinjer forbereder kommunens administrasjon en oversikt over og et forslag til fordeling av midler som vedtas av kommunens viltorgan før 1. april.

Kommunen kan velge å behandle saker uavhengig av søknadsfristen så lenge en holder seg innfor vedtatt budsjett.

Kommunestyret delegerer til rådmannen å avgjøre saker av ikke prinsipiell betydning innenfor en kostnadsramme på kr. 20 000. Øvrige saker delegeres til kommunens viltorgan. Retningslinjene kan endres av plan- og ressursutvalget etter innstilling fra det kommunale viltorganet ved behov.

Kommunens klagenemnd skal være klageorgan for søknader som vedrører viltfondet.

Med vennlig hilsen
Beiarn kommune

Mads Forsell
fagleder skog, utmark og miljø

DETALJREGULERING ØSTRE OG VESTRE STIMARKA FJELLVEG

Saksbehandler: Torbjørn Grimstad
 Arkivsaksnr.: 19/613

Arkiv: L13

Saksnr.: **Utvalg** **Møtedato**
 23/20 Plan og ressursutvalget

26.03.2020

Rådmannens innstilling:

Plan- og ressursutvalget i Beiarn kommune vedtar å legge forslag til detaljregulering for Østre og vestre Stimarka fjellveier, på gnr. 61 og bnr. 2, 3 og 4, gnr. 72 bnr. 1, ut til offentlig ettersyn, samtidig som planforslaget sendes på høring.

Planforslaget er vist i kart med planid 2019001, merket Beiarn kommune og focus software, datert 06.02.2020, planbestemmelser datert 17.03.2020, og planbeskrivelse datert 17.03.2020.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-10.

Bakgrunn:

Planforslaget for Østre- og Vestre Stimarka fjellveier er et privat planforslag som fremmes med hjemmel i plan og bygningslovens § 12-3 av Thor-J. Breimo, på vegne av grunneierne Gunhild og Gunnar Tiurdal, og hytteeiere som støtter prosjektet. Hensikten med planen er å regulere de to traktorveiene til private/felles kjøreveier, til nytte for grunneiere og hytteeiere i Stimarka hyttefelt.

Vegene ligger i et LNFR-område hvor all motorisert ferdsel reguleres etter Lov om motorferdsel i utmark (motorferdselloven). I følge loven er motorferdsel på vegene ikke tillatt, med mindre det er gitt særskilt tillatelse til det. Dagens situasjon er at ca. 80-90% av hytteeierne har søkt og fått innvilget dispensasjon fra loven, via legeerklæringer eller annet, og har derved tillatelse til å kjøre opp til hyttefeltet. Reguleringen vil fjerne behovet for kommunal behandling av alle disse arbeidskrevende søknadene.

I reguleringsbestemmelsene er det foreslått at vegene skal være stengt for allmenn ferdsel, og at de ikke skal vinterbrøytes. På snødekt mark vil vegene i planområdet fortsatt ha status som utmark.

Planforslaget for Østre- og Vestre Stimarka Fjellveier består av følgende plandokument:

- Planbeskrivelse med ROS-analyse i A4-format
- Plantegning R001 i A1-format
- Reguleringsbestemmelser i A4-format

Med grunnlag i de vurderinger som er gjort vil planforslaget etter forslagstillers vurdering ikke medføre negative konsekvenser for verken miljø eller samfunn.

Saksutredning:

Følgende bestemmelse i planforslaget som er innkommet fra Thor-Jan Breimo er endret av rådmannen og medfører en skjerpelse:

§ 4.1 Hensyn til Reindrift:

Ved all ferdsel og aktivitet skal det tas hensyn til rein som er i området. Fyllinger, grøfter og skjæringer skal utformes slik at de er enkle å forsere for rein. Dersom det finnes rein i området i anleggsperioder, skal anleggsdrift koordineres i samarbeid med Saltfjellet reinbeitedistrikt.

Bestemmelsen er skjerpet for å legge vekt på at det ikke bare er motorisert ferdsel som skal hensynta reindriften. All aktivitet, også utøvere av allemannsretten, skal vise hensyn til rein i området. Ved anleggsdrift anser rådmannen det ikke tilstrekkelig at Saltfjellet reinbeitedistrikt varsles om rein i området. Videre aktivitet må skje i samarbeid med reindriften.

En innvending mot planen kan være at den medfører økt aktivitet i området, samt legger til rette for lettere adkomst til området. Veien er ikke beregnet for å være åpen for fri ferdsel. Den er kun ment til å benyttes av hytteeierne og grunneierne sommerstid. Det er derfor ikke noe grunnlag for å hevde at planen vil medføre økt aktivitet i området, eller lettere adkomst enn hva det er i dag. Det eneste er behovet for utbedringer på vestre trasé, en aktivitet som vil være begrenset både i tid og utstrekning.

Ellers er det av rådmannen kun gjort begrensede kosmetiske endringer i tekster, og lagt til en hensynsone for reindrift i planen. Det siste for å få bedre samsvar mellom bestemmelser og arealplankart. Tegnforklaringen som i arealplankartet som ligger ved til utvalget har noen småfeil, men dette ansees ikke å være av betydning i forhold til det utvalget skal ta stilling til, som er hvorvidt planforslaget skal legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Vurdering:

Forslaget legges ut på høring med de endringer som er gjort av rådmannen.

Vedlegg:

1. Planbeskrivelse med ROS-analyse
2. Arealplankart
3. Reguleringsbestemmelser
4. Diverse høringsuttalelser fra oppstartsmeldingen

Planforslaget legges også frem i møte.

DETALJREGULERINGSPLAN FOR ØSTRE- OG VESTRE STIMARKA FJELLVEIER.

Planforslag til høring/offentlig ettersyn.



Planbeskrivelse, med ROS-analyse.

BEIARN KOMMUNE.

PLAN ID 18392019001

Dato: 07.02.2020

	INNHold	SIDE
1	Bakgrunn for planforslaget	4
1.1	Planområdet	4
1.2	Innledning	4
1.3	Hva er en reguleringsplan	5
1.4	Eiendomsforhold	5
1.5	Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering	6
1.6	Krav om konsekvensutredninger - Planprogram	6
2	Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet.	6
2.1.1	Beliggenhet	6
2.1.2	Dagens arealbruk	6
2.1.3	Naturmangfold	7
2.1.4	Reindrift	7
2.1.5	Landbruk	8
2.1.6	Vannkilder	8
2.1.7	Eksisterende vegadkomst	8
2.1.8	Kulturminner	8
2.1.9	Friluftsliv	9
2.2.0	Klima	9
2.2.1	Skredfare	9
2.2.2	Universell utforming	9
2.2.3	Tidligere planer, forholdet til overordnede planer	9
3	Beskrivelse av forslag til detaljregulering	10
3.1	Teknisk beskrivelse	10
3.2	Regulering av ferdsel på bar mark	10
3.3	ROS-analyse	11
3.4	Støy	11
4	Planprosess og medvirkning	11
4.1	Oppstartvarsel	11
4.2	Uttalelser til varsel om oppstart	11
4.2.1	Sametinget	11
4.2.2	NVE	12
4.2.3	Fylkeskommunen	12
4.2.4	Fylkesmannen	14
4.2.5	Statskog	15
4.2.6	Saltfjellet Reinbeiteområde	15
4.3	Hytteiere	15
4.3.1	Stimarka hytteforening	15
4.3.2	Arnt Pedersen	16
4.3.3	Trond Tidemann	16
4.3.4	Mari Tidemann	16
4.3.5	Jan Eilif og Anne Grethe Meisler	17
4.3.6	Reidar Berg	17
4.3.7	Oppsummering	17

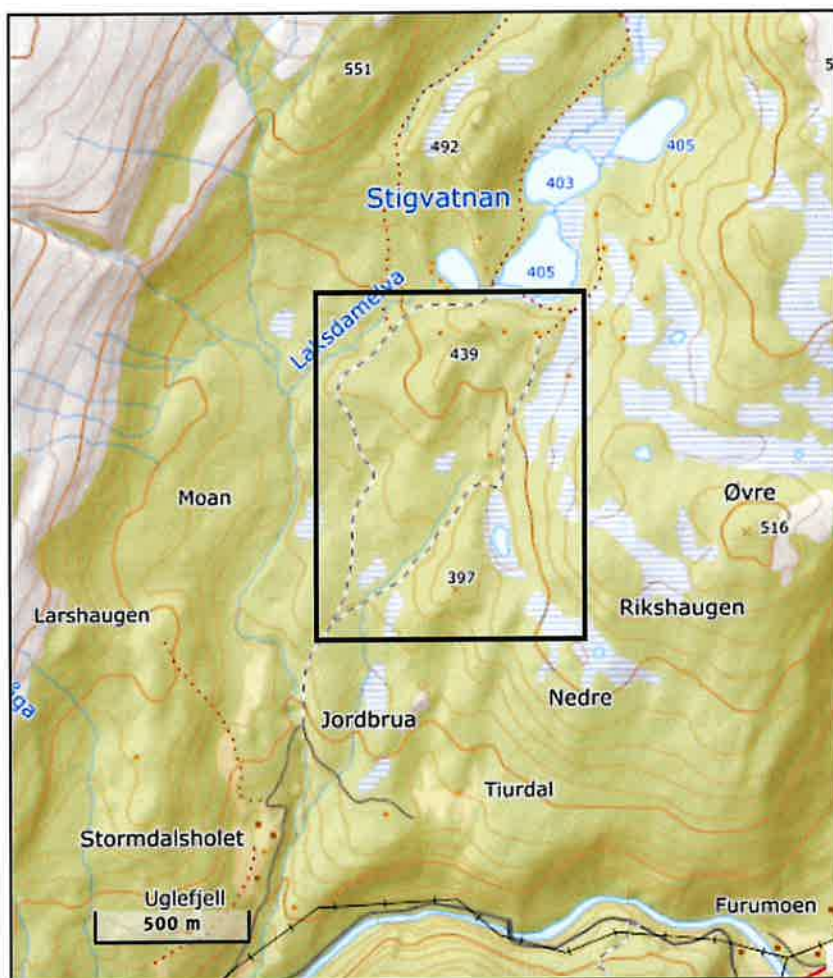
Reguleringsbestemmelser
ROS-analyse

1. BAKGRUNN FOR PLANFORSLAGET

1.1 Planområdet

Planområdet ligger i Gråttådalen, en sidedal til Beiardalen, ca. 13 km sør for Storjord.

OVERSIKTSKART



1.2 Innledning

Planforslaget for Østre- og Vestre Stimarka fjellveier er et privat planforslag som fremmes med hjemmel i plan og bygningslovens § 12-3 av Thor-J. Breimo, på vegne av grunneierne Gunhild og Gunnar Tiurdal, og hytteeiere som støtter prosjektet.

Hensikten med planen er å regulere de to traktorveiene til private/felles kjøreveier, til nytte for grunneiere og hytteeiere i Stimarka hyttefelt.

Vegene ligger i et LNFR-område hvor all motorisert ferdsel reguleres etter Lov om motorferdsel i utmark (motorferdselloven). I følge loven er motorferdsel på vegene ikke tillatt, med mindre det er gitt særskilt tillatelse til det.

Dagens situasjonen er at ca. 80-90 prosent av hytteeierne har søkt og fått innvilget dispensasjon fra loven, via legeerklæringer eller annet, og har derved tillatelse til å kjøre opp til hyttefeltet.

Omregulering vil fjerne behovet for kommunal behandling av alle disse arbeidskrevende søknadene.

Kommunens krav til vegstandard, er at vegene må oppgraderes slik at vanlige personbiler / elbiler kan benytte dem. Dette er et fornuftig krav som vil gi en fremtidsrettet, miljømessig og bærekraftig vegløsning, i tråd med det grønne skiftet som vi er i startfasen av.

I reguleringsbestemmelsene er det foreslått at vegene skal være stengt for allmenn ferdsel, og at de ikke skal vinterbrøytes.

På snødekt mark vil vegene i planområdet fortsatt ha status som utmark.

Planforslaget for Østre- og Vestre Stimarka Fjellveier består av følgende plandokument:

- Planbeskrivelse med ROS-analyse i A4-format
- Plantegning R001 i A1-format
- Reguleringsbestemmelser i A4-format

1.3 Hva er en detaljregulering

En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse. Planen kan inneholde ett eller flere hoved- og/eller underformål. Formålene kan beskrives hver for seg eller i kombinasjon. Reguleringskart og planbestemmelser er juridisk bindende. I tillegg inneholder planen en planbeskrivelse.

Detaljregulering skal følge opp og konkretisere overordnet arealdisponering i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller områderegulering. Formålet med en detaljregulering er derfor å fastsette mer i detalj hvordan arealet innenfor planavgrensningen skal utnyttes eller vernes.

Vedtatt detaljreguleringsplan er formelt grunnlag for erverv av grunn og rettigheter. Detaljreguleringen er gyldig grunnlag for ekspropriasjon i 5/10 år etter kommunalt planvedtak. Etter Plan- og bygningsloven skal det utarbeides konsekvensutredning for planer som kan ha vesentlig virkning for miljø, naturressurser eller samfunn.

1.4 Eiendomsforhold

De to planområdene er på ca. 28 da. og omfatter eiendommene med gårds- og bruksnummer 61/2, 61/3 og 61/4 og 72/1. Eiendommene 61/2, 61/3 og 61/4 er privat, gårdsnummer 72/1 er statens grunn.

1.5 Bakgrunn for forslag til detaljregulering

Motorferdselloven oppleves i området Stimarka som unødvendig mye byråkrati, både for kommune, grunneier og hytteeierne, all den tid 80-90% av hytteeierne får innvilget dispensasjon. I kjøretillatelsen det må søkes om, ligger det begrensninger i antall turer og hvem som kan benytte dispensasjonen. Hver søknad blir individuelt behandlet. Dette gir rom for avslag og forskjellsbehandling som kan oppfattes som urettferdig.

Omregulering av vegene til kjøreveger vil gi ei rettferdig ordning, hvor alle brukerne får samme rettigheter. Dessuten ønsker nok de fleste å slippe alt styret med legeerklæringer og utfylling av søknader.

Grunneier har et sterk ønske om at vegene blir omregulert, og tilbyr vegrett i bytte mot vedtatt reguleringsplan. Han må også søke om dispensasjon for å kjøre på egen eiendom.

På bakgrunn av alderssammensetningen blant hytteeierne, er det sannsynlig at det vil bli flere eierskifter i løpet av de neste 10 -15 årene. I tilfelle salg, er adkomst en viktig faktor som vil ha betydning for interessen i markedet og prisnivået på hyttene.

1.6 Krav om konsekvensutredning – Planprogram

Kommunen vurderer at planforslaget ikke vil utløse krav om konsekvensutredning, under forutsetning av at de to adkomstveiene reguleres til private/felles kjøreveier, som blir stengt for allmenn ferdsel.

Kommunen anser ikke at planen vil ha så vesentlig virkning på miljø og samfunn, at den krever utarbeidelse av planprogram, jf. plan- og bygningsloven §§4-1 og 12-9

2. BESKRIVELSE AV EKSISTERENDE FORHOLD I PLANOMRÅDET

2.1.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i Gråtådalen, en sidedal til Beiardalen, ca. 13 km sør for Storjord. Avstand til sentrum av Rognan, Fauske og Bodø, er henholdsvis ca. 57 km, 85 km, og 120 km.

2.1.2 Dagens arealbruk

Planområdet ligger i LNFR-område og inneholder to traktorveger, anlagt på 1960 -70 tallet. Vegene er henholdsvis 1,3 og 1,4 km lang, og har i 40-50 år vært benyttes som adkomstveier til Stivatnan og de 21 hyttene i området. Høydedifferansen fra veiskille ved Majorhågen, opp til parkeringsplassene ved Stivatnan er ca. 150 m.

De fleste hyttene i området ble oppført på 1970-80 tallet og har behov for et løpende vedlikehold. Vegadkomst er i så henseende en viktig forutsetning for frakt av nødvendig material og utstyr til hyttene.

Med 4-hjulsdrevet bil kan en kjøre opp til Stivatnan på begge veiene. Kommunen har uttalt at vegen på østsiden har en så vidt god standard at den kan godkjennes som kjøreveg i den tilstand den er, Jf. referat fra oppstartsmøte. Veien på vestsiden trenger oppgradering, før den oppnår godkjent standard.

På barmark er det åpent for allmenn ferdsel frem til sommerparkeringsplassene ved Majorhågen, Herfra er det kjøreforbud på begge vegene.

2.1.3 Naturmangfold

Området ligger i et kupert, men ikke spesielt sidebratt terreng. Vegetasjonen i området består av bærlyng, dominert av bjørkeskog med innslag av furu og plantet gran. Grunnforholdene i området er gode, og varierer mellom fjell i dagen og sand og morenemasser på fjell. Planområdet er ikke befart av geolog, men berggrunnen antas å være dominert av kalkførende bergarter.

I forbindelse med konsesjonssøknaden for Lille Gråttåga kraftverk, ble det utført en biologisk undersøkelse av nærområde til elva. Det ble påvist to funn av rødlistede planter innen undersøkelsesområdet. Utenom fugle- og dyrelivet ble det ikke påvist rødlistearter fra andre grupper. De to rødlistede karplantene er brudespore (nær truet) og kvitkurle (nær truet). En del rødlistede rovfugler benytter området til jakt, men det foreligger ikke bekreftede påvisninger av hekking.

Avstanden fra planområdet til Lille Gråttåga er ca. 200 m. Det er derfor lite sannsynlig at omreguleringen av to veiene vil ha innvirkning på verneverdig planteliv og øvrige forhold i og langs elva.

2.1.4 Reindrift

I Nordlandsatlas er planområdet markert som høst vinterbeite og vinterbeite. I kartet er det inntegnet to naturlige trekkleier som følger høydedragene noen hundre meter øst og vest for planområdet.

På bakgrunn av opplysningene hentet fra Distriktsplan for Saltfjellet reinbeitedistrikt 2018 - 2023 (vedtatt 08.07.18), kan det synes som om planområdet ligger utenfor sentrale beite- og driftsområder for reindriften. Dette er forøvrig i samsvar med Reindriftsforvaltningen i Nordland sin uttalelse, datert 29.03.2011, i forbindelse med konsesjonssøknaden for Lille Gråttåga kraftverk.

Tiltak ut over vanlig aktsomhet og hensyntaken fra den enkelte sjåfør av bil/snøscooter, bør derfor ikke være nødvendig. Kan her tilføye at planlagt veistandard vil holde kjørehastigheten nede på et lavt nivå.

I Reguleringsbestemmelsene er følgende tatt inn i § 4.1 Hensyn til Reindrift:

Ved all ferdsel og aktivitet skal det tas hensyn til rein som er i området. Fyllinger, grøfter og skjæringer skal utformes slik at de er enkle å forsere for rein. Dersom det finnes rein i området i anleggsperioder, skal anleggsdrift koordineres i samarbeid med Saltfjellet reinbeitedistrikt.

2.1.5 Landbruk

Ifølge Beitebruksplan for Beiarn kommune. 2018-2021, ble det i 2017 sluppet 1257 sau og lam på utmarksbeite på Rode 5, som omfatter strekningen Gråttådalen - Breivik. Anslagsvis går det årlig mellom 200 - 300 sau på sommerbeite i Stimarka.

Vi kjenner ikke til at det har vært påkjørsler eller annen konflikt mellom sau og kjøretøy i planområdet. Veistandarden er slik at den holder kjørehastigheten nede på et lavt nivå.

2.1.6 Vannkilder

Planområdet ligger i vannområde Sør-Salten som omfatter et landareal på totalt 5493 km². Det er ingen offentlige vannverk eller regulerte vassdrag i nærheten av planområdet.

Hyttene henter vann fra lokale vannkilder, eller medbrakt fra egen boligen. Planområdet er ikke i berøring med vannkilder.

Lille Gråttåga og Laksdamselva renner vest for planområdet.

Planområdet krysser Laksdamelve over ei eksisterende naturlig jordbru. Ut over dette berører ikke planområdet vassdraget.

2.1.7 Eksisterende vegadkomst

Adkomsten til hyttefeltet kan karakteriseres som utfordrende både på sommer- og vinterføre. Fra hovedvegen i Gråttådalen opp til eksisterende parkeringsplasser ved Stivatnan, er det en avstanden på ca. 2,9 km. Her stiger vegen ca. 270 høydemeter, fra ca. kote 160 til kote 430. På grunn av noen flate parti, har andre deler av vegen sterk stigning, i tillegg til flere skarpe kurver.

Om vinteren parkerer de fleste på parkeringsplass ved kommunal veg. Videre opp til de 21 hyttene benyttes ski eller snøscooter.

2.1.8 Kulturminner

Sametinget skriver i sin uttalelse at det etter deres vurdering er liten fare for at det omsøkte tiltaket kommer i konflikt med automatisk freda samiske kulturminner.

I det kulturhistoriske prosjektet Fotefar i Nord som omfatter Nordland og de tidligere fylkene Nord- Trøndelag, Troms og Finnmark, ble det i hver av totalt 103 kommuner, valgt et kulturminne av spesiell interesse. I Beiarn kommune ble den gamle Gråttådalsvegen valgt.

En del av den gamle Gråttådalsvegen følger vestre trase` frem til jordbrua over Laksdamselva, før den forsetter videre opp lia og inn på Langlægda. Vegen ender i Os i Beiarn.

Opprusting av vegstandard på vestre trase vil ikke redusere naturopplevelsen for de som velger å ta denne turen.

2.1.9 Friluftsliv

Stivatnan er et litt bortgjemt og avsidesliggende område som er lite besøkt. Området er mest brukt av hytteiere og lokale, til turgåing, jakt og annet friluftsliv. I de senere år har flere oppdaget Rønnåfjellet med muligheter for løssnøkjøring ned fra fjellet. Området er også et godt utgangspunkt for ski- og fotturer opp på de tre tindene Habres, Gåvdes og Gråtåtinden. I påska er det mange som velger Tollå som utgangspunkt for denne turen, pga. kortere kjøreveg og bedre parkeringsforhold.

2.2.0 Klima

Området har et vekslende innlandsklima. Temperaturvariasjonen kan veksle mellom 30 plussgrader midt på sommeren til ned mot -30 på kaldeste vinteren. Området er nedbørsrikt, det har vært målt snødybde på 2,6 m. på flat mark. Midlere snødybde antas ligge på mellom 1,2 - 1,8 m. Dette varier fra år til år.

Området ligger relativt lunt mot øst, mens vind og nedbør fra sør-/til nord-vestlig retning presses over fellene og står rett inn i området.

2.2.1 Skredfare

Planområdet ligger i et småkupert skoglandskap. Selv om vegen har noen bratte stigninger, er sideterrenget relativt slakt, og det er ikke fare for stein- eller snøskred i planområdet.

2.2.2 Universell utforming

Universell tilgjengeligheten til Stivatnan, vil bli noe bedre dersom vestre veg utbedres. Hytteforeningen bygde for noen år siden gangbru over utløpet fra Langvatnet. Fra parkeringsplassen i enden av veien går det en litt ujevn sti frem til brua. Videre herfra langs Langvatnet, er terrenget flatt og lett å ta seg frem i.

2.2.3 Tidligere planer, forholdet til overordnede planer

På begynnelsen av 1970 tallet fremmet Statskog plan for et nytt hyttefelt ved Stivatnan. Planen ble kalt Småvatnan hyttefelt og inneholdt 15 hyttetomter som alle er bebygd. Øvrige hytter i området er oppført på privat grunn. Det foreligger ingen konkrete planer om flere hytter i området.

I 2011 søkte Småkraft AS konsesjon for bygging av Lille Grottåga kraftverk. Konsesjonssøknaden ble etter klage avslått av Olje- og Energidepartementet i 2017.

Planområdet er avsatt til landbruk, natur, friluft og reinbeite (LNFR-formål) i kommuneplanens arealdel for 2017-2028. Planområdet og tilstøtende områder er uregulert.

Prosjektet berører ingen områder som er vernet etter Naturvernloven.

3. BESKRIVELSE AV FORSLAG TIL DETALJREGULERING

3.1 Teknisk beskrivelse

Begge vegene er foreslått regulert til sommerveger. Det legges opp til veg med nøktern standard og lav hastighet. Hovedkriteriet er fremkommelighet, samt å oppfylle motorferdsellovens krav om at vegene skal kunne kjøres med vanlig tohjulsdrevet personbil.

I planforslaget er det valgt en reguleringsbredde på 10 m. Innenfor regulert område kan det anlegges vei, grøfter, skråninger og parkeringsareal. Det er forutsatt en veibredde på ca. 3 m.

Det regulerte området følger traseene til eksisterende traktorveger. Det er ikke forutsatt omlegginger eller større avvik fra disse.

Til de 21 hyttene er det behov for 32 parkeringsplasser ($21 \times 1,5 = 31,5$ p.p.) Det forutsettes at 5 hytter vil ha egen parkeringsplass. Det er da behov for felles parkeringsplass til 16 hytter, det vil si 24 parkeringsplasser totalt som fordeles på begge vegene. Hver plass bør være min. $2,5 \times 5$ m., pluss snuareal. Parkeringsplassene er foreløpig skjematisk inntegnet i planen. Eksakt plassering og størrelse tilpasses på stedet.

Det legges opp til åpne sidegrøfter. Omfang av grøfter og stikkrenner bestemmes på stedet og i byggeplan. Vegetasjonsdekket som fjernes i traseen skal legges til side og tilbakeføres til vegens sideareal for å sikre god revegetering.

Østre veg er foreløpig forhåndsgodkjent som kjøreveg av kommunen. Her antas det at ikke er behov for andre tiltak enn utbedring av eventuelle vinterskader, før vegen kan endelig godkjennes som kjøreveg.

Vestre trase er mer utfordrende. Arbeidet med Reguleringsplanen ble oppstartet i siste halvdel av oktober i 2019, og bygger på et skisseprosjekt som ikke gir et tilstrekkelig grunnlag, til å foreta mengdeberegninger og kostnadsoverslag. På et så vidt lite prosjekt, vil manuell utstikking av veglinje, nivellering og profilering av terrenget, være den enkleste, billigste og beste løsningen for å skaffe et grunnlag til en byggeplan. Dette kan først utføres når det blir bar mark.

3.2 Regulering av ferdsel på bar mark.

I dag er vegene regnet som utmark etter bestemmelsene i motorferdselloven, og er stengt for allmenn ferdsel. Eier av privat veg kan forby kjøring av bil (motorvogn) på vegen, samt parkering av motorvogn på eller langs vegen, jf. friluftslovens §4.

Når vegene er omregulert til private kjøreveger, vil det være grunneiers ansvar å håndheve ferdselsforbudet. Overtredelse av forbudet kan straffes etter straffelovens § 396. Om vegene skal stenges med forbudsskilt eller låst bom, er det i første rekke grunneierne som bestemmer.

Området ligger så vidt avsides og bortgjemt, at det er lite trolig at tilfeldig besøkende legger turen hit og vil kjøre forbi oppsatte forbudsskilt. Både fylkeskommune og fylkesmannen har bemerket at vegene bør stenges med låst bom for å regulere ferdselen. Kommunen mener bom er uheldig med tanke på utrykningskjøretøy.

3.3 ROS-analyse

Ros-analysen er basert på veiledere for Ros-analyser fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB). Det er brukt den klassiske ROS-analysens metodiske verktøy for å kartlegge uønskede hendelser og konsekvensene av dette. Se eget vedlegg/kapittel.

3.4 Støy

Tidlig på sommeren, kan den buldrende støyen fra fossen i Lille Gråttåga være ganske dominerende i deler av hyttefeltet. Trafikkstøy fra de to veiene vurderes derfor som en lite aktuell problemstilling.

4. PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

Det ble avholdt oppstartsmøte med kommunen den 04.11.2019. Tilstede var kommunen med Torbjørn Grimstad og Ann Maren Wasmuth. Fra tiltakshaverne Gunnar Tiurdal, Viggo Einan og Thor-Jan Breimo.

4.1 Oppstartvarsel

Planoppstart ble varslet i Avisa Nordland den 22.11.2019. Skriftlig varsel ble sendt til berørte offentlige etater, naboer og samtlige hytteeiere. Frist for å gi uttalelse til varsel ble satt til 16.12.2019. Det er innkommet 9 innspill / merknader til varsel. Siste innspill kom fra Fylkesmannen 13.01.2019.

4.2 UTTALELSER TIL VARSEL OM OPPSTART

4.2.1 Sametinget

Etter Sametingets vurdering av beliggenhet, omfang og annet kan de ikke se at det er fare for at det omsøkte tiltaket kommer i konflikt med automatiske freda, samiske kulturminner. Sametinget har derfor ingen spesielle merknader til tiltaket.

Skulle det under arbeidet i marken oppdages gjenstander eller andre spor som tyder på eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og Fylkeskommunen omgående, jf. lov 9 juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml) §8 annet ledd. Det forutsettes at dette pålegget formidles videre til de som skal utføre arbeidet i marken.

Prosjektets kommentar.

Merknaden tas til etterretning og legges inn i fellesbestemmelsene

4.2.2 NVE

Innspillet fra NVE er en generell orientering om hvilke kriterier som bør undersøkes i forbindelse med en arealplan. I planområdet vurderes dette i hovedsak å berøre håndteringen

av overvann. Iht. klimatilpasning.no er det pr. 2019 forventet 18% økningen i nedbør i Norge i løpet av dette århundre.

Prosjektets kommentar.

I vårløsningen har det forekommet at overvann har skadet korte parti av vegen. Avbøtende tiltak er grøfting, plastring, stikkrenner, rett tverrfall på vegen og andre tiltak som hindrer dette.

4.2.3 Fylkeskommunen

Innspillet fra fylkeskommunen inneholder en rekke punkt som for oversiktens skyld er nummerert.

1. Innspillet gjelder beskrivelse av dagens ferdsel fra hovedvegen til hytteområdet.
2. Opprusting av vegene kan påføre hytteeierne økonomisk belastning. Det vises til vegloven kapittel VII.
3. Regionale interesser - det vises til fylkesplanen for Nordland, kap. 8 Arealpolitikk i Nordland, naturressurser, kulturminner og landskap.
4. Konsekvensutredning, dersom veiene blir gjort tilgjengelig for allmennheten.
5. Forbedring av veiene vil føre til økt motorisert ferdsel.
6. Rein i området kan bli påvirket av økt motorisert ferdsel.
7. Myr og naturmiljøet rund vegene kan bli påvirket. Det bes redegjort for hvordan miljø og samfunn i nærheten av planområdet vil bli påvirke.
8. Det vises til referatet fra oppstartmøtet hvor det er drøftet å legge til bestemmelser i tråd med §4 i loven om friluftsliv. Vegene må forbli privat, dersom ferdselen skal kunne reguleres.
9. For å regulere ferdselen i planområdet kan det legges til til en bestemmelse i henhold til § 8 i motorferdselsloven.
10. Ettersom planområdet befinner seg i reinbeiteområde og område for flytting av rein, anbefaler vi å legge til bestemmelser som regulerer ferdselen spesielt i flyttesesongen og høst.
11. I og i tilknytning til planområdet er det myr. Myr inneholder store mengder karbon. Vedlikeholdet av vegene vil ha innvirkning på myr og føre til utslipp av klimagasser.
12. Det bes om å hente inn opplysninger og ta hensyn til vannforekomstene i planområdet. Det vises til vann-nett portal. For mer informasjon se klimaprofil om Nordland som Norsk klimaservicesenter har utarbeidet.
13. Medvirkning. Det etterlyses opplysninger om hvordan planprosessen skal gjennomføres videre.
14. Rammer for planarbeidet. Det ønskes opplysninger om hvordan planen forholder seg til overordnede planer, kommunedelplan, Regional plan for klimautfordringer i Nordland, Regional plan for vannforvaltning i vannregion Nordland og Jan Mayen, og Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023.
15. Digital plandialog. Planforslaget ønskes oversendt med sosi-koder til plannordland@kartverket.no. I samarbeide med fylkesmannen i Nordland tilbyr fylkeskommunen kvalitetssikring av planen og publisering i Nordlandsatlas.
16. Planprosessen skal legge opp til at berørte parter i området skal trekkes aktivt inn i planprosessen. Viser til naturmangfoldlovens § 7 som gir prinsipper for hvordan offentlige beslutninger skal tas, jf. Naturmangfoldlovens §§ 8 -12.
Viser til vannforskriften § 12, og ber kommunen legge opp til en arealforvaltning som sikrer god vannkvalitet.

Prosjektets kommentar

1. Vil tilføye at ca. 80-90 prosent av hytteeierne har dispensasjon for å kjøre opp til Stivatnan. Vegene er ikke stengt med bom, men er skiltet med forbudsskilt.
2. Hyttene i Stimarka er organisert i ei hytteforening med egne vedtekter. Viser til § 1 i vedtektene, - Stimarka Hytteforening skal arbeide for å holde skogsveiene kjørbare og i god stand. Hytteeierne har i en årrekke bekostet vedlikehold på disse to vegene. At utgiftene til vedlikeholdet vil øke vesentlig fordi vegene blir omregulert og utbedret, er en udokumentert antagelse.
3. Det er i planen tatt hensyn til:
 - Kommunedelplan for Beiarn.
 - Lov om kulturminner,
 - Beitebruksplan for Beiarn kommune. 2018-2021.
 - Distriktsplan for Saltfjellet reinbeitedistrikt 2018-2023 (vedtatt 08.07.18)
 - Naturmangfoldloven,
 - Fylkesplanen for Nordland,
 - Forvaltningsplan og tiltaksprogram for vannregion Nordland og Jan Mayen (2016-2021),
 - Regional plan for klimautfordringene i Nordland,
 - Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023.
4. Ifølge grunneier er det ikke aktuelt å åpne vegene for allmenn ferdsel, jf. pkt. 3.2.
5. Trafikken opp til området er liten. Det kan gå dager mellom hver bilpassering. De fleste hytteeiere bor utenfor kommunen, og har så vidt lang kjøreveg at når de først besøker hytta, er det for ettersyn eller for å tilbringe noen døgn der. Tror derfor ikke at omreguleringen vil få målbar effekt på hytteeiernes motorferdsel i området. Derimot kan det tenkes at uvedkommende vil kjøre opp, dersom vegen ikke stenges med låst bom.
6. Jfr. avsnitt 2.1.4
7. På bakgrunn av at hyttene og traktorvegene allerede er etablert, er det relativt usannsynlig at tiltakene i denne planen, kan få målbar effekt på myr, miljø og samfunn, vurdert ut fra en før og etter situasjon.
8. Viser til pkt.4. Vil tilføye at det foreligger ingen planer om ekspropriasjon, eller endring av eiendomsforhold.
9. Forslaget imøtekommes.
10. Fylkeskommunenes anbefaling imøtekommes.
11. Innenfor planområdet kan det være aktuelt å etablere grøfter for å forhindre at overvann skader vegen. Ifølge grunneier vil dette i liten grad berøre myr. Den øverste parkeringsplassen på vestre veg vil komme nært et myrområde. Det er forutsatt at plasseringen tilpasses på stedet, slik at myra ikke blir berørt.
12. Jfr. pkt. 2.1.6.

13. Private planforslag skal behandles av kommunen innen 12 uker hvis ikke annen frist er avtalt med forslagsstiller. Kommunen kan fremme alternativt forslag til regulering av arealet. Dersom kommunen ikke finner grunn til å fremme forslaget, skal forslagsstiller innen tre uker underrettes med brev.
14. Jf. pkt. 3 i kommentarene.
15. Digital plan med sosi-koder vil bli oversendt.
16. Det er kun grunneierne som er direkte berørt av planen. Forøvrig vises det til planbeskrivelsen.

4.2.4 Fylkesmannen

Innspillet fra fylkesmannen inneholder flere punkt, som for oversiktens skyld er nummerert.

1. Det aktuelle planområdet er i kommuneplanens arealdel avsatt som LNFR-område. Innenfor dette området er det ikke tillatt med annen bygge- og anleggsvirksomhet enn det som inngår direkte som ledd i stedbunden næring.
2. Friluftsliv - Planområdet ligger i et område som i en større sammenheng er et viktig område for friluftsliv.
Vestre veg benyttes i forbindelse med Fotefar mot nord. Stivatnan er videre et viktig utfartsområde, og et viktig område for grottevandring. Virkningene for friluftslivet vil måtte vurderes nærmere, og vil danne et viktig avveiningskriterium.
3. Miljø- og naturverdier - Lille Gråtåga danner fra tregrensen og ned til kote 185 en viktig bekkekløft, som har rik karplanteflora med forekomst av to rødlistearter og et potensiale for flere. Også blant mose og lav er det potensial for interessante arter. Denne lokaliteten synes ikke å bli berørt av tiltaket i planen.
4. Reindrift - Det påpekes at plandokumentene må inneholde en beskrivelse av reindriftsinteressene i området, samt hvilken virkning planen kan få for disse. De må også inneholde en beskrivelse av behovet for å beskrive aktuelle avbøtende forhold.
Kommunen bør blant annet vurdere om planen bør stille krav om låst bom, for å hindre økt ferdsel i området.
Det anbefales direkte kontakt med reindriftsnæringen som kjenner detaljene rundt bruken av området best.
5. Det påpekes at plan og bygningslovens § 4-3 pålegger at det gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse
6. Det anbefales at planforslaget oversendes i Sosi-format til plannordland@kartverket.no.
7. Fylkesmannen har i henhold til Kommunal- og moderniseringsdepartementets brev av 22.12.17 ansvar for å samordne innsigelser fra regionale statsetater i Nordland i plansaker. Vi ber om at kommunen setter av tid til dialog med berørte statlige myndigheter, i den grad det dreier seg om arealkonflikter. En slik dialog bør fortrinnsvis skje før saken sendes til offentlig ettersyn. Fylkesmannen kan bidra til å gjennomføre en slik dialog.

Prosjektets kommentar

1. Hyttefeltet og veiene er med på å gi et bidrag til det som fylkesmannen karakteriserer som selvstendig stedbunden næring. Bidraget er kanskje ikke så stort, men hytteeierne betaler kommunal eiendomsskatt, festeavgifter, honorarer for frakt av bagasje, material, osv., utlegg til innkjøp av grus og maskintimer til vedlikehold av vegene. På den måten bidrar vi noe til næringsgrunnlaget i kommunen.
2. Omregulering av vegene vil ikke ha målbar virkning på friluftslivet i området, vurdert ut fra en før og etter situasjon. Jf. pkt. 2.1.8 og 2.1.9 og kommentar til Fylkeskommunenes innspill.
3. Planområdet til vestre veg ligger ca. 200 m fra Lille Gråttåga. Det er lite sannsynlig at miljøet langs elva vil bli påvirket av foreslåtte tiltak.
4. Jfr. pkt 2.1.4 og 3.1
5. Imøtekommes.
6. Imøtekommes.
7. Tas til etterretning.

4.2.4 Statskog

Har ikke mottatt merknader eller innspill fra Statskog.

4.2.4 Saltfjellet Reinbeiteområde

Har ikke mottatt merknader eller innspill fra Saltfjellet Reinbeiteområdet.

4.3 HYTTEEIERE

4.3.1 Stimarka hytteforening

1. Styret vil ikke ta et standpunkt i saken fordi styret ikke vil binde opp medlemmene pga. at det er alt for mange faktorer i saken som ikke er belyst. Styret hevder også at de mangler juridisk kompetanse. Videre uttaler styret at utarbeidelsen av planen må skje for egen kostnad og eget ansvar.
2. Styret påpeker at formuleringen i varslet " på vegne av hytteeierne " stemmer ikke. Arbeidet skjer på eget initiativ med unntak av noen få hytteeiere.
3. Styret er ikke enig i beskrivelsen at vegen på vestsiden krever en mindre oppgradering for å tilfredsstille kravene til Beiarn kommune.
4. Styret vil ikke motarbeide detaljreguleringen, men at de ikke kan ta stilling til saken før det foreligger et reelt kostnadsoverslag.

Prosjektets kommentar

1. Kostnadene med planprosessen og utarbeidelsen av reguleringsplanen er finansiert og vil ikke bli belastet hytteeierne. Prosjektet tar ansvaret for planprosessen. Forøvrig tas merknaden til etterretning.

2. Det beklages at bestemt flertallsform "hytteeierne" ble benyttet i varslet. Dette var en glipp, og formuleringen er endret i planforslaget.
3. Utbedring av vegen etter dagens trase, er i plansammenheng å betrakte som en mindre utbedring/oppgradering. Vanligvis utføres et slikt arbeide uten videre planlegging.
4. Tar til etterretning at styret har blitt enig om ikke å motarbeide planforslaget. Forøvrig vises det til pkt. 3.1.1.

4.3.2 Arnt Pedersen

Arnt er formann i hyttestyret og skriver følgende i mottatt e-post:

«Jeg er opptatt av at du fortsetter arbeidet, så får vi se hva som må gjøres når planen er godkjent av kommunen. Du gjør dette på eget initiativ og tar dermed kostnadene med planarbeidet.

Når alt arbeidet er ferdig og veien videre er klar, vil det være naturlig å diskutere den økonomiske siden av saken på nytt.»

Prosjektets kommentar

Hytteeiendommen har atkomst fra østre veg.

Merknaden tas til etterretning, jf. pkt. 4.3.1.

4.3.3 Trond Tidemann

Trond er medlem av hyttestyret og skriver følgende i mottatt e-post:

«Du har satt i gang en prosess på vegne av hytteeierne skriver du. En slik benevnelse er ukjent for oss. Før du kommer med et korrekt og bindende estimat på hva en omregulering av veiene vil koste, kan vi ikke ta stilling til en slik prosess. Dette gjelder planarbeid, arbeide, masser, grøfting, sprenging etc. slik at veiene holder godkjent standard. Vi ber også om tilbakemelding om hvem som skal ha ansvaret for vedlikehold og hvilke årlige kostnader som er beregnet for å holde godkjent standard på veiene. Inntil videre frasier vi oss alt juridisk og økonomisk ansvar.»

Prosjektets kommentar

Hytteeiendommen har atkomst via østre veg.

Er ikke informert om at det vurderes endringer i opplegget for vedlikeholdet.

Det øvrige i merknaden tas til etterretning, uten ytterligere kommentar enn det som fremgår i planbeskrivelsen jf. pkt. 3.1 og 4.3.1

4.3.4 Mari Tidemann

Hytteeier skriver følgende i mottatt e-post:

«Før du kommer med et korrekt og bindende estimat på hva en omregulering av veiene vil koste, kan jeg ikke ta stilling til en slik prosess. Dette gjelder planarbeid, arbeide, masser, grøfting, sprenging etc. slik at veiene holder godkjent standard. Jeg ber også om tilbakemelding om hvem som skal ha ansvaret for vedlikehold og hvilke årlige kostnader som er beregnet for å holde godkjent standard på veiene. Inntil videre frasier jeg meg alt juridisk og økonomisk ansvar.»

Prosjektets kommentar

Eiendommen har atkomst via østre veg.

Innholdet i denne merknaden er kommentert tidligere jf. pkt. 4.3.3.

4.3.5 Jan Eilf og Anne Grethe Meisler

Hytteeeierne skriver følgende i mottatt e-post:

«Vi har følgende merknad til varselet. Du skriver at planarbeidet er startet på vegne av hytteeeierne i Stimarka. Vi har ikke godkjent at du kan gjøre dette på vegne av oss som hytteeeiere. Vi ønsker ikke å være en del av dette planarbeidet. Du har ikke kommet med noen stipulering av hva dette vil koste oss som hytte eier. Så lenge vi ikke vet noe om kostnadene ønsker vi ikke noen regulering av veiene. Vi er meget fornøyd med hvordan det fungerer i dag og ønsker på nåværende tidspunkt ikke noen endring av veiene.»

Prosjektets kommentar

Eiendommen har atkomst via østre veg.

Anne Grethe Meisler er medlem av styret og kasserer i hytteforening.

Eiendommen ligger ca. 400 fra vegen og er derved ikke berørt av reguleringen. Vil kort kommentere at grunneier har rett til å fremme reguleringsplan for egen eiendom.

Av forståelige grunner har vi vært i tvil om østre veg burde inngå i reguleringen. Men etter å ha vurdert dette nærmere, fant vi at det ville være urimelig å utelate den. Både grunneier og de øvrige hytteeeiere som utgjør flertallet, og som har adkomst via østre veg, vil ha nytte av at vegen omreguleres.

Forøvrig vises det til beskrivelsen og kommentarer i pkt. 3.1 og 4.3.1.

4.3.6 Reidar Berg

Reidar berg skriver i mottatt e-post:

«Lykke til med arbeidet for å få en reguleringsplan som vil gagne oss hytteeeiere og grunneierne. Jeg håper du vil få planen i land slik at vi i fremtiden kan kjøre til hytta uten alt papirarbeidet i forkant.

Takk for initiativet ditt, lykke til!»

Prosjektets kommentar

Eiendommen har atkomst via østre veg.

Merknaden tas til etterretning.

4.3.7 Oppsummering

Av totalt 21 hytteeeiere, er det en hytteeeier som gir uttrykk for at dagens ordning foretrekkes. To hytteeeiere bruker økonomi som argument for ikke å ta stilling i saken, mens to eiere uttrykker at de ønsker at vegene skal reguleres.

Alle merknadene har kommet fra hytteeeiere som har adkomst via østre veg, og tre er medlemmer i styret.

Dette betyr at:

18 hytteeeiere samtykker, (har ikke innvendinger mot planvarslet)

2 er nøytral,

1 er imot.

Etter vår vurdering inneholder ingen av de mottatte merknadene/innspillene, så vesentlige innvendinger at dette gir grunnlag for å stoppe planprosessen.

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) av planforslaget

1 BAKGRUNN

Ifølge plan og bygningslovens §4-3 skal myndighetene ved utarbeidelse av planer påse at risiko- og sårbarhetsanalyse gjennomføres for planområdet. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet for formålet, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Denne ROS-analysen skal ivareta dette kravet. I planprosessen er det ikke avdekket andre krav til dokumentasjon av samfunnssikkerhet i og ved planområdet.

For nærmere detaljer om planområdet og planlagt arealbruk, vises det til planbeskrivelsen.

2 METODE

Analysen er basert på foreliggende skisse til reguleringsplan. I risikovurderingen er det tatt utgangspunkt i relevante kravdokumenter. Kommunale beredskapsplaner/risikovurderinger er ikke sjekket.

Mulige uønskede hendelser er ut fra en generell/teoretisk vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdenes funksjon, utforming mm, og hendelser som direkte kan påvirke omgivelsene.

Vurdering av sannsynlighet for uønskede hendelser er delt i:

- Lite sannsynlig (1) - det er en teoretisk sjanse for hendelsen, skjer sjeldnere enn hvert 100 år.
- Mindre sannsynlig (2) - kan skje (ikke usannsynlig ca. hvert 10 år).
- Sannsynlig (3) - kan skje av og til, periodisk hendelse (årlig)
- Svært sannsynlig (4) - kan skje regelmessig, forholdet er kontinuerlig tilstede.

3 ANALYSESKJEMA RISIKO OG SÅRBARHET

Nr.	Hendelse / Situasjon	Aktuelt	Sannsynlig	Konsekvens	Kommentar / Tiltak
1	Masseras / skred	Nei			
2	Snø / isras	Nei			
3	Flom/ras	Nei			
4	Elveflom	Nei			
5	Flom	Nei			
6	Radongass	Nei			
7	Vind	Nei			
8	Nedbørsutsatt	Nei			

Nr.	Hendelse / Situasjon	Aktuelt	Sannsynlig	Konsekvens	Kommentar / Tiltak
9	Sårbar flora	Nei			
10	Sårbar fauna / fisk	Nei			
11	Verneområder	Nei			
12	Vassdragsområder	Nei			
13	Fornminner	Nei			
14	Kulturminner/-miljø	Nei			

Strategiske områder og funksjoner. Kan planen få konsekvenser for:

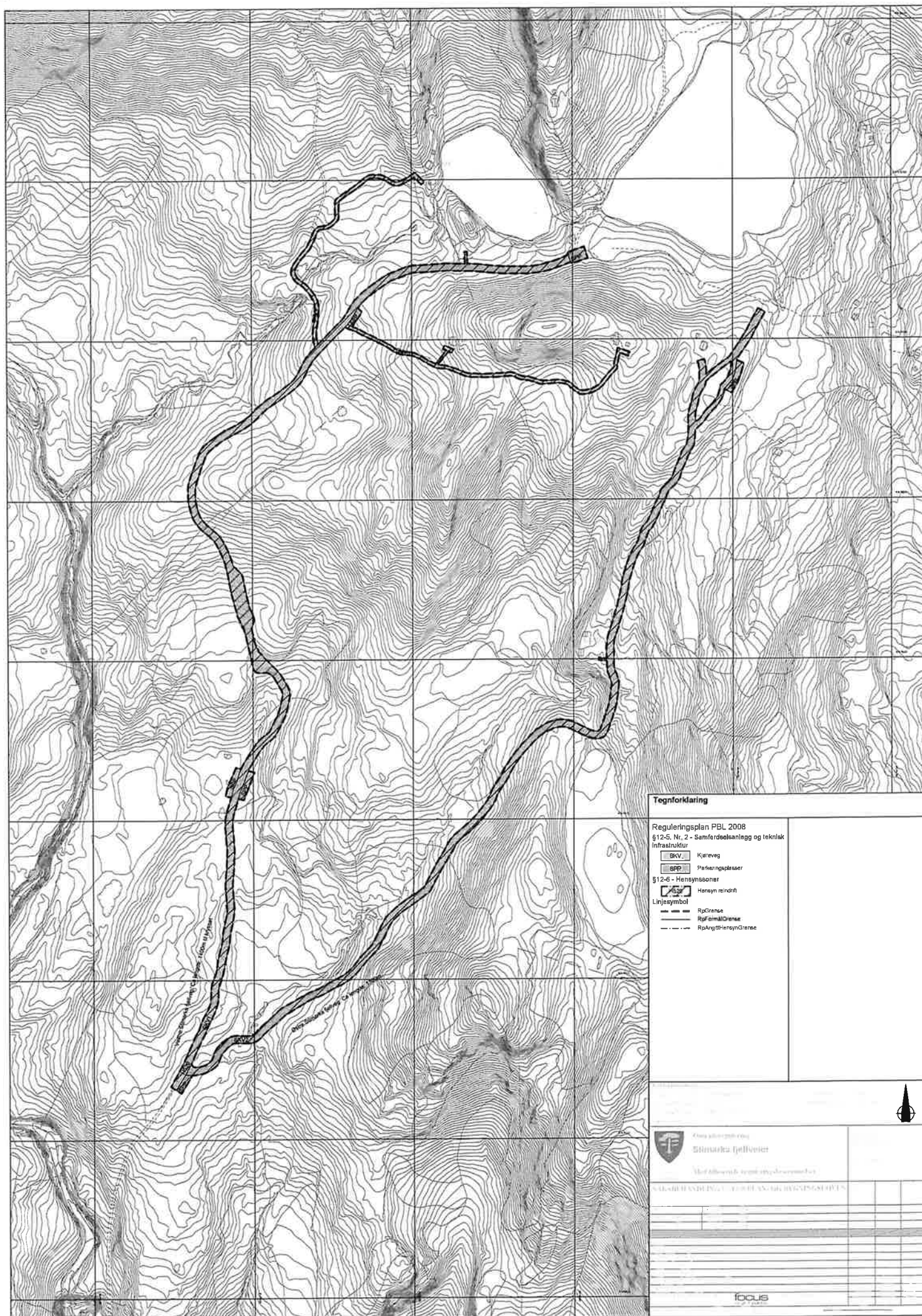
Nr.	Hendelse / Situasjon	Aktuelt	Sannsynlig	Konsekvens	Kommentar / Tiltak
15	Veg, bru, knutepunkt	Nei			
16	Havn, kaianlegg	Nei			
17	Sykehus	Nei			
18	Skole	Nei			
19	Brannslukningsvann	Nei			
20	Kraftforsyning	Nei			
21	Vannforsyning	Nei			
22	Forsvarsanlegg	Nei			
23	Rekreasjonsområder	Ja	3		Bedre atkomst
24	Akutt forurensning	Nei			
25	Permanent forurensning	Nei			
26	Støv og støy; industri	Nei			
27	Støv og støy; trafikk	Nei			
28	Støv andre kilder	Nei			
29	Forurensset grunn	Nei			
30	Risikofylt industri	Nei			
31	Avfallsbehandling	Nei			
32	Oljekatastrofeområdet	Nei			

Forurensning, Transport, Andre forhold. Planen kan få konsekvenser for:

Nr.	Hendelse / Situasjon	Aktuelt	Sannsynlig	Konsekvens	Kommentar / Tiltak
33	Fare for akutt forurensning	Nei			
34	Støv og støy fra trafikk	Nei			
35	Støv og støy fra andre kilder	Nei			
36	Forurensning til sjø/vassdrag	Nei			
37	Høyspentlinje (stråling)	Nei			
38	Risikofylt industri	Nei			
39	Ulykke med farlig gods	Nei			
40	Vær/føre begrenser tilgjengelighet til området	Ja	3	Turen avlyses	Vente til forholdene blir bedre.
41	Ulykke i avkjørsel/parkering	Ja	2	Død/alvorlig ulykke	Lite sannsynlig, kan skje. Fjerning av sikthindrene vegetasjon.
42	Ulykker med gående/syklene	Ja	1	Personskade	Jevn kjørebane / kontroll av sykkelens tilstand.
43	Ulykker under bygging.	Ja	3	Personskade	Vise stor aktsomhet.
44	Fare for terror/sabotasje	Nei			
45	Regulerte vannmagasin med varierende vannstand	Nei			
46	Naturlige terreng-formasjoner som utgjør fare	Nei			
47	Er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål	Nei			
48	Finnes det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten	Nei			

Avbøtende tiltak/løsninger ROS

Sjekklista for ROS-analyse er gjennomgått og fylt ut, og det vurderes ikke at det i dette prosjektet er nødvendig med ytterligere analyse.





Reguleringsplan for Østre- og Vestre Stimarka fjellveier

Reguleringsbestemmelser

Detaljregulering

PlanID 2019001
Saksnummer 19/613

1. Planens hensikt

Detaljreguleringen skal sikre framtidig arealdisponering innenfor planområdet og legge til rette for utbedring og bruk av fjellveiene sommerstid.

Bestemmelsene gjelder for det området som på plankartet er vist innenfor planavgrensning. Planen består av planbeskrivelse, plankart - R001 med målestokk 1:2000 i A1- format og reguleringsbestemmelser.

Området er regulert til følgende formål:

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl §12-5, 2 ledd nr. 2)

- Kjøreveg
- Parkering

2. Fellesbestemmelser for hele planområdet

§2.1 Kulturminner

Kommer det under graving frem gjenstander eller spor etter menneskelig aktivitet som omfattes av kulturminneloven, skal arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og Nordland fylkeskommune, jf. Kulturminneloven § 8 andre ledd.

§ 2.2 Naturmangfold

Under anleggsarbeidet eller annen aktivitet i planområdet, skal det utvises aktsomhet for å begrense skader på arter, naturtyper og økosystemer. Motorferdsel skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe på naturmiljø og mennesker.

3. Bestemmelser til arealformål

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl §12-5 nr.2)

§ 3.1 Fellesbestemmelser for samferdselanlegg og teknisk infrastruktur

Veger og parkeringsplasser bygges for sommerbruk og skal ikke vinterbrøytes. I anleggsperioden tillates området benyttet til anleggsvirksomhet som er nødvendig for å gjennomføre veganlegget. Terrenginngrep i forbindelse med veianlegget skal skje mest mulig skånsomt. Vegetasjonsdekket skal legges til side og tilbakeføres på vegens sideareal.

§ 3.2 Kjøreveg (f_SKV1- f_SKV4)

Veg på privat og statlig grunn reguleres til felles atkomstveg, til bruk for grunneierne og hytter i Stimarka hyttefelt. Vegene skal være stengt for allmenn ferdsel.

§ 3.3 Parkeringsplasser (f_SPP1 - f_SPP7)

Parkeringsplasser på privat og statlig grunn reguleres til felles parkeringsplasser, til bruk for grunneierne og hytter i Stimarka hyttefelt.

4. Bestemmelser til hensynssoner (§§ 12-6, 12-7 og 11-8)

§ 4.1 Hensyn til reindrift (H520)

Ved all ferdsel og aktivitet skal det tas hensyn til rein som er i området. Fyllinger, grøfter og skjæringer skal utformes slik at de er enkel å forsere for rein. Dersom det finnes rein i området i anleggsperioder, skal anleggsdrift koordineres i samarbeid med Saltfjellet reinbeitedistrikt.

5. Rekkefølgebestemmelser

§ 5.1 Før vegene kan tas i bruk

Vegene skal utbedres slik at de er framkommelig med vanlig tohjulsdrevet personbil. Motorferdselloven gjelder dersom vegene ikke opparbeides og vedlikeholdes slik at de er framkommelig med vanlig personbil

Vedlegg 5 19/613-9
L13



Fylkesmannen i Nordland

Vår dato:

09.01.2020

Vår ref:

2019/7707

Deres dato:

21.11.2019

Deres ref:

19/613

Thor-Jan Breimo
Hans Bergs vei 7
8009 BODØ

Saksbehandler, innvalgstelefon

Ole Christian Skogstad,
Mildrid E. Svoen (reindrift)

Innspill ved oppstart - Detaljregulering for Østre- og Vestre Stimarka fjellveier - 61/2 m.fl. - Beiarn

Fylkesmannen viser til varsel om planoppstart oversendt 21.11.19. Vi beklager sen tilbakemelding.

Det fremgår av oversendelsen at hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for benyttelsen av to landbruksveier som atkomstveier for grunneiere og hytteiere. Om vinteren parkerer bilene nede ved hovedvegen i Gråtådalen. Traktorveiene som søkes bruksendret og tilrettelagt for bil er henholdsvis 1,3 og 1,4 km lang.

Fylkesmannens innspill

Det aktuelle området er i kommuneplanens arealdel avsatt som LNFR-område. Innenfor dette området er det ikke tillatt med annen bygge- og anleggsvirksomhet enn den som inngår direkte som ledd i stedbunden næring.

Friluftsliv

Veiene som er planlagt tilrettelagt for bil ligger et område som i en større sammenheng og viktig område for friluftslivet. Den vestre traséen benyttes i forbindelse med «Fotefar mot nord», og da langs en gammel ferdselsvei mellom Gråtådalen og nerbygda. Det er her tilrettelagt for parkering i Gråtådal. Stivatnet er videre et viktig utfartsområde, og et viktig område for grottevandring. Virkningene for friluftslivet vil måtte vurderes nærmere, og vil danne et viktig avveiningskriterium.

Miljø- og naturverdier

Litle Gråtåga danner fra tregrensen og ned til ca. kote 185 en viktig bekkeløft. Lokaliteten har rik karplantefloraen med forekomst av to rødlistearter og et potensial for flere. Også blant mose og lav er det et potensial for interessante arter. Denne lokaliteten synes ikke å bli berørt av tiltaket infrastrukturplanen legger opp til.

Reindrift

Planområdet ligger i Saltfjellet reinbeitedistrikt. På reindrifftskartet er området angitt som høstvinter- og vinterbeiter. Det grenser også til lavereliggende sommerbeiteland i fjellområdene i vest. Det krysser trekkeleier for rein i dalsida både over og under planområdet.

E-postadresse:
fmnp@fylkesmannen.no
Sikker melding:
www.fylkesmannen.no/melding

Postadresse:
Postboks 1405,
8002 Bodø

Besøksadresse:
Statens Hus
Moloveien 10

Telefon: 75 53 15 00
www.fylkesmannen.no/no

Org.nr. 974 764 687

Slik det framgår av oppstartsvarelet og referatet fra oppstartsmøtet, planlegger grunneierne og hytteeierne å regulere de to veiene for barmarkskjøring til privat bruk. Dette tilsvarer i hovedsak dagens bruk. Veien skal fortsatt være stengt for fri ferdsel, enten med forbudsskilt eller med låst bom. Det er ikke planer om å tilrettelegge for vinterbrøyting og -kjøring.

I referatet fra oppstartsmøtet skriver kommunen at tiltak som medfører økt tilgjengelighet vil kreve konsekvensutredning for reindrift. Uavhengig av dette stiller plan- og bygningslovens § 4-2 krav om at virkningene av planen skal beskrives. Plandokumentene må inneholde en beskrivelse av reindriftsinteressene i området, samt hvilke virkninger planen kan få for disse. De må også vurdere behovet for å beskrive aktuelle avbøtende tiltak. Kommunen bør blant annet vurdere om planen bør stille krav om låst bom, for å hindre økt ferdsel inn i området.

Vi anbefaler direkte kontakt med reindriftsnæringa på et tidlig tidspunkt i planprosessen. Dette gir tidlig avklaring av interesser og bedre mulighet for å finne løsninger som fungerer for alle parter. Reinbeitedistriktet vil være en viktig kilde til informasjon for beskrivelsen av reindriftsinteressene, virkningen av planforslaget og avbøtende tiltak, da de kjenner detaljene rundt bruken av området best.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Ved utarbeidelse av planer pålegger plan- og bygningslovens § 4-3 plikt til gjennomføring av risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS).

Digitaliserte plankart

For å sikre tilfredsstillende medvirkning ved høring av planen, vil vi spesielt oppfordre til at planforslaget oversendes i SOSI-format til plannordland@kartverket.no. På denne måten vil tiltakshaver også få kvalitetssikret digitale kartdata, jf. vår hjemmeside.

Samordning av statlige innsigelser i Nordland

Fylkesmannen har i henhold til Kommunal- og moderniseringsdepartementets brev av 22.12.17 ansvar for å samordne innsigelser fra regionale statsetater i Nordland i plansaker. Vi ber om at kommunen setter av tid til dialog med berørte statlige myndigheter, i den grad det dreier seg om arealkonflikter. En slik dialog bør fortrinnsvis skje før saken sendes på offentlig ettersyn. Fylkesmannen kan bidra til å gjennomføre en slik dialog.

Med hilsen

Torfinn Sørensen (e.f.)
fylkesmiljøvernssjef

Ole Christian Skogstad
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:
Saltfjellet reinbeitedistrikt v/ Per Guttorm Kuhmunen
Beiarn kommune

Vedlegg 6 19/613-9

L13



Norges
vassdrags- og
energidirektorat

Thor-J. Breimo
Hans Bergs vei 7
8009 Bode

Vår dato: 28.11.2019
Vår ref.: 201913858-2
Arkiv: 323
Deres dato: 21.11.2019
Deres ref.:

Saksbehandler:
Anita Andreassen
22959612/anand@nve.no

NVEs generelle innspill - Varsel om oppstart - Detaljreguleringsplan for Østre og Vestre Stimarkafjellveien - GBr 61/2 mfl. - Gråtådalen - Beiarn kommune

Vi viser til varsel om oppstart datert 21.11.2019.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjon- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

Flom, erosjon, skred og overvann

God arealplanlegging er det viktigste virkemiddelet for å forebygge skader fra flom-, erosjon og skred. Plan- og bygningsloven og byggeteknisk forskrift (TEK17) setter tydelige krav til sikkerhet mot flom, erosjon og skred ved planlegging og utbygging. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren. Hensyn til klimaendringer skal også vurderes.

Hensynet til flom må også sees i sammenheng med lokal overvannshandtering. Økt grad av utbygging i nedbørfeltet gir økt andel tette flater. Dette bidrar til raskere avrenning og krappere flomtopper nedstrøms. Dersom vassdraget ikke har kapasitet til å ta imot denne økte avrenningen, må det planlegges med tilstrekkelige fordrynings tiltak i nedbørfeltet som kompenserer økningen. Dette må gjøres tidlig i planprosessen slik at det blir satt av tilstrekkelig areal til tiltakene. Se ellers informasjon om overvann på www.nve.no/hydrologi/urbanhydrologi.

Vassdrag- og grunnvannstiltak

Det er store allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann. Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. Hvis det er behov for at NVE gjør en konsesjonspliktavurdering av vassdragstiltak i planen, så ber vi om at dette kommer klart frem av oversendelsesbrev. NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivarettatt i planen.

E-post: nve@nve.no Postboks 5001, Majorstuen 0301 OSLO Telefon: 22 05 05 05 Internett: www.nve.no
Org.nr.: NO 970 200 039 MVA Bankkonto: 7904 06 08871

Hovedkontor
Midtøstergate 2B
Postboks 5001, Majorstuen
0301 OSLO

Region Øst-Norge
Abels gate 8
7030 TRONDHEIM

Region Nord
Kongens gate 52 5A
Capitolgården
0514 NARVIK

Region Sør
Anthon Jægersgate 7
Postboks 2134
3103 TØNSBERG

Region Vest
Havestølvegen 1B
5800 FØRDE

Region Sør-
Vest
Vangernes 72
Postboks 4223
2307 HAMAR



617023-2



Energianlegg

Et velfungerende system for produksjon og overføring av energi er avgjørende for samfunnet. Planen må derfor ta hensyn til anlegg som er planlagt eller har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen. Hvis planen kommer i berøring med energiinteresser, bør berørte energiselskap involveres tidlig.

Ved oppstart av planarbeidet anbefaler vi å bruke følgende veiledere og verktøy:

- NVEs karttjenester viser informasjon om flom- og skredfare, vassdrag og energianlegg.
- NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging beskriver hvordan interessene bør ivaretas i planen, slik at en unngår innsigelse.
- NVEs retningslinje 2/2011 Flom- og skredfare i arealplanar beskriver hvilke flom- og skredprosesser som kan utgjøre fare, og hvordan disse farene bør utredes og innarbeides i planen.
- NVEs sjekkliste for reguleringsplan er et nyttig verktøy, for å sikre at alle relevante saksområder er vurdert og godt nok dokumentert.
- www.miljokommune.no gir nyttige tips om overvannshåndtering i arealplanlegging.
- For vurdering av overvann kan også følgende publikasjoner fra Norsk Vann være aktuelle. Norsk Vanns veileder A162 - «*Veiledning i klimatilpasset overvannshåndtering*» og Norsk Vanns rapport B22 - «*Vann og avløp i arealplanlegging og byggesaksbehandling*», <https://www.norsk vann.no/index.php/kompetanse/va-bokhandelen>.
- Flere nyttige veiledere og verktøy finnes på www.nve.no/arealplan.

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn.

NVE legger til grunn at kommunen vurderer om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt. Vi ber om at alle plandokumenter sendes elektronisk til m@nve.no.

NVE vil prioritere å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Dette fremgår av [brev til kommunene 29.09.2017 om NVEs bistand og verktøy i arealplanleggingen](#). Vi ber derfor om at det skrives tydelig i oversendelsesbrevet til NVE hva en eventuelt ønsker konkret bistand til i den enkelte saken.

Ta gjerne kontakt på e-post eller telefon ved konkrete spørsmål om NVEs saksområder.

Med hilsen

Knut Ivar Aune Høseth
regionsjef

Anita Andreassen
senioringeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.



**SÁMEDIGGI
SAMETINGET**

Vedlegg 7 19/613-9
L13

Postboks 100, 2001 Trondheim
Årsmøtet 2019
07.00 Klokken 10.00
Årsmøtet 2019
Saksbehandler
Tlf
+47 78 47 41 70

Thor-J. Breimo
Hans Bergs v. 7
8009 BODØ

ASSJER/SAX
19/041 - 2

MJA BREV/VAR REF
19/32267

OLJA BREV/DIERES REF

BRE/VVEDATO
06.12.2019

Uttalelse vedrørende varsel om oppstart av detaljregulering av Østre- og vestre Stimarka fjellveier, Beiarn kommune.

Vi viser til deres brev av 21.11.2019.

Etter vår vurdering av beliggenhet, omfang og annet kan vi ikke se at det er fare for at det omsøkte tiltaket kommer i konflikt med automatisk freda, samiske kulturminner. Sametinget har derfor ingen spesielle merknader til tiltaket.

Skulle det likevel under arbeid i marken oppdages gjenstander eller andre spor som tyder på eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og fylkeskommunen omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Vi forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.

Vi minner om at alle samiske kulturminner eldre enn fra 1917 er automatisk freda i følge kml. § 4 annet ledd. Samiske kulturminner kan blant annet være bygninger, husstuer, gammelutfer (sirkulære flater, ofte med steinsatt ildsted og voll omkring), teltboplasser (synlig som et steinsatt ildsted), ulike typer anlegg brukt ved jakt, fangst, fiske, reindrift eller husdyrhold, graver, offerplasser eller steder det knytter seg segn til. Denne oppregningen er på ingen måte uttømmende. Mange av disse er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme freda kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.

Vi gjør forøvrig oppmerksom på at denne uttalelsen bare gjelder Sametinget, og viser til egen uttalelse fra Nordland fylkeskommune.

Verrudagá/Med hilsen

Andreas Stångberg
fágajodiheaddji/fagleder

Sidsel Bakke
seniorráðdeaddi / seniorrådgiver

Det fjála le elektrónnvalottjot dahkudum ja vuolláfhálek sáddiduvvá /
Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

Girja vuostáijvállide / Møvedmottaker:

Thor-J. Breimo

Hans Bergs v. 7

8009 BODØ

Kopiija / Kopi til:

Nordland fylkeskommune

8048 BODØ

Vedlegg 8

19/613-9

L13

Vedr. varsel om oppstart av detaljregulering av Østre- og Vestre Stimarka fjellveier

F r a	<u>Anne Grethe</u> 
T il	<u>thor2004@online.no</u> 
D a t o	26.11.2019 22:53

Vi har følgende merknad til varselet. Du skriver at planarbeidet er startet på vegne av hytteeierne i Stimarka. Vi har ikke godkjent at du kan gjøre dette på vegne av oss som hytteeiere. Vi ønsker ikke å være en del av dette planarbeidet. Du har ikke kommet med noen stipulering av hva dette vil koste oss som hytte eier. Så lenge vi ikke vet noe om kostnadene ønsker vi ikke noen regulering av veiene. Vi er meget fornøyd med hvordan det fungerer i dag og ønsker på nåværende tidspunkt ikke noen endring av veiene.
Mvh Jan Eilif og Anne Grethe Meisler Matrikkel nr 72/1/14

F	
r	
a	<u>Mari Tidemann</u> 
T	
il	<u>Thor Breimo</u> 
D	
a	
t	10.12.2019 16:41
o	

Hei.

Viser til ditt skriv av 22.11.2019.

Før du kommer med et korrekt og bindende estimat på hva en omregulering av veiene vil koste, kan jeg ikke ta stilling til en slik prosess. Dette gjelder planarbeid, arbeide, masser, grøfting, sprenging etc. slik at veiene holder godkjent standard. Jeg ber også om tilbakemelding om hvem som skal ha ansvaret for vedlikehold og hvilke årlige kostnader som er beregnet for å holde godkjent standard på veiene.

Inntil videre frasier jeg meg alt juridisk og økonomisk ansvar.

Mvh.

Mari Tidemann

Sendt fra min iPhone

Innspill på varsel

F r a	Arnt Eimund Pedersen 
T il	Anne og Thor-Jan Breimo 
D a t o	05.12.2019 19:36

Hei Thor-Jan.

Viser til styrets merknader på varsel om omregulering som du har sendt ut.

Jeg er opptatt av at du fortsetter arbeidet, så får vi se hva som må gjøres når planen er godkjent av kommunen.

Du gjør dette på eget initiativ og tar dermed kostnadene med planarbeidet. Når alt arbeidet er ferdig og veien videre er klar, vil det være naturlig å diskutere den økonomiske siden av saken på nytt.

Ønsker deg lykke til med det videre arbeidet, ei fin adventstid og god jul når den tid kommer.

Hils Anne.

Hilsen

Arnt E.

Fra: Reidar Berg <reidarob@gmail.com>

Date: man. 16. des. 2019 kl. 11:56

Subject: Re: Reguleringsplan - Orientering om oppstartmøte

To: thor-jan breimo <thorjanbreimo@gmail.com>

Hei Thor-Jan!

Lykke til med arbeidet for å få en reguleringsplan som vil gagne oss hytteeiere og grunneierne.

Jeg håper du vil få planen i land slik at vi i fremtiden kan kjøre til hytta uten alt papirarbeidet i forkant.

Takk for initiativet ditt, lykke til!

Med hilsen Reidar Berg

Tilbakemelding

Fra	Trond Tidemann 
Til	thor2004@online.no 
Kopi til	'Heidi' 
Dato	29.11.2019 11:36

Hei.

Viser til ditt skriv av 22.11.2019.

Her kommer tilbakemelding fra oss.

Du har satt i gang en prosess på vegne av hytteeierne skriver du. En slik benevnelse er ukjent for oss.

Før du kommer med et korrekt og bindende estimat på hva en omregulering av veiene vil koste, kan vi ikke ta stilling til en slik prosess. Dette gjelder planarbeid, arbeide, masser, grøfting, sprenging etc. slik at veiene holder godkjent standard. Vi ber også om tilbakemelding om hvem som skal ha ansvaret for vedlikehold og hvilke årlige kostnader som er beregnet for å holde godkjent standard på veiene.

Inntil videre frasier vi oss alt juridisk og økonomisk ansvar.

Avventer svar på våre spørsmål.

Mvh.

Trond T. og Heidi N.

Merknader til varsel

F r a	<u>Arnt Eimund Pedersen</u> 
T il	<u>Kjell Antonsen</u>  , <u>Marit og Reidar Berg</u>  , <u>Anne og Thor-Jan Breimo</u>  , <u>Torild og Jarl Dokmo</u>  , <u>Gunn Tove Eidissen</u>  , <u>Sonja Eidissen</u>  , <u>Jon Olav Gjerskvål</u>  , <u>Mariann Gjerskvål</u>  , <u>Jan Holt</u>  , <u>Odd Arve Horsdal</u>  , <u>Jenny og Svenn Å...ge Isaksen</u>  , <u>Lise Knudsen</u>  , <u>Karstein Korsvik</u>  , <u>Anne Grethe og Jan Meisler</u>  , <u>Inge Naurstad</u>  , <u>Roy Navjord</u>  , <u>Connie Furuhood og Stig GÅ,ran</u>  , <u>NystrÅ,m</u>  , <u>Arnt E. Pedersen</u>  , <u>Hild RÅ,ning</u>  , <u>Hugo RÅ,ning</u>   4 flere ...
D a t o	05.12.2019 19:31

Hei alle sammen.

Styret har gjort en liten uttalelse på varselet fra Thor-Jan om omklassifisering av veiene i hytteområdet.
Se under.

Viser til varsel om oppstart av detaljregulering av Østre- og vestre Stimarka fjellveier

Styrets medlemmer har i likhet med øvrige hytteeiere, grunneiere og naboer mottatt varsel om oppstart av detaljregulering av Østre- og vestre Stimarka fjellveier.

Styret viser til vedtak gjort i styremøte 30.10. 2019 der vi blant annet sier at det er altfor mange faktorer som ikke er belyst, til at styret kan binde opp medlemmene i denne saken. Vi viser også til manglende juridisk kompetanse. Videre uttalte styret at Thor Jan står fritt til å utarbeide reguleringsplan på eget ansvar.

I varselet skriver Thor-Jan at planarbeidet skjer på vegne av grunneierne Gunhild og Gunnar Tiurdal og hytteeierne i Stimarka. Dette medfører ikke riktighet. Arbeidet skjer på eget initiativ og ikke på vegne av hytteeierne, men unntak av noen få.

Videre har vi merket oss at Thor-Jan beskriver opparbeidelse av veien på vestsiden nå med en mindre oppgradering for å tilfredsstille kravene fra Beiarn

kommune. Det er ikke sammenfallende med hva ledelsen i Beiarn kommune opplyste i møte med styret.

Styret vil ikke motarbeide den detaljreguleringen som nå gjøres av Thor-Jan. Men samtidig vil vi igjen poengtere at dette skjer på eget ansvar, og at vi ikke kan ta stilling til en endring av status på veiene før et reelt kostnadsoverslag foreligger.

Styret oppfordrer alle medlemmene om å gi Thor-Jan en tilbakemelding innen 16. desember som han ber om i varselet.

Bodø, 4.12. 2019

Trond Tidemann, Karstein Korsvik, Anne-Grete Meisler og Arnt E. Pedersen

/s/

/s