

# Møteprotokoll

**Utvalg:** Storfjord Formannskap

**Møtested:** Digitalt møte

**Dato:** 17.09.2014

**Tidspunkt:**

## Følgende faste medlemmer møtte:

Navn	Funksjon	Reprenterer
Sigmund Steinnes	Leder	STAP
Inger Heiskel	Medlem	STAP
Arvid Lilleng	Medlem	STFJF
Hanne Braathen	Medlem	STSP
Hallgeir Naimak	Medlem	STH

## Følgende medlemmer hadde meldt forfall:

Navn	Funksjon	Reprenterer
------	----------	-------------

## Følgende varamedlemmer møtte:

Navn	Møtte for	Reprenterer
------	-----------	-------------

---

## Merknader

---

## Fra administrasjonen møtte:

Navn	Stilling
Willy Ørnebakk	Nærings- og utviklingsrådgiver

## Underskrift:

Vi bekrefter med underskriftene våre at møteboka er ført i samsvar med det som ble vedtatt på møtet.

Hatteng, 17.09.2014

Inger Heiskel

Hallgeir Naimak

# Saksliste

Utv.saksnr	Sakstittel	U.Off	Arkivsaksnr
PS 120/14	Høring - endring av motorferdselsloven		2012/3969

## PS 120/14 Høring - endring av motorferdselsloven

### Rådmannens innstilling

1. Storfjord kommune er godt fornøyd med at regjeringen har tatt initiativ til endring i motorferdselloven slik at kommunene selv gis adgang til etablering av scooterløyper.
2. Storfjord kommune støtter departementets forslag til endring i lov og forskrift for etablering av nye scooterløyper.
3. Storfjord kommune støtter ingen av departementets to alternativer til overgangsordninger for etablerte scooterløyer i Nord-Troms og Finnmark, da dette innebærer et omfattende kommuneplanarbeid med utarbeiding av planprogram og dokumentasjon av en rekke tema og høringsprosesser i tråd med krav etter plan og bygningsloven. Storfjord kommune anser at et slikt omfattende arbeid vil være urimelig, kostbart og unødvendig for å beholde et velfungerende løypenett. Eksisterende løypenett anses som tilstrekkelig utredet og vurdert i forbindelse med den grundige saksbehandlingen disse har gjennomgått før de i sin tid ble endelig godkjent av Fylkesmannen i Troms evt Finnmark.
4. Hjemmel for videreføring av eksisterende løypenett i Nord-Troms og Finnmark bes inntatt med egne bestemmelser i lov og forskrift, likevel slik at nye scooterløyper vedtas etter foreslåtte nye bestemmelser.
5. Storfjord kommune er positiv til innføring av brukerbetaling. En slik ordning må organiseres mer profesjonelt enn det som fremgår av høringsframlegget. Dersom alle kommuner skal organisere egne system for brukerbetaling vil mye av inntektene gå med til å drifte et slikt system. Det vil også bli uoversiktlig for brukerne. Særlig der sammenhengende løypenett krysser flere kommuner. Brukerbetaling bør derfor organiseres nasjonalt. Innkreving kan eventuelt skje gjennom årsavgiften, og en stor del av dette bør øremerkes til drift av scooterløyper, oppsyn og administrasjon av ordningen i kommunen. Ved innføring brukerbetaling gjennom en nasjonal forskrift vil driften av løypene kunne profesjonaliseres og påkostes noe mer enn i dag. Det kan også være en grei oppgave for SNO eller andre ansatte i betalt stilling. Da vil en kunne få enhetlig merking og skilting av løyper i hele landet. Det vil også gi arbeidsplasser i distriktene.
6. Andre forhold vi mener det må sees på i forbindelse med lov- og forskriftsendringen:  
Når det gjennomføres en revidering av regelverket bør også en del andre sider gjennomgås enten i regelverket eller i nytt rundskriv. Dette vil være med på å forenkle forvaltninga og oppklare en del gråsoner.

Følgende tema bør vurderes:

- Jordbruk, skogbruk og reindrift har en direkte hjemmel til transport som er nødvendig i næringsssammenheng. Grensen mellom hva som regnes som en del av næringen, og hva som er «nødvendig transport» kan i mange tilfeller være uklart. Strukturutviklingene i landbruket sammen med den teknologiske utviklinga innen motorkjøretøy har ført til at

det kan være grunnlag for en gjennomgang. Eksempler på tilfeller som er kan være uklar:

- Hvor langt kan man inkludere tilleggsnæringer?
- Bruk av motorisert ferdsel ved tilsyn av beitedyr? Eventuelt langs faste traseer.
- Transport på nedlagte gårdsbruk som gjerne kan være ubebodd?

- Vedtransport på barmark som ikke kommer inn under Lovens §3 som næringsmessig skogbruk bør ha en annen og enklere hjemmel enn dispensasjonsbestemmelsen (forskriftens §6). I de fleste tilfeller er det snakk om nyttetransport, og det er ikke intensjonen til regelverket å hindre denne ferdselen.
- Kjøring på traktorveg. Her kan det presiseres nærmere hva som inngår i begrepet «opparbeidet til kjøring med bil». Vi har mange gode traktorveier og dårlige bilveier som ligger i en gråsoner i forhold til definisjonen i motorferdselloven.
- Dispensasjonsbehandling etter forskriftens §6.  
*§ 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.*

Her fastsettes det at det SKAL være et politisk organ som skal avgjøre saker etter § 6. Denne formuleringen, *kommunestyret - eller et annet folkevalgt organ*, er svært rigid og den fører i mange tilfeller vanskeligheter med å få behandlet en søknad raskt nok. Vi mener også at det må være opp til det enkelte kommunestyre og fastsette sine delegasjonsregler og at dette ikke skal fastsettes i en nasjonal forskrift. Vi mener derfor at denne formuleringen må oppheves og den byttes ut til at kommunen kan behandle dispensasjonssaker. Det enkleste er at § 6 kan oppheves helt og at formuleringen over settes inn et siste punkt (bokstav g) under § 5, som tar opp særlige grunner.

- Søknader som gjelder kjøring i verneområder behandles i dag dobbelt. Fylkesmannen eller et lokalt verneområdestyre behandler søknaden etter Naturmangfoldloven og lokale verneforskrifter, mens kommunen behandler saken etter Motorferdselloven etterpå hvis søker har fått tillatelse etter vernebestemmelsene. For en søker oppfattes dette som svært tungvint at saken må behandles av to offentlige instanser. Ut fra erfaring fra dagens praksis bør en forenkling gjøres ved at slike saker bare behandles av ett organ.
- Saksbehandling i forbindelse med skadefelling av rovvilt er i dag ikke egnet til å få raske beslutninger. Fylkesmannen har hjemmel til å gi skadefellingstillatelse, men skadefellingslaget (som kan være på offentlige lønningslister) må i prosessen søke kommunen om tillatelse til motorisert ferdsel. Dette kulepunktet må ses i sammenheng med de to foregående kulepunktene.
- Behandling av dispensasjonssøknader. I dagens motorferdselslov åpnes det ikke for å kunne fastsette gebyr for behandling av dispensasjonssøknader. Vi mener loven her må endres slik at kommunen kan fastsette gebyr på samme måte som behandling etter plan- og bygningsloven.
- Fastmerking. I dagens regelverk åpnes det ikke for fastmerking. Av hensyn til sikkerhet for brukere må fastmerker kunne brukes delvis eller fullt ut.

Storfjord kommune viser forøvrig til saksutredningen.

Storfjord kommune anbefaler at de erfaringene kommunene i Nord-Troms og Finnmark har gjort gjennom en årrekke vektlegges i det videre arbeidet. Det bør vurderes en egen samling for å belyse dette i lys av de forskjellige høringsuttalelsene.

## **Saksprotokoll i Storfjord Formannskap - 17.09.2014**

### **Behandling:**

#### Forslag fra Arvid Lilleng:

Storfjord kommune mener dagens ordning med å behandle forslag om scooterløyper etter *Lov om motorferdsel* endres slik at kommunene har endelig myndighet. Fylkesmannen fratras myndigheten til å overprøve kommunestyrenes vedtak.

Forslaget settes opp mot innstillingens pkt 2-4.

Forslaget fra Arvid Lilleng falt med 4 mot 1 stemme.

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

### **Vedtak:**

1. Storfjord kommune er godt fornøyd med at regjeringen har tatt initiativ til endring i motorferdselloven slik at kommunene selv gis adgang til etablering av scooterløyper.
2. Storfjord kommune støtter departementets forslag til endring i lov og forskrift for etablering av nye scooterløyper.
3. Storfjord kommune støtter ingen av departementets to alternativer til overgangsordninger for etablerte scooterløyer i Nord-Troms og Finnmark, da dette innebærer et omfattende kommuneplanarbeid med utarbeiding av planprogram og dokumentasjon av en rekke tema og høringsprosesser i tråd med krav etter plan og bygningsloven. Storfjord kommune anser at et slikt omfattende arbeid vil være urimelig, kostbart og unødvendig for å beholde et velfungerende løypenett. Eksisterende løypenett anses som tilstrekkelig utredet og vurdert i forbindelse med den grundige saksbehandlingen disse har gjennomgått før de i sin tid ble endelig godkjent av Fylkesmannen i Troms evt Finnmark.
4. Hjemmel for videreføring av eksisterende løypenett i Nord-Troms og Finnmark bes inntatt med egne bestemmelser i lov og forskrift, likevel slik at nye scooterløyper vedtas etter foreslåtte nye bestemmelser.
5. Storfjord kommune er positiv til innføring av brukerbetaling. En slik ordning må organiseres mer profesjonelt enn det som fremgår av høringsframlegget. Dersom alle kommuner skal organisere egne system for brukerbetaling vil mye av inntektene gå med til å drifte et slikt system. Det vil også bli uoversiktlig for brukerne. Særlig der sammenhengende løypenett krysser flere kommuner. Brukerbetaling bør derfor organiseres nasjonalt. Innkreving kan eventuelt skje gjennom årsavgiften, og en stor del av dette bør øremerkes til drift av scooterløyper, oppsyn og administrasjon av ordningen i kommunen. Ved innføring brukerbetaling gjennom en nasjonal forskrift vil driften av løypene kunne profesjonaliseres og påkostes noe mer enn i dag. Det kan også være en grei oppgave for SNO eller andre ansatte i betalt stilling. Da vil en kunne få enhetlig merking og skilting av løyper i hele landet. Det vil også gi arbeidsplasser i distriktene.
6. Andre forhold vi mener det må sees på i forbindelse med lov- og forskriftsendringen:  
Når det gjennomføres en revidering av regelverket bør også en del andre sider gjennomgås enten i regelverket eller i nytt rundskriv. Dette vil være med på å forenkle forvaltninga og oppklare en del gråsoner.

Følgende tema bør vurderes:

- Jordbruk, skogbruk og reindrift har en direkte hjemmel til transport som er nødvendig i næringsssammenheng. Grensen mellom hva som regnes som en del av næringen, og hva som er «nødvendig transport» kan i mange tilfeller være uklart. Strukturutviklingene i landbruket sammen med den teknologiske utviklinga innen motorkjøretøy har ført til at det kan være grunnlag for en gjennomgang. Eksempler på tilfeller som er kan være uklar:
  - Hvor langt kan man inkludere tilleggsnæringer?
  - Bruk av motorisert ferdsel ved tilsyn av beitedyr? Eventuelt langs faste traseer.
  - Transport på nedlagte gårdsbruk som gjerne kan være ubebodd?
- Vedtransport på barmark som ikke kommer inn under Lovens §3 som næringsmessig skogbruk bør ha en annen og enklere hjemmel enn dispensasjonsbestemmelsen (forskriftens §6). I de fleste tilfeller er det snakk om nyttetransport, og det er ikke intensjonen til regelverket å hindre denne ferdselen.
- Kjøring på traktorveg. Her kan det presiseres nærmere hva som inngår i begrepet «opparbeidet til kjøring med bil». Vi har mange gode traktorveier og dårlige bilveier som ligger i en gråsoner i forhold til definisjonen i motorferdselloven.
- Dispensasjonsbehandling etter forskriftens §6.  
*§ 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.*

Her fastsettes det at det SKAL være et politisk organ som skal avgjøre saker etter § 6. Denne formuleringen, *kommunestyret - eller et annet folkevalgt organ*, er svært rigid og den fører i mange tilfeller vanskeligheter med å få behandlet en søknad raskt nok. Vi mener også at det må være opp til det enkelte kommunestyre og fastsette sine delegasjonsregler og at dette ikke skal fastsettes i en nasjonal forskrift. Vi mener derfor at denne formuleringen må oppheves og den byttes ut til at kommunen kan behandle dispensasjonssaker. Det enkleste er at § 6 kan oppheves helt og at formuleringen over settes inn et siste punkt (bokstav g) under § 5, som tar opp særlige grunner.

- Søknader som gjelder kjøring i verneområder behandles i dag dobbelt. Fylkesmannen eller et lokalt verneområdestyre behandler søknaden etter Naturmangfoldloven og lokale verneforskrifter, mens kommunen behandler saken etter Motorferdselloven etterpå hvis søker har fått tillatelse etter vernebestemmelsene. For en søker oppfattes dette som svært tungvint at saken må behandles av to offentlige instanser. Ut fra erfaring fra dagens praksis bør en forenkling gjøres ved at slike saker bare behandles av ett organ.
- Saksbehandling i forbindelse med skadefelling av rovvilt er i dag ikke egnet til å få raske beslutninger. Fylkesmannen har hjemmel til å gi skadefellingstillatelse, men skadefellingslaget (som kan være på offentlige lønningslister) må i prosessen søke kommunen om tillatelse til motorisert ferdsel. Dette kulepunktet må ses i sammenheng med de to foregående kulepunktene.
- Behandling av dispensasjonssøknader. I dagens motorferdselslov åpnes det ikke for å kunne fastsette gebyr for behandling av dispensasjonssøknader. Vi mener loven her må endres slik

at kommunen kan fastsette gebyr på samme måte som behandling etter plan- og bygningsloven.

- Fastmerking. I dagens regelverk åpnes det ikke for fastmerking. Av hensyn til sikkerhet for brukere må fastmerker kunne brukes delvis eller fullt ut.

Storfjord kommune viser forøvrig til saksutredningen.

Storfjord kommune anbefaler at de erfaringene kommunene i Nord-Troms og Finnmark har gjort gjennom en årrekke vektlegges i det videre arbeidet. Det bør vurderes en egen samling for å belyse dette i lys av de forskjellige høringsuttalelsene.