



MØTE INNKALLING

Utvalg: **Formannskapet (ekstraordinært møte)**
Møtested: **Hotellet - møterommet**
Møtedato: **19.06.2013** **Tid: kl. 09.00**

Representantene innkalles herved. Eventuelle forfall meldes snarest til tlf. 784 24011. Vararepresentantene skal bare møte etter særskilt innkalling.

SAKLISTE

Arkiv	Saksnummer	Journr.
424	13/45 ANSETTELSE RÅDMANN (unnt.off. Ofl. § 23)	13/224
K01	13/51 HØRING - FORSLAG ENDRINGER I FORSKRIFT FOR BRUK AV MOTORKJØRETØYER I UTMARK OG PÅ ISLAGTE VASSDRAG	13/558
N32	13/52 HØRING - FORSLAG TIL NY RUTEPLAN FOR GODSFARTØY	13/567

Drøftingssak:

- Forespørsel om felles kaiprojekt – Ingøy

MÅSØY KOMMUNE, 9690 Havøysund, den 17. juni 2013


Anne Karin Olli
ordfører

ANSETTELSE RÅDMANN

Saksbehandler: Anne Karin Olli
Arkivsaksnr.: 13/224

Arkiv: 424
Unntatt offentlig ofl §23 Ofi §23

Saksnr.:	Utvalg	Møtedato
22/13	Formannskapet	13.03.2013
14/13	Kommunestyret	21.03.2013
23/13	Formannskapet	21.03.2013
18/13	Kommunestyret	21.03.2013
45/13	Formannskapet	19.06.2013
44/13	Kommunestyret	19.06.2013

SAKSUTREDNING BLIR UTLEVERT I MØTET

**HØRING - FORSLAG ENDRINGER I FORSKRIFT FOR BRUK AV
MOTORKJØRETØYER
I UTMARK OG PÅ ISLAGTE VASSDRAG**

Saksbehandler: Stein Kristiansen
Arkivsaksnr.: 13/558

Arkiv: K01

Saksnr.: Utvalg
51/13 Formannskapet

Møtedato
19.06.2013

Rådmannens innstilling:

Måsøy kommune har vurdert det aktuelle høringsbrev og kommer med følgende kommentarer til forslag om forskriftsendringer og forsøksordning:

- Innledningsvis vil Måsøy kommune støtte forslag om at det iverksettes en større prøveordning der kommuner skal kunne etablere snøscooterløyper gjennom arealplanlegging etter plan- og bygningslovens bestemmelser. **Måsøy kommune ønsker ikke å delta som en av kommunene i forsøksordningen.**
- Kommunen støtter forslag til ny hjemmel som ivaretar behov for motorferdsel i forbindelse med ettersøk av skadet storvilt.
- Videre synes forslag om en hjemmel for kommunen til å godkjenne tilførselsløyper mellom reielivsbedrift og godkjent løype å være et godt forslag, men en synes at forslaget krav om en maksimal lengde på 500 meter er svært detaljstyrende og virker noe urimelig. Det anbefales derfor at det ikke settes spesifikke krav til løypelengde, da dette bør ligge innefor kommunens beslutningsmyndighet og skjønn. Jfr. s 11, § 4 nytt fjerde ledd.
- Kommunen støtter oppheving av §5 første ledd bokstav d, da hjemmel for dispensasjoner for kjøring i utmarksnæring forutsettes ivaretatt i forskriftens §5a. Jfr. s 10.
- Måsøy kommune er svært fornøyd med at departementet nå foreslår å tillate tilknytningsløyper mellom kommunene, uten at dette skal medføre krav om kutt i eksisterende løyper. En ser frem til departementets skriv om saken. Det forventes at det blir en enkel prosess å forta disse endringene i løypenettet. Jfr. ordlyd s 9 i høringsbrevet.
- Måsøy kommune ønsker for øvrig at alle vesentlige beslutninger vedr. fremtidig løypenett, som hovedregel bør avgjøres av kommunen selv.

Dokumenter:

DOK I 2380/13 12.06.2013 TEK//SKR K01

Miljøverndepartementet

HØRING AV FORSLAG ENDRINGER I FORSKRIFT FOR BRUK AV
MOTORKJØRETØYER I UTMARK OG PÅ ISLAGTE VASSDRAG

Innledning:

Miljøverndepartementet har sendt ut et høringsbrev som omfatter 2 forhold. Det ene dreier seg om forskriftsendringer mv. i forhold til "Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag". Det andre dreier seg om en invitasjon for 40 kommuner i det ditriktspolitiske virkeområdet til å delta i en forsøksordning, der siktemålet er at kommunene skal kunne etablere det fremtidige løypenettet gjennom arealplanlegging etter plan- og bygningslovens bestemmelser.

Saksutredning:

De foreslåtte forskriftsendringer går i hovedsak ut på følgende;

Ny § 3j.

Tillater nødvendig søk etter skadet storvilt utenom ordinær jakt når det er kommunen som leder søket.

Vurdering.

Det anses som fornuftig å få dette inn i forskriften da det pr. i dag ikke finnes hjemmel til å benytte motorkjøretøy i utmark ved ettesøk av skadet vilt.

Ny §4 nytt fjrde ledd.

Her åpnes det for at kommunen etter søknad kan innvilge løypetilknytning på inntil 500 meter fra reiselivsbedrift til offentlig godkjent løype.

Vurdering.

Forslaget virker fornuftig på den måte at det blir en enklere prosess for å koble opp aktuelle reiselivsbedrifter til eksisterende løypenett. En synes allikevel at begrensingen på 500 meter virker noe uhensiktsmessig, da dette fort kan ekskludere noen bedrifter. Det fornuftige her vil være å ikke sette en lengdebegrensing, men heller sørge for et spredt og godt utbygd løypenett som i neste omgang vil medføre at behovet for langre tilknytningsløyper ikke er tilstede eller reduseres til et minimum.

Ny § 4a.

Dette gjelder forslag til forskrifter som gjør det enklere for grensekommuner, etter søknad til fylkesmannen, å knytte opp sitt løypenett mot nabokommuners løypenett over riksgrensen mot Sverige.

Vurdering.

Dette vil gjøre det enklere å bevege seg langs ferdeslsårer mellom Norge og Sverige og vil ha betydning for fremtidig bruk av eksisterende løypenett da dette åpner for et større uprøvd marked for blant annet safariturisme på tvers av landegrenser mv. Endringen må også sees i sammenheng med løypetilknytninger mellom kommuner da bla. vi er avhengig av et heldekkende løypenett, for å kunne utnytte hele dette potensialet. Departementet opplyser videre at tilknytning mot løypenettet i Finland er hjemlet gjennom ordlyd i eksisterende forskriftstekst.

Endring av §5

Dette gjelder fjerning av første ledd bokstav d, som omhandler kjøring i forbindelse med utmarksnæring for fastboende. Punktet vurderes som overflødig og dekkes opp av §5a og §6.

Vurdering.

Departementet anser dette som en kosmetisk endring. Dette betyr at det generelle punktet; Kjøring i utmarksnæring for fastboende forsvinner i sin helhet. Dette vurderes allikevel som en innskjerping av regelverket og setter krav til at virksomheten har en viss grad av økonomisk inntjening. Etter 2 års "prøvetid" må omsetning minimum oppfylle krav til momsplikt, dvs. kr. 50.000,-, hvis ikke vil tillatelse til kjøring bortfalle. Oppfylles økonomikravet vil tillatelser kunne gis med inntil 4 års varighet.

Endring §7.

Endringer her betyr at kommunens vedtak etter §4 fjerde ledd, §5, §5a og §6 kan påklages til fylkesmannen.

Vurdering.

Ingen spesielle ting å bemerke da det her kun dreier seg om å klargjøre hvilke vedtak som kan påklages. Etter det en kan se tilsvarende dette de samme forholdene som i eksisterende regelverk.

Konklusjon.

Endring i eksisterende forskrift anses totalt sett å være hensiktsmessig. Endringene vil så langt en kan se ikke medføre større konsekvenser for forvaltningen av motorferdsel i kommunen. Når det gjelder ev. deltakelse i forsøksordning er dette noe en tror vil kunne medføre mye ressursbruk ved planlegging, oppfølging og rapportering i forsøksperioden. I den forbindelse anses perioden en har fått til rådighet til vurdering av saken å være noe kort med tanke på at administrasjonen skal foreta en adekvat utredning i forkant av politisk behandling.

Det fremmes med utgangspunkt i overstående utredning 2 forslag til vedtak der ordlyden er helt lik, med unntak av første punkt som vil være forskjellig med tanke på om kommunen ønsker å delta, eller ikke delta i forsøksordningen;

Forslag til vedtak der vi deltar i ordningen:

Måsøy kommune har vurdert det aktuelle høringsbrev og kommer med følgende kommentarer til forslag om forskriftsendringer og forsøksordning:

- Innledningsvis vil Måsøy kommune støtte forslag om at det iverksettes en større prøveordning der kommuner skal kunne etablere snøscooterløyper gjennom arealplanlegging etter plan- og bygningslovens bestemmelser. **Måsøy kommune ønsker å delta som en av kommunene i forsøksordningen.**
- Kommunen støtter forslag til ny hjemmel som ivaretar behov for motorferdsel i forbindelse med ettersøk av skadet storvilt.
- Videre synes forslag om en hjemmel for kommunen til å godkjenne tilførselsløyper mellom reiselivsbedrift og godkjent løype å være et godt forslag, men en synes at forslaget krav om en maksimal lengde på 500 meter er svært detaljstyrende og virker noe urimelig. Det anbefales derfor at det ikke settes spesifikke krav til løypelengde, da dette bør ligge innenfor kommunens beslutningsmyndighet og skjønn. Jfr. s 11, § 4 nytt fjerde ledd.

- Kommunen støtter oppheving av §5 første ledd bokstav d, da hjemmel for dispensasjoner for kjøring i utmarksnæring forutsettes ivaretatt i forskriftens §5a. Jfr. s 10.
- Måsøy kommune er svært fornøyd med at departementet nå foreslår å tillate tilknytningsløyper mellom kommunene, uten at dette skal medføre krav om kutt i eksisterende løyper. En ser frem til departementets skriv om saken. Det forventes at det blir en enkel prosess å forta disse endringene i løypenettet. Jfr. ordlyd s 9 i høringsbrevet.
- Måsøy kommune ønsker for øvrig at alle vesentlige beslutninger vedr. fremtidig løypenett, som hovedregel bør avgjøres av kommunen selv.

Forslag til vedtak der vi ikke deltar i ordningen:

Måsøy kommune har vurdert det aktuelle høringsbrev og kommer med følgende kommentarer til forslag om forskriftsendringer og forsøksordning:

- Innledningsvis vil Måsøy kommune støtte forslag om at det iverksettes en større prøveordning der kommuner skal kunne etablere snøscooterløyper gjennom arealplanlegging etter plan- og bygningslovens bestemmelser. **Måsøy kommune ønsker ikke å delta som en av kommunene i forsøksordningen.**
- Kommunen støtter forslag til ny hjemmel som ivaretar behov for motorferdsel i forbindelse med ettersøk av skadet storvilt.
- Videre synes forslag om en hjemmel for kommunen til å godkjenne tilførselsløyper mellom reielivsbedrift og godkjent løype å være et godt forslag, men en synes at forslaget krav om en maksimal lengde på 500 meter er svært detaljstyrende og virker noe urimelig. Det anbefales derfor at det ikke settes spesifikke krav til løypelengde, da dette bør ligge innefor kommunens beslutningsmyndighet og skjønn. Jfr. s 11, § 4 nytt fjerde ledd.
- Kommunen støtter oppheving av §5 første ledd bokstav d, da hjemmel for dispensasjoner for kjøring i utmarksnæring forutsettes ivaretatt i forskriftens §5a. Jfr. s 10.
- Måsøy kommune er svært fornøyd med at departementet nå foreslår å tillate tilknytningsløyper mellom kommunene, uten at dette skal medføre krav om kutt i eksisterende løyper. En ser frem til departementets skriv om saken. Det forventes at det blir en enkel prosess å forta disse endringene i løypenettet. Jfr. ordlyd s 9 i høringsbrevet.
- Måsøy kommune ønsker for øvrig at alle vesentlige beslutninger vedr. fremtidig løypenett, som hovedregel bør avgjøres av kommunen selv.

Etatssjefens/rådmannens vurdering (også personal- og økonomiske konsekvenser):

Vedlegg:

Høringsbrev dat. 30. mai 2013

Havøysund 18.6.2013

Raymond Robertsen
Rådmann

Stein Kristiansen
Avdelingsingeniør



DET KONGELIGE
MILJØVERNDEPARTEMENT

10 JUN 2013

Adresseliste

MÅSØY KOMMUNE	Arkiv: Sentralarkiv
Adressat: K 01	
Ansøker: 13/558-1	Journalnr: 2380/13
Emne:	Sk

Deres ref

Vår ref
12/3241

Dato
30. mai 2013

Høring av forslag endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag samt invitasjon til å søke om å delta i forsøksordning med etablering av snøscooterløyper

1. Innledning

Høring av forslag til forskriftsendringer

Miljøverndepartementet sender med dette på høring forslag til endringer i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag 15. mai 1988. Forslagene gjelder åpning for etablering av tilførselsløyper til løypenett i naboland samt utvidet adgang til etablering av tilførselsløyper fra reiselivsbedrifter i Nord-Troms og Finnmark til det åpne løypenettet. I tillegg foreslås enkelte andre endringer.

Liste over høringsinstanser følger vedlagt. Vi ber høringsinstansene vurdere om forslaget også bør forelegges underliggende organer mv. som ikke er oppført på lista. Høringsbrevet er også tilgjengelig elektronisk på www.regjeringen.no/md.

Høringsfristen er 27. juni 2013.

Merknader til forslaget bes sendt elektronisk i Word-format (ikke som PDF-fil) til Miljøverndepartementet på e-postadressen postmottak@md.dep.no.

Invitasjon til å delta i forsøksordning

Miljøverndepartementet inviterer gjennom dette brevet også kommuner som ligger i

det distriktpolitiske virkeområdet til å søke om å delta i en forsøksordning i perioden 2014-2018 der kommunene kan etablere snøscooterløyper gjennom arealplanlegging etter plan- og bygningsloven. Ordningen i den enkelte kommune vil følge de regler som gjelder for forsøk etter lov 26. juni 1992 nr. 87 om forsøk i offentlig forvaltning (forsøksloven).

Søknadsfristen er 1. september 2013.

Søknad sendes elektronisk til Miljøverndepartementet på e-postadressen postmottak@md.dep.no. For nærmere informasjon om søknaden, se punkt 4 nedenfor.

Spørsmål om forslaget til forskriftsendringer eller forsøksordningen kan rettes til seniorrådgiver Hege Feiring i Miljøverndepartementet på e-postadresse hege.feiring@md.dep.no, eller på tlf. 22 24 58 91.

2. Bakgrunnen for forslagene til forskriftsendringer og for ny forsøksordning
Utgangspunktet er at all motorisert ferdsel i utmark er forbudt, på både bar og snødekt mark, jf. § 3 i lov om motorferdsel i utmark av 10. juni 1977 nr. 82 (motorferdselloven). Motorferdselloven og forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag 15. mai 1988 (nasjonal forskrift) gjør imidlertid gjort flere unntak for dette forbudet. Unntakene knytter seg i all hovedsak til nyttekjøring. Det fremgår av motorferdsellovens forarbeider at utgangspunktet for reguleringen av motorisert ferdsel i utmark er å søke å begrense ferdselen til formål og behov som har en allment akseptert nytteverdi, og derved begrense unødvendig kjøring og fornøyleskjøring. Samtidig skal regelverket sikre at den kjøring som er tillatt skjer til minst mulig skade og ulempe for naturmiljø og friluftsliv.

Regelverket åpner i dag ikke for fornøyleskjøring, bortsett fra i Nord-Troms og Finnmark hvor det gjelder egne regler. Her er kan Fylkesmannen legge ut løyper etter forslag fra kommunestyrene. Løypene er åpne for allmennheten og for turoperatører/snøscooterturisme.

I de senere årene har blant annet flere kommunestyrer og fylkesting fremmet ønske om etablering av snøscooterløyper for fornøyleskjøring, både som tilbud til allmennheten og til bruk i reiselivssammenheng, idet snøscooterturisme kan være en viktig inntektskilde enkelte steder. Blant annet har det vært fremmet ønsker om løyper som fører til løypenett i Sverige.

Departementet foreslår at det i grensekommuner åpnes for at Fylkesmannen etter forslag fra kommunestyrene kan etablere tilførselsløyper til nabolandet.

Departementet mener vi i dag vet for lite om konsekvensene for naturmangfold, friluftsliv og folkehelse, både på kort og lang sikt, til at det er forsvarlig å åpne for

etablering av snøscooterløyper for fornøyleskjøring over hele landet. Forsøksordningen med lokal forvaltning av motorferdsel som ble etablert i 2000 og som i dag omfatter 7 kommuner har etter departementet syn ikke gitt tilstrekkelige svar på effekten for friluftsliv og naturmangfold av en generell åpning for etablering av snøscooterløyper, for eksempel virkningen av å åpne for løyper i mer befolkningstette områder og heller ikke erfaringer om effekter av nettverk med løyper for fornøyleskjøring mellom flere tilgrensende kommuner. Departementet foreslår derfor en ordning der inntil 40 kommuner som ligger i det distriktpolitiske virkeområdet skal kunne etablere løyper for fornøyleskjøring med snøscooter i en avgrenset periode på inntil fire år med mulighet for ett års forlengelse i perioden 2014 til og med 2018. Kommunene skal velges ut etter søknad. Ordningen skal evalueres løpende. Evalueringen bekostes av staten.

En slik ordning vil kunne gi oss verdifull kunnskap som vi kan bruke ved senere vurderinger av spørsmålet om fornøyleskjøring med snøscooter i utmark.

3. Næringskjøring

Regjeringen ønsker å utvide adgangen til næringskjøring gjennom åpning for fornøyleskjøring som del av utmarksnæring i form av snøscootersafari etter løype. Slik reiselivsvirksomhet skal forutsette løyve.

Høringsinstansens inviteres til å komme med synspunkter på hvordan en slik ordning kan utformes.

4. Forsøksordning med etablering av snøscooterløyper

Ordningen skal omfatte inntil 40 kommuner som velges ut av departementet etter søknad. Kommunene må ligge innenfor det distriktpolitiske virkeområdet. I de 40 vil de 7 kommunene som er med i det eksisterende forsøksprosjektet for lokal forvaltning av motorferdsel i utmark inngå, forutsatt at de ønsker det og søker innen fristen og de rammer og vilkår som gjelder for forsøket. Det eksisterende forsøksprosjektet vil avvikles, se nærmere om dette nedenfor.

Kommunene som velges ut til å delta vil kunne etablere snøscooterløyper for kjøring med snøscooter gjennom arealplanlegging etter plan- og bygningsloven. Fornøyleskjøring er som hovedregel ikke tillatt etter dagens regelverk. I kommunene som deltar i ordningen vil fornøyleskjøring med snøscooter være tillatt, men kun i løypene som er etablert for dette formålet av kommunen og i henhold til nærmere retningslinjer fra kommunen.

Hensikten med forsøksordningen er blant annet å undersøke virkningene for naturmangfold, friluftsliv og folkehelse når kommunene gis myndighet til å etablere løyper for fornøyleskjøring med snøscooter. Blant annet er det behov for mer kunnskap om hvilke arter og økosystemer som er sårbare for motorferdsel og hvordan disse bør hensyntas i planleggingen, hvor de aktuelle artene finnes, om ordningen

medfører økning i antall snøscootere og generelt økt motorisert ferdsel i utmarka, hvordan dette påvirker friluftslivet og holdninger til bruk av motorkjøretøy i utmark generelt og eventuelle konsekvenser for folkehelsa. Departementet ønsker også å se på om åpning for fornøyleskjøring påvirker kommunens dispensasjonspraksis på motorferdselområdet og eventuelle distriktpolitiske effekter ordningen har, herunder effekter for lokalt næringsliv.

Kunnskapen om virkningen skal skje gjennom en løpende følgeevaluering fra ulike fagmiljøer. Evalueringen vil skje i regi av Miljøverndepartementet og Direktoratet for naturforvaltning. Kommunene som deltar forplikter seg til å bidra til gjennomføring av evalueringen gjennom utveksling av informasjon m.v., både underveis i perioden og i etterkant. Plandokumenter, utredninger og kartlegginger som kommunene bruker og/eller utarbeider i forbindelse med arbeidet med etablering av løyper, skal gjøres tilgjengelig for Direktoratet for naturforvaltning.

Ordningen vil etableres som et forsøk etter lov om forsøk i offentlig forvaltning. Ordningen er tidsbegrenset og gjelder for inntil fire år med mulighet for ett års forlengelse i perioden 2014-2018, jf. forsøksloven § 3 siste ledd. Nærmere rammer og vilkår for ordningen vil fremgå av egne forskrifter for ordningen. Utkast til forskrifter følger vedlagt.

Gjennom forskriftene fastsettes rammer og vilkår for planleggingen som har som mål å sikre at blant annet hensyn til friluftsliv og naturmangfold blir tilstrekkelig ivaretatt. Det vil gjelde et absolutt forbud mot å opprette løyper i verneområder, foreslåtte verneområder og nasjonale villreinområder.

Løypene skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften, og bør søkes unngått i inngrepsfrie naturområder som er 3 eller flere kilometer fra et teknisk inngrep. Kommunen skal videre ta hensyn til virkninger for friluftsliv, fugle- og dyrearter og økosystemer som er sårbare for motorferdsel, ulemper for bolig- og hytteområder, fare for negative effekter på kulturminner og kulturmiljø.

Under planarbeidet må kommunen, dersom dette ikke er gjort tidligere, foreta en kartlegging og verdsetting av friluftsområdene der løypene planlegges. Kartleggingen og verdsettingen skal skje med utgangspunkt i Direktoratet for naturforvaltnings håndbok 25-2004. Kommunen skal vurdere betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftsområder i kommunen. Kommunen skal videre utrede virkningene av snøscooterløypene for naturmangfold i og friluftsliv. Utredningen skal fremgå av planbeskrivelsen når planen sendes på offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 4-2 første ledd.

Forsøksordningen gir kun hjemmel for etablering av løyper for kjøring med snøscooter på snødekt mark. Det er en forutsetning av løypene etableres uten terrenginngrep.

I den senere tid har man sett flere alvorlige ulykker der snøscootere har vært involvert. For å begrense ulykkesrisikoen skal løypene ikke etableres i skredutsatte områder og i bratt terreng. Kommunen skal videre sette vilkår for bruken av løypene, herunder tidspunkt og tidsrom for kjøring (når på dagen, ukedager/helger/høytider, når på året m.v.)

Løypene kan angis i kommuneplan eller reguleringsplan. Hvis kommunen ønsker å behandle løypene gjennom egen planprosess kan det for eksempel skje som delrevisjon av de aktuelle områdene, eller gjennom utarbeiding av egen kommunedelplan for formålet dersom det gjelder et avgrenset geografisk areal i kommunen. For øvrig vil de vanlige prosessreglene for behandling av kommuneplan følges. Der kommunen har behov for en mer detaljert vurdering av løypene, for eksempel pga. berøring med andre bruksområder (hytteområder, boligområder m.v.), vil reguleringsplan være aktuelt.

Etablering av løyper gjennom arealplanlegging innebærer at plan- og bygningslovens regler om involvering av berørte interessegrupper kommer til anvendelse. Det åpner for at slike grupper får anledning til å komme til orde i beslutningsprosessen. Det er en forutsetning at næringsinteresser (herunder reindriftsnæringa), beboerforeninger, grunneiere, turlag og andre friluftsansjasjoner, miljøorganisasjoner, velforeninger, hytteforeninger og lignende får anledning til å uttale seg.

Kommunen kan bare vedta snøscooterløyper på eiendommer der grunneiere har samtykket.

Nærmere om hvem som kan søke og søknadsprosess

Alle kommuner som ligger innenfor det distriktpolitiske virkemiddelområdet sone II, III og IV kan søke om å delta i ordningen. De sju kommunene som omfattes av det eksisterende forsøksprosjektet for lokal forvaltning av motorferdsel i utmark er garantert deltakelse i forsøket forutsatt at de søker innen fristen og innenfor de rammer og vilkår som gjelder for ordningen. Se nærmere om dette nedenfor.

Departementet ønsker at ordningen skal gi et bredt erfaringsgrunnlag. I utvelgingen av kommuner vil departementet derfor legge vekt på å få med kommuner med ulikt folketall og bosettingsmønster, kommuner med ulik geografi (skog, fjell, lavland) og kommuner med ulikt omfang av snøscooterkjøring i dag. Departementet ønsker videre deltakelse både fra kommuner som i samarbeid med andre kommuner kan gi erfaringer med løypenettverk som strekker seg over kommunegrensene, og fra kommuner der slikt samarbeid ikke er aktuelt.

Departementet vil i utvelgelsen også se hen til om kommunen kan trekke fram konkrete utfordringer og problemstillinger som kan være interessante å følge opp i forvaltnings- og forskningssammenheng

Departementet ber på denne bakgrunn om at kommunene i søknaden redegjør hvorfor den ønsker å delta i ordningen og i tillegg kort redegjør for

- innbyggertall og bosettingsmønster
- om det er store hytteområder i kommunen
- om snøscooterløypene vil ligge i skog, i fjellterreng, i lavlandet, i eller ved by/tettsted
- omfanget av og interessen for snøscooterkjøring i kommunen i dag
- andre opplysninger som kan være av betydning for departementets vurdering av søknaden

For søknadsfrist og informasjon om hvor søknaden skal sendes, se innledningsvis i brevet her.

Nærmere om de formelle rammene for ordningen, herunder prosessen for fastsetting av forskrifter for ordningen

Ordningen i den enkelte kommune etableres som et forsøk etter lov 26. juni 1992 nr 87 om forsøk i offentlig forvaltning (forsøksloven) og vil derfor følge de regler som gjelder for slike forsøk.

Forsøk etter forsøksloven innebærer at det fastsettes egne forskrifter for gjennomføringen av det enkelte forsøk, til erstatning for de lover og forskrifter som skal avvikes. De nærmere rammene som skal gjelde for forsøket vil altså fremgå av forskriftene for forsøket. Forskriftene fastsettes av det enkelte kommunestyre etter de alminnelige reglene for saksbehandling i kommuneloven. Forskriftene skal deretter godkjennes av Kommunaldepartementet, som har fagansvaret for forsøksloven.

I dette tilfellet dreier det seg om et statlig initiert og styrt forsøk, og kommuner som skal delta vil derfor kun få godkjent forskrifter lik de som er vedlagt her. Anmodning om godkjenning av forskrifter sendes via Miljøverndepartementet før oversending til Kommunal- og regionaldepartementet.

Forholdet til det eksisterende forsøket med lokal forvaltning av motorferdsel i utmark **Det eksisterende forsøksprosjektet med lokal forvaltning av motorferdsel i utmark avvikles med virkning fra 1. mai 2014.**

De sju kommunene som er med i det eksisterende forsøksprosjektet (Lom, Røros, Stor-Elvdal, Sirdal, Vinje, Hattfjelldal og Fauske) vil få delta i den nye ordningen forutsatt at de ønsker det og søker innen fristen og innenfor de rammer og vilkår som gjelder for ordningen.

Hovedmålsettingen for det eksisterende forsøket har vært å undersøke om motorferdselpolitikken i kommunen blir mer enhetlig og konsekvent og om støy- og den totale trafikkb belastningen reduseres når kommunens motorferdselpraksis kobles til kommunale planvedtak og planprosesser. Forsøket omfatter hele kommunens

motorferdselpolitikk, både på barmark og snø, der kommunen skal dele inn sine arealer i soner der motorferdsel kan foregå og soner der motorferdsel ikke kan foregå. Det vil si at all motorferdsel i kommunen (blant annet tillatelses- og dispensasjonspraksis på snødekt og barmark og ferdsel med både motorkjøretøyer, motorfartøyer og luftfartøyer) skal være forankret i plan. Kommunene er samtidig gitt større frihet på hele motorferdselsfeltet til å bestemme hva slags kjøring som skal være tillatt og ikke, blant annet ved at nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark ikke gjelder. Kommuneplanen har direkte rettslig virkning for motorferdselen og vedtektene åpner blant annet for at kommuneplanens arealdel med tilhørende bestemmelser gir direkte hjemmel for kjøring i utmark og vassdrag.

I den nye ordningen er formålet å undersøke virkningene for naturmangfold, friluftsliv og folkehelse når kommunene gis myndighet til å etablere løyper for fornøyleskjøring med snøscooter. Ordningen er således betydelig mer spesifikk enn eksisterende forsøksordning. Det vil kun være traseer for snøscooterløyper som kommunen må behandle i plan. For annen motorferdsel vil motorferdselloven og nasjonal forskrift gjelde fullt ut.

Kommunene vil som før ha anledning til å gjøre øvrig motorferdsel til et tema i den kommunale planleggingen, innenfor rammene av motorferdselloven og den nasjonale forskriften. På den måten vil motorferdsels spørsmålet gjøres til gjenstand for helhetlige overveielser i kommunen, og denne form for disponering av arealer vil kunne ses i sammenheng med øvrig arealdisponering. Behandling av motorferdsel i kommuneplanen og eventuelt reguleringsplaner gir imidlertid ikke noe selvstendig rettsgrunnlag for motorferdsel i kommunen.

5. Forskriftsendringene

Tilførselsløyper til løypenett i Sverige

Departementet foreslår at det åpnes for at Fylkesmannen i kommuner som grenser til Sverige kan legge ut løyper for persontransport som fører til åpne løyper på svensk side. For kommuner som grenser til Finland er det allerede hjemmel for å etablere slike løyper, idet alle disse kommunene ligger i Finnmark eller er blant de kommunene i Nord-Troms som omfattes av særreglene for Nord-Troms og Finnmark, jf. motorferdselloven § 4 og nasjonal forskrift § 4.

Formålet med løypene skal være tilgang til det svenske løypenettet, og legging av løypetrase skal gjenspeile dette. Hjemmelen kan ikke benyttes til å etablere løyper for generell turkjøring i grensekommunene. Løyper kan legges via en nabokommune dersom det vil være mer skånsomt for naturmangfold og friluftsliv om nabokommuner samarbeider om en tilførselsløype.

Utgangspunktet når løypetraseen skal fastsettes må være korteste vei fra utgangspunktet og til grensen der påkobling til løypenett skal skje. Det må tas høyde for tilrettelegging av infrastruktur i form av parkeringsplasser mv.

Departementet foreslår at det stilles krav om at løypene skal krysse grensen ved offentlig vei, men ber spesielt om høringsinstansenes syn på dette.

Det må forutsettes at etablering av slike løyper skjer i samråd med den aktuelle svenske kommunen.

Departementet vil vurdere nærmere retningslinjer for disse løypene i samråd med Justisdepartementet.

Nord-Troms og Finnmark: Adgang til å etablere tilførselsløyper fra reiselivsbedrifter til det åpne løypenettet

I Nord-Troms og Finnmark er det med hjemmel i motorferdselloven § 5 annet ledd og nasjonal forskrift § 4 etablert snøscooterløyper for allmennheten. Løypene er lagt ut av Fylkesmannen etter forslag fra kommunene.

Regelverket for transport i utmarksnæring hjemler kun transport av materiell og utstyr (jf. nasjonal forskrift § 5a) og åpner ikke for persontransport med snøscooter gjennom utmark til disse åpne løypene. I likhet med lokalbefolkningen må reiselivsbedrifter som ikke holder til ved en åpen løype frakte sine gjester til løypa på annen måte enn ved å kjøre snøscooter gjennom utmark.

I utgangspunktet mener departementet at reiselivsnæringens behov for tilgang til løypene søkes dekket ved at de åpne løypetraseene legges slik at de i størst mulig grad tilfredsstiller behovet til både lokalbefolkningen og reiselivsnæringen.

Begrensningen til transport av materiell og utstyr gir imidlertid ikke nødvendigvis like god mening i Troms og Finnmark, der det er anledning til å ha åpne snøscooterløyper, som i resten av landet, særlig ikke der hvor avstanden mellom reiselivsbedriften og løypa er kort.

Departementet foreslår derfor at det åpnes for at kommunen skal kunne gi tillatelse til reiselivsbedrifter for kjøring til de åpne løypene fra bedriften såfremt strekningen gjennom utmark ikke overstiger 500 meter. Slike løyper skal fungere som rene tilførselsløyper. Rasting og leirslagning skal ikke skje langs tilførselsløypa, men langs de åpne løypene der dette ut fra sikkerhetsmessige og praktiske grunner aksepteres i en avstand på inntil 300 meter fra merkestikkene.

Departementet foreslår at tillatelse til kjøring til de åpne løypene fra reiselivsbedrifter bare skal kunne gis for kjøring i grupper med guide. Tillatelse bør videre bare kunne

gis til virksomheter som oppfyller kravene i gjeldende forskrift § 5 a. Det vil si at virksomheten må være registrert i Enhetsregisteret og at tillatelse ut over en prøveperiode på to år bare kan gis til virksomheter som kan dokumentere en samlet omsetning som gjør at virksomheten er momspliktig. Tillatelsen skal i så fall kunne forlenges med inntil fire år av gangen.

Nord-Troms og Finnmark: Sammenknytning av løyper mellom kommuner

Det er i dag et omfattende løypenettverk i Nord-Troms og Finnmark, jf. særordningen for disse fylkene som er omtalt foran. I henhold til retningslinjer fra Miljøverndepartementet har hovedregelen de senere årene vært at det ikke opprettes nye løyper etter denne ordningen uten at det kuttes tilsvarende lengde i eksisterende løyper. I konkrete tilfelle kan det likevel være forhold som tilsier at dette prinsippet bør fravikes. Departementet ser særlig at dette kan være aktuelt der det gjelder sammenknytning av eksisterende løyper over kommunegrenser. Departementet vil derfor åpne for at slik sammenknytning som hovedregel skal kunne skje uten krav om kutt i eksisterende løype. Det samme gjelder for sammenknytning av løyper mellom kommuner som grenser til Finland og løyper på finsk side. Departementet vil komme tilbake til dette i eget skriv.

Motorferdsel ved ettersøk av skadet storvilt utenom ordinær jakt

Motorferdselregelverket gir i dag ingen hjemmel for bruk av motorkjøretøy i forbindelse med søk etter skadet storvilt, forårsaket av for eksempel påkjørsel. I § 29 i forskrift om utøvelse av jakt, felling og fangst heter det at «Den som utenom ordinær jakttid eller fellingsperiode kommer over skadet storvilt eller kongeørn som er påført store lidelser og ikke kan leve eller bli frisk, skal umiddelbart melde dette til kommunen. Kommunen skal sørge for avlivning dersom dyret ikke kan bli friskt.»

Ved kollisjoner mellom storvilt og motorkjøretøyer er det kommunens oppgave å sørge for at viltet ikke lider unødvendig. Det betyr at kommunen må sørge for ettersøk og avliving hvis dyret ikke er dødt. Ved ettersøk og avlivning av skadet storvilt er det av stor betydning å få gjennomført dette på en rask og effektiv måte. I de tilfeller ettersøket foregår i regi av kommunen, er det i veiledningen til § 29 i forskrift om utøvelse av jakt, felling og fangst åpnet for å benytte hjelpemidler som ikke er tillatt under ordinær jakt, for eksempel bruk av motorkjøretøyer. Kommunen kan overlate dette arbeidet til andre, men kommunen har ansvar for at det blir gjort og at det blir utført på riktig måte.

Adgangen til bruk av hjelpemidler gjelder ikke for jegere og jaktlag som foretar ettersøk i egen regi under ordinær jakt. Her vil villloven §§ 20 og 21 gjelde.

Departementet foreslår at det tas inn en direkte hjemmel i motorferdselsforskriften som åpner for bruk av motorkjøretøy til dette formålet. Adgangen til bruk av motorkjøretøy vil være klart begrenset til ettersøk i kommunal regi, og til tilfeller der kommunen

mener det er hensiktsmessig med bruk av motorkjøretøy ut fra dyrevelferdsmessige grunner.

Oppheving av § 5 første ledd bokstav d (utmarksnæring for fastboende)

Nasjonal forskrift § 5 a åpner for at kommunen kan tillate transport av materiell og utstyr i forbindelse med utmarksnæring. Bestemmelsen ble tatt inn i forskriften etter en forskriftsendring i 2009. I rundskriv T-6/09 skriver Miljøverndepartementet følgende: «Departementet regner det som sannsynlig at forskriften § 5 første ledd bokstav d vil få liten praktisk betydning etter vedtakelsen av ny § 5a, og vil ved senere revisjon foreslå denne opphevet.»

Bestemmelsen i § 5 første ledd bokstav d gir kommunen anledning til å tillate ”kjøring i utmarksnæring for fastboende”. Bestemmelsene overlapper hverandre i stor grad, noe som skaper noe usikkerhet vedrørende bruken av bestemmelsene og forholdet dem imellom, herunder også forholdet til dispensasjonsbestemmelsen i forskriften § 6. Bestemmelsene skiller seg fra hverandre i hovedsak ved at § 5 første ledd bokstav d gjelder snøscooter, mens § 5a gjelder motorkjøretøyer, også på barmark, ved at § 5 første ledd bokstav d åpner for persontransport i visse tilfeller (eks. transport av gjester til utleiehytter), mens § 5a er begrenset til transport av materiell og utstyr og ved at § 5 første ledd bokstav d ikke stiller nærmere krav til omfanget av inntjening. Etter § 5a kreves registrering i enhetsregisteret og en forlengelse utover to år er betinget av momsplikt.

Departementet mener det er uhensiktsmessig å ha to bestemmelser i samme forskrift som hovedsaklig regulerer det samme, og foreslår at § 5 første ledd bokstav d oppheves. Departementet antar at den selvstendige betydning § 5a har i dag i all hovedsak er knyttet til tillatelser til persontransport, spesielt transport til utleiehytter. Departementet mener slik transport bør vurderes gjennom søknad om dispensasjon etter forskriften § 6.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslagene medfører behov for økt tilsyn og kontroll i regi av SNO og politiet for å sikre at kjøring skjer i tråd med regelverket. Det vil videre være behov for ressurser til dokumentasjon av kjøring, herunder fra fly, og behov for innkjøp av scootere, samt andre driftsutgifter. Forslagene vil også medføre merarbeid i kommunene som ønsker etablering av løyper og hos fylkesmennene med behandling av forslag og søknader. I tillegg kommer statens kostnader til evaluering.

7. Forslag til forskriftsendringer

Forskrift om endringer i forskrift 15. mai 1988 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

Fastsatt av Miljøverndepartementet (dato) med hjemmel i lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag § 4a.

I

I forskrift 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag gjøres følgende endring:

§ 3 ny bokstav j skal lyde:

j) nødvendig søk etter skadet storvilt utenom ordinær jakt når søket foregår i regi av kommunen.

§ 4 nytt fjerde ledd skal lyde:

Kommunen kan etter søknad gi tillatelse til å bruke snøscooter for å frakte kunder mellom reiselivsbedrift og løype som er lagt etter bestemmelsene i første ledd. Tillatelsen skal gjelde kjøring i samlede grupper med guide tilknyttet bedriften og skje i trasé fastsatt av kommunen, der strekningen gjennom utmark ikke skal overstige 500 meter. Kommunen kan bare gi tillatelse til bedrifter som er registrert i Enhetsregisteret. § 5a annet ledd gjelder tilsvarende.

Ny § 4 a skal lyde:

I kommuner som grenser til Sverige kan Fylkesmannen etter forslag fra kommunestyret gi forskrift om snøscooterløype for transport til og fra snøscooterløyper i Sverige.

Slik løype skal ikke

- a) legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder*
- b) være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften*
- c) legges i skredutsatte områder eller bratt terreng*

Det skal søkes å unngå løype i inngrepsfrie naturområder som er 3 eller flere kilometer fra et teknisk inngrep.

Ved etablering av løype skal det tas hensyn til

- a) støy og andre ulemper for friluftsliv, naturmangfold, bolig- og hytteområder og kulturminner og kulturmiljø,*
- b) sikkerhet for de som kjører og andre*

Løypene skal legges slik at grensekryssing skjer ved offentlig vei.

Fylkesmannen fastsetter nærmere vilkår for bruk av løypene.

§ 5 første ledd bokstav d oppheves. Nåværende bokstav e blir ny bokstav d

§ 7 tredje og fjerde ledd skal lyde:

Kommunens vedtak etter §§ 4 fjerde ledd, 5, § 5a og § 6 kan påklages til fylkesmannen.

Kommunene skal rapportere behandlingen av saker etter §§ 4 fjerde ledd, § 5, § 5a og § 6. Miljøverndepartementet fastsetter rapporteringsform. Rapporteringsplikten kan utvides til også å gjelde andre forhold vedrørende motorferdsel.

II

Endringene trer i kraft (dato)

Med hilsen

Torbjørn Lange (e.f.)
avdelingsdirektør

Hege Feiring
seniorrådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevet signatur.

Adressater:

Departementene
Fylkesmennene
Fylkeskommunene
Kommunene
Direktoratet for naturforvaltning
Den Norske Turistforening
Framtiden i våre hender
Friluftslivets fellesorganisasjon
Friluftsrådernes Landsforbund
Greenpeace Norge
Kommunesektorens organisasjon (KS)
Miljøstiftelsen Bellona
Natur og ungdom
Norges Bondelag

Norges fjellstyresamband
Norges Hyttelag
Norges Hytteforbund
Norges Idrettsforbund og olympiske komite
Norges Jeger- og Fiskerforbund
Norges Miljøvernforbund
Norges Motorsportforbund
Norges Naturvernforbund
Norges Røde Kors
Norges Skogseierforbund
Norske Reindriftssamers landsforbund, P.b. 508, 9255 Tromsø
Norsk allmenningforbund
Norsk Bonde- og Småbrukarlag
Norskog
Politidirektoratet
Riksadvokaten
Regjeringsadvokaten
Reindrifftsforvaltningen, P.b. 1104, 9504 Alta
SABIMA
Sametinget
Snøscooterimportørenes forening
Statskog
Statens naturoppsyn
Utmarkskommunenes sammenslutning
Verneområdestyrene
Villreintrådet i Norge
WWF – Norge
Økokrim

Forskrift om kommunalt forsøk med snøscooterløyper

Pastsatt av xxxx kommunestyre (dato) med hjemmel i lov av 26. juni 1992 nr. 87 om forsøk i offentlig forvaltning §§ 3 og 5, jf. kgl. res. 11. desember 1992 nr. 1050, Stadfestet av Kommunal- og regionaldepartementet (dato)

§ 1 Formål

Forskriften skal gi grunnlag for å undersøke virkningene av at kommunene gis myndighet til å etablere snøscooterløyper i snødekt utmark og på islagte vassdrag

- a) for naturmangfold, friluftsliv og folkehelse
- b) på kommunens dispensasjonspraksis og på lokal næringsvirksomhet, herunder leiekjøring.

Forskriften skal sikre en helhetlig vurdering av berørte interesser ved etablering av slike løyper.

§ 2 Kommunens adgang til å etablere snøscooterløyper

Kommunen kan etablere særskilte løyper for bruk av snøscooter til kjøring i snødekt utmark og på islagte vassdrag. Løypene skal angis i arealplan eller i reguleringsplan som trasé for snøscooterløype i en eller flere av arealformålene i plan- og bygningsloven § 11-7 første ledd nr. 1 til nr. 6 eller § 12-5 første ledd nr. 1 til nr. 6.

Vedtaket om trasé for snøscooterløype vises i planen som linjesymbol med sosikode 1164, der senterlinjen angir traséen.

Det skal i planarbeidet tas hensyn til

- a) støy og andre ulemper for friluftsliv, naturmangfold, bolig- og hytteområder og kulturminner og kulturmiljø
- b) sikkerhet for de som kjører og andre.

Planforslaget skal inneholde

- a) en utredning av virkningene løypene vil ha for friluftsliv og naturmangfold i plan- og influensområdet
- b) en kartlegging og verdsetting av friluftslivsområdene der løypene planlegges og en vurdering av betydningen av disse områdene opp mot øvrige friluftsområder i kommunen.

Kommunen kan ikke treffe endelig vedtak om snøscooterløype før private og offentlige grunneiere har samtykket i snøscooterkjøring for den del av traséen som gjelder deres eiendom.

§ 3 Begrensninger i adgang til å etablere snøscooterløyper

En snøscooterløype skal ikke

- a) legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder
- b) være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften
- c) kreve terrenginngrep

d) legges i skredutsatte områder eller bratt terreng

Det skal søkes å unngå å legge løype i inngrepsfrie naturområder som er 3 eller flere kilometer fra et teknisk inngrep.

§ 4 *Bruk av snøscooterløypene*

Uten hinder av forbudet i motorferdselloven § 3 og 4a, er det tillatt å kjøre med snøscooter på snødekt mark i løyper opprettet etter §§ 5 og 6.

Kommunen skal gi forskrift for bruken av løypene som minst skal inneholde fartsbegrensninger og tidspunkt og tidsrom for kjøring. Kommunen kan ikke gjøre innskrenkninger i tillatt kjøring etter motorferdselloven § 4 første ledd og forskrift 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 3.

§ 5 *Klage og innsigelse*

Kommunens vedtak etter denne forskriften kan påklages etter bestemmelsene i plan- og bygningsloven § 1-9, men slik at Fylkesmannen er klageinstans.

Plan- og bygningsloven § 11-15 tredje ledd gjelder ikke for kommunestyrets vedtak om trasé for snøscooterløype i kommuneplan.

Fylkesmannen kan fremme innsigelse til forslag til kommuneplanens arealdel og reguleringsplan som gjelder snøscooterløype dersom løypene vil kunne ha negativ betydning for friluftsliv, naturmangfold, reindrift, kulturminner eller kulturmiljø, boligområder og hytteområder eller andre allmenne interesser. Departementet kan ved behandling av innsigelsessaker prøve alle sider av saken.

§ 6 *Forholdet til motorferdselloven og plan- og bygningsloven*

Bestemmelsene i motorferdselloven med forskrifter gjelder med de unntak, presiseringer, tilføyelser og/eller endringer som følger av forskriften her.

For behandling av planer etter forskriften her gjelder bestemmelsene i plan- og bygningsloven (plandelen) romertall I og IV med de unntak, presiseringer, tilføyelser og/eller endringer som følger av forskriften her.

Denne forskriften gjør unntak fra og/eller endringer i følgende lov- og forskriftsbestemmelser:

Forskriften § 1 til § 5	Motorferdselloven §§ 3 og 4 a og nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag av 15. mai 1988 § 1.
Forskriften § 2	Plan- og bygningsloven §§ 11-7, 11-10, 11-11, 12-5 og 12-7, forskrift om kart, stedfestet informasjon, arealformål og kommunalt planregister 26. juni 2009 nr 861 (kart- og planforskriften) § xx.
Forskriften § 5	Plan- og bygningsloven §§ 1-9, 5-4 og 11-15

§ 8 *Brudd på motorferdselregelverket og forsøksordningen*

Kommunen har ansvar for at straffbare brudd på motorferdselloven med tilhørende forskrifter og forskriften her som kommunen får kjennskap til blir anmeldt til politiet. Kopi av anmeldelse skal sendes Fylkesmannen og Direktoratet for naturforvaltning.

§ 9 *Plikt til å medvirke til evaluering av forsøket*

Kommuner som deltar i forsøket plikter å medvirke til evalueringen av forsøket ved å opplyse om forvaltningspraksis eller annen informasjon som etterspørres og gjøre tilgjengelig plandokumenter og annet materiale.

§ 10 *Ikrafttredelse og varighet*

Forskriften trer i kraft ... og oppheves (senest 31. desember 2018).

HØRING - FORSLAG TIL NY RUTEPLAN FOR GODSFARTØY

Saksbehandler: Anne Karin Olli
 Arkivsaksnr.: 13/567

Arkiv: N32

Saksnr.: Utvalg
 52/13 Formannskapet

Møtedato
 19.06.2013

Ordførerens innstilling:

Det vises til høringsbrev fra Finnmark fylkeskommune datert 10.06.13.

Det vil være positivt for Måsøy kommune, og for enkeltbedrifter i kommunen, at seilingsplanen for det fylkeskommunale gods fartøyet også har anløp i Tufjord og Havøysund. Det vil føre til mere gods over kai og bedre transportløsninger for enkeltbedrifter i kommunen. Dette vil også kunne føre til bedre inntjening og utnyttelse av gods fartøyet. Dermed en vinn vinn situasjon for flere parter. Måsøy kommune stiller seg derfor positiv til forslag til ny ruteplan for gods fartøyet "M/S Sørøy".

Det vurderes at det er Tufjordbruket som i første omgang vil få mest ut av ny transportløsning, men at også andre bedrifter i kommunen kan få til bedre - og/eller alternative transportløsninger for gods. Det avhenger av kontakt mellom eventuelle nye brukere av gods fartøyet og fylkeskommunen/operatør. Kommunen vil være behjelpelig med å formidle kontakt, og ber Finnmark fylkeskommune (eventuelt operatør) gjøre en henvendelse til kommunene vedrørende saken.

Tufjordbruket har kommet med skriftlig tilbakemelding. De sier at de både i Tufjord og på Ingøy er avhengig av gode og fleksible transportløsninger for å sikre tilgang på råstoff og utgang av salgsvare. Det er i perioder også andre transportbehov av gods, men det er mer variabelt og sporadisk.

Tufjordbruket har etablert transportavtaler, og mye av vareflyten skjer mellom Tufjordbruket AS (Tufjord og Ingøy), Karlsøybruket AS (Troms) og Fjordlaks AS (Ålesund). Men de har, spesielt i torskesesongen fra januar – mai, behov for gode transportløsninger for ferskfisk som ikke benyttes i saltfiskproduksjonen. For de ville det være hensiktsmessig å få tatt ferskfisk for salg rett fra ut fra Tufjord. Anløp tirsdag og fredag ville være det mest hensiktsmessige. Og med tre anløp ville det vært ytterligere bedre, men de er usikre om det lar seg gjøre i forhold til den seilingsplanen som er foreslått. Uansett er de ikke uinteressert i å se på løsninger som kan forbedre logistikken rundt deres anlegg på Ingøy og i Tufjord.

Nor Lines Havøysund AS ser også det som positivt at det går mer gods over kai i kommunen. Det vil være med på å styrke deres bedrift.

Slik forslaget foreligger, har gods fartøyet liggetid i Havøysund over natten fra tirsdag til onsdag. Spørsmålet er jo om man da kan ha enkelte anløp på signal, for eksempel opdretnsanleggene i Ryggefjord (Mainstream) og Snefjord (NRS og Snefjord Kongekrabbe). Kommunen har ikke vært i kontakt med bedriftene, men det vil jo eventuelt kunne diskuteres med de enkelte. Det er også mulig at andre bedrifter kan ha behov selv om de i dag har andre transportløsninger for utsendelse av varer til markedet/ annen gods.

Dokumenter:

1. Ordførers utredning/vurdering
2. Høringsbrev fra FFK datert 10.06.2013
3. E-post fra Fjordlaks datert 13.06.13

Innledning:

Finnmark fylkeskommune viser i sitt brev til fylkestingets vedtak fra mai 2013, der det fremgår at godstransport på sjø skal fortsette i fylkeskommunens regi minimum ut 2015.

De skriver videre at fartøyet "M/S Sørøy" gjør en god jobb ut fra gitte kriterier, men representerer et stort underskudd i driften da inntjeningen ikke står i forhold til driftskostnadene. I den forbindelse har Finnmark fylkeskommune i samarbeid med dagens operatør utarbeidet et utkast til ny seilingsplan for fartøyet, hvor mulighetene for å bedre utnyttelse og inntjening er bedre.

Saksutredning:

Havnesjefen har hatt kontakt med flere eventuelle brukere av fartøyet, og samtlige er positive til at nytt utkast til seilingsplan for gods fartøyet har lagt inn anløp i Tufjord og Havøysund. Av seilingsplanen foreslås det at fartøyet har liggetid i Havøysund over natten fra tirsdag til onsdag.

Tufjordbruket har kommet med skriftlig tilbakemelding. De sier at de både i Tufjord og på Ingøy er avhengig av gode og fleksible transportløsninger for å sikre tilgang på råstoff og utgang av salgsvare. Det er i perioder også andre transportbehov av gods, men det er mer variabelt og sporadisk.

Tufjordbruket har etablert transportavtaler, og mye av vareflyten skjer mellom Tufjordbruket AS (Tufjord og Ingøy), Karlsøybruket AS (Troms) og Fjordlaks AS (Ålesund). Men de har, spesielt i torskesesongen fra januar – mai, behov for gode transportløsninger for ferskfisk som ikke benyttes i saltfiskproduksjonen. For de ville det være hensiktsmessig å få tatt ferskfisk for salg rett fra ut fra Tufjord. Anløp tirsdag og fredag ville være det mest hensiktsmessige. Og med tre anløp ville det vært ytterligere bedre, men de er usikre om det lar seg gjøre i forhold til den seilingsplanen som er foreslått. Uansett er de ikke uinteressert i å se på løsninger som kan forbedre logistikken rundt deres anlegg på Ingøy og i Tufjord.

Nor Lines Havøysund AS ser også det som positivt at det går mer gods over kai i kommunen. Det vil være med på å styrke deres bedrift.

Slik forslaget foreligger, har gods fartøyet liggetid i Havøysund over natten fra tirsdag til onsdag. Spørsmålet er jo om man da kan ha enkelte anløp på signal, for eksempel opdretnsanleggene i Ryggefjord (Mainstream) og Snefjord (NRS). Det vil jo eventuelt kunne diskuteres med det enkelte selskap.

Det står i høringsbrevet at Finnmark fylkeskommune er interessert i å komme i kontakt med eventuelle nye brukere av fartøyet. Det vil kommunen være behjelpelig med. Hvordan dette skal gjøres kan Måsøy kommune og Finnmark fylkeskommune finne en løsning på.

Ordførers vurdering (også personal- og økonomiske konsekvenser):

Det vil være positivt for Måsøy kommune, og for enkeltbedrifter i kommunen, at seilingsplanen for det fylkeskommunale godsfartøyet også har anløp i Tufjord og Havøysund. Det vil føre til mere gods over kai og bedre transportsøsninger for enkeltbedrifter i kommunen. Dette vil også kunne føre til bedre inntjening og utnyttelse av godsfartøyet. Dermed en vinn vinn situasjon for flere parter.

Ordfører vurderer at det er Tufjordbruket som i første omgang vil få mest ut av ny transportløsning, men at også andre bedrifter i kommunen kan få til bedre - og/eller alternative transportløsninger for gods. Det avhenger av kontakt mellom eventuelle nye brukere av godsfartøyet og fylkeskommunen/operatør. Kommunen vil være behjelpelig med å formidle kontakt hvis det er ønskelig.

Vedlegg:

1. Utkast til ny seilingsplan for godsfartøyet "M/S Sørøy"
2. Høringsuttalelse fra Tufjordbruket datert 13. juni 2013

Havøysund, 17.06.2013


Anne Karin Olli
ordfører

Ordfører

Fra: Postmottak Måsøy kommune
Sendt: 11. juni 2013 09:41
Til: Ordfører; Oddvar Simonsen
Emne: VS: Høring - Forslag om endret seilingsmønster for sjøgodsrute
Vedlegg: [Untitled].pdf

MÅSØY KOMMUNE	Arkiv: <i>Sent bærker</i>
Arkivkode: <i>N 32</i>	
A/saksnr.: <i>13/507 - 2</i>	
Møllatt:	Jansone <i>2430/13</i>
	Gradeng
	Saksbeh. <i>Ord</i>

Fra: Engerengen, Lars H [Lars.H.Engerengen@ffk.no]

Sendt: 10. juni 2013 16:37

To: Hammerfest kommune(Ekstern); Loppa kommune(Ekstern); Alta kommune(Ekstern); Postmottak Måsøy kommune; info.stjernoy@sibelco.com; Johan Kvalsvik A/S (johakval@online.no); 'info@tufjordbruket.no'

Cc: Stig Andreassen (Stig.Andreassen@sibelco.com); ove.sollid@sibelco.com; jorn.berg@hammerfest.kommune.no; jorgen.kristoffersen@alta.kommune.no; Raymond Robertsen; Johansen, Grethe Ernø; Kollektiv; 'Jon Helge Løkke'; Egil Pettersen (Egil.Pettersen@boreal.no)

Emne: Høring - Forslag om endret seilingsmønster for sjøgodsrute

Hei.

Vedlagt følger høringsbrev i forbindelse med eventuell endring i fylkeskommunens sjøgodsrute (Høringsbrevet er også sendt ut pr. ordinær post).

Høringsfrist 20.august, og innspill sendes elektronisk til lars.engerengen@ffk.no .

Ha en fin dag !!

Med vennlig hilsen

Lars H Engerengen
Rådgiver - Kollektivtrafikk

Finmark fylkeskommune
Finnmärkku fylkkagiielda
Henry Karlsens plass 1 - 9815 Vadsø

Telefon 78 96 30 28



FINNMARK FYLKESKOMMUNE
FINNMÁRKKU FYLKKAGIELDA
Samferdselsavdelinga
Johtolatossodat

Vår dato: 10.06.2013

Vår ref: 201300267-2

Arkivkode: ---

Deres ref:

Gradering:

Saksbehandler: Lars H.
Engerengen
Telefon: +4778963028
Lars.H.Engerengen@ffk.no

Se mottakertabell

Høring - Forslag til ny ruteplan for godsfartøy

Det vises til Fylkestingets vedtak fra mai 2013, der det fremgår at godstransport på sjø skal fortsette i fylkeskommunens regi minimum ut 2015.

Fartøyet «M/S Sørøy» gjør en god jobb ut fra de gitte kriterier, men representerer et stort underskudd i driften da inntjeningen ikke står i forhold til driftskostnadene. I den forbindelse har Finnmark fylkeskommune i samarbeid med dagens operatør utarbeidet et utkast til ny seilingsplan for fartøyet, hvor mulighetene for å bedre utnyttelse og inntjening er tilstede.

Vedlagt følger utkast til ny seilingsplan for godsfartøyet. Fylkeskommunen ønsker at høringspartene melder tilbake konkrete behov og ønsker. Det er også ønskelig fra både fylkeskommunen og operatøren å komme i kontakt med eventuelt nye brukere av fartøyet, noe vi håper høringsinstansene kan være behjelpelig med. Understreker at vedlagte forslag er mulig å justere dersom det er innenfor rammen av seilingstid, men at vi er låst til at fartøyet kun skal operere mandag – torsdag, da mannskapet samkjører skift med ferjedrift.

Vi ønsker at høringsinstansene sender sine innspill elektronisk til epost lars.engerengen@ffk.no innen 20.august.

Med hilsen


Per Bjørn Holm-Varøi
Samferdselssjef


Lars H. Engerengen
Rådgiver

Postadresse
Fylkeshuset
9815 VADSØ
postmottak@ffk.no

Besøksadresse
Henry Karlsens plass 1
9800 VADSØ
www.ffc.no

Telefon +47 78 96 30 00
Telefaks +47 78 96 30 01

Org nr 964 994 218
Bankkonto 4930.09.12051

Godsrute

Km	1	2
0	Fra Alta havneterminal	0900
0	Lillebukt	1130x
0	Storokshnes	1315x
0	Altneset	1415x
0	Kvalfjord	1600x
0	Hammerfest kai	1600
0	Fra Hammerfest kai	0900
0	Til Akkarfjord Sørøya	1000x
0	Fra Akkarfjord Sørøya	1030x
0	Til Hammerfest kai	1130
0	Fra Hammerfest kai	1200
0	Til Ulfjord	1415x
0	Fra Ulfjord	1700
0	Til Høyvsund Da. Kai	

Km	3	4
0	Fra Høyvsund Da. Kai	0900
0	Til Ulfjord	1100x
0	Til Ulfjord	1145x
0	Til Akkarfjord Sørøya	1345x
0	Fra Akkarfjord Sørøya	1430x
0	Til Hammerfest kai	1530
0	Fra Hammerfest kai	0900
0	Til Kåmhamn	1030x
0	Til Storokshnes	1330x
0	Fra Storokshnes	1415x
0	Til Kvalfjord	1530x
0	Til Altneset	1530x
0	Til Lillebukt	1745x
0	Fra Lillebukt	1815x
0	Til Alta havneterminal	2030

x. Signalerlep - forhåndsbestilt til skipet

Oddvar Simonsen

Fra: Lars Ivar Sørnes [lars.ivar.sornes@fjordlaks.no]
Sendt: 13. juni 2013 16:57
Til: Oddvar Simonsen
Kopi: Tufjord; Ingøyfisk; Amund Pedersen
Emne: VS: Høring - Forslag om endret seilingsmønster for sjøgodsroute
Vedlegg: [Untitled].pdf

Hei

Vi har sett på dette internt og diskutert litt rundt transportbehov i Tufjord og på Ingøy.

Som kjent er vi både i Tufjord og på Ingøy avhenging av gode/fleksible transportløsninger for å sikre tilgang på råstoff og utgang av salgsvare. I tillegg her i perioder også en del andre transportbehov av gods inn og ut av anleggen - men det er mer variabelt/sporadisk.

Vi har etablert transportavtaler som sikrer fornuftig inntransport av salt, emballasje o.l og uttransport av saltfisk. Mye av vareflyten skjer mellom Tufjordbruket AS (Tufjord og Ingøy) og Karlsøybruket AS (Troms)/Fjordlaks AS (Ålesund).

Men vi har også, spesielt i torskesesongen fra januar - mai, behov for gode transportløsninger for ferskfisk som vi ikke kan benytte i saltfiskproduksjonen. I Tufjord har vi så langt stort sett løst dette med å flere ganger i uken frakte ferdig pakket/iset fisk til Gunnarnes hvor det igjen har gått med hurtigbåten til fastlandet. Blant våre kunder for disse varene er Ice Fish AS.

For oss hadde det vært mer hensiktsmessig om vi kunne få tatt ferskfisken som går til direkte salg rett ut fra Tufjord. I så henseende ville et anløp i Tufjord f.eks. tirsdag og fredag trolig vært det mest ønskelige. Og med 3 anløp i Tufjord pr. uke så ville det vært ytterligere bedre. Men usikker om dette er mulig å løse med de planer som foreligger her.

Vi er uansett ikke uinteressert i å se på løsninger som kan forbedre logistikken rundt våre anlegg på Ingøy og i Tufjord.

Med vennlig hilsen
Tufjordbruket AS

Lars Ivar Sørnes

MÅSØY KOMMUNE	Arbeid
Zaknummer: 13/32	Sentralarkiv
Forslag: 13/507-3	
Møted: 14/6-13	2450/13
	Ord

-----Opprinnelig melding-----

Fra: Oddvar Simonsen [mailto:odd@masoy.kommune.no]
Sendt: 11. juni 2013 10:45
Til: Lars Ivar Sørnes
Emne: VS: Høring - Forslag om endret seilingsmønster for sjøgodsroute

-----Opprinnelig melding-----

Fra: Postmottak Måsøy kommune
Sendt: 11. juni 2013 09:41
Til: Ordfører; Oddvar Simonsen
Emne: VS: Høring - Forslag om endret seilingsmønster for sjøgodsroute