



## Innherred samkommune Møteprotokoll

**Utvalg:** Samkommunestyret  
**Møtested:** Konferansesalen, Stiklestad Nasjonale Kultursenter  
**Dato:** 23.10.2007  
**Tid:** 09:00 – 14.10  
**Til stede:** 17 representanter. Inga Berit Lein møtte fom sak 43/07. Til stede 18 representanter.

Faste medlemmer som møtte:		
Navn	Funksjon	Reprenterer
Robert Svarva	Ordfører	DNA/SP/KRF
Bjørn Iversen	Varaordfører	AP/SP
Kristin Johanne Hildrum	Medlem	AP/SP
Trine Synnøve Hallem	Medlem	AP/SP
Tomas Iver Hallem	Medlem	AP/SP
Hans Heieraas	Medlem	DNA/SP/KRF
Jann Karlsen	Medlem	DNA/SP/KRF
Anne Grete Hojem	Medlem	DNA/SP/KRF
Jorunn Skogstad	Medlem	DNA/SP/KRF
Sverre Sundfær	Medlem	FRP/H/KRF
Lars Gunnar Marken	Medlem	SV/V

Faste medlemmer som ikke møtte:		
Navn	Funksjon	Reprenterer
Trude Holm	MEDL	AP/SP
Svein Jørgen Svensson	MEDL	AP/SP
Gunhild Øwrum Nesgård	MEDL	DNA/SP/KRF
Marita N Gustad	MEDL	FRP/H/KRF
Annikken K Haraldsen	MEDL	H/V
Birger Meinhardt	MEDL	FRP-L
Jostein Trøite	MEDL	SV-L

Varamedlemmer som møtte:		
Navn	Møtte for	Reprenterer
Kjetil Aarstad	Svein Jørgen Svensson	AP/SP
Jan Arne Solvang	Marita N Gustad	FRP/H/KRF
Inga Berit Lein	Trude Holm	AP/SP
Flemming Rehtmar	Gunhild Øwrum Nesgård	DNA/SP/KRF
Hans Arne Aalberg	Birger Meinhardt	FRP-L
Einar Bangstad	Annikken K Haraldsen	H/V
Hanne E. Hansen Lilleberg	Jostein Trøite	SV-L

Fra administrasjonen møte:	
Navn	Stilling
Rudolf Holmvik	Administrasjonssjef
Line Therese Ertsås	Konsulent
Ola Stene	Rådmann Levanger
Alf Birger Haugnes	Kommunalsjef Levanger
Berit Hakkebo	Økonomikonulent
Petter Bjartnes	Enhetsleder Landbruk/naturforvaltning
Trond Rian	Konsulent Landbruk/naturforvaltning
Johannes Bremer	Enhetsleder plan/byggsak/oppmåling/miljø
Grete Ludvigsen	Næringsjef Levanger kommune

**Sakliste:**

Saksnr	Innhold
PS 39/07	Godkjenning av møteprotokoll
PS 40/07	Referater
<i>RS 17/07</i>	<i>1719/289/3 - Bjørnar Matberg - deling av eiendommen Løvhaugen – jordlovsbehandling</i>
<i>RS 18/07</i>	<i>1719/349/5 - Henrik Sandstad - deling av eiendommen Lønseth – jordlovsbehandling</i>
PS 41/07	1721/17/2 - Inger Hjelde - Deling av eiendommen Kausmo - klagebehandling etter jordloven
PS 42/07	Forslag til nytt regelverk for motorferdsel i utmark og vassdrag – høring
PS 43/07	Orienteringer til samkommunestyret

## PS 39/07 Godkjenning av møteprotokoll

### Saksprotokoll i Samkommunestyret - 23.10.2007

#### **Forslag i møte:**

Ordføreren fremmet følgende forslag til vedtak:

”Protokoll fra møte 30.08.07 godkjennes.”

#### **Avstemning:**

Enstemmig

#### **VEDTAK:**

Protokoll fra møte 30.08.07 godkjennes.

## PS 40/07 Referater

### Saksprotokoll i Samkommunestyret - 23.10.2007

#### **Forslag i møte:**

Ordføreren fremmet følgende forslag til vedtak:

”Referatene tas til orientering.”

#### **Avstemning:**

Enstemmig

#### **VEDTAK:**

Referatene tas til orientering.

## PS 41/07 1721/17/2 - Inger Hjelde - Deling av eiendommen Kausmo - klagebehandling etter jordloven

### Saksprotokoll i Samkommunestyret - 23.10.2007

#### **Forslag i møte:**

FRP v/Sverre Sundfær fremmet følgende forslag til vedtak:

1. Klage på søknad fra Inger Grete Hjelde om fradeling av en parsell på ca 1,5 dekar av eiendommen Kausmo gnr. 17, bnr. 2 i Verdal kommune imøtekommes.
2. Samkommunestyret ber administrasjonen foreta nødvendig reguleringsendringer. Ny reguleringsplan fremlegges for samkommunestyret for behandling på førstkommende møte.

#### **Avstemning:**

Ved alternativ votering mellom forslaget fra FRP og administrasjonssjefens innstilling, ble administrasjonssjefens innstilling vedtatt med 14 stemmer. 3 stemmer ble avgitt for forslaget til FRP.

### **VEDTAK:**

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

Saken oversendes til Fylkeslandbruksstyret for endelig avgjørelse etter jordloven.

### **PS 42/07 Forslag til nytt regelverk for motorferdsel i utmark og vassdrag - høring**

### **Saksprotokoll i Samkommunestyret - 23.10.2007**

#### **Forslag i møte:**

FRP v/Jan Arne Solvang fremmet følgende forslag til nytt pkt. 2, 3 og 4:

2. Samkommunestyret går inn for at forvaltning av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag overføres til kommunene.
3. Samkommunestyret vil bemerke at forslag til nytt regelverk for motorferdsel i utmark og vassdrag er en betydelig innstramming i forhold til gjeldende lovverk.
4. Samkommunestyret ønsker en liberalisering av gjeldende lovverk og mener det må være opp til det enkelte kommunestyret og godkjenne/vedta snøscootertraseer. Det oppfordres til nært samarbeid mellom kommunene for å finne helhetlig og fornuftige løsninger.

AP v/Kjetil Aarstad fremmet følgende tilleggsforslag til formålsparagrafen:

- § 1 Formålsparagrafen suppleres med et tillegg om at nødvendig nytte- og næringskjøring skal kunne foregå.
- § 11 b. Muligheten for uttransport av felt elg og hjort utvidets til også å omfatte bjørn, samt at det gis rom for at denne transporten også vil kunne foregå på snødekt mark som en konsekvens av muligheten for å forlenge jakttidene.

#### **Avstemning:**

Det ble punktvis avstemming med følgende resultat:

FRPs forslag til nytt pkt. 2 – falt med at det fikk 3 stemmer.

FRPs forslag til nytt pkt. 3 – falt med at det fikk 3 stemmer.

FRPs forslag til nytt pkt. 4 – falt med at det fikk 3 stemmer.

APs tilleggsforslag til § 1 – vedtatt med 15 mot 2 stemmer.

APs tilleggsforslag til § 11 b – enstemmig vedtatt.

Til slutt ble administrasjonssjefens forslag til høringsuttalelse med vedtatte forslag enstemmig vedtatt.

### **VEDTAK:**

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

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

## **1. Grenseoppgang mellom nyttekjøring – fritidskjøring**

### **a) Hytter og transportbehov på barmark og vinter.**

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

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

Etter 1. byggesesong rammes alle hyttetransporter som ikke kan skje etter bilveg.

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

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

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

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

### **b) Behov for samordning av motorferdsel og rovviltforvaltning.**

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

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

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

**§ 11 b:** Skjerpende krav til type motorkjøretøy ved uttransport av jaktutbytte vil føre til *ekstra kostnader for landbruks- og skogbruksnæringa*. Det skilles mellom 1) om viltet hentes på traktorveg eller *liknende* (ATV er tillatt) eller 2) om det hentes i terrenget (kun miljøbasert motorkjøretøy tillatt). Ordlyden innebærer at de fleste elgjaktlag i Verdal og Levanger må gå til anskaffelse av et "miljøbasert motorkjøretøy" for elgjakta, noe som nok

oppleves urimelig da mange i dag benytter ATV som gårdbruker(e) i jaktlaget allerede disponerer. Med et stipulert behov på ca 50 kjøretøy i ISK betyr det en kostnad på knapt 4 mill.kr. Tilsvarende forhold gjelder også for kommunale ettersøk i regi av kommunen. Her åpner loven heller ikke opp for bruk av kjøretøyet med utstyr fram til det skadde dyret før det er avlivet, noe som i flere tilfeller vil være urimelig tungvint (feks ved ulykker ved jernbane inne i utmark).

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

#### **d) Motorferdsel knyttet til utmarksnæring.**

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

## **2. Ivaretagelse av ulike brukergrupper**

**a) § 20.** ISK vil advare mot at det i saksbehandlingen legges opp til en *tungrodd og lite kundevennlig behandling av varig bevegelseshemmede*. En skriftlig søknad som først skal anbefales av kommunen, behandles hos Fylkesmannen og evt klagebehandles hos DN er en lite egnet saksprosedyre for denne kundegruppen. Denne prosedyren står heller ikke i rimelig forhold til at det nå foreslås at lovverket i utgangspunktet bare skal tillate bruk av leiekjører.

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

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

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

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

**d) § 20 a (siste setning),** åpner for at det i unntakstilfeller kan gis dispensasjoner til den bevegelseshemmede selv. Etter definisjonen av bevegelseshemmet må dispensasjonen trolig forstås som kjørt av andre på søkers oppdrag. I kommentarene til dette punktet

angis at det i unntakstilfeller kan være mulig å få tillatelse til å kjøre selv, *for eksempel* dersom det ikke er mulig å benytte leiekjører. Språkbruken *for eksempel* må forstås dit at det også vil være *andre* eksempel. Gitt denne åpningen vil det være et stort behov for at *lovverk eller rundskriv klargjør hvilke andre evt eksempel som åpner for slik dispensasjon*, da det ellers vil oppstå et stort press opp mot forvaltningen knyttet til en slik gråsoner.

### 3. Kommunale motorferdselsplaner

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

**b) § 4, annet ledd** "Med unntak av motorferdsel etter § 8 første ledd, skal motorferdsel i utmark og vassdrag foregå i samsvar med bestemmelser gitt i kommunal motorferdselsplan". Det vil bli en enorm oppgave (gjennomførbarhet/arbeidsmengde) å lage/revidere en slik plan som er ment å favne alle tenkelig kjørebehov i kommunens utmark som ikke er gitt i § 8 1. ledd. Det som ikke favnes i kommunal motorferdselsplan (KMP) vil i stor grad ikke være tillatt. I praksis betyr det at all transport i forbindelse med hus-/hyttebygging, vedhenting, næringsfiske, utmarksnæring, turistvirksomhet, uthenting av jaktutbytte (hjortevilt), uthenting av sjukt og skadd vilt (irregulær avgang), ikke-nasjonale vitenskapelige undersøkelser osv skal skje i henhold til KMP. Noe av dette skal reguleres gjennom traseer andre gjennom generelle bestemmelser.

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

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

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

### c) Innregulering av faste traseer i regulerte hyttefelt / idrettsanlegg

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

### 4. Saksgang – byråkrati

**a)** For flere tema i lovverket er Fylkesmannen foreslått gjort til vedtaksinstans "etter skriftlig søknad med anbefaling fra kommunen." Ved klage må søknaden gå om kommune, deretter til Fylkesmannen og så til DN for behandling. Dette innebærer at kommunene i realiteten må legge omtrent like mye arbeid i sakene som ordinær saksbehandling. Ustrakt bruk av en slik modell vil påføre det offentlige økt ressursbruk og vesentlig lengre

saksbehandlingstid – dvs. en økt byråkratisering. Alternativt bør kommunen være vedtaksmyndighet – subsidiært bør fullstendig saksbehandling skje hos Fylkesmannen. Enkelte tema ville ha nytt godt av å bli samlet hos fylkesmannen mhp samordnet forståelse av regelverket.

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

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

**§ 26:** Det foreslås at politi, SNO, Fylkesmann og evt organisasjoner skal ha **kopi av alle vedtak** (ISK – 200 årlige saker, dvs 1000 kopier). Dette vil i hovedsak kunne skje elektronisk. For oppsynsmyndigheter er dette begrunnet mhp kontrollvirksomhet. Oppsynsapparatet har begrensede ressurser til rådighet som ikke står i forhold til den informasjonsutvekslingen og oppsynsvirksomheten som kan bedrives. Vi synes ikke det er formålstjenlig at loven detaljregulerer dette, men at partene lokalt heller kan bli enige om praktiske ordninger.

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

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

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

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

**§4:** -Næringsoppgave må være med for å hevde næringskjøring,

- kjører man for andre i landbrukssammenheng må man ha med skriftlig dokumentasjon på ansettelsesforhold eller at man som oppdragstaker har en jobb man skal gjøre som erstatter den næringsdrivendes egen kjøring. Vederlag skal oppgis.

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

#### **e) Lov som uttrykker mistillit til kommunen.**

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

**f) Behov for overgangsregler.**

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

Følgende tillegg til uttalelsen ble vedtatt:

-§ 1 Formålparagrafen suppleres med et tillegg om at nødvendig nytte- og næringskjøring skal kunne foregå.

-§ 11 b. Muligheten for uttransport av felt elg og hjort utvidets til også å omfatte bjørn, samt at det gis rom for at denne transporten også vil kunne foregå på snødekt mark som en konsekvens av muligheten for å forlenge jakttidene.

**PS 43/07 Orienteringer til samkommunestyret**

**Saksprotokoll i Samkommunestyret - 23.10.2007**

**Behandling:**

Det ble gitt følgende orienteringer til samkommunestyret:

- Betrakninger om Innherred samkommune v/Bjørn Iversen.
- Innherred samkommune v/Rudolf Holmvik.
- Kvalitetskommuneprosjektet v/Ola Stene.
- Kommuneplanens samfunnsdel v/Berit Hakkebo.
- Kommuneplanens arealdel v/Johannes Bremer.
- Kommunedelplan Næring, Landbruk og naturforvaltning v/Grete Ludvigsen.
- Miljøfyrtårnsertifisering v/Grete Ludvigsen.
- Landbruk i kommunedelplanen v/Petter Bjartnes.

Rett utskrift attesteres:

Line Therese Ertsås  
konsulent