Møteinnkalling

Utvalg:	**Storfjord plan- og driftsstyre**
Møtested:	Otertind 3, Rådhuset
Dato:	06.11.2020
Tidspunkt:	09:00

Eventuelt forfall må meldes snarest til nestleder Dagmar Miller, pr. e-post til dagmar.miller@politiker.storfjord.no

Vararepresentanter møter kun etter nærmere beskjed.

OBS: retningslinjer for møtevirksomhet på Rådhuset:

1. Du må være helt frisk for å oppsøke eller delta på møte på Rådhuset. Du skal holde deg hjemme selv med milde forkjølelsessymptomer/influensasymptomer, og kan i en slik situasjon kun delta digitalt i et møte.
2. Ved ankomst skal hender vaskes og/eller sprites. Unngå å berøre dørklinker og dørkarmer hvis mulig. Det står sprit like ved hovedinngangen.
3. Du skal holde 1m avstand på møtet. Ingen skal sitte sammen, også under pauser/gruppemøter. Hvis du forlater møtet, sprites hender på tur ut av møtet og når du kommer tilbake i møtet. Det står sprit på og utenfor møterommene.
4. Husk å hoste eller nyse inn i albuebøyen, og hold 1m avstand.

Hatteng, 2.11.20

Dagmar Miller
Nestleder

Bente Høiseth
Utvalgssekretær

Saksliste

Utv.saksnr	Sakstittel	U.Off	Arkivsaksnr
PS 36/20	Referatsaker Miljø,- plan og driftsstyret 06. november 2020		2020/43
PS 37/20	Forskrift om snøskuterløyper i Storfjord kommune - Vedtak om høring		2020/69
PS 38/20	Kommunedelplan for klima og energi (klima- og energiplan) - Merknadsbehandling og vedtak av planprogram		2018/712
PS 39/20	Slamlaguner Skibotn - høring av mindre reguleringsendring		2019/119
PS 40/20	Ros fjellskred fra Nordnes		2020/353
PS 41/20	Budsjett 2021 og økonomiplan 2021- 2024		2019/282

Storfjord kommune

Arkivsaknr: 2020/43 -12
Arkiv: 033
Saksbehandler: Charlotte Heimland
Dato: 30.10.2020

Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
36/20	Storfjord plan- og driftsstyre	06.11.2020

Referatsaker Miljø,- plan og driftsstyret 06. november 2020

Delegerte vedtak:
Nr. 87/20 – Dispensasjon – Helikopterlandinger skredfarekartlegging – Norges geologiske undersøkelse.
Nr.88/20 – dispensasjon- Transport ved andre særlige behov – Martine S. Siikavuopio
Nr. 89/20 – Vedtak i sak om fradeling og oppmåling av matrikkelenhet 5425/43/2/19 til bolig i forbindelse med innløsning etter tomtefesteloven – Per- Einar Georgsen
Nr.92/20 – Vedtak i sak om fradeling og oppmåling av festetomt fra 45/1 til fritidsformål- Per-Einar Georgsen
Nr. 93/20 – Vedtak i sak om fradeling og oppmåling av festetomt 45/1/25 i forbindelse med innløsning etter tomtefesteloven – Per-Einar Georgsen
Nr. 99/20 – Vedtak i sak om fradeling og oppmåling av omsøkt fradeling fra 5425/46/27 til fritidsformål – Ellen Thorsdalen
Nr. 110/20- Vedtak i sak om fradeling og oppmåling av fritidstomt fra 45/1 – Per- Einar Georgsen
Nr. 111/20 – Vedtak i sak om fradeling og oppmåling av festetomt 45/1/18 i forbindelse med innløsning etter tomtefesteloven – Per Einar Georgsen
Nr. 120/20 – Godkjenning av plan for nydyrking 45/2 – Dag Magnus Alvstad.
Nr. 121/20 – Dispensasjon – kjøring av ATV for å rydde snøscooter/ hundekjøringstrasè – Tore Figenschau
Nr. 126/20 – Vedtak i sak om fradeling og oppretting av punktfeste for 2 fritidstomter på 41/4.
Nr. 127/20 – Vedtak i sak om fradeling og oppmåling av tomt til fritidsformål fra 54/12

Orienteringssaker
1. Skuterløyper
2. Oteren Sentrumsplan
3. Hatteng Sentrumsplan
4. Skibotn Kai
5. Larsvollen boligfelt
6. Nalluvuopio reiselivsområde
7. Handlingsdelen Samfunnsplanen

Rådmannens innstilling

Sakene blir referert.

Storfjord kommune

Arkivsaknr: 2020/69 -2
Arkiv: K01
Saksbehandler: Joakim Stensrud Nilsen
Dato: 30.10.2020

Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
37/20	Storfjord plan- og driftsstyre	06.11.2020

Forskrift om snøskuterløyper i Storfjord kommune - Vedtak om høring

Henvisning til lovverk:
Motorferdselforskriften §4a

Vedlegg
1 1. Forskrift om snøskuterløyper
2 3. Forskriftsprosess og utredninger
3 2. Kart

Saksopplysninger

På bakgrunn av endring i motorferdselforskriften må alle kommuner med snøskuterløyper fastsette løypene i ny forskrift innen 19.06.2021. Storfjord kommune startet dette arbeidet internt i 2019 med innhenting av tidligere vedtak og grunnlagsdata.

Sweco AS er engasjert av kommunen til å utarbeide forslag til forskrift med kart og de utredninger som kreves. Det er disse dokumentene som skal sendes på høring til direkte berørte parter og sektormyndigheter.

Det er strenge føringer for prosess knyttet til etablering av snøskuterløyper, og det foreligger grundig veiledningsmateriell og forventninger fra sektormyndigheter knyttet til slike prosesser. Dette er brukt som grunnlag for den prosessen Storfjord kommune har lagt opp til.

Vurdering

Vedlagte dokumenter er utarbeidet i henhold til motorferdselsloven §4a, og belyser de tema som er grunnlaget for å kunne etablere snøskuterløyper. Det er i dokument 3 *Forskriftsprosess og utredninger* gjort utredninger vurderinger av løypenettets virkninger på blant annet reindrift, naturmangfold, friluftsliv, støy og sikkerhet.

Det er konkludert med at ved enkelte avbøtende tiltak og justering av løypetrasé vil belastningen på utredningstemaene være innafor toleransegrensene. Dermed vil rådmannen anbefale at

forslag til forskrift med kart og utredning (vedlagte dokumenter) legges ut til høring og offentlig ettersyn.

Rådmannens innstilling

Forslag til forskrift om snøskuterløyper i Storfjord med tilhørende kart og utredningsdokument sendes på høring og offentlig ettersyn.

Forskrift om snøskuterløyper, Storfjord kommune, Troms og Finnmark fylke

Hjemmelsgrunnlag Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven) §4a
Arkivsak:
Dato:
Revisjoner:

§1 Formål

a) Formålet med denne forskriften er ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere og legge til rette for kjøring med snøskuter (beltemotorsykkel) i fastsatte og tilrettelagte løyper.

§2 Virkeområde

a) Forskriften gir bestemmelser om bruk av snøskuterløyper i Storfjord kommune. Bestemmelsene hjemler kun kjøring med typegodkjent og registrert snøskuter. (beltemotorsykkel). Den hjemler ikke fornøyelseskjøring med andre motorkjøretøy, som ATV med påsatte belter.

b) Løypenettet iht. løypekartet består av følgende nummerte traséer:

Nr.	Trasé
1	**Mortendalsløypa**
	Lyngskroa – Otertun – Mortendalen – Signalnesvatnet – Vassdalen – Paras
	Løypa går fra Lyngskroa til Otertun, via Mortendalsmoen, gjennom Mortendalen, øst for Sennvatnet, over Saunakken, gjennom Allavátčahca, over Signalnesvatnet (Čieknaljávri) nord for Vassdalselva til veien ved Vassdal gård. Løypa går videre til Rognli gård og leder så inn på Parasløypa.
2	**Parasløypa**
	Paras – Breidalen – Čazajávri – Kitdalen
	Løypa går fra Rognli gård, via Parasdalen, sørenden av Bárrásvupvdegeahči, ca. 2 km fra Gappohytta, over øvre del av indre Skjærdalen, Valljihat, øst for høyde 668, over Veltvatnet og frem til Breidalen og kryss med Kitdalsløypa og Sammenbindingsløypa.
3	**Kitdalsløypa**
	Søreng i Kitdal – Hatteng
	Løype fortsetter fra Parasløypa. Fra Hatteng sentrum ved butikk, bensinstasjon og spisested går løypa 150 m sør til Hatteng bru der den krysser Hattengveien, går videre over Kitdalselva, følger elva, forbygningene og innmark opp til Søreng, går videre gjennom Sørdalen, over Sørdalssmåvatnan via sørsida av Oksefjellet med sidegreiner til Čazajávri og Alibergvannet, videre gjennom Breidalen og frem til kryss med Parasløypa og Sammenbindingsløypa.
4	**Sammenbindingsløypa**
	Gálggojávri – Veltvatnet (Vuolit Golddaluoppal)
	Løypa går fra Sallojohka ved E8 og svinger vestover mot Moalkejávri (følger Skibotnløypa). Løypa tar av fra Skibotnløypa sørøst for Sallooaovi med oppstigning ca. 2-300 meter fra turløypa, følger østsida av Sallooaivi til Salloráššajávrrit, videre til Doggejávrrit, og følger nord for Doggejohka til Veltvatnet (Vuolit Golddaluoppal), hvor den knyttes på Parasløypa.
5	**Skibotnløypa**
	Skibotn – Finskegrensen ved E8
	Løypa starter ved Gammelveien, krysser E6 ved søndre ende av Gammelveien og E8 før skytebanen og forbi skytterhuset. Løypa krysser E8 nord for Nedstevatn (Vuolit Ivgojávrit), og følger vestsiden av E8 over Nedste- og Øvstevatn sørover til Skibotndalen Kurs og fritid, Brennfjell. Her har løypa en arm ned til Brennfjell camping etter gamle Finlandsvei. Fra Skibotndalen Kurs og fritid, Brennfjell går løypa videre over E8, og følger nordsida av Øvre Haskielv til Stolpefjellmyra. I fjellsida følger løypa over Njuolvi til utløpet av Ákšogaikungorsa, øst for Speainivannet og over Halsefjellet til Doggejohka (høyde ca. 560), følger lia til Rovvejohka (høyde ca. 520) og sørover til E8, ca. 1 km ovenfor Dalmunningen. Løypa går videre

	over på vestsiden av Skibotnelva, og opp dalen etter høyspentlinja vest for Helligskogvannet. Videre går løypa til Stortippen og Grustaket, opp til Sallojohka, over Moalkejávri, øst for Bossovárri til riksgrensen ved E8.

§3 Endring av løypetrasé

Kommunen kan i de tilfeller der det ikke er forhold av vesentlig betydning som skal tas hensyn til, endre løypetrasé i terrenget med maksimalt 100 meter til hver side av fastsatt trasé, dersom terreng eller kjøreforhold tilsier at dette er nødvendig for å få en funksjonell og sikker løypetrasé. Endringer skal gjøres i samråd med grunneier.

§4 Åpning og stenging av løypene

a) Ferdsel med snøskuter langs løypene etter denne forskrift er kun tillatt på snødekt mark, når løypene er entydig merket i terrenget, og kommunen har kunngjort at løypene er merket og åpnet for sesongen. Dersom løypen ikke er merket, er den stengt.
b) Åpning og stenging kunngjøres på kommunens hjemmesider.
c) Kommunen kan stenge hele eller deler av løypene grunnet hensyn til sikkerhet for de som kjører og andre.
d) Kommunen kan stenge hele eller deler av løypene med umiddelbar virkning etter anmodning fra reindriften grunnet reindriftsforhold.
e) Løypenettets åpningstid er regulert av forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 9.

§5 Skilting og merking

Løypene skal merkes entydig i terrenget. Løypestart og løypeslutt skal merkes tydelig. Midlertidige skilt og annen merking skal fjernes ved stenging av løyper ved sesongslutt. Kommunen skal merke områder med skredfare, åpne råker i vassdrag, løypekryss, vanskelige områder og kryssing av offentlig vei, og strekninger med redusert hastighet jf. §4c.

§6 Bruk av løypene

a) All ferdsel i løypene skal foregå aktsomt og hensynsfullt, for å unngå skade og ulemper for naturmiljøet og mennesker.
b) Det er tillatt å kjøre i løypenettet hele døgnet.
c) Føreren skal stanse før kryssing av veg, og har vikeplikt for trafikanter som befinner seg på vegen. Maksimal hastighet ved kryssing av veg er 20 km/t.
d) For kjøring i løypene gjelder normalt de nasjonale bestemmelsene for hastighet etter vegtrafikkloven og forskrift om kjøring med motorvogn i terrenget og på veg ikke åpen for alminnelig ferdsel.

Følgende strekninger angitt i kart har fartsbegrensning maks. 20 km/time hjemlet i denne forskrift. Hastighetsbegrensningene er fastsatt grunnet hensynet til sikkerhet og støy.

Fartsbegrensningene skal skiltes i løypene.

Nr.	Strekning	Maks. tillatt hastighet
	Mortendalsløypa	

1	Lyngskroa – Mortensdalen grustak	20 km/ time
2	Signalnesvannet – Paras	20 km/ time
	Kitdalsløypa	
3	Hatteng sentrum - Kitdalen v/ Bjørnevoll	20 km/ time
4	Søreng i Kitdal v/ P-plass og vegkryssing	20 km/ time
	Skibotnløypa	
5	Skibotn sentrum – Nedstevatnet	20 km/ time

§7 Stopp og rasting utenfor snøskuterløypene

a) Der «rasting tillatt» angis på skilt i løypene er det lov å raste inntil 100 meter fra senter av løypa til begge sider. Dette gjelder under snaufjellet.
b) Langs hele løypenettet på snaufjellet er det tillatt å parkere i forbindelse med rasting inntil 300 meter fra senter av løypa til begge sider.
c) Det er bare kjøring i rett linje ut fra løypa som er tillatt ved rasting. Parallellkjøring 300 meter ut langs løypene er ikke tillatt.

§8 Rasting på islagte vann

Det åpnes for kjøring ut av løypene for rasting og isfiske på hele vann.
Forskriften gjelder for følgende vann:

Løype	**Islagte vann åpne for resting**
Mortendalsløypa	Signalnesvannet
Kitdalsløypa	Sørdalssmåvatnan
	Čazajávri
	Poikkiharjunjärvi
	Langvatnet
	Alibergvatnet
	Oksefjellsmåvatnan
Sammenbindingsløypa	Salloráššajávrrit (alle vannene)
	Doggejávrrit
Skibotnløypa	Sallojávri
	Moalkejávri

§9 Endring av løypespor

Kommunen kan i de tilfeller der det ikke er forhold av vesentlig betydning som skal tas hensyn til, endre løypesporet i terrenget med maksimalt 100 meter til hver side av fastsatt trasé, dersom terreng eller kjøreforhold tilsier at dette er nødvendig for å få en funksjonell og sikker løypetrasé. Endringer skal gjøres i samråd med grunneier.

§10 Brukerbetaling

Storfjord kommune kan kreve betaling for bruken av løypenettet. Gebyret skal øremerkes til drift og vedlikehold av kommunens løypenett.

§11 Ikrafttreden

Forskriften trer i kraft den 01.06.2021.

FORSKRIFT OM SNØSKUTERLØYPER

STORFJORD KOMMUNE, TROMS OG FINNMARK FYLKE

PROSJEKT: 10216762 - STORFJORD SNØSKUTERLØYPER

KONVERTERING AV FORSKRIFT OM SNØSKUTERLØYPER, STORFJORD KOMMUNE, TROMS OG FINNMARK FYLKE

3. FORSKRIFTSPROSESS OG UTREDNINGER

DATO	STATUS
30.10.2020	**Høring og offentlig ettersyn**

Forord

Rapporten er en beskrivelse av forskriftprosesse og utredninger med sikte på konvertering av Storfjord kommunes forskrift om snøskuterløyper til gjeldende regelverk hjemlet i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven) §4a.

Storfjord er en av komunene i Nord-Troms som gjenom mange år har hatt løyper fastsatt av Fylkesmannen med hjemmel i motorferdselloven §5 tredje ledd, som er en særregel for kommunene i Nord-Troms og Finnamrk. Løypene i Storfjord vurderes med sikte på vedtak etter det nye regelverket som fulgte ved endring av motorferdselloven 19.06.2015.

Sweco Norge AS er engasjert i arbeidet med å bistå i utredningen av hensynene kommunen plikter å ta iht. bestemmelsene i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag (motorferdselforskriften) §4a. Storfjord kommune er gjennom prosessen ansvarlige for saksgangen som følger forvaltningsloven kapittel VII.

De presenterte utredningene er med på å danne grunnlag for kommunens vedtak om videreføing av snøskuterløyper under gjeldende hjemmelsgrunnlag.

Intensjonen bak arbeidet er å legge til rette for videreføring av dagens tilbud med snøskuterløyper. Kommunen ved Storfjord kommestyre har på bakgrunn av registrert bruk og stor interesse for løypene tilrettelagt for en forskriftprosess som ble oppstartvarslet 29.04.2020. Beslutningsgrunnlaget sendes på høring og saken søkes så godt som mulig belyst for berørte partrer, interessenter og innbyggerne forøvrig.

Saksgrunlaget er sammensatt av følgende dokumenter.

1. Forskrift om snøskuterløyper (bestemmelser om bruk)
2. Kart over løypenett
3. Forskriftsprosess og løypeutredning

Storfjord kommune har annonsert saken og gått i dialog med berørte parter. Dokumentene er utarbeidet av Sweco Norge AS i samarbeid med Storfjord kommune.

Saken er lagt ut på høring

Frist for å sende inspill er satt til

Spørsmål om forskriftsarbeidet kan rettes til:

		Telefon	**E-post**
Storfjord kommune	Joakim Nilsen	7721 2829 / 400 28 822	joakim.nilsen@storfjord.kommune.no
Sweco Norge AS	Knut Arne Grosås	94144310	knutarne.grosas@sweco.no

Sweco
Hjalmar Johansens gate 23

NO 9007 Tromsø, Norge
Telefon +47 77 60 09 00

www.sweco.no

Sweco Norge AS
Organisasjonsnr. 967032271
Hovedkontor: Oslo

Knut Arne Grosås

Mobil +47 941 44 310
knutarne.grosas@sweco.no

Sammendrag

Gjennom forskriftsprosessen søker Storfjord kommune å videreføre eksisterende løypenett under ny lovhjemmel som er motorferdselloven §4a. De aktuelle løypene er vurdert i henhold til reglene for saksbehandling av snøskuterløyper som følger av motorferdselforskriften §4a med tilhørende merknader. Noen av skuterløypene som søkes videreført har eksistert helt siden 1970 - tallet.

Løypene i Storfjord kommune utgjør samlet sett 161 km med løyper for fornøyelseskjøring med snøskuter på snødekt mark. Løypenes virkninger er vektet mot hensynene kommunen plikter å ta. I flere tilfeller er det tilkommet ny informasjon som gjør at løypene må vurderes fra et annet ståsted enn sist gang løypene ble behandlet.
Det gjelder f. eks. prosjektene kartlegging verdsetting av friluftslivsområder og KULA (Kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse i Troms) fra 2018.

Løypene er til stort gagn for lokalt næringsliv i Storfjord, men også for nærings- og handelsstanden i Kilpisjärvi på Finsk side av grensen. Løypene bidrar til at campingplasser holdes vinteråpne, lokal handel og salg av drivstoff.
Storfjord er enste kommune i tidl. Troms fylke som har grenseoverskridende løype til et naboland.

Løypene gir kommunens innbyggere og tilreisende mulighet til å drive fornøyelseskjøring med snøskuter. Løypene skaper engasjement blant frivillige i kommunens snøskuterforeninger som sørger for merking, skilting og vedlikehold av traseene gjennom hele sesongen. Den frivillige innsatsen er en forutsetning for at løypene kan holdes åpne.

Slike skuterforeninger er samholdskapende og bidrar med et betydelig aktivitetstilbud som er viktig i lokalsamfunn hvor vegen til fullverdige fritidsattraksjoner som uteliv med kino, teater og utesteder kan være lang.

Den reelle effekten av deltakelse i frivillig arbeid og tilhørighet er essensielle for sosial utvikling og viktige aspekter som kan bidra til at ungdom holder seg borte fra rusmidler.

Det er innledet dialog med ulike interessenter som reindriften, skuterforeningene, friluftsråd og andre med lokalkunnskap for å skaffe til veie et tilstrekkelig utredningsgrunnlag. Storfjord kommune har lagt til rette for bred medvirkning i planleggingsarbeidet ved oppstartvarsel og publikasjon på kommunens hjemmesider, noe som er viktig i en sak som berører flere interessefelt.

Reindriften har er aktivt involvert i arbeidet og har fremstilt endringsønsker. Storfjord kommune har ved det politiske utvalget «Plan og driftsstyret» fastsatt forskriftsprosessens rammer til å omfatte videreføring av gjeldende løypenett med visse justeringer for å bedre kunne ivareta de hensynene kommunen plikter å ta i saksutredningen.

Løypene berører ikke verneområder eller forslåtte verneområder. Nærmeste verneområde er Lullefjellet naturreservat ved Skibotnløypa. Det berøres en forekomst av viktige naturtyper – boreal hei, uten at det er funnet grunn til å endre traseen.

Forskriften inneholder begrensninger i tillatt hastighet på noen steder av hensyn til sikkerhet og støy. Løypene går gjennom flere viktige og svært viktige friluftslivsområder hvor det er gjort spesifikke avveininger mot forhold som har betydning for vinterfriluftsliv og støy.

Det er funnet mulighetsrom for videreføring av dagens snøskuterløyper på bakgrunn av nærmere vurderinger rundt støy og vinterfriluftsliv.

Innhold

FORORD 2

SAMMENDRAG 1

INNHOLD 2

1 OM FASTSETTELSE AV SNØSKUTERLØYPER ETTER §4A 5
1.1 Hjemmel i lov og forskrift 5
1.2 Konvertering av løyper i Nord-Troms og Finnmark 5
1.3 Forutsetninger 6
1.3.1 Medvirkning og prosess 6
1.3.2 Generelt om utredningen 6
1.3.3 Mulighet til å klage på kommunens vedtak 7
1.3.4 Opphevelse av forskriften 7
1.3.5 Overtredelse av forskriften 7

2 BAKGRUNN 8
2.1 Sakens foranliggende 8
2.2 Rammer for utredningen 8
2.3 Ønsker utenfor forskriftprosessens rammer 8

3 UTREDNINGSGRUNNLAG 9
3.1 Gjeldende løypers lokalisering 9
3.1 Gjeldende forskrift FOR-2003-01-14-63 10
3.2 Arealbruk og påvirkning 11
3.3 Bruken av løypene 11
3.4 Samfunnsmessige faktorer 11
3.5 Vurdering mot forskrift om KU 12
3.6 Forventninger til kommunen 13

4 FORSKRIFTSPROSESS 14
4.1 Forutsetninger 14
4.1.1 Rollefordeling utreding/prosess 14
4.1.2 Forventninger fra nasjonalt og regionalt hold 14
4.1.3 Forskriftsprosessen ved konvertering av løyper 14
4.1.4 Aktiv medvirkning 14
4.1.5 Grunneiers samtykke 15
4.2 Forskriftsprosessen 15
4.2.1 Melding om oppstart 15
4.2.2 Dialog før høring og offentlig ettersyn 15
4.3 Saksutvikling 15
4.4 Uttalelser til forskriftsprosessen – før høring 16

5 UTREDNING AV LØYPER 21
5.1 Rammer for forskriftsprosessen 21
5.2 Grenseoverskridende løyper 21
5.3 Verneområder og planlagte verneområder 22
5.4 Kulturminner og kulturmiljø 23
5.5 Reindrift 26
5.6 Naturmangfold 29
5.6.1 Inngrepsfrie naturområder (INON) 29
5.6.2 Naturtyper 30

5.6.3 Faktaark – Naturtyper 32
5.6.4 Oversiktskart naturtyper 33
5.6.5 Skuterløypenes virkninger på fauna og flora 34
5.6.6 Funn i «Rovbase» 36
5.6.7 Rovvilt 37
5.6.8 Spesielt sårbare og sensitive dyrearter 37
5.7 Vurdering iht. naturmangfoldloven (NML) §§ 8-12 38
5.7.1 Sjekkliste 38
5.7.2 NML §8 Kunnskapsgrunnlaget 42
5.7.3 NML §9 Føre- var- prinsippet 43
5.7.4 NML §10 Økosystemtilnærming og samlet belastning 43
5.7.5 NML §11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver 45
5.7.6 NML §12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder 45
5.8 Friluftsliv 46
5.8.1 Kartlagte og verdsatte friluftslivsområder 46
5.8.2 Berørte friluftslivsområder 47
5.8.3 Friluftslivsområder i Balsfjord kommune 50
5.8.4 Friluftslivsområder i Målselv kommune 51
5.8.5 Friluftslivsområder i Sverige og Finland 51
5.8.6 Støy og friluftsliv 52
5.8.7 Tur og friluftsruter 55
5.8.8 Vinterfriluftsliv i Storfjord kommune 56
5.9 Støy 57
5.10 Minsteavstander 57
5.10.1 Opplevd støy 57
5.10.2 Bebyggelse nær løypen 57
5.10.3 Støy i motbakker 61
5.11 Sikkerhet 62
5.11.1 Sikkerhet og løypedrift 62
5.11.2 Skredfare 63
5.11.3 Kjørefart og fartsgrenser 64
5.11.4 Vegstrekninger åpne for snøskuterkjøring 64
5.11.5 Kryssing av offentlig veg 64
5.11.6 Parkering ved offentlig veg 66

6 RISIKO OG SÅRBARHETSANALYSE 67
6.1 Om ROS - analysen 67
6.2 Bakgrunn for ROS - analysen 67
6.3 Analyseområdet 67
6.4 Uønskede hendelser, konsekvenser og tiltak 68

7 LØYPEPLAN OG DRIFTSFORUTSETNINGER 72
7.1 Kart over løypenettet 72
7.2 Løypeinndeling 73
7.3 Tilknytningsløyper 73
7.4 Startsteder og brukerparkering 74

8 BESTEMMELSER I FORSKRIFTEN 75
8.1 Kjøretider 75
8.2 Rasting på snaufjellet 75
8.3 Rasting på islagte vann 76
8.4 Rasting utenfor løypa under snaufjellet 76
8.5 Fartsgrenser fastsatt i forskriften 76

9 DRIFT AV SNØSKUTERLØYPENE 78
9.1 Ansvarsforhold 78
9.2 Informasjon 78
9.3 Forebyggende arbeid 79
9.3.1 Løypeplanlegging 79
9.3.2 Daglig drift 79
9.3.3 Forebyggende arbeid i lag og foreninger 79

10 FIGURLISTE 80

1 Om fastsettelse av snøskuterløyper etter §4a

1.1 Hjemmel i lov og forskrift

Kommunene har gjennom bestemmelser i lov og forskrift fått myndighet til å etablere løyper for kjøring med snøskuter på vinterføre i fastsatte løyper.

Iht. motorferdsellovens §1 er lovens formål å «ut fra et samfunnsmessig helhetshensyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen.»

Av lovens forarbeider fremgår det at begrepet naturmiljø skal forstås i videste betydning. Det omfatter både naturlandskap med mark, planteliv, dyreliv og andre miljøverdier som ren luft, rent vann, landskap samt stillhet og ro. Formuleringen «fremme trivselen» innebærer at loven også tar sikte på å tilgodese rekreasjonsverdier, friluftsliv og naturopplevelser.

Vedtak om snøskuterløyper medfører disponering av areal, stedvis over lange strekninger som kan berøre ulike interesser innenfor influensområdet. Samtidig er løyper også ofte med på å skape ringvirkninger for lokal handels- og næringsstand i lokalmiljøene rundt startpunkter.

Gjennom endring av motorferdselloven 19. juni 2015 ble alle landets kommuner på nærmere vilkår gitt hjemmel til å etablere snøskuterløyper for fornøyelseskjøring gjennom motorferdselloven §4a.

1.2 Konvertering av løyper i Nord-Troms og Finnmark

Frem til lovendringen har adgangen til fornøyelseskjøring på snøskuter med unntak av de nevnte kommunene i Nord-Troms og Finnmark stort sett vært knyttet til prøveprosjekter.

Kommunene i Nord-Troms og Finnmark ble ved lovendringen gitt en frist på 6 år, frem til 19. juni 2021 til å konvertere sine løyper og fastsette disse i tråd med gjeldende nytt regelverk.

Storfjord kommune søker i den forbindelse gjeldende forskrift om snøskuterløyper (14.01.2003) konvertert til nytt regelverk og har åpnet forskriftsprosess som tar utgangspunkt i videreføring av eksisterende løyper. Gjennom utredningen har Sweco Norge AS tatt utgangspunkt i saksbehandlingsreglene angitt i motorferdselforskriften §4a og utdypninger vedr. konvertering i Miljødirektoratets brev av 22.09.2017 «Videreføring av eksisterende snøskuterløyper – krav og veiledning til utredning og prosess».

Kommunene vedtar løyper med hjemmel i motorferdselloven §4a. Forskriftprosessen og utredninger i forkant av vedtaket gjøres etter reglene i motorferdselforskriften §4a.

Lovverket som gir adgang til etablering av løypene baserer seg fullt og helt på en åpen planleggingsprosess der dialog, medvirkning og enighet på tvers av ulike interessefelt er nødvendig å oppnå for at kommunene oppfyller vilkårene for fastsettelse av løyper.

Hvordan dette stiller seg i forhold til konvertering av eksisterende løyper vil i større grad avhenge av erfaring og kunnskap om interesseforhold og mulige konflikter knyttet til hensynene som motorferdselforskriften §4a skal ivareta.

1.3 Forutsetninger

1.3.1 Medvirkning og prosess

Gjennom konverteringsprosessen stilles det forventinger til at kommunen legger til rette for dialog med berørte parter, involvering av interessenter, samarbeid, offentlighet og informasjon.

Kommunen må finne løsninger slik at det så langt det er mulig unngås interessekonflikter.

Løypenes virkninger for influensområdet må utredes og saken må sendes på høring før det kan treffes vedtak om snøskuterløyper.

- Alle grunneiere må ha gitt samtykke
- Avklaring og dialog med reindriftsnæringen
- Vurdere løypene mot kartlagte og verdsatte friluftslivsområder
- Vurdering mot naturmangfoldloven samt kulturminner og kulturmiljø
- Vurdere løypenes virkning for naturmangfoldet
- Støy mot bolig- og hytteområder iht. angitte minsteavstander
- Sikkerheten for de som kjører og andre (ROS)
- Skredfare
- Landskaps- og kjøreforhold

1.3.2 Generelt om utredningen

Selv om motorferdselforskriften §4a åpner for motorisert ferdsel til fornøyelsesformål, er det fortsatt et mål å begrense motorferdsel mest mulig. Motorferdselloven gjelder fortsatt for all annen ferdsel i utmark og på vassdrag. Det gis ikke tillatelse til etablering av løyper for ATV eller andre motoriserte kjøretøy bortsett fra snøskuter. I sentrale områder for kalving og flytting av rein skal løypene være stengt etter 25. april. Løypene skal ikke kreve terrenginngrep, men mindre tiltak som små bruer der hvor det er nødvendig for å ivareta sikkerheten defineres ikke som terrenginngrep.

Løypene kan ikke legges i verneområder eller forslåtte verneområder. Kommunen kan ikke dispensere eller på en annen måte gjøre unntak fra bestemmelsene om snøskuterløyper som den har vedtatt. Løypene vil ikke være dispensasjonsgrunnlag for hyttekjøring el.

Forskrift om kjøring med motorvogn i terrenget og på veg ikke åpen for alminnelig ferdsel legges til grunn for kjøring i løypene. Storfjord kommune har vegstrekninger åpne for snøskuterkjøring, men disse innarbeides ikke i forskriften.

1.3.3 Mulighet til å klage på kommunens vedtak

Kommunestyrets vedtak kan påklages av grunneiere og rettighetshavere til eiendommer i løypenes influensområde, Sametinget og berørte reinbeitedistrikt samt organisasjoner hvis interesser blir berørt av snøskuterløypene, nabokommuner og berørte statlige og regionale organer. Muligheten til å klage på kommunens vedtak om snøskuterløyper følger av motorferdselforskriften §4a åttende ledd. Forvaltningsloven kapittel VI gjelder. Fristen for å klage er 3 uker fra det tidspunkt underretning om vedtaket er kommet frem til vedkommende part.

1.3.4 Opphevelse av forskriften

Den lokale forskriften om snøskuterløyper kan og bør oppheves når det ikke lenger er behov for den eller når eldre forskrift erstattes av en ny. Hvis hjemmelsloven eller den aktuelle hjemmelsbestemmelsen oppheves bør også den kommunale forskriften oppheves. Forskrifter oppheves på samme måte som de fastsettes.

1.3.5 Overtredelse av forskriften

Gjennom evalueringen av tidsbegrenset forsøksprosjekt med isfiskeløyper igangsatt av Fylkesmannen i Troms med siktemål på å redusere omfanget ulovlig kjøring beskrevet i Miljødirektoratets DN Rapport 2007-3 konkluderes det med at forsøksordningen ikke hadde ført til nedgang i ulovlig kjøring.

Overtredelser knyttes i hovedsak til kjøring som strider med rammene kommunen har satt gjennom bestemmelsene om bruk av løypene.

Ut fra erfaringer fra andre kommuner som har fastsatt løyper etter motorferdselforskriften §4a er ulovlig kjøring ut fra løypene en varierende utfordring. Det er av stor betydning at kommunene definerer en tydelig toleransegrense mht. virkemidlene som er tilgjengelige.

Politiet og Statens naturoppsyn (SNO) er kontrollmyndigheter.

Kommunens virkemiddel er anmeldelse av ulovlige forhold og stenging av løypenettet.

2 Bakgrunn

2.1 Sakens foranliggende

Storfjord kommune har ved kommunestyret og det politiske Plan- og driftsstyret fastsatt rammer for utredning og videreføring av eksisterende løypenett. Storfjord kommune har et stort løypenett som nå søkes videreført. Løypene er trekkplaster for både lokale og tilreisende. De har vært viktige i lokal næringssammenheng og bidrar til frivillig engasjement blant motorsportinteresserte innbyggere som er med på den daglige driften med merking og preparering av løypene.

2.2 Rammer for utredningen

Storfjord kommune har fastsatt rammene for konverteringsprosessen til å omfatte eksisterende løypenett med mindre tilpasninger for bedret funksjonalitet og ivaretakelse av hensynene kommunen plikter å ta iht. motorferdselforskriften §4a.

Kommunene har gjennom bestemmelser i lov og forskrift fått myndighet til å etablere løyper for kjøring med snøskuter på vinterføre i fastsatte løyper. Vedtak om løyper medfører disponering av areal, stedvis over lange strekninger som kan berøre flere motstridende interesser, spesielt gjennom vinteren.

I dette tilfellet har Storfjord kommune åpnet en prosess som tar utgangspunkt i videreføring av eksisterende løypenett. I den sammenheng sees også utredningene i lys av Miljødirektoratets brev til kommunene i Nord-Troms og Finnmark datert 22.09.2017 – «Videreføring av eksisterende snøskuterløyper - krav og veiledning til utredning og prosess». Der intensjonen er å avklare interessemotsetninger som skapes av bruken i eksisterende løyper og vurdere løypene opp mot ny informasjon som har tilkommet etter forrige vedtak om skuterløyper.

Ved fastsettelse av siste og gjeldede forskrift i 2003, ble det gjennom daværende regelverk også stilt forutsetninger om at løyper ikke skulle legges i områder med sårbart naturmangfold. Man ser f. eks. at Skibotnløypa er lagt med god avstand til Lullefjellet naturreservat og hensynet til friluftslivsområdet rundt Treriksrøysa er vektet tungt i tidligere utredninger.

Samtidig kom naturmangfoldloven i 2009 som stiller krav om vurderinger etter §§ 8 – 12. Det kan også ha kommet til ny kunnskap og registreringer, for eksempel om fjellrev, rovfugler eller andre sårbare arter. Derfor legger man til grunn at kunnskapsgrunnlaget for vurderingene som ble foretatt ved siste fastsettelse kan ha forandret seg.

2.3 Ønsker utenfor forskriftprosessens rammer

Forskriftsprosessen omfatter kun videreføring av gjeldende løyper. Gjennom prosessen har også avdekt noen ønsker som ligger utenfor utredningsrammene.

- Endring av sammenbindingsløypa, der den legges nærmere riksgrensen
- Endring av første del av Skibotnløypa
- Tilknytning til løypenettet i Målselv kommune
- Direkteforbindelse mellom Oteren og Hatteng

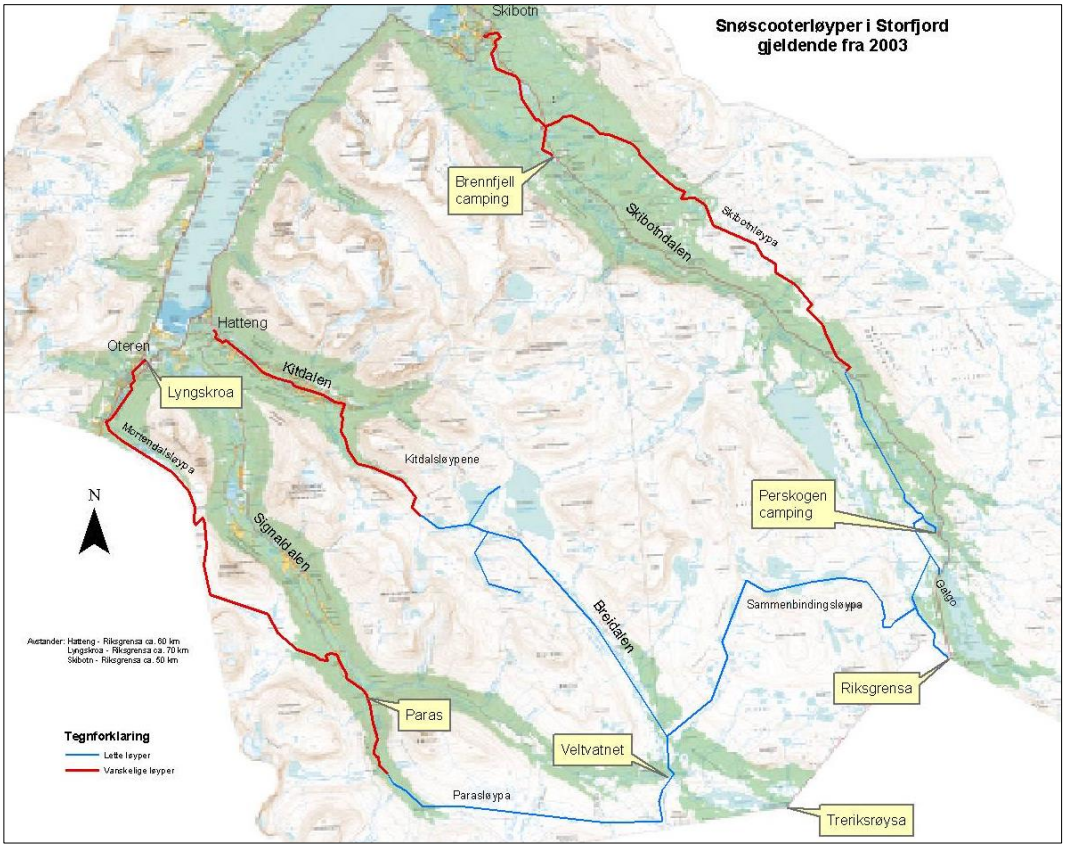
3 Utredningsgrunnlag

3.1 Gjeldende løypers lokalisering

Løypene er lokalisert i de østlige delene av kommunen med utgangspunkt i kommunens største tettsteder Oteren, Hatteng og Skibotn. Fra startpunktene her går de oppover dalførene Mortendalen, Kitdalen og Skibotndalen, og videre opp på fjellet sør-øst mot grensetraktene til Finland og Sverige hvor løype går i storskala høyfjellslandskap over 500 moh. Sammenbindingsklypa knytter Skibotnløypa sammen med Kitdalsløypa, Mortendalsløypa og Parasløypa.

Gjeldende forskrift hjemler mulighet til å åpne følgende løyper for kjøring:

1. Mortendalsløypa
2. Parasløypa
3. Kitdalsløypa
4. Sammenbindingsløypa
5. Skibotnløypa



Figur 1: Gjeldende kart over snøskuterløyper i Storfjord

3.1 Gjeldende forskrift FOR-2003-01-14-63

§1 Følgende faste løyper for snøskuter er opprettet:

Skibotn – Finskegrensen ved E8 (Skibotnløypa)
Løypa starter ved Gammelveien, krysser E6 ved søndre ende av Gammelveien og E8 før skytebanen og forbi skytterhuset. Løypa krysser E8 nord for Nedstevatn (Vuolit Ivgojávrit), og følger vestsiden av E8 over Nedste- og Øvstevatn sørover til Skibotndalen Kurs og fritid, Brennfjell. Her har løypa en arm ned til Brennfjell camping etter gamle Finlandsvei. Fra Skibotndalen Kurs og fritid, Brennfjell går løypa videre over E8, og følger nordsida av Øvre Haskielv til Stolpefjellmyra. I fjellsida følger løypa over Njuolvi til utløpet av Ákšogaikungorsa, øst for Speainivannet og over Halsefjellet til Doggejohka (høyde ca. 560), følger lia til Rovvejohka (høyde ca. 520) og sørover til E8, ca. 1 km ovenfor Dalmunningen. Løypa går videre over på vestsiden av Skibotnelva, og opp dalen etter høyspentlinja vest for Helligskogvannet. Videre går løypa til Stortippen og Grustaket, opp til Sallojohka, over Moalkejávri, øst for Bossovárri til riksgrensen ved E8.

Gálggojávri – Veltvatnet (Vuolit Golddaluoppal)
Løypa går fra Sallojohka ved E8 og svinger vestover mot Moalkejávri (følger Skibotnløypa). Løypa tar av fra Skibotnløypa sørøst for Sallooaovi med oppstigning ca. 2-300 meter fra turløypa, følger østsida av Sallooaivi til Salloráššajávrrit, videre til Doggejávrrit, og følger nord for Doggejohka til Veltvatnet (Vuolit Golddaluoppal), hvor den knyttes på Parasløypa.

Lyngskroa – Otertun – Mortendalen – Signalnesvatnet – Vassdalen – Paras
Løypa går fra Lyngskroa til Folkets hus Otertun, via Mortendalsmoen, gjennom Mortendalen, øst for Sennvatnet, over Saunakken, gjennom Allavátčahca, over Signalnesvatnet (Čieknaljávri) nord for Vassdalselva til veien ved Vassdal gård. Løypa går videre til Rognli gård.

Paras – Breidalen – Čazajávri – Kitdalen
Løypa går fra Rognli gård, via Parasdalen, sørenden av Bárrásvupvdegeahči, ca 2 km fra Gappohytta, over øvre del av indre Skjærdalen, Valljihat, øst for høyde 668, over Veltvatnet (Vuolit Golddaluoppal), inn Breidalen, sørsida av Oksefjellet, via sørbukta i Čazajávri (med sidegrein til hytter i østenden av Čazajávri), over Sørdalssmåvatnan, sør for Poikkiharju og gjennom Sørdalen til Søreng. Fra Søreng går traseen over innmark ned til Kitdalselva. Løypa følger elva, forbygningene og innmark ned til 150 m nord for Hatteng bru, over kommunal eiendom fram til butikk, bensinstasjon og spisested.

Oksefjellsmåvatnan – Allibergvatnet
Løypa går fra scooterløypa Paras – Kitdalen ved Oksefjellsmåvatnan (høyde 742) over Poikkiharjunjávri og Langvatnet til vestbredden av Allibergvatnet (høyde 847).

§2 Løypene tillates brukt fra det tidspunkt merking er gjennomført til og med 4. mai.
Nedtaking av merker skal være avsluttet innen sluttdato. Kommunen bekjentgjør åpningen av løypene når kommunen har godkjent løypemerkinga.

§3 Merking av løypene skal skje etter retningslinjer gitt av fylkesmannen. Ved løypestart skal det være satt opp løypekart og nødvendig informasjon.
Kommunen er ansvarlig for midlertidig stenging av løyper ved skredfare eller annen akutt fare (åpne elver, ising og liknende).

§4 All kjøring skal følge merket løype. Dersom merkinga er borte, er løypa stengt.

§5 Denne forskrift trer i kraft straks. Fra samme tid oppheves forskrift av 6. februar 2002 nr. 119 om snøscooterløyper, Storfjord kommune, Troms.

3.2 Arealbruk og påvirkning

Løyper kun kan etableres på bærende snølag utgjør arealbruken flaten som dekkes av snøskuterløypen på snø samt tilhørende arealer i forbindelse med av/på-lasting av snøskutere samt arealer til rasting, løypemerking og skilting. Parkerings- og oppstillingsplasser for biler med tilhengere inngår også i løypenes infrastruktur.

Løypenes virkninger er mest signifikante ved kommunens tettsteder og i grensetraktene. Ved en grensepassering langs med E8 ved Kilpisjarvi er løypenettet i Storfjord knyttet til det Finske løypenettet.

Snøskuterløyper fører ikke til bruk av naturressurser, men kan medføre lokale belastninger på området i form av forurensing fra snøskutere som brukes i løypene.
Støy er en faktor som kan skape forstyrrelser for dyrelivet samt mennesker som bor, har hytte eller oppholder seg i influensområdene. Det kan skape virkninger for utøvelse av tradisjonelt vinterfriluftsliv i områder hvor naturen brukes til dette. Løypene berører også viktige og svært viktige friluftslivsområder.

Følsomheten for støy kan variere og det er vanskelig å fastlegge en grenseverdi som garanterer mot helseskader for mennesker eller tydelig definerer virkningene for dyrelivet.
Bruken i faste løyper kan skape virkninger for rammebetingelsene til reindriftsnæringen hvis området utgjør et bruksgrunnlag i fremtidig perspektiv, brukes til vinterbeite på nåværende tidspunkt, eller at kjøring i løypene gjennom terrenget kan medføre forstyrrelser som leder reinen bort fra naturlige oppholds- og beitearealer.

De senere årene har det vært gjennomført omfattende kartlegginger av kulturminner og krigsminner i Storfjord kommune. Noen av lokalitetene finnes i områdene som omfattes av snøskuterløyper. Storfjord kommunes egne temaplaner for kulturminner og krigsminner gir sammen med foretatte registreringer en god oversikt.

Løypene krysser på enkelte steder trafikkerte bilveger hvor Statens vegvesen stiller krav til utforming og frisikt i krysningspunktet på bakgrunn av veilederen «Snøscooter».

3.3 Bruken av løypene

Løypene er åpne for alle brukergrupper og nyttes av både lokale brukere og tilreisende. Grensepasseringen gir løypen økt tilgjengelig for brukere som ønsker å starte fra Finsk side. Løypene bidrar til stort engasjement i de lokale skuterforeningene som står for merking og vedlikehold av løypene gjennom sesongen.

3.4 Samfunnsmessige faktorer

- Løypene er en viktig akselerator for frivillig engasjement i snøskuterforeningene.
- Løypene er med på å dekke et rekreasjonsbehov og bidrar til opprettholdelse av kundegrunnlaget for en stor del av den lokale næringsstanden.

Nytteverdien av snøskuterkjøring til rekreasjonsformål er normalt størst i de nordligste delene av landet hvor vinteren er lang og det er vanlig med store snømengder. Bruken av snøscootere er derfor utbredt.

Løypene bidrar til opprettholdelse av lokale bedrifter, grobunn for frivillig engasjement og økt trivsel blant brukerne.

3.5 Vurdering mot forskrift om KU

Kommunale planer, og private og offentlige tiltak og virksomheter medfører som regel forandringer i befolkningens omgivelser. Enten slike forandringer blir påført folk, eller folk oppsøker dem, er det både riktig og viktig å redegjøre for hvilke forandringer som er sannsynlige, og hva disse kan bety.

Snøscooterløypene innebærer disponering av areal til et formål som berører flere interessefelt over et stort geografisk område, spesielt reindrift, friluftsliv og naturmangfold, men også boliger og hytter.

Storfjord kommune og Fylkesmannen i Troms har tidligere foretatt flere vurderinger når løypene har blitt fastsatt i forskrift jf. motorferdselloven §5 tredje ledd.

Negative virkninger vil primært skapes av kjøring i løypene vinterstid. Virkningene for resten av sesongen vil normalt ikke medføre betydelige konsekvenser utenfor vintersesongen.

Konklusjon til KU vurdering

Temaene som kommunen plikter å utrede jf. motorferdselforskriften §4a sammen med forhold som er funnet relevante å ta med dekkes i tilstrekkelig grad av kravene til utredning jf. motorferdselforskriften §4a med kravet til vurdering iht. NML §§ 8-12 samt kravet til prosess etter forvaltningsloven kapittel VII.

Utredningsplikten dekkes av regelverket som følger av lovhjemmelen. Samtidig kan løyper reverseres uten større synlige spor etter en eventuell avvikling.

Løypene er en kjøreveg for beltemotorsykkel på snødekt mark hvor de største konsekvensene primært knyttes til støy, hardpakking av snø og ulykker hvor beltemotorsykkel er involvert. Virkningene relaterer seg også i stor grad til hvordan føreren håndterer kjøretøyet.

Planlegging og utredning av snøscooterløyper jf. motorferdselloven §4a med tilhørende forskrift faller ikke inn under KU-plikt. Temaer som kunne vært aktuelle for KU dekkes av reglene for behandling a snøscooterløyper etter nasjonal motorferdselforskrift §4a.

Det knyttes forventninger til at kommunen tilrettelegger for en hensiktsmessig bruk slik at det skapes en rasjonell balansegang som bidrar til å dempe interessemotsetninger og miljømessig belastning, men likevel legger til rette for skuterløyper som i størrelse og omfang er dekkende for å ivareta et helhetlig løypesystem som er til gagn for rekreasjon, turisme, lokale næringsaktører og frivillig engasjement i skuterforeningene.

Sjekkliste for KU

		Plantype	Ja	Nei
§6	a	Regional plan etter plan- og bygningsloven		x
		Kommuneplanens arealdel		x
		Kommunedelplan		x
		Områderegulering		x
		Tiltak i vedlegg I som behandles etter andre lover enn plan- og bygningsloven.		x
	b	Reguleringsplan etter plan- og bygningsloven som for tiltak i vedlegg I.		x
		Tiltaket er konsekvensutredet i tidligere plan		x
	c	Tiltak i vedlegg I som behandles etter andre lover en plan- og bygningsloven		x
§7	a	Tiltak i vedlegg II som behandles etter energi-, vannressurs- eller vassdragsreguleringsloven		x
	b	Planer og tiltak etter andre lover som fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II og som vedtas av et departement		x
		Planer og programmer etter andre lover etter tiltak i vedlegg I og II som vedtas av et departement		x
§8	a	Reguleringsplan for tiltak i vedlegg II		x
	b	Tiltak i vedlegg II som behandles etter en annen lov enn plan- og bygningsloven		x

3.6 Forventninger til kommunen

Samtidig med dette arbeidet pågår er det åpnet prosesser for åpning av nye løyper og videreføring av gjeldende løyper flere andre steder i Troms og Finnmark fylke.

Bruken i sammenliknbare naboland som Sverige og Finland der det er tillatt med fritidskjøring med snøskuter i en eller annen form skaper også forventninger til at kommunen fortsetter å legge til rette for snøskuterløyper.

Kommunen må ivareta interesser som reindrift, jordbruk og skogbruk. Som forurensningsmyndighet er det også knyttet forventninger til at kommunen ikke tillater motorferdsel som kan føre til forurensning av drikkevannskilder som kan følge fra bruk både direkte ved vannkilden eller via tilsig fra løypesporet. Brukergrupper som pr. i dag nytter området til andre friluftslivsformål som opplever negative virkninger fra bruken i løypene søkes ivaretatt gjennom dialog og muligheter til å uttale seg til oppstartvarselet og under høringen. Skutermiljøet i Storfjord har også vist stort initiativ i medvirkningen.

Det er dermed grunn til å tro at forventningene til avklaringer i forskriftprosessen både blant ulike interessegrupper, innbyggerne og sektormyndighetene er høye.

4 Forskriftsprosess

4.1 Forutsetninger

4.1.1 Rollefordeling utreding/prosess

Storfjord kommune leder prosessen og har involvert Sweco Norge AS i arbeidet med utredninger og vurderinger knytet til forskriftsarbeidet med utferdigelse av forskrift

4.1.2 Forventninger fra nasjonalt og regionalt hold

Kommunes mulighet til å gjøre vedtak om snøskuterløyper med kart over løypenett er en direkte konsekvens av Stortingets vedtak av ny lov om motorferdsel i utmark den 19.06.2015. Gjennom lovendringen ble også særreglene for kommunene i Nord-Troms og Finnmark fjernet og disse kommunene gitt en frist på 6 år til å konvertere sine løyper til det nye regelverket.

4.1.3 Forskriftsprosessen ved konvertering av løyper

Miljødirektoratet har i brev av 22.09.2017 «Videreføring av eksisterende snøskuterløyper - krav og veiledning til utredning og prosess» redegjort for kravene til utredning og veiledning til prosess for videreføring av løyper i Nord-Troms og Finnmark.

Generelt gjelder de samme kravene til prosess for videreføring av løyper som for fastsettelse av nye løyper. I kommuner som Storfjord hvor det har vært løyper i mange år vil interessemotsetninger og virkinger kunne synliggjøres basert på erfaringsgrunnlaget som kommunene har med de eksisterende løypene.

Likevel må vurderingene gjøres på nytt siden det gjennom årenes løp kan ha tilkommet ny informasjon som må tas med i beslutningsgrunnlaget.

Gjennom forskriftprosessen har kommunen også mulighet til å vurdere både mindre og mer omfattende endringer av løypenettet. Miljødirektoratet sier i brevet av 22.09.2017 at kommuner med planer om utvidelse av løypenett bes samkjøre prosessene slik at man lettere kan vurdere samlet belastning jf. NML §§ 8-12. Storfjord kommune skal i denne omgang kun vedta eksisterende løyper.

4.1.4 Aktiv medvirkning

Flere enkeltpersoner, lag foreningen og organisasjoner har medvirket aktivt i sammenheng med fremskaffelse av grunnlagsmaterialet. Sweco Norge AS har sammen med Storfjord kommune i tidligfase etablert dialog for å avklare status for eksisterende løyper og forutsetninger for konverteringsprosessen. Løypene i Storfjord kommune har eksistert fra 1970-tallet og er i den sammenheng godt etablert i lokalmiljøet. Løypene er spesielt viktige for kommunens handelsstand, reiselivsnæring og frivillighet i motorsportmiljøer på tvers av både aldersgrupper og lokalmiljøene i Storfjord. Snøskuterforeningene har bidratt aktivt i planleggingsfasen.

Samtidig kan løypene også ha uheldige virkninger for f. eks. naturmangfoldet, friluftsliv og reindrift samt støy mot bolig- og hytteområder. Fra nasjonalt og regionalt hold forutsettes det at kommunene skal bidra til å ivareta disse hensynene.

4.1.5 Grunneiers samtykke

Motorferdselforskriften §4a sjuende ledd sier: Kommunen kan ikke treffe vedtak om snøscooterløyper over en eiendom før grunneier har samtykket.

Storfjord kommune innhenter samtykke fra grunneiere som er berørt.

4.2 Forskriftsprosessen

4.2.1 Melding om oppstart

Organisasjoner og publikum er invitert til å komme med innspill og synspunkter. Prosessen har også omfattet drøftingsmøter innad i kommuneadministrasjonen samt i dialog mellom kommunen, berørte parter og konsulenten Sweco Norge AS som utreder løypenes virkninger og ellers bidrar med kartografiske gjøremål for Storfjord kommune gjennom prosessen.

Fylkesmannen i Troms og Finnmark har i møte med representanter fra Storfjord kommune delt saksdokumenter og informasjon fra tidligere forskriftsprosesser når løypene ble fastsatt av daværende Fylkesmannen i Troms med hjemmel i motorferdsellovens §5 tredje ledd. Dette var før Sweco Norge AS ble involvert i prosessen.

Storfjord kommune meldte oppstart av forskriftsprosess i brev til regionale myndigheter, interesseorganisasjoner og andre berørte den 29.04.2020 hvor frist for innspill var satt til 29.05.2020.

4.2.2 Dialog før høring og offentlig ettersyn

- Dialog og kommunikasjon med reinbeitedistriktene om deres bruk av området og løypenes virkninger for den daglige driften.
- Dialog med Fylkesmannen i Troms og Finnmark om tidligere utredninger og bakgrunnsmateriale for fastsettelse av løypene etter motorferdsellovens §5. Oppdragsansvarlig hos Sweco Norge AS har fått begrenset innsyn i sensitive artsdata for området og oversendt distriktsplaner for de norske reinbeitedistriktene med interesser i området.

4.3 Saksutvikling

Dato	Tema
05.04.2019	Oppstartmøte regodkjenning av løyper Gjennomgang av løypenettet med Helligskogen rbd. og Skuterforeningene
06.06.2019	Felles fagmøte mellom Storfjord kommune og Fylkesmannen i Troms og Finnmark
28.04.2020	Internmøte – friluftsliv (Storfjord kommune og Sweco)
29.04.2020	Melding om oppstart

4.4 Uttalelser til forskriftsprosessen – før høring

04.05.2020	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)
Det vises til DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter. DSB viser til Fylkesmannen som har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer.	
Uttalelsen tas til orientering.	
04.05.2020	**Skibotn Bygdeutvalg**
Ønsker at skuterløypen flyttes tilbake til gammel trasé på venstre side av E8 fra skytterhuset slik at man unngår 2 kryssinger av E8.	
Uttalelsen er tatt til orientering. Traseendringen er vurdert, men på nåværende tidspunkt er handlingsrommet jf. rammene for utredning begrenset til å kunne omfatte små justeringer av løypene.	
05.05.2020	**Skibotn snøscooterforening**
Ønsker at snøscooterløypen flyttes til dens opprinnelige trasé på venstre side av E8 oppover fra det gamle skytterhuset slik at man unngår to kryssinger av E8.	
Uttalelsen er tatt til orientering. Traseendringen er vurdert, men på nåværende tidspunkt er handlingsrommet begrenset til å omfatte mindre justeringer. Det skal ikke etableres nye løyper i denne prosessen.	
07.05.2020	**Statens vegvesen**
Anbefaler at løypene utformes etter veilederen det de krysser veg. Det må anlegges tilstrekkelig med parkeringsplasser slik at det ikke parkeres på og ved veg. Løypeeier er ansvarlig for at kryssingene driftes slik at kravene ivaretas. Gjelder også fjerning av brøytekanter. SVV har vedlagt veileder for snøscooterløyper. Vegeier kan kreve at kryssingene stenges/utbedres. Kommunen må også medta i sin planlegging drift av løypenettet.	
Uttalelsen tas til orientering. Skuterforeningene er involvert i planleggingsarbeidet og skal drifte løypene videre innenfor rammene av den nye forskriften. Parkeringsforhold er drøftet med skuterforeningene. På store utfartsdager kan det være trangt om plassen, men dette søkes i denne omgang løst med skilting/informasjon. Sweco har vært i dialog med Statens vegvesen knyttet til kryssing av riks- og fylkesveger. For riksveg-kryssingene er forholdene på kryssingsstedene analysert og dokumentert. Statens vegvesen vil gjøre sine vurderinger til disse i forbindelse med høringen. Kryssing av fv. 7930 avklares med Troms og Finnmark fylkeskommune.	
12.05.2020	**NVE - Norges vassdrags- og energidirektorat**
Ved utarbeidelse av planer som inkluderer snøscooterløyper innenfor aktsomhetsområder for skred anbefaler NVE at personer med dokumentert snøskredfaglig kompetanse involveres for å vurdere skredsikkerheten for foreslåtte løyper. Anbefales hensyntagen til utarbeidet klimaprofil for Troms. Listet aktuelle nettsider med nyttig informasjon om skred og skredfare. NVE har ikke alltid kapasitet til å behandle saker som gjelder de enkelte snøscooterløyper.	
Uttalelsen tas til orientering. Løypene går gjennom noen mulig skredutsatte områder. Storfjord kommune har rutiner for håndtering av skredfare gjennom sesongen. Løypenummereringen er tilpasset muligheter for ulike startpunkt.	

15.04.2020	Helligskogen fjellstue v/ Steinar Overelv
Helligskogen fjellstue ser et behov for å kunne tilby sine gjester snøscooterløype på vinteren. Vises til at Fjellstuen mister gjester til overnattingssteder på finsk side som vil kjøre snøscooter. Fjellstuen kan ikke øke prisene i takt med de andre campingplassene i kommunen. Har etablert parkeringsplass til sine gjester og stukket ut en tilknytning til Skibotnløypa anvist i eget kart. Foreslått tilknytning går over en sti ned mot Helligskogvatnet, langs vannkanten til den kobles til forsvarets løype og derfra videre opp til Skibotnløypa.	
Man ser et visst trykk på løypa i dette området. En ny parkeringsplass og tilknytning ved Helligskogen fjellstue vil kunne bidra til bedret tilretteleggelse og på en mer gunstig måte ivareta de hensyn som beskrives i Statens vegvesens uttalelse av 07.05.2020 hvor det presiseres at *«det må anlegges tilstrekkelig med parkeringsplasser slik at det ikke parkeres på og ved veg»* Flere Campingplasser i kommunen er knyttet opp til skuterløypene men man ser at en tilknytning mot Helligskogen fjellstue ikke er innenfor rammene for forskriftsprossen som Storfjord kommune har fastsatt. Innspillet tas dermed ikke til følge.	
18.05.2020	**Sametinget**
Sametinget viser til brev av 20.10.2017 fra Miljødirektoratet til kommunene om planlegging av snøskuterløyper og hensynet til reindriften. Snøscooterløypene vil ha konsekvenser for reindrifta. Fra Sametingets side forutsettes en reell og nær dialog med reindrifta i området. Dette både i forhold til vedtak av løypenettet og de enkelte løypene, og i forhold til utforming og vedtak av løypeforskrift. Kommunen må søke å finne løsninger for å unngå konflikt med kulturminner og kulturmiljø. Forventes at all ferdsel med snøscooter skjer på snødekt mark og is slik at fare for slitasje på både kjente og ikke kjente kulturminner er liten. Ber om at kommunen hensyntar å legge løypetraseene slik at de ikke kommer i berøring med kulturminner.	
Storfjord kommune har innledet dialog med aktuelle reinbeitedistrikt og tilskrevet disse med oppfordring om å medvirke i prosessen. Helligskogen reinbeitedistrikt har deltatt på møte mens Sweco Norge AS har avholdt telefonsamtale med Lakselvdalen/Lyngsdalen rbd. Könkämä sameby besvarte ikke e-post invitasjon til dialog og medvirkning dat. 15.04.2020.	
28.05.2020	**Naturvernforbundet i Troms (NNV Troms)**
NNV Troms henstiller til kommunen om å oppfylle kravene i Naturmangfoldlovens §10 om at samlet belastning skal begrunnes og beskrives. Det er ifølge eksisterende forskrift lov å raste inntil 300m utenfor løypa, mens anbefalt grense er 30m. Vi anbefaler at 300 meters regelen derfor kun bør gjelde på islagte vann. Snøskutersafari medfører et betydelig antall skutere i tillegg til den fornøyelseskjøringen som lokalbefolkningen står for og følgelig en økning i negative konsekvenser. Både støy, forurensning og slitasje på området er noe som vil øke i forhold til det antall snøskutere som brukes i næringsøyemed. En god besøksforvaltning vil søke å skåne områder for belastningen av antall snøskutere og kanalisere ferdselen til avgrensede områder.	
Sweco Norge AS har foretatt vurderinger iht. NML §§ 8-12 hvor samlet belastning er beskrevet og hensyntatt. Det er foretatt vurderinger knyttet til løypenes virkninger for naturmangfoldet og hvordan løypene stiller seg i forhold til andre hensyn. Videreføring av rasting inntil 300 meter fra løypen på snaufjellet og utover 300 meter på islagte vann er lagt til grunn slik som de praktiske forholdene er pr. d.d. Det er ikke funnet grunn til å begrense løypenes virkeområde sammenliknet med gjeldende forskrift mht. naturmangfold.	

28.05.2020	Troms og Finnmark fylkeskommune
Friluftsliv: Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområdene iht. Miljødirektoratets veileder M98-2013 må legges aktivt til grunn for utredningene av konsekvenser. Fylkeskommunen forventer grundige utredninger av verdi og konsekvens, samt synliggjøring av hvordan kommunen vurderer påvirkningen av foreslåtte løyper på de ulike temaene. Dette inkluderer vurderinger av sumvirkninger og samlet belastning. Fylkeskommunen anbefaler kommunen å vurdere en mer restriktiv grense der dette kan bidra positivt for friluftsliv og naturmangfold.	
Medvirkning: Legges til grunn at kommunen sørger for en aktiv medvirkningsprosess utover de prosessuelle kravene. Fylkeskommunen understreker viktigheten av å nå bredt ut til interessenter og berørte parter på et tidlig tidspunkt. Fylkeskommunen skriver at det må legges til rette for medvirkning fra Ishavskysten friluftsråd, FNF Troms, natur- og friluftslivsorganisasjoner, bygdelag o.l.	
Samferdsel: Gjør oppmerksom på at fylkeskommunen overtok forvaltningen av fylkesvegene 1. januar 2020. Dersom det er aktuelt å legge snøskuterløyper langs og over fylkesveger må kommunen sikre tidlig og god dialog med fylkeskommunen som vegeier, jamfør merknader til §4a tredje ledd i forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag.	
Kulturminner: Kommunen skal ta hensyn til kulturminner og kulturmiljø og må søke å finne løsninger får å unngå å komme i konflikt med disse.	
Sweco Norge AS har tatt kontakt med ishavskysten friluftsråd med invitasjon til medvirkning. Friluftsrådet viser til kommunens kontaktpersoner i kartleggingsprosjektet. Grunnlaget fra kartleggingen er supplert med innhentet informasjon om friluftsliv. Sweco Norge AS viser her bla. til innhentet informasjon rundt aktiv hundekjøring og mer spesifikk bruk av områdene vinterstid enn hva kartleggingen etter M98-2013 gir uttrykk for. Flere av løypene krysser/går gjennom viktige og svært viktige friluftslivsområder, noe som gjør at man har måttet gjøre mer spesifikke betraktninger for disse områdene. Noen av disse friluftsområdene har fasiliteter som DNT-hytter og gammer som er attraktive mål for skigåere. Avstanden til disse er vektlagt i vurderingen knyttet til skuterløyper som krysser viktige eller svært viktige friluftslivsområder. Man ser at den betydelig høyere bruken knyttet til friluftsliv sommerstid er blant faktorene som er vektlagt i fastsettelsen av friluftslivsområdenes verdi. Dette sammen med at skiløpere bruker skuterløypene som skispor i fjellområdene gjør det akseptabelt å fastsette skuterløyper i de viktige og svært viktige friluftslivsområdene som omfattes av gjeldende forskrift om snøskuterløyper. Vurderingene rundt friluftsliv er gjort med omhu til 300 meters grense for rasting på snaufjellet. Vi viser her til fylkesmannens uttalelse, Miljødirektoratets brev og lovverket som åpner for videreføring av praksisen med rasting inntil 300 meter fra løypene på snaufjellet og evt. islagte vassdrag hvor det ikke er fastsatt avstandsgrense for rasting. I Nord-Troms og Finnmark kan kommunen jf. motorferdselforskriften §4a annet ledd fastsette bestemmelser om rasting på islagte vann uavhengig av 300 - meters regelen. Rasting nyttes f. eks til aktiviteter som isfiske. Når man står på snaufjellet eller et islagt vann kan det være krevende å nøyaktig bedømme en avstand på 300 meter.	
Storfjord kommune har lagt opp til bred medvirkning. Reindriften, skuterforeningene og Fylkesmannen ble involvert på et tidlig tidspunkt. Storfjord kommune har også oppstartvarslet saken og vært i dialog med grunneiere og fjellstyret.	
Kitdalsløypa krysser fv. 7930 ved Hatteng bru. Øvrige veger som krysses er enten private, kommunale eller riksveger. Sweco har foretatt en vurdering mot kravene til fri sikt og	

forutsetter at avtaleforholdet med vegeier avklares på bakgrunn av høring (se vurdering av Statens vegvesens merknad).	
Gjennom prosessen er skuterløypenes plassering i forhold kulturminner og beskrevet der løypen krysser nært kulturminner.	
02.06.2020	**Fylkesmannen i Troms og Finnmark**
- Reinbeitedistriktenes tilbakemeldinger må vektlegges. Kommunen skal vurderes samlet belasting for hver enkelt siida/distrikt. - Løypene skal vurderes iht. Miljødirektoratets støyveileder dat. 10.01.2018. - Anbefalinger knyttet til kartlagte og verdsatte friluftslivsområder. Ber om at kommunen vektlegger fylkeskommunens uttalelse vedr. friluftsliv samt innspill fra berørte brukergrupper og miljø- og friluftslivsorganisasjoner. - Synliggjøre vurderinger knyttet til NML §§8-12. - Løypene bør ikke legges i skredutsatte områder eller bratt terreng (>30grader). Løypene skal vurderes mot NVEs kart	
Beskrivelsen hensyntar de tema kommunene plikter å ivareta jf. motorferdselforskriften §4a med tilhørende merknader. Utredningene er basert på et samarbeid mellom Sweco Norge AS som konsulent og Storfjord kommune. Helligskogen rbd. fremmet i oppstartmøte med Storfjord kommune og snøskuterforeningene ønske om å flytte sammenbindingsløypa nærmere riksgrensen. En slik flytting ville på mange måter gagnet positivt mht. reindriften og være- og vindforhold, men på en annen side medfører dette større utfordringer ved mer direkte innvirkning på viktige friluftslivsverdier som Gappohytta og Goldahytta. Skuterløypenes gode avstand til disse turmålene er også vektlagt i vurderingen knyttet til at løypene her går gjennom viktige og svært viktige friluftslivsområder. Gappohytta og Goldahytta inngår også i «Arctic trail - Nordkalottruta» som i Storfjord kommune kommer inn fra Finland ved Treriksrøysa, går via hyttene og videre inn i Sverige om lag 2 km vest for Gappohytta (anvist med rød strek på bilde). 	
29.05.2020	**Storfjord snøscooterforening**
Synspunkter til arbeidet med regodkjenning av skuterløyper. Har vedlagt Fylkesmannens vurderinger rundt vedtak om å tillate permanent merking på Statsgrunn i Storfjord kommune (Arctic trail - snøskuterløype).	
Nummerering av løypene som passer over ens med informasjonstavler og åpning/stenging av ulike deler av traseene.	
Nedsatt fartsgrense mht. sikkerhet og støy.	
Videreføring av særregel om rasting 300 meter fra løypa.	

Bør åpnes for brukerbetaling for å dekke kostander til drift og vedlikehold av løypene.
Merknadene til nasjonal forskrift §4a sier: *I noen områder kan det være aktuelt med fastmerking av snøscooterløypene. Slik fastmerking bør komme i stand i et samarbeid mellom kommunen og fylkesmannen.* Fastmekring kan også være riktig å bruke slik at man lett finner igjen løypetraseen når denne stikkes. Fylkesmannen har tidligere vedtatt fastmerking på Statsgrunn. Fastmekring på privat grunn bør avklares med berørte grunneiere innenfor rammene av løypedrift. I Kitdalen er løypene er flyttet bort fra dyrket mark i samråd med Storfjord snøskuterforening. Fartsgrense mht. sikkerhet og støy er fastsatt til 20 km/t på enkelte steder av hensynet til sikkerhet og støy.

5 Utredning av løyper

5.1 Rammer for forskriftsprosessen

Rammene for forskriftsprosessen omfatter videreføring av gjeldende snøscooterløyper under ny forskrift med tidsaktuelle bestemmelser om bruk med kart over løypene. Snøscooterforeningene i Storfjord kommune har gjennomført GPS sporinger som er lagt til grunn for løypene som utredes.

Storfjord kommune v/ Plan og driftsstyret har fastsatt rammene til å gjelde utredning med sikte på videreføring av løyper fastsatt i gjeldende forskrift med visse mindre justeringer.

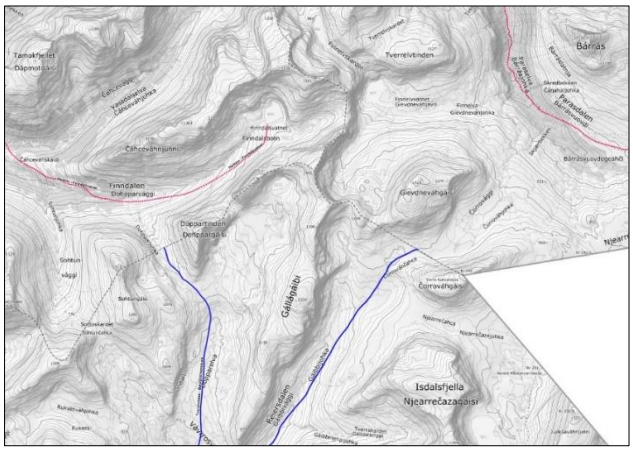
- I oppstartvarselet dat. 29.04.2020 oppgir Storfjord kommune at fokus er på videreføring av eksisterende løypenett. Det skal ikke etableres nye løyper.
- Det er foretatt justeringer av traseene for å tilfredsstille hensyn til sikkerhet, minsteavstand til bebyggelse mht. støy.
- Traseene vil enkelte steder fravike en del fra linjene som er knyttet til gjeldende forskrift som tredde i kraft 14.01.2003 og publisert i kartløsningen «Nordatlas». Disse linjene skal i første omgang ha blitt tegnet for hånd, og siden digitalisert. Man ser at gjeldende linjer enkelte steder fraviker betydelig fra gjeldende løype f. eks ved å gå gjennom bygninger og ukjørbart terreng. Dette er ivaretatt og endret gjennom prosessen.

5.2 Grenseoverskridende løyper

Løypenettet i Storfjord kommune er knyttet sammen med en løype ved Kilpisjärvi på Finsk side. Gjennom utredingen er det også gjort en betraktning av løypene i forhold til naturmangfold og friluftsliv på Svensk og Finsk side av riksgrensen.

Storfjord kommune har ikke skuterløyper som er knyttet sammen med løyper i nabokommunene.

Målselv kommune vedtok i 2019 løyper hvor en av løypene ender på kommunegrensen med Storfjord. Fylkesmannen i Troms og Finnmark skriver i uttalelsen til oppstartvarselet;



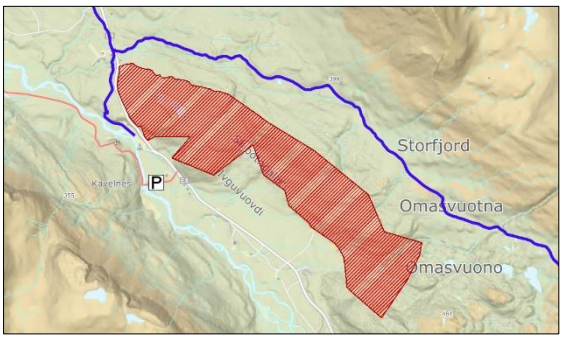
Figur 3: Løyper ved kommunegrensen til Målselv og

Fylkesmannen vil ikke akseptere løyper som ender blindt på kommunegrensa uten at det er sammenknytningsmuligheter i nabokommunen, enten ved eksisterende eller planlagte løyper.

5.3 Verneområder og planlagte verneområder

Verneområde	***Lullefjellet naturreservat***
Verneformål	*Alt naturlig plante- og dyreliv*
Vernegrunnlag	*Forskrift om fredning av Lullefjellet naturreservat, Storfjord kommune, Troms.*
Faktaark / beskrivelse	*Lullefjellet naturreservat er et skogområde ca 8 km sør-øst for Skibotn sentrum på kalkspattmarmor, glimmerskifer, amfibolitt og gneis. Furuskog dominerer. Området omfatter en av de største kalkfuruskogslokalitetene i Norden. 12 orkidearter registrert. Nordens største forekomst av marisko. Lullesletta har bærlyng-furuskog på grusavsetning. 10 ulike utforminger av kalkfuruskog. Området har også andre kalkkrevende vegetasjonstyper med innslag av sjeldne fjellplanter i lavlandsregionen. Hogstpåvirket (Lulleslette hogget under krigen). Kjørespor, kraftlinje rester etter militærøvelser. Området blir mye benyttet i undervisning. Natursti i østre del av området. Betydning for vilt og friluftsliv. Foreslått som alternativ til Hurrikamoen og Sætermoa. Planer om militær skytebane er skrinlagt.*

Lullefjellet naturreservat ble opprettet i år 2000. Reservatet ligger i et svakt kontinentalt område som er av de mest innlandspregete områdene i landet. En av Nordens største kalkfuruskoger inngår i området, og området har en uvanlig rikdom på arter av blomsterplanter, moser, lav og sopp. Området er vernet for å bevare et skogområde med alt naturlig plante- og dyreliv og med alle de naturlige økologiske prosessene.
Området er viktig for flere viltarter. Gaupe bruker dette området mye. Også jerv besøker området. I tillegg har det vært oppdaget bjørnehi. Elgen har vårbeite i Bærdalen og trekker gjennom verneområdet. Storfugl trives også her. Skibotnløypas virkinger for verneområdet kan knyttes til noe støyutbredelse.



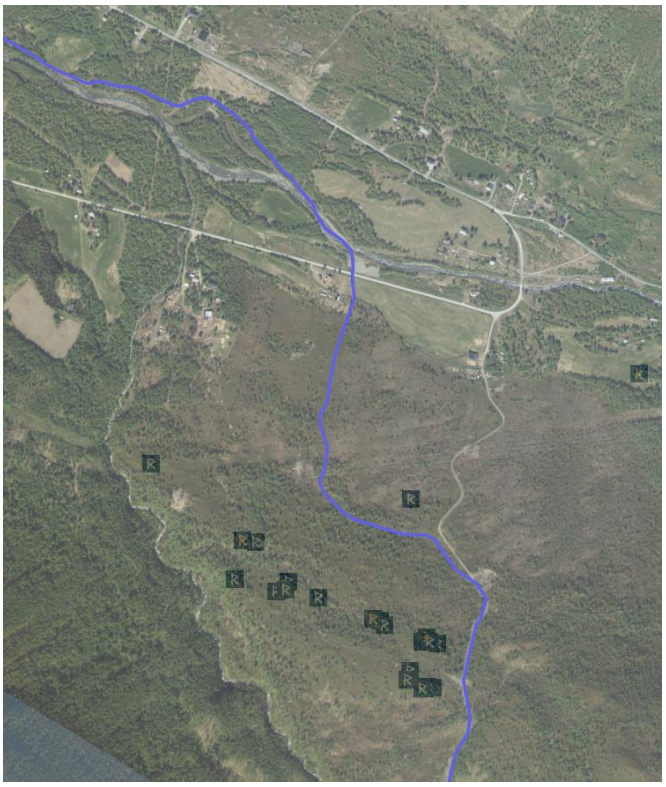
Figur 5: Skibotnløypa og Lullefjellet naturreservat

Skibotnløypa ligger for det meste i god avstand på om lag 500 og 1000 meter fra verneområdets grense. Dette skaper en buffersone. Samtidig har området rik vegetasjon, noe som bidrar til å dempe utbredelse av støy. Stamvegen E8 er den største støy- og forurensningskilden for Lullefjellet naturreservat. Skuterløyåpens virkinger begrenses også noe av at det allerede er en eksisterende helårs-støykilde i det geografiske området. Likevel går Skibotnløypa på motsatt side av verneområdet, der løypen ligger høyere i landskapet, i ellers rolige omgivelser, men likevel i tilfredsstillende avstand.
Det er ingen reell fare for feilkjøring inn i verneområdet.

5.4 Kulturminner og kulturmiljø

De senere årene har det vært gjennomført mer omfattende kartlegginger av kulturminner og krigsminner i Storfjord kommune. Løypene strekker seg gjennom en del av disse områdene. Dette betyr at det har tilkommet nye opplysninger siden forrige gang løypene ble fastsatt.

Søk i riksantikvarens karttjenester viser at løypene går i et område som har høyt antall registrerte kulturminner og krigsminner. Løypetraseene berører i seg selv ikke sikringssoner for kulturminner, og det er heller ingen registreringer av kjente kulturmiljøer i løypenes influensområde.



Figur 7: Kulturminner v/ Søreng

I vurderingen er det satt fokus på kulturminneregistreringer i nærheten av løypene. Gjennom Parasdalen går løypen tett opp til noen krigsminneobjekter som brakketufter og dekningsrom. Rundt om i Storfjordfjellene var det bygd et antall på rundt 500 - 800 bunkere. Bare et fåtall av disse står oppe ennå.
Noen kulturminner ligger i relativt kort avstand fra løypene, men er likevel skjermet f. eks. ved at kulturminnelokaliteten ligger på andre siden av bekkefar/elv eller at vegetasjon og terrenget skaper en naturlig skjerming mot trafikk i løypene.

Avstandene mellom løypene og kulturminner er for det meste gode. På noen steder er avstanden mindre men uten risiko for påvirkning, som der Sørdalen munner ut i Kitdalen men her er Kitdalsløypa lagt til traktorveg om lag 55 meter fra nærmeste registreringssted, eller i Parasdalen hvor løypa passerer en 5-10 meter fra en brakketufte som står igjen fra en av de tyske fangeleirene i området.

Mortendalsløypa går inn i Signaldalen og videre opp Parasdalen. Tyskeveiene i Stordalen forblir dermed uberørt. Det er ikke registrert kulturminnelokaliteter i områdene som berøres av Parasløypa og Sammenbindingsløypa.

Som ledd i riksantikvarens mål om å styrke arbeidet med landskap er det utarbeidet et landsomfattende register over kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse. Dette skal være et verktøy for kommunene og relevante sektorer slik at de kan ivareta viktige landskapsverdier i sin planlegging.

Riksantikvarens rapport «Kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse i Troms» viser at område nr. 6. Storfjord / Omasvuotna / Omasvuono omfattes av løypene. Område nr. 5 Skibotn / Ivgobahta/ Yykeänperä ligger utenfor løypenettets startpunkt i Skibotn og vurderes ikke i denne sammenheng.

Område nr. 6 betegnes som et konfliktlandskap.

Vinteren 1944-45 ble fjellområdet mellom Signaldalen og Skibotndalen åsted for etablering av ei massiv forsvarslinje mot Den røde armé. Hele den tysk-østerrikske lapplandsarmeen på 220 000 mann måtte ut av Sovjet og Finland, inn i Norge, og i trygghet bak den såkalte Lyngenlinja. I de samme områdene ble det gjennom den kalde krigen etablert en rekke forsvarsanlegg av det norske forsvaret. Mange av disse anleggene har samme lokalisering som de tysk-østerrikske anleggene.

På fjellet ligger kulturminnene fra andre verdenskrig spredt over svært store områder i form av våpenstillinger, dekningsrom og tufter etter brakker og element-telt. Nede i dalførene finnes spor etter flere fangeleirer. Et stort antall sovjetiske krigsfanger ble satt inn i arbeidet med å bygge anleggene. Krigsfangeleirene i området var blant de verste på norsk jord, og 800-1000 sovjetiske krigsfanger mistet livet her.

I Skibotndalen, Signaldalen og Kitdalen, samt fjellområdet mellom disse dalførene, er det registrert nærmere 1500 kulturminner fra andre verdenskrig (Lyngenlinja) og den kalde krigen (Frøy-anleggene).

Ingen andre steder i landet kan framvise så godt bevarte strukturer fra disse hendelsene i et landskap som ellers er lite påvirket av nyere tids inngrep. Anleggenes topografiske plassering gjør at selve landskapet også må betraktes som et kulturhistorisk element. Det er de høye fjellene og de trange dalene, samt nærheten til Norges yttergrense som har vært bestemmende for lokaliseringen av stillingene, både fra andre verdenskrig og fra den kalde krigen.

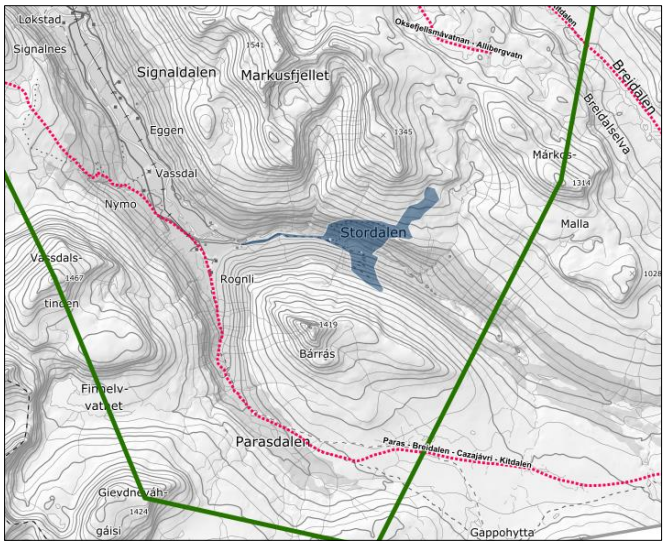
Området representerer sporene etter verdensomspennende internasjonale hendelser, og er et sjeldent godt eksempel på et konfliktlandskap. (KULA rapport Troms - ISBN 978-82-75-74125-5).

Gjennom beskrivelse av sårbarhet og retningslinjer for forvaltning anføres det i KULA rapporten:

«Motorisert ferdsel i det vegetasjonsfattige området setter dype spor som ikke forsvinner. Slik ferdsel må holdes på et minimum».

Det bør settes opp skilt i området som advarer publikum mot å gå inn i anleggene.

Reindriftas bruk av landskapet og eventuelle nye tiltak som tradisjonelt kan knyttes til denne virksomheten bør skje med omtanke for plassering.



Figur 8: Krigsminner i Stordalen

Vurdering

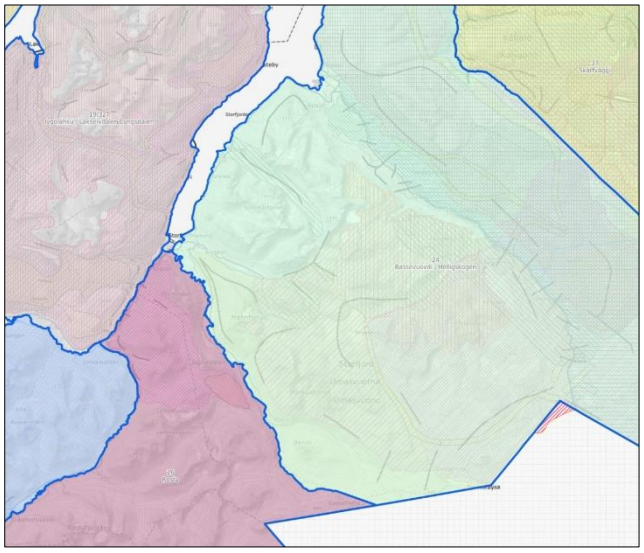
Løypene virker naturlig nok litt inn på livsgrunnlaget til bunnvegetasjonen i selve løypetraseen slik at denne i markdekket kan se annerledes ut. Dette vurderes i lys av de vurderinger som er gjort mot naturmangfoldloven.

I gamle dager ble f. eks. mange myrer brukt som slåttemark uten at de aktuelle myrområdene nødvendigvis bærer preg av å ha vært slåttemark eller bør skånes mht. den historiske bruken.

KULA prosjektet favner over et stort område. Viktige løsninger for snøskuterløyper i områdene med kulturhistoriske verdier vil være å opprettholde avstand mellom løypen og objektene.

5.5 Reindrift

Reindriften er en arealavhengig næring hvor driftsmønsteret betinger ulike arealbehov uavhengig av f.eks. kommune- og fylkesgrenser. Reindriftens arealer må sees som reindriftens viktigste ressurs. Det oppleves en stadig økende mengde av interessenter og aktører som i ulik grad ønsker å operere i de samme områder som reindrifta bruker. I den forbindelse er det særdeles viktig å beskytte ressursgrunnlaget etter forpliktelsene nedfelt i Grunnloven § 108, Reindriftsloven § 3 og de folkerettslige forpliktelser som eksisterer overfor urfolk og minoriteter.



Figur 10: Reindriftens arealbrukskart (NIBIO kilden)

Naturforhold og reinens behov varierer gjennom året, og gjør det nødvendig å flytte reinen mellom ulike beiteområder gjennom beitesesongen.
I henhold til reindriftsloven § 1 er det et nasjonalt ansvar å sikre reindriftens arealer. Ansvaret påhviler både innehavere av reindriftsretten, øvrige rettighetshavere og myndighetene.

En del av utfordringene med denne typen interessemotsetninger er knyttet til virkninger for dyrene, men situasjonen man ser mange steder er også at reinen fremfor å bli skremt av snøscootertrafikk oppsøker snøscootere da den vinterstid i større eller mindre grad kan være vant til å bli foret fra reineiernes egne snøscootere. Reinen blir så vant til å oppsøke snøscootere som den ellers ikke har tilknytning til, og på denne måten kan trafikk i løypene trekke reinen bort fra de foretrukne beitearealene og skape merarbeid for reineierne som må bruke ressurser på å drive dyrene tilbake.

Følgende reinbeitedistrikt er rettighetshavere i løypenes influensområde.

- Helligskogen reinbeitedistrikt
- Lakselvdalen / Lyngsdalen reinbeitedistrikt
- Könkämä sameby i Sverige

KU – reindrift (Kommuneplanens arealdel)

I arbeidet med kommuneplanens arealdel utarbeidet Asplan Viak i 2008 en konsekvensutredning mht. reindrift hvor kapittel 5.1.7 omhandler snøscooterløyper.

Scooterløypene er i all hovedsak lokalisert på vestsiden av Skibotndalen etter krav fra reindrifta. Løyper på østsiden ble i denne sammenheng redusert i omfang. Fylkesmannen har godkjente scooterløyper i kommunen. Mortendalsløypa som starter ved Lyngskroa. Bárrásløypa som starter ved Rognli, Kitdalsløypa, sammenbindingsløypa og skibotnløypa. Skibotnløypa går gjennom vinter- og vårbeiter i Skibotndalen til finskegrensa. Skibotnløypa kan stenges på ettervinteren/våren når beiteforholdene krever det.

Scooterkjøring og annen ferdsel på vinter- og vårbeite og kalvingsområder kan føre til uheldige konsekvenser for reindriftsnæringen. Simlene er vare for forstyrrelser om våren både før, under og etter kalvingen. For å sikre at kalven ikke skilles fra simla og at flokken kan være samlet i kalvingsområde må det ikke være forstyrrende aktiviteter i det området.

Dialog og innhentet informasjon

Sweco Norge AS har på forespørsel fra Fylkesmannen i Troms og Finnmark fått tilsendt distriktsplaner for de norske reinbeitedistriktene Helligskogen og Lakselvdalen/Lyngsdalen.

I brev dat. 15.04.2020 inviterte Storfjord kommune og Sweco Norge AS reinbeitedistriktene til dialog og medvirkning. I forkant har Storfjord kommune avholdt et oppstartmøte 05.04.2019, hvor Helligskogen reinbeitedistrikt og snøskuterforeningene deltok. Følgende anmerkninger til virkningene for Helligskogen rbd. mht. skuterløypene følger av møtereferatet:

Sammenbindingsløypa:

Dagens trasé er kronglete og ligger utsatt til for hard vær.

Løypa skjærer unødvendig langt inn i kjerneområde for deres helårsbeite.

Å legge løypen tettere opp mot grensen til Finland vil være mer gunstig. Helligskogen rbd. ønsker omlegging av løypen slik at den går nærmere grensen til Finland.

Sweco Norge AS har avholdt telefonsamtale med Gaup i Lakselvdal / Lyngsdal reinbeitedistrikt. Av samtalen fremgikk det at reinbeitedistriktet ikke opplever større interessekonflikter med snøscooterløypene i Storfjord kommune slik som løypene er nå. Lakselvdal / Lyngsdal rbd. vil følge utviklingen i saken.

Det er spilt inn endringsønsker tilknyttet Sammenbindingsløypa og Skibotnløypa. Storfjord kommune har sett på mulige alternativer for å totalt sett forbedre løypenettet både mht. kjørbarhet og virkningene for reindriften. Könkämä sameby i Sverige har ikke besvart Sweco og Storfjord kommunes brev. Disse reindriftsutøverne kommer over grensen med flere tusen rein i april og mai måned.

Vurdering:

Løypene i Storfjord berører 3 reinbeitedistrikt. Helligskogen rbd. bruker området på helårsbasis hvor distriktet i pressede vintermåneder også sørger for mat til reinen.

Man har søkt å imøtekomme reindriften for å avklare gjeldende løypers virkinger slik at det bygges forutsetninger for samspill mellom interessentene i området som ivaretar kommunes forpliktelser ovenfor kravene til dialog, medvirkning og utredning jf. motorferdselloven §4a.

Reindriftens forslag om å flytte sammenbindingsløypa i retning riksgrensen må også sees i sammenheng med utfordringer som følger av grensekryssing og vinterfriluftsliv i grensetraktene rundt «Treriksrøysa» hvor Gappohytta, «Goldahytta og Breidalsgammen også brukes vinterstid.

Belastningen fra snøskutertrafikk i grensetraktene rundt «Treriksrøysa» er allerede relativt stor på grunn av muligheten til å kjøre opp til «Treriksrøysen» med snøskuter fra Finsk side.

I denne sammenheng er rammene for forskriftsprosessen utredning av gjeldende løyper. Man har også verdier knyttet til naturmangfold friluftsliv og inngrepsfri natur på Svensk og Finsk side av grensen.

5.6 Naturmangfold

5.6.1 Inngrepsfrie naturområder (INON)

Inngrepsfri natur (INON) er en arealbruksindikator som viser utviklingstrekk og status for større sammenhengende naturområder i Norge.
Inngrepsfrie naturområder er areal som ligger én kilometer eller mer i luftlinje fra tyngre, tekniske inngrep, som for eksempel veier, større kraftledninger, jernbane og vannkraftmagasin. I kartløsningen man se hvilke områder som ikke var berørt av tyngre tekniske inngrep pr. 2018.

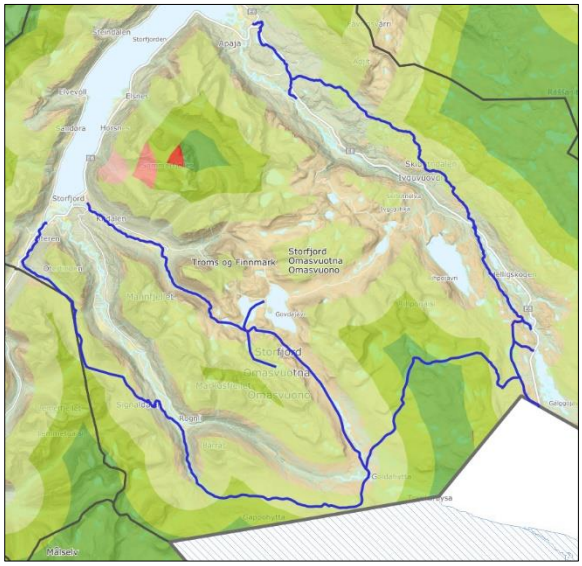
INON områdene deles inn i 3 kategorier:

Inngrepsnære områder:	Mindre enn en kilometer fra tyngre tekniske inngrep
Inngrepsfri sone 1:	Områder mellom tre og fem kilometer fra tyngre tekniske inngrep.
Inngrepsfri sone 2:	Områder mellom en og tre kilometer fra tyngre tekniske inngrep.
Villmarkspregede områder:	Villmarkspregede områder: Områder fem kilometer eller mer fra tyngre tekniske inngrep.

INON kartlegginger tar ikke mål av seg å dekke alle former for menneskelig påvirkning av naturen. Snøskuterløyper tillegges ikke definisjonen «tyngre teknisk inngrep» og endrer ikke INON-kategoriseringen. Et viktig mål med INON-feltene er bla. å begrense inngrep som kan påvirke viktige biologiske og naturfaglige verdier i naturområder.

Løypene ligger for det meste i inngrepsnære områder samt sone 1 eller sone 2 områder.

Nær riksgrensen og «Treriksrøysa» krysser «Sammenbindingsløypa» utkanten av et villmarkspreget område. Også på svensk og finsk side ser man at det er verneområder med inngrepsfri natur.



Figur 11: Skuterløypene og inngrepsfri natur

Intensiteten i skuterkjøring på Finsk side er mer utbredt rundt tettstedet Kilpisjarvi som er utgangspunkt for en god del av snøskutertrafikken også i Storfjords løyper. Det er ikke skuterløyper i dette området på Svensk side.

5.6.2 Naturtyper

Utvalgte naturtyper

Snøskuterløypene i Storfjord kommune berører ikke forekomster av utvalgte naturtyper.

Viktige naturtyper

Ved Søreng i Kitdalen krysser Kitdalsløypa en forekomst av naturtypen «Boreal hei». Boreal hei omfatter treløse områder under skoggrensen hvor det hovedsakelig vokser dvergbusker som krekling, einer og dvergbjørk. Slike heier finnes i hele landet. Lokaliteten har en størrelse på 129 daa uten rødlistearter eller variasjon i grunntyper.

Figur 12: Naturtypelokalitet ved Søreng i Kitdalen

Søreng

Faktaarket sier at «*området ser ut til å bli beitet». Det er en del stier innen lokaliteten, noen tydelige kjørespor/grusvei*». Denne kjøreveien synes på ortofoto og benyttes til snøscooterløype på snødekt mark om vinteren.

Naturtypen ligger ved en av Kitdalsløypas oppstillingsplasser for bil og tilhenger der også kryssing av Kitdalsveien finner sted.
Naturtypen er del av beitemark for gårdsbruk og dens særpreg forringes ikke ved å videreføre løypens trasé der den går i dag.

Avstikkeren fra Skibotnløypa til Brennfjell Camping ligger tett på en naturtypelokalitet ved Brennfjellkulpen.

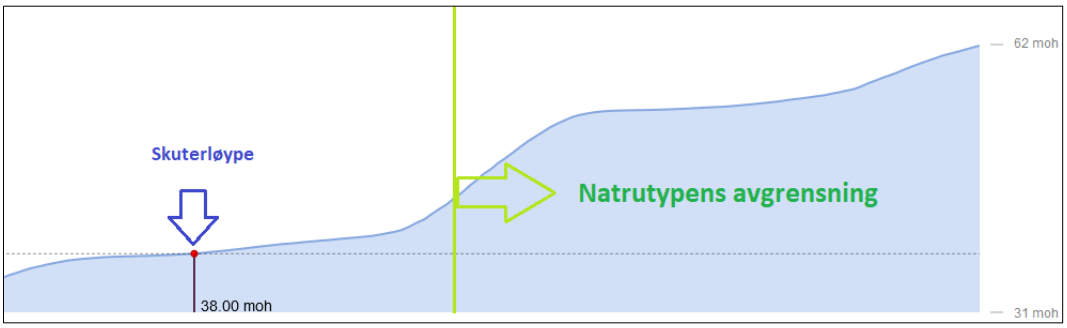
Naturtypen (BN00093228) betegnes som svært viktig og består av kalkrike berg. Lavfloraen omfatter flere rødlistede arter, og en god del som er sjeldne i Nord-Norge og Troms. Skuterløypen passerer på nedre side av naturtypen. Det minsker påvirkningsfaren.

Øvrige naturtypeforekomster langs løypa er i en avstand og beliggenhet i forhold løypene som gjør at de aktuelle naturtypene ikke påvirkes.

Det er stor friluftslivsaktivitet i Skibotndalen med rypejakt og bærplukking i sommerhalvåret. På vinteren er det mest skigåing og snøskuterkjøring med utgangspunkt i bla. campingplassene langs E8.

Figur 13: Naturtype og løype ved Brennfjell

Natur- og kulturarven i Skibotndalen kjennetegnes ved at områdene langs elva i Skibotndalen er spesielt viktige for fugl. Langs Skibotnelva og i Lullefjellet naturreservat er det høy tetthet av artsregistreringer. Det er omfattende spurvefugl- og trosttrekk i områdene rundt dalbunnen. Det har også vært utsettingsprosjekter med snøugle like over grensen til Finland. Det er registrert Lappugle, haukugle og snøugle i Skibotndalen jf. NVEs konsesjonssak om Rieppi vindkraftverk (2015). Skibotnløypa krysser E8 like nedenfor Helligskogvatnet og Rihpojavri hvor den passerer over til øst-siden av dalen hvor det er gjort langt færre artsregistreringer. Løypen ligger i god avstand til Lullefjellet naturreservat. Det er dermed gjort hensiktsmessige tiltak ved plassering av Skibotnløypa som ivaretar hensynet til Skibotndalens unike natur- og kulturarv i de nedre delene av dalføret.

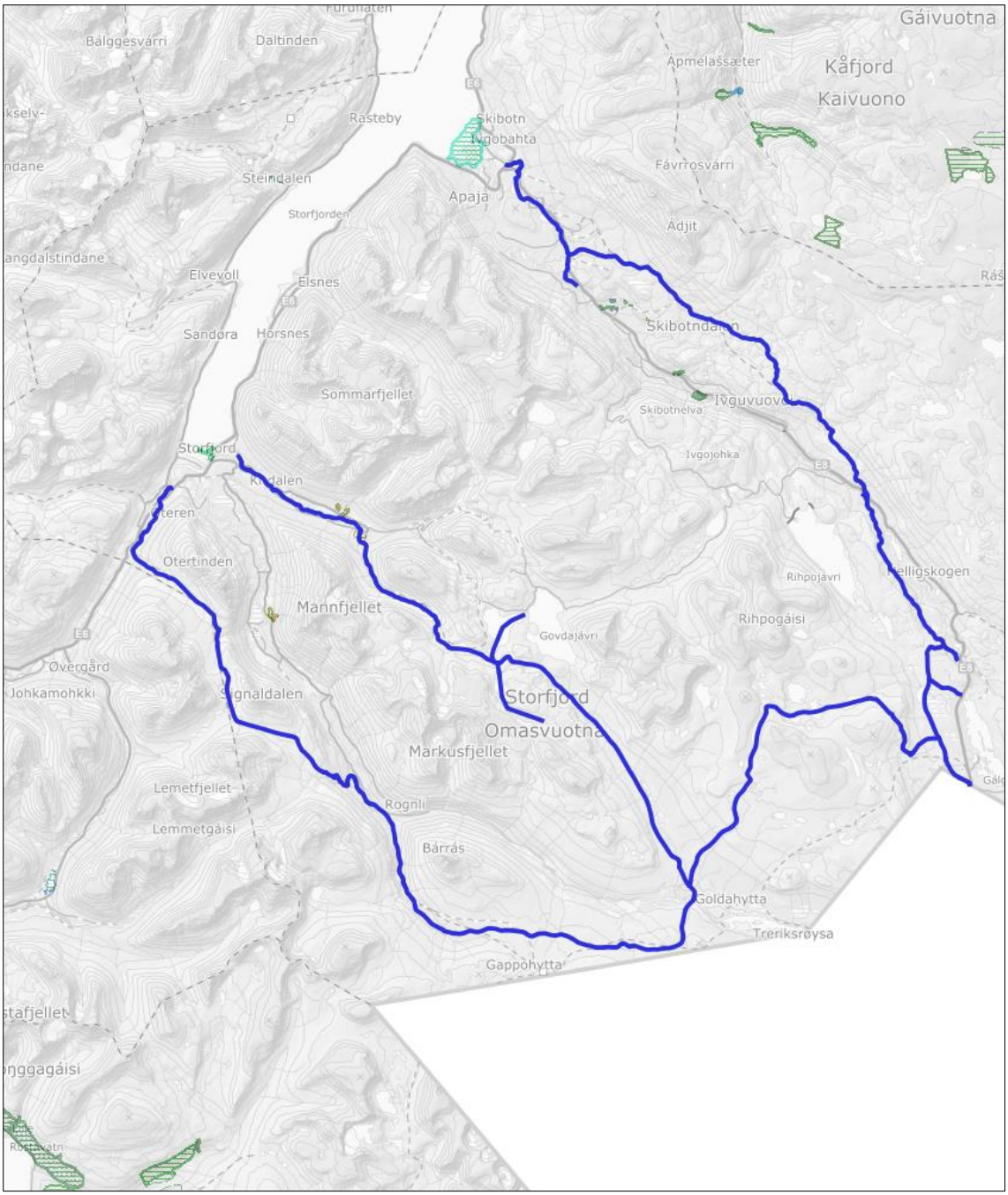


Figur 14: Helningsforhold naturtype BN00093228 v/ Brennfjell

5.6.3 **Faktaark – Naturtyper**

	ID	Naturtype	Sted	Minste avstand til skuterløype
A	BN00093222	Boreal hei	Søreng i Kitdalen	Krysses av løype
Størrelsen på lokaliteten er ca 129 daa, og den er en del av et landskap med gamle småbruk/gårder nært tregrensa. Det er imidlertid ingen rødlistearter og ingen variasjon i grunntyper, i tillegg til at det er noe gjengroingspreg. Dette innebærer at lokaliteten kun får lokal verdi (C).				
Området ser ut til å bli beitet. Det er en del stier innen lokaliteten, noen tydelige kjørespor/grusvei. I tillegg går en høyspentledning like utenfor avgrensningen. Kitdalsløypa går her på en bilveg. Naturtypelokalitetens verdi knyttes til landskapspreget og en de forekomster av bær og planter.				
B	BN00093228	Sørvendte berg og rasmarker	Kalkrike berg ved Brennfjellkulpen	Ca. 5-10 m
Lokaliteten er under tregrensa, er kalkrik, lavfloraen omfatter flere rødlistede arter, og en god del som er sjeldne i Nord-Norge/Troms. I 2003 ble det registrert en lavart i rødlistekategorien sterkt trua (EN), to i kategorien sårbar (VU), og en i kategorien nær trua (NT). På dette grunnlaget settes verdien til A (svært viktig).				
Forekomstens naturverdi er beskrevet som kalkrik og sørvendt bergvegg av verdi «svært viktig» hvor verdien knyttes til funnet av den sterkt truete arten «Squamarina degelii» og funnet av flere rødlistede lav på berget i lokaliteten. Squamarina degelii er en kalkkrevende art som helst vokser på sørvendte og kalkrike berg. Gjengroing beskrives som den største trusselen mot de sårbare artene som er funnet på lokaliteten. Det går noen stier i området, og slitasje fra ferdsel kan være et problem. Lokaliteten inngår som en del av et større område med skog som innehar kalkrike berg og rasmarker i og rundt Lullefjellet naturreservat. I dette området går skuterløypen på en skogsbilvei langs med naturtype-lokaliteten. Faren for direkte berøring i form av overkjøring er veldig lite sannsynlig ettersom bruken er på vegen nedenfor det kalkrike berget. Faren for at artene på berget påvirkes nevneverdig av snøskutereksos som akkumulerer i snøen er mindre sannsynlig ettersom reststoffene fra eksosen enten vil trekke ned i bakken under løypa eller følge smeltevannet ut mot Skibotnelva.				

5.6.4 **Oversiktskart naturtyper**



Figur 15: Oversiktskart Naturtyper

5.6.5 Skuterløypenes virkninger på fauna og flora

Fauna og dyrs naturlige habitat

Skuterkjøring i utstrakt grad over tid medfører en betydelig innvirkning på de økologiske vinterøkosystemene. Kjøringens innvirkning på dyrelivet representerer en negativ syklus hvor én innvirkning leder til den neste, der virkningene kan være langsiktig uheldige.

Ville dyr i kaldt og vinterlangt klima har utviklet en kapasitet til å lagre store fettreserver og redusere aktivitetsraten vinterstid hvor dyrene overlever på lite og næringsfattig mat.

Menneskelige forstyrrelser gjennom vinteren kan virke negativt på dette kapasitetsmønsteret og bidra til at energien dyrene har / tiden dyrene bruker på å fremskaffe nødvendig mat reduseres. Forandringer i mulighetene til å fremskaffe næring vil i sin tur virke negativt inn på dyrs evne til reproduksjon.

Fugler vil være særlig utsatt for støy fordi mange fuglearter bruker lyder i sin kommunikasjon. Støy kan være en viktig årsak til at fugler får nedsatt reproduksjon.

Dette er noe man ser der fuglene samles langs veger. Likevel klarer mange dyr til en viss grad å venne seg til støy og dermed reagere mindre på slike forstyrrelser.

Man vil ofte se at ville dyr som opplever negative virkninger i form av støy fra vedvarende snøskutertrafikk viker unna.

Selv om alvorlighetsgraden vil variere avhengig av områdespesifikke egenskaper kommer bruk av snøskutere til å virke inn på vinterøkosystemene det kjøres i.

Støy og aktivitet fra snøskuter virker på dyrelivet, fører til stress og høyner dyrenes energibehov samtidig som det skaper endringer i hvordan dyrene bruker habitatet sitt, som i sin tur kan forstyrre dyrene fra å bruke deres foretrukne habitat, og til og med kan redusere dyrs sjanser til å overleve vinteren under krevende forhold.

Gjennomgående løyper med høy bruksfrekvens kan dele habitat og populasjoner mens løyper i omkringliggende terreng kan skape negativ influens inn mot kjerneområder fra habitatets periferier.

Snøskuterløypene i Storfjord kommune dekker store deler av kommunens østlige høyfjellsområder nær riksgrensen. Det er lange avstander mellom løypene som er utgangspunktet for det meste av kjøringen. Mortendalsløypa/Parasløypa og Kitdalsløypa bindes sammen med Skibotnløypa gjennom «Parasløypa» og «Sammenbindingsløypa» nær riksgrensen. Avstanden mellom Skibotnløypa og Kitdalsløypa måler om lag 15 km på det nærmeste slik at kjøring i f. eks Skibotnløypa isolert sett ikke påvirker dyrelivet i en av de andre løypenes influensområde. Mortendalsløypa/Parasløypa, Kitdalsløypa og Skibotnløypa går stort sett i dalførene hvor det er mer vegetasjon og dalsider som bidrar til å minske utbredelsen av støy. Løypene følger ellers eksisterende støykilder som kommunale og private veger samt riksvegene E6 og E8 ved Oteren og i Skibotndalen.

Dyre- og plantelivet er rikere nede i dalene enn oppe på snaufjellet hvor områdene er mer vegetasjonsfattige. Noen dyr vil da ofte trekke ned i dalene nærmere skuterløypene for å finne mat. Graden av innvirkning på dyrelivet vil først og fremst avhenge av brukshyppigheten og hvilke deler av løypenettet som brukes mest.

Sammenbindingsløypa, Parasløypa og de sørlige delene av Skibotnløypa ligger i mer værharde omgivelser, noe som sammen med hensynet til reindriften medfører at disse løypene åpnes og stenges oftere.

Bruk av snøskuter i sårbare perioder utover seinvinteren og våren kan føre til avbrutt hekking. Det er en særlig stor trussel mot både pattedyr og sårbare fuglearter.
Rovfugl som kongeørn reagerer ofte med mislykket hekking.

En bør derfor håndheve en strikt ferdsel etter fastsatte traseer innenfor de arealene motorisert ferdsel tillates, og generelt være meget restriktiv med å legge opp traseer gjennom terreng der man kan komme i konflikt med viktige viltområder. Under disse forutsetningene kan viltet bli mindre forstyrret av en kontrollert snøscootertrafikk enn ved utstrakt hundekjøring eller skigåing. Dyr kan imidlertid til en viss grad tilvenne seg motorisert ferdsel, dersom denne ikke blir satt i sammenheng med farlige situasjoner sett fra dyrenes side. Forutsigbarhet i forhold til hvordan de snøscooterfarende oppfører seg, og at denne trafikken kun skjer innenfor faste traseer, vil derfor kunne redusere betydelig stress- og flukt-responsene til dyrene. Dette er blant annet avdekket i villreinsområder der det foregår motorisert ferdsel (Reimers 1991).

En viktig faktor for de konsekvenser motorferdsel kan få for dyr er hvor sårbare de er. Dette varierer mye mellom arter og dyregrupper. Graden av påvirkning er avhengig av en rekke faktorer. Selve kjøretøyet ser ut til å ha mindre betydning, mens faktorer knyttet til bruken har stor betydning. Om dyr er vant til at kjøretøy passerer rolig vil dyrene normalt trekke seg et stykke vekk til kjøretøyet har passert, mens en aggressiv kjørestil derimot vil medføre at dyrene skremmes og drar lenger av sted, og bruker opp mer energi på flukten enn hva de ville gjort hvis kjøretøyet passerte i rolig tempo hvor fører praktiserer en defensiv kjørestil.

Aktivitetsnivået og erfaringer fra bruk viser at dyr over vinterens løp klarer å tilpasse seg løypene. Når det gjelder begrensninger knyttet til bruken av løypene bør man i første rekke ha fokus på to faktorer:

- Forstyrrelser i hekke- og yngletid som påvirker individenes produktivitet
- Forstyrrelser utenfor hekke- og yngletid som påvirker individenes overlevelse

Både gaupe og jerv har fast tilstedeværelse i løypenes influensområder. Bjørn observeres fra tid til annen mens ulv er sjeldnere. Den vanligvis så mangfoldige gaupepopulasjonen er sterkt redusert siste tiårene, ikke som en direkte følge av skutertrafikk, men da heller på grunn av jakt og bilpåkjørsler langs stamvegene E6/E8.

Fordeling av kjøring og forstyrrelser påvirker dyrene gjennom hvor stor grad av trussel eller sikkerhet kjøringen gir. En bruk som følger kjørekorridorer, kanskje med noen få valgte traseer, antas ikke å ha samme påvirkning på dyr som en fri bruk i rom og tid (NINIA rapport 187).

Forstyrrelser for reindriften knyttes mest til at skutertrafikken virker forstyrrende for reindriftas drift. Der hvor reindriften har foringsplasser for tamreinen med mat vinteren gjennom.

Løypenettet i Storfjord kommune omfatter de geografiske områdene Kitdalen, Signaldalen, Mortendalen og Skibotndalen samt høyfjellsområdene fra Paras til Galgo hvor utgangspunktet for kjøringen er de kystnære lokalsamfunnene Oteren, Hatteng og Skibotn samt lokalsamfunnet Kilpisjärvi på Finsk side. Det er også mye kjøring fra Campingplassene i Skibotndalen.

Gjennom årene som har gått siden gjeldende forskrift om snøskuterløyper i Storfjord kommune ble fastsatt jf. §5 tredje ledd, har både utslippsnivå og støynivået fra snøskutere sunket som følge av en kontinuerlig heving av kravene til utslipp og støy sammen med teknologiske fremskritt.

Det er en tendens til at støynivået for nye scootere blir lavere, og dette vil påvirke den totale støysituasjonen. Dimensjoneringsstørrelsene må derfor justeres med jevne mellomrom for å gjenspeile dette (SINTEF rapport 2017:00612 Støy fra snøscooterløyper).

Virkninger for flora

Sammenbindingsløypa og den øvre delen av Skibotnløypa ligger i lavalpin vegetasjonssone over klimatisk skoggrense mens skogområdene som kommer opp fra Sørdalen, Breidalen og Norddalen er i nordboreal sone. Artsmangfoldet er størst i de lavereliggende delene av løypenettet.

Utslipp i form av snøskutereksos akkumulerer i snødekket og frigis under snøsmeltingen slik at surhetsgraden i nærliggende overflatevann kan øke. Eksos fra bensinmotorer inneholder også luftbårne giftstoffer som forringer luftkvaliteten og medfører endret snøkjemi. De senere årene er det stilt strengere krav til utslipp også fra snøskutere hvor målinger viser at utslippskonsentrasjonene har sunket mye.

Målinger fra «Vetapos» oppdragsrapport OR 34/2011 fra prosjektet «Volatile and persistent emissions from traffic and power production on Svalbard» konkluderer med et lavt konsentrasjonsnivå av flyktige organiske forbindelser (PAH) i godt brukte skuterløyper i tettbygde strøk på Svalbard.

Konsentrert snøskuterkjøring i løyper fører til skade på landdekket gjennom direkte fysisk påvirkning på plantene og økt erosjon i områder med tynt snødekke. Kjøring i løypene vil komprimere snøen, føre til lengre smeltetid og påvirke vegetasjonens vekst og utvikling senere på året. Det forandrer vegetasjonen over tid, og i noen tilfeller kan det føre til tap av arter. Selv om skadene sjeldent er dramatiske, er det feil å si at plantedekket ikke blir påvirket av snøskuterkjøringen. I fjellområdene ser man av naturbasen at det f. eks er funnet sjeldne forekomster av møll.

Likevel er det også slik at når snø i løypen pakkes på grunn av kjøring gjennom vinteren begrenses samtidig noen av effektene snøscooterkjøring har på grunnen og floraen.

Effekten på floraen avhenger derimot mest av selve trafikkmengden. Hardpakkingen av snø er relativt omfattende, hvor både selve trafikken og også løpende prepareringer med løypeslodd vinteren gjennom bidrar til langsommere snøsmelting i løypetraseene når våren kommer. Samtidig er preparering og aktiv slodding svært viktige tiltak for å skape trafikksikre og funksjonelle løypetraseer som er jevne og komfortable å kjøre i.

5.6.6 Funn i «Rovbase»

Observasjoner av jerv, gaupe, bjørn og rødrev. Det er tidligere oppdaget bjørnehi i Lullefjellet naturreservat og flere angrep på rein kan skyldes jerv, kongeørn og gaupe. Funn og observasjoner angitt i naturbasen viser sammenhenger i bruk og tilstedeværelse når det kommer til Jerv og Gaupe. Artskartet er ikke alltid et tilstrekkelig grunnlag for konklusjoner. Derfor er dataene sammenliknet med innhentet lokalkunnskap.

Områdene som omfattes av snøskuterløyper er helt eller delvis innenfor forvaltningsområder for gaupe og jerv. Samtidig er det ikke så langt fra Mortendalsløypa/Parasløypa til forvaltningsområde for bjørn i Målselv kommune.

Løypenes virkinger er sterkest på våren hvor kongeørn kan reagere med avbrutt hekking på grunn av forstyrrelser. Bjørnen går i hi på vinteren og kjøring i nærheten av bjørnehi kan medvirke til at bjørn forstyrres. Jerv og gaupe finner mat i området, men støy fra snøskuterkjøring over tid kan gjøre at byttedyr trekker bort.

Løypenettet i Storfjord strekker seg over et stort geografisk område. Dette sammen med virkningene av trafikkstøy fra nærliggende veger begrenser virkningene av kjøring i løypene, spesielt i Kitdalen og Skibotndalen. Oppe på snaufjellet og i de åpne områdene er det større avstander mellom løypene. Her har kan løypenes virkninger ha mer å si for reindrift. Løypene opp Skibotndalen og Kitdalen går avhengig av plassering til dels langs eksisterende infrastruktur og medfører ikke oppsplittelse av dyrs leveområder i dalførene.

5.6.7 Rovvilt

Det har vært en stabilt sterk gaupebestand i området, men noe redusert de siste årene. Det kan skyldes både påkjørsler, jakt og naturgitte forhold. Det er gjort observasjoner av alle de «4 store». Området preges av jerv og gaupe. Det er også Bjørn i området. Tidligere år er det funnet bjørnehi i løypenes influensområder og gjort flere observasjoner. Basert på innhentet lokalkunnskap kan man også si at det er gjort observasjoner av ulv, men dette er mer sjeldent.

5.6.8 Spesielt sårbare og sensitive dyrearter

INON områdene fungerer også som en buffer mot ferdsel, men snøskuterløyper er en type motorferdsel som kan bidra til å skape forstyrrelser for dyrearter som er spesielt sårbare.

I tillegg til offentlig tilgjengelige registreringer i miljødirektoratets nettløsning Rovbase må løypenes influensområde vurderes mot sensitive artsdata.

Dette er vurderinger som avklares i dialog med Fylkesmannen i Troms og Finnmark og de retningslinjene som gjelder for håndtering av denne typen informasjon.

5.7 Vurdering iht. naturmangfoldloven (NML) §§ 8-12

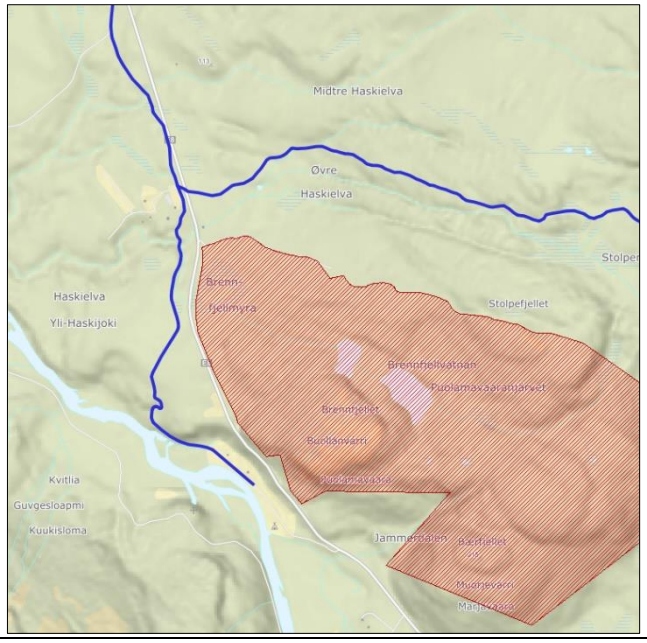
Løypenes influensområder er vurdert mot naturmangfoldloven §§ 8-12. Undersøkelsen er basert på registreringer i Miljøstatus og Naturbasen; Direktoratet for naturforvaltning, og øvrige kilder som sier noe om biologisk mangfold i delene av Storfjord kommune som påvirkes av kommunes snøskuterløyper.

Naturmangfoldloven har som formål å ta vare på naturens mangfold og de økologiske prosessene gjennom bærekraftig bruk og vern. Loven regulerer forvaltning av arter, områdevern, fremmede organismer, utvalgte naturtyper og prioriterte arter.

5.7.1 Sjekkliste

Sentrale tema	Beskrivelse
Hvilke landskap, økosystemer, naturtyper eller arter berøres?	Løypene strekker seg fra kystnære trøk til lavalpine fjellområder. Løypen krysser en forekomst av naturtypen „boreal hei" ved Søreng i Kitdalen (BN00093222). Det berøres ikke kulturmiljø. Registrerte kulturminner i løypenes influensområde hensyntas ved at løypene legges i naturlig avstand og skjerming fra de aktuelle kulturminnene. Nesten hele løypenettets influensområde omfattes av KULA rapport for kulturhistoriske landskapsverdier i Troms. Løypen passerer gjenstående rester av bunkerser som tilhørte tyske militærinstallasjoner og dødsleire under 2. Verdenskrig.
Hvilke effekter har og vil løypeforskriften ha på landskap, økosystemer, naturtyper og arter?	Ingen betydelige effekter utover eksisterende bruk. Løypene medfører i seg selv virkninger for naturmangfoldet. Belastingen må sees i sammenheng med bruken av skuterløypene. Støy vil bære langer i høyfjellsområdene, men her er dyrelivet mer begrenset. Forurensing knyttet til utslipp av flyktige organiske forbindelser stort sett begrenser seg til selve løypen det kjøres i og like utenfor.
Hvordan er tilstanden for landskapet, økosystem og utviklingen i antall lokaliteter av naturtypene og bestandene på landsbasis og på stedet?	Stabilt god tilstand. Løypenes virkninger for den generelle tilstanden til økosystemet og de naturlige økologiske prosessene er liten. Virkningene flora i løypetrassen og støy er mer betydelig men ikke uhåndterbart. Hensynet til både naturtyper og bestandssituasjon jf. NML §§ 4 og 5 er ivaretatt. Gaupebestanden er redusert, men dette skyldes i større grad jakt og påkjørsler. Registreringer av Bjørn i influensområdet, men observasjonene viser et mer konsentrert observasjonsmønster rundt Øverbygd i Målselv og fjellområdene øst for Skibotndalen. Prioriterte arter er et av de nye, viktige virkemidlene i naturmangfoldloven. Målet er å bidra til at artene ivaretas på lang sikt og at de forekommer i levedyktige bestander i sine naturlige områder. Det er ingen registrerte forekomster av prioriterte arter eller økologiske funksjonsområder i løypenes influensområde eller i Storfjord kommune for øvrig.

Foreligger det faglige rapporter og utredninger om naturmangfold i det aktuelle planområdet?	- Konsekvensutredning på tema Naturmangfold - Utviklingsprosjekter - vannkraft i Skibotn, Storfjord kommune, Troms fylke rapport 2015-8 utarebidet av „Miljøfaglig utredning". - Tidligere utredninger knyttet til fastsettelse av gjeldnede og tidligere forskrifter om snøskuterløyper foretatt av tidl. Fylkesmannen i Troms. - Ecofact rapport 404; Naturfaglig kartlegging med fokus på sopp ved Lullefjellet naturreservat (Statens vegvesen arbeider med reguleringsplan for E8 Halsebakkan – Brennfjell – Skibotn kryss i Skibotndalen.)
Foreligger det erfaringsbasert kunnskap (fra lokalsamfunnet, kommuner og andre myndigheter) om det aktuelle planområdet?	Swecon Norge AS har gjennom prosessen innhentet informasjon for å etablere et tilstrekkelig utredningsgrunnlag. Deler av innhentet informasjon er gitt av lokalkjente på Sweco's forspørsel. Annen lokal kunnskap er gitt av Storfjord kommune. Fastsatte skuterløyper i Storfjord har eksistert fra sent på 70 tallet og bygger på erfaringsbasert drift av løypenettet gjennom siste 40 år.
Vil løypeforskriften påvirke sårbare, truete og nær truete arter på Norsk rødliste for arter?	Høyest tetthet av registreringer innenfor Lullefjellet naturreservat hvor Huldreblom dominerer. Det er forekomster av truete arter i løypens influensområde. Dette gjelder for det meste sølvkattefot, fingerlav og snøfrytle mfl. De registrerte forekomstene er mange og spredt over et større område i Storfjordfjellene. Forekomstene er størst i områder som ikke berøres av skuterløypene. Ingen registreringer av kritisk truete arter i løypenes influensområde. Ethmia quadrillella er en møll som tilhører familien Depressariidae med ett registrert funn i 2017 innenfor løypenes influensområde langs med Skibotnelva ved Dalmunningen. Arten er registrert som utdødd.

Vil løypeforskriften påvirke verneområder, nærområder til verneområder, marint beskyttede områder eller vernede vassdrag (jf. verneplan for vassdrag)?	Nærmeste verneområde er Lullefjellet naturreservat. Løypen ligger i tilstrekkelig god avstand fra naturreservatet. I områdene ved Brennfjell camping / Brennfjell leir krysser skuterløypen E8. 
Vil løypeforskriften påvirke tilstanden i sjø eller vannforekomster?	Det er ikke kjent om løypene berører uregistrerte private drikkevannsforekomster. Man antar dette ville vært kjent ettersom løypene har eksistert i mange år. Man må være oppmerksom på virkningene fra snøskutereksos som akkumulerer i snødekket og kan forurense nærliggende drikkevannskilder til både hus og hytter.
Berøres utvalgte kulturlandskap?	Nei
Påvirkes miljøregistreringer i skog?	Det er ikke foretatt miljøregistreringer i skog innenfor løypenes influensområder iht. NIBIOs gårdskart.
Berører planen INON områder (inngrepsfri natur)	Løypene berører i liten grad inngrepsfri natur (INON). Ved to mindre situasjoner langs Parasløypa og sammenbindingsløypa krysses utkanten av villmarkspregede områder. I dalførene følger løypene stort sett etablert infrastruktur hvor kun utkantene av inngrepsfri natur berøres. Snøskuterløyper endrer ikke kategoriseringen av inngrepsfri natur. Skuterløypene berører ikke områder hvor INON kategoriseringen har blitt endret (2013-2018).
Påvirkes områder eller naturtyper som er spesielt verdifulle for naturmangfold?	Skuterløypenes naturpåvirkning er i størst grad knyttet til dyrelivet på grunn av støy og virkninger for flora begrenset til selve løypen på grunn av hardpakking og eksos. Løypen

	krysser ikke forekomster som er svært viktig for naturmangfoldet. Beskrevne lokalitet ved Brennfjellkulpen ligger nært løypen men graden av eksponering er liten ettersom løypen ligger lavere enn naturtypelokaliteten.
Fremmede arter (tidl. svartelistede)	Registreringer knytter seg primært til skogforglemmegei. Forekomstene påvirkes ikke av løypene. Ingen reell fare for eventuell spredning på grunn av skuterløypene.
Er det kunnskapsmangel?	Utredningsgrunnlaget vurderes å være tilstrekkelig. Det er benyttet tilgjengelig informasjon fra miljødirektoratets og NIBIOs tjenester på internett. Sammen med lokalkunnskap, informasjon fra Storfjord kommune og andre rapporter/KU og tidligere utredninger når løypene ble fastsatt av fylkesmannen. Kunnskapsgrunnlaget ansees som tilstrekkelig for å vurderingen av skuterløypenes virkninger for naturmangfold med påfølgende vedtak om videreføring av snøskuterløypene jf. motorferdselloven §4a.

5.7.2 NML §8 Kunnskapsgrunnlaget

Offentlig beslutning som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypens utbredelse og økologisk tilstand, samt effekten av påvirkninger. Søk i artsdatabasen og register for sensitive dyrearter viser funn. Snøscooterkjøring kan påvirke ville dyr og fugler direkte innenfor deres habitat.

Snøskuterløypene som vurderes er eksisterende løyper. Virkningene baserer seg på mange års bruk. Det er naturlig å fremheve at naturmangfoldet i slike tilfeller også har tilpasset seg bruken av løypene.

Det er ikke foreslått endringer som vil skape virkinger utover eksisterende løypenett.

Man må likevel se hen til at de inntegnede traseene endres noe på grunn av unøyaktighet knyttet til tidligere digitalisering av gjeldende løyper.

Når kommunen behandler en sak, må den vurdere om beslutningen kan medføre at det blir vanskeligere eller umulig å nå forvaltningsmålene for naturtyper, økosystemer og arter jf. NML §5.Slik at artene og deres genetiske mangfold ivaretas på lang sikt og at artene forekommer i levedyktige bestander i sine naturlige utbredelsesområder. Artenes økologiske funksjonsområder skal ivaretas. I vurderingen er det først og fremst truede arter og naturtyper som er relevante. Truede arter og naturtyper omfatter kategoriene kritisk truet, sterkt truet og sårbar.

Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. Tema er kontrollert ved oppslag i tilgjengeliggjort materiale og oppslag i Miljødirektoratets kartløsninger på internett. Nye opplysninger fra kartleggingsprosjekter (f. eks. friluftsliv/kulturminner) foretatt de siste årene samt løpende artsregistreringer ser ikke ut til å være av en karakter som gjør at standpunkt rundt løypene endres vesentlig i forhold til forrige vedtak knyttet til gjeldene forskrift.

Kunnskapsgrunnlaget må bygge på kjent og tilgjengelig kunnskap. Områdene som omfattes av snøskuterløypene er analysert i henhold til kravene for utredning som følger av motorferdselforskriften §4a og baserer seg på vurderinger tilknyttet eksisterende løypenett med enkelte mindre justeringer.

Kunnskapsgrunnlaget for naturmangfold er ivaretatt gjennom vurderinger mot data i artsdatabanken, miljødirektoratets kartløsninger naturbase, rovbase og miljøstatus samt lokalkunnskap hos dem som har medvirket til plan- og forskriftsprosessen. Tiltaket er lagt frem for vurdering mot registreringer av sensitive arter i løypens influensområde i samarbeid med Fylkesmannen i Troms og Finnmark v/ Miljøvernavdelingen.

Det mest sentrale spørsmålet er om 1) de nye bestemmelsene jf. nasjonal forskrift §4a vil medføre at løypene må sees i lys av gjeldende regler for utredning som kan avvike fra forrige utredning og 2) om den erfaringsbaserte kunnskapen utløser behov for endringer.

Man kan ikke se at mengden brukere skulle øker til et nivå som overskrider tålegrensen for forringelse av naturmangfoldet.

Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig.

5.7.3 NML §9 Føre- var- prinsippet

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

«Føre-var-prinsippet» er en retningslinje for hvordan myndighetene håndterer usikkerhet om kunnskapsgrunnlaget. Dersom et område er antatt sårbart, skjerpes kravet til kunnskap om virkningene av bruken av det. «Føre-var-prinsippet» vil få størst betydning i de tilfeller man har lite kunnskap.

Kunnskapsgrunnlaget om tiltakets påvirkning på miljøet ansees som tilstrekkelig mht. virkningene som skapes av eksisterende løyper vurdert mot gjeldende regelverk jf. motorferdselforskriften §4a.

«Føre-var-prinsippet» kommer etter vår vurdering ikke til anvendelse.

5.7.4 NML §10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for. Prinsippet i naturmangfoldlovens §10 skal sikre at nye påvirkninger, herunder motorferdsel i utmark, underlegges en helhetsvurdering av hvilke belastninger økosystemet vil bli utsatt for. Dette har særlig betydning dersom miljøbelastningen er ved en kritisk grense hvor selv en liten økning, f. eks i motorferdsel, vil ha stor betydning for økosystemet ferdselen foregår i samt de omkringliggende områder som påvirkes (influensområdet).

I sammenheng med vurderingen av samlet belasting etter NML §10 har man også sett hen til NML §§ 4 og 5 Forvaltningsmål for økosystemer, naturtyper og arter. Snøskuterløypene berører ikke sårbare naturtyper. De har en moderat virkning på vinterøkosystemet hvor belastningen i form av forurensing til luft og bakken stort sett kan knyttes til et begrenset influensområde. Støy fra snøskuterløypene bærer lengre. Foruten å se til avstandskarevene i miljødirektoratets veileder «Støy og planlegging av snøskuterløyper» dat. 10.01.2018 er løypene knyttet til variert topografi med avstander på over 10 km mellom de forskjellige løypene hvor de også skilles av dalfører med høye fjell.

Hensikten med skuterløypene er at kommunen kan skape et tilbud for fornøyelseskjøring vinterstid. Utstrekningen av tilbudet bør sees i lys av foreliggende behov, samlet belastning, interessemotsetninger og virkningene for kommunen og innbyggerne satt i et helhetlig perspektiv.

Skuterløyper kan i noen tilfeller bidra til å begrense ulovlig kjøring. I Storfjord kommunes tilfelle søkes eksisterende løyper videreført uten at man på nåværende tidspunkt legger opp til nye løyper. Løypene er godt etablert og har med noen variasjoner eksistert gjennom mange år.

Storfjord kommune har etter Troms' skala et langt og utstrakt løypenett hvor det er store areal uten motorisert ferdsel, både mellom løypene og i de nordlige delene av kommunen.

Hensynet til Lullefjellet naturreservat ivaretas ved at løypen ligger i tilstrekkelig god avstand fra verneområdet. Fartsgrenser har i første rekke effekt som avbøtende tiltak med hensyn til støy mot bolig- og hytteområder og sikkerhet for de som kjører og andre.

Videreføring av eksisterende løyper medfører samlet sett ikke større belastning på vinterøkosystemet. Viktige naturtyper kommer ikke under påvirkning på grunn av endringene. Løypene berører en forekomst av den viktige naturtypen «Boreal hei» (BN00093222) men her krysses naturtypeforekomsten ved at Kitdalsløypa går på en tydelig markert kjørevei.

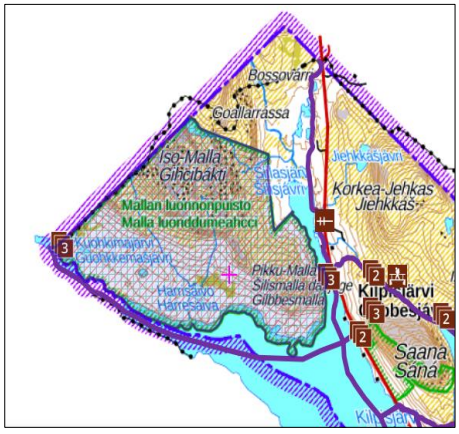
De eksisterende løypene i Storfjord kommune vi ikke forringe eller ødelegge leveområdet til truede eller nær truede dyrearter. Prinsippet om samlet belastning jf. naturmangfoldloven §10 ansees for å være ivaretatt. Løypene har ikke virkninger for registrerte naturverdier i nabokommuner.

Snøskuterløypene i angitte traséer ikke vil være til en så vesentlig ulempe for naturmangfoldet i influensområdet at løypene ikke kan videreføres under ny lovhjemmel. Løypene er gjennom forskriftsprosessen vurdert i lys av avbøtende tiltak mht. naturmangfold og friluftsliv. Et av kommunens viktigste natur- og friluftslivsområder «Treriksrøysa» skånes for skutertrafikk fra norsk side med en avstand på over 5 km fra løypa.

<u>Svensk side:</u>
Sammenbindingsløypa går et lite stykke relativt nært svenskegrensen (ca. 330 m).
Svensk side av riksgrensen i dette området kalles «Pältsa» og er angitt som «Skyddade områden, Art- och habitatdirektivet (Natura2000, SCI, SAC)». Dets kvaliteter er:

- Ikke utsatt for menneskelig inngrep
- Ingen veger
- Kalkrik begrunn om har resultert i rik flora
- Eneste forekomster av blomsterartene Papaver og Armeria scabra i Sverige finnes her

<u>Finsk side:</u>
Omfattes av verneområdet «Malla naturreservat». Finlands eldste naturvernområde angitt i 1916. Tett opp til naturvernområdet går det en finsk snøskuterløype fra Kilpisjärvi og opp til «Treriksrøysa». Denne har betraktelig større virkninger for naturmangofoldet i grensetraktene rundt Treriksrøysa enn løypene på norsk side som ligger om lag 5 km fra.



Figur 16: Malla naturreservat

5.7.5 NML §11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver

Tiltakshaver skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens omfang.

Med bakgrunn i opplysningene som foreligger er det ikke indikasjoner på at snøscooterløypene i Storfjord kommune vil føre til miljøforringelse hvis bruken er i tråd med de føringene som fastsettes gjennom forskriften.

Som et avbøtende tiltak bør brukerne av løypen gjøres kjent med faren ved kjøring på islagte vann / vassdrag og forbudet mot forsøpling gjennom f. eks. opplysningsskilt ved løypens startpunkter.

Den største faren knyttet til miljøforringelse vil være om snøskutere går gjennom isen og utslipp av bensin og olje forurenser vann og vassdrag. Slike forhold kan avbøtes ved at løypen ikke legges over islagte vann. På en annen side er vanligvis mer kurant å legge løypen over vann av hensyn til kjørbarhet. Mange vann og innsjøer er generelt sett også populære utfartssteder for isfiske der snøskuteren er fremkomstmiddel. Rent kjøreteknisk har løyper som legges over vann stabilt jevnt underlag som også er en viktig sikkerhetsfaktor.

5.7.6 NML §12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

Kvalitetsnormene for naturmangfoldet er ivaretatt gjennom vurdering av virkningene for berørte naturtyper (Søreng og Brennfjell). Betraktninger knyttet til løypenes virkninger for fauna og flora i influensområdet. Stedene har stort sett gjennom mange år vært under påvirkning av gjeldende løypenett. Der hvor løypetraseene justeres vil naturkvaliteten samlet sett forbli relativt lik. Justeringer av løypenes linje er i hovedsak knyttet til at linjene angitt i «Nordatlas» flere steder ligger feil i forhold til der løypen faktisk har vært anlagt gjennom års løp. De visuelle endringene i løypekartet vil ikke medføre praktiske endringer av løypetraseene.

Naturkvalitetene i grenseområdene til Kåfjord/Balsfjord/Målselv har ikke viktige naturtyper eller andre naturverdier som kommer under belastning av løypene. En av skuterløypene i Målselv kommune ender på kommunegrensen mot Storfjord, noe som betyr at denne løypens influensområde også vil strekke seg et stykke inn i Storfjord kommune. På dette stedet er det om lag 5 km fra kommunegrensen og Målselvs løype og frem til Parasløypa i Storfjord.

Prinsippet om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder er lagt til grunn i forslaget til bestemmelser om bruk forlokal forskrift for snøscooterløyper i Storfjord kommune.

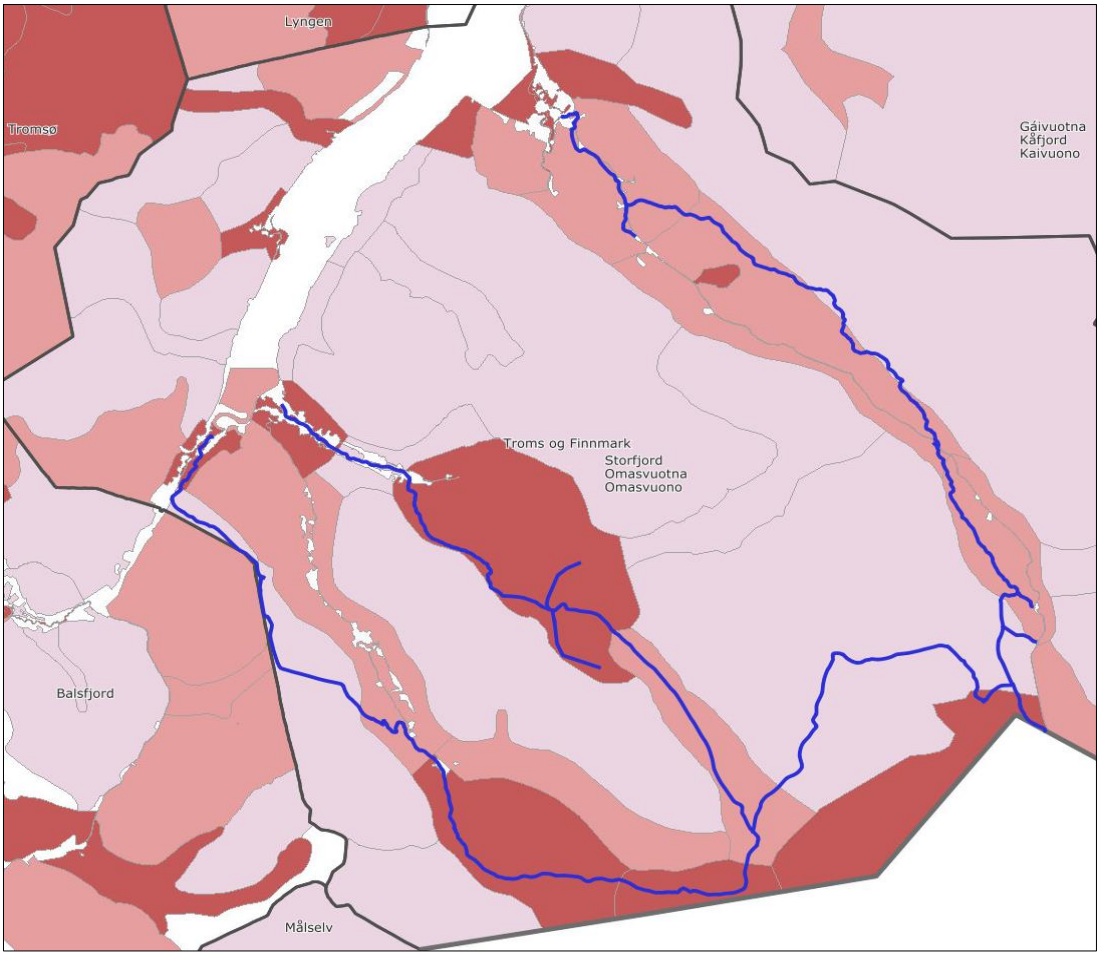
Det gjelder for åpningstider, retningslinjer for åpning / stenging samt skilting, merking og preparering av løypen med tilretteleggelse av parkeringsplasser ved startstedene.

5.8 Friluftsliv

5.8.1 Kartlagte og verdsatte friluftslivsområder

Storfjord kommune har kartlagt og verdsatt kommunens friluftslivsområder iht. Miljødirektoratets veileder M98-2013. Ishavskysten friluftsråd har stått for kartleggingen i samarbeid med Storfjord kommune. Kartleggingen er gjennomført i områder med eksisterende snøscooterløyper.

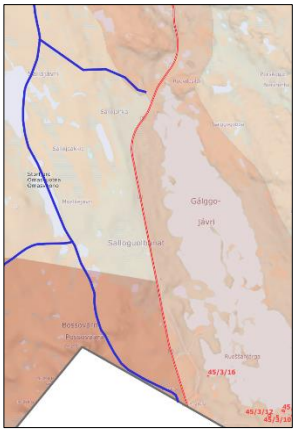
Løypene som er fastsatt etter gjeldende forskrift går også gjennom viktige og svært viktige friluftslivsområder. Det er ingen Statlig sikra friluftslivsområder i snøscooterløypenes influensområde.



Figur 17: Løypene og verdsatte friluftslivsområder

5.8.2 **Berørte friluftslivsområder**

	ID	Område	Kat.	Verdi
1	FK00018942	Oteren nærområde	NT	A
	Skuterløypa krysser lysløypa fra Otertun. Skilting kan være nødvendig her. Støy fra E6 og etablert infrastruktur bidrar til å begrense løypenes virkninger. Gjennom Oteren nærområde er fartsgrensen i løypen att til maks. 20 km/t.			
2	FK00018968	Mortensdalen	TU	C
	Mortensdalen er et C-område som grenser til Balsfjord kommune. Jamfør fakta-arket brukes området lite.			
3	FK00018922	Polvartinden - Vassdalstinden	TU	C
	Her går løypen tett opp mot Balsfjord grense. Lite brukt område som brukes litt til hundekjøring og skigåing. Kan være utfordrende å nå.			
4	FK00018928	Parasdalen	TM	A
	Populært å gå på ski innover Parasdalen og til Gappohytta. Kjøres med hundespann i området hel vinteren. Skuterløypen brukes bla. som skispor og bringer dermed også med seg noen positive virkinger. Skuterløypenes avstand til friluftslivsmålet Gappohytta er 1,6 km. Faktor som sambruk av løypesporet bidrar til å minske brukerkonflikter.			
5	FK00018964	Signaldalen	TM	B
	Mest brukt i sommerhalvåret. På vinteren bruke området til hundekjøring og isklatring og skiturer. Virkningene fra skuterløypen er tilsvarende andre områder. Parasløypa / Mortendalsløypa går i dalbunnen. Topografien bidrar til å minske utbredelsen av støy.			
6	FK00018952	Stordalen	TU	B
	Bruke mye i sommerhalvåret. Området er noe utilgjengelig. Skuterløypene øker sånt sett tilgjengeligheten vinterstid.			
7	FK00018959	Veltvannet	TM	A
	Vinterstid er det en god del skiaktivtet i området, telting, og isfiske i Veltvannet. En del av denne aktiviteten har sitt utspring i at skuterløypene brukes til å ta seg fram både av skigåere og snøskuterkjørere. Området benyttes også til hundekjøring om vinteren. Man ser liten grunn til brukerkonflikt. Skuterløypene ligger i god avstand til DNTs hytter og Breidalsgammen.			
8	FK00018948	Goldda	TM	A
	En liten del av friluftslivsområdets ytterkant nærmest grensepasseringen berøres av løypen. Området brukes mest sommerstid. Foregår hundekjøring i dette området. Mulige brukerkonflikter anses for å være moderate og ikke til hinder for videreføring av snøskuterløypene i dette området. I utgangspunktet omgås dette friluftslivsområdets viktigste kvalitet Treriksrøysa.			

9	FK00018930	Galgo-Galla	TU	B
	Friluftsområdet berøres ikke direkte av løypene. Det brukes til skigåing vinterstid. Området ligger på østsiden av E8 hvor startpunktet ved Galgoutløpet og grensekryssingen til Finland er stedene der Skibotnløypa kommer nærmest. E8 som eksisterende støykilde har større virkninger for friluftslivsområdet. 			
10	FK00018940	Breidalen	TM	B
	Bredalsgammen brukes også vinterstid. Denne ligger i god avstand til løypene mht. støy og rasting. Skutersporet brukes også som skispor.			
11	FK00018925	Mannfjellet-Markusfjellet	TU	C
	Mest brukt i sommerhalvåret. Steinete og bratt terreng. Kurant område for skuterløype der den forstyrrer lite.			
13	FK00018921	Sallorássa	TU	C
	Lite brukt område. Ligger nært andre mer attraktive områder og oppsøkes derfor også fordi man kan finne ro her. Gjelder stort sett aktiviteten sommerstid. Skuterløypen følger Sallorássavassdraget.			
14	FK00018927	Helligskogen	TU	B
	Langstrakt friluftslivsområde i øvre del av Skibotndalen. Har vinteråpne campingplasser. Brukes til skiturer og andre aktiviteter av barnefamilier spesielt rundt påsketider. Skibotnløypa har noen startpunkter i dette området, men ligger for det meste i god avstand til campingplassene langs E8. det bidrar til at skigåere herfra ikke eksponeres for løypene i så stor grad i nærheten av utfartsstedene.			
15	FK00018954	Skibotndalen	TU	B
	Skuterløypen følger østsiden av friluftsområdet hvor den også krysser inn i C-området Storfjord nordøst. Løypen er på det næreste ca. 600 m fra Lulledalen som er A-område. Skibotndalen friluftslivsområde nyttes til skigåing, men blir stort sett mindre brukt sammenlignet med flere av de tilknyttede områdene. Området er også viktig i sammenheng med reindrift.			
16	FK00018936	Olderbakken og Brennfjell	MA	B
	Skuterløypen er en viktig akselerator i driften av Brennfjell camping. Den går stort sett tett på eksisterende støykilde E8. De beste verdiene i friluftslivsområdet ligger langs Skibotnelva.			

	Løypen er kurant plassert og lite forstyrrende for friluftslivet i dette området.			
17	FK00018939	Lulledalen	TM	A
	Lulledalen friluftslivsområde ligger om lag 600 meter fra Skibotnløypa og er innenfor minsteavstand på 450 meter jf. miljødirektoratets støyveileder dat. 10.01.2018.			
18	FK00018934	Skibotn nærområde	NT	A
	Området brukes mye til hverdagsfriluftsliv innenfor støykilder som veg med tilhørende infrastruktur og virke i tettstedet. Løypene berører ikke steder innenfor dette friluftslivsområdet som er spesielt viktige å holde støyfrie. Startpunktene er like ved eksisterende veg.			
19	FK00018947	Hatteng nærområde	NT	A
	Hatteng nærområde kjennetegnes ved at det nyttes til fotturer og hverdags trimm langs veg og i lysløype samt skoleutfarter. Her er det veger, skytebane og andre støykilder som likeså har en konstant helårig innvirkning på friluftslivet. Opp i dette faller Kitdalsløypa inn som et naturlig støyelement som sett i lyset av de andre eksisterende støykildene ikke har så betydelige virkninger. Kitdalsløypa innfrir her avstandskravene for skuterløyper i forhold til eksisterende støykilder.			
20	FK00018965	Kitdalen og Ráigegáisi	TU	C
	Ingen direkte beskrivelse om vinterfriluftsliv. Området brukes bla. til riding og jakt. Ellers stort sett sommeraktiviteter. I friluftslivkartleggingen nevnes også snøskuterløypen.			
21	FK00018963	Nord-, Midter-, og Sørdalen samt Kitdalsvannene	TM	A
	Helåraktivitet. Området brukes til skigåing og hundekjøring vinterstid. Mange krigsminner i dette området. Snøskuterløypen er tatt med i kartleggingen. Virkingene for vinterfriluftslivet blir stort sett likt de andre viktige friluftslivsområdene som berøres. Verdien på friluftslivsområdet kan primært knyttes til aktivitet i somerhalvåret. Det betyr ikke at området er uviktig om vinteren men aktivitetsmangfoldet er snevrere og skuterløypene inngår som et naturlig element knyttet til fremkommelighet hvor løypene også brukes som skispor og sånt sett på en måte bidrar til å tjene friluftslivet.			

Veltvannet, Parasdalen og «Nord-, Midter-, og Sørdalen samt Kitdalsvannene» berøres mest av løypene. Friluftslivsområdet Goldda berøres delvis. Skibotndalen er et stort sammenhengende friluftslivsområde. Vinterstid er det en del skigåing fra overnattingsplassene langs E8 rundt om Helligskogen.

Ved startpunktene i Oteren, Hatteng og Skibotn er skuterløypene også innenfor minsteavstanden til viktige og svært viktige nærfriluftslivsområder. Disse ligger ved støykilder som europavei og sentrumsområder med mye biltrafikk. Dette er steder hvor støy fra skutertrafikk ikke har samme negative effekt for friluftsliv som på høgfjellet hvor det ellers er stille.

Kvalitetene som berører vinterfriluftslivet, er først og fremst knyttet til støy når det kjøres i løypene. Sporet fra skuterløypen kan forringe den visuelle kvaliteten og inneholde noe lukt fra skutereksos, men dette begrenser seg til selve løypetraseen.

Mange skigåere bruker heller skuterløyper som spor fremfor å gå i løssnøen utenfor løypa. Dette er en faktor som gagner fremkommeligheten og på en måte viker positivt inn på bruken av områdene rundt Treriksrøysa og DNTs hytter hvor tilgjengeligheten vinterstid varierer med vær og føreforhold. De merkede skutertraseene er også gode veivisere for skigåere.

5.8.3 Friluftslivsområder i Balsfjord kommune

ID	Område	Kat.	Verdi
FK00011268	Sørfjellet - Sørfjelltinden - Postdalstinden	TU	B
FK00011266	Postdalen	TU	B
FK00011311	Istinden - Lemetsfjellet - Tamokfjellet	TU	B

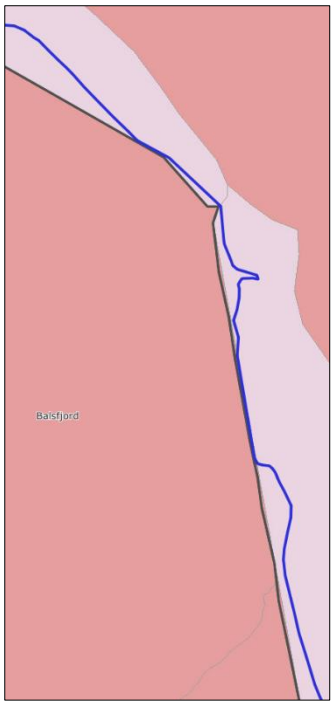
Balsfjord kommune kartla og verdsatte sine friluftslivsområder i 2016.

Mortendalsløypa går tett opptil kommunegrensen mot Balfjord kommune et stykke opp Mortendalen. Langs en strekning på rundt 1 km kjøres det etter en tydelig markert fjellrygg. Kommunegrensen går **ikke** langs toppen slik at man har en tydelig rettesnor. Løypen grenser her til det registrerte friluftslivsområdet «Sørfjellet - Sørfjelltinden – Postdalstinden». Friluftslivsområdet lettest å nå fra Tamokdalen og brukes mer og mer vinterstid. Verdien B gjør at Mortendalsløypa ikke tilfredsstiller minsteavstanden på 450 meter til viktige eller svært viktige friluftslivsområder.

Det er gjort en avveiing mot Miljødirektoratets veileder for støy dat. 10.01.2018. Løypa går bakenfor fjellmassivene Sørfjelltinden Og «Postdalstinden». De som bruker området vinterstid, går inn via «Tamokdalen» i vest. Toppturmålene og området som brukes ligger likevel mer enn 1,5 km fra Mortendalsløypa.

Postdalen er en fin inngangsport for folk som ønsker å gå videre nord mot Mortensdalen eller sør til Vassdalen, og brukes også for å gå turer til Postdalsfjellet men denne ruten er bratt.

Generelt er det svært mange finlendere som bruker Tamokdalen, særlig i vintersesongen. Trenden er bratt økende, og ofte ser man mest finske biler parkert langs veiene. Svensker begynner og å få øynene opp for området, i tillegg til et ekspanderende regionalt topturmiljø. Terrengsykling, fatbiking og skyrunning er økende trender.



Figur 19: Løype v/ Balsfjord gr.

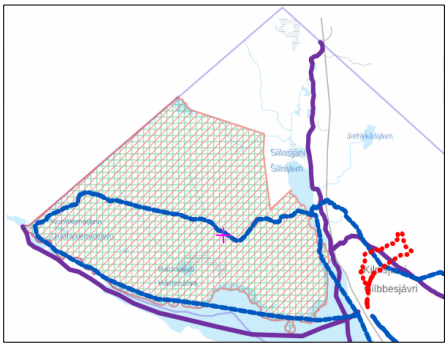
5.8.4 Friluftslivsområder i Målselv kommune

Avstanden til det svært viktige friluftslivsområdet «Finndalen - Vassdalen» i Målselv kommune er om lag 6 km. Paraløypa og Sammenbindingsløypa har pr. d.d. ikke nevneverdige virkninger for friluftslivet i Målselv kommune.

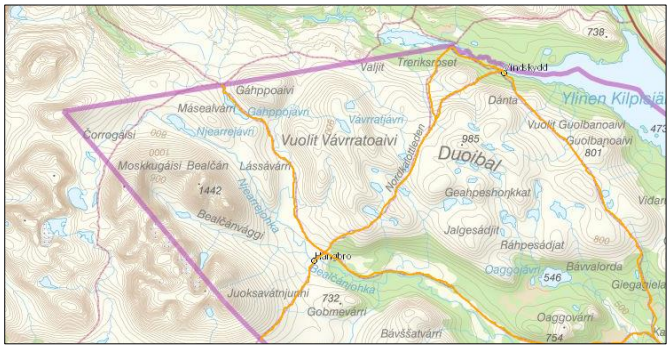
Målselv kommune har en skuterløype helt til Storfjord grense og friluftslivsområdet Gievdneváhgáisi – verdi C.

5.8.5 Friluftslivsområder i Sverige og Finland

Anordninger og turleder for friluftsliv i Sverige er knyttet sammen med leder både i Norge og Finland. Treriksrøysa, grensepunktet mellom Norge, Finland og Sverige er blant kommunens mest populære turmål. Naturvårdsverkets kartportal «Miljödataportalen» viser flere turstier i området. Vinterstid går det en snøskuterløype opp til Treriksrøysen fra Finsk side. Denne går tett opptil «Malla naturreservat». Vandrerutene benyttes for det meste i sommerhalvåret. Vinterstid er Treriksrøysa lettest å nå med ski og snøskuter fra tettstedet Kilpisjärvi.



Figur 21: Finsk side



Figur 20: Svensk side

5.8.6 Støy og friluftsliv

Miljødirektoratets veileder «Støy og planlegging av snøscooterløyper» dat.10.01.2018 gir kriterier for løypenes avstand til viktige og svært viktige friluftslivsområder.

For friluftslivsområder som kommunen selv har kartlagt og verdsatt som svært viktig eller viktig anbefaler direktoratet at en grenseverdi på 40 dB benyttes. I disse områdene er fravær av menneskeskapt støy i utgangspunktet forventet, og det skal være mulig å drive med ulike aktiviteter uten å bli forstyrret av menneskeskapt støy. Løyper bør ikke legges så tett opp til viktige friluftslivsområder for vinterfriluftslivet at disse områdene vil bli forringet av støy fra snøskuterløypene som overstiger grenseverdien.

Der kommunene legger snøskuterløyper innenfor angitt minsteavstand, må det gjøres nærmere vurdering av støy. For viktige eller svært viktige friluftslivsområder er det lagt til grunn en minsteavstand fra løypens senterlinje på 450 meter.

Figur 22: Golddahytta, Indre Troms (www.ut.no)

Sideområder som brukes til rasting eller kjøring til det aktuelle rastepunktet innenfor 300 meters-reglen skriver Fylkesmannen i Troms og Finnmark i sin uttalelse til oppstartvarselet, at hensyntagen til minsteavstandene i Miljødirektoratets støyveileder må gjelde fra den aktuelle rastegrensen.

På snaufjellet og islagte vann brer støyen seg over et større område. Løypene bryter inn i viktige og svært viktige friluftslivsområder. Her må man vurdere aktuelle avstander til turmål som nyttes i vinterhalvåret og se både negative og positive sammenhenger mellom skuterløypene og vinterfriluftslivet.

Storfjord snøskuterforening ber i sin uttalelse til oppstartvarselet Storfjord kommune videreføre ordningen med rasting på islagte vann og inntil 300 m fra løypene på snaufjellet.

Influensområdet som er vurdert tar høyde for rasting 300 m til side for løypen på snaufjellet. Man bruker da en støygrense på 750 m.

Figur 23: Breidalsgammen (www.lommekjent.no)

I forhold til rasting ser man at både Gappohytta og Goldahytta ligger godt utenfor minsteavstand på 750 m for «viktige og svært viktige friluftslivsområder» når 300 meters grensen tas i betraktning. Områdene brukes også vinterstid men bruksintensiteten er størst i sommerhalvåret. Det er ikke avmerket vinterløyper i dette området i digitale turinformasjonsforum om f. eks www.ut.no. Breidalsgammen i Breidalen, om lag 1 km fra Kitdalsløypa er sammen med DNTs hytter aktuelle turmål også i vinterhalvåret. Gjeterhytta ligger om lag 450 meter fra kryss Kitdalsløypa – Parasløypa – Sammenbindingsløypa.

Breidalen er et viktig friluftslivsområde. «*Løypa blir mye brukt av besøkende og lokale, men sammenlignet med Stordalen og Parasdalen er bruken noe mindre*» følger det av kommunens kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder iht. M98-2013.

Breidalen brukes også til hundekjøring. Her er det en makrant forskjell mellom skuterforeningens GPS-sporing og løypen tegnet inn i «Nordatals».

ligger i snøscooterløypens influensområde. Avstanden til turmålene «Goldahytta» og «Gappohytta» er henholdsvis 3 km og 1,6 km, noe som er innenfor minsteavstanden på 750 meter til viktige og svært viktige friluftslivsområder når rasteavstand på 300 meter tas i

betraktning. I dette området følger skigåere snøscooterløypen for å nå turmålene. Skuterløypene har positiv virkning for tilgjengeligheten til friluftslivsområdene fra Parasdalen og Kitdalen vinterstid, både for nevnte skigåere men også for de som velger å benytte seg av snøskuter til å nå turmål i dette området. I skuterløypene er snøen hard og det er lettere å gå på ski. Skuterløypenes merkestikker er samtidig til god hjelp for skigåernes orientérbarhet. Spesielt i vær med dårlig sikt er det en stor fordel å bruke de merkede skuterløypene som referansepunkt.

Skolehytta er ei kommunal utleiehytte i Parasdalen som ikke står åpen for turgåere. Det er imidlertid fint å raste på utsiden av hytta, samtidig som man nyter utsikten nedover dalen. Snøscooterløypen passerer om lag 100 meter fra skolehytta. Denne ligger i det svært viktige friluftslivsområdet «Parasdalen» som bla. kjennetegnes av skigåing og kjøring med hundespann.

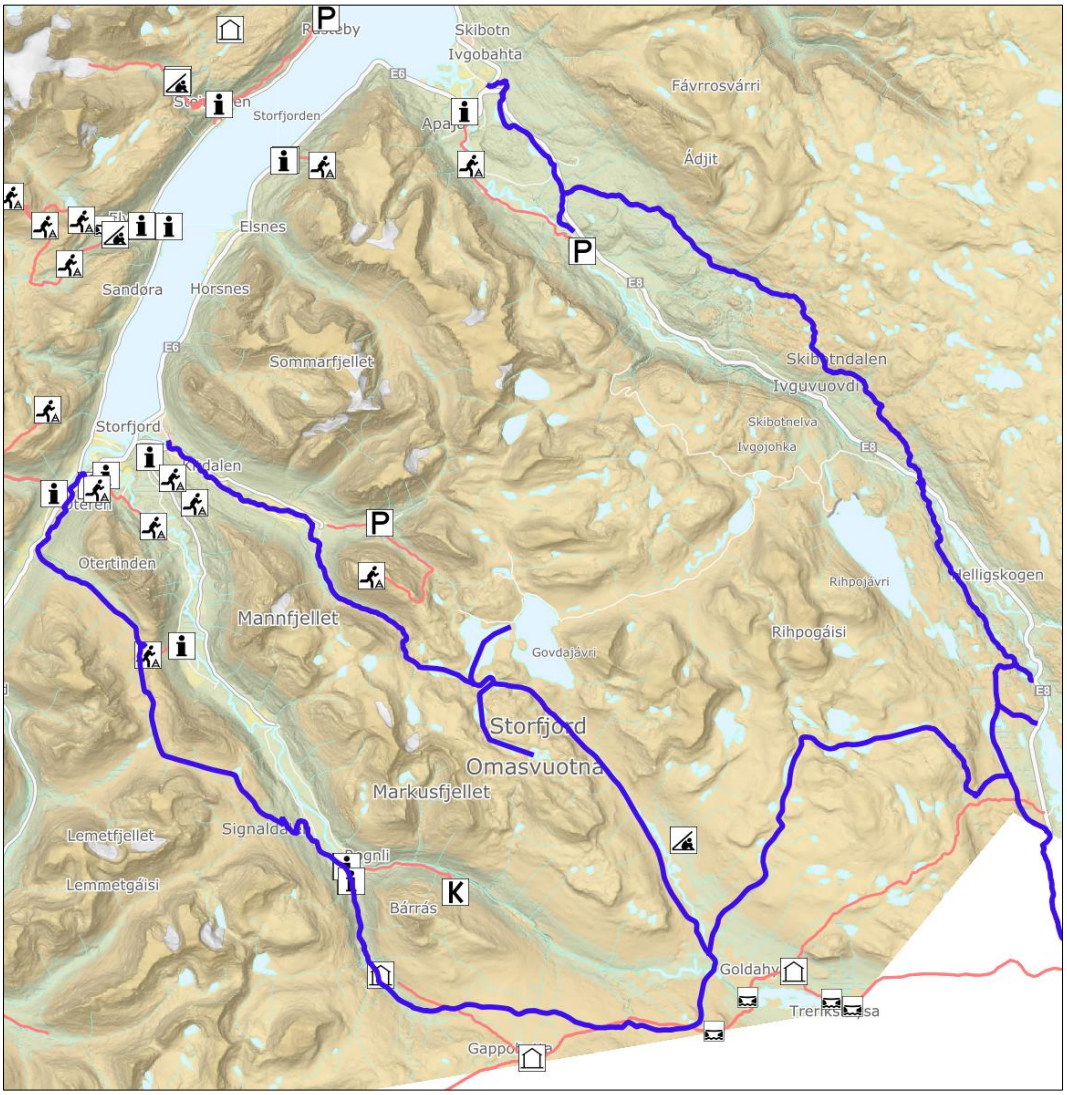
Figur 24: Skolehytta og skuterløypen gjennom Parasdalen

Skibotndalen er et langstrakt geografisk område med flere tur- og friluftslivsruter. Skibotnløypa går hovedsakelig gjennom Skibotndalen og Helligskogen friluftslivsområder som er verdsatt som viktige friluftslivsområder (kat. B). Fra grensepasseringen mot Finland og frem til kryssingen av E8 nedenfor Steinbakken i Helligskogen går Skibotnløypa på det meste 1,5 km fra E8. Dette er relativt flatkuperte, forblåste terrengpartier som preges av dvergbjørk. Her går løypen også bakom Helligskogen leir.
Helligskogen er et område som brukes mye vinterstid og utover våren. Her finner man den vinteråpne Perskogen camping og vandrerhjemmet på Helligskogen huser flere turister. Vinterstid er campingplassene viktige ankerpunkter for både skigåere og brukere snøscooterløypene. Dette er med på å vise noe av det det typiske samspillet i bruken av området til både skuterløyper og friluftsliv. Områder langs skuterløypen lenger bort fra annen infrastruktur som er lette å nå med snøscooter er ofte mer krevende å nå for tradisjonelle friluftslivsutøvere som heller tegner til å bruke lettere tilgjengleige områder vinterstid.

I Skibotndalen er det og fin natur og veldig mange gode turstier for eksempel til Golda, Gappo og Treriksrøysa. Bjørnskogen, Svarteberget og Lullefjellet er populære turmål knyttet til Skibotndalen som ikke berøres av skuterløypene.

5.8.7 Tur og friluftsruter

Det er avmerket flere sommerturruter i snøscooterløypenes influensområde.
Dette er sommerturer, men området brukes likevel om vinteren men da med mindre aktivitet.
Turmålene kan nås fra både norsk, finsk og svensk side av riksgrensen.

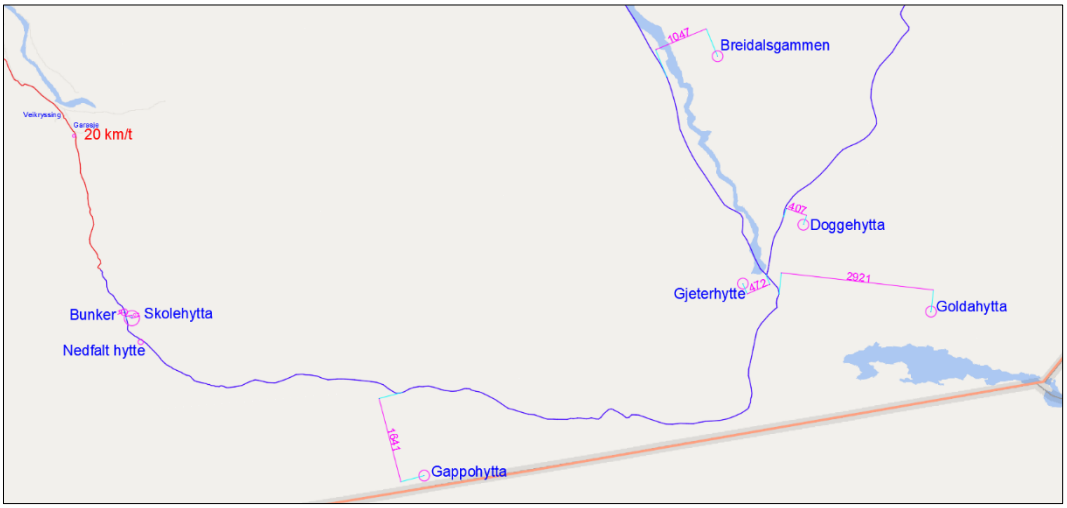


Figur 25: Tur- og sommerfriluftsruter (rød linje) og skuterløypene (blå linje)

5.8.8 Vinterfriluftsliv i Storfjord kommune

11 - Statskog Troms er noe betenkt over den sammenbindingen av løypesystemene i Storfjord og eventuell sammenbinding med Svenske og Finske løyper. Effekten av disse sammenbindinger vil bli økt trafikk med snøscooter, spesielt i sørligste del av kommunen der en i følge Statskog har det mest populære friluftsområdet i hele Storfjord.
Statskog Troms foreslår at det ikke opprettes løype fra Veltvannet til Treriksrøysa.
Videre foreslår de at løype fra Galgo til Breidalen (over Sallorassa) endres til å gå gjennom Lavkavaggi.

Figur 1: Statskogs uttalelse (1997)



Figur 26: Hytter og friluftslivsmål

Om vinteren brukes friluftslivsområdene Stordalen, Parasdalen, Veltvannet og Goldda til skigåing og hundekjøring. Hundespann kjøres vanligvis fra mars med startpunkt ved Rognli mot riksgrensen og Treriksrøysa og videre inn i Sverige mot Kiruna. Områdene rundt Gappohytta og Goldahytta er sammen med Treriksrøysa de største attraksjonene vinterstid. Dette fremgår også av Statskogs uttalelse til høring av løypene i 1997 hvor det handler om å opprette en løype fra Veltvannet til Treriksrøysa. Likevel må det tas hensyn til at aktiviteten i sommerhalvåret er betraktelig større. Treriksrøysa inngår i friluftslivsområdet Goldda om lag 5 km fra den norske skuterløypen, men eksponeres også av en finsk løype som går helt opp mot grenserøysa.

5.9 Støy

5.10 Minsteavstander

Miljødirektoratet har utarbeidet en veileder «Støy og planlegging av snøscooterløyer» dat. 10.01.2018. Veilederen er førende i kommunenes arbeid med fastsettelse av snøscooterløyper og gir følgende minsteavstander fra side for senterlinjen:

Eksisterende støykilder	Maks. 30-50 meter
Boliger, hytter og annen støyfølsom bebyggelse	Min. 60 meter
Viktige og svært viktige friluftslivsområder	Min. 450 meter

Der det tillates rasting på snaufjellet og på islagte vann utvides influensområdet og minsteavstanden med angitt avstand for rasting.

5.10.1 Opplevd støy

Det må samtidig tas høyde for folks opplevelse av støy. Motorsportentusiaster vil f. eks ha et annet forhold til snøskutertrafikk enn personer som i større grad verdsetter aspektene rundt stillhet og ro i hverdagen så vel som i naturområdene.

5.10.2 Bebyggelse nær løypen

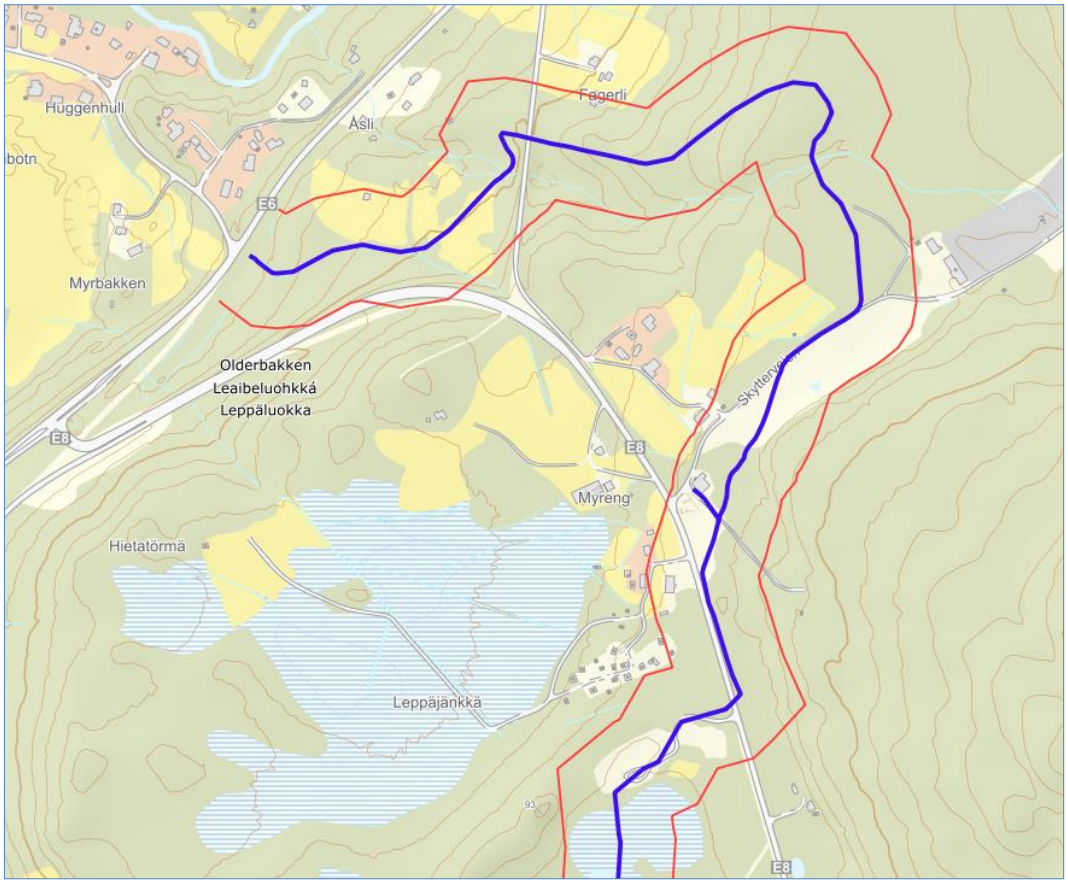
Utfordringene til støyfølsom bebyggelse nær løypen er i størst grad knyttet til situasjoner nær løypens startpunkter i kommunens tettsteder Oteren, Hatteng og Skibotn. Rød linje illustrerer minsteavstanden på 60 meter til hver side av løypen.

Enkelte boliger kommer innenfor 60 meters grensen. Både topografi, linjeføring og stedlige forhold er av en art hvor det på disse stedene ikke går å kjøre med høy fart. Løypene videreføres på disse stedene med forskriftsfastsatt fartsgrense til 20 km/t. av hensyn til både sikkerhet og støy.

Oteren	20 km/t
Paras / Nymo	20 km/t
Søreng i Kitdalen	20 km/t
Hatteng	20 km/t
Skibotn	20 km/t

Steder der nedsatt fartsgrense fastsettes i forskriften framgår av vedlagt kart.

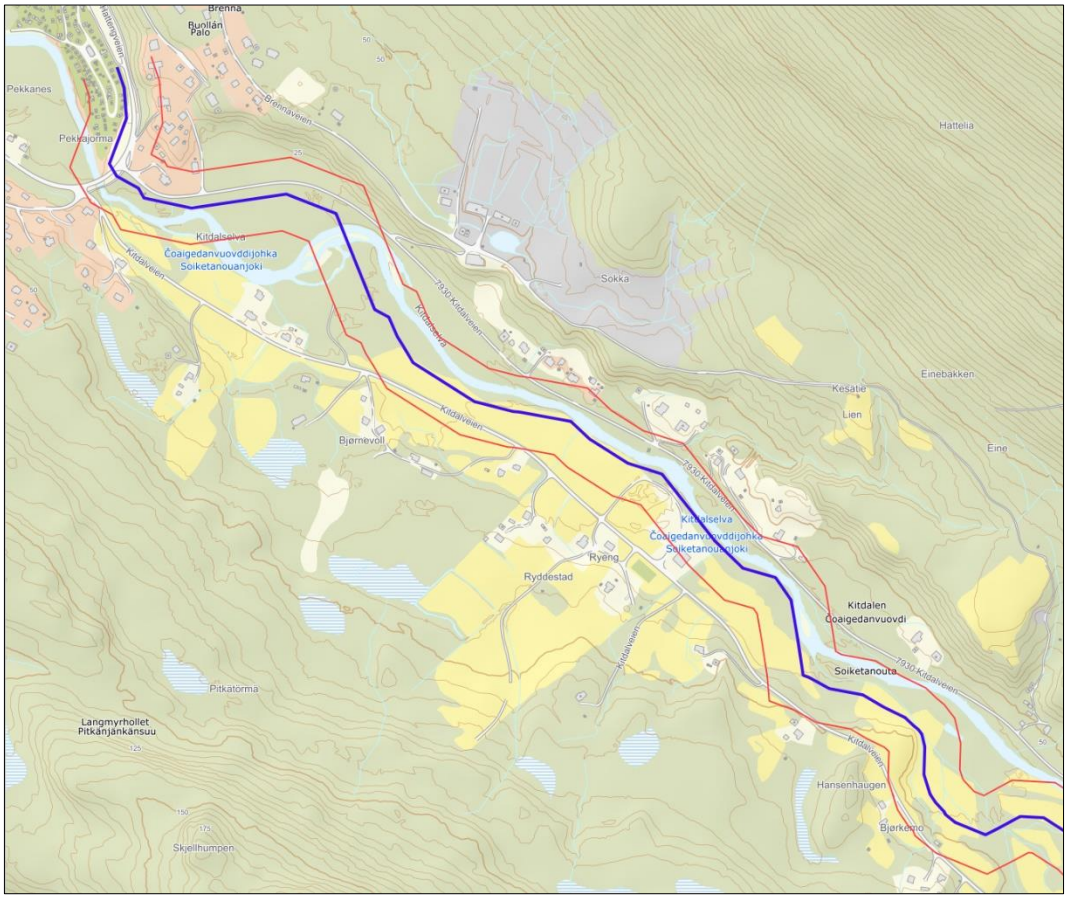
Støy – Skibotn



Figur 27: Minsteavstand støy - Skibotn

Figur 29: Bolig innenfor minsteavstand for støy

Støy – Hatteng / Kitdalen



Figur 31: Minsteavstand støy – Hatteng / Kitdalen

Både ved Skibotn. Hatteng og Oteren ligger snøscooterløypen noen steder tett på minsteavstanden.

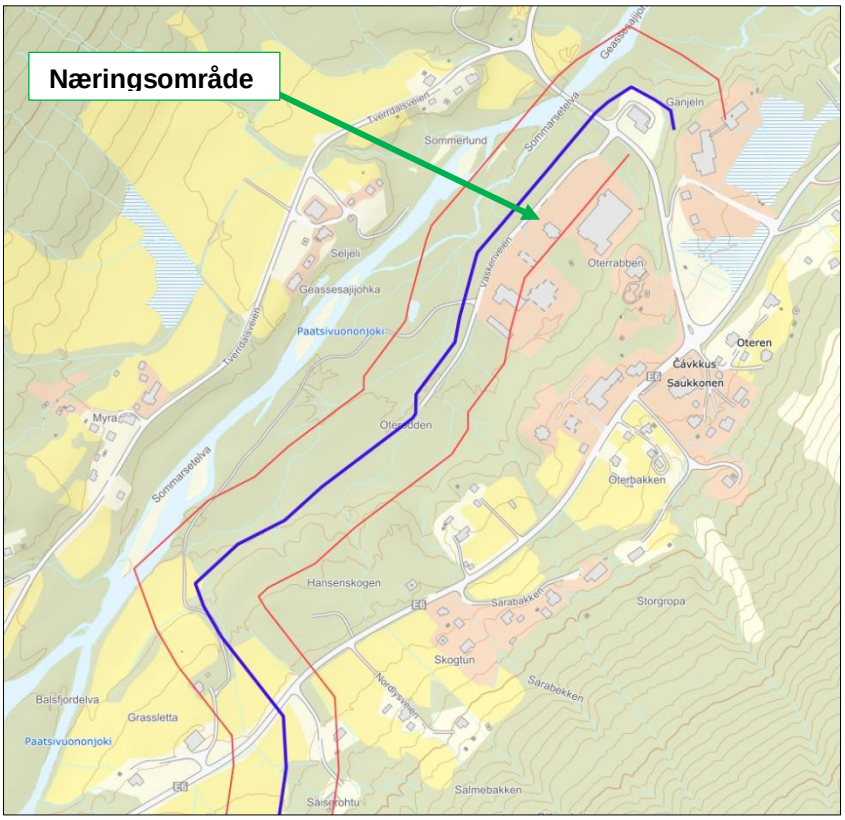
Nederst i Kitdalen er det noen boliger som ligger like utenfor 60 meters sonen. Lenger oppe i Kitdalen følger løypa enten Kitdalselva eller de sideliggende områdene. Det blir færre boliger langs med løypenettet og ingen videre konflikt i forhold til buffersonen.

Løypen ned mot Skibotn sentrum innfrir også minstekravet. Langs med E8 ved Myreng like ovenfor Skibotn sentrum krysser snøscooterløypen E8 og går et stykke langs med den eksisterende støykilden E8 mot Skibotn adskilt av fjellrabbe langs riksvegens østside. På vestsiden av E8 ligger det en enebolig om lag 50 meter fra snøscooterløypen. Mellom snøscooterløypen og boligen ligger E8.

Skibotnløypa har en avstikker inn til Brennfjell Camping. Tilknytning til løypenettet er en viktig faktor for campingplassens driftsgrunnlag. Dette gjelder også de øvrige campingplassene om er knyttet til løypenettet i Storfjord kommune. Campingplassen på Hatteng ligger ved løypens startpunkt. En stor del av kundene fra både inn og utland bruker campingplassene som

utgangspunkt for snøskuterturisme. Det viser skuterløypenes betydning for denne næringen, jf. også Helligskogen fjellstues uttalelse til oppstartvarselet.

Figur 33: Næringsområde ved Vaskeriveien, Oteren

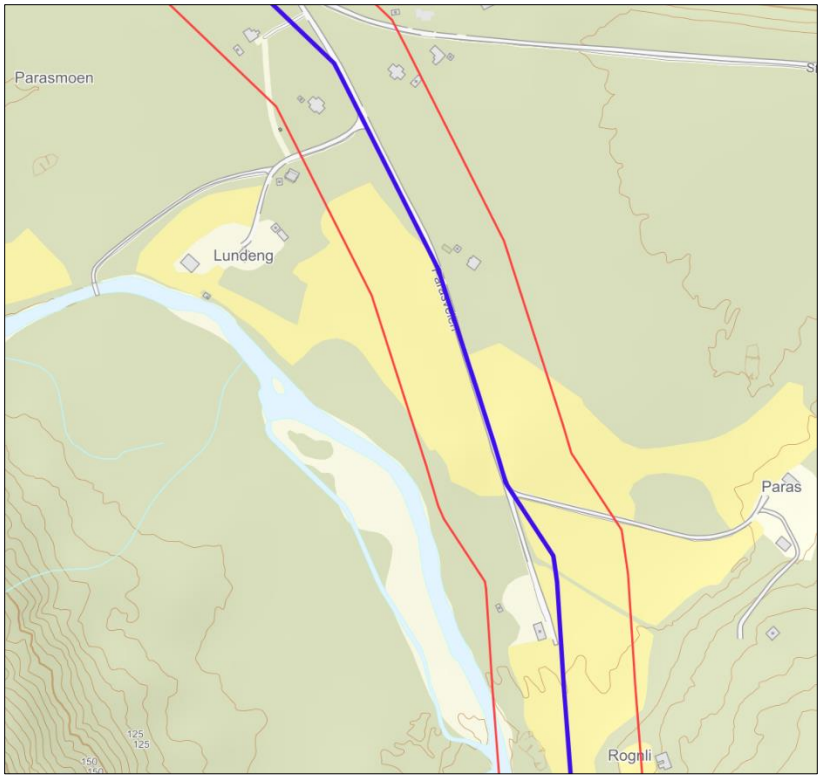


Figur 35: Minsteavstander støy - Oteren

Snøscooterløypa er plassert mellom Sommersetelva og Vaskeriveien. Ved gården Fjelldal hvor stigningen opp Mortensdalen begynner har man sørget for å trekke løypen tilstrekkelig lang bort fra gårdsbruket som ligger her.

Langs løypen ligger det også noen «vognskjul el.» som ikke er hensyntatt.

Boligene som er innenfor buffersonen ved Vassdal, Lundeng og Rognli ligger langs eksisterende støykilde kv. 1024 og privat adkomstveg åpen for alminnelig ferdsel.



Figur 37: Lundeng / Rognli - boliger innenfor buffersone

5.10.3 **Støy i motbakker**

I motbakker langs traseen må man påregne at snøscootere som skal opp stigningene genererer høyere støynivå enn kjøring på flatmark eller nedoverbakke.

Dette beskrives nærmere i SINTEF rapport 2017:00612 – Støy fra snøscooterløyper. Rapporten viser data hvor undersøkelser av støy fra snøscootere er gjort hhv. i flatt terreng (1), bratt bakke (2) og åpnet terreng (3).

5.11 Sikkerhet

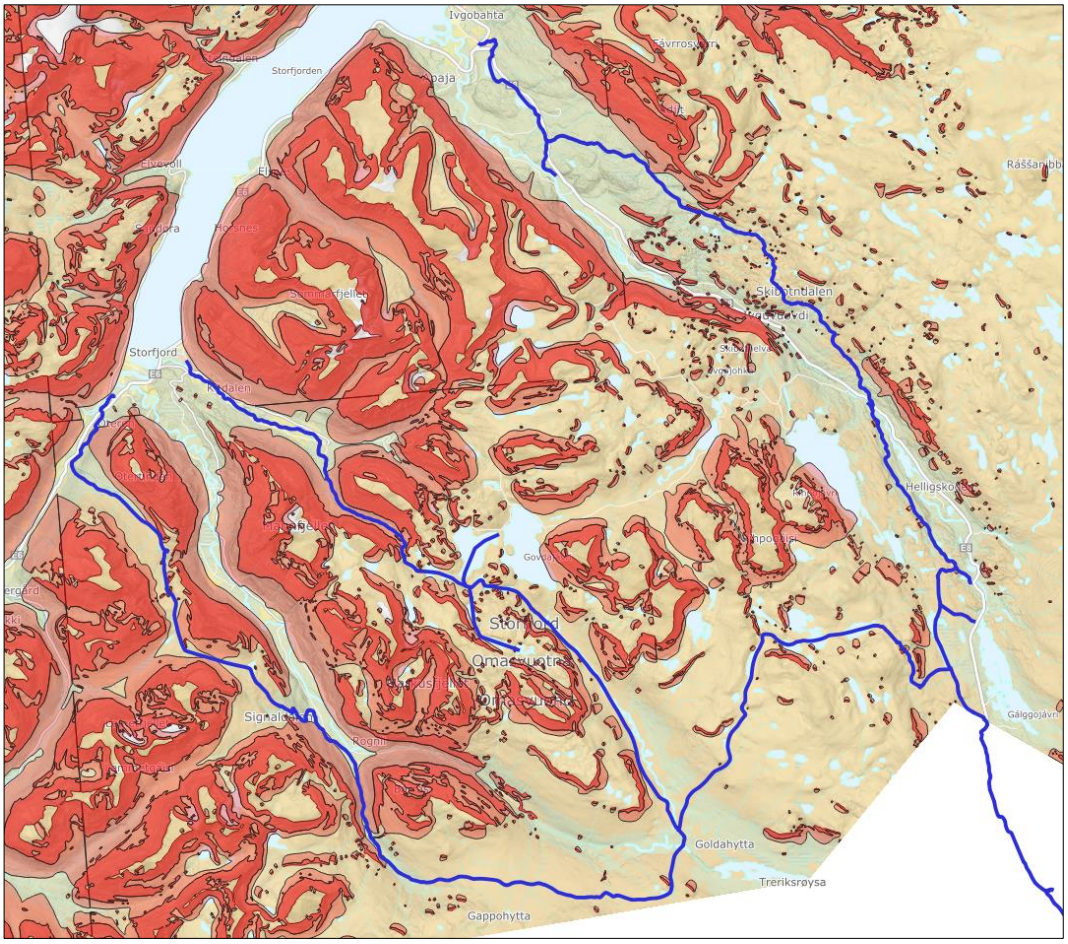
5.11.1 Sikkerhet og løypedrift

Snøskuterforeningene har GPS sporet løypenettet slik at linjen som tegnes i kartet gjenspeiler den reelle traseen. Når drifter sammen med kommunens saksbehandler og eventuell konsulent planlegger skuterløypenes linjeføring tas det flere sikkerhetsfaktorer i betraktning. Overordnede tema er mest relevante for ROS analysen mens planlegging på detaljnivå gjøres ute i løypa.

Faren for snøskred står for en betydelig del av risikoen med å fastsette snøskuterløyper. Sammen med utrygg is på elver/vann og påkjøringsfarlige objekter nær løypen er dette faremomenter der risikoens kan reduseres med gode rutiner og planlegging.

Ulykke pga. dårlig Linjeføring. Velt pga. topografi (tverrbratt og/eller skråbratt løypetrasé) Fall pga. topografi eller snøforhold (brattkant nær løypetrasé)	Stigning/fall, helning på løypa og siktforhold mht. vegetasjon og bakketopper. Tilrettelegge for møtebredde spesielt i kurver og over bakketopper.
Ulykker ved anleggsgjennomføring	Anleggstiltak kan være hogst, merking, skilting oppkjøring og slådding av løypetraseen. Erfaring / erfaringsutveksling til uerfarne og yngre generasjoner.
Ulykke pga. høy fart på snøskuter og fartsstrekninger	Rette og flate langstrekninger over myrer og vann bidrar til at farten går opp. Stikking av myke løypekurver over disse stekningene vil kunne bidra til å redusere farten noe.
Ulykke ved kryssing av bilvei.	Løypedrifter må sørge for god sikt gjennom hele sesongen
Ulykke snøskuter/skiløpere	Spesielt knytet til faren for påkjørsel ved at skiløpere bruker snøskuterløypene til skigåing under værforhold når sikten er dårlig. Der skuterløype og skiløype krysser hverandre må det settes opp skilt.
Ulykke ved kjøring nær og parallelt med bilvei	Lys fra motgående snøskuter som kjører parallelt med bilveien kan villede trafikanter som ikke er vant med snøskutertrafikk
Snøskuterfører kjører seg fast pga. dyp snø i løypa	Ved store snøfall bør berørte løyper vurderes stengt til været har bedret seg og preparering er gjennomført.

5.11.2 **Skredfare**



Figur 39: Løypene og skredfarlige områder

Løypene gjennom Kitdalen og Paradalen går gjennom utløsningsområder angitt i NVEs skredkart. Storfjord kommune har retningslinjer for stengning av de løypene hvor det kan gå skred. NVE anbefaler i sin generelle uttalelse til oppstartvarselet kommunene om å etablere løyper som kan være åpne/sikre selv under krevende værforhold slik at en unngår å legge opp til et omfattende system med skredfaglig personell og rutiner for varsling og stenging av traseer.

Rutinene i Storfjord kommune bygger på varsling gjennom kommunens hjemmesider og fysisk stenging av løyper eller deler av løypene som har skredfare. I kartet ser man at løyper der hvor det ikke er fare for snøskred kan holdes åpne den tiden de skredfarlige områdene er stengt. Da må man sørge for tydelig merking der løypen er stengt. Storfjord snøskuterforening viser bla. til dette i uttalelsen til oppstartvarselet der det bes om at løypene nummereres mer hensiktsmessig etter der man normalt åpner og stenger forskjellige deler av løypenettet.

Tross i at noen deler av løypenettet er innenfor utløsningsområder anses risikoen for å være tilfredsstillende sett i lys av Storfjord kommunes rutiner for åpning og stengning av løypene ved skredfare. Løypenes nye nummerering vil også gi bedre oversikt i sammenheng med stenging.

5.11.3 Kjørefart og fartsgrenser

Noen steder er det hensiktsmessig å skilte med nedsatt hastighet og gjøre fører oppmerksom på eventuelle farer. Ved Hatteng, Oteren og Skibotn er hensynet til både sikkerhet og støy utløsende for hastighetsnedsettelsen der enkelte boliger er like innenfor Miljødirektoratets minsteavstand på 60 meter fra løypen til støyfølsom bebyggelse. På disse stedene skal det skiltes fartsgrense på maksimalt 20 km/t.

Ved Søreng i Kitdalen hvor løypa krysser den kommunale vegen ved biloppstillingsplassen / startpunktet er også farten regulert til 20 km/t.

5.11.4 Vegstrekninger åpne for snøskuterkjøring

Forskrift om bruk av beltemotorsykkel (snøscooter) på offentlig veg, Troms - fastsatt av Statens vegvesen, Regionvegkontoret 12.02.2003 åpner for kjøring med snøskuter på enkelte vegstrekninger i Storfjord kommune. Strekningene er ikke innarbeidet i løypeforskriften.

5.11.5 Kryssing av offentlig veg

Snøscooterløypene i Storfjord kommune har flere kryssinger av offentlig veg. Kryssingspunktene er vurderes mht. kravene til fri sikt jf. Statens vegvesens veileder «Snøscooter». Det stilles krav om trafikksikker utforming samt vedlikehold av disse gjennom vinteren f. eks ved at brøytekantene holdes nede. Dette må ivaretas i driftsplanleggingen.

	Kysingssted	Løype	Vegforvalter	Veg nr.	ÅDT	Fart	FS
1	Oteren	Mortendalsløypa	Statens vegvesen	E6 / E8	2300	60	98
2	Hattengveien	Kitdalsløypa	TFFK	Fv. 7930	800	60	84
3	Kitdalsveien (Søreng)	Kitdalsløypa	Storfjord kommune	Kv. 1022	Ingen	80	120
4	Myreng v/ Skibotn	Skibotnløypa	Statens vegvesen	E8	815	70	108
5	Brennfjell leir	Skibotnløypa	Statens vegvesen	E8	815	90	210
6	Trollvikleiren	Skibotnløypa	Statens vegvesen	E8	815	90	210

Følgende legges til grunn for fri sikt.

VDT: Vinterdøgntrafikk. VDT er en sesongbasert parameter som angir trafikkmengden i vinterhalvåret. Vi kan ikke se at det er trafikkdata for denne parameteren i vegkart.
Kryssingsstedene innfrir kravene iht. Statens vegvesens veileder «Snøscooter» når ÅDT legges til grunn fremfor VDT. Avstanden L2 fra kjørebanekant til snøskuterføreres øyepunkt er 3 m.

KRAV TIL SIKT I KRYSNINGSPUNKTET
Siktkrav i krysningspunktet mellom snøscooterløype og veg(L1) defineres med sikttrekanter. Disse bestemmes ut fra stoppsikt(Ls) multiplisert med en faktor (f) i forhold til Vinter Døgn Trafikk (VDT). For snøscooterløyper gjelder følgende variabler:
L1, VDT < 1000 = Ls x 1,2
L1, VDT 1000-3000 = Ls x 1,4
L1, VDT > 3000 = Ls x 1,6

Eksisterende kryssingssteder søkes videreført. Det etableres ikke nye krysningspunkt. Forholdet til fri sikt angitt i Statens vegvesens veileder «Snøscooter» er angitt på egne kart.

Sikkerhetstiltak ved veikryssing

Fartsdempende kurvatur inn mot krysningspunktet

Løypens linjeføring bør uformes slik at det oppnås en naturlig fartsdemping inn mot krysningspunktet. Ellers gjelder følgende:

- Kryssing vinkelrett på vegen
- Markering av krysningspunktet108
- Skilting langs løypen før kryssingsstedet.
- Krav til fri sikt
- Snøscooter har alltid vikeplikt
- Kryssingsstedet gjøres normalt ikke kjent for bilistene

Vedlikehold av krysningspunktene gjennom vinteren

Innkjøringsrampen må vedlikeholdes ved at brøytekantene må fjernes i løypa og holdes nede i sideområdene for å sikre frisikt og sikker kryssing på begge sider av vegen.

En av kryssingene vises ovenfor. Her ser man at snøscooterløypen krysser normalt på riksvegen på en rett og oversiktlig strekning. Snøscooterfører har til en enhver tid vikeplikt for trafikk på den vegen som skal krysses.

For at snøskuterløyper skal kunne krysse offentlig veg kreves det tillatelse fra vegeier. Sweco Norge AS forutsetter at tillatelse for eksisterende kryssingssteder har blitt gitt ved en tidligere anledning.

Figur 41: Kryssing av E8 v/ Skibotn (Google street view)

5.11.6 **Parkering ved offentlig veg**

Ved valg av plassering for startpunkter må kommunen påse at det settes av tilstrekkelig med parkeringsareal slik at det ikke parkeres på og ved veg som er åpen for alminnelig ferdsel. Parkeringsplassene må ha nødvendig manøvreringsrom og plass til oppstilte biler med tilhenger. Det må på disse stedene legges til rette for av- og pålessing av snøscootere slik at dette kan foregå på en sikker og oversiktlig måte.

Storfjord snøskuterforening skriver i uttalelsen til oppstartvarselet:

På store utfartsdager er det knapt med parkering på det mest populære startpunktene. Noe kan nok løses med skilting da det til tider er mye rar parkering.

Det er hensiktsmessig å etablere nye parkeringsplasser langs løypenettet.

6 Risiko og sårbarhetsanalyse

6.1 Om ROS - analysen

Vurdering av risiko og sårbarhet er satt sammen av fagspesifikke tema som er relevant for snøscooterløyper.

ROS analysen konsentrer seg primært om overordnede faktorer som kan ha innvirkning på sikkerheten til de som kjører og andre.

Analysen har som mål å sikre at forhold som kan
medføre alvorlige konsekvenser ved skade på mennesker, miljø, økonomiske verdier eller samfunnsfunksjoner klargjøres, slik at omfang og skader av uønskede hendelser kan reduseres. ROS - analysen identifiserer hvordan prosjektet eventuelt bør endres for å redusere risikoen til et akseptabelt nivå, og danner grunnlag for de valgte løsningene og avbøtende tiltakene som inngår i endelig løsning. Vurdering av sannsynligheten for at en uønsket hendelse skal inntreffe bygger på kjennskap til lokale forhold, erfaringer, statistikk og annen relevant informasjon. Listen er ikke uttømmende.

6.2 Bakgrunn for ROS - analysen

DSB veileder – Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017) stadfester når det er krav til ROS – analyser som faller utenfor plan- og bygningsloven §4-3.

Kravet til ROS-analyser etter § 4-3 gjelder alle planer for fremtidig utbygging i kommuneplanens arealdel, kommunedelplaner og reguleringsplaner. Planer som faller utenfor plikten i § 4-3, vil likevel måtte utredes tilfredsstillende. Det kan bety at en ROS-analyse kan være nødvendig for andre arealplaner. I lovens formålsbestemmelse § 1-1 står det at konsekvenser for miljø og samfunn skal beskrives. I § 3-1, første ledd bokstav h) står det at det er en oppgave å «fremme samfunnssikkerhet ved å forebygge risiko for tap av liv, skade på helse, miljø og viktig infrastruktur, materielle verdier mv.» Forvaltningsloven har også regler om forvaltningsorganets utrednings- og informasjonsplikt før enkeltvedtak i § 17 (gjelder for reguleringsplaner) og forvaltningsorganets utredningsplikt før vedtak av forskrifter i § 37 (gjelder for kommune(del)planer).

6.3 Analyseområdet

ROS – analysen omfatter det geografiske området som er snøskuterløypens influensområder i utstrekning mellom startstedene Oteren, Hatteng og Skibotn og frem til grensepasseringen til Finland ved Kilpisjarvi og den nye løypeforbindelsen til Målselv kommune.

Analysen tar for seg de faktorene som relaterer seg til bruken av løypene med hensyn til sikkerhet. Flere av temaene for en ordinær ROS – analyse dekkes av de spesifikke kravene til utredning som følger av motorferdselforskriften §4a.

6.4 Uønskede hendelser, konsekvenser og tiltak

Hendelse/situasjon	Rel.	Risiko	Kommentar/tiltak
1. Sørpeskred og flomskred	Ja		Risiko i smelteperioden utover våren. Ivaretas gjennom kommunens rutiner for stenging av løypene ved fare for skred.
2. Snøskred-/isras	Ja		Løypeforslaget går gjennom utløsnings- og utløpsområder for snøskred i Parasdalen og Kitdalen. Storfjord kommune har retningslinjer for stegning av løypene ved fare for snøskred.
4. Elveflom	Nei		Løypene krysser vassdrag og bekkeløp. Kitdalsøypa går også på isen et stykke oppover Kitdalselva. Økt vannføring og fuktighetsgrad i terrenget må påregnes under snøsmelting og ved lengre tids mildvær. Løypene stenges eller legges over til land før det oppstår fare på våren.
7. Vindutsatt	Ja		Løypen går enkelte steder i åpen topografi som normalt er mer eksponert for vind enn lavereliggende terreng. Dette gjelder spesielt delene av sammenbindingsløypa og Skibotnløypa på snaufjellet. Generelt er vinden sterkere i høyereliggende og åpent terreng. Ved kraftig vind/snøfokk stenges de utsatte delene av løypenettet.
8. Nedbørutsatt	Ja		Ved store snøfall er aktuelt å stenge løypene til de er preparert på nytt.
9. Sårbar flora			Temaet vurdert mht. naturmangfoldloven §§ 8-12. Ingen spesielt sårbar flora som kommer under direkte påvirkning. Nærmere vurdering vedr. forekomster av viktige naturtyper og arter i vurdering etter NML.
10. Sårbar fauna/fisk	Ja		Ingen kjente forekomster av spesielt sårbar fauna/fisk i influensområdet.
11. Verneområder	Ja		Skibotnløypa ligger utenfor avgrensning Lullefjellet naturreservat.
12. Vassdragsområder	Nei		Løypene går over enkelte elver / vann hvor tynn is, overvann og flere islag er forhold som kommunen og snøskuterforeningene må ha kontroll på før løypa åpnes og gjennom hele sesongen. Løypa må stenges evt. stikkes midlertidig om ved dårlig is.
13 Fornminner (afk)	Nei		Ingen registrerte funn.

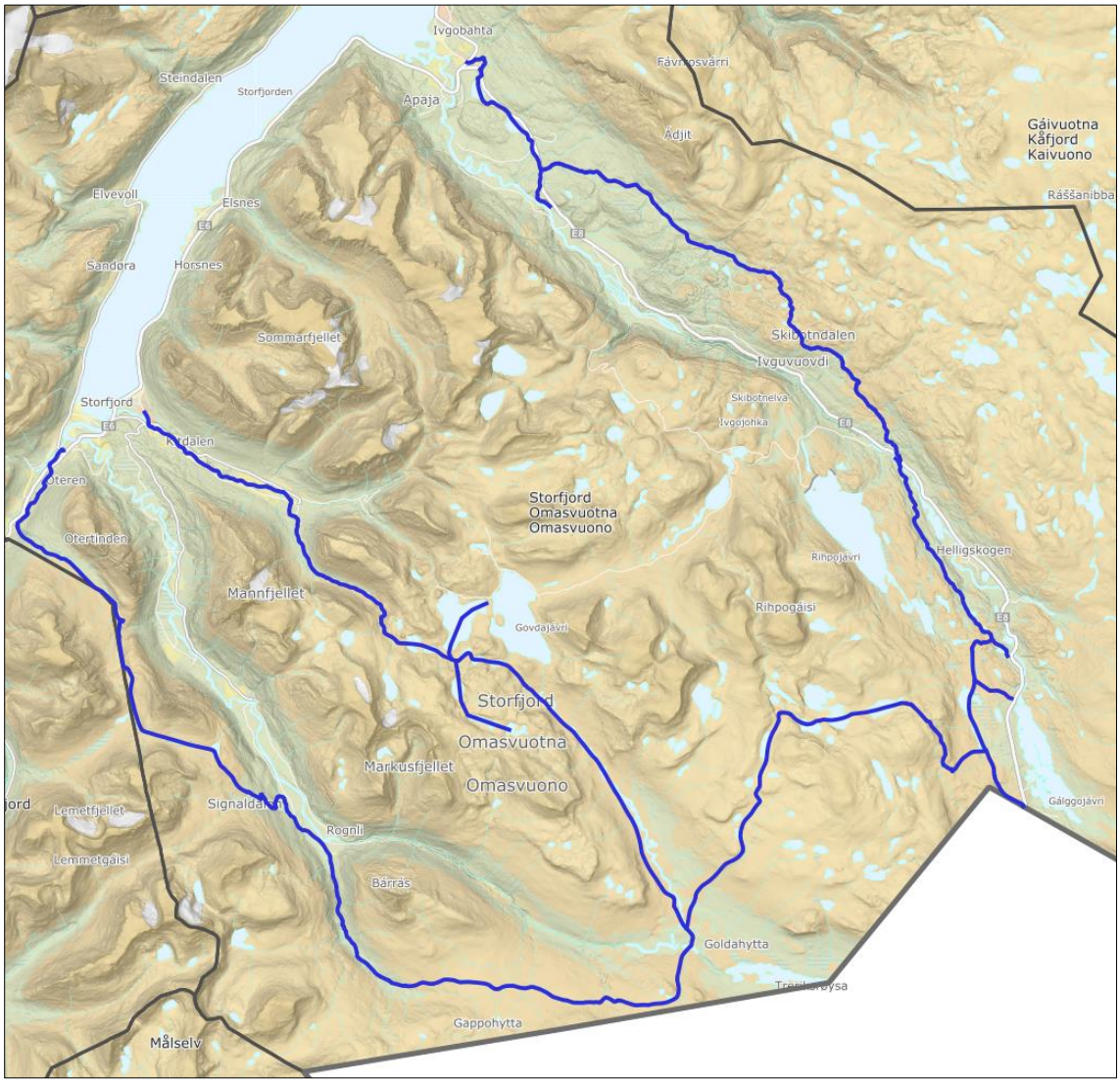
14. Kulturminne/-miljø	Ja		Løypene berører ikke registrerte kulturminner. Området er unikt og svært verdifullt i landskaps-sammenheng mht. det store antallet krigsminner.
15. Vei, bru, knutepunkt	Ja		Statens vegvesens gir retningslinjer til utforming jf. veileder for snøscooterløyper. Retningslinjene som er gitt av Statens vegvesen skal følges når løypen er åpen til en enhver tid. Drifter må ha kontroll og sørge for god frisikt, riktig rampeutforming og godt synlig skilting i løypens knutepunkter / kryss. Løypen krysser både riks- og fylkesveger samt kommunale og private veger. Tillatelsen til å etablere kryssing gis av vegeier.
HENDELSE/SITUASJON	**REL.**	**RISIKO**	**KOMMENTAR/TILTAK**
16. Havn, kaianlegg	Nei		
17. Sykehus/-hjem, kirke	Nei		Ambulansetjenesten holder til på Hatteng. Røde kors ol. bør involveres som høringspart mht. ulykkesberedskap.
18. Nødetater og oppsyn/kontroll	Ja		Redning ved ulykker eller skader pga. kjøring med snøscooter i løypene samt kontroll og ulovlighetsoppfølging av Politi og Statens naturoppsyn (SNO). Kommunen bør opprette dialog med nødetatene og SNO for å fremme samhandling i planleggingen av løyper.
19. Kraftforsyning / høg og lavspent samt telefonlinjer	Nei		Ved store snøfall, spesielt snø med høyt fuktinnhold må det påses at ikke strøm- eller telefonlinjer blir hengende slik at det kan utgjøre fare for ferdende på snøscooter.
20. Vannforsyning	Ja		Undersøkelser tilknyttet eventuelle drikkevannskilder ved løypene. Temaet bør belyses for bedre sikre at mulige drikkevannskilder blir fanget opp i høringsperioden. Gjelder spesielt der man har behov for å justere traseene.
23. Område for idrett/lek	Ja		Mulig konfliktpotensial mht. støy. Løypene går ikke nær skoler / barnehager ol.
24. Viktige områder for friluftsliv	Ja		Løypen berører friluftslivsområder. Temaet er omtalt i saksutredningen jf. motorferdselforskriften §4a. Løypen er vurdert mot kartlagte og verdsatte friluftslivsområder. Avbøtende tiltak som skilting og nedsatt fart bør gjøres for å ivareta hensynet til skiløyper.
25. Vannområde for friluftsliv	Ja		Løypen passerer over eller i nærheten av vann aktuelle for isfiske. Tilretteleggelse for isfiske på utvalgte steder gjøres for løypens verdi, men skaper en viss risiko for forurensning av de utvalgte vannområdene for friluftsliv da i sammenheng med eventuelle ulykker hvor snøskuter går gjennom isen el.

26. Akutt forurensning	Nei		Løypa medfører transport av drivstoff i og på snøskuter. En viss fare for mindre søl og lekkasjer. Ulykker på islagte vann kan få konsekvenser for naturmangfoldet.
27. Permanent forurensning	Ja		Utslipp i form av eksos kan føre til forringelser i markdekkets flora. Hardpakking av snø i løypen gir tregere plantevekst utover våren og sommeren.
29. Støy fra snøskutere	Ja		Bruken av løypene vil generere støy og økt bilkjøring til og fra løypens startsteder. Retningslinjene for støy planlegging av rekreasjonsløyper følges. Avbøtes med nedsatte fartsgrenser fastsatt i forskriften.
30. Støy fra andre kilder	Ja		Uønsket støy generert fra snøscooterkjøring i løypene og trafikkstøy pga. økt bilkjøring til og fra løypenes ankerpunkter. Støy er utredet som eget tema.
31. Forurenset grunn	Ja		Kan knyttes til fare for forurensing av drikkevannskilder som private brønner el. Floraen i markdekket eksponeres for flyktige organiske forbindelser (PAH). Dette gir lokale virkninger hvor konsentrasjonene utenfor snøskutersporet er små.
32. Forurensning til sjø	Nei		Ikke relevant med mindre en eventuell forurensning finner sted i elvene langs løypetraseene som leder til sjø.
35. Avfallsbehandling	Ja		Bruken vil kunne bety søppel fra brukerne ved f. eks rasteplass eller løypens startpunkter. Det bør tilrettelegges for noen søppeldunker og tømming av disse.
HENDELSE/SITUASJON	**REL.**	**RISIKO**	**KOMMENTAR/TILTAK**
37. Fare for akutt forurensning	Ja		Hvis snøscooter går gjennom isen og forurenser vann/innsjø. Løypene legges ikke over vann som er drikkevannskilder.
44. Ulykke i av-/påkjørsler	Ja		Biltrafikk til/fra løypene kan føre til/bli utsatt for ulykker ved inn/utkjøring til løypens startpunkter eller ved av- og pålessing.
45 Ulykke med gående/syklende	Ja		Tiltaket kan føre til større risiko for trafikale hendelser mellom gående, biltrafikk og snøscootertrafikk spesielt ved løypens startpunkter.
46. Ulykke ved anleggsarbeid	Ja		Hensyn til sikkerhet må tas når skuterforeningen stikker ut løypene og foretar kvisting/trefelling mv.

47. Ulykkespunkter	Ja		Farer ved kryssing av veg og farer i terrenget og kryssing av skiløyper. Viktige faktorer er opplysning i form av skilt og overholdelse av krav til sikt ved kryssing av veg.
48. Sabotasje og terror	Nei		Føre var prinsipp må ivaretas. Tiltaket er ikke et naturlig terrormål.
50. Naturlige terrengformer som utgjør *spesiell* fare	Ja		Løypens vertikalkurvatur er til tider varierende. Gode rutiner for skilting av brattere opp og nedoverbakker som trenger økt gasspådrag vil ivareta temaet. Avbøtes med nedsatt fartsgrense i Parasdalen.
51. Kollisjon med påkjøringsfarlige objekter i terrenget nær løypetrasé	Nei		Det er ingen åpne gruver eller sjakter i løypen eller dens umiddelbare nærhet. Influensområdet har et rikt omfang av historiske objekter fra krigen. Disse er hensyntatt underveis og er ikke til fare såfremt det kjøres i mekret løype. Kan utgjøre stor fare hvis det kjøres ulovlig ut av løypene, i områder som ikke er kartlagt.
52. Snøskuterfører mister løypa pga. snøfokk eller whiteout			Sammenbindingsløypa samt deler av skibotnløypa og parasløypa går i snaufjellet hvor sterk vind og snøfokk kan føre til whiteout. Avbøtes med stenging av løypa ved dårlige kjøreforhold.

7 Løypeplan og driftsforutsetninger

7.1 Kart over løypenettet



Figur 42: Kart over snøskuterløypene

7.2 Løypeinndeling

Hovedløypene følger inndelingen angitt i gjeldende forskrift.

Hovedløypene delt inn i mindre strekninger basert på steder hvor man lettere kan foreta stykkvise åpninger/stengninger på grunn av f. eks. skredfare eller snøforhold.

1	**Mortendalsløypa**
1.1	Lyngskroa – Mortendsdalen grustak
1.2	Mortensdalen grustak – Signalnesvannet
1.3	Signalnesvannet – Paras
1.4	Paras – Breidalen kryss
2	**Parasløypa**
3	**Kitdalsløypa**
3.1	Hatteng – Søreng i Kitdalen
3.2	Søreng i Kitdalen - Čazajávri
3.3	Čazajávri – Breidalen kryss
4	**Sammenbindingsløypa**
5	**Skibotnløypa**
5.1	Gammelveien – Brennfjell leir
5.2	Brennfjell leir – Trollvikleiren
5.3	Brennfjell leir – Brennfjell camping
5.4	Trollvikleiren – Moalkejávri
5.5	Moalkejávri – Riksgrensen

7.3 Tilknytningsløyper

2	**Kitdalsløypa**
2.2.2	Kitdalsløypa – Alibergvannet
2.2.1	Kitdalsløypa – Čazajávri
5	**Skibotnløypa**
5.1.1	Brennfjell Leir - Brennfjell Camping
5.4.1	Skibotnløypa - Perskogen camping
5.4.2	Skibotnløypa - Galggoutløpet

7.4 Startsteder og brukerparkering

Startsted
Oteren v/ Lyngskroa
Otertun
Mortensdalen v/ grustak
Rognli
Hatteng sentrum
Søreng i Kitdaen
Skibotn skytterhus
Brennfjell leir
Brennfjell camping
Perskogen camping
Galgoutløpet
Trollvikleiren

8 Bestemmelser i forskriften

8.1 Kjøretider

Enkelte kommuner vedtar daglige åpningstider. Dette er mer vanlig blant kommuner i Sør- og Midt Norge som ikke har hatt løyper før gjeldende regelverk trådte i kraft i 2015.

Slike åpningstider kan være hensiktsmessige å fastsette der løypene f. eks. kjøring i løypene har virkninger for folks nattesøvn.

Løypene i Nord-Troms og Finnmark har historisk sett ikke vært omfattet av daglige åpningstider. På steder hvor bruksintensiteten i snøscooterløypene er svært høy, og løypene er korte med et «baneliknende» preg samtidig som dem ligger tett på bebygde områder vil det være kurant å vedta åpningstider over døgnet. På en annen side er slike restriksjoner krevende å håndheve og også mindre kurante i lange løyper i Nord-Norge som for det meste er i utmark.

Kjøretidsbegrensninger utover sesongåpningstider kan virke hensiktsmessige for å ivareta hensyn til både dyreliv og reindrift. På en annen side må man vurdere hvilken annen kjøring sen kveld / nattestid har innvirkning i den store sammenheng. Løypene nede i tettstedene Oteren, Hatteng og Skibotn går alle i nærheten av eksisterende veginfrastruktur.

8.2 Rasting på snaufjellet

Kommunen kan gi bestemmelser om rasting. Ved rasting er det bare kjøring rett ut fra løypa som tillates. Nasjonal forskrift §4a gir en anbefalt maksimumsavstand på 30 meter for rasting utenfor løypa.

Vurderingene rundt friluftsliv er gjort med omhu til 300 meters grensen for rasting på snaufjellet. Vi viser her til fylkesmannens uttalelse, Miljødirektoratets brev og merknadene til §4a, som åpner for videreføring av praksisen med rasting inntil 300 meter fra løypene på snaufjellet og rasting på islagte vann utover 300 m. Rasting nyttes f. eks til aktiviteter som isfiske. Når man står på snaufjellet eller et islagt vann kan det være krevende å nøyaktig bedømme en avstand på 300 meter.

I de åpne løypene i Nord-Troms og Finnmark har rasting i henhold til retningslinjer fra Klima- og miljødepartementet ut fra sikkerhetsmessige og praktiske grunner vært akseptert inntil 300 meter fra merkestikkene i snaufjell og på islagt vann. Ut fra de særlige forholdene som gjør seg gjeldende i disse fylkene, som også har begrunnet de åpne snøscooterløypene her, vil departementet anta at denne praksisen bør kunne fortsette dersom den enkelte kommune ønsker det og nedfeller det i sine bestemmelser.

De sikkerhetsmessige aspektene ved rasting nær løypen kan variere. Det kan være hensiktsmessig å tillate rasting et godt stykke ut fra løypen. På steder hvor det parkeres snøscootere kan rasting i kort avstand fra løypen medføre økt fare for påkjørsel. Samtidig kan belastningen for friluftsliv og naturmangfold bli større ved å tillate kjøring normalt ut fra løypa i en gitt avstand. Likevel knyttes rasting til pauser i kjøringen og det er vanlig å stoppe snøscooteren når man når bestemmelsesstedet for rastingen. Rasting er ofte korte pauser, men kan også nyttes til lengre stopp i forbindelse med f. eks. bålbrenning eller isfiske. Rastingen er

et brukssupplement til løypenettet som gir mulighet for pauser og aktiviteter som kan knyttes til utøvelsen av tradisjonelt vinterfriluftsliv. Dog er dette et omstridt tema hvor Stortingsmelding 18 (2015-2016) presiserer at motorferdsel ikke omfattes av friluftslivsbegrepet hvorpå regjeringen med stortingsmeldingen om friluftsliv ønsker å fremme «samhandlingen mellom fysisk aktivitet og naturopplevelse».

Fylkesmannen i Troms og Finnmark skriver følgende i sin uttalelse til oppstartvarselet:

- *Rastesone på hver side av løypene må fastsettes i bestemmelsene. Om dette ikke gjøres, gjelder en rastegrense på 15m til hver side av løypa*
- *I Finnmark og Nord-Troms er det akseptert en rastesone inntil 300 m i snaufjellet og på islagte vann. Departementet har åpnet for at «300m-regelen» kan videreføres, gitt at den forskriftsfestes*
- *Ved utredning av støy, friluftsliv, naturmangfold, reindrift mv., må rasteavstanden legges til grunn ved beregning av influensområdet*

8.3 Rasting på islagte vann

Rasting på islagte vann i forbindelse med isfiske er et viktig og samholdsskapende rekreasjonselement i sammenheng med bruken av løypene. Vannene som åpnes for rasting er knyttet til snøskuterløypene, ligger på snaufjellet og er ikke regulert. Vannenes influensområde er betraktet i sammenheng med vurderingen av løypene mht. naturmangfold og friluftsliv.

Det berøres vann innenfor viktige og svært viktige friluftslivsområder, men disse ligger i tilfredsstillende god avstand fra friluftslivsområdenes attraksjonselementer og DNT hytter.

8.4 Rasting utenfor løypa under snaufjellet

Det åpnes også for rasting under snaufjellet. Flere brukere liker å raste i skogsområdene langs med løypene under snaufjellet. F. eks er det å kunne stoppe og fyre opp et bål og grille pølser et viktig og samholdsskapene element som Storfjord kommune også ønsker å kunne tilby videre. Det tillates jf. forslaget til lokal forskrift rasting inntil 100 meter fra løypene under snaufjellet, men kun hvis «Rasting tillatt» vises på skilt. Kommunen kan også tillate en kortere avstand enn 100 meter der dette er hensiktsmessig. Hvis rasting under snaufjellet er kun tillatt hvis dette vises på skilt ute i løypene. Grunneiers samtykke må legges til grunn.

8.5 Fartsgrenser fastsatt i forskriften

Forskrift om kjøring med motorvogn i terrenget og på veg ikke åpen for alminnelig ferdsel gjelder. Maksimalt tillatt hastighet for kjøretøy i terrenget er 70 km/ time. Beltemotorsykkel med slede må ikke kjøres fortere enn 60 km i timen uten passasjerer og 40 km i timen med passasjerer. Kommunen kan sette ytterligere begrensinger innenfor denne rammen.

På flere steder vil løypens linjeføring i terrenget gis med svinger og bakker innenfor vegetasjon og naturlige terrengformasjoner som bidrar til å begrense kjørehastigheten.

I kortere avstand til bebyggelse, skiløyper eller bruer ol. er det hensiktsmessig å regulere kjørefarten med nedsatt fartsgrense. Dette gjelder spesielt der løypene ligger nærmere

støyfølsom bebyggelse enn minstekravet på 60 meter i miljødirektoratets veileder for støy og planlegging av snøscooterløyper.

Ved kryssing av offentlig veg stilles det jf. Statens vegvesens veileder «Snøscooter» krav til full stopp med stoppskilt.

Noen steder ligger løypene litt nærmere bebyggelse enn 60 meter. Her avbøtes forholdet med en forskriftsregulert fart på maks. 20 km i timen.

9 Drift av snøskuterløypene

9.1 Ansvarsforhold

Daglig drifts ansvar for løypene er formelt lagt til kommunene. Noen kommuner setter opp og vedlikeholder løypene selv ved bruk av sine ansatte, mens andre kommuner benytter seg av frivillige organisasjoner.

Storfjord kommune er løypeeier og har overordnet ansvar for skuterløypene. Kommunen kan jf. merknadene til motorferdselforskriftens §4a sette ut det praktiske arbeidet med drift og vedlikehold av løypene til andre aktører. Dette er gjerne lokale snøscooterforeninger eller bygdelag mfl.

I Storfjord kommune driftes pr. d.d. løypenettet av kommunens to snøscooterforeninger «Skibotn snøscooterforening SMK» og «Storfjord snøscooterforening».

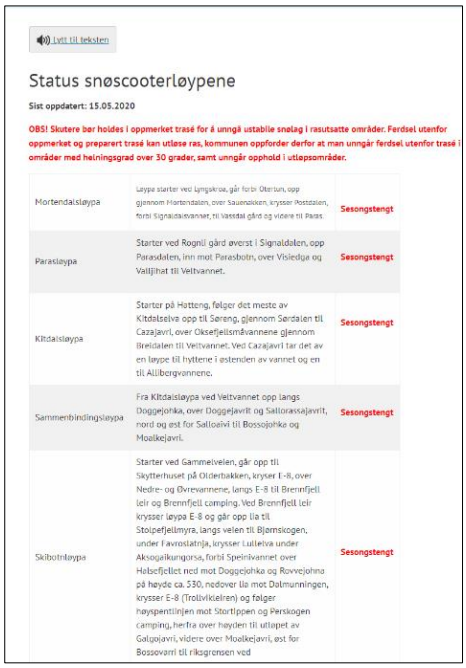
9.2 Informasjon

Løpende informasjon knyttet til status for snøskuterløyper er et viktig sikkerhetsmessig aspekt. Er løypene åpne? Er kun deler av løypenettet åpent? Er det fare for skred i deler av løypenettet? Kanskje er det vann hvor isen har blitt utrygg siden siste oppdatering?

På kommunens hjemmesider legges det ut informasjon om hvilke løyper som er åpne, hvilke som er stengt og hva som er årsaken til eventuell stengning.

Når kommunen har satt ut det praktiske arbeidet til lag eller foreninger som står for preparering, vedlikeholdsarbeid og stikking av løypetraseene mv. foregår det en dialog mellom kommunen og de med ansvar i f. eks snøskuterklubben.

Lag og foreninger har vanligvis en hjemmeside / Facebook-side el. hvor det plasseres informasjon relatert til klubben / foreningens daglige virke.


Lytt til teksten

Status snøscooterløypene

Sist oppdatert: 15.05.2020

OBS! Skutere bør holdes i oppmerket trasé for å unngå ustabile snølag i rasutsatte områder. Ferdsel utenfor oppmerket og preparert trasé kan utløse ras, kommunen oppfordrer derfor at man unngår ferdsel utenfor trasé i områder med helningsgrad over 30 grader, samt unngår opphold i utløpsområder.

Mortendalsløypa	Løype starter ved Lyngakroa, går forbi Otertun, opp gjennom Mortendalen, over Sauenakken, krysser Postdalen, forbi Signaldalsvannet, til Vassdal gård og videre til Paras.	Sesongstengt
Parasløypa	Starter ved Rognli gård øverst i Signaldalen, opp Parasdalen, inn mot Parasbotn, over Visledja og Valljihat til Veltvannet.	Sesongstengt
Kitdalsløypa	Starter på Hatteng, følger det meste av Kitdalselva opp til Søreng, gjennom Sørdalen til Cazajavri, over Oksefjellsmåvannene gjennom Breidalen til Veltvannet. Ved Cazajavri tar det av en løype til hyttene i østenden av vannet og en til Allibergvannene.	Sesongstengt
Sammenbindingsløypa	Fra Kitdalsløypa ved Veltvannet opp langs Doggejohka, over Doggejavrit og Sallorassajavrit, nord og øst for Salloelvi til Bossojohka og Moalkejavri.	Sesongstengt
Skibotnløypa	Starter ved Gammelveien, går opp til Skytterhuset på Olderbakken, krysser E-8, over Nedre- og Øvrevannene, langs E-8 til Brennfjell leir og Brennfjell camping. Ved Brennfjell leir krysser løypa E-8 og går opp lia til Stolpefjellmyra, langs veien til Bjørnskogen, under Favrostatnja, krysser Lullelva under Aksogaikungorsa, forbi Speirivannet over Helsefjellet ned mot Doggejohka og Rovvejohna på høyde ca. 530, nedover lia mot Dalmunningen, krysser E-8 (Trollvikleiren) og følger høyspenttlinjen mot Storflppen og Perskogen camping, herfra over høyden til utløpet av Galgojavri, videre over Moalkejavri, øst for Bossovarri til riksgrensen ved	Sesongstengt

Figur 43: Informasjon på kommunens hjemmeside

9.3 Forebyggende arbeid

Ulykker må sees i lys av fasene før, under og etter at de skjer. Primærforebygging foregår før kjøring i løypene og fokuserer i hovedsak på det fysiske miljøet.

Forskriftsprosessen brukes til informasjonsinnhenting, planlegging av traseer og veiing av hensynene kommune plikter å ta iht. nasjonal forskrift §4a.

Løypedrifters rolle og medvirkning i planleggingen er svært viktig i arbeidet med å fastsette sikre og funksjonelle skuterløyper. Lag og foreninger som drifter løypene er gitt en sentral rolle i planleggingsarbeidet.

- Videreformidling av erfaring
- Informasjonsutveksling
- GPS sporing

9.3.1 Løypeplanlegging

- Nedsatt fart på utfordrende strekninger
- Analyse av veikryssinger

9.3.2 Daglig drift

- Hele systemet, løype, utforming og drift må tilrettelegges med utgangspunkt i brukerforståelse slik at løypesystemet blir logisk og lettlest.
- Ikke for mye men tilstrekkelig, og samtidig ikke unødig mye informasjon

9.3.3 Forebyggende arbeid i lag og foreninger

Oppfordring til å holde seg til loven, implementering av sikkerhetsregler gjennom kurs i frivillige foreninger og bekjentgjøring av lovverket, infrastruktur og sikkerhetsforanstaltninger gjennom informasjon fra kommunen eller andre. Forebyggende arbeid bør også rette seg mot gruppen snøscooterkjørere i etterkant av ulykker med oppfordringer til å være risikofokusert og forholde seg til lover og regler for å dempe faren for ulykker.

10 Figurliste

Figur 1: Gjeldende kart over snøskuterløyper i Storfjord 9
Figur 2: Gjeldende kart over snøskuterløyper i Storfjord 9
Figur 3: Løyper ved kommunegrensen til Målselv og Balsfjord kommune....21
Figur 4: Løyper ved kommunegrensen til Målselv og Balsfjord kommune....21
Figur 5: Skibotnløypa og Lullefjellet naturreservat....22
Figur 6: Skibotnløypa og Lullefjellet naturreservat....22
Figur 7: Kulturminner v/ Søreng....23
Figur 8: Krigsminner i Stordalen....25
Figur 9: Krigsminner i Stordalen....25
Figur 10: Reindriftens arealbrukskart (NIBIO kilden)....26
Figur 11: Skuterløypene og inngrepsfri natur....29
Figur 12: Naturtypelokalitet ved Søreng i Kitdalen....30
Figur 13: Naturtype og løype ved Brennfjell....31
Figur 14: Helningsforhold naturtype BN00093228 v/ Brennfjell....31
Figur 15: Oversiktskart Naturtyper....33
Figur 16: Malla naturreservat....44
Figur 17: Løypene og verdsatte friluftslivsområder....46
Figur 18: Løypene og verdsatte friluftslivsområder....46
Figur 19: Løype v/ Balsfjord gr. 50
Figur 20: Svensk side....51
Figur 21: Finsk side....51
Figur 22: Golddahytta, Indre Troms (www.ut.no) 52
Figur 23: Breidalsgammen (www.lommekjent.no)....53
Figur 24: Skolehytta og skuterløypen gjennom Parasdalen 54
Figur 25: Tur- og sommerfriluftsruter (rød linje) og skuterløypene (blå linje)....55
Figur 26: Hytter og friluftslivsmål....56
Figur 27: Minsteavstand støy - Skibotn 58
Figur 28: Minsteavstand støy - Skibotn 58
Figur 29: Bolig innenfor minsteavstand for støy....58
Figur 30: Bolig innenfor minsteavstand for støy....58
Figur 31: Minsteavstand støy – Hatteng / Kitdalen 59
Figur 32: Minsteavstand støy – Hatteng / Kitdalen 59
Figur 33: Næringsområde ved Vaskeriveien, Oteren 60
Figur 34: Næringsområde ved Vaskeriveien, Oteren 60
Figur 35: Minsteavstander støy - Oteren....60
Figur 36: Minsteavstander støy - Oteren....60
Figur 37: Lundeng / Rognli - boliger innenfor buffersone....61
Figur 38: Lundeng / Rognli - boliger innenfor buffersone....61
Figur 39: Løypene og skredfarlige områder....63
Figur 40: Løypene og skredfarlige områder....63
Figur 41: Kryssing av E8 v/ Skibotn (Google street view)....65
Figur 42: Kart over snøskuterløypene 72
Figur 43: Informasjon på kommunens hjemmeside 78

Brennfjell camping

Skibotnløypa

Kitdalsløypa

Mortendalsløypa

Parasløypa

Sammenbindingsløypa

Mortensdalen grustak

Bjørnevoll

Signalnesvannet

Poikkiharjunjärvi

Storfjord Omasvuotna Omasvuono

Troms og Finnmark

Balsfjord

Čazajávri

Sørdalssmávatnan

Oksefjellsmávatnan

Langvatnet

Alibergvatnet

Sallorášsájávrrit (alle vannene)

Sallojávri

Moalkejávri

Doggejávrrit

Grensepassering, Finland

Storfjord kommune
Forskrift om snøskuterløyper

Ikrafttredelse 01.06.2021

M 1:70 000

Snøskuterløype

Snøskuterløype maks. 20 km/t

N

SWECO

Prosjekt 10216762

Storfjord kommune

Arkivsaknr: 2018/712 -10
Arkiv: 144
Saksbehandler: Joakim Stensrud Nilsen
Dato: 30.10.2020

Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
38/20	Storfjord plan- og driftsstyre	06.11.2020

Kommunedelplan for klima og energi (klima- og energiplan) - Merknadsbehandling og vedtak av planprogram

Henvisning til lovverk:

Vedlegg
1 Planprogram - energi og klima - fylkesmannens uttalelse
2 Innspill til planprogram - MDG
3 Planprogram til politisk behandling 01.11.2020

Saksopplysninger

Bakgrunn:

Med utgangspunkt i vedtak om utarbeidelse av Kommunedelplan klima og energi, har kommunene Lyngen, Storfjord, Kåfjord, Skjervøy, Nordreisa og Kvænangen inngått et samarbeid om rullering av eksisterende kommunedelplan fra 2010 (Vedtatt i sak 32/19 i Nord- Troms Regionråd).

I kommunal planstrategi heter det at langsiktige overordnede mål for kommunens klima- og miljøarbeid skal fastsettes i kommuneplanens samfunnsdel. Kommunedelplan klima og energi blir en egen delplan.

I forkant av rullering av eksiterende kommunedelplan skal det utarbeides et planprogram (Fremlagt i tidligere sak), med formål å beskrive prosessen, foreslå hva planen skal inneholde, hvor den skal plasseres i plan og styringssystemet, og hvordan man arbeider frem til kommunedelplanen foreligger.

Utarbeiding av klima og enerigplan blir ledet av referansegruppen vedtatt opprettet av Nord Troms Regionråd 19. september 2019.

Referansegruppen er opprettet med mål om revidering av nåværende Kommunedelplan for energi og klima. Det ble ved opprettelsen av Referansegruppen forutsatt innleie av konsulent til utførelse av revidering av kommunedelplanen fra 2010. Rambøll Norge er engasjert som rådgiver.

Referansegruppen består nå av:

Navn	Stilling/Funksjon	Kommune
Kåre Fjellstad	Teknisk Sjef	Lyngen Kommune
Kjell Ove Lehne	Teknisk sjef	Skjervøy Kommune
Bård Bendik Grøtta Fanghol	Kommuneplanlegger	Kåfjord Kommune
Jan Inge Karlsen	Etatsleder Næring, utvikling og teknisk	Kvænangen Kommune
Dag Funderud	Sektorleder	Nordreisa Kommune
Joakim Nilsen	Planlegger	Storfjord Kommune

Lyngen Kommune, ved Kåre Fjellstad, koordinerer arbeidet i referansegruppa og er kontaktpunkt inn mot Rambøll.

Høring

Planprogram for kommunedelplan for klima og energi i Nord-Troms ble jf. § 12-9 i plan- og bygningsloven annonsert i midten av september 2020, og sendt ut på høring med høringsfrist på 6 uker.

Det er ved fristens utløp kommet inn to innspill med til sammen 10 merknader

1) Fra Miljøpartiet De Grønne ved Silja Skjelnes-Mattila datert 14. oktober 2020
2) Fra Fylkesmannen i Troms og Finnmark ved Lars Smeland datert 27.oktober 2020.

Begge innspillene følger som vedlegg til saken.

Vurdering

Generelle betraktninger til innspillene

Gjennomgangen av innspillene viser at det er relevante forhold som blir tatt opp. Vi har gått igjennom alle punkter i innspillene sortert og gruppert dem. Vår vurdering er besvart for de enkelte punktene i tabellen under.
Av disse merknadene ble 4 tatt til følge helt eller delvis (merket grønn), 5 ble tatt til orientering (merket gul), og 1 ble ikke tatt til følge (merket rød).

Fylkesmannen i Troms og Finnmark (FM)

	Merknad	**Rådmannens vurdering**
1	FM etterlyser mål og hovedtema i planen	Mandatet fra Rådmannsutvalget har vært å rullere dagens Klima og energiplan fra 2010. Planprogrammet beskriver innholdet i en Klima og energiplan der målsetting er å gi en status på utvalgte tema og peke på mulige tiltak i en felles handlingsplan for kommunene i Nord Troms. Tema i Klima og energiplanen er satt til rullering/ revidering av eksiterende plan med hensyn på områdene:

		• Klimagassutslipp • Energiforbruk • Energiressurser • Energiforsyning Innholdet er beskrevet tydelig i kapittel 5.2 i planprogrammet. **Punktet inngår i planarbeidet.**
2	FM etterlyser evaluering av dagens plan fra 2010 Spesielt er det ønskelig at tiltak for reduksjon i klimagass knyttet til biltransport og utslipp fra landbruket blir evaluert	Planprogrammet beskriver at vi som en del av rulleringen, vil gå igjennom status for de 4 områdene som inngår i revidering av kommunedelplanen. Evaluering av tiltak og effekten av disse vil kunne komme frem i planutkastet. Vi ser poenget med at tidlig evaluering kunne gitt et annet utgangspunkt for planprogrammet. **Vi tar med oss innspillet i det videre arbeidet.** **Tas til orientering**
3	FM oppfordrer kommunene til å sette ambisiøse mål om å: -benytte «Klimasats-ordningen» - benytte innkjøpsordninger til å stimulere til kjøp av produkt med «lavt klimafotavtrykk» -sette klima i fokus ved kommunale byggeprosjekt -elektrifisere kommunens bilpark	**Vi tar med oss oppfordringene i det videre arbeidet** **Tas til orientering**
4	FM anbefaler å sette mål for bevaring av naturtyper som bidrar til CO_2 -binding	**Vi tar dette til orientering**
5	FM ønsker lokale handlingsplaner for den enkelte kommune FM peker på viktigheten av at effekten av tiltak beregnes økonomisk for å fastslå kostnad og gevinster.	Det er referansegruppas intensjon at den interkommunale kommunedelplanen inneholder handlingsplan for de tiltak som er felles for kommunene i Nord Troms. Kommunedelplanen vil danne et grunnlag for videre arbeid med individuelle mål og tiltak for enkeltkommunene. Referansegruppens medlemmer må ta arbeidet videre i egen kommune og supplere planen med lokale mål og tiltak. **Punktet inngår delvis i planarbeidet.**

		Tas til orientering
6	FM etterlyser en gjennomgang av hensynet til Klimatilpasning. Det pekes her spesielt på mål om å ta vare på robuste økosystem som kan bidra som flombuffer og vannfordrøyer. FM ber om en redegjørelse for hvilke planer som vil ivareta dette i kommunene i Nord- Troms	Tema er aktuelt for Samfunnsdelen av kommuneplanen i den enkelte kommune. Det innarbeides som en generell kommentar om at det er viktig å ha fokus på klimatilpasning blant annet ved å ta vare på robuste økosystem som kan bidra som flombuffer og vannfordrøyer. **Hensyntaes som generell kommentar men ikke som hovedtema**

Miljøpartiet de Grønne De Grønne (MDG)

	Merknad	**Rådmannens vurdering**
1	MDG ønsker en «utvidelse» av tematikk og innhold i planen med fokus på miljø der tema som naturmangfold, pollinatorstrategier, biologisk mangfold, avløpsproblematikk og plastforurensning blir behandlet. MDG ønsker en **Miljø** , klima og energiplan.	Mandatet fra Rådmannsutvalget har vært å rullere dagens Klima og energiplan fra 2010. Dette var også grunnlaget for utlysning av konkurranse med innhenting av rådgiver. Planprogrammet beskriver innholdet i en Klima og energiplan. Tema i Klima og energiplanen er satt til rullering/ revidering av eksiterende plan med hensyn på områdene: • Klimagassutslipp • Energiforbruk • Energiressurser • Energiforsyning Naturvern, Pollinatorstrategier, Biologisk mangfold, Avløpsproblematikk og Plastforrurensning er hver for seg omfattende tema. Tema som hører hjemme i en **miljøplan**. Men det krever utredninger som det ikke er tatt høyde for ved tilbudsinnhenting på rullering av dagens plan. **Det er ikke avsatt midler til utredning av ovennevnte tema innen miljø i dette planarbeidet.**
2	MDG ønsker en forankring i FN's bærekraftsmål -delmål med lokal forankring	FN's Bærekraftsmål er en del av de globale føringer som ligger til grunn for planarbeidet (ref 4.1 i planprogrammet.)

		På et overordnet nivå ligger dette inn i planprogrammet, men dersom et utvidet arbeid på dette området skal gjennomføres vil det kreve ekstra ressurser i prosjektet. En utvidet gjennomgang av de 17 bærekraftsmålene og de 169 delmålene med føringer for de lokale målsettinger vil kunne utarbeides og konkretiseres i de lokale handlingsplanene. Det er ikke avsatt midler til utredning av Bærekraft som eget hovedtema i dette planarbeidet. **Hensyntaes som generell kommentar men utredes ikke som hovedtema ved rullering av planen**
3	MDG ønsker en plan som er formulert forpliktende for kommunene slik at den blir realisert og unngår å bli en «skrivebordsplan»	Referansegruppen vil gjennom sitt engasjement i arbeidet tilstrebe at planen får realistiske, operasjonelle og tidsbestemte mål for å unngå at dette blir en «skrivebordsplan» **Punktet inngår i planarbeidet.**
4	MDG ønsker lokale handlingsplaner for den enkelte kommune	Det er referansegruppas intensjon at den interkommunale kommunedelplanen inneholder handlingsplan for de tiltak som er felles for kommunene i Nord Troms. Kommunedelplanen vil danne et grunnlag for videre arbeid med individuelle mål og tiltak for enkeltkommunene. Referansegruppens medlemmer må ta arbeidet videre i egen kommune og supplere planen med lokale mål og tiltak. **Punktet inngår delvis i planarbeidet.** **Tas til orientering**

Rådmannens innstilling

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-9 fastsettes planprogrammet for kommunedelplan for Klima og energi for Nord-Troms. Planprogrammet er datert 01.11.2020.

Fylkesmannen i Troms og Finnmark
Romssa ja Finnmárkku fylkkamánni
Tromssan ja Finmarkun maaherra

Vår dato: 27.10.2020
Vår ref: 2020/9095
Deres dato: 24.09.2020
Deres ref: 2017/39

Lyngen kommune
Strandveien 24
9060 LYNGSEIDET

Saksbehandler, innvalgstelefon
Lars Smeland, 78950403

Planprogram - energi og klima - fylkesmannens uttalelse

Fylkesmannen i Troms og Finnmark viser til varsel om oppstart av arbeidet med kommunedelplan for energi og klima i Nord-Troms, med høring av planprogram. Høringsfristen er 6 uker fra kunngjøring og utsending av planprogrammet, dvs. 05.11.2020.

Den eksisterende energi- og klimaplanen for Nord-Troms sier at *«Global oppvarming som følge av menneskeskapte klimagassutslipp er den største miljøutfordringen verdenssamfunnet står overfor».* Denne utfordringen er ikke blitt mindre i løpet av de 10 årene som er gått. Fylkesmannen vil berømme kommunene i Nord-Troms for at de vil arbeide sammen om tiltak i klima- og energiplanleggingen. Det åpner for synergieffekter.

Innspill til planprogrammet
Planprogrammet gir en god beskrivelse av planprosessen, men er svært generelt og sier ikke noe om målene for planen. Det ville vært en fordel om planprogrammet tydelig sier hva som er målet med planen, og at planprosessen skal stake ut veien til målet. Temaene som kommunene vil fokusere på i planarbeidet, kan også tydeliggjøres.

Vi forstår kap. 5.2 i planprogrammet slik at kommunene vil ta utgangspunkt i eksisterende delplan og revidere innholdet. Energi- og klimaplanen fra 2010 ble utarbeidet gjennom en åpen og omfattende prosess, og planen har gode og tydelige mål for reduksjon i klimagassutslippene og omlegging til fornybar energi. Svakheten med planen er at mange av tiltakene i handlingsprogrammet er for generelle, og ansvaret for oppfølgingen ikke er konkret nok. Kunnskapsgrunnlaget må også oppdateres.

Det hadde vært nyttig om en evaluering av den tidligere planen ble inkludert i planprogrammet. En slik evaluering bør beskrive hvilke tiltak som er gjennomført, hvilken effekt de har hatt, og hvilke erfaringer kommunene har fått. Ved å inkludere evalueringen i planprogrammet, kan den stimulere til et offentlig engasjement og debatt på et tidlig

tidspunkt i planprosessen. Det vil ikke kommunene oppnå, om evalueringen først innarbeides i det endelige planforslaget.

Fylkesmannen kjenner ikke tilstrekkelig til hvilken effekt den eksisterende energi- og klimaplanen har hatt i kommunene. Vi mener det er særlig interessant å vite om tiltakene for å redusere biltrafikken og utslippene fra landbruket har hatt noen effekt, og om kommunene i arealplanleggingen har vektlagt reduksjon i klimagassutslipp. Vi ber om at dette innarbeides i evalueringen av eksisterende plan.

For at energi- og klimaplanen skal ha en reell effekt, anbefaler vi at tiltakene i handlingsplanen innarbeides i det årlige arbeidet med økonomiplanen og budsjettet. Dette er vesentlig for at ikke planen skal «glemmes», slik det framgår på side 2 i planprogrammet.

Vi registrerer for øvrig at framdriftsplanen i planprogrammet må revideres.

Innspill til planarbeidet

De statlige planretningslinjene for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning legger føringer for innholdet i planen. Fylkesmannen oppfordrer kommunene til å fastsette ambisiøse mål for utslippsreduksjoner i tråd med planretningslinjene og benytte støtteordningen *Klimasats* i enda større grad enn hittil. Vi oppfordrer kommunene til å bruke offentlige anskaffelser til å stimulere etterspørsel etter produkter som er produsert med lavutslippsteknologi, til å jobbe med klimatiltak innen offentlige byggeprosjekter, herunder klimagassanalyser, få utslippsfrie byggeplasser og prioritere å få helelektriske bilparker.

Transport er den største enkeltutslippskilden i Norge, og ifølge planen fra 2010, også i Nord-Troms. Det er derfor vesentlig å sette inn tiltak på dette området, både når det gjelder bil- og båt-trafikken. Vi utfordrer kommunene til å vurdere hvordan de gjennom en samordnet bolig, areal- og transportplanlegging kan skape attraktive, bærekraftige tettsteder som bidrar til å redusere klimagassutslippene.

I energi- og klimaplanen fra 2010 framgår det at klimagassutslippene fra landbruket utgjør nær 30% av klimagassutslippene fra kommunene i Nord-Troms. Vi anbefaler at kommunene utformer konkrete tiltak som fører til at landbruket kan redusere utslippene i tråd med intensjonsavtalen mellom bondeorganisasjonene og regjeringen som ble inngått i fjor.

Naturtyper og CO_2-binding

Vi anbefaler at kommunene i planen setter mål om å ta vare på økosystemer og naturtyper som kan bidra til å redusere klimagassutslippene. Myr og skog har særlig stor betydning for CO_2-binding. Planen bør derfor inkludere tiltak mot avskoging, skogskjøtselstiltak, og eventuelt tiltak for økt opptak av CO_2 i skog og andre landarealer, jf. de statlige planretningslinjene kap. 3. Det bør drøftes hvilke følger dette må få i arealplanleggingen.

Utforming av tiltak i handlingsplanen

Mange av tiltakene i handlingsplanen i eksisterende plan er generelle, og ansvaret for oppfølging ligger til *«Alle kommuner».* Fylkesmannen anbefaler at handlingsplanen differensieres mellom de ulike kommunene, og beskriver helt konkrete tiltak med forventet kostnad/besparelse på samme format som budsjettet og økonomiplanen i den enkelte

kommune. Dermed kan tiltakene hentes direkte inn i det årlige budsjett- og økonomiplanarbeidet.

Verktøy og veiledning
Miljødirektoratet har mye informasjon om klima og energiarbeidet på sine hjemmesider: https://www.miljodirektoratet.no/myndigheter/klimaarbeid/kutte-utslipp-av-klimagasser/ og https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/

Konkrete verktøy og veiledning finnes på følgende nettsteder:

- Om klimasats: https://www.miljodirektoratet.no/myndigheter/klimaarbeid/kutte-utslipp-av-klimagasser/klimasats/
- Veileder for klima- og energiplanarbeidet: https://www.miljodirektoratet.no/myndigheter/klimaarbeid/kutte-utslipp-av-klimagasser/klima-og-energiplanlegging/
- Klima- og energitiltak i ulike sektorer: https://www.miljodirektoratet.no/myndigheter/klimaarbeid/kutte-utslipp-av-klimagasser/klima-og-energitiltak/
- Klimaregnskap og regnemaler: https://www.miljodirektoratet.no/myndigheter/klimaarbeid/kutte-utslipp-av-klimagasser/utslippsregnskap-og-regnemaler/
- Webinarer: https://www.miljodirektoratet.no/aktuelt/arrangementer/webinar/
- Klimapodcast: https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimapodcast/
- Filmer om lokalt klimaarbeid: https://www.youtube.com/playlist?list=PLKecgvGqdo5jGGfbLMU4-84AKlJy8i4zB
- Facebook-gruppa Lokalt klimaarbeid:
- https://m.facebook.com/groups/889455147886760/
- Digitaliseringsdirektoratet, verktøy for bærekraftige anskaffelser https://kriterieveiviseren.difi.no/

Mange kommuner har gjort et viktig nybrottsarbeid som andre kan lære av. Vi vil særlig nevne følgende eksempler:

- Klima- og energiplanen for Bodø kommune: https://bodo.kommune.no/getfile.php/1313122-1562053022/Natur%2C%20milj%C3%B8%20og%20landbruk/Bod%C3%B8%20kommunes%20klima-%20og%20energiplan%202019-2031%281%29.pdf
- Klimaplanen og klimaarbeidet i Trondheim kommune: https://www.trondheim.kommune.no/klimaplan/
- Grønn strategi for Bergen kommune: https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/tema/gronn-strategi/slik-skal-bergen-bli-fossilfri

Klimatilpasning
Planprogrammet sier ingenting om hensynet til klimatilpasning, og vi forstår det slik at klimatilpasning ikke er et tema i dette planarbeidet. Planprogrammet og de senere plandokumentene bør imidlertid beskrive hvilke planer som omfatter/ er tenkt å omfatte dette temaet. Det viser at kommunene har et bevisst forhold til dette arbeidet. Klimatilpasning er et tverrfaglig tema som vil kunne påvirke alle sidene av kommunesamfunnet på sikt. Det er derfor viktig at kommunene i de overordnede kommuneplanene utmeisler en klar strategi for dette arbeidet, og at temaet ivaretas i øvrige areal- og temaplaner.

I arbeidet med klimatilpasning anbefaler fylkesmannen at kommunene setter seg mål for å ta vare på robuste økosystemer. Slike systemer leverer vesentlige økosystemtjenester som reduserer farene ved klimaendringene. Myr, våtmarksområder og kantvegetasjon langs vassdrag er eksempler på økosystemer med viktige funksjoner som flombuffer og vannfordrøyer. Disse økosystemene reduserer derfor negative konsekvenser av økt nedbør og overvann.

Fylkesmannen skal påse at arbeidet med å redusere klimagassutslippene i fylket prioriteres. Vi har i oppgave å veilede kommunene og utfordre dem til å gjennomføre konkrete tiltak som bidrar til reduserte utslipp. Fylkesmannen ser fram til videre kontakt med kommunene i Nord-Troms i arbeidet med delplanen. Vi er tilgjengelige for spørsmål og drøftinger om kommunene ønsker det. Ved skriftlige henvendelser, vennligst oppgi saksnummeret, jf. vår ref.

Med hilsen

Oddvar Brenna
fagkoordinator for areal

Lars Smeland
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Gáivuotna suohkan / Kåfjord kommune	Postboks 74	9148	OLDERDALEN
Kvænangen kommune	Rådhuset, Gárgu 8	9161	BURFJORD
Nordreisa kommune	Postboks 174	9156	STORSLETT
Skjervøy kommune	Postboks 145	9189	SKJERVØY
Storfjord kommune	Oldersletta 1	9046	OTEREN
Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091 Majorstua	0301	OSLO
Sametinget - Sámediggi	Àvjovárgeaidnu 50	9730	KARASJOK
Troms og Finnmark fylkeskommune	Fylkeshuset, Postboks 701	9815	VADSØ

Joakim Stensrud Nilsen

Fra: Silja Skjelnes-Mattila <silja.skjemattila@gmail.com>
Sendt: onsdag 14. oktober 2020 20:10
Til: post@lyngen.kommune.no; Joakim Stensrud Nilsen
Emne: Høringsinnspill til planprogrammet for kommunedelplan energi og klima, Nord-Troms

Høringsinnspill

Felles innspill fra Miljøpartiet de Grønne i kommunene Lyngen, Kåfjord og Storfjord angående planprogrammet for kommunedelplan energi og klima, Nord-Troms

1) Navn og omfang

Vi mener at den nye planen må hete Miljø-, klima- og energiplan, og at omfanget av planen må defineres deretter. I planprogramdokumentet brukes både navnet klima- og energiplan og navnet miljø- og klimaplan (for eksempel under kapittel 6.1 og 6.2), men omfanget som er beskrevet tangerer i svært liten grad miljøspørsmål. Planen mangler fokus på helt sentrale temaer som naturvern, pollinatorstrategier, biologisk mangfold, avløpsproblematikk, og for eksempel plastforurensing, for å nevne noen. Verden står ikke bare overfor en klimakrise, men også en artsmangfoldskrise og en plastkrise.

2) Bruk av FNs bærekraftsmål

Det er nasjonale forventninger til at FNs 17 bærekraftsmål skal være et grunnlag for den kommunale og fylkeskommunale planleggingen. For at man skal kunne bruke FNs bærekraftsmål som et verktøy, må de brytes ned i målbare enheter tilpasset regionen. Vi håper derfor at bærekraftsmålene brytes ned og konkretiseres under denne planprosessen.

3) Forpliktende oppfølging

Dessverre ble svært lite av planen fra 2010-2014 fulgt opp i kommunene. Utfordringene med oppfølging beskrives også i planprogramdokumentet:

En ulempe med en egen plan kan være at planen «glemmes». Derfor bør kommunene være ekstra bevisst på hvordan kommunedelplanen skal kobles og forankres i kommuneplan, økonomiplan og årsbudsjett. Implementering av kommunedelplan energi og klima i den daglige driften blir også en viktig arbeidsoppgave fremover.

Planen bør derfor utformes med et særskilt fokus på kommunenes ansvar, forpliktelser og oppfølging av kommunedelplanen.

4)

Selv om dette skal være en felles plan for kommuneme, med felles mål og strategier, mener vi det vil være av stor betydning for den enkelte kommune at planen åpner for lokale tilpasninger. Handlingsdelen må kunne spesifiseres med lokale utfordringer i de enkelte kommunene.

Med vennlig hilsen

Kåfjord MDG ved Tania Lopez og Linda Aarøen Lien
Lyngen MDG ved Helga Ringbakken og Mikal Nerberg
Storfjord MDG ved Kasper Holmen og Silja Skjelnes-Mattila

Beregnet til

Politisk behandling i kommunene

Lyngen, Storfjord, Kåfjord, Skjervøy, Nordreisa og Kvænangen, Nord Troms.

Dato

1. november 2020

PLANPROGRAM
KOMMUNEDELPLAN ENERGI OG KLIMA

RAMBØLL Bright ideas. Sustainable change.

PLANPROGRAM
KOMMUNEDELPLAN ENERGI OG KLIMA

Oppdragsnavn	**Rullering av kommuneplan for energi og klima i Nord- Troms**
Prosjekt nr.	**1350040615**
Mottaker	**Kommunene i Nord- Troms**
Dokument type	**Planprogram- saksgrunnlag for politisk behandling**
Versjon	**1**
Dato	**01.11.2020**
Utført av	**Inge Grøntvedt**
Kontrollert av	**Anne Orderdalen Steen og Heidi Ødegård Berg**
Godkjent av	**Inge Grøntvedt**

Rambøll
Kobbes gate 2
PB 9420 Torgarden
N-7493 Trondheim

T +47 73 84 10 00
https://no.ramboll.com

Rambøll Norge AS
NO 915 251 293 MVA

INNHOLDSFORTEGNELSE

1.	**Innledning**	**2**
2.	**Plassering i plan- og styringssystem**	**2**
3.	**Virkningsperiode for plan**	**3**
4.	**Retningslinjer**	**4**
4.1	Globale føringer	4
4.2	Nasjonale føringer	4
4.3	Lokale eller regionale føringer	4
5.	**Virkemidler og Omfang**	**5**
5.1	Kommunens rolle/ virkemidler	5
5.2	Omfang	5
6.	**Roller og Planprosess**	**8**
6.1	Administrativ organisering	8
6.2	Politisk organisering og medvirkning	8
6.3	Medvirkning fra innbyggere og interessenter	8
6.4	Høring og offentlig ettersyn	9
6.5	Bruk av konsulent	9
7.	**Framdriftsplan**	**10**

1. INNLEDNING

Med utgangspunkt i vedtak om utarbeidelse av Kommunedelplan energi og klima, har kommunene Lyngen, Storfjord, Kåfjord, Skjervøy, Nordreisa og Kvænangen inngått et samarbeid om rullering av eksisterende kommunedelplan fra 2010 (Vedtatt i sak 32/19 i Nord- Troms Regionråd).

Etter offentlig utlysning og tilbudsvurderinger er Rambøll Norge AS engasjert som rådgiver i arbeidet med rullering av Kommunedelplan energi og klima fra 2010, samt i forbindelse med utarbeidelse av utkast til planprogram (dette dokumentet).

I kommunal planstrategi heter det at langsiktige overordnede mål for kommunens klima- og miljøarbeid skal fastsettes i kommuneplanens samfunnsdel. Kommunedelplan energi og klima inngår i denne samfunnsdelen, og skal være kommunenes strategi og handlingsprogram for en bærekraftig utvikling av lokalsamfunnene i Nord-Troms.

I forkant av rullering av eksiterende kommunedelplan skal det utarbeides et planprogram (dette dokumentet), med formål å beskrive prosessen, foreslå hva planen skal inneholde, hvor den skal plasseres i plan og styringssystemet, og hvordan man arbeider frem til kommunedelplanen foreligger.

2. PLASSERING I PLAN- OG STYRINGSSYSTEM

Det er i hovedsak to alternative plasseringer av kommunedelplan energi og klima i plan- og styringssystemet;

- Alternativ 1: Egen energi- og klimaplan
- Alternativ 2: Integrering av energi og klima i kommuneplanens samfunnsdel

Kommunene i Nord- Troms har vedtatt å utarbeide en egen energi- og klimaplan (alternativ 1 over), også omtalt som kommunedelplan energi og klima.

Det er både fordeler og ulemper med en selvstendig energi og klimaplan. Fordeler med en selvstendig plan kan være:

- Kommunene er i ulike faser i planarbeidet og det blir lettere å utforme en egen overordnet plan for alle seks kommunene som behandles uavhengig av det øvrige planarbeidet.
- Kommuneplanens samfunnsdel fastsetter langsiktige mål og strategier for kommunens arbeid, mens energi og klimaplan konkretiserer disse. Det er derfor naturlig at planen har en noe hyppigere rullering enn kommuneplanens samfunnsdel.
- Energi og klimaspørsmål kan bli mer synlig både internt i kommunen og utad i befolkningen og næringslivet ved behandling i egen plan.
- Med en egen energi og klimaplan får hver kommune et plandokument som kan brukes som et underlag for egne handlingsplaner og beslutninger som involverer klima- og energispørsmål.

En ulempe med en egen plan kan være at planen «glemmes». Derfor bør kommunene være ekstra bevisst på hvordan energi- og klimaplanen skal kobles og forankres i kommuneplan, økonomiplan og årsbudsjett. Implementering av kommunedelplan energi og klima i den daglige driften blir også en viktig arbeidsoppgave fremover.

3. VIRKNINGSPERIODE FOR PLAN

Det foreslås en planperiode for Kommunedelplan på 12 år (2021-2033).

Planer som behandler klima- og energispørsmål skal vurderes revidert minst hvert fjerde år, jf. statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning. Kommunedelplan energi og klima anbefales revidert i tråd med disse retningslinjene.

Videre bør det utarbeides handlingsplan som spenner fra to til fire år. Handlingsplanen omfatter definerte mål og aktiviteter innen energi og klima. Denne handlingsplanen kan være et nyttig verktøy for å prioritere og sikre gjennomføring av tiltak som samsvarer med definert målsetting, og anbefales benyttet som grunnlag i kommunenes årlige budsjettprosess.

4. RETNINGSLINJER

Det er en rekke planer, avtaler og lover som er styrende og/ eller retningsgivende for arbeidet med rullering av kommunedelplan energi og klima.

4.1 Globale føringer

FNs bærekraftsmål er verdens arbeidplattform, blant annet for å sikre rettferdighet, god helse og stanse tap av naturmangfold og klimaendringer. Målene skal vise vei mot en bærekraftig utvikling på kort og lang sikt.

Regjeringen har besluttet at FNs bærekraftsmål, som Norge har sluttet seg til, skal være et politiske hovedspor som grunnlag for vår tid tids største utfordringer. Det er derfor viktig at bærekraftsmålene integreres i samfunns- og arealplanleggingen i kommunene.

4.2 Nasjonale føringer

Kommunal og Moderniseringsdepartementet har vedtatt nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019 – 2023 (vedtatt 14. mai 2019.) Her legges det vekt på at samfunnet står ovenfor flere store oppgaver:

- Å skape et bærekraftig velferdssamfunn
- Å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og en forsvarlig ressursforvaltning
- Å skape et sosialt bærekraftig samfunn
- Å skape et trygt samfunn for alle

Staten har videre fastsatt retningslinjer for klima og energiplanlegging:

«Kommunene, fylkeskommunene og staten skal gjennom planlegging og øvrig myndighets og virksomhetsutøvelse stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning).»

Stortinget har i Lov om klimamål gjeldende fra 01.01.2018 vedtatt en ambisiøs målsetting relatert til klima: utslipp av klimagasser i 2030 skal reduseres med minst 40% sammenlignet med referanseåret 1990, og med 80 -95% innen 2050.

4.3 Lokale eller regionale føringer

Hver enkelt kommune har forankret utarbeidelse av kommunedelplanen i Samfunnsdelen av sin overordnede Kommuneplan. Det er så langt, ikke avdekket øvrige regionale eller lokale planer eller vedtak utover dagens Kommunedelplan for energi og klima fra 2010.

5. VIRKEMIDLER OG OMFANG

Energi og klimaarbeid i kommunene er samfunns- og sektorovergripende. Energi- og klimaplan skal være en plan for hvordan kommunene kan benytte sin rolle som samfunnsaktør, og for hvordan kommunen kan driftes på en mer energi- og klimavennlig måte. Innenfor denne avgrensningen skal planen omhandle mål og tiltak innen energi og klima. For ytterligere detaljer se kommende delkapittel (omfang).

5.1 Kommunens rolle/ virkemidler

Kommunens virkemidler viser mulighetsrommet kommunen har i energi- og klimaarbeidet. Nedenfor er en liste over virkemidler med eksempler under. Listen er ikke uttømmende.

- Juridiske virkemidler
  - Plan- og bygningsloven, Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging
- Samordnet bolig, - areal og transportplanlegging, kjørerestriksjoner
- Insentiver/markedsbaserte virkemidler
  - Bompenger, avgiftsparkering, fordeler for null -og lavutslippskjøretøy, tilskuddsordninger, renovasjonsavgifter og Offentlige anskaffelser
- Dialog og nettverk
  - Kommunen som fasilitator, kommunen som veileder, kommunen som nettverksaktør
- Holdningsskapende arbeid, informasjon og medvirkning
- Virkemiddelpakker
- Statlige insentivprogrammer med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene
  - Klimasats, Enova

Det bør også avklares hvorvidt kommunedelplan energi og klima kan gjøres juridisk bindende.

5.2 Omfang

Dette arbeidet tar utgangpunkt i eksisterende kommunedelplan energi og klima fra 2010. Rambøll vil foreta en rullering/ revidering av eksiterende plan med hensyn på områdene:

- Klimagassutslipp
- Energiforbruk
- Energiressurser
- Energiforsyning

Områdene defineres som følger:

Energiforbruk

Energiforbruk omfatter her bruk av elektrisk kraft og termisk energi i byggsektor og industrisektor, samt drivstoff i transportsektoren. Planen vil presentere energiforbruket på kommunenivå med forbehold om at slik informasjon er tilgjengelig.

Energiforsyning
Energiforsyning omfatter her både elektrisk kraft og termisk energi. Planen vil sammenfatte en oppdatert oversikt over status for energiforsyning i kommunene fordelt på følgende bransjer, med forbehold om at informasjon foreligger:

- Vannkraft
- Vindkraft (på land)
- Termisk energi (fjernvarme, nærvarme)
- Fossil energi (fyringsolje, gass)

I tillegg vil det gis en overordnet status over utviklingen innenfor følgende bransjer, i Nord-Troms, der informasjon om disse er tilgjengelig:

- Solenergi
- Vindkraft (til havs)
- Tidevann- og bølgekraft

Ressurser/ ressurstilgang
Økonomisk vekst og forbruk gjør at avfallsmengdene fortsetter å vokse i Norge. Den nasjonale målsettingen er å produsere mindre avfall samtidig som vi utnytter ressursene bedre. Verdens naturressurser er under økt press. Det er derfor avgjørende for klimaet, naturen og miljøet at ressursene brukes langt mer effektivt, slik at vi reduserer behovet for å ta ut nye ressurser.

I en sirkulær økonomi må produktene vare så lenge som mulig. Ved å bruke produkter og avfall om igjen, utnyttes de samme ressursene flere ganger og minst mulig går tapt. Hvordan kan kommunene bidra til sirkulær økonomi gjennom å utnytte ressurser som i dag ofte blir betraktet som et problem/avfall?

Planen vil sammenfatte en oversikt på nasjonalt nivå, samt kommunalt nivå dersom det foreligger, over total avfallsmengde og avfall fordelt på følgende behandlingsmåter:

- Fyllmasse og dekkmasse
- Sendt til materialgjenvinning
- Biogassproduksjon
- Kompostering
- Deponering
- Levert til forbrenning
- Evt annen behandling

Med dette som utgangspunkt vil planen gjøre opp status på nåsituasjonen, samt se muligheten for å styrke den sirkulære økonomien ytterligere.

Klimagassutslipp
Utslippsregnskapet utarbeidet av Miljødirektoratet viser utslipp av klimagassene, CO_2, metan (CH_4) og lystgass (N_2O) fordelt på ni sektorer. Planen sammenfatter en oversikt på nasjonalt og kommunalt nivå over status klimagassutslipp fordelt på følgende sektorer:

- Industri, olje og gass
- Veitrafikk – endres til transport
- Annen mobil forbrenning
- Energiforsyning

- Sjøfart
- Jordbruk – endres til landbruk (inkluderer i tillegg skogbruk)
- Oppvarming
- Luftfart
- Avfall og avløp

Der det faller seg naturlig vil Rambøll planen trekke en parallell opp mot de andre områdene som inngår i kommunedelplanen.

I forbindelse med rullering av kommunedelplan energi og klima vil status innen disse områdene i forhold til målsetting fra 2010 vurderes. Det vil deretter bli foreslått nye mål med tilhørende tiltak for å svare ut denne målsettingen.

6. ROLLER OG PLANPROSESS

6.1 Administrativ organisering

Arbeidet med utarbeiding av klima- og miljøplan blir ledet av referansegruppen vedtatt opprettet av Nord Troms Regionråd 19. september 2019.

Referansegruppen er opprettet med mål om revidering av nåværende Kommunedelplan for energi og klima. Det ble ved opprettelsen av Referansegruppen forutsatt innleie av konsulent til utførelse av revidering av kommunedelplanen fra 2010.

Referansegruppen består av:

Navn	Stilling/Funksjon	Kommune
Kåre Fjellstad	Teknisk Sjef	Lyngen Kommune
Kjell Ove Lehne	Teknisk sjef	Skjervøy Kommune
Bård Bendik Grøtta Fanghol	Kommuneplanlegger	Kåfjord Kommune
Jan Inge Karlsen	Etatsleder Næring, utvikling og teknisk	Kvænangen Kommune
Dag Funderud	Sektorleder	Nordreisa Kommune
Joakim Nilsen	Planlegger	Storfjord Kommune

Lyngen Kommune ved Kåre Fjellstad koordinerer arbeidet i referansegruppa og overfor konsulenten.

6.2 Politisk organisering og medvirkning

For å sikre at klima- og miljøplan blir det politiske styringsverktøyet det er ment å være, er det viktig med politisk medvirkning og politiske styringssignaler underveis i planleggingen. Formannskapet eller det utvalg som har myndighet som kommuneplanutvalg har ansvar for planprosessen.

Både formannskapet, de øvrige politiske utvalgene planen berører og kommunestyret involveres gjennom:

- Informasjon om Planprogrammet og deltagelse i høringsrunde til planprogrammet
- Deltagelse i høringsrunde til Planutkastet
- Deltagelse i behandling av endelig plan

Kommunenes representanter i Referansegruppa sørger for politisk behandling i tråd med egne retningslinjer i den enkelte kommune.

6.3 Medvirkning fra innbyggere og interessenter

I arbeidet med energi- og klimaplan vil det være viktig å sikre medvirkning fra innbyggerne og sentrale interessenter. Dette for å skape eierskap til prosessen, og muligheter for samarbeid.

Kartlegging av hvilke interessenter som skal gis varsel om planarbeidet må fastsettes av den enkelte kommune.

Det er viktig å ha en realistisk ambisjon om medvirkning i de ulike fasene. Gjennom moderne teknologi og sosiale medier skal det likevel være mulig å nå mange, og ikke minst ta imot innspill fra alle som ønsker å engasjere seg i planarbeidet.

Innbyggermedvirkningen vil også ha som hensikt å samle informasjon, gode ideer og å øke

engasjementet. Det vil være ønskelig å involvere barn og unge i denne prosessen. Idedugnader og bruk av sosiale medier er eksempler på metoder for innbyggermedvirkning som kan passe i denne prosessen.

6.4 Høring og offentlig ettersyn

Høring vil foregå i tråd med retningslinjer og det legges opp til høringsrunde både til Planprogrammet og i neste omgang når utkast til Plandokument foreligger. Vi foreslår en felles adresse for innsendelse av innspill.

Innspill til Planprogrammet og til selve Planutkastet vil bli registrert, sortert og gruppert, kommentert og vurdert. Behandling vil bli gjort i referansegruppa.

Frister for innspill settes i tråd med de frister man benytter i forhold til plan og bygningsloven - fortrinnsvis 6 uker i hver runde.

6.5 Bruk av konsulent

For å ha kapasitet og kompetanse til utarbeidelse av planprogram, samt arbeid med rullering og utforming av ny kommunedelplan, er det etter utlysning gjennomført en konkurranse i tråd med Lov om offentlige anskaffelser. Rambøll Norge AS er engasjert som rådgiver. Arbeidet ledes av Anne Orderdalen Steen ved Rambølls Miljøavdeling i Trondheim. Heidi Ødegaard Berg, David Nilsson og Inge Grøntvedt ved Rambølls Trondheimskontor er også med i arbeidet.

7. FRAMDRIFTSPLAN

Prosessen fram mot ferdig Kommunedelplan for energi og klima er i korte trekk skissert i prosessplanen illustrert under.

Politisk behandling, grad av involvering og omfang av innspill vil innvirke på tidsplan. Det tas forbehold om dette og en justering av planen.

Del i arbeidsprosess	Tentativ Tidsperiode	Måned
1. Utforming av planprogram med prosessbeskrivelse	Uke 26-32	Juni -August 2020
2. Ferie	Uke 28 – 30	Juli 2020
3. Ferdigstillelse av planprogram	Uke 33-34	
4. Behandling av planprogram	Uke 34-36	
5. Annonsering planprogram/invitere til innspill med frist 6 uker etter annonsering	Uke 34-40	August-september 2020
6. Bearbeide innspill til planprogram. Planprogrammet ferdigstilles.	Uke 40-44	September - oktober2020
7. Sluttbehandling av planprogram	Uke 45-50	Nov/Des 2020
8. Revidering av planen fra 2010 Status/mål/handlingsplan.	Uke 50-2020 -Uke 6 -2021	Des 2020- jan 2021
9. Behandling av utkast til plan	Uke 7-10 -2021	Feb 2021
10. Utforming av presentasjon og gjennomføring av for eksempel webinar, folkemøter eller andre aktiviteter	Uke 11-14 -2021	Mars /April 2021
11. Innhenting av høringsuttalelser etter høring av utkastet til plan- frist 6 uker Bearbeide innspill til planen	Uke 14-20 - 2021 Uke 20-22 - 2021	April/mai 2021
12. Sluttføring av plan etter innspill	Uke 22 (Leveranse 01.06.2021)	Juni 2021
13. Politisk behandling av endelig plan	Uke 22- 26 - 2021	Juni 2021
14. Implementering i kommunene	Fra uke 27 -2021	Juli 2021 -

Storfjord kommune

Arkivsaknr: 2019/119 -6
Arkiv: L12
Saksbehandler: Joakim Stensrud Nilsen
Dato: 28.10.2020

Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
39/20	Storfjord plan- og driftsstyre	06.11.2020

Slamlaguner Skibotn - høring av mindre reguleringsendring

Henvisning til lovverk:

Plan- og bygningsloven § 12-14, 2. og 3. ledd.

Kommunestyret kan delegere myndigheten til å treffe vedtak om endringer i reguleringsplan når endringene i liten grad vil påvirke gjennomføringen av planen for øvrig, ikke går utover hovedrammene i planen, og heller ikke berører hensynet til viktige natur- og friluftsområder.

Før det treffes slikt vedtak, skal saken forelegges berørte myndigheter, og eierne og festerne av eiendommer som direkte berøres av vedtaket, og andre berørte, skal gis anledning til å uttale seg. Jf. for øvrig § 1-9.

Vedlegg
1 Møtereferat Oppstartsmøte reguleringsendring
2 Oversendelsesbrev Storfjord
3 Planbeskrivelse 07.09.2020
4 Skibotn komposteringsanlegg og slamlagune A3-L reguleringsendring (1)
5 Bestemmelser Skibotn kompostanlegg
6 Notat Norconsult - Avvanning av slam i Storfjord 17.02.19

Saksopplysninger

Storfjord kommune har mottatt ønske om behandling av en mindre reguleringsendring. Forslaget er fremmet av AR-Ing AS på vegne av Avfallservice AS. Endringer er for å tilrettelegge for etablering av slamlaguner i tilknytning til eksisterende avfallshåndteringsanlegg ved Bulldoserveien i Skibotn.

Miljø-, Plan-, og Driftsstyret bes ta stilling til om forslag til mindre reguleringsendring skal sendes på høring.

Det er avholdt innledende møte med kommunen med avklaring av mulig planprosess og vilkår for gjennomføring. Referat 17.06.20 vedlagt.

Endringen og virkninger fremgår av vedlagte planbeskrivelse og plandokument. Endringen vil gi en utvidelse av reguleringsplan 2009001 Skibotn Kompostanlegg med 4045,3m^2, se kartvedlegg.

Vurdering

Anleggelse av slamlaguner har vært diskutert med kommunen gjennom prosess for å finne alternativ til avvanningsanlegg for slam. Slamlaguner er blitt vurdert som et godt alternativ, og kommunen ønsker at en slik løsning videreutredes.

Det er i forhåndsmøte med tiltakshaver og konsulent gjort en foreløpig vurdering av at kommunen anser at behandling etter pbl § 12-14 som en mindre endring kan være aktuelt.

Rådmannens innstilling

Forslag til mindre reguleringsendring sendes på høring til offentlige myndigheter, naboer og andre berørte.

Møtereferat

Møtetema:	Mindre reguleringsendring for tilrettelegging av slamlaguner i tilknytning til reguleringsplan for Skibotn kompostanlegg 2009001 (2000001)
Til:	Avfallsservice AS og AR-Ing AS
Dato møte:	17.06.20
Dato dok:	17.06.20
Referent:	Joakim Stensrud Nilsen
Tilstede:	Sigleif Pedersen – Avfallsservice AS Svein Solberg – AR-Ing AS Roald sebergsen – AR-Ing AS Anne henriksen – AR-Ing AS Joakim Stensrud Nilsen – Storfjord kommune
Forfall:	Trond Arne Hoe – Storfjord kommune

Bakgrunn for møte

Avfallsservice ønsker å etablere nytt anlegg for avvanning av slam i Storfjord. Det er utredet flere alternativer (se notet fra Norconsult AS 17.02.19), og man ønsker å gå videre med anleggelse av *slamlaguner* i tilknytning til Avfallservice ASs anlegg i Skibotndalen ved Bulldosarveien. Anlegget er tenkt plassert som en utvidelse av eksisterende anlegg.

AR-Ing AS har på vegne av Avfallservice AS fremmet ønske om en mindre reguleringsendring for å tilrettelegge for etableringen av slamlaguner. Møtet er for å avklare rammene rundt ønsket endring og kommunens standpunkt i forhold til utredningskrav og prosess.

Gjennomgang av dokumentasjon til anmodning av møte

- Anmodningsbrev med beskrivelse av anlegget
- Norconsults notat 17.02.19
- Møtereferat mellom Storfjord kommune og Avfallsservice AS 20.02.19
    - Det er senere avklart at Avfallsservice AS skal fremme planforslag/reguleringsendring som privat part.

Avklaring om type reguleringsendring

Ut fra beskrivelse i anmodninga har kommunen gjort en vurdering i forhold til pbl § 12-14 og konkludert med at man ønsker å fremme saka som en mindre endring av reguleringsplan. Endringa medfører ingen nye momenter til reguleringsplanen annet enn et noe utvidet planområde. Dagens Planer for området (beskrevet i anmodninga) har til formål:

I reguleringsområdet hovedbeskjeftigelsen:
- Behandling av våtorganisk avfall.
- Behandling av forurensede masser.
- Behandling av avvannet slam.
- Containermottak for sorterte avfallsfriksjoner (mellomlagring)

Nytt for tiltaket vil være selve prosessen med avvanning av slam før behandling av avvannet slam. Reguleringsendringa som blir omsøkt er kun knytta til anleggelse av slamlaguner, og skal ikke virke som en utvidelse knytta til dagens behov for anlegget. Knytningen mellom dagens anlegg og tenkte slamlaguner tilsier at endringa føyer seg til dagens bruk i de regulerte områdene, og endringen sees på som en mindre endring for å tilrettelegge for utvidet areal innafor samme formål..

Viktige forhold

Reindrift:

Kommunen anbefaler tiltakshaver å kontakte helligskogen Reinbeitedistrikt direkte før søknad om mindre endring sendes kommunen. Dette for å opprette dialog med de som berørt part i saka. Fra de tidligere reguleringsprosessene i området er det vist til direkte dialog med disse, dette bør videreføres. Forholdet må beskrives grundig i planforslaget.

Miljø:

Tiltakets virkninger for miljø (forurensning av grunn og luktproblematikk) må beskrives grundig i planforslaget. Dagens anlegg har strenge kontroller og tilsyn knyttet til dette, og tenkte drift vil være del av dette. Beskrivelse er viktig, men utredninger og krav til drift vil settes i en utslippstillatelse. Dette er grunnlag for diskusjon om merknader fra lokale parter.

Utslippssøknad:

Fylkesmannen i Troms og Finnmark er myndighet som skal behandle søknad om utslipp. Kommunen ønsker at det fremmes utslippssøknad i tilknytning til søknad om reguleringsendring. Utslippssøknaden og vilkår i en tillatelse vil beskrive de områdene kommunen anser som kritiske i denne saka - forurensing av grunnvann og luktproblematikk.

Videre saksgang

AR-Ing AS utarbeider forslag til mindre reguleringsendring. Kommunen sender denne på høring til berørte parter før eventuelt vedtak kan fattes.

Naboliste vedlegges.

Helligskogen Reinbeitedistrikt:

helligskogenrbd@gmail.com

leder: Karen Inger Maret Baal, kimb_@outlook.com, 410 69 602

Kontaktperson: Anna Lisa Båhl, (mangler kontaktinfo)

AR-Ing AS

Rådgivende ingeniør og taksering

Storfjord kommune her,

Deres ref: Vår ref: Saksnummer Dato: 7.sept. 2020
Prosjekt:

Anmodning om å behandle en mindre reguleringsendring etter plan- og bygningslovens § 12-14. Endringen gjelder detaljregulering Skibotn komposteringsanlegg.

Det vises til oppstartsmøte om reguleringsendringen avholdt avholdt på microsoft teams. 17 juni 2020. Storfjord kommune, ved Joakim Nilsen arrangerte møtet. Fra forslagstiller møtte Sigleif Pedersen Avfallksservice AS, Roald Sebergsen, Anne Henriksen og Svein Hugo Solberg AR-Ing AS. Fra Storfjord kommune møtte Joakim Stensrud Nilsen.

Det var enighet om at utvidelsen av reguleringsområdet kan behandles som en mindre regulerings-endring etter plan- og bygningslovens § 12-14.

Mindre endring av planer kan gjennomføres etter reglene i § 12-14 Plan- og bygningsloven, dersom det bl.a. ikke foreligger innvendinger fra sektormyndighet (innsigelsesmyndighet etter § 5-4). Storfjord kommune må også som planmyndighet godkjenne at endringen kan gjennomføres etter reglene i § 12-14 Plan- og bygningsloven

På denne bakgrunn oversendes nytt plankart med tilleggsareal til avvanningsanlegg.

Vi viser til vedlagte reviderte reguleringskart av gjeldende plan med bestemmelser og revidert planbeskrivelse.

Med hilsen

Roald Sebergsen

Svein Solberg/sign
Mob: 99236091

Vedlagt følger:
Nytt revidert plankart
Planbestemmelser
Sosi fil
Revidert planbeskrivelse

Besøksadresse: Strandveien 46
Foretaksnummer: 953 499 290
Postadresse: Postboks 112,
9189 SKJERVØY
E-post: firmapost@ar-ing.no
Mobil: 95 80 34 51

Skibotn kompostanlegg

Planbeskrivelse for en mindre reguleringsendring etter plan- og bygningslovens § 12-14, Reguleringsplan: Skibotn kompostanlegg gnr 45 bnr 308.

07.09.2020

INNHOLDSFORTEGNELSE

1. Bakgrunn 1
   1.1 Forslagsstiller og plankonsulent 1
   1.2 Formål med planarbeidet 1
   1.3 Miljø 2
   1.4 Premisser for planarbeidet 2
   1.5 Planavgrensing 2
   1.6 Aktuelle lover 2
   1.7 Planer og utredninger som ligger til grunn for planen 2
2. Planprosess 3
   2.1 Organisering 3
   2.2 Fremdrift 3
   2.3 Medvirkning 3
   2.4 Utredningsbehov i planprosessen 3
3. Beskrivelse av planområdet 3
   3.1 Arealbruk 3
4. Viktige problemstillinger i forhold til miljø og samfunn 3
   4.1 Reindrift 4
   4.4 Kulturminner og kulturmiljø 4
8. Oppfølging av planforslaget 4
Kildehenvisning 4

1. Bakgrunn

1.1 Forslagsstiller og plankonsulent

Forslagsstiller er Avfallsservice AS og AR-Ing AS som plankonsulent.

1.2 Formål med planarbeidet

Avfallsservice ønsker å etablere nytt anlegg for avvanning av slam i Storfjord. Det er utredet flere alternativer (se notet fra Norconsult AS 17.02.19), og man ønsker å gå videre med anleggelse av slamlaguner i tilknytning til Avfallservice AS sitt anlegg i Skibotndalen ved Bulldosarveien. Anlegget er tenkt anlagt som en liten utvidelse av eksisterende anlegg.

1.3 Miljø

Etablering av laguner der septikslammet tømmes direkte ut i lagunen. Det må være minst to laguner som det tømmes i annet hvert år. Vann vil dels infiltrere i grunnen og dels fordampe, slik at en til slutt står igjen med et slam som kan komposteres videre. Hver lagune må ha kapasitet til å ta imot ett års tømming. Lagunene gjøres om lag 1 m dype. For å være sikre bør arealet på hver lagune tilsvare årlig volum, dvs. ca. 1000 m2. Det vil dermed være behov for et areal på vel 2000 m2, samt atkomstvei. (Notat Norconsult)

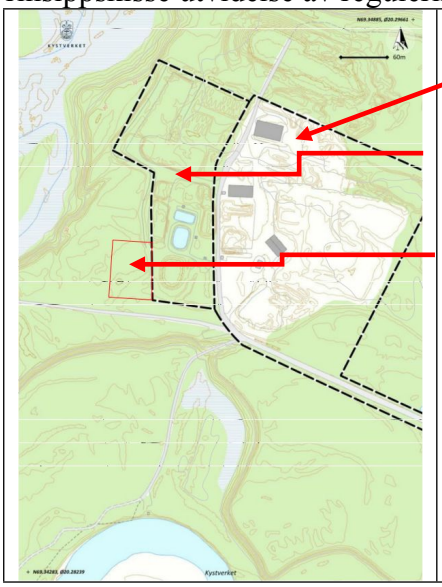
NIBIO er engasjert til årlig å gjennomføre befaringer for å vurdere å kontrollere komposteringsdriften. I dag blir nå dette kombinert med overvåking av sigevann fra hele anlegget og vil klargjøre i hvilken grad komposteringsaktiviteten og nytt aktivt deponipåvirker nærmiljøet. Overvåking av renset, sedimentert og infiltrert sigevann skjer trinnvis i renseprosessen og fra grunnvannsbrønner 2 & 3 nedstrøms for anlegget, som er blitt overvåket siden 2013. I tillegg analyseres separat sigevann fra deponiet kvartalsvis før rensing. Utslag av forurenset grunnvann til Skibotnelva, som tidligere år var synlig i form av jernutfellinger og begroing av elvebredden, viser fortsatt ikke tegn til forurensning ved elvebredden. Dette indikerer at rensingen i eksisterende lagune, infiltrasjon og ved tilbakeholdelse og nedbrytning i akviferen er tilfredsstillende. (NIBIO RAPPORT 2020)

1.4 Premisser for planarbeidet

Avvanning av slam i Storfjord v Norconsult AS
Møtereferat «avvanning av slam» mellom Avfallsservice AS og Storfjord kommune.

1.5 Planavgrensing

Prinsippskisse utvidelse av reguleringsplanplan:



Område som er regulert til «Behandlingsanlegg organisk avfall, Skibotn» og

tilleggs regulering «Skibotn Kompostanlegg».
Til sammen utgjør dette et areal på 71 daa + 30 daa.

Avfallsservice AS har behov for å utvide reguleringsområdet med ca 4 daa+-.

1.6 Aktuelle lover

Lov om planlegging og byggesaksbehandling av 27. juni 2008.
Lov om vassdrag og grunnvann av 24. november 2000.
Lov om vern mot forurensing og om avfall av 13. mars 1981.

Lov om forvaltning av naturens mangfold (Naturmangfoldloven) 19.juni 2009
Lov om friluftslivet av 28. juni 1957.
Lov om kulturminner av 10. juni 2005.

1.7 Planer og utredninger som ligger til grunn for planen

Kommuneplanens arealdel for Storfjord kommune.
Reguleringsplan: Skibotn kompostanlegg
Sametingets planveileder
Avanning av slam i Storfjord Norconsult AS har utarbeidet rapporten
Skibotn avfallsdeponi konsekvensutredning – Rambøll 2015
NIBIO RAPPORT 2020

2. Planprosess

Planen gjennomføres som en mindre endring av gjeldende reguleringsplan etter reglene i § 12-14 Plan- og bygningsloven, dersom det bl.a. ikke foreligger innvendinger fra sektormyndighet (innsigelsesmyndighet etter § 5-4). Storfjord kommune har som planmyndighet godkjent at endringen kan gjennomføres etter reglene i § 12-14 Plan- og bygningsloven.

2.1 Organisering

Planen gjennomføres med tett kontakt mellom planlegger i Storfjord kommune, Ar-Ing AS og Avfallsservice AS.

2.2 Fremdrift

Målet er at planen skal være vedtatt av Storfjord kommune i løpet av 2020.

2.3 Medvirkning

Helligskogen Reinbeitedistrikt er invitert til å gi innspill og synspunkter på denne utvidelsen i email sendt dem 17.06.2020.

Fylkesmannen v/Bjørn Arne Karlsen, seniorrådgiver miljø, på telefon i 27.05.2020, opplyste at arealene måtte være regulert før de kan behandle en søknad om utslippstillatelse.

2.4 Utredningsbehov i planprosessen

Området ble konsekvensutredet i 2015 av Rambøll. Reguleringsformålet vil ikke bli endret det er derfor ikke behov for ytterligere konsekvensutredning av området.

I kapittel 9.2.1 «Sigevann fra komposteringsanlegg» står følgende:

> *«Sigevannet fra komposteringsanlegget går via to sedimenteringsbasseng før det går over i et infiltrasjonsanlegg i stedlige masser som drenerer ut i Skibotnelva. Det ene sedimenteringsbassenget ble etablert i 2014 sammen med 3 nye infiltrasjonsgrøfter. En miljørapport utarbeidet av Bioforsk (Bioforsk, 2014) viser at disse tiltakene bidro til renere sedimentert sigevann. I 2013 ble det etablert miljøovervåkningsbrønner. Grunnvann som går ut i elva viser ingen tegn til utslag ved elvebredden»*

Etablering av avvanningsanlegg der septikslammet tømmes direkte ut i lagunen. Vann som dels infiltreres i grunnen og dels fordamper vil oppføre seg på samme måten som beskrevet ovenfor.

3. Beskrivelse av planområdet

Planområdet er en utvidelse av område for komposteringsanlegg og har en optimal plassering i forhold til atkomstvei

3.1 Arealbruk

Dagens bruk og virksomhet i planområdet vil ikke endres vesentlig.

4. Viktige problemstillinger i forhold til miljø og samfunn

4.1 Reindrift

I følge reindrifts kart er området mellom Nedstevatn og Brennfjell i bruk som vårbeite og som kalvingsland. Simlene trekker til dette området for kalving. Planlagt utbyggingsområde, og arealene rundt dette, i Skibotndalen er i hovedsak bevokst med skog og lyng. Som reinbeiter vil de ha inntil middels næringsproduksjon. Lavereliggende og tidlig snøfrie areal som nedre del av Skibotndalen er typiske kalvingsområder (vårbeite I), og for Bassevuovdi/Helligskogen distrikt er slike områder en mangelvare som vanskelig kan erstattes. Dalstrekningen rundt Ruohtovárri blir tidlig bart om våren, og vil i år med mye snø være helt nødvendige for reidrifta. Reinbeitene brukes fast hvert år, og reinen har flere trekkveger på tvers av dalen. Samlet vurderes reindriftsinteressene knyttet til planområdet å ha stor verdi. (Skibotn avfallsdeponi konsekvensutredning 2015).

Avfallsdeponiet i Skibotn har vært i bruk til mottak og ulik deponering i ca. 30 år, fra en mindre lokal avfallsplass til et betydelig større deponi i dag. En utvidelse av området i underkant av 5 daa tror vi ikke vil gjøre store forskjellen i forhold til reindrifta.

4.4 Kulturminner og kulturmiljø

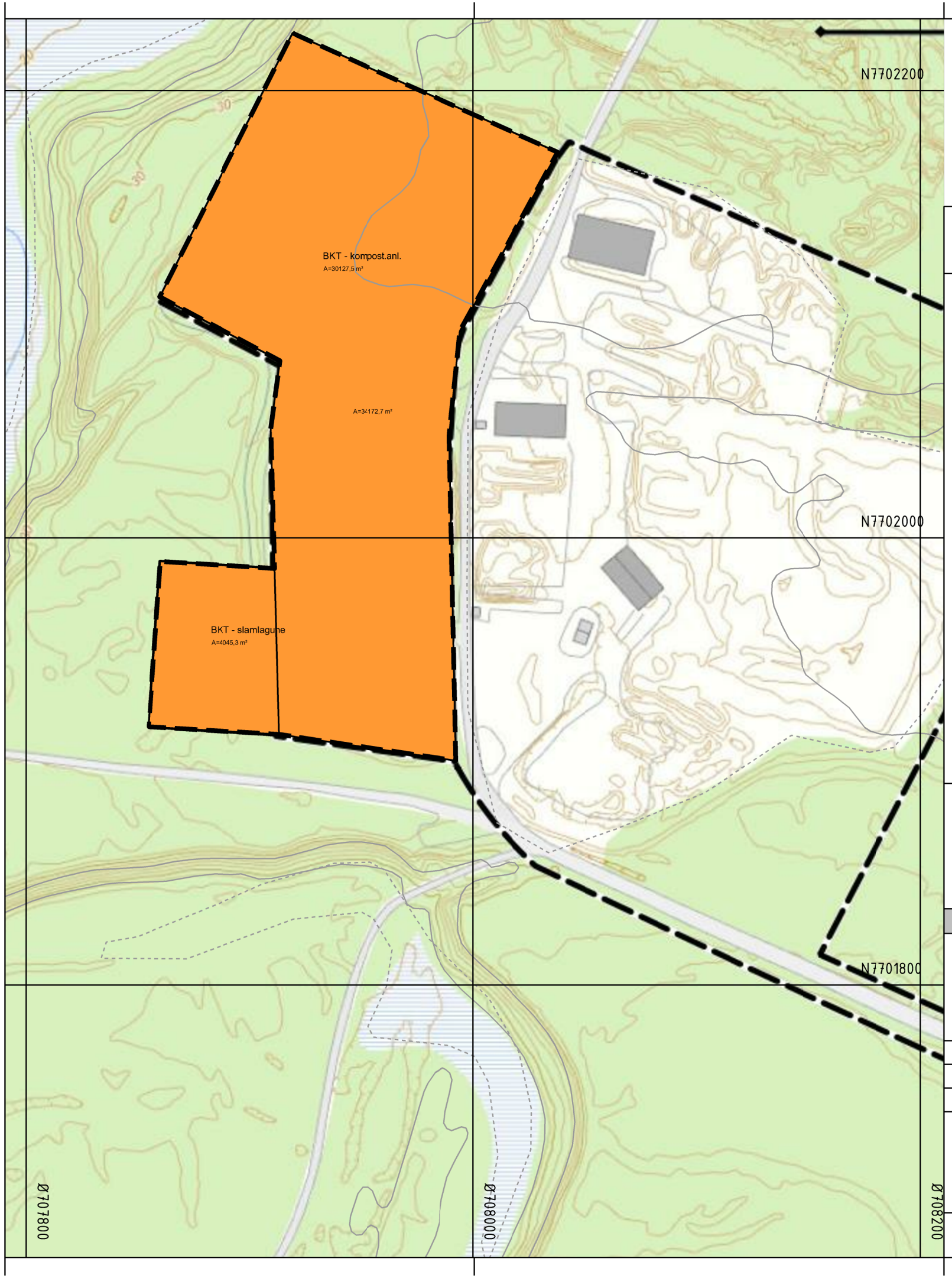
Det er i planområdet ingen kjente automatisk fredete kulturminner i planområdet.

8. Oppfølging av planforslaget

Storfjord kommune overtar planforslaget og sender det på en kort høringsrunde til berørte parter før eventuelt vedtak kan fattes.

Kildehenvisning

Kommuneplanens arealdel for Storfjord kommune.
Reguleringsplan: Skibotn kompostanlegg
Sametingets planveileder
Avanning av slam i Storfjord Norconsult AS har utarbeidet rapporten
Skibotn avfallsdeponi konsekvensutredning – Rambøll 2015
Kulturminnesøk/Askeladden https://askeladden.ra.no/
Håndbok Konsekvensanalyser www.vegvesen.no
Artsdatabenken https://www.artsdatabanken.no/
Kilden https://kilden.nibio.no/ Landbruk og reindriftskart
Skibotn avfallsdeponi konsekvensutredning 2015 – Rambøll
NIBIO RAPPORT 2020
Notat fra Norconsult AS 17.02.19



Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

BKT — Øvrige kommunaltekniske anlegg

Linjesymbol

RpFormålGrense

RpGrense

Kartopplysninger

Kilde for basiskart:

Dato for basiskart:

Koordinatsystem: ETRS89.UTM-33N

Høydegrunnlag: NN54

Ekvidistanse: 1m

Kartmålestokk: 1:2000 m

0 50.0 100m

N

Reguleringsendring av:

Storfjord - Omasvuotna - Omasvuono kommune

Skibotn komposteringsanlegg

Nasjonal arealplanID: 5425_Forslag

Saksehandling i følge plan- og bygningsloven

Nabovarsel / høring	Administrativt vedtak	Plankart datert	Bestemmelser datert
xxxxxx	xxxxxx	05.11.2008	01.09.2010

Utarbeidet av
AR-Ing AS Skjervøy

Saksnr	1122
Rev. dato	09.07.2020

Det bekreftes av plankartet er i samsvar med fullmaktsvedtak

Plansjef

125

Reguleringsbestemmelser til

REGULERINGSPLAN: Skibotn kompostanlegg

Dato for siste revisjon av plankartet:

Dato for siste revisjon av bestemmelsene: 01.09.2010 etter kommunestyrevedtak 25.03.2009

1. GENERELLE Bestemmelser

Reguleringsområdet er vist på reguleringskart og avgrenses med reguleringsgrense. Tilleggsområdets størrelse er på ca 30 daa. Reguleringsplanen skal drives i samsvar med "reguleringsplan for behandlingsanlegg for organisk avfall i Skibotndalen", og følger denne hva det gjelder driftsperiode, avslutning og etterbehandling.

Bestemmelser som gjelder for "reguleringsplan for behandlingsanlegg for organisk avfall i Skibotndalen" gjelder også for tilleggsområde så langt det passer.

1.1 Området reguleres for følgende formål
(jfr. plan- og bygningslovens § 25)

Spesialområder (pbl § 25-1 nr.6)

- Spesialområde – Behandlingsanlegg for våtorganisk avfall

§1 BEHANDLINGSANLEGG FOR VÅTORGANISK AVFALL

Det tillates oppført bygninger og anlegg som er nødvendig for behandling av organisk avfall i området.

I reguleringsområdet hovedbeskjeftigelsen:

- Behandling av våtorganisk avfall.
- Behandling av forurensede masser.
- Behandling av avvannet slam.
- Containermottak for sorterte avfallsfriksjoner (mellomlagring)

Det tillates mellomlagring av våtorganisk avfall før og etter kompostering, og mellomlagring av sortert avfallsfriksjoner og forurensede masser i reguleringsområdet.

Støy, støv og andre ulemper ved driften skal til enhver tid holdes på et nivå som ligger innenfor de retningslinjer som er fastsatt av

Miljøverndepartementet (Statens forurensingstilsyn) og fremgår av utslipps- betingelsene for anlegget.

Komposteringsanlegget skal være forsvarlig sikret med gjerde slik at det ikke er tilgjengelig for allmennheten, dyr, og barns lek til enhver tid.

Reguleringsområdet skal være skiltet med adgang forbudt for uvedkommende.

Det tillates ikke for driften uvedkommende lagring eller deponering i reguleringsområdet.

Reguleringsområdet tilstrebes til enhver tid til å holdes i mest mulig estetisk tiltalende stand.

Dersom det under arbeid fremkommer gjenstander som vitner om tidligere tiders menneskelig aktivitet i området, skal arbeidet stanses og kulturvernmyndigheter varsles. Dette pålegget skal være kjent blant alle som arbeider ved anlegget.

Området gis en sikker terrengmessig utforming i forhold til natur og miljø, og mottakersområdets drift, driftsveier og lagring etc. tilpasses omgivelsne.

Innen to år etter driftsperiode ved komposteringsanlegget, skal området planeres, tilplantes og tilbakeføres til skogsmark av tiltakshaver.

Eier av adkomstkryss er ansvarlig for framtidig vedlikehold og at tilfredsstillende siktrydding blir ivaretatt.

Notat

Norconsult

Oppdragsgiver: **Avfallsservice AS**
Oppdragsnr.: **5143239** Dokumentnr.: **N-03**

Til: Sigleif Johansen
Fra: Eirik Bjørn
Dato 2019-02-17

Avvanning av slam i Storfjord

1.0 Generelt

I forbindelse med planlagt flytting av avvanningsanlegget for slam fra slamavskillere fra Hatteng til Kvalberg nord for Skibotn har Storfjord kommune bedt Avfallsservice redegjøre for utslipp fra avvanningsanlegget og vurdere alternativ slamavvanning i laguner lokalisert i Skibotndalen.

2.0 Slammengder

Ifølge de opplysninger vi har fått, skal følgende slammengder avvannes pr år.

Type	*Antall*	*Størrelse (m3)*	*Tømmefrekvens*	*Årlig slamvolum (m3)*
Boliger	418	3	Hvert 2. år	627
Boliger	27	4	Hvert år	108
Fritidsboliger	173	2	Hvert 4. år	87
Kommunale anlegg	142		Årlig	142
SUM				**964**

3.0 Avvanningsanlegg på Kvalberg

Mengder rejektvann

Det forutsettes at en ved avvanning i MaskoZoll-anlegget oppnår TS-innhold 10%.

Det vil da bli levert 96 m^3 slam til videre behandling, mens om lag 867 m^3 vil være rejektvann.

Litteraturdata mht. utslippsmengder fra mobil avvanning

Rapport 226- 2017 fra Norsk Vann: «Tømming av slam» har innhentet og sammenstilt erfaringsdata fra avvanning av slam med mobilt utstyr. Basert på gjennomgangen av rapporten kan følgende oppsummeres (i rapporten angis detaljerte referanser):

Referanse	Konsentrasjon av rejektvann i middel		
	KOF (mg/l)	BOF_5 (mg/l)	SS (mg/l)
9 slamavskillere i Danmark	951		601
Slam fra 8 minirenseanlegg	942		256
Blandprøve rejekt fra 8 slamavskillere	430	220	176
Uttesting MOOS-KSA	958		184

Foreliggende dokumentasjon gir grunnlag for å forvente et gjennomsnittlig innhold på opp mot 1000 mg/l KOF tilsvarende omkring 500 mg/l BOF_5. Tilsvarende kan en forvente et innhold av suspendert stoff (SS) omkring 200-300 mg/l.

I tabellen nedenfor hentet fra rapport 226- 2017 fra Norsk Vann: «Tømming av slam» er typisk avløp fra norske husholdninger karakterisert. Som oversikten viser er rejektvann kun noe mer konsentrert enn typisk husholdningsavløp uten tilførsel av fremmedvann.

Tabell 15 Karakteristikk på avløpsvann fra norske husholdninger.

	KOF	BOF_5	N_{total}	P_{total}	SS
Utslipp [g/(pe·døgn)] [1]	120	60	12	1,8	70
Konsentrasjon, [mg/l] [2]	800	400	80	12	467

1 Spesifikk stoffbelastning per pe. ihht. Norsk Vann rapport 168 (2009).

2 Forutsatt spesifikt vannforbruk på 150 l/(pe·døgn).

Utslippsmengder avvanning slam Kvalberg

Avvanningen av slam gjennomføres i løpet av 4 uker. I tabellene nedenfor er det sett på hva utslippet vil være i snitt pr år og for en uke med maksimale utslipp.

Dette gir følgende utslippsmengder av organisk stoff BOF_5:

	Mengde rejekt	Utslippsmengde	Omregnet til PE
Pr år	867 m^3 pr år	434 kg BOF_5 pr år	20
Maks pr uke	217 m^3/uke	108 kg BOF_5 pr uke	257

Tilsvarende for suspendert stoff SS:

	Mengde rejekt	Utslippsmengde	Omregnet til PE
Pr år	867 m^3 pr år	217 kg SS pr år	9
Maks pr uke	217 m^3/uke	54 kg SS pr uke	110

Utslipp av rejektvann

I en maksimal uke antas produsert om lag 217 m^3 rejektvann pr uke. Dersom dette fordeles over en normal arbeidsdag på 8 timer og 5 dagers uke får en tilført 1,5 l/s.

Rejektvannet kan ledes til kommunal slamavskiller før utslipp i fjorden. Litteraturdata vist i tabellen på forrige side viser at rejektvannet fra MOOS-KSA, som kan sammenlignes med MaskoZoll, er på samme nivå som fra en slamavskiller. En vil således ikke oppnå noen utslippsreduksjon ved å føre rejektvannet til kommunal slamavskiller. Det vil heller være en fare for at den ekstra belastningen vil føre til utvasking av slam fra avskilleren. Det anbefales derfor at rejektvannet fra MaskoZoll-anlegget føres direkte til utslippsledningen utenom slamavskilleren.

Slambehandling

Slammet en sitter igjen med etter avvanning i MaskoZoll-enheten blir kjørt til Avfallsservice sitt anlegg i Skibotndalen. Der blir det kompostert sammen med flis, siktet og innblandet sand slik at en får et produkt som selges som anleggsjord.

4.0 Slamlaguner

Teknisk løsning

Som et alternativ til bruk av MaskoZoll-anlegget kan det etableres laguner der septikslammet tømmes direkte ut i lagunen. Det må være minst to laguner som det tømmes i annet hvert år. Vann vil dels infiltrere i grunnen og dels fordampe, slik at en til slutt står igjen med et slam som kan komposteres videre.

Hver lagune må ha kapasitet til å ta i mot ett års tømming. Lagunene gjøres om lag 1 m dype. For å være sikre bør arealet på hver lagune tilsvare årlig volum, dvs. ca. 1000 m^2. Det vil dermed være behov for et areal på vel 2000 m^2, samt atkomstvei.

Anlegget bør etableres på et sted langt fra bebyggelse da det vil være lukt fra anlegget og mye fluer. Det vil også være fugler som trekker til lagunen. Når slamtømmingen avsluttes vil det raskt danne seg en hinne som reduserer disse plagene.

Lagunene må videre legges godt over grunnvannsnivået og det må være masser som har passe infiltrasjonskapasitet.

Utslippstillatelse

For etablering av et laguneanlegg må det gis utslippstillatelse fra Fylkesmannen.

5.0 Kommentar – vurderinger

Så fremt det finnes et egnet område, kan slamlaguner være en løsning som miljømessig er akseptabel.

Utslippet av rejektvann fra avvanning i et MaskoZoll-anlegg er imidlertid begrenset. Rejektvannet vil inneholde løst organisk stoff og finpartikulært suspendert stoff som vil belaste resipienten generelt. Utslippet av rejektvann vil ikke medføre utslipp av partikler som kan komme til overflaten og gi visuell påvirkning eller medføre nedslamming av området nær utslippet.

Generelt må sjøresipienten ved Kvalberg betegnes som god og forventes å tåle utslipp mange ganger dagens kommunale utslipp og fra angitt mengde rejektvann, slik at avvanning i MaskoZoll-anlegget er fullt ut akseptabelt mht. forurensning av fjorden.

Versjonstabellen skal stå nederst på siste side.

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
B01	2019-02-17	For oppdragsgivers kommentar	EBjo	YnJoh	YnJoh

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Storfjord kommune

Arkivsaknr: 2020/353 -1
Arkiv: X53
Saksbehandler: Øistein Nilsen
Dato: 19.10.2020

Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
40/20	Storfjord plan- og driftsstyre	06.11.2020

Vedlegg

1 Risiko og sårbarhetsanalyse Nordnes fjellet

2 Oversikt over infrastrukur

3 Kart

Ros fjellskred fra Nordnes

Saksopplysninger

På oppdrag fra Norges vassdrag og energidirektorat (NVE) har Norges geologiske undersøkelse (NGU) foretatt nye målinger for oppskylling av flodbølger etter potensielle skred fra Jettan, indre Nordnes og Revdalsfjellet. Skredvolumene varierer fra 0.8 til 6 millioner m3. Grunnlaget for følgehendelsene i ROS-analysen er NGI's rapport «Flodbølger etter fjellskred i Lyngen.» De nye oppskyllingshøydene er som følger;

1: Maksimal høyde langs oppskyllingsgrensene for nominell årlig sannsynlighet 1/1000 og 1/5000. Høydene referer til dagens havnivå. Beregningene er gjort med et framtidig havnivå 0.7 m over dagens.

Maks oppskylling [m]

Lokasjon	***Navn***	***Alle skred***		***Revdalsfjell 2***
1/1000		***1/5000***	***1/5000***	
1	Koppangen	<2	<2	<2
2	Årøybukt	3	4	<2
3	Elvejord	7	10	<2
4	Lyngseidet	10	13	2
5	Karnes	7	9	<2
6	Kjeldnes	6	9	6
7	Pollneset	6	8	8
8	Lyngspollen	4	5	4
9	Furuflaten	3	4	3

10	Rasteby	<2	3	2
11	Elvenes	<2	2	<2
12	Elvevollen	<2	3	<2
13	Oteren	<2	<2	<2
14	Horsnes-Elsnes	<2	<2	<2
15	Skibotn	3	4	2
16	Forraneset	3	8	3
17	Brattvoll	7	12	4
18	Indre-Nordnes	9	12	4
19	Nordnesodden	7	11	<2
20	Manndalen	3	4	<2
21	Skardalen	<2	<2	<2
22	Birtavarre	<2	2	<2
23	Trollvik	<2	<2	<2
24	Langneset-Strand	<2	<2	<2
25	Strand	4	5	<2
26	Olderdalen	5	7	<2
27	Nordmannvik	<2	3	<2
28	Strandli-Engeneset	<2	<2	<2
29	Djupvik	<2	<2	<2
30	Spåkenes	<2	<2	<2
31	Havnnes	<2	<2	<2

Med bakgrunn i nye oppskyllingshøyder, samt reduksjon av skredvolumene, søkte kommunene Lyngen, Storfjord, Kåfjord og Nordreisa i felleskap Fylkesmannen i Troms og Finnmark om prosjektskjønnsmidler til revidering av sårbarhetsanalyse for Fjellskred fra Nordnes.

Arbeidet med ROS-analysen ble organisert som et prosjekt med styringsgruppe, intern arbeidsgruppe, møter med eksterne aktører og andre bidragsytere. Arbeidsgruppa har bestått av representanter fra berørte kommuner, Fylkesmann i Troms og Finnmark, NVE, Statens vegvesen og politiet.

Vurdering

Konsekvensene av fjellskred vil være betydelig for kommunene Lyngen, Storfjord, Kåfjord og Nordreisa. Deler av kritisk infrastruktur vil bli ødelagt. Veiforbindelsen mellom Nord-Troms og Balsfjord kommune vil punktvis bli skylt bort. Veiforbindelsen til Finnland gjennom Storfjord kommune vil punktvis være brutt før en tar av E8 til Finnland. Brudd på veiforbindelsen langs Lyngenfjorden vil ha store økonomiske konsekvenser for transportnæring og produksjonsbedrifter i Nord-Troms, Tromsøregionen og deler av Finnmark.

I utløpsområdet for fjellskredene er det ikke boliger.

Deler av befolkningen i de 4 kommunene må flytte/evakuere. Kommunesentret i Lyngen vil bli berørt, i Kåfjord kommune mindre deler av kommunesentret bli berørt, mens kommunesentraene i Storfjord og Nordreisa ikke berøres.

Miljøkonsekvensene vil kunne bli betydelige. Oppdrettsanlegg, bensinstasjoner, avløpsanlegg, bedrifter med forurensende stoffer m.m. vil bli betydelig berørt.

De økonomiske konsekvensene vil være enorme, ikke bare for kommunene, men også for den enkelte innbygger som vil berørt, i tillegg til private bedrifter.

Følgehendelsene som gruppa har analysert er:

Følger for kritiske samfunnsfunksjoner

- Strømforsyning
- EKOM
- Veg, tuneller og transportknutepunkt
- Skipstrafikk
- Vann og avløp
- Bygninger med viktige samfunnsfunksjoner
- Nødetater
- Beredskap og kriseledelse
- Vakthold og sikring

Vurdering av samfunnskonsekvenser

- Helse og omsorg
- Natur, miljø og kultur
- Økonomi
- Næringsvirksomhet
- Samfunnsstabilitet
- Behov for nøkkelpersonell
- Varsling
- Evakuering

En samlet oppsummering viser at dette er et scenario hvor følgehendelsene av fjellskredet i stor grad påvirker flere kritiske samfunnsfunksjoner. Både i omfang, konsekvensene, antall kommuner og antall rammede – og varigheten på hendelsesforløpet gjør scenarioet til en stor påkjenning og utfordring for alle berørte, både innbyggere, regionen og beredskapsaktørene. De berørte kommunene må ha hjelp utenfra for å håndtere hendelsen. Dette krever at store deler av samordningen må skje på regionalt nivå.

Hensynet til liv og helse er overordnet når det gjelder forebygging og håndtering av denne hendelsen. Overvåking og varslingssystemet som er etablert for Nordnes gjør at kommunene kan legge som forutsetning «ingen skadde eller døde» som følge av hendelsen.

Dimensjonering av tilgjengelige ressurser er noe som må arbeides videre med. Ressurs- og kapasitetsutfordringen er knyttet til personell/bemanning, samt utstyr og transport. Dokumentasjon på forventede konsekvenser er relativt nøyaktig beskrevet, samtidig som det er relativt liten informasjon om konkrete ressursbehov, og hva som bør på plass for kunne håndtere kapasitetsutfordringene.

Som følge av at hendelsen kan ha en lang varighet forventes det at det relativt raskt vil bli slitasje på bemanningen i de berørte kommunens kriseorganisasjoner. Ofte vil det være nøkkelpersonell som har flere viktige funksjoner i kriseorganisasjonen.

Informasjonsbehovet vil være stort for innbyggerne, ulike beredskapsaktører både lokalt, regionalt og nasjonalt, samt media. Medietrykket vil bli svært høyt. Samordning av informasjon- og kommunikasjonsarbeidet blir derfor svært viktig.

Stenging av vei- og fergeforbindelsen over Lyngen gjør at trafikkavvikling og transport ut/inn av området er et sentralt tema som i stor grad påvirker håndteringa og muligheten til å iverksette konsekvensreduserende tiltak.

Rådmannens tilrådning

Rådmannen tilrår at kommunestyret egengodkjenner framlagte risiko- og sårbarhetsanalyse for fjellskred fra Nordnes og Revdalsfjellet med vedlegg.

I forhold til tiltak så tilrår Rådmannen at NVE, berørte kommuner, Fylkesmann i Troms og Finnmark, samt politiet så snart som mulig går i dialog for å få avklart rutinene for varsling. Dette for å unngå usikkerhet i varslingsrutinene, slik at en unngår at feil varsling sendes ut befolkninga. Dårlige varslingsrutiner kan føre til større utrygghet/større psykisk belastning for befolkninga.

Informasjonsbehovet vil være svært stort, derfor er det viktig at en overordnet kommunikasjonsplan for hendelsen må også komme på plass. Hvis ikke en overordnet kommunikasjon er på plass vil dette kunne få uheldige konsekvenser både for varsling av farenivå og varsling til befolkninga.

Både en overordnet kommunikasjonsplan og avklaring av varslingsrutinene krever samordning på regionalt nivå. Rådmannen tilrår derfor at Fylkesmannen i Troms og Finnmark ivaretar prosessen med å få disse tiltakene på plass.

Rådmannens innstilling

1. Storfjord kommunestyre egengodkjenner risiko- og sårbarhetsanalyse for fjellskred fra Nordnes og Revdalsfjellet slik den foreligger.
2. Storfjord kommune ber fylkesmannen i Troms og Finnmark starte prosessen med samordning av varslingsrutinene for varsling av fjellskred fra Nordnes og Revdalsfjellet.
3. Storfjord kommune ber fylkesmannen i Troms og Finnmark starte prosessen med å få utarbeidet en overordnet informasjon- og kommunikasjonplan for hendelsen.

ROS – FJELLSKRED FRA NORDNES OG REVDALSFJELLET

Innhold

1 Innledning 4
1.1 Hva er risiko- og sårbarhetsanalyse 5
1.2 Sentrale begreper 6
1.2.1 Risiko og usikkerhet 6
1.2.2 Sårbarhet 6
1.2.3 Overførbarhet 6
1.2.4 Styrbarhet 6
1.2.4 Kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner 6
1.2.5 Sannsynlighet 7
1.2.6 Konsekvens 7
1.2.7 Usikkerhet 8
1.2.8 Farenivå 8
1.2.9 Oppskyllingshøyde 9
1.2.10 Sikkerhetssone 9
1.2.11 Evakueringssone 9
1.2.12 Øyer 9
1.3 Prinsipper for samfunnssikkerhet 9
1.4 Organisering 9
1.4.1 Risikomatrise 10
1.4.2 Planforutsetninger 10
2 Særtrekk ved kommunene Lyngen, Storfjord, Kåfjord og Nordreisa 11
2.1. Samferdsel 11
2.2. Næringsvirksomhet/Industri 11
2.3. Kritiske samfunnsfunksjoner og kritisk infrastruktur 12
2.4. Kulturelle verdier, natur og miljø 12
3 Analyse av scenario 14
3.1. Oppskyllingshøyder 15
4 Følger for andre funksjoner 16
4.1 Kritiske samfunnsfunksjoner 16
Følger for strømforsyning 17
Følger for EKOM – elektronisk kommunikasjon 19
Følger for veg, tuneller og transportknutepunkt 21
Følger for skipstrafikk 23
Følger for vann og avløp 25
Følger for bygninger med viktige samfunnsfunksjoner 27

Følger for nødetater 28
Følger for beredskap og kriseledelse 30
Følger for vakthold og sikring 32
4.2 Vurdering av samfunnskonsekvenser 33
Helse- og omsorg 34
Natur, miljø og kultur 35
Næringsvirksomhet 37
Behov for nøkkelpersonell 38
Samfunnsstabilitet 40
Økonomi 42
Varsling 45
Evakuering 46
4.3 Usikkerhet, overførbarhet og styrbarhet 47
4.3.1 Usikkerhetsvurdering 47
4.4 Overførbarhet 48
4.4.1 vurdering av overførbarhet 48
4.5. Styrbarhet 48
4.5.1 Vurdering av styrbarhet 48
5 Oppsummering og veien videre 49
6 Vedlegg 50
6.1 Deltakere i prosjektet 50
6.2 Oversikt over infrastruktur, næring, administrasjonsbygg, skoler, barnehager og helsebygg som vil bli berørt innenfor de nye oppskyllingshøydene (vedlegg 1) 50
6.3 Kart (vedlegg 2) 51
6.4 Oversikt over antall boliger innenfor oppskyllingshøyde (vedlegg 3) 51

1 Innledning

I henhold til lov om kommunal beredskapsplikt plikter kommunen å kartlegge hvilke uønskede hendelser som kan inntreffe i kommunen, vurdere sannsynligheten for at disse hendelsene inntreffer og hvordan de i så fall vil påvirke kommunen. [1] Risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS-analysen) skal legges til grunn for kommunens arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap, være grunnlag for utarbeidelse av beredskapsplan samt utarbeidelse av planer etter plan- og bygningsloven.

ROS-analysen er en revisjon av sårbarhetsanalysen Fjellskred fra Nordnes (2013). Siden den gang er det gjort nye beregninger av flodbølger og kartlegginger. Revisjon er knyttet til fjellskred fra Jettan og Indre Nordnes, disse partiene er en del av Nordnesfjellet. Både Jettan og Indre Nordnes er kontinuerlig overvåket.

ROS analysen vil ikke vurdere sannsynlighet, da sannsynligheten for fjellskred allerede er kartlagt.

Fjellskred defineres som nedfall av fjellmasser med volum over 100 000 m3. [2] Fjellskred medfører total ødeleggelse i utløpsområdet. Dersom skredet treffer dypt vann som fjorder og innsjøer, bløte sedimenter, eller demmer opp vassdrag, kan ødeleggelsene ramme langt større områder. Fjellskred genererte flodbølger kan ramme strandsonen flere mil fra selve skredet. Erfaringer viser at fjellskred utvikler seg sakte over tid gjennom langvarige, sakte deformasjoner og bevegelser i fjellet. Fjellskredenes forutsigbarhet ligger til grunn for at overvåking, varsling og evakuering utgjør hovedelementene i beredskap mot fjellskred [3].

Indre Nordnes; Et fjellskred fra Indre Nordnes vil nå fjorden og danne flodbølger som kan ramme bosetninger, industri og infrastruktur. NGU klassifiserer Indre Nordnes til høy risiko, med store konsekvenser og middels fare (årlig sannsynlighet på 1/1000-1/5000).

Fjellpartiet er tydelig avgrenset av to sprekker og beveger seg relativt homogent, ca 0,5 cm/år mot sørvest.[4]

Jettan; Det ustabile fjellpartiet på Jettan er beregnet til å være opp mot 6 mill m³ (scenario B). Jettan beveger seg inntil 4-5 cm i året. Fjellpartiet ligger ca. 3 km nord for Indre Nordnes.

Et fjellskred fra Jettan vil nå fjorden og danne flodbølger som kan ramme bosetninger, industri og infrastruktur. NGU klassifiserer Jettan til høy risiko, med store konsekvenser og høy fare (årlig sannsynlighet på 1/100-1/1000).[5]

ROS-analysen vil også omfatte Revdalsfjellet, der hvor det er avvik mellom Indre Nordnes, Jettan og Revdalsfjellet vil dette synliggjøres i det enkelte scenario. Revdalsfjellet er delt inn i to scenarioer (A og B) med estimerte volum på 7 millioner m³ og 800 000 m³.

Bevegelsesmålinger med GPS indikerer bevegelse på noen få mm pr år, men satellittmålinger har registrert bevegelse på nesten 1 cm/år i det minste scenarioet.

De to scenarioene er av NGU klassifisert i middels til høy fareklasse. Et stort fjellskred vi forårsake flodbølger med store konsekvenser, spesielt scenario A. Det er konkludert med at sannsynligheten

[1] https.//lovdata.no/dokument/NL/2010-06-25-45
[2] Risikoanalyse av varslet fjellskred, Åkenes/DSB rapport side 6
[3] https://www.fylkesmannen.no/globalassets/fm-more-og-romsdal/dokument-fmmr/samfunnstryggleik-og-beredskap/54.1.-fjellskred/beredskapsplanar/2015.05.00.-nasjonal-beredskapsplan-for-fjellskred.pdf
[4] https://www.nve.no/flaum-og-skred/fjellskredovervaking/indre-nordnes/
[5] https://www.nve.no/flaum-og-skred/fjellskredovervaking/jettan/

for et fjellskred fra scenario A er lavere enn 1/5000 pr år, mens det minste scenario (B) er vurdert å ha en årlig sannsynlighet på mellom 1/5000 og 1/1000. [6]

1.1 Hva er risiko- og sårbarhetsanalyse

Fylker og kommuner skal ha en helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS analyse). I instruks for Fylkesmannens beredskapsarbeid står det at:
«Fylkes ROS skal danne en felles plattform for å forebygge uønskede hendelser og styrke samordningen av det regionale arbeidet med samfunnssikkerhet, beredskap og krisehåndtering.»[7]
I veileder fra DSB angående kommunens arbeid med helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse står det at:
«En helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse skaper bedre oversikt, bevissthet og kunnskap om risiko og sårbarhet»[8]

DSB har utarbeidet risikoanalyse av varslet fjellskred fra Åkenes[9] - krisescenarioer 2016, analyser av alvorlige hendelser som kan ramme Norge, og er knyttet til hendelser med potensielt katastrofale konsekvenser som berører flere sektorer.

Risikoanalysen har fire hovedelementer:

1. Sannsynlighet: Hvor trolig er det at dette scenarioet vil inntreffe?
2. Konsekvenser: Hvordan påvirker scenarioet samfunnsverdiene?
3. Sårbarhet: Hvilke viktige samfunnsfunksjoner påvirkes?
4. Usikkerhet: Hvor godt er kunnskapsgrunnlaget for analysen? Hvor robuste eller sensitive er resultatene? [10]

En vurdering av risiko skal gi et bilde på hva som kan gå galt, sannsynligheten for at noe går galt og hvilke konsekvenser det får. Mens en vurdering av sårbarhet skal avdekke hvor sårbar denne enheten eller systemet er overfor påkjenninger. Den skal også avdekke hvilke tjenester enheten eller systemet kan eller ikke kan utføre ved en hendelse. Med enheten eller systemet menes i denne sammenheng kommunene Lyngen, Storfjord, Kåfjord og Nordreisa, samt andre ansvarlige aktører som Troms og Finnmark fylkeskommune, Statens vegvesen, Ymber, Kystverket, og teleselskap, Fylkesmannen i Troms og Finnmark og politiet.

1.2 Sentrale begreper

1.2.1 Risiko og usikkerhet

Risiko er en vurdering av om en hendelse kan skje og er derfor forbundet med usikkerhet. En vurdering av risiko for en hendelse skal si noe om sannsynligheten for at den skal inntreffe og hvilke konsekvenser den kan få.[11]

---

[6] https://www.nve.no/flaum-og-skred/fjellskredovervaking/fjellparti-for-periodisk-overvaking/revdalsfjellet-1-troms-kafjord-kommune/
[7] https://lovdata.no/dokument/INS/forskrift/2015-06-19-703?q=Instruks+for+fylkesmannens+og+sysselmannen
[8] https://www.dsb.no/veiledere-handboker-og-informasjonsmateriell/veileder-til-helhetlig-risiko--og-sarbarhetsanalyse-i-kommunen/
[9] ISBN 978-82-7768-402-4 (PDF) HR 2340, desember 2016
[10] Framgangsmåte for utarbeidelse av Nasjonalt Risikobilde, DSB 2015
[11] https://www.fylkesmannen.no/contentassets/ad4f0b25ed9d46d49b20cadd9ce51b35/fylkesros-for-troms-2016-2019.pdf

1.2.2 Sårbarhet

Sårbarhet er et utrykk for de problemer et system får med å fungere når det utsettes for en uønsket hendelse, samt de problemer systemet får med å gjenoppta sin virksomhet etter at hendelsen har inntruffet.

1.2.3 Overførbarhet

Overførbarhet er når man tar utgangspunkt i et scenario og dette kan overføres til andre områder eller lignende hendelser.

1.2.4 Styrbarhet

Styrbarhet er en vurdering av i hvilken grad det finnes effektive og gjennomførbare tiltak for å redusere sannsynlighet eller konsekvenser

1.2.4 Kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner

Samfunnet er i stor grad avhengig av en rekke fysiske og tekniske infrastrukturer for å fungere. Oppstår det alvorlig svikt i infrastrukturene, er ikke samfunnet i stand til å opprettholde leveransene av varer og tjenester som befolkninga er avhengig av. Det som er felles for alvorlig svikt i kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner, er at det raskt oppstår massive forstyrrelser i samfunnet.

Kritiske samfunnsfunksjoner er oppgaver som samfunnet må opprettholde for å ivareta befolkningens sikkerhet og trygghet. Mat, drikke, varme og helsetjenester er eksempler på leveranser som dekker befolkningens grunnleggende behov. Svikt i kritiske samfunnsfunksjoner kan forsterke konsekvensene av en hendelse, og skape følgehendelser som igjen får nye konsekvenser (eks bortfall av energi som følge av en storm).

Med utgangspunkt i DSBs utredning av sikkerhet i kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner (KIKS, DSB 2012) er det utarbeidet en oversikt over kritiske samfunnsfunksjoner, som er tilpasset kommunalt nivå. I ROS analysen må det vurderes om disse kritiske samfunnsfunksjonene er relevante og dekkende for analysen;[12]

- Forsyning av mat og medisiner
- Ivaretakelse av behov for husly og varme
- Forsyning av energi
- Forsyning av drivstoff
- Tilgang til elektronisk kommunikasjon
- Forsyning av vann- og avløpshåndtering
- Fremkommelighet for personer og gods
- Oppfølging av sårbare grupper
- Nødvendig helse- og omsorgstjenester
- Nød- og redningstjeneste
- Kommunens kriseledelse og krisehåndtering

[12] https://www.dsb.no/lover/risiko-sarbarhet-og-beredskap/artikler/samfunnets-kritiske-funksjoner/

1.2.5 Sannsynlighet

I analysen brukes sannsynlighet som uttrykk for hvor trolig det er at en bestemt hendelse vil skje innenfor et gitt tidsrom. Sannsynlighet er ikke vurdert særskilt da dette er kartlagt i rapport fra NVE fare- og risikoklassifisering av ustabile fjellparti[13], samt at NGU har opprettet en database for ustabile fjellpartier som er etablert for dokumentasjon og presentasjon av geologiske data og bevegelsesmålinger fra kartleggingen.[14]

1.2.6 Konsekvens

Konsekvens er i denne sammenheng en beskrivelse av konsekvensene fra fjellskred fra Nordnes. Direkte konsekvenser skjer som følge av hendelsen, mens de indirekte konsekvensene skjer som følge av svikt i de kritiske samfunnsfunksjonene. Krisescenarioer [15] definerer fem samfunnsverdier med tilhørende konsekvenstyper:

- Liv og helse
- Natur og kultur
- Økonomi
- Samfunnsstabilitet og demokratiske verdier
- Demokratiske verdier og styringsevne

1.2.6.1 Forutsetning

Både Indre Nordnes og Jettan overvåkes kontinuerlig, og med en 24/7 beredskap[16]. Forutsetning som legges til grunn er ingen skadde eller døde pga fjellskredet, da overvåking, beredskap og varsling er så god at befolkninga er evakuert før skredet går. Men en kan ikke se bort fra at dødsfall eller skade kan skje pga følgehendelsene.

Tabellen nedenfor er utformet i forhold til ROS for Nordnes, med de konsekvensene en slik hendelse vil gi de berørte kommunene. Konsekvensene er svært store, både økonomisk og i forhold til samfunnstabilitet, og er av en slik størrelse at hendelsen vil ha ringvirkninger langt utover de berørte kommunene.

	Liv/helse	***Natur/miljø/kultur***	***Samfunnstabilitet***	***Økonomi***
Konse-kvens	*Ingen skadde eller døde pga. hendelsen eller følgehendelsene* *Helsemessige utfordringer i forhold til stor psykisk belastning*	*Store og alvorlige miljøskader. Skaden er tidsbegrenset, og miljøet vil oppnå normaltilstand innen 25 år.*	*De forventede konsekvensene av fjellskredet og flodbølgen vil endre lokalsamfunnene, noe som kan medføre psykologiske reaksjoner, sosial uro og store påkjenninger i dagliglivet. Opplevelsen kan bli særlig traumatisk for barn* *Stor belastning for pleie- og omsorgstrengende å*	*Store økonomiske konsekvenser både for enkeltpersoner, lokalsamfunn, næringsliv både for de som er direkte og indirekte berørt.*

[13] http://publikasjoner.nve.no/rapport/2016/rapport2016_77.pdf
[14] http://geo.ngu.no/kart/ustabilefjellparti/
[15] Framgangsmåte for utarbeidelse av Nasjonalt risikobilde (NRB), DSB 2015
[16] http://publikasjoner.nve.no/faktaark/2017/faktaark2017_05.pdf

			bli flyttet/evakuert til alternative lokaler i mottakskommunene. Stor belastning på mottakskommunene. Hvis svikt i informasjons- og kommunikasjonsarbeidet, både når det gjelder kontinuitet og kvalitet, vil dette medføre at forholdet mellom befolkning og myndigheter vanskeliggjøres.	

1.2.7 Usikkerhet

Etter at sannsynlighet og konsekvens er analysert, vil det alltid være en restusikkerhet til stede. Hvor godt er kunnskapsgrunnlaget for analysen og hvor robust eller sensitive er resultatene.

1.2.8 Farenivå

I Nasjonal beredskapsplan for fjellskred[17] er det fastsatt 4 farenivå, lav, moderat, høy og ekstrem høy for overvåkende fjellparti. Disse har tilhørende fargekoder, grønn, gul, oransje og rød. Endringer i varslet farenivå gjøres av NVE, basert i hovedsak på fjellets bevegelser og definerte terskelverdier for hastighet for hvert enkelt fjellparti.

Lav fare (grønn): Det ustabile fjellpartiet er i langvarig og jevn bevegelse. Sesongvariasjoner som følge av vanntilførsel og temperatursykluser er vanlig. Et fjellskred i nær framtid er svært lite sannsynlig.

Moderat fare (gul): Bevegelsene i det ustabile fjellpartiet har passert en terskel over de typiske sesongvariasjonene. Bevegelsene er ventet å vise svak akselerasjon. Det kan ventes en viss økning av småskred og/eller steinsprang i fjellpartiet. Sannsynligheten for et større fjellskred i nær framtid har økt.

Høy fare (oransje): Bevegelsene i det ustabile fjellpartiet har passert en ny terskelverdi og er forventet å vise klar akselerasjon. Forekomst av småskred kan forventes å øke ytterligere. Et fjellskred i nær framtid er sannsynlig.

Ekstrem fare (rød): Bevegelsene i det ustabile fjellpartiet har nådd et nivå som tilsier at et fjellskred har nådd et nivå som tilsier at et fjellskred er svært sannsynlig og nært forestående. I denne fasen er det forventet stor uro i fjellpartiet med daglige småskred.

1.2.9 Oppskyllingshøyde

Antatt bølgehøyde i de ulike landområder rundt og i tilknytning til Lyngenfjorden som følge av fjellskred fra Jettan, Indre Nordnes og Revdalsfjellet [18]

[17] Nasjonal beredskapsplan for fjellskred 2015

[18] Sårbarhetsanalyse fjellskred fra Nordnes, interkommunalt prosjekt Lyngen, Storfjord og Kåfjord 2012

1.2.10 Sikkerhetssone

Oppskyllingshøyde med tillegg av sikkerhetsmarginer i de ulike deler av landområder rundt og i tilknytning til Lyngenfjorden

1.2.11 Evakueringssone

Oppskyllingshøyde med tillegg av sikkerhetssoner og øvrige områder som bør evakueres av hensyn til kommunikasjon etter et ras. Øvrige områder, kan for eksempel være lokaliteter som kan bli isolert.

1.2.12 Øyer

Med øyer menes i denne sammenheng avgrensede områder som blir isolert på grunn av ødeleggelse av infrastruktur på begge sider av disse bosetningene.

1.3 Prinsipper for samfunnssikkerhet

Samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeidet i Norge er bygget rundt ansvar-, nærhet – likhet- og samvirkeprinsippet. [19]

- Ansvarsprinsippet: Den som har ansvar i en normalsituasjon, har også ansvar et ansvar ved ekstraordinære hendelser
- Likhetsprinsippet: Den organisasjon man opererer med til daglig skal være mest mulig lik den organisasjon man har under kriser
- Nærhetsprinsippet: Kriser skal håndteres på et lavest mulig nivå
- Samvirkeprinsippet: Man har et selvstendig ansvar for å sikre et best mulig samvirke med andre i arbeid med forebygging, beredskap og krisehåndtering.

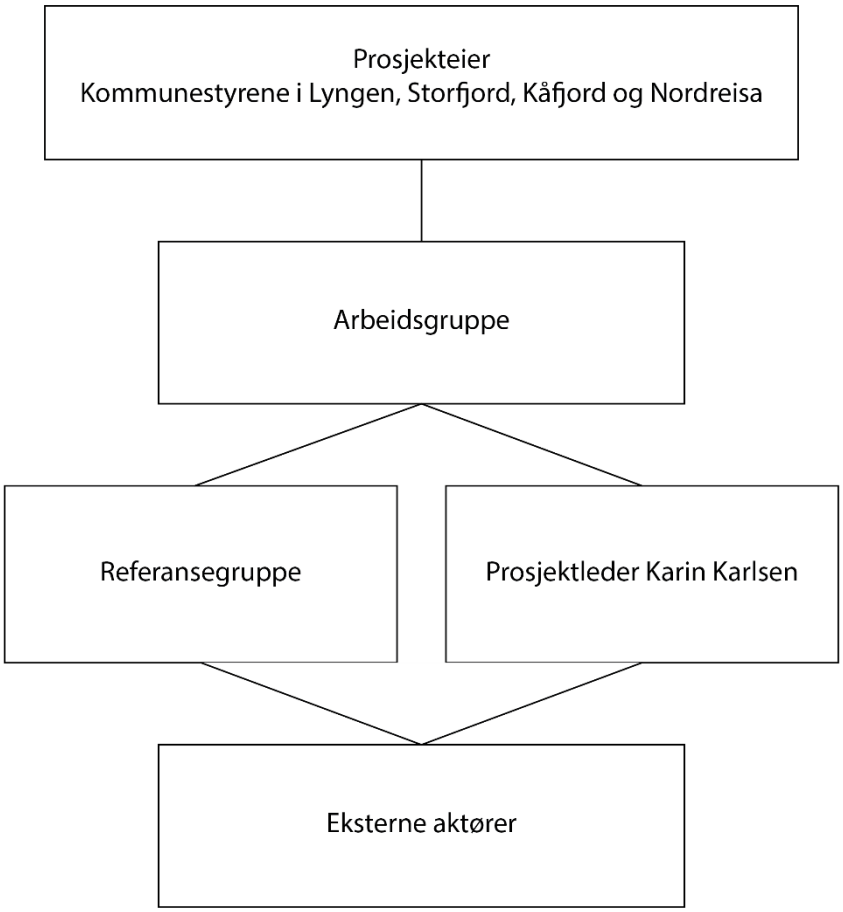
1.4 Organisering

På oppdrag fra Norges vassdrag og energidirektorat (NVE) har Norges geologiske undersøkelse (NGU) foretatt nye målinger for oppskylling av flodbølger etter potensielle skred fra Jettan, indre Nordnes og Revdalsfjellet [20]. Skredvolumene varierer fra 0.8 til 6 millioner m3.

Med bakgrunn i nye oppskyllingshøyder, samt reduksjon av skredvolumene, søkte kommunene Lyngen, Storfjord, Kåfjord og Nordreisa i felleskap Fylkesmannen i Troms og Finnmark om prosjektskjønnsmidler til revidering av sårbarhetsanalyse og beredskapsplan for Fjellskred fra Nordnes.

Arbeidet med ROS-analysen organiseres som et prosjekt med styringsgruppe, intern arbeidsgruppe, møter med eksterne aktører og andre bidragsytere. Se organisasjonskart

[19] DSB, veiledning om kommunal beredskapsplikt, se lenken: https//www.dsb.no/lover/risiko-og sarbarhet-og beredskap/veiledning-til-forskrift/



1.4.1 Risikomatrise

Risikomatrisen for denne ROS-analysen varierer noe fra riskomatrisen brukt for helhetlig ROS. Grunnen for dette er at det ikke evalueres forskjellige scenario, men forskjellige følgehendelser av et og samme scenario. Risikomatrisen deles inn i tre fargekoder, som beskriver risiko og sårbarhet for hver enkel følgehendelse. Følgehendelser vurdert som grønn er akseptable, gule følgehendelser må vurderes nærmere og røde følgehendelser er uakseptable. Når en hendelse vurderes for å være rødt er det nødvendig å sette opp tiltak for å redusere sannsynligheten for at hendelsen oppstår, eller for å redusere konsekvensen ved hendelsen. Scenarioet «fjellskred» og følgehendelsene som analyseres her er så store, krevende og vanskelig å håndtere for kommunene og regionale etater, at mesteparten av hendelsene må vurderes som «rød» i matrisen. De følgehendelsene som er merket «gul» i matrisen, er hendelser som ikke har direkte innvirkning på samfunnssikkerheten, eller må være på plass før tilbakeflytting. «Gult» nivå er også merket de følgehendelsene som det øves på i dag, f.eks. «beredskap og kriseledelse». «Vann og avløp» er merket gult, forutsatt at alle er evakuert.

1.4.2 Planforutsetninger

Planforutsetningene for den kommunale delplanen for store fjellskred er føringer gitt i nasjonal beredskapsplan, lov om kommunal beredskapsplikt med forskrift, plan- og bygningsloven med forskrift, fylkes ROS, helhetlig ROS i de berørte kommunene, Kvikkeleirekartlegging, skredfarekarlegging, aktsomhetskartlegging, NVE Atlas NGU.no/losmasse

2 Særtrekk ved kommunene Lyngen, Storfjord, Kåfjord og Nordreisa

2.1. Samferdsel

Lyngen er gjennomfartskommune for en del trafikk mellom Troms og Finnmark over fergesambandene Ullsfjorden og Lyngenfjorden. Kommunen har kun en fastlandsvei ut av kommunen, fylkesvei 868, på østsiden av Lyngsalpene. Veien går gjennom Pollfjelltunnelen, og er rasutsatt på vinterstid.

Storfjord kommune ligger nær finskegrensen, og dette gjør kommunen sårbar for grenserelaterte problemstillinger som smitte, uønsket gods på vei, ulovlig innvandring og en definert strategisk innfartsvei ved en potensiell militær trussel. Transport årene gjennom kommunen (E6/E8/RV868) medfører sårbarhet for hendelser med farlig gods på vei og trafikkulykker.

Skibotn er et knutepunkt som vi ser kan bli sentral i en fremtidig utbygging både mht. transport på vei, bane og båt.

Kåfjord kommune er en kommune hvor størstedelen av bebyggelsen ligger langs E6. E6 fungerer som en internvei i kommunen, da den utgjør en svært stor del av det samlede veinettet. Spesielt er Olderdalen – Langslett blitt en trafikal flaskehals med smale bruer, Kåfjordbergan og «smal» E6, spesielt gjennom Nordmannvik/Djupvik.[21] Sjømatregion Skjervøy produserer 60% av den sjømaten som produseres i Troms, og en konsekvens av dette er de mange trailerne som står fast på vegen gjennom Kåfjordbergan og Djupvikbakken.[22]

Hovedtransportåren E6 går gjennom Nordreisa kommune, uten omkjøringsmuligheter. Dette medfører sårbarhet både i forhold til hendelser som kan involvere mange mennesker og/eller farlig gods. Både økning i tungtrafikken, herunder frakt av drivstoff og LNG utgjør en viss fare for ulykker[23]

2.2. Næringsvirksomhet/Industri

Lyngen er i stor grad en landbrukskommune, og har store landbruksareal langs kystlinja mot Lyngenfjorden. I tillegg har vi en turistnæring i vekst både sommer- og vinterstid. Furuflaten på østsiden av Lyngsalpene er en industriklynge som kan bli berørt av en utrasing fra alle deler av Nordnespartiet. Lyngen kommune har en del av sine formålsbygg i dette området, både skole, barnehage, kommunale boliger og institusjonsbygg. Lyngseidet har det meste av kommunens servicenæringer.

Storfjord kommune har et allsidig næringsliv der både statlige- og offentlige virksomheter er representert. Hovedvekten i næringslivet er service og reiseliv som er de største arbeidsplassene. Det er imidlertid en overvekt av årsverk som har kommunen som sin primære arbeidsplass. Kommunen har ingen store industribedrifter, men vi er en kraftproduserende kommune og har Skibotn kraftverk med damanleggene som kan være en potensiell risiko ved dambrudd.

I Kåfjord er landbruket fremdeles en av de viktige næringene selv om den nå har blitt forbigått i antall årsverk av bygg- og anleggsnæringa. Det er en næringsfattig kommune hvor det har vært satset på å utvikle reiseliv og kulturnæringer over flere år. Fiskeri har lange tradisjoner, men mangler de store båtene. Her er industri knyttet til oppdrett, og produksjon av enchillasje v/Akva Ren. I likhet med resten av regionen er det en overvekt av årsverk knyttet til kommunale arbeidsplasser. Kåfjord

[21] Helhetlig ROS Kåfjord kommune
[22] Status og strategier Transportstruktur i Nord-Troms
[23] Helhetlig ROS Nordreisa kommune

kommune er kraftproduserende kommune, og er den kommunen som leverer mest Kwh til Troms Kraft AS.

Nordreisa kommune har et bredt register av næringsliv med variert detaljhandel. Dette sammen med videregående skole, flyplass mm utgjør tettstedene Storslett/Sørkjosen regionssenter i Nord-Troms. De fleste aktørene i kommunen er små bedrifter med få ansatte. Flest sysselsatte er det i handel, service og transport. Jordbruket har lang tradisjon og er viktig for kommunen. Kommunen kan tilby det meste innen bygg, anlegg og transport. Nordreisa kommune har gode tradisjoner innen bygge- og anleggsvirksomhet. Transportnæringen har over lang tid vært stor, kommunen er vertskap for rutebilselskaper og lastebileiere. Kommunen har aktører innenfor logistikk og transport for havbruksnæringene. Kommunen har om lag 70% av sand, grus- og pukkreserven i Troms. Det er også behov for og ønskelig med større industriutvikling. Nasjonalparksatsingen har vist å gi gode resultater gjennom vekst i opplevelses- og turistnæringen spesielt.

2.3. Kritiske samfunnsfunksjoner og kritisk infrastruktur

Mye av samfunnsfunksjonene i Lyngen er lokalisert på østsiden av Lyngsalpene. Ved økt bevegelse i Nordnespartiet vil flere av kommunens tjenestetilbud flyttes til andre deler av kommunen eller til Tromsø. Administrasjonen i kommunen er plassert på Lyngseidet, og vil også bli berørt.

Fiber føres inn i kommunen langs østsiden av Lyngenhalvøya. Kraftlinjer går i sjøkabel fra Kviteberg i Lyngen over til Kåfjordsiden. Fastlandsveien går gjennom et område med kvikkleire flere steder. Bru over Kvalvik- og Lyngsdalselva. Oppskyllingshøydene går flere steder over fylkesveien, både mellom Lyngseidet-Furuflaten (sørover) og Lyngseidet-Koppangen (nordover). Både privat vannforsyning og kommunalt vann- og avløpsanlegg blir berørt.

Ekstremnedbør og andre klimarelaterte hendelser kan medføre hyppigere flom- og skredhendelser. Dette kan også ramme drikkevannet som ras og skred inn i drikkevannreskildene. Storfjord kommune er også utsatt for skadeflom i Skibotnvassdraget og i Signaldalselva. Her har vi også en del marine avsetninger som kan resultere i leirras.

Kritiske samfunnsfunksjoner er da leveranse av strøm, tele og data, vann, avløp og at hovedvegnettet bryter sammen med de konsekvenser dette gir.

Kåfjord kommune er en av de mest rasutsatte kommunene i landet, kommunen har alle typer skred, fjellskred, steinskred, jord- og leirskred og snøskred. I tillegg er Kåfjord kommune utsatt for flom, da spesielt i sideelvene til Manndals- og Kåfjordelva, samt skadeflom i Nourjohkka og Hanskielva. Kommunen har til sammen tre tuneller, og ved en hendelse i en av tunellene vil kommunen bli delt i to.

E6 er hovedtransportveien gjennom Nordreisa kommune uten omkjøringsmuligheter, og gir sårbarhet både i forhold til hendelser som kan involvere mange mennesker og/eller farlig gods. Det er flere forhold som gir kommunen robusthet. Eksempelvis god tilgang til beredskapsressurser, god el-infrastruktur med alternative forsyningslinjer, havn, flyplass, gode drikkevannsløsninger inkludert reserveforsyning.

2.4. Kulturelle verdier, natur og miljø

Lyngen har noen historiske bygg plassert langs Lyngenfjorden; kirka på Lyngseidet, Giævergården og gamle bakeriet. Kommunen har også en del automatisk fredede kulturminner som samiske bygg, tufter samt samisk kirkegård sentralt på Lyngseidet.

Området fra Furuflaten til Lyngseidet er kartlagt ift. kvikkleire, og har flere områder med kvikkleire under oppskyllingshøyden. I samme område finner man veier, boliger, landbruksareal og

industri/næring. Samme område er preget av langgrunne vadeområder som hekkeplass for ulike typer sjøfugl. Karnes naturreservat vil bli berørt, i tillegg til Storskogholmen like utenfor.

Bensinstasjoner er plassert på Lyngseidet, hvorav den ene ved Sparbutikken vil bli direkte berørt. I samme område har Lyngen kommune sitt renseanlegg for avløp. Det kan forventes av gårdsbrukene langs fjorden, samt industrien på Furuflaten vil kunne ha egne olje-/drivstofftanker. Bygninger og boliger som blir skadet av en oppskylling vil også kunne inneholde miljøfarlig materialer.

Storfjord kommune med sine 1840 innbyggere ligger geografisk plassert innerst i Lyngenfjorden. Kommunen er trespråklig, og har da også som slagord «Mangfold styrker». Kommunegrensene går mot Lyngen i nord, Kåfjord i nordøst, Balsfjord og Målselv i sør og Tromsø i vest. I tillegg grenser Storfjord kommune mot Finnland (Enotekio) i sør/sørøst og Sverige (Kiruna) i sør.

Kulturaktiviteter har i flere år stått sentralt i Storfjord, og det er et fokus på dette arbeidet fra kommunens side. Dette ser vi bærer frukter da det er stor oppslutning om de aktivitetene som er rundt om i kommunen.

Kåfjord kommune er en trespråklig kommune som ligger i samisk forvaltningsområde. Kommunen er vertskommune for Riddu Riddu festivalen, og Nordlige folk senter er lokalisert i kommunen. Fjærabuene i Birtavarre er fredet, og disse vil bli berørt av flodbølge etter fjellskred fra Nordnes. Manndalselva er et vernet vassdrag, og utløpet vil også bli berørt av flodbølgen.

I Nordreisa kommune vil Spåkenes og Havnnes vil bli berørt flodbølgen. Spåkenesøra naturreservat er vernet for å bevare et stort fjæreområde som er viktig som trekkområde og hekkeområde for våtmarksfugl. På Spåkenes er det flere krigsminner, bl.a. flere bunkerser.

Havnnes er et gammelt handelssted, og er Norges nordligste bevarte handelssted som fortsatt er i drift, og ble 2004 kåret til årets kulturlandskap i Troms.

3 Analyse av scenario

Hovedscenarioet er fjellskred fra Jettan, Indre Nordnes og Revdalsfjellet. Konsekvensene av fjellskred vil være betydelig for kommunene Lyngen, Storfjord, Kåfjord og Nordreisa. Deler av kritisk infrastruktur vil bli ødelagt. Veiforbindelsen mellom Nord-Troms og Balsfjord kommune vil punktvis bli skylt bort. Veiforbindelsen til Finnland gjennom Storfjord kommune vil punktvis være brutt før en tar av E8 til Finnland. Brudd på veiforbindelsen langs Lyngenfjorden vil ha store økonomiske konsekvenser for transportnæring og produksjonsbedrifter i Nord-Troms, Tromsøregionen og deler av Finnmark.

I utløpsområdet for fjellskredene er det ikke boliger.

Deler av befolkningen i de 4 kommunene må flytte/evakuere. Kommunesentret i Lyngen vil bli berørt, i Kåfjord kommune mindre deler av kommunesentret bli berørt, mens kommunesentraene i Storfjord og Nordreisa ikke berøres.

Miljøkonsekvensene vil kunne bli betydelige. Oppdrettsanlegg, bensinstasjoner, avløpsanlegg, bedrifter med forurensende stoffer m.m. vil bli betydelig berørt.

De økonomiske konsekvensene vil være enorme, ikke bare for kommunene, men også for den enkelte innbygger som vil berørt, i tillegg til private bedrifter.

I det videre arbeidet i analysen vil arbeidsgruppa ta for seg følgehendelsene av fjellskred og oppskyllingshøyde av flodbølge. En viktig forutsetning for analysen er at Jettan og Indre Nordnes er døgnkontinuerlig overvåket, varsling vil skje på et tidlig tidspunkt slik at en del av følgehendelsene ikke vil være relevante (ingen skadde/døde).

Følgehendelsene som gruppa har analysert er:

Følger for kritiske samfunnsfunksjoner

- Strømforsyning
- EKOM
- Veg, tuneller og transportknutepunkt
- Skipstrafikk
- Vann og avløp
- Bygninger med viktige samfunnsfunksjoner
- Nødetater
- Beredskap og kriseledelse
- Vakthold og sikring

Vurdering av samfunnskonsekvenser

- Helse og omsorg
- Natur, miljø og kultur
- Økonomi
- Næringsvirksomhet
- Samfunnsstabilitet
- Behov for nøkkelpersonell
- Varsling
- Evakuering

Usikkerhet, overførbarhet og styrbarhet

- Vurdering av overførbarhet
- Vurdering av styrbarhet

3.1. Oppskyllingshøyder

Grunnlag for følgehendelsene i ROS-analysen er NGI «Flodbølger etter fjellskred i Lyngen»[24].

1: Maksimal høyde langs oppskyllingsgrensene for nominell årlig sannsynlighet 1/1000 og 1/5000. Høydene referer til dagens havnivå. Beregningene er gjort med et framtidig havnivå 0.7 m over dagens.

Maks oppskylling [m]

Lokasjon	***Navn***	***Alle skred***		***Revdalsfjell 2***
1/1000		***1/5000***	***1/5000***	
1	Koppangen	<2	<2	<2
2	Årøybukt	3	4	<2
3	Elvejord	7	10	<2
4	Lyngseidet	10	13	2
5	Karnes	7	9	<2
6	Kjeldnes	6	9	6
7	Pollneset	6	8	8
8	Lyngspollen	4	5	4
9	Furuflaten	3	4	3
10	Rasteby	<2	3	2
11	Elvenes	<2	2	<2
12	Elvevollen	<2	3	<2
13	Oteren	<2	<2	<2
14	Horsnes-Elsnes	<2	<2	<2
15	Skibotn	3	4	2
16	Forraneset	3	8	3
17	Brattvoll	7	12	4
18	Indre-Nordnes	9	12	4
19	Nordnesodden	7	11	<2
20	Manndalen	3	4	<2
21	Skardalen	<2	<2	<2
22	Birtavarre	<2	2	<2
23	Trollvik	<2	<2	<2
24	Langneset-Strand	<2	<2	<2
25	Strand	4	5	<2
26	Olderdalen	5	7	<2
27	Nordmannvik	<2	3	<2
28	Strandli-Engeneset	<2	<2	<2
29	Djupvik	<2	<2	<2
30	Spåkenes	<2	<2	<2
31	Havnnes	<2	<2	<2

[24] http://webfileservice.nve.no/API/PublishedFiles/Download/201401497/2431889

Til sammen vil (antall) boliger i kommunene Lyngen, Storfjord, Kåfjord og Nordreisa bli berørt av flodbølgen.

Sted	Antall boliger
Lyngen	193
Storfjord	33
Kåfjord	62
Nordreisa	19

4 Følger for andre funksjoner

Jettan og Indre Nordnes er kontinuerlig overvåket. Registreringene startet opp 2007, og ut fra målingene starter bevegelsene medio mai, og avtar mot desember/januar måned. Bevegelsene er høyest sen vår/tidlig sommer. Arbeidsgruppa har derfor lagt samme tidsrom, vår/tidlig sommer som tidsgrunnlag i analysen.

4.1 Kritiske samfunnsfunksjoner

En samfunnsfunksjon er definert som kritisk dersom et avbrudd på under 7 døgn kan medføre at befolkningens og samfunnets grunnleggende behov ikke kan ivaretas.[25]. Vern og (om nødvendig) rask gjennomretting av kritiske samfunnsfunksjoner står sentralt i samfunnssikkerhetsarbeidet. NOU 2006:6 definerer bortfall av en samfunnsfunksjon om kritisk hvis bortfall av den får konsekvenser som truer befolkningens og samfunnets grunnleggende behov. De grunnleggende behovene er definert som mat, vann, varme, trygghet og lignende.[26]

[25] Samfunnets kritiske funksjoner (DSB).

[26] https://www.regjeringen.no/contentassets/c8b710be1a284bab8aea8fd955b39fa0/no/pdfs/nou200620060006000dddpdfs.pdf

Følger for strømforsyning

Beskrivelse:

Kraftnettet deles inn i tre nivå. Sentralnettet er det sentrale, nasjonale distribusjonsnettet har de høyeste spenningsnivåene, 300 og 420 kilovolt (kV), dette nettet drives og eies av Statnett. Statnett har to hovedlinjer gjennom området, fra Skibotn over fjellet øst for Lyngenfjorden via Nord-Troms til Finnmark. Den andre linjen går fra Tromsøområdet, i spenn over Ullsfjorden og til Rottenvik i Lyngen hvor den videreføres i sjøkabel til Nordnes i Kåfjord. Linjen videreføres i spenn over Kåfjorden til Guolas Kraftverk.

Regionalnettet og det lokale distribusjonsnettet eies og drives i hovedsak av regionale (Troms Kraft) og lokale kraftselskap (Ymber). Regionalnettet har oftest et spenningsnivå på 22, 66 eller 132 kV. Sentrale punkt i distribusjonslinja er transformatorstasjoner og nettstasjoner som nedtransformerer strømmen til regionsentret og deretter til distribusjonsnettet.

Det er per nå stor usikkerhet knyttet til omfang av brudd i strømforsyning ved fjellskred og eventuell varighet av brudd. I utgangspunktet vil større områder få brudd i strømforsyning. I områder som ikke berøres av fjellskred eller flodbølge vil strømforsyningen være uten brudd eller raskt komme tilbake i funksjon ved manuell omkobling. Kraftselskapene opplyser at strømforsyning ved manuell omkobling kan være i funksjon etter to timer, gitt at kraftselskapene får tilgang til områdene.

Konsekvens:

I **Lyngen** kommune vil strekningen Koppangen-Lyngseidet-Furuflaten miste kraftforsyning. Omkobling som kan gjennomføres i løpet av ca. 2 timer vil kunne gi strekningen Lenangen- Svensby mot Lyngseidet kraftforsyning.
I **Storfjord** kommune vil strekningen Furuflaten – Oteren og deler av strekningen Skibotn sentrum til Hatteng miste kraftforsyning. Sentrale deler av Skibotn vil sannsynligvis ikke bli berørt. Omkobling som kan gjøres i løpet av ca. 2 timer vil kunne gi følgende strekninger kraftforsyning; Hatteng/Oteren mot Nordkjosbotn og Øvre Skibotn mot Skibotndalen.
I **Kåfjord** kommune vil strekningen Djupvik - Birtavarre-Manndalen-Nordnes, samt deler av Olderdalen miste kraftforsyning. Omkobling som kan gjennomføres i løpet av ca. 2 timer, vil kunne gi følgende områder kraftforsyning; Kåfjorddalen mot Birtavarre samt deler av Olderdalen

Statnetts kabel under Lyngenfjorden vil kunne skades/settes ut av drift ved et fjellskred. Terminalpunktene på begge sider av Lyngenfjorden vil sannsynligvis bli berørt av flodbølgen.

Konsekvenser som følge av brudd i strømforsyning vil være svært avhengig av hvilke områder som evakueres. Hvis hele området evakueres, har strømbrudd i mindre grad negative konsekvenser. Dersom «øyene» som ikke er direkte berørt av fjellskred eller flodbølger ikke evakueres, vil konsekvensene knyttet til brudd i strømforsyning øke betraktelig. Slike konsekvenser kan eksempelvis være:

- Manglende oppvarming i hus og institusjoner
- Vannforsyningen og tilhørende renseanlegg kan påvirkes
- Brudd i elektronisk kommunikasjon (EKOM), inkl. mobilnett, Nødnett, internett
- Store driftsutfordringer for næringsliv, herunder gårdsdrift
- Tilgang til drivstoff
- Distribusjon av mat og medisiner, samt tilgang til journaler.

Følgehendelser:

- Skade på Statnetts sjøkabel/at kabelen settes ut av drift vil påvirke leveranse av kraft i Troms og Finnmark.
- Total ødeleggelse av kraftinfrastrukturen i oppskyllingshøydene gir følgekonsekvenser for kraftforsyningen i hele Nord-Troms og deler av Troms.

- Vanninntrenging i nettstasjoner

Ansvarlige for tiltak og handlinger/konsekvensreduserende tiltak

- NVE har rollen som beredskapsmyndighet for energisektoren. I akuttfasen før og etter fjellskredet har NVE overordnet ansvar for at Kraftforsyningens beredskapsorganisasjon (KBO) gjennomfører nødvendige tiltak for å beskytte sårbar infrastruktur og prioritere forsyning og gjenoppretting på best mulig måte.
- Troms kraft, Ymber og Statnett skal ha egne beredskapsplaner for å håndtere kritiske situasjoner, også risiko knyttet til områder som kan være utsatt for fjellskred.
- Utkobling av utsatte anleggsdeler før raset vil bidra til å redusere konsekvensene og korte ned gjenoppkoblingstiden. Ansvar nettselskapene
- Kraftselskapene (Ymber og Troms kraft) har ansvar for omkobling og gjenoppretting av strømforsyning. Omkobling er bare mulig hvis personell slipper inn i området.
- Kommunene har ansvar for å investere i og drifte aggregat knyttet til egen infrastruktur, herunder rådhus, sykehjem, vann- og renseanlegg etc.

Følgende forhold fremheves som særlig sårbare:

- Manglende framkommelighet og stor etterspørsel etter helikoptertransport forventes å bli en utfordring når det gjelder å få mannskap og utstyr inn i berørte områder i en tidlig fase etter skredet for omkobling og gjenoppretting av strømforsyning.
- Brudd i strømforsyning vil etter få timer få konsekvenser for EKOM, herunder er brudd i nødnett og mobilnett særlig sårbart.
- Manglende kommunikasjonslinjer vil være utfordrende for personell som skal inn i området etter fjellskred og påfølgende flodbølge.
- Brudd i strømforsyning vil gjøre det særlig utfordrende for kommunens kriseledelser å få oversikt over situasjonen i egen kommune.

Følger for EKOM – elektronisk kommunikasjon

Beskrivelse:

Med EKOM menes all form for elektronisk kommunikasjon (tele og data) og den infrastrukturen som må være til stede for at kapasitetskrevende tjeneste skal fungere[27]. Dette omfatter fast- og mobilnett, Nødnett, Internett, IP telefoni, satellittelefon og sending av radio- og TV signaler.

Telenor og Bredbåndsfylket har fiberkabler i Lyngenområdet, Ymber er en sentral dataleverandør til kommunene Nordreisa, Kåfjord og Storfjord.

Telenor eier telemastene på Arnøya (Trolltind), Joppolbaken (Nordnes) og Kåfjorddalen. Telenor har videre linker i Ullsfjord (Hjellnesåsen), Storfjord (Falsnes og Rastebyfjellet) og Lyngen (Lenangsøyra og Nord-Lenangen) som kan sikre EKOM i store deler av Lyngenområdet.

I **Lyngen** kommune vil Svensby- og Lenangenområdet opprettholde tele- og dataforbindelse selv om teleinstallasjoner på Lyngseidet blir skadet.
I **Storfjord** og **Kåfjord** kommune vil datatrafikk sørfra til Oteren og nordfra til Djupvik med en stor grad av sannsynlighet bli opprettholdt, dersom sentralene ikke blir oversvømt, da man har redundante løsning langs kysten til Nord-Troms og Finnmark.

Konsekvens:

Konsekvenser som følge av utfall av EKOM vil være avhengig av hvilke områder som evakueres. Dersom «øyene» som ikke er direkte berørt av fjellskred eller flodbølge ikke evakueres, vil konsekvensene knyttet til utfall av EKOM kunne øke. Vil utfall av EKOM gi store konsekvenser for personell som skal inn i området. Konsekvenser av utfall av EKOM kan eksempelvis være:

- Brudd i strømforsyning vil ha store konsekvenser for EKOM og det er usikkerhet knyttet til batterikapasitet i basestasjoner. Dette kan igjen gi store dekningshull i området.
- I en akuttfase vil det kunne være stor belastning av fungerende deler av mobilnettet, som igjen gjør at man ikke kommer gjennom med SMS og telefonsamtaler.
- Nødetatene vil ha store utfordringer med kommunikasjon. Både mobil og Nødnett vil kunne være uten dekning. Dermed kan man heller ikke kontakte nødetatene ved behov.
- Utfall av EKOM gir store utfordringer med intern og ekstern kommunikasjon. Det er stor usikkerhet knyttet til hvordan det er mulig å kommunisere i, til og fra området. Mulige kommunikasjonsverktøy vil være satellittelefon, VHF-radio, Norsk radio relæ liga, walkie talkie og personlig oppmøte.
- Utfall av EKOM vil ramme varehandel, tilgang til banktjenester og IKT-tjenester.

Ansvarlige for tiltak og handlinger

- Teleselskaper og entreprenører er ansvarlige for å gjenopprette EKOM etter brudd.
- Aggregat og batteriforsyning ved basestasjoner vil øke redundans i EKOM betraktelig. Teleselskaper er ansvarlige for å investere i og drifte aggregat og batteriforsyning.
- Kommunen er ansvarlige for investering og drift av egne satellittelefoner. Innkjøp og opplæring i bruk av satellittelefoner kan med fordel gjennomføres i områder med «øyer» som ikke er direkte berørt av fjellskred eller flodbølge, dersom disse skulle vise seg å ikke evakueres.
- Andre organisasjoner som teleselskaper og kraftselskaper har ansvar investering og drift for egne satellittelefoner.
- NKOM har ansvar for å prioritere midler til «forsterket EKOM», der kommuner i programmet får sikret en

[27] https:\\www.standard.no/fagomrader/elektro/ekom/

basestasjon med ekstra kapasitet i inntil tre dager.

Følgende forhold fremheves som særlig sårbare:

- Det vil være store utfordringer for kommunikasjon i, til og fra berørte områder. Dette gir særlige utfordringer for nødetater og personell som skal til eller fra området.

Følger for veg, tuneller og transportknutepunkt

Beskrivelse:

Statens vegvesen har ansvaret for E6/E8. Fylkeskommunen har ansvaret fylkesveger, og har det overordnede ansvaret for sikkerheten og framkommeligheten på veinettet. Statens vegvesen har også ansvaret for ferjekaier og innseilinger (sjødelen av fergeleiene). Kommunen har ansvaret for de kommunale vegene.
Et fjellskred vil medføre at veistrekninger mellom Nord-Troms og Balsfjord kommune på begge sider av Lyngenfjorden punktvis vil bli skylt bort. Dette omfatter også veiforbindelsen en rekke steder mellom Skibotn og Oteren, samt Rotsund.
Oversikt over vegene som blir berørt i kommunene – fylkesveinett kaiene – vedlegg 1

Konsekvens:

Fjellskred og påfølgende flodbølger vil kunne gi store konsekvenser for vegnett, og tunneler. Broene er i mindre grad et problem da, da Statens vegvesen kan få tak i «nødbruer» fra Forsvaret, da det bare er snakk om korte bruer på denne strekningen. Også vegstrekninger som tilsynelatende er uskadd, må klareres og godkjennes av vegvesenet til bruk før vegen kan åpnes igjen for allmennheten etter skredet. Dette kan ta lang tid. Oversikt med kart over berørte vegstrekninger fremgår av vedlegg 2.

Mulige konsekvenser av brudd på vegnett, broer og tunneler er eksempelvis:

- Manglende fremkommelighet for nøkkelpersoner og personell i kommuner og bedrifter, eksempelvis helsepersonell, kriseledelse og driftspersonell.
- Manglende fremkommelighet for nødetater til og fra berørte områder.
- Manglende fremkommelighet for godstransport til og fra berørte områder knyttet til eksempelvis drivstoff, matvarer og medisiner.
- Manglende fremkommelighet for eksternt fagpersonell som skal inn i området fra eksempelvis Ymber, Statens vegvesen, NVE etc.
- Fergekaiene i Olderdalen og på Lyngseidet er viktige transportknutepunkt. Disse vil bli ødelagt av flodbølgene og gir store konsekvenser for transport i, til og fra områdene.
- Nordnestunnelen vil sannsynligvis bli satt ut av drift en lengre periode og kreve omfattende arbeid før den kan tas i bruk.

Følgehendelser:

- Ved etablering av rødt fare- og beredskapsnivå vil det bli en krevende situasjon som krever god koordinering av all trafikk. I løpet av kort tid skal mange mennesker transporteres, og viktige samfunnsfunksjoner flyttes. Samtidig skal det transporteres beredskapsressurser inn i området.
- Økt fare for trafikkulykker.
- Trafikkregulering i gul fase vil medføre større behov for omlegging av transportstrømmene.
- Brudd på veiforbindelsen langs strekningen Rotsund – og langs Lyngenfjorden vil ha store økonomiske konsekvenser for transportnæringa og produksjonsbedrifter i Nord-Troms og Finnmark.

Ansvarlige for tiltak og handlinger

- Politiet er ansvarlige for trafikkregulering i berørte områder og spiller en særlig viktig rolle for regulering av trafikk ved oransje og rødt fare- og beredskapsnivå.
- Politiet har ansvar for å utferdige ferdselsforbud i og til områder.
- Statens vegvesen er ansvarlig for drift og vedlikehold av E6. Den gamle vegen rundt Nordnes kan fungere som beredskapsvei når Nordnestunnelen er ute av drift, men krever også klarering fra Statens vegvesen før bruk.
- Fylkeskommunen er ansvarlig for drift og vedlikehold av fylkesveger. Se oversikt over aktuelle vegstrekninger i vedlegg 2.
- Kommunen er ansvarlig for drift og vedlikehold av de kommunale vegene.
- I fremtidig planlegging må man hensynta fjellskred og følgehendelser, eksempelvis i Nasjonal Transportplan.
- Kommunene, Statens vegvesen, Fylkesmann, NVE, Telenor og politiet setter opp en samordnet kommunikasjonsstrategi som benyttes før, under og etter hendelsen. Her vises det også til det kommunikasjonsnettverket som fylkesmannen i Trom og Finnmark er prosessleder for.

Følgende forhold fremheves som særlig sårbare:

- Vegen åpnes ikke for allmenheten før den er satt helt i stand igjen, det vil si at den da uten unntak også er åpen for tungtransport, noe som vil gi store samfunnsmessige konsekvenser.
- Kvikkleirebunn gjør det særlig usikkert å vurdere på forhånd hvilke områder som berøres.

Følger for skipstrafikk

Beskrivelse:

Fjellskred og påfølgende flodbølger vil få store følger for skipstrafikken. På grunn av flodbølgene etter fjellskredet kommer ikke fjorden til å være tilgjengelig for skipstrafikk i en lengre periode. Man kan hverken være i fjorden rett før fjellskred på grunn av faren ved flodbølge, og heller ikke etterpå fordi man regner med store mengder vrakgods i områdene slik at det ikke er trygt å ferdes.

Fergeforbindelsen mellom Olderdalen-Lyngseidet er en viktig transportvei og vil i så måte rammes av stans i skipstrafikk i området. Fergene vil kunne gå som normalt helt inntil det besluttes å sette rødt fare- og beredskapsnivå.

Kystverket har myndighet til å beslutte stenging av sjøveien. Dette skjer ved rødt nivå, eller tidligere, etter anmodning fra LRS/HRS. Etter at skredet har gått vil det være store utfordringer med å få fjorden i trafikksikker stand igjen. Lyngenfjorden kommer til å være full av vrakgods, drivgods, søppel, trær og røtter.

Kystverket har planlagt tiltak til de ulike fare- og beredskapsnivåene for å sikre evakuering og trygg ferdsel i

berørte sjøområder.

På rødt farenivå besluttes totalstegning av all skipstrafikk inn/ut av fjorden. Det må vurderes om fergene kan få ved særskilte beredskapsbehov.
Etter at skredet har gått vil det være store utfordringer med å få fjorden i trafikksikker stand igjen. Lyngenfjorden kommer til å være full av vrakgods, drivgods og søppel.

Konsekvens:

Det er stor usikkerhet knyttet til hvor mye vrakgods, drivgods og søppel som vil trekke ut i sjøområdene, og hvilke reelle følger det vil få for sjøtrafikken. Vi vet likevel at det vil kunne utgjøre en betydelig utfordring for ferdsel og åpning av sjøområdene etter flodbølgene igjen.

Mulige konsekvenser for skipstrafikken er eksempelvis:

- Det vil være ferdselsforbud for andre båter enn militærbåter i fjordbassenget
- Opprydningen vil være svært ressurskrevende og langvarig, og svært avhengig av vær- og vindforhold.
- Fergekaiene i Olderdalen og Lyngseidet vil ødelegges
- Fergestrekningen Olderdalen-Lyngseidet vil stanse ved oransje/rød fare- og beredskapsnivå og vedvare i den pågående perioden inntil åpning av havområder og oppbygning av fergekaier.
- Gjenåpning av fergetrafikk mellom Olderdalen og Lyngseidet kan ta lang tid, da den vil være avhengig av reetablering av ødelagte/skadete fergekaier
- Manglende mulighet til å ta ferge gir økt trafikkbelastning på vegnettet ved åpning av veistrekninger etter flodbølgene. På samme måte vil fergesambandet få økt trafikkbelastning dersom ikke alternative veistrekninger er åpnet.
- Det vil være mulig å sette opp en midlertidig fergerute som alternativ transport fra Hansnes i Karlsøy kommune til Storstein i Skjervøy kommune.

Følgehendelser:

- Redusert funksjon og fremkommelig for skipstrafikk krever alternative transportruter langs kysten
- Nødetater og nødvendig personell vil ha store utfordringer med å ta seg inn i berørte områder når det er besluttet ferdselsforbud
- Næringsaktører i området vil ha store utfordringer med å flytte eksempelvis akvakulturlokaliteter, samt gjenopprette virksomheten etter flodbølgene.
- Manglende fremkommelighet til og fra smoltanlegg i berørte områder vil ha store næringsmessige og økonomiske konsekvenser.
- Ferdselsforbud og manglende fremkommelighet i sjøområdene vil ha konsekvenser for fiskeri i området, og kan medføre en langvarig endring i bruk av fiskeområder.

Ansvarlige for tiltak og handlinger

- Kystverket har ansvar for å utstede ferdselsforbud i Lyngenfjordbassenget.
- Kystverket har ansvar for å sørge for informasjon til skipsfarten, sørge for trafikkdirigering og eventuell stenging av aktuelle farvann, samt bistå LRS ved behov.
- Fylkeskommunen har ansvar for å opprette og gjenopprette kaier og fergeforbindelser etter fjellskred og flodbølger.
- Området hvor kommunen har forvaltningsansvar og myndighet etter havne- og farvannsloven, er alt farvann (og land) ut til 1 nautisk mil utenfor grunnlinjen. [28]
- Staten har ansvar for og myndighet for alle hovedleder og bileder uansett hvor disse går. Det er farledsforskriften som angir skille mellom kommunalt og statlig sjøområde.Risiko
- Enhver eier av båter har ansvar for egne fartøy, og anmodes å flytte ut sine fartøy ut av berørte området

[28] https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2019-06-21-70

ved rødt farenivå.

Følgende forhold fremheves som særlig sårbare:

- Det vil ta lang tid å gjøre fjorden trafikksikker igjen, dette vil få stor betydning for persontrafikken i Lyngenfjordområdet

Følger for vann og avløp

Beskrivelse:

Kommunen har i henhold til Forurensningsloven ansvar for avløp, renovasjon og vannforsyning. Kommunale vann- og renseanlegg er en del av den enkelte kommunes kritiske infrastruktur. Brudd på sentrale vannledninger og/eller forurensning av drikkevannet vil ha betydelige negative konsekvenser. Vann og renseanlegg ligger i berørte kommuner i stor grad over definerte oppskyllingshøyder.

Brudd i vannforsyning vil først og fremst ha betydning for bebyggelse som ligger over oppskyllingshøyde og institusjoner for innkvartering av kriseledelse, evakuerte og fraflyttede. I kommunene Lyngen, Storfjord, Kåfjord og Nordreisa er boliger tilknyttet kommunalt vann- og avløpsanlegg i mindretall. I flertallet er disse er altså de fleste hus tilkoblet privat vannforsyning og avløp.

Dersom husstander eller institusjoner blir direkte berørt av en flodbølge, vil vannforsyning ha mindre betydning fordi tilbakeflytting ikke er aktuelt før både bygningsmasse og vannforsyning er gjenopprettet. Om husstander eller institusjoner derimot ikke blir direkte berørt, men vann- og/eller avløpsanlegget tar skade, kan dette forsinke tilbakeflyttingen.

Et flertall av boliger som ligger innenfor oppskyllingshøyde har spredt avløp, hvorav noen har egne infiltrasjonsanlegg.

Private brønner og boliger med spredt avløp er ikke kartlagt. Oversikt over boliger med offentlig vann- og avløpsforsyning fremgår av vedlegg 1.

Konsekvens:

Det er usikkert hvor store konsekvenser fjellskred og påfølgende flodbølger vil ha for vann- og avløp i berørte områder. Særlig med tanke på at flerparten av bygningene i området er tilknyttet private vann- og avløpsforsyninger.

- Brudd i vann- og avløp vil redusere tilgang til vannforsyning for bebyggelse som ligger ovenfor oppskyllingshøyde.
- De direkte konsekvensene av dette er blant annet manglende drikkevann, vann til annet forbruk som toalett, vask og gårdsdrift etc.
- Ved gjenoppretting av vann- og avløpsforsyning vil det kunne oppstå restriksjoner i vannforsyning.
- Det er stor usikkerhet knyttet til hvilke skader nedgravde ledninger under oppskyllingshøyde og sjøledninger vil få og hvor lang tid det tar å gjenopprette.
- Avløpsrenseanlegg kan bli påført skader. Det samme kan utslippsledninger for avløp under oppskyllingshøyde få. Konsekvenser er at urenset avløp går rett i fjorden.

Følgehendelser:

- Dersom fjellskred skjer i en periode med frost vil bygninger kunne få skader som følge av brudd på vann- og avløpsforsyning.
- En følgehendelse av brudd i vann- og avløpsforsyning vil kunne være forurensning fra urenset avløp i fjordbassenget og terrenget der brudd lokaliseres.

Ansvarlige for tiltak og handlinger

- Mattilsynet er fagmyndighet for vannforsyning
- Kommunene har ansvar for drift og vedlikehold av avløp, renovasjon og vannforsyning, jamfør Forurensningsloven
- Private eiere av vannforsyning og avløp er ansvarlig for drift og vedlikehold av eget anlegg

Følgende forhold fremheves som særlig sårbare:

- Drikkevannsforsyningen til berørte innbyggerne vil kunne kreve distribusjon av drikkevann. Dette må hensyntas i beredskapsplanene til kommunene.
- At en stor andel av bygninger i kommunene er tilkoblet private vann- og avløpsforsyninger er et. særlig sårbart forhold. Det innebærer at kommunene ikke har oversikt eller samordnet håndtering ved brudd i

Følger for bygninger med viktige samfunnsfunksjoner

Beskrivelse:
Bygninger med viktige samfunnsfunksjoner er eksempelvis skoler, barnehager, NAV kontor, rådhus, helseinstitusjoner, matbutikker samt kirkelig virksomhet.

Oversikt over bygninger med viktige samfunnsfunksjoner som ligger innenfor oppskyllingshøydene fremgår av vedlegg 1. Lyngen kommune har to slike bygg som vil bli direkte berørt. I tillegg vil to bensinstasjoner i Lyngen kommune være direkte berørt. Kommunene Storfjord, Kåfjord og Nordreisa har ett bygg hver som vil bli berørte. Ingen kirkegårder i området vil tråd med oppskyllingshøydene berøres.

Fordi det forventes at også områder som ligger ovenfor oppskyllingshøyden skal evakueres, må drift av enkelte bygg med viktige samfunnsfunksjoner flyttes til områder som ikke er berørte. I den sammenheng er samarbeid med vertskommunene avgjørende.

Konsekvens:

- De bygninger som blir direkte berørt av flodbølgene vil bli ødelagt eller påført store skader, noe som vil medføre at gjenoppbygging og utbedring vil ta lang tid
- Drivstofforsyning på Lyngseidet vil settes ut av funksjon og det vil kunne ta lang tid før bensinstasjonene er i drift igjen.
- Alle bensinstasjoner i øvrige kommuner vil ha store utfordringer med å få nye forsyninger med drivstoff for å sikre drift av bensinstasjonen. Dette har nær sammenheng med brudd på vei og strøm.
- Matbutikker i områdene vil som en følge av brudd i vegnett og strømforsyning berøres, og matforsyning vil som et resultat svekkes betraktelig.

Følgehendelser:

- Manglende tilgang til bygninger med viktige samfunnsfunksjoner gir særlige utfordringer for eksempelvis:
  - å opprettholde styringsaktivitet for kommunens ledelse
  - å opprettholde skole- og barnehagevirksomhet
  - å opprettholde drift av helseinstitusjoner
  - å opprettholde drift av NAV-kontorer
- Når det er nødvendig å flytte eller avvikle drift i bygg med viktige samfunnsfunksjoner vil en konsekvens være økt belasting for ansatte og befolkningen i berørte områder. Det medfører store logistikkutfordringer, usikkerhet i befolkningen og psykisk stress.

Ansvarlige for tiltak og handlinger

- Kommunen har et grunnleggende ansvar for å beskytte egne innbyggere og de som oppholder seg i kommunen.
- Videre har kommunen et grunnleggende ansvar for å bidra til å opprettholde kritiske samfunnsfunksjoner.
- Vertskommunene har ansvar for å tilrettelegge for mottak og ivaretakelse av evakuert befolkning fra direkte berørte kommuner.
- Berørte kommuner og vertskommuner på overordnet nivå og i den enkelte sektor har ansvar for å planlegge for evakuering og mottak for å overføre funksjonen til bygg med viktige samfunnsfunksjoner til vertskommunen. Dette gjelder særlig helsetjeneste, skole- og barnehage og NAV.

Følgende forhold fremheves som særlig sårbare:

- Logistikkutfordringene ved evakuering og flytting av drift til vertskommuner anses som særlig sårbart og utfordrende.
- Befolkningen i berørte kommuner består av mennesker i alle livssituasjoner, og det kreves særskilt helhetlig planlegging for å sikre ivaretakelse av disse kombinert med drift av viktige samfunnsfunksjoner. Eksempelvis må flytting av familier sees i et helhetlig perspektiv hvor jobb, skole og særskilte behov hensyntas.

Følger for nødetater

Beskrivelse:

Behovet for innsats fra nødetatene vil være stort gjennom de ulike fasene i hendelsesforløpet knyttet til stengte/ødelagte veier[29], fergesambandet Lyngen-Olderdalen, og evakuering. Politiet/Sivilforsvaret kan støtte kommunene i flytting av sårbare objekter og funksjoner ut fra fareområdet.

Ved besluttet evakuering av områder vil det være mye samtidig trafikk ut og inn av området. Dette utgjør en betydelig utfordring for fremkommelighet til redningstjeneste og nødetater. Videre vil evakuering, eksempelvis fra helsesenter, kreve bistand fra nødetater for å sikre forsvarlig transport av pasienter fra evakueringskommune til vertskommune. I sum krever evakueringen store ressurser fra nødetater. Det store ressursbehovet krever gode prioriteringer og tilføring av ressurser til området.

Brann- og redningsetaten i den enkelte kommune vil ha viktige funksjoner knyttet til forebyggende redningstjeneste, og livreddende oppgaver etter at et ras har gått. Oppgaveløsning må forberedes i samarbeid med politiet.

I tilfelle det besluttes at «øyer» ikke skal evakueres, vil det utgjøre en betydelig utfordring for nødetater ved behov for akutt helsehjelp og annen bistand, f.eks. brann. Da øyene i realiteten er isolerte, med manglende fremkommelighet langs vegnett og sjø, setter det større krav til helikopterberedskap. Det vil antakelig bli iverksatt stenging av luftrom ved rødt fare- og beredskapsnivå som vedvarer så lenge det er behov for det. Dette utfordrer også helikopterberedskapen.

Brudd i strømforsyning kan også føre til svikt i elektronisk kommunikasjon (EKOM). Det vil da ikke være anledning til å kontakte nødetater, til å benytte Nødnett, samt å kommunisere i, til og fra området. Se for øvrig analyse av «følger for EKOM - elektronisk kommunikasjon».

Når skredet har gått vil nødetatene ha utfordringer med å komme seg inn i området. I tiden etter skredet skal også mye personell fraktes inn i området for å starte sikring og gjenoppbygning av f.eks. vegstrekninger, tunneler, broer og kaier. Med manglende fremkommelighet i området vil det være krevende for nødetater å bistå dette personellet ved behov.

Det antas at frivillige organisasjoner vil kunne være en viktig ressurs for blant annet politiet og kommunen både før, under og etter et fjellskred. Samtidig er det mange personer med nøkkelfunksjoner i evakueringskommuner og vertskommuner som også er frivillige, og det krever en god ressursoversikt og tidlig avklaring av rollefordeling.

Konsekvens:

- Fjellskred og påfølgende flodbølger krever store ressurser hos nødetater, både for personell, materiell og transportkapasitet.
- Manglende fremkommelighet vil kunne forhindre nødetatene i å rykke ut ved behov for akutt hjelp
- Økt belastning på ressurser tilknyttet nødetatene vil kunne redusere beredskapen til nødetater og redusere muligheten for bistand og støtte der det er behov. Det gjør gode prioriteringer viktige.
- Det vil være behov for å delegere oppgaver og eventuelt ansvarsområder når ressurskapasiteten er redusert.

Følgehendelser:

- Et fjellskred vil kunne lokke til seg «katastrofeturister», som gjør at nød- og redningstjenesten må håndtere en gruppe mennesker som søker til farlige områder og heller ikke er registrert i området.
- Ved gjentatt evakuering er det en fare for at ansatte i nødetatene og ansatte med andre nøkkelfunksjoner flytter fra områdene. Det gir økt behov for tilførsel av ressurser fra andre områder.

[29] Risikoanalyse av varslet fjellskred i Åkenes/DSB rapport

- Dersom heimevernet og sivilforsvaret kaller inn vernepliktige med ansettelsesforhold i kommunene, utgjør dette en vesentlig utfordring for ansatte med flere roller.
- Nødetatene i vertskommunene vil få økt belastning når antall innbyggere på kort tid økes betraktelig. Dette gjelder særlig for Nordreisa og Målselv kommuner.

Ansvarlige for tiltak og handlinger

- HRS og LRS har ansvar for koordinering av nødetater i forbindelse med fjellskred.
- Politiet leder LRS. Videre har politiet særskilt ansvar for å opprettholde ro og orden, trafikkavvikling og beslutte evakuering.
- AMK har ansvar for koordinering av medisinsk akuttberedskap
- Kommunene har ansvar for koordinering og drift av interkommunale og kommunale brannvesen.
- Fylkesmannen skal på regionalt nivå samordne den sivile krisehåndteringen, og mellom sivile og militære myndigheter, for å sikre optimale løsninger i samarbeid med berørte aktører, og i samsvar med gitte instrukser, retningslinjer og lover. Når uønskede hendelser er varslet eller har oppstått, skal fylkesmannen og berørte politimestere umiddelbart etablere gjensidig kontakt for å vurdere situasjonen.
- Forsvaret, herunder også Heimevernet, kan ved anmodning stille med tilgjengelige ressurser.
- Dersom eksempelvis enkelte organisasjoners brannbefal tildeles begrenset politimyndighet, forutsetter dette kurs og opplæring som en del av forberedende tiltak.

Følgende forhold fremheves som særlig sårbare:

- Stort behov for personellressurser
- Stort behov for materiell og transportkapasitet
- Store utfordringer med personell med flere roller i kommuner, nødetater og frivillige organisasjoner.
- Utfordrende å koordinere en situasjon med stor usikkerhet tilknyttet brudd eller svakhet i elektronisk kommunikasjon (EKOM).

Følger for beredskap og kriseledelse

Beskrivelse:

Scenarioet fjellskred fra Jettan, Indre Nordnes og Revdalen er kompleks og vil involvere en rekke aktører med beredskapsansvar. Ut fra de erfaringer ble gjort med Lille Mannen, beredskapsnivåene heves fra grønt til rødt, for så å gå tilbake til grønt igjen flere ganger. En normaliseringsfase vil svært sannsynlig vare i flere måneder, om ikke år. Fra det øyeblikket farenivået heves, vil beredskapsnivået også heves hos aktører på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå. Dette medfører at kommunene må flytte sine tjenester ut av kommunen i oransje fase. Hendelsen setter store krav særlig i forhold til samordning av informasjon til befolkninga, kommunene vil ikke være i stand til å håndtere denne hendelsen på egenhånd. Det forventes stor internasjonal oppmerksomhet. Det er avgjørende at roller, ansvar og samhandling for håndtering av et fjellskred er tydelige og kjent for alle aktører og at aktørene kjenner hverandre[30]

I forhold til å opprettholde samfunnstabilitet stilles det store krav til kriseledelsens egenberedskap. Kriseledelsen må mest sannsynlig over en lengre periode, lede kommunens handterting av hendelsen. I tillegg til at kriseledelsen også skal lede og handtere de deler av den kommunale drifta som ikke er flyttet/evakuert. I tillegg

[30] Fylkesmannen i Troms og Finnmark, overordnet beredskapsplan for fjellskred

vil det være snakk om å handtere konsekvenser som vil strekke seg over måneder og år etter selve hendelsen.

Konsekvens:

- Kompleksiteten, varigheten og forutsigbarheten stiller uvanlig store krav til kriseledelsen/kriseorganisasjon hos aktørene, særlig med henblikk på personellressurser i kriseorganisasjonen og innsatsressurser som over lang tid skal være mobilisert for rask innsats
- Det vil stilles store krav til koordinering og samordning
- Det stilles store krav til samlet informasjon
- Det kan oppstå en personlig konflikt hos nøkkelpersonell i forhold til egen livssituasjon
- Økt krav til at alternativt personell kan settes inn

Følgehendelse®:

- Utfordringer med informasjons- og kommunikasjonsarbeidet, både når det gjelder kontinuitet og kvalitet, vil medføre at forholdet mellom befolkning og myndigheter vanskeliggjøres.
- Utfordringer med at informasjon ikke er ensartet og ikke har samme hovedbudskap fra de forskjellige aktørene
- For lite tilgjengelige ressurser, både for de berørte kommunene og mottakskommunene
- Stort mediepress
- Praktiske utfordringer for kriseledelsen som følge av brudd i kritiske samfunnsfunksjoner

Ansvarlige for tiltak og handlinger

- Kommunene må utarbeide en egen plan for kriseledelsens egenberedskap, særlig med henblikk på kriseledelsens egne personellressurser.
- Kommunen har et særskilt ansvar for informasjon og kommunikasjon omkring eget ansvarsområde
- Fylkesmannen har ansvar for ivaretakelse av samordningsansvaret på områder som ikke er redningstjeneste
- Fylkesmannen skal med utgangspunkt i samordningsansvaret legge til rette for god samordning av informasjonsarbeidet gjennom etablering av en tverretatlig kommunikasjonsgruppe sammensatt av kommunikasjonsarbeidere fra de berørte kommunene og fagetatene
- Politiet har ansvar for evakuering og for redningsinnsats i akuttfase, og på rødt beredskapsnivå vil samordningsansvaret i stor grad ligge hos politimesteren
- Regionale og statlige aktører som NVE, Statens vegvesen og Kystverket har ansvar for å gi god informasjon innenfor sitt ansvarsområde i tett samarbeid med blant annet politiet og kommuner

Følgende forhold fremheves som særlig sårbare:

- Ensartet informasjon og kommunikasjon fra beredskapsaktørene til befolkningen
- Det opprettes en felles kriseledelse for de berørte kommuner – oppsettet og medlemmer her fastsettes av de berørte kommunene
- Fylkesmannen må med utgangspunkt i samordningsansvaret lede arbeidet med å utforme en kommunikasjonsstrategi for hendelsen
- Da det er stor usikkerhet knyttet til omfang, varighet og konsekvenser av fjellskred er det heller ikke mulig

å planlegge i detalj for alle eventualiteter. Dette vil stille store krav til kriseledelsens evne til å improvisere og utøve ledelse under uoversiktlige forhold.

Følger for vakthold og sikring

Beskrivelse:

I forbindelse med endring av farenivåene vil det på et visst tidspunkt være behov for å opprette observasjonsposter som har mulighet til å ha oversikt over hva som skjer i de ulike områdene. Vakt- og observasjonsposter bør først og fremst lokaliseres i tilknytning til tettbygde områder. Det må også etableres observasjonspatruljer fra sjøsiden. Observasjonspostene/patruljene vil kunne gjøre observasjoner som har betydning for å beskytte materielle verdier samt gjennomføre kontroll og vakthold av definerte områder. Observasjonspostene bør kunne rapportere til politiets stab, innsatsledere og kommunal kriseledelse. De berørte kommunene vil sannsynligvis få viktige bistandsoppgaver til de enhetene som utfører vakthold.

Etter at fjellskredet er gått vil etablerte observasjonsposter kunne gjøre observasjoner som har betydning for å beskytte materielle verdier samt gjennomføre kontroll og vakthold av definerte områder

Konsekvens:

- Vakthold og sikring vil være en stor oppgave for politiet, men pga. den uoversiktlige situasjonen kan det blir en utfordring å prioritere innsatsen.
- Observasjonspostene vil ha store utfordringer med kommunikasjon og varsling med innsatsenheter når elektronisk kommunikasjon faller ut.
- Personell til vakthold og sikring vil ha store utfordringer med å ta seg inn i berørte områder når det er besluttet ferdselsforbud
- Kommunene vil sannsynligvis få viktige bistandsoppgaver til de enheter/etater som utfører vakthold, noe som igjen vil forsterke den personellkrisen som de berørte kommunene allerede har.

Følgehendelser:

- Utfall av EKOM gir store utfordringer med intern og ekstern kommunikasjon. Det er stor usikkerhet knyttet til hvordan det er mulig å kommunisere i, til og fra området. Mulige kommunikasjonsverktøy vil være satellittelefon, VHF-radio, Norsk radio relæ liga, walkie talkie og personlig oppmøte.
- De berørte kommunene vil få utfordringer med å nok personell disponibel til som kan bistå ved vakt og sikring.

Ansvarlige for tiltak og handlinger

- Politi har ansvar for organisering av vakthold og sikring
- Andre etater som sivilforsvaret og forsvaret kan bli bedt om å bistå ved vakt og sikring
- Frivillige organisasjoner som Røde kors og Norsk Folkehjelp kan bli bedt om å bistå ved vakt og sikring
- Kommunene, Statens vegvesen, Fylkesmann, NVE, Telenor og politiet setter opp en samordnet kommunikasjonsstrategi som benyttes før, under og etter hendelsen.

Følgende forhold fremheves som særlig sårbare:

- Det vil være store utfordringer for kommunikasjon i, til og fra berørte områder. Dette gir særlige utfordringer for nødetater og personell som skal til eller fra området.
- Utfall av nødvendig samband mellom beredskapsaktørene
- Infrastruktur for losji og bespisning, samt nødvendig materiell til vakthold og sikring
- Kompleksiteten, varigheten og forutsigbarheten stiller uvanlig store krav til kriseledelsen/kriseorganisasjon hos aktørene, særlig med henblikk på personellressurser

4.2 Vurdering av samfunnskonsekvenser

Konsekvensene av scenarioet vurderes for de fire samfunnsverdiene liv og helse, natur og kultur, økonomi og samfunnsstabilitet. Hver av samfunnsverdiene er inndelt i to konsekvenstyper. Scenarioet med følgehendelser antas ikke å få betydning for samfunnsverdien demokratiske verdier

Helse- og omsorg

Beskrivelse:

Den viktigste oppgaven for involverte/berørte etater og personer er å gjennomføre tiltak for å beskytte liv og helse.

Det forutsette at fjellskredet er varslet i god tid på forhånd, slik at en ikke har døde eller skadde som følge av hendelsen. Men en reell mulighet er at personer kan dø av en følgehendelse.

og styringsevne.

Vurderingen av samfunnsverdier er gjort ut fra beregnede oppskyllings- og evakueringssoner.

Konsekvens:

- Kunnskapsgrunnlaget knyttet til konsekvenser for helse og omsorg er svakt, siden det er begrenset erfaring med varslet skred med påfølgende flodbølge. Skadeomfanget er avhengig av at varsling og evakuering gjennomføres som planlagt, samt at evakueringsområdene holdes tomme gjennom en lang periode før og etter at skredet har gått.
- Stor psykisk belastning på innbyggere, særlig nedenfor oppskyllingshøyden.
- Utfordringer med styring av evakuering av befolkningen til mottakskommunene
- Store økonomiske utfordringer en periode hvor kommunens innbyggere skal «serves» både i egen kommune og i mottakskommunene.

Følgehendelse®:

- Lokalsamfunn som er evakuert kan være av interesse for mennesker som ser en anledning til plyndring
- Svikt i kritisk infrastruktur som følge av ras som bryter strømlinjer, vannledninger, EKOM og lignende
- Stort press på både politisk og administrativ ledelse i mottakskommunene

Ansvarlige for tiltak og handlinger

- Kommunen har ansvar for å sørge for gode og forsvarlige helse- og sosialtjenester til alle som trenger det.
- Mottakskommunene har ansvaret for, i samarbeid med berørt kommune, å legge til rette for å kunne motta evakuerte innbyggere, slik at de over en periode kan tilby disse de kommunale tjenestene de har behov for.
- Fylkesmannen har ansvar for å samordne og koordinere ved behov, det vil si for eksempel å være i dialog med relevante aktører innenfor helse, eller organisere bistand fra andre kommuner

Følgende forhold fremheves som særlig sårbare:

- Innbyggere som er i en sårbar situasjon, eldre, funksjonshemmede og alvorlig syke.
- Store psykososiale påkjenninger for de som er evakuert
- Store økonomiske utfordringer hvor kommunens innbyggere skal «serves» både i egen kommune og mottakskommunene.

Natur, miljø og kultur

Beskrivelse:

I *Krisescenarioer* vurderes konsekvenser for natur-miljø ut fra skadenes geografiske utbredelse, varighet og nasjonale verdi. I tilfeller hvor hendelsen primært rammer kystkultur vurderes geografisk utbredelse som lengden (km) på hele det berørte området. Varigheten vurderes ut fra tiden det tar fra skaden inntreffer til natur og miljø er fullstendig restituert, dvs.- at normaltilstanden er opprettet. Nasjonal verdi vurderes ut fra hvorvidt den uønskede hendelsen påvirker utrydningstruede plante- og/eller dyrearter og/eller viktige vekst- og levekår for planter og dyr og verneområder.[31] Flodbølgene vil anslagvis påføre store skader i Lyngenfjordbassenget, innenfor flodbølgens oppskyllingshøyde vil natur og miljø bli påført store ødeleggelser.

Det produseres i dag laks i sjø på lokalitetene Gourtesjohka i Kåfjord kommune, og Årøyholmen i Lyngen kommune. Det er to settefiskanlegg i området, på Elvevoll i Storfjord kommune og Skardalen i Kåfjord kommune. I tillegg finnes 3 naturreservater; Karnes, Skibotnutløpet- og Røykeneselva naturreservat

Deler av Lyngenfjorden er et viktig gyte- og oppvekstområde for kysttorsk, dette gjelder særlig indre del av fjorden.[32]

Ifølge Askeladden (kulturminnebase) er et flere registrerte kulturminner nedenfor oppskyllingshøyde, de fleste er gammetufter. Andre kulturminner er f.eks Fjærabuene i Birtavarre, Nothjell Rasteby. I Steindalen i Storfjord kommune er gårdstun/naust/båthus (Emmanaustet) fredet, i tillegg er det flere naust/sjåer i Lyngenfjord bassenget som er automatisk fredet.

Konsekvens:

- Miljøforurensende bensinstasjon i det berørte området
- En flodbølge vil føre til at oppdrettsanlegg bryter sammen og fisk rømmer, noe som vil medføre store miljømessige og økonomiske konsekvenser
- Dyrka mark under oppskyllingshøyde vil bli utsatt for erosjon og utvasking.
- Det er vanskelig å ha tiltak som vil verne om utrydningstruede plante-og/eller dyrearter i en slik hendelse
- Det vil gå lang tid før opprydding/opprenskning kan foretas, med de konsekvenser det har for miljøet

Følgehendelser:

- Forurensning av natur og miljø med tilførsel av organisk materiale fra kloakk, utmark og dyrket mark til fjorden og generell forurensning av fjorden og strandsonen
- Forurensning vil påvirke vannkvaliteten og levevilkårene for alt liv i fjorden.

Ansvarlige for tiltak og handlinger

- Kommunen har ansvar for beredskap mot mindre tilfeller av akutt forurensing som kan inntreffe i eller få skadevirkninger for kommunen, og som ikke er dekke av privat beredskap
- Staten (Kystverket) har ansvar for beredskap mot større tilfeller av akutt forurensning som ikke er dekket av privat eller kommunal beredskap
- Private virksomheter har ansvar for beredskap mot akutt forurensning som kan oppstå i egen virksomhet

Følgende forhold fremheves som særlig sårbare:

- Rundt Lyngenfjorden er det noen karplanter som vokser i strandområdet som er rødlista, dvs arter av særlig stor forvaltningsinteresse, disse vil mest sannsynlig bli berørt av flodbølgen
- Rømming av laks fra oppdrettsanlegg/settefiskanlegg vil skade vill-laksstammen

[31] Risikoanalyse av varslet Fjellskred i Åknes, DSB rapport

[32] Interkommunal kystsoneplan for Gáinovuona/Kåfjord, Lyngen og Storfjord kommune

Næringsvirksomhet

Beskrivelse:

Et sentralt element for å opprettholde en velfungerende samfunnsstruktur og et balansert samfunn er at næringslivet opprettholdes og støttes i de ulike fasene frem mot (og i) gult farenivå. Dette innebærer en felles informasjonsstrategi, og at denne treffer de ulike sektorene innenfor næringslivet i de berørte kommunene.

De berørte kommunene har et ganske bredt sammensatt næringsliv bestående av tjenesteytende næringer, transport, handel, råstoffutvikling, industri, turisme, akvakultur, fiske og landbruk. Lyngenfjorden har også et trålfelt for rekefiske.

Det er viktig at informasjonen skaper en trygghet for næringene knyttet til varslingssystemene, og at dette er med på å hindre at bedriftseiere flytter sin bedrift (eller avvikler denne) ut av kommunen i alt for tidlig fase, og før en evakuering blir nødvendig. For flere næringer er det ikke mulig å tenke seg en evakuering i flere omganger

Konsekvens:

- Usikkerhet i næringene
- Eiere ser etter nye lokasjoner for sin bedrift som er utenfor faresonen
- Bedriftene strippes og kun byggene står igjen
- Ansatte ser etter nye jobber ute av kommunen
- Fraflytting av mange familier tilknyttet disse næringene

Følgehendelser:

- Usikkerhet i næringene og næringsutvikling, kan gjøre at befolkningstallet synker
- Nedgang i næringslivet og utflytting til andre kommuner, vil virke inn på kommunens skatteinngang
- Tilgang til arbeidskraft og kompetanse er vanskelig
- Handelsstanden sliter og flere avvikler driften
- Evakuering med tilbakeflytting – faren over denne gang
- De mest berørte kommunene er tvunget til å jobbe tett allerede lenge før denne fasen – og mulig også være sammenslått

Ansvarlige for tiltak og handlinger

- Kommunene har ansvar for kartlegging av- og veiledning til bedriftene som ligger nedenfor oppskyllingshøyde, bla i henhold til utarbeidelse av egne beredskapsplaner

Følgende forhold fremheves som særlig sårbare:

- Opprettholde og skape en dialog med næringen samt legge til rette for en god kommunikasjonskanal der alle er regelmessig informert
- Varslingssystemene bygges ut i takt med tidens krav og teknologi
- Skape en trygghet i næringen og samfunnet for øvrig til at varslingssystemene fungerer, og at det blir gitt en korrekt varsling i god tid før evt. evakuering

Behov for nøkkelpersonell

Beskrivelse:

En så stor hendelse som fjellskred fra Indre Nordnes, Jettan og Revdalen vil kreve store ressurser. Ut fra ressurslistene i beredskapsplanene til Lyngen, Storfjord, Kåfjord og Nordreisa kommer det fram at det er knapt med personell for å håndtere hendelser av litt større omfang i egen kommune. Både brannvesen, sivilforsvaret og heimevernet har en del av samme personell i sin oversikt.

Flere kommuner har ingeniører, vaktmestre og annet personell både i brannkorps, sivilforsvaret, forsvaret etc. Spørsmålet da er, hvem har «rettighetene» til personellet ved en skarp hendelse.
En sammenfallende hendelse der vannverkene og avløpsrenseanleggene blir slått ut, og der også brann og sivilforsvaret må ut, hvor skal f.eks. vaktmester møte. Dette må avklares med myndighetene.

Ved hendelser der det er blitt «øyer» ute i kommunene der veiforbindelsen er kuttet, kan det være personell her som ikke kommer seg til arbeidsplassen

Konsekvens:

- Kommunale funksjoner og personell blir skadelidende
- Vann- og avløpsanlegg blir ikke satt i drift igjen så raskt som det er behov for
- Vannforsyningen blir ikke gjenopprettet før personellet er frigjort
- Miljøproblem da avløpet kan gå urenset ut i fjorden eller i terrenget
- Helsesektoren blir rammet
- Skoleklasser blir uten lærer

Følgehendelse:

- Manglende vannforsyning
- Forurensning
- Stenging av skole
- Redusert kapasitet på helsestasjon og omsorgssenter

Ansvarlige for tiltak og handlinger

- Kommunene har ansvar for å gjennomgå fritaksordningen for nøkkelpersonell i kommunen.
- Sivilforsvaret må i samarbeid med kommunene få en oversikt over eget personell som også er oppført som nøkkelpersonell i kommunenes beredskapsplaner. Sivilforsvaret har ansvar for å bidra med mannskaper og utstyr når nød- og beredskapsetatene trenger støtte ved større ulykker.
- Forsvaret
- Brann- og redning må i samarbeid med kommunene få en oversikt over eget personell som også er oppført som nøkkelpersonell i kommunenes beredskapsplaner. Brann- og redning har ansvar for å bidra med mannskaper og utstyr nå nød- og beredskapsetatene trenger bistand ved større ulykker.

Følgende forhold fremheves som særlig sårbare:

- Vann og avløp
- Helse

Samfunnsstabilitet

Beskrivelse:

Samfunnsstabilitet vurderes ut fra to forhold, sosiale og psykologiske reaksjoner i befolkningen og vesentlige påkjenninger i dagliglivet[33]. Det må forventes at endring av farenivå allerede fra grønt til gult, samt økt fokus på fjellskred i området kan medføre uro og usikkerhet i befolkningen. Varsling, informasjon og evakuering bidrar til å skape trygghet for liv og helse, men samtidig kan det forsterke opplevelsen av usikkerhet og utrygghet. Gjentakende evakuering utgjør en betydelig utfordring for samfunnet i berørte områder.

Både den lange hendelsesutviklingen med gradvis opptrapping av fare- og beredskapsnivå, samt de katastrofale ødeleggelsene som følge av flodbølgene vil i mange områder oppleves som særlig opprørende for befolkningen. Å evakuere hjemmet, og i verste fall oppleve at det raseres, vil være særlig belastende.

Samfunnsstabiliteten vil kunne påvirkes ulikt avhengig av hvilken fase av hendelsen man står i. Følgende forhold vil være særlig viktige for å opprettholde samfunnsstabilitet:

- tillit til lokale, regionale og nasjonale myndigheter,
- korrekt og pålitelig informasjon,
- god kommunikasjon,
- kjennskap til beredskapsplanverk og rutiner for ulike fare- og beredskapsnivå,
- opplevelse av trygghet. Herunder personlig økonomi, sikring av eiendom og verdier, ivaretakelse i vertskommune og fremtidsutsikter
- God koordinering av ulike tjenestetilbud til evakuerte familier for å dekke familiens samlede behov

[33] Risikoanalyse av varslet fjellskred i Åkenes, DSB rapport

Konsekvens:

- De forventede konsekvensene av fjellskredet og flodbølgen vil kunne endre lokalsamfunnet og livet for de som bor i evakueringskommuner og vertskommuner. Dette kan medføre psykologiske reaksjoner, sosial uro og store påkjenninger i dagliglivet.
- Svekket samfunnsstabilitet stiller store krav til kommunal ledelse og koordinering av kommunens tjenestetilbud.
- Opplevelsen kan bli særlig traumatisk for barn
- Stor belastning for pleie- og omsorgstrengende å bli flyttet/evakuert til alternative lokaler
- Stor belastning for ansatte i kommunen ved flytting/evakuering av kommunens tjenestetilbud til alternative lokaler
- Stor belastning på mottakskommunene, herunder både befolkning, personell, materiell og bygningsmasse
- Svikt i informasjons- og kommunikasjonsarbeidet, både når det gjelder kontinuitet og kvalitet, vil medføre at forholdet mellom befolkning og myndigheter vanskeliggjøres.
- Redusert funksjon i tjenestetilbudet til NAV grunnet stort ressurspress og flytting til alternative lokaler i vertskommuner vil kunne få konsekvenser for organisering og finansiering av trygdeytelser og sosialhjelp. Det vil igjen skape usikkerhet for særlig utsatte grupper og som et resultat ha negativ innvirkning på samfunnsstabiliteten.

Følgehendelser:

- Påkjenninger på samfunnsstabilitet kan redusere tillit og tiltro til lokale, regionale og nasjonale myndigheter. Dette kan få langvarige konsekvenser for samfunnet.
- Innbyggere i mottakskommune vil bli berørt ved evakuering fra evakueringskommuner. Det innebærer at kommunene får en større gruppe mennesker som kommer samlet over kort tid og behøver ivaretakelse og tilbud om aktuelle kommunale tjenester som helsehjelp, skole og NAV-ytelser. Selv om det forventes at evakueringskommuner også tilfører egne ressurser for å gjenopprette et forsvarlig tjenestetilbud i mottakskommunen, vil det kunne gi økt belastning på bygningskapasitet og øvrige ansatte i mottakskommunen over lengre tid.
- Behovet for informasjon er større enn det kommunene kan dekke
- Stor belastning på blant annet psykososiale team, BUP og barnevern grunnet redsel hos barn
- Stor belastning på kommunal ledelse i forhold til flytting av institusjoner, skoler og barnehager
- Praktiske utfordringer som følge av brudd i kritiske samfunnsfunksjoner
- Utilfredsstillende reserveløsninger og ugunstige boforhold vil trolig skape frustrasjon og mistillit
- En betydelig belastning i befolkningens sosiale og psykologiske helse, samt en potensiell gjentakende, langvarig påkjenning i dagliglivet til et så stort antall mennesker vil kreve tett oppfølging for større deler av befolkningen i normaliseringsfasen dersom skredet har gått og ved tilbakeflytting etter evakuering, dersom skredet ikke har gått.
- Det er fare for at man mister ressurssterke deler av befolkningen ved fraflytting. Det kan som et resultat være vanskelig å få tak i kvalifiserte ansatte ved utlysning av disse stillingene. På sikt kan det gi en endring av den demografiske sammensetningen i kommunen.
- Svekket samfunnsstabilitet vil kunne bidra til at næringsaktører ikke ønsker å opprette eller gjenopprette sin virksomhet i berørte kommuner. Se analyse for næringsvirksomhet for nærmere beskrivelse.

Ansvarlige for tiltak og handlinger

- Kommunene har i tråd med kommunal beredskapsplikt og lov om sosialtjeneste ansvar for trygghet og sikkerhet til egne innbyggere og alle som oppholder seg i kommunen.
- Kommunen har et særskilt ansvar for informasjon og kommunikasjon omkring eget ansvarsområde og spiller en særlig stor rolle for samfunnsstabiliteten.
- Kommunen har ansvar for å synliggjøre planverk, gjennomføre øvelser og kommunisere rammebetingelser som for eksempel tilskudd til personlig økonomi og kommunens ansvar.
- Politiet har ansvar for å beslutte iverksetting av evakuering og i samarbeid med kommuner sikre en

trygg evakuering.

- Fylkesmannen har ansvar for å bidra til samordnet informasjon og kommunikasjon fra kommuner og regionale aktører.
- Regionale og statlige aktører som NVE, Statens vegvesen og Kystverket har ansvar for å gi god informasjon innenfor sitt ansvarsområde i tett samarbeid med blant annet politiet og kommuner.
- Hver enkelt innbygger har ansvar for å etterkomme de pålegg som de blir gitt fra blant annet kommunen og politi.

Følgende forhold fremheves som særlig sårbare:

- God informasjon fremheves som et særlig viktig forhold for å sikre samfunnsstabilitet. Det er viktig å sikre ensartet kommunikasjon til befolkningen. Det innebærer at kommuner og sentrale aktører snakker med «samme» stemme.
- Da det er stor usikkerhet knyttet til omfang, varighet og konsekvenser av fjellskred er det heller ikke mulig å planlegge i detalj for alle eventualiteter. Dette kan oppleves som vanskelig for deler av befolkningen, og har betydning for samfunnsstabiliteten.

Økonomi

Beskrivelse:

De økonomiske konsekvensene ved et fjellskred fra Nordnes med påfølgende flodbølge vil bli store, både for enkeltpersoner, lokalsamfunn, næringsliv som er direkte og indirekte berørt.

Det er stor usikkerhet omkring hvilke aktører som skal dekke hvilke kostnader knyttet til blant annet evakuering, fraflytting, tilflytting, oppbygging og tjenestetilbud.

Det er ikke avklart hvorvidt det er mulig å få dekket personlige kostnader knyttet til evakuering gjennom forsikringsordninger. Statens naturskadeordning er en statlig ordning som vil kunne dekke enkelte utgifter for blant annet privatpersoner ved naturskade. Det er uklart hvordan erstatningsforholdet i realiteten vil fordeles mellom forsikringsselskaper og statens naturskadeordning.

Eiendommer og bygninger som ligger i potensielt berørte områder vil kunne oppleve større og mindre verditap tilknyttet eiendommen. Det vil også kunne være utfordrende å få solgt eiendommen, og man sitter potensielt igjen med store verditap. For personer eller virksomheter som ønsker å etablere seg andre steder, eksempelvis etter gjentakende evakuering eller ved gjenoppbygging, vil dette verditapet være en vesentlig økonomisk belastning.

Næringsvirksomheter i berørte områder vil kunne få betydelig svekket økonomi som følge av fjellskred fra Nordnes. Det gir igjen konsekvenser for den enkelte ansatte som er bosatt i området som risikerer permittering, manglende lønnsutbetaling og usikkerhet knyttet til jobb. Kommunene vil risikere langvarig lavere skatteinntekter som gir betydelige utfordringer ved opprettholdelse eller gjenopprettelse av kommunens virksomhet.

I en periode før evakuering må evakueringskommunene både drifte egen kommune og tjenestetilbudet der, kombinert med overflytting og drift ved overføring av tjenestetilbud i mottakskommune. Denne fasen med dobbel

drift vil økt belastning på kommunens økonomi. Ved gjentatte perioder med kortere eller langvarig evakuering vil disse kostnadene være av betydelig karakter.

Kostnader knyttet til opprydding, oppbygning og gjenoppbygging vil være enorme. Dersom statlig virksomhet ved samferdselsdepartementet ikke tar ansvar for opprydningsarbeidet i innledende fase etter flodbølgene for å sikre fremkommelighet når vrakgods, drivgods og søppel befinner seg innenfor departementets ansvarsområde i farvannet, vil ansvaret for opprydningen etter tid falle på kommunene når vrakgods, drivgods og søppel driver inn i kommunens sjøområde.

Det er ikke avklart hvordan økonomiske kostnader skal fordeles mellom evakueringskommuner og mottakskommuner, og hvilke eventuelle tilskudd fra regionale eller statlige ordninger som kan dekke de store økonomiske utgiftene kommunene vil få både før, under og etter et fjellskred.

Konsekvens:

- Enkeltpersoner vil få skade på hus og eiendom, tap av inntekt og verditap på eiendom
- Næringslivet vil oppleve økonomisk tap grunnet tapt salg og/eller produksjon, samt behov for gjenoppbygging/flytting
- For kommunene vil ivaretakelse av innbyggere som berøres, både direkte som følge av skred og skredfaren kreve stor innsats med store kostnader over tid.
- Kommunene vil få store økonomiske utfordringer som følge av ødelagt infrastruktur, gjenoppbygging av infrastruktur og bygninger, ved gjentatte evakueringer og tjenestetilbud i mottakskommune og med opprettholdelse av kommunal drift og ledelse.
- Utgifter til gjentatte evakueringer knyttet til transport og innkvartering

Følgehendelser:

- Opprydding, reparasjoner og gjenoppbygging vil bli svært omfattende og langvarige. Kostnader knyttet til opprydding og gjenoppbygging av infrastruktur antas å komme opp i et betydelig antall millioner.
- Kommunene vil få svekket økonomi over lengre tid.
- Svekket økonomi i kommuner krever nedskjæringer og kan potensielt bety kutt i kommunale arbeidsplasser og kommunale tjenestetilbud. Det kan igjen gjøre kommunen mindre attraktiv for innbyggere og tilflyttere.
- Næringsvirksomhet i kommunene vil svekkes betraktelig og gir redusert næringsaktivitet i området over lengre tid.
- Redusert næringsaktivitet gir reduserte skatteinntekter kommuner som utfordrer kommuneøkonomien ytterligere
- Redusert næringsaktivitet og potensiell fraflytting vil utgjøre en betydelig utfordring for arbeidsplasser i kommunene. Redusert antall arbeidsplasser gir utfordrende privatøkonomi.

Ansvarlige for tiltak og handlinger

- Den enkelte innbygger har ansvar for å forsikre eget hus og eiendom.
- Statens naturskadefond har ansvar for å gi tilskudd til – følg opp i oppfølgingsplan
- Kommunen har ansvar for å søke om kriseskjønnsmidler fra Fylkesmannen i Troms og Finnmark
- Fylkesmannen har ansvar for å tildele kriseskjønnsmidler etter søknad
- Stortinget har ansvar for å bevilge midler til de berørte kommunene for ivaretakelse av innbyggere¨
- Kommunene har ansvar for å inngå egne forsikringsavtaler for bygg og installasjoner
- Kraftselskaper har ansvar for å dekke kostnader knyttet til gjenopprettelse av strømforsyning
- Teleselskaper har ansvar for å dekke kostnad knyttet til gjenopprettelse av elektronisk kommunikasjon
- Kommunen har ansvar for å dekke kostnader knyttet til gjenoppbygging og sikring av kommunale veier
- Fylkeskommunen har ansvar for å dekke kostnader knyttet til gjenoppbygging og sikring av fylkeskommunale veier, fergekaier og Pollfjelltunellen.
- Fylkeskommunen har ansvar for å dekke kostnader knyttet til alternativt fergesamband, f.eks. Hansnes-Storstein.

- Statens vegvesen har ansvar for å dekke kostnader knyttet til gjenoppbygging og sikring av E6 og tuneller langs E6.
- Privatpersoner har ansvar for å dekke kostnader knyttet til gjenoppbygging av private veier og innkjørsler.
- NVE har ansvar for å dekke egne kostnader knyttet til geologiske undersøkelser og overvåking.
- Kommunene har ansvar for å dekke varslingskostnader knyttet til varsling til befolkning i kommunens geografiske område.
- I kommunens sjøområde har kommunen ansvar for fjerning av gjenstander som hindrer sjøtransporten eller er til fare for ferdselen. Samferdselsdepartementet har tilsvarende ansvar i farvannet for øvrig, jf. Havne- og farvannsloven.

Følgende forhold fremheves som særlig sårbare:

- Det er utfordrende å få aktuelle aktører og kommuner til å forplikte seg økonomisk til blant annet gjenoppbygging, evakuering og driftskostnader.
- Stor økonomisk usikkerhet er en betydelig utfordring for bosetting, næringsutvikling og innbyggernes livskvalitet.

Varsling

Beskrivelse:

I Nasjonal beredskapsplan for fjellskred er det fastsatt fire farenivåer (lav, moderat, høy og ekstrem) for overvåkede fjellpartier med tilhørende fargekoder (grønn, gul, oransje og rød). Endringer i varslet farenivå gjøres av NVE, NVE varsler andre beredskapsaktører – kommune, politi og Fylkesmannen. NVE følger opp med geofaglige situasjonsrapporter. Endring i farenivå utløser også tilsvarende endringer i beredskapsnivå.

Alle berørte kommuner har lokasjonsbasert varsling. Det er utstasjonert 3 tyfoner i Lyngenfjordbassenget, 2 på Lyngseidet og 1 i Furuflaten. Skal tyfonene kunne dekke hele det berørte området må det utstasjoneres 27 tyfoner til sammen.[34]

Konsekvens:

- Heving av farenivå fra NVE, hvor en så går tilbake til farenivå under, vil medføre ekstra belastning for innbyggerne.
- Gjentatte varslinger til befolkninga om endring av farenivå kan føre til at bedrifter og privatpersoner velger å flytte fra området.

Følgehendelse®:

- Hvis ikke en overordnet kommunikasjonsplan for hendelen er på plass, vil dette kunne få uheldige konsekvenser både for varsling av farenivå og varsling til befolkninga
- Usikkerhet i varslingsrutinene kan føre til feil varsling ut til befolkninga.
- Dårlige varslingsrutiner kan føre til større utrygghet/større psykisk belastning for befolkninga

[34]

Ansvarlige for tiltak og handlinger

- NVE, berørte kommuner, fylkesmann og politiet må gå i dialog for å avklare rutinene for varsling.

Følgende forhold fremheves som særlig sårbare:

- Fylkesmannen i Troms og Finnmark må i samarbeid med kommunene utarbeide overordnet kommunikasjonsplan for hendelsen, da dette pr dato ikke er gjort.

Evakuering

Beskrivelse:

Det er usikkerhet knyttet til omfanget av flytting, evakuering og logistikkplanlegging ved evakuering fra evakueringskommuner til mottakskommuner. Slik det foreligger per dags dato planlegges det for en del sårbarhetsreduserende tiltak i oransje fase som flytting av husdyr og flytting av samfunnsfunksjoner som skoletilbud og helsetjenester. Ved fastsettelse av rødt fare- og beredskapsnivå vil politiet beslutte iverksettelse av evakuering fra berørte områder fra evakueringskommuner til mottakskommuner.

Det er tydelig at flytting og evakuering vil være svært ressurskrevende og omfattende. Ved gjentatt og/eller vedvarende flytting og evakuering vil det utgjøre en særlig belastning for de involverte.

I henhold til kommunal beredskapsplikt skal kommunens beredskapsplan som et minimum inkludere en evakueringsplan. Kommunen vil ha en viktig rolle knyttet til tiltak ved evakuering, selv om det er politiet som beslutter iverksettelse av evakuering ved rødt fare- og beredskapsnivå. Planer for flytting og evakuering av befolkningen ved fare for fjellskred vil være omfattende, da et stort antall personer i de enkelte kommunene sannsynligvis må flytte over kortere eller lengre perioder. Kommunene vil ved oransje fare- og beredskapsnivå ta stilling til om man skal flytte personer i kommunale institusjoner som kommunehus, barnehager, skoler og omsorgsboliger før beslutning om evakuering blir fattet.

Politiet vil beslutte iverksettelse av evakuering ved rødt fare- og beredskapsnivå. Det antas at det fastsettes rødt fare- og beredskapsnivå i 72 timer før skredet går. Det er usikkerhet knyttet til omfang av evakuering, da det avhenger av politiets beslutning. Politiet kan velge å evakuere hele befolkningen i Storfjord, Lyngen, Kåfjord og deler av Nordreisa. Dersom politiet beslutter ikke å evakuere «øyene» som ikke berøres av oppskyllingshøydene

Sårbarhetsanalyse for fjellskred fra Nordnes (2013)

vil en stor andel av befolkningen bli isolert som følge av brudd i vegnett, svikt i strømforsyning, utfall av elektronisk kommunikasjon.

Kompleksiteten og størrelsen ved en slik evakuering som tiltenkt kan føre til at gjentakende flytting og evakuering ikke lar seg gjennomføre.

Konsekvens:

- Beslutning om – og gjennomføring av evakuering vil bli svært belastende for alle involverte aktører. Utfordringene gjelder både varsling, organisering, gjennomføring og gjentakelse
- Evakuering av befolkning og samfunnsfunksjoner vil føre til økt stress, usikkerhet, fare for fysiske skader og økt sannsynlighet for trafikkulykker.
- Rådhuset til Lyngen kommune ligger under oppskyllingshøyden, og innebærer at rådhuset vil få store skader når skredet går. Det vil igjen gjøre situasjonen mer krevende for kommunen, da tilbakeflytting først vil være mulig når alternative kontorlokaler er etablert i kommunen. For andre berørte kommuner ligger rådhusene ovenfor oppskyllingshøyden.
- Gjentatt heving og senkning av fare- og beredskapsnivå vil på sikt kunne redusere velvilligheten til å flytte og evakuere i berørte områder.
- Dersom det ikke er mulig å ha beredskapsfjøs, må antakelig noen besetninger av husdyr slaktes allerede ved første evakuering. Dette er særlig relevant for ku og geit.

Følgehendelser:

- Evakuering kan føre til økt sannsynlighet for varig fraflytting og redusert tilflytting
- Fare for evakuering kan føre til nedleggelse av næringsvirksomhet som igjen gir større samfunnskonsekvenser. Se følgehendelser under «samfunnsstabilitet».
- Evakuering av områder krever vedvarende sikring og vakthold.
- Sikring og vakthold kan innebære at man har personell inne i de evakuerte områdene som ikke er direkte berørt av fjellskredet eller flodbølgene. Dette personellet vil være utsatt ved både fjellskred og andre samtidige hendelser.
- Ved evakuering risikerer man at katastrofeturister tar seg inn i området. Dette vil være utfordrende å håndtere.

Ansvarlige for tiltak og handlinger

- Politiet har ansvar for å beslutte iverksettelse av evakuering
- Politiet har ansvar for å gjennomføre evakuering
- Kommunen har ansvar for å bistå politiet i evakuering
- Mottakskommune har ansvar for tilrettelegging av mottak fra evakueringskommune
- Evakueringskommune har ansvar for å samarbeide med mottakskommune for å kommunisere behov for tjenester til den evakuerte befolkningen.
- Andre etater som sivilforsvaret og forsvaret kan bli bedt om å bistå i evakuering og registrering av evakuerte
- Hver enkelt innbygger har ansvar for å etterkomme de pålegg som de blir gitt fra blant annet politiet og kommunen.

Følgende forhold fremheves som særlig sårbare:

- Selve evakueringen vil gi en særlig sårbar trafikksituasjon til og fra berørte områder
- Det vil være en vesentlig utfordring dersom personer velger ikke å etterkomme pålegg om evakuering.
- Tilstrekkelig ressurser til evakuering, vakthold og sikring er et særlig sårbart forhold.
- Flere personer velger å ikke flytte tilbake
- Næringen velger å etablere seg et annet sted
- Kommunene kan mangle kompetanse innen flere fagområder.

4.3 Usikkerhet, overførbarhet og styrbarhet

Usikkerhet ved analyseresultatene i Krisescenarioer angis gjennom sensivitetsvurderinger (hvor mye eller lite som skal til å endre resultatene), og gjennom vurdering av hvor godt kunnskapsgrunnlaget er.

4.3.1 Usikkerhetsvurdering

Indikatorer på kunnskapsgrunnlaget	**Forklaring**
Tilgang på data og relevante erfaringer	Det er et godt kunnskapsgrunnlag med tilgang på overvåkingsdata, historisk og geologisk dokumentasjon på tilsvarende fjellskred, lokalkunnskap og erfaring med flodbølger fra andre land. Det finnes gode kartdata over skredutsatte områder og simuleringer av oppskyllingshøyder, helhetlig ROS og arealROS fra berørte kommuner
Forståelsen av hendelsen som analyseres (hvor kjent og utforsket er en slik hendelse)	Basert på forskning, analyser, modellering samt historiske data vurderes fjellskred som et relativt godt kjent fenomen. I den senere tid har fokus også i større grad blitt satt på konsekvenser, og ikke bare geologi
Enighet mellom fagfolk og berørte faginstitusjoner	Ingen uenighet
Resultatenes sensivitet	
I hvilken grad påvirker endringer i forutsetningene anslagene for sannsynlighet og konsekvens	
Samlet vurdering av usikkerhet	

Tabell her hentet fra risikoanalyse av varslet fjellskred i Åkenes

4.4 Overførbarhet

Overførbarhet er et uttrykk for i hvilken grad tilsvarende eller lignende hendelser kan inntreffe. Når det gjelder fjellskred fra Nordnes er det overførbart i forhold til fjellskred fra Åkenes, selv om fjellskredet fra Åknes med følgehendelser er større både i forhold til estimert volum (54 mill.m3) og skadeomfang som følge av flodbølgen.

4.4.1 vurdering av overførbarhet

Indikatorer på overførbarhet	**Forklaring**

Hendelsen kan inntreffe andre steder i landet	
Analyseresultatene er representative for lignende hendelser	
Samlet vurdering av overførbarhet	

4.5. Styrbarhet

Styrbarhet vurderes i form av hvilken grad det finnes effektive og gjennomførbare sannsynlighets og konsekvensreduserende tiltak

4.5.1 Vurdering av styrbarhet

Indikatorer på styrbarhet	**Forklaring**
Det finnes tilgjengelige og effektive tiltak	Det eksisterer et godt utbygd overvåkningssystem, og alle de berørte kommunene har lokasjonsbasert varsling.
Systemeier kan selve beslutte og iverksette tiltak	
Ansvarsforholdene er avklarte	I henhold til beredskapsplanverket fremstår ansvarsforholdene når det gjelder avklaring som avklart, under forutsetning at samvirkeprinsippet ivaretas. Når det gjelder utbetalinger og erstatning framstår ansvarsforholdene som uavklart.
Samlet vurdering av styrbarhet	Det er mange av beslutningstakerne som er avhengige av hverandre, og det må samarbeidet om forebygging og beredskap. Styrbarheten er moderat.

5 Oppsummering og veien videre

Oppsummeringa av analysen for fjellskred fra Nordnes, følger i stor grad de analyseresultene som kommer fram i risikoanalyse av varslet fjellskred i Åknes. I likhet med fylkesROS, utarbeides det en egen oppfølgingsplan til analysen. Oppfølgingsplanen vil være en handlingsplan for de berørte kommunene, fylkesmann i Troms og Finnmark og andre aktører for samarbeid de neste fire årene.

Dette er et scenario hvor følgehendelsene av fjellskredet i stor grad påvirker flere kritiske samfunnsfunksjoner. Både i omfang, konsekvensene, antall kommuner og antall rammede – og varigheten på hendelsesforløpet gjør scenarioet til en stor påkjenning og utfordring for alle berørte, både innbyggere, regionen og beredskapsaktørene. De berørte kommunene må ha hjelp utenfra for å håndtere hendelsen. Dette krever at store deler av samordningen må skje på regionalt nivå.

Hensynet til liv og helse er overordnet når det gjelder forebygging og håndtering av denne hendelsen. Overvåking og varslingssystemet som er etablert for Nordnes gjør at kommunene kan legge som forutsetning «ingen skadde eller døde» som følge av hendelsen.

Dimensjonering av tilgjengelige ressurser er noe som må arbeides videre med. Ressurs- og kapasitetsutfordringen er knyttet til personell/bemanning, samt utstyr og transport. Dokumentasjon på forventede konsekvenser er relativt nøyaktig beskrevet, samtidig som det er relativt liten

informasjon om konkrete ressursbehov, og hva som bør på plass for kunne håndtere kapasitetsutfordringene.

Som følge av at hendelsen kan ha en lang varighet forventes det at det relativt raskt vil bli slitasje på bemanningen i de berørte kommunens kriseorganisasjoner. Ofte vil det være nøkkelpersonell som har flere viktige funksjoner i kriseorganisasjonen.

Informasjonsbehovet vil være stort for innbyggerne, ulike beredskapsaktører både lokalt, regionalt og nasjonalt, samt media. Medietrykket vil bli svært høyt. Samordning av informasjon- og kommunikasjonsarbeidet blir derfor svært viktig.

Stenging av vei- og fergeforbindelsen over Lyngen gjør at trafikkavvikling og transport ut/inn av området er et sentralt tema som i stor grad påvirker håndteringa og muligheten til å iverksette konsekvensreduserende tiltak.

6 Vedlegg

Vedleggene nr 1, oversikt over infrastruktur mm og vedlegg nr 2, kart, legges ikke ved dokumentet, da opplysningene i vedlegget synliggjør sårbarhet.

6.1 Deltakere i prosjektet

Lyngen kommune

- Hilde Grønaas
- Daniel Høgtun

Storfjord kommune

- Trond Arne Hoe

Nordreisa kommune

- Christin Andersen
- Dag Funderud

Kåfjord kommune

- Bård Bendik Fanghol Grøtta
- Kåre Pedersen
- Karin Karlsen

Statens vegvesen/Troms og Finnmark fylkeskommune

- Karl Martin Eriksen

Politiet

- Arnold Skimelid
- Øistein Nilsen

NVE

- Ingrid Skrede
- Roald Elvenes

Fylkesmannen i Troms og Finnmark

- Marie-Fleurine Olsen
- Ingeborg Skjelmo

6.2 Oversikt over infrastruktur, næring, administrasjonsbygg, skoler, barnehager og helsebygg som vil bli berørt innenfor de nye oppskyllingshøydene (vedlegg 1)

Vedlegget sendes ut kun til de berørte kommunene, politi, NVE, Statens vegvesen og Fylkesmannen i Troms og Finnmark.

6.3 Kart (vedlegg 2)

Vedlegget sendes ut kun til de berørte kommunene, politi, NVE, Statens vegvesen og Fylkesmannen i Troms og Finnmark.

6.4 Oversikt over antall boliger innenfor oppskyllingshøyde (vedlegg 3)

Foreløpig tabell over antall boligbygninger under oppskyllingshøyde i de ulike kommunene, sortert på sannsynlighetsgrad.

	Antall boligbygninger innenfor faresone			
Kommune	**> 1/1000**	**1/1000-1/5000**	**< 1/5000**	**Totalt**
Kåfjord	5	11	62	**62**
Storfjord	2	3	33	**33**
Lyngen	27	79	193	**193**

Nordreisa	0	1	19	**19**
Skjervøy	0	0	0	**0**
Totalt	**34**	**94**	**307**	

VEDLEGG 1 - OVERSIKT OVER INFRASTRUKTUR, NÆRING, ADMINISTRASJONSBYGG, SKOLER, BARNEHAGER OG HELSEBYGG SOM VIL BLI BERØRT INNENFOR DE NYE OPPSKYLLINGSHØYDENE.

Innhold

1.0 innledning 4
2.0 Lyngen kommune 5
2.1 Kommunale bygg som vil bli direkte berørt 5
2.2 Brann og redning 5
2.3 Vann- og avløp 5
2.3.1 Furuflaten 5
2.3.2 Kvalvikdalen 5
2.3.3 Karnes/Oksvik vannverk 5
2.3.4 Lyngseidet vannverk 5
2.3.5 Elvejord vannverk 5
2.3.6 Fastdalen vannverk 6
2.3.7 Koppangen vannverk 6
2.4 Oversikt over slamavskillere og pumpestasjoner i Lyngen 6
2.5 Veger/tunneler/transportknutepunkter 6
2.5.1 Koppangen-Lyngseidet FV 331 6
2.5.2 Lyngseidet-Furuflaten FV 868, ... 6
2.5.3 Furuflaten-Oteren FV 868 6
2.6 Kaier 7
2.6.1 Lyngseidet (privat trekai) 7
2.6.2 Furuflaten kai (kommunal kai) 7
2.6.3 Kai Tyttebærvika (Lyngen) 7
2.6.4 Lenangsøyra molohavn 7
3 Storfjord kommune 8
3.2 Kommunale bygg som vil bli direkte berørt 8
3.2 Vann- og avløp 8
3.3 Veger/tunneler/transportknutepunkter 9
3.3.1 Furuflaten- Oteren Fv 868 9
3.3.2Oteren-Skibotn E6 9
3.4 Kaier 9
3.5 Brann og redning 9
3.6 Kirke og kirkegård 9
4 Kåfjord kommune 10
4.1 Kommunale bygg vil bli direkte berørt 10
4.2 Brann og redning 10
4.3.Vann og avløp 10

4.3.1 pumpestasjoner vann 11
4.3.2 Slamavskillere og pumpestasjoner 11
4.4 Veger/tunneler/transportknutepunkter 11
4.4.1 Skibotn-Manndalen E6 11
4.4.2 Manndalen-Birtavarre E6 11
4.4.3 Birtavarre-Olderdalen E6 12
4.5 Kaier 12
4.5.1Løkvoll allmenningskai 12
4.5.2 Olderdalen allmenningskai 12
4.5.3 Olderdalen fergekai 12
4.5.4 Djupvik industrikai 12
5 Nordreisa kommune 13
5.1 Veger/tunneler/transportknutepunkter 13
5.1.2 Djupvik-Langslett E6 13
5.2.Kaier 13

1.0 innledning

Grunnlag for følgehendelsene i ROS-analysen er NGI «Flodbølger etter fjellskred i Lyngen»[1].

1: Maksimal høyde langs oppskyllingsgrensene for nominell årlig sannsynlighet 1/1000 og 1/5000. Høydene referer til dagens havnivå. Beregningene er gjort med et framtidig havnivå 0.7 m over dagens.

Maks oppskylling [m]

Lokasjon	***Navn***	***Alle skred***		***Revdalsfjell 2***
1/1000		***1/5000***	***1/5000***	
1	Koppangen	<2	<2	<2
2	Årøybukt	3	4	<2
3	Elvejord	7	10	<2
4	Lyngseidet	10	13	2
5	Karnes	7	9	<2
6	Kjeldnes	6	9	6
7	Pollneset	6	8	8
8	Lyngspollen	4	5	4
9	Furuflaten	3	4	3
10	Rasteby	<2	3	2
11	Elvenes	<2	2	<2
12	Elvevollen	<2	3	<2
13	Oteren	<2	<2	<2
14	Horsnes-Elsnes	<2	<2	<2
15	Skibotn	3	4	2
16	Forraneset	3	8	3
17	Brattvoll	7	12	4
18	Indre-Nordnes	9	12	4
19	Nordnesodden	7	11	<2
20	Manndalen	3	4	<2
21	Skardalen	<2	<2	<2
22	Birtavarre	<2	2	<2
23	Trollvik	<2	<2	<2
24	Langneset-Strand	<2	<2	<2
25	Strand	4	5	<2
26	Olderdalen	5	7	<2
27	Nordmannvik	<2	3	<2
28	Strandli-Engeneset	<2	<2	<2
29	Djupvik	<2	<2	<2
30	Spåkenes	<2	<2	<2
31	Havnnes	<2	<2	<2

[1] http://webfileservice.nve.no/API/PublishedFiles/Download/201401497/2431889

2.0 Lyngen kommune

Lyngen kommune har følgende oppskyllingshøyder;

Lokasjon	***Navn***	***Alle skred***	***Revdalsfjell 2***
1/1000	***1/5000***	***1/5000***	
1	Koppangen	<2	<2	<2
2	Årøybukt	3	4	<2
3	Elvejord	7	10	<2
4	Lyngseidet	10	13	2
5	Karnes	7	9	<2
6	Kjeldnes	6	9	6
7	Pollneset	6	8	8
8	Lyngspollen	4	5	4
9	Furuflaten	3	4	3

2.1 Kommunale bygg som vil bli direkte berørt

Lyngen Rådhus Høyde over havet**: 9 m**
Kartreferanse/ geografisk beskrivelse: UTM sone 33 øst 0702926 nord 7727290.
Beliggenhet/veiforbindelse: Kommunehuset ligger i sentrum av Lyngseidet.

Lyngsdalen oppvekstsenter, Furuflaten. Høyde over havet: **8 m**
Kartreferanse/ geografisk beskrivelse: UTM-sone 33 øst 0701688 nord 7722047.

Lyngstunet helse- og omsorgssenter Høyde over havet**: 10 m**
Kartreferanse/ geografisk beskrivelse: UTM sone 33 øst 0702705 nord 7727261

2.2 Brann og redning

Stasjon Furuflaten Høyde over havet: **6 m**
Kartreferanse/ geografisk beskrivelse: UTM sone 33 øst701822 nord 77120107

2.3 Vann- og avløp

Man har ikke oversikt over private brønner i området. Alle vannverkene i Lyngen ligger over oppskyllingshøyde. Konsekvenser vil først og fremst oppstå ved brudd i vannledninger i tilknytning til bygninger som ligger under oppskyllingshøyde.

2.3.1 Furuflaten

Vannverket forsyner 90 husstander på Furuflaten.

2.3.2 Kvalvikdalen

Vannverket forsyner 215 husstander i Kvalvik.

2.3.3 Karnes/Oksvik vannverk

Vannverket forsyner 71 husstander på Karnes/i Oksvik.

2.3.4 Lyngseidet vannverk

Vannverket forsyner 415 husstander.

2.3.5 Elvejord vannverk

Vannverket forsyner 43 husstander.

2.3.6 Fastdalen vannverk

2.3.7 Koppangen vannverk

Vannverket forsyner 14 husstander i Koppangen.

2.4 Oversikt over slamavskillere og pumpestasjoner i Lyngen

Slamavskiller Stigen

Slamavskiller Lyngseidet

Slamavskiller Nedre Jensvoll

Pumpestasjon Lyngseidet fergekai

Slamavskiller Oksvik

Slamavskiller Naustnesset

Pumpestasjon Naustnesset

Slamavskiller Holmen

Slamavskiller Ørnes

Slamavskiller industriområdet Furuflaten

2.5 Veger/tunneler/transportknutepunkter

2.5.1 Koppangen-Lyngseidet FV 7920

Her vil det meste av veien være borte da store deler av veien går langs havet.

Langs denne strekningen er det totalt 4 bruer. Det vil være variable ødeleggelser på disse bruene. Brua over Storelva i Rottenvik vil bli totalt ødelagt. Denne ligger i det området som vil bli hardest rammet. Bruene over Skinnelv, Elvejordselva og Fastdalselva ligger plassert så høyt i terrenget at de mest sannsynlig ikke vil bli berørt av bølgen.

2.5.2 Lyngseidet-Furuflaten FV 868,

Her vil det mest sannsynlig betydelig utvasking av masser slik at store deler av strekningen vil hele veien være rast ut.

Langs denne strekningen er det totalt 5 bruer. Alle disse bruene vil med stor sannsynlighet bli totalt ødelagte.

Pollfjelltunellen Tunnelen vil bli oversvømt. Utrenskning av utstyr og inventar (skilt, el, tele og lignende). Oversvømmelse av OPI-kanal. Ødeleggelse av bunndekke. Skader på vann/frostsikring.

2.5.3 Furuflaten-Oteren FV 868

På denne strekningen vil skadene på veinettet variere. De største skadene vil oppstå mellom Furuflaten og Elvevoll. Dette området ligger lengst inne i Storfjorden. Her ligger også store deler av veien nede ved havet. For strekningen Elvevoll til Oteren vil ikke skadene være like omfattende. Her ligger deler av strekningen litt oppe i terrenget.

Rasoverbygning v/Elvevoll Tunnelen vil bli oversvømt.
Det vil være skade på hele tunnelen som mest sannsynlig vil rase sammen.

2.6 Kaier

2.6.1 Offentlig fergekai

Beliggenhet: UTM sone 33 øst 0703222 nord 7727407
Kaia er 55 meter lang, 4 meter bred, 3 meter høy ytterst, 2 meter høy innerst og har en dybde på 4,1 – 10 m. Kaia er best egnet for ferger som kan ta kjøretøy med størrelse 50 – 70 meter med tilstrekkelig fribord. Det er mulig å ta inn 2 fartøy på en gang ettersom kaia er fendret på begge sider.

2.6.1 Lyngseidet (privat trekai)

Beliggenhet: UTM sone 33 øst 703146 nord 7727070
Kaia er ei privat trekai med lengde 20m, bredde 11m, høyde 3 m og dybde 5 m.
Kaia har vektbegrensninger og er kun beregnet for persontrafikk, fartøy opp til 20 m kan legge til kaia.

2.6.2 Furuflaten kai (kommunal kai)

Beliggenhet: UTM sone 33 øst 0701875 nord 7711218
Kaia er en kommunal betongkai som ligger 1 km sør for Furuflaten.
Kaia er 49,5 m lang, 14,5 m bred, 3 m høy og har en dybde på 8.9 m – 14 m. Det er ingen "infrastruktur" tilgjengelig (fender, kraner m.m.).

2.6.3 Kai Tyttebærvika (Lyngen)

Beliggenhet: UTM sone 33 øst 692817 nord 7728950
Kaia er en trekai som blir benyttet til uttransportering av grus. Den er 15 m lang, - dybde 4,4 – 5,1 m.

2.6.4 Lenangsøyra molohavn

Beliggenhet: UTM sone 33 øst 691901 nord 7752819
Havna har fire kaier:

- Almenningskai: 21 m trekai, dybde fra 5 – 5,6 m
- To private trekaier på 13,5 og 14,5 m, dybde fra 4,6 – 5 m
- B. Olsens rekefrabrikk. 56 m trekai med dybde fra 4, 7 – 5,5 m

2.6.5 Nord-Lenangen molohavn (Hamneneset)

Beliggenhet UTM sone 33 øst 697698 nord 7764225

I tillegg til flytebrygge og en privat treutstikker er det:

- Trekai (15 x 10 m) som blant annet benyttes til fiskemottak. Kaia har en dybde fra 5,2 til 6,2 m
- 28 m lang kommunal betongkai, dybde fra 4,8 – 5,8 m

2.6.6 Lenangsstraumen (Sandneset)

Beliggenhet UTM sone 33 øst 697698 nord 7764225

Kaia som benyttes som fiskemottak er en vinkelkai: Trekai 95 x 43 m med dybde fra 4,3 – 10 m.

Kaiene i Lenangen har stor kapasitet og vil være viktige for sjøtransport etter et ras.

3 Storfjord kommune

Lokasjon	Navn	Alle skred		Revdalsfjell 2
1/1000		1/5000	1/5000	
11	Elvenes	<2	2	<2
12	Elvevollen	<2	3	<2
13	Oteren	<2	<2	<2
14	Horsnes-Elsnes	<2	<2	<2
15	Skibotn	3	4	2
16	Forraneset	3	8	3
17	Brattvoll	7	12	4

3.2 Kommunale bygg som vil bli direkte berørt

Skibotn omsorgssenter Høyde over havet: 5 m
Kartreferanse UTM sone 33 øst 706669 nord 7706583

Ellers ligger gamle LHL sentret på samme høydekote samt Elvevoll settefiskanlegg. Begge disse er ikke kommunal bygg.

3.2 Vann- og avløp

Det er ikke pr. d.d. en full oversikt over private vannbrønner og avløpsanlegg/infiltrasjonsanlegg.

Alle vannverkene i Storfjord ligger over oppskyllingshøyde. Konsekvenser vil først og fremst oppstå ved brudd i vannledninger i tilknytning til bygninger som ligger under oppskyllingshøyde og til hovedvannledning som ligger som sjøledning eller under oppskyllingshøyde.

Sjøledning er lagt mellom Elvevoll og Rasteby (sjøledning langs med vestersia, FV868) og mellom Tømmernes og Horsnes, dvs. tvers over fjorden.

Indre Storfjord (Tverrdalen) vannverk– (Øst 691276 nord 7690427)

Skibotn (Apaya) vannverk– (Øst 706008 nord 7704514)

Elvevoll vannverk – (Øst 694822 nord 7700007)

Avløpsrenseanlegg og pumpestasjoner ligger stort sett i sikker sone. I Skibotn derimot legger disse på kote 5-6 m og er i ytterste konsekvens utsatt. Utslippsledningene her på alle avløpsrenseanlegg må en regne med blir totalt ødelagt.

- Avløpspumpestasjon Roland - tilknyttet Oteren renseanlegg.
- Avløpspumpestasjon Hatteng - tilknyttet Hatteng slamavskiller
- Avløpspumpestasjon Rasingen - Skibotn
- Avløpspumpestasjon Skibotn skole - Skibotn
- Avløpspumpestasjon Skibotn omsorgssenter – Skibotn

- Mekanisk/kjemisk avløpsrenseanlegg Oteren - kote 5-6 m
- Slamavskiller Elvevoll - kote 4-5 m
- Slamavskiller Kvalhaugen – kote 3-5 m
- Slamavskiller Hatteng – kote 5-6 m
- Fremtidig renseanlegg/slamavskiller Kvalberg Skibotn (prosjekt fase pr. d.d.) kote 6-7 m

3.3 Veger/tunneler/transportknutepunkter

3.3.1 Furuflaten- Oteren Fv 868

For strekningen Elvevoll til Oteren vil ikke skadene være så omfattende. Her ligger deler av strekningen litt oppe i terrenget.

Langs denne strekningen er det totalt 7 bruer. Sannsynligheten for skade på disse bruene varierer fra noen skade til total ødeleggelse. Dette da bruene lengst inne i Storfjorden vil få begrensede skader mens bruene mellom Elvevoll og Furuflaten vil bli totalt ødelagt.

3.3.2 Oteren-Skibotn E6

Deler av E6 vil bli totalt ødelagt. Det dreier seg om de delene som ligger helt nede ved havet. På de ødelagte strekningene vil man få en utvasking av massene i veien. Man vil i enkelte områder oppleve at veien vil være helt borte. Noen deler av veien vil ikke bli berørt i det hele tatt. Dette er først og fremst strekninger innerst i Storfjord, strekning over Slettnes og strekning rundt Falsnesodden. På disse strekningene ligger veitraseen høyt.

Langs denne strekningen er det totalt 7 bruer. Skadeomfanget vil variere mye på de forskjellige bruene. Noen vil ikke få skade, mens andre vil bli totalt ødelagt.

3.4 Kaier

Skibotn kai. Beliggenhet: UTM sone 33 øst 0706619 nord 7707370
Kaia er 49,5 m lang, 9 m bred, 4 m høy med dybde fra 7,3 – 8 m.
Kaia er fundamentert på betongpåler og kaidekket har overheng over sjøen. På lavvann vanskeliggjør overhenget fortøyning av båter med fribord mindre enn ca. 3m.

3.5 Brann og redning

Brannstasjon Hatteng. Høyde over havet: 14 m
Kartreferanse/ geografisk beskrivelse: 69,26800°N 19,95990°Ø

Brannstasjon Skibotn. Høyde over havet: 18 m
Kartreferanse/ geografisk beskrivelse: 69,38711°N 20,28198°Ø

3.6 Kirke og kirkegård

Hatteng kirke og kirkegård. Høyde over havet: 9 og 7 m
Kartreferanse/ geografisk beskrivelse: 69,27205°N 19,94756°Ø/69,27265°N 19,94438°Ø

Skibotn kapell. Høyde over havet: 8 m
Kartreferanse/ geografisk beskrivelse: 69,39177°N 20,26824°Ø

Skibotn kirkegård. Høyde over havet: 5 m
Kartreferanse/ geografisk beskrivelse: 69,38636°N 20,26356°Ø

4 Kåfjord kommune

Lokasjon	***Navn***	***Alle skred***		***Revdalsfjell 2***
1/1000		***1/5000***	***1/5000***	
18	Indre-Nordnes	9	12	4
19	Nordnesodden	7	11	<2
20	Manndalen	3	4	<2
21	Skardalen	<2	<2	<2
22	Birtavarre	<2	2	<2
23	Trollvik	<2	<2	<2
24	Langneset-Strand	<2	<2	<2
25	Strand	4	5	<2
26	Olderdalen	5	7	<2
27	Nordmannvik	<2	3	<2
28	Strandli-Engeneset	<2	<2	<2
29	Djupvik	<2	<2	<2

4.1 Kommunale bygg vil bli direkte berørt

Kåfjord Rådhus Høyde over havet: 9 **m**
Kartreferanse/ geografisk beskrivelse: UTM sone 33 øst 0715012 nord 7731462.
NAV har lokaler i rådhuset. IT-senter for Nord-Troms er lokaler i rådhuset, back-up system ligger i det gamle helsesentret, Birtavarre.

Beliggenhet/veiforbindelse: Rådhuset ligger i Olderdalen sentrum -
ca. 20 m fra E6.

4.2 Brann og redning

Hovedstasjon Olderdalen Høyde over havet: **9 m**
Kartreferanse/ geografisk beskrivelse: UTM sone 33 øst 0715007 nord 7731472.

Lokalstasjon Manndalen (Løkvoll) Høyde over havet**: 4 m**
Kartreferanse/ geografisk beskrivelse: UTM sone 33 øst 715701 nord 7724617.

4.3.Vann og avløp

De kommunale vannverkene med tilhørende renseanlegg vil ikke bli berørt av en flodbølge. Ett unntak kan være renseanlegget i Olderdalen. Et ras fra Nordnes vil i liten grad kunne forurense vannverk (eventuelle støvskyer kan muligens være en konsekvens).

Vannverkene forsyner følgende områder med vann:
Olderdalen nærområde
Langnes – Birtavarre – Kåfjorddalen
Samuelsberg, Manndalen og deler av Kjerringdalen

Engenes (krisevann)
Nordmannvik
Nordmannvik UV-anlegg: Høyde 5-90m

Olderdalen
Olderdalen UV-anlegg: Høyde 15m

Numedalen

4.3.1 pumpestasjoner vann

I tilknytning til vannforsyningen er det to pumpestasjoner:
Pumpestasjon Djupvik (høyde 50m)
Pumpestasjon Greneveien i Manndalen (høyde 10 m)

4.3.2 Slamavskillere og pumpestasjoner

Oversikten viser slamavskillere og pumpestasjoner i Kåfjord som vil bli berørt av en flodbølge fra Nordnes:
Slamavskiller Birtavarre (høyde under 10m)
Slamavskiller Løkvoll Samuelsberg (høyde under 10m)

Kloakken fra Olderdalen blir ført ut i sjøen i to ledninger som ligger på ca. 25 m og i en ledning i Djupvik.

4.4 Veger/tunneler/transportknutepunkter

4.4.1 Skibotn-Manndalen E6

Deler av E6 vil bli totalt ødelagt. Veien vil bli ødelagt både av havet og av selve raset fra Nordnesfjellet. Vegen går forbi rasområdet. I dette området vil det bli ekstremt store skader på veien. Det er få områder av denne veistrekningen som ikke vil bli berørt. Området på oversiden av Røykeneset blir minst berørt, siden veitraseen ligger høyt oppe.

Langs denne strekningen er der totalt 4 bruer. For bruene over Røykeneselva, Larsbergelva, Innerelva og Yterelva er konsekvensene mye større. Disse bruene ligger plassert nede ved havet og vil få store skader. Mest sannsynlig vil alle disse bruene bli totalt ødelagt.

Larsbergtunellen, da den ligger så høyt i terrenget vil det ikke bli skade på tunellen

4.4.2 Manndalen-Birtavarre E6

Med de nye oppskyllingshøydene som er gitt for området Manndalen – Birtavarre, kan veien fordi Manndalen bli berørt, ellers ikke. Krysset ved Løkvoll er lavest, ca høydekote 3,5.

Langs denne strekningen er der totalt 2 bruer. Brua over Kåfjordelva ligger plassert slik at den mest sannsynlig ikke vil få noen skader. Brua i Skardalen ligger på høydekote +6,5, oppskyllingshøyden her er < 2 m, men brua er plassert slik at bølgene vil komme rett mot brua.

Tunellinnslaget i Skardalen ligger på høydekote +11,5. Tunellinnslaget i Båen ligger henholdsvis på høydekote +18 m (Skardalstunellen) og +22,5 (Isfjelltunellen). Oppskyllingshøyden her er < 2m.

4.4.3 Birtavarre-Olderdalen E6

Her vil skadene på E6 være veldig variable. På strekningen Birtavarre-Langnesneset vil ikke skadene være så enormt store. Man vil få skader der hvor vegen ligger helt nede i sjøkanten, og man vil få noe masseutskylling. For strekningen mellom Langneset og Olderdalen vil skadene bli store. Laveste punkt på veien er ved Langnes og like sør for Nommedalen. Her er laveste høyde +3m.

Langs denne strekningen er det totalt 4 bruer. For bruene over Trollvikelva og Lassielva vil ikke konsekvensene være så store. Disse ligger godt skjult bak Langneset og ligger langt inne i Kåfjorden. For bruene over Nomedalselva og Olderdalselva vil det ha store konsekvenser. Disse bruene vil med stor sannsynlighet få store skader. Dette er bruer som ikke ligger så høyt oppe fra havet.

Olderdalen – Djupvik E6 På strekningen fra Olderdalen til Djupvik vil skadene være variable da deler av veistrekningen ligger langs sjøen like over havnivået.

Langs denne strekningen er det totalt 7 bruer**.** Bruene over Russelva og Skardelva er de som har minst sannsynlighet for skade. Disse ligger høyt plassert i forhold til havet. For bruene over Doronelva, Nordmannvikelva, Sandforelva, Joelva og Storelva er det stor sannsynlighet for at de blir totalt ødelagt. De ligger veldig åpent til og er plassert nede ved havet.

4.5 Kaier

4.5.1 Løkvoll allmenningskai

Beliggenhet UTM sone 33 øst 0716039 nord 7724993. Lengde 40 m, bredde 12 meter, høyde 4 m, dybde 6 m. Kaia som har en vektbegrensning på 10 tonn kan ta fartøy opp til 50 m. Flytekaier på innsiden av allmenningskaia.

4.5.2 Olderdalen allmenningskai

Beliggenhet: UTM sone 33 øst 0714788 nord 7731377.
Kaia er en 50 m lang betongkai, bredde 24 m og dybde varierer fra 7,9 m – 3,5 m. Kaia er fendret på langsiden, og kan ta fartøy på opp til 70 m. Vektbelastning 20 T. Kaia har et stort bakrom.

4.5.3 Olderdalen fergekai

Beliggenhet: UTM sone 33 øst 0714955 nord 7731184.
Kaia er 60 meter lang, 4 meter bred, 4 meter høy og 5 meter dyp. Kaia er godt egnet for større fartøy (fartøy inntil 70 meter)

4.5.4 Allmennings kai Djupvik

Almenningskai Djupvik Beliggenhet: UTM sone 33 øst 0711540 nord 7747362
Kaia er en offentlig trekai 14,5 m lang, 12,5 m bred, 5 m høy, 4,7 – 5,1 m dyp.

4.5.5 Djupvik industrikai

Beliggenhet: UTM sone 33 øst 0711622 nord 7747350. Kaia er en kommunal betongkai – 40 m lang, 10 m bred, dybde 6 m. Kaia er dimensjonert for store kjøretøy. I forlengelsen av denne kaia (mot sør) dispionerer Akva-Ren en 60 m lang trekai med dybde 2,5 m.

4.5.6 JH Giævers kai Djupvik

Beliggenhet UTM sone 33 øst 0711835 nord 7747729.

Kaia er en privat 32 meter lang trekai med kapasitet til å mot større fartøy. Dybde 6,4 – 5,3 m.

5 Nordreisa kommune

Lokasjon	***Navn***	***Alle skred***		***Revdalsfjell 2***
1/1000		***1/5000***	***1/5000***	
30	Spåkenes	<2	<2	<2

31	Havnnes	<2	<2	<2

5.1 Veger/tunneler/transportknutepunkter

5.1.2 Djupvik-Langslett E6

På strekningen Djuvik til Langslett er det så langt grunn til å tro at det vil være minimal oppskyllingshøyde og dermed liten skade på veien.

Langs denne strekningen er det totalt 4 bruer**.** De ligger godt skjermet bak Spåkeneset og vil ikke bli berørt.

5.2.Kaier

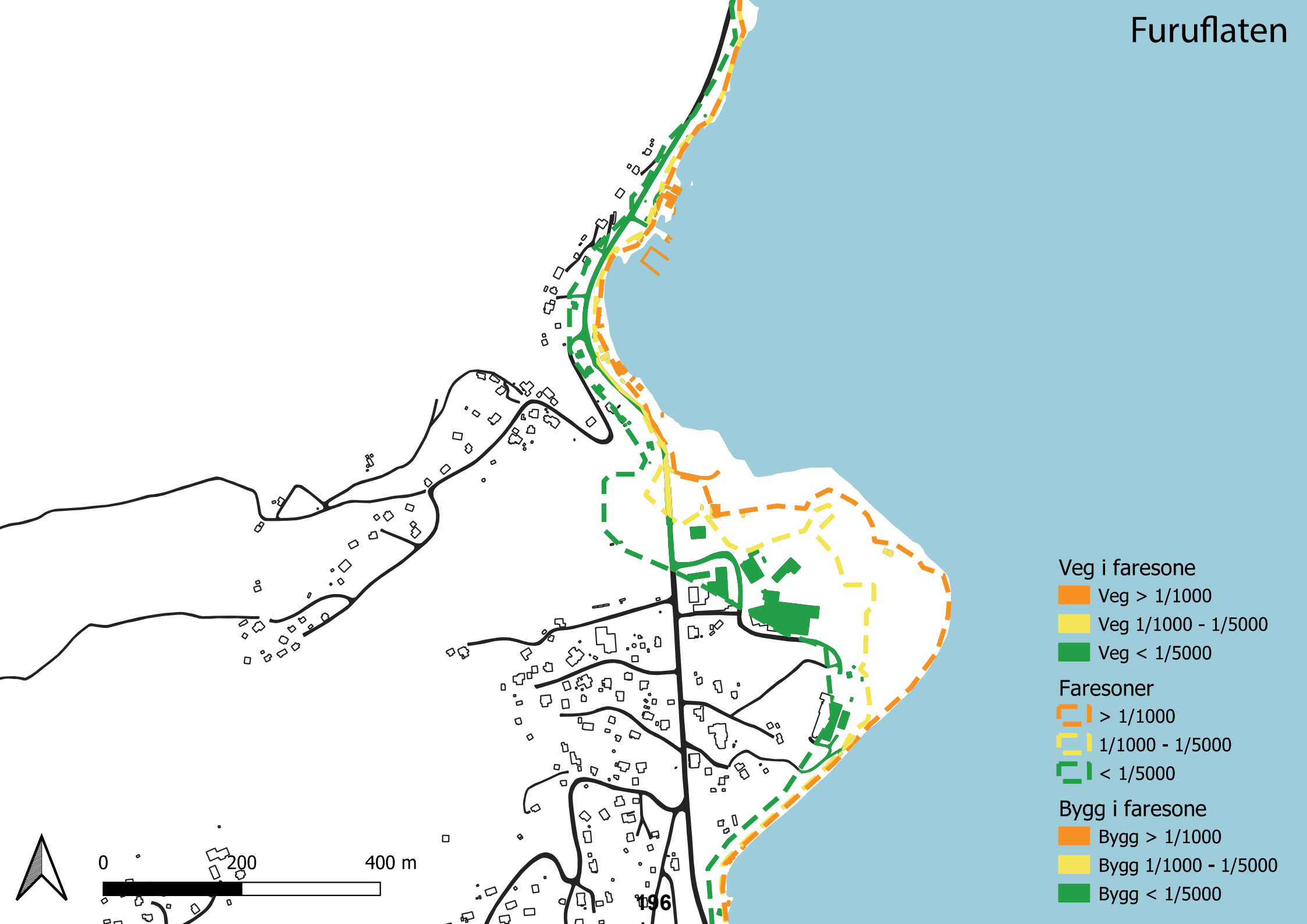
5.2.1 Rotsund offentlige fergekai

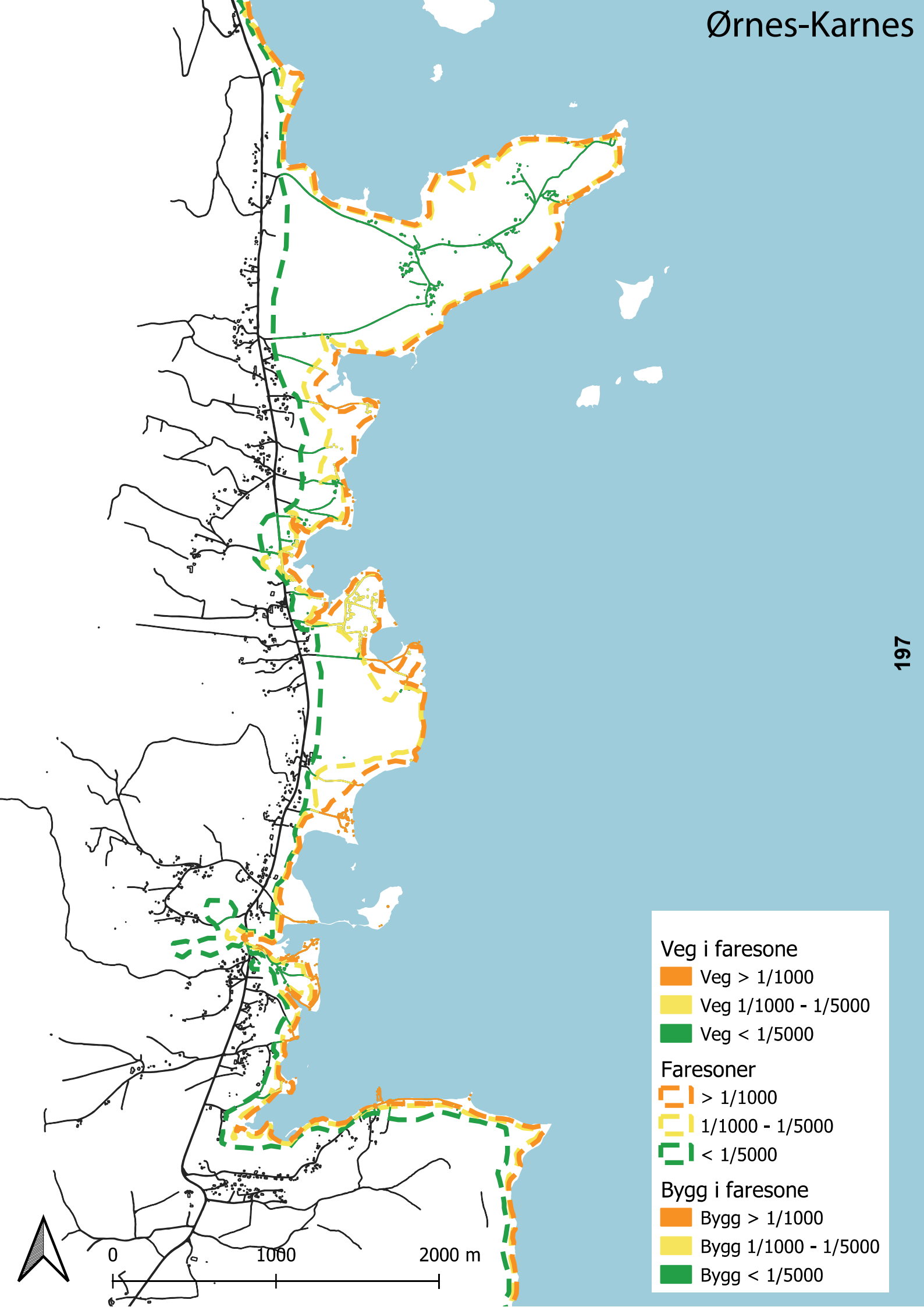
5.2.2 Kai Rotsund (lakseoppdrett Sandbakken)

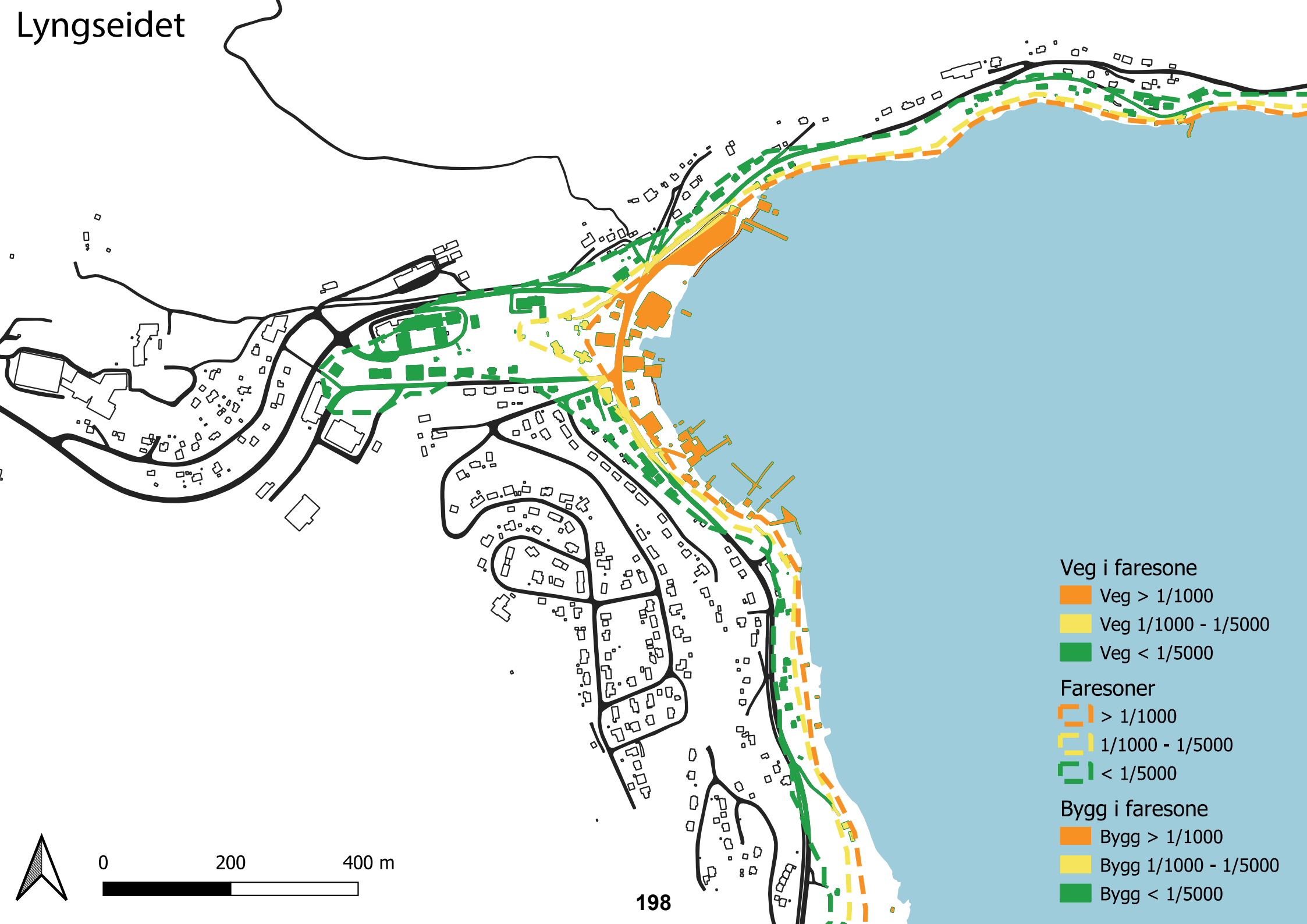
Beliggenhet: UTM sone 33 øst 717448 nord7752573
Kai er en 21 m lang trekai som blir benyttet av et lakseoppdrett– dybde 3,4 - 2,5 m.

5.2.3 Privat kai Havnes

Djupvik
Veg i faresone
Veg > 1/1000
Veg 1/1000 - 1/5000
Veg < 1/5000
Faresoner
> 1/1000
1/1000 - 1/5000
< 1/5000
Bygg i faresone
Bygg > 1/1000
Bygg 1/1000 - 1/5000
Bygg < 1/5000
0
200
400 m
195

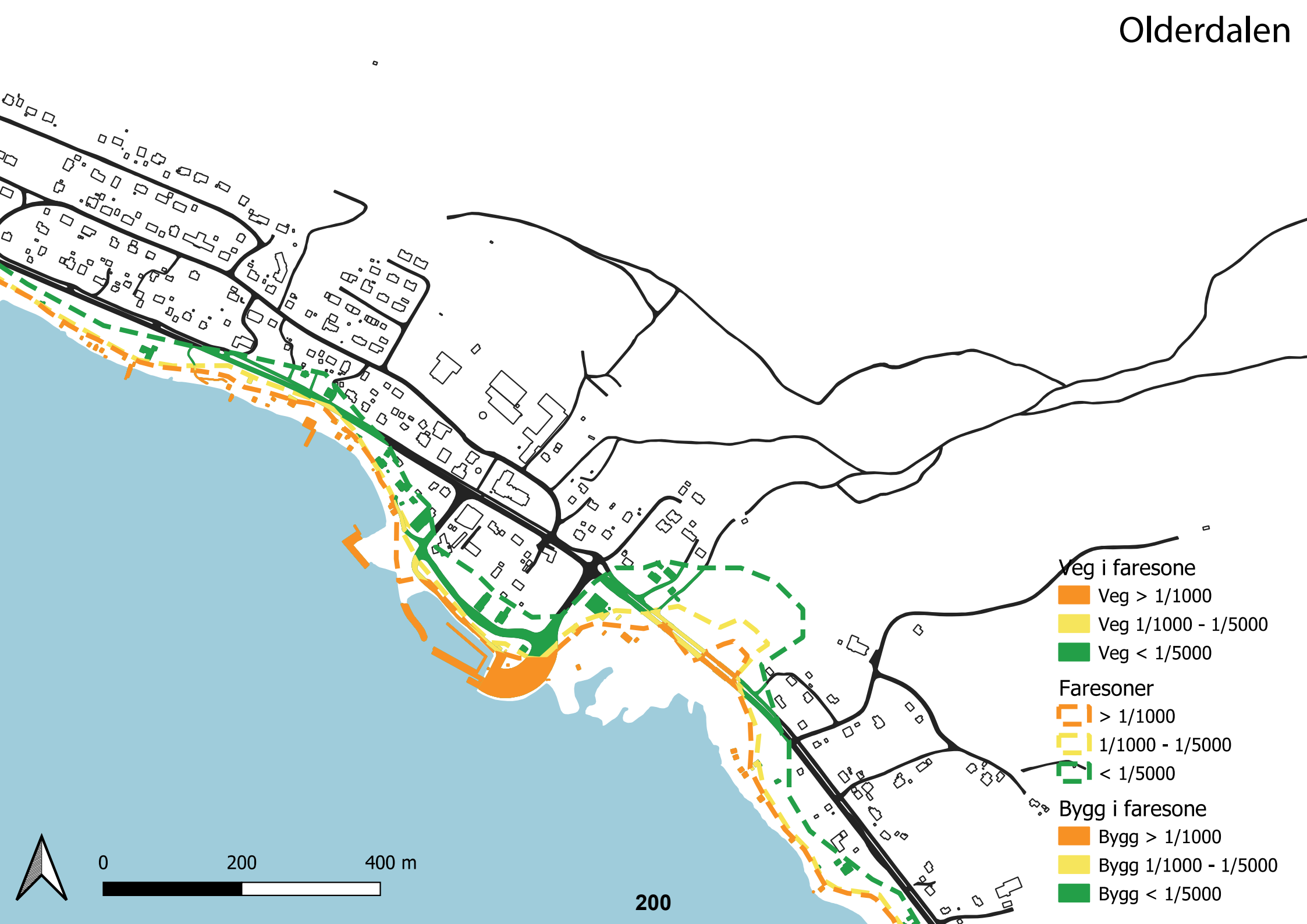

Furuflaten
Veg i faresone
Veg > 1/1000
Veg 1/1000 - 1/5000
Veg < 1/5000
Faresoner
> 1/1000
1/1000 - 1/5000
< 1/5000
Bygg i faresone
Bygg > 1/1000
Bygg 1/1000 - 1/5000
Bygg < 1/5000
0
200
400 m
196


Ørnes-Karnes
197
Veg i faresone
Veg > 1/1000
Veg 1/1000 - 1/5000
Veg < 1/5000
Faresoner
> 1/1000
1/1000 - 1/5000
< 1/5000
Bygg i faresone
Bygg > 1/1000
Bygg 1/1000 - 1/5000
Bygg < 1/5000
0
1000
2000 m

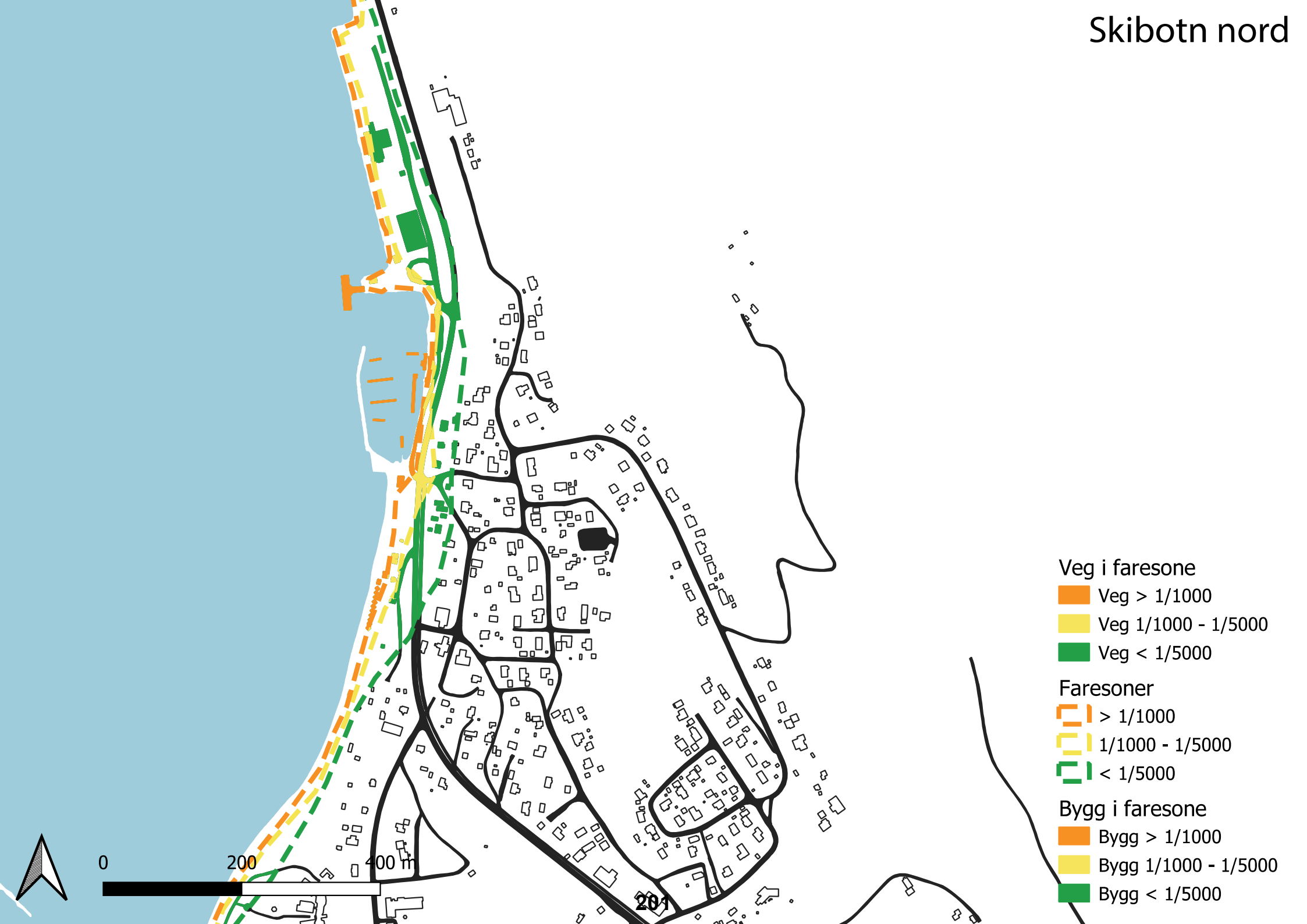

Lyngseidet
Veg i faresone
Veg > 1/1000
Veg 1/1000 - 1/5000
Veg < 1/5000
Faresoner
> 1/1000
1/1000 - 1/5000
< 1/5000
Bygg i faresone
Bygg > 1/1000
Bygg 1/1000 - 1/5000
Bygg < 1/5000
0
200
400 m
198

Løkvoll
Veg i faresone
Veg > 1/1000
Veg 1/1000 - 1/5000
Veg < 1/5000
Faresoner
> 1/1000
1/1000 - 1/5000
< 1/5000
Bygg i faresone
Bygg > 1/1000
Bygg 1/1000 - 1/5000
Bygg < 1/5000
0
200
400 m
199

Olderdalen


Veg i faresone
Veg > 1/1000
Veg 1/1000 - 1/5000
Veg < 1/5000
Faresoner
> 1/1000
1/1000 - 1/5000
< 1/5000
Bygg i faresone
Bygg > 1/1000
Bygg 1/1000 - 1/5000
Bygg < 1/5000
0
200
400 m
200

Skibotn nord



Storfjord kommune

Arkivsaknr: 2019/282 -77
Arkiv: 151
Saksbehandler: Øistein Nilsen
Dato: 02.11.2020

Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
41/20	Storfjord plan- og driftsstyre	06.11.2020

Budsjett 2021 og økonomiplan 2021- 2024

Økonomisjefen kommer i møtet og orienterer om budsjett 2021.

Vedlegg

1 Investeringsprogram 2021 -2024

2 Kapittel 1.6 og 1.7 Miljø,- drift og beredskap 2021 -2024

Saksopplysninger

Budsjett for 2021 og økonomiplan for Storfjord kommune 2021-2024 er under arbeid og Rådmannens forslag skal legges fram for Formannskapet 18.noveber som er kommunens økonomiplanutvalg.

Før formannskapet behandler budsjettet og legger det ut på høring, er det mulig for Miljø, - plan og driftsstyret å gi sine innspill. Fremlagt budsjettnotat i Miljø, - plan og driftsstyret gjelder for kapittel 1.6 og 1.7. Dette omfatter både drift- og investeringsbudsjettet.

Vurdering

Rådmannen skal sende ut sitt budsjettforslag i god tid før møtet i formannskapet 18. november. Da saksdokumentene til dette møte i sin helhet ennå ikke er klar til utsending vil det i vedlagt dokumenter til MPD kunne forekomme noen justeringer. Men i hovedsak vil de fremlagte dokumenter kunne få mindre justeringer.

Rådmannens innstilling

Det legges ikke fram innstilling, da det er MPDs innspill som skal videre til Formannskapet.

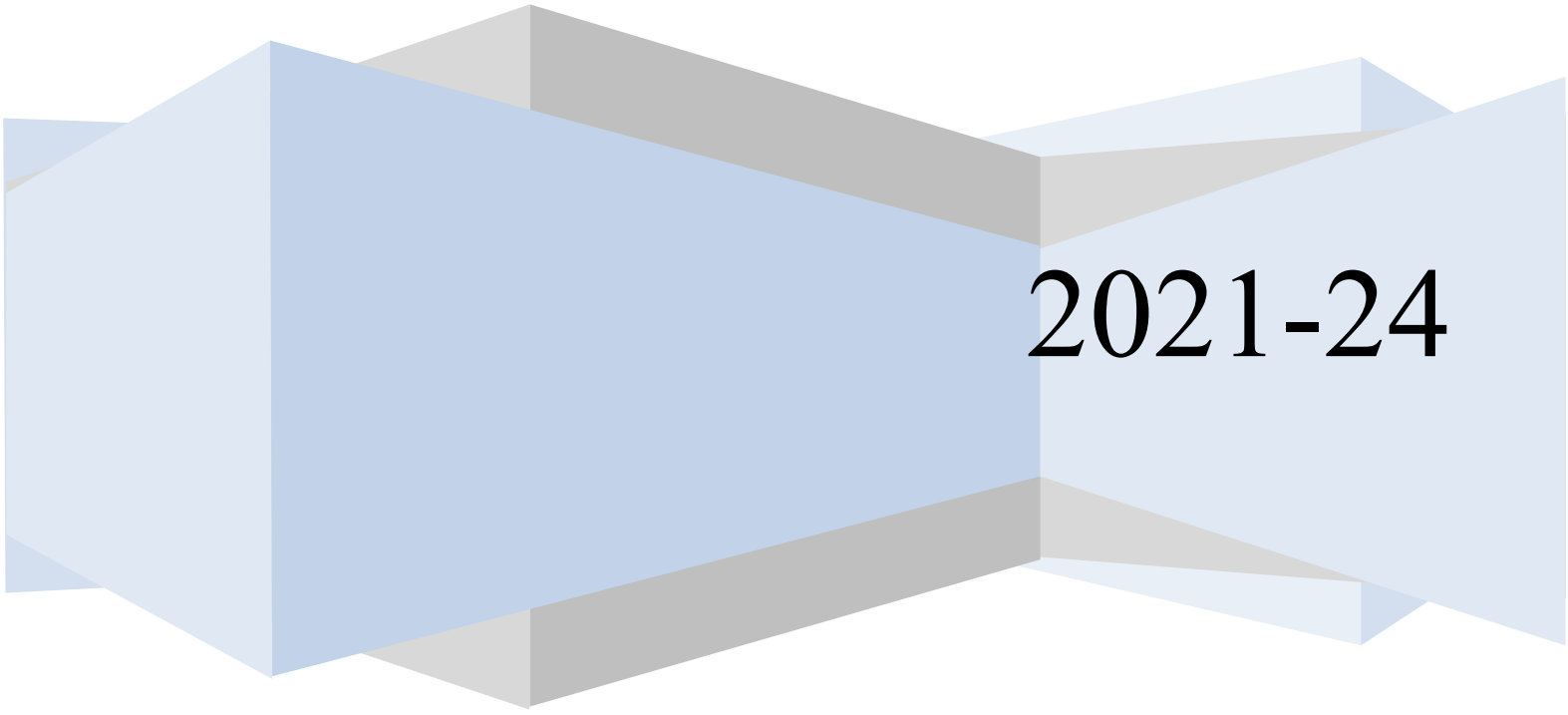
Prioriteringer	prosjektnr	Storfjord kommune Investeringsprogram 2021-2024	Funksjon	2021 Tilskudd	Bruk av ubrukte lånemidler	Bruk av mva-komp.	Bruk av fonds-midler	Bruk av inntekt salg AM	Eksterne lån VAR	Eksterne lån 2021	2021	2022	2023	2024	Kommentar/fremdrift
		VANN OG AVLØP													
	1000	Oppgradering vannledning Vestersia.	345						500 000		500 000	500 000			
	1014	Nytt avløpssystem Skibotn, Apaja	353										400 000		Forprosjekt flyttet fra 2021 til 2023
	1015	Avløpsrenseanlegg Skibotn / Skibotn kloakk	350									3 000 000			B reg i 2020 og det overføres 10,5 mill til 2021.
NY		Olderelv camping avløpssystem	345 og 350						2 000 000		2 000 000				
NY	1132	Opgradering VA Hatteng - Fase 2A	345 og 350										5 000 000		Knytte seg opp mot Åsen (budsjettsum)
NY	1133	Oppgradering Hatteng - Fase 3												14 000 000	Knytte seg opp mot Brenna og Hatteng skole (budsjettsum)
	1060	Knytte sammen Indre Storfjord og Elvevoll vannverk	345										300 000	5 400 000	Forskjøvet oppstart fra 2021 til 2023.
	1061	Rehabilitering VA ihht hovedplan	345 og 350									1 500 000	1 000 000	700 000	Breg i 2020 og det overføres 0,3 mill kr til 2021.
	1085	Hansenskogen - utbygging VA	345 og 350									1 500 000			Breg i 2020 og utsetter oppstart til 2022.
	1086	Hansenskogen - utbygging vei og strøm	333									1 000 000			Breg i 2020 og utsetter oppstart til 2022.
	741	VA Oteren - videreføring	345										830 000		Breg i 2020 og utsetter oppstart til 2023. Området ovenfor Hansenskogen
	1090	Oppgradering VA-Hatteng Bru og gangveier- fase 2B										9 500 000			Bru og gangveier på hver side av brua (budsjettsum)
	1135	Forprosjekt nytt avløpsrenseanlegg Oteren/Hatteng	350						500 000		500 000				
	1136	Nødvannshandtering drikkevann- nødvannstanker på henger	345						250 000		250 000				Ihht beredskapsplan. I 2020 er det budsjettert med 0,15 mill kr.
NY	1137	Renovere tak i basseng - vannverk Skibotn	345						250 000		250 000				Eksist. takplater er i ferd med å falle ned
		VEIER													
	1004	Kommunale veier, oppbygging og grusing	332							1 000 000	1 000 000	1 000 000			Sluttføring Fosseveien
	1020	Trafikksikkerhetstiltak	332									1 000 000	1 000 000	1 000 000	B reg i 2020 og det overføres 0,6 mill kr til 2021.
	1058	Oppgradering av bruer ihht rapport	332									300 000			B reg i 2020 og det overføres 0,3 mill kr til 2021.
	1109	Oppgradering av Solvoll og Kavelfossen bru ihht rapport	332							300 000	300 000	1 500 000	1 500 000		
	1138	Oppgradering og asfaltering Horsnesveien	332										6 400 000		Forskyves fra 2021 til 2023.
	1139	Opgradering og asfaltering Gammelveien Skibotn	332											4 900 000	Forskyves fra 2022 til 2024.
		BYGNINGER													
	171	Kommunale boliger oppgradering	265									1 000 000	1 000 000		Hvileår 2021
	1064	Kommuale bygg oppgradering	130									1 000 000			Hvileår 2021
	1120	Hatteng skole - oppgradering /forprosjekt SFO. Utvidelse skogang. Heis.	222							2 600 000	2 600 000				Ihht byggteknisk befaring. Total ramme 5,2 mill kr. Skogang og prosjektering. Heis.
	1065	Oppgradering av uteareal og trygge lekeplasser Skibotn	222							125 000	125 000				
	1066	Oppgradering av uteareal og trygge lekeplasser Hatteng	222							125 000	125 000				
	1104	Oppgradering Samfunnshuset generelt	385									1 250 000			Mye av summen i 20 må plusses på 2021 - b. regulering
	1122	Helsehuset. Tak, maling og etterisolering	130		300 000						300 000	700 000			B reg i 2020. Prosjekt avlyst i 2020 og flyttet til 2021 og 2022.
		BRANN													
	1068	Branntekniske tiltak etter byggteknisk befaring	130									550 000			
	1113	Ren og skitten sone Skibotn brannstasjon	339										1 000 000		Flyttes fra 2022 til 2023
	1033	Brannstasjon Hatteng - ren og skitten sone	339		500 000					4 000 000	4 500 000				Basert på anbud i 2019. Pålegg fra arbeidstilsynet. Risiko for stengt stasjon.
		Sekshjuling m/vannpumpe - øke beredskapen knyttet til skog og lyngbrann	339							250 000	250 000				
NY		Tankbil - 19 tusen liter	339										2 500 000		
		KIRKE													
	1069	Forprosjekt utviding av Hatteng kirkegård	393									250 000			
	1070	Utviding av Hatteng kirkegård	393									4 000 000	4 000 000		
	1071	Menighetsbygg m/toalett Hatteng	390												Flyttes til 2025 kr 2,5 mill kr
	1114	Energiøkonomisering, bytte vinduer og male kirka utvendig	390											700 000	
	1115	Maling av kirkerommet	390											750 000	
		ANDRE TILTAK													
	961	EK-innskudd KLP	100					642 989			642 989	650 000	650 000	650 000	etter prognose fra KLP
	1057	Digitalisering	120							500 000	500 000	250 000	250 000	250 000	Hovedvekt på å oppgradere infrastruktur og digitalisering av arkiv.
	1098	Tilrettelegging og forprosjekt Skibotn kai/Skibotn industriområde	330							500 000	500 000				Forprosjekt
		Utfylling/utbygging Skibotn kai/Skibotn industriområde											xx xxx xxx	xx xxx xxx	Tallfestes eksakt etter prosjektering er gjenomført
		Reguleringsplan inkl. eiendomsforhold Kvesmenes industriområde	330									200 000			
		Tilrettelegging og forprosjekt Kvesmenes industriområde	330										500 000		Ekstern kompetanse må benyttes.
		Utfylling/utbygging Kvesmenes industriområde												xx xxx xxx	Tallfestes etter prosjektering er gjenomført
NY		Reguleringsplan boligfelt Skibotn, bak Skoleveien												xx xxx xxx	Tallfestes etter prosjektering er gjenomført
NY		Oppmålingsutstyr- Nytt måleutstyr/datautstyr i felt - landmåler	303							150 000	150 000				
	1126	Inventar barnehager og skoler	222							200 000	200 000				
	1125	Læremiddelpakke	222		0					200 000	200 000				Pågår. Forsinket grunnet Korona. Beregner at midlene vil gå. Breg des 20.
		Mva-komp				2 150 000				-2 150 000					
				0	**800 000**	**2 150 000**	**0**	**642 989**	**3 500 000**	**7 800 000**	**14 892 989**	**30 650 000**	**26 330 000**	**28 350 000**	

Storfjord kommune
MANGFOLD STYRKER

BUDSJETTFORSLAG 2021

Tekstdel Kap 1.6 og 1.7
Miljø, drift og beredskap

29.10.2020



Plan- og driftsetaten, Kap. 1.6 og 1.7

1. Generelle og gjennomgående mål for Plan- og driftsetaten

- Forvalte tildelte ressurser innen sektoren på en målrettet og økonomisk trygg måte samt levere gode tjenester til innbyggerne med riktig kvalitet innenfor våre tjenesteområder.
- Organisere oss slik at en blir mer nærings- og innbyggerorientert. «Rød løper» tankegangen skal være fremtredende
- Synliggjøre for politikerne behovet for å ta vare på investert kapital samt oppgradering og renovering. Dette gjennom bl. annet forslag til tiltak i budsjettbehandlingen.
    - Tiltak som ikke kommer med vil da ramme tjenesten direkte med de følger dette får.
- Være pådriver for et mer tverrfaglig arbeid mellom etatene og mellom nabokommuner for å skape synergier og mer effektive tjenester.
- Holde de ansatte faglig oppdatert med kompetanseheving innen sine ansvarsområder.
- Legge til rette for et godt og sundt arbeidsmiljø samt jobbe målrettet med HMS og sykefravær.

2. Status

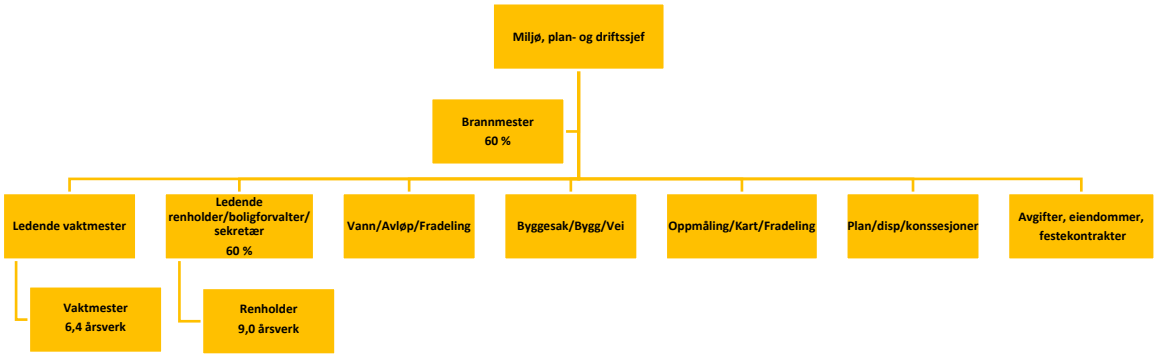
Måloppnåelse for 2020 for plan- og driftsetaten er etter det vi opplever fra administrasjons side god. Målfokuset her er stort sett fulgt, og det er oppnådd gode resultater innen de fleste punktene. Vi har imidlertid enda en del å hente på et viktig felt nemlig «rød løper» tankegangen. Herunder samarbeid på tvers av etatene og ut mot tiltakshavere /innbyggerne. Dette henger ene og alene sammen med manglende kapasitet.

Investeringstakten i kommunen er fortsatt høy, og det har vært og er et stort press på etaten. Det investeres i nye bygg og anlegg, og disse krever ekstra ressurser til drift. Før de nye byggene ble medregnet er det kalkulert med at vi har et etterslep på to-tre vaktmestre samt en mellomleder i administrasjon. Dette er atter en gang foreslått som tiltak i budsjettet, og må komme med for å rette på det avviket som er fremlagt.

Vi har et stort etterslep på flere sektorer, og det er i budsjettet for 2021 heller ikke lagt opp til økninger på forebyggende vedlikehold i driftsbudsjettet da vi fortsatt må ta ned rammene våre. Budsjettene fra tidligere år er også i år med få unntak blitt videreført.

I 2020 har vi fortsatt med interkommunal kursing. Denne gangen med en kursdag innen innkjøp. Som året før var det Halti som koordinerte dette. Kurset ble arrangert på rådhuset i Kåfjord.

Organisering av plan- og driftsetaten



3. Hovedutfordringer

Hovedutfordringene i plan- og driftsetaten er å ivareta investert kapital innenfor bygg og anlegg. Det har de siste årene blitt gjort en kartlegging av teknisk status for alle kommunale bygg. Avvikene her, og kostanden med oppgradering, ble tatt inn i investeringsbudsjettet og arbeidet her er startet. Dette er foreslått videreført også i 2021. Det er gjort myr de siste årene, men det er en del som fortsatt gjenstår.

Det er viktig at politikerne som bevilgende myndighet får kjennskap til de utfordringene som ligger foran oss i forhold til etterslepet på vedlikehold på kommunale bygg og anlegg. Derfor må også driftsbudsjettet på sikt oppjusteres gjennom økte rammer. Det er de siste 5 årene ikke lagt til grunn noen økninger i driftsbudsjettet. Vi har tatt inn de nye byggene, men eksisterende bygg har fortsatt uendret vedlikeholdsbudsjett.

Plan og driftsetaten har et bredt spekter av arbeidsoppgaver. Vi kan nevne midlertidige kartforretninger, arealplaner, reguleringsplaner, vann og avløp, vedlikehold, kommunale bygg, kommunale veier, kommunale avgifter, prosjektstyring, investeringer, renholdstjenester, vaktmestertjenester, brann, beredskap, etc. I forbindelse med ny organisering og overføring av planfunksjonen til utviklingsetaten så er det i budsjettet tatt høyde for at mest mulig av planarbeid gjennomføres i egen regi. Dette gjelder bl.a. grunneier avklaringer på Kvesmenes og utarbeidelse av planforslag slik at dette er ferdig, slik at kommunen kan utnytte steinmassermasser ved evt bygging av tunnel.

Etaten er i mange sammenhenger kommunens «ansikt utad», og skal bidra for å tilrettelegge for utvikling i kommunen. Vi håndhever mange særlover og forskrifter som i sin konsekvens har stor innflytelse på folks hverdag. Plan- og driftsetaten har tett kontakt med sektormyndigheter som Fylkesmannen, NVE, Statens vegvesen o.l. samt at vi har stor publikumskontakt. Vi skal balansere lovens krav mot publikums, og mange ganger kommunens ønsker.

Samhandling med andre etater og da spesielt med næring blir veldig viktig i årene som kommer hvis man skal klare å skape vekst i vår kommune.

4. Rådmannens budsjettforslag for Plan- og drift

4.1 – Hovedoversikt driftsbudsjett 2021

Driftsbudsjettet, kapittel 1.6 og 1.7, ligger som eget vedlegg.

4.2 Nye tiltak som er tatt med i rådmannens budsjettforslag

Tiltakene som er beregnet for 2021 og resten av planperioden ligger som eget vedlegg

4.2 Nye tiltak som er tatt med i rådmannens budsjettforslag

	2021	Forslått tatt med
Kapittel 1,6 som gir økte kostnader	**432 000**	
Arbeidstøy brann og redning 3 sett	30 000	x
Treningsutstyr brann og redning	45 000	x
Uniform/kjeledresser brann og redning (sommerbruk)	57 000	x
Naturskade vedlikehold	150 000	
Økte kostnader sandstrøing	100 000	
Økte utgifter lønn utrykning/beredskap	150 000	x
Innleid snøbrøyting	400 000	
Overflatevann Skibotn	150 000	x

Ingeniørstilling 100% har stått vakant siden1.8.20 i påvente av omorganisering/oppgavefordeling mellom drift og utviklingsetaten. Konsekvensene i fortsettelsen av dette er at vi ikke klarer å redusere etterslepet på oppgaver generelt. Det er ikke ressurser til å prioritere miljøfokuset som kommunestyret ønsker å prioritere. I tillegg har en valgt å ikke videreføre arbeidsavtaler med «ingeniør pensjonister» utover 1.12.

5. Opplysninger om tjenestene

5.1 Kommunale veier

Det ble i 2018 startet et løp med oppgradering av kommunale grusveier til fast dekke. Asfalteringsplan for kommunale veier ble igangsatt 2018 og er sluttført i 2019. Dette i henhold til vedtatt asfalteringsplan. Dette var et investeringstiltak. I driftsbudsjettet er rammene videreført som tidligere år, men samtidig er en del av kommunalt vedlikehold forskjøvet ut i tid.

5.2 Vann og avløp

Storfjord kommune har et VA nett som i flere deler av kommunen er moden for utskifting. Arbeidet her er startet og bl. annet Vestersia er nå renovert helt til Stubbeng. Vannbehandlingsanleggene ble oppgradert i 2018 -2019, der alle UV anleggene er byttet ut. Det er installert nye filtre samt nødklor anlegg. I tillegg er det installert SD anlegg (sentral driftskontroll) på VA-installasjonene.

Våre ansatte har også i 2020 vært på mange utrykninger knyttet til lekkasjer på rørnettet. Det er også mange utrykninger på tett avløp. Frostproblematikken var ikke så omfattende som i 2018 og 2020 kan betraktes som et normalår. Behovet for vedlikehold spesielt på Vestersia må videreføres i 2021.

Det er utarbeidet en ROS-analyse for vannverkene våre, samt en beredskapsplan som dekker denne analysen. Det er også utarbeidet en rutinebeskrivelse for anleggene. Disse er revidert og godkjent av mattilsynet.

Kommunen bruker UMS varsling (varsling pr. telefon med tale eller SMS) for å varsle innbyggerne om arbeid på vann- og avløpsledninger, kokepåbud m.m. Dette fungerer svært godt. I tillegg varsles det gjennom facebook, nettsider og direktevarsling til helseinstitusjoner og hjemmetjenesten.

Avgiftsnivået for vann og avløp (VA):
Gebyrene vil måtte bli økt fra 2020 til 2021 da en må ta hensyn til prisvekst samt fortsatt store investeringer som er gjort og gjøres på VA-nettet i 2020. Avgiftene utregnes i henhold til selvkost. I investeringsplanen for perioden 2021-2024 er det fortsatt flere store prosjekter som ligger inne under VA- området.

5.3 Kommunale bygg
Driftsbudsjettet knyttet til vedlikehold av kommunale bygg er lavt, og det er stort etterslep som skal tas inn. Det er imidlertid et fokus på dette, og også på hele organiseringen av boligforvaltningen i Storfjord kommune. Det er i 2020 bygd nye boliger, som vil kreve kommunale tjenester. Forvaltningen generelt av kommunal bygningsmasse er satt på sakskartet, og dette fokuset vil bli videreført i planperioden. Med dette må en etter hvert også øke rammene for drift og vedlikehold av byggene.

Det er gjort en omfattende kartlegging av tilstanden på all bygningsmasse. Denne rapporten foreligger og er lagt frem for politisk utvalg. Avvikene som her kom frem, og kostnadene med å lukke disse, ble tatt med i investeringsplan for 2020-2023. Dette er nå synliggjort for politikerne. Problemet til kommunen er fortsatt at en pr. i dag ikke har nok vaktmestre til å ivareta det forebyggende vedlikeholdet. Vi klarer rett og slett ikke å «nå over» alle bygg og installasjoner. Her har etaten kalkulert med at det vil kreve tre nye stillinger for å kunne ha et tilfredsstillende forebyggende vedlikehold av eksisterende bygningsmasse. Problemstillingen ble lagt frem for kommunestyret ifm. status for etaten i april 2018. I 2020 har det bl.a. vært benyttet pensjonister for å foreta en del vedlikehold, men disse arbeidsavtalene er ikke forlenget utover 1.11.20 av budsjettmessige hensyn.

5.4 Fradeling og Oppmåling
Det har blitt jobbet godt med oppmåling også i 2019, og vi var godt i rute med dette arbeidet. Mye tid går med til feilretting i kart og matrikkel og også arbeid som følge av bl. annet sammenslåing av Troms og Finnmark til et fylke. Nytt kommunenummer er innført som medførte mye arbeid for kommunene. Dette arbeidet med dette er avsluttet.

5.5 Planlegging
Storfjord kommune har flere planer under utarbeiding. Arbeidet med samfunnsplan er avsluttet og denne er vedtatt i kommunestyret. I første styringssår for det nye kommunestyre skal planstrategien legges frem.

Ellers har vi flere reguleringsplaner som er under oppstart og er undere arbeid.
Vi nevner:

- Skibotn kai/Skibotn industriområde
- Avløpsrenseanlegg Kvalberg
- Sentrumsplan Oteren
- Sentrumsplan Hatteng
- Boligfelt Skoleveien Skibotn
- Lagune på Avfallsservice anlegg i Skibotndalen (kjøres av Avfallsservice).
- Scooterløyper

5.5 Feiing, brann og redning

Storfjord kommune er i henhold til Brann- og eksplosjonsvernloven og Forskrift om organisering og dimensjonering av brannvesen pålagt å ha et brannvesen som skal være innsatsstyrke i forbindelse med brannsituasjoner, og bistå med innsats ved andre akutte ulykkessituasjoner. Kommunens oppgaver etter brannvernlovens § 11 kan helt eller delvis overtas av et annet brannvesen, jf. § 15. Kommunene skal sikre at brannvesenet er organisert og bemannet med personell som har tilstrekkelig kompetanse i forhold til de oppgaver de er tillagt.

Storfjord kommune gjorde i 2013 en avtale med Tromsø kommune om brann- og feiertjenester.
Før utløpet av hvert kalenderår skal det utarbeides et forslag til forebyggende plan over neste års brannforebyggende aktivitet i kommunen. Forslag til plan utarbeides av forebyggende avdeling i Tromsø Brann og redning.

Feiertjenesten
Tromsø Brann og redning skal utføre de arbeidsoppgaver som Storfjord kommune er pliktet til gjennom kap. 7 i Forskrift om brannforebyggende tiltak og tilsyn.

Lokale forskrifter:

Lokale forskrifter skal politisk behandles med vedtak før de settes i verk. Det er derfor lokale forskrifter som danner premisser for praksisen for kommunens feiing. Den 1.1.2007 ble det innført behovsprøvd feiing og fra samme dato innførte Storfjord kommune lokal forskrift for feiing og tilsyn (*FOR 2006-12-13 nr 1691: Forskrift om feiing og tilsyn av fyringsanlegg og om gebyr for gjennomføring av lovbestemt feiing og tilsyn med fyringsanlegg, Storfjord kommune, Troms*).

Denne forskriften er hjemlet i brann og eksplosjonsvernloven § 28 og i forskrift om brannforebyggende tiltak og tilsyn § 7-3.

Praktisering av feiing kontra avgiften på utført feiing i lys av selvkostprinsippet:

Forskriften åpner for at kommunen kan feie piper ut fra behov, men som minimum hvert 4. år. Kommunestyrets vedtatte lokale forskrifter åpner for at gebyr innkreves selv om feiing og tilsyn ikke utføres hvert år for alle husstander, samt i følgende tilfeller:

1. Feier ved inspeksjon av fyringsanleggets røykkanaler har funnet at feiing ikke er nødvendig
2. Feier etter varsel og ved oppmøte til fastsatt tid, ikke har tilfredsstillende adgang til fyringsanlegg, fordi eier eller leietaker ikke har vært til stede, eller lagt forholdene til rette for adkomst til fyringsanlegget.
3. Kommunen har etablert ordning med periodevis (årlig) innkreving av gebyr med hensyn til et rasjonelt innkrevingssystem, og at lovbestemt feiing og tilsyn foregår etter en rullerende plan.

Dette er utgangspunkt for praktisering av feiing.

*Selvkostprinsippet***:**
Feiertjenesten gir en merkostnad for kommunen, og derfor er alle kostnader som er knyttet til produksjon av denne tjenesten tatt med i beregningen av gebyrgrunnlaget for tjenesten. Regnskapsoversikt viser kostnader og inntekter og oversikt over dekningsgrad synliggjør det som ligger til grunn for gebyrberegningen.

År	Dekningsgrad
2013	75,9 %
2014	99,2 %
2015	96,6 %
2016	103,5 %
2017	82,40 %
2018	107,3%
2019	68,30%

Som tabellen ovenfor viser har vi de siste årene vært noenlunde i balanse vedr. selvkost på feiing unntatt 2019. Det ble i 2015 gjort en avsetning til fond. Dette er gjort for å kunne imøtekomme svingninger i inntekter og utgifter. I 2017 ble det brukt av fondet for å utligne inntekter og utgifter. Selvkostområdet feiing vil ha mindre omfang enn for andre selvkostområder som f.eks. vann og avløp. Storfjord kommune krever inn feiegebyr iht. avtalen med Tromsø kommune. I tillegg legges administrasjonskostnader inn i gebyrgrunnlaget, dette iht. selvkostprinsippet. Ut ifra dekningsgrad 2019 bør feieavgiften økes til selvkost.

6. Investeringsprogrammet for 2021 - 2024

Fullstendig versjon av investeringsprogrammet er vedlagt. Samlet under er de største tiltakene/prosjektene som er ny i 2021, men en del av tiltakene som er startet/ligger i investeringsbudsjettet fra økonomiplanperioden 2020 - 2023 bl.a.VA Hatteng/Oldersletta

Prosjekt	**2021**
Olderelv camping avløpsanlegg	2 000 000
Oppgradering vannledning Vestersia	500 000
Renovere høydebasseng Skibotn	250 000
Hatteng skole - oppgradering /utvidelse SFO og lærerværelse	2 600 000
Brannstasjon Hatteng – ren og skitten sone	4 500 000
Reguleringsplan nytt boligfelt Skibotn	Fastsettes etter prosjektering
Oppmålingsutstyr	150 000
Trafikksikkerhetstiltak	3 100 000
Inventar barnehager og skoler	200 000
Læremiddelpakker	200 000

Det er mange prosjekter også i 2021. De største følger med over fra 2020 blant annet fase 2 VA. Som vedlegg til tekstdelen ligger en oversikt over alle investeringsprosjekter som ligger inne i investeringsprogrammet for 2021-2024.

Øistein Nilsen

Fung.
Plan- og driftssjef

29. oktober 2020