

Beskrivelse

Kommunal forskriftsprosess, snøscooterløyper i Senja

- Saksutredning
- Driftsforutsetninger
- Vedlegg:
 - a. Vurdering iht. naturmangfoldloven
 - b. ROS - analyse
 - c. Merknadsbehandling kommunal forskrift rekreasjonsløyper på Lenvikhalvøya.
 - d. Revisjonsomfang
 - e. Vedtak_Kryssing_Fv_Sollidalen



NR.	REVISJON	DATO	ARKIVSAK NR.	SIGN.
1	Høring og offentlig ettersyn	05.11.2018	17/2532	KAGR
2	Endret iht. merknadsvurdering etter høring	07.02.2019	17/2532	KAGR
	Vedtatt i Senja kommunestyre	28.02.2019		
NR.	Oppstart revisjon vedtatt forskrift	20.06.2019	17/2532	KAGR
1	Høring og offentlig ettersyn	01.03.2020	17/2532	MAJA

Forord

Som svar på økende etterspørsel om tilretteleggelse for snøscooterløyper har Senja kommune med hjemmel i motorferdselloven gjennomført en forskriftsprosess etter reglene i nasjonal motorferdsselforskrift §4a og gjennom vedtak i Senja kommunestyre den 28.02.2019 fastsatt lokal forskrift for snøscooterløyper med bestemmelser om bruk i fast angitte løyper på Lenvikhalvøya. Vedtaket om snøscooterløyper bygger på registrert interesse i lokalbefolkningen blant kjørere, lag- og foreninger samt bygdelag mfl. På bakgrunn av innspill og merknader i høringsperioden er det samtidig registrert kritiske meninger og bekymringer til planleggingen av løypene som Senja kommune har hensyntatt og vektlagt gjennom forskriftsprosessen.

I Beskrivelsen redegjør Senja kommune for arbeidet med forslaget til bestemmelser om bruk og utarbeidelse av kart over løypenettet samt hvilke hensyn som er tatt underveis i prosessen innenfor rammene for å vedta snøscooterløyper. Innspill til løypetraseer er justert og tilpasset underveis i utredningsprosessen. Løypene er tegnet inn i kommuneplanens arealdel til informasjon for øvrig arealplanlegging.

Senja kommunes intensjon bak arbeidet er å:

- Tilrettelegge for at det skapes et tilbud for fornøyleskjøring med snøscooter på vinterstid.
- Tilrettelegge for snøscooterkjøring i lovlige former, i et område hvor ulovlig kjøring er utbredt og på den måten kanalisere kjøringen mot én fast løype.
- Støtte opp om utvikling og levende lokalsamfunn gjennom tilretteleggelse for økt aktivitet

Revisjon

På kommunestyrets anmodning har rådmannen startet arbeidet med en ny forskriftprosess der det tas sikte på revisjon av Senja kommunes gjeldende forskrift om snøscooterløyper med bestemmelser om bruk av løypene og kart over løypenett. Hovedmålet med forskriftsrevisjonen er å kartlegge mulighetene for en utvidelse av løypenettet fra Sollidalen til Nordnorsk trafikksenter i Finnfjordeidet.

Rådmannen har utarbeidet forslag til revidert forskrift om snøscooterløyper i Senja kommune som legges ut til høring og offentlig ettersyn etter reglene i plan- og bygningsloven §11-14 (min. 6 uker) slik som beskrevet i nasjonal motorferdsselforskrift §4a. Vedtaket er hjemlet i Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven) §4a som gir kommunene mulighet til å i forskrift fastsette løyper for kjøring med snøscooter på vinterføre.

Plan- og forskriftsmaterialet er sammensatt av følgende dokumenter:

1. forslag til kommunal forskrift for snøscooterløyper (bestemmelser om bruk)
2. Kart over fastsatte løyper og forslag til utvidelse på Lenvikhalvøya.
3. Beskrivelse (saksutredning, driftsforutsetninger med følgende vedlegg: vurdering iht. naturmangfoldloven og ROS – analyse)

Dokumentene danner grunnlag for politiske vedtak om den kommunale forskriften for snøscooterløyper samt etablering, drift og oppfølging av løypenettet.

Det er foretatt annonsering og kommunikasjon med grunneiere og andre berørte parter i saken. Plan- og forskrift for snøscooterløyper er utarbeidet av Senja kommune v/ faggruppe plan.

Spørsmål om forskriftsarbeidet kan rettes til saksbehandler Marius Aksnes Janvin på tlf. 46874661 eller e-post: Marius.Janvin@Senja.kommune.no

Innhold

Forord.....	1
Revisjon	1
Innhold	2
1. Om fastsettelse av forskrift for snøscooterløyper	5
1.1 Hjemmel i lov og forskrift	5
1.2 Forutsetninger.....	5
1.3 Overordnede regler for snøscooterløyper.....	6
1.4 Klageadgang.....	6
1.5 Opphevelse av kommunal forskrift	6
1.6 Overtredelse av kommunal forskrift	6
2. Bakgrunn.....	7
2.1 Sakens foranliggende.....	7
2.2 Tidligere saksgang	7
3 Utredningsgrunnlag	9
3.2 Innspill til løyper	9
3.3 Løypeforslagenes lokalisering	11
3.4 Arealbruk og påvirkning.....	11
3.5 Vurdering mot forskrift om konsekvensutredninger (KU).....	12
3.6 Bruksgrunnlag	13
3.7 Forventninger til kommunen	13
4 Forutsetninger og forskriftsprosess	14
4.2 Forholdet til nasjonal, regional og kommunal planlegging.....	14
4.2.1 Nasjonale forventninger.....	14
4.2.2 Nasjonal marin verneplan	14
4.2.3 Verneplan for vassdrag – Rossfjordvassdraget	14
4.2.4 Kommuneplanens arealdel	15
4.3 Grunneiers samtykke.....	15
4.3.1 Grunneieravtaler.....	15
4.3.2 Grunneierliste.....	16
4.4 Avisannonse og omtale.....	20
4.5 Medvirkning	20
4.6 Saksutvikling.....	20
4.7 Høring og offentlig ettersyn.....	21
4.7.1 Avisannonse – oppstart revisjon	21

4.7.2	Uformelle merknader.....	21
5	Saksutredning	22
7.1	Vurderte innspill.....	22
5.2	Nøkkelforutsetninger for ny trasé mellom Nordnorsk trafikksenter og Sollidalen.....	24
5.3	Om løypeforslag	24
5.3.1	Vurderte alternativer	24
5.4	Kryssing av fylkesveg 266 ved Solli.....	25
5.5	Nøkkelopplysninger for saksutredningen	26
5.6	Verneområder og planlagte verneområder.....	27
5.6.1	Verneplan for vassdrag ID 196/1	27
5.6.2	Nasjonal marin verneplan	28
5.7	Kulturminner og kulturmiljø.....	28
5.8	Reindrift	29
5.9	Landbruk og jordbruk	31
5.10	Hensyn til skogbruk	31
5.11	Hensyn til annen næringsutøvelse	32
5.11.1	Uttak av masse	32
5.11.2	Turisme, reiseliv og naturopplevelser.....	32
5.12	Inngrepsfrie naturområder	33
5.13	Effekter på fauna og dyrs naturlige habitat	33
5.13.1	Funndata fra Rovbase	35
5.13.2	Arter av særlig stor forvaltningsinteresse.....	35
5.13.3	Spesielt sårbare og sensitive dyrearter.....	35
5.13.4	Naturtyper	36
5.14	Friluftsliv	37
5.14.1	Kartlagte og verdsatte friluftslivsområder	37
5.14.2	Oversikt og faktaark, kartlagte friluftslivsområder.....	39
5.14.3	Vinterfriluftsliv, avbøtende tiltak.....	42
5.14.4	Konsekvenser for friluftslivet i sommerhalvåret	42
5.14.5	Vurdering mot andre friluftslivsområder i Senja kommune	42
5.15	Støy.....	42
5.15.1	Sammenlikningsgrunnlag	42
5.15.2	Minsteavstander mht. støy	43
5.15.3	Bebyggelse nær løypen.....	43
5.15.4	Bebyggelse ved startpunkter.....	44
5.15.5	Avstand til nærmeste bebyggelse langs trasé	47

5.15.6	Bolig og hytteområder	48
5.15.7	Løpens vertikalkurvatur mht. støy	48
5.16	Forurensing av drikkevannskilder.....	51
5.14.1	Drikkevannsføremål.....	51
5.17	Sikkerheten for de som kjører og andre	53
5.17.1	Nøkkelopplysninger, sikkerhet	53
5.17.2	Trafikksikkerhet utenfor snøscooterløypen	53
5.17.3	Trafikksikkerhet i snøscooterløypen	54
5.17.4	Skredområder	54
5.17.5	Skiløyper.....	60
5.17.6	Skadeforebygging	60
5.18	Økonomiske forhold	62
6.	Løypeplan og driftsforutsetninger	63
6.1	Kart over løypenettet	63
6.2	Løypetraseer	64
6.3	Ansvarsforhold	64
6.4	Driftsavtale Samarbeidsavtale	64
6.5	Informasjon om løypenettet.....	64
6.6	Brukerparkering og startsteder	65
6.7	Grunnsåle for løypene	65
6.8	Infrastruktur i løypene	65
6.8.1	Merking / stikking av trasé.....	65
6.8.2	Skilt i løypen	66
6.9	Åpningstider.....	67
6.9.1	Daglige åpningstider	67
6.9.2	Sesongåpningstider.....	67

1. Om fastsettelse av forskrift for snøscooterløyper

Kommunene har gjennom bestemmelser i lov og forskrift fått myndighet til å etablere løyper for kjøring med snøscooter på vinterføre i fastsatte løyper. Vedtak om snøscooterløyper medfører omdisponering av areal, stedvis over lange strekninger som kan berøre flere motstridende interesser. Forvaltningsloven kapittel VII gjelder for kommunens utarbeidelse og vedtakelse av løypekart med bestemmelser om bruk. Kommunen skal påse at saken er så godt opplyst som mulig før det treffes vedtak og bestemmer på hvilken måte saken skal forhåndsvarsles og hvilke frister som skal settes for uttalelse. Forslaget til lokal forskrift skal legges ut på høring i minst 6 uker og kunngjøres i minst én avis som er alminnelig lest på stedet iht. reglene i plan- og bygningsloven (PBL) § 11-14. Kunngjøring av vedtak om forskriften følger plan- og bygningsloven § 12-2 fjerde og femte ledd.

1.1 Hjemmel i lov og forskrift

Kommunens hjemmelsgrunnlag til å treffe vedtak om kart og bestemmelser for snøscooterløyper er lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven) §4a.

Kommunestyret eller annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer, kan fastsette snøscooterløyper for kjøring med snøscooter på vinterføre med bakgrunn i bestemmelsene gitt i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag (motorferdselloven) §4a innenfor reglene som følger av kommunens vedtatte forskrift som foreslås utlagt til høring.

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.

1.2 Forutsetninger

Etablering av snøscooterløyper krever medvirkning, samarbeid, offentlighet og informasjon. Kommunen må tidlig i prosessen opprette dialog med berørte parter for å finne mulighetsrommet for hvor løypene kan legges uten at de kommer i konflikt med hensynene kommunen plikter å ta.

Kommunen må finne løsninger/unngå konflikt med hensyn som skal tas og utrede løypens virkninger på influensområdet før det kan treffes vedtak om snøscooterløyper.

- Alle grunneiere må ha gitt eksplisitt 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
- Bolig- og hytteområder
- Sikkerheten for de som kjører og andre (ROS - analyse)
- Skredfare
- Landskaps- og kjøreforhold

1.3 Overordnede regler for snøscooterløyper

Selv om motorferdselsforskriften §4a legger til rette for en viss åpning 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 vassdrag. Det gis ikke tillatelse til etablering av løyper for ATV eller andre motoriserte kjøretøy bortsett fra snøscooter. Kjøring i løypene er ikke tillatt etter 5. mai. 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 snøscooterløyper 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 gjelder.

1.4 Klageadgang

Kommunestyrets vedtak om snøscooterløype kan påklages av grunneiere og rettighetshavere til eiendommer i løypenes influensområde, Sametinget og berørte reinbeitedistrikt samt organisasjoner hvis interesser blir berørt av snøscooterløypene, nabokommuner og berørte statlige og regionale organer. Klagen kan rettes til fylkesmannen. Muligheten til å klage på kommunens vedtak om snøscooterløyper følger av motorferdselsforskriften §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.

1.5 Opphevelse av kommunal forskrift

Tiltaket vedtas som kommunal forskrift 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.

1.6 Overtredelse av kommunal forskrift

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.

Ut fra erfaringer fra andre kommuner som har fastsatt løyper etter motorferdselsforskriften §4a er ulovlig kjøring ut fra løypene en varierende utfordring. Det er av stor betydning at kommunene er tydelige og håndhever streng praksis.

Ulovlig motorferdsel i utmark har generelt lav oppdagelsesrisiko og nye regler for fornøyelseskjøring med snøscooter vil trolig føre til økt kjøring, noe som ytterligere kan medføre at antall overtredelser øker. (Miljødirektoratet - SNO)

Politiet og Statens naturoppsyn (SNO) er kontrollmyndigheter.

Kommunens virkemiddel er anmeldelse av ulovligheter og stenging av løypenettet.

2. Bakgrunn

2.1 Sakens foranliggende

Senja kommunestyre vedtok den 28.02.2019 forskrift for snøscooterløyper. Innspillene til traseer omfattet 5 sammenkoblede løyper på nordre Lenvikhalvøy, også kalt Trinn I. Det eksisterende vedtatte løypenettet utgjør en om lag 35 km snøscooterløyper med utgangspunkt i én hovedløype langsetter midtre del av Lenvikhalvøya med tilknytningstraseer til startsteder i bygdene Kårvikhamn, Rokstad, Grønjord og Tennskjær.

I møte den 20.06.2019 anmodet Senja kommunestyre rådmannen om å se nærmere på mulighetene for en utvidelse av løypenettet. Bakgrunnen for kommunestyrets anmodning var den vellykkede etableringen av snøscooterløypen på senvinteren 2019. Bruksgrunnlaget og positive tilbakemeldinger fra involverte parter har gjort at kommunen nå ønsker å utrede en utvidelse av løypenettet videre fra Sollidalen mot Nordnorsk trafikksenter. Det registrerte salget av løypekort viste stor interesse blant brukere som også meldte tilbake om spesielt stor glede i muligheten til kjøring i kupert og varierende terrenget. Løypens linjeføring legger til rette for lav fart og bidrar til moderat støygnering og mindre forstyrrelser for dyrelivet.

2.2 Tidligere saksgang

Etter at det ved endring i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag den 19.06.2015 ble åpnet for å gi kommunene mulighet til å fastsette egne snøscooterløyper har Senja kommune mottatt innspill med skisserte forslag til løypetraseer.

Saksgangen strekker seg tilbake til 2015 der kommunen bla. ga dispensasjon til besiktigelse av forslåtte løypetraseer på Lenvikhalvøya med snøscooter.

Utvalg for miljø og forvaltning (UMF) ble i møte den 26.05.2016 redegjort for hva prosessen med fastsettelse av rekreasjonsløyper for snøscooterkjøring innebærer for kommunen.

Bygg i Nord gruppen hadde nevnt snøscooterløyper som et alternativ for å fremme interesse i forbindelse med områderegulering for Rødbergsodden og salg av tomter til fritidsformål.

UMF behandlet i møte 02.02.2017 sak 5/17 der rådmannen ble bedt om å igangsette planprosess med sikte på utarbeidelse av lokal forskrift for snøscooterløyper.

Vedtaket i sak 5/17 ble opprettholdt med nytt vedtak i UMF sak 55/17 den 01.06.2017 der rådmannen ble gitt fullmakt til å danne en arbeidsgruppe ansvarlig for utarbeidelse av grunnlagsmateriale bestående av Midt-Troms Friluftsråd og Midt-Troms Motorferdsselforening (MTMF) m.fl. Prosessen for å utrede mulighetene for realisering av innspillene til rekreasjonsløyper ble gjenopptatt i februar 2018.

Etter invitasjon fra Senja kommune i mars 2018 gjorde Midt-Troms friluftsråd følgende styrevedtak: *Midt-Troms friluftsråd ønsker ut fra sitt mandat ikke å være deltaker i arbeidsgruppe for snøscooterløyper på Lenvikhalvøya, men ønsker å være aktiv høringspart i arbeidet med eventuelle snøscooterløyper på Lenvikhalvøya. Midt-Troms friluftsråd er gjerne med på oppstartsmøte i arbeidsgruppa.*

Senja kommune har utarbeidet planen på selvstendig grunnlag uten nedsettelse av arbeidsgruppe. Faggruppe plan har ønsket å dreie saksbehandlingen i retning større grad av medvirkning fra berørte parter for å kartlegge mulighetsrommet for en løype før videre utredning.

I innledende arbeid har kontakt med reindriftsnæringen vært viktig for å avklare hensyn som må tas før det var aktuelt å gå videre med utredningen.

~~Reinbeitedistriktene Nord-Senja og Hjertind har rettigheter i området og stilte seg positive til løypeetablering under forutsetning av en smidig ordning hvor løypetraseer på kort varsel kan stenges dersom reindriften stiller krav om det ved gjennomflytting av rein, eller at reinbeitedistriktene oppholder seg med rein i området over en periode som gjør at løypetraseen må stenges.~~

«Reinbeitedistriktet Nord-Senja som har rettigheter i områder stilte seg positive til løypeetablering under forutsetning av en smidig ordning hvor løypetraseer på kort varsel kan stenges dersom reindriften stiller krav om det ved gjennomflytting av rein, eller at reinbeitedistriktet oppholder seg med rein i området over en periode som gjør at løypetraseen på stenges.»

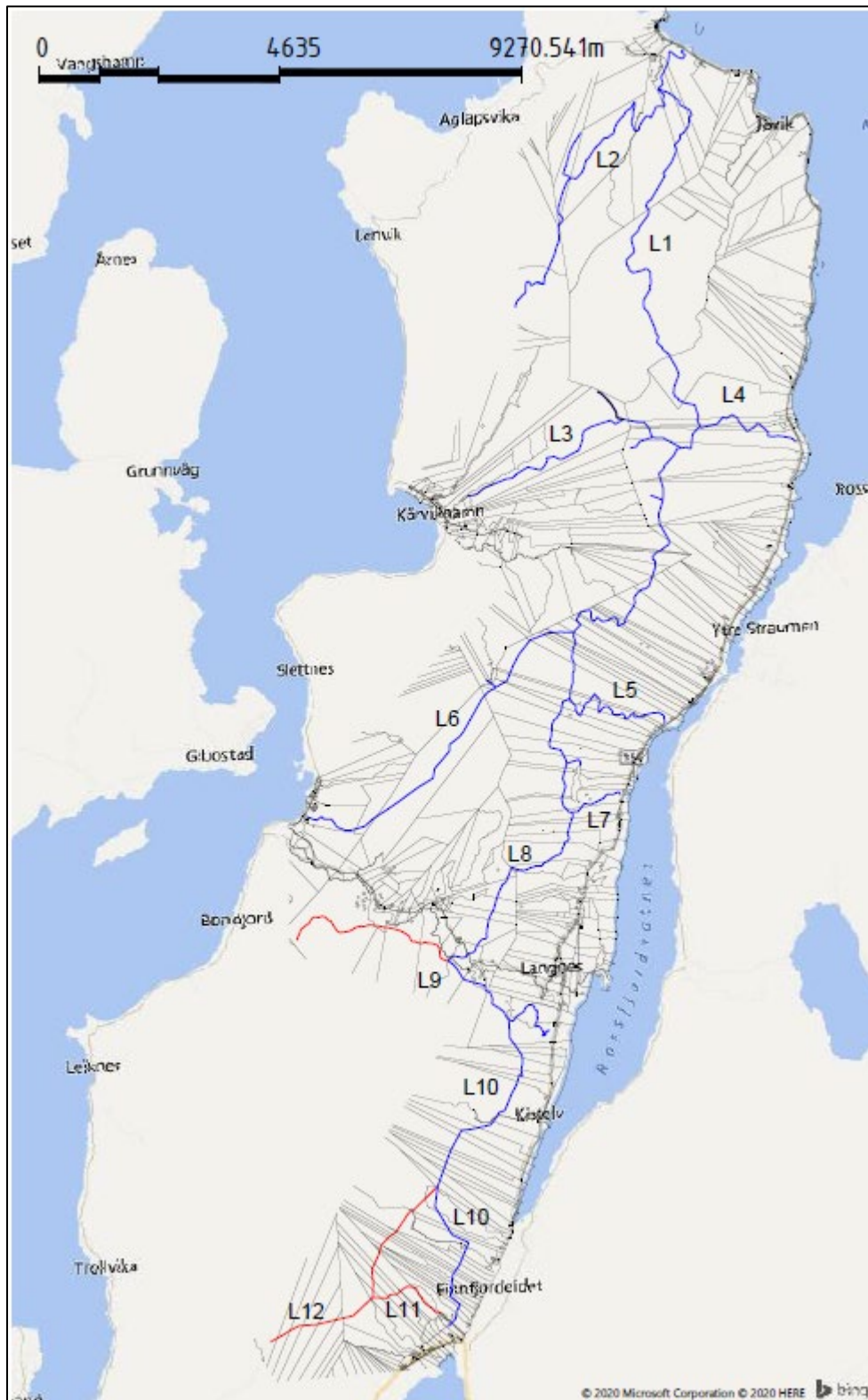
Representanter for Midt-Troms Motorferdsforening (MTMF) har medvirket i nærmere kartlegging av kjørbarehet og GPS-sporing med bakgrunn i omsøkt dispensasjon (UMF sak 24/18 dat. 25.03.2018) til kjøring med snøscooter der grunneiere hadde samtykket til etablering av løype.

Etter innspill fra næringsdrivende og brukere under innledende kartleggingsprosess vedtok UMF i sak 36/18 den 26.04.2018 å utvide området for arbeidet med forskrift for rekreasjonsløyper til å også gjelde mulige forbindelser Storvatnet – Rødbergsodden og Bukkskinnfjellet – Bjorelvnes Bygdehus.

Den 15.11.2018 vedtok Senja kommunes politiske utvalg for miljø og forvaltning (UMF) at utarbeidet forslag til kommunal forskrift for snøscooterløyper med bestemmelser om bruk, kart over løypetraseer og beskrivelse av plan- og forskriftsprosessen skulle legges ut til høring og offentlig ettersyn jamfør reglene i plan- og bygningsloven § 11-14 slik det fremgår av kravene i nasjonal motorferdsforskrift § 4a.

3 Utredningsgrunnlag

3.2 Innspill til løyper



Oversikt over innspill til løyper.

Nr.	Trasé	Politisk vedtak	Bakgrunn
L 1	Tennskjær - Kraknesvatnet	KST sak 11/19	Innspill MTMF
L 2	Tennskjær – Heia	KST sak 11/19	Innspill MTMF.
L 3	Kårvik – Berheia – Hovedløypen	KST sak 11/19	Innspill MTMF
L 4	Hammarsletta - Kraknesvatnet	KST sak 11/19	Innspill MTMF
L5	Finnlanes – Hovedløype		Innspill MTMF
L6	Bjorelvnes – Botnfjellet – hovedløype		Innspill UMF
L7	Rokstad – Langvatnet		Innspill MTMF
L8	Langvatnet – Sollidalen		Innspill MTMF
L9	Kistelv – Sollidalen – Leiknes		Innspill MTMF
L10	Øvrevatnet – Kvittinden (østsiden)		Innspill MTMF
L11	Kvittinden – Nord-norsk trafikksenter		Innspill MTMF
L12	Kvittinden – skogen		Innspill MTMF
L10	Alternativ trasé fra Kvittinden til Nord-norsk trafikksenter		Innspill MTMF
L2	Forlengelse av L2 mellom Heia og Storvatnet		Utvidelsen til Storvatnet kommer av innspill fra MTMF og UMF sak 131/19.

3.3 Løypeforslagenes lokalisering

Løypeforslagene omfatter et løypenett for snøscooterkjøring som knytter sammen den nordlige delen av Lenvikhalvøya. Hele det geografiske området «Lenvikhalvøya» var utgangspunkt for vurdering om tiltaket kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

Løypeforslagene summert knytter sammen flere av lokalsamfunnene på Lenvikhalvøya innenfor avgrensningen Sollidalen – Tennskjær i lengderetning Sør – Nord.

Innspillene knytter også stedene Bjorelvnes, Langnes, Grønjord, Rokstad, Kårvik og Rødbergodden opp til løypen.

I tillegg til innspillene fra Midt-Troms Motorferdsforening fremla Bygg i Nord gruppen et innspill om tilknytning på om lag 3 km fra Stovannet til Rødbergsodden som et påkoblingsalternativ til allerede innkomne innspill. UMF fremmet også ønske om løype fra Bukkskinnfjellet mot Bjorelvnes bygdehus, en strekning på 4,5 km.

«Lenvikhalvøya» dekker et totalt areal på 220 km², er omtrent 30 km lang og i underkant av 10 km på det bredeste. Halvøya er avlang i retning nord-sør og deles naturlig av Sollidalen, litt sør for midten. Kistefjellet (1003 m) og Kvittinden (933 m) er de høyeste toppene på halvøya. Begge ligger på den sørlige delen. Finnsnes er trafikknutepunkt i kommunen.

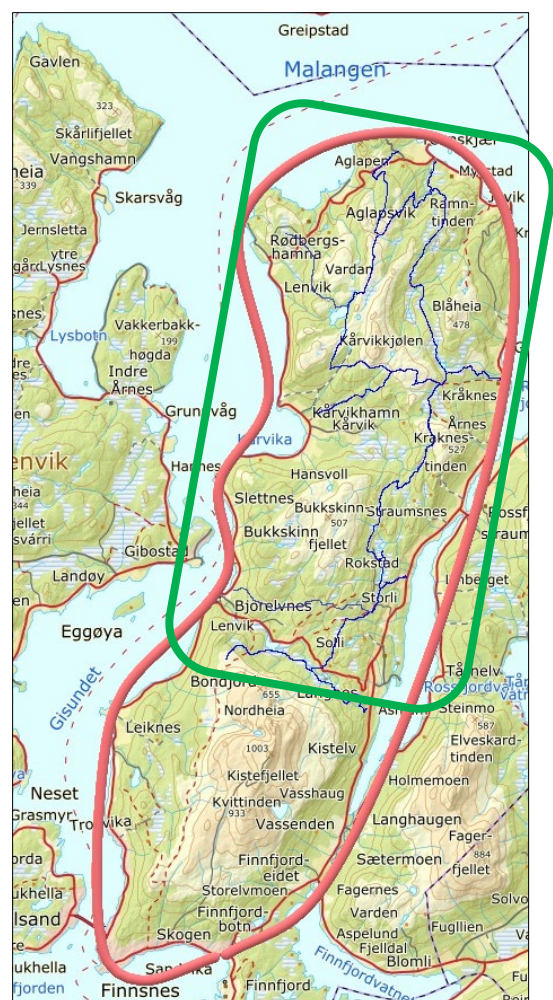
Nord for Sollidalen er terrenget lavere og mer skog- og myrlendt. Kårvikkjølen (577 m) er det høyeste punktet her. Det er kjørbær vei rundt hele halvøya, i tillegg til tverrforbindelsen gjennom Sollidalen fv. 266 mellom Bjorelvnes og Langnes som er 8,7 km lang.

3.4 Arealbruk og påvirkning

Lenvikhalvøya kan deles inn i områder som forvaltes ulikt bla. på bakgrunn av ulikt terreng og naturkarakteristisk verdi som kan medføre varierende grad av konsekvens ved etablering av snøscooterløyper.

Etttersom løypene kun kan etableres på bærende snølag utgjør arealbruken flaten som dekkes av snøscooterløypen på snø samt tilhørende arealer i forbindelse med av/på-lastning av snøscootere samt arealer til resting, løypemerking og skilting. Snøscooterløyper fører ikke til bruk av naturressurser, men kan sette ressursene i området under belastning i form av forurensing fra snøscootere som brukes i løypene.

Støy er en faktor som kan skape forstyrrelser for dyrelivet, mennesker som bor, har hytte eller oppholder seg innenfor løypens influensområde og kan generere konflikter med friluftslivet i områder hvor naturen brukes til friluftaktiviteter i utstrakt grad vinterstid.



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 av snøscooter 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 løype gjennom terrenget genererer forstyrrelser som påvirker dyrenes trekkmonster eller leder dem bort fra naturlige oppholds- og beitearealer.

3.5 Vurdering mot forskrift om konsekvensutredninger (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.

Snøscooterløyper innebærer disponering av areal til et formål som kan berøre flere interessefelt over et stort geografisk område. Med utgangspunkt i rammene for etablering av snøscooterløyper som er beskrevet i motorferdsloven §4a annet ledd første punktum, fjerde ledd andre punktum samt merknader til forskriftens §4a kan man forstå at primærvirkningene av kjøring i løypene vil være vinterstid og at det ikke nødvendigvis medfører negative virkninger i utstrakt grad utenfor sesongen.

Senja kommune har vurdert at planlegging av snøscooterløyper i områdene på Lenvikhalvøya ikke faller inn under tiltak beskrevet i forskrift om KU vedlegg I og II og utløser heller ikke konsekvensutredning jf. §§ 6 og 7 for planer og tiltak som alltid skal ha konsekvensutredning.

Forskrift om KU § 10 sier: *I vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, skal det ses hen til egenskaper ved planen eller tiltaket, jf. annet ledd og planen eller tiltakets lokalisering og påvirkning på omgivelsene, jf. tredje ledd. Det skal også i nødvendig grad ses hen til egenskaper ved virkninger nevnt i fjerde ledd.*

Rekreasjonsløyper for snøscooterkjøring utløser ikke automatisk krav om KU iht. vedlegg I og II men må vurderes nærmere for utløsende krav jf. §10. Planen omfatter et stort geografisk område og kan medføre særlige virkninger som forstyrrende støy, risiko for alvorlige ulykker samt påvirkning av inngrepsfri natur og reindrift.

Vurdering iht. kapittel 2 – Planer og tiltak som omfattes av forskrift om 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
		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

Konklusjon til vurderingen om KU

Etablering av løyper kan reverseres uten for store synlige spor etter en eventuell avvikling. Senja kommune har vurdert at tema som kommunen plikter å utrede og forholdene som er funnet relevante å ta med i tilstrekkelig grad dekkes av kravene til utredning jf. motorferdsloven §4a, ROS – analyse og vurdering iht. Naturmangfoldloven. Senja kommune er forslagsstiller og har vurdert at tiltaket ikke utløser utredningsplikt jf. forskrift om konsekvensutredninger

3.6 Bruksgrunnlag

Før Senja kommune så det hensiktsmessig å gå videre med utredningen måtte sannsynlig bruk av løypene avklares.

Positive innspill fra grende- og bygdelag samt næringsdrivende og forespørsler om utvidelse av utredningsområdet ble vurdert mot tall fra det sentrale motorvognregister over antall registrerte snøscootere i Senja og nabokommunene pr. 12.04.2018.

Snøscooterforeningen har om lag 150 betalende medlemmer.

Lokalkjennskap om registrering av snøscootere i Senja tilsier at det kan være en del uregistrerte snøscootere i kommunen.

Kjøring med snøscooter i løyper fastsatt av kommunen iht. motorferdsloven §4a kan kun foregå med registrerte snøscootere.

Etter kommunestyrets vedtak 28.02.2019 har som ventet antallet registrerte snøscootere i de fire Senja-kommunene i tillegg til Målselv og Sørreisa kommune økt.

Nye tall fra 20.08.2019 stadfester en sannsynlig bruksdekning som gjorde det hensiktsmessig å sette i gang revisjonsprosessen. Tallene gir høvelig nok ikke noe indikasjon på om løyper vil bli benyttet, men viser at forutsetningene for bruk er til stede.

Kommune	Ant.reg.
Senja	708
Berg	45
Torsken	26
Tranøy	83
Målselv	959
Sørreisa	407

3.7 Forventninger til kommunen

Snøscootermiljøet i Senja har vist stort initiativ i medvirkningen. Det er grunn til å tro at forventningene til etablering av snøscooterløyper er høye. Bruken i sammenliknbare naboland som Sverige og Finland der det er tillatt med fritidskjøring med snøscooter i en eller annen form generer også forventninger til at det åpnes for rekreasjonskjøring i nærområdet. Samtidig er det allerede åpnet for rekreasjonskjøring andre steder i Troms fylke. 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 følge av bruk både direkte ved vannkilden eller via tilsig fra nedslagsfelt. Brukergrupper som pr. i dag nytter området til andre friluftslivsformål som kan komme under negativ virkning av bruken i løypene søkes ivaretatt gjennom høringsprosessen samt med utgangspunkt i informasjon om kartlagte og verdsatte friluftslivsområder.

4 Forutsetninger og forskriftsprosess

4.2 Forholdet til nasjonal, regional og kommunal planlegging

4.2.1 Nasjonale forventninger

Kommunes mulighet til å gjøre vedtak om forskrift for snøscooterløyper og kart over løyper er en direkte konsekvens av Stortingets vedtak om ny lov om motorferdsel i utmark vedtatt den 19.06.2015. Loven skal sikre lokal forvaltning innenfor tydelige nasjonale retningslinjer inntatt i loven. Det var et uttalt nasjonalt politisk mål at kommunene skulle kunne etablere snøscooterløyper.

4.2.2 Nasjonal marin verneplan

Området Rossfjordstraumen ble oppstartmeldt for første pulje av Nasjonal marin verneplan i 2009.

4.2.3 Verneplan for vassdrag – Rossfjordvassdraget

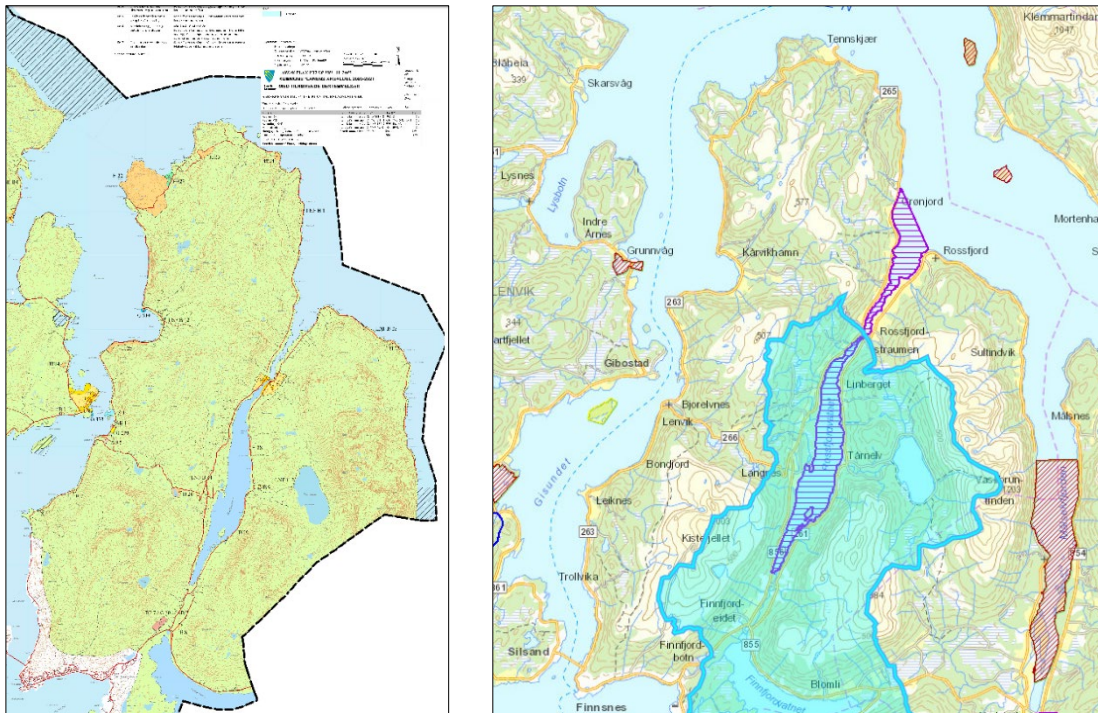
Ikrafttredelse	06.04.1973
Vassdrags nr.	196.2Z
Vernegrunnlag	Store fiskeinteresser i vassdragets to store vann

Forskrift om rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag (RPR), vedlegg 1. Kommunal planlegging – Andre områder i nedbørsfeltet med spesielle verdier.

- Deler av løypeforslagene er innenfor verneplanens områdeavgrensning.

4.2.4 Kommuneplanens arealdel

Løypene som forslås ligger innenfor areal avsatt til landbruks, natur og friluftsområder (LNF). Snøscooterløyper er ikke omtalt i kommuneplanens arealdel vedtatt etter Pbl. av 1985.



4.3 Grunneiers samtykke

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

4.3.1 Grunneieravtaler

Motorferdsloven innskrenker ikke grunneiers rett til å nekte ferdsel over egen eiendom. Kommunen kan ikke treffe vedtak om snøscooterløyper før grunneier har samtykket. Det gjelder både privat som offentlig eiendom.

Løypene berører både private og kommunale eiendommer. Grunneierstrukturen er spesielt utfordrende på Lenvikhalvøya der eiendommene er mange, løypen krysser flere eiendommer med smale teiger og ofte er det også flere hjemmelshavere til eiendommene. Senja kommune har gått videre med løypeplanlegging der grunneierne har samtykket. Majoriteten av grunneierne i området har vært positive til etablering av snøscooterløyper mens et fåtall ikke har gitt samtykke.

Det er inngått avtale om løypeetablering med alle hjemmelshavere med utgangspunkt i standardutformet kontrakt. Kontrakten kan overdras til nytt rettssubjekt Senja kommune uten samtykke fra hjemmelshaver. Grunneiere har blitt løpende orientert om saksutviklingen i brev form. Flere har gjennom forskriftsprosessen aktivt bidratt i kartleggingen av drikkevannskilder, plantefelt og kjørbarehet samt gitt råd om plassering av løypetraseen.

Senja kommune gir ikke kompensasjon for snøscooterløyper eller andre forhold tilknyttet løypene over de enkelte eiendommene.

1931-23/22	SAMUELSEN MONA LOVISE	
1931-23/23	RASMUSSEN MATS-EIRIK	
1931-23/24	HANSEN HANS IVAR	
1931-23/26	BERG GEIR TORE	
1931-23/35	STEINSVIK GUNVOR IRENE	
1931-23/68	FALKEN SKYTTERLAG	
1931-24/1	KRISTIANSEN VILLY	
1931-24/2	BERNTSEN ARVID	
1931-24/3	DANIELSEN OLE NORMANN	
1931-24/6	KRISTIANSEN ARILD JOHAN	
1931-25/1	KNUTSEN ARTHUR EDVARD E	
1931-25/2	TALLAKSEN SIGNY ANNIE	
1931-25/3	JOHANSEN LIV JOHANNE	
1931-25/4	LARSEN KJELL VERNER	
1931-25/6	NORUM JENS INGAR	
1931-25/7	AMUNDSEN MARIUS	
1931-25/7	PAULSEN MARIA THERESA	
1931-25/8	JOHANSEN MAGNAR LEVI	
1931-25/9	MINDE RIGMOR	
1931-25/11	MINDE RIGMOR	
1931-26/1	BONDESTAD ASBJØRN	
1931-26/2	MØLLER SOLVEIG	
1931-26/3	BONDESTAD ASBJØRN	
1931-26/4	JOHANSEN HILDE	
1931-26/4	SØRENSEN RUNE MAGNAR	
1931-26/5	ARNESEN JORUNN	
1931-26/6	BONDESTAD ASBJØRN	
1931-27/1	SOLBAKKEN TORDIS KLARA L	
1931-27/3	LANGNES ROLF GUTTORM	
1931-27/5	BONDESTAD HARALD JOHAN	
1931-27/7	HENRIKSEN OLE JOHAN	
1931-27/8	NORDGÅRD TOR-DANIEL	
1931-27/9	HENRIKSEN OLE JOHAN	
1931-27/11	LARSEN JOHNNY ASLE	
1931-27/13	BONDESTAD HARALD JOHAN	
1931-27/15	HENRIKSEN OLE JOHAN	
1931-27/17	FAGERSTAD IVALL MARTIN	
1931-27/19	MARTINSEN ARE PETTER	
1931-27/20	OLSEN KÅRE VIDAR	
1931-27/21	SKOG BJØRG MAY	
1931-27/23	OLSEN LEIF MAGNE	
1931-27/26	NORDGÅRD GØRAN	
1931-27/29	OLSEN LEIF MAGNE	
1931-27/36	OLSEN LEIF MAGNE	
1931-27/47	OLSEN LEIF MAGNE	
1931-27/47	WOLMERSEN INGVALD ANDREAS	
1931-27/59	ABRAHAMSEN INGVALD SVERRE	

1931-27/59	JENSEN KAI-ODDGEIR	
1931-28/1	UTTAKLEIV GUNLAUG	
1931-28/2	KVITNE LEIF	
1931-28/3	KVITNE LEIF	
1931-28/4	ROKSTAD STEVE HENNING	
1931-28/5	BROVOLL SIGRID ANNIE	
1931-28/6	NILSEN HERMOD EINAR	
1931-28/7	SIVERTSEN TORIL LISBETH	
1931-28/8	NILSEN ANITA	
1931-28/9	MYRVOLL FILIP MARTIN	
1931-28/12	SIVERTSEN INGEBORG HELENE	
1931-28/16	SIVERTSEN TORIL LISBETH	
1931-28/20	SIVERTSEN INGEBORG HELENE	
1931-28/21	MIKALSEN OLE-EIVIND	
1931-28/22	NILSSEN ELIN KATHE HEIDI	
1931-28/24	BROVOLL SIGRID ANNIE	
1931-29/1	SUNDQUIST HENRIETTE	
1931-29/1	SUNDQUIST SVENN EIRIK	
1931-29/2	NORDMO JAN-HILMAR	
1931-29/3	TANDE ROBIN PEDER	
1931-29/5	HANSEN OLE JOHNNY	
1931-29/6	HOLMEN ELISABETH ADRIANNE	
1931-29/6	HOLMEN TOM	
1931-29/7	MYRVANG KLARA HAUGLAND	
1931-29/8	ERNSTSEN PER-KRISTIAN	
1931-29/9	LAUKNES RONNY	
1931-29/10	NORDAAS STEVE	
1931-29/11	LYNGMO ARVID EINAR	
1931-29/15	STRØMSNES HANS K LOTHE	
1931-29/15	STRØMSNES JON IVAR	
1931-29/17	ERIKSEN JAN ODDVAR	
1931-29/18	NORDAAS ARNSTEIN	
1931-29/19	SUNDQUIST SVEIN OLAF	
1931-29/21	SUNDQUIST SVEIN OLAF	
1931-29/24	ERIKSEN JAN ODDVAR	
1931-29/25	NORDAAS AUD SISSEL	
1931-29/27	MOEN ANITA	
1931-30/3	HILLESTAD JAKOB JOHAN	
1931-30/3	ØYNES LENA ANNIKA SYNNØVE	
1931-30/4	NILSEN RAGNHILD	
1931-30/4	OLSEN ANNY HELENE (D)	Ann Margareth Bergheim
1931-30/5	SIMONSEN KÅRE	
1931-30/11	HANSEN BJØRN-OLE	
1931-30/11	HENRIKSEN YVONNE	
1931-30/12	NORDAAS HUGO HERULF	
1931-30/13	HILLESTAD JAKOB JOHAN	
1931-30/13	ØYNES LENA ANNIKA SYNNØVE	

1931-30/17	SUNDQUIST THOR HERMANN	
1931-30/19	HILLESTAD JAKOB JOHAN	
1931-30/19	ØYNES LENA ANNIKA SYNNE	
1931-30/23	BERNTSEN JAN-OLE	
1931-30/23	BERNTSEN OLAUG IREN GOA	
1931-30/25	BERNTSEN STEVE JOHAN	
1931-30/27	RASMUSSEN PÆIVI ANITTA	
1931-30/27	RASMUSSEN VERNER LEVI R	
1931-30/32	DAHL ARNE JOHANNES	
1931-30/32	HENRIKSEN METTE ALISE	
1931-30/41	EIDE ASLE PAUL	
1931-31/1	PAULSEN STEIN EGIL	
1931-31/3	TOLLEFSEN KAREN SØRENSEN	
1931-34/5	KRISTOFFERSEN HUGO D	
1931-35/1	NILSEN ELLINOR MARIE	
1931-35/2	JAKOBSEN KARL OTTO	
1931-35/4	OLSEN ARVID	
1931-35/5	GRAVEM GERD JOSEFA	
1931-35/8	OLSEN KRISTINE ODDNY B	
1931-36/12	NORDHEIM JOHN I NILSEN	
1931-36/12	NORDHEIM JØRGUNN JOHANNE	
1931-36/20	KLEMETSEN OLE EGIL	
1931-36/21	HAUG BJØRNAR HELGE	
1931-36/25	VESTRE TØGER	
1931-36/34	RIMPI MATIAS JOHAN	
1931-36/35	RIMPI MATIAS JOHAN	
1931-36/38	RIMPI MATIAS JOHAN	
1931-36/45	PEDERSEN MAGNOR BIRGER	
1931-36/45	PEDERSEN REIDUN IRENE	
1931-36/58	NORDHEIM JOHN I NILSEN	
1931-36/58	NORDHEIM JØRGUNN JOHANNE	
1931-36/93	KÅRVIKHAMN IDRETTSLAG	
1931-36/108	OVESEN ERLING JOHAN	
1931-36/108	OVESEN HEROLD	
1931-39/1	OPPLYSNINGSVESENETS FOND	
1931-40/1	TRULSSEN TORLEIF JOHAN	
1931-40/3	JOHANNESSEN ALF HARALD	
1931-40/4	SOLLI HALGEIR VIGGO	
1931-40/5	MØLLER HANS-OLE	
1931-40/6	KRISTIANSEN LAILA	
1931-40/8	HANSEN KJELL HARALD	
1931-40/13	GJELLSTAD LEIF-ÅGE	
1931-40/16	TRULSSEN SVERRE	
1931-40/18	TRULSEN TORDIS ALISE	
1931-40/20	KRISTIANSEN LAILA	

4.4 Avisannonse og omtale

«Senja kommunestyre ba i møte 20.06.2019 rådmannen iverksette revisjon av gjeldende forskrift om snøscooterløyper. Senja kommune har vurdert at det foreligger et revisjonsgrunnlag og varsler herved oppstart av planleggingsarbeid med sikte på endring av forskrift om snøscooterløyper på Lenvikhalvøya med kart over løypenett og bestemmelser om bruk. Saken behandles etter reglene i motorferdselsforskriften §4a. Følgende tiltak søkes utredet:»

- Mindre justering av gjeldende løypetrasé på nordre Lenvikhalvøy
- Innlemmelse av interessepunkter for rasting utenfor løypen
- Revurdering av gjeldende bestemmelser om bruk
- Sikre forskriftens gyldighet mht. innlemmelse i nye Senja kommune f.o.m. 01.01.2020
- Kartlegging av mulighetene for utvidet løype fra Sollidalen mot Nordnorsk Trafikksenter

4.5 Medvirkning

Organisasjoner og publikum er invitert til å komme med innspill og synspunkter. Prosessen har også omfattet drøftingsmøter innad i kommuneadministrasjonen.

Senja kommune har henvendt seg til andre kommuner som har vedtatt snøscooterløyper.

Veiledning fra fylkesmannen i Troms samt drøftingsmøter med reindriftsnæringen, lokale pådrivere og næringsinteressenter har vært viktig for å kartlegge mulighetsrommet for snøscooterløyper.

Det er avholdt dialogmøte med Statens naturoppsyn hvor Senja kommune ble anbefalt å bruke tydelige formuleringer i kommunal forskrift.

Senja kommune har vært i dialog med Statens Vegvesen for å få til en sikker kryssing av Fylkesvei 266 i Sollidalen.

4.6 Saksutvikling

Dato	Tema	UMF sak
01.06.2017	Vedtak i utvalg for miljø og forvaltning	55/17
20.02.2018	Møte med snøscooterforeningen i Senja	
03.04 – 30.04.2018	GPS-tracking og kvalitetssikring av aktuelle rekreasjonsløyper på Lenvikhalvøya – Dispensasjon UMF sak 24/18 den 25.03.2018	24/18
26.04.2018	Utvidelse av utredningsområde	36/18
05.04.2018	Orienteringsbrev til grunneiere som hadde samtykket til løype	
30.05.2018	Mottatt svar på invitasjon til dialog med Nord-Senja reinbeitedistrikt	
13.06.2018	Møte med Hjerttind reinbeitedistrikt	
26.06.2018	Brev til grunneiere (orientering om fremdrift og spørsmål til avklaring)	
29.08.2018	Plan- og forskriftsarbeidet annonsert i avisen «Folkebladet»	
27.09.2018	Møte med repr. for Statens naturoppsyn (SNO)	
12.11.2018	Telefonhenvendelse fra Finnsnes Lensmannskontor	
15.11.2018	Vedtak om høring og offentlig ettersyn	126/18
	Høringsperiode (30.11.2018 – 28.01.2019)	
28.02.2019	Endelig vedtak i Lenvik kommunestyre	11/19
20.06.2019	Senja kommunestyre anmoder om revisjon av forskrift.	
12.07.2019	Oppstartsannonse sendt til folkebladet	
06.09.2019	Møte med MTMF i Lenvik	

17.09.2019	Møte med MTMF i Lenvik	
31.10.2019	Møte med MTMF i Lenvik	
19.12.2019	Vedtak om høring og offentlig ettersyn utvalg for miljø og forvaltning	131/19
18.01.2020 – 01.03.2020	Høringsperiode. (annonsert i folkebladet og oversendt høringsparter)	
18.06.2020	Endelig vedtak i Senja kommunestyre	

4.7 Høring og offentlig ettersyn

4.7.1 Avisannonse – Høring og offentlig ettersyn

Varsel om oppstart revisjon av forskrift for snøscooterløyper ble annonsert i avisen TF Folkebladet i uke 29. Alle merknader mottatt i forbindelse med vedtatt forskrift og revisjon av forskriften er med vurdering vedlagt i dokument «merknadsbehandling kommunal forskrift»

Pågående arbeid med sikte på ferdigstilling av kommunal forskrift ble annonser i avisen Folkebladet som er alminnelig lest på stedet lørdag 18.01.2020. Saken har vært opplyst på kommunens internettsider og ved noen anledninger også blitt omtalt i lokale mediekkanaler

4.7.2 Uformelle merknader

I tillegg til de offisielle merknadene som har blitt sendt inn har Senja kommune blitt kontaktet av bidragsytere som har stilt spørsmål og fremmet synspunkter muntlig enten pr. telefon eller ved å oppsøke saksbehandler direkte.

Nr.	Funksjon	Trasé	Vurdering	Merknad
L2	Tilknytningsløype	Heia – Storvatnet	Forslag	Innspill fra MTMF etter utlegging til offentlig ettersyn. Ingen justeringer, alle krav innfridd.
L5	Tilknytningsløype	Finnlanes – Hovedløype	Utelatt Forslag	Spesielle forhold gitt av Grunneier samtykker tillater ikke en avstikker ned mot Finnlanes. Ingen justeringer, alle krav innfridd.
L6	Tilknytningsløype	Bjorelvnes – Botnfjellet – hovedløype	Forslag	Ingen justeringer, alle krav innfridd
L7	Tilknytningsløype	Rokstad – Langvatnet	Forslag	Ingen justeringer, alle krav innfridd
L8	Hovedløype	Langvatnet – Sollidalen	Forslag	Forutsetter samtykke fra grunneiere og at det gis tillatelse til å krysse Fv. 266.
L9	Hovedløype	Kistelv - Sollidalen – Leiknes	Utelatt	Delvis utelatt. Trasé fra krysningspunkt i sollidalen mot Leiknes tas ut. Viktig friluftslivsområde i store deler av løypen. Samtidig vil løypen berøre flere viktige naturtyper.
L10	Hovedløype	Øvrevatnet – Kvittinden (østsiden) Aspelund	Forslag	Forutsetter samtykke fra grunneiere. og alternativ til kryssing av vannledning fra helvettesvatnet. Løypen legges om grunnet utfordringer ved kryssing av helvettesvatnet og vannledning. Den legges på «nedsiden» av kistefjell.
L11	Tilknytningsløype	Kvittinden – Nord-norsk trafikksenter	Forslag Utelatt	Ingen justeringer, alle krav innfridd. Grunnet utfordringer ved kryssing av helvettesvatnet legges løypen om
L12	Tilknytningsløype	Kvittinden – skogen	Utelatt	Mangler grunneiersamtykker og berører flere samiske kulturminner.

5.2 Nøkkelforutsetninger for ny trasé mellom Nordnorsk trafikksenter og Sollidalen.

- Kommunal drikkevannskilde helvetesvatnet
- Private drikkevannskilder
- Få tillatelse til å kjøre over private eiendommer.

5.3 Om løypeforslag

Med bakgrunn i saksutredningen ble løypeforslagene L5, L11, L12 og deler av L9 utelatt.

L5 er utelatt som en følge av spesielle forhold i grunneiersamtykker for eiendommer berørt av løypen. Deler av L9 utelates som en følge av at den inngår i et viktig friluftslivsområde og vil berøre flere viktige naturtyper. L12 utelates med bakgrunn i manglende grunneiersamtykker samtidig som den vil gå gjennom og tett opp mot samiske kulturminner.

L11 tas ut av forslaget til fordel for alternativ trasé som vil gå på nedsiden av vannledning fra helvetesvatnet.

5.3.1 Vurderte alternativer

Senja kommune har vurdert 2 områder som aktuelle for snøscooterløype fra Sollidalen til Nordnorsk trafikksenter over Kistefjell. Nordsiden av Kistefjellet og over Tverrelva nedenfor Helvetesvatnet er områder hvor interessekonfliktene er færrest, men samtidig vil løypen nærme seg den kommunale drikkevannskilden Helvetesvatnet og rørgaten ned til Tverrelv renseanlegg. Vestsiden av Kistefjell har større friluftslivsverdi og er også aktuelt i reindriftssammenheng. Fjellområdet har en utstrekning på om lag 32 km².

Et naturlig mål og ankerpunkt for en utvidelse av løypen i Senja kommune er Nordnorsk trafikksenter i Finnfjordbotn. Planleggingsarbeidet har dreid seg om konkret måloppnåelse gjennom dialog og belysning av interessetsetninger. Utgangspunktet for planleggingen har vært på hvilken måte løypedelen best kan krysse Kistefjell. Det er i utgangspunktet vurdert 2 trasealternativer.

Faktorer som reindrift og friluftsliv gjorde det tidlig aktuelt å se på østlig side av Kistefjell som

5.3.1.1 Alternativ 1 – Østsiden av kistefjell

Hovedutfordringer	Konfliktgrad	Vurdering
Private drikkevannskilder		
Kommunale drikkevannskilder		Det vil ikke tillates kryssing. Egen avtale med grunneier kan gjøres for at traséen kan gå på nedsiden av vannledningen.
Verneområder		
Kulturmiljø		
Kulturminner		
Reindrift		
Skogbruksinteresser		
Jordbruksinteresser		
Friluftsliv		Effektene av avbøtende tiltak for vinterfriluftslivet kan diskuteres. Særverdien med friluftsliv. Størst virkning oppnås
Naturmangfold		
Inngrepsfrie naturområder (INON)		

Støy mot boliger / hytter		
Sikkerhet		
Kryssing av fv. 266		Fylkesveg 266, tverrforbindelsen over Sollidalen er en grusveg med fartsgrense 60 km/t gjennom områdene med fastboende og 80 km/t for øvrig. Fartsnivået på vegen begrenses betydelig av dens varierende horisontalkurvatur, få rette strekninger og grusdekke. Det er også en del hytter langs fylkesvegen, noe som generer en del gangtrafikk spesielt sommerstid. Grendeutvalget for Kårvik skolekrets og Rossfjord grendeutvalg rettet i mai 2019 en søknad om nedsettelse av fartsgrensen til 60 km/t på hele strekningen. Begrunnelsen var økt trafikkmengde som medfører behov for sikkerhetstiltak for gående langs vegen. Tillatelse til kryssing ble gitt 27.02.2020.

5.4 Kryssing av fylkesveg 266 ved Solli

Senja kommune har tidligere søkt Statens vegvesen om tillatelse til å etablere krysningspunkt over grusvegen fv. 266 Sollidalsvegen ved angitt punkt. Hp 01, km. 3.325.

Statens vegvesen avslo søknaden med hjemmel i vegloven § 40.

Begrunnelsen for avslaget er at siktkravet ikke oppfylles.

Det er fra privat hold søkt om redusering av fartsgrensen, men det ble også avslått.

Statens vegvesen er positiv til å gi kryssingstillatelse på stedet hvis kravet på 120 meter frisikt til hver side oppfylles. For å oppfylle siktkravet på stedet må det utføres anleggsarbeid på vegens nordside.

Nåværende frisikt på stedet er 90 meter til hver side av planlagt krysningspunkt.

Fartsgrensen er 80 km/t. Statens vegvesen vil ikke kunne sette ned fartsgrensen til 60 km/t med bakgrunn i at frisiktkravet for løypekryssing skal oppfylles.

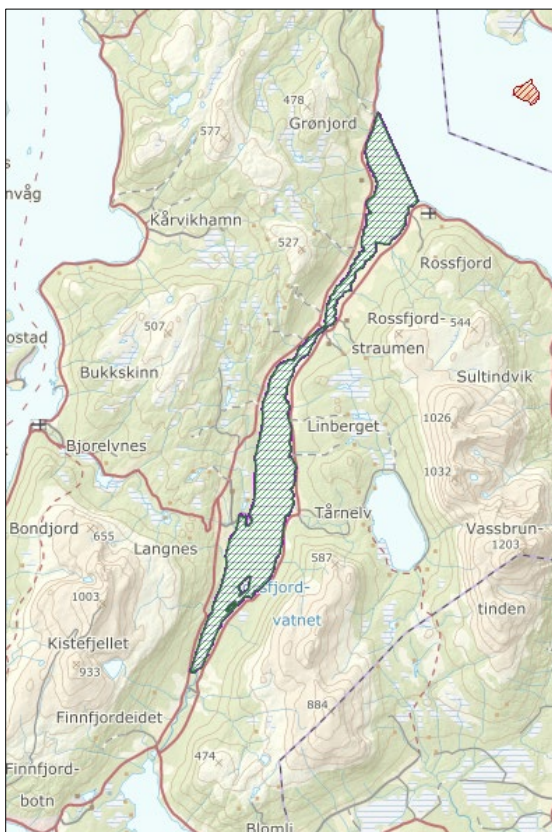
Senja kommune har søkt om tillatelse til å etablere krysningspunkt over grusvegen fv. 266 Sollidalsvegen ved angitt punkt. Hp 01, km. 3.325 (X-FMeter 625318, Y-FMeter 7693116)

Troms og Finnmark Fylkeskommune godkjente søknaden den 27.02.2020. Se vedlegg «e» for vedtak.



5.5 Nøkkelopplysninger for saksutredningen

- Deler av foreslått trasé berører områder betegnet som inngrepsfri natur.
- Deler av foreslått trasé berører nedbørsfelt tilknyttet marint verneområde - område Rossfjordstraumen som inngår i verneplan for Rossfjordvassdraget.
- Traseen kommer innenfor nedslagsfelt for nedbør i området til foreslått verneplan for «Rossfjordvassdraget» som er et av 17 områder det i september 2009 ble meldt oppstart for i første pulje av Nasjonal marin verneplan.
- Snøscooterløypen berører ikke kjente kulturlandskap
- Ingen miljøregistreringer i skog



5.6 Verneområder og planlagte verneområder

Løypene skal ikke legges i verneområder, foreslåtte verneområder eller nasjonale villreinområder. Med verneområder menes først og fremst områder som er vernet etter naturmangfoldloven.

Rossfjordvassdraget ligger ved fastlandet nær Finnsnes. Vassdraget har utløp i Rossfjorden, en arm av Malangen. De to store innsjøene Finnfjordvatn og Rossfjordvatn utgjør en stor del av feltet og er forbundet med Lakselva, en ca. 3 km lang elvestrekning.

Finnfjordvatn ligger øverst og får tilførsel fra flere små bekker og elver.

Det 10 km lange Rossfjordvatn er en viktig del av vernegrunnelaget. Omfattende undersøkelser knyttet til økologien i vassdraget ble utført i forbindelse med verneplan I av 1973. Vannet har brakkvann og har passasje til Rossfjorden gjennom en morene som etter vernet er blitt gravd ut for å gi bedre passasje for fisk. Rossfjordvatnet har også egen sildestamme.

Tettbebyggelse og dyrket mark omkranser de to store innsjøene. Både sørenden av Rossfjordvatn, Rossfjordstraumen og nordenden av Finnfjordvatn er viktige våtmarkslokaliteter. Fiske er en viktig aktivitet. Vassdraget er varig vernet mot kraftutbygging i verneplan I fra 1973 mens oppdatering av rikspolitiske retningslinjer har utvidet vernet til også å gjelde andre utbygginger som kan redusere verneverdien langs vassdraget slik som naturmangfold, kultur og friluftsliv.

5.6.1 Verneplan for vassdrag ID 196/1

Forskrift om rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag (RPR) vedlegg 4 beskriver eksempler på lovverk utenom PBL der retningslinjen kan få anvendelse, jf. retningslinjenes pkt. 2 og 5.

- Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag av 10. juni 1977 nr. 82, § 1:
Formålet med denne lov er ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen.

Med utgangspunkt i RPR kapittel 2 Saklig virkeområde andre ledd, er verneplan for Rossfjordvassdraget et tema som utredes i forskriftsprosessen for snøscooterløype:

Kommunene har som planmyndighet det primære ansvar for utvikling av arealbruk i og ved vernede vassdrag og skal legge retningslinjene til grunn for planlegging.

Vedlegg 1 til RPR beskriver hvordan nasjonale mål for forvaltningen av vernede vassdrag kan fremmes i kommunal planlegging.

Andre områder i nedbørsfeltet med spesielle verdier beskriver fysiske tiltak som ikke kan styres etter kommuneplanens arealdel. Her angis det at bygge- og anleggstiltak som ikke er ledd i stedbunden næring, i utgangspunktet vil være i strid med planen og dermed forbudt.

Vedlegg 3 angir eksempler på inngrep som kan skade verneverdier i vassdrag.

En rekreasjonsløype for snøscooterkjøring langs nedslagsfeltets periferier vil kunne kategoriseres under forurensing med mulige konsekvenser som redusert bruksverdi mv.

Utfyllende kommentarer til RPR pkt. 1 andre ledd beskriver retningslinjens virkeområde:

Selv om hele nedbørfeltet er vernet mot kraftutbygging, er RPR for vernede vassdrag bare forutsatt å ha innvirkning på planlegging og virksomhet i områder som har betydning for vassdragets verneverdi, jf. pkt 3. Dette vil i første rekke si det vassdragsbeltet som er definert i retningslinjene og som er særskilt behandlet i retningslinjenes pkt 4. I tillegg omfatter retningslinjene andre deler av nedbørfeltet som det er faglig dokumentert at har betydning for vassdragets verneverdi. Dette dreier

seg om arealer med betydelige verdier knyttet til zoologi, botanikk, geologi, kulturhistorie, landskapsbilde eller friluftsliv (jf. ellers kommentarene til pkt 3 nedenfor).

Utfyllende kommentarer til RPR pkt. 2, saklig virkeområde sier: *Kommunene plikter å bruke retningslinjen i sin planlegging, men slik at det er rom for plantilpasninger.*

Rikspolitiske retningslinjer innebærer likevel ikke i seg selv noen direkte binding overfor borgerne. Det vil si at det er planene som er rettslig bindende, og ikke retningslinjene i seg selv.

Vurdering:

Med hjemmel i kommunens adgang til å gjøre skjønnsmessige vurderinger iht. RPR vedrørende tiltak i verneområdets nedslagsfelt har Senja kommune gjort vurderingen:

Med utgangspunkt i eksisterende opparbeidede infrastruktur som boliger, landbruksvirksomhet og vei langs Rossfjordvassdraget er det lite sannsynlig at forurensning som følge av utslipp fra snøscootere som bruker løypen langs nedslagsfeltets vestlige periferi vil tilføre verneområdet markante negative virkninger. Konfliktgraden anses for å være marginal.

5.6.2 Nasjonal marin verneplan

Rossfjordstraumen er ett av de 17 områdene som det i september 2009 ble meldt oppstart for i første pulje av Nasjonal marin verneplan. Verneformålet knytter seg til å bevare helheten i denne pollen med de ekstreme miljøforholdene og den særegne sildestammen. Området forventes å ha stor vitenskapelig interesse. (ref. miljødirektoratet)

Vurdering:

Deler av snøscooterløypen vil gå gjennom nedbørsfeltet og ferskvannstilsiget til vassdraget. Med utgangspunkt i allerede oppbygd forurensende infrastruktur langs Rossfjordstrumen er det lite sannsynlig at snøscooterløypen langs Lenvikhalvøyas høydedrag vil virke inn på det forslåtte verneområdet.

5.7 Kulturminner og kulturmiljø

- Søk i riksantikvarens karttjenester kulturminnesøk viser at løypen ikke kommer i konflikt med registrerte kulturminner.
- Senja kommune har ikke funnet at kjente Samiske kulturminner kommer under påvirkning av løypen. Nærmeste registrerte Samiske kulturminner er: med kulturminne ID 18818-1.
- Ingen registreringer av verdifulle kulturlandskap i Snøscooterløypens influensområde

Beskrivelse	Sted	ID	Status	Avstand til løype
«Gambakken» bosettingsområde	Sollidalen	18818-1	Samisk kulturminne	0,6 km
Gammetufter, sillia	Bjorelvdal	216009-1	Samisk kulturminne	1 km
Løsfunn av mynt ved trovstikking	Kårvik/Øverdal	18815-1	Uavklart	1,25 km
Bosettingsområde, hustuft		74687-1	Fornminne	1,1 km
Tuft, bosetning	Tennskjær	45121-1	Uavklart, Sametinget	0,23 km
Bosetning-aktivitetsområde, Arran	Tennskjær	72522-1	Samisk kulturminne	0,7 km

Vurdering:

Snøscooterløypen berører ikke automatisk registrerte kulturminner eller kulturmiljø. Troms fylkeskommune v/ kulturminneforvaltningen har jamfør deres uttalelse ingen merknader til temaet. Sametinget viser i sine uttalelser til at potensialet for samiske kulturminner i området på Lenvikhalvøya er stort på bakgrunn av tidligere samiske bosettinger. Senja kommune tar anmodningen om aktsomhetsplikt til følge.

5.8 Reindrift

Reindrift 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 ressursgrunlaget etter forpliktelsene nedfelt i Grunnloven § 108, Reindrifftsloven § 3 og de folkerettslige forpliktelser som eksisterer overfor urfolk og minoriteter.

Naturforhold og reinsens behov varierer gjennom året, og gjør det nødvendig å flytte reinen mellom ulike beiteområder gjennom beitesesongen.

I henhold til reindrifftsloven § 1 er det et nasjonalt ansvar å sikre reindrifftsarealer. Dette ansvaret påhviler både innehavere av reindrifftsretten, øvrige rettighetshavere og myndighetene.

Det er sannsynlig å anta at et løypenettt for snøscooterkjøring vil skape virkninger for reindriften i form av unnavikelsesadferd hos reinen med redusert bruk av beiteområder rundt løyper som en konsekvens.

Informasjon i reindrifftskartene må brukes med forbehold om at denne er veiledende. Supplerende opplysninger om bruk av områdene i reindrifftsøyemed er innhentet fra reindriftnæringen ved Nord-Senja og Hjertind reinbeitedistrikter samt Fylkesmannen i Troms.

Slik det fremgår av faktagrunnlag til planstrategi for Senja kommune 2012-2015 er Lenvikhalvøya innenfor det samiske reinbeiteområdet. At området ikke er innenfor distriktsinndelingen, begrenser ikke reindrifftsrettigheter i området. Sametinget anmoder i faktagrunnlaget til planstrategi at tradisjonell kunnskap og bruk av områder bør legges til grunn for utforming av planer.

Arealavsetting til snøscooterløyper på Lenvikhalvøya berører dette reindrifftsinteresser.

Fylkesmannen i Troms skriver i et notat til møte med Senja kommune 29.juni 2016 angående historisk gjennomgang av Fagerfjell /Åvkkalas reinbeitedistrikt:

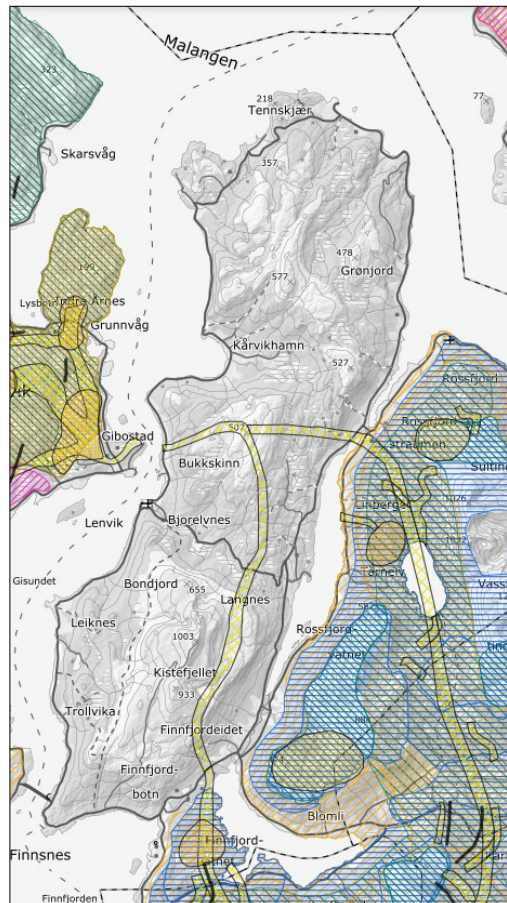
Lenvik er etter vår oppfatning en for viktig vinterbeiteressurs for Troms reinbeiteområde til at området fortsatt skal holdes på utsiden av distriktsinndelingen.

Vinterbeite er den store minimumsfaktoren for reindriften i Troms.

Av notatet fremgår det også at: Rein trekker dit den finner mat på vinteren, og dette er gjerne nord på Lenvikhalvøy hvor en finner gode vinterbeiteområde med lite snødekke og i Troms målestokk viktige lavbeiter.

Som settefylkesmann skriver fylkesmannen i Troms ved klagebehandling av forskrift om kommunalt løypenettt for snøscooter i Tydal kommune:

Det må vurderes hvilke løyper som ligger i områder som inngår i reindriffts særverdiområder eller



minimumsområder. Deretter må det vurderes hvilke av disse områdene som er vesentlige for reindrifta gjennom hele vinteren. I disse områdene vil eventuelle avbøtende tiltak i form av bestemmelser om stenging mm. ikke være tilstrekkelig for å ivareta hensynet til reindrifta. Ut fra lov og forarbeider gjelder det et absolutt forbud mot etablering av snøscooterløyper i slike områder. I særverdiområder eller minimumsområder som har vesentlig betydning for reindrifta i mer avgrensede perioder i løpet av vinteren, åpner lov og forarbeider for unntak dersom det etableres egnede avbøtende tiltak for å ivareta hensynet til reindrifta. I disse områdene vil det kunne vurderes om bestemmelsen om stenging på anmodning fra reinbeitedistriktet, vil være tilstrekkelig for å ivareta hensynet til reindrifta.

Lenvikhalvøya inngår i Fagerfjell /Åvkkalas reinbeitedistrikt og brukes normalt som vinterbeiteområde. Kommunen har behandlet områdene som er relevante for fastsettelse av snøscooterløyper som annet areal innen Troms reinbeiteområde da det er en viktig ressurs for reindriften i fylket.

Nord-Senja reinbeitedistrikt har registrerte flyttleier gjennom Lenvikhalvøya. Gjennom kontakt med reindriftnæringen har kommunen søkt å kartlegge om reindriften vil påvirkes av løypeetablering ut fra følgende spørsmål til avklaring:

1. Er det løypealternativ som det ut fra reindriftnæringens hensyn er uaktuelle, og steder der snøscooterløypene vil utløse klage fra reindriftnæringens jf. krav om at løyper ikke skal være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften?
2. Kan noen av løypealternativene etableres på vilkår?
Områder som er viktige for reindriften i kortere perioder og der tiltak som ivaretar reindriften kan iverksettes.
3. Vil noen av løypeforslagene ut fra reindriftnæringens hensyn være uproblematisk å fastsette?

Reindriftnæringens har delt erfaringer med snøscooterløyper og vært en nyttig fagressurs for kommunen. Det ble pekt på de høyereliggende områdene på Lenvikhalvøya som mest verdifulle. Reinen trekker ikke i like stor grad til områder under tregrensen og løyper her vil påvirke mindre. Vestgående traséforslag fra Tennskjær mot Kårvikhavn langs vestsiden av Kårvikkjølen går i høyereliggende terreng som er viktige ressursområder for reindriften.

Løypeforslag nr. 4 over Storvatnet og langs Kårvikkjølen vestside er utelatt fra den videre utredningen med bakgrunn i risiko for å utløse større ulemper for reindriften, men også på bakgrunn av snøskredfare langsetter «Berrheia» i det sørvendte terrenget mot Kårvik.

Næringens driftsform gjør reindriften svært arealavhengig, blant annet med bakgrunn i marginale beiteområder og reinens behov for ulike sesongbeiter og flyttveier mellom dem.

Gjennom bestemmelsene i kommunal forskrift ivaretas reindriftnæringens vilkår om en smidig ordning for stengning av hele eller deler av løypen hvis reinbeitedistriktene oppholder seg med rein i området.

Flere tilknytningstraseer fra nedre deler av Lenvikhalvøya og opp til løypen kan sees i positiv sammenheng hvis deler av løypen må stenges. Slik sikres det aksess til den åpne deler av løypene. På en annen side krever det høyere tiltaksgrad ved åpning og stengning av løypene.

Uavhengig av den kommunale bestemmelsen om stengning vil fylkesmannen ha adgang til å forby motorferdsel i løypene. Dette følger av motorferdselsforskriften § 9 som gir fylkesmennene adgang til å forby motorferdsel når det ansees nødvendig for å ivareta reindriftnæringens eller viltinteresser, eller andre interesser som motorferdselloven skal ivareta.

Løpende dialog og godt samarbeid med reindriftnæringen om områdene som omfattes av snøscooterløypen vil være viktig for å ivareta bestemmelsene om stengning i kommunal forskrift og

andre hensyn kommunen plikter å ta. Senja kommune har ikke mottatt høringsuttalelser fra reinbeitedistriktene.

Vurdering:

Reindriftens interesser søkes ivaretatt gjennom bestemmelsene om stenging i forslaget til lokal forskrift og utelatelse av trasé som virker inn på minimumsområdene for reindrift på nordre del av Lenvikhalvøya. Løpende dialog mellom kommunen og reinbeitedistriktene om drift av snøscooterløypen vil være nødvendig for å ivareta gode rammebetingelser for reindrift i området. Senja kommunes vurdering bygger ikke bare på en nå-situasjon, men således også på ivaretagelse av rammevilkårene for fremtidig bruk av området i reindriftnæringens behov i området må drøftes fra sesong til sesong og avklares før løypene kan åpnes. Det må utpekes kontaktperson(er) i kommunen som blir direkte bindeledd mellom Reindriftnæringen og den kommunen setter ut løypedriften til. Personen(e) vil kunne gjennomføre stenging på kort varsel.

5.9 Landbruk og jordbruk

Det kan være gunstig å legge løypene på innmark, spesielt i ankomstområder der løypene starter.

Fastsettelse av snøscooterløyper kan medføre fare for skade på innmark når omfanget av kjøringen øker, og kjøringen kanaliseres mot faste ruter. Eksempel på skader i innmark kan være jordpakking, isdannelse eller jordstrukturekskader, særlig ved varierende føre eller ved førefall.

Det meste av Lenvikhalvøya er registrert som beiteområde for sau og storfe under «Lenvikhalvøya Beitelag SA».

Det er i utredningen sett til at løypene kun etableres over dyrket mark i drift der hvor det er høyst nødvendig. Snøscooterløypen kan jf. motorferdsloven §4a første ledd brukes bare på vinterføre og jf. forskriftens §4a andre ledd ikke brukes etter 5. mai.

Vurdering:

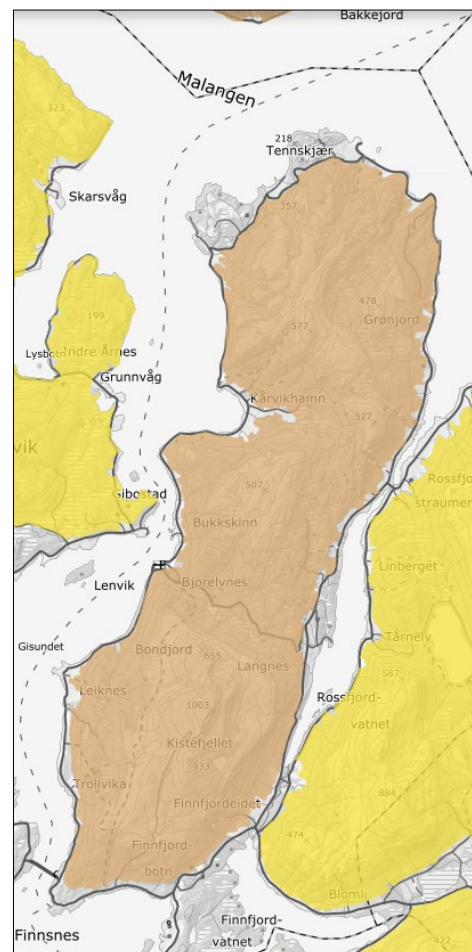
Rammene for tiden snøscooterløyper kan brukes ligger utenfor beitesesongen og kommer ikke i konflikt med beiteområdene eller beiteforekomsten for sau og storfe selv om løypene fastsettes gjennom disse områdene.

5.10 Hensyn til skogbruk

Med bakgrunn i miljøverndepartementets veiviser i kommunal miljøforvaltning www.miljokommune.no presiseres det i veiledningen til fastsettelse av rekreasjonsløyper for snøscooterkjøring at det kan være fordelaktig å legge løypene til skogsveier.

På en annen side kan ordinær skogdrift komme i konflikt med løyper hvis trasé er lagt til en skogsveg. Skogsvegene og kjøretraséene er anlagt med formålet skogdrift slik at veiene kan nyttes til å drive frem tømmer mv. for å fremme et bærekraftig skogbruk.

Foryngelsesfelt og plantefelt i skogen kan også ligge i attraktive områder for snøscooterkjøring.



Det er imidlertid områder hvor snøscooterkjøring kan gjøre skader på ny skog. Når trærne kommer opp i en høyde litt under eller over snøhøyden, kan snøscooterkjøring føre til topp- eller greinbrekk på små tre som forårsaker kvalitetsfeil som igjen kan gi store verditap for skogeier.

Vurdering:

Kommunen har søkt å ivareta hensynet til drift og utvikling av bærekraftig skogbruk i Senja ved å involvere grunneiere i vurderingen før forslag til løyper sendes på høring. Løypeinnspill er justert der gikk gjennom plantefelt. Der løypene er lagt på skogsveier kan løypetraseen ved behov justeres til å gå utenfor hvis grunneier fremmer slik ønske og i samråd med kommunen finner ny midlertidig trasé ikke lenger enn 50 meter unna slik at det kan tilrettelegges for fremdrift av avvirket tømmer og ved.

5.11 Hensyn til annen næringsutøvelse

5.11.1 Uttak av masse

Direktoratet for mineralforvaltning viser i høringsuttalelse dat. 17.01.2019 til to masseforekomster. Deres kartløsning som viser bergrettigheter og uttak viser at det i dag ikke er drift i forekomstene.

- Løypetraseen går over en forekomst av sand og grus på Bjorelvnes
- Løypetraseen går nær en forekomst av sand og grus på Kårvik

Vurdering:

Senja kommune anser bestemmelsen om stengning av løypenettet av nødvendighetshensyn og mulighet for omleggelse av traseer med inntil 100 meter i samråd med grunneier som tilstrekkelig dekkende for de behov Direktoratet for mineralforvaltnings beskriver.

5.11.2 Turisme, reiseliv og naturopplevelser

Av høringsuttalelsene fremgår det at løypen kan bli en attraksjon for Nordlysopplevelser el. Kommunen tillegger ikke potensialet for reiselivs- og opplevelsesmuligheter stor nok vekt til å begrunne fastsettelsen av snøscooterløyper med slik virksomhet, men ønsker slike aktører velkommen til å benytte løypenettet på lik linje med alle andre hvis løyper åpnes.

5.12 Inngrepsfrie naturområder

Inngrepsfri natur (INON) er en arealbruksindikator som viser utviklingstrekk og status for større sammenhengende naturområder i Norge.

Inngrepsfrie naturområder er områder som ligger en 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. januar 2013.

INON områdene deles inn i 3 kategorier:

1. Inngrepsfri sone 1
2. Inngrepsfri sone 2
3. Villmarkspregede områder

Vurdering:

INON områdene på Lenvikhalvøya er innenfor soneinndelingen på 1-3 km fra tyngre tekniske inngrep. Dvs. at det ikke berøres «Villmarkspregede områder». Snøscooterløyper 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.

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 snøscooterfærende 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).



5.13 Effekter på fauna og dyrs naturlige habitat

Vitenskapelige bevis indikerer at snøscooterkjøring i utstrakt grad over tid medfører en betydelig innvirkning på de økologiske vinterøkosystemene.

Snøscooterens innvirkning på dyrelivet og friluftsområder representerer en negativ syklus hvor én innvirkning leder til den neste, og hvor virkningene kan føre til langsiktige uheldige virkninger. Selv om alvorlighetsgraden vil variere avhengig av områdespesifikke egenskaper på stedet kommer bruk av snøscootere til å virke inn på vinterøkosystemet det kjøres i.

Støy og aktivitet fra snøscooter 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 forstyrrer 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 dyrs habitat og populasjoner mens løyper i omkringliggende terreng kan skape negativ influens inn mot kjerneområder fra habitatets periferier. Snøscooterløypene på Lenvikhalvøya vil trenge direkte inn og dele områdene. Graden av innvirkning på dyrelivet vil først og fremst avhenge av brukshyppigheten og hvilken del av løypen som brukes mest.

Utslipp i form av snøscooterekсос akkumulerer i snødekket og frigis under snøsmeltingen slik at surhetsgraden i nærliggende overflatevann øker. Eksos fra bensinmotorer inneholder også luftbårne giftstoffer som forringer luftkvaliteten og medfører endret snøkjemi.

Konsentrert snøscooterkjøring 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 ofte ikke er dramatiske, er det feil å si at plantedekket ikke blir påvirket av snøscooterkjøring.

Bruk av snøscooter 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 viktig faktor for hvilke 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. Når snø i løypen pakkes på grunn av kjøring gjennom vinteren begrenses noen av effektene snøscooterkjøring har på grunnen. Aktivitetsnivået og erfaringer fra bruk etter at løypen har vært åpen en hel vintersesong vil gi et mer nøyaktig svar på effektene løypeprosjektet vil ha på faunaen.



5.13.1 Funndata fra Rovbase

Lenvikhalvøya er ikke registrert forvaltningsområde for rovdyr (gaupe, ulv, bjørn, jerv). Det er gjort flere observasjoner som kan knyttes til jerv ved observasjoner av sauekadaver.

I områdene på den nordlige delen av Lenvikhalvøya er det gjort flere observasjoner av sau skadet av jerv eller gaupe. Det er gjort syns- og sporobservasjoner av jerv og gaupe i området, men ingen registreringer av artene siden 2017. Siste observasjon er «sau skadet av gaupe» 05.10.2017 i Sandviklia nær Finnsnes.

Vurdering:

Observasjonene bygger på enkelttilfeller. Ettersom Lenvikhalvøya ikke inngår i forvaltningsområdet for disse dyreartene og registreringene heller ikke gir et fast observasjonsmønster for jerv og gaupes tilstedeværelse vurderer Senja kommune at konfliktpotensialet er marginalt.

5.13.2 Arter av særlig stor forvaltningsinteresse

Art	Funndato	ID	Sted	Avstand fra snøscooterløype
Tannbakkemose	10.08.2009	Observations/BioFokus/ BioFokus/JK09-M067	Durmålselva	3,0 km
Lirype	11.06.2018	Observations/NOF/so2- birds/19658610	Langneshøgda	0,7 km
Snøsoleie	01.08.2010	Observations/Ecofact/ Ecofact/10553	Nordheia	1,4 km
Gaupe	11.09.2006		Øvrevatnet	250 m
Hare	27.01.2019		Solli	350 m

Vurdering:

Snøsoleie og tannbakkemose er planteregistreringer som ikke vil komme under påvirkning av løypen. Det er gjort en registrering av lirype i Sollidalen. Lirype er ikke spesielt utbredt i dette området, spesielt på Senja er livsforusteningene for arten bedre og det er gjort flere registreringer.

5.13.3 Spesielt sårbare og sensitive dyrearter

Hekkelokaliteter representerer noen av viltlokalitetene som er mest sårbare ovenfor menneskelige forstyrrelser. INON områdene fungerer også som en buffer mot ferdsel, men frem til mai vil snøscooterferdsel være en type motorferdsel som kan bidra til å skape forstyrrelser for disse artene. I tillegg til offentlig tilgjengelige registreringer i miljødirektoratets nettløsning Rovbase er det gjort permanente registreringer av sensitive dyrearter unntatt offentligheten i snøscooterløypens influensområde.

Vurdering:

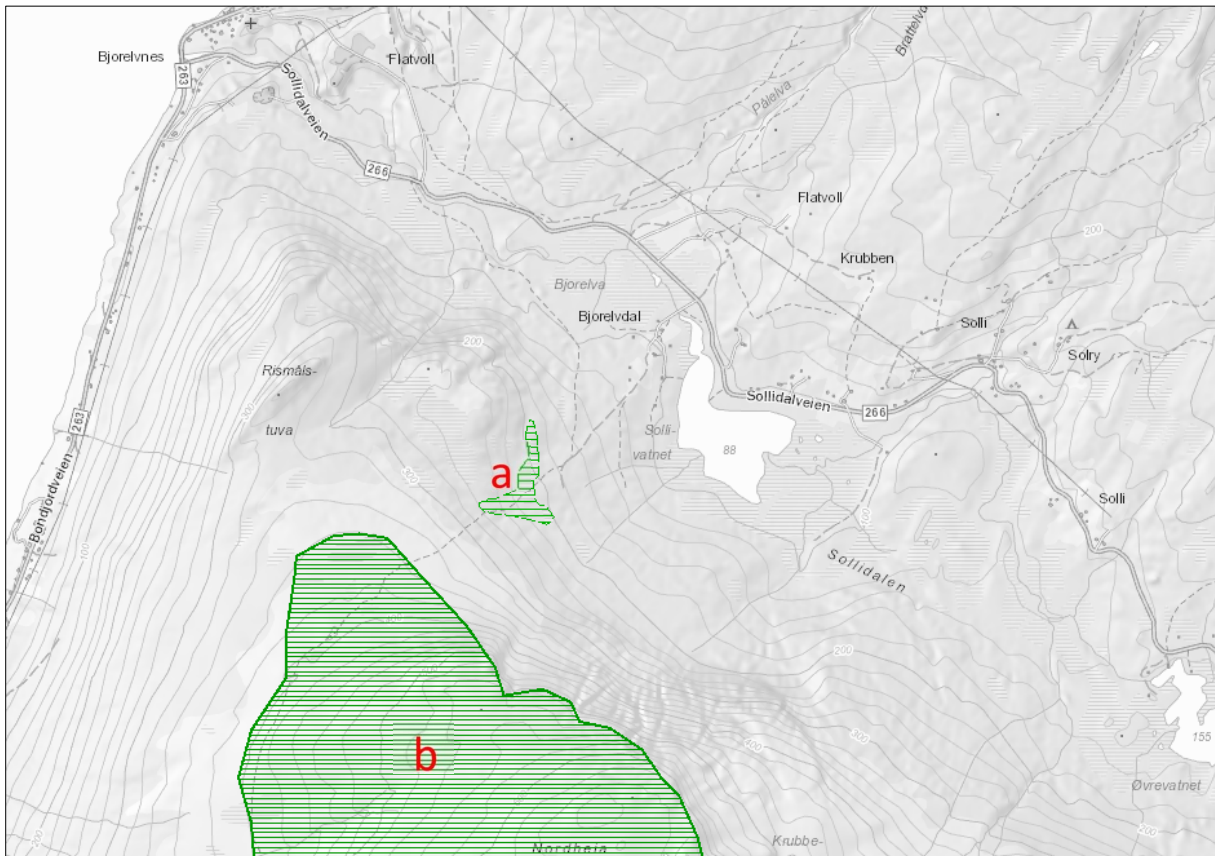
Senja kommune har i vurderingen støttet seg til Multiconsult rapport «Anbefalte hensynssoner for sårbare arter av fugl». Senja kommunes løypeforslag er innenfor anbefalte minsteavstander/varsomhetssone for terrengtransport. Det har ikke kommet inn merknader eller andre opplysninger til temaet i høringsperioden og kommunen anser spørsmålet som ivaretatt.

5.13.4 Naturtyper

Løypeforslagene berører ikke forekomster av utvalgte naturtyper

Innspilte løypeforslag berører hovednaturtyper / viktig naturtype:

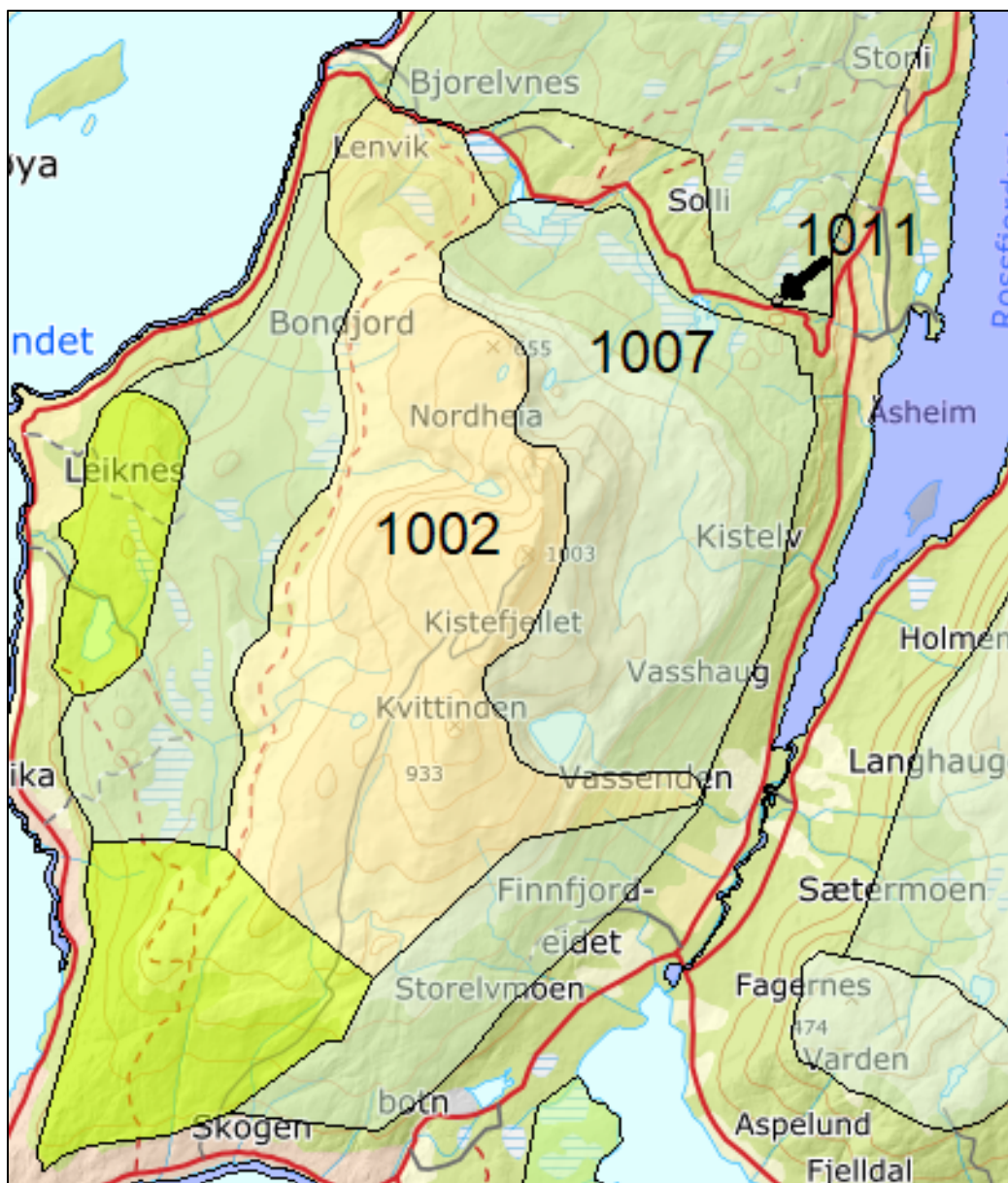
- a) Rikmyr - Middelsrik fastmattemyr, verdi C, lokalt viktig lokalisert i Sollidalen – kode A05
- b) Kalkrike områder i fjellet, verdi A, svært viktig lokalisert på Nordheia – kode C01



Vurdering:

Forekomstene av viktige naturtyper kommer ikke under påvirkning av snøscooterløypen. Forslag om løype på sørsiden av Sollidalen utgår som følge av Statens vegvesens avslag på Senja kommunes søknad om å få krysse fv. 266 ved Solli.

- a) Rikmyr - Middelsrik fastmattemyr, verdi C, lokalt viktig lokalisert i Sollidalen – kode A05:
Avstand til løypen: 3,5 km
- b) Kalkrike områder i fjellet, verdi A, svært viktig lokalisert på Nordheia – kode C01:
Avstand til løypen: 2,8 km



5.14.2 Oversikt og faktaark, kartlagte friluftslivsområder

ID	Område/fakta	Kat.	Verdi	Ca. avstand, innspill til løyper	Ca. avstand, forslag til fastsatt løype
1002	Kirkestien og Kistefjell	TU	B	0 m	0 m
	Nærturområde for Trollvika, Nordre Finnsnes, Leiknes og Bjorelvnes. Området defineres primært av de merkede turløypene. Terrenget under tregrensen bærer preg av gjengroing. Kirkestien går langs Lenvikhalvøyas vestsida mellom Sollidalen og Finnsnes, ovenfor Leiknes og Trollvika.				
1006	Storvatnet	UO	B	0 m	0 m
	Flere gode stier fra Kårvik og omkringliggende terreng mot Storvatnet. Kjørbar veg til Sandbakkvatnet men resten av vegen har begrenset tilgjengelighet. Fritidsbolig/hytte ved "Storvatnet" tilgjengelig for allmennheten (alle som ønsker å bruke den). Det foregår en del hogst og avskoging i områdene rundt Storvatnet. Storvatnet brukes mye til isfiske.				
1007	Finnfjord – Helvetesvatnet – Sollidalen	AF	C	0 m	0 m
	Området brukes i forbindelse med jakt og fottur.				
1008	Nakkefjellet	AF	C	0 m	1800 m
	Postkasse med innskrivningsbok for turgåere. Lysløype/skiløype mot "Sandbakkvatnet".				
1010	Sørsvika - Rødbergodden og Aglapen	SK	A	0 m	1500 m
	Deler av området omfattes av Statlig sikra friluftslivsområdet «Sørsvika». Det er klatremuligheter i Aglapsvik. Hele Rødbergodden ligger veldig eksponert fra sjøen og fra omkringliggende øyer og landskap. Kystlinjen mellom «Lille Rødbergsodden» og Store Rødbergsodden består av en rekke større og mindre vikene. Molvika er den største. Flere av vikene har fjellformasjoner, strender og vegetasjon med spesiell karakter. De røde fjellsidene og steinene understreker dette. En sti gjør området tilgjengelig og binder kystlinjen sammen. Rødbergsodden med de militære installasjonene etter kystfortet framstår som et militærhistorisk landskap. Deler området brukes også som start- og flyveområde for paraglider. Skoler og andre tjenesteområder bruker også området til mørketidsvandring med bål ol.				
	Statlig sikra friluftslivsområde «Sørsvika»	-	-	2000 m	2000 m
	Sørsvika er et skog- og strandområde som kjennetegnes med ei ca. 400 meter bred, hvit, langgrunn sandstrand. Sandtranda er fantastisk flott, og er ypperlig til lek- og badeaktiviteter. Stranda ligger nedenfor ei lyng- og skogkledd slette kalt Sørsvikmoen. Utmerkede forhold for grilling og telting. Tvers gjennom området går en gammel sti/skogsvei som var ferdselsleien for folk i Aglapsvika f. eks når dem skulle gå til skolen i Lenvik. B.L. Lunheim skiltet og merket veien, og har de siste årene også arrangert turer på den gamle skoleveien. I friluftsområdet er det variert vegetasjon. Det består av skrinne bjørkeskog på lyngmark. Parkeringsplass. Området besøkes av befolkningen i hele fylket.				
1011	Sollidalen utfartssted, hytteområde og skiløype	UO	C	800 m	800 m
	Adkomstplass og utfartssone for hytteområdene, skiløype mot Bukkskinnfjellet og snøscootertraseer mot hyttene.				
1014	Øvrig friluftslivsareal nordlige lenvikhalvøy	AF	D	0 m	0 m
	Områdene omfattes av større skogsareal og noe inngrepsfri natur (INON). I området er det enkelte hytter som stort sett tilhører stedbundne. Skogsdrift og motorferdsel gitt ved kommunale dispensasjonsvedtak trekker lydnivået noe ned. Området er også beiteområde				

	for storfe og sau. Friluftslivet i området vinterstid kan knyttes opp til oppkjørt/oppgått skiløype fra bygdesamfunnene på Lenvikhalvøya som går mot Bukkskinnfjellet.				
1015	Kårvikkjølen	UO	C	0 m	0 m
	Sauesti merket med fargede bånd fra Sandbakkvatnet til toppen av Kårvikkjølen. Kårvikkjølen er «ti på topp» tur. Til Kraknesvatnet går det sti fra Rossfjordstraumen og Kråknes, 5 km nord i «Straumen». Parkering er på venstre side av vegen, ved Grønjord bygdehus. Noe vått terreng enkelte plasser, så vanntette sko anbefales. Oppe ved Langtjønna ved Storskartinden ligger det et fritidsbygg.				
1017	Kraknestinden	AF	C	0 m	0 m
	Området er Bebygd med hytter som eies av både lokale og ikke lokale. Området blir mye brukt til turer og hytteovernatting. Ved Langbakkvatnet i løypa fra Årnes til Kårvikkjølen en fritidsbolig med tilhørende garasje. Det ligger også en gapahuk i området som blir brukt av turgåere som hvilepunkt. Skogsbilveg til Langbekkvatnet.				

Minsteavstanden på 450 meter til B – viktige eller A – svært viktige friluftslivsområder jf. miljødirektoratets støyveileder overholdes i alle tilfeller, utenom ved friluftslivsområdet Storvatnet, Kirkestien og kistefjell. Det er lagt inn en liten lomme i friluftslivsområdet som strekker seg ned mot Vassenden i Finnfjord. Rådmannen har vurdert at den delen av friluftslivsområdet tilhørende kirkestien og kistefjell, ikke vektet som et viktig vinterfriluftslivsområde. Områdets verdi er hentet av kirkestien i vest og toppturene Kistefjell og Kvittinden. Kistefjell er et populært sykkelturnmål om vår/sommer, men det kjøres også skiløyper så langt det er mulig på grusveien som går fra Mellomlia og oppover alpinbakken i Sandviklia. Samtidig strekker friluftslivsområdet seg nordover inn i influensområdet til løypeforslaget (L9) ut mot Leiknes. Løypeforslaget (L9) i retning Leiknes utelates som en følge av at avstanden til et viktig friluftslivsområde ikke er overholdt. Avstanden fra toppen av kistefjell til nærmeste løypepunkt måles til 2.5 km.

Senja kommune valgt å drøfte friluftslivsaspektet vedrørende etablering av løype over Storvatnet i utredningen etter anmodning fra Troms fylkeskommune i deres hørings svar dat. 25.01.2019 der det beskrives at de løypeinnspillene som ble utelatt av reindrifts- og skredhensyn tidlig i prosessen også burde vurderes mht. friluftslivsverdiene. Det forstås at dette gjelder område 1006 storvatnet og områdene rundt Rødbergsodden og Sørвика (Statlig sikra friluftslivsområde). Løype L8 og L9, strekker seg igjennom siste del av område 1014 som har verdi D og inn i område 1007 (C-verdi). Område 1007 vurdert opp mot andre friluftslivsområder av samme verdi viser at området ikke kan vektet som et utnyttet friluftslivsområde på vinterstid. Langs løypens influensområde mot Langnes er det 3 hytter. Foruten om disse 3 er det ingen hytter innenfor friluftslivsområdet. Samtidig er terrenget dårlig egnet til ski- fotturer på vinterstid.

Vurdering:

Friluftslivsområdene på nordre del av Lenvikhalvøya som har utpreget verdi er først og fremst «Ti på topp» turmålet «Kraknestinden» og «Storvatnet», nord for Kårvikhavn.

Vinterstid kjøres det opp enkelte skiløyper som er tilknyttet bygdene langs kyststrøkene som går opp på Lenvikhalvøya. Det er også en vel brukt skiløype fra nord-øst for Sollidalen mot Bukkskinnfjellet. Skiløypene brukes stort sett av lokalbefolkningen i området og hytteeiere. Områdene som direkte berøres av snøscooterløypen er i hovedsak verdsatt som C og D-områder. «Storvatnet» og «Kirkestien og Kistefjell» er B-områder løypen berører, men i svært liten grad. Kistefjell-området har stor friluftslivsverdi på bakgrunn av kjøreveien til toppen og stiene opp fra Finnsnesmarka. Størst bruk vinterstid er det i områdene nær Sandviklia alpinanlegg og kjøreveien mot Kistefjell og Kvittinden.

Senja kommune har i prosjektet «Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder» registrert at vinterfriluftslivsverdiene rundt «Storvatnet» er størst sommerstid. Vinterfriluftslivsaktiviteten i områdene som omfattes av de planlagte scooterløypene på Lenvikhalvøya består primært av skiløyper fra bygdene og isfiske som rekreasjonsaktivitet samt den friluftslivsaktiviteten som foregår med utgangspunkt i hytter inne i skogsterrenget som stort sett tilhører stedbundne.

På Rødbergodden finner man karakteristiske landskapstrekk og viktige friluftslivsverdier spesielt i Molvika og Sørvika (Statlig sikra). Det er den kystnære delen av Rødbergsodden som har høyest verdi for allmenn bruk. Senja kommune vurderer at interessene knyttet til friluftsliv i disse områdene ikke påvirkes av planlagt snøscooterløype hvor nærmeste punkt på løypenettet er Heia. Forutsetningene for å bruke området i friluftslivssammenheng er størst i sommerhalvåret og aktiviteten i vinterhalvåret mer begrenset. Tross at løypeleden går i det høyereliggende terrenget sammenliknet med Rødbergodden i lavlandet mener Senja kommune at det ikke foreligger fare for forringelse av vinterfriluftslivsverdiene i område 1010 som omfatter Sørvika, Rødbergsodden og Aglapsvik. Løypedelen i rastepunktet på «Heia» ligger en 550 meter inn på fjellet sørvest for Varddalen. Det småkuperte terrenget avhjelper med å skape en naturlig buffer for støy snøscooterkjøring vil generere mot Varddalen og friluftslivsområdet i Sørvika.



5.14.3 Vinterfriluftsliv, avbøtende tiltak

Snøscooterløypen er lagt slik at den ikke berører etablerte skiløyper over en lengre strekning. Sikkerhetsaspektet er vurdert i ROS analysen og redusert fartsgrense brukes som avbøtende tiltak. Der snøscooterløypen krysser eller går langs skiløyper skal dette tydelig merkes og skiltes.

5.14.4 Konsekvenser for friluftslivet i sommerhalvåret

Snøscooterløypen vil ha ingen eller marginale negative konsekvenser for sommerfriluftslivet. En positiv konsekvens kan være at etablerte rasteplasser med opparbeidelser i form av benker eller nærmiljøanlegg tilknyttet snøscooterløypen også vil kunne brukes i sommerhalvåret. Av negative virkninger vises det til effekter kjøring i løypene vinterstid vil kunne ha på faunaen i løypeleden i sommerhalvåret som igjen kan ha betydning for opplevd friluftslivsverdi.

5.14.5 Vurdering mot andre friluftslivsområder i Senja kommune

Lenvik er en kommune hvor det utøves varierte former for friluftsliv. Mest kjent er Senja kommune for sine mange topptur-tilbud og majestetiske fjellformasjoner på eventyrøya Senja. Fastlandssiden av Lenvik og Lenvikhalvøya har godt kjente viktige vinterfriluftslivsmål som området sør for Kistefjellet og flere isfiskevann som f. eks Tårnvatnet hvor det blir arrangert lokale konkurranser med utgangspunkt i friluftslivsaktiviteter. Sørvika, Aglapen og Rødbergodden er utpregede friluftslivsområder på den nordligste delen av Lenvikhalvøya mens Storvatnet ved Nakkefjellet og Kårvikkjølen er viktige områder spesielt sommerstid, men som begrenses noe av folks aksjonsradius vinterstid. Snøscooterløypen legges i et typisk norsk skogsområde og kan ikke måles og være av så viktig betydning som noen av kommunens viktigste vinterfriluftslivsområder i det bynære området, Silsandmarka og Finnfjordmarka. Hvorvidt området kan kalles et stort sammenhengende vinterfriluftslivsområde er en vurderingssak. Med Kistefjell som utgangspunkt er ikke skogsområdene hvor løypen legges av like høy verdi og kan ikke skilte med like stor tilretteleggelse og brukerfrekvens hverken sommerstid eller vinterstid.

5.15 Støy

5.15.1 Sammenlikningsgrunnlag

Lyden fra snøscootere kan, om terrengforholdene legger til rette for det bære langt og forandre områdets lydbilde om vinteren. Lyden er en primærfaktor som viker inn på dyrelivet og menneskelig friluftaktivitet og kan skape brukerkonflikt mellom ikke brukere og brukere av motorkjøretøy i utmark vinterstid.

Støy fra snøscootere er redusert over de siste årene, men lydnivået kan fremdeles betegnes som høyt. SINTEF rapport 2017:00612 – Støy fra snøscooterløyper viser resultat fra målinger som gir følgende dimensjoneringsnivå i avstand 15 meter fra snøscooter.

Kjøring i normalt småkupert terreng	L _{5AF} 73 dB
Kjøring i åpent terreng (for stor hastighet)	L _{5AF} 77 dB
Kjøring i bratte bakker	L _{5AF} 76 dB

Miljødirektoratets veileder til støy og planlegging av snøscooterløyper dat. 10.01.2018 oppgir følgende forutsetninger ved beregning av minsteavstander på bakgrunn av dimensjoneringsnivå 7,5 meter fra snøscooter.

L _{AFmax} på 7,5 m ved 47 km/t	78,6 dB
Tillegg for gasspådrag og akselerasjon	3,4 dB
Tillegg for ugunstig mottakerpunkt	3,0 dB
Utgangsnivå L _{5AF}	85 dB

For eksisterende bygninger gjelder forurensningsforskriften som setter grense for gjennomsnittlig maksimalt innendørs støynivå over døgnet på 42 dB. I Miljødirektoratets veileder for støy i arealplanlegging T1442/2016 angis det i kapittel 7.1.4 ekvivalentnivå L_{den} for veitrafikk på 55 dB i gul sone og 65 dB i rød sone.

Evalueringsrapporten fra forsøksprosjektet for Nord-Troms, Finnmark, Svalbard og 7 forsøkskommuner ellers i landet viser at den totale støy- og trafikkbelastningen økte i forsøksperioden fordi forsøket tillot nye kjøreførmål i forhold til tidligere lovverk.

Belastningen vil avhenge av antallet ekvivalente støykilder, deres direktivitet og plassering i forhold til det støyfølsomme objektet samt landskapsform og løypens helningsgrad.

Stillhet og ro er verdsette egenskaper i alle typer friluftsområder. Det er grunn til å tro at verdien av kvaliteter ved friluftslivet som stillhet, fred og ro vil øke i dagens samfunn. I utmarksområder kan det oppstå støykonflikter når stillheten forstyrres av motorferdsel. Støy fra snøscooterløyper kan påvirke store omkringliggende områder, i det de ikke lenger oppleves som stille.

Terskelen for hva som oppleves som påtrengende og uønsket er ofte lavere i utmarksområder enn i sentrumsnære områder.

5.15.2 Minsteavstander mht. støy

Senja kommune har benyttet Miljødirektoratets veileder til støy og planlegging av snøscooterløyper dat. 10.01.2018 gjennom planleggingsarbeidet. Veilederens kapittel 6 angir metoder for vurdering av støy fra snøscooterløyper.

Type	Beskrivelse	Anbefalt grenseverdi	Minsteavstand til buffersone
1	Svært viktige eller viktige friluftsområder jf. verdikartlegging etter veileder M98-2013	L _{5AF} 40 dB	450 meter
2	Boliger, hytter og annen støyfølsom bebyggelse	L _{5AF} 60 dB	60 meter
3	Områder langs eksisterende støykilder som vei, bane mv. der det allerede er trafikk av et betydelig omfang	Ingen grenseverdi	Avstand fra eksisterende støykilde bør ikke overskride 30-50 meter

5.15.3 Bebyggelse nær løypen

Kartutsnittet viser plassering av bebyggelse i forhold til planlagt snøscooterløype.

Bortsett fra bygninger og boliger i nærheten av løypens startpunkter er det spesielt langs den sørlige delen av løypen det er flest hytter. Det ligger ingen støyfølsomme skoler, barnehager og institusjoner innenfor minsteavstand til løypene. Avstand til Kårvik skole er 700 meter.



Oversikt over løvenettet

5.15.4 Bebyggelse ved startpunkter

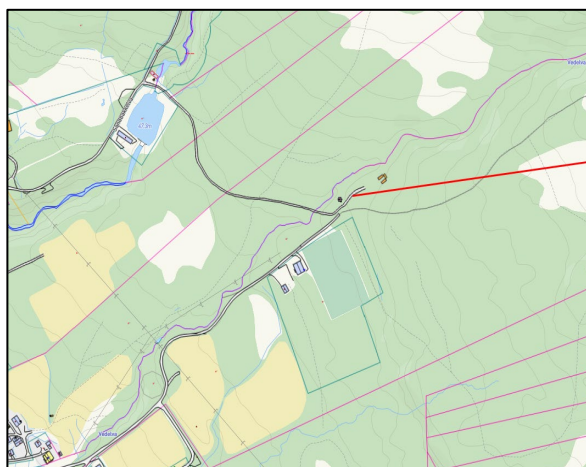
Løypen har startpunkter ved følgende tettsteder hvor det må tas spesielt hensyn til støy. Det er stedene Kårvik, Tennskjær, Rokstad, Grønjord, Sollidalen, Langnes og Aspelund som er aktuelle startsteder hvor det kan parkeres biler med tilhengere. Startpunktene er korrigert i forhold til høringsforslaget og Senja kommune anser å ha tatt Fylkesmannen i Troms og Finnmarks merknad vedrørende minsteavstand på 60 meter til støyfølsom bebyggelse til etterfølgelse.

	Kårvik	Rokstad	Tennskjær	Grønjord	Finnfjord	Sollidalen	Aspelund
Skole	720 m	-	-	-	-	-	-
Barnehage	720 m	-	-	-	-	-	-
Annen institusjon	-	-	-	-	5 m	-	68 m
Nærmeste bolig	270 m	160 m	120 m	170 m	450 m	260 m	250 m
Samfunnslokale	80 m	-	-	70 m	-	-	-

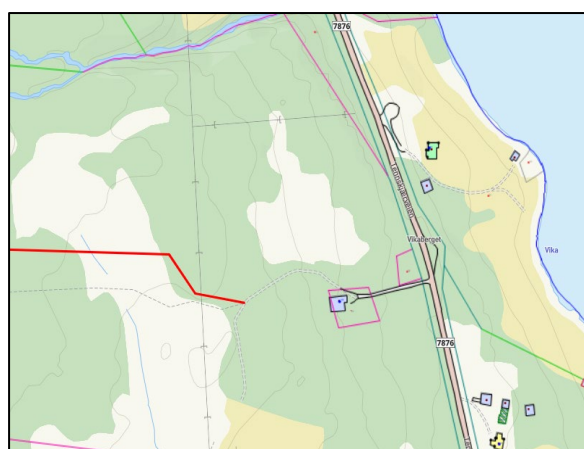
	Langnes
Skole	-
Barnehage	-
Annen institusjon	-
Nærmeste bolig	370 m
Samfunnslokale	-



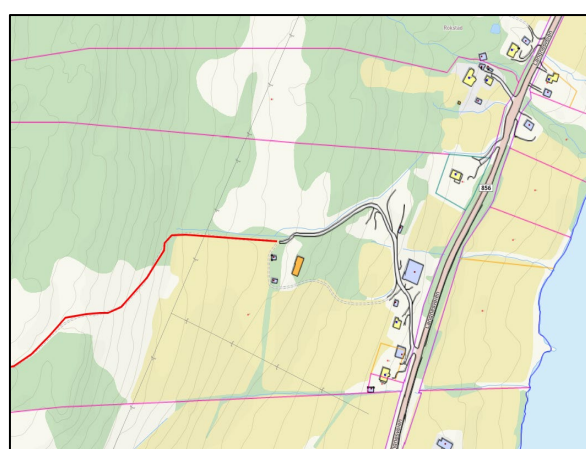
Tennskjær - løypestart



Kårvik - løypestart



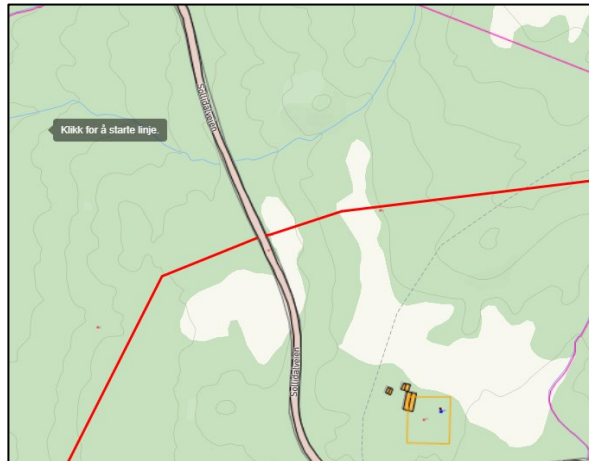
Grønjord - løypestart



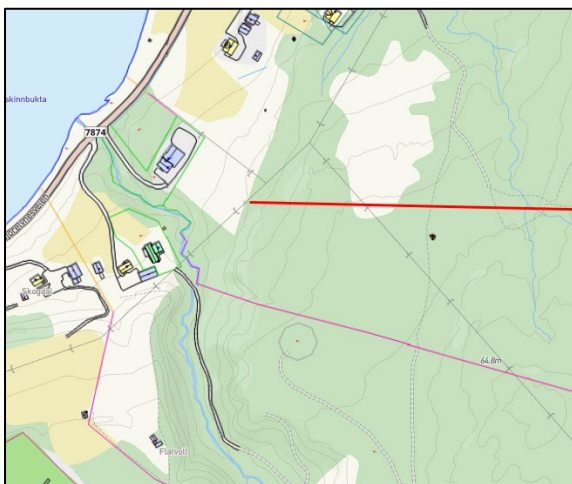
Rokstad - løypestart



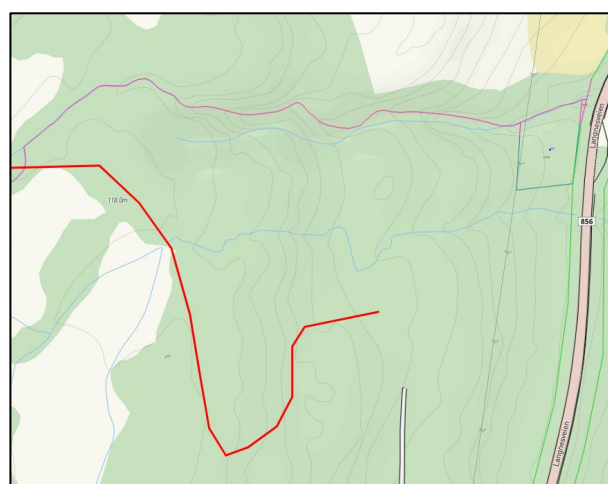
Aspelund - løypestart



Sollidalen - løypestart



Bjørelvnes - løypestart



Langnes - løypestart

5.15.5 Avstand til nærmeste bebyggelse langs trasé

Gnr./bnr.	Bygningskategori	Avstand fra løype (m)	Merknad
23/26	Våningshus	220	
29/132	Fritidsbygg	170	
29/114	Fritidsbygg	200	
29/24	Fritidsbygg	265	
29/17	Fritidsbygg	240	
29/132	Fritidsbygg	160	
28/49	Annet byggverk, tiltak	70	
28/56	Fritidsbygg	75	
28/5	Fritidsbygg	170	
	Andre bygg	140	
28/21	Fritidsbygg	175	
28/56	Fritidsbygg	80	
28/55	Fritidsbygg	75	
28/7	Annet byggverk	75	
29/125	Fritidsbygg	480	
30/17	Fritidsbygg	90	
30/20	Boligbygg	100	
30/21	Boligbygg	215	
30/30	Annet byggverk	70, løypestart	Grønjord bygdehus
30/32	Boligbygg	120	
30/79	Fritidsbygg	185	
36/355	Boligbebyggelse	270	Nærmeste bolig, Kårvik
36/93	Annet byggverk	80, løypestart	Idrettslagslokale, Kårvik
36/335	Boligbebyggelse	300	
29/2	Fritidsbygg	580	
38/32	Boligbebyggelse	220	Startpunkt, Tennskjær
35/86	Fritidsbygg	190	
35/38	Boligbygg	120	Startpunkt, Tennskjær
28/46	Fritidsbygg	250	
28/44	Fritidsbygg	450	
27/36	Fritidsbygg	200	
27/59	Bygning (GAB)	200	
40/3	Boligbygg	1400	Bebodd
40/9	Boligbygg	1600	Bebodd
40/13	Boligbygg	1300	Bebodd
40/19	Fritidsbygg	1400	
40/34	Fritidsbygg	900	

40/35, 36, 37, 38, 39	Boligbygg	1200	Mindre boligfelt, Sollidalen
38/114	Annet byggverk	60, løypestart	Grendehus, samfunnshus
39/47	Boligbygg	84, løypestart	Bebodd

5.15.6 Bolig og hytteområder

Skiltet nedsatt hastighet benyttes som avbøtende tiltak. Hytter ute i terrenget som enten synes fra løypen eller ligger i nærheten vil ha særskilt behov for stillhet som ivaretas gjennom kommunens adgang til å gi nærmere bestemmelser om daglige kjøretider og stenging i tidsperioder jf. kommunal forskrift.

Hyttene i løypeområdet på Lenvikhalvøya ligger stort sett spredt.

Langs med fv. 266 gjennom Sollidalen er det mer konsentrert hyttebebyggelse.

Boligeiendommer vil i størst grad bli påvirket ved løypens startpunkter.

5.15.7 Løypens vertikalkurvatur mht. støy

5.15.7.1 Støy og gasspådrag i bakker

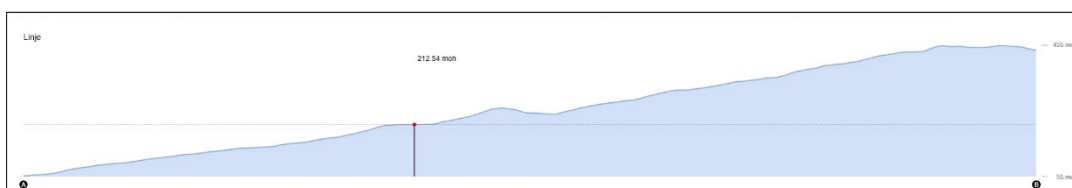
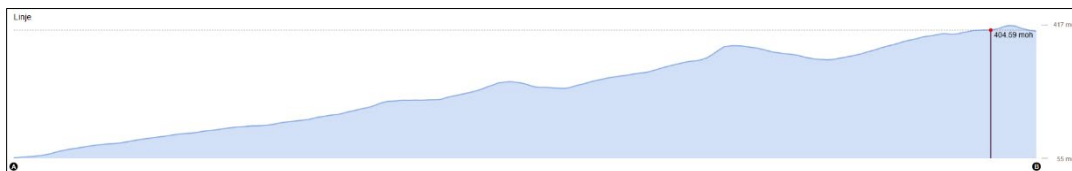
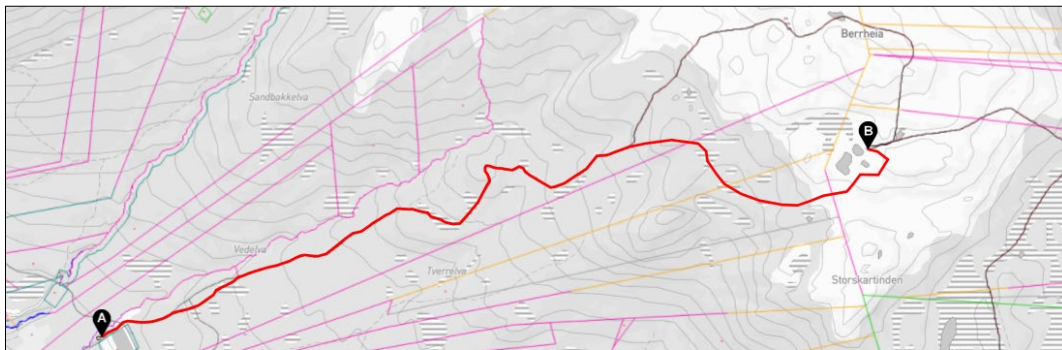
I bakker langs traseen må det påregnes at snøscootere som skal opp stigningene genererer høyere støynivå enn kjøring på flatmark eller nedoverbakke. Problematikken mht. stigninger inne i skogområder som skjermes av sideliggende terreng og vegetasjon er normalt ikke problematisk. Derimot er temaet av høy relevans ved enkelte av løypens startpunkter nede i bygdene. Senja kommune har gjort vurderinger med utgangspunkt 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 åpent terreng (3). Samtidig må det tas høyde for folks opplevelse av støy. Motorsportentusiaster vil f. eks ha et annet forhold til snøscootertrafikk enn personer som i større grad verdsetter aspektene rundt stillhet og ro i hverdagen så vel som i naturområdene.

5.15.7.2 Alternativt traséforslag, Troms fylkeskommune

Troms fylkeskommune har i sitt høringsvar dat. 25.01.2019 stilt spørsmål til Senja kommunes støyvurderinger og fremmet forslag til en alternativ trasé ovenfor tettstedet Kårvik.

Måleresultatene viser at kjøring i bratte bakker genererer om lag L_{5AF} 76 dB støy til omgivelsene 15 meter fra kjøretøyet. Med utgangspunkt i terrengforholdene og lite naturlig skjerming langs løypeleden mot toppen av Berrheia samt relativt jevnt gasspådrag hele strekningen til topps på om lag 4 km mener Senja kommune det kan være hensiktsmessig å ta utgangspunkt i rapportens maksimumsverdi L_{5AF} 77 dB som svarer til kjøring i åpent terreng. Den gjennomsnittlige stigningen for høringsforslaget er 1:10 hvor høydeforskjellen er om lag 400 meter for begge alternativ. Troms fylkeskommunes alternative trasé vil gi en om lag 500 meter kortere løype gjennom et til dels mer skjermet terreng i Nord-Sør retning. Tettstedet Kårvik ligger i løypetraseens vestre bakkant. Støyens bæreevne vil reduseres i utmarksretning, men Senja kommune kan ikke se at terrenget vil dempe nevneverdig for den støy som vil bre seg mot Kårvik. Troms fylkeskommunes alternativ ligger fremdeles relativt åpent til i løypens bakkant (kjøring i oppoverbakke fra Kårvik) og vil først etter 2,5 km forlate opprinnelig trasé og Senja kommune vurderer at den alternative traseen (rød linje).

5.15.7.2.1 Visuell fremstilling av trasealternativene



Vurdering:

Senja kommune har vurdert Troms fylkeskommunes forslag til alternativ trasé fra Kårvik til Berrheia (høringsuttalelse dat. 25.01.2019) og drøftet problemstillingene mht. snømangel/avblåst toppe med lokalkjente. Alternativet bygger på traséomlegging av løype nr. 4 om lag 1 km før toppen av Berrheia.

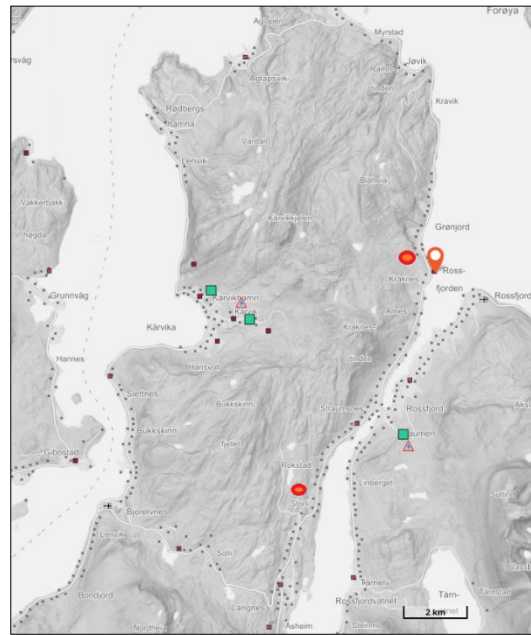
- Løypeleden i høringsforslaget ble testet mht. kjørbarehet i april 2018. (dispensasjonsvedtak)
- Høringsforslaget følger et naturlig dalsøkke mot Berrheia uten å krysse bekkeløp
- Snøen legger seg normalt fint i nevnte «dalsøkke» (hul terrengformasjon)
- Fylkeskommunens forslag krysser bekkeløp og har en mer ujevn stigning

På bakgrunn av nevnte faktorer vurderer Senja kommune at den alternative traseen ikke videreføres. Fylkeskommunens alternativ vil kunne medføre ujevne gasspådrag og snøen vil etter det kommunen erfarer ikke ha lett for å blåse bort. Mht. på støy ville en evt. traséomlegging være 2,5 - 4 km fra tettstedet Kårvik og kommunen vurderer at en omlegging vil ha marginal betydning for støyutbredelsen mot bygdesamfunnet i bakkant.

5.16 Forurensning av drikkevannskilder

Forurensning av vannkilder fra nedbørsfelt er en reell fare. Løypen er lagt om ved «Langvatnet» og «Kraknesvatnet» etter at flere grunneiere gjorde oppmerksom på at løypen ville krysse bekkeløp som også er vannkilder til flere boenheter langs Rossfjorden. Hvis en snøscooter går gjennom isen på disse vannene vil dette ha stor negativ innvirkning. Regelmessig kjøring med snøscooter over vann og bekkeløp kan også medføre forurensningsrisiko.

Alle grunneiere er tilskrevet med spørsmål om å vurdere innspill til løypetraseer mot drikkevannskilder og plantefelt samt andre faktorer hver enkelt grunneier anser som viktig. Løypen kommer ikke i direkte konflikt med registreringer i nasjonal grunnvannsdatabase.

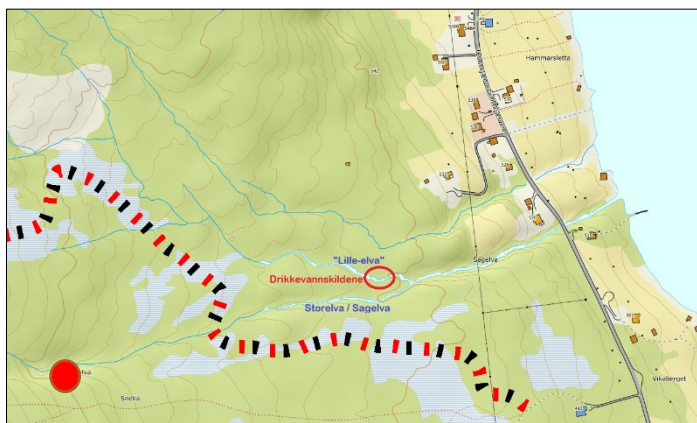
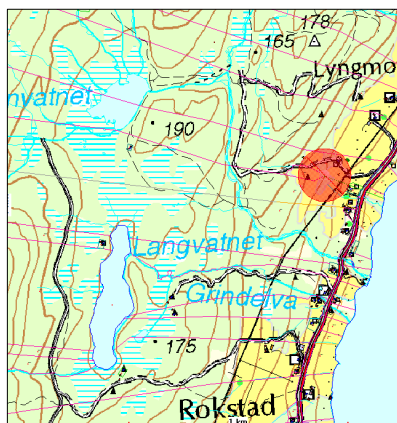


5.14.1 Drikkevannsforekomster

På bakgrunn av hørings svar fra Mattilsynet samt søk i offentlige kartløsninger (WMS) tilknyttet mattilsynet samt den nasjonale grunnvannsdatabase «GRANADA» har Senja kommune søkt seg frem til grunneiere med små lokale drikkevannskilder hvor vannet tas fra elv/bekk og innledet dialog med disse. Senja kommunes funn betyr således ikke at alle forekomster er fanget opp. Etter kommunens vurdering er forekomstene drikkevannsforekomstene fanget opp og temaet ivarettatt inntil det eventuelt fremkommer nye opplysninger. Senja kommune har følgende svar til mattilsynet bemerkninger i hørings svar dat. 28.01.2019:

Sp. 1	Ved løype L3 ligger det et lite vannverk som forsyner 3 husstander. I vårt system er dette registrert som Grønjord bygdslag, med drikkevannsinntak i elv/bekk.
Svar	Snøscooterløypen krysser Storelva 450 meter vest for fv. 265 og bebyggelsen på Grønjord. Sagelva har utspring fra Kraknesvatn og møter Storelva i et krysningpunkt 215 m vest for fylkesvegen. På bakgrunn av dialog med grunneiere i området fremkommer det at vannkilden angitt av mattilsynet ikke berøres av løypen og er i Storelva 250 – 300 meter vest for der løype nr. 3 krysser Storelva. Kommunen har derimot underveis i merknadsbehandlingen kommet over en vannkilde tilknyttet gnr. 30 bnr. 4 som ligger i «lille-elva» som møter «Sagelva». «Lille-elva» krysses ikke av snøscooterløypen og kommunen har vurdert at det ikke vil tilkomme praktiske konsekvenser mht. drikkevann ved å videreføre løypeleden fra høringsforslaget. Av dialogen med grunneiere og øvrige innbyggere på Grønjord fremkommer det at eventuelle bekymringer er større til forurensning av drikkevann som følge av trafikk på fylkesvegen enn planlagt snøscooterløype.
Sp. 2	Ved løype L5 har vi i vårt system registrert et lite vannverk på 2 husstander som også har inntak i elv/bekk. Dette er registrert med navn Nyheim. Det ser ut som vanninntaket er et stykke unna løypetraseen, men bør sjekkes opp.
Svar	Senja kommune har kontaktet beboer tilknyttet drikkevannskilden. Vannkilden ligger om lag 1 km nord for løype nr. 5 og vurderes ikke å være utsatt for forurensningsrisiko. Det skal være 4 husstander tilknyttet vannkilden.
Sp. 3	Løype L4 har start i Kårvikhamn. Stella Polaris har vannkilden i dette området. Her må kommunen ha god dialog med bedriften for å påse at det ikke vil være noen fare for forurensning. Stella Polaris har en oppdemmet kilde, og det ser ut som startpunktet er i nærheten på kartet. Det er et stort nedslagsfelt til denne demningen. Det er viktig at nedslagsfeltet er så uberørt som mulig, for å

	hindre eventuell forurensing. Stella Polaris er en rekefabrikk, der det er høye krav til god vannkvalitet. Det forbrukes rundt 350 000 m ³ vann i året.
Svar	På bakgrunn av Mattilsynets anmodning i høringsvar dat. 28.01.2019 har Senja kommune kontaktet bedriften Stella Polaris. Stella Polaris' vannkilder befinner seg i trykkbassengene som er etablert i «Sandbakkelva». Løypeleden planlegges lagt fra Grusfotballbanen i Kårvik til toppen av «Berrheia» og vil med det gå på sørsiden av «Vedelva». Det betyr at Drikkevannskildene til Stella Polaris ikke berøres direkte eller via nedslagsfelt ettersom disse ligger i Sandbakkelva nord for Vedelva. Stella Polaris anser ikke løype nr.4 for å være i konflikt med deres vannforekomster.
Sp. 4	Litt lengre sør for løype L4 ligger det også et privat vannverk i Kårvikhamn. Dette er Tverrelv vannverk, som forsyner rundt 120 personer. Vannverket har drikkevannsinntak i Tverrelva som kan se ut som er et stykke unna løypetraseen. Dette bør sjekkes opp.
Svar	Senja kommune har kontaktet Tverrelv vannverk. Av dialogen fremgår det at snøscooterløypen etter deres synspunkt ikke kommer i konflikt med vannverket og at det heller ikke er forurensningsfare. I Senja kommunes kontakt med Tverrelv vannverk og Stella Polaris ble det nevnt at bekymringen for barmarkskjøring i nærheten av vanninntakene/trykkbassengene er en utfordring.



Vurdering:

Med bakgrunn i dialog med grunneiere, innkomne høringsvar samt oppfølging av mattilsynets merknad dat. 28.01.2019 vurderer Senja kommune at løypens virkninger for lokale drikkevann og grunnvannsforekomster nå er fanget opp og tilstrekkelig kartlagt. Kommunen er trygg på at løypeleden ikke vil forurense drikkevannsforekomster, men det er således ingen garanti for at alle forekomstene er fanget opp. Snøscootere genererer utslipp der dem ferdes, noe som også er tatt hensyn til i samlet vurdering. Løypene skal ikke stikkes over vann som er drikkevannskilder.

5.17 Sikkerheten for de som kjører og andre

Temaet er også ivaretatt gjennom risiko og sårbarhetsanalysen (ROS)

5.17.1 Nøkkelopplysninger, sikkerhet

- Løypen er lagt gjennom enkelte «lyserøde» soner som markere utløpsområder for skred.
- Senja kommune har støttet seg på vurderinger med bakgrunn i befaring den 22.04.2018 og kunnskap fra kjentfolk som har vært aktivt involvert i løypeplanleggingen.
- Snøscooterløypen skal alltid merkes i henhold til Statens vegvesens veileder «Fysisk sikring av snøscooterløyper».
- Løypen er ikke lagt over regulert vann
- Løypen er lagt over enkelte vann, men med mulighet for omgåelse på traktor-veg eller myr hvis isforholdene er usikre. Før løypene åpner skal is tykkelsen kontrolleres og videre vil løypen bli stengt eller traseen justert til å omgå vannet når isen blir usikker på sein vinteren.
- Vegtrafikklovens påbud om hjelm gjelder for alle som ferdes på snøscooter i løypen.
- Snøscooterfører har alltid vikeplikt for andre som befinner seg i løypen.
- Kryssing av fylkesveg 266 kan bare skje når krysningspunktet oppfyller gjeldende regler for kryssing jf. Statens vegvesens veileder «Fysisk sikring av snøscooterløyper».
- Bestemmelsene i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag er til enhver tid gjeldende.
- Forskrift av 14. desember 2001 nr. 1412 om kjøring med motorvogn i terrenget og på veg ikke åpen for alminnelig ferdsel fastsetter at det ikke må kjøres fortere enn 70 km i timen med snøscooter, og for snøscooter med slede 60 km i timen med uten passasjer og 40 km i timen med passasjer.
- Etter åpning av løypenettet våren 2019 ble det avdekket flere potensielle farer ved å begrense avstanden for rasting til 30 meter.
- Kommunen har bestemt at rasting kan skje maksimalt 100 meter fra løypen, forutsatt at det i området er skiltet med «rasting tillatt».
- I enkelte området kan rasting være forbudt. Slikt forbud er skiltet.

5.17.2 Trafikksikkerhet utenfor snøscooterløypen

Trafikksikkerhetsspørsmålet gjelder de trafikale virkningene også utenfor selve løypa som i løypen. Økt trafikkmengde ved innkjøring til løypens startpunkter kan skape kødannelser mens sammenblanding av snøscootertrafikk, biltrafikk og gående i parkerings- og startarealet kan føre til utfordringer for fremkommeligheten og sikkerheten for dem som oppholder seg i området.

Myke trafikanter som skiløpere, hundekjørere, isfiskere og fotgjengere på veg er interessegrupper som kan bli utsatt for økt risiko i miljøet i og ved snøscooterløypen. Skiløyper nært snøscooterløypen øker risikoen for påkjøring av myke trafikanter.

Vurdering:

Den som drifter og vedlikeholder snøscooterløypen må sørge for god snørydding på parkeringsplassene og nødvendig skilting. Spesielt viktig bør det være å gjøre parkeringssystemet oversiktlig og kompakt slik at flest mulig biler med tilhenger kan oppstilles. Av merking/stikking må det tydelig fremgå hvor i terrenget løypen går.

5.17.3 Trafikksikkerhet i snøscooterløypen

Generelle føringer for ivaretagelse av trafikksikkerhet for brukere av snøscooterløypen:

- Retningslinjer for god merking og skilting av løypenettet må utarbeides
- Løypen må være tilstrekkelig merket til en enhver tid den er åpen
- Oversiktlig infrastrukturensystem uten overflødige opplysninger
- Informasjonsskilt ved løypens start
- Tydelig skilting av fare
- Tydelig varsling av avvik i form av skilting og merking av avviket som oppstår
- Tydelig skilting og merking av stengt/åpen løype
- Fra en merkestikke skal man alltid kunne se neste merkestikke i løypen
- God og tydelig visuell linjeføring
- Ved skredfare eller krevende værforhold skal løypen stenges

5.17.4 Skredområder

5.17.4.1 Identifisering av skredterreng

I området vinterstid er det mest aktuelt å fokusere på snøskred og sørpeskred.

Skredene forekommer der både terrenget og klima ligger til rette for å danne skred.

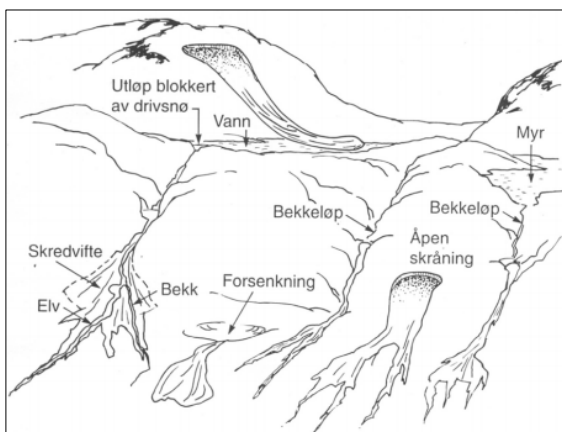
En analyse av terreng og klima er derfor et nyttig verktøy for identifikasjon av skredfarlige områder.

Ved en terrenganalyse ønsker man å fastslå:

- Hvor skred kan forekomme
- Hvilke skredtyper som kan forekomme
- Skredets størrelse; bredde og utløpsdistanse for normale og maksimale skred.

For en slik terrenganalyse deles skredbanen i 3 ulike soner.

- Utløsningsområdet, avgrenset av øvre og nedre kant av flaket som løsner
- Skredløpet, hvor skredet øker eller har tilnærmet konstant hastighet
- Utløpsområdet, hvor hastigheten avtar og skredet til slutt stopper



For mer inngående informasjon om sørpeskred vises det til vegdirektoratets høringsutgave nr.73 Flom- og sørpeskred.

5.17.4.2 Vurderingsgrunnlag

NVE rapport nr. 92-2017 - Snøskred og ferdse på snøscooter er en veileder til ferdende på snøscooter. Der det siteres:

Hold deg til etablerte scooterløyper. De aller fleste ulykker skjer etter kjøring utenfor løype.

Veiledningen er med på å skape en forventning fra brukernes side om at etablerte og godkjente løyper legges til områder som ikke er skredutsatte.

Motorferdselloven § 8 (alminnelige bestemmelser for utøvelse av motorferdsel i utmark og vassdrag) sier: *Motorferdsel i utmark og vassdrag skal foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljø og mennesker.*

Når kommunen fastsetter bestemmelser for snøscooterløyper må kommunen sørge for at det tilrettelegges for bruk i former som ivaretar lovens § 8.

Kjørere er selv ansvarlig for at bruken skal foregå i tråd med loven mens kommunen på sin side står ansvarlig for at det tilrettelegges for at ferdse kan foregå i tråd med loven. Løypen skal gå slik at kjøring kan foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljø og mennesker.

Merknadene til motorferdsselforskriften §4a beskriver nærmere hvordan sikkerhetsspørsmålet mht. skredutsatte områder skal håndteres.

Kravet om å ta hensyn til sikkerhet innebærer blant annet at løypene ikke bør legges i skredutsatte områder eller bratt terreng. I forbindelse med snøskred nyttes gjerne begrepet «bratt terreng» for terreng brattere enn 30°. De aller fleste snøskred utløses i områder brattere enn 30°. Snøskred kan imidlertid unntaksvis også starte i moderat bratt terreng (25–30°), særlig ved dårlige vær- og stabilitetsforhold. Med «skredutsatte områder» menes områder som kan nås av snøskred som enten er fjernutløst, utløst av andre, eller naturlig utløste, altså utløpsområder for skred. Det anbefales at kommunene benytter tilgjengelige kartdatabaser, eksempelvis fra NGI, for å unngå å legge løyper i bratt eller skredutsatt terreng.

Enkelte terreng som er markert i kart som utløpsområder for skred kan være relativt trygge under normale forhold, men skredutsatt under særlig dårlige og ustabile forhold. Dersom løyper unntaksvis anlegges slik at de krysser steder som kan være skredutsatte under særlig ustabile forhold, kan det være behov for å gjøre snøscooterførere oppmerksom på dette gjennom overvåkning og varsling, stengning, skilting eller generelle advarsler. Departementet anbefaler at kommunene involverer personer med snøskredfaglig kompetanse for å vurdere skredsikkerheten for foreslåtte løyper.

Kommunen må også ta hensyn til andre lokale forhold som kan representere en fare ved snøscooterkjøring, f.eks. små brattheng og kløfter, usikker is, vertikal og horisontal kurvatur, siktforhold, værforhold, påkjøringsfarlige objekter og lignende.

Senja kommune har ved vurdering av snøskredfaren brukt forsvarets skredkart samt kartløsninger fra Norges geotekniske institutt (NGI) og Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE).

Skredkartene er vurdert mot hverandre og viser data uten spesielle variasjoner i områdene på Lenvikhalvøya. Forsvarets skredkart er utarbeidet på grunnlag av marktrykket snøscooterferdsel utgjør og er lagt til grunn for vurderingen.

Områder som er nærmere vurdert:

1. Jo-Jonas bakkan
2. Kraknestinden
3. Storelva
4. Kistefjell

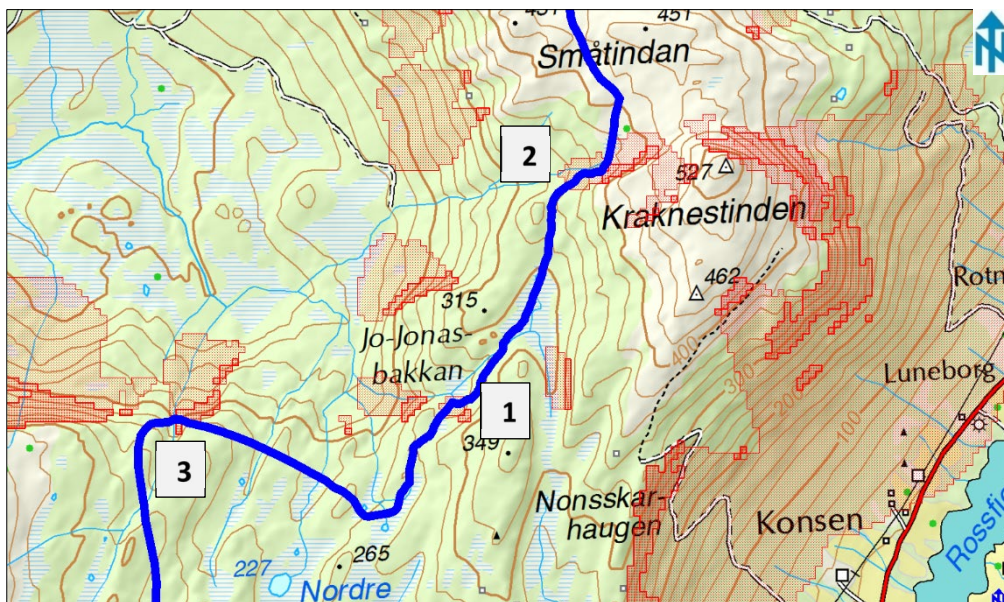
Utgangspunktet for å legge løypen langsetter «Kraknestinden» og opp/ned «Jo-Jonas bakkan» er hensynet til gunstig topografi mht. løypas vertikalkurvatur.

Terrangformasjonene på stedet gjør at en plassering av løypen lenger vest for «Kraknestinden» medfører brattere vertikalkurvatur og økt vanskelighetsgrad mht. kjørbarehet.

I området ovenfor «Storelva» går løypen gjennom deler av et utløsningsområde.

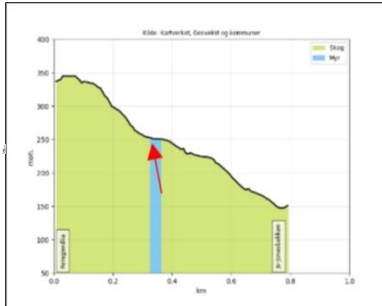
Iht. NVE Skredhendelser er det ikke registrert skred ved «Storelva», «Kraknestinden» eller i «Jo-Jonas bakkan». Man kan ikke utelukke at det har gått skred i området som ikke er meldt inn.

Løyper som legges gjennom selve utløpssonen men ikke i selve utløsningsområdet, genererer lavere risiko for at selve snøscooteren utløser skred men ingen garanti for at ferdende utsettes for snøskred som utløses av andre faktorer.

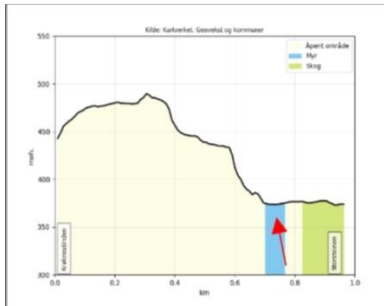


Løypekart, snøskredområder

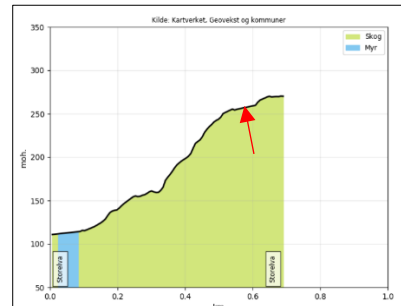
1. Jo-Jonas bakkan



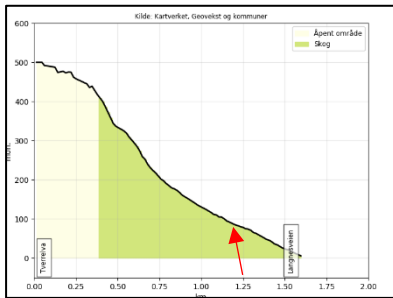
2. Kraknestinden



3. Storelva



4. Kistefjell



Høydeprofiler for snøskredutsatte områder (GEONORGE skredkart)

Ved kartlegging av skredløp og utløpsområder kan tegn som skader på vegetasjonen, erosjonsskader og avsetning av skredtransportert materiale gi indikasjoner på utløpsområder.

Slike tegn kan finnes ved bruk av bilder eller ved befaring. Kommunens befaring den 22.04.2018 viste at vegetasjonen i utløpssonene er intakt og ikke viser tegn til å ha vært påvirket av snøskred.

Mindre justering av løypetraseen for å unngå at det kjøres nær utløpsområdene vil senke risiko for at snøscooter kan treffes av skred, men stiller likevel ingen garanti.

Hvis forholdene er til stede, kan et skred nå lengre og likevel krysse løypen.

Løypeforslaget ligger utenfor områder definert med potensiell jord og flomskredfare.

Alternative traséer:

Kraknestinden:

Løypen kan legges lenger mot vest på bekostning av en utfordrende vertikalstigning (bilde C). Dette vil kreve en del vegetasjonsrydding.

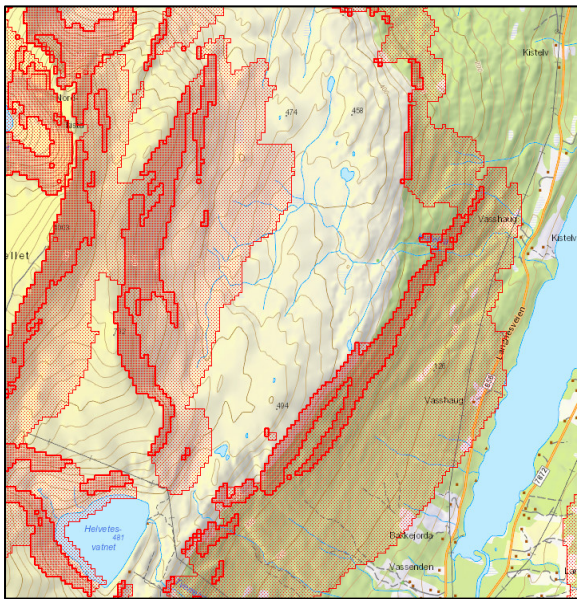
«Jo-Jonas bakkan»:

Løypetraseen kan flyttes lenger øst slik grønn linje illustrerer.

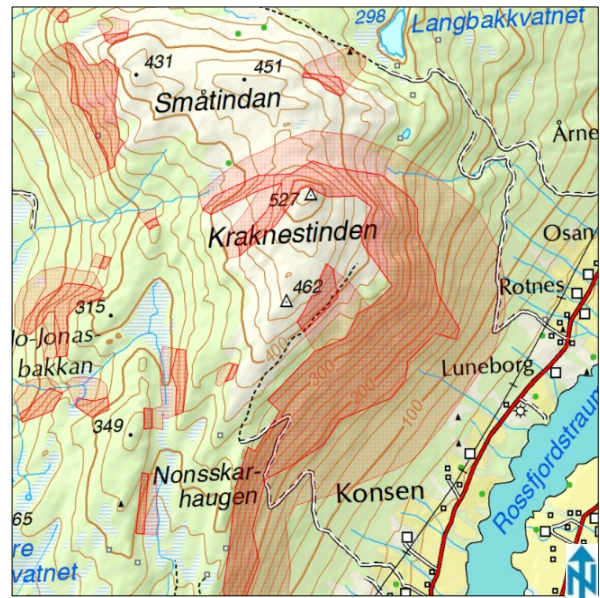
Der vil den alternative traseen også komme i konflikt med utløpsområde for skred.

«kistefjell»:

Løypetrassen kan legges lenger mot øst slik at snøscootertrafikken primært vil kjøre i nedre del av utløpsområde for snøskred.

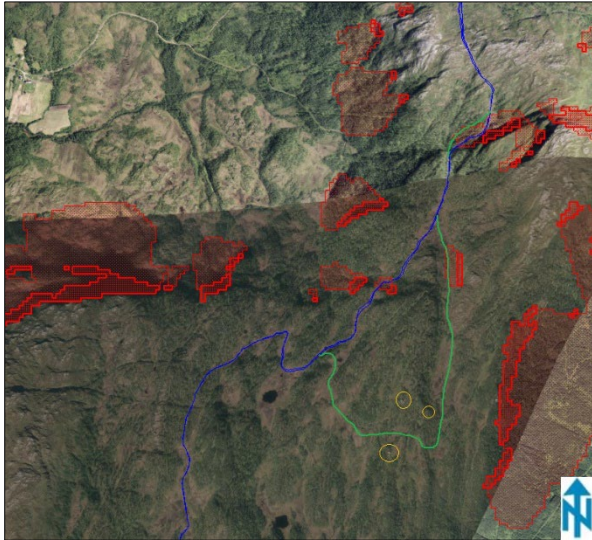


Utsnitt fra NVEs skredkart - kistefjell



Utsnitt fra forsvarets skredkart

Bildet(c) viser at vegetasjonen i området er intakt. Pilens retning illustrerer at en alternativ trasé lenger vest langsetter oppkjøringen til «Kraknestinden» vil bli mer utfordrende enn den opprinnelig forslåtte plasseringen (stiplet linje).



Alternativ trasé, grønn linje



Kraknestinden: Bilde fra befarings 22.04.2018

Vurdering:

Senja kommunen har vurdert skredfaren og konkluderer med at traséen ved «Storelva» «Kraknestinden», «Jo Jonas bakkan» og «kistefjell» fastsettes i leien som fremgår av innspillene.

Skredfaren kan være til stede men foreslått løypetrasé benyttes.

På bakgrunn av de geografiske forholdene på stedet og lokalkunnskap er sannsynligheten for at et skred vil nå snøscooterløypen liten men heller ikke usannsynlig.

Løypen trekkes så langt ut fra utløpsområdet som mulig, men langs kistefjellstien vil løypa gå gjennom en større del av det nedre utløpsområdet.

Det vil være opp til kommunen og den kommunen eventuelt setter løypedriften ut til å påse at skredfaren blir vurdert til en enhver tid snøscooterløypen er åpen og i forkant av hver løypeåpning. Ekspertverktøy for varsling og beredskap som www.xgeo.no kan brukes i vurdering skredfaren.

5.17.5 Skiløyper

- Snøscooterløypen vil krysse skiløype fra Langneshøgda mot Bukkskinnfjellet.
- Idrettslaget i Rossfjord planlegger en skiløype som kan gå langs snøscooterløypen et stykke ved Kraknestinden.

Vurdering:

Temaet rundt skiløyper er vurdert i ROS analysen. Redusert fartsgrense brukes som avbøtende tiltak. Der snøscooterløypen krysser eller går langs skiløyper skal dette tydelig markeres og skiltes. Bruk av parkeringsplass på «Langneshøgda» som startpunkt for snøscooterløypen ble vurdert men sløyfet av hensyn til skiløypen som også har sitt startpunkt her. Snøscooterførers vikeplikt for andre gjelder til enhver tid. Senja kommune har vært i kontakt med representanter for idrettslaget Framsyn som har ansvar for skiløypen fra Langsneshøgda og blitt opplyst om at snøscooterløypen under planlegging ikke er til hinder for deres friluftslivsinteresser. Hvis snøscooterløypen etableres vil idrettslaget vurdere om dem kan bidra til å fremme friluftsliv med utgangspunkt i snøscooterløypen uten at spesifisere nærmere om tiltak. Gapahuk nevnes som et mulig alternativ.

5.17.6 Skadeforebygging

Dokumenter Senja kommune har brukt i saksbehandlingen som beskriver snøscooter og sikkerhet:

- Statens vegvesen rapport TS 2008:6 – Ulykker med snøscootere innblandet
- Prosjektrapport - Snøscooterløyper levert av Hammerfest trafikkskole på oppdrag fra Kvalsund kommune datert 13.02.2012

Forhold som ivaretar sikkerhet og tilgjengelighet i løypene skal innvirke før ulykker skjer og har som mål å øke sikkerheten for den som kjører og andre som ferdes i eller ved løypeleden. Målet er å ha godt fungerende infrastruktur i et risikovurdert løypenett som skal fungere ulykkesforebyggende.

«Haddon matrisen» er brukt som verktøy for å analysere skadeforebyggende strategier. Hammerfest trafikkskole har i sin rapport spisset matrisen mot snøscooterulykker og gir en god oversikt over essensielle faktorer i ulykkens faser med utgangspunkt i forebyggende arbeid.

Ulykker kan 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.

I tabellens siste kolonne hvor samfunnsforhold nevnes kan påvirkningen av individet skje gjennom

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.

For å bidra til å forhindre at ulykker med snøscooter skjer og redusere konsekvensene av eventuelle ulykker har Statens vegvesen utarbeidet veilederen:

På tur med snøscooter -En guide til sikker kjøring som kan lastes ned fra internettsiden:

<https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/trafikksikkerhet/snoscooter>

Vurdering:

Hele systemet, løype, utforming og drift må tilrettelegges med utgangspunkt i brukerforståelse slik at løypesystemet blir logisk og lettlest.

Brukermotivasjon skal bidra til ønsket atferd og bevisstgjørelse av brukerens mentale og fysiske begrensninger. Universell utforming med ikke for mye men tilstrekkelig og samtidig ikke unødig informasjon er et prinsipp Senja kommune søker å etterstrebe ved etableringen av snøscooterløypen. For å skape tydelig informasjon og et oversiktlig system har Senja kommune gjennom forslaget til forskrift stilt krav om utarbeidelse av skiltplan før løypen åpnes. Ved utstedelse av løypekort bør det medfølge et eksemplar av Statens vegvesens veileder «På tur med snøscooter - En guide til sikker kjøring». For det lag/organisasjon/forening kommunen setter det praktiske arbeidet med løypene ut til vil det påhvile et spesielt ansvar for å jobbe forebyggende mot ulykker.

Fasene	Bruker	Kjøretøy og utstyr	Fysisk miljø	Sosiale miljø og samfunnsforhold
Før kjøring i løype	Har sertifikat og lov til å kjøre i løypen. Er utrustet med grunnbekledning for snøscooterkjøring.	Kjøretøyet er i forsvarlig stand.	God infrastruktur og forhåndsvurdert risiko i løypenettet.	Lovverk og sikkerhetsanbefalinger er bekjentgjort og implementert i samfunnet.
Under kjøring	Kropp møter terreng. Hjelm skal ta av for støt mot hodet.	Ingen beskyttelse	Bråstopp eller rundkast i løypen mot harde gjenstander.	Påvirkning av kampanjer, anbefalinger gitt av kommunen.
Etter uønsket hendelse	Får førstehjelp av andre, eller blir liggende alene og skadd uten kontakt med noen.	Lekkasje av bensin og olje	Forurensing som følge av lekkasjer	Fokusgruppediskusjoner om risiko blant aktører.
Resultat	Skader på mennesket	Skader på kjøretøy	Skader på miljø	Skade på samfunnsforhold

5.18 Økonomiske forhold

Det tilkommer utgifter til merkestikker og skilt samt rydding av traseer. Noen steder kan det også være nødvendig å tilrettelegge med små bruer over bekkeløp.

Kommunen kan kreve brukerbetaling for å dekke kostnadene. Slike inntekter bør i første rekke gå til løypedriften. Investeringer i skilt og teknisk utstyr kan sees på som en engangsinvestering der det legges opp til gjenbruk i påfølgende sesonger. Merkestikker skal være i tre og males med nødvendig farge og påsettes biologisk nedbrytbar refleks.

Utgiftene for første hele sesong løypen er åpen vil sannsynligvis ikke kunne dekkes inn ved brukerbetaling. Midt-Troms Motorferdsforening har selv dekt alle utgifter til GPS-sporing.

Praksis i andre kommuner varierer, og kostnadene kan søkes dekt gjennom brukerbetaling eller at kommunen helt eller delvis dekker utgiftene fra eget budsjett.

6. Løypeplan og driftsforutsetninger

6.1 Kart over løypenettet



Kart over løypeforslag

6.2 Løypetraseer

Nytt løypenett:

Løype nr.	Trasé	Lengde
L1	Tennskjær – Langvatnet (hovedløype) (vedtatt 28.02.2019)	23,37 km
L2	Tennskjær – Heia (Utvidet ette innspill)	7,3 km
L3	Kårvik – Berrheia – Hovedløype (vedtatt 28.02.2019)	5,1 km
L4	Hammersletta – Kraknesvatnet (vedtatt 28.02.2019)	2,3 km
L5	Finnlanes – Hovedløype	3,1 km
L6	Bjorelvnes – Botnfjellet – hovedløype	7,54 km
L7	Rokstad – Langvatnet	1,5 km
L8	Langvatnet – Sollidalen	3,98 km
L9	Kistelv - Sollidalen – Leiknes	7,53 km
L10	Øvrevatnet – Kvittinden (østsiden) Aspelund	9,9 km
L11	Kvittinden – Nord-norsk trafikksenter	1,6 km
L12	Kvittinden – skogen	2,2 km
	Samlet lengde	ca 73 km

6.3 Ansvarsforhold

Senja kommune står som eier av scooterløypene, hvor Midt-Troms motorferdsel forening står ansvarlig for at løypene gjøres klar før sesongstart, og driftes og vedlikeholdes gjennom sesongen. Kommunen er ansvarlig for at åpning og stenging av løypene kunngjøres på kommunens nettsider, samt at det sendes ut sms til alle løypekortholdere. Kommunen skal foreta risikovurdering av løypene og i samarbeid med driftsoperatøren stenge løypene ved fare for sikkerheten til brukere av løypen.

6.4 Samarbeidsavtale

Avtalen skal avklare det rutiner, ansvarsområder og hvilke personer som gjøres ansvarlige samt tydeliggjøre det økonomiske forholdet rundt driften. Av avtalen bør det fremgå hvem som kan bruke snøscooter for å klargjøre løypene for åpning.

6.5 Informasjon om løypenettet

- Løpende informasjon om kommunal forskrift, åpningstider samt reglement for bruk av løypen, oppdatert sporlogg og kart over løypene skal publiseres på kommunens hjemmeside på nett.
- Ved løypens startsteder skal det settes opp informasjonsskilt med løypekart, reglement og kommunal forskrift.
- Gjennom informasjonen som gis vil det være viktig å appellere til brukere av løypen og andre ferdende i og rundt løypenettet slik at dem tar sin del av ansvaret for å dempe risikoen for uønskede hendelser/ulykker.

6.6 Brukerparkering og startsteder

Tilrettelegging av infrastruktur før løypestart innebærer at det etableres parkeringsplasser brøytet for snø og tilstrekkelig rom for biler med tilhenger. Parkeringsområdene skal være godt skiltet og fartsgrensen i området bør være dempet slik at faren for ulykker minskes der det er uoversiktlig.

De aktuelle startpunktene/parkeringsplassene for løypen er:

- Tennskjær
- Grønjord bygdehus
- Kårvikhavn idrettslag v/ klubbhus.
- Rokstad
- Nord-norsk trafikksenter
- Sollidalen
- Aspelund
- Langnes



: Bro over bekk, løype i Engerdal

6.7 Grunnsåle for løypene

Det må påregnes tilretteleggingsarbeid både sommers- og vinterstid.

Løypeleden må klargjøres med hensyn til kvisting av trær og eventuell anleggelse av broforbindelser over bekkeløp for å plassere løypen sikkert og unngå at hindringer ligger skjult av snøen vinterstid.

Preparering av grunnsålen kan starte så fort det dannes et bærende snølag innenfor løypens åpningstider jf. forslaget til lokal forskrift.

6.8 Infrastruktur i løypene

Infrastruktur etter løypestart innebærer god skilting og opplysning som viser vei opp og ned fra fjellet. Løypene skal merkes slik som kommunen angir at merkingen skal være. Senja kommune tar utgangspunkt i Statens vegvesens veiler for fysisk sikring av snøscooterløyper. Underveis og skilting ved endring av fartsgrenser, hindringer samt løypekryss og andre forhold som brukerne bør gjøres oppmerksomme på

6.8.1 Merking / stikking av trasé

Merkingen gjøres for å ivareta brukernes sikkerhet og miljøhensyn. Ved å kjøre gjennom merket løype skal brukeren være sikker på at hun/han kjører i sikker trasé. Merkingen bidrar til å tydeliggjøre til den visuelle linjeføringen av løypene slik at brukerne bedre kan bedømme avstand og terrengkontraster samtidig som merkestikker viser vei i mørke og dårlig vær.



Merking av elvehull

- Merkestikker under tregrensen skal være røde fordi dem synes mot trærne
- Merkestikker over tregrensen skal være svarte. (vises godt i snøen og under ulike lysforhold)
- Islagte vann som krysses skal være skiltet og merket med plaststikker.
- Senja kommune stiller krav til at alle stikker skal ha refleks.
- Bjørkestikker/busker med refleks eller trebrikker som henger i trærne syns ikke godt nok og anbefales ikke.
- Fra en merkestikke Skal man alltid kunne se neste stikke i løypen, i begge kjøreretninger
- Gjennom svinger skal merkestikker plasseres slik at løypens visuelle kurvatur klart og tydelig fremgår av merkingen. Dette er spesielt viktig i mørket.
- Farlige forhold og hindringer innenfor en 15 meters avstand fra merket løypesom kan føre til ulykker skal merkes av. (f. eks. steiner, grøfter, bekkeløp og overvann/råker på elveis)

Andre ting i naturen som stikker opp gjennom snøoverflaten skal også merkes av.

Elvehull bør merkes slik bildet viser for å hindre at noen kjører ut i det om natten eller i dårlig sikt. Alternativ til merking gjennom farlige traseer er å lage en «gate» av stikker man skal kjøre mellom for å holde seg unna farlige områder. Lokalkjente sjåførere vet om disse stedene, men turister som leier snøscooter er ikke lokalkjent og har ikke alltid erfaring med å vurdere terrenget og farene som ligger under snøen.

6.8.2 Skilt i løypen

Løypen skal være skiltet iht. beskrivelse som gis av Senja kommune med utgangspunkt i de til enhver tid gjeldende retningslinjer som gis av Statens vegvesen. Før løypen kan åpnes skal kommunen ha utarbeidet skiltplan og løypen være skiltet iht. skiltplan. Alle kryss bør ha skilt som angir retninger og avstander slik at det ikke er tvil om man kjører opp eller ned fra fjellet eller distanse til neste sted.



Eksempler på skilt i løypen

6.9 Åpningstider

6.9.1 Daglige åpningstider

Senja kommune har vurdert daglige åpningstider. I høringsforslaget presenterte Senja kommune en løsning med daglig kjøretid fra kl. 07.00 til 23.00 og nattestenging fra kl. 23.00 til 07.00. Tiltaket ble støttet av Troms fylkeskommune, men andre merknader poengterer utfordringer og det har etter høringen blitt gjort en ny vurdering hvor nødvendigheten av regulerte åpningstider dag/natt og sannsynlig bruk nattestid er vurdert.

Vurdering:

Tiltaket med nattestenging bygger på «fred og ro» for dyrelivet. Tiltaket er på en annen side lite gunstig for personer som vil bruke rasteplassene til overnatting i lavvo el. Om man oppholder seg i løypa med snøscooter selv om det ikke kjøres etter kl. 23.00 vil brukere kunne bli mistenkeliggjort. Samtidig er det ressurskrevende å håndheve slike åpningstider og Senja kommune mener det vil være lite hensiktsmessig å ha et slikt tiltak uten at det følges godt opp.

Inntil det foreligger et bedre erfaringsgrunnlag å vise til vurderer Senja kommune at løypenes åpningstider reguleres uten timespesifikke åpningstider i likhet med andre sammenliknbare kommunale løypenett i Troms fylke.

Løypene reguleres ikke av døgnåpningstider, men kommunen gis gjennom kommunal forskrift mulighet til å fastsette daglige åpningstider dersom det ansees som nødvendig.

6.9.2 Sesongåpningstider

Av motorferdsloven §4a fremgår det at siste mulige åpningsdag for løyper er 5. mai. I sentrale områder for kalving og flytting av rein skal løypene være stengt om våren etter 25. april.

§ 9 unntatt første ledd første punktum gjelder tilsvarende:

Fylkesmannen vil også i medhold av motorferdsloven § 4a 2. ledd, i.f.jfr. § 9, 1. ledd kunne stenge løypenettet på kort varsel dersom det skulle bli nødvendig ut fra hensynet til reindrift, viltinteresser eller andre interesser motorferdselloven har som formål å ivareta.

Vurdering:

Bruk av løypene reguleres ikke av fast angitte åpningstider innenfor tidsrommet 1. desember til 5. mai. Motorferdsloven §4a gjelder og kommunen kan også jf. kommunal forskrift innføre tidsbegrensede åpningstider hvis det foreligger behov for dette. Løsningen er også gunstig av hensyn til en større begrensning mht. åpningstider enn det høringsforslaget la til rette for.

