

PLANBESKRIVELSE

SNØSKUTERLØYPE I SALANGEN KOMMUNE MED LOKAL FORSKRIFT



PLANDOKUMENT

| | |
|----------------------|--|
| OPPDRAGSGIVER | SALANGEN KOMMUNE |
| PROSJEKT | SNØSKUTERLØYPE I SALANGEN KOMMUNE MED LOKAL FORSKRIFT |
| TEMA | PLANBESKRIVELSE |
| KONSULENT | KYSTEN PLAN OG NATUR AS |
| DATO | 28.04.2021 |

Sammendrag:

Følgende dokument tilsvarende en planbeskrivelse for forslag til etablering av snøskuterløyper i Salangen kommune. Dokumentet inneholder sammendrag av vedleggene 7.3 Konsekvensutredning, 7.4 ROS-analyse og 7.5 Utredning av skred.

Det foreslås å etablere et løypenett med fem delløyper. Løypenettet har sterk tilknytning til Steinvatnet, med en avstikker som kobler løypenettet sammen med løyper i Dyrøy kommune.

Utarbeidet av:**Sign.:***Tora Paulsen*

Innholdsfortegnelse

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Innledning | 4 |
| 1.1 | Formål..... | 4 |
| 1.2 | Forskriftsprosess og forutsetninger | 4 |
| 1.3 | Tilgrensende planer..... | 5 |
| 1.4 | Medvirkning..... | 5 |
| 2 | Forslag til kommunalt løypenett | 7 |
| 3 | ROS-analyse | 9 |
| 3.1 | Formål..... | 9 |
| 3.2 | Resultat..... | 9 |
| 3.3 | Avbøtende tiltak | 10 |
| 4 | Konsekvensutredning | 11 |
| 4.1 | Friluftsliv og nærmiljø | 12 |
| 4.2 | Reindrift..... | 13 |
| 4.3 | Naturmangfold..... | 15 |
| 4.4 | Landskap | 18 |
| 4.5 | Kulturminner og kulturmiljø..... | 20 |
| 4.6 | Konsekvensutredning – samlet oversikt | 21 |
| 4.7 | Støy | 22 |
| 4.8 | Sikkerhet for de som kjører og andre | 25 |
| 4.9 | Avbøtende tiltak og konklusjon..... | 27 |
| 5 | Drift | 30 |
| 6 | Kilder | 33 |
| 7 | Vedlegg | 34 |
| 7.1 | Løypekart over kommuneplanens arealdel..... | 34 |
| 7.2 | Oversikt over innspill til oppstartsvarsel..... | 35 |
| 7.3 | Konsekvensutredning..... | 35 |
| 7.4 | ROS-analyse..... | 35 |
| 7.5 | Utredning av skred | 35 |
| 7.6 | Grunneieravtale..... | 35 |

1 Innledning

På oppdrag fra Salangen kommune har Kysten Plan og Natur AS utredet etablering av snøskuterløyper i kommunen.

1.1 Formål

Formålet med arbeidet er å redegjøre for forhold rundt forslag til etablering av snøskuterløyper med lokal forskrift i Salangen kommune. Planbeskrivelsen er en sammenstilling av det arbeidet som har vært gjort gjennom 2021-2022 for forslag til etablering av snøskuterløyper i kommunen.

1.2 Forskriftsprosess og forutsetninger

Rammer og føringer for hvor løyper kan legges er angitt i motorferdselloven og forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag (Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark etc., 1988; Motorferdselloven, 1977). § 4a i forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag angir rammene for saksbehandling, utredningskrav og prosess.

Endringer i motorferdselloven og forskriften fra 19. juni 2015 gir kommunene adgang til å fastsette løyper med forskrift lokalt (Klima- og miljødepartementet, 24.08.2015). Utredning av løypa skal i hovedtrekk følge saksgang og planlegging etter plan- og bygningsloven og forvaltningsloven (Forvaltningsloven – fvl, 1967; Plan- og bygningsloven – pbl, 2008).

Forslag til forskrift ved høring og offentlig ettersyn skal inneholde:

- Kart som på en forståelig og entydig måte viser hvor de alternative snøskuterløypene er foreslått.
- Utkast til de kommunale bestemmelsene om bruken av løypene.
- Redegjørelse for hvordan de særskilte hensynene skal ivaretas.
- Utredning og kartlegging av hvordan snøskuterløypene kan påvirke naturmangfold og friluftsliv.
- Utsnitt av kommuneplankart og annen dokumentasjon som er nødvendig for å ta stilling til traseen

Det er angitt begrensninger for etablering av løyper (Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark etc., 1988; Motorferdselloven, 1977). Det skal ikke legges løyper i verneområder, foreslåtte verneområder og nasjonale villreinområder. Videre skal ikke løypene være til vesentlig skade for reindriften, det vil si løyper som virker inn på reindriftenes særverdi- og minimumsområder. Med særverdiområder menes flyttlei, brunstland, kalvingsland, sentrale luftingsområder, samt områder i og ved anlegg til merking, skilting og slakting. Minimumsbeiter er det årstidsbeitet som begrenser distriktets reintall. Kommunene skal spesielt ta hensyn til viktige vinterbeiteområder. Ut over det er det ikke tillatt å gjøre terrenginngrep og løypene skal ikke gi synlige, permanente spor i barmarkssesongen.

I tillegg plikter kommunen å ta hensyn til en rekke tema, som inngår i konsekvensutredning og er kort oppsummert i planbeskrivelsen:

- Støy
«*Stillhet og ro er viktige kvaliteter ved friluftslivet. Det omfatter fravær av plagsom støy og om den positive opplevelsen av stillhet. Kommunen må vurdere konsekvenser av støy – for friluftslivet og for boliger og hytter som blir berørt av snøskuterløypene*» (Miljødirektoratet, 22.08.2018).
- Friluftsliv

«Hensyn til friluftslivet skal tillegges spesielt stor vekt når kommunen skal planlegge og fastsette snøskuterløyper. Dette følger av forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 4a femte ledd, og er understreket i forarbeidene til loven. Det er gitt følgende føringer: Kommunen bør ikke legge snøskuterløyper i viktige eller svært viktige friluftslivsområder slik de er kartlagt etter Miljødirektoratets veileder M-98-2013 Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder. Kommunene bør holde store, sammenhengende vinterfriluftsområder frie for snøskuterløyper» (Miljødirektoratet, 22.08.2018).

- Naturmangfold
«Kommunen skal ta hensyn til naturmangfold ved planlegging av løyper. Snøskuterløyper kan for eksempel ødelegge for hekkende rovfugl, ynglende rovvilt eller spesielt sårbar natur» (Miljødirektoratet, 22.08.2018).
- Bolig- og hytteområder
«Kommunen må ta hensyn til bolig og hytteområder – både ut fra hensyn til sikkerhet, støy og forstyrrelser» (Miljødirektoratet, 22.08.2018).
- Landskap
«Snøskutertraseer blir synlige både gjennom merkingen og ved sporene som oppstår ved kjøring. Kommunen bør derfor vurdere synligheten av snøskutertraseer, og forsøke å unngå å legge traseene på åskammer eller på annen måte unødig eksponert i landskapet. Slik lokalisering har også betydning for støyvirkningene av løypene» (Miljødirektoratet, 22.08.2018).
- Kulturminner og -miljø
«Kommunen skal ta hensyn til kulturminner og kulturmiljø, og må finne løsninger for å unngå konflikt med disse hensynene» (Miljødirektoratet, 22.08.2018).
- Sikkerhet
«Kommunene bør ikke legge løyper i skredutsatte områder eller bratt terreng. Begrepet bratt terreng beskriver terreng brattere enn 30 grader» (Miljødirektoratet, 22.08.2018).

Ved utredning av støy, effekter for friluftsliv og naturmangfold må kommunen ta høyde for de bestemmelse som er gitt om maksimal kjørelengde ut fra løypene til resting ved beregning av influensområdet. Ut over dette skal viktige friluftslivsområder kartlegges som ledd i utredningen. Dette arbeidet ble gjort i 2014 (Salangen kommune, 2014). I tillegg tas influensområder tilpasset hvert tema med i konsekvensutredningen.

1.3 Tilgrensende planer

Per dags dato er det kun planområdet *Elvenes* som grenser til og ligger innenfor løypenettet. Salangen kommune er grunneier og planlegger for næringsvirksomhet og industri ved den gamle bebyggelsen. Det kommunale løypenettet planlegges i samråd med plan for Elvenes. Begge planer legger opp til parkeringsområde for start/slutt av løypenettet.

1.4 Medvirkning

Gjennom arbeidet med forslag til snøskuterløyper har samarbeidsparter, rettighetshavere og lokalkjente vært involvert i arbeidet. Under oppstartsvarsel ble grunneiere og andre rettighetshavere, samt sektormyndigheter, varslet om planen. I tillegg har Salangen

kommune publisert informasjon på sine nettsider. Ved ferdigstilt forslag til snøskuterløyper vil det bli holdt et folkemøte.

Under følger en oversikt over viktige milepæler i prosjektet.

| Dato | Bekrivelse |
|---------------------------|---|
| 7. april 2021 | Dialogmøte med reindriftsnæringa og statsforvalteren |
| 18. mai 2021 | Oppstartsvarsel annonseres med frist for innspill 19. juni 2021 (se oversikt over innspill gitt i Vedlegg 7.2) |
| 22. september 2021 | Arbeidsmøte med representanter fra innsendte innspill |
| 03. mars 2022 | Befaring |
| 30. april 2022 | Planforslag til førstegangs kommunal behandling |
| Uke 24-25, 2022 | Folkemøte |

2 Forslag til kommunalt løypenett

Salangen kommune foreslår to hovedtraséer fra Elvenes og Elvebakkan mot Steinvatnet, med trasé til kommunegrensa for Dyrøy kommune (Figur 1). Traséene er delt inn i fem delløyper som utredes hver for seg. Totalt har traséene en lengde på 34,8 km.

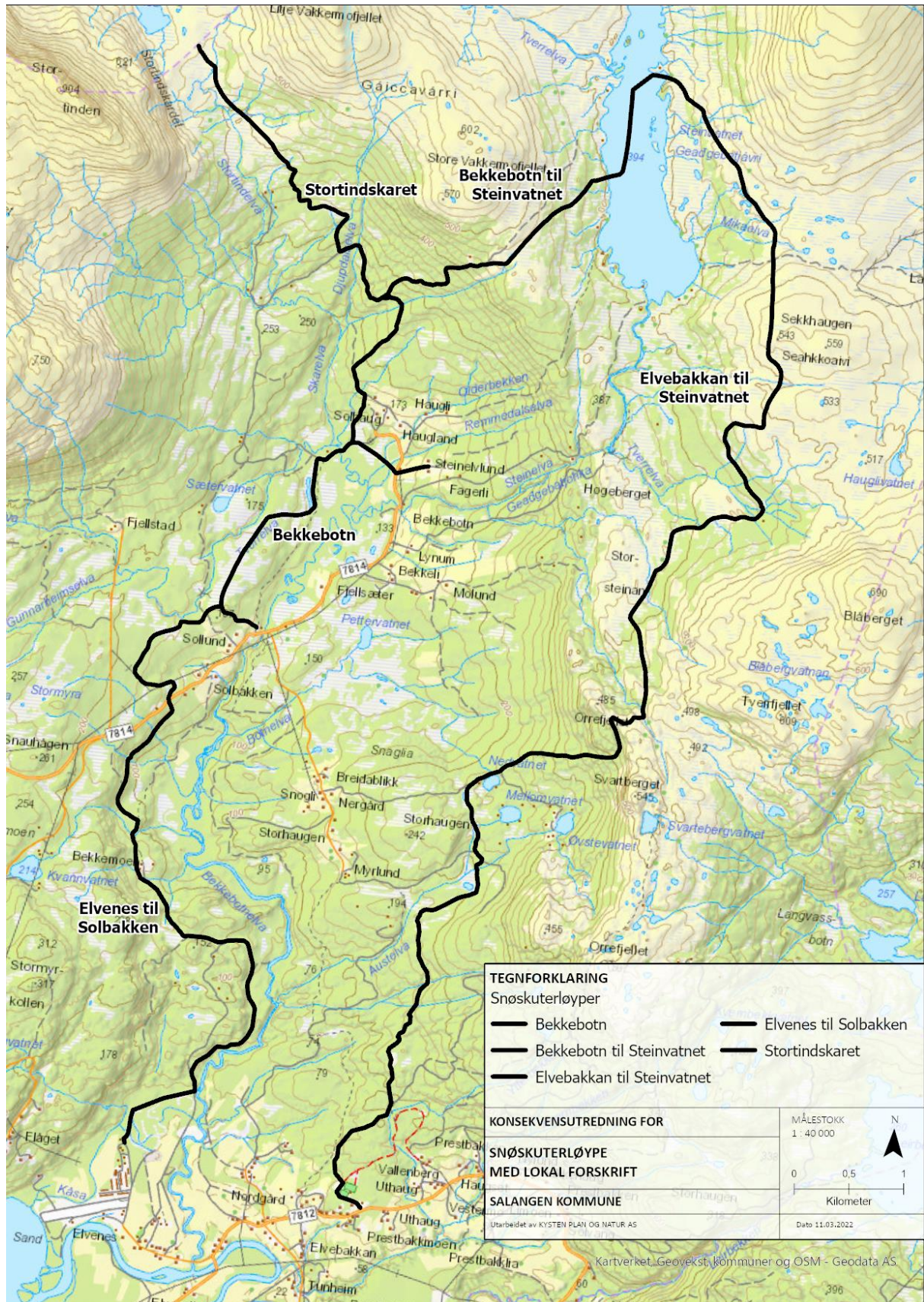
Forslag til snøskuterløyper har to start/sluttpunkt – ett på Elvebakkan i Øvre-Salangen og ett ved Elvenes. Fra Elvebakkan går trasé opp mot nordenden av Svartberget og følger høyden inn til Steinvatnet. På Steinvatnet kommer trasé fra Bekkebotn inn fra vest og møter trasé fra øst på vannet før den slutter på nordenden av vannet der det ligger en naturlig rasteplass. Fra Elvenes følger trasé traktorveg nordover og kommer inn i Bekkebotn på fv 7814. Herfra går trasé fra grendehuset på Solbakken inn mot Haugli. Fra Haugli går trasé videre gjennom Stortindskaret med kobling til trasé mot Steinvatnet.

Dyrøy kommune arbeider parallelt med Salangen kommune om etablering av snøskuterløyper, og det foreligger en muntlig avtale som grunnlag for sammenkobling mellom kommunene.

Planområdet avgrensnes av løypelinjer og tilhørende influensområder, som varierer ut fra hvilke temaer som vurderes. For nærmere beskrivelse av influensområdene, se konsekvensutredning.

- Tema friluftsliv og nærmiljø, samt landskap, følger det området langs skuterløypene som kan sees og oppleves fra områdene rundt. Influensområdet varierer med inntil 1400 meter på hver side av løypa.
- Tema reindrift følger den samme hensynssonen som for villrein, som strekker seg 1000 meter på hver side av løypa.
- Tema naturmangfold har to ulike influensområder. For arealkrevende arter er det oppgitt en sone jf. veileder. For plantearter og naturtyper, samt kulturminner, gjelder et influensområde på 50 meter.
- Tema støy har tre ulike influensområder. For støyømfintlige bygg og friluftsområder er det anbefalt en buffer på 60 meter og viktige eller svært viktige friluftsområder har anbefalt en buffer på 450 meter. I tillegg er det anbefalt å anlegge trasé ikke lengre enn 30-50 meter fra eksisterende støykilde for å begrense utvidelse av støyende aktivitet, dette gjelder for eksempel der trasé er foreslått langs veg.

| Løypenavn | Lengde (km) | Beskrivelse |
|-----------------------------------|-------------|---|
| Elvebakkan til Steinvatnet | 14,8 | Løypa starter ved idrettsbanen på Elvebakkan, følger terrenget mot Orrefjellet og inn mot Steinvatnet. Løypa går til gapahuk på Steinvatnet med tilknytning til løype <i>Bekkebotn til Steinvatnet</i> . |
| Bekkebotn til Steinvatnet | 3,7 | Løypa starter fra trasé <i>Bekkebotn</i> og <i>Stortindskaret</i> , og går ut på Steinvatnet. På Steinvatnet er det sammenkobling til løype <i>Prestbakken til Steinvatnet</i> ved gapahuk. |
| Stortindskaret | 3,5 | Løypa går gjennom Stortindskaret fra løype <i>Bekkebotn</i> og <i>Bekkebotn til Steinvatnet</i> , med tilknytning til kommunegrensa for Dyrøy kommune. |
| Bekkebotn | 5,2 | Løypa går gjennom Bekkebotn med avstikker til campingplassen i Bekkebotn. Traséen knytter løype <i>Elvenes til Solbakken</i> sammen med løype <i>Stortindskaret</i> og <i>Bekkebotn til Steinvatnet</i> . |
| Elvenes til Solbakken | 7,6 | Løypa starter ved Elvenes og følger traktorveg til Solbakken med tilknytning til løype <i>Bekkebotn</i> . |
| Sum | 34,8 | |



Figur 1 Oversiktskart over løypenettet i Salangen kommune

3 ROS-analyse

3.1 Formål

Formålet med risiko- og sårbarhetsanalysen er å forebygge risiko for samfunnsverdiene liv og helse, trygghet (stabilitet) og eiendom (materielle verdier) (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, 2017). Risikovurderingen skal gi et bilde på hva som kan gå galt, sannsynligheten for at noe går galt og konsekvenser det kan få.

Sårbarhetsvurderingen skal avdekke hvor sårbar enheten eller systemet er for påkjenninger, og det skal avdekke hvilke tjenester enheten eller systemet kan eller ikke kan utføre ved en hendelse (Fylkesmannen i Troms og Finnmark, 2019). Analysen er tilpasset formålet med planforslaget som omfatter etablering av snøskuterløyper for rekreasjonskjøring.

Motorferdselloven (1977) § 4a. fjerde ledd og Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark etc. (1988) § 4a. femte ledd slår fast at kommunen plikter å ta hensyn til sikkerhet for de som kjører og andre. Dette hensyntas gjennom ROS-analyser. Plan- og bygningsloven – pbl (2008) § 4-3 *Samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyse* stiller også et generelt krav til ROS-analyser i reguleringsplaner.

For utfyllende informasjon, se vedlagt ROS-analyse.

3.2 Resultat

Det ble identifisert følgende potensielle uønskede hendelser:

- A. Skred i bratt terreng: snøskred
- B. Usikker is
- C. Trafikksikkerhet: kryssing av veg

Temaene behandles videre i konsekvensutredning, og er beskrevet i [kapittel 4.8](#)

Sikkerhet for de som kjører og andre.**3.3 Avbøtende tiltak**

Følgende avbøtende tiltak anbefales for de identifiserte uønskede hendelsene:

- A. Skred i bratt terreng: snøskred og løsmasseskred (jord-/flomskred)
 - a. Skilting av eventuelle fareområder.
 - b. Vurdering av snøskredfare.
 - c. Stenge trasé av hensyn til sikkerhet.
- B. Usikker is
 - a. Skilting av kryssing over vann.
 - b. Løpende vurdering, særlig mot slutten av sesong ved varmere vær.
 - c. Stenging av trasé ved usikker is.
- C. Trafikksikkerhet:
 - a. Godt planlagt parkeringsplass med oversiktlig skilting.
 - b. Kryssing av veg:
 - i. Skilting og nedsatt hastighet/full stans ved kryssing av fv 7814. Gjelder også skiløype.
 - ii. Kryssing av fv 7814 skal følge veiledning i Statens vegvesen (2021b)

I tillegg anbefales det å gjennomføre følgende generelle tiltak:

- a. Oppfordre skuterførere til å ta skredkurs.
- b. Vurdere sikkerhet med hensyn til kraftig vind. Løypestikker med tettere avstand i utsatte områder.
- c. Skilting og/eller nedsatt hastighet i områder med farlige objekter, bratt helning eller høy kant.
- d. Tilrettelegge for oppsamling av avfall ved parkeringsplasser.

4 Konsekvensutredning

Motorferdselloven § 4a fjerde ledd og nasjonal forskrift § 4a fjerde ledd slår fast at kommunen må vurdere følgende forhold: « *Ved fastsetting av løypene skal kommunen ta særskilt hensyn til støy og andre ulemper for friluftslivet. Kommunen skal også ta hensyn til naturmangfold, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner og kulturmiljø og sikkerheten for dem som kjører og andre.* » (Motorferdselloven, 1977). Under følger en sammenstilt vurdering av konsekvensutredningen (se vedlegg 7.3 *Konsekvensutredning* for utfyllende rapport).

Konsekvensene av et tiltak vurderes ut fra den forventede tilstanden før (nullalternativet) og etter et planlagt tiltak. Alle delområder og alternativer vurderes opp mot nullalternativet, som her betyr å ikke etablere en snøskuterløype. Konsekvensutredning av snøskuterløyper er basert på en standardisert tre-trinns metode for konsekvensanalyser (Statens vegvesen, 2021a).

Første trinn er å beskrive verdier og karaktertrekk innenfor ulike tema i delområder. Vurderingen av beskrivelsene gjøres på en skala fra *uten betydning* til *svært stor verdi*. Trinn to er å beskrive omfang og virkning av hver delstrekning. Omfanget blir vurdert i tid og rom, og ut fra sannsynligheten for at virkninger skal oppstå. Vurderingen gjøres ut fra en skala fra *forbedret* til *ødelagt*. Omfangsvurdering skal gjøres for områder som blir varig påvirket. Snøskuterløyper er ikke definert som en varig påvirkning, men vurderingen gjøres likevel med tilpasninger til planen. Siste trinn er en samlet konsekvensvurdering for hvert delområde ved å kombinere verdien av området og tiltakets omfang og virkning. Vurderingen går ut fra en skala fra *svært stor positiv konsekvens (konsekvensgrad 4 pluss)* til *svært stor negativ konsekvens (konsekvensgrad 4 minus)*.

4.1 Friluftsliv og nærmiljø

«Kommunen bør ikke legge snøskuterløyper i viktige eller svært viktige friluftslivsområder slik de er kartlagt etter Miljødirektoratets veileder M-98-2013 Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder. Kommunene bør holde store, sammenhengende vinterfriluftsområder frie for snøskuterløyper» (Miljødirektoratet, 22.08.2018).

Friluftsliv, nærmiljø og landskap følger det området langs skuterløypene som kan sees og oppleves fra områdene rundt. Influensområdet varierer med inntil 1400 meter på hver side av løypa. Vurderingen av verdi og omfang av friluftsliv er gjort for sesong for skuterløypene. Vurderingen omhandler ikke barmarkssesongen da etableringen forutsetter at det ikke settes varige spor.

Delløypene og influensområdene berører friluftslivsområdene *Steinvatnet, Rundfjellet – Skøvatnet – Mølnevatnan, Høgda og Salangstrimløypa Seljeskog – Øvre Salangen*.

Friluftslivsområdet *Steinvatnet* blir i størst grad berørt av forslag til snøskuterløyper. Området er et populært vinterfriluftslivsområde som også benyttes til isfiske og snøskuterkjøring til private hytter. Det er vurdert til at lydbildet blir noe forverret, men området er allerede påvirket av aktivitet tilknyttet snøskuterkjøring. Etablering av løypenettet kan heller ha en positiv effekt på friluftslivet ettersom det gir flere muligheten til å benytte seg av området.

Friluftslivsområdet *Salangstrimløypa Seljeskog – Øvre Salangen* blir direkte berørt av forslag til snøskuterløyper ettersom trasé Bekkebotn krysser skitråkket nord i Bekkebotn. Påvirkningen ansees som liten og midlertidig. Fra Elvebakkan og nordover mot *Steinvatnet* ligger traséen parallelt med skitråkket. Påvirkningen vurderes også her som liten og midlertidig, og trasé er trukket så langt som mulig vekk fra skitråkket. Friluftslivsområdet kan få et noe dårligere lydbilde, men området er allerede noe påvirket av støy fra motorisert ferdsel.

Friluftslivsområdet *Rundfjellet – Skøvatnet – Mølnevatnan* ligger i Dyrøy kommune, men trasé *Stortindskaret* er en sammenkobling til løypenettet inn til Dyrøy og området tas derfor med i vurderingen. De gamle isfiskeløypene var tilknyttet *Mølnevatnan* og er et populært vinterfriluftslivsområde. Her vurderes det til at tilgjengeligheten økes ved etablering av snøskuterløyper. Området vil likevel få et noe dårligere lydbilde.

Samlet vurdering for tema friluftsliv og nærmiljø er *ingen/ubetydelig (0)* eller *1 pluss (+)*, som inkluderer både positive og negative sider ved etablering av snøskuterløyper.

Tabell 1 Sammenstilling av konsekvenser for tema friluftsliv og nærmiljø

| Delløype | Verdivurdering | Omfangsvurdering | Konsekvensvurdering |
|-----------------------------------|----------------|--------------------|----------------------|
| Elvebakkan til <i>Steinvatnet</i> | Stor verdi | Ubetydelig endring | Ingen/ubetydelig (0) |
| Bekkebotn til <i>Steinvatnet</i> | Stor verdi | Ubetydelig endring | Ingen/ubetydelig (0) |
| <i>Stortindskaret</i> | Stor verdi | Forbedret | 1 pluss (+) |
| <i>Bekkebotn</i> | Stor verdi | Ubetydelig endring | Ingen/ubetydelig (0) |
| <i>Elvenes til Solbakken</i> | - | - | - |

4.2 Reindrift

«Løypene skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften eller kreve terrenginngrep.» (Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark etc., 1988; Motorferdselloven, 1977).

Løyper som påvirker reindriftenes særverdiområder og minimumsområder ansees for å være til vesentlig skade eller ulempe. Særverdiområder er flyttlei, brunstland, kalvingsland, sentrale luftingsområder og områder i og ved anlegg til merking, skilling og slakting. Minimumsbeiter er det årstidsbeitet som begrenser distriktets reintall, oftest definert av vinterbeite (Miljødirektoratet 2017).

En mindre del av influensområdet for traséene *Elvenes til Solbakken* og *Elvebakkan til Steinvatnet* overlapper med Gielas reinbeitedistrikt. Under dialog med næringen den 11. november 2021 er omfanget og virkningen av traséen diskutert. På daværende tidspunkt ble også trasé over Nervatnet vurdert og det ble konkludert med at omfanget fikk liten til ingen virkning på utøvelse i næringen. Etter at trasé over Nervatnet er tatt ut er det ingen traséer eller influensområder som overlapper med beiteområder, og løypene har ingen virkning for reinbeitedistriktet.

Alle forslag til traséer og influensområder ligger i sin helhet innenfor de administrative grensene til Stållonjårga/Hjerttinden reinbeitedistrikt. Under dialogmøte med næringen den 7. april 2021 ble de kartfestede arealene diskutert og konkretisert.

Tidlig høst vinterbeite ligger i tilknytning til Langvatnet i Bardu kommune, sør-øst for Steinvatnet. Ellers er det spredt brukte høst vinterbeiter over hele nordsiden av Sagfjorden inkludert Bardu, Sørreisa og Dyrøy kommune.

Tidlig vinter i februar-mars beiter reinen på vinterbeite rundt Svarteberget og Langvatnet. Derfra trekker reinen nordover like sør for Steinvatnet i tidlig april-mai. Her ligger kjerneområdet for reinbeitedistriktet, hvor det på øst-siden av Steinvatnet er oppført en gjeterhytte, beitehage og registrert et oppsamlingsområde.

Over Steinvatnet er det flere flyttleier som brukes gjennom hele sesongen. Vintertrekket går over vannet, mens trekkene nord og sør for vannet er for helårsbruk.

Kalvingslandet er kartfestet over store deler av fjellområdene Rundfjellet, Vakkerfjellene, Sekkhaugen, Høgeberget og Svartberget. Under dialog med næringa er det konkretisert området sør og øst for Steinvatnet, i tilknytning til oppsamlingsområdet, som det viktigste kalvingslandet. Kalvingen kan starte så tidlig som 19. april.

Samlet sett er påvirkningen på reindrift vurdert som betydelig negativ. Dette gjelder i størst grad for traséene *Elvebakkan til Steinvatnet* og *Bekkebotn til Steinvatnet*. Etablering av traséene kan gi alvorlig skade for næringa dersom snøskuteraktivitet overlapper med kalvingstiden. Avbøtende tiltak for å unngå skade innebærer at reindriften har anledning til å varsle kommunen når reinen beveger seg inn mot traséene, og dermed stanse snøskuteraktivitet når det er nødvendig. I tillegg er sammenkobling mellom de to traséene på Steinvatnet lagt om slik at de ikke kommer i berøring med de to nordlige flyttleiene.

Påvirkningen fra traséene *Stortindskaret*, *Bekkebotn* og *Elvenes til Solbakken* er vurdert til av mindre betydning. Områdene overlapper med oksebeiteland og vinterbeite i noe grad, samt nærliggende til to flyttleier ved Mølnevatnan. Områdene er i stor grad allerede påvirket av motorisert ferdsel og bebyggelse, og etablering av traséene ansees ikke å få større belastning på områdene.

Tabell 2 Sammenstilling av konsekvenser for tema reindrift

| Delløype | Verdivurdering | Omfangsvurdering | Konsekvensvurdering |
|----------------------------|------------------|------------------|---------------------|
| Elvebakkan til Steinvatnet | Svært stor verdi | Foringet | 3 minus (---) |
| Bekkebotn til Steinvatnet | Svært stor verdi | Foringet | 3 minus (---) |
| Stortindskaret | Svært stor verdi | Noe forringet | 1 minus (-) |
| Bekkebotn | Stor verdi | Noe forringet | 1 minus (-) |
| Elvenes til Solbakken | Noe verdi | Noe forringet | 1 minus (-) |

4.3 Naturmangfold

«Kommunen skal ta hensyn til naturmangfold ved planlegging av løyper. Snøskuterløyper kan for eksempel ødelegge for hekkende rovfugl, ynglende rovvilt eller spesielt sårbar natur» (Miljødirektoratet, 22.08.2018).

Samlet sett gir ikke forslag til snøskuterløyper større negativ belastning på tema naturmangfold. Traséene kommer ikke i berøring med naturtyper, økosystemer eller arter som strider mot forvaltningsmålene i naturmangfoldloven (Naturmangfoldloven - nml, 2009).

Influensområde for trasé *Elvenes til Solbakken* berører en hekkelokalitet for rovfugl som tillegges stor verdi. Under dialog med sektormyndigheter og kjentfolk i kommunen er traséen lagt om så langt det er mulig fra lokaliteten. Området er tett bevokst med skog og traséen følger traktorveg på baksiden av en høyde i lavereliggende terreng. Slike forhold vil begrense støy og synlighet fra hekkelokaliteten. Det er vurdert til at foreslått plassering er tilstrekkelig for ikke å forringe lokaliteten.

Tabell 3 Sammenstilling av konsekvenser for tema naturmangfold

| Delløype | Verdivurdering | Omfangsvurdering | Konsekvensvurdering |
|----------------------------|----------------|--------------------|----------------------|
| Elvebakkan til Steinvatnet | Uten betydning | Ubetydelig endring | Ingen/ubetydelig (0) |
| Bekkebotn til Steinvatnet | - | - | - |
| Stortindskaret | Uten betydning | Ubetydelig endring | Ingen/ubetydelig (0) |
| Bekkebotn | Uten betydning | Ubetydelig endring | Ingen/ubetydelig (0) |
| Elvenes til Solbakken | Stor verdi | Noe forringet | 2 minus (--) |

4.3.1 Naturmangfoldloven

For alle planer som berører naturmangfold skal prinsippene i §§ 8-12 legges til grunn for utøving av offentlig myndighet, og det skal fremgå hvordan prinsippene er vurdert i planen (Naturmangfoldloven - nml, 2009). Under følger en gjennomgang av prinsippene og hvordan de er vurdert i plan for etablering av snøskuterløyper.

§ 8. Kunnskapsgrunnlaget

«Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.»

(Naturmangfoldloven - nml, 2009)

Tilgjengelig kunnskap er hentet inn fra en rekke offentlige databaser og kilder. I tillegg er det gitt innsyn i sensitive artsdata fra Statsforvalteren i Troms og Finnmark. Ut over det er det lagt vekt på innspill og erfaringer fra privatpersoner og kontaktpersoner i kommunen og nærområdet. Eksterne rapporter med både direkte og uavhengig tilknytning til området er

benyttet som en del av kunnskapsgrunnlaget. Disse rapportene er referert til i konsekvensutredningen.

Løypenettet stenges senest 5. mai dersom forholdene ikke begrenser kjøring tidligere. Dette er av hensyn til hekke- og yngletid for en rekke arter, samt reduserer risikoen for kjøring på barmark. Det betyr at traséer eller hele løypenettet ikke nødvendigvis vil være åpen frem til siste dato.

Når det gjelder ulovlig kjøring i forbindelse med løypenettet henvises det til rapport fra Statskog etter etablering av de gamle isfiskeløypene (Statskog, 1999). Rapporten viser til noe kjørespor langt utenfor løypa, samt spor i fjellene som indikerer ulovlig kjøring. Det sies likevel at ulovlig kjøring er redusert, og at kjøring foregikk etter regelverket. Det er derfor liten grunn til å tro at løypenettet kan gi negative effekter på naturmangfold som følge av ulovlig kjøring.

Generelt ansees kunnskapsgrunnlaget som tilstrekkelig for utredning av forslag til snøskuterløyper. Når det gjelder høstbart vilt foreligger det ingen data som kan gi indikasjoner på viktige jaktområder, og dermed viktige viltområder. Kommunens viltkart er for gammelt og brukes ikke i denne utredningen. Her støtter vurderingene seg på kunnskap fra lokalkjente.

§ 9. Føre-var-prinsippet

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

(Naturmangfoldloven - nml, 2009)

Det er vurdert og anbefalt en rekke avbøtende tiltak som reduserer risiko for vesentlig skade på naturmangfold. Tiltakene omhandler blant annet omlegging av traséer for hensyn til ulike tema, stenging av løypenettet av hensyn til naturmangfold og reindrift og nedsatt hastighet der dette reduserer konflikt og forurensing.

§ 10. Økosystemtilnærming og samlet belastning

«En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.»

(Naturmangfoldloven - nml, 2009)

Konsekvensutredningen er en vurdering av delløyper som sammen utgjør løypenettet som er foreslått etablert. Hver delløype er vurdert hver for seg og sett i sammenheng med tilgrensende løyper. Særlig for tema friluftsliv og reindrift er det lagt vekt på samlet belastning av de løypene som påvirker hvert tema.

Erfaringer fra de tidligere isfiskeløypene viste en liten økning i antall snøskutere, og det forventes derfor en moderat økning tilknyttet etablering av løypenettet.

§ 11. Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver

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

(Naturmangfoldloven - nml, 2009)

Kommunen som ansvarlig for løypenettet påtar seg kostnaden av å begrense og redusere miljøforringelse. Dette er aktuelt der det krever ressurser for å sikre at løypene er kjørbare på snødekt mark, samt vurdering av sikkerhet. I tillegg kan det være aktuelt å legge klopper for å unngå skade på svakt underlag. Ut over det er plassering av traséer og tilrettelegging av ulike tiltak viktig for å begrense skade på naturmangfold.

§ 12. Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

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

(Naturmangfoldloven - nml, 2009)

Når det gjelder driftsmetoder er det et krav at hele traséen skal ha snødekt underlag før det kan åpnes for kjøring. I tillegg er kommunen ansvarlig for tilsyn og oppfølging gjennom hele sesongen. Med tiden vil også prinsippet ivaretas i større grad, ettersom nye snøskutere og andre driftsmaskiner har mindre utslipp og støy.

4.4 Landskap

«Snøskutertraseer blir synlige både gjennom merkingen og ved sporene som oppstår ved kjøring. Kommunen bør derfor vurdere synligheten av snøskutertraseer, og forsøke å unngå å legge traseene på åskammer eller på annen måte unødig eksponert i landskapet. Slik lokalisering har også betydning for støyvirkningene av løypene» (Miljødirektoratet, 22.08.2018).

Landskap følger det området langs skuterløypene som kan sees og oppleves fra områdene rundt. Influensområdet varierer med inntil 1400 meter på hver side av løypa. Vurderingen av verdi og omfang av friluftsliv er gjort for sesong for skuterløypene. Vurderingen omhandler ikke barmarkssesongen da etableringen forutsetter at det ikke settes varige spor.

Området Sjøvegan-Bekkebotn-Steinvatnet-Øvre-Salangen ligger på grensen mellom atlantisk og alpin biogeografisk region. Landskapet er preget av innlandsås- og fjellandskap og innlandsdallandskap (Miljødirektoratet, u.å.-a). Landskapet er stedvis preget av menneskelig aktivitet, og veksler mellom åpne fjellområder og kupert skogsterreng. Vegetasjonen er dominert av lauvskog med innslag av gran- og furuskog (NIBIO, u.å.). Løypenettet går stort sett gjennom kupert lauvskogsterreng. [Figur 2](#) viser bilder fra befarings av løypenettet.

Det er vurdert at forslag til etablering av snøskuterløyper ikke får negative konsekvenser for tema landskap. Landskapet er preget av kupert åser og daler, og store deler av løypenettet ligger i skog. Terrenget skjærer løypa fra nærliggende bebyggelse og annen aktivitet. Landskapstypene er ikke særegne for regionen.

Tabell 4 Sammenstilling av konsekvenser for tema landskap

| Delløype | Verdivurdering | Omfangsvurdering | Konsekvensvurdering |
|----------------------------|----------------|--------------------|----------------------|
| Elvebakkan til Steinvatnet | Noe verdi | Ubetydelig endring | Ingen/ubetydelig (0) |
| Bekkebotn til Steinvatnet | Noe verdi | Ubetydelig endring | Ingen/ubetydelig (0) |
| Stortindskaret | Noe verdi | Ubetydelig endring | Ingen/ubetydelig (0) |
| Bekkebotn | Uten betydning | Ubetydelig endring | Ingen/ubetydelig (0) |
| Elvenes til Solbakken | Uten betydning | Ubetydelig endring | Ingen/ubetydelig (0) |



Figur 2 Bilder fra befaringsløypenettet. Foto: Kurt Jan Kvernmo, Ingrid Helene Frantzen

4.5 Kulturminner og kulturmiljø

«Kommunen skal ta hensyn til kulturminner og kulturmiljø, og må finne løsninger for å unngå konflikt med disse hensynene» (Miljødirektoratet, 22.08.2018).

Samlet sett vil ikke forslag til etablering av snøskuterløyper berøre kulturminner og kulturmiljø. Det finnes enkeltlokaliteter innenfor influensområdene for alle traséene, men på grunn av avstand til lokalitetene, samt kjøring på snødekt mark, vurderes det til å ikke forringe noen lokaliteter.

Tabell 5 Sammenstilling av konsekvenser for tema kulturminner og kulturmiljø

| Delløype | Verdivurdering | Omfangsvurdering | Konsekvensvurdering |
|----------------------------|----------------|--------------------------|----------------------|
| Elvebakkan til Steinvatnet | Noe verdi | Ingen/ubetydelig endring | Ingen/ubetydelig (0) |
| Bekkebotn til Steinvatnet | Noe verdi | Ingen/ubetydelig endring | Ingen/ubetydelig (0) |
| Stortindskaret | Noe verdi | Ingen/ubetydelig endring | Ingen/ubetydelig (0) |
| Bekkebotn | Noe verdi | Ingen/ubetydelig endring | Ingen/ubetydelig (0) |
| Elvenes til Solbakken | - | - | - |

4.6 Konsekvensutredning – samlet oversikt

Tabell 6 Konsekvensvurdering av hver delløype sett opp mot hvert utredningstema. Konsekvensen er basert på konsekvensvifta, og er satt sammen av verdi og omfang (Statens vegvesen, 2021a).

| KONSEKVENNS TEMA | Elvebakkan til Steinvatnet | Bekkebotn til Steinvatnet | Stortindskaret | Bekkebotn | Elvenes til Solbakken |
|--|-------------------------------|------------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Friluftsliv og nærmiljø | Ingen/ubetydelig (0) | Ingen/ubetydelig (0) | 1 pluss (+) | Ingen/ubetydelig (0) | - |
| Reindrift | 3 minus (---) | 3 minus (---) | 1 minus (-) | 1 minus (-) | 1 minus (-) |
| Naturmangfold | Ingen/ubetydelig (0) | - | Ingen/ubetydelig (0) | Ingen/ubetydelig (0) | 2 minus (--) |
| Landskap | Ingen/ubetydelig (0) | Ingen/ubetydelig (0) | Ingen/ubetydelig (0) | Ingen/ubetydelig (0) | Ingen/ubetydelig (0) |
| Kulturminner og kulturmiljø | Ingen/ubetydelig (0) | Ingen/ubetydelig (0) | Ingen/ubetydelig (0) | Ingen/ubetydelig (0) | - |

FORKLARING AV KONSEKVENSGRADENE

| | |
|---------------------------------|---|
| 4 pluss (++++) 3 pluss (+++) | Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket. |
| 2 pluss (++) 1 pluss (+) | Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++) |
| Ingen / ubetydelig (0) | Ubetydelig miljøskade for delområdet. |
| 1 minus (-) | Noe miljøskade for delområdet. |
| 2 minus (--) | Betydelig miljøskade for delområdet. |
| 3 minus (---) | Alvorlig miljøskade for delområdet. |
| 4 minus (----) | Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder med stor eller svært stor verdi. |

4.7 Støy

«Stillhet og ro er viktige kvaliteter ved friluftslivet. Det omfatter fravær av plagsom støy og om den positive opplevelsen av stillhet. Kommunen må vurdere konsekvenser av støy – for friluftslivet og for boliger og hytter som blir berørt av snøskuterløypene» (Miljødirektoratet, 22.08.2018).

Under fastsetting av snøskuterløyper for fornøyleskjøring plikter kommunen å utrede virkning av støy, jf. motorferdselloven og forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag (Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark etc., 1988; Motorferdselloven, 1977). I vurdering av virkning av støy skal det tas særlig hensyn til friluftsliv og bolig- og hytteområder.

Generelt vil det innføres avbøtende tiltak som forbyr kjøring mellom 2300 og 0600. Det anbefales ikke å etablere støyvoller eller å sette fartsgrense under 20 km/t, men heller forsøke å omgå støyfølsom bebyggelse så langt dette er mulig (Miljødirektoratet, 2018).

For friluftslivsområder bør det etableres en sikker krysning av Salangstrimløypa i Bekkebotn. Følger av dette vil være redusert fartsgrense med påfølgende redusert støyforurensing. Krysningen her ansees som uproblematisk for støyforurensing.

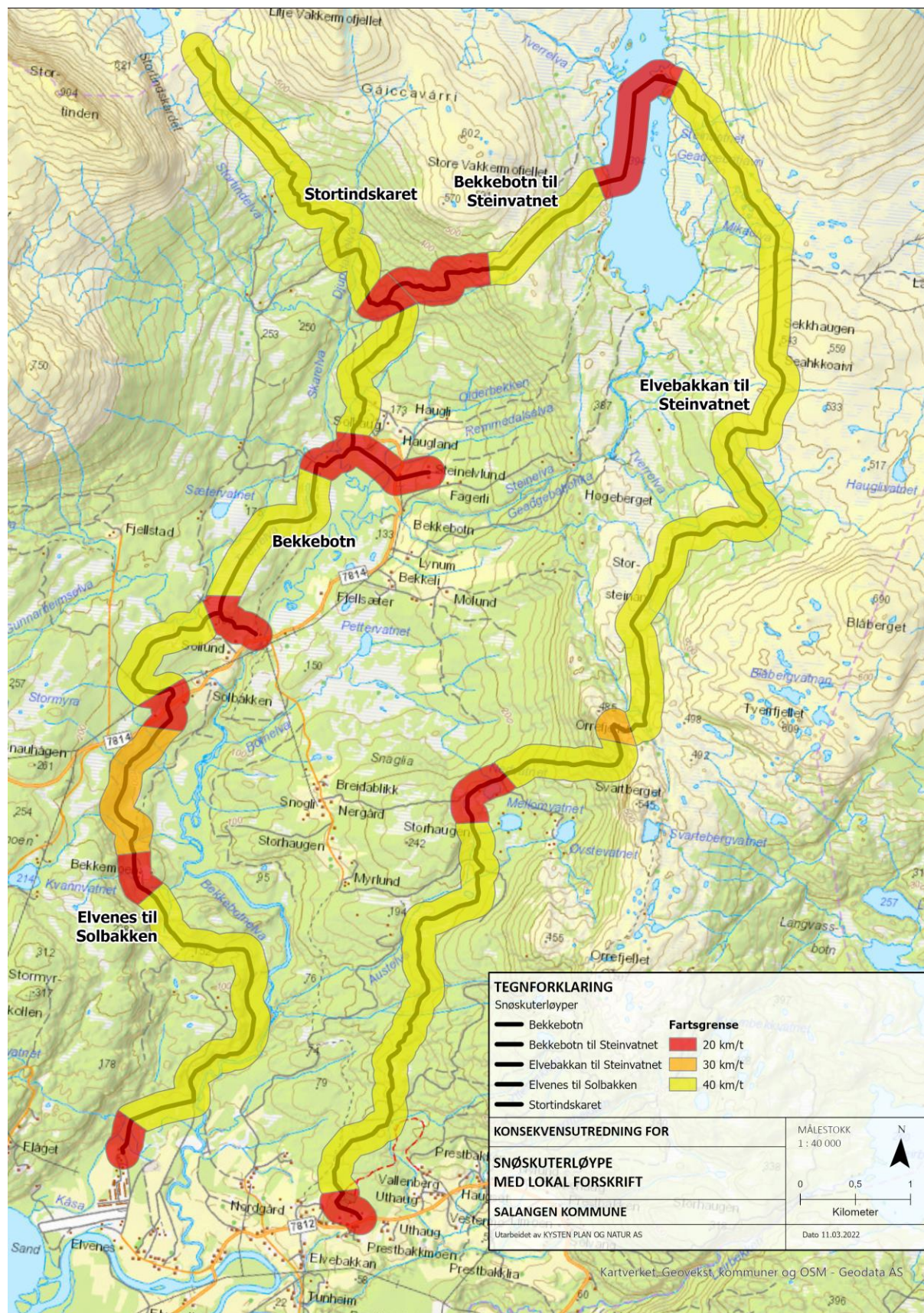
Støyfølsom bebyggelse innenfor minsteavstanden bør søkes omgått så langt det er mulig. Der det ikke er tilstrekkelig å omgå trasé vil det være nødvendig å sette ned fartsgrensen for å minske støypåvirkning fra snøskuteraktivitet. Se vedlagt konsekvensutredning for detaljert vurdering av bebyggelse og støy.

I arbeidsprosessen med forslag til etablering av snøskuterløyper er traséene tegnet inn på nytt i flere runder for å komme utenom bebyggelse. Tidligere har det vært opptil 17 bygg innenfor minsteavstanden. Etter omlegging av traséer er det 9 bygg som ligger innenfor minsteavstanden på 60 meter

Under følger en oppsummering av resultat etter avbøtende tiltak, samt kart som illustrerer soner for fartsgrenser (*Figur 3*).

| Område | Fartsgrense | Begrunnelse |
|---|-----------------------|---|
| Start/slutt trasé <i>Elvebakkan til Steinvatnet</i> | 20 km/t | Nærhet til bebyggelse Hensyn til sikkerhet |
| Snaglia | 20 km/t | Nærhet til bebyggelse |
| Stigning opp til Orrefjellet | 30 km/t | Hensyn til sikkerhet |
| Start/slutt trasé <i>Elvenes til Solbakken</i> | 20 km/t | Hensyn til sikkerhet |
| Bekkemoen | 20 km/t | Nærhet til bebyggelse |
| Fra Bekkemoen til fv 7814 | 30 km/t | Hensyn til sikkerhet |
| Kryssing av fv 7814 ved Solbakken | 20 km/t og full stans | Hensyn til sikkerhet |
| Grendehus på Solbakken og nærliggende kryss | 20 km/t | Hensyn til sikkerhet Nærhet til bebyggelse |

| | | |
|--|---|---|
| Nord i Bekkebotn | 20 km/t og full stans ved kryssing av fv 7814 og skiløype | Nærhet til bebyggelse Hensyn til sikkerhet |
| Sammenbinding mellom <i>Stortindskaret, Bekkebotn og Bekkebotn til Steinvatnet</i> | 20 km/t | Hensyn til sikkerhet Nærhet til bebyggelse |
| Steinvatnet | 20 km/t | Hensyn til sikkerhet Støyreduksjon på åpent vann |



Figur 3 Oversikt over maksimalt tillatte fartsgrenser langs løypenettet

4.8 Sikkerhet for de som kjører og andre

«Kommunene bør ikke legge løyper i skredutsatte områder eller bratt terreng. Begrepet bratt terreng beskriver terreng brattere enn 30 grader» (Miljødirektoratet, 22.08.2018).

I vurdering av sikkerhet for de som kjører og andre er det benyttet *Veileder snøscooter* fra Statens vegvesen, samt datagrunnlagene Forsvarets snøskredområder, aktsomhetskart for snøskred, skred og flom fra NVE og lokalkunnskap (Forsvaret, u.å.; NVE, u.å.; Statens vegvesen, 2021b). Det er gjort en ROS-analyse der risikotemaene skredfare, flom, isforhold og lokale værforhold er vurdert. Det ble identifisert følgende potensielle uønskede hendelser:

4.8.1 Islagte vann

Trasé *Elvebakkan til Steinvatnet* og *Bekkebotn til Steinvatnet* krysser eller går inn på Steinvatnet. Her er lokal kunnskap om usikker is viktig for detaljplanlegging av trasé. Før løypene åpnes skal istykkelse sjekkes. Dersom det er usikker is, skal løypene holdes stengt eller stenge.

4.8.2 Skred

Kartlegging av områder som er skredutsatt er gjort gjennom Forsvarets og NVEs skredkart i digitale kartløsninger.

Trasé *Elvebakkan til Steinvatnet* der løypa går fra Snaglia opp til Svartberget berører traséen ytterkanter av utløpsområder etter både Forsvarets og NVEs skredkart. Trasé *Stortindskaret* følger skaret mellom to bratte sider der det er registrert utløps- og utløsningsområder, men traséen berører ikke områdene. I tillegg er det en mindre del av trasé *Elvenes til Solbakken* som berører ytterkant av utløsningsområde ved Bekkemoen.

De to områdene som berører utløpsområde tas videre inn i en utvidet skredvurdering levert av Skred AS. Se vedlegg for fullstendig rapport (*Vedlegg 7.5 Utredning av skred*). Rapporten oppsummeres slik:

«Basert på terreng- og kartanalyser, samt tilsendte bilder fra område A, vurderes skuterløypen å tilfredsstillende kravene til personrisiko i Norge. Det er dermed ikke behov for risikoreduserende tiltak. Det presiseres at vurderingene er gjort på grunnlag av trafikk i flyt og ikke tatt hensyn til varig opphold og stopp i området, som gir lengre eksponeringstid. Dette er det heller ikke tilrettelagt for i disse områdene.

6 Generelle risikoreduserende tiltak

Selv om det er vurdert at det ikke er behov for risikoreduserende tiltak, vil Skred AS likevel påpeke at skuterførere bør være bevisst på snøskredfaren ved ferdsel på skuter i skredterreng. Ved ferdsel i skredterreng anbefales det å ha med nødvendig skredutstyr, som spade, søkestang og sender/mottaker. I tillegg anbefales det å være oppdatert på den regionale snøskredfaren i området (<https://www.varsom.no/snoskredvarsling/varsel/S%C3%B8r-Troms/>).»

4.8.3 Trafikksikkerhet

Løypene skal merkes og skiltes etter Statens vegvesens veileder *«Fysisk sikring av snøskuterløyper»* (Statens vegvesen, 2021b). Trasé *Elvenes til Solbakken* og *Bekkebotn* krysser fv 7814 og krever god merking og skilting for både skuter- og biltrafikk. Trasé *Bekkebotn* krysser skiløype og krever god merking og skilting for både skutertrafikk og

skigåere. Flere steder i lavlandet kreves det noe rydding av skog for å gjøre traséen fremkommelig. Ansvar for sikkerhet tilfaller driftere av løypene. For detaljert gjennomgang av hensyn til sikkerhet, se kapittel 4.7 Støy.

4.9 Avbøtende tiltak og konklusjon

I arbeidet med konsekvensutredningen ble det opprinnelig sett på fem andre traséer, men disse ble i utredningsperioden tatt ut grunnet prioritering av de foreslåtte løypene. Det ble foreslått en trasé over Nervatnet med sammenkobling til trasé langs Høgdaveien til Solbakken. Her ble trasé *Elvenes til Solbakken* prioritert på grunn av større tilgjengelighet av parkeringsplasser på Elvenes.

Fra trasé *Bekkebotn* ble det foreslått en løype over til Grønlidalen og inn Salangseidet med tilknytning til kommunegrense for Dyrøy kommune. Denne løypa, sammen med trasé fra Steinvatnet gjennom Tverrelvdalen ble tatt ut grunnet prioritering av løype *Stortindskaret* som forbindelse til Dyrøy kommune.

Trasé *Elvebakkan til Steinvatnet* hadde to alternative ruter fra Elvebakkan til nordlig del av Orrefjellet. Trasé øst over sørlig del av Orrefjellet og over Svartberget ble tatt ut for å hensynta nedslagsfelt for vannverk i Bardu kommune der det foreligger forbudssone mot motorferdsel (Bardu kommune teknisk kontor, 1985).

Under følger en oversikt over avbøtende tiltak for de foreslåtte traséene:

Avbøtende tiltak fra ROS-analyse

Følgende avbøtende tiltak anbefales for de identifiserte uønskede hendelsene:

A. Skred i bratt terreng: snøskred og løsmasseskred:

Tiltak A.1 Skredvurdering av skredfaglig kompetanse.

Tiltak A.2 Vurdere skredfare og iverksette stenging dersom forholdene tilsier det.

Tiltak A.3 Merke deler av traséer som ligger nær skredfarlig område.

B. Usikker is

Tiltak B.1 Overvåking av sikkerhet på islagte vann gjennom sesongen.

Tiltak B.2 Stenge trasé dersom isforholdene tilsier det.

C. Trafikksikkerhet

Tiltak C.1 Parkeringsplasser og andre risikoområder merkes iht. Statens vegvesen (2021b) *Snøskuter veileder*.

Tiltak C.2 Skilting og nedsatt hastighet/full stans ved kryssing av fv 7814. Gjelder også skiløype.

Tiltak C.3 Kryssing av fv 7814 skal følge veiledning iht. Statens vegvesen (2021b) *Snøskuter veileder*.

Generelle avbøtende tiltak

- Oppfordre skuterførere til å ta skredkurs.
- Vurdere sikkerhet med hensyn til kraftig vind. Løypestikker med tettere avstand i utsatte områder.
- Skilting og/eller nedsatt hastighet i områder med farlige objekter, bratt helning eller høy kant.
- Tilrettelegge for oppsamling av avfall ved parkeringsplasser.
- Reindriftsutøvere kan varsle aktuell myndighet med anmodning om stenging av traséer dersom snøskuteraktivitet får negative konsekvenser for næringa.
- Nedsatt hastighet i områder hvor trasé ligger nær til bolig- og fritidsbebyggelse.
- Tillat kjøring på dagtid mellom 0600 og 2300.
- Det er ikke tillatt med rast der løype ligger nær til skredfarlige områder.
- Gjennomføre evaluering av snøskuterløype en tid etter etablering, slik anbefalt i Vistad et al. (2020).

Trasé Elvebakkan til Steinvatnet

- Nedsatt hastighet ved flere områder grunnet nærhet til bebyggelse, samt hensyn til sikkerhet.
- Fra start av trasé til Orrefjellet ble opprinnelig befart etter Salangstrimløypa, men under andre befaring ble traséen justert slik at den følger høyden over og ikke kommer i kontakt med skiløypa.
- På Steinvatnet ble det opprinnelig foreslått at sammenkobling mellom løypa og trasé *Bekkebotn til Steinvatnet* skulle gå helt til nordenden av vannet som slutt punkt. Den nordlige delen er tatt vekk av hensyn til reindriften, som har viktige vintertrekk over Steinvatnet. Forslaget kobler nå sammen de to traséene midt på vannet uten en avstikker videre nord.
- Traséen stenger 25. april av hensyn til reindrift.

Trasé Bekkebotn til Steinvatnet

- På Steinvatnet ble det opprinnelig foreslått at sammenkobling mellom løypa og trasé *Elvebakkan til Steinvatnet* skulle gå helt til nordenden av vannet som slutt punkt. Den nordlige delen er tatt vekk av hensyn til reindriften, som har viktige vintertrekk over Steinvatnet. Forslaget kobler nå sammen de to traséene midt på vannet uten en avstikker videre nord.

Trasé Stortindskaret

- Ingen konflikter som fordrer avbøtende tiltak.

Trasé Bekkebotn

- Nedsatt hastighet ved tre områder grunnet nærhet til bebyggelse og hensyn til sikkerhet.

Trasé Elvenes til Solbakken

- Nedsatt hastighet i fire områder grunnet nærhet til bebyggelse, kryssing av fv 7814 og av hensyn til sikkerhet.
- Traséen var opprinnelig planlagt å følge fv 7814 ca. 1 km før den ender ved parkeringsplass på Solbakken og sammenkobling til trasé *Bekkebotn*. På strekningen langs fylkesvegen er det imidlertid vanskelig å legge traséen på siden av vegegrunnet bratt terreng og flere avkjørsler til privatboliger. Traséen ble derfor lagt om slik at den følger terrenget nord-vest for fylkesveg og kommer inn til trasé *Bekkebotn* før en kan kjøre til parkeringsplass ved grendehuset på Solbakken.
- Traséen ble lagt om grunnet nærhet til hekkelokalitet for rovfugl.
- Traséen ble lagt om ved start/slutt like nord for flyplassen grunnet hensyn til sikkerhet over et myrområde hvor det kan samle seg store mengder overvann.

4.9.1 Konsekvensvurdering etter avbøtende tiltak

Etter implementering av avbøtende tiltak er konsekvensen for de ulike temaene innenfor hver delløype betydelig redusert (Tabell 7). Dette gjelder særlig for tema reindrift.

Reindriftsdistriktet Stállonjårga/Hjertinden gis mulighet til å varsle kommunen ved driftsmessige hensyn som for eksempel kalving. Dette resulterer i at omfanget av hver delløype vurderes som av ubetydelig endring og totalvurderingen blir *ingen/ubetydelig (0)*.

Tabell 7 Konsekvensvurdering av hver delløype sett opp mot hvert utredningstema etter vurdering av avbøtende tiltak. Konsekvensen er basert på konsekvensvifta (**Feil! Fant ikke referanse-kilden.**), og er satt sammen av verdi og omfang (**Feil! Fant ikke referanse-kilden.**) (Statens vegvesen Håndbok V712).

| KONSEKVENNS | Elvebakkan til Steinvatnet | Bekkebotn til Steinvatnet | Stortindskaret | Bekkebotn | Elvenes til Solbakken |
|------------------------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| TEMA | | | | | |
| Friluftsliv og nærmiljø | Ingen/ubetydelig (0) | Ingen/ubetydelig (0) | 1 pluss (+) | Ingen/ubetydelig (0) | - |
| Reindrift | Ingen/ubetydelig (0) | Ingen/ubetydelig (0) | Ingen/ubetydelig (0) | Ingen/ubetydelig (0) | Ingen/ubetydelig (0) |
| Naturmangfold | Ingen/ubetydelig (0) | - | Ingen/ubetydelig (0) | Ingen/ubetydelig (0) | Ingen/ubetydelig (0) |
| Landskap | Ingen/ubetydelig (0) | Ingen/ubetydelig (0) | Ingen/ubetydelig (0) | Ingen/ubetydelig (0) | Ingen/ubetydelig (0) |
| Kulturminner og kulturmiljø | Ingen/ubetydelig (0) | Ingen/ubetydelig (0) | Ingen/ubetydelig (0) | Ingen/ubetydelig (0) | - |

FORKLARING AV KONSEKVENSTABELLEN

4 pluss (++++)
3 pluss (+++) Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

2 pluss (++)
1 pluss (+) Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++).

Ingen / ubetydelig (0) Ubetydelig miljøskade for delområdet.

1 minus (-) Noe miljøskade for delområdet.

2 minus (--) Betydelig miljøskade for delområdet.

3 minus (---) Alvorlig miljøskade for delområdet.

4 minus (----) Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder med stor eller svært stor verdi.

5 Drift

Salangen kommune er eier av løypenettet og delegerer ansvar for drift og vedlikehold gjennom sesongen. Kommunen er ansvarlig for at åpning og stenging av løypenettet kunngjøres på kommunens nettsider, samt varsle brukere.

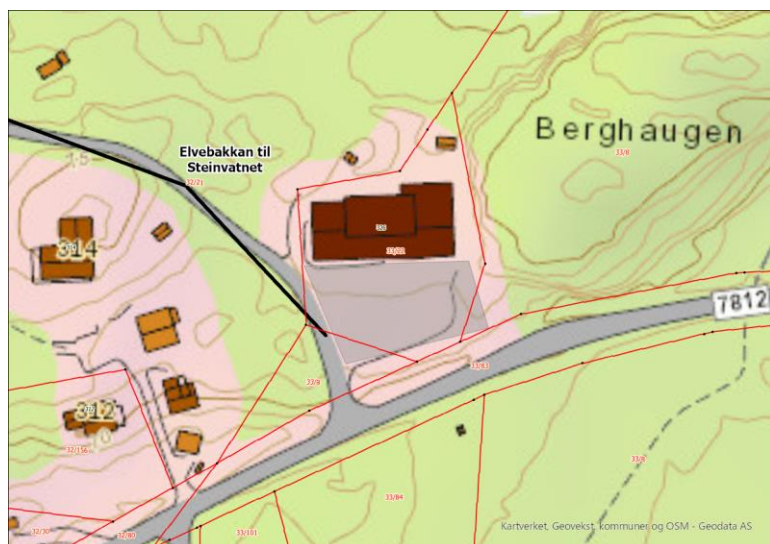
Kommunen og driftsansvarlige skal løpende gi informasjon som er nødvendig for brukere av løypenettet. Dette innebærer varsling av åpning og stenging, informasjonsskilt ved traséenes start/slutt, skilting i traséene, sikkerhetshensyn og andre relevante forhold. Skilting utføres jf. veileder fra Statens vegvesen (Statens vegvesen, 2021b).

Kommunen og driftsansvarlige skal påse at infrastruktur for traséenes start/slutt har tilstrekkelig plass og parkeringsmuligheter gjennom sesongen, samt tilrettelegging for håndtering av avfall. Parkeringsområdet skal være godt skiltet og ha lav fartsgrense for å redusere fare for ulykke. De aktuelle start- og sluttpunktene for traséene er (se kart i [Figur 4](#), [Figur 5](#) og [Figur 6](#)):

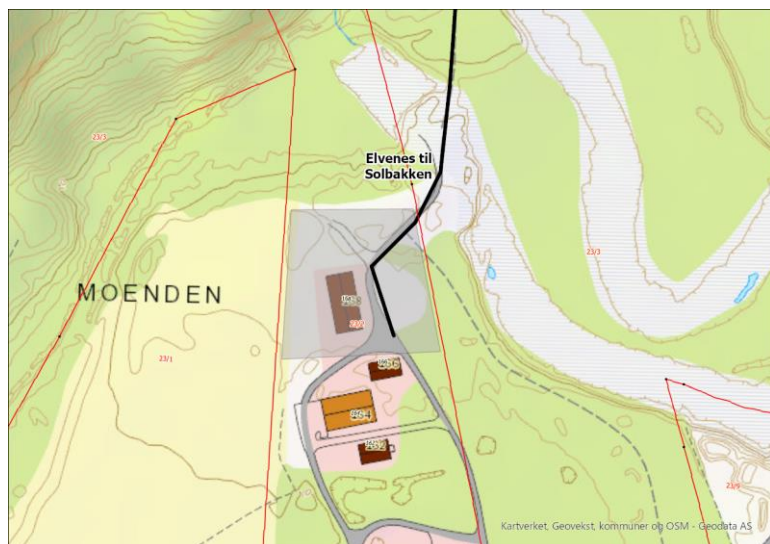
| Løypenavn | Startpunkt | Sluttpunkt |
|-----------------------------------|--------------------------------------|--|
| Elvebakkan til Steinvatnet | Grendehuset ved Elvebakkan | Sammenkobling til neste trasé ved gapahuk på Steinvatnet |
| Bekkebotn til Steinvatnet | Sammenkobling fra traséer på Solhaug | Sammenkobling til neste trasé ved gapahuk på Steinvatnet |
| Stortindskaret | Sammenkobling fra traséer på Solhaug | Sammenkobling til løypenett i Dyrøy kommune |
| Bekkebotn | Grendehuset på Solbakken | Sammenkobling til neste traséer på Solhaug |
| Elvenes til Solbakken | Flyplassen på Elvenes | Grendehuset på Solbakken |

Løypenettet kan åpnes så tidlig som 15. februar og stenges så sent som 5. mai, med unntak av trasé *Elvebakkan til Steinvatnet* som stenger 25. april. Kommunen skal sammen med driftsansvarlige vurdere sikkerhet og eventuell stenging av hensyn til sikkerhet, reindrift eller andre forhold. Hjerttind reinbeitedistrikt kan varsle aktuell myndighet med anmodning om stenging i sesong av hensyn til næringsvirksomhet.

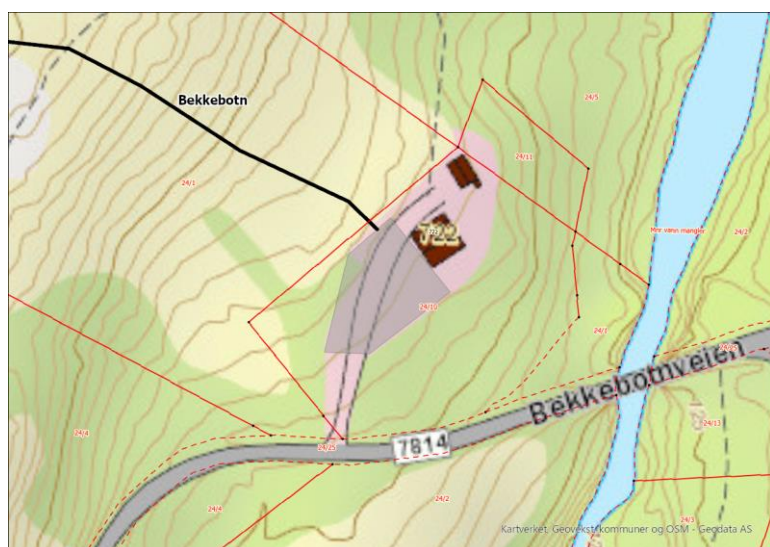
På Steinvatnet åpnes det for snøskuterparkering mellom løype og gapahuk der hvor løypene *Elvebakkan til Steinvatnet* og *Bekkebotn til Steinvatnet* møtes ([Figur 7](#)). Her er det tillatt å raste i forbindelse med bruk av gapahuken. Det er ikke tillatt å kjøre inn til gapahuken, med unntak av dispensasjon for personer med varig nedsatt funksjonsevne.



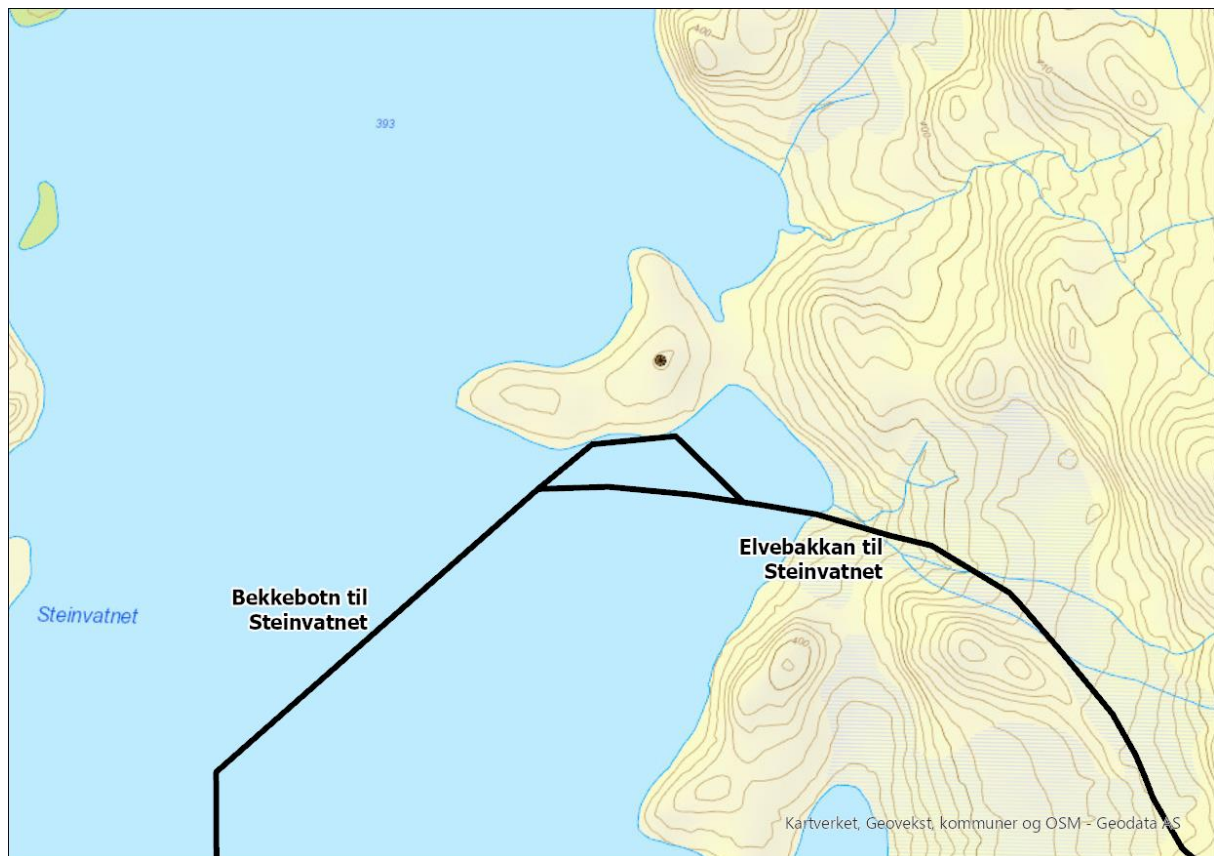
Figur 4 Parkeringsplass på Elvebakkan



Figur 5 Parkeringsplass på Elvenes



Figur 6 Parkeringsplass på Solbakken



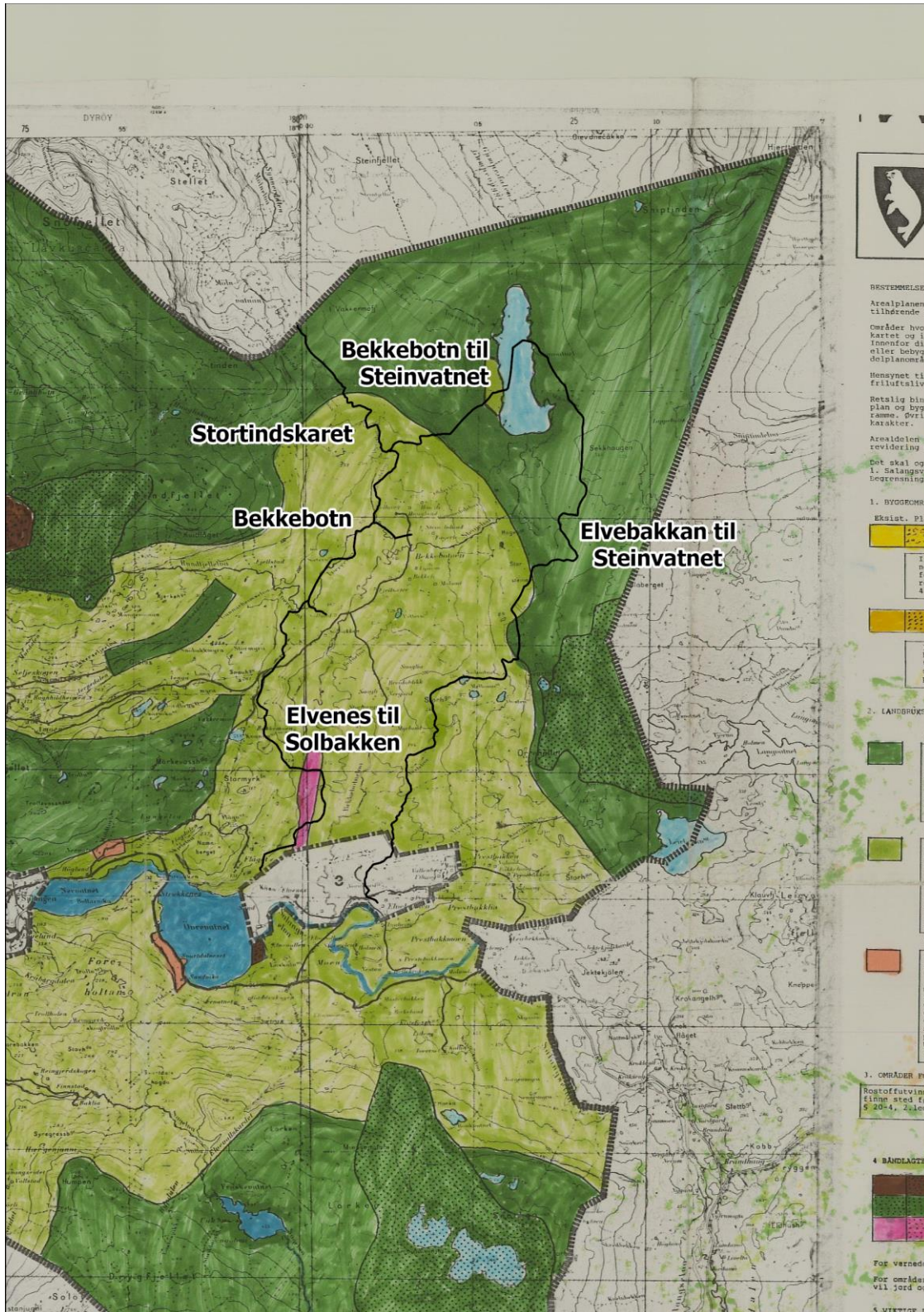
Figur 7 Skuterparkering mellom løypene og gapahuk på Steinvatnet

6 Kilder

- Bardu kommune teknisk kontor. (1985). *Klausuleringsbestemmelser for Setermoen vannverks nedbørsfelt*. Retrieved from
- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. (2017). *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging - Metode for risiko- og sårbarhetsanalyse i planleggingen*. Retrieved from <https://www.dsb.no/veiledere-handboker-og-informasjonsmaterieell/samfunnssikkerhet-i-kommunenes-arealplanlegging/>
- Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag, FOR-1988-05-15-356 C.F.R. (1988).
- Forsvaret (Cartographer). (u.å.). Forsvarets snøskreddata. Retrieved from <https://kartkatalog.geonorge.no/metadata/forsvarets-snoeskreddata/c0fcd223-0baa-4d0a-967a-8d3bfcc6ff09>
- Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven), LOV-1967-02-10 C.F.R. (1967).
- Fylkesmannen i Troms og Finnmark. (2019). *FylkesROS for Troms og Finnmark*. Retrieved from <https://www.statsforvalteren.no/nb/troms-finnmark/samfunnssikkerhet-beredskap/veiledere/#fylkesros>
- Klima- og miljødepartementet. (24.08.2015). Nye regler om snøscooterløyper for fornøyleseskjøring har trådt i kraft [Press release]. Retrieved from <https://www.regjeringen.no/no/dokumentarkiv/regjeringen-solberg/aktuelt-regjeringen-solberg/kld/nyheter/2015/nye-regler-om-snoscooterloyper-for-fornoyelseskjoring-har-tradt-i-kraft/id2435524/>
- Miljødirektoratet. (22.08.2018). Veileder: Fastsette snøskuterløyper. Retrieved from <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/friluftsliv/motorferdsel-i-utmark/myndigheter/fastsette-snoskuterloype/krav-til-utredning/>
- Miljødirektoratet. (2018). *Veiledning - støy og planlegging av snøskuterløyper*. Retrieved from <https://www.miljodirektoratet.no/link/2ba16dbdde734b429a995488cedb3d3c.aspx>
- Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven), LOV-1977-06-10-82 C.F.R. (1977).
- Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven), LOV-2009-06-19-100 C.F.R. (2009).
- NVE (Cartographer). (u.å.). NVE Temakart. Retrieved from <https://temakart.nve.no/>
- Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven), LOV-2008-06-27-71 C.F.R. (2008).
- Salangen kommune. (2014). *Kartlegging av viktige friluftslivsområder*. Retrieved from
- Statens vegvesen. (2021a). *Konsekvensanalyser*. Retrieved from <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/handboker-fullstendig-liste/>
- Statens vegvesen. (2021b). *Snøscooter veileder*. Retrieved from <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v725-snoscooter.pdf>
- Statskog. (1999). *Evaluering av nye scooterløyper*. Retrieved from

7 Vedlegg

7.1 Løypekart over kommuneplanens arealdel



7.2 Oversikt over innspill til oppstartsvarsel

[Eksternt dokument]

7.3 Konsekvensutredning

[Eksternt dokument]

7.4 ROS-analyse

[Eksternt dokument]

7.5 Utredning av skred

[Eksternt dokument]

7.6 Grunneieravtale

[Eksternt dokument]