

SAMMENSTILT UTREDNING, KONSEKVENsutREDNING OG ROS-ANALYSE SNØSKU- TERLØYPER



**Bardu
kommune**

- Ny løype hyttefelt Altevatnet, 3 alternativer
- Justering av løype 2 Altevatnet, inkl. åpningstid
- Justering av løype 3 Ostu-Leinavatnet



RAPPORT

Oppdragsnavn: Revisjon skuterløyper Altevatn - Bardu kommune

Oppdragsgiver: Bardu kommune
Kontaktperson: Per Åke Heimdal

Emne: Sammenstilt utredning, konsekvensutredning og ROS-analyse for 1) etablering av ny løype 5 i hyttefelt ved Altevatnet med 3 alternativer på løypene: (A) transportløype lukket for hytteeierne (B) åpen rekreasjonsløype, eller (C) lukket rekreasjonsløype til hyttene åpen for hytteeiere. 2) Justering av løype 2 Altevatnet og løype 3 Osto-Leinavatnet. 3) Utvidete rastesone for telting Leina. 4) Justert åpningstid løype 2 Altevatnet.

Dokumentkode: Skuterløyper Altevatnet

Ansvarlig enhet: WSP Norge AS **Utført av:** Heidi Martens og Arne Sundheim

Dato: 06.12.2022

REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	GODKJENT AV
1.0	14.10.2021		HM/AS	AS

INNHOOLD

1.	INNLEDNING	4
2.	DAGENS SKUTERLØYPER I BARDU	6
3.	NY LØYPE I HYTTEFELTENE – LØYPE NR. 5 («HYTTELØYPE»)	6
3.1.	BESTEMMELSER I MOTORFERDSELSFORSKRIFTEN § 5C.....	6
3.1.1.	Slåtmoberget, Solseth og Innset	8
3.1.2.	Hyttefelt 1 – nordsiden	8
3.1.3.	Hyttefelt 2 – sørsiden	8
3.2.	VEILEDNING FRA DEPARTEMENTET OM LUKKET TRANSPORTLØYPE	9
3.3.	VINJE-MODELLEN «LUKKET REKREASJONSLØYPE»	10
3.4.	MERKING AV LØYPENE I HYTTEFELTENE	10
3.5.	DEFINISJON AV EIER AV HYTTE.....	10
3.6.	MIDLERTIDIG LØYPE TIL HYTTEFELT 2 FREM TIL SIKKER IS.....	11
4.	Justering av åpningstid og nye avstikkere på løype nr. 2 Altevatnet	11
4.1.	JUSTERING ÅPNINGSTID	11
4.2.	NY START PÅ NORDSIDEN AV ALTEVATNET – LØYPE 2	12
4.3.	JUSTERING AV AVSTIKKERE VED SANDODDEN OG TIL GIHLASBEKKEN.....	13
5.	JUSTERING LØYPE 3 OSTU – LEINAVATNET – ETABLERING AV SONE FOR RASTING/TELTING.....	14
5.1.	JUSTERING AV LØYPE MED AVSTIKKER TIL BJØRKHOLMEN OG LAPPBUKTA	14
5.2.	ETABLERING AV RASTE/TELTSONE	15
6.	METODIKK	16
6.1.	KONSEKVENSTREDNING	16
6.2.	RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE (ROS)	17
7.	TEMA OG KUNNSKAPSGRUNNLAG FOR KONSEKVENSTREDNING	19
7.1.	FORENKLET KONSEKVENSTREDNING.....	19
7.2.	STØY	19
7.2	STATSFORVALTERS MERKNAD VEDRØRENDE STØY I HYTTELØYPE (løype 5)	20
7.3	ANBEFALTE GRENSEVERDIER	20
7.1.2	DIMMENSJONERING AV MINSTEAVSTAND	21
7.1.3	TILTAK FOR REDUSERTE MINSTEAVSTANDER	21
7.2	STØYGRENSER I VIKTIGE OG SVÆRT VIKTIGE FRILUFTSOMRÅDER	21
7.3.	REINDRIFT.....	22
7.4.	NATURMANGFOLD.....	22
7.5.	KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	23
7.6.	FRILUFTSLIV	24
8.	TEMA OG KUNNSKAPSGRUNNLAG FOR ROS-ANALYSE	25
8.1.	SKREDFARE.....	25
8.2.	FLOMFARE.....	25
8.3.	ISFORHOLD OG LOKALE VÆRFORHOLD.....	26
9.	KU-UTREDNINGER OG ROS	26
9.1.	NY START PÅ NORDSIDEN AV ALTEVATNET – LØYPE 2	26
9.2.	LØYPE 5 - HYTTELØYPE	28
9.3.	ALTERNATIV TRANSPORTLØYPE TIL HYTTEFELT 2 – SØRSIDEN – VED DÅRLIG IS.....	40
9.4.	JUSTERING AV ÅPNINGSTID OG NYE AVSTIKKERE PÅ LØYPE 2 - ALTEVATNET.....	42
9.5.	ETABLERING AV RASTESONE OG TO AVSTIKKERE PÅ LEINAVATNET.....	44
10.	BRUKERBETALING	45
11.	HÅNDHEVELSE AV FORSKRIFTEN	45
12.	KONSULTASJONSPLIKTEN I SAMISKE SAKER	45

13.	SAMLET VURDERING I FORHOLD TIL PÅVIRKNING PÅ REINDRIFTEN	46
14.	VURDERING I FORHOLD TIL NATURMANGFOLDLOVEN (NML).....	47
14.1.	NML §§ 4 OG 5 FORVALTNINGSMÅL FOR NATURTYPER, ØKOSYSTEMER OG ARTER	47
14.2.	NML § 8 KUNNSKAPSGRUNNLAGET	47
14.3.	NML § 9 FØRE-VAR-PRINSIPPET	47
14.4.	NML § 10 økosystemtilnærming og samlet belastning	47
14.5.	NML § 11 KOSTNADER VED MILJØFORRINGELSE OG § 12 MILJØFORSVARLIGE TEKNIKKER	48
15.	SAMLET VURDERING AV TILTAKET OG KONSEKVENSER	48
15.1.	ALTERNATIVSVURDERINGER HYTTELØYPENE – NY LØYPE 5	48

1. INNLEDNING

Stortinget vedtok i juni 2015 endringer i Motorferdselloven m/forskrift, og kommunene kan nå fastsette løyper lokalt. Bardu kommune har gjennom flere runder med Fylkesmannen (Nå Statsforvalter) Miljødirektoratet og Klima- og miljødepartementet jobbet med prinsipielle overordnede avklaringer for etablering av snøskuterløyper. Spesielt har problemstillingen rundt dagens dispensasjonspraksis i hyttfeltet på Altevatnet vært viet oppmerksomhet. Bardu kommune har i dag en svært byråkratisk og arbeidskrevende saksbehandling og knyttet til søknader for å dekke transportbehovet til de 300 hyttene ved fremmerenden av Altevatnet. Kommunen behandler ca. 500 søknader med et månedsforbruk på 3-4 månedsverk pr. periode. Det er et uttrykt ønske fra myndighetene å forenkle saksbehandling og byråkrati, og en opprettelse av lukket transportløype for nødvendig transport vil gi en slik kost/nytteeffekt uten at dette påvirker natur, friluftsliv og reindrift mere enn dagens praksis. Ut fra dette har ordfører, tidligere rådmann og plan- og utviklingsleder hatt møte med Klima- og miljødepartementet om problemstillingen.

I tillegg har Fylkesmannen i Troms og Finnmark (Statsforvalter) i forbindelse med forhåndshøring – bedt departementet om veiledning i forhold til etablering av lukket transportløype, og forholdet mellom forskriftens § 4a (fastsetting av rekreasjonsløyper) og § 5c, (individuelle tillatelser for hytteeiere for transport av bagasje og utstyr – dispensasjonsbestemmelsen). Departementets svar til Fylkesmannen og Bardu kommune forelå i brev av 4. januar 2021. Svaret er i korte trekk at det er mulig å opprette lukkede løyper for transport av bagasje og utstyr til hyttene, dersom dette ikke medfører noen endring i den praksis Bardu kommune har sammenlignet med tillatelser gitt etter dispensasjonsreglene i § 5c. Dispensasjonspraksisen i dag betyr at dersom vilkårene etter § 5c er til stede, kan det innvilges dispensasjon fra det er snødekt og kjørbart på høsten, frem til det på samme måte ikke er kjørbart på våren. Høyfjellsområdet som hyttfeltet ligger i er mye brukt etter 5. mai, slik at dersom ny praksis med lukket hytteløype skal ha en hensikt bygd på intensjonene, må løypa være åpen ut over 5. mai.

Bardu kommunes intensjoner bak arbeidet med skuterløyper generelt i kommunen er:

- Tilrettelegge for at det skapes et tilbud for rekreasjonskjøring med snøskuter.
- Tilrettelegge for snøskuterkjøring i lovlige former og på den måten kanalisere kjøringen i faste løyper.
- Støtte opp om utvikling av et levende lokalsamfunn og bolyst gjennom tilretteleggelse for økt aktivitet
- Avbyråkratisere og effektivisere dagens praksis med behandling av dispensasjonssøknader for nødvendig transport av bagasje og utstyr til hyttene.

Utredning ble lagt frem til behandling for 6 ukers høring i Plan-teknisk utvalg sak 20/2021 i møte den 15.12.2021. Det ble der fattet følgende vedtak:

«Med henvisning til Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 4a, legges forslag til revisjon av kommunal forskrift for skuterløyper i Bardu ut til høring og offentlig ettersyn. Forslaget omfatter følgende punkter:

1. *Løype 5 skal være en ordinær rekreasjonsløype åpen for de som har betalt skuterkort. Formålet med løypa er fortrinnsvis transport av utstyr til hyttene, men kan også benyttes av andre som har til formål å besøke hyttene. Forskriften som skal ut på høring justeres i tråd med dette.*

2. Eksisterende løype 2 Altevatnet: a. Ny alternativ start på løype 2 fra nordsiden av demninga b. Nye avstikkere for isfiske til Sandodden og Gihlasbekken
3. 3. Eksisterende løype 3 Leinavatnet: a. Sone for resting og telting langs løype 3 Leinavatnet, samt avstikkere for isfiske til Bjørkholmen og til Lappbukta.»

PTUs vedtak punkt 1 er en endring fra det som var opprinnelig bestilling på utredning av en lukket transportløype kun for hytteeiere. En ordinær åpen rekreasjonsløype krever en ny alternativ ROS/KU utredning med nye vurderinger. Dette ble derfor sendt på en minihøring som har omfattet Statsforvalter, Altevatn hytte- og båteierforening, Bardu motorferdselsforening, samt Velforeninga Innset og Solseth hyttefelt. Konkret er dette organisert i utredningens KU som 2 alternativer for rekreasjonsløyper:

1. Løype som er avgrenset til formål etter 5c, men som er lukket for hytteeiere, og tas ut av disp-systemet. Dette erstatter individuell tillatelse (disp) for hytteeiere for transport av bagasje og utstyr til egen hytte. Dette alternativet kalles **alternativ A**.
2. En ordinær ny åpen rekreasjonsløype gjennom hyttefeltene (åpen for alle). Dette kalles **alternativ B**.
3. Som et **tredje alternativ** er det også vurdert en lukket rekreasjonsløype, **alternativ C**. Dette betyr at den kan benyttes av eier av hytte og nærmeste familie som rekreasjonsløype. Det betyr at alle andre som ikke kommer inn under denne definisjonen ikke kan benytte løypa. Med nærmeste familie til eier regnes ektefelle/ samboer og barn av disse etter definisjon i Forskriften til motorferdselslovens § 5 pkt. c). Eierskapet må dokumenteres ved eventuell kontroll. Dette alternativet ivaretar muligheten for «besøkskjøring» uten at man transporterer bagasje og utstyr, og er en mellomting mellom alt. A og B.

Alternativene om åpne løyper i hyttefeltene er ment å ivareta en gammel og sterk tradisjon i Altevannsområdet med utstrakt besøk mellom folk i hyttegrendene. Dette var noe som Per Steien – som levde helse sitt liv ved Altevatnet – forfektet i dette intervjuet med Troms Folkeblad da han var 96 år gammel:

«Friluftsnemnda i Bardu kommune vedtok den 4. september 1970 at motorkjøretøy kan kjøre på isen i hele sin lengde, med oppkjøring til hyttene på begge sider av vannet. I dag har kommunen og fylkesmannen gjort det umulig å besøke hyttenaboer på den ene eller den andre siden av vannet. Eller å benytte en gammel fiskeklass, uten å risikere straffebot, sier en engasjert Steien.



Er det ikke på tide å tenke på å forenkle noen av de unødvendige bestemmelsene, som i tidenes løp er blitt påhengt de opprinnelige bestemmelsene, spør nå Steien.»

For øvrig har Alta kommune etablert skuterløyper i hyttefelt. Disse er fastsatt av kommunestyret, og har ikke vært underlagt klagebehandling. Det sakses følgende fra Alta kommunes utredning:

Skuterløyper i hyttefelt

Vi legger opp til at det skal være adkomst med snøskuter til alle hytter i de fleste hyttefelt. Løypene i hyttefeltene er lagt i oversiktlig terreng i samarbeid med hytteforeninger og hytteeiere hvor det er tatt hensyn til sikkerhet, barns lek og skiløpere. I hyttefelt hvor det praktiseres å gi dispensasjon til transport av bagasje og utstyr, følger de forslåtte løypene i stor grad gjeldende dispensasjonstraseer. Ved etablering av løyper i hyttefelt vil løypene bli godt merket med refleksmerkede stikker og skilt. Vi har lang erfaring med disse traseene og kjenner ikke til alvorlige ulykker. For å bedre sikkerheten ytterligere for andre enn den som kjører snøskuter, foreslås det fartsgrense på til 30km/t i alle hyttefelt.

Nord-Troms og Finnmark har andre bestemmelser om rasting – 300 meter ut fra løypetrasé. Dette betyr at de på en annen måte kan nå ut fra den fastsatte traséen enn løypene i Bardu, og for øvrig alle andre områder i Norge, hvor rasteavstand er 30 m. Det er verd å merke seg at hastigheten i disse løypene er satt til 30 km/t, i Bardu settes hastigheten til 20 km/t. Dette har også med sikkerhet å gjøre, da det blir trafikk inne i hyttefeltet der det også er barn ute i lek på ski/snøaktiviteter.

Denne utredningen omfatter:

1. Fastsettelse av ny løype i hyttefeltene ved Altevatnet, med tre forskjellige alternative konsept. (Ny løype nr. 5)
2. Midlertidig trasé løype til hyttefelt 2 frem til stabile isforhold i hovedløype 2 Altevatn
3. Ny start for hovedløype 2 Altevatn (I tillegg til dagens start på hovedløypa sør for demninga)
4. Justering av åpningstid og to nye avstikkere på isen på løype nr. 2 Altevatnet
5. To nye avstikker på isen løype nr. 3 Ostu - Leinavatnet, og etablering av to 100-meterssoner for rasting/telting ut fra løypa.

2. DAGENS SKUTERLØYPER I BARDU

I Bardu kommune er det i dag godkjent 4 skuterløyper med åpningstid fra 15. februar til og med 5. mai. Etter 5. mai fungerer løype 2 som isfiskeløype etter årlig søknad til Statsforvalter.

- Løype 1: Innset - Slåttmoberget (demninga)
- Løype 2: Altevatnet
- Løype 3: Ostu – Leinavatnet
- Løype 4: Solbakken camping - Sverrevatnan

3. NY LØYPE I HYTTEFELTENE – LØYPE NR. 5 («HYTTELØYPE»)

3.1. BESTEMMELSER I MOTORFERDSELSFORSKRIFTEN § 5C

Etter motorferdselforskriften § 5 c) kan eier av hytte etter skriftlig søknad gis tillatelse til «..transport av bagasje og utstyr mellom bilveg og hytte som ikke ligger tilknyttet brøytet bilveg.» Tidligere hadde denne bestemmelsen krav om at hytte måtte ligge 2,5 km fra brøytet veg, og at det skulle benyttes leiekjøring dersom dette fantes. Dette er altså fjernet fra 1.10.2020, men har ikke noen praktisk konsekvens for kommunens arbeidsomfang av behandling av antall søknader.

§5c) i motorferdselforskriften dekker ikke alle forhold rundt om i landet og virker enkelte steder imot sin hensikt. Forskriften åpner heller ikke for andre hjemler til å dekke opp lokale forhold. § 6, som hjemler unntakstilfeller for tillatelser etter særlige behov, er uaktuell for å kunne søke de fleste behov

som dekkes av § 5 c) da ordlyden i § 6 er svært streng. Det er heller ikke gunstig å gjøre denne mindre streng fordi det trengs en slik bestemmelse for «andre» enn de som § 5 c) er ment for (eier av hytte). Å opprette «rekreasjonsløyper» som faste løyper til hytter virker også kunstig, og må unngås slik at det ikke oppfattes som løyper for fornøyleseskjøring i hytteområder med de negative konsekvenser dette har. Det er derfor nødvendig å tydeliggjøre at dette gjelder en avgrenset brukergruppe for et konkret behov som er sammenfallende med dagens brukergruppe (eier av hytte) som får dispensasjon etter § 5c for nødvendig transport av bagasje og utstyr.

Traseene for løype i hyttefeltene (løype 5) har vært ute på tidlighøring som lukket transportløype, og noen av løypetraseene er i etterkant justert i forhold til innspill fra hytteeiere. Etter at planteknisk utvalg gjorde vedtak den 15.12.21 om at løype 5 skal være en ordinær (åpen) rekreasjonsløype, ble det gjennom avklaringer med kommunens administrasjon vurdert som hensiktsmessig å lage en alternativsvurdering i KU mellom en lukket transportløype (Erstatte r§ 5c), og en ordinær åpen rekreasjonsløype. Det ble sendt ut en minihøring på åpen løype som gav følgende merknader:

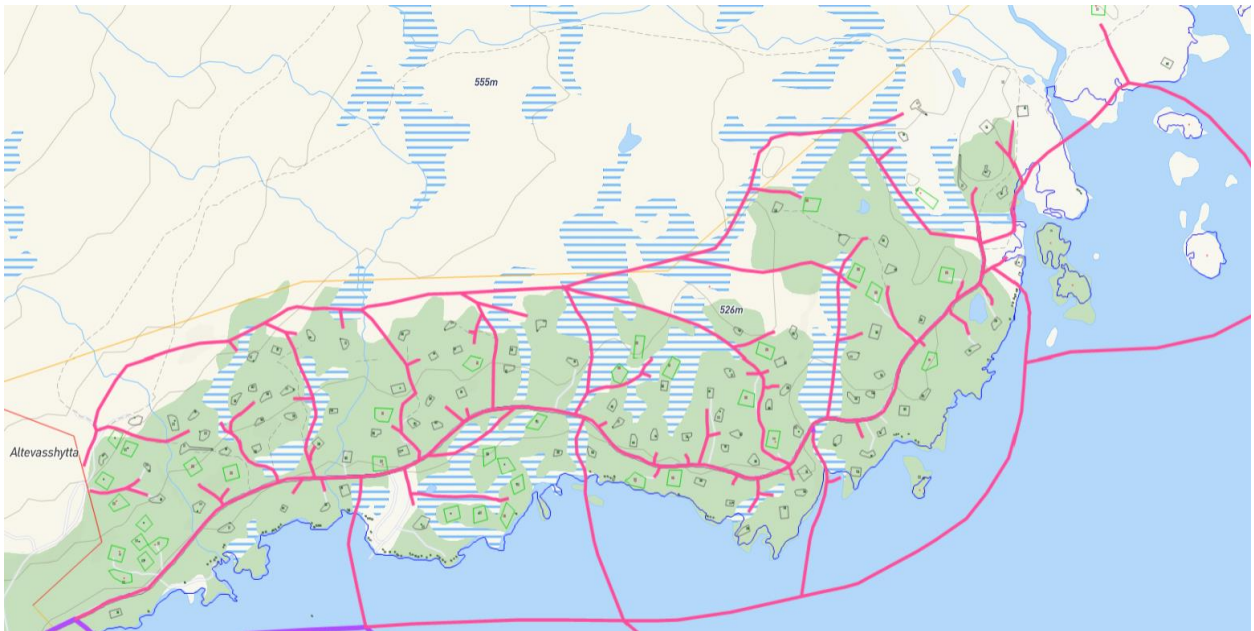
Navn	Merknad
Altevatn hytte- og båteierforening	Støtter åpen rekreasjonsløype (4 mot 2 stemmer i styret)
Statsforvalter Troms og Finnmark	Lovverket er i utgangspunktet ikke til hinder for å legge åpne løyper i hyttefelt som rekreasjonsløyper. Men Statsforvalter fremholder at støypåvirkning i en åpen løype vil kunne øke markant i området med støyfølsom bebyggelse, og forventer at dette er grundig utredet ved høring og offentlig ettersyn. Det vises også til Fylkesmannens uttalelse av 30.10.20, som bl.a. omhandler støy, og at en transportløype til hyttene ikke vil medføre økt motorferdsel ut over dagens praksis for transportkjøring. Konkret om støy, side 6 i Fylkesmannens uttalelse av 30.10.20: «Siden løypetrasé går nærmere hytter enn 60 meter, må det legges en buffersone i kart som viser støypåvirkning. (Med GIS-verktøy).» Dersom støyfølsom bebyggelse ligger innenfor buffersonene faller de innenfor, skal det gjøres konkrete støyvurderinger gjennom supplerende støyberegninger og/eller konkret vurdering av de faktiske konsekvenser støyen vil medføre.
Bardu motorferdselforening	Ingen merknader, anbefaler at hytteløype gjøres som en åpen rekreasjonsløype.
Velforeninga Innset og Solseth hyttefelt	<ul style="list-style-type: none"> Fra årsmøtet i fjor var det fremmet ønske om å åpne løypa til Toppen fra oss nede på Ørneberget, så vi stiller oss bak åpning som rekreasjonsløype. Vi kan støtte en redusering i brukspotensial der det kun er hytte eiere på Innset/Soseth som får bruke løypa, og ikke at den blir åpen som rekreasjonsløype. Vi blir mindre berørt av trafikken i løypa enn de langs Slåttmoberget/kraftgata. Ørneberget ønsker åpen løype. Dersom andre hytte/velforeninger langs løypa motsetter seg dette ønsker vi at det ses på muligheten for at vi på Ørneberget kan bruke traseen til og fra vannet.

Løypekartene nedenfor viser traséene i de forskjellige hyttefeltene.

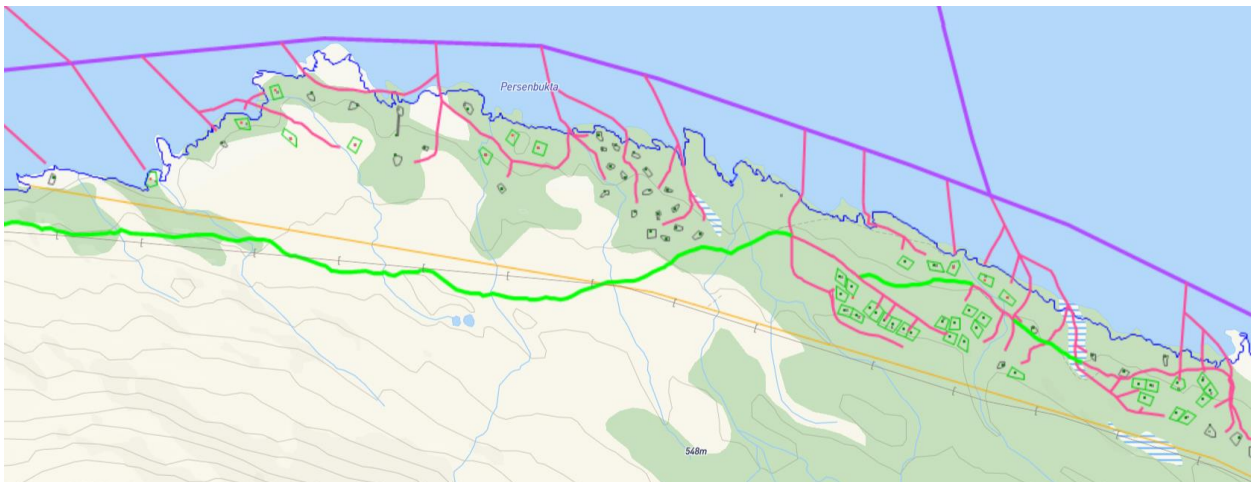
3.1.1. Slåttmoberget, Solseth og Innset



3.1.2. Hyttefelt 1 – nordsiden



3.1.3. Hyttefelt 2 – sørsiden





3.2. VEILEDNING FRA DEPARTEMENTET OM LUKKET TRANSPORTLØYPE

Fylkesmannen i Troms ba i forbindelse med forhåndshøring om etablering av transportløype i 2020 Klima og miljødepartementet om veiledning på saken. Avklaringen gjaldt forholdet mellom to bestemmelser i den sentrale motorferdsloven.

- a) Adgangen til å fastsette en lukket snøskuterløype for hytteeiere til hyttefelt, gjennom å fastsette forskrift om skuterløyper etter forskriften § 4a jf. motorferdselloven § 4a (hjemmelen for å opprette rekreasjonsløyper)
- b) Individuelle tillatelser til bruk av snøscooter for hytteeiere etter forskriften § 5 første ledd bokstav c. (Dispensasjonsbestemmelsen for å søke om tillatelse til å kjøre bagasje og utstyr.)

Fylkesmannen i Troms og Finnmark hadde før departementets veiledning konkludert med at **de ikke så noe opplagte forbud i lovverket mot en slik forskrift**, men at de var usikre på om lukkede løyper er forenelig med det tiltenkte anvendelsesområdet for § 4a og § 5 første ledd bokstav c, eller om det av andre grunner må anses å undergrave lovgivers intensjon med dagens lovverk for motorferdsel i utmark. Sitat fra Fylkesmannens innspill i ramme

Basert på mottatt redegjørelse oppfatter Fylkesmannen at de lukkede løypene til hyttefeltene i utgangspunktet ikke er ment å medføre en økning av motorferdselen i området som sådan, da brukerne av disse løypene vil være sammenfallende med brukere som ville fått tillatelse til slik kjøring etter nasjonal forskrift § 5 første ledd bokstav c.

Fylkesmannen kan ikke se noen opplagte forbud i lovverket mot en slik forskrift, eller at dette i praktisk betydning vil skille seg fra en situasjon hvor brukerne fikk individuelle tillatelser etter § 5 første ledd bokstav c. Den tidligere avstandsbegrensningen til brøytet vei på 2,5 km er videre opphevet, slik at de aktuelle hytteeierne slik Fylkesmannen har oppfattet situasjonen, vil kunne kvalifisere til tillatelser etter § 5 første ledd bokstav c.

Departementet tar en klar forutsetning i sitt svar, gitt i brev av 4. januar 2021; Dette må ikke medføre en økning i antall turer eller bruk ut over dagens praksis etter § 5c, altså den individuelle vurderingen som skal gjøres i forhold til hver enkelt søknad. Ut fra dette sakses følgende konklusjoner fra Klima- og miljødepartementets veiledningsbrev:

«Begrunnelsen for individuell behandling er først og fremst den adgangen kommunen har til å stille vilkår om antall turer osv. Ved en forskrift kan muligheten til å stille vilkår knyttet til kjøringen bli redusert. Fylkesmannen skriver imidlertid i sin henvendelse at de vurderer at muligheten til å stille vilkår kan ivaretas ved egne forskriftsbestemmelser. Hvis det kan det, er det liten grunn til å legge stor vekt på dette. Da vil det samtidig også være liten grunn til individuell behandling i seg selv innen et og samme hyttefelt.»

For at ikke løypene skal være en omgåelse av dispensasjonsregelverket, forutsetter departementet at det ved høringen tydeliggjøres hvordan brukergruppen av de lukkede løypene identifiseres, med hva slags begrensninger bruken kan skje, og hvordan håndheving kan gjennomføres. Forutsetningen må være, slik Bardu kommune beskriver, at en forskrift om snøscooterløyper, ikke vil medføre noen praktisk endring sammenlignet med tillatelser gitt etter § 5 første ledd bokstav c.»

Ut fra både Fylkesmannens (nå Statsforvalter) tolking, og departementets veiledning, er det mulig å opprette en lukket transportløype for hytteeiere så lenge de øvrige tema i lov- og forskrift oppfylles. Det må etableres en lokal forskrift som identifiserer brukergruppen, begrensninger på bruken, og hvordan håndheving skal skje. Denne løypa er ny, og får navnet Løype 5 - lukket transportløype hyttefeltene Altevatnet.

3.3. VINJE-MODELLEN «LUKKET REKREASJONSLØYPE»

Vinje kommune i Telemark var tidlig ute etter at loven ble justert med å etablere snøskuterløyper med avgrensninger for omfanget av ferdsel. De har maksimalt 400 sesongløyper til fritidskjøring i løypenetet, samt 100 ungdomsløyper 16 til og med 21 år til halv pris. I tillegg har eiendommene som løypene krysser rett til 4 løyper hver. Det spesielle er at for å få kjøpt kjøreløype må du være medlem i en av snøskuterklubbene i Vinje kommune. Dette er ikke å anse som diskriminering i forhold til EU/EØS-avtalens ikke-diskrimineringsbestemmelser, fordi det er ikke noen begrensninger i å melde seg inn i snøskuterklubben. Alternativet – at du må være bofast i Vinje kommune for å kjøre i løypene, vil være diskriminerende.

Analogt med Vinje-modellen kan alternativ C-lukket rekreasjonsløype i hyttefeltet være en begrensning av omfanget mot en helt åpen løype.. Det er ikke knyttet til innbyggere i Bardu, det er knytte til at du er hytteeier, på samme måte som det i Vinje er knyttet til å være medlem i en av kommunens snøskuterforeninger. Det er også vurdert om man skulle knytte vilkår til medlemskap i Altevatn hytte- og båteierforening, men det vil komplisere forholdene for oppfølging og kontroll, og foreninga måtte utstede medlemsbeviser.

3.4. MERKING AV LØYPENE I HYTTEFELTENE

Det vil være uhensiktsmessig å etablere fysisk merking av løypene i hyttefeltene. Traséene som nå foreslås følger tidligere dispensasjonstraséer, og fysisk merking anses som upraktisk. Løypene vil i stedet legges ut som GPX-filer, med noe merking på kvist på strategiske steder. Alle hovedtilknytninger fra lukket løype 5 til den åpne hovedløype 2 – Altevatn – vil merkes.

3.5. DEFINISJON AV EIER AV HYTTE

I brev av 26. november 2020 til alle fylkesmannsembetene og Miljødirektoratet klargjør Klima og miljødepartementet forståelsen av «eier» i bestemmelsen om tillatelse til bruk av snøskuter til hytte. Tolkningen er oppsummert slik (sitat):

«Kommunen har ingen plikt etter forskriften § 5 til å gi tillatelse til snøscootertransport. Det vil etter alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper være opp til kommunens skjønn i det enkelte tilfelle om tillatelse skal gis. Departementet forutsetter at kommunene benytter sitt innvilgesskjønn til å sørge for at de transporter den gir tillatelse til, foregår til minst mulig skade og ulempe. Dersom en hytte har flere eiere, må kommunen se transportbehovet for eierne i sammenheng og forutsette at eierne samordner transportbehovet.

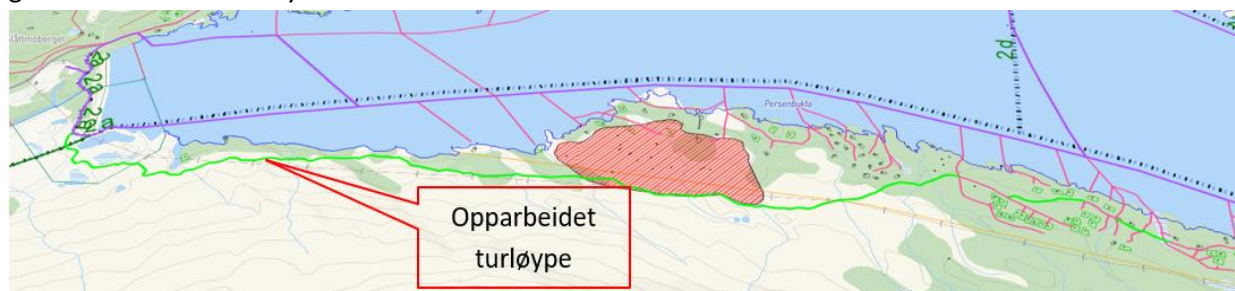
Kommunen må gjøre vurderinger i lys av den samlede belastningen motorferdsel kan medføre for natur, dyre- og friluftsliv i det aktuelle området. Det bør normalt stilles vilkår til tillatelsen, ikke minst knyttet til antallet tillatte turer. Antallet turer til en hytte som kommunen bør gi tillatelse til, vil ikke alene avhenge av hvor mange av eierne som formelt kan få tillatelse etter regelverket. At eiere av en hytte kan få tillatelse kan medføre at flere kan kjøre scooter, men det må ikke bety flere scooterturer. Kommunen bør også sørge for å utforme tillatelsene slik at det er mulig for politi og naturoppsyn å kontrollere i felt om kjøring skjer i samsvar med tillatelsen. Vi viser ellers til rundskrivet punkt 7.3.1 og 7.3.3.

Departementet finner også grunn til å nevne at leietakere faller utenfor.»

Denne tolkingen fra Klima- og miljødepartementet er i tråd med den praksis som Bardu kommune har på området.

3.6. MIDLERTIDIG LØYPE TIL HYTTEFELT 2 FREM TIL SIKKER IS

Knyttet til etablering av løype til hyttefeltene, oppstår det en utfordring knyttet til hyttefelt 2 på sørsiden av dammen. Isforholdene ved dammen er problematiske, spesielt tidlig sesong. Skal forenkling av det byråkratiske dispensasjonssystemet ha effekt, må det etableres en midlertidig løypetrásé frem til isforholdene på Altevatn er stabile. Det foreslås derfor å benytte opparbeidet turløype/sti/merket lys grønn som lukket hytteløype frem til løype 2 åpner. Dette innebærer at løypa automatisk stenges når løype 2 åpner. Denne stien benyttes ellers som oppkjørt skiløype senere i sesongen. Løypa starter ved P-plass under dammen, og går ca. 5 km innover i hyttefeltet.



4. JUSTERING AV ÅPNINGSTID OG NYE AVSTIKKERE PÅ LØYPE NR. 2 ALTEVATNET

4.1. JUSTERING ÅPNINGSTID

Løype 2 Altevatnet har i dag åpningstid fra og med 15. februar til og med 5. mai. Forutsatt tillatelse fra Statsforvalter (etter søknad) kan løypa holdes åpen som isfiskeløype fra og med 6. mai til og med 31. mai. Innvilgelse av dispensasjon til nødvendig transport av bagasje og utstyr til egen hytte har ingen avgrensning av åpningstid, dvs at det kan kjøres så snart det er forsvarlig snødekt mark, også ut over 5. mai.

Da lukket hytteløype på Altevatnet skal erstatte den omfattende og byråkratiske dispensasjonspraksisen, kombinert med tilførselsløyper til løype 2 Altevatnet, må åpningstid for løypene om høsten justeres. Det foreslås å åpne løypa fra og med 1. november. Dvs at ny åpningstid gjelder både for Løype 2 Altevatnet og ny løype 5 lukket transportløype hyttfeltene. Kommunens praksis tilsier at løype åpnes og stenges etter hvordan is- og snø-forholdene er på Altevatnet. For stikking av løypene bør det være en istykkelse på ca. 20 cm. Dette innebærer at løype ikke åpnes dersom det ikke er sikre is- og snøforhold.



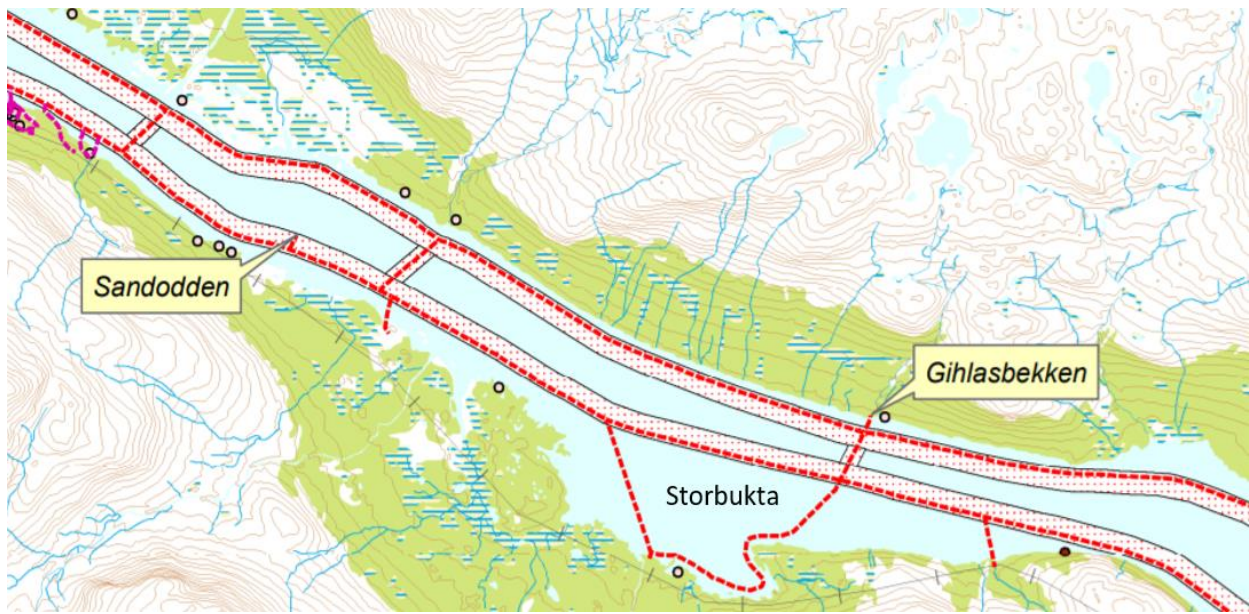
4.2. NY START PÅ NORDSIDEN AV ALTEVATNET – LØYPE 2



Dette er et alternativ i tillegg til dagens godkjente løype som går sør for demninga ned på isen inn til båthavna, der den krysser over til hovedløype sør. Forslaget om nytt ekstra startsted ble vedtatt i 2018, men påklaget begrunnet i saksbehandlingsfeil, som følge av manglende utredning og høring. Den ble trukket ut av klagebehandlingen av kommunen. Hensikten med et nytt tilleggsstartpunkt er et alternativ dersom veien under demninga må brøytes og det blir anleggsarbeid i forbindelse med det nye Salvasskardelva kraftverk. Den er også et sikkerhetsmessig alternativ med hensyn til isforholdene på dammen, og utenfor utløpet av Salvasskardelva kraftverk spesielt. Løypa er ca. 1,9 km lang, og starter på skuterparkeringen nedenfor dammen, går opp bilveg via Toppen, og ned på isen før den krysser over til hovedløype 2.

4.3. JUSTERING AV AVSTIKKERE VED SANDODDEN OG TIL GIHLASBEKKEN

På den etablerte løypa på Altevatn ønskes det å etablere en avstikker fra hovedløypa ved Sandodden, ca. 400 m. Forslaget begrunnes med lettere adkomst til attraktive fiskeplasser for allmennheten. Avstikker til Gihlasbekken er på ca. 50 meter fra dagens hovedløype 2, for parkering av skutere i forbindelse med skigåing til Golivatnan og Vuoma. Dette vil være et rent praktisk og sikkerhetsmessig tiltak, slik at ikke skutere blir parkert på isen 30 m fra løypa.



5. JUSTERING LØYPE 3 OSTU – LEINAVATNET – ETABLERING AV SONE FOR RASTING/TELTING

5.1. JUSTERING AV LØYPE MED AVSTIKKER TIL BJØRKHOLMEN OG LAPPBUKTA

På den etablerte løypa på Leinavatn ønskes det en avstikker i rett linje ut til Bjørkholmen på ca. 700 m. I Lappbukta ut fra løypa og inn mot bukta, ca 800 m. Forslagene begrunnes med lettere adkomst til attraktive fiskeplasser for allmennheten.



5.2. ETABLERING AV RASTE/TELTSONE

Leinavatnet er et populært fiskevann, noe det har vært gjennom generasjoner både sommer og vinter. I april/mai er det mange som ligger i telt på selve vannet. Det er derfor ønskelig at det etableres en annen sone for rasting på Leina, enn den ordinære rasteavstanden på 30 meter i rett linje ut fra løypas midtpunkt. Dette ut fra både sikkerhet og romslighet rundt teltoppsettene. Planutvalget vedtok derfor å utrede én rastesone på 100 m til hver side av løypa. Det er ikke tillatt å kjøre parallelt med løypa i



denne sona, kun rett ut.

Bildet viser dagens situasjon med rasting 30 m fra løypa som er stiplet inn. Rastesonen går fra Sandholmen til Lappbukta, 2 km.



6. METODIKK

Utredningen av hvert område oppsummeres i tabellform med sammenstilling av konsekvensutredning og ROS-analyse. Utredningen omfatter både selve løypetrasé og løypenes influensområde. Influensområde varierer med tanke på utredningstema. F.eks. er influensområdet for temaet støy større enn for temaet kulturminner. Justering av løypene 2 (Altevatnet) og 3 (Ostu – Leinavatnet) har egne forenklete KU og ROS-utredninger, ut fra at dette er mindre justeringer i allerede etablerte løyper som tidligere har hatt fulle utredninger.

6.1. KONSEKVENsutredning

Skuterløyper skal vedtas med hjemmel i motorferdselloven med forskrift. Koblingen til plan- og bygningsloven er dermed ikke til stede, bortsett fra at prosessreglene i § 11-14 og kunngjøring i § 12-12 skal følges. Det er heller ikke henvisning til reglene om KU i PBL kap. § 14, men det skal benyttes en metodikk i utredningen av berørte tema som er nær opptil KU. Likeledes setter forvaltningsloven kapittel VII krav om utredning, forhåndsvarsling og uttalelser fra interesserte, slik at saken er så godt opplyst som mulig. Innsigelsesretten er fjernet, men det er en klagerett etter forvaltningslovens bestemmelser. Statsforvalter er klageinstans, men kan også selv klage på kommunens vedtak. I så tilfelle vil departementet opprette en Sette-Statsforvalter for behandling av klagen.

Trinn	Konsekvensvurdering
1	Avgrensning av plan- og influensområde. Beskrivelse av dagens situasjon (0-alternativet) for det aktuelle området, og for tilgrensende områder som vil kunne berøres av nye skuterløyper:
2	Områdets verdi vurderes på bakgrunn av innsamlet data og inndelingen i delområder. Det bør gå frem av materialet hvordan verdivurderingen er foretatt.
3	Omfanget av planlagte tiltak i området vurderes i forhold til 0-alternativet (som tilsvarer dagens situasjon med sannsynlig utvikling av området uten godkjent skuterløype).
4	Konsekvensene av den foreslåtte traséen kommer fram ved å sammenstille vurderingene av områdets verdi med tiltakets omfang.
5	Samlet vurdering av konsekvens for et gitt plan- og influensområde baseres på resultatene av vurdering av konsekvens for de enkelte tema supplert med forhold som faglig skjønn, lokalkunnskap og eventuelle spesielle forhold ved den aktuelle traséen.

Ved manglende registrering eller usikker datakvalitet skal dette framgå av utredningen.

Det skal redegjøres for verdivurdering, virkninger/konsekvenser og datagrunnlag. Verdivurderingen tar utgangspunkt i hvilken verdi området har i dag. Konsekvenser ved den enkelte skutertrasé vurderes i forhold til de ulike utredningstema som angis i tabellene, og hvilken påvirkning hytteløypa vurderes å gi.

Skala verdi	Skala omfang	Skala kvalitet datagrunnlag
I – Liten verdi	3 =stort negativt omfang	A: Godt. Utredning basert på databaser med faktiske registreringer el.I. F.eks. Askeladden og naturbase.no.
II – Middels verdi	-2=middels negativt omfang	B: Middels godt. Utredning basert på databaser og kartløsninger med anslått riktighet. F.eks. NVEs aktsomhetskart.

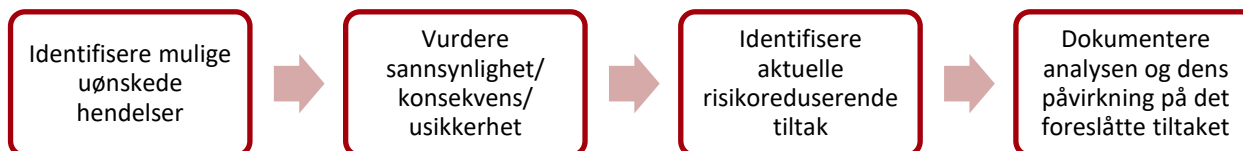
Skala verdi	Skala omfang	Skala kvalitet datagrunnlag
III – Stor verdi	-1=litt negativt omfang	C: Dårlig. Utredning basert på faglig skjønn hvor det ikke finnes objektivt datagrunnlag tilgjengelig.
	0=ubetydelig/intet omfang	
	1= litt positivt	
	2=middels positivt	
	3=stort positivt	

6.2. RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE (ROS)

ROS-analysen omfatter:

- Risiko- og sårbarhetsforhold som er vesentlig for å ivareta samfunnssikkerhet
- Forhold i kommunen som kan få konsekvenser for samfunnet
- Endringer i risiko- og sårbarhetsforhold som følge av planlagte tiltak
- Risiko- og sårbarhetsforhold i kombinasjon, herunder vurdering av endrede konsekvenser når det legges klimapåslag for relevante naturforhold
- Vurderinger av om kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig for å vurdere risiko og sårbarhet, eller om ROS-analysen må følges opp gjennom nærmere kartlegginger.
- ROS-analysen omhandler permanent fase, etter gjennomføring av utredet tiltak.

ROS-analysen er gjennomført i fire trinn basert på metodikk beskrevet i DSBs veileder for ROS-analyser (2017):



Sannsynlighet for uønsket hendelse fastsettes som lav, middels eller høy ved bruk av vurderingskategoriene i tabellen under.

Sannsynlighet	Tidsintervall	Sannsynlighet per år
Høy	Oftere enn 1 gang per 10. år	>10 %
Middels	1 gang i løpet av 10 – 100 år	1-10 %
Lav	Sjeldnere enn 1 gang i løpet av 100 år	<1%

Konsekvenser av uønsket hendelse fastsettes som små, middels eller store ved bruk av vurderingskategoriene i tabellen under.

Konsekvenstyper	Konsekvenskategorier		
	Store	Middels	Små
Liv og helse	Ulykke med dødsfall eller alvorlig personskade	Ulykke som medfører behandling for de involverte	Ingen eller små alvorlige skader

Materielle verdier	Uopprettelig skade på eiendom	Alvorlig skade på eiendom	Uvesentlig skade på eiendom
---------------------------	-------------------------------	---------------------------	-----------------------------

Risiko er «summen» av sannsynlighet og konsekvens. Risiko illustreres med rød, gul eller grønn farge. For hendelser med rød farge er risikoreduserende tiltak påkrevet, for hendelser med gul farge bør tiltak vurderes. Hendelser med grønn farge er innenfor akseptabel risiko og tiltak er ikke påkrevet.

Sannsynlighet	Konsekvenser		
	Små	Middels	Store
Høy (>10%)			
Middels (1-10%)			
Lav (<1%)			

Aktuelle tema som kan utgjøre risiko- og sårbarhet i planområdet og influensområdet er:

- Skredfare
- Flomfare
- Isforhold
- Lokale værforhold

Kunnskapsgrunnlag for ROS-analyse

Det vil alltid være en viss usikkerhet knyttet til risikovurderingen. Kunnskapsgrunnlagets kvalitet og tilgjengelighet vil påvirke usikkerheten. Følgende kilder er benyttet som kunnskapsgrunnlag i ROS-analysen:

- ROS-analyse for Bardu kommune
- Skred- og flomkart fra NVE

7. TEMA OG KUNNSKAPSGRUNNLAG FOR KONSEKVENsutREDNING

7.1. FORENKLET KONSEKVENsutREDNING

Det er foretatt en forenklet konsekvensutredning for aktuelle tema av betydning for løypa, som også vurderer avbøtende tiltak. Det er gjort en verdivurdering av området ut fra utredningstema, og hvilken påvirkning/ konsekvens etablering av tiltaket (løypa) vil gi.

- Verdi: I-II-III
- Konsekvens:

Vurdering av konsekvenser:
Konsekvenser vurderes fra – 3 til +3:
-1: Små negative konsekvenser
-2: Middels negative konsekvenser
-3: Store negative konsekvenser
0: Ingen konsekvenser
+1: Små positive konsekvenser
+2: Middels positive konsekvenser
+3: Store positive konsekvenser

7.2. STØY

Miljødirektoratet har utarbeidet en støyveileder¹ til planlegging av snøskuterløyper, som bygger på Multiconsult sin rapport «"Videreutvikling av veileder om støy og planlegging av snøskuterløyper" som er datert 28. juni 2017. Multiconsults veileder er utarbeidet på oppdrag fra Miljødirektoratet.

Det finnes i dag ingen støygrenser for fornøyleseskjøring med snøskuter, men det anbefales å forholde seg til tabell for motorsportbane. Traseene skal ikke føre til økning i antall støyutsatte personer i og ved bygg (hytter og bolighus). I tillegg er det anbefalt spesielle støygrenser i viktige friluftsområder. I veilederen er det lagt opp til at kommunene enkelt kan tegne inn en buffer på 450 meter rundt svært viktige og viktige friluftsområder og 60 meter rundt hytter for å ivareta støykravene. Der dette ikke er løsbart må man gå inn og gjøre ekstra støyvurderinger og sikre etablering av avbøtende tiltak.

Over tid skjer det en endring av støynivået fra snøskutere. Overgang til 4-taktsnøskutere gjør at støybildet fra disse er betydelig lavere enn for 2-taktsnøskutere. El-skutere er også på veg inn i markedet, og i Bardu er det nå etablert en av de første el-skuterforhandlerne i Norge. Bardu har også vedtatt at det er gratis å kjøre i løypenettet i kommunen med el-skuter, noe som legger forholdene til rette for mere miljøvennlige snøskutere.

¹ Veiledning – støy og planlegging av snøskuterløyper 2018

Støybildet for snøskutertraséene vil være preget av gjentakende enkelthendelser, og skal derfor beregnes etter maksverdi L_{5AF}, i stedet for ekvivalentnivået (L_{den}) som er et gjennomsnittsnivå med lydtopper.

dB	85 dB regnes som maksimalt volum du kan utsette ørene dine for over tid, uten at de tar skade. En normal samtale ligger på omkring 65 dB. Grenseverdien som er satt for snøskuter er lagt på 60 dB for hytter, og støyreduserende tiltak kan ha påvirkning på avstandskravet fra løype til hytte.
L_{5AF}	A-veid nivå målt med tidskonstant «Fast» på 125 m/sek som overskrides av 5% av hendelsene i løpet av en angitt periode. Den er denne som skal benyttes i støybildet for snøskuter.
L_{den}	A-veid ekvivalent støynivå over ett døgn, bestående av «day, evening and night» (den). 5% tillegg kveld, 10% tillegg natt.

7.2 STATSFORVALTERS MERKNAD VEDRØRENDE STØY I HYTTELØYPE (løype 5)

Statsforvalter har i minihøring bemerket følgende vedrørende støy, og forholdet mellom en lukket transportløype for bagasje og utstyr til hyttene (§ 5c) og en åpen rekreasjonsløype:

«Lovverket er i utgangspunktet ikke til hinder for å legge åpne løyper i hyttefelt som rekreasjonsløyper. Statsforvalter vil spesielt fremholde at støypåvirkning vil kunne øke markant i området med støyfølsom bebyggelse, og forventer at dette er grundig utredet ved høring og offentlig ettersyn. Det vises også til Fylkesmannens uttalelse av 30.10.20, som bl.a. omhandler støy, og at en transportløype til hyttene ikke vil medføre økt motorferdsel ut over dagens praksis med dispensasjon for transportkjøring. Siden løypetrasé går nærmere hytter enn 60 meter, må det legges en buffersone i kart som viser støypåvirkning. (Med GIS-verktøy). Dersom støyfølsom bebyggelse ligger innenfor buffersonene, skal det gjøres konkrete støyvurderinger gjennom supplerende støyberegninger og/eller konkret vurdering av de faktiske konsekvenser støyen vil medføre.»

Dette kravet fra Statsforvalter innebærer at det skal gjøres konkrete vurderingen på hvor mye økning i trafikk/ økning av støy endringen innebærer med en åpen rekreasjonsløype, og hvem som blir påvirket.

7.3 ANBEFALTE GRENSEVERDIER

Miljødirektoratet anbefaler i sin veileder følgende støygrenser:

Tabell 1 Anbefalte støygrenser for ulike situasjoner, høyde 1,5 meter.

Områdetype	Beskrivelse	Grenseverdi L _{5AF}
1	Svært viktige eller viktige friluftslivsområder for vinterfriluftslivet, jf. verdsetting i forbindelse med kommunenes kartlegging etter veileder M98-2013.	40 dB
2	Hytter, hus og annen støyfølsom bebyggelse	60 dB
3	Områder langs eksisterende støykilder som vei, bane m.v. der det allerede er trafikk av et betydelig omfang	Ingen egen anbefalt støygrense for snøskuter. Avstand fra eksisterende støykilde til snøskutertraséen bør ikke overskride 30 – 50 meter.

7.1.2 DIMMENSJONERING AV MINSTEAVSTAND

For de tre situasjonene/områdetypene vist som anbefalte støygrenser, er det videre anbefalt at kommunene benytter en bufferstander slik som vist i denne tabellen. Innenfor minsteavstand på 60 meter fra senterlinja i skutertraséen til hytte, vil det ikke være behov for nærmere vurdering av støy.

Tabell 2: Minsteavstander fra senterlinjen av snøskuterløype til ulike områdetyper.

Områdetype	Beskrivelse	Anbefalt grenseverdi	Minsteavstand (m) for buffersone
1	Svært viktige eller viktige friluftslivsområder, jf. verdsetting i forbindelse med kommunenes kartlegging etter veileder M98-2013.	L _{SAF} 40 dB	450
2	Boliger, hytter og annen støyfølsom bebyggelse	L _{SAF} 60 dB	60
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

7.1.3 TILTAK FOR REDUSERTE MINSTEAVSTANDER

I hytteområdet vil det for noen hytter være kortere minsteavstand enn 60 meter mellom senterområdet for skutertraséen og hytta. Da må det vurderes støyreducerende tiltak for disse, og Multiconsult sin rapport har utredet og testet følgende tiltak:

Tabell 9 Beregnet redusert buffersone for situasjon 2 og 3

Tiltak	Beskrivelse	Minsteavstand (m) for å overholde L _{SAF} 60 dB
0	Uten skjerming	60
A	1 meter voll langs løype	25
B	Hastighetsreduksjon til 20 km/t	35
C	Hastighetsreduksjon til 10 km/t	30

Konklusjonen i Multiconsults fagrapporten er at man ved redusert hastighet ned til 20 km/t, kan overholde L_{SAF} 60 dB med hastighetsreduksjon eller støyskjerming ned til minsteavstand 35 m.

7.2 STØYGRENSENER I VIKTIGE OG SVÆRT VIKTIGE FRILUFTSOMRÅDER

Om støy fra motorisert ferdsel i utmark sier veileder til retningslinje T-1442 at støy fra snøskuter er et særlig problem i områder som er viktige for friluftsliv, fordi støyen forringer muligheten til å oppleve stillhet og ro, som er blant de viktigste kvalitetene ved friluftsliv. Støybildet vil i hovedsak ha preg av enkelthendelser, som vil inntreffe med varierende frekvens. Støy forårsaket av transport til hytter vil f.eks. oftere inntreffe i helger og ferier enn ellers i året. Ferdselen vil være relativt forutsigbar og knyttet til bestemte områder og traseer. Støy fra motorisert ferdsel vil i hovedsak være støy fra kjøretøyenes/fartøyenes motor. Motorstørrelse og hastighet har betydning for hvor mye støy som produseres. Den typiske konflikten vil være mellom turgåere og skuterkjørere og konflikten vil være størst i store, urørte områder. Det betyr mye for graden av konflikt om kjøringen oppleves å være nyttekjøring eller fornøyleskjøring.

Friluftsområder i Bardu er kartlagt som «svært viktige» og «viktige». Ifølge veilederen skal anbefalt støygrense i slike områder ikke overstige 40 dBA. Anbefalt sjablongløsning for beregning av støygrenser i friluftsområder vist som L_{SAF} er slik:

Avstand i meter fra senterlinje av skutertrasé til ytterkant av rød og gul støysone					
Kjørehastighet		20 km/t	40 km/t	60 km/t	Full akselerasjon
Områdetype	Anbefalt grenseverdi L _{5AF}				
Støynivå mot støyømfintlige bygg (boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, fritidsboliger, skoler og barnehager)	60 (70 i rød sone)	50 20	100 40	150 20	350 100
Friluftsområder som er verdsatt som svært viktige eller viktige . Minste anbefalte avstand i meter.	40 dBA	450 m	800 m	1400 m	2800 m

Eksempel: (Uten andre avbøtende tiltak enn fartsbegrensning)

1. Ved en hastighetsbegrensning på 40 km/t anbefales det at skuterløype legges 800 m utenfor et svært viktig friluftsområde.
2. Ved hastighetsbegrensning på 40 km/t anbefales det at skuterløype legges 100 m utenfor et område i rød sone (Med hyttebebyggelse).

Dette er anbefalinger i veilederen. Kommunen skal også vurdere konsekvenser, alternativer, om befolkningen har tilgang til andre tilsvarende friluftsområder etc. samt vurdere tiltakets konsekvenser opp mot konsekvenser av 0-alternativet (her: dagens praksis).

Ut fra lokale forhold og erfaringer, er det rett og slett ikke praktisk mulig å legge skuterløyper utenfor viktige/ svært viktige friluftsområder. I de kommunene hvor det er etablert skuterløyper i Troms og Finnmark, er det en sambruk mellom etablerte skuterløyper og svært viktige friluftsområder. I Altevattn-området er dette svært tydelig, jf. kap. 7.5 Friluftsliv.

7.3. REINDRIFT

Lov 15. juni 2007 nr. 40 om reindrift (reindriftsloven) skal bidra til sikring av reindriftsarealene i de samiske reinbeiteområdene. Skuterløyper skal ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften. Dette gjelder spesielt nødvendige vinterbeiteområder. I sentrale områder for kalving og flytting av rein skal løypene være stengt fra 25. april. Statsforvalter kan vedta stenging ut fra spesielle forhold i reindriften. For øvrig vil løypene i Altevattn-området berøre konvensjonsområdet der svenske samebyer har beiterett fra 1. mai. Det er utarbeidet svenske beitekart, men i NordAtlas som er Statsforvalter og Troms og Finnmarks fylkeskommunes kartdatabase, er det tatt forbehold om at svenske reindriftskart ikke nødvendigvis er akseptert av norske myndigheter. Dette har å gjøre med at Reinbeitekonvensjonen mellom Sverige og Norge fra 1972 sluttet å gjelde i 2005, og man har ikke felles regler for den grenseoverskridende reindriften. Norge har videreført 1972-konvensjonens bestemmelser i egen lov – «Grensereinbeite-loven», mens Sverige har valgt å legge Lappekodisillen fra 1751 til grunn. Høyesterettsdommen av 30.6.2021 gir imidlertid Saarivuoma sameby rett til å drive reindrift i et område ved Altevattn hvor Hjerttind har vinterbeiteområder.

7.4. NATURMANGFOLD

Ved vurdering av skuterløyper skal lov 19. juni 2009 nr. 100 om naturens mangfold (NML) §§ 8-12 legges til grunn, og det skal fremgå hvordan prinsippene er vurdert og vektlagt. Kunnskap om landskap, økosystemer, naturtyper og arter skal legges til grunn for vurderingene. Her skal man si noe om dagens situasjon og tilstand, utvikling og utbredelse. Det skal også gis en vurdering av effekten av påvirkninger

som følger av det planlagte tiltaket, og dette må ses i lys av den samlede tilstanden for et landskap, økosystem, naturtype eller art, jf. § 10.

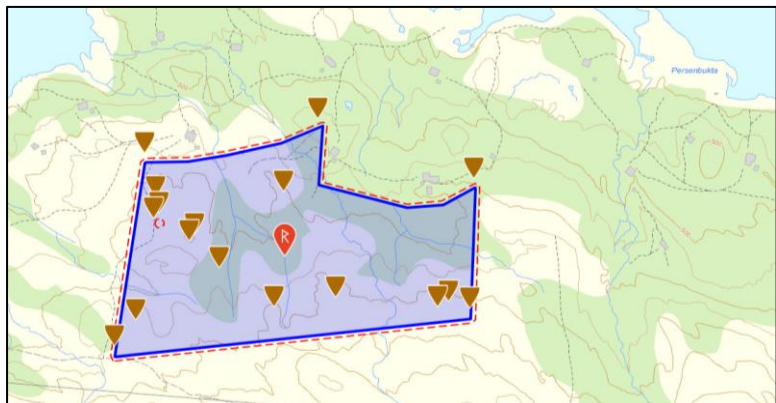
Bardu kommune har et godt kunnskapsgrunnlag på naturmangfold i traséene og influensområdet, og det er gjort mange undersøkelser av fugleliv samt rovviltinventeringer (observasjonsundersøkelser). Gjennom Statskog sin «Friluftspan for Altevassområdet» er det også gjort vurderinger av områdets biologiske mangfold. Videre er Naturbase.no og Artsdatabanken.no benyttet. Røddlistekategoriene er VU (Sårbar), NT (Nær truet), EN (Sterkt truet) og CR (Kritisk truet). Sensitive artsdata er et samlebegrep for en database med utvalgte arter av fugler, pattedyr og lav hvor stadfestet informasjon om artenes hekkeområde, yngleområde eller voksested er skjermet for allment innsyn, dette for å beskytte dem. Sensitive arter har et spesielt fokus i forvaltningen og påvirkningen av disse skal vurderes jf. NML. §§ 8 - 10.

Fylkesmannen i Troms gjorde i brev av 12.11.2015 det klart at kunnskapsgrunnlaget som ble benyttet var tilstrekkelig for å oppfylle kravet i naturmangfoldsloven § 8. Miljødirektoratets base Sensitive Artsdata ble også sjekket, og meldt ifra at de ikke kommer i berøring med registreringer i databasen.

7.5. KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

Altevassområdet har vært bebodd i lang tid og det finnes flere kjente kulturminner rundt Altevatnet og Leinavatnet. I Riksantikvarens database Askeladden er det registrert flere automatisk fredete kulturminner (samiske kulturminner fra år 1917 eller eldre) i området som her utredes; den vestlige enden av Altevatn.

Den foreslåtte hytteløypa vil i all hovedsak gå i regulerte hyttefelt. Det er også nedgravd strømkabel til samtlige hytter i området. Tema kulturminner er klarert og områdene er befart i forbindelse med regulering og strømtilføring, samt i forbindelse med reguleringsplaner til hyttefeltene. Det er kun mindre deler av den foreslåtte hytteløypa som ikke er avklart mtp kulturminner. Samtidig vil hytteløypa kun benyttes når bakken er snø- og isdekt. Tiltaket medfører ingen terrenginngrep. Sametinget har uttalt seg om etablering av løypa, og påpeker at bruk av den etablerte transportvegen i hyttefelt 2 på sørsiden, passerer et ildsted fra 1400-tallet. (Id 171457-8, venstre hjørnet på illustrasjonen). Siden skuterløypa skal gå på en allerede etablert transportveg som er opparbeidet, vil ikke dette ha noen påvirkning på kulturminnet.

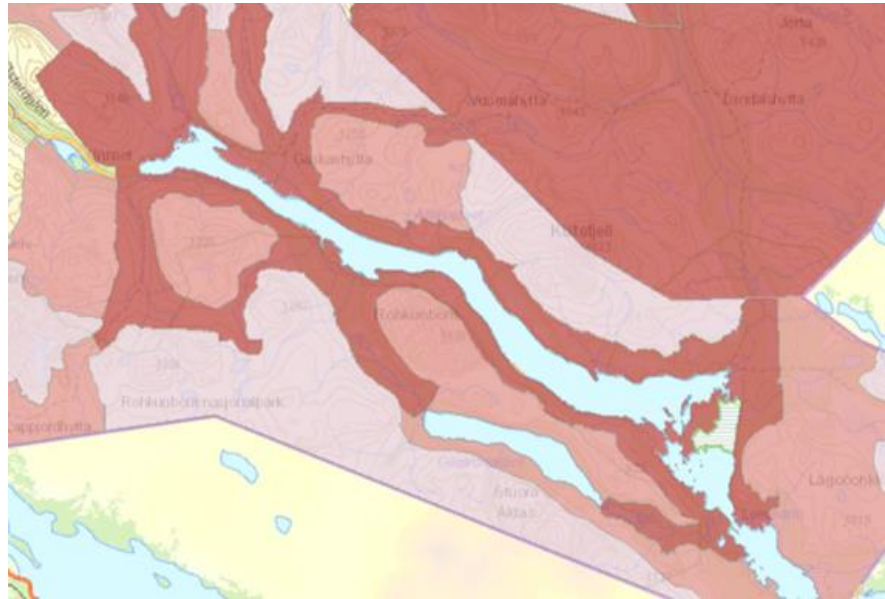


De øvrige justeringene i løypenettet vil ikke berøre kulturminner, da disse kun skjer på isen på Alte- og Leinavatnet. På Leinavatnet vil avstikkeren til fiskeplassen i Lappbukta stoppe på isen ca. 350 meter fra automatisk fredete førreformatiske kulturminner på land inne i bukta.

7.6. FRILUFTSLIV

Troms fylkeskommune og Bardu kommune foretok i 2013/2014 en kartlegging av friluftsområder i kommunen. Områdene er verdsatt fra 1 – 5 (Fra liten verdi til stor verdi). Kartleggingen bygger på Miljødirektoratets veileder M98-2013 «Kartlegging av friluftslivsområder.» Konsekvensutredning av temaet friluftsliv i denne sammenheng, bygger på kommunens friluftskartlegging og vurderingen av områdenes verdi derfra. Hele området rundt Altevatn og nesten hele området rundt Leinavatn har områdeverdi *svært viktig friluftsområde*, med områdetype *stort turområde med tilrettelegging*. På innerenden av Leina er områdeverdien *viktig friluftsområde*. Det presiseres at friluftskartleggingen er foretatt på land, og ikke innbefatter vannet/isen. Kartleggingen er ikke presis mht forskjell på sommer- og vinterbruk av områdene.

Bardu kommune med sitt areal på 2700 km² har 21% av arealet vernet gjennom Rokhunborri nasjonalpark og naturreservat. Kommunen har store utfartsområder i flere av sine geografiske grender hvor det ikke er etablert snøskuterløyper. Disse områdene er kartlagt, flere av dem med høye verdier som viktige- og svært viktige friluftsområder.



Figur 1 Kartlagt friluftsliv: Kartutsnitt fra naturbase.no

8. TEMA OG KUNNSKAPSGRUNNLAG FOR ROS-ANALYSE

For ROS-analysen er det gjort en plan- og naturfaglig skjønnsvurdering av hvilke tema som er relevante å analysere. For snøskuterløyper er det primært risikovurdering knyttet til skred og usikker is som er mest relevant, siden løypene kun skal benyttes vinterstid. Denne vurderingen er også styrket i innspill fra Fylkesmannen i Troms og Finnmark til tidlighøringen av løypetraseene.

8.1. SKREDFARE

Selv om de planlagte løypene og justering av eksisterende løyper ikke ligger i skredutsatt terreng, har det vært nødvendig å sjekke ut dette. NVE har gitt noen føringer for vurdering av skredfare ved planlegging av skuterløyper.

- I forbindelse med snøskred nyttes 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 NVE. Disse er knyttet til bo-setting, hus og hytter. For alle områdene som her utredes finnes kartdata for skred.
- 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 snøskuterførere 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 skuterkjøring, f.eks. små brattheng og kløfter, usikker is og lignende.

Kunnskapsgrunnlag:

- NVE Aktsomhetskart for snøskred: <https://temakart.nve.no/tema/snoskredaktsomhet>
- Lokal kunnskap

8.2. FLOMFARE

Detaljeringsgraden på aktsomhetskart for flom er tilpasset kommuneplannivået (kommunenes oversiktsplanlegging), der det er egnet til bruk som et første vurderingsgrunnlag i konsekvensutredninger og/eller risiko- og sårbarhetsanalyser tilknyttet kommuneplanen for å identifisere aktsomhetsområder for flom. Aktsomhetsområdene skal legges til grunn ved fastsetting av flomhensynssoner og planbestemmelser. Arealer som ikke vises som flomutsatt i aktsomhetskartet kan en, dersom det ikke er lokale forhold eller konstruksjoner som f.eks. bru og kulvert som kan medføre at vannstanden heves og oppstivingen oppstrøms kan bli stor, anse for å være tilstrekkelig trygge for disponering til tiltak i sikkerhetsklasse F1 og F2. Sikkerhetsklasse F1 gjelder tiltak der oversvømmelse har liten konsekvens. Dette gjelder byggverk med lite personopphold. Det finnes ikke egen sikkerhetsklasse for skuterløype, men tiltaket kan i overført betydning klassifiseres under F1. Etablering av de aktuelle skuterløypene vil ikke medføre terrenginngrep eller behov for etablering av bruer eller andre konstruksjoner/ byggverk.

Kunnskapsgrunnlag:

- NVE Aktsomhetskart for flom: <https://temakart.nve.no/tema/flomaktsomhet>

8.3. ISFORHOLD OG LOKALE VÆRFORHOLD

Altevatnet er regulert, og dette medfører til tider usikre isforhold på vatnet med senking av vannstanden gjennom vinteren. Såkalt «landis» oppstår, der is blir brutt opp og liggende på tørt land etter hvert som magasinet tappes ned gjennom vinteren. Dette krever sikker stikking av løypenettet. Men dette har praktiske konsekvenser for løypene nært kraftverksinntaket ved demninga og inn til Straumen. Spesielt adkomst med nødvendig transport av bagasje og utstyr til hyttefelt 2 på sørsiden av vatnet. Frem til isforholdene på Altevatn er stabile, foreslås det å benytte opparbeidet turløype/sti /merket lys grønn som lukket hytteløype frem til løype 2 åpner. Denne stien benyttes ellers som oppkjørt skiløype senere i sesongen. Ellers er Altevatn et høyfjellsområde hvor det lett kan blåse opp vind og fukk. Sikring av løypenettet med stikking og skilting er det svært gode rutiner på, gjennom ca. 30 år med løyper på Altevatn.



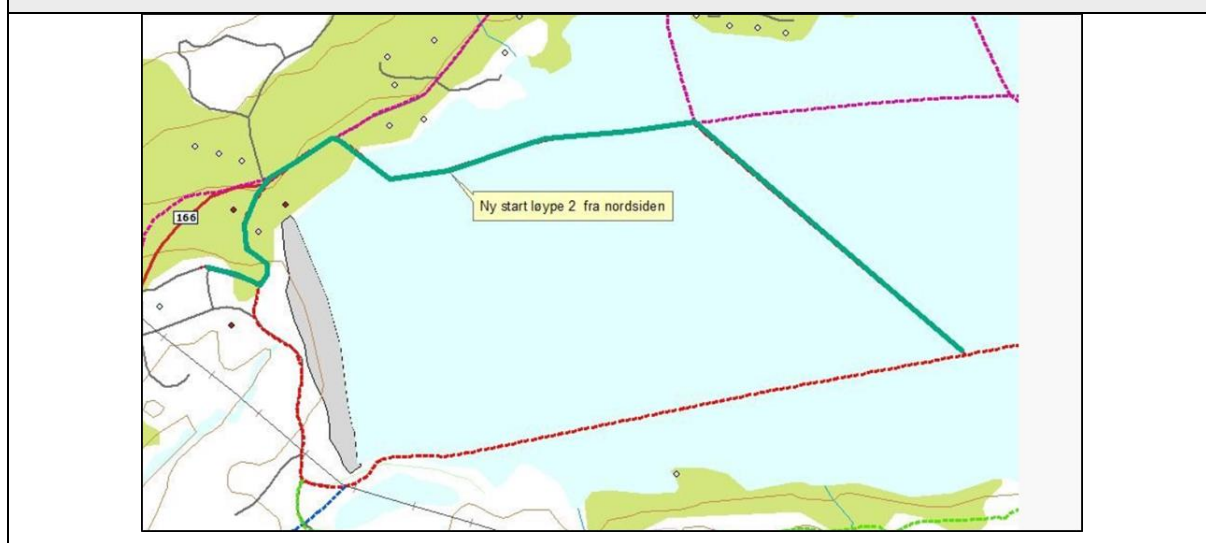
Figur: Skuter som har kjørt i sørpe på våris

9. KU-UTREDNINGER OG ROS

Ut fra vedtak i planteknisk utvalg om å utrede åpen rekreasjonsløype i hyttefeltene, er det utarbeidet en alternativ KU. Denne følger som eget vedlegg. KU i dette kapittel (9) er KU for lukket løype kun for kjøring for hytteeiere (**Alternativ A**). 0-alternativet er dagens praksis med dispensasjonsbehandling. Alternativ A er utredning av en lukket transportløype, og alternativ B er åpen rekreasjonsløype. Det er en viktig forutsetning for KU alternativ A, og det er at dette alternativet **ikke** skal medføre en økning i antall turer eller bruk ut over dagens praksis etter § 5c. Dette medfører små konsekvenser i forhold til 0-alternativet som er dagens praksis.

9.1. NY START PÅ NORDSIDEN AV ALTEVATNET – LØYPE 2

OMRÅDE: P-PLASSEN, SLÅTTMOBERGET OG KRYSSING MOT SØR TIL LØYPE 2



KONSEKVENsutredning

Tema	Verdi	Om- fang	Data grunn- lag	Kon- se- kvens	Beskrivelse
Støy	II	-1	B	Liten negativ konsekvens	Løypa er ny, men går i et område med mye trafikk. Den følger vegtrasé, og veg som brøytes for biltrafikk på senvinteren, og regnes da som eksisterende støykilde med ingen grenseverdi. Løypa passerer en del anleggsbygg tilhørende Statkraft. Vil gå 60 m fra Toppenhytta tilhørende Bardu jeger og fiskeforening, og som har avkjørsel fra vegen. Avbøtende tiltak med hastighetsbegrensning slik det allerede er etablert med 20 km/t til Slåttmoberget, som oppfyller 60 dB ved 35 m avstand, og deretter 40 km/t.
Reindrift	I	0	A	Ingen	<p>Foreslåtte løypetraseer i området vil ikke komme i berøring med registrerte flyttleier eller andre primærområder. I reindriftskartet ligger området som spredt høstvinterbeite og tidlig vinterbeite. Det er kun ca. 500 m av løypa som går på land, før den går ut på isen.</p> <p>Ved å etablere godkjent løype i tråd med en fastsatt plan har kommunen en større anledning til å innarbeide avbøtende tiltak siktet mot reindrifta i området, enn man har ved skuterkjøring basert på enkelt-saksbehandling.</p> <p>Områdets verdi for temaet settes til liten, da traséen går i allerede opparbeidet område med veger og anleggsbygg. Manglende innspill fra det berørte reinbeitedistriktet sammenstilt med det faktum at det har vært praktisert transportkjøring til hyttene i en tilsvarende skala som her utredes, tilsier at tiltakets omfang er begrenset og settes derfor til null.</p>
Naturmangfold	I	0	A	Ingen	<p>Området ligger i fjellbjørkebeltet rundt Altevatnet hvor vegetasjonstypene veksler mellom blåbærbjørkeskog, lav-/lyngrik bjørkeskog og blåbær-/småbregnebjørkeskog med innslag av starrmyr, fjell i dagen og rishei.</p> <p>Det foreligger ingen registreringer av viktige eller svært viktige naturtyper i området. Området rundt dammen har vært påvirket av anleggsarbeidet rundt vassdragsreguleringen, og hele området er opparbeidet.</p> <p>Områdets verdi for temaet er vurdert til liten og tiltakets omfang er vurdert til null.</p>
Kulturminner og kulturmiljø	III	0	B	Ingen	Området er opparbeidet. Verdien av området for temaet er vurdert til stor, men omfanget er intet og konsekvens blir derfor ubetydelig.

Tema	Verdi	Om- fang	Data grunn- lag	Kon- se- kvens	Beskrivelse
Friluftsliv	II	0	B	Ube- tyde- lig/ ingen kon- se- kvens	Løypa ligger innenfor areal registrert som «Alte- vannsområdet» med status <i>svært viktig friluftsom- råde</i> . Godkjent løype 2 – Altevatn, og hele Slåttmo- berget med P-plasser og veger går allerede innenfor friluftsområdet. Basert på dagens praksis foregår lov- lig kjøring i området tilsvarende utstrekning som her utredes. Det stilles krav om avbøtende tiltak som fartsbegrensning innenfor områdene som er regi- strert som svært viktige og viktige friluftsområder. Det er i gjeldende forskrift 20 km/t i området, og 40 km/t ute på vatnet.

RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE (ROS)

	Sannsyn- lighet	Konse- kvens	Risiko	Data- grunn- lag	Beskrivelse/Tiltak
Skredfare	Lav	Liten		A	Området er ikke innenfor utløsnings- eller utløpsområde for snøskred.
Flomfare	Lav	Stor		A	Området under demninga ligger i flomakt- somhetsområde ihht NVE sitt temakart. Området overvåkes.
Isforhold	Middels	Stor		A	Altevatnet er regulert, og dette medfører til tider usikre isforhold på vatnet med senking av vannstanden gjennom vinteren. Kommu- nen har lang erfaring med overvåking av forholdene i løypetraseene, og disse stenges ved usikker is. Stikking av løypene skjer heller ikke før istykkelse er ca. 20 cm.
Lokale værfor- hold	Middels	Liten		C	Området ved Altevatn er kjent for mye snø vinterstid, og dette er en fordel mtp skuter- kjøring. Men det er et høyfjellsområde der man kan påregne vind og utfordrende vær- forhold.

9.2. LØYPE 5 - HYTTELØYPE

Alternativ A- Lukket transportløype for hytteeiere med formål som nevnt i nasjonal forskrift §5c

Alternativ B – Åpen rekreasjonsløype i hyttefelt, Se eget vedlegg (KU åpen løype).

Alternativ C – Rekreasjonsløype i hyttefelt lukket for hytteeiere. Se kap 15.

OMRÅDE: HYTTEFELT 1 OG 3, SLÅTTMOBERGET, SOLSETH OG INNSET

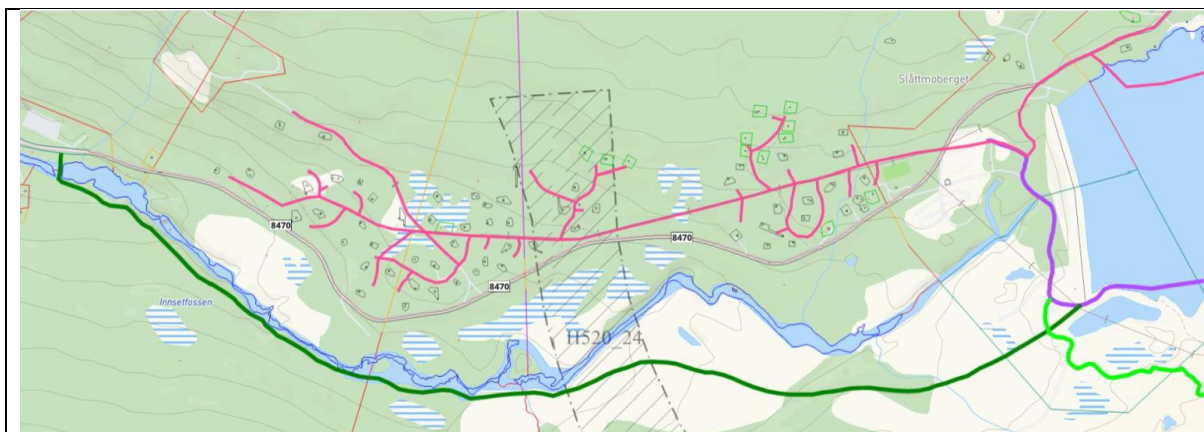
Berørte reguleringsplaner:

Hyttefelt Indseth Øvre, plan-ID: R1922104

Hytteområde Solseth, plan-ID: R1922098

Hyttefelt III – Altevatn, plan-ID: R1922089

Hyttefelt I – Altevatn, plan-ID: R1922087



KONSEKVENsutREDNING

Tema	Verdi	Om-fang	Data grunn-lag	Kon-se-kvens	Beskrivelse
Støy	II	+1	B	Liten positiv konsekvens	Dagens bruk er dispensasjon i hht § 5c, dvs at det er skutertrafikk der. Formalisering av løype gir mulighet for bestemmelser om fartsbegrensning på 20 km/t som oppfyller 60 dB ved 35 m avstand, for å redusere støyulemper for eksisterende hytter. Avbøtende tiltak med hastighetsbegrensning vil gi bedre forhold enn dagens kjøring som baseres på enkeltsaksbehandling uten avbøtende tiltak.
Reindrift	II	0	A	Ingen	<p>Berørt reinbeitedistrikt: Uhcanjárga / Altevatn. Vinterbeite for Hjerttind reinbeitedistrikt. Konvensjonsbeite Saarivuoma 1.5. – 14.9.</p> <p>Foreslåtte løypetraseer i området vil komme i berøring med registrerte flyttlei for rein mellom dammen og Ørneberget. Jf. reindriftsloven § 22 må ikke reindriften flyttleier stenges. Flyttleien er også sikret gjennom hensynssone i kommuneplanens arealdel (H520_24 og 25) med følgende bestemmelse: <i>Ihht reindriftsloven § 22 skal reindriftsutøvere fritt og uhindret sikres flyttlei i reinbeiteområdet.</i></p> <p>Planområdene ligger innenfor areal registrert som høstvinterbeite: spredt brukte områder og vinterbeite: tidlig vinterland. Området grenser tett inntil areal registrert som senvinterland: intensivt brukt.</p> <p>Det vil ikke bli aktuelt med tiltak som vil stenge eller forhindre bruk av flyttleien. Løypa vil eventuelt stenges i perioden når reinen flyttes.</p> <p>Områdets verdi for temaet settes til middels. Manglende innspill fra det berørte reinbeitedistriktet sammenstilt med det faktum at det har vært praktisert</p>

Tema	Verdi	Om- fang	Data grunn- lag	Kon- se- kvens	Beskrivelse
					transportkjøring til hyttene i en tilsvarende skala som her utredes, tilsier at tiltakets omfang er begrenset og settes derfor til ingen endring.
Natur- mangfold	I	0	A	Ingen	<p>Området ligger i fjellbjørkebeltet rundt Altevatnet hvor vegetasjonstypene veksler mellom blåbærbjørkeskog, lav-/lyngrik bjørkeskog og blåbær-/småbregnebjørkeskog med innslag av starrmyr, fjell i dagen og rishei. Alminnelig forekommende dyrearter er rype, hare, rev, de vanligste smågnagere i nordnorsk fjellfauna, samt en del rovfugl. Det foreligger ingen registreringer av viktige eller svært viktige naturtyper i området. Området har vært påvirket av fremføring av nedgravet strømkabel til samtlige hytter.</p> <p>Følgende observasjoner av rødlistede arter i området er registrert i Naturbase: Bergirisk observert 2013 (NT, nær truet) Fjellvåk observert 2019 (LC, livskraftig) Dvergspett observert 2013 (LC, livskraftig) Konglebit observert 2018 (LC, livskraftig) Dvergfalk observert 2019 (LC, livskraftig)</p> <p>Samtlige av de observerte artene er livskraftige med unntak for bergirisk. Observasjonen av bergirisk er registrert i 2013 og artens faktiske tilstedeværelse i området i nyere tid er ikke dokumentert. Av artene som er observert er bergirisk, fjellvåk, dvergspett og dvergfalk trekkfugler som ikke overvintrer i Bardu. Konglebit er streiffugl. Områdets verdi for temaet er vurdert til liten og tiltakets omfang er vurdert til ingen.</p>
Kultur- minner og kul- turmiljø	III	0	B	Ube- tyde- lig/ ingen kon- se- kvens	I området finnes samiske kulturminner. Flere av disse er befart i forbindelse med regulering. De foreslåtte skuterløypene vil kun benyttes når marka er snø- og isdekt. Det vil ikke være aktuelt med fysiske terrenginngrep, som kan komme i berøring med eksisterende kulturminner i området. Verdien av området for temaet er vurdert til stor, men omfanget er intet og konsekvens blir derfor ubetydelig.
Friluftsliv	II	-1	B	Ube- tyde- lig/ ingen	Enkelte av planområdene (R1922089 og R1922087) ligger innenfor areal registrert som «Altevassområdet» med status <i>svært viktig friluftsområde</i> . Godkjent løype 2 – Altevatn går allerede innenfor friluftsområdet. Basert på dagens praksis foregår lovlig kjøring i området i relativt tilsvarende utstrekning som her utredes. Hytteløype er begrenset ved at det kun vil være tillatt med transportkjøring til de aktuelle

Tema	Verdi	Om- fang	Data grunn- lag	Kon- se- kvens	Beskrivelse
					hyttene i området. Det stilles krav om avbøtende tiltak som fartsbegrensning på 20 km/t i transportløypene.

RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE (ROS)

	Sannsyn- lighet	Konse- kvens	Risiko	Data- grunn- lag	Beskrivelse
Skredfare	Lav	Liten		A	Området er ikke innenfor utløsnings- eller utløpsområde for snøskred.
Flomfare	Lav	Middels		A	Innenfor området går en mindre bekk, Skjellbekken, som er registrert som aktsomhetsområde for flom. Farenivå er ikke utredet. Bekken er en tilsigsbekk fra fjellområdet ovenfor. Det er ikke aktuelt å tilrettelegge for bygg eller andre tiltak. Hytteløypa vil kun benyttes i vinterperioden. Hele området under demninga ligger i flomaktsomhetsområde ihht NVE sitt temakart.
Isforhold					Ikke relevant. Løypa går ikke på islagte vann i det aktuelle området.
Lokale værforhold	Middels	Liten		C	Området ved Altevatn er kjent for mye snø vinterstid. Dette er en fordel mtp skuterkjøring. Løypa skal kun benyttes av hytteeiere, som kjenner forholdene på stedet. Løypene går imellom fritidsbebyggelse.

Konklusjon: Dagens bruk er transport etter § 5c. Den foreslåtte løypetraseen har lite til ingen negative konsekvenser for temaene som er utredet i forhold til 0-alternativet. Sammenlignet med dagens praksis med skuterkjøring i et tilsvarende omfang, basert på enkeltsaksbehandling, har formell etablering av godkjent skuterløype positive konsekvenser ved at det blir mulig å innføre avbøtende tiltak som f.eks. fartsbegrensning. Tiltaket kan anbefales. Det bør fastsettes fartsgrenser som begrenser støy til eksisterende fritidsbebyggelse med 20 km/t.

OMRÅDE: HYTTEFELT 1, NORDSIDEN AV ALTEVATN



KONSEKVENsutredning

Tema	Verdi	Omfang	Data-grunnlag	Konse-kvens	Beskrivelse
Støy	II	+1	C	Liten positiv konsekvens	Det må utarbeides bestemmelser for fartsbegrensning på 20 km/t som oppfyller 60 dB ved 35 m avstand, for å redusere støyulempen for eksisterende hytter. Avbøtende tiltak med hastighetsbegrensning vil gi bedre forhold enn dagens kjøring som baseres på enkeltsaksbehandling uten avbøtende tiltak.
Reindrift	II	0	B	Ingen	<p>Berørt reinbeitedistrikt: Uhcanjárga / Altevatn. Vinterbeite for Hjerttind reinbeitedistrikt. Konvensjonsbeite Saarivuoma 1.5. – 14.9.</p> <p>Foreslåtte løypetraseer i området vil komme i berøring med registrert flyttlei for rein over Altevatnet. Jf. reindrifftsloven § 22 må ikke reindriffts flyttleier stenges. Flyttleien benyttes til å flytte rein til vinterbeite. Den foreslåtte hytteløypa vil kun være åpen når bakken og Altevatn er snø- og isdekt. Det er altså en sammenfallende bruk av skuterløypa og flyttleien i vinterårstiden. Løypa kan stenges i perioden når reinen flyttes, men dette har ikke vært aktuelt i alle de år det har vært skuterløyper i området.</p> <p>Planområdene ligger innenfor areal registrert som høstvinterbeite: spredt brukte områder og vinterbeite: tidlig vinterland. Området grenser tett inntil areal registrert som senvinterland: intensivt brukt (intensivt brukte områder som normalt er mest sikre mot store snømengder og nedising på midt- og seinvinteren).</p>

Tema	Verdi	Omfang	Data-grunnlag	Konse-kvens	Beskrivelse
					<p>Tiltaket medfører ingen praktisk endring for temaet sammenstilt med dagens situasjon.</p> <p>Områdets verdi for temaet settes til midt. Manglende innspill fra det berørte reinbeitedistriktet sammenstilt med det faktum at det har vært praktisert transportkjøring til hyttene i en tilsvarende skala som her utredes, tilsier at tiltakets omfang er begrenset og settes derfor til lite negativt.</p>
Natur-mangfold	II	0	C	Ubetydelig/ ingen konsekvens	<p>Området ligger i fjellbjørkebeltet rundt Altevatnet hvor vegetasjonstypene veksler mellom blåbærbjørkeskog, lav-/lyngrik bjørkeskog og blåbær/ småbregnebjørkeskog med innslag av starrmyr, fjell i dagen og rishei. Alminnelig forekommende dyrearter er rype, hare, rev, de vanligste smånagere i nordnorsk fjellfauna, samt en del rovfugl. Det foreligger ingen registreringer av viktige eller svært viktige naturtyper i området. Området har vært påvirket av fremføring av nedgravet strømkabel til samtlige hytter.</p> <p>Følgende observasjoner av rødlistede arter i området er registrert i Naturbase: Bjørkefink 2016 (LC, livskraftig) Bergirisk 2016 (NT, nær truet) Gråsisik 2016 (LC, livskraftig) Sivspurv 2016 (NT, nær truet) Fjellvåk 2014 (LC, livskraftig) Lirype 2018 (NT, nær truet)</p> <p>Av de observerte rødlistede artene er det kun lirype som er standfugl i Norge. Det er ingen av artene som er observert hekkende.</p>
Kulturminner og kulturmiljø	II	0	B	Ubetydelig/ingen konsekvens	<p>I flere av planområdene finnes samiske kulturminner. Flere av disse er befart i forbindelse med regulering. De foreslåtte skuterløypene vil kun benyttes når marka er snø- og isdekt. Det vil ikke være aktuelt med fysiske terrenginngrep, som kan komme i berøring med eksisterende kulturminner i området. Verdien av området</p>

Tema	Verdi	Omfang	Data-grunnlag	Konse-kvens	Beskrivelse
					for temaet er vurdert til stor, men omfanget er intet og konsekvens blir derfor ubetydelig.
Friluftsliv	II	-1	B	Ingen	<p>Området ligger innenfor areal registrert som «Altevannsområdet» med status <i>svært viktig friluftsområde</i>. Godkjent løype 2 går på Altevatnet og er dermed utenfor det registrerte friluftsområdet.</p> <p>Registreringen er generelt markert i kart, og det er lite sannsynlig at et utstrakt friluftsliv bedrives nede i selve hyttefeltene. De som bedriver friluftsliv her er i så fall hytteeierne selv, som også vil være de som får anledning til å benytte skuterløypa. Mtp støy bør det ikke tillates kjøring nærmere etablert hytte enn 30 meter. Fartsbegrensning vil også redusere negative konsekvenser vedrørende støy i friluftslivssammenheng.</p> <p>Basert på dagens praksis foregår lovlig kjøring i området i relativt tilsvarende utstrekning som her utredes. Det kan antas at det med etablert hytteløype vil bli noe mer kjøring enn i dag, men økningen er begrenset ved at det kun vil være tillatt med transportkjøring til de aktuelle hyttene i området. Det vil bli stilt krav om avbøtende tiltak som fartsbegrensning.</p>

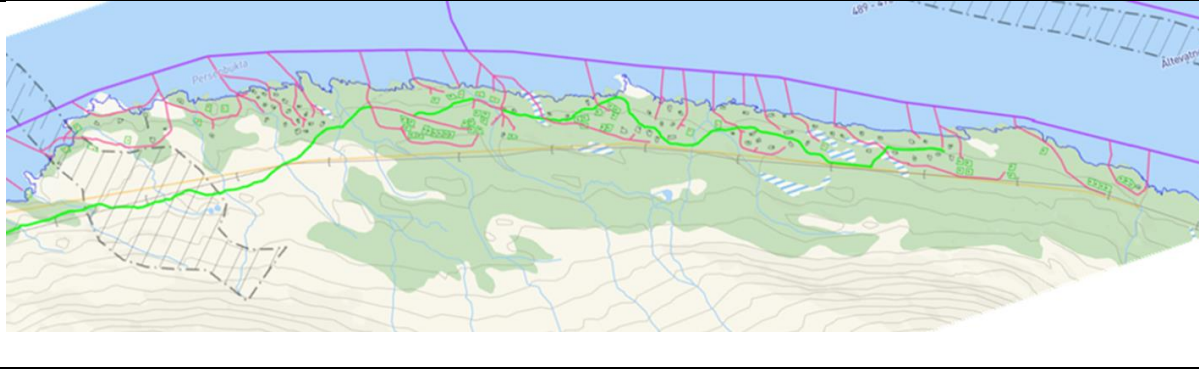
RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE (ROS)

Hendelse	Sannsynlighet	Konse-kvens	Risiko	Data-grunnlag	Beskrivelse
Skredfare	Lav	Liten		A	Området er ikke innenfor utløsnings- eller utløpsområde for snøskred
Flomfare	Lav	Middels		A	Jf. NVEs temakart for flomfare har to elver avsatt med «lav posisjonell- og tematisk nøyaktighet, lav oppløsning og med generalisering» utløp i Altevatn innenfor området. NVEs temakart er ikke egnet til å vurdere flomsikker utbygging ihht TEK17, men kan utgjøre grunnlag for å avgjøre hvor flomfaren må utredes nærmere <i>dersom det er aktuelt med nye byggetiltak</i> . Reelt farenivå er ikke utredet.

					Det er ikke aktuelt å tilrettelegge for bygg eller andre tiltak. Hytteløypa vil kun benyttes i vinterperioden.
Isforhold	Lav	Stor		C	I området går deler av løypa på Altevatn. Det foreslås å legge inn krysningspunkt på Altevatn som reduserer transportavstanden for brukerne av løypa og dermed den totale kjøringen. Tidspunkt for åpning og stenging av løypa vil bero på lokale vurderinger av isens sikkerhet. Bardu kommune har lang erfaring med å vurdere isforholdene og åpning og stenging av løypenettet. Stikking av løypene skjer heller ikke før istykkelse er ca. 20 cm.
Lokale værforhold	Mid-dels	Middels		C	Lokale værforhold kan påvirke sikten og fremkommeligheten i området. Dette er et høyfjellsområde. Spesielt mtp kryssing av Altevatn er det viktig med god sikt og tydelig merking. Dette må sikres i bestemmelsene.

Konklusjon: Den foreslåtte løypetraseen har lite til ingen negative konsekvenser for temaene som er utredet. Sammenlignet med dagens praksis, 0-alternativet med dispensasjon etter § 5c med skuterkjøring i et tilsvarende omfang, basert på enkeltsaksbehandling, har formell etablering av godkjent skuterløype positive konsekvenser ved at det blir mulig å innføre avbøtende tiltak som f.eks. fartsbegrensning. Derom det skulle være behov for stenging av løypa i forhold til reinflytting, er dette uproblematisk.

Tiltaket kan anbefales. Det bør fastsettes fartsgrenser som begrenser støy til eksisterende bebyggelse og i de deler av løypa som går innenfor registrert friluftsområde.

OMRÅDE: HYTTEFELT 2, SØRSIDEN AV ALTEVATN**KONSEKVENsutredning**

Tema	Verdi	Om-fang	Data-grunn-lag	Konse-kvens	Beskrivelse
Støy	II	+1	C	Liten positiv konsekvens	Det må utarbeides bestemmelser for fartsbegrensning på 20 km/t som oppfyller 60 dB ved 35 m avstand, for å redusere støyulemper for eksisterende hytter. Avbøtende tiltak med hastighetsbegrensning vil gi bedre forhold enn dagens kjøring som baseres på enkeltsaksbehandling uten avbøtende tiltak.
Rein-drift	II	0	A	Ingen	<p>Berørt reinbeitedistrikt: Uhcanjárga / Altevattn. Vinterbeite for Hjerttind reinbeitedistrikt. Konvensjonsbeite Talma 1.5. – 14.9.</p> <p>Foreslått skuterløype krysser flyttlei for rein på ett punkt, i likhet med godkjent løype 2 på Altevattnet.</p> <p>Områdene hvor løypa er tenkt lagt er registrert som vinterbeite: tidlig vinterland (tidlig benyttede og ofte lavere-liggende vinterbeiter, som regel mindre intenst brukte) og høstvinterbeite: spredte brukte områder.</p> <p>Jf. reindriftsloven § 22 må ikke reindriften flyttleier stenges. Flyttleien benyttes til å flytte rein til vinterbeite og beiteområdene benyttes vinterstid. Det er altså en sammenfallende bruk av skuterløypa og flyttleien i vinterårstiden. Det vil ikke bli aktuelt med tiltak som vil stenge eller forhindre bruk av flyttleien, og kan holdes holdes stengt i perioden når reinen flyttes dersom dette er nødvendig.</p>

Tema	Verdi	Om- fang	Data- grunn- lag	Konse- kvens	Beskrivelse
					Tiltaket medfører ingen praktisk endring for temaet sammenstilt med dagens situasjon. Områdets verdi for temaet settes til middels. Manglende innspill fra det berørte reinbeitedistriktet sammenstilt med det faktum at det har vært praktisert transportkjøring til hyttene i en tilsvarende skala som her utredes, tilsier at tiltakets omfang er begrenset og settes derfor til ingen.
Natur- mang- fold	III	0	A	Ingen	<p>Området ligger i fjellbjørkebeltet rundt Altevatnet hvor vegetasjonstypene veksler mellom blåbærbjørkeskog, lav-/lyngrik bjørkeskog og blåbær-/småbregnebjørkeskog med innslag av starrmyr, fjell i dagen og rishei. Alminnelig</p> <p>forekommende dyrearter er rype, hare, rev, de vanligste smånagere i nordnorsk fjellfauna, samt en del rovfugl. Det foreligger ingen registreringer av viktige eller svært viktige naturtyper i området. Området har vært påvirket av fremføring av nedgravet strømkabel til samtlige hytter.</p> <p>Følgende observasjoner av rødlistede arter i området er registrert i Naturbase: Jerv 2017 og 2020 (EN, truet) (to separate observasjoner). Liryte 2016 (NT, nær truet)</p> <p>Liryte som er standfugl i Norge. Begge observasjonene av jerv er av fersk dato. Jerv er en art man i Norge har et sterkt forvaltningsfokus på. Jerven er sensitiv for menneskelig tilstedeværelse og unngår vanligvis områder som regelmessig benyttes av mennesker.</p> <p>For temaet er områdets verdi vurdert til stor og tiltakets omfang i seg selv vurdert til middels negativ. Samtidig er dagens praksis en bruk av området tilsvarende forslaget og forslaget i seg selv medfører dermed ingen økt belastning på området. Det må sikres bestemmelser som hensyntar naturmangfoldet og begrenser kjøringen i størst mulig grad. Ved slike avbøtende tiltak vurderes omfanget til lite negativt.</p>

Tema	Verdi	Omfang	Data-grunnlag	Konsekvens	Beskrivelse
Kulturminner og kulturmiljø	II/III	0	A	Ingen	<p>Innenfor influensområdet er det relativt høy tetthet av registrerte kulturminner, spesielt rundt Persenbukta i vest:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Stor teltboplass. Automatisk fredet kulturminne datert til 1400-tallet. ID: 171457. 2. Teltboplass. Ikke fredet. ID: 172101. 3. Forråd - depot. Ikke fredet. ID: 172094. 4. Forråd – depot. Ikke fredet. ID: 172096. 5. Bosetning – aktivitetsområde. Uavklart status. ID: 171467. <p>I innspill fra Sametinget til tidlighøring av foreslått løypetrase (datert 06.11.2020) trekkes teltboplassen med ID: 171457 fram som sårbart mtp alminnelig ferdsel og bruk av skuter.</p> <p>Oppsummert bidrar tettheten av kulturminner i området til en middels/høy verdi av området for temaet. Tiltakets omfang for temaet er imidlertid ubetydelig da skutertrase ikke berører registrerte kulturminner, det skal kun kjøres på snødekt mark og det foreslås ingen utvidet bruk av området i forhold til dagens praksis.</p>
Friluftsliv	II	0	A	Ingen	<p>Området ligger innenfor areal registrert som «Altevannsområdet» med status <i>svært viktig friluftsområde</i>. Godkjent løype 2 går på Altevannet og er dermed utenfor det registrerte friluftsområdet.</p> <p>Registreringen er generelt markert i kart, og det er lite sannsynlig at et utstrakt friluftsliv bedrives nede i selve hyttefeltene. De som bedriver friluftsliv her er i så fall hytteeierne selv, som også vil være de som får anledning til å benytte skuterløypa. Mtp støy bør det ikke tillates kjøring nærmere etablert hytte enn 30 meter. Fartsbegrensning vil også redusere negative konsekvenser for friluftslivet.</p> <p>Basert på dagens praksis foregår lovlig kjøring i området i relativt tilsvarende utstrekning som her utredes. Det kan antas at det</p>

Tema	Verdi	Om- fang	Data- grunn- lag	Konse- kvens	Beskrivelse
					med etablert hytteløype vil bli noe mer kjøring enn i dag, men økningen er begrenset ved at det kun vil være tillatt med transportkjøring til de aktuelle hyttene i området. Det vil bli stilt krav om avbøtende tiltak som fartsbegrensning.

RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE (ROS)

Hendelse	Sann- synlig- het	Konse- kvens	Risiko	Data- grunnlag	Beskrivelse
Skredfare	Lav	Liten		A	Området er ikke innenfor utløsnings- eller utløpsområde for snøskred
Flomfare	Mid- dels	Middels		A	Jf. NVEs temakart for flomfare er flere elver og bekker i området definert som aktsomhetsområder for jord- og flomskred, som viser potensielle utløpsområder for alle typer løsmasseskred. Dette må overvåkes, og løype stenges ved potensiell flomfare.
Isforhold	Mid- dels	Middels			Det foreslås å tilrettelegge for flere avstikkere fra godkjent løype 2 på Altevatn. Hensikten med dette er å begrense kjøringen på isen, slik at folk slipper å kjøre lange strekninger for å komme til krysningspunkt. Isforholdene langs land kan være noe usikre og dette må tas i betraktning når man vurderer åpningstidspunkt for løypa. Bardu kommune har lang erfaring med å vurdere isforholdene og åpning og stenging av løypenettet. Stikking av løypene skjer heller ikke før istykkelse er ca. 20 cm.
Lokale værforhold	Lav	Middels			Lokale værforhold kan påvirke sikten og fremkommeligheten i området. Spesielt mtp kryssing av Altevatn er det viktig med god sikt og tydelig merking. Dette må sikres i bestemmelsene. På denne siden av Altevatn er avstand fra godkjent løype 2 til land kort og mulighet for å kjøre seg bort ved dårlig sikt er mer begrenset enn den er lengre ut på Altevatn. Bardu kommune har lang erfaring med å vurdere isforholdene og åpning og stenging av løypenettet.

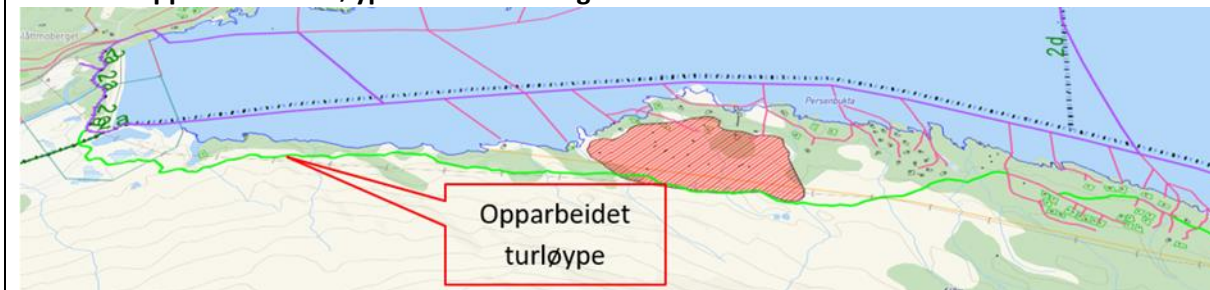
Konklusjon: Dagens praksis, 0-alternativet, er basert på dispensasjon etter § 5c. Det er gjort flere registreringer av sårbare arter som er vinteraktive innenfor området som her utredes. I praksis er den reelle påvirkningen av skuterløypa på dyrelivet trolig begrenset, spesielt mtp at det i dag kjøres skuter i området basert på enkeltsaksbehandling. Området er også relativt tett bebygget med hytter og tilhørende menneskelig aktivitet, som medfører forstyrrelser som kan fortrenge dyreliv. Konsekvensen av dette konkrete tiltaket er dermed begrenset og vil ikke medføre en fraråding om etablering.

Etablering av løyper med tilhørende lokal forskrift kan medføre positive konsekvenser mtp støy da det i forskrift kan nedfelles fartsbegrensninger og døgntider for kjøring etc.

Tiltaket kan anbefales. Det bør fastsettes fartsgrenser som begrenser støy. Rutiner for åpning og merking er svært viktig, spesielt mtp krysningstraseene på isen.


9.3. ALTERNATIV TRANSPORTLØYPE TIL HYTTEFELT 2 – SØRSIDEN – VED DÅRLIG IS

Område: Opparbeidet turløype fra dammen og ca. 5 km



KONSEKVENsutredning for alternativ transportløype - SØRSIDEN AV ALTEVATN

Tema	Verdi	Om-fang	Data-grunn-lag	Konse- kvens	Beskrivelse
Støy	II	+1	C	Liten po- sitiv kon- sekvens	Det må utarbeides bestemmelser for fartsbe- grensning på 20 km/t som oppfyller 60 dB ved 35 m avstand, for å redusere støyulem- per for eksisterende hytter. Avbøtende tiltak med hastighetsbegrensning vil gi bedre for- hold enn dagens kjøring som baseres på en- keltsaksbehandling uten avbøtende tiltak.
Rein- drift	II	0	A	Ingen	Det vises til KU hytteløype 2
Natur- mang- fold	III	0	A	Ingen	Det vises til KU hytteløype 2
Kultur- minner og kul- turmiljø	II/III	0	A	Ingen	Løypa følger allerede opparbeidet turløype- trasé hvor kulturminner er sjekket ut tidli- gere. Se for øvrig KU hytteløype 2. Det er ett enkeltminne (17145-8) som ligger nærmest turløypa/traséen, men dette ligger 30 m

Tema	Verdi	Om- fang	Data- grunn- lag	Konse- kvens	Beskrivelse
					<p>unna.</p> 
Friluftsliv	II	-1	A	Liten negativ konsekvens	Turløypa benyttes som skiløype senere i vintersesongen, og kjøres da opp med spor. Transportløypa for skuter vil bli stengt så snart isforholdene på Altevatnet er sikker for transport og åpnet.

RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE (ROS)

Hendelse	Sannsynlighet	Konsekvens	Risiko	Data-grunnlag	Beskrivelse
Skredfare	Lav	Liten		A	Området er ikke innenfor utløsnings- eller utløpsområde for snøskred
Flomfare	Middels	Middels		A	<p>Jf. NVEs temakart for flomfare er flere elver og bekker i området definert som akt-somhetsområder for jord- og flomskred, som viser potensielle utløpsområder for alle typer løsmasseskred.</p> <p>Dette må overvåkes, og løypa stenges ved potensiell flomfare.</p>
Isforhold					Løypa går ikke på is
Lokale værforhold	Lav	Middels		B	<p>Det kan være utfordringer knyttet til kjøring i deler av traseen til sti/turløypen. Spesielt anses snø og vind fra nordvest og øst, som kan legge store snømengder over turvegen/stien og jevner traseen i et skrått terreng. Skilting knyttet til tenkte fareområder bør vurderes. Bardu kommune har lang erfaring med å vurdere isforholdene og åpning og stenging av løypenettet.</p>

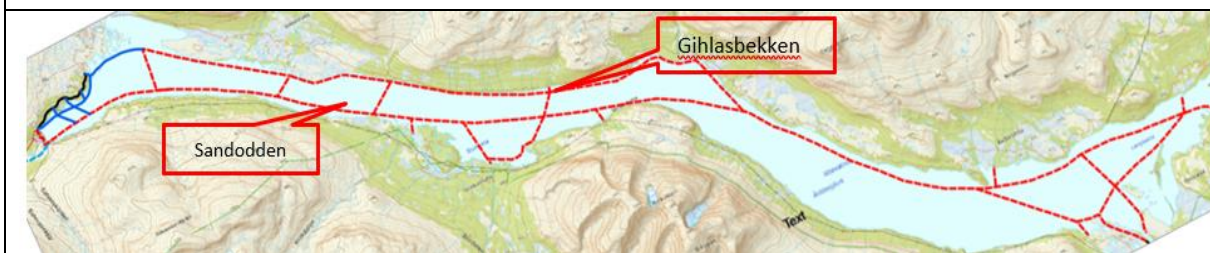
Konklusjon: Dagens praksis, 0-alternativet, er basert på dispensasjon etter § 5c. Det er gjort flere registreringer av sårbare arter som er vinteraktive innenfor området som her utredes. I praksis er

den reelle påvirkningen av skuterløypa på dyrelivet trolig begrenset. Området er også relativt tett bebygget med hytter og tilhørende menneskelig aktivitet medfører forstyrrelser som fortrenger dyreliv. Konsekvensen av dette konkrete tiltaket er dermed begrenset og vil ikke medføre en fraråding om etablering.

Tiltaket kan anbefales. Det settes fartsgrenser som begrenser støy. Rutiner for åpning og merking er svært viktig, spesielt mtp skrått terreng og vind som legger skavler.

9.4. JUSTERING AV ÅPNINGSTID OG NYE AVSTIKKERE PÅ LØYPE 2 - ALTEVATNET

OMRÅDE: Hele etablert løype 2 Altevatnet – ny avstikker Sandodden 400 m på isen, og ny avstikker inn til Gihlasbekken 50 m på isen. Her foretas en meget enkel KU- og ROS, da det er små justeringer i en allerede godkjent og etablert løypetrasé som har vært utredet tidligere med KU og ROS.



Tema	Verdi	Omfang	Data-grunnlag	Konsekvens	Beskrivelse
Støy	III	-1	B	Liten negativ konsekvens	<p>Ved Gihlasbekken ligger det en fritidshytte, og skuterparkeringen foreslås lagt 100 m fra hytta. Dagens løype 2 går ca. 180 m fra hytta.</p> <p>Avstikker til Sandodden på 400 m vil ikke ha noen utvidet påvirkning på støybildet, da den ligger tilknyttet et allerede etablert løypenett som har eksistert i 30 år.</p> <p>Tidligere åpning av løype 2 i november (åpner i dag 15. februar) vil generelt gi et nytt støybilde i en ny periode der omfanget av skutertrafikk i dag har vært knyttet til dispensasjonssøknader. Selv om trafikken så tidlig på sesongen vil være liten, vil støykonsekvensen bli mere negativ enn i dag.</p> <p>Løypa inn til Storbukta har i dag nedsatt hastighet til 40 km/t som avbøtende tiltak.</p>
Rein-drift	II	0	A	Ingen	Ingen nye konsekvenser. Løypa går på isen.

Tema	Verdi	Om- fang	Data- grunn- lag	Konse- kvens	Beskrivelse
Natur- mang- fold	I	0	A	Ingen	Som tidligere utredet er det ikke registrert spesielle forhold på isen på vatnet som det må tas hensyn til.
Kultur- minner og kul- turmiljø	III	0	A	Ingen	Ingen kulturminner på isen
Friluftsliv	III	0	A	Ingen	Utvidet åpningstid november – februar skjer i en periode da det er lite friluftaktivitet i området. Ut fra at løypa går på isen, er det liten aktivitet i denne perioden, og hastigheten er satt ned i området da det grenser til nasjonalparken.

RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE (ROS)

Hendelse	Sann- synlig- het	Konse- kvens	Risiko	Data- grunnlag	Beskrivelse
Skredfare					Løypa går på isen
Flomfare					Løypa går på isen
Isforhold					Utredet tidligere – ikke noe nytt. Bardu kommune har gode rutiner vedr. åpning og stenging av løypene. Tidligere åpning av løypa krever allikevel skjerpede rutiner vedrørende istykkelse.
Lokale værforhold					Utredet tidligere.

Konklusjon: I forhold til dagens situasjon hvor det ikke er åpen løype før 15. februar, vil man ut fra 0-alternativet få en svak negativ konsekvens for støy. Tidlig åpning ved fremmerenden av vannet er nødvendig for å kunne kjøre til løyper hyttefeltene. Nedsatt fartsgrense er allerede etablert som et avbøtende tiltak.

Men det vil bli en utvidet bruk av løypa en periode fra åpning når sikkerheten tillater det, og frem til 15. februar som ikke har vært tidligere, som har en noe negativ konsekvens. Det gjøres ikke andre endringer i løypa bortsett fra 2 små avstikkere. Tiltaket kan anbefales. Det settes fartsgrenser som begrenser støy.

9.5. ETABLERING AV RASTESONE OG TO AVSTIKKERE PÅ LEINAVATNET

OMRÅDE: Leinavatnet med RASTESONE (skravur) og 2 AVSTIKKERE (røde streker)



Tema	Verdi	Om-fang	Data grunn-lag	Beskrivelse
Støy	III	0	B	Løypa er godkjent med KU og ROS fra tidligere. De to avstikkerne Bjørkholmen 700 m og Lappbukta 800 m har svært liten påvirkning på lydbildet. Det er nedsatt hastighet 40 km/t som avbøtende tiltak. Rastesonen vil ikke ha noen ny påvirkning på lydbildet.
Rein-drift	II	0	A	KU utredet tidligere. Det går en flyttvei over Ostu, men det har tidligere ikke vært påpekt noen konsekvenser for reindriftsnæringa.
Natur-mang-fold	II	-1	A	KU-utredet tidligere, og godkjent. Ingen nye momenter. Sone 1 avgrenset for ikke å komme innenfor avstand for registrert hekkelokalitet for art med status NT (nær truet).
Kultur-minner og kultur-miljø	III	-1	A	KU-utredet tidligere og godkjent. Avstikkeren til Lappbukta stopper på isen i bukta. På land her er det 5 boplasslokaliteter med tydelige árran, kulturminneid: 179281. Det er ca. 170 m fra løypeslutt til lokaliteten. For løypas rastesone vil denne ikke komme i nærheten av de registrerte kulturminnene.
Friluftsliv	III	-2	A	KU-utredet tidligere og godkjent, ingen nye momenter.

RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE (ROS)

Eneste nye momentet er at en rastesone lenger ut fra løypa enn 30 m vil gi en større sikkerhet for telting, og en mere praktisk romslighet rundt teltoppsettene. Leina er et populært fiskevann sent i sesongen, og mange familier er på telttur i denne perioden. Det skal ikke være lov å kjøre parallelt med løypa, kun rett ut maksimalt 100 m.

Konklusjon: Det er kun små justeringer på tidligere godkjent løype – 0-alternativet. Hastigheten er nedsatt som avbøtende tiltak for støy og friluftsliv. Rastesone etableres som et praktisk sikkerhets-tiltak for telting i en større avstand fra løypa enn rasting i dag, økes med 70 m. Dette medfører ikke mere trafikk.

Tiltaket anbefales.

10. BRUKERBETALING

Bardu kommune har, i likhet med de fleste kommuner med rekreasjonsløyper, innført brukerbetaling til dekning av driftsutgifter med løypene. I Bardu er det unntatt betaling for el-skutere. Regler om brukerbetaling er gitt i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 4a. Det framgår her at kommunen i sin lokale forskrift kan ha bestemmelser om "krav om brukerbetaling til dekning av kostnader for drift av løypene."

11. HÅNDHEVELSE AV FORSKRIFTEN

Ihht nasjonal forskrift §4a, skal mulighetene for håndhevelse vurderes. Forskriften håndheves i sin helhet av de kontrollorganer som er gitt slik myndighet. Dette betyr Politiet og øvrige som kan være tildelt politimyndighet, f.eks. Statens naturoppsyn eller Fjelltjenesten. Mulighetene for en effektiv håndhevelse som gode ut fra trasenes beliggenhet. Begrensede faktorer som bevilgninger til kontrollmyndighetene anser ikke kommunen som sin oppgave å vurdere. Når det gjelder brukerbetalingen som er kommunal, håndhever kommunen denne. Men det er ingen hjemmel i motorferdselloven for å kunne illegge gebyr for manglende brukerbetaling. Miljødirektoratet har derfor vurderer at manglende brukerbetaling vil bli et privatrettslig forhold mellom kommunen og den som kjører.

Når det gjelder transportløype til hyttene må eier av hytte etter definisjonen i forskriftens § 5c pkt. c dokumentere eierskapet ved kjøring, slik at det er mulig for politi og naturoppsyn å kontrollere i felt om kjøring skjer i samsvar med reglene.

12. KONSULTASJONSPLIKTEN I SAMISKE SAKER

I 2021 kom det inn en ny bestemmelse i samelovens § 4 som omhandler en plikt for staten, fylkeskommuner og kommuner til å konsultere Sametinget og andre samiske interesser i saker som angår dem. Konsultasjonsplikten går lenger enn de ordinære reglene om høring i plan- og bygningsloven. Det vil normalt kreves mer enn et enkelt informasjonsmøte for å oppfylle konsultasjonsplikten. Partene må også dele relevant informasjon om saken med hverandre, slik at den samiske parten skal kunne sette seg inn i, og på forsvarlig grunnlag ta stilling til det foreslåtte tiltaket. I de tilfellene der partene ikke oppnår enighet, skal den samiske partens standpunkt og vurderinger komme tydelig fram i dokumentene som går til den endelige beslutningstakeren.

De aktuelle reinbeitedistriktene i området er kontaktet direkte med brev oversendt per e-post, for en tidlig-involvering i prosessen med å fastsette løypetrase for lukket hytteløype. Det er også sendt ut ny anmodning om medvirkning i etterkant av første høringsrunde. Reinbeitedistriktene/Samebyene har ikke kommet med tilbakemelding på noen av henvendelsene. Det er tilbudt involvering i form av møter og telefonsamtaler, uten respons.

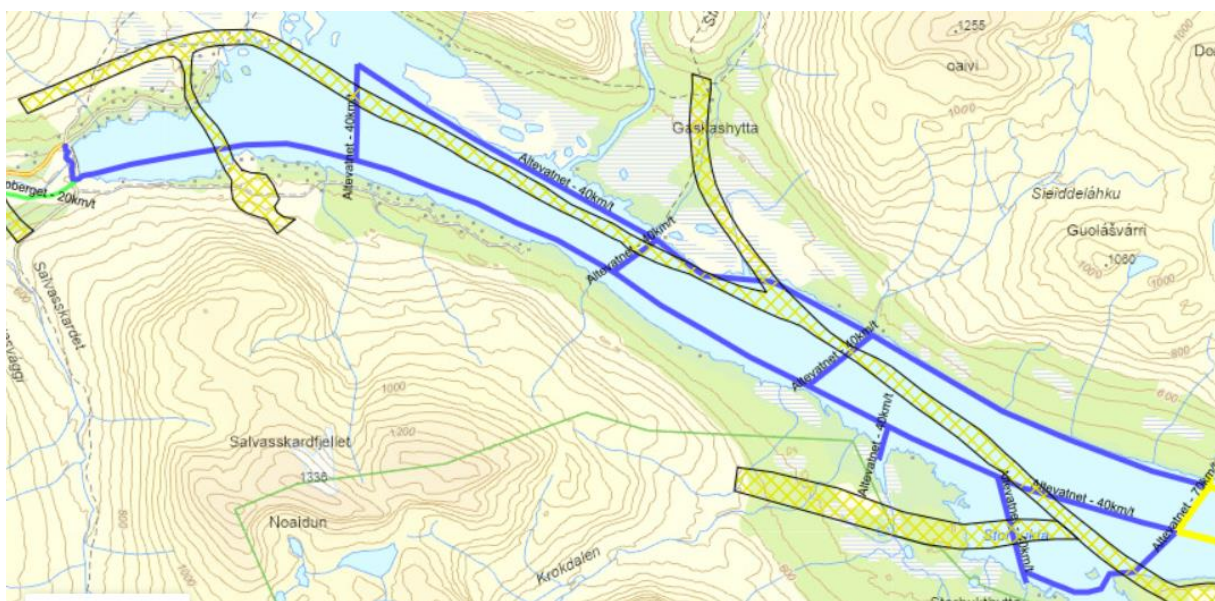
Ved utredning av tema reindrift er kartdata i NordAtlas lagt til grunn. Ut fra manglende respons fra norske og svenske driftsenheter, er det benyttet det tilgjengelige kunnskapsgrunnlag fra tidligere utredninger, samt innspill fra reindriftsavdelingen hos Statsforvalter i Troms- og Finnmark.

Ut fra dette vurderes konsultasjonsplikten på et tidligst mulig stadie som oppfylt fra kommunens side.

For øvrig bør man på nytt i høringsperioden aktivt forsøke med dialog med berørte samebyer og reinbeitedistrikt. Bardu kommune har også avtalt gjennom en intensjonsavtale å konsultere Saarivuoma ved planer og tiltak som kan berøre Saarivuomas interesser.

13. SAMLET VURDERING I FORHOLD TIL PÅVIRKNING PÅ REINDRIFTEN

Det er kun noen små justeringer/avstikkere på løypene som er ny, ellers er løypene de samme som benyttes som dispensasjonstraséer i dag (hyttefeltene), og traséer på isen på Leina og Altevatnet. Tidligere åpning av hovedløype 2 på Altevatnet vil ikke ha noen ny påvirkning på reindriften, den går på isen, i samme trasé som allerede etablert løype. Omfanget vil ikke endres. Det er flyttleier som krysses av løypene, men dette er i tråd med tidligere praksis, og er ikke nytt. Skulle det være behov fra reindriften om stenging av løype ved flytting, kan dette gjennomføres. Et slikt behov har aldri vært signalisert tidligere.



Flyttleier/løyper Altevatn



Flyttleier/løyper Ostu/Leina

14. VURDERING I FORHOLD TIL NATURMANGFOLDLOVEN (NML)

14.1. NML §§ 4 OG 5 FORVALTNINGSMÅL FOR NATURTYPER, ØKOSYSTEMER OG ARTER

Det vises til kap. 7.4. Justering av løypetraseene er så si identisk med tidligere utredete traséer, hvor Fylkesmannen i Troms i brev av 12.11.2015 klargjorde at kunnskapsgrunnlaget som ble benyttet var tilstrekkelig for å oppfylle kravet i naturmangfoldloven § 8. Forslag til løypetraseer berører ikke forekomster av viktige eller utvalgte naturtyper. I løypenes influensområder er forringelse av forvaltningsmålene for arter nærmere vurdert. Det er vurderer at bruk av skuterløypene innenfor rammene i forslaget til lokal forskrift gjør det mulig å nå forvaltningsmålene for arter innenfor kategoriene som er utbredt i influensområdet. Det er også vurdert løypenes virkninger mot registrerte forekomster av sensitive dyrearter unntatt offentligheten. Løypeforslagene som fremmes er utenfor varsomhetssonene.

14.2. NML § 8 KUNNSKAPSGRUNNLAGET

Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. Bardu kommune har et godt kunnskapsgrunnlag på naturmangfold i traséene og influensområdet, og det er gjort mange undersøkelser av fugleliv samt rovviltinventeringer (observasjonsundersøkelser). Gjennom Statskog sin «Friluftspan for Altevassområdet» er det også gjort vurderinger av områdets biologiske mangfold. Videre er Naturbase.no og Artsdatabanken.no benyttet.

Fylkesmannen i Troms gjorde i brev av 12.11.2015 det klart at kunnskapsgrunnlaget som ble benyttet var tilstrekkelig for å oppfylle kravet i naturmangfoldloven § 8. Miljødirektoratets base Sensitive Artsdata ble også sjekket, og meldt ifra at de ikke kommer i berøring med registreringer i databasen.

Nye løyper i hytteområdene er traseer som ligger i tett utbygde områder og delvis følger allerede brukte og merka dispensasjonstraseer, og *i forhold til naturmangfold* så utgjør ikke disse noen endring i forhold til dagens bruk som er basert på dispensasjoner. De dispensasjoner som er gitt er godkjent av Statsforvalteren i og med at Statsforvalteren har fått kopi av alle dispensasjoner gitt i medhold av §5c. I disse er traseer inntegnet og de sammenfaller i svært stor grad med løypetrase.

Jf. naturmangfoldloven § 8 anses det eksisterende kunnskapsgrunnlaget som tilstrekkelig til at nye utredninger ikke er nødvendig i de justeringer av løypetraséer som nå gjøres. Dette skal gjøres kjent for de politiske organene, og være en del av begrunnelsen for vedtaket. Kravet gjelder for alle de justerte traséene og deres influensområde.

14.3. NML § 9 FØRE-VAR-PRINSIPPET

«Føre-var-prinsippet» er en retningslinje for hvordan myndighetene håndterer usikkerhet om kunnskapsgrunnlaget. Dersom et område er antatt sårbart, skjerpes kravet til kunnskap om virkningene av bruken av det. «Føre-var-prinsippet» vil få størst betydning i de tilfeller man har lite kunnskap. Bardu kommune vurderer at kunnskapsgrunnlaget om tiltakets påvirkning på miljøet er tilstrekkelig. «Føre-var-prinsippet» kommer ikke til anvendelse.

14.4. NML § 10 ØKOSYSTEMTILNÆRMING OG SAMLET BELASTNING

Revisjonen og små justeringer i løypetraséene innebærer at det samlede arealet som påvirkes av snøskuterkjøring er minimalt. Bardu kommune vurderer at justering i forslatte snøskuterløype sammenlignet med nåværende situasjon ikke vil føre til en uakseptabel økt belastning på vesentlige miljøverdier. Prinsippet i naturmangfoldloven §10 om økosystemtilnærming og samlet belastning er vurdert

og tillagt vekt. De planlagte løypejusteringene vil ikke forringe eller ødelegge leveområdet til truede eller nær truede dyrearter. Bardu kommune anser prinsippet om samlet belastning jf. naturmangfoldloven §10 for å være ivaretatt.

14.5. NML § 11 KOSTNADER VED MILJØFORRINGELSE OG § 12 MILJØFORSVARLIGE TEKNIKKER

Disse prinsippene vurderes som lite relevante, men er vurdert. Bl.a. for å begrense skade på naturmangfoldet er lokalisering av løypene til beste for samfunnet vurdert, og de er lokalisert der tidligere løyper er. De nye små avstikkerne er vurdert til ikke å berøre naturmangfoldet i vesentlig grad.

15. SAMLET VURDERING AV TILTAKET OG KONSEKVENSER

15.1. ALTERNATIVSVURDERINGER HYTTELØYPENE – NY LØYPE 5

For ny løype 5 som består av flere delløyper i hytteområdene er det 3 alternativer til dagens 0-alternativ som altså er dispensasjonspraksisen.

0-alternativet

Dette er dagens praksis med søknad om dispensasjon etter § 5c for transport av bagasje og utstyr til hyttene for hytteeier og/eller nærmeste familie.

Alternativ A

Løype som er avgrenset til formål etter 5c, men som er lukket for hytteeiere, og tas ut av disp-systemet. Dette erstatter individuell tillatelse (disp) for hytteeiere for transport av bagasje og utstyr til egen hytte. Dette alternativet **skal ikke medføre et større omfang av skuterferdsel**, og i forhold til konsekvenser i KU vil dette ikke gi noen betydelige utslag. Det er noen positive konsekvenser ved at man gjennom bruk av reglene for rekreasjonsløype kan sette avbøtende tiltak, i dette tilfellet gjennom redusert hastighet til 20 km/t. Løypene blir merket gjennom GPS-merking og noe kvistmerking.

Alternativ B

En ordinær ny åpen rekreasjonsløype gjennom hyttefeltene - åpen for alle uavhengig om eierskap til hytte eller ikke. Dette vil medføre en økt trafikk med økt støy i forhold til alternativ 0 og A. Det er ca. 300 hytter i området, og flere familier kan ha mer enn 1 skuter pr. hytte. I tillegg er løypa åpen for enhver som vil kjøre rekreasjonstur i hytteløypene. Men det er lite sannsynlig at det er så mange som vil synes det er attraktivt med rekreasjonstur i hytteområdene, slik at det sannsynligvis er lite omfang av dette. Det vil i realiteten benyttes som en «besøksløype» for hytteeiere som vil kjøre mellom hyttene.

Alternativ C

Som et **tredje alternativ** er det også vurdert en lukket rekreasjonsløype. Dette betyr at den kan benyttes av **eier av hytte og nærmeste familie** som rekreasjonsløype. Det betyr at alle andre som ikke kommer inn under denne definisjonen ikke kan benytte løypa. Med nærmeste familie til eier regnes ektefelle/ samboer og barn av disse etter definisjon i Forskriften til motorferdselslovens § 5 pkt. c). Eierskapet må dokumenteres ved eventuell kontroll. Dette alternativet ivaretar muligheten for «besøkskjøring» uten at man transporterer bagasje og utstyr, og er en mellomting mellom alt. A og B.

AVSLUTTENDE MERKNAD

De ulike deler av skuterløypa med avstikkere og soner er for rapportens del utredet stykkevis, men løypenettet utgjør en helhet i Altevassområdet. Dagens praksis i Bardu kommune er lovhemlet og bygger på lang erfaring og praksis. Bardu kommune følger alle forvaltningsregler og gjennomfører en åpen prosess for å få etablert faste løyper i hyttefeltene med ordnete rutiner for åpning, stenging og avbøtende tiltak. Likeså ved justering av de øvrige etablerte løypene. Utredningen har ikke avdekket store negative konsekvenser som medfører at forslaget frarådes fra et faglig ståsted. Traseene i hyttefeltene er de samme som benyttes i dag. På Leina er det kun minimale justeringer, samt etablering av en rastesone for telting.

Når det gjelder tidligere åpning av løype 2 på Altevatnet vil denne kunne åpnes etter 1. november, så snart is- og snøforhold er sikre. Dagens åpningstid er 15. februar. Dette kan ha en viss negativ konsekvens for temaene støy og friluftsliv ved åpning for kjøring for allmennheten i en trase der det hittil kun har vært enkeltdispensasjoner. Ut fra dette vurderes den samlede konsekvensen ved løypejusteringene som akseptable, og tiltakene kan anbefales.

Utredningen har pekt på noen forhold som må tas inn i lokal forskrift for skuterløypa, slik at de avbøtende tiltak som legges til grunn for konklusjonene i utredningen faktisk blir gjeldende.

For transportløype til hyttene representerer dette ingen praktisk endring fra dagens situasjon i det brukerne og traseen som benyttes vil være sammenfallende med de tillatelsene som alt gis og kan gis etter nasjonal forskrift § 5 første ledd bokstav c.

Følgende avbøtende tiltak må konkretiseres og sikres i løypeforskriften:

- Fartsgrense for å redusere støy til eksisterende bebyggelse og områder registrert som viktige og svært viktige friluftsområder.
- Bardu Motorferdsforening har i dag ansvar for oppmerking av de eksisterende løypene ved Altevatnet. I deres forhåndsuttalelse til dette arbeidet har foreningen pekt på at de ikke vil merke til hytter og en rutine for dette må derfor ordnes på annen måte.
- Alternativ med lukket løype har konsekvens i forhold til bruk og håndhevelse av at skuterførere kan identifisere seg som eier av hytte/eller nærmeste familie til eier av hytte.
- Det er en forutsetning for denne utredningens konklusjoner at løypa etableres uten terreng-inngrep eller konstruksjoner (som bruer, klopper etc).