



GÁIVUONA SUOHKAN
KÅFJORD KOMMUNE
KAIVUONON KOMUUNI

Møteinnkalling

Utvalg:	Formannskap
Møtested:	Kommunestyresal/formannskapssal, Rådhuset
Dato:	29.10.2020
Tidspunkt:	09:00

Eventuell gyldig forfall må meldes snarest på tlf.: 77 71 92 00.

Vararepresentanter møter etter nærmere beskjed.

Starter med 3-partsmøte kl.09.00-11.30.

Gáivuona suohkan Kåfjord kommune Kaivuonon komuuni
9146 Olderdalen, 22.10.2020

Bernt Eirik Isaksen Lyngstad (s.)
Leder

Greta Larsen (s.)
sekretær e.f.

Offentlig saksliste

Utv.saksnr	Sakstittel	U.Off	Arkivsaksnr
RS 22/20	Uttalelse fra Kåfjord kommune, endring i fergetilbudet sambandet Lyngen-Olderdalen		2016/412
RS 23/20	Saksliste og dokumenter møte Nord-Troms Regionråd 27. oktober 2020		2020/24
RS 24/20	Opprop om lokal medbestemmelse i vindkraftutbygging		2020/372
PS 87/20	Delegerte saker Formannskap august-oktober 2020		2020/130
PS 88/20	Finansiering av grunnundersøkelser for boligfelt ved Storhaugveien		2019/392
PS 89/20	Klage på enkeltvedtak forurensingssak gnr. 11/bnr. 14 Kåfjord kommune		2015/17
PS 90/20	Endelig oppgjør 10971T, flytting bebyggelse Dalen-Soleng og 11078T, flytting bebyggelse i Vaggi, Kåfjord kommune - for mye utbetalt tilskudd	X	2015/135

Starter med 3-partsmøte fra kl.09.00- ca 11.30.

Drøftingssaker:

- Akvakultur i Kåfjord – notat som vedlegg
- Vindkraft
- Boligpolitikk

Orienteringssaker:

- Vedlikehold Guolasveien. Avtale med Troms Kraft.
- Oppkjøp av eiendommer i forbindelse med bolig- og næringsareal



Troms og Finnmark Fylkeskommune
Fylkeshuset, Postboks 701
9800 VADSØ

Att. Kurt Arild Bones

Du čujuhus/Deres ref:	Min čuj./Vår ref	Arkiivačoavdda/Arkivkode	Beaivi/Dato
	2016/412-3	N33	28.09.2020

Uttalelse fra Kåfjord kommune, endring i fergetilbudet sambandet Lyngen-Olderdalen

Viser til mail av 11.09.20 hvor TFT- Troms fylkestrafikk orienterte om planlagt endring i fergetilbudet. Bakgrunnen er for å oppnå budsjettbalanse for 2021. For sambandet Lyngen og Ullsfjord planlegges det med å fjerne b-avgangene i sommersesongen. Berørte kommuner kunne komme med innspill innen 30.09.20.

Fjerning av b-avgangene i sommersesongen på strekninga Olderdalen -Lyngseidet, vil medføre en økning av trafikken langs E6 i Kåfjord. Da spesielt tungtrafikk og bobiler. På strekninga Olderdalen – Birtavarre er det langs E6 flere trafikale flaskehals, som smale bruer, smal vegbredde og uoversiktlig veg.

For perioden 2017 – 2019 viste ulykkesstatistikk for Kåfjord at det var til sammen 8 ulykker, hvorav 7 av disse skjedde langs E6.

E6 i Kåfjord er også skoleveg og veg til fritidsaktiviteter, familie og venner. Om sommeren øker antall myke trafikanter som ferdes langs E6, lokalbefolkninga bruker vegen mer, i tillegg til turister og et økende antall sykkelturister. Sannsynligheten er da stor for at en økt trafikkbelastning, da særlig tungtrafikk og bobiler kan føre flere ulykker.

Poastačujuhus/Postadresse:
Postboks 74, 9148 Olderdalen

Fitnančujuhus/Besøksadresse:
Øverveien 2, 9146 Olderdalen

Telefovdna/Telefon Sentralbord:
77 71 92 00

Bánkokontu/Bankkonto:
4785 07 00024

E-poasta/E-post:
postmottak@kafjord.kommune.no

Interneahtta/Internett:
www.kafjord.kommune.no

Organisašuvdnanr/Org.nr:
940 363 586

Ut fra ovenstående ber Kåfjord kommune om at B-ferga over Lyngen ikke fjernes i sommersesongen.

Dearvvuodaiguin/Med hilsen

Bernt Lyngstad
Ordfører
Tlf.: 777 19 231

Karin Karlsen
førstekonsulent/beredskapsrådgiver
Tlf.: 777 19 254

*Dát reive lea elektrovnnalaččat dohkkehuvvon ja sáddejuvvo vuolláičállaga haga /
Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*

Jus háliidat makkárge oktavuoda ossodagain dán áššis, de čujut áššenummárii / Ved all kontakt med avdelingen i denne sak, vennligst referer til saksnummer 2016/412-3

Fra: Berit Fjellberg (Berit.Fjellberg@ntroms.no)

Sendt: 19.10.2020 15.16.02

Til: Bernt Lyngstad; dan.havard.johnsen@lyngen.kommune.no; Eirik Losnegaard Mevik; Geir J Varvik; Hilde Anita Nyvoll; Ørjan Albrigtsen

Kopi: Anne Berit Bæhr; Jan Frode Fjære; Jens Kristian Nilsen; Odd Geir Fagerli; Silja Karlsen; svein.eriksen@lyngen.kommune.no; Daniel Vollstad Johnsen; Kristin Vatnelid Johansen; Gunbjørg Melkiorsen; Lise Jakobsen; Kaj A. Båtnes (kaj.baatnes@nordtroms.net); Kjetil Nielsen Skog (kjetil.nielsen.skog@finord.no); Fredrik Båtnes Hestdahl; Britt Pedersen; Hanne Wiesener; Inger Heiskel (inger.heiskel@storfjord.net); jarydningen@hotmail.com; karl-gunnar@nonamesport.com; kumichal@online.no; Sentralbord Kvæningen kommune; Cissel O Samuelsen; Einar Pedersen; Frode Karlsen; Jan Hugo Sørensen; Trond Arne Hoe; Janne Kankaala; Willy Arne Ørnebakk; Post Kafjord; Lyngen kommune (post@lyngen.kommune.no); Nordreisa kommune; Post Skjervoy; Post Storfjord

Emne: Saksliste og dokumenter møte Nord-Troms Regionråd 27. oktober 2020

Vedlegg: Saksliste og saksdokumenter RR 27.10.20.docx; Prosjekt barmarkskjøring i Finnmark, høringsdok 2010.pdf; Endelig Rapport - Forprosjekt Cruise Lyngenfjord.pdf

Hei

Det vises til vedlagte saksliste og dokumenter til teams-møte 27. oktober.

Vel møtt!

Hilsen

BERIT FJELLBERG

DAGLIG LEDER

Nord-Troms Regionråd DA

mob / 97 56 73 66

tlf / 77 58 82 79

web / www.nordtromsportal.no



Nord-Troms Regionråd DA



Til regionrådet (ordførere) som innkalling

Sendes varaordførere, rådmannsutvalg og eierkommuner til orientering

Dato:19.10.20

SAKSLISTE OG DOKUMENTER TIL MØTE I NORD-TROMS REGIONRÅD DA

Det vises til tidligere innkalling til møte;

Tid: Tirsdag 27. oktober 2020 kl 0830–1130

Sted: Teams

Eventuelt forfall bes meldt sekretariatet snarest.

Vel møtt!

(sign.)
Ørjan Albrigtsen
rådsordfører

Berit Fjellberg
daglig leder

Kopi: Media

Adr.: Hovedveien 2, 9151 Storslett
Tlf. 77 77 05 86, Org. nr. 979 470 452
E-post: regionrad@ntroms.no
www.nordtromsportalen.no



EMNE:	Møte nr 8-2020
STED:	Teams
TIDSPUNKT:	27. oktober 2020 kl 0830

PROGRAM:

- 0830 Møte med Visit Lyngenfjord ved reiselivssjef Georg Sichelschmidt vedrørende satsing på cruise i regionen
- 0900 Orientering om havneprosjektet ved Silja Karlsen, maritim næringsutvikler
- 0910 Sakslista (noen saker på sakslista av 12.10. er flyttet til møtet i november)
- 1000 Møte med Tromsbenken tema Nordområdemeldingen
- 1100 Regionrådsmøte fortsetter – oppsummering
- 1130 Avslutning

SAKSLISTE:

VEDTAKSSAKER:

- Sak 44/20 Godkjenning av protokoll fra møte 28.–29.09.20
- Sak 45/20 Politisk jobbing mot Nordområdemeldingen
- Sak 46/20 Sammensetning av ressursutvalg for Nord-Troms Studiesenter
- Sak 47/20 Utredning vedrørende Barmarksløyper i Nord-Troms (sak fra formannskapet i Kvæningen)

ORIENTERINGSSAKER:

- Henvendelse fra **Halti kvenkultursenter** til ordførerne – Nord-Troms som hovedsete for kvenkultur, spørsmål vedrørende kvensk i grunnskolen og kommunal plan for kvensk språk og kultur
- **Felles havnesamarbeidsprosjekt i Nord-Troms** – orientering ved Silja Karlsen

DRØFTING:

- **Visit Lyngenfjord** har gjennomført en forstudie for å finne ut om regionen skal satse på cruise. Prosjektet er finansiert av alle fem Visit Lyngenfjord kommuner og TFFK. Reiselivssjef Georg Sichelschmidt vil presenterte resultatet av forprosjektet og ønsker en dialog med Nord Troms Regionråd om en mulig videre arbeid med prosjektet.
- Møte med **Tromsbenken tema Nordområdemeldingen**. Regjeringen legger fram Nordområdemeldingen høsten 2020. I den forbindelse har regionrådet utarbeidet et notat som innspill til meldingen. Innspillene blir presenter i møte med Tromsbenken
- **Åpen post** – aktuelle saker

REFERATSAKER:

Fra Arena Nord-Troms:

- Uttalelse til Troms fylkestrafikk om foreslåtte kutt i samferdselssektoren

Fra Midt-Troms Regionråd:

- Høringssvar til KMD vedr reviderte planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen

VEDTAKSSAKER:**Sak 44/20 Godkjenning av protokoll fra møte 28.–29.09.20**

Saksdokumenter:

- Protokoll fra regionrådsmøte 28. og 29. september 2020

Saksbehandler: Berit Fjellberg

Forslag til vedtak:**Nord-Troms Regionråd godkjenner protokollen fra møte i regionrådet 28.—29.09.20.****PROTOKOLL FRA MØTE I
NORD-TROMS REGIONRÅD DA**

EMNE:	Møte nr 7-2020
STED:	Nordreisa
TIDSPUNKT:	28. og 29. september 2020

DELTAKERE:	
Ordførere:	Ørjan Albrigtsen, Skjervøy Jan Rydningen for Dan Håvard Johnsen, Lyngen Hilde Nyvoll, Nordreisa Geir Varvik, Storfjord Bernt Lyngstad, Kåfjord Eirik Losnegaard Mevik, Kvæningen
Sekretariat/adm:	Berit Fjellberg, daglig leder

Møte mandag 28.09.20 start kl 1238

Merknad til innkalling: ingen

Merknad til sakliste:

Det var enighet om å ta opp følgende sak i tillegg til utsendte sakliste:

- Sak 43/20 Uttalelse til fylkestinget vedrørende kutt i kollektivtilbudet

PROGRAM:**Mandag 28. september**

- kl 1200 Regionrådsmøte
(Behandling av saker på sakslisten – unntatt sak 39/20 og 40/20)
- Kl 1500 Regionrådet, KDU og helseledernetverket møter UNN ved Magne Nicolaisen: **Eablering av helsefellesskap**
- kl 1730 Fellesmøte RR og KDU
(tema: Nord-Troms samarbeidet – orientering og drøfting)
- kl 1900 Felles middag

Tirsdag 29. september

- kl 0830 Fellesmøte RR og KDU (Sak 39/20 og 40/20)
- kl 1200 Lunsj – vel hjem

VEDTAKSSAKER:

Sak 29/20 Godkjenning av referat fra møte 23.06.20

Saksdokumenter:

- Protokoll fra møte i regionrådet

Forslag til vedtak:

Nord-Troms Regionråd godkjenner protokollen fra møte i regionrådet 23. juni 2020.

Vedtak: forslag til vedtak enst vedtatt.

Sak 30/20 Regnskap 30.06.20

Saksdokumenter:

- Delregnskaper 30.06.20
- Totalregnskap 30.06.20

Saksbehandler: Berit Fjellberg

Forslag til vedtak:

Nord-Troms Regionråd tar halvårsregnskapet pr 30.06.20 til orientering.

Vedtak: forslag til vedtak enst vedtatt.

Saksopplysninger:

Totalregnskapet i Nord-Troms Regionråd består av 3 avdelingsregnskap;

- drift inkl ungdomssatsinga RUST og sekretariat kommunedirektørutvalget
- Nord-Troms Studiesenter
- Prosjektet «Drivkraft Nord-Troms»

Driftstilskuddet fra kommunene: fordeles 40 % «flatt» og 60 % etter folketall i den enkelte kommune pr 1.1. foregående år.

Satsinger/prosjekter i regionrådet i 2020:

- Mastergradsstipend Nord-Troms – samarbeidsprosjekt med flere regionale aktører
- Havneprosjektet, prosjektansvar: Skjervøy kommune – fase I og II avsluttet. Fase III pågår
- Prosjekt «Drivkraft Nord-Troms» – oppstart juni 2019, 2-årig prosjekt. 4 prioriterte områder; Campus Nord-Troms, Kvenkultur, Ungdomsmedvirkning og Grensetjenesten

- Forprosjekt Lyngshestlandet – samarbeidsprosjekt med Tromsø-området regionråd. Prosjektansvar: Birgit D. Nielsen – oppstart jan 2019–avsluttet 1. kvartal 2020

Delregnskap Drift:

Delregnskapet for drifta, som også inkluderer ungdomssatsingen RUST og sekretariat for kommunedirektørutvalget viser et overskudd pr 30.06.20 på kr 11.347.

Kommentarer til de største avvik på kostnadssiden;

- «Lønn og personalkostnader» – mindre forbruk skyldes i hovedsak refusjon sykepenger som går til reduksjon i lønnskostnad. I tillegg er kostnader knyttet til regnskapsmedarbeider fordelt på alle avdelinger (adm kostnadsfordeling)
- «Reisekostnader» og «Møtekostnader» – mindreforbruk skyldes Covid19
- «Arbeidslivsdag» – avsetning til fellesstand vil ikke bli benyttet i 2020. Arrangementet er digitalisert og har endra form. Studiesenteret deltar med fokus på mastergradstipendordningen

Kommentarer ikke budsjetterte poster:

- «Inntekter fra prosjekter» og «Kjøp av tjenester» – det vises til note 1 ovenfor som viser en oversikt over inntekter og kostnader tilhørende prosjekter. Det er gjort vedtak i regionrådet/arbeidsutvalget for alle disponeringer.

Delregnskap Nord-Troms Studiesenter:

Delregnskapet for Studiesenteret viser et overskudd på kr 243.556 pr 30.06.20. Studiesenteret har 2 fast ansatte.

Eierkommunene bidrar med 500.000 i tilskudd årlig, det samme beløpet som Troms fylkeskommune bevilger. I tillegg mottar studiesenteret 1 mill fra staten til drift fra 2020. Øvrige inntekter er deltakeravgifter på ulike kurs, avvikling av eksamen o.l.

Prosjekt Drivkraft Nord-Troms

Det er utarbeidet eget regnskap for prosjekt Drivkraft. Prosjektet startet opp 1. juni 2019 med 2 års varighet. Regnskapet er gjort opp i balanse og påvirker ikke resultatet for totalregnskapet. Regnskap for 2019 og 2020 er satt opp for sammenligning (begge gjelder ca 6 mnd periode). I tillegg er prosjektrengnskap for hele perioden satt opp mot budsjett.

Kommentar:

Det er ført «andre» kostnader på konto: husleie og kontorhold, som gjør at denne er uforholdsmessig stor for 2019. dette vil bli korrigert før årsskiftet (blant annet ca 45.000 vedrørende rekruttering av prosjektleder).

Totalregnskapet:

Totalregnskapet er summen av de tre omtalte delregnskapene, og er selskapets offisielle regnskap. Totalregnskapet er gjort opp med et overskudd pr 30.06.20 på kr 254.904.

Sak 31/20 Oppnevning av representant til styringsgruppa – kunnskapsgrunnlag Ullsfjordforbindelsen

Saksdokumenter:

- Henvendelse fra UFB Ullsfjordforbindelsen av 4.12.19
- Fra Transportutvikling – Markedsvurdering av Ullsfjordforbindelsen av 6.12.19
- Protokoll fra møte i regionrådet 29.01.20 sak 04/20

Saksbehandler: Berit Fjellberg

Forslag til vedtak:

Nord-Troms Regionråd viser til vedtak i sak 04/20 vedrørende utarbeidelse av kunnskapsgrunnlag Ullsfjordforbindelsen. Nord-Troms Regionråd oppnevner ordfører Geir Varvik som sin representant i styringsgruppa i prosjektet.

Vedtak: forslag til vedtak enst vedtatt.

Saksopplysninger

I regionrådsmøte 29. januar i år i Alta ble det gjort følgende vedtak:

«Sak 04/20 *Utarbeidelse av kunnskapsgrunnlag Ullsfjordforbindelsen – regionrådets rolle*
Enstemmig vedtak:

1. *Nord-Troms Regionråd er positive til at det utarbeides et oppdatert kunnskapsgrunnlag for Ullsfjordforbindelsen.*
2. *Regionrådet har ikke kapasitet eller økonomiske ressurser til å inneha prosjektledelsen i dette arbeidet.*
3. *Lyngen kommune er prosjektansvarlig.*
4. *Regionrådet er prosjekteier og deltar i styringsgruppa i prosjektet.»*

Sak 32/20 Rekruttering av leder Nord-Troms Studiesenter

Forslag til vedtak:

Nord-Troms Regionråd støtter arbeidsutvalgets oppnevning av ansettelsesutvalg og mandat for rekruttering av ny leder til Nord-Troms Studiesenter.

Vedtak: forslag til vedtak enst vedtatt.

Saksopplysninger:

Dagens leder av Nord-Troms Studiesenter (NTSS) Kristin Vatnelid Johansen har sagt opp sin stilling som leder av studiesenteret for å tiltre ny stilling i Kåfjord kommune. Hun fratrer 31. oktober 2020. Ny leder må derfor rekrutteres.

Ansettelsesutvalg

På grunn av tidspress har arbeidsutvalget i regionrådet oppnevnt ansettelsesutvalg, da ordinært møte i regionrådet først avholdes 28. og 29. september.

Arbeidsutvalget i regionrådet har gjort følgende vedtak vedr rekruttering av ny leder Nord-Troms Studiesenter:

1. *Ansettelsesutvalget får i mandat å ta ansvar for hele ansettelsesprosessen med innstilling til styret. Nord-Troms Regionråd foretar tilsetting.*
2. *Sammensetning av ansettelsesutvalget:*
 - *Saksordfører Hilde Nyvoll, leder av rådet*
 - *Kommunedirektør Cissel Samuelson (ansvar for kompetansefeltet)*
 - *Arnt Furubakken, personalavd, Kåfjord kommune*

Sak 33/20 Intensjonsavtale om etablering av interkommunalt politisk råd – kommunene i Tromsø-området regionråd og Nord-Troms Regionråd

Saksdokumenter:

- Nord-Troms Strategier 2021–2023

Saksbehandler: Berit Fjellberg

Forslag til vedtak:

1. Nord-Troms Regionråd anbefaler sine eierkommuner om å vedta intensjonsavtalen med mål om avklaring av deltakelse i et felles interkommunalt råd bestående av kommunene Balsfjord, Tromsø, Karlsøy, Lyngen, Storfjord, Kåfjord, Nordreisa, Skjervøy og Kvæningen.
2. Nord-Troms Regionråd vil bestå i dagens form inntil interkommunalt politisk råd er etablert. Nord-Troms Studiesenter, ungdomssatsingen RUST og andre samarbeid i Nord-Troms vil videreføres med dagens 6 eierkommuner i et eget selskap.

Vedtak: forslag til vedtak enst vedtatt.

Saksopplysninger:

Interkommunale politiske råd er ment å omfavne dagens regionråd som politiske samarbeidsorgan som behandler generelle samfunnsspørsmål på tvers av kommunegrensene i den regionen rådet representerer. Interkommunale politiske råd kan være rene samarbeid eller selvstendige rettsobjekt.

Endring i regionrådsstrukturen i nord har vært drøftet i flere sammenhenger;

- Ny kommunelov hvor regionrådene er definert – interkommunalt politisk råd
- Sammenslåing av fylkeskommuner
- Uttalte forventninger til at regionrådene skal få en større rolle i samfunnsutviklingen fra fylkeskommune og fylkesmann
- Utredninger i regi av fylkesmannen i Troms og Finnmark
- Konkrete endringer i regionrådsstrukturen i landsdelen

I Nord-Troms Regionråd har saken vært satt på dagsorden flere ganger i forrige valgperiode (2015–2019);

- Drøftingsmøter med Tromsø-området regionråd
- Plan om å avholde møte med Vest-Finnmark regionråd (ikke gjennomført)
- NTRR mottok en skriftlig søknad fra Kautokeino kommunestyre om medlemskap

Representantskapet i NTRR ga i 2018 tilbakemelding om at det var ønskelig å utrede samarbeid mot Tromsø-området og Vest-Finnmark med mål å finne den beste løsningen for samfunnsutviklingen i Nord-Troms.

Tråden mot Tromsø-området regionråd med tema etablering av et felles interkommunalt politisk råd med basis i de 2 regionrådene ble tatt opp igjen i et møte mellom ordførerne i de to regionrådene 23.06.20. I møte ble man enig om ei felles arbeidsgruppe som består av Mona Pedersen og Ørjan Albrigtsen (lederne av regionrådene).

Mandatet til arbeidsgruppa;

1. *«Lage en oversikt over samarbeid og hvordan regionrådene i dag er organisert. Hva er aktuelt å ta inn hva skal holde utenfor?»*
2. *Utredning av hva nye Nord-Troms interkommunale råd kan og bør være?*
3. *Lage utkast til avtale.»*

Vurderinger:

Drøftingene mellom regionrådene signaliserer ønske om et sterkere politisk fokus, og en forsterking av gjennomslagskraft mot regionalt og nasjonalt nivå. Et interkommunalt politisk råd kan ses på som arena for samskapt politikktutvikling på valgte politikkområder, for eksempel der det er viktig å ha en felles holdning utad for å stå sterkere.

Det er et omfattende arbeid som skal gjennomføres i en slik prosess frem mot eventuell stiftelse. Erfaringer og forskning viser at tidlig involvering og forankring av slike prosesser er avgjørende for å lykkes. Det er derfor viktig å koble på formannskapene/kommunestyrene i arbeidet. Det er også avgjørende med felles mål, strategier og konkrete handlinger, slik at man oppnår gode resultater sammen – det er viktig for å bygge tillit mellom partene.

Et interkommunalt politisk råd basert på kommunene i Tromsø-området og Nord-Troms Regionråd krever en prosess i flere faser. Dette på grunn av ulik organisering og omfang av de to regionrådenes virksomhet pr i dag.

Det foreslås følgende plan for prosessen:

Etablering av interkommunalt politisk råd for kommunene Balsfjord, Tromsø, Karlsøy, Lyngen, Storfjord, Kåfjord, Nordreisa, Skjervøy og Kvænangen:

	Milepæler:
1	September 2020: Vedtak i begge regionråd med anbefaling til eierkommunene om å slutte seg til en intensjonsavtale. Mål for intensjonsavtalen: avklaring av deltakelse i et felles interkommunalt råd med 9 kommuner (kommuner som inngår i Tromsø-områdets regionråd og Nord-Troms regionråd). Et felles interkommunalt råd med 9 kommuner kan bli en politisk maktfaktor som samler og styrker hele regionen. Info-skriv til k-styrene om prosess igangsatt
2	Innen 10. oktober: Utarbeide intensjonsavtale og ferdig saksfremlegg til kommunestyrene i de 9 aktuelle kommunene. Avtalen forplikter kommunestyrene til å avklare deltakelse i et interkommunalt politisk råd bestående av Balsfjord, Tromsø, Karlsøy, Lyngen, Storfjord, Kåfjord, Nordreisa, Skjervøy og Kvænangen.
3	Innen 1. desember: Behandling av intensjonsavtale i alle kommunestyrene. I forbindelse med behandlingen av avtalen oppfordres kommunestyrene om innspill til aktuelle samarbeidsområder, for eksempel mat og reiseliv
4	Innen 31. desember 20: Felles møte mellom ordførerne i 9 kommuner, agenda; <ul style="list-style-type: none"> • Formål og navn interkommunalt politisk råd • Avklare politisk og administrativ organisering • Økonomisk deltakeransvar • Myndighet • Saksområder • Budsjett Dette vil utgjøre grunnlag for utarbeidelse av samarbeidsavtale
5	Innen 31. januar 21: Samarbeidsavtale IPR (interkommunalt politisk råd) vedtatt i begge regionråd, med felles saksfremlegg til kommunestyrene
6	Innen 31. mars 21: Samarbeidsavtale IPR behandlet i alle kommunestyrer

7	27. april 21 (for Nord-Troms kommunene): Representantskapsmøte Nord-Troms Regionråd – vedtak om nedleggelse/endring av organisasjonsform og formål (studiesenter/campus/RUST fortsetter)
8	Innen 1. juni 21: Stiftelse og etablering av IPR <ul style="list-style-type: none"> • Strategier og budsjett • Årshjul 2021/2022

Ressursbruk:

må avklares nærmere.

Sak 34/20 Endring av organisasjonsform og formål- Nord-Troms Regionråd DA

Saksdokumenter:

- Nord-Troms Strategier 2021-2023
- Brev fra Brønnøysundregistrene, pålegg om endring av organisasjonsform, mai 2020

Saksbehandler: Berit Fjellberg

Forslag til vedtak:

1. Valg av organisasjonsform og endring av formål for det regionale samarbeidet (aktivitetene i dagens regionråd) vil påvirkes av etableringen av et felles interkommunalt råd for 9 kommuner.
2. Nord-Troms Regionråd søker Brønnøysundregistrene om utsatt frist for endring av organisasjonsform.
3. Saken tas opp igjen i regionrådet når etableringen av interkommunalt politisk råd (sak 33/20) er avklart.

Vedtak: forslag til vedtak enst vedtatt.

Saksopplysninger:

Nord-Troms Regionråd er i dag organisert etter §27 i Kommuneloven som eget rettsobjekt. I ny kommunelov som ble vedtatt 22. juni 2018, er det besluttet at samarbeid organisert etter kml. § 27 må endre sin organisasjonsform. Det er gitt en frist på 4 år fra lovens ikrafttredelse på å omdanne dagens § 27-samarbeid til enten kommunalt oppgavefelleskap eller interkommunalt politisk råd.

Nord-Troms Regionråd har mottatt pålegg fra Brønnøysundregistrene om å endre organisasjonsform innen årsskiftet 2020/2021 ihht ny Kommunelov.

NTRR har i løpet av første halvår 2020 utarbeidet strategier for inneværende valgperiode. Nord-Troms Strategier 2020-2023 er regionrådets styringsdokument for perioden med følgende visjon: *“våre kontraster, vår framtid”*.

Følgende områder skal regionrådet prioritere i perioden 2020-2023 for å nå målet om å utvikle Nord-Troms til en bærekraftig region med positiv befolkningsutvikling og vekst i arbeidslivet:

1. Infrastruktur
2. Kompetanse
3. Samfunnsutvikling
 - Næringsutvikling
 - Omdømmebygging

Nord-Troms Regionråd har definert interne fokusområdet med mål om å utvikle egen virksomhet. I 2020–2023 er følgende områder prioritert:

1. Organisering
2. Samarbeid
3. Kommunikasjon

Mål for fokusområdet «Organisering»:

1. *Nord-Troms regionråd skal omorganiseres i samsvar med ny kommunelov innen fristen 22. juni 2022*
2. *Ny organisering skal bygge oppunder at framtidens råd i større grad enn i dag skal være et politisk samarbeidsorgan*
3. *Organiseringa skal ivareta regionens vellykkede ungdomssatsing*

<i>Tiltak</i>
<i>Utrede ny organisering av Nord-Troms Regionråd ihht. ny kommunelov</i>
<i>Signere ny samarbeidsavtale mellom alle deltakerne i rådet – operativ som Interkommunalt politisk råd innen 01.01.21</i>
<i>Etablert avtale om vertskommune og administrative rutiner, herunder nytt saks- og arkivsystem</i>

Fristen som er satt for tiltaket interkommunalt politisk råd innen 1.1.21 må forskyves, da dette er utvidet til å omfatte 9 kommuner, noe som medfører en mer omfattende prosess.

Vurderinger:

Denne saken henger tett sammen med sak 33/20 intensjonsavtale interkommunalt politisk råd (IPR). Hvilken organisasjonsform som vil være mest hensiktsmessig for det regionale samarbeidet i Nord-Troms må vurderes når etableringen av IPR er avklart.

Formelle forhold som må avklares ved ny organisering:

- Organisering
 - – eget rettssubjekt (referanse: organisasjonskart, vedtekter/selskapsavtale + utvidet samarbeidsavtale)
 - Pålegg fra Brønnøysundregistrene med frist – vi må derfor etablere interkommunalt politisk råd med utgangspunkt i dagens vedtekter (behov for mindre endringer i første omgang)
- Studiesenteret – egen avdeling (referanse: vedtekter. Avtaler med studiebibliotekene + avtaler med; leverandører av utdanninger (bla UiT)/kurs/praksisplassordninger – og studentene)
- Ungdomssatsingen RUST – egen organisering som henger sammen med kommunenes organisering (referanse: vedtekter, Nord-Troms ungdomsråd, fagrådet, politiske rådgivere)
- Arbeidsgiveransvar – 4 fast ansatte + regnskapsfører på engasjement + prosjektleder (referanse: arbeidsavtaler)
- Økonomi – egenkapital (eierkapital + fri egenkapital/fond) – fordelingsnøkkel driftstilskudd – pensjonsforpliktelser tidligere ansatte (referanse: budsjett og regnskap)

Sak 35/20 Regional strategisk næringsplan for Nord-Troms

Saksdokumenter:

- Nord-Troms Strategier 2021–2023
- Oppsummering workshop 16. juni 2020

Saksbehandler: Berit Fjellberg

Forslag til vedtak:

Nord-Troms Regionråd utsetter saken til avklaring vedrørende fremtidig organisering er vedtatt.

Vedtak: forslag til vedtak enst vedtatt.

Saksopplysninger:

Hovedmålet i Nord-Troms Strategier 2021–2023 er å utvikle Nord-Troms til en bærekraftig region med positiv befolkningsutvikling og vekst i arbeidslivet. Satsingsområder for å realisere hovedmålsettinga er infrastruktur, kompetanse og samfunnsutvikling – og den siste med fokus på næringsutvikling og omdømmebygging. Et av tiltakene i handlingsplanen er å utvikle en felles regional næringsplan.

På møte i regionrådet 26. mai ble det gjort følgende vedtak vedrørende handlingsplan i sak 22/20;

Enstemmig vedtak:

- 1. Det skal utarbeides egen handlingsplan til Nord-Troms Strategier 2020–2023*
- 2. Nord-Troms Regionråd godkjenner de tiltaksbeskrivelsene som er utarbeidet i dagens fellesmøte med RUST. Dette gjelder tiltak innen satsingsområdene kompetanse og samfunnsutvikling*
- 3. Tiltak innen infrastruktur: Nord-Troms Regionråd forespør Transportutvikling om oppdatering av kunnskapsgrunnlaget*
- 4. Tiltak regional strategisk næringsplan: Nord-Troms Regionråd inviterer NUNT (næringsutviklerforum Nord-Troms), Visit Lyngenfjord og Arena Nord-Troms til en prosessdag for utarbeidelse av prosjektbeskrivelse for dette tiltaket. Halti næringshage engasjeres som prosessleder*
- 5. Handlingsplan inkludert innspill i Nordområdenotatet med budsjett behandles på regionrådets møte i september*

For å komme raskt i gang inviterte regionrådet til workshop 16. juni 2020 der arbeidet med regional næringsplan for Nord-Troms (RSNP) ble startet opp. Deltakerne på workshopen var næringskonsulentene i Skjervøy, Nordreisa, Lyngen og Kåfjord, mens Storfjord og Kvænangen var forhindret fra å møte. Visit Lyngenfjord var invitert til oppstarten, men var også forhindret fra å møte. Arena Nord-Troms deltok, samt administrasjonen i Nord-Troms Regionråd. Prosessledelse var ved Halti næringshage AS.

Det er utarbeidet oppsummering og skisse til regional næringsplan. Elementer i forslag til regional næringsplan;

Mål

Planen må legge til rette for gode rammebetingelser for rekruttering, kompetanseutvikling, tilgang på boliger og næringsareal.

Satsingsområder

Industri:

- leverandørindustri, bygg og anlegg
- Digital oversikt over hva som kan leveres
- Samarbeid om felles leveranser, utvikling av samhandling og gode avtaler
- Bedriftsnettverk med mål om å være konkurranse- og leveransedyktig
- Arealformidling på tvers av kommuner
- Jobbe politisk for god anbudspolicy

Matproduksjon:

- arktisk landbruk og sjømat
- Lokal og kortreist mat som konkurransefortrinn, kobles mot reiseliv
- Koble på FoU-miljø for å utvikle holdbarhet for nye transportløsninger (elektrifisering) av mat
- God forvaltning av produksjonsarealer på land og i sjø

Reiseliv/opplevelsesindustri:

- Stedsutvikling
- Forprosjekt for å kartlegge utviklingsmuligheter/potensiale for regionale pakketurer, infopunkt
- Skape salgbare og egenartede attraksjoner
- Felles markedsføring ved å forsterke/sikre Visit Lyngenfjord
- Sikre adkomst/transport av besøkende inn og ut av regionen

Tilrettelegging/rammebetingelser:

- Felles kommunikasjonsplan (bedrifts- og boattraktivitet)
- Samarbeid om forprosjekt som kartlegger muligheter og utreder potensialet for å vise frem Nord-Troms med gode budskap. Kommunikasjonsbyrå, ikke reklamebyrå. «PR-sjef»
- Ekstern kommunikasjon for å bedre rekruttering/profilering/omdømmebygging
- Samlende internkommunikasjon i regionen. Bygge kultur for regional bevissthet der vi unner hverandre suksess
- Økt kompetanse på digitale løsninger og hvilke muligheter det gir
- Tilrettelegge for infrastruktur for næringsliv, befolkning og samfunnsutvikling gjennom økt elektrifisering og fokus på transportkorridorer
- Kompetanseutvikling fagarbeidere, høyere utdanning, entreprenørskap, forskning i samarbeid med Nord-Troms videregående skole, Fagskolen, Campus Nord-Troms/Nord-Troms Studiesenter, Universitetet i Tromsø, Blått Kompetansesenter og andre
- Øke plankompetansen gjennom felles regional satsing på plankontor. Tilpasse rullering av kystsoneplan og arealplaner til RSNP
- Satse på regionale klynger og nettverk innenfor ulike næringer
- Samarbeide med beslutningstakere på strategisk nivå, også utenfor regionen (politisk, sjømat, bank/finans)

Forankring:

- Bred forankring av satsingsområder i næringslivet i Nord-Troms
- Dialogmøter og innspillsrunder med næringslivet
- Legge en felles slagplan
- Politisk forankring formannskapene. Ansvar: ordførere
- Administrativ forankring: rådmenn, ledergrupper, fagetater, sektorledere, medarbeidere
- Troms og Finnmark fylkeskommune

Holdninger – kommunikasjonsarbeid for å skape regional samarbeidskultur:

- Vidsyn og storsinn
- Fart!
- Felles instrumenter
- Målbare resultater og effekter
- Felles feiring
- Felles opplevd nytte politisk og administrativt

Organisering

Arbeidsform:

- Jobbe med kommunale næringsplaner parallelt med den regionale næringsplanen for å skape synergieffekter og økt effektivitet i planarbeidet
- Få innspill fra næringslivet og premissleverandører gjennom prosessmøter
- Prosjekter som genereres må sikres over i en driftsfase med forpliktende eierskap

Arbeidsgruppe:

- NUNT, Arena Nord-Troms, Visit Lyngenfjord, Ordførere?
- Forslag: velg 3 personer til arbeidsgruppe, de øvrige utgjør styringsgruppe

Tidsplan:

Behandle skissen i regionrådet 29.september, deretter innarbeides i kommunale planstrategier som behandles høsten 2020. Ferdigstillelse mars 2021.

Vurderinger:

Det er utarbeidet et godt grunnlag for videre arbeid med en felles næringsplan for regionen. På grunn av det pågående arbeidet vedrørende ny organisering kan det være hensiktsmessig å avvente vedtak før vi går videre i prosessen. I tillegg er det kapasitetsutfordringer i sekretariatet i regionrådet grunnet oppsigelser.

Sak 36/20 Kommunikasjonsstrategi

Saksdokumenter:

- Kommunikasjonsstrategi 2016–2019
- Nord-Troms Strategier 2021–2023
- Oppsummering fra workshop i juni og august 2020

Saksbehandler: Berit Fjellberg

Forslag til vedtak:

Nord-Troms Regionråd vil prioritere arbeidet med Kommunikasjonsstrategi i handlingsplanen for 2021. Når forutsetningene for handlingsplanen er landet, skal arbeidsutvalget utarbeide et forslag til gjennomføringsplan for tiltaket.

Vedtak: forslag til vedtak enst vedtatt.

Saksopplysninger:

NTRR har hatt en kommunikasjonsstrategi fra 2016–2019. Strategien beskriver informasjonstiltak, målgrupper og mediekanaler. I siste periode har NTRR benyttet pressemeldinger, annonser i papiraviser og på nett, deltagelse på konferanser/møter, politisk lobbyvirksomhet, hjemmeside og sosiale medier til å spre informasjon om regionrådet. Det er utarbeidet en Verktøykasse for kommunikasjon samt en grafisk profil som benyttes.

SWOT analysen som ble utarbeidet i forbindelse med Nord-Troms Strategier 2020–2023 avdekker at det er behov for tiltak som styrker både det interne og eksterne informasjonsarbeidet. I praksis er det lite ressurser til å drive kommunikasjonsarbeid, og nye kommunikasjonsformer via sosiale medier krever oppdatert kunnskap om blant annet innholdsproduksjon og målgruppestyring.

Nord-Troms Strategier 2020–2023:

Mål:

1. *Kommunikasjon skal være middel for å nå NTRR's strategiske mål*

2. *NTRR's identitet og omdømme skal styrkes gjennom strategisk kommunikasjon.*
3. *Kommunikasjon skal være preget av et tydelig budskap, både internt og eksternt*
4. *NTRR skal tilpasse form, innhold og kanaler til aktuelle målgrupper*
5. *Kommunikasjon skal også få fram de gode historiene fra regionen*
6. *Øke kommunikasjon mellom kommunestyrene og regionrådet*

Tiltak
Oppdatere kommunikasjonsstrategien som utgikk i 2019 <ul style="list-style-type: none"> • Mål på antall nyhetsbrev, pressemeldinger, innlegg på SoMe, o.s.v • Sosiale medier: Bruke film og bilder aktivt for å fremme budskapet
Ta i bruk kommunikasjonsmateriell og strategier som allerede er utarbeidet
Bygge allianser og opprette gode arenaer for dialog med beslutningstakere på fylkes- og nasjonalt nivå <ul style="list-style-type: none"> • Definere møteplasser • Utarbeide årshjul
Ordførerne orienterer muntlig om Regionrådets arbeid i alle kommunestyremøter. Referat fra møte i Regionrådet settes opp på saklisten

Vurderinger:

De ansatte i regionrådet har begrenset kompetanse på denne området. For å komme i gang med arbeidet ble det gjort avtale med konsultantselskapet Benzin om å gjennomføre workshops for ansatte. Målet var å skape et solid grunnlag for den nye kommunikasjonsplanen. Workshops ble gjennomført 30. juni og 21. august 2020.

På dag ble det arbeidet med analyse av nåtid (verdier, verktøy og utfordringer) og fremtid (verdier, målgrupper og mål). I tillegg ble det utarbeidet et aktørkart. På dag 2 ble det jobbet med kommunikasjonsvirkemidler; personas, historietutvikling, kanaler og rolledefinerer.

Arbeidsøktene har vært med å gi et godt grunnlag for videre jobbing. Dessverre har vi 2 medarbeidere som skal over i andre stillinger, slik at kapasiteten for å ta dette arbeidet videre er redusert når det gjelder høsten 2020. Dette er et veldig viktig arbeid å holde fokus på, som er løftet fram av flere i arbeidet med strategiplan for både regionrådet og studiesenteret. Dette var også et viktig moment i samlingen med NUNT (næringsutviklerne) og Arena Nord-Troms i juni.

Sak 37/20 Partnerskap Halti SA

Forslag til vedtak:

Grunnet den pågående prosessen med ny organisering av regionrådet utsettes saken.

Vedtak: forslag til vedtak enst vedtatt.

Sak 38/20 Samarbeidsavtale med Nord-Troms Studiesenter om studiebibliotek

Saksdokument:

- Forslag til revidert avtale om studiebibliotek (vedlagt)
- Forslag til revidert minstestandard for studiebibliotekene (vedlagt)
- Forslag til saksfremlegg behandling i kommunene (vedlagt)

Saksbehandler: Kristin Vatnelid Johansen

Forslag til vedtak:

Nord-Troms Regionråd anbefaler kommunene å inngå ny avtale om studiebibliotek.

Vedtak: forslag til vedtak enst vedtatt.

Saksopplysninger

Studiebibliotekene inngår i Nord-Troms Studiesenter (NTSS) sin modell: Megler – Motor – Møteplass. For at utdanningsinstitusjoner som eksempelvis UiT, skal kunne gi et godt tilbud i områder med lang avstand til nærmeste studiested, er de avhengig av samarbeidspartnere som kan tilrettelegge for utdanning og skape møteplasser for studentene. I tillegg bidrar studiesenteret med lokal kompetanse og rekruttering av studenter.

Folkebibliotekene er den lokale infrastrukturen i studiesentret og skal fungere som møteplass, studiested og læringsarena i kommunen studentene er bosatt i. Studiebibliotektilbud handler om voksenpedagogisk tilrettelegging, kompetent veiledning og tilstedeværelse for studenter.

I strategiplan for Nord-Troms Studiesenter 2020 – 2023 (vedtatt i Nord-Troms Regionråd sak 21/20) er studiebibliotekene en selvfølgelig del av studiesenteret. Vi ønsker å videreutvikle NTSS og studiebibliotekene sine gode erfaringer med å framskaffe en merverdi for studentene gjennom lokal oppfølging og støtte.

Avtalen med kommunene inngått i 2017 går ut i år. Det samme gjør avtalen med Universitetsbiblioteket. Vi foreslår en revidert, løpende avtale med 6 måneders gjensidig oppsigelsestid. Universitetsbiblioteket foretrekker én avtale med Nord-Troms i stedet for avtale med hver kommune. Med bakgrunn i dette anbefales Nord-Troms Regionråd å godkjenne vedlagte avtale samt minstestandard.

Sak 41/20 Høring – etablering av felles namsfogd i Troms politidistrikt

Saken ettersendes/presenteres i møte av ordfører Nordreisa kommune.

Orientering om saken i møte ved Hilde Nyvoll. Det ble ikke fattet vedtak i denne saken.

Sak 42/20 Uttalelse nye Vinnelys transformatorstasjon

Forslag til vedtak:

Nord-Troms Regionråd støtter uttalelsen fra Nordreisa kommune vedrørende nye Vinnelys transformatorstasjon.

Vedtak: forslag til vedtak enst vedtatt.

Sak 43/20 Uttalelse til fylkestinget vedrørende kutt i kollektivtilbudet

Vedtatt uttalelse fremmet i møte:

Nord-Troms Regionråd ber fylkestinget i Troms og Finnmark vektlegge følgende ved vurdering av kollektivtilbudet i regionen:

- Prioritere tilbud i lokalsamfunn hvor det ikke er alternative reisemåter

- **Prioritere fergesamband med næringstrafikk, hvor det ikke er omkjøringsalternativer**

OPPFØLGINGSSAKER:

Politisk jobbing med notat – Nordområdemeldingen – hva, hvem, hvordan og når

Oppfølging ref protokoll møte 23.06.20:

- *Notat er ferdigstilt fra administrasjonen med tallmateriale fra fylkeskommunen.*
- *Notatet sendes til ordførerne med frist torsdag 25. juni for tilbakemelding.*
- *Notatet skal sendes fredag 26.06. til:*
 - *Troms og Finnmark fylkeskommune ved administrasjonen*
 - *Kommunal- og moderniseringsdepartementet ved administrasjonen (har samordningsansvar for meldinga)*
- *Følg brev, prioritering av tiltak samt PP-presentasjon ferdigstilles etter ferien.*

Fra møte 28. september:

- Notat er sendt til fylkeskommunen, departement og nordområdesekretariat
- Statsråd Astrup besøkte Lyngen 18. september, tema nordområdemeldingen, Geir Varvik deltok
- Ørjan Albrigtsen og Geir Varvik sjekker status i arbeidet med nordmeldingen – gir tilbakemelding pr epost
- Aktuelt med et eget møte med Tromsbenken? (Eirik forespør leder av Tromsbenken om møte koblet til neste møte i regionrådet 27.10.20)
- Aktuelt å møte politisk nordområdeforum? – sjekkes nærmere

Pilotprosjekt fra arbeidskraftreserve til verdifull ressurs – status tilbakemelding fra fylkeskommunen

De to politiske samarbeidsorganene Vest-Finnmark Rådet og Nord-Troms Regionråd har sendt et innspillnotat til Troms og Finnmark fylkeskommune for å utløse de allerede bosatte arbeidskraftreservene i vår region. Mål:

- *å aktivere den arbeidskraftreserven som befinner seg på jente- og gutterommene som følge av «drop-out» av det ordinære og rettighetsbaserte skoleløpet. Det vil si unge voksne mellom 19-35 år som verken er i jobb eller utdanning.*
- *å forebygge flere «drop-in» på ungdomsrommet som følge av at de tradisjonelle skoleløpene ikke passer for dem, og at arbeidslivet ikke er et alternativ som følge av dagens ordninger som vanskeliggjør kombinasjonen skole og arbeidsliv.*
- *at vi gjennom et slikt pilotprosjekt kunne øke arbeidskraftressursen i vår region, som er en stor mangelvare allerede. Prosjektet kan bidra til å møte samfunnets behov for kompetente arbeidstakere.*
- *å bidra til styrke egenverdien og selvbildet til våre ungdommer og unge voksne, og gjennom dette bidra til bedre folkehelse og økt livskvalitet for denne målgruppen. For at vi skal lykkes med dette må vi se «hele mennesket». Modellen må også se på boforhold, helsesituasjon, fritid og venner mm for de ungdom/unge voksne i målgruppa.*
- *at suksessen måles i antall personer som aktiverer sin arbeidskraftreserve, og ikke i hvorvidt de avlegger eksamener eller fullfører skoleløp.*

Avdeling for Voksenopplæring, karriere og integrering i fylkeskommunen er interessert i prosjektet, men har gitt signal om at de ikke kommer ikke til å klare å lande noe før sommeren. Det legges opp til et oppfølgingsmøte med avdelingsleder Susanne Lupton, TFFK, og administrativ leder i Vest-Finnmark rådet.

Fra møte 28.09.20

– status: ingen signaler fra fylkeskommunen, administrativt møte er ikke avholdt.

Regional planstrategi Troms og Finnmark fylkeskommune – innspill til kunnskapsgrunnlag – oppfølging i videre prosess

- Vedtak 23.06.20:
Nord-Troms Regionråd sender innspill innen 1.8.20 til regional planstrategi for Troms og Finnmark fylkeskommune basert på utfordringer og utviklingsmuligheter som er beskrevet i regionrådets:
 - *Nord-Troms Strategier 2020–2023*
 - *Notat til Nordområdemeldingen (juni 2020)*
 - *Kunnskapsgrunnlag og status og strategier – Transportinfrastruktur i Nord-Troms (2018–2019)*

Fra møte 28.09.20:

Fylkeskommunen har invitert til Dialogseminar med tema planstrategi 30.09.–01.10.20 – hvem deltar fysisk? Hvem deltar digitalt?

- Daglig leder har møtekollisjon
- Ingen ordførere har anledning til å delta fysisk

Jakt- og fiskerettigheter i ny-fylket Troms og Finnmark

Vedtak Nord-Troms Regionråd 23.06.20:

Nord-Troms Regionråd er positive til å jobbe videre med denne saken. Regionrådet ber sine representanter (ordfører i Kåfjord og ordfører i Kvænangen) i regionutvalget i Statskog ta opp problemstillingen i neste møte i regionutvalget. Regionrådet ber også de samme ordførerne ta kontakt med FeFo om saken. Saken følges opp på møte i regionrådet i september.

Fra møte 28.09.20

Etter regionrådsmøte har det vært ett møte i regionutvalget i Statskog. Regionrådets representanter Bernt og Eirik deltok. Saken er tatt opp; Statskog er kjent med saken.

Eirik følger opp saken mot Statskog – «er det etablert dialog med FeFo i saken?»

Møte fylkesråd for næring – aktuelle saker?

Fra møte 28.09.20:

Regionrådet var enige om å avvente møtet til fremtidig organisering er avklart.

ORIENTERINGSSAKER:

Kompetansepilot – Troms og Finnmark fylkeskommune

- I Troms og Finnmark fylkeskommune er Syd-Varanger og Nord-Troms valgt ut som piloter
- Nord-Troms pilot: fokus på industri og sjømat mot næringen i Lyngen og Skjervøy

Orientering fra møte 11. september 2020, konseptvalgutredning (KVU) for Nord-Norge ved Ørjan Albrigtsen

- Statens vegvesen har fått i oppdrag fra samferdselsdepartementet om å lede en konseptvalgutredning (KVU) for transportløsninger i Nord-Norge. I den forbindelse vil divisjonsdirektør Per Morten Lund invitere til informasjons møte om oppdraget. Departementet har bedt om et utfordringsnotat som grunnlag for deres fastsettelse av mandat for utredningen innen 1.oktober 2020. Vi ønsker derfor å få konkrete innspill fra dere på utfordringsnotatet.
- Nord-Troms Regionråd har sendt innspill til KVU i etterkant av møtet. Innspill er også sendt ordførerne i regionrådet

REFERATSAKER:
Fra Storfjord kommune:

<ul style="list-style-type: none"> • melding om vedtak; Nord-Troms strategier 2020–2023 • melding om vedtak: : Intensjonsavtale vedr opprettelse av et nytt interkommunalt politisk råd
Fra Nordreisa kommune: <ul style="list-style-type: none"> • melding om vedtak; felles forliksråd for Nord-Troms • invitasjon til Nordreisa kommunestyre – Nord-Troms strategier 2020–2023
Fra Lyngen kommune: <ul style="list-style-type: none"> • melding om vedtak; Nord-Troms strategier 2020–2023
Fra Ullsfjordforbindelsen AS: <ul style="list-style-type: none"> • Elektrisk ferge over Ullsfjorden – planlegging av Ullsfjordforbindelsen

Forslag til vedtak:

Nord-Troms Regionråd tar referatsakene til etterretning.

Vedtak: forslag til vedtak enst vedtatt.

TEMAMØTE ETABLERING AV HELSEFELLESSKAP MANDAG 28. SEPTEMBER KL 1500

(eget referat er utarbeidet fra dette møtet.)

I tillegg til regionrådet deltok kommunedirektørutvalget, helseledere og innledere.

Helseledere og fagfolkene fratradte møtet kl 1730.

MØTET FORTSATTE MED ORDFØRERE OG KOMMUNEDIREKTØRER kl 1730:

Nord-Troms samarbeidet (fellesmøte RR og KDU)

Orientering – pågående arbeid i KDU;

- Fagområdeinndeling i KDU (parallell til ordning med saksordførere)
- Plansamarbeidet igangsatt –Møte KDU 8. oktober
- Brannsamarbeidet – viktig at vi klarer å videreføre dette
- NORIKT – etablert (alle kommuner deltar unntatt Lyngen) – fått utarbeidet statusrapport fra Bredbåndfylket- strategiarbeid er på agenda p.t.
- Felles kommunelege – samfunnsmedisin – ønsker å utrede denne saken videre
- Innkjøpstjenesten – jobber med å forbedre denne – handlingsplan og anskaffelsesstrategi under utarbeidelse
- Felles klima- og energiplan Nord-Troms – fått midler, arbeid i oppstartsfasen
- Hatt møte i dag med HR-nettverket og Studiesenteret – drøftet om man skal gå i gang med felles kompetanseplan Nord-Troms

Orientering fra regionrådet – aktuelle saker:

- Vedtak fra dagens møte – intensjonsavtale vedrørende etablering av felles interkommunalt politisk råd
- Hvordan skal vi forankre tiltak i det regionalpolitiske samarbeidet som gjelder NT 6 dersom kommunene danner IPR med Tromsø-området?

Drøfting – hvilke grep tar vi framover?

- Viktig at vi tenker som en kommune selv om vi er 6 om vi skal få dette til
- Nyttig med samarbeid også på mindre områder hvor man ikke trenger en hel stilling
- Når vi skal danne selskap er det viktig at det gjøres gode utredninger med faglig vurderinger (definere behov og kompetanse)
- Muligheter for å få mer til i lag
- Kommunalt oppgavefelleskap – dette må vi få på plass
- Samfunnssikkerhet og beredskap – mange samarbeidsmuligheter
- Etablert nettverk på de store fagområdene – helse og oppvekst. I tillegg etablert nettverk for HR. oppvekstledernetverket har egen ressurs

Hvordan tar vi saken med helsefelleskap videre?

- det må dedikeres ressurs til arbeidet

Regionale planer

– kobles til kommunale planstrategier? Saken ble ikke drøftet.

Åpen post – dagsaktuelle saker, ingen saker

Møtet hevet kl 1825

Berit Fjellberg, referent

MØTE TIRSDAG 29.09.20 START KL 0830

Sak 39/20 Handlingsplan Nord-Troms Strategier 2020–2021

Saksdokumenter:

- Nord-Troms Strategier 2021–2023
- Notat til Nordområdemeldingen
- Forslag til Handlingsplan 2020–2021

Saksbehandler: Berit Fjellberg

Forslag til vedtak:

Nord-Troms Regionråd godkjenner handlingsplan knyttet til Nord-Troms Strategier for 2020–2021 med endringer og prioriteringer foretatt i møte.

Forslag til tilleggspunkt fremmet i møte:

Handlingsplan for 2021 legges frem for godkjenning i neste regionrådsmøte 27. oktober.

Vedtak: forslag til vedtak med tilleggspunkt enst vedtatt.

Saksopplysninger

Regionrådet har ansvar for å utarbeide forslag til strategier for regional utvikling.

Etter kommunevalg utarbeides forslag til overordnet strategiplan for en fireårsperiode. Forslaget behandles av representantskapet i april, før det går videre til drøfting og vedtak i kommunene (juni).

Handlingsplan og budsjett på bakgrunn av strategidokumentet vedtas i etterkant av behandlingen av strategidokumentet i kommunestyrene. Ønskede effekter av en slik behandling er økt involvering, forankring, legitimitet og forpliktelse for eierkommunene til felles regional plan.

Nord-Troms Strategier 2020–2023 ble behandlet på representantskapsmøte 28. april i år.

På møte i regionrådet 26. mai ble det gjort følgende vedtak vedrørende handlingsplan i sak 22/20;

Enstemmig vedtak:

6. *Det skal utarbeides egen handlingsplan til Nord-Troms Strategier 2020–2023*
7. *Nord-Troms Regionråd godkjenner de tiltaksbeskrivelsene som er utarbeidet i dagens fellesmøte med RUST. Dette gjelder tiltak innen satsingsområdene kompetanse og samfunnsutvikling*
8. *Tiltak innen infrastruktur: Nord-Troms Regionråd forespør Transportutvikling om oppdatering av kunnskapsgrunnlaget*
9. *Tiltak regional strategisk næringsplan: Nord-Troms Regionråd inviterer NUNT (næringsutviklerforum Nord-Troms), Visit Lyngenfjord og Arena Nord-Troms til en prosessdag for utarbeidelse av prosjektbeskrivelse for dette tiltaket. Halti næringshage engasjeres som prosessleder*

10. Handlingsplan inkludert innspill i Nordområdenotatet med budsjett behandles på regionrådets møte i september

Vurderinger:

Nord-Strategier skulle behandles av eierkommunene i juni, men noen har utsatt saken. Selv om strategiene ikke er behandlet i alle kommunestyrer er det viktig å komme i gang med utforming av tilhørende handlingsplan, slik at denne og budsjett kan behandles i regionrådsmøtet i september.

I vedlagte forslag til handlingsplan er det tatt utgangspunkt i mål og tiltak som er listet i Nord-Troms Strategier. Saksbehandler har utarbeidet forslag til koblinger mellom mål og tiltak i dokumentet, i tillegg til å skissert forslag til målgruppe og ressurser. Innspill fra Storfjord kommune er også tatt inn i forslaget. Under hvert satsingsområde er også tiltak fra notatet til Nordområdemeldingen (kommer høsten 2020) listet opp.

Under behandlingen av dokumentet bør det gjøres vurderinger og prioriteringer av tiltak som skal gjennomføres i 2021. Målgruppe og ressurs bør også drøftes for de prioriterte tiltakene.

Sak 40/20 Budsjett 2021

Saksdokumenter:

- Forslag til budsjett drift regionrådet 2021

Saksbehandler: Berit Fjellberg

Forslag til vedtak:

Nord-Troms Regionråd godkjenner det framlagte forslaget til budsjett, med samme ramme som 2020. Kommunale driftstilskudd for 2021 fastsettes etter vedtatte fordelingsnøkkel.

Vedtak: forslag til vedtak enst vedtatt.

Saksopplysninger:

Kommunenes tilskudd til drift av Nord-Troms Regionråd fordeles på eierkommunene etter nærmere avtale mellom kommunene (jfr § 6 i selskapsavtalen). Representantskapet i regionrådet har fastsatt en kostnadsfordelingsnøkkel, hvor 40 % av driftstilskuddet fordeles «flatt», og 60 % etter folketall.

Budsjettet for regionrådet består av følgende hovedområder;

1. Drift av sekretariatet i regionrådet og kommunedirektørutvalget
2. Drift av ungdomssatsingen RUST
3. Drift av Nord-Troms Studiesenter
4. Tilskudd/egenandeler til prosjekter/vedtatte aktiviteter

Drift av sekretariatet i regionrådet

Sekretariatet i regionrådet har siden oppstart vært bemannet med en 100 % stilling som sekretariatsleder. I henhold til vedtektene (§ 8) skal NTRR ha et sekretariat med permanent bemanning, med hovedkontor i Nordreisa kommune. I forbindelse med ny organisering av regionrådet ble sekretariatet utvidet med 0,5 stilling for å følge opp kommunedirektørutvalgets arbeid. Dette skjedde med virkning fra 2018.

I tillegg til personal- og kontorholdkostnader dekkes møtekostnader for representantskap, styre og rådmannsutvalg, samt møter med regionale og sentrale myndigheter over sekretariatets budsjett.

Styret og rådmannsutvalget dekker reiser til møter over kommunens budsjett. Regionrådet dekker reisekostnader hvor man representerer regionrådet utad, for eksempel i møte med regionale og statlige myndigheter eller i utvalg/styrer.

Drift av ungdomssatsingen RUST

Ungdomssatsingen RUST er i dag bemannet med 50 % stilling. Budsjettet dekker personalkostnader og kontorhold. I tillegg dekkes møtekostnader for Nord-Troms ungdomsråd og fagråd (ungdomsarbeidere i kommunene). Det avsettes kr 50.000 til tiltak årlig (tur ungdom/ordførere, prøv sjøl, skoloring av ungdomsråd og andre regionale arrangement). Det kan også søkes om tiltaksmidler fra andre (for eksempel Troms fylkeskommune).

Drift av Nord-Troms Studiesenter

Fra 2013 har studiesenteret mottatt kr 500.000,- årlig i driftstilskudd fra Troms fylkeskommune, med krav om at eierkommunene bidrar med like stor andel.

Studiesenteret har siden oppstart vært avhengig av medfinansiering av drifta med prosjektmidler. Det største prosjektet har vært et 5-årig utviklingsprogram «Kompetanseløft i Nord-Troms», med årlig bidrag på kr 1.000.000 i RDA midler fra fylkeskommunen. Prosjektet opphørte i 2019. Det har vært jobbet med statlig medfinansiering siden etableringen av NTSS i 2006. Høsten 2019 fikk regionrådet gjennomslag og studiesenteret fikk 1 mill i driftsstøtte for 2020 over Statsbudsjettet. Det ble i tillegg mulig å søke om statlig støtte for 2021 og 2022.

Vurdering:

Driftsbudsjett:

Administrasjonen foreslår å holde budsjetttrammen på samme nivå (nominelle kroner) som de foregående år for aktivitetene som inngår i drift. Det er gjort noen justeringer;

- Redusert avsetning til reising og fysiske møter (Coronarelatert)
- Mer midler arkiv (pålegg om arkivering)
- Mer midler til informasjon/kommunikasjon (fått tilbakemelding om at dette er et område vi må forbedre)

Det legges opp til å inngå avtale med vertskommunen om å overta de administrative oppgavene fra 2021.

Fra 2019 ble det gjort vedtak i regionrådet om å øke budsjettet med en egen pott som kan benyttes til ulike fellestiltak for å unngå ekstra søknader til enkelttiltak. Budsjetttrammen ble økt med en pott som skal dekke egenandeler i vedtatte aktiviteter, til sammen kr 350.000. Den største er satsingen er DRIVKRAFT NORD-TROMS – et prosjekt over 2 år med budsjetttramme på kr 2.900.000. Troms fylkeskommune bidrar med 50 %. Egenandelen (sum for 2 år) fordeles med 500.000 av regionrådets fondsmidler, 500.000 fra eierkommunene og 450.000 i eget arbeid. Dette prosjektet ble finansiert over budsjettene for 2019 og 2020.

Saksbehandler foreslår at det settes av midler til Mastergradsstipend, og en pott til oppfølging av tiltak i handlingsplanen 2021. handlingsplanen er ikke ferdig behandlet, det er derfor vanskelig å budsjettere de enkelte tiltakene. Dette kan gjøres når handlingsplanen er ferdigstilt og vedtatt.

Driftstilskudd studiesenteret:

Det har vært jobbet fra politisk hold med finansiering av studiesenterets drift siden oppstart, både mot regionalt og statlig nivå, og mot Universitetet i Tromsø. Tilbakemeldingene fra «alle» parter er at studiesenteret gjør en meget viktig jobb, og produserer gode resultater med små midler. I tillegg er

modellen med studiebibliotekene som møteplass godt tilpasset forholdene i Nord-Troms. Modellen er fleksibel, distribuert og digital. For 2020 fikk NTSS tildelt 1 mill i statlig medfinansiering. NTSS har behov for 2 mill årlig i driftsmidler for å fortsette aktiviteten på dagens nivå.

Kommunene bidrar i tillegg med finansieringen av studiebibliotekene, som i sum utgjør ca 1,2 mill årlig.

Forslag til BUDSJETT 2021

– driftstilskudd fra eierkommuner

Budsjettforutsetninger 2021 (samme som for 2019 og 2020):

- Sekretariat: 100 % stilling daglig leder og 50 % stillingsressurs til medarbeidere (drift av sekretariat inkl økonomi, kontorhold og møtekostnader styre, rådmannsutvalg, representantskap, regionale og sentrale myndigheter).
- Styremedlemmer dekker reiser til møter over kommunens budsjett. Regionrådet dekker reisekostnader hvor man representerer regionrådet utad.
- Ungdomssatsing: 50 % stilling regional ungdomskonsulent (drift av ungdomssatsingen RUST, Nord-Troms Ungdomsråd, fagråd og en mindre post avsatt til tiltak) – samme budsjetttramme som tidligere år.
- Egenandeler/tiltak: mastergradsstipend og tiltak handlingsplan kr 350.000
- Nord-Troms Studiesenter kr 500.000

BUDSJETT 2021

	BUDSJETT 2020	BUDSJETT 2021
Driftsinntekter – tilskudd fra kommunene	2.845.000	2.845.000
Sum inntekter	2.845.000	2.845.000
Lønn og personal	1.405.000	1.405.000
Reiseutgifter	115.000	90.000
Kontorhold	100.000	100.000
Regnskap og revisjon	15.000	30.000
Møtekostnader	225.000	175.000
Data/hjemmeside – arkivsystem	30.000	60.000
Informasjon/kommunikasjon	35.000	65.000
Kjøp av mindre (data) utstyr	20.000	20.000
Tiltak ungdom – RUST	50.000	50.000
Tilskudd til studiesenteret	500.000	500.000
Avsetning til egenandel DRIVKRAFT	250.000	
Avsetning av midler til Mastergradsstipender	40.000	40.000
Avsetning av midler til Arbeidslivsdag/profilering	50.000	
Avsetning av midler til oppfølging samarbeidsavtale TIL	10.000	
Tiltak – handlingsplanen 2021		310.000
Sum kostnader	2.845.000	2.845.000

Møtet hevet kl 1200

Rett protokollutskrift bevitnes

Berit Fjellberg

referent

Sak 45/20 Politisk jobbing mot Nordområdemeldingen

Saksdokumenter:

- Notat fra Nord-Troms Regionråd som innspill til Nordområdemeldingen, juni 2020
- Nord-Troms i tall, fylkeskommunen, juni 2020

Saksbehandler: Berit Fjellberg

Forslag til vedtak:

Nord-Troms Regionråd vedtar følgende felles innsats for oppfølging av Nordområdemeldingen:

- 1. Regionrådet oppnevner følgende arbeidsgruppe: leder/saksordfører i regionrådet, styreleder for Arena Nord-Troms, og leder/nestleder Nord-Troms ungdomsråd**
- 2. Arbeidsgruppens mandat er å utarbeide en konkret plan for hvordan det skal arbeides med denne saken politisk mot lokalt, regionalt og statlig nivå. Andre målgrupper som media må også tas med. Planen må definere målgrupper, budskap og argumentasjonsliste, kanalvalg for de ulike målgruppene, klargjøring av ansvar, når aktiviteter skal gjennomføres, og nødvendige ressurser.**

Saksopplysninger:

Nord-Troms Regionråd utarbeidet våren 2020 et notat som innspill til den varsla Nordområdemeldingen som kommer senhøsten i år. Regionrådet engasjerte Halti næringshage til prosessledelse og skrivearbeid ved utarbeidelse av «notat Nordområdemelding». Notatet har fokus på samfunnsutviklingen i nord generelt, og Nord-Troms spesielt. Tema er næringsliv og kompetanse, infrastruktur, klima og miljø, urfolk. Regionrådet har også vektlagt grenseaksen til Sverige og Finland, og virkemidlene i tiltakssonen.

For å ha et godt grunnlag for arbeidet med notatet fikk regionrådet utarbeidet et kunnskapsgrunnlag «Nord-Troms i tall» fra Troms og Finnmark fylkeskommune i juni. Deler av dette er tatt med i notatet. Notatet ble behandlet på regionrådsmøte 23.06.20. I tillegg til notatet som er omfattende, med tallmateriale, forslag til tiltak og eksempel på suksesshistorier fra regionen er det utarbeidet en foreløpig PP-presentasjon (ikke ferdigstilt pr i dag) til bruk overfor politikere.

Notatet ble sendt 26.06.20 til:

- Troms og Finnmark fylkeskommune ved administrasjonen
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet ved administrasjonen (har samordningsansvar for meldinga)
- Nordområdesekretariatet (sendt i august)

Vurderinger:

Nordområdemeldingen vil være viktig for vår region. Det er derfor behov for at Nord-Troms er aktive og på banen i denne saken. Tidligere i høst var mange av statsrådene i regjeringen Solberg på innspillrunde i Nord-Norge tilknyttet arbeidet med meldingen. Statsråd Astrup besøkte Lyngen 18. september, blant annet for å få innspill til Nordområdemeldingen (regionrådet var ikke invitert til møte). Også opposisjonen på Stortinget er opptatt av Nordområdepolitikken.

I Trontaledebatten i oktober uttalte utenriksministeren følgende:

«Når regjeringa senere i høst presenterer en ny nordområdemelding, er det fordi verden har endret seg betydelig siden den forrige nordområdemeldinga ble lagt fram, i 2011. Internasjonal politikk er i mye større grad preget av stormaktsrivalisering, mer nasjonalisme og mer press mot etablerte samarbeidsinstitusjoner og verdier. Det ser vi også i nord. I en sånn situasjon ønsker vi å opptre klokt og årvåkent, til beste for norske interesser. Regjeringa er opptatt av en helhetlig tilnærming i nordområdepolitikken, der utviklingen av den nordlige landsdelen ses i sammenheng med utenriks- og sikkerhetspolitikken. Derfor kommer meldinga til å dreie seg om Arktis, om våre nære nordområder og om Nord-Norge.»

I Statsbudsjettet som ble presentert 7.10.20, var følgende øremerket

Nordområdene:

«Regjeringen foreslår å bevilge 10 millioner kroner som skal bidra til å styrke kompetanse, fremme næringsliv og internasjonalt samarbeid, og støtte opp om bolyst i nord. Nordområdemeldingen som blir presentert senere i høst, vil beskrive strategier på flere viktige samfunnsområder i årene fremover. Budsjettforslaget for 2021 inneholder tiltak som er viktige for nordområdene innen blant annet forsvar, samfunnssikkerhet og beredskap, samferdsel, kompetanse og omstilling.»

Status for meldingen: Regjeringen har meldt at den skal legges fram for Stortinget. Etter at meldingen er lagt fram skal den komitebehandles, før debatt og vedtak i Stortinget.

I denne prosessen bør Nord-Troms Regionråd være aktive for å få med innspill til tiltak som er viktig for samfunns- og næringsutviklingen i regionen. Her blir det viktig å jobbe mot komiteen som skal avgi innstilling til Stortinget. For å stå sterkere bør både politikere og næringslivsledere stå samla i denne saken. I tillegg har vi de unge stemmene som er særlig viktig å synliggjøre da de skal lede og leve i framtidens nord.

For å sikre god forankring, og få god drahjelp for å vinne fram, bør innspillene fra Nord-Troms være kjent for kommunestyrene, fylkestingspolitikere fra Nord-Troms og Tromsbenken på Stortinget.

Sak 46/20 Sammensetning av ressursutvalg for Nord-Troms Studiesenter

Saksdokumenter:

- Vedtekter NTSS vedtatt Regionrådet 21. oktober 2014
- Mandat ressursutvalg november 2014

Saksbehandler: Kristin Vatnelid Johansen

Forslag til vedtak:

1. Ressursutvalget for Nord-Troms Studiesenter fortsetter fram til framtidig organisering av NTSS er avgjort.
2. Styret i regionrådet ber Kommunedirektørutvalget og NUNT velge nye vara for dem i utvalget.

Saksopplysninger

Nord-Troms Studiesenter har et eget oppnevnt ressursutvalg. Flere medlemmer er ikke lenger i den rollen de var da de ble oppnevnt til utvalget og det er behov for å velge nye. Samtidig står Nord-Troms Regionråd og Nord-Troms Studiesenter foran endringer i organiseringen. NTRR skal bli et interkommunalt politisk råd og skal ikke eie virksomheter. NTSS er inntil videre en avdeling under NTRR. Inntil framtidig organisering av NTSS er avklart foreslås det at ressursutvalget fortsetter.

Følgende står i vedtekter og mandat om ressursutvalg for NTSS:

1. Ressursutvalget skal være bredt sammensatt av representanter fra Universitetet i Tromsø, næringsliv, kommuner og andre kompetanseaktører i regionen.
2. Leder i Nord-Troms Studiesenter innkaller og leder ressursutvalget.
3. Ressursutvalget er rådgivende organ for leder av Nord-Troms Studiesenter og har følgende oppgaver:
 - i. Gi faglige innspill i løpende saker
 - ii. Gi råd ved utarbeidelse av strategier, handlingsplan og budsjett
 - iii. Fungere som styringsgruppe i prosjekter

Ressursutvalget har i 2020 hatt følgende sammensetning:

Medlem	Varamedlem	Representerer
Marit Hansen/Helen Eriksen	Knut Mikalsen	UiT
Hilde Nyvoll	Dan-Håvard Johnsen	Ordførerne
Cissel Samuelsen	Einar Pedersen	Kommunedirektørene
Margrethe Haslund	Åse Hansen	Studiebibliotekene
Sedolf Slettlı	Børre Krudtå	TFFK
Jens Kristian Nilsen	Leif Peder Jørgensen	NUNT/ Næringslivet
Mona Salamonsen	Robert Bjørklund	Næringslivet
Olaug Bergset	Siv-Elin Hansen	Nord-Troms VGS.

Marit Hansen har sluttet i UiT. I stedet har UiT valgt Helen Katrine Eriksen ved Seksjon for forskning og utdanningskvalitet (SEFU) til ressursutvalget for NTSS. Einar Pedersen gikk nylig av som kommunedirektør, det bør utnevnes/velges en ny vara for kommunedirektørene.

Jens Kristian Nilsen var valgt inn som representant for NUNT. Han har sluttet i sin stilling og gått over i privat sektor. Hvis NUNT skal være representert bør det velges ny representant i hans sted.

*Vedtekter Nord-Troms Studiesenter
vedtatt Regionrådet møte 21.oktober 2014 Sak 52/14*

1 Navn

Avdelingens navn er Nord-Troms Studiesenter og ble etablert 21.oktober 2014

2 Formål

Avdelingen er opprettet med hensikt å styrke samfunns – og næringsutviklingen i regionen ved å gi utdanning som kan bidra til å rekruttere, videreutvikle og beholde kompetent arbeidskraft.

3 Juridisk person

Avdelingen er forankret i Selskapsavtale Nord-Troms Regionråd DA § 4 (Ajourført 29.04. 2008). Nord-Troms Regionråd DA er juridisk person for hele foretaket med avdelinger.

4 Organisering

Avdelingen inngår i Nord-Troms Regionråds driftsorganisasjon under ledelse av daglig leder. Det opprettes et ressursutvalg som er bredt sammensatt med representanter fra UiT, næringsliv, kommuner, andre kompetanseaktører som møtes min 3 ganger årlig. Regionrådet utarbeider eget mandat for ressursutvalget.

5 Økonomi

Avdelingen finansieres i et spleiselag mellom kommunene og andre parter

Mandat til ressursutvalget

Nord-Troms Regionråd gjorde følgende enstemmige vedtak i sak 52/14 «Organisering og driftsmodell for Nord-Troms Studiesenter»:

1. *Nord-Troms Regionråd slutter seg anbefalingen fra styringsgruppen i Nord-Troms Studiesenter.*
2. *Forslag til vedtekter for Nord-Troms Studiesenter godkjennes, og gjøres gjeldende etter godkjenning av mandat for ressursutvalget.*
3. *Arbeidsutvalget i regionrådet får i oppgave å utarbeide forslag til mandat for ressursutvalget i Nord-Troms Studiesenter. Mandatet skal godkjennes ved e-postbehandling i styret før vedtektene gjøres gjeldende.*

Enstemmig vedtak fra styret Nord-Troms Regionråd:

Ressursutvalget for Nord-Troms Studiesenter gis følgende mandat:

2. *Ressursutvalget oppnevnes av Nord-Troms Regionråd.*
3. *Ressursutvalget skal være bredt sammensatt av representanter fra Universitetet i Tromsø, næringsliv, kommuner og andre kompetanseaktører i regionen.*
4. *Leder i Nord-Troms Studiesenter innkaller og leder ressursutvalget.*
5. *Ressursutvalget er rådgivende organ for leder av Nord-Troms Studiesenter og har følgende oppgaver:*
 - a. *Gi faglige innspill i løpende saker*
 - b. *Gi råd ved utarbeidelse av strategier, handlingsplan og budsjett*
 - c. *Fungere som styringsgruppe i prosjekter*

Dagens sammensetning av styringsgruppe for Nord-Troms Studiesenter beholdes som styringsgruppe for utviklingsprosjektet «kompetanseløft i Nord-Troms» og som ressursutvalg for Nord-Troms Studiesenter.

Sak 47/20 Utredning vedrørende Barmarksløyper i Nord-Troms

Saksdokumenter:

- Prosjekt barmarkskjøring i Finnmark, høringsdokument 2010 (vedlagt)

Forslag til vedtak:

Saken legges fram for regionrådet uten innstilling fra administrasjonen.

Saksopplysninger:

Ordfører i Kvænangen har sendt følgende sak til behandling/drøfting i regionrådet:

«Formannskapet i Kvænangen ønsker å utrede muligheten for ATV-løyper. I Finnmark er dette en etablert praksis. Nå som vi er ett fylke bør vi se om ikke Nord-Troms også på dette området for motorferdsel skal sidestilles med Finnmark.

Formannskapets vedtak var som følger:

Formannskapet tar saken til orientering og vil jobbe videre med å få realisert barmarksløyper i Nord-Troms basert på argumentasjonen brukt i prosjekt «Barkmarkskjøring i Finnmark 2010».

I første omgang kan det være greit å få vite hvordan regionrådet stiller seg til saken, og om det finnes politisk vilje til å gå videre med saken.»

ORIENTERINGSSAKER:

- Henvendelse fra **Halti kvenkultursenter** til ordførerne – Nord-Troms som hovedsete for kvenkultur, spørsmål vedrørende kvensk i grunnskolen og kommunal plan for kvensk språk og kultur
- Felles **havnearbeidsprosjekt i Nord-Troms** – orientering ved Silja Karlsen

DRØFTING:

- **Visit Lyngenfjord** har gjennomført en forstudie for å finne ut om regionen skal satse på cruise. Prosjektet er finansiert av alle fem Visit Lyngenfjord kommuner og TFFK. Reiselivssjef Georg Sichelschmidt vil presenterte resultatet av forprosjektet og ønsker en dialog med Nord Troms Regionråd om en mulig videre arbeid med prosjektet. Rapport er vedlagt
- Møte med **Tromsbenken tema Nordområdemeldingen**. Regjeringen legger fram Nordområdemeldingen høsten 2020. I den forbindelse har regionrådet utarbeidet et notat som innspill til meldingen. Innspillene blir presenter i møte med Tromsbenken
- **Åpen post** – aktuelle saker

REFERATSAKER:
Fra Arena Nord-Troms:
<ul style="list-style-type: none">• Uttalelse til Troms fylkestrafikk om foreslåtte kutt i samferdselssektoren
Fra Midt-Troms Regionråd:
<ul style="list-style-type: none">• Høringssvar til KMD vedr reviderte planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen

Forslag til vedtak:

Nord-Troms Regionråd tar referatsakene til etterretning.



Til ledelsen Troms Fylkestrafikk
ved Kurt Arild Bones

6.oktober 2020

UTTALELSE FRA ARENA NORD-TROMS TIL TROMS FYLKESTRAFIKK OM FORESLÅTTE KUTT I SAMFERDSELSSEKTOREN

Arena Nord-Troms er en forening med 20 større næringslivsaktører i Nord-Troms. Gjennom samarbeid med kompetanse- og utdanningsmiljø, Nord-Troms Regionråd, lokale og sentrale politikere, NHO og ulike fag- og interesseorganisasjoner jobber vi med rammebetingelser og utviklingsmuligheter for næringslivet med mål om å skape verdier for næringslivet i regionen. <https://www.arenanordtroms.no/>

Arena Nord-Troms merker seg at Troms Fylkestrafikk skal gjennomføre store kutt i samferdselssektoren.

Arena Nord-Troms mener at Troms Fylkestrafikk må gjøre en helhetlig vurdering av hurtigbåtrutene i Troms, slik at befolkningen på kysten får et mest mulig likeverdig tilbud. Hurtigbåttilbudet i Nord-Troms er betydelig dårligere enn i andre deler av Troms. Hurtigbåtene betjener til dels øysamfunn som ikke har andre kollektivtilbud, og en nedbygging av hurtigbåtrutene vil være negative for samfunnsutviklingen. I øysamfunnene i Skjervøy og Kvænangen er det både reiselivsnæring og nisjeproduksjon av sjømat. Det er stort potensiale for mer effektiv bruk av disse ressursene om man ser Nord-Troms-bassenget i sammenheng med hurtigbåtrutene fra Skjervøy til Tromsø. Kanskje ville en helhetlig disponering av ressursene i Nord-Troms knytte øysamfunnene tettere sammen og samtidig gi mer kostnadseffektiv drift. Det er også en del parallellkjøring i andre deler av fylket som må ha større potensiale for besparelser. Dette kan med fordel ses på.

Rute 195 Storstein-Lauksundskaret har dobbelt så stor kapasitetsutnyttelse som andre samband uten omkjøringsmuligheter. Et samband med 40 prosent kapasitetsutnyttelse må sies å være svært godt utnyttet. I tillegg til sjømatindustri, betjener sambandet også en reiselivsnæring i vekst. Her har man også forventninger om forutsigbarhet i tilbudet. Kapasitetsutfordringene på sambandet gjør situasjonen utfordrende for både sjømatnæringen, reiselivsnæringen og befolkningen. Dette sambandet må skjermes mot ethvert kutt i rutetilbud. Rute 198 Rotsund-Havnes-Uløybukt betjener også et veiløst samfunn. Her drives både nisjeproduksjon av sjømat samt en voksende reiselivsnæring. Det er viktig at rutetilbudet til Havnes og Uløybukt opprettholdes. Det er allerede flere bestillingsturer på begge sambandene som gir fleksibilitet. Befolkningen i Nord-Troms har utstrakt bruk av Lyngenfergen.



På sommeren opplever man høyere kapasitetsutnyttelse på grunn av reiselivet. B-fergene er en viktig del av stabiliseringen av kapasiteten gjennom hele året.

Vi ber om at Troms Fylkestrafikk avstår fra de foreslåtte kutt samferdselstilbudet i Nord-Troms. Spesielt henstiller vi til å opprettholde hurtigbåttilbudet i Kvæningen, samt opprettholdelse og styrking av ruten Skjervøy-Tromsø. Rute 195 Storstein-Lauksundskaret er av stor betydning i regional målestokk med det nest største lakseslakteriet i Troms plassert på Arnøya.

Vi har lagt ved brosjyren Skjervøy – Nord-Norges største havbrukskommune som viser objektive fakta om sjømatproduksjon i Nord-Troms.

Dersom dere ønsker ytterligere informasjon, kontakt sekretariatet i Arena Nord-Troms ved Trude Indrebø, telefon 91769578, e-post: trude.indrebo@haltinh.no eller styreleder Håvard Høgstad, telefon 91674307, e-post: havard@arnoylaks.no

Med vennlig hilsen

Trude Indrebø
Sekretariat

Håvard Høgstad
Styreleder

Vedlegg: Brosjyre sjømatproduksjon.

Høringsvar

reviderte statlige planretningslinjer for differensiert
forvaltning av strandsonen langs sjøen

Til
Kommunal og moderniseringsdepartementet

30.09.20

postmottak@kmd.dep.no

Midt-Tromsrådet ønsker med dette å gi følgende høringsvar.

Midt-Tromsrådet støtter en differensiert forvaltning av strandsonen, gjennom soneinndeling. Norge er et langstrakt land, og forvaltning av strandsonen bør derfor differensieres. Midt-Tromsrådet vil berømme regjeringens høringsforslag som legger til rette for slik differensiering.

Midt-Tromsrådet støtter økt kommunal forvaltning av strandsonen, da nåværende regelverk oppfattes som både rigid og lite-fleksibel til å kunne bidra til gode lokale løsninger ute i kommunene. Midt-Tromsrådet er opptatt av økt lokalpolitisk handlingsrom, og anse differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø for å være et område hvor lokaldemokratiet bør gis langt mer innflytelse og makt enn det som er realitetene i dag.

Midt-Tromsrådet støtter at kommunene Salangen, Dyrøy, Sørreisa, Senja og Målselv er foreslått plassert i sone 3.

Med hilsen
Midt-Tromsrådet



Tom-Rune Eliseussen
rådsleder



Louis S. Edvardsen
daglig leder



Prosjekt

Barmarkskjøring i Finnmark 2010

Høringsdokument 10. desember 2010

1.0 Innholdsfortegnelse

2.0	Innledning	3
3.0	Mandat og mål	4
4.0	Organisering og gjennomføring.....	5
5.0	Gjeldende lovverk	7
6.0	Kartlegging.....	8
7.0	Tematiske møter	18
1.	Kommuner	18
2.	Interessegrupper/organisasjoner.....	21
8.0	Konklusjoner	25
9.0	Forslag til tiltak.....	26
1.	Barmarksløyper med kjøretillatelse – færre dispensasjoner.....	26
2.	Bevare dagens regelverk – innføre mer restriktiv praksis.....	28
3.	Andre tiltak.....	29
4.	Prosjektets anbefaling til tiltak	31

2.0 Innledning

Direktoratet for naturforvaltning fikk i januar 2010 i oppdrag fra Miljøverndepartementet å etablere et prosjekt med formål å redusere den skadelige barmarkskjøringen i Finnmark. Bakgrunnen for prosjektet var en bekymring for utviklingen i Finnmark med mye barmarkskjøring og stadig flere kjøretøy egnet for ferdsel på barmark. Målet for prosjektet er å finne tiltak som fører til redusert omfang av skadelig barmarkskjøring i Finnmark på kort og lang sikt, samt skape forståelse for at slike tiltak er nødvendige.

Motorferdsel i utmark og vassdrag reguleres av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag. Motorferdsellovens formål er at man ut fra et samfunnsmessig helhetssyn skal regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen. I utgangspunktet er motorisert ferdsel i utmark og vassdrag er forbudt – med mindre annet følger av loven eller vedtak med hjemmel i loven. Loven med forskrifter er også med på å regulere at tillatt kjøring foregår med minst mulig skade og ulempe. Motorferdsel vil i mange tilfeller være formålstjenelig. Påtross av dette er det en kjensgjerning at denne ferdselen medfører en rekke skader og ulemper, blant annet støy, terrengskader, vegetasjonsslitasje, forstyrrelse av dyr og fugl, konflikt med friluftsliv og forurensning.

I forhold til den samiske befolkningen må reguleringen av motorferdsel i utmark ta hensyn til samers rett til høsting av naturen samt bevaring av naturgrunnlaget i de samiske områdene. Motorferdselsloven og tiltak knyttet opp mot denne, må vurderes i lys av den internasjonale urfolkskonvensjonen, ILO 169.

Finnmark er det fylket med mest motorisert ferdsel i utmark som ikke er i tilknytning til samfunnsnytte og næring. Finnmark har en særordning med åpne barmarksløyper og åpne skuterløyper (Nord-Troms og Finnmark) for fritidskjøring. Problemstillingen knyttet til barmarkskjøring i Finnmark er ikke ny. utfordringer i forhold til barmarkskjøring i Finnmark har fått betydelig oppmerksomhet regionalt. Finnmark fylkeskommune gjennomførte et prosjekt i 2003 med mål om å redusere barmarkskjøring i Finnmark.

Prosjektet "Barmarkskjøring i Finnmark 2010" har hatt en varighet på ett år. I gjennomføringen av prosjektet har målet vært å innhente synspunkter fra flest mulig berørte interesser. Denne rapporten gir en oppsummering av prosjektet. Rapporten tar først en gjennomgang av mandat og mål for prosjektet, organisering og gjennomføring av prosjektet, samt en beskrivelse av gjeldende lovverk for motorferdsel i utmark. Videre vil rapporten ta en gjennomgang av resultater av kartleggingen og kunnskapsinnhenting som prosjektet har foretatt. Avslutningsvis presenteres prosjektets forslag til tiltak.

3.0 Mandat og mål

Prosjektet er initiert av Miljøverndepartementet og har som hovedmål å munne ut i forslag til tiltak som fører til redusert omfang av skadelig barmarkskjøring i Finnmark på kort og lang sikt, samt skape forståelse for at slike tiltak er nødvendige. Målet er ikke å fjerne barmarkskjøringen, men å sikre at den blir redusert til et så lite omfang som mulig, samt kanalisere kjøringen utenom sårbare og verdifulle områder. Tiltak for å redusere skader skal også drøftes, for eksempel forsterking, evt. omlegging av traseer.

Prosjektet skal innhente kunnskap som mangler, formulere forslag tiltak og innhente innspill fra ulike interesser og kommuner i regionale tematiske møter.

For å kunne foreslå konkrete tiltak må det overordnede målet spesifiseres/konkretiseres, og styringsgruppen har lagt følgende forutsetninger og spesifiseringer til grunn:

1. Redusere skadelig barmarkskjøring
 - a. skadelig defineres som kjøring
 - i. som genererer unødig nye spor
 - ii. har negativ virkning på natur og fauna
 - iii. er negativ på folk og samfunn (friluftsliv, fysisk aktivitet, med mer)
 - iv. Skader grunnlag for næring (reindrift, utmarksnæring, m.v)
 - v. skader kulturminner
 - vi. skader grunnlag for samisk kultur
2. Være i tråd med befolkningens ønsker og behov
3. Skape forståelse og aksept for lovgivningen
 - a. skal bidra til gode holdninger til hensynsfull og bærekraftig bruk av utmarka
 - b. være i takt med folkeopinionen i fylket
4. Ivareta de positive sidene ved motorisert ferdsel i utmark
5. Ivareta ulike interessegruppers behov

4.0 Organisering og gjennomføring

Prosjektet eies av Direktoratet for naturforvaltning, og har en styringsgruppe som øverste styrende organ. Styringsgruppa har bestått av:

- Direktoratet for naturforvaltning, Kirsten Thyrum, (leder)
- Direktoratet for naturforvaltning, Snorre Stener
- Sametinget, Brita Oskal
- Sametinget, Dag Lantz
- Finnmark fylkeskommune, Stein Tage Domaas,
- Fylkesmannen i Finnmark, Ørjan Werner Jenssen

Referansegruppen har bestått av organisasjoner, hvor de viktigste berørte interessene er representert:

- Alta kommune, Jon-Håvar Haukland
- Ávjuvárre regionen, Klemet Erland Hætta
- Finnmarkseiendommen/Finnmárkkuopmudat(FeFo), Jon Aarseth Meløy
- Finnmark Bondelag, Einar Andersen
- Forum for natur og friluftsliv (FNF-Finnmark), Anne Greve
- Kautokeino elgjegerforening, Per Nils Saari
- Naturvernforbundet Finnmark, Ravdna Anti
- NJFF-Finnmark, Wilfred Bang
- Norske reindriftssamers landsforbund, Ole Mathis Eira
- Reinpolitiet, Steinar Bidne
- Sametingets ungdomspolitiske utvalg, Johan Varasa
- Sámi bivdu ja meahccástan searvi, Anton Dahl
- Sámi nissunforum, Anne Ingebjørg Svineng Eriksen
- SNO, Petter Kaald
- Tana kommune, Hartvik Hansen

Prosjektleder har vært Jan J. Olli.

Det er lagt stor vekt på involvering av ulike interesser underveis i prosjektet, og siden kommunene er sentrale i forvaltningen av motorferdselen gjennom adgang til å gi dispensasjoner, har det vært spesielt viktig å involvere kommunene i Finnmark.

På oppstartsmøtet i Lakselv, Porsanger, den 21. januar 2010, var det over 50 påmeldte deltakere. Miljøverndepartementet v/ statssekretær Heidi Sørensen innledet møtet.

På møtet var det stor enighet om at det er negative konsekvenser av motorisert ferdsel på barmark. Det var imidlertid ulike syn på hvor alvorlige konsekvensene er, og om hvor stort behovet for motorisert ferdsel er. Det ble poengtert at prosjektet måtte ha en god lokal forankring.

For å sikre en god lokal og regional medvirkning ble det opprettet en referansegruppe med 15 organisasjoner/etater. Disse organisasjonene er et representativt utlag av berørte brukergrupper og forvaltning. Det er avholdt 2 møter i referansegruppa, henholdsvis 20. mai og 15. november 2010. Formålet med det første møtet var å gi innspill til innhold i hovedprosjektet, og det andre møtet å gi innspill vedrørende tiltak.

På bakgrunn av mandatet og innspill fra referansegruppa ble hovedprosjektet utformet som oppsummert vist nedenfor

- Kartlegging
 - Gjennomgang og oppdatering av kartgrunnlaget for barmarkstraseer i Finnmark
 - Gjennomgang av forvaltningspraksis i kommunene
 - Gjennomføre en undersøkelse på holdinger til barmarkskjøring hos finnmarkingen
- Regionale tematiske møter for å få innspill på forslag til tiltak
 - møte med interesseorganisasjoner (næringer, jakt/fangst/fisk/sanking, og naturvern og friluft)
 - møte med kommuner i Finnmark

De tematiske møtene med kommunene og interessegruppene ble gjennomført i perioden 18.-20. oktober 2010. Av kommunene møtte 13 av de 19 kommunene i Finnmark. På møtet med næringene møtte det 4 personer, der alle representerte reiselivsnæringen. På møtet med interessene som representerer, fangst, fiske og sanking møtte rundt 20 personer som representerte elgjegerforeinger, samisk fangst- og utmarksforening, NJFF og Sámi nissunforum (Samisk kvinneforum). På møtet med representanter for naturvern og friluftsliv møtte 7 personer som representerte Norges naturvernforbund, FNF-Finnmark og saueneæringa.

5.0 Gjeldende lovverk

Barmarkskjøring i utmark reguleres av "Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag av 10. juni 1977 nr. 82" (motorferdselloven) med tilhørende forskrifter. Motorferdselloven har som utgangspunkt at motorisert ferdsel i utmark og vassdrag er forbudt jf. § 3, med mindre annet følger av loven selv eller av vedtak med hjemmel i loven. De sentrale forskriftene er "Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag" (nasjonal forskrift) og "Forskrift om bruk av motorkjøretøy på barmark langs tradisjonelle ferdselsårer, Finnmark" som hjemler de åpne barmarksløypene som er en særordning i Finnmark.

Formålet med loven er å regulere motorferdselen ut fra et samfunnsmessig helhetshensyn med sikte på å verne om naturmiljøet om fremme trivselen. Loven inneholder også en aktsomhetsbestemmelse som angir krav om at den lovlige motorferdselen skal foregå aktsomt og hensynsfullt.

Videre har Miljøverndepartementet utarbeidet to rundskriv som sier noe om hvordan loven skal forstås. Dette er rundskrivene T-1/96 og T-6/09.

Motorferdselloven § 4 angir hvilken type kjøring som har direkte hjemmel i lov og dette utvides i nasjonal forskrift § 2. Videre gir nasjonal forskrift § 5a åpning for kjøring i forbindelse med utmarksnæring etter søknad. Det er vanskelig å angi i lov og forskrift alle de tilfeller der det kan være behov for motorisert transport, derfor gir nasjonal forskrift § 6 kommunene adgang til gi dispensasjoner til barmarkskjøring for å fange opp spesielle tilfeller. Det skal stilles meget strenge krav til hva som er "særlig behov" i henhold til denne bestemmelsen og til at behovet ikke kan dekkes på annen måte. Når det gjelder tillatelser til kjøring på barmark, så skal praksisen være spesielt restriktiv. Kommunen kan også sette vilkår for tillatelsen og tidsbegrensinger for når det kan kjøres, slik at kjøringen blir mest mulig skånsom.

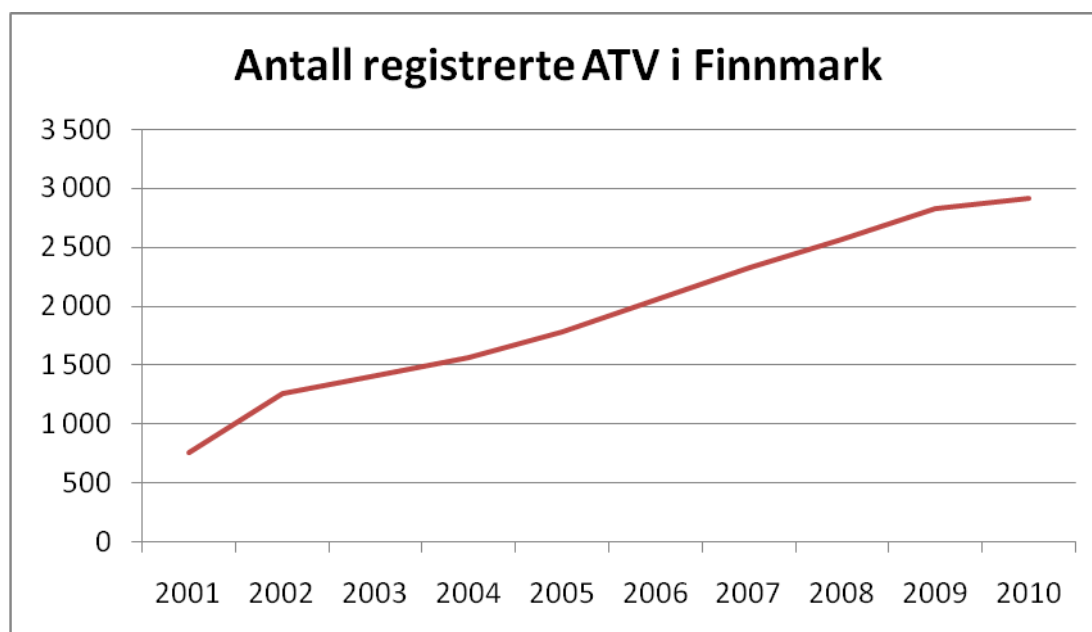
Det er primært kommunene som er myndighet etter motorferdselloven og Fylkesmannen er kontroll- og klagemyndighet for kommunale vedtak.

Når det gjelder andre lovverk, så vil formålsbestemmelsen og prinsippene i naturmangfoldlovens kapittel II få betydning ved avgjørelser etter motorferdselregelverket. Disse bestemmelsene i naturmangfoldloven vil være retningsgivende for lovtolkning og skjønnsutøvelse etter motorferdselloven med tilhørende forskrifter. Når kommunene fatter et vedtak på bakgrunn av en dispensasjonssøknad, så skal de miljørettslige prinsippene vurderes og vurderingen skal fremgå av vedtaket. Dette konkretiseres i ovennevnte rundskriv T-6/09.

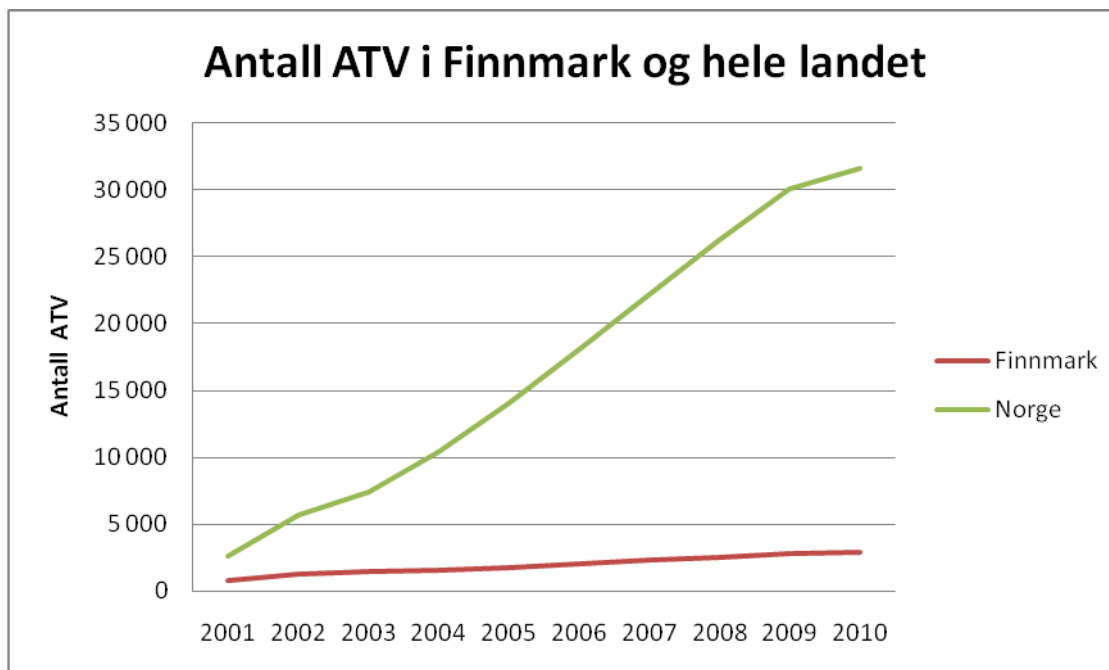
6.0 Kartlegging

Utvikling i antall ATVer

Ferdsl i utmark har skjedd i alle tider, og motorisert ferdsel i utmarka i privat sammenheng ble innført med traktor. Etter hvert ble også terrengbiler brukt, og i dag er det stort sett ATV (firhjulinger) som brukes. Motorisert ferdsel med traktor begrenset seg selv siden det var relativt få som hadde traktor, og det var i hovedsak lokalbefolkningen som brukte traktor i tilknytning til utmarkshøsting. Utvikling i antall ATV viser at antall kjøretøy som er egnet til kjøring i utmarka har økt, og at det ikke er et kjøretøy som kun disponeres av lokalbefolkningen. I dag foregår det derfor også fritidskjøring, mens tidligere var kjøringen i all hovedsak knyttet til utmarkshøsting. Utvikling i antall registrerte ATV i Finnmark er vist i Figur 1 og antall i Finnmark og hele landet i Figur 2. Fra 2001 til 2010 har antallet økt fra 758 til 2 910 i Finnmark, og for hele landet fra 2 625 til 31 628. I løpet av perioden har det vært en firedobling av antall registrerte ATV. Selv om økningen er stor i Finnmark, er den enda større i landet for øvrig, slik at Finnmarks andel av registrerte ATV i Norge har gått noe ned. Fortsatt er imidlertid antall ATV i forhold til befolkningen langt høyere i Finnmark enn i landet for øvrig.



Figur 1. Antall registrerte ATV (firehjulinger) i Finnmark i perioden 2001-2010. Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikk AS.

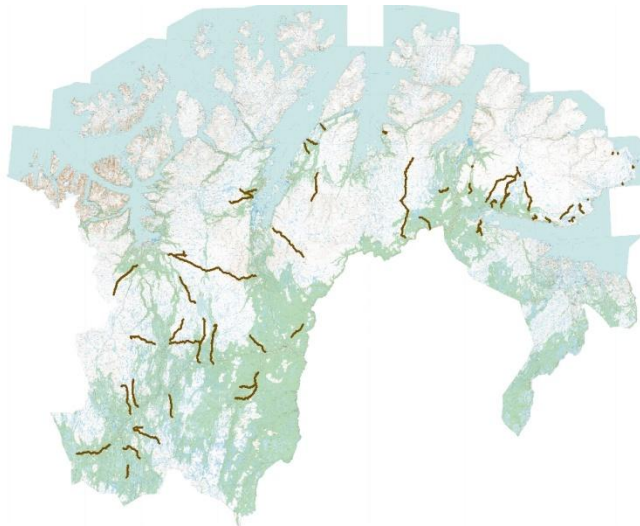


Figur 2. Antall registrerte ATV (firehjulinger) i Finnmark og i hele Norge i perioden 2001-2010. Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikk AS.

ATV er et vanlig arbeidsredskap i reindriftnæringa. Antallet ATV i reindriftnæringa var relativt stabilt i perioden 1997-2003 (Vistnes m.fl., 2010). Etter 2003 er det ikke data for antall ATV i reindriftnæringa. I 2003 var det gjennomsnittlig 1 ATV per aktiv driftsenhet (siidaandel) i Vest-Finnmark og 0,7 i Øst-Finnmark.

Traseer og kjørespor

Finnmark har en særordning med åpne barmarksløyper. Slike åpne løyper finnes i 9 av Finnmarks kommuner. Løypene åpner for kjøring på barmark forbindelse med transport til hytter og i forbindelse med jakt, fangst, fiske og bærsanking. Da det ikke er noe kontroll med formålet, er disse løypene i praksis like åpne som en offentlig vei. Totalt finnes det 50 åpne barmarksløyper i Finnmark på en total lengde på ca. 770 km (Figur 3). Bakgrunnen for denne særordningen var behovet for motorisert ferdsel i forbindelse med tradisjonell utmarkshøsting, og at Finnmark har et lite utbygd nett av skogsbilveier. Dagens åpne barmarksløyper er tradisjonelle ferdselsårer brukt av lokalbefolkningen gjennom lang tid, og som var hjemlet i kommunale forskrifter før 1989. Det finnes ingen oversikt over omfang av bruk og hvem som benytter disse løypene. I enkelte områder observeres det imidlertid en økning av utenbygds brukere, og også utlendinger på egne kjøretøy. Med en økning av ATVer i fylket, og landet for øvrig, er det grunn til å anta at antall brukere vil øke.

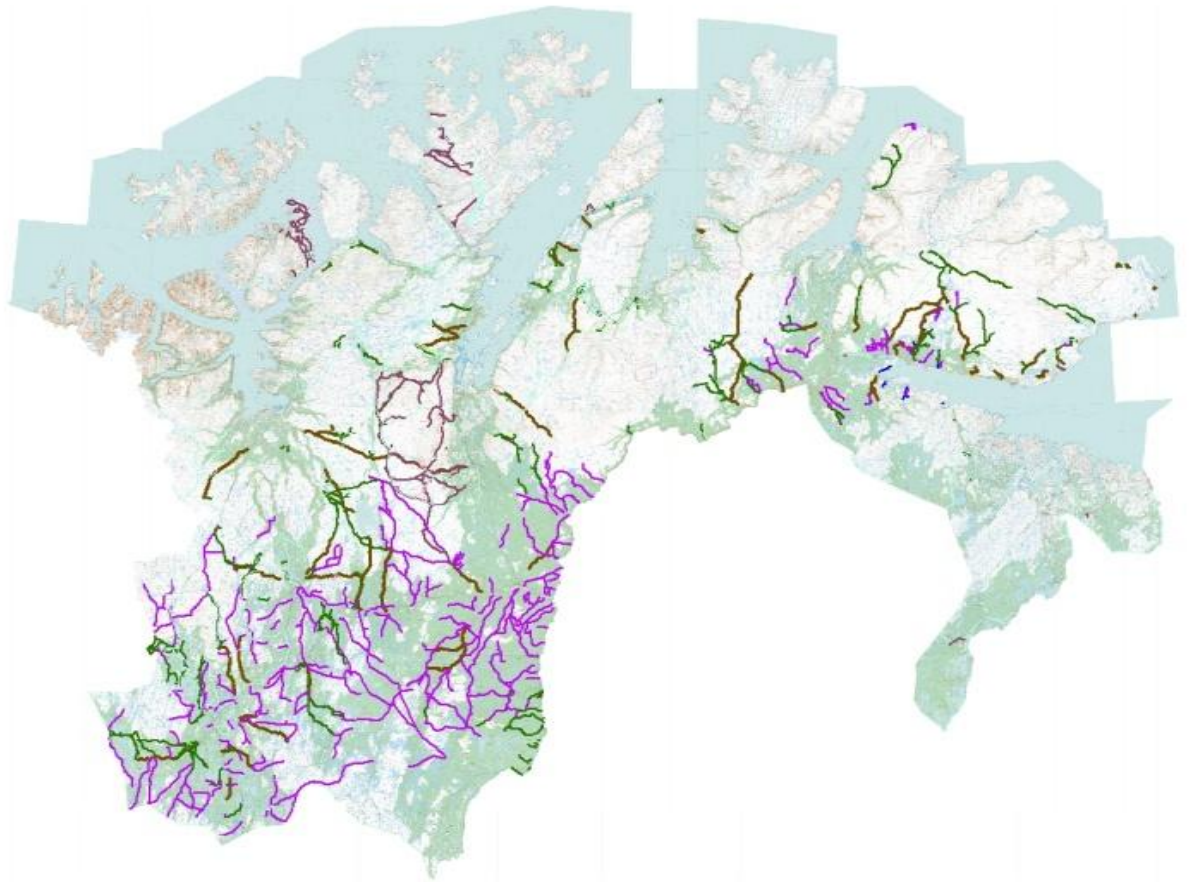


Figur 3. Åpne barmarksløyper i Finnmark. Kilde: Fylkesmannen i Finnmark

I tillegg til åpne barmarksløyper har kommunene Kautokeino, Karasjok, Tana og Nesseby såkalte dispensasjonstraseer. Dette er traseer, som ikke er nevnt i gjeldende regelverk, og der kjøring forutsetter at kommunen innvilger dispensasjon fra forbudet i motorferdselloven. Ovennevnte kommuner ønsket ikke at alle de tradisjonelle ferdslsårene de hadde på den tiden skulle legges ut som åpne barmarksløyper. Kjøring i disse dispensasjonstraseene er siden regulert gjennom kommunale dispensasjoner. Total lengde på disse er om lag 2 500 km. De fleste av disse er kartfestet (Figur 4). Bruken av disse varierer i betydelig grad. Noen brukes svært mye, mens andre knapt brukes.

Reindriften er den næringen som kjører mest på barmark. Kjøring på barmark skjer først og fremst på høst og sommerbeite. I løpet av høstbeiteperioden går næringen over til snøskuter så snart føreforhold tillater det. Reindriftnæringen kjører derfor lite i indre-Finnmark sør for indre riksvei (Karasjok-Kautokeino). Det finnes per i dag ikke en total oversikt over kjørspor som reindriftnæringa bruker. I forbindelse med utarbeidelse av nye bruksplaner vil kjørspor for hovedferdsel bli beskrevet og kartfestet.

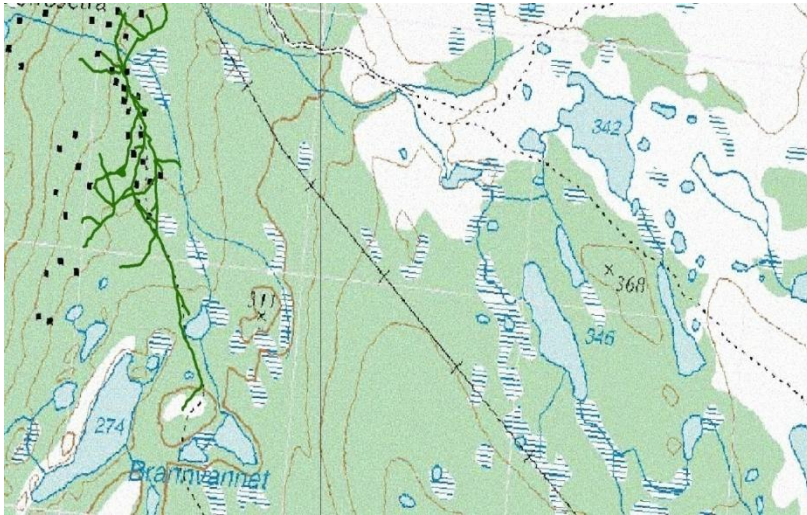
Forsvaret har også kjørspor som brukes aktivt i tjenesten. Lengden på disse er på noe i overkant av 70 km i Sør-Varanger og ca. 50 km i Porsanger.



Figur 4. Digitaliserte løyper/kjørespor i Finnmark. Lilla=dispensasjonsløyper i kommunene Nesseby, Tana, Karasjok og Kautokeino basert på kommunenes egne kart; brun=åpne barmarksløyper; grønn=spor basert på GPS-registreringer og ortofoto (flybilder) og mørk-lilla=kjørespor i reindriften. Kilde: Fylkesmannen i Finnmark/Prosjekt Barmarksjøring i Finnmark 2010.

I tillegg til åpne løyper, kartfestede dispensasjonstraseer og forsvarrets og reindriftenes kjørespor finnes det en del kjørespor der bruken ikke er kjent. En del av disse er markert i Figur 4 med grønt. Noen av traseene markert i grønt synes å brukes i tilknytning til reindriften, mens andre ikke er definert med hensyn på bruk. Oversikten i figur 4 må ses på som et minimumsestimat fordi det er en god del løyper som ikke er synlig på ortofoto (for eksempel i skog eller nylig dannede spor). Det er heller ikke foretatt en systematisk gjennomgang av hele fylket. I ytre deler av Finnmark har ortofoto vært tilgjengelig kun de senere år. Det er særlig kystområdene som ikke er gjennomgått systematisk.

Det finnes ikke en systematisk oversikt over hvilke formål som har generert nye kjørespor. Samtaler med Statens naturoppsyn (SNO), reinpolitiet og kommuner tyder på at elgjakt og transport til og fra hytter/hyttefelt uten atkomstvei genererer en del nye spor. Det er imidlertid stor variasjon innen fylket. Figur 5 synlige kjørespor på ortofoto i et hyttefelt uten atkomstvei.



Figur 5. Kjørespor registrert etter ortofoto (flyfoto) i hyttefelt uten atkomstvei.

Bakgrunnen for særordningen med åpne barmarksløyper i Finnmark var bl.a. lite utbygd nett av skogsbilveier, og at kommunene selv hadde etablert dette før de mistet myndigheten til å lage egne forskrifter i 1988 (jfr. nasjonal forskrift § 10). I følge Statistisk sentralbyrå (SSB) finnes det 48 571 km med skogsbilveier i Norge, derav 185 km i Finnmark. Dette gir et gjennomsnitt for hele landet på 0,15 km vei per km² landareal. For Finnmark blir tallet 0,009 km/km². For fylker med mest skogsbilvei per km² ligger dette tallet på rundt 0,5 km/km². Årsaken til den store differensen er at det er lite produktivt skog i Finnmark, og derfor ikke naturlig å anlegge skogsbilveier.

Sammenlikningen er likevel relevant da en god del av skogsbilveiene er åpne, enten for fri ferdsel eller avgiftsbelagt (bompenger). Det finnes også en del driftsveger som er stengt for kjøring med låst bom. Tilgjengelige skogsbilveier er derfor noe lavere enn det oversikten viser. Dersom man summerer skogsbilveier, åpne barmarksløyper og dispensasjonstraseer i Finnmark, utgjør det 0,07 km/km², som er langt under landsgjennomsnittet for skogsbilveier. Dispensasjonstraseer finnes i kommunene Kautokeino, Karasjok, Tana og Nesseby. Sum åpne barmarksløyper og dispensasjonstraseer i disse kommunene utgjør 0,14 km/km², som er på linje med landsgjennomsnittet for skogsbilveier. For sum skogsbilveier og offentlige veier er landsgjennomsnittet 0,44 km/km², mens for Finnmark er det 0,09 km/km².

Oppsyn

Oppsyn i utmarka utføres av reinpolitiet og Statens naturoppsyn (SNO). Reinpolitiet har i dag 7 patruljer i Finnmark og Nord-Troms, og SNO har per i dag 7 lokalkontor med 13 ansatte i Finnmark.

I forbindelse med prosjektet er alle kontorene til reinpolitiet og SNO i Finnmark kontaktet for å få et bilde av utviklingen av motorisert ferdsel på barmark, og utfordringer med hensyn på oppsyn. Intervjurunden med reinpolitiet og SNO gir ikke grunnlag for å gi et bilde av de enkelte områdene i fylket. Derfor gis det her et generelt bilde av hele fylket, med de begrensninger det har.

Det er relativt lite ressurser til oppsyn av de store uveisomme områdene som finnes i Finnmark. Hos SNO er motorferdseloppsyn lite prioritert, slik at mesteparten av oppsynet foretas av reinpolitiet. Også hos reinpolitiet utføres dette i forbindelse med andre oppdrag. Det aller meste av oppsynet foregår med bruk av ATV, noe som ikke vurderes å være spesielt effektivt. Oppsyn med helikopter vurderes til å være mer effektivt, men krever god lokal kunnskap og er kostbart.

Helikopter anses å være spesielt effektivt som forebyggende tiltak fordi oppdagelsesrisikoen øker betydelig.

Det er et generelt inntrykk over hele fylket at det dukker opp stadig nye spor etter motorisert ferdsel på barmark. Mesteparten synes å være i nærheten av hyttefelt og bebygde områder for øvrig. Ofte ser man stadig større utgreininger fra eksisterende spor. Det finnes imidlertid ikke en systematisk kartlegging av nye spor, og om disse skyldes lovlig eller ulovlig kjøring. Kjøring i tilknytning til transport til og fra hytte/hyttefelt uten annen atkomstmulighet, og i forbindelse med elgjakt synes å ha økt de senere årene. Kjøring i forbindelse med elgjakt synes å være en betydelig årsak til nye spor som dannes. Det er også registrert noe ulovlig kjøring i forbindelse med elgjakt. Høsten 2010 utførte reinpolitiet og SNO kontroller i forbindelse med elgjakt i Kautokeino og Karasjok. Av 36 kontrollerte ble 8 anmeldt for overtredelse av motorferdselloven, enten kjøring uten dispensasjon eller kjøring utover dispensasjonene. Det understrekes at det foreløpig ikke foreligger rettskraftige dommer for disse forholdene. I forbindelse med hytter/hyttefelt er det også registrert ulovlig motorisert ferdsel med anleggsmaskiner for opparbeiding av tomt og/eller vei. For slike overtredelser er det flere anmeldelser.

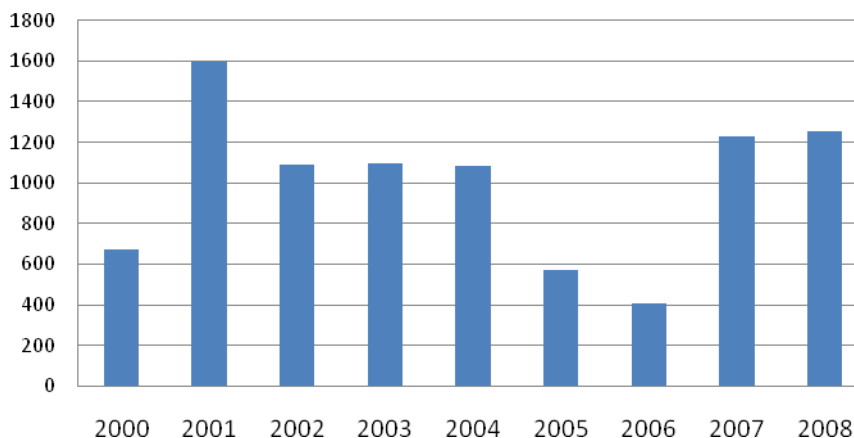
Upresise dispensasjoner rapporteres å være en betydelig utfordring med hensyn til utøvelse av oppsyn og kontroll. Det forekommer dispensasjoner som er så upresist formulert at de i praksis gir adgang til fri ferdsel på barmark. Disse kan beskrive at dispensasjonen gjelder fra punkt A til B, uten at trasé eller hvor det skal kjøres er presisert på annen måte. Dispensasjonene kan for eksempel angi at kjøring skal foregå på eksisterende trasé, uten at traseen er nærmere spesifisert.

Oppsynet har også registrert at personer i reindriftsnæringa ordner med "tillatelse" til motorisert ferdsel på barmark til folk utenfor næringa under dekke av at de er ute på oppdrag for næringa. Dette er også kommet fram fra andre hold. Det foreligger ikke grunnlag for å si noe om hvor stort omfanget er. Dette er uansett et alvorlig problem siden det kan bidra til å redusere den generelle respekten for motorferdselloven i befolkningen.

Kommunal forvaltning

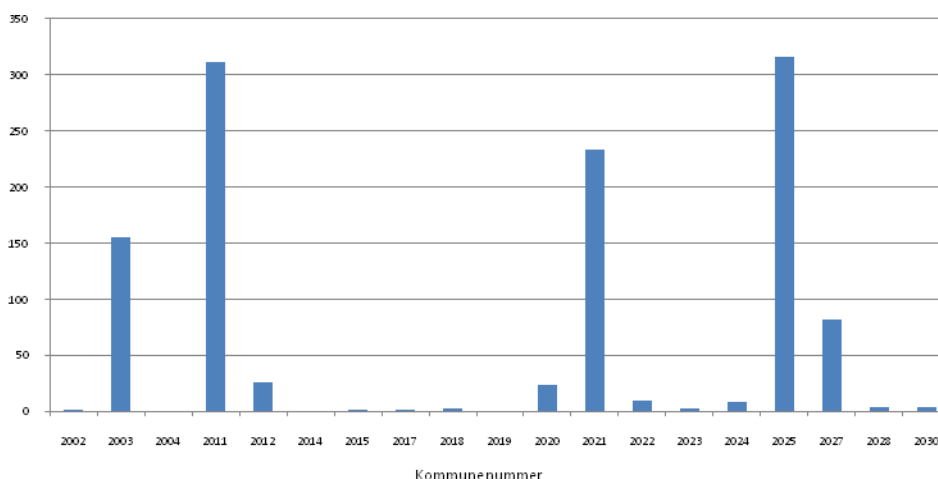
Alle Finnmarks 19 kommuner ble kontaktet med anmodning om å få tilsendt kommunale retningslinjer for barmarkskjøring (praksis for dispensasjoner), eventuelle kart over "disp-traseer", eventuelle statistikker på antall dispensasjoner, formål dispensasjon gis til, m.v. Det var 17 kommuner som responderte på henvendelsen. Av disse er det 3 som har politisk vedtatte retningslinjer.

Kommunens har myndighet i henhold til motorferdselloven gjennom sin adgang til å gi dispensasjoner etter gitte bestemmelser i forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag av 15. mai 1988, nr. 356. Det er stor forskjell mellom kommunene i antall dispensasjoner som innvilges, og hvilke formål det gis dispensasjoner. Antall dispensasjoner som gis skal rapporteres til statistisk sentralbyrå (KOSTRA). I perioden 2000-2008 viser statistikken mellom 400 og 1600 dispensasjoner til motorferdsel på barmark per år i Finnmark. Den store variasjonen kan tyde på manglende rapportering siden kommuner med et betydelig antall dispensasjoner står med 0 rapporterte dispensasjoner for enkelte år (Fig. 7).



Figur 6. Antall dispensasjoner gitt til kjøring på barmark i Finnmark i perioden 2000-2008. Kilde: KOSTRA.

Det er stor forskjell mellom kommunene i gjennomsnittlig antall dispensasjoner per år som er gitt i perioden 2001-2009 (Fig. 8). Variasjonen er fra nær 0 til over 300 dispensasjoner. Figur 8 viser at det er 5 kommuner som skiller seg ut fra de andre. Antall dispensasjoner gir et bilde av kommunenes praksis med hensyn på forvaltning av motorferdselloven, men gir ikke nødvendigvis et nøyaktig bilde av kjørelastningen fordi en dispensasjon ikke er et entydig begrep i så henseende. Én dispensasjon kan gi tillatelse til ulike antall turer, ulike lengde på turer, ulike tidsperiode, med mer. Det vil si at dersom en kommune gir dispensasjoner for enkeltturer framfor mange turer over en lang tidsperiode per dispensasjon, vil den kommunen som gir dispensasjonen for enkeltturer få et høyt antall dispensasjoner uten at kjørelastningen er høyere enn for den kommunen som gir få dispensasjoner, men med mange turer over en lang tidsperiode i hver dispensasjon.



Figur 7. Gjennomsnittlig antall dispensasjoner per år gitt i hver kommune (angitt med kommunenummer) i perioden 2001-2009 i henhold til KOSTRA. År med 0 dispensasjoner er antatt å være manglende rapportering og derfor utelatt.

Hvilke formål kommunene gir dispensasjoner til variere noe. De viktigste formålene er listet opp nedenfor:

- Person og/eller varetransport til hytter ved sykdom/uførhet, vanligst etter gitt trase
- Elgjakt – transport av leir
- Transport av materiell til hytter/fritidsboliger
- Henting av ved

Kommunen i indre-Finnmark skiller seg ut ved at de gir dispensasjoner i tilknytning til utmarkshøsting (fiske, jakt, fangst, bærplukking, henting av materiale til duodji (samisk håndverk)). Det finnes ingen samlet oversikt over hvilke formål, og omfang av de ulike formål, det er gitt dispensasjoner til. Normalt settes det som vilkår at kjøring skal foregå etter eksisterende trasé/kjørespor, men det er store forskjeller i hvor godt disse traseene er spesifisert. Det finnes ingen oversikt over hvorvidt dispensasjoner brukes eller ikke. Det er sikkert at ikke alle dispensasjoner brukes som omsøkt, men omfanget av dette er ukjent.

Kommunen Nesseby, Tana, Karasjok og Kautokeino har såkalte "disp-traseer". Dette er noe de andre kommunene ikke har, og slike traseer er ikke hjemlet i regelverket. De aller fleste dispensasjoner gis for kjøring etter disse traseene. Traseene hevdes å være tradisjonelle traseer fra gammelt av. Dette er for øvrig noe prosjektet ikke har gått inn på.

Undersøkelse på holdninger

Norut Alta-Áltá har gjennomført på oppdrag fra prosjektet en undersøkelse av holdninger til motorisert ferdsel på barmark og utbredelse av barmarkskjøring blant finnmarkinger. Et tusen personer fra hele fylket ble ring opp. Datamaterialet er analysert mot fire hovedvariabler; kommunegruppe, alder, kjønn og brukergruppe. Kommunegrupper består av tre kategorier; innlandkommuner (Tana, Karasjok og Kautokeino), senterkommuner (Hammerfest, Vadsø, Alta og Sør-Varanger) og kyst/fjord (øvrige) kommuner.

De aller fleste (over 90%) av de som svarte ferdes i utmarka i barmarkssesongen, og de fleste ferdes til fots (68%). 9 % bruker ATV eller annet motorisert kjøretøy, mens 14 % ferdes både til fots og med motorisert kjøretøy. Innlandskommunene skiller seg vesentlig ut fra de øvrige kommunene ved at en større andel ferdes med motorisert kjøretøy eller både til fots og med motorisert kjøretøy enn ellers i fylket. I gruppene 40-59 år og over 60 år ferdes noe over 70% bare til fots, men for gruppen 18-39 år ferdes under 60% bare til fots. I den yngste aldersgruppen er det tre ganger så mange som ferdes bare med ATV eller annen motorisert kjøretøy enn i den eldste aldersgruppen. Det er langt større andel blant menn som ferdes med motorisert kjøretøy enn blant kvinner.

Det er kun 25% av som har svart som enten eier eller disponerer barmarkskjøretøy. Det er stor forskjell mellom kommunene da tilsvarende for de tre innlandskommunene er rundt 60% og for de øvrige fylkene rundt 20%. Tilgang til kjøretøy er høyest i den yngste gruppa (18-39 år) og betydelig høyere blant menn enn blant kvinner.

De viktigste formålene det kjøres i forbindelse i forbindelse med, er transport til hytte, fritidsfiske, vedhogst, fritidstur med familien, sankning av bær, sopp, m.v., elgjakt og utmarksnæringen. Innlandskommunene skiller seg ut ved at kjøring i tilknytning til vedhogst, sankning av bær og sopp, og utmarksnæring utgjør mer i disse kommunene enn i fylket for øvrig. Tilsvarende utgjør kjøring i tilknytning til transport til hytte og fritidstur med familien mindre. Dette viser at motorferdsel på barmark i innlandskommunene i stor grad er knyttet til tradisjonelle høstingstradisjoner. I den yngste gruppa oppgir dobbelt så mange transport til hytte og fritidstur med familien som formål enn i den eldste gruppa. På den annen side oppgir nesten tre ganger så mange i den eldste gruppa kjøring i forbindelse med sankning av bær og sopp som formål enn i den

Yngste gruppa. Tallene viser at barmarkskjøring i forbindelse med fritidsbruk dominerer i den yngre aldersgruppen, mens kjøring i forbindelse med høsting dominerer blant eldre kjørere.

Av de som har svart og er aktive brukere av motorisert kjøretøy på barmark kjører 58 % av de i sitt nærområde (uten at nærområde er nærmere definert), 79 % kjører innenfor bostedskommunen, 41 % kjører i nabokommune, og 22 % kjører i andre kommuner i Finnmark. De fleste kjørerne (84 %) bruker offentlige barmarksløyper. Dernest foregår kjøring i dispensasjonstraseer med innvilget dispensasjon hos knapt halvparten (44 %) mens de som kjører utenfor eksisterende traseer med innvilget dispensasjon utgjør 28 %. En betydelig andel, 22 %, av de som har svart oppgir å kjøre ulovlig. Det er en betydelig høyere andel i innlandskommunene som benytter dispensasjonstraseer enn ellers i fylkes. Dette er naturlig siden det er i disse kommunene slike traseer finnes. Det er likevel en betydelig andel (ca. 40%) fra de andre kommunene som benytter disse traseene. Det er langt lavere andel i innlandskommunene med egenrapport ulovlig kjøring enn i de øvrige kommunene, 10 vs over 20%.

Nesten halvparten av respondentene (48 %), ønsker at det blir mindre kjøring i fremtida, mens en av tre synes kjøringen er på passe nivå slik det er i dag. 14 % ønsker at det gis mulighet for mer kjøring enn i dag. Tallene gir et tydelig signal om at de aller fleste ikke vil ha en økt kjøring, og at det heller er behov for begrensninger i kjøringen. Det er ingen forskjell mellom kommunene med hensyn til andel som ikke ønsker større muligheter for å kjøre på barmark. Ser man derimot på de som ønsker mindre kjøring enn i dag, ser vi forskjeller mellom kommunene. Mens halvparten av respondentene bosatt i senterkommuner ønsker mindre kjøring, ønsker bare en av tre mindre kjøring i innlandskommunene. Respondenter i kyst/fjordkommuner plasserer seg i mellom. Det er bare små forskjeller i holdninger til omfanget av kjøring mellom menn og kvinner. Det er dobbelt så mange yngre respondenter som ønsker mer kjøring enn middelaldrende og eldre. Motsatt ser vi at blant de som ønsker mindre kjøring, dominerer eldre om middelaldrende, mens en lavere andel yngre ønsker mindre kjøring. Det er få (under 10%) blant reindriftsutøvere og de som ikke kjører som ønsker større muligheter for kjøring på barmark, mens det blant de som kjører i forbindelse med utmarksnæring og fritid er en langt høyere andel som ønsker større muligheter, henholdsvis 39 og 32%.

Nærmere 80% av de som har svart mener at kjøring på barmark i tilknytning til reindrift er akseptabelt. Tilsvarende for vedhogst, utøvelse av andre utmarksnæringer, transport til hytte, elgjakt og sankning av bær og sopp var henholdsvis 66, 62, 57, 48 og under 25%. Det er imidlertid betydelige forskjeller mellom kommunene da de fra innlandskommunene gjennomgående viser større aksept, særlig i forhold til kjøring i forbindelse med sankning av bær, sopp og annet på fritiden, elgjakt, vedhogst og utøvelse av andre utmarksnæringer (høsting for salg). Særlig for sankning av bær og sopp er det stor forskjell. Mer enn halvparten av de fra innlandskommunene oppgir dette formålet som akseptabelt for kjøring på barmark, mens tilsvarende for resten av fylket er under på 20%. Menn har gjennomgående større aksept enn kvinner, og yngre har gjennomgående større aksept enn eldre.

Et stort flertall (91%) er enig i påstanden om at barmarkskjøring medfører terrengskader. Deretter er mange enig i at barmarkskjøring gjør folk mindre fysisk aktive (73 %), forstyrrer dyre- og fuglelivet (67 %), ødelegger naturopplevelsen for de som ferdes til fots (63 %), og ødelegger viktige beiteområder for rein (47 %). Videre er det færre respondenter som er enig i følgende påstander om at barmarkskjøring er nødvendig for høsting av naturressurser (36 %), utvikling av reiselivet (29 %), for å videreføre samiske tradisjoner (25 %) og viktig for å få hele familien ut på tur. Kvinner er mer enige enn menn i påstandene om at barmarkskjøring forstyrrer dyre- og plantelivet, ødelegger naturopplevelsene for de som ferdes til fots, og ødelegger viktige

beiteområder for rein. Menn er mer enige i følgende påstander; Barmarkskjøring er nødvendig for høsting av naturressurser, og viktig for å få hele familien ut på tur.

Et stort flertall (85%) mener at et skjerpet kontroll med ulovlig kjøring vil bidra til redusert skadelig kjøring på barmark, og det er ikke store forskjeller mellom kommunene, og 76% mener at kjøring bør begrenses til helt nødvendige formål. For det siste er det imidlertid noe forskjell mellom kommunene ved at en mindre andel i innlandskommunene synes det samme (66%). Totalt mener 80% at kjøring bør begrenses til et mindre antall løyper, og kun 28% at kjøring bør spres på flere løyper. Også her var det forskjell mellom kommunene fordi tilsvarende for innlandskommunene var henholdsvis 67 og 35%. Gjennomgående færre av de unge støtter tiltakene med skjerper kontroll, begrense kjøringen til nødvendige formål og begrense kjøring til færre løyper.

Når det gjelder kommunal dispensasjonspraksis så mener 48% av de som har svart at den bør være en mer streng praksis, og kun 13% som ønsker en mindre streng praksis. Det er lavere andel i innlandskommunene for både mer (50%) eller mindre (8%) streng praksis. Det betyr at i disse kommunene ønsker flere at det skal være som i dag, 50% vs. ca. 30% i de andre kommunene. Ønsket om en mer streng praksis øker med alder.

7.0 Tematiske møter

De tematiske møtene ble gjennomført i perioden 18.-20. oktober 2010 med kommunene og ulike interessegrupper som næringer (landbruk, reindrift og reiseliv), jakt, fangst, fiske og sanking, og naturvern og friluft. Invitasjon ble sendt til alle lokallag med kjent e-postadresse for de ulike interessegruppene. I tillegg ble det annonsert i alle avisene i Finnmark, unntatt Finnmarksposten.

1. Kommuner

Møtene med kommunene ble fordelt på 3 møter; vest (Loppa, Hasvik, Måsøy, Nordkapp, Hammerfest, Kvalsund og Alta), indre (Kautokeino, Karasjok, Porsanger, Tana og Nesseby) og øst (Lebesby, Gamvik, Berlevåg, Båtsfjord, Vardø, Vadsø og Sør-Varanger). På møtet for vest-Finnmark var kommunene Alta, Nordkapp, Måsøy og Hammerfest representert. På møtet for indre-Finnmark var alle kommunene representert, alle på politisk nivå bort sett fra Kautokeino kommune. På møtet for øst-Finnmark var kommunene Gamvik, Sør-Varanger, Berlevåg og Vadsø representert. Totalt møtte 13 av 19 kommuner.

Møtene ble delt i 4 temaer; utfordringer med hensyn til motorisert ferdsel på barmark, formål som legitimerer kjøring på barmark, forslag til tiltak og hva som skal til for å skape forståelse for regulering av motorferdsel på barmark. Kommunene er enig i at det er en del utfordringer knyttet til motorisert ferdsel på barmark med økende salg av ATV, og økenede problem med ulovlig kjøring og ulovlig utvidelse av løypenettet. Det er imidlertid ulikheter i oppfatninger mellom kommunene i indre-Finnmark (Kautokeino, Karasjok, Porsanger, Tana og Nesseby) og de øvrige kommunene på en del områder. Kommunene i indre-Finnmark vurderer de åpne barmarksløypene å være et problem fordi det ikke finnes noen styring med hvem og hvor mye det kjøres på disse. De mener også at dagens regelverk er for lite basert på lokal forståelse og forvaltning. Det er ingen som er uenig at motorferdsel på barmark, og i utmark generelt skal reguleres, men det er ulikheter i oppfatning i hvor strengt det skal reguleres. Kommunene i vest- og øst-Finnmark vurderer utfordringene knyttet til økt motorisert ferdsel på barmark til å være noe større enn det kommunene i indre-Finnmark gjør. Reindriftas kjøring ble også tatt opp som en utfordring. Mange ser næringas rett til fri ferdsel på motorkjøretøy i utmark som urettferdig, og dette brukes som argument for å kunne kjøre selv. Kortfattet oppsummering finnes i tabell 1.

Når det gjelder formål som legitimerer kjøring så er det enighet om kjøring i forbindelse med næring, transportbehov i forbindelse med elgjakt, transportbehov ved sykdom/uførhet, og atkomst til regulerte hyttefelt. Kommunene i indre Finnmark skiller seg noe ut ved at de presiserer at kjøring i tilknytning til næring også skal omfatte kulturbasert høsting/tradisjonell utmarkshøsting som ikke begrenses av minimum 50 000 kroner i salgsinntekt. Dette anses som viktig for trivsel, kultur og også økonomien i husholdet. Også kommunene i øst-Finnmark nevner tradisjonell utmarksnæring som en legitim grunn, uten å spesifisere dette nærmere. Kortfattet oppsummering finnes i tabell 2.

Tabell 1. Oppsummering av utfordringer med hensyn på motorisert ferdsel på barmark i henhold til kommunene i henholdsvis vest-, indre-, og øst-Finnmark.

Vest-Finnmark	Indre-Finnmark	Øst-Finnmark
<ul style="list-style-type: none"> • Økende problem, økt salg av ATV • Lite oppsyn • "Motorkultur" hos unge • Ulovlig kjøring – økende problem • Uppresise dispensasjoner • motorkjøretøy til barn – holdninger • Reindriftas kjøring – hevdes å gi legitimitet til egen kjøring 	<ul style="list-style-type: none"> • Åpne barmarksløyper – ingen styring med bruken • Disp-traseer <ul style="list-style-type: none"> • økonomisk bidrag til kartlegging • digitalisering av løyper/traseer • Lite lokal forvaltning • Etablerte og nye hyttefelt der kjøring ikke regulert • Løypenettet utvides på ulovlig vis • Ulik virkelighetsoppfatning mellom indre-Finnmark og andre • Ressurser til vedlikehold av løypenett • Reindriftas kjøring 	<ul style="list-style-type: none"> • Økende antall ATV • Større politisk press for å åpne for kjøring • Åpne løyper generer kjøring • Hyttefelt uten atkomst resulterer i kjøring på barmark • Vi har store områder og lite veier som gir et pedagogisk problem å skape forståelse for en restriktiv linje mhp motorisert ferdsel i utmarka • "Sykedisp" – press på å få legeerklæring • Varierende disp-prakisk mellom kommuner • Åpne barmarksløyper ikke hensiktsmessige i forhold til dagens behov

Kommunene har en rekke forslag til tiltak, og flere av de sentrale tiltakene er felles for alle. Det er dog noen forskjeller der kommunene i vest- og øst-Finnmark har en noe mer restriktiv holdning enn kommunene i indre-Finnmark. De viktigste punktene det er stor enighet om er:

- Motorferdsel i utmark reguleres som en del av kommunal planprosess
- Det skal være sanksjonsmuligheter overfor kommuner
- Styrket kontroll og hevete strafferammer/bøterammer
- Adgang til å innføre gebyr på saksbehandling og bruk av løypenett

Det er som nevnt noen ulikheter mellom kommunene, og en viktig forskjell er at kommunene i indre-Finnmark ønsker en mulighet til å differensiere løypenettet med hensyn til hvem som skal kunne bruke løypenettet. Bakgrunnen for dette er at tradisjonelt utmarksbruk er en viktig del av folks liv i disse områdene, både for kultur, trivsel og identitet. Det er store områder med lite, eller ingen utbygd, veinett slik at i dagens samfunn vil en for streng forvaltning med hensyn til motorisert ferdsel på barmark være til hinder for fortsatt utøvelse av tradisjonell utmarksbruk. På den annen side er det behov for å begrense bruken. Det er ikke ønskelig at løypenettet skal være åpent for alle, og ut fra prinsippet om at "nærhet gir rett", og at det er lokalbefolkningen som tradisjonelt har benyttet områdene i generasjoner, bør lokalbefolkningen ha forrang.

Tabell 2. Oppsummering av formål som bør gi anledning til å kjøre på barmark i henhold til kommunene i henholdsvis vest-, indre-, og øst-Finnmark

Vest-Finnmark	Indre-Finnmark	Øst-Finnmark
<ul style="list-style-type: none"> Reindrift i næring (under flytting) <ul style="list-style-type: none"> etter kartfestede kjørespor Kjøring til regulerte hyttefelt når det er tilrettelagt for det <ul style="list-style-type: none"> ikke automatikk Behov for transport ved uførhet <ul style="list-style-type: none"> problematisk fordi det resulterer i økt antall legeerklæringer 	<ul style="list-style-type: none"> Næringsutøvelse <ul style="list-style-type: none"> som også omfatter kulturbasert høsting (ikke begrenset til minimum 50 000 kroner salgsinntekt) viktig del av den lokale tradisjonelle bruken av naturen viktig for trivsel viktig for kultur viktig for økonomi (utgjør en del av husholdet) Transportbehov i forbindelse med elgjakt Transportbehov ved sykdom/uførhet 	<ul style="list-style-type: none"> Næring <ul style="list-style-type: none"> Også tradisjonell utmarksnæring og utmarksbasert reiseliv under gitte betingelser Atkomst til hyttefelt langt fra vei Elgjakt, problematisk fordi det genererer mye kjøring, som er vanskelig å forsvare overfor andre interesser Transportbehov ved sykdom/uførhet Landbruk

Det at motorferdsel i utmark reguleres som en del av den kommunale planprosessen sikrer at alle interesser får mulighet til å uttale seg, samtidig som lokaldemokratiet styrkes. Det er enighet om at det er viktig at det finnes gode sanksjonsmuligheter, eller "ris bak speilet" dersom kommunene ikke utøver sin forvaltning innenfor lovens rammer og intensjoner.

Tabell 3. Oppsummering av forslag til tiltak for å redusere skadelig barmarkskjøring i henhold til kommunene i henholdsvis vest-, indre-, og øst-Finnmark.

Vest-Finnmark	Indre-Finnmark	Øst-Finnmark
<ul style="list-style-type: none"> Sette av områder for baner for motorsport Forby all kjøring som ikke er direkte hjemlet i loven faste kjørespor/traseer i reindriftsnæringa Motorferdsel bør være en del av kommuneplanen Tydelige retningslinjer for kommunal forvaltning Opplæring av folkevalgte Styrket oppsyn og hevede strafferammer Hyttfelt bør planlegges med atkomst Strengere dispensasjonspraksis med bl.a. sanksjonsmuligheter overfor kommuner som ikke holder seg innenfor lovens rammer Dispensasjonsadgang overføres til fylkesmannen 	<ul style="list-style-type: none"> Punktutbedringer for å hindre skade Bevisst med hensyn hvor spor legges Kanaliserer kjøring til etablerte spor/traseer Mer konstruktiv debatt fra overordnet myndighet (DN, MD) Holdningsskapende arbeid Anledning til lettere vedlikehold Kartlegging av bruk og skadeeffekter Kartlegge områder før traseer anlegges og skjerm viktige områder Motorisert ferdsl som en del av kommuneplanen Det må være "ris bak speilet" Slå ned på ulovlig kjøring Disp. kun etter kartlagte traseer Anledning for å innføre gebyr på saksbehandling og løypeavgift Kommunene må kunne differensiere løypenette med hensyn til hvem som skal kunne bruke løypene 	<ul style="list-style-type: none"> Bedre med løyper/traseer enn utstrakt bruk av dispensasjoner Tilrettelegge med vei/kjørespor til hyttfelt Adgang til å legge avgift på bruk av løypenett og saksbehandling Fysisk stenge løyper/kjørespor som ikke er åpne bedre merking av løyper i terrenget og kart (GPS-spor) Bedre tilpasset løypenett i forhold til behov Styrket oppsyn/kontroll Det bør være sanksjonsmuligheter overfor kommuner Motorisert ferdsl som en del av kommunal planprosess Det bør stilles krav til hvordan disp skal utformes Det bør ikke opprettes flere åpne barmarksløyper

Ulovlig kjøring anses for å være et økende problem. Derfor er et styrket oppsyn og økte straffe-/bøterammer nødvendig. Forvaltning av motorferdsel og løypenett vil kreve økonomiske ressurser, og for å finansiere dette bør det åpnes for at kommunene kan innføre gebyr på saksbehandling og bruk av løypenettet. Kortfattet oppsummering finnes i tabell 3.

Kunnskap og informasjon om motorferdsel vurderes av alle å være viktig for å skape forståelse for nødvendigheten av regulering av motorferdsel. Kommunene i indre-Finnmark mener det er viktig å ha mulighet til å utøve lokalt skjønn, det vi si at man må legge lokal forståelse av naturbruk til

grunn for utforming av regelverk. Kommunene i øst-Finnmark mener at det bør være mulighet for et visst lokalt skjønn, men generelt skal det være lik behandling for alle kommuner. Kommunene i øst-Finnmark foreslo også at styringsgruppas prosjektrapport sendes ut på høring til kommunene i Finnmark. Kortfattet oppsummering finnes i tabell 4.

Tabell 4. Oppsummering av forslag for å øke forståelsen for nødvendigheten av regulering av motorferdsel på barmark i henhold til kommunene i henholdsvis vest-, indre-, og øst-Finnmark.

Vest-Finnmark	Indre-Finnmark	Øst-Finnmark
<ul style="list-style-type: none"> • Kunnskap om loven og praksis i kommunene • Kunnskap om konsekvenser/sanksjoner • Kunnskap om status mhp motorisert ferdsel og skader • Arbeide med holdninger til naturen generelt • Reindriftas kjøring oppfattes som særbehandling • Viktig at reindrifta bidrar til å skape forståelse for deres behov for kjøring • Viktig å ha bevissthet om egen atferd og hvordan det virker på andre 	<ul style="list-style-type: none"> • Loven må ta hensyn til lokal forhold, dvs. legge til grunn lokal forståelse av naturbruk • Det er store kulturforskjeller i forhold til motorferdsel, også i Finnmark • Media fokuserer på negative ting mht motorferdsel, som bidrar til å redusere forståelsen • Reindriftas kjøring • Informasjon og kunnskap • Mulighet for å utøve det lokale skjønn viktig for forståelse og aksept 	<ul style="list-style-type: none"> • Lik behandling i alle kommuner bør dog være mulighet til et visst lokalt skjønn • Informasjon og kunnskap • Dokumentasjon på skader • Felles forståelse av loven • Forslag fra SG (prosjekt Barmarkskjøring i Finnmark) sendes ut på høring til kommunene

2. Interessegrupper/organisasjoner

Næringer

Fra de inviterte næringene møtte kun 4 personer, og alle representerte reiselivsnæringen med produkter som organiserte jakt/fisketurer, safari med ATV eller snøskuter og turer med polarhund. Møtet med næringene ble delt i to hovedtema; ønsker og behov og forslag til tiltak for å redusere skadelig barmarkskjøring.

De frammøtte uttrykte ønske om åpning for dispensasjon til persontransport i forbindelse med reiselivsnæringen for bedrifter som har godkjente kjøretøy til formålet (persontransport), registrerte selskap (mva-registrert) og er sertifisert ihht miljø, sikkerhet, m.v. For selskap som tilbyr safari med ATV foregår kjøring etter åpne barmarksløyper eller åpen vei. De ønsker imidlertid å ha mulighet til å kjøre litt unna de åpne løypene/vei for å slå leir slik at leiren er litt unna annen trafikk. Avstand fra åpen løype eller vei til der man ønsker å sette opp leir varierer avhengig av egnet leirplass, men ofte ikke mer enn noen hundere meter fra åpen løype/vei. Med dagens lovgiving er det ikke mulig å gi dispensasjon til slike formål. For de som tilbyr tjenester med hund er det stort sett snakk om mulighet til å bruke ATV til trening av hundene. For de som tilbyr jakt- og fisketurer ønsker man å ha mulighet til å få dispensasjon til å transportere personer langt etablerte løyper, ikke bare til frakt av utstyr som i dag.

Forslag til tiltak:

- utbedring av åpne løyper
 - unngå utvidelse av spor, særlig der det er vått
- bedre skilting og merking
 - det er til dels vanskelig å vite om man er på riktig løype eller ikke
- unngå sårbare områder ved valg av trasé
- sertifisering av reiselivsbedrifter

Jakt, fangst, fiske og sanking

På møtet ble det presentert til dels sterkt ulike syn på motorferdsel på barmark og i utmark generelt. Norges jeger- og fiskerforbund –Finnmark (NJFF-Finnmark) ga uttrykk for en restriktiv holdning til motorferdsel i utmark generelt, mens elgjegerforeningene, Sámi bivdu- ja meahccástansearvi (SBMS) og Sámi nissunforum (SNF) uttrykte bekymring for mulige begrensninger for motorferdsel på barmark. SBMS og SNF mente at utgangspunktet for prosjektet er basert på en norsk forståelse av natur og naturbruk med forståelsen av utmarka som uberørt villmark som først og fremst skal brukes til friluftsliv, og ikke en samisk forståelse der utmarka er et bruksområde/ressursområde som har vært brukt av lokalbefolkningen for livberging gjennom generasjoner. Selv om livbergingsaspektet ikke er av samme viktighet i dag som tidligere, er den tradisjonelle utmarkshøstinga fortsatt viktig for økonomi (matauke og salg), trivsel, identitet og kultur. Motorferdsellovgivningen begrenser den tradisjonelle bruken av utmarka, og det nevnes at den aller beste tida for fiske er i motorferdselforbudstida (5. mai til 30. juni), og det henvises til ILO-konvensjonen nr. 169 som beskytter urfolks rett til å bruke utmarka i henhold til egne tradisjoner.

NJFF-Finnmark presenterte forslag til tiltak på møtet, mens elgjegerforeningene og SBMS vil komme med skriftlig innspill på et senere tidspunkt.

Forslag fra NJFF-Finnmark:

Hvordan redusere skader generelt:

- Grunneier/oppsyn/politi/kommune må følge med slik at løyper stenges dersom det er vått eller oppkjørt. Til dette kreves midler. Det må tas inn avgifter fra de som kjører.
- Stenge løyper der terrenget er ødelagt inntil løypene er reparert og satt i en tilstand hvor kjøring er forsvarlig
- vurdere åpningstid i forhold til tele/nedbør, osv.
- Skal skadene reduseres må kjøringen reduseres eller traseene gjøres bedre. Det er et politisk valg.

Forslag til tiltak:

- FeFo må ivareta sin grunneirolle og bruke mer midler til oppsyn med sine utmarksressurser, deriblant fokus på ulovlig barmarkskjøring. Dette vil virke preventivt, spesielt dersom FeFo følger opp ulovligheter som avdekkes.
- Premiere elglag som ikke bruker motorkjøretøy
- Kommunene må påvirkes til større fokus på miljøvern, slik at de tar ansvaret de er gitt i forhold til naturvern og miljøkriminalitet. Kommunene har også ansvar for å gi dispensasjoner fra motorferdselloven, og må ta dette ansvaret seriøst. Mange disper gitt til jegere setter jegere i et dårlig lys og åpner for press fra andre grupper.
- Vedkjøring på barmark forbys.

Elgjegerforeningene i Kautokeino, Karasjok, Porsanger og Tana har i brev av 10. november 2010 gitt skriftlig innspill til prosjektet.

Elgjegerforeningene fremhever nødvendigheten av å bruke motorkjøretøy for å kunne utnytte fornybare naturressurser på grunn av store avstander og lite utbygd veinett. Viktigheten av tradisjonene for utmarkshøsting i disse kommunene fremheves også. Bruk av elgtrekker (jernhest) anses som svært lite egnet i forbindelse med elgjakt i Finnmark, og ser ingen miljøgevinst ved bruk av elgtrekk framfor ATV.

Konkrete forslag:

- Bruk av motorisert ferdsel i forbindelse med elgjakt kanaliseres til de traseene som allerede er opprettet og at det ikke opprettes nye traseer i forbindelse med jakten, såfremt dette ikke er nødvendig (for eksempel ved opprettelse av nye jaktfelt).
- Kartlegge alle traseer som går til jaktfeltene og avgjøre hvilke som skal brukes til formålet. Disse traseene blir da permanente traseer som benyttes til elgjakta, og kommunene kan ikke gi dispensasjoner til bruk av andre traseer. Dette arbeidet kan skje i et samarbeid mellom elgjegerforeningene, kommunene, SNO og reinpolitiet. Om kommunene ønsker å opprette nye jaktfelt må man tilstrebe seg fortrinnsvis å benytte eksisterende traseer om dette er mulig.
- Pr. i dag vet en at kommunene i Indre Finnmark har nok dispensasjonsbelagt traseer/løyper og at behovet for flere traseer i forbindelse med elgjakta ikke synes å være tilstede. Under kartlegging av løypene vil man samtidig kunne peke ut områder der det er nødvendig med tilrettelegging slik at man ikke skader naturen mer. Dette kan skje ved at man legger bruer over bekker/elver, legger nett over myrområder (jf. prosjekt i regi av forsvaret), masseutlegging med mer.

Elgjegerforeningene tar for øvrig sterk avstand fra påstander som er kommet fram i regi av prosjektet (Barmarkskjøring i Finnmark 2010) om at en stor del av økningen i motorisert ferdsel på barmark skyldes kjøring i tilknytning til elgjakt. Det finnes ikke grunnlag for slik påstander, og det vises bl.a. til at det nesten ikke finnes anmeldelser for ulovlig kjøring under elgjakt de siste 20 år.

Sámi bivdu- ja meahccástansearvi (SBMS) har i brev av 3. november 2010 gitt skriftlig innspill. SBMS er skeptisk til prosjektet på grunn av den korte tidsrammen prosjektet har og er bekymret for at lokalbefolkningens interesser ikke ivaretas på en tilstrekkelig måte. SBMS ser tiltak for å begrense skadelig barmarkskjøring i sammenheng med bl.a. verneplaner som ytterligere begrenser lokalbefolkningens utøvelse av tradisjonell utmarkshøsting. SBMS foreslår derfor at prosjektet utvides noe i tid og innhold. Som et ledd i prosjektet bør det gjennomføres en utredning om hvilke type bruk av utmarka som forekommer og hva som er nødvendig transport knyttet til denne bruken. SBMS vil være rede til å delta aktivt i en slik utvidet prosjekt. SBMS ser imidlertid det svært vanskelig i den begrensede tidshorisonten som er gitt prosjektet å delta i den grad det er ønskelig. SBMS er opptatt av at de forslag til tiltak som foreslås ikke er løstrevet, men kan knyttes til en bærekraftig forvaltning av utmark som et grunnlag for utøvelsen og utviklingen av den samiske høstingskulturen.

Naturvern og friluftsjakter

Det er et stort pedagogisk problem at noen (de som er direkte hjemlet i loven) kan kjøre fritt, og det synes ikke å stilles noen krav til hvordan og hvor mye de kjører. Den generelle samfunnsutviklingen med økt kjøpekraft, og derfor også økt salg av ATV anses også å være en betydelig utfordring. Andre utfordringer er at de åpne barmarksløypene ble begrunnet i bygdefolks behov, men er åpne for alle. Kommunenes praksis med hensyn på dispensasjoner fra motorferdselloven er også en utfordring, samt folks generelle holdninger til natur.

Kjøring i tilknytning til næring og samfunnsnyttige formål er akseptable formål for kjøring på barmark der andre alternativer ikke finnes. Det skal imidlertid alltid tas hensyn til naturen og det må stilles krav også til de som har direkte hjemmel i loven for motorferdsel i utmark. Kjøring for plukking av muldebær lang unna vei kan aksepteres dersom det skjer langs åpne løyper. Syketransport og oppsyn kan kjøre på barmark dersom ikke andre alternativ ikke finnes.

Konkrete forslag:

- ”grønne” elgvald uten motorisert ferdsel, som er rimeligere og som gir fortrinn i trekninga av elgvald
- Styrket oppsyn anses som en forutsetning for å redusere skadelig kjøring på barmark
- Etablere hensynssoner der det ikke skal være motorisert ferdsel, heller ikke dispensasjoner
- Dersom det skal opprettes løyper må de ulike interessene (for eksempel friluftsjøinteresser) og naturverdier kartlegges
- Avklare begrepet ”tradisjonsbasert høsting”. Hva inneholder dette begrepet konkret?
- Stimulere til ikke-motorisert tradisjonsbasert høsting
- Når det opprettes løyper, for eksempel løyper som forsvaret oppretter, skal de også tilrettelegges for gående da det kan være vanskelig å ta seg fram til fots i disse løypene.
- Natur/miljøprosjekt
 - tradisjonsbasert høsting u/motor
 - Holdningsskapende aktiviteter
- Ved planlegging av hyttefelt bør disse legges i nærheten av eksisterende infrastruktur som vei og vann for å unngå unødvendige inngrep og behov for kjøring i utmark

For å skape forståelse for lovgivningen og tiltak er det behov å skape arenaer for dialog mellom de ulike interessene. I dag er denne debatten svært polarisert. Det er i dag en allmenn oppfatning i Finnmark om at staten ønsker å verne store arealer i Finnmark, som også har betydning for holdninger til tiltak for å redusere skadelig barmarkskjøring. De som kjøres direkte hjemlet i loven må involveres i prosjektet, og det må stilles krav til deres kjøring i lovverket. Holdninger til naturen generelt er av stor betydning, og i så henseende har foreldre et stort ansvar.

8.0 Konklusjoner

Det er stor enighet om at motorisert ferdsel på barmark må reguleres. Selv om det er ulike syn med hensyn på hvor strengt det bør reguleres og hvilke formål som kjøring bør tillates for, har det ikke kommet ønsker om uregulert ferdsel. Det er også stor enighet om at det bør treffes tiltak for å redusere ulovlig motorisert ferdsel på barmark.

Stort flertall av kommunene og interessegruppene mener at det er betydelige utfordringer med hensyn til økt motorisert ferdsel på barmark i Finnmark. Det er likevel ulike syn på alvorlighetsgraden av disse utfordringene.

Det er stor forskjell mellom kommunene i Finnmark med hensyn på forvaltning av motorferdselloven (jfr. kommunenes adgang til å gi dispensasjoner i henhold til forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag av 15. mai 1988, nr. 356). Den viktigste forskjellen er at kommunene indre –Finnmark anser tradisjonell utmarkshøsting (som ikke er begrenset av krav om momspliktig salg som overstiger 50 000 kroner i løpet av 12 måneder, jfr. rundskriv T-6/09) som legitim grunn til å kunne få dispensasjon i henhold til nasjonal forskrift.

Motorisert ferdsel synes å være et økende problem, og det observeres stadig nye spor fra år til år. Dette er også tilfelle i kommuner med restriktiv holdning til motorferdsel på barmark.

Økningen i antall ATV i fylket gjør at stadig flere har kjøretøy egnet for kjøring på barmark i naturen, og denne utviklingen forventes å forsette.

Det er også et klart inntrykk av at omfanget av ulovlig kjøring på barmark har økt.

Undersøkelsen om holdninger til kjøring på barmark og utbredelsen av barmarkskjøring i Finnmark viser at finnmarkinger flest er negative til økt motorisert ferdsel på barmark. Folk i kommunene Karasjok, Tana og Kautokeino er noe mindre negative enn folk i de øvrige kommunene. Også i disse kommunene er det likevel en betydelig andel som ønsker mindre kjøring, og strengere kontroll for å hindre ulovlig kjøring. De yngre har en mer liberal holdning til kjøring på barmark, og det er langt større andel blant unge enn blant eldre som ønsker større muligheter til kjøring på barmark. Menn er gjennomgående mer liberale enn kvinner i forhold til motorisert ferdsel på barmark.

Det er viktig at det stilles krav til de som har direkte hjemmel i loven til motorisert ferdsel i utmark (samfunnsnyttige formål og næringer) om å gjennomføre tiltak som reduserer skadelig kjøring på barmark. Deres kjøring i utmark har stor betydning for den alminnelige aksept og respekt for loven.

9.0 Forslag til tiltak

Styringsgruppa har flere forslag til tiltak for å redusere den skadelige barmarkskjøringen. Først vil prosjektet presentere skisser til to "forvaltningsmodeller" – en modell der en økt mulighet for barmarksløyper kombineres med innstramminger i dispensasjonsadgangen/-praksis, og en modell som legger til grunn at det ikke gjøres endringer i dagens regelverk ut over at praksis bringes i tråd med dette. Deretter vil andre aktuelle tiltak presenteres, før prosjektet drøfter sin tilrådning til tiltak.

1. Barmarksløyper med kjøretillatelse – færre dispensasjoner

Hva innebærer modellen?

Et tiltak for å begrense den skadelige barmarkskjøringen kan være å bruke planlegging for i større grad å styre barmarkskjøringen til utvalgte områder eller traseer. Dette innebærer at barmarkskjøring tillates etter betalt kjøretillatelse i fastsatte barmarksløyper. Traseene kan brukes til følgende formål som det ikke/i mindre grad kan gis dispensasjon til innenfor gjeldende regelverk:

- tradisjonsbasert utmarkshøsting
- elgjakt der det ikke finnes andre alternativer for å komme inn til området med leir
- tilgang til eksisterende hyttefelt uten andre atkomstmuligheter med kjøretøy (dvs. bilvei)
- persontransport i forbindelse med utmarksbasert reiseliv for bedrifter som tilfredsstiller gitte kriterier, som sikkerhet, rutiner for adferd som sikrer minimale skader på natur og fauna m.m.

Kommunene får ansvar for merking, kartfesting og vedlikehold av løypene. For å finansiere drift og vedlikehold av løypene kan kommunene ta betalt for en kjøretillatelse. Kommunene bør også innføre et rapporteringssystem i forbindelse med kjøretillatelsene, for på en slik måte få en oversikt over den faktiske kjøringen. Gjennom et rapporteringssystem kan kommunene se på utviklingen av barmarkskjøringen over flere år. Ordningen innebærer at kjøretillatelse må kjøpes også i barmarkstraseene som per i dag er åpne.

En barmarksløype krever tillatelse fra grunneier og bør som hovedregel være akseptert av rettighetshavere som reindrifta. Den bør være avgrenset ift. åpningstid, kjøretøyvekt og evt. formål. Ved å begrense antall kjøretillatelser per løype kan det totale antall turer per sesong evt. også for deler av sesong tilpasses løypas bæreevne eller bæreevnen for en høstbar ressurs. Ved å differensiere på pris kan kommunens egne innbyggere gis lettere adgang til løypene enn andre. Kjøretillatelser må være personlige slik at de ikke kan selges videre og slik at de lett kan kontrolleres i felt.

Det er en forutsetning at denne muligheten for flere løyper kombineres med en sanksjonsmulighet overfor kommuner som ikke samtidig bringer sin dispensasjonspraksis i tråd med dagens regelverk. Dette omtales nærmere senere.

Hvilke tiltak må til for å gjennomføre modellen:

En åpning for flere barmarksløyper kan innføres enten gjennom en kombinert bruk av plan- og bygningsloven og motorferdselloven, eller gjennom motorferdselloven alene. Bare motorferdselloven kan positivt tillate kjøring, begge regelverk kan sette begrensninger.

A. Kommunal arealplan for barmarksløyper/for å styre barmarkskjøringen

Arealformålet samferdsel i plan- og bygningsloven dekker alle former for areal til transport, herunder både snøskuter- og barmarksløyper. Ved å legge ut løyper til juridisk bindende arealformål kan det gis bestemmelser for bruk for å ivareta ulike interesser. Gjennom planen må kommunen fastsette hvilke løyper som kan benyttes og med hvilke vilkår. I arbeidet med motorferdselplanen er det viktig at kommunen oppnår en god sonering i forhold til motorferdsel, friluftsinnteresser samt andre interesser i naturen. Områdene må være godt kartlagt med tanke på ulike verdier i naturen, og det må tas hensyn til dyre- og fugleliv, vegetasjon, naturtype mv. i henhold til naturmangfoldloven og kulturminner i henhold til kulturminneloven. Ved høring av utkast til plan kan sektorinteressene ved bruk av innsigelse sikre sine interesser.

Løypene kan tas i bruk iht. begrensningene i en vedtatt plan ved at eksisterende forskrift om barmarksløyper i Finnmark erstattes med en rammeforskrift som hjemler motorferdsel i løyper vedtatt i kommunal plan. Det må sikres juridisk at planen overholdes, og at planen får betydning for dispensasjonspraksis på det øvrige arealet.

Fordeler: Bruk av PBL sikrer en prosess som er klart definert og godt kjent.

Ulemper: Motorferdsel kan ta fokus bort fra øvrig arealplanformål om det inkluderes i ordinær rullering, noe som innebærer en risiko for at motorferdsel fort ender som en separat planprosess. Vil medføre at også snøskuterløyper bør behandles på samme måte, da det er lite logisk at snøskuterløyper skal opprettes av Fylkesmannen og barmarksløyper av kommunen jf. potensialet for naturskade. Det kan også være vanskelig for fylkesmannen å regulere total mengde løyper gjennom bruk av innsigelsesretten.

B. Opprette nye barmarksløyper gjennom endring av forskrift om barmarksløyper i Finnmark

Dagens forskrift er en forskrift som skulle gjøre det mulig for Fylkesmannen å videreføre tidligere barmarksløyper opprettet av kommunene. Dersom det skal åpnes for barmarksløype der det ikke tidligere har vært en kommunal løype, må hjemmelen derfor utvides slik at Fylkesmannen kan opprette en begrenset mengde løyper etter forslag fra kommunestyret, som for snøskuterløyper. Det bør samtidig tas inn klare krav til prosess jf. pbl., bred mulighet for vilkår og åpning for et begrenset antall turer gjennom (differensiert) kjøreavgift. Løyper som kan godkjennes må begrenses til løyper som er fysisk godt etablert i terrenget og vil tåle en forholdsvis omfattende bruk, og med en dokumentert omfattende bruk fram til i dag. Det kan settes vilkår om tiltak på sårbare punkter i traseen før løyper åpnes, felles skilting mv. I krav til prosess er det viktig at det samme oppnås som i alternativ A, jfr. kartlegging av verdier, helhetlig vurdering av berørte interesser osv.

Fordeler: Enkel regelendring som bare vil gjelde Finnmark, og der samme prosess benyttes som for nye snøskuterløyper i Finnmark. Fylkesmannen begrenser totalt omfang og sikrer hensynet til naturmiljø og reindrift. Helhetlig merking over kommunegrenser. Fylkesmannen vil trekkes tyngre inn i løypeprosessen, noe som er en fordel da midlertidig stenging av skuter- og barmarksløyper også gjøres av Fylkesmannen i dag, eks. pga. reinflytting.

Fordeler og ulemper:

Det er flere fordeler med å åpne for flere barmarksløyper gjennom god planlegging:

- Gjennom planlegging kan kjøring kanaliseres bort fra sårbare områder for dyr, vegetasjon, friluftsliv o.s.v.
- Gjennom en prosess med planlegging kan kommunen sikre en helhetlig vurdering av berørte interesser
- Nasjonale interesser ivaretas gjennom sektorinteressenes innsigelsesrett eller gjennom en ordning der Fylkesmannen får ansvar for å godkjenne barmarksløyper.
- Saksbehandling for søknader om tillatelser/dispensasjon til gitte formål vil bli enklere, og innbyggerne vil få større forutsigbarhet i forhold til hva som er tillatt kjøring og hvor det kan kjøres.
- Ved selv å ta ansvar for planprosessen vil kommunene i større grad bli ansvarliggjort
- Flere løyper kombinert med innstramming av dispensasjonspraksis vil bidra til økt aksept for regelverket.
- Noen flere barmarksløyper vil også komme i møte det sterke ønsket i særlig de samiske kommunene om kulturbasert høsting.

En negativ konsekvens av forslaget kan være at flere løyper medfører mer kjøring. Samtidig er det en utfordring å innføre en særordning (åpne for flere løyper med utvidet kjøreformål) som kan oppfattes som en liberalisering av regelverket. Innføring av særordninger kan føre til sterkt press på kommuner som i utgangspunktet praktiserer regelverket restriktivt. Gjennom planleggingen kan kommunen heller ikke forhindre at ulovlig kjøring skjer.

2. Bevare dagens regelverk – innføre mer restriktiv praksis

Hva innebærer modellen

En alternativ modell for å begrense den skadelige barmarkskjøringen er å beholde regelverket slik det er i dag, men innføre en mer restriktiv praksis. Dette innebærer at barmarkskjøring vil være tillatt i dagens åpne barmarksløyper - etablert langs traktorveger som kan karakteriseres som tradisjonelle ferdsselsårer. I tillegg til kjøring direkte hjemlet i lov vil kommunene ha anledning til å gi dispensasjon til transport av materiell og utstyr i forbindelse med utmarksnæring (jfr. § 5a), samt etter § 6 i nasjonal forskrift. § 6 åpner for dispensasjon ved unntakstilfeller og særlige behov.

Hvilke tiltak må til for å begrense barmarkskjøringen:

Et sentralt tiltak vil være å øke innsatsen på veiledning, opplæring og kompetanse av de kommunene som har størst utfordringer knyttet til kjøring på barmark. Det er viktig at opplæringen retter seg både mot det administrative og det politiske nivået. I opplæringen må det legges vekt på å klargjøre hva en dispensasjon skal inneholde, og hva det er anledning til å gi dispensasjon til. For å få redusert den ulovlige kjøringen er det viktig med et styrket oppsyn. For oppsynet er det sentralt at dispensasjoner/kjøretillatelser er entydige og presise som grunnlag for kontroll. Økt oppsyn innebærer behov for mer ressurser.

Det viktigste tiltaket for å begrense skadelig barmarkskjøring vil være å innføre en hjemmel i dagens regelverk for sanksjoner mot kommunene som ikke overholder regelverket. En slik sanksjonsbestemmelse kan f.eks være at kommunene fratras dispensasjonsmyndigheten dersom de

praktiserer regelverket i strid med intensjonene. En slik trussel vil sannsynligvis bidra til at noen kommuner vil føre en mer restriktiv dispensasjonspraksis sammenliknet med i dag.

Fordeler og ulemper:

En fordel ved å videreføre dagens regelverk er at vi i fortsettelsen også får et enhetlig regelverk over hele landet, og vi unngår særbestemmelser som gjelder enkelte områder. Innføring av en sanksjonsbestemmelse i regelverket bør gjelde for hele landet.

Dersom praksis etterleves vil tiltakene bidra til mindre skadelig barmarkskjøring. Tiltaket innebærer en innskrenkning av bruk av utmarka sammenliknet med det som praktiseres i enkelte kommuner i dag. Spørsmålet blir om dette er et tiltak som innbyggerne i Finnmark har aksept og forståelse for.

3. Andre tiltak

Styrke oppsyn

Uavhengig av valg av "forvaltningsmodell" vil et effektivt tiltak være å styrke oppsynet. I dag er sannsynligheten relativt liten for å bli tatt, noe som gir spillerom for de som tar seg til rette, som igjen har stor betydning for den allmenne respekten for motorferdselloven. Flere kontroller og mer samordnet innsats fra f.eks SNO og Reindriftspolitiet kan være effektivt. SNO og Reindriftspolitiet peker selv på at det bør være gevinster ved i større grad planlegge for hvordan oppsyn bør skje. Oppsynet skal dekke store områder med lite personell. Fra oppsynet side pekes det også på at mer bruk av helikopter er det som vil være mest effektivt for å styrke oppsynet. Bruk av helikopter har preventiv virkning, samtidig som det gir en god signaleffekt at kontrolløren selv ikke kjører ATV. Tiltak for å styrke oppsynet vil innebære behov for økte ressurser.

Økt satsing på veiledning rettet mot kommunene – klargjøring av hva en dispensasjon skal inneholde

Økt innsats på veiledning rettet mot kommunene er et viktig tiltak for å sikre forståelse for regelverket. Det er viktig at veiledningen retter seg både mot det administrative og det politiske nivået. Veiledningen bør intensiveres mot de kommunene som har størst utfordringer knyttet til kjøring på barmark. Gjennom kompetanseheving bør kommunene bevisstgjøres på hvilke vurderinger som skal ligge til grunn ved behandling av dispensasjoner.

Et viktig tiltak i forhold til kommunene er å klargjøre hva en dispensasjon skal inneholde. SNO og Reindriftspolitiet opplever i dag at kjøretillatelsene i enkelte områder kan være så upresise at de ikke har noen verdi i forhold til kontroll. For å sikre at oppsynet har en effektiv kontroll er det derfor viktig å spesifisere kjøretillatelser slik at de er mulig å kontrollere. Kopi av dispensasjoner bør sendes til Fylkesmannen, SNO og reinpolitiet.

Innføre tiltak i forbindelse med elgjakt

Flere peker på utfordringer i forhold til økende bruk av barmarkskjøretøy i forbindelse med elgjakt. For å ta tak i utfordringene i forhold til elgjakten foreslås følgende tiltak:

- Etablering av "grønne elgvald" der det ikke gis anledning til å kjøre på barmark, verken til transport av leir eller uthenting av vilt (selv om det er direkte hjemlet i loven). Prisen for slike vald skal være lavere enn øvrige vald, og de som ønsker å jakte i slike vald skal prioriteres i trekningen. Redusert pris kan kompenseres ved noe høyere avgift på øvrige vald. Grunneier må ta initiativ dersom et slikt tiltak skal kunne gjennomføres.
- Etablere vald i tilknytning til vei eller åpne løyper. Elgvald må utformes slik at det i minst mulig grad skal være nødvendig å kjøre utenom vei (offentlig eller annen vei) eller åpne

barmarksløyper for å komme inn til hensiktsmessig sted for oppsetting av leir. Faste løyper og leirplasser. For elgvald som ikke er i nærheten av vei eller åpen barmarksløype skal kjøring til på forhånd bestemt leirplass kjøres på en på forhånd fastsatt trasè.

- Begrense antall dispensasjoner per jaktlag
- Tydeligere rammer for transport tilknyttet elgjakt i retningslinjer til regelverket.

I dagens regelverk er uttransport av jaktutbytte ved jakt på elg og hjort direkte hjemlet i forskriften, mens andre formål i forhold til jakt ikke er tillatt. Det betyr at det kun vil være hjemmel for elgjakt dersom vi går for å åpne for flere barmarksløyper. Foreslåtte tiltak vil derfor kun ha relevans ved dette alternativet (alt 1.1).

Fastsette hva som er nødvendig kjøring - direkte hjemlet i loven

Utøvelsen av kjøring direkte hjemlet i loven har stor betydning for folks oppfatninger og generell aksept for loven. Tilbakemeldinger som prosjektet har fått tilsier at det bør stilles krav til hvordan de med direkte hjemmel i lov ferdes på motorkjøretøy i utmarka, og det bør stimuleres til tiltak som øker forståelsen og bevisstheten rundt dette. Det er helt avgjørende at disse aktørene er bevisste i forhold til dette, og bidrar i den grad det er mulig til å skape forståelse for behov for et restriktivt regime med hensyn på motorisert ferdsel i utmarka.

For reindrift og landbruk er det Landbruks- og matdepartementet som skal angi hva som er nødvendig kjøring i tilknytning til næring, dvs. rammer for hjemmelen. LMD utfordres til å komme med en klargjøring av hva som er nødvendig kjøring i reindriftnæring og sauenæring. I Finnmark ønsker mange av sauebønderne en aksept for økt bruk av motorkjøretøy på barmark ved tilsyn og sanking av sau.

Innføring av sanksjonsmuligheter for kommuner som ikke følger regelverket

Et tiltak som kan være hensiktsmessig er å innføre sanksjoner overfor de kommunene som ikke følger regelverket. En effektiv sanksjonsmulighet kan være at kommuner som ikke følger intensjonene i regelverket kan miste sin dispensasjonsmyndighet. Det er grunn til å tro at dette vil bidra til at kommunene skjerper inn sin praksis. Innføring av en sanksjonsbestemmelse er et tiltak som kan gjelde i motorferdselregelverket generelt, og ikke bare for kommunene i Finnmarks.

Bruk av fly og helikopter i forbindelse med elgjakt

Erfaringer fra bruk av helikopter i Øvre Anárjohka nasjonalpark viser at det er interesse for å betale for bruk av helikopter, også blant lokale elgjegere. Et forslag til tiltak er å vurdere en liberalisering med hensyn til bruk av helikopter og fly i forbindelse med elgjakt. Dette vil sikre at ressurser i fjerntliggende områder utnyttes, samtidig som man unngår mye motorisert ferdsel på barmark.

Restaurering/tilrettelegging av løyper

Løyper må merkes godt i terrenget, være kartfestet nøyaktig og GPS-spor må være lett tilgjengelig på Internett. Gjennom forsterking med geonett i våte områder kan terrengskader forebygges, og der områder allerede er skadet bør det iverksettes tiltak for å reparere på skadene og forhindre ytterligere skader. Kommunene kan finansiere slike tiltak gjennom løypeavgift eller gebyr for behandling av dispensasjoner.

Langs mange barmarksløyper og andre løyper utvikles det over tid parallelle spor. Disse oppstår fordi noen velger å kjøre utenfor etablert spor et stykke, kort eller langt, før de kjører inn på løypa igjen. Dette gjøres ofte for å unngå dammer/vannfylte spor etter perioder med mye regn, for å unngå partier med mye stein eller dype spor slik at kjøringa blir mer komfortabel, eller for å kutte

en sving. Dette er for de åpne løypenes del ulovlig kjøring, men er nok akseptert av mange. De parallelle sporene blir etter hvert vanskelig å skille fra lovlig løype, og uten merking blir det etter hvert umulig å forholde seg til lovlig trasé. Kommunen må ha ansvar for å forhindre en slik utvikling gjennom ulike tiltak, for eksempel en kombinasjon av opplæring, informasjon, synliggjøre sidespor som ikke skal brukes mv.

Fase ut terrengbiler – løyper kun for ATV

Historisk har det vært en utvikling på barmark fra hest og kjerre via traktor, terrengbil og til ATV. Mens de tre første stort sett hadde samme akselbredde, er ATVene smalere og passer ikke inn i etablerte spor. I enkelte løyper har det blitt etablert to spor, ett for bil og ett for ATV, fordi kjøring med ATV blir vanskelig/ubehagelig i dype hjulspor etter bil/traktor. Et tiltak kan være å stenge enkelte løyper for ett av kjøretøytypene, terrengbil er nok mest aktuelt (tyngre, blir mindre brukt enn før til fordel for ATV).

Krav til opplæring, kurs eller førerkort for terrengkjøring

Økt kunnskap og bevissthet hos de som kjører vil kunne redusere omfanget av den mest terrengskadelige kjøringen.

4. Prosjektets anbefaling til tiltak

Opprette barmarksløyper med kjøretillatelse - færre dispensasjoner Prosjektet tror at det mest effektive tiltaket for å begrense den skadelige barmarkskjøringen vil være å åpne for flere kjøreformål i flere godkjente barmarksløyper. Det forutsettes at barmarkstraseene opprettes gjennom en planprosess. Det er usikkert om et slikt tiltak vil bidra til å redusere kjøringen, men prosjektet har tro på at kommunene gjennom god planlegging kan kanalisere motorferdselen utenfor sårbare områder. Det vil med andre ord blir mindre skadelig kjøring og mindre ulovlig kjøring. Gjennom gode planprosesser sikres en helhetlig vurdering av berørte interesser, og prosjektet tror at dette vil sikre større forståelse og aksept for regelverket blant innbyggerne i Finnmark. I tillegg er det grunn til å tro at det vil bli enklere og mer forutsigbar saksbehandling som følge av et slikt tiltak. For å lykkes med å redusere den skadelige barmarkskjøringen er det en forutsetning at kommunene fører en restriktiv dispensasjonspraksis i områdene utenfor de godkjente løypene.

Styringsgruppa har skissert to alternative tilnærminger i forhold til å åpne for flere barmarksløyper. Et alternativ går på å knytte motorferdsel på barmark til kommunal arealplan (alt. A), mens det andre alternativet går på at fylkesmannen godkjenner løyper etter forslag fra kommunene (alt B). Styringsgruppa vurderer alternativ B som det beste alternativet. Det er usikkert hvor hensiktsmessig det er å bruke innsigelsesinstrumentet i forbindelse med alternativ A. Ved en tilnærming lik alternativ B vil åpning av flere løyper skje etter omtrent samme prosedyre som ved godkjenning av snøskuterløyper.

Anbefalte tiltak uavhengig av forvaltningsmodell

Uavhengig av hvilken forvaltningsmodell som velges vil det være en rekke tiltak som kan gjennomføres for å redusere den skadelige barmarkskjøringen. Prosjektet anbefaler at tiltak som er foreslått under punkt 2 følges opp. Dette innebærer:

- Styrke oppsynet
- Økt satsing på veiledning rettet mot kommunene – klargjøring av hva en dispensasjon skal inneholde
- Innføre tiltak i forbindelse med elgjakt

- Etablering av "grønne elgvald".
- Etablere vald i tilknytning til vei eller åpne løyper.
- Faste løyper og leirplasser.
- Begrense antall dispensasjoner per jaktlag
- Fastsette hva som er nødvendig kjøring - direkte hjemlet i loven
- Innføring av sanksjonsmuligheter for kommuner som ikke følger regelverket
- Bruk av fly og helikopter i forbindelse med elgjakt
- Restaurering/tilrettelegging av løyper
- Fase ut terrengbiler – løyper kun for ATV
- Krav til opplæring, kurs eller førerkort for terrengkjøring

Vedlegg 1. Liste over inviterte blant interessegruppene til tematiske møter

Næringer

Varanger reinsamslag	Alta Scooter& MC
Polmak flyttsamslag	Gargia fjellstue
Karasjok flyttsamslag	Alta Adventure
Kautokeino flyttsamslag	Cavzo safari
NRL v/ repr. i referansegruppa	Porsangerfjord Travel AS
Nordre Varanger Bondelag	Porsanger leirskole & adventure
Kautokeino Bondelag	Veines Jakt og fiske
Alta Bondelag	Finnmarksløpet
Porsanger Bondelag	Canyon Huskies
Karasjok Bondelag	Northern Lights Husky
Laksefjord Bondelag	Arctic Light Adventure
Veidnes Bondelag	Paken Husky Gård
Tana Bondelag	Nordlysopplevelser
Finnmark Bondelag	Tana fisk- og jaktopplevelser
Småbrukarlagene i Alta	Doffens mat og naturopplevelser
Mathisdalen BSBL	Tana skuter og atv
Tverrelvdalen BSBL	Tanabreddens opplevelser
Alta/Eiby BSBL	Holmen hundesenter
Talvik BSBL	70 grader nord
Kystlaget	Sorrisniva AS
Masi BSBL	Ongajok
Porsanger BSBL	
Tana BSBL	
Sør-Varanger BSBL	
Viddas veidemann	
Sami adventure	
Engholm husky	
Samipath	
Golleaja	
Nordic safari	

Jakt, fangst, fiske og sanking

Alta elgjegerforening	Sør-Varanger JFF
Kautokeino elgjegerforening	Vadsø JFF
Karasjok elgjegerforening	Vest-Finnmark JFF
Porsanger elgjegerforening	Børselv JFF
Nesseby elgjegerforening	Vestre-Porsanger JFF
Tana elgjegerforening	Skallelv og Vadsø JFF
Sami bivdu- ja meahcastansearvi	Komagvær JFF
Eiby JFF	Vestre Jakobselv JFF
Talvik JFF	Nordkapp JFF
Berlevåg JFF	Nordkapp JFF
Gamvik JFF	Pasvikkdalen JFF
NJFF-Finnmark	Pasvikkdalen JFF
Alta JFF	Snefjord JFF
Alta JFF	Sør-Varanger JFF
Båtsfjord JFF	Karasjok JFF
Båtsfjord JFF	Kautokeino JFF
Gjesvær JFF	Kautokeino SSK
Hammerfest jaktskytterklubb	Kjøllefjord JFF
Hasvik JFF	Lakselv JFF
Neiden JFF	Nesseby JFF

Naturvern og friluftsjeresser

Finnmark naturvernforbund	Tuvrrahasat-Kautokeino turlag
Naturvernforbundet i Sør-Varanger	Nordkyn turlag Varangerhalvøya nasjonalparks venner
Naturvernforbundet i Alta	
Naturvernforbundet i Kautokeino	Natur og ungdom
Luonddu Nuorat	
Forum for natur og friluftsliv	Varangerhalvøya turlag
Alta og omegn turlag	Sør-Varanger turlag
Nordkapp og omegn turlag	

Forprosjekt Cruise Lyngenfjord-regionen

Rapport



September, 2020

Kreativ Industri AS

Tlf: 48 88 28 16

Epost: post@kreativindustri.no

Web: www.kreativindustri.no

Org.nr: 993 801 097

Visit Lyngenfjord AS

Johan Beck-veien 23

9143 Skibotn

Tlf. 77 21 08 50

Epost: post@visit-lyngenfjord.com

Web: www.visit-lyngenfjord.com

Org. Nr 911 611 538

1. Oppsummering

Cruise er en viktig del av reiselivet også i Nord-Norge og bidrar til verdiskaping i de elleve nordnorske havner som hadde cruiseanløp i 2019. Cruise er også en omdiskutert del av reiselivsnæringen på grunn av miljøforurensning både fra skip og et stort antall passasjerer. Bærekraft er også blitt et viktig tema innenfor cruisenæringen og det stilles stadig større krav både til skip, men også til destinasjoner som tar imot cruiseskip.

Lyngenfjorden har gode forutsetninger for å satse på cruisenæringen som en del av sin reiselivssatsing. Destinasjonen har en spektakulær natur og en egenart som ikke kan kopieres. Destinasjonen har også et velfungerende reiseliv i form av et godt destinasjonsselskap, men ikke minst av alle aktørene som tilbyr ulike opplevelser.

I dette forprosjektet sier vi generelt noe om cruisenæringen i Norge og i Nord-Norge og hvilken betydning den har. I tillegg presenteres tilbakemeldinger fra møter med innbyggere og kommuner. Folkemøtene og spørreundersøkelsen viste at det er delte meninger om Lyngenfjorden skal være også en destinasjon for cruise. Administrativ og politisk ledelse er mer positiv, under forutsetning at dette gjøres på en kontrollert måte. Dybdeintervjuet med reiselivsbedriftene viser at de er svært positiv til cruisesatsing i kontrollerte former.

På grunn av korona situasjonen har regjeringen innført følgende regler gjeldene fra 25. august til 1. november 2020:

- Norske og utenlandske skip som seiler ut fra norske fastlandshavner, kan gjennomføre kystcruise langs norskekysten med maksimalt 50 prosent passasjerkapasitet, men begrenset til at det maksimalt kan være 200 personer om bord (både mannskap og passasjerer). Passasjerer og mannskap kan gå i land i fastlandshavner i Norge under seilasen, men det er ikke tillatt å gå i land i utenlandske havner.
- Norske og utenlandske skip som seiler ut fra en utenlandsk havn, kan seile med maksimalt 50 prosent belegg, men begrenset til at det maksimalt kan være 200 personer om bord (både mannskap og passasjerer). Passasjerer og mannskap kan ikke gå i land i Norge. Ved smitte må skipet kunne returnere til ombordstigningshavn i løpet av 30 timers seiling.

1. OPPSUMMERING	2
2. BAKGRUNN OG ORGANISERING.....	4
3. KARTLEGGING AV CRUISENÆRINGEN I NORGE OG NORD-NORGE SPESIELT	5
4. ORGANISERING / OPPGAVER FOR CRUISENÆRINGEN I NORGE	8
5. HVILKE HAVNEFORHOLD OG ANNEN INFRASTRUKTUR KREVES FOR CRUISENÆRINGEN OG HVILKE HAVNEFORHOLD HAR REGIONEN I DAG?.....	9
6. HVILKEN EFFEKT KAN CRUISE HA FOR EN DESTINASJON?	12
7. HVILKE FORUTSETNINGER PÅ PRODUKTSIDEN MÅ DESTINASJONEN HA FOR Å TA IMOT CRUISE?.....	14
9. SPØRREUNDERSØKELSER	16
10. DYBDEINTERVJUER.....	17
11. MØTER MED KOMMUNESTYRER OG NÆRINGSANSVARLIGE I KOMMUNENE	18
12. FOLKEMØTER.....	19
13. ANBEFALING	20

2. Bakgrunn og organisering

Målet med forprosjektet er å finne ut om Lyngenfjordregionen som reisemål ønsker å satse på cruisenæringen og på hvilken måte dette eventuelt skal gjøres. Forprosjektet skal avklare dette med reiselivsbedrifter, politikerne og lokalbefolkningen. Skulle reisemålet bli enig om en satsning, kan forprosjektet være en start for et hovedprosjekt, som skal jobbe med å åpne regionen for cruisenæringen. I tillegg skal det gjennom prosjektet tilføres kunnskap til Visit Lyngenfjord AS om håndtering av cruiseoperasjoner som DMC – Destination Manager Company i regionen.

Visit Lyngenfjord representerer fem kommuner i Nord-Troms. Lyngen, Nordreisa, Skjervøy, Storfjord og Kåfjord kommune har alle gått inn med midler, slik at forprosjektet blir godt politisk forankret

Arbeidet med å samle inn data, møter med kommuner, samt møter med befolkningen har foregått i perioden april 2020 til juli 2020. Det har vært gjennomført møter med politisk/administrativ ledelse i alle kommuner. I tillegg har det blitt arrangert to folkemøter. Et på Lyngseidet (10.06.2020) og et i Rotsund (11.06.2020).

Kreativ Industri AS ved Knut-Arne Iversen har vært leid inn som prosjektansvarlig. Arbeidet har foregått i nært samarbeid med reiselivssjef i Visit Lyngenfjord, Georg Sichelschmidt.

Prosjekt mål	Målet med forprosjektet er å finne ut om Lyngenfjordregionen som reisemål ønsker å satse på cruisenæringen og på hvilken måte skal dette ev. gjøres.
Prosjektledelse	Visit Lyngenfjord
Prosjekteier	Visit Lyngenfjord
Oppdragsgiver*	Lyngen, Nordreisa, Skjervøy, Storfjord og Kåfjord kommune
Prosjektansvarlig	Kreativ Industri

* Rapporten er finansiert av: Lyngen, Nordreisa, Kåfjord, Skjervøy og Storfjord kommune, samt Troms og Finnmark Fylkeskommune

Presisering:

Cruise er i dette forprosjektet definert slik at de har ulike anløpssteder, og har flere enn 100 passasjerer. Hurtigrutens ekspedisjonsskip defineres også som cruise i denne sammenhengen. I 2021 er det gjort en avtale om 14 anløp av Hurtigrutens ekspedisjonsskip til Havnes.

3. Kartlegging av cruisenæringen i Norge og Nord-Norge spesielt

Cruisenæringen i Norge

I 2019 anslår Cruise Lines International Association (CLIA) at det vil være om lag 30 millioner som reiser på cruise på verdensbasis, nesten dobbelt så mange som for ti år siden.

De siste årene har veksten vært spesielt stor for cruisene i Nord-Europa. Den betydelige veksten i Nord-Europa ser ut til å kunne fortsette. Rederiene investerer videre i nye store skip og mange av disse er planlagt for bruk i Europa¹.

I dag ligger Norge sin andel av internasjonal cruiseturisme på rundt tre prosent og den kryper stadig oppover. Markedsandelen på cruise er betydelig høyere enn for andre former av turisme, der Norge har en andel på under 0,5 prosent².

Totalt antall skipsanløp i Norge i 2019:	2 262
Totalt antall gjester:	3 745 996

Det er flest antall anløp til Bergen, Stavanger, Ålesund, Flom og Oslo. Bergen er forøvrig den tredje største destinasjonen i Europa hva cruiseanløp angår.

Hvilken påvirkning har COVID-19 for cruisenæringen?

Markedsforskningselskapet Euromonitor International har sammenliknet tidligere kriser som 9. September og ressesjonen i 2008/2009, i forhold til hvor raskt cruisenæringen tok seg opp etter disse krisene. Det tok den gang mellom 2 og 4 år. Sammenliknet med Covid-19, så tror forskerne at det kan ta inntill 10 år før cruisenæringen er på samme nivå igjen som før Covid-19³.

For å opprettholde fremtidige booking tilbyr mange cruiserederier en bonus på 110-125% av opprinnelig billettpris istedenfor å måtte refundere billetten til passasjerene på grunn av kanselleringer som følge av pandemien. Ifølge en rapport fra UBS bank fra 31. mars vil ca. 76% av alle passasjerer prioritere en bonus istedenfor å få kontanter tilbake. På tross av store utbrudd av Covid-19 og usikkerhet om når rederiene begynner å seile igjen, viser undersøkelser at bookinger for 2021 har økt sammenliknet med 2019. En undersøkelse gjennomført av CruiseCritic.com, viser at 75% av 4600 cruisepassasjerer ønsker å dra på cruise også etter at COVID-19 er over⁴. Forventet antall skip til Tromsø og Nordkapp i 2021 er flere enn forventet i 2020.

¹ CLIA – 2019 State of the Industry

² Cruiseundersøkelsen Sommeren 2019, Innovasjon Norge

³ <https://www.researchandmarkets.com>

⁴ <https://home.kpmg/xx/en/blogs/home/posts/2020/07/covid-19-impacts-on-global-cruise-industry.html>

Begge disse undersøkelser viser at det er stor usikkerhet, og vanskelig å spå utfallet for cruisenæringen etter at pandemien er over.

Cruisenæringen i Nord-Norge / Svalbard

I Nord-Norge var det elleve destinasjoner som hadde cruiseanløp i 2019. De fleste cruiseanløp i Nord-Norge er i hovedsesongen mai til september. Tabellen under viser en oversikt over antall skip og passasjerer som kom til nordnorske destinasjoner i 2019.

Destinasjon	Anløp	Passasjerer
Tromsø	121	155 160
Nordkapp	99	143 717
Lofoten	84	88 736
Longyearbyen	23	39 282
Alta	27	33 436
Bodø	26	30 549
Narvik	20	23 142
Hammerfest	18	21 102
Vesterålen	7	7 446
Harstad	3	4 500
Brønnøysund	17	2 879
Tot ant anløp/pax	445	549 949
Gj.sn ant passasjerer		1 236

Figur 1. Antall anløp/passasjerer 2019 til nordnorske havner. Kilde: Cruise Northern Norway and Svalbard (CNNS)

Kort om sesongutviklingen

Historisk har cruise til Norge og Nord-Norge primært vært i perioden mai til september. De siste årene har det derimot blitt mer vanlig også å besøke Nord-Norge i vintersesongen. Destinasjoner som har cruiseanløp utenom sommersesongen er: Tromsø, Nordkapp, Lofoten, Alta, Bodø, Narvik og Vesterålen. Det som er spesielt med anløpene om vinteren er gjerne slik at skipet blir liggende lengre og gjerne over natten. Det er spesielt nordlys og andre vinteropplevelser som er attraktivt for Nord-Norge sin del.

Destinasjon	Januar	Februar	Mars	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Desember	Sum
Tromsø	2	7	10	0	6	31	29	16	9	6	4	1	121
Nordkapp	0	1	1	0	8	34	33	12	5	4	1	0	99
Lofoten Leknes	0	0	0	0	5	19	16	9	5	1	0	0	55
Lofoten Svolvær	0	0	2	2	4	10	4	5	2	0	0	0	29
Longyearbyen	0	0	0	0	2	6	12	3	0	0	0	0	23
Alta	2	5	10	0	0	2	0	0	0	6	2	0	27
Bodø	1	4	2	0	1	3	7	7	0	1	0	0	26
Narvik	2	4	5	0	0	1	1	1	1	2	2	1	20
Hammerfest	0	0	0	0	2	6	7	2	1	0	0	0	18
Vesterålen Sortland	0	2	3	0	0	0	1	0	1	0	0	0	7
Harstad	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	3
Brønnøysund	0	0	0	0	5	6	2	4	0	0	0	0	17
Totant anløp	7	23	33	2	33	119	113	60	24	20	9	2	445
Vinteranløp													

Figur 2. Cruiseanløp Nord-Norge fordelt på destinasjon og sesong: Kilde CNNS

Størrelse på skip og antall passasjerer / liggetid

Det er ulike størrelser på cruiseskip og antall passasjerer som besøker Nord-Norge. Oversikten under viser planlagte anløp til Hammerfest i 2020. Hurtigruteskipet Fridtjof Nansen kan ha med seg 530 passasjerer, mens AIDA Luna har plass til 2050 passasjerer. Scenic Eclipse 2 har plass til 228 passasjerer.

De fleste cruiseskip har en liggetid på mellom fire og åtte timer i sommersesongen. I vintersesongen ligger de gjerne natten over for å kunne være lengre på en destinasjon og gjennomfører flere utflukter.

Navn	Kai	Byggeår	Maks antall pass	Lengde
Fridtjof Nansen	1	2019	530	140
Fridtjof Nansen	9	2019	530	140
Fridtjof Nansen	9	2019	530	140
Fridtjof Nansen	9	2019	530	140
Fridtjof Nansen	0	2019	530	140
Rotterdam	9	1997	1620	237,98
Hamburg	1	1996	423	145
AIDA Luna	9	2009	2050	251,89
Fridtjof Nansen	1	2019	530	140
AIDA Sol	9	2011	2580	253,33
Norwegian Star	9	2001	2240	294,13
Silver Whisper	9	2001	435	186
AIDA Luna	9	2009	2050	251,89
Scenic Eclipse 2	9	2020	228	168
Scenic Eclipse 2	9	2020	228	168
Hamburg	9	1996	423	145
AIDA Luna	9	2009	2050	251,89
Rotterdam	9	1997	1620	237,98
AIDA Luna	9	2009	2050	251,89
Seven Seas Navigator	9	1999	490	170,69
Nautica	9	2000	650	180,5
AIDA Luna	9	2009	2050	252



Figur 3. Cruiseanløp Hammerfest 2020

4. Organisering / oppgaver for cruisenæringen i Norge

Cruise betraktes som egen nisje innen reiselivsnæringen. Det er få store cruiseselskap i verden, og ikke så mange agenter i Norge. Det er veldig vanlig at destinasjonsselskapet er bindeleddet på destinasjonen mellom agenter og leverandører av opplevelser og transport. Destinasjonsselskapet har et nært samarbeid med Cruise Norway og CNNS.

Destinasjon / Havn	Mellomledd	Salg	Skip	Markedsføring / Samarbeid
Til gjesten Opplevelse Guider Transport Shopping Attraksjoner Vertskap	Destinasjonsselskap Visit Lyngenfjord	Agenter i Norge (Shore ex) DMC Norway Nordic Gateway European cruise service	Rederier / Cruiseselskap	Cruise Norway Cruise Northern Norway and Svalbard (CNNS) Cruise Europe
Til skip Havneforhold Mannskap Vann og avfall på forespørsel	Lokal skipsagent	Skipsagent		

Aktiviteter på land

Hovedformålet for passasjerer på cruise er opplevelser om bord i skipet og opplevelser på land. Opplevelser på land gjennomføres enten på egen hånd eller i organiserte former. De organiserte opplevelsene utvikles på destinasjonen og selges via agenter (shore ex – agenter) til rederiet. Utfluktstilbud kalles gjerne «shore excursion».

Rederiene

Rederiene gjør relativt grundige vurderinger av alle anløp. Derfor blir også løpende kontakt med offiserer og mannskap en del av markedsføringen. Shore ex-ansvarlig om bord informerer passasjerene om mulighetene på anløpsstedet og selger utflukter. Passasjerene blir i etterkant av anløpet spurt om de er tilfredse med det som er viktige sider ved besøket. Destinasjonens "skår" vil bli sammenlignet med andre havner i Norge og teller for rederiets gjenkjøp.

Cruise Norway⁵

Cruise Norway AS er et markedsføringselskap som har som hovedformål å markedsføre Norge og Svalbard som cruisedestinasjon, samt danne grunnlag for den enkelte aksjonærs og/eller samarbeidspartners markedsføring av sitt produkt. Cruise Norway AS er hovedsakelig eid av norske havner i tillegg til destinasjonsselskap og andre leverandører til cruiseturismen i Norge. Cruise Norway AS ønsker å være næringens felles redskap og Norges spydspiss i markedsføring av Norge som cruisedestinasjon.

5. Hvilke havneforhold og annen infrastruktur kreves for cruisenæringen og hvilke havneforhold har regionen i dag?

Rederiene er opptatt av effektiv passasjerhåndtering ved i land- og ombordstigning. De stadig større cruiseskipene med opptil flere tusen passasjerer stiller store krav til kaiplass og logistikkhåndtering. Det å ivareta vertskapsrollen på kaiområdet er også svært viktig i cruise segmentet.

Det finnes tre ulike måter å kunne ta imot et cruiseskip:

- Skipet legger til kai
- Cruiseskipet tendrer passasjerer med egne båter fra skipet og inn til et kaianlegg / flytebrygge
- Havna eier en seawalk som benyttes ved cruiseanløp

I det følgende beskriver de ulike alternativer.

Skipet legger til kai

Om man velger et slikt alternativ så stilles det krav til dybde i sjøen og lengde på kai. De minste skipene er fra 140 meter og oppover. Om skipet legger til kai er det viktig også å tenke på å tilrettelegge for området bak kai. Det er i første omgang viktig å tenke sikkerhet for passasjerer som går i land. Er det en flerbrukskai, så må det tas hensyn til alle aktører som opererer i kaiområdet. God merking og sikring er veldig viktig ved slike løsninger. En havn må ha ISPS⁶ godkjenning for å ta imot internasjonal skipstrafikk uansett om man tendrer passasjerer fra cruisebåten til havn, bruker seawalk eller legger til kai. Regelverket krever (se www.kystverket.no) at det utarbeides sårbarhetsanalyser og sikkerhetsplaner for alle havneterminaler som anløpes av skip i internasjonal trafikk (ISPS-sertifiserte skip), samt en rekke fysiske og andre tiltak. Sikkerhetsreglene betyr at kaier og sjøområdet som anløpes gjerdnes inn, overvåkes og last og personell kontrolleres. Dette blir gjort for å beskytte

⁵ Årsberetning 2018 - Cruise Norway AS

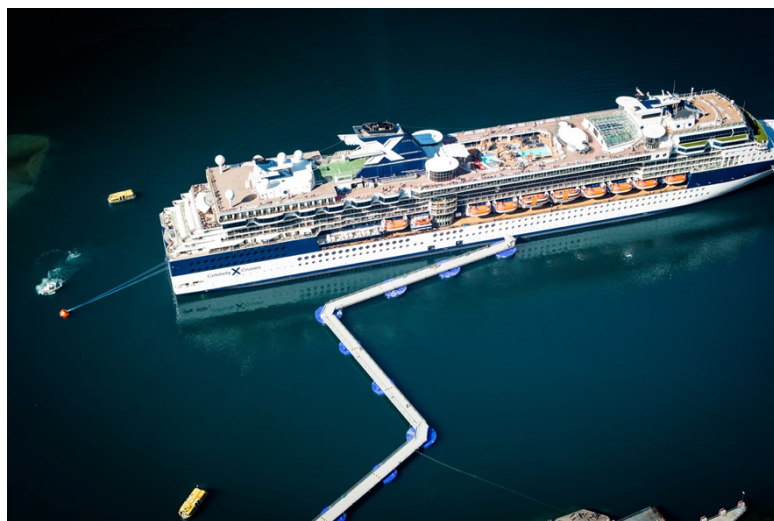
⁶ *International Ship and Port Facility Security*

skip mot sabotasje, hindre blindpassasjerer og sikre seg mot uønsket ferdsel. Både skip, mannskap og passasjerer har behov for varer og tjenester. Det dreier seg om kaiplass og enkelte leveranser til skipet (vann, avfall og andre tjenester). Det er ikke et krav om leveranse av disse tjenesten, da skipet kan få dette på andre destinasjoner. Området bak kaien er viktig når et skip legger til kai. Det er spesielt viktig å tenke på oppstillingsplasser for busser og at disse kan både hente gjester til utflukter, men også Shuttle dem til sentrum der det er behov. Det er også svært viktig å ivareta vertskap ved å ha informasjon i området, god skilting og toaletter.

Ifølge Hammerfest Havn har man en inntekt på ca. NOK 100.000 pr. skip som legger til kai. (50% kai vederlag / 50% anløpsavgift).

Seawalk

På destinasjoner der det ikke er tilfredsstillende havnefasiliteter er også en Seawalk et alternativ. Det finnes installasjoner av Seawalk på destinasjoner som blant annet Geiranger, Skjolden, Nordfjordeid og Lakselv. Seawalk som ble kjøpt av Porsanger kommune i 2015 hadde enn kostnad på over 30 millioner kr.



Fra et Seawalk perspektiv er det relativt lite som kreves av investeringer i havn. Man trenger et betongfundament i landingspunktet til Seawalk. Det kan og i enkelte tilfeller være nødvendig med en pullert i land, dersom skips-heading tilsier dette.

Figur 3. Seawalk i Geiranger. Kilde: www.seawalk.no

Det er fullt mulig å flytte en Seawalk fra en havn til en annen. ifølge Ørjan Erlend Johansen hos Seawalk AS. Nyere Seawalk'er er utstyrt med et Quick Release System, som gjør at man kan løsne den fra land innen en time. Spørsmålet om det er dyrt å flytte Seawalk fra en havn til en annen kommer blant annet an på hvilke båter destinasjonen har tilgjengelig for å flytte Seawalken, samt avstanden den skal flyttes. Det som og bør nevnes om man ønsker å kunne bruke Seawalk i flere forskjellige havner innenfor en region, er at man må ha ISPS godkjenning, fortøyningsystemer og landingspunkt i alle de aktuelle havnene. Røft kan man si at en Seawalk installasjon koster som regel fra 20-50% av en fast kai. Seawalk AS ønsker generelt ikke å gå ut med pris på et svært tidlig stadium, da det er mange

faktorer som spiller inn, slik som design/layout i forhold til lokasjon, infrastruktur, valg av mooring system etc.

Tendring

Rederiene ønsker normalt å kunne gå til kai. Tendring er utfordrende av flere grunner. Ikke alle cruiseskip har egne tenderbåter. Mange passasjerer liker ikke å stige om bord i tenderbåter (særlig i dårlig vær), og dette fører til at færre går i land, og den økonomiske effekten av cruiseskipsbesøket blir mindre. Tendringen spiser også av tilgjengelig tid til utflukter og shopping. Det er gjerne mer røyk fra skipet når man utfører tendring. Denne løsningen skal man gjøre med ekspedisjonsskipene til Hurtigruten i 2021, når de tenderer passasjerer til Havnes.

Som ett eksempel på kostnader ved investering i en flytebrygge for å kunne tendre passasjerer, har vi snakket med Hammerfest Havn. De har kjøpt en NOFI Brygge på ca. 35 meter. Pris for flytebrygge og gangvei beløper seg til ca. kr. 35.000 pr. meter.

Dagens kaianlegg i regionen

Vi har hatt en befaring av kaianlegg i alle kommunen. Det kreves en ytterligere befaring av disse for å avklare kravene rederiene stiller mht. dybde, lengde og annen infrastruktur.

Følgende kaianlegg er disponibelt i regionen:⁷

- Nordreisa har tre kommunale kaier. Sørkjosen kai benyttes både av Felleskjøpet og annen industritransport. Nordreisa har også en liten aktiv fiskerihavn i Oksfjord. Kommunen har planer om et større kai- og industrianlegg på Hjellnes, like ved Sørkjostunnelen. Størrelse på kai er fra 5 meter til 60 meter. Dybde 5-5,5 meter.
- Kåfjord har seks kommunale kaier. Tre ligger på Djupvik, hvorav en benyttes av Akva-Ren. Det er to kaier i Manndalen (Løkvoll), bl.a. en kommunale fiskerikai. Den største kaia (60 meter) er industrikaia (Nato-kaia) i Olderdalen. Lengde på kaianleggene er fra 30 til 60 meter. Dybde fra 4-6 meter.
- Skjervøy har elleve kommunale kaianlegg. De fleste, herunder terminalkaia med hurtigruteanløp, ligger sentralt i Skjervøys havnebasseng. Den største av kaiene er "dampskipskaia" hvor hurtigruta og godsåtene legger til. Denne har en lengde på 215 meter og en dybde på 8 meter

⁷ Kunnskapsgrunnlag 2018 – Status og strategier – Transportinfrastruktur i Nord Troms

- Lyngen har tre kommunale kaier. Størst aktivitet er det i Tytebærvika der YIT har sine mineralutskipninger. I tillegg er det kommunale industrikaier på Furuflaten og Nord-Lenangen. Lengde på kaianleggene er mellom 30 og 90 meter. Dybde på 8-12 meter.
- Storfjord kommune har en kommunal kai. Dette er industrikaia i Skibotn. Lengde 50 meter, dybde 7 meter

Oppsummering kai

- Det viktigste man må gjøre som havn er å bli ISPS godkjent for å kunne få anløp fra internasjonale cruiseskip
- Skjervøy har stor nok kai til å kunne ta imot de fleste cruiseskip til kai
- Det kan være mulighet for de andre kommuner å ta imot mindre cruiseskip, men dette må undersøkes nærmere. Dette avhenger av krav til infrastruktur fra rederier
- Bakområdet har stor betydning for et cruiseanløp. Spesielt gjelder dette oppstillingsplass for busser
- Tending er mulig til alle destinasjoner
- Det er mulig å flytte seawalk rundt på destinasjonen, forutsatt ISPS godkjenning, fortøyningsystemer og landingspunkt i alle havnene

6. Hvilken effekt kan cruise ha for en destinasjon?

Det krever en hel del for å kunne etablere seg som cruisedestinasjon. For å selge seg inn hos rederiene er det mye som må være på plass, blant annet infrastruktur i havn og bakområdet, busser/guidere, gode opplevelser og vertskap på land. Dette kan være en stor investering og det er derfor viktig å vurdere om det er verdt innsatsen i forhold til hva en sitter igjen med.

Cruiseturistene er betalingsvillige og bruker mye penger på norgesreisen, men de er mindre lønnsomme enn andre besøkene. Hovedgrunnen er at de ikke bruker penger på overnatting, men også mindre på servering og varehandel enn norske og utenlandske ferierende. Cruisepassasjerene bruker derimot mest på opplevelser.

Ifølge en undersøkelse⁸ som Innovasjon Norge har gjort i 2019 bruker en cruiseturist gjennomsnittlig mellom 600 og 1350 kr per anløp. Penger som legges igjen på land fordeles på lokal transport og overnatting, aktiviteter og shopping og mat/drikke. Den prosentvise fordelingen varierer fra havn til havn. Cruiseundersøkelsen fra Innovasjon Norge viser at cruiseturistene som kommer til Nord-Norge er de som bruker mest penger på utflukter sammenliknet med destinasjoner i sør.

⁸ Cruiseturismen i Norge 2019

Det tar tid å utvikle seg som en cruisedestinasjon. Man må se på satsingen som et langsiktig arbeid. Allerede i 2021 kommer det 14 anløp fra Hurtigruten med sine ekspedisjonsskip til Lyngenfjorden, som også er å regne som cruise i denne sammenhengen. Hurtigruten sine skip har kapasitet på 530 passasjerer.

Lokal verdiskapning

Den lokale verdiskapningen er en avgjørende faktor hvorvidt en destinasjon skal satse på cruise eller ikke. Ifølge rapporten Cruiseturisme i Norge 2019 fra Innovasjon Norge kommer det fram at det totale forbruket for cruiseturistene som besøker Norge i sommersesongen er estimert til 21,8 milliarder norske kroner. Basert på beregningsmodellen vil 92 prosent av det dette tilfalle rederiene, mens de resterende åtte prosent tilfaller norsk økonomi. Cruiseturistene bidrar dermed med **1,8 milliarder** som et direkte økonomisk bidrag til Norge som nasjon fordelt på de ulike destinasjoner/havner. Forbruket i Norge er primært knyttet til shopping, kjøp av mat og drikke og aktiviteter.

Eksempel Alta

Alta har vært den fremste destinasjonen i Nord-Norge i satsingen på vintercruise.

I 2019 hadde de totalt 24 cruiseanløp der tolv av disse var på besøk i vintersesongen (januar-mars).

Det som er spesielt med vintercruise er at skipene ligger over flere dager. Ifølge daglig leder Henriette Bismo Eilertsen i North Adventure lå skipene som var i Alta i vintersesongen i 25 dager.

Samlet omsetning og lokal verdiskapning utgjorde nesten 22 millioner fordelt på transport, utflukter og shopping, der utflukter utgjorde ca. 17 millioner ifølge Eilertsen. I tillegg kommer inntekter fra tolv cruiseanløp i sommersesongen.

Verdien for Alta som reiselivsdestinasjon er at aktørene som leverer opplevelser og transport til skipene som kommer til Alta kan opprettholde et helårlig reiselivstilbud også for andre gjester og derved sikre arbeidsplasser.

Eksempel Lyngenfjorden

Eksemplet under viser en tenkt utvikling innen en femårsperiode fra destinasjonen bestemmer seg å satse på cruise. Det er satt et tak på 530 passasjerer som er lik det Hurtigruten har ombord på sine ekspedisjonsskip, og som anløper Havnes 14 ganger i sommersesongen 2021. Forutsetningen er at vel 70 prosent av de som er ombord velger å dra på utflukt. Antallet som drar på utflukt avhenger av hvor interessant utflukten er og hva de har opplevd på andre destinasjoner.

Antall anløp etter 5 år:	30 skip pr. år (inkl 14 anløp fra Hurtigruten)
Gj. snitt antall passasjerer pr. skip	530
Sum passasjerer i sesongen	15.900

På utflukt: 70 prosent av passasjerene	11.130
Pris pr. gjest til lokal leverandør*	750,00
Sum omsetning utflukt pr. år	8 347 500**

*Det er en realistisk pris opplevelsesbedriften kan ta for en to-tre timers opplevelse per person

**Havneavgifter og eventuell shopping er ikke medregnet

7. Hvilke forutsetninger på produksiden må destinasjonen ha for å ta imot cruise?

Produktene man tilbyr gjestene avhenger av hvilke målgrupper man retter seg imot. Regionen har spesielt om vinteren et bredt spekter av opplevelsesprodukter. Disse er spesielt utviklet for FIT markedet. Visit Lyngenfjord AS vil gjennom sitt samarbeid med Hurtigruten få en fin erfaring med de nye opplevelsene som er utviklet til Hurtigruten. Disse opplevelsene kan også benyttes til cruisesegmentet. Kapasitet er nøkkelford i utviklingen av opplevelsesprodukter. Dette avhenger igjen av hvilke cruisesegment man ønsker å satse på. Det er også viktig å utvikle opplevelser som kan selges til ulike reiselivssegmenter. Utvikling av opplevelser til cruisesegmentet bør gjøres i nær dialog med rederier og cruiseagenter.

Ifølge en rapport fra Transportøkonomisk institutt er det syv kriterier rederier legger vekt på, og som påvirker avgjørelsen om anløpshavner er attraktive: Kjent navn, unikt besøksmål, **utflukter og aktivitetsmuligheter** i land, miljø- og sikkerhetsforhold, havnens beskaffenhet, muligheter for framtidig vekst på besøksmålet og logistikk/økonomihensyn. Selv om besøksmålet er tilstrekkelig bra på de seks første kriteriene, vil forhold knyttet til logistikk og økonomi til syvende og sist være avgjørende. Bruk av avanserte regnemodeller er etter hvert blitt vanlig for å vurdere kriterier knyttet til selve produktet, til infrastrukturen osv. mot krav til kostnadseffektivitet og inntektsmuligheter.

"Om Carnival Norway skulle velge Lyngenfjorden som anløpshavn må man utvikle opplevelser som skiller seg noe ut fra andre nordnorske havner. Man må utvikle ulike utfluktsprogram som presenteres til agenter og representanter fra rederiet, kanskje noe som kan komplimentere Tromsø? Vi planlegger vår seilingsplan gjerne to til tre år i forveien. Kanskje det viktigste for oss som rederi er om destinasjonen har tatt et valg om at man virkelig ønsker å satse på cruise. Når man har tatt et valg så må man jobbe hard for å gjøre reisemålet synlig. Reise på messer, møter med rederier, etc. Dialog med lokalbefolkningen er viktig. Om gjestene ikke føler seg velkommen så er dette ødeleggende for reisemålet. Nye destinasjoner er alltid spennende for oss som rederi."

- Sandra Diana Bratland, Director Destination Affairs for rederiet Carnival Norway.

Avstand til opplevelser

Kjøretid til opplevelser har også noe å si for hvor det er mest hensiktsmessig at et eventuelt cruiseskip skal legge til kai på destinasjonen. Som nevnt tidligere i rapporten har skipene gjerne en liggetid på mellom fire og åtte timer. Dette er viktig å ha fokus på i diskusjonen hvor det er mest hensiktsmessig at cruiseturistene starter sine utflukter. Det kan muligens finnes løsninger der man kan slippe av gjester på et sted og hente de opp et annet sted. Dette vil være en del av dialogen med rederier og utvikling av opplevelser.

Tabellen under viser avstander til kai i regionen.

	Storslett	Skjervøy	Olderdalen	Lyngseidet	Hatteng
Storslett		45	46	59	128
Skjervøy			67	80	150
Olderdalen				13	83
Lyngseidet					46
Hatteng					

Figur 4. Kunnskapsgrunnlag 2018 – Status og strategier – Transportinfrastruktur i Nord Troms

8. Kriterier for å være en bærekraftig cruisedestinasjon

Cruise kan gi et positivt bidrag til reiselivet i Lyngenfjorden, spesielt for aktivitetsleverandørene i regionen, samt for leverandører av transport, forutsatt at en satsing blir regulert på en måte som er i balanse med både lokalsamfunnets og klimaets tåleevne. Norske kommuner har ulike forutsetninger for å ta imot cruise og dette gjelder også Lyngenfjorden. Noen ønsker seg mer og har plass til det, mens andre kommuner opplever utfordringer og ønsker å begrense antall cruisepassasjerer på daglig basis. Kommunene i regionen må ha et aktivt forhold til mengden cruise og påvirkningen på lokalmiljøet. Dette fordrer også at kommunen har kontinuerlig dialog med havnestyrene.

Cruiseskip som kommer må øke sitt samspill med lokalt næringsliv for å øke verdiskapingen på land og minske avtrykk på destinasjonen. Bergen har løst dette ved et demokratisk fastsatt tak på antall cruisepassasjerer som får gå i land på 8000. I Nussfjord i Lofoten har man sagt at det holder med to busser med cruisepassasjerer hver dag.

En god reiselivsforvaltning er en som skaper harmoni mellom økonomisk og miljømessig bærekraft, de besøkende og de fastboende. Da er også trafikken lokalt forankret, balansert og konfliktene minimeres. Seks kriterier⁹ må oppfylles for å kunne fremst som en bærekraftig cruisedestinasjon:

⁹ Innovasjon Norge: Tillegg til Standard for Bærekraftig reisemål versjon 2.0 – 04.07.2017

- Det skal eksistere en flerårig reisemålsstrategi, utviklet gjennom en åpen prosess, for en samlet utvikling av cruise- og landbasert turisme
- Destinasjonsledelsen skal arbeide for økt antall miljøsertifiseringer på destinasjonen
- Destinasjonsledelsen, inklusivt havnevesen, skal gjennom en involverende prosess på reisemålet finne et omforent nivå på antall cruiseanløp og cruisegjester gjennom året
- Destinasjonsledelsen skal sikre nødvendig infrastruktur for å minimere belastning fra store grupper
- Destinasjonsledelsen skal, i samarbeid med havnevesen og andre relevante aktører, aktivt kartlegge miljøutfordringer knyttet til cruiseanløp
- Destinasjonsledelsen skal i størst mulig grad fremme lokal verdiskaping

9. Spørreundersøkelser

To spørreundersøkelser ble gjort som en del av denne utredningen for å utforske hvilke holdninger og tanker lokalbefolkningen og bedriftene i Lyngenfjord hadde rundt cruiseturisme. Lokalbefolkningen ble også spurt om å ta stilling til hvordan cruiseskip eventuelt ville påvirke deres trivsel i regionen, samt eventuelt hva det var viktig å vektlegge hvis regionen skulle satse på cruise. Bedriftene fikk derimot flere praktiske spørsmål vedrørende deres bedrift var klar eller villig til å satse på cruise. Resultatene av begge spørreundersøkelsene ligger som vedlegg til rapporten.

Generell oppsummering

Det er delte meninger blant de lokale bedriftene og lokalbefolkningen i Lyngenfjorden om en satsing på cruise er det riktige å gjøre. De som er positive trekker frem mulighetene for økonomisk vekst og flere arbeidsplasser i reiselivsnæringen. På en annen side er det uenighet om det faktisk er et godt nok økonomisk grunnlag å bygge en næring på.

Motstanderne, og også noen av de som er positive, til cruise fremhever miljø og bærekraft som store problemområder innen cruiseturisme. Mange, blant både bedriftene og lokalbefolkningen, mener at fordelene med cruise ikke veier opp for ulempene og det eksisterer også en frykt for at cruiseturisme ikke bare ødelegger naturen, men også driver bort andre gjester.

Bedriftene er mer skeptiske til cruise enn lokalbefolkningen og per i dag er det få av de som ble spurt som ønsker eller har mulighet til å stille med opplevelser for dette segmentet. Generelt er det et sterkt ønske blant disse om å ikke fokusere på cruiseturisme, selv om det også er noen som er klar og positive til å motta cruiseturister. Hvis regionen skulle satse på cruise er det generelt viktig for de som har svart at det ikke blir noe storskala operasjon og de fleste er opptatt av at det stilles strenge krav til de eventuelle cruiseskipene som tar seg inn i Lyngenfjorden. Infrastruktur og aktiviteter må på plass, samt tiltak som hindrer forsøpling og overturisme.

10. Dybdeintervjuer

Vi har hatt dybdeintervju med ni leverandører av opplevelser i regionen. Alle bedriftene er positive til en cruisesatsing i Lyngenfjorden. Innspill fra næringen:

Ønsker heller mange større grupper enn mange små. Det er bra med cruise, vi får fylt opp våre elvebåter. Det må ikke være mer enn 34-40 stk. pr. tur. Ta vare på natur og det særegne vi har. For vår del er det positivt å kunne kjøre en stor gruppe enn mange små. Skal man satse på cruise må man spre trafikk i regionen.

Cruise hadde vært vel og bra for en aktivitetsbedrift som vi er. Jeg ønsker mer turister, men det må være bærekraft og ikke en bedrift som stikker av med alle inntektene. Man må legge til kai, der man skaper verdi for hele regionen. Positiv til cruise, så lenge det legges til rette for god organisering.

Jeg synes det er bra å få inn cruise i kategorien 200 til 800 passasjerer. God plan på satsingen, og en organisator som kan dette. Foregår i kontrollerte former og oppfordrer passasjerer til å benytte utfluktene. Jeg ønsker cruise velkommen. Anbefaling fra rederiet om å delta på utflukter.

Sommercruise er bra, men vi kunne ha gjort mer på vinteren. Vi er veldig positiv til cruise. Men blir negativ om det blir monopol på leveransen. Vi ønsker at Visit Lyngenfjorden skal organisere dette lokalt. Leverandører kan komme med egen busser å hente turister. Vi kan tenke utflukter hele døgnet pga. midnattssol. Størrelse på skip er ikke et problem

Vi er positive til cruise, men har ikke så mange aktivitet. Det er viktig å ivareta miljøhensyn.

Jeg har sett på Svalbard hva som skjer når 2000 gjester kommer på land. Logistikken må fungere, man må ha gode fasiliteter på land. Man må spre gjestene utover regionen i små gruppe. Vi er her for å tjene og serve gjester og kan ikke si nei til cruiseturister. Man må fasiliteter dette på en ordentlig måte og at det blir noe igjen. Det må gagne flere. Lokal forankring med Visit Lyngenfjord er veldig bra.

11. Møter med kommunestyre og næringsansvarlige i kommunene

I forprosjektet ble det gjennomført møter med politisk og administrativ ledelse i alle kommuner. Disse fikk orientering om prosjektet og fikk også mulighet å komme med innspill til det videre arbeidet.

Følgende innspill kom fra disse møtene:

- Cruiseskip må gå for landstrøm eller redusere utslipp
- Vi må utvikle gode opplevelser på land
- Hva har vi av kapasitet å håndtere på land?
- Tilby pakker sammen regionalt
- Vi må ha et tak på størrelse på skip og antall turister. Ikke de store skipene, men søke etter de mindre skip og mindre antall passasjerer.
- Betalingsvillighet til grupper – hvilke typer turister skal vi tiltrekke oss
- Miljøperspektivet som tas opp på Vestlandet er også viktig i Lyngenfjorden. Fokus på miljø og det å bevare kultur. Bærekraft blir viktig
- Hvordan markedsfører oss?
- Logistikk må bli synliggjort – hvem skal ha en rolle i dette
- Synliggjøre hva vi må ha på plass for også kunne ta imot mindre båter
- Hvilken verdiskapning gir dette?
- Cruisesatsing gir muligheter for næringsaktivitet
- Beholde særpreget
- Store cruiseskip har ingenting å gjøre i Lyngenfjord
- Verdiskapning til alle kommuner – spre trafikken
- Sette ramme på antall anløp i dag
- Hva koster et videre prosjekt
- Masse bussturisme fra Tromsø – hvorfor ikke komme seilende inn med skip
- Kan man sette av på flere plasser? Vi vil spre turisme. Hvordan gjøre det – distribusjonssystem i rapporten

12. Folkemøter

En viktig del av forprosjektet var å involvere lokalbefolkningen i prosjektet. Det ble derfor avholdt to folkemøter i Rotsundelv og på Lyngseidet. Følgende innspill kom fra disse møtene:

- Hvordan stiller dagens turister seg til cruise, vil de komme tilbake dersom regionen blir en cruisedestinasjon?
- Vil cruise ødelegge for fremtidens reiseliv i regionen?
- Hvilke tilbakemeldinger har man fra lokalbefolkningen og næring der cruise er blitt etablert? Reaksjoner og studier på dette?
- Har vi infrastruktur til å håndtere cruise og cruisepassasjerer?
- Hvilke investeringer må kommunene gjøre og hva vil det koste?
- I dag er vi sertifisert som bærekraftig reisemål, hva skjer med det dersom vi satser på cruise?
- Forvaltningsansvar i forhold til naturen, hva er tålegrensen for naturen vår?
- Handelsted Havnes kommer å ta imot Hurtigruten ekspedisjonscruise fra 2021 og har bestemt at de ikke kan håndtere mer enn 200 pax samtidig for å ivareta kvalitet for besøkende
- Vi må bygge opp opplevelsesbedrifter etter hvert som klarer å levere gode opplevelser til disse gjester. Derfor er det greit å starte med mindre skip
- Viktig at man unngår at alle gjester går samtidig av en båt. Prøve å sørge for at gjester/båter sprer seg
- Det er viktig at vår destinasjon legger premisser for cruisenæringen og at vi ikke bare invitere dem. Vi må sette krav til hvilke skip vi ønsker oss.
- Cruise kan skape liv og røre i små samfunn og sørge for at næringslivet kan vokse
- Vi burde satse på mindre båter – under 500 eller under 200 passasjerer. Kanskje starte med 200 passasjerer båter og jobber seg oppover etter hvert man klarer å handtere flere gjester.
- Vi må har et godt utvalg av opplevelser. Ikke bare en opplevelse, men mange, slik at besøkende spres i hele region.

Det ble gjort en «meningsmåling» blant de frammøtte på begge folkemøtene:

- På Lyngseidet var 50 prosent for en cruisesatsing og 50 prosent mot en cruisesatsing i regionen
- I Rotsundelv var flertallet for er cruise om man begrense størrelses av skip og sette klare krav til hva skip/gjester kan gjøre på vår destinasjon

13. Anbefaling

Forstudiet anbefaler at Visit Lyngenfjord tar prosjektet inn i neste faste fordi:

- Destinasjonen har mange gode aktivitetsleverandører
- Cruise gjester kan sørge for helårsarbeidsplasser hos reiselivsbedrifter
- Destinasjonen er mangfoldig og stor og kan tåle mange besøkende. Men antallet besøkende må undersøkes i forkant og det anbefales at det ble satt tydelige grenser
- Visit Lyngenfjord er en ny cruisedestinasjon
- Mange reiselivsaktører, og noen av innbyggere ønsker cruisesatsing velkommen
- Regionen har havner som gir muligheter får å legge skip til kai, alternativt tendring

Videre anbefalinger:

- Det anbefales at båter som er miljøvennlig foretrekkes. Eldre båter som forurense mye er ikke ønsket til Lyngenfjord. Det anbefales og følge EPI <https://epiport.org/how-the-epi-works/index> for å tiltrekke seg de mest miljøvennlige båter.
- Det anbefales å jobbe mot cruise med maks 700 passasjerer ombord
- Det anbefales at et selskap står ansvarlig for alle shore excursions, slik at hele regionen drar nytte av cruise
- Det anbefales at man jobber for å maksimere antall gjester som deltar på guidede aktiviteter og at færre gjester kun går i land på egen hånd
- Det anbefales at det blir innført forbud mot at cruise rederier organisere guidede turer som de selv organiserer på land. Alt av «shore excursions» MÅ være lokalt styrt
- Strategien for en bærekraftig cruiseturisme må ligge til grunn i cruisesatsingen. Denne må følges av alle involverte kommuner og bedrifter jfr. fase 3 på side 21.
- Det bør ikke være avgjørende hvor en båt kommer å ligge, men hvor aktiviteter gjennomføres. Kommunen i hele regionen må samarbeide for å finne den beste havn slik at det er mest attraktivt for båter og gjester. Målsettingen i en cruisesatsing er først og fremst økt omsetning hos reiselivsbedrifter og ikke hos havner
- Å investere i en seawalk anbefales ikke på kort sikt

Fase 1: Kommuner må ta avgjørelser

- Hver kommune bør vurdere om man ønsker å gjennomføre en ytterligere undersøkelse blant innbyggere om man ønsker cruise til sin kommune

- Hver kommune må gjøre et vedtak om man ønsker å satse på cruise som en del av reiselivet i Lyngenfjorden i et hovedprosjekt. Det anbefales å følge anbefalinger fra Visit Lyngenfjord og bærekraft prinsippene.

Fase 2: Lokal organisering og finansiering av hovedprosjekt

- Det anbefales at Visit Lyngenfjord må ha hovedansvaret for cruisesatsingen for å sørge for at hele regionen blir brukt i en slik satsning
- Kommunene må kunne bidra til å finansiere en treårig prosjektstilling (50 prosent) som skal jobbe med cruisesatsing. Dette kan være en samfinansiering med lokalt reiseliv og Innovasjon Norge.

Kostnader 3-årig prosjekt:

Kostnader		År 1	År 2	År 3
Lønn		500 000	500 000	500 000
Nettverk/møter		50 000	50 000	50 000
Produktutvikling		50 000	50 000	50 000
Medlemskap		40 000	40 000	40 000
Messer		100 000	100 000	100 000
Sum		740 000	740 000	740 000
Finansiering				
Kommuner	50 %	370 000	370 000	370 000
IN	30 %	222 000	222 000	222 000
Bedrifter	20 %	148 000	148 000	148 000
Sum		740 000	740 000	740 000
Finansiering pr. kommune pr. år	5	74 000	74 000	74 000

Oppstilling forutsetter bidrag fra Innovasjon Norge og lokalt næringsliv

Fase 3: Utarbeide strategi i henhold til bærekraftprinsippene

- Det må utarbeides en cruisestrategi for hvilke type skip man ønsker til Lyngenfjorden, antall og hvor mange passasjerer destinasjonen er i stand til å håndtere. Strategien må være i tråd med bærekraftprinsippene.
- Signalene fra innbyggere, kommuner og bedrifter er at en eventuell cruisesatsing skal skje kontrollert former med fokus på skip med mindre enn 700 passasjerer

- Visit Lyngenfjord må i samarbeid med rederi/cruiseagenter avklares hvilken havn som er best egnet og hva som gir best lokal verdiskapning og hvilken løsning som er best
- Visit Lyngenfjord må bli medlem av interesseorganisasjonene Cruise Norway og Cruise Northern Norway and Svalbard (CNNS)
- Samarbeid på tvers av kommunene er viktig for å kunne spre trafikken mest, og skape mest lokal verdiskapning

Fase 4: Markedsarbeid

- Visit Lyngenfjord må videreutvikle opplevelser i samarbeid med lokale reiselivsbedrifter, samt inngå avtaler i tråd med cruisestrategien
- Visit Lyngenfjord må delta på sentrale møteplasser for å opparbeide seg kompetanse om næringen, samt knytte til seg nettverk
- Visit Lyngenfjord må gjøre seg synlig i sin cruisesatsing overfor rederier og agenter

For videre kontakt i forbindelse med rapporten ta kontakt med reiselivssjef Georg Sichelschmidt, Tlf. 45465898, epost georg@visit-lyngenfjord.com

Fra: !Postmottak OED (postmottak@oed.dep.no)

Sendt: 21.10.2020 11:03:05

Til:

Kopi:

Emne: 20/360 Opprop om lokal medbestemmelse i vindkraftutbygging

Vedlegg: Opprop om lokal medbestemmelse i vindkraftutbygging .pdf

Se vedlagte saksdokumenter/ Please see attached documents.

Svar på denne forsendelsen, eller ny henvendelse, sendes på e-post til postmottak@oed.dep.no.

Any answer to this e-mail, or new inquiry, please send e-mail to postmottak@oed.dep.no.

Med hilsen /Yours sincerely

Olje- og energidepartementet / Ministry of Petroleum and Energy

Denne e-posten er beregnet for den institusjon eller person den er rettet til og kan være belagt med lovbestemt taushetsplikt. Dersom e-posten er feilsendt, vennligst slett den og ta kontakt med Olje- og energidepartementet.

This e-mail is confidential and may also be privileged. If you are not the intended recipient, please notify the Ministry of Petroleum and Energy, immediately.



DET KONGELIGE OLJE- OG ENERGIDEPARTEMENT

Statsråden

Lyngdal kommune
Postboks 353
4577 LYNGDAL

Deres ref

Vår ref
20/360-

Dato
21. oktober 2020

Svar på henvendelse om lokal medbestemmelse i vindkraftutbygging

Jeg viser til brev av 3. september og 3. oktober 2020 med opprop om lokal medbestemmelse ved behandling av vindkraft på land, på vegne av 124 kommuner. Kommunene mener at vindkraftutbygging på land må gjennomføres etter kommunalt planverk og styres gjennom plan- og bygningsloven (PBL). I oppropet pekes det også på ulike varianter av hvordan dette etter kommunenes oppfatning kan gjøres.

Selv om vindkraftprosjekter ikke har reguleringsplikt i dag, er ikke slike prosjekter frikoblet fra plan- og bygningsloven. Vindkraftutbygging må være avklart mot kommunal plan. Dersom kommunen ikke har avsatt et område til vindkraftutbygging eller gitt dispensasjon fra plan, kan vindkraftverket ikke bygges med mindre det besluttes statlig plan. I de tilfeller hvor det har vært grunnlag for å anvende statlig plan er det hjemlet i plan- og bygningsloven § 6-4 tredje ledd. Regjeringen har vært tilbakeholden i bruken av statlig plan i konsesjonsprosesser knyttet til vindkraft, og dette er en tilnærming jeg vil videreføre.

Jeg vil også understreke at lokaldemokratiet og vertskommunens synspunkter alltid har vært tungtveiende i vindkraftsaker. Under denne regjeringen har det ikke blitt gitt konsesjoner til utbygginger som vertskommunen har vært imot. Videre behandles alle vindkraftsaker i dag etter plan- og bygningsloven når det gjelder konsekvensutredninger. Det er tilsvarende krav til prosess og medvirkning etter energiloven og forvaltningsloven som det er etter plan- og bygningsloven.

Det er slik jeg ser det gode grunner for at vindkraft er unntatt reguleringsplikten i dag. Begrunnelsen ved endringen av plan- og bygningsloven i 2008 var at det i praksis var vanskelig å få til en god og effektiv samordning mellom lovverkene, jf. Ot. prp. nr. 32 (2007-

Postadresse: Postboks 8148 Dep 0033 Oslo
Kontoradresse: Akersgata 59 Telefon* 22 24 90 90
Org no.: 977 161 630

2008). Forholdet mellom plan- og bygningsloven og sektorlovene er også vurdert flere ganger av Stortinget, sist i 2018, jf. Innst. 119 S (2018-2019).

Heller ikke i dag er det noe i veien for lokal og regional planlegging dersom kommunen eller fylkeskommunen ønsker å legge til rette for vindkraft. I kraftforsyningen er det en nær sammenheng mellom nettutbygging, forbruk og produksjon. Dette gjør det nødvendig å koordinere og se de ulike delene i sammenheng, og gjøre systemmessige vurderinger som strekker seg ut over en enkelte kommune. Energiforsyningen er et nasjonalt ansvar, og Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) har kompetansen som kreves for å samordne dette.

Jeg har imidlertid sett et klart behov for å styrke både den lokale og regionale forankringen når det gjelder nye vindkraftprosjekter. Noen av de viktigste grepene som regjeringen har foreslått i Meld. St. 28 (2019-2020) om vindkraft på land gjelder nettopp dette.

Regjeringen vil gi kommunene og fylkeskommunene mer innflytelse enn i dag. I Meld. St. 28 (2019-2020) om endringer i konsesjonsbehandlingen av vindkraft på land, som Stortinget nå har til behandling, legges det opp til at kommunen i tillegg til å være høringspart, skal trekkes inn som aktiv deltaker i flere ledd underveis i konsesjonsprosessen, og rådgi NVE både når det gjelder tidsfrister og i vurderingene av andre spørsmål.

I meldingen er det også foreslått en samlet regionvis behandling av vindkraftsaker. Dette vil bidra til at både kommunene og fylkeskommunen får et regionalt overblikk i de enkelte sakene. I tillegg vil en regionvis behandling gi bedre grunnlag for å vurdere forhold som samlet belastning, tilgjengelig nettkapasitet, regionale virkninger for forsyningssikkerhet og hensynet til eksisterende kraftforsyning. Jeg mener kommunens kjennskap til lokale forhold, fylkeskommunens regionale blikk og NVEs kompetanse på nasjonale hensyn til sammen skal danne et godt grunnlag for en beslutning i en vindkraftsak. I tillegg foreslår vi å styrke Fylkesmannens rolle når det gjelder konsekvensutredningene.

Framover bør det bli en klarere sammenheng mellom prosjektet som en vertskommune er med på å vurdere i en tidlig fase, og det prosjektet som senere blir bygget. En utfordring vi har sett når det gjelder vindkraftutbygging, er at det har tatt for lang tid å få avklart et prosjekt. Regjeringen har derfor foreslått flere nye og strengere tidsfrister for å hindre at prosjekter drar unødig ut i tid. Det legges også opp til at det skal bli strammere rammer for å endre et vindkraftprosjekt underveis. I vindkraftmeldingen er det foreslått at det i kommende konsesjoner skal settes tydeligere vilkår, som for eksempel om maksimal turbinhøyde, viktige miljøverdier, krav om minsteavstand til bebyggelse eller andre installasjoner. Vi ønsker også å få innført mulighet for å gi tidlig avslag slik at urealistiske prosjekter skal avklares fort, og at det ikke brukes tid på slike prosjekter verken hos kommunen eller andre.

Et annet forhold som tas opp i brevet er at utbyggere planlegger nye prosjekter i kommuner som har uttrykt at de er imot vindkraft. Jeg ber om forståelse for at vi har begrensede muligheter for å regulere adgangen en prosjektutvikler har til å sondere muligheter for

vindkraftutbygging ved å ta kontakt med grunneiere rundt omkring i landet. Jeg vil imidlertid understreke at meldinger om nye prosjekter ikke vil bli tatt til behandling nå. Stortinget skal først behandle stortingsmeldingen med de innstramningene regjeringen har foreslått.

Med hilsen


Tina Bru

Kopi: 123 kommuner



s

Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
87/20	Formannskap	29.10.2020

Delegerte saker Formannskap august-oktober 2020

Henvising til lovverk:

Kommunedirektørens innstilling:

Tatt til orientering.

Saksopplysninger:

Delegerte vedtak

Seleksjon: Utvalg: 15 - Delegert Formannskap, Utvalgssaksår: 2020

Utvalg Løpenr Saksnr Type Dato Tittel Status Saksbehandler

FS-DEL 6580/2020 37/20 DS 04.09.2020 Svar på søknad om ferdigattest 2/25 J Oddgeir Nilsen

Arnt Ivar Steinsvik

Vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 21-10 gis ferdigattesten i henhold til ferdigmelding fra ansvarlig søker på rehabilitering av avløpsanlegg med ny slamavskiller på gnr 2, bnr 25.

Saksutredning / Begrunnelse for vedtaket

I innsendte sluttdokumentasjonen er det bekreftet av ansvarlig kontrollerende for utførelsen at sluttkontrollen ikke har avdekket feil eller mangler som hindrer ferdigattest, jf Byggesaksforskriften § 8-1.

FS-DEL 6633/2020 38/20 DS 09.09.2020 Tillatelse til å rive driftsbygning på gnr 35, bnr 30 J

John Johansen

Tommy A. Eriksen

Vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven (pbl.) §§ 20-2, 20-4 og 21-4 godkjennes søknad om tillatelse til å rive driftsbygningen, bygningsnummer 192073634, på gnr 35, bnr 30.

Alt bygningsavfall skal tas hånd om på forskriftsmessig måte, og leveres til godkjent avfallsmottak. Det vises ellers til søknadens vedlagte situasjonskart.

I byggesøknader etter pbl., §§ 20-2, 20-4 er det tiltakshaver som er ansvarlig for at tiltaket utføres i tråd med plan- og bygningsloven med tilhørende forskrifter og bestemmelser.

FS-DEL 6685/2020 39/20 DS 09.09.2020 Svar - Søknad om tillatelse til oppføring av anneks J John Johansen

Per Øyvind Skogmo

VEDTAK:**Tillatelse:**

Med hjemmel i plan- og bygningsloven (pbl.) §§ 20-1, og 21-4 godkjennes søknad om byggetillatelse for oppføring av anneks med oppgitt bruksareal (BRA) på 25,7m² på gnr 1, bnr 122.

Det vises ellers til søknadens vedlagte tegninger, situasjonskart og godkjent søknad om personlig ansvarsrett som selvbygger.

FS-DEL 7320/2020 40/20 DS 01.10.2020 Ferdigattest for bolig og garasje på gnr 7, bnr 144 i Olderdalen J John Johansen

Jystyna og Kenneth Lyngstad

Vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 21-10 gis ferdigattesten i henhold til ferdigmelding fra ansvarlig søker på oppføring av bolig og garasje på gnr 7, bnr 144 i Olderdalen.

Saksutredning / Begrunnelse for vedtaket

I innsendte sluttokumentasjonen er det bekreftet av ansvarlig kontrollerende for utførelsen at sluttkontrollen ikke har avdekket feil eller mangler som hindrer ferdigattest, jf. Byggesaksforskriften § 8-1.

FS-DEL 7484/2020 41/20 DS 05.10.2020 Byggetillatelse for oppføring av tilbygg til hytte/fritidsbolig på gnr 1, bnr 72 J John Johansen

Janne Gärtner

Vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven (pbl.) §§ 20-2, 20-4 og 21-4 godkjennes søknad om byggetillatelse for oppføring av tilbygg til fritidsbolig med bebygd areal (BYA) på 41,2m².

Det vises for øvrig til søknadens vedlagte tegninger og situasjonskart.

I byggesøknader etter pbl., §§ 20-2, 20-4 er det tiltakshaver som er ansvarlig for at tiltaket utføres i tråd med plan- og bygningsloven med tilhørende forskrifter og bestemmelser.

FS-DEL 7604/2020 42/20 DS 08.10.2020 Ferdigattest - bolig på gnr 19, bnr 184 J John Johansen

Anders Pedersen

Vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 21-10 gis ferdigattesten i henhold til ferdigmelding fra ansvarlig søker på oppføring av ny bolig i Bjørkholt 1, gnr 19, bnr 184.

Saksutredning / Begrunnelse for vedtaket

I innsendte sluttokumentasjonen er det bekreftet av ansvarlig kontrollerende for utførelsen at sluttkontrollen ikke har avdekket feil eller mangler som hindrer ferdigattest, jf. Byggesaksforskriften § 8-1.

FS-DEL 7606/2020 43/20 DS 08.10.2020 Ferdigattest - varmebu for vedproduksjon på gnr. 14, bnr 1 J John Johansen

Roy O. Grunnvåg

Vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 21-10 gis ferdigattesten i henhold til ferdigmelding fra tiltakshaver på oppføring av varmebu i forbindelse med vedproduksjon.

Saksutredning / Begrunnelse for vedtaket

I innsendte sluttdokumentasjonen er det bekreftet av tiltakshaver at sluttkontrollen ikke har avdekket feil eller mangler som hindrer ferdigattest, jf. byggesaksforskriften § 8-1.

Vurdering:



Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
88/20	Formannskap	29.10.2020

Finansiering av grunnundersøkelser for boligfelt ved Storhaugveien

Henvising til lovverk:

Kommunedirektørens innstilling:

1. Kåfjord kommune bevilger kr. 49 000,- til grunnundersøkelser i forbindelse med et planlagt boligfelt i Djupvik
2. Utgiften belastes konto 12703 631 315 som tilføres kr. 49 000,-.
3. Formannskapets reserve konto 14900 199 000 reduseres tilsvarende.
4. Kommunedirektøren foretar budsjettregulering.

Saksopplysninger:

Gjennom arbeidet med kommunedelplan for Djupvik – Engenes planlegges det å etablere et boligfelt ved Storhaugveien i Djupvik. Før oppkjøp av arealet ble det bestemt å gjennomføre grunnundersøkelser slik at man var sikker på at grunnen kunne bebygges før kommunen tok ytterlige kostnader.

Grunnundersøkelsene er gjennomført, og rapporten med de geotekniske vurderingene er mottatt, og konkluderer med gode grunnforhold som fyller kraven til områdestabilitet i TEK17.

Kommunen har også mottatt faktura pålydende kr. 38 750,-, inkl. mva., for den geotekniske rapporten, og faktura på kr. 10 250,-, inkl. mva., for graving av 3 prøvegroper i forbindelse med undersøkelsen.

Det er ikke budsjettdekning for grunnundersøkelsen, og den foreslås derfor dekt av formannskapets reserve.



Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
42/20	Utvalg for miljø, drift og utvikling	13.10.2020
89/20	Formannskap	29.10.2020

Klage på enkeltvedtak forurensningssak gnr. 11/bnr. 14 Kåfjord kommune

Henvising til lovverk:

Forurensningsloven

Forurensingsforskriften

Plan- og bygningsloven

Vedlegg

- 1 Enkeltvedtak 11/14 Kåfjord kommune
- 2 Klage på enkeltvedtak
- 3 Rapport befaring 29.05.20
- 4 Vurdering Fylkesmannen i Troms og Finnmark

Saksprotokoll i Utvalg for miljø, drift og utvikling- 13.10.2020

Behandling:

Kommunedirektørens innstilling enstemmig vedtatt.

Vedtak:

1. Kåfjord kommune vedtar at eiendom 11/14 må etablere godkjent avløpsanlegg for gråvann (infiltrasjon/reising gjennom stedege masser eller tilsvarende) i henhold til Forskrift om begrenning av forurensing (Forurensingsforskriften) kapittel 12, § 12-1, all den tid boligen har innlagt vann.
2. Eiendommen kan benytte Bjerkelielva som resipient, i henhold til forurensingsforskriften § 12-8 *Utslipp til følsomt og normalt område* etter infiltrasjon.
3. Eiendommen må søke om utslippstillatelse, all den tid infiltrasjon til utslipp av gråvann er søknadspliktig ihht plan- og bygningsloven § 20-1

4. Kåfjord kommune aksepterer løsning om forbrenningstolett for enebolig/fritidsbolig på eiendommer der det er vanskeligheter med å etablere komplett infiltrasjonsanlegg.

Kommunedirektørens innstilling:

5. Kåfjord kommune vedtar at eiendom 11/14 må etablere godkjent avløpsanlegg for gråvann (infiltrasjon/rensing gjennom stedeegne masser eller tilsvarende) i henhold til Forskrift om begrenning av forurensing (Forurensingsforskriften) kapittel 12, § 12-1, all den tid boligen har innlagt vann.
6. Eiendommen kan benytte Bjerkelielva som resipient, i henhold til forurensingsforskriften § 12-8 *Utslipp til følsomt og normalt område* etter infiltrasjon.
7. Eiendommen må søke om utslippstillatelse, all den tid infiltrasjon til utslipp av gråvann er søknadspliktig ihht plan- og bygningsloven § 20-1
8. Kåfjord kommune aksepterer løsning om forbrenningstolett for enebolig/fritidsbolig på eiendommer der det er vanskeligheter med å etablere komplett infiltrasjonsanlegg.

Saksopplysninger:

Kåfjord kommune mottok anonym henvendelse om forurensing på eiendom 11/14 i Kåfjord kommune den 19.08.2019. Det er gjennomført befaringer på eiendommen både 21.10.2019 og 29.05.2020.

Rapporten fra 2020 viser at det dreier seg om følgende forurensinger:

1. Kloakk som renner direkte ut i bekk
2. Nedgravd avfall. Lite synlig, dekket av risvirke. Noe søppel synlig på nedsiden av skråningen.

Driftsavdelingen tok kontakt med grunneier angående kloakkutslippet, med bakgrunn i pågående korrespondanse. Grunneier opplyser at utslippet gjelder «gråvann», da kloakken går via betongkum.

Gråvann er definert i Forurensingsforskriftens § 11-3

d): *Den del av avløpsvannet fra vanlig husholdning som kan tilbakeføres til avløp fra kjøkken, bad og vaskerom. Klosettavløp er ikke inkludert.*

Da boligen har etablert vannklosett og ikke har slamavskiller, er det råkloakk som slippes ut til resipient/bekk, selv om kloakken eventuelt skulle gå via en betongkum. Dette er direkte i strid med lovverket, jfr Forurensingslovens §§ 7 og 8.

På Miljødirektoratets hjemmeside står det følgende:

«Alle utslipp av avløpsvann krever i utgangspunktet tillatelse. Hytter og eneboliger som ikke har innlagt vann trenger vanligvis ikke utslippstillatelse. Dette innebærer enheter som ikke slipper ut avløpsvann og har toalettløsninger som utedo, biologisk toalett og forbrenningstoalett ikke har innlagt vann og kun har utslipp som kun inneholder gråvann

Kommunen kan likevel kreve søknad om utslippstillatelse hvis gråvannet har en kvalitet som kan føre til vesentlig skade eller ulempe.»

Tillatelser til utslipp under 50 pe som er gitt før 1. januar 2007, er fortsatt gyldige. Forutsetningen er at tillatelsene er gitt med hjemmel i forurensningsloven og tilleggende forskrifter. Kommunen kan oppheve eller endre vilkårene i slike tillatelser hvis vilkårene for tillatelsen er endret med hjemmel § 18 i forurensningsloven.

Her er det flere boliger i området, og utslipp av råkloakk til bekk ansees å være direkte forurensning og til stor ulempe for naboer.

Ved etablering av avløpsanlegg vises det til Forurensningsforskriften, Kapittel 12: *Krav til utslipp fra sanitært avløpsvann fra bolighus, hytter og liknende*

Tiltaket er søknadspliktig i henhold til Plan- og bygningsloven Kap 20 § 20-1, a) og b).

Grunneier sier videre at topografien vanskeliggjør etablering av septiktank med infiltrasjonsanlegg. Denne type avløpsanlegg krever relativt stort areal, og kan være vanskelig å få til på enkelte steder.

I epost henvendelse av 09.07.20 ble det gitt frist til å komme med en plan på utbedring av avløpsanlegget til eiendommen innen utgangen av juli, og mottok svar på denne henvendelsen 10.07.2020. I samme epost opplyses det om at nedgravd søppel vil fjernes og bringes til godkjent søppelmottak (bekreftes også i epost av 02.07.2020)

I epost av 31.07.2020 kommer grunneier med følgende forslag til løsning:

Mitt forslag til løsning blir da at jeg installerer et forbrenningstoalett, og at gråvannet går ned til kummen ved elva i det nåværende avløpet. Sistnevnte kan hjemles i Forurensningsloven § 86 annet ledd, eller § 11 første ledd annet punktum.

Den 10.08.2020 fattet Kåfjord kommune et enkeltvedtak på saka, der kommunen er positiv til deler av den skisserte løsningen. Kommunen har også fått bekreftet kapasitet på forbrenningstoalett av ulike leverandører for å forsikre om at dette tilfredsstiller bruken i en enebolig/fritidsbolig. Dette kan dermed aksepteres som løsning der det er vanskelig å etablere komplett infiltrasjonsanlegg.

Når det gjelder utslipp av gråvann, viser kommunen til forurensningsforskriften del 4. Avløp
«§12-1: Virkeområde for kapittel 12. Kapittel 12 gjelder for utslipp av sanitært avløpsvann fra fra bolighus. Hytter, turistbedrifter og liknende virksomhet med utslipp mindre enn 50 pe. For virksomheter som kun slipper ut gråvann, gjelder dette kapittelet bare dersom det er innlagt vann.» og

§12-16: Forholdet til eksisterende utslipp. Tillatelser til utslipp av sanitært avløpsvann gitt i medhold av forurensningslovens og tilhørende forskrifter før 1. januar 2007 er fortsatt gjeldende. Utslipp etablert før 1. januar 2007 og som på det tidspunkt for etablering ikke måtte innhentes tillatelse etter det på den tids gjeldende regelverk, er fortsatt lovlige. Kommunen kan likevel i forskrift eller enkeltvedtak bestemme at slike utslipp er ulovlige etter en fastsatt frist»

Utslipp direkte til bekk ansees å være til forurensning og stor ulempe for øvrige boliger i området. I tillegg legges det vekt på fare for smittespredning av virus og bakterier som følge av direkteutslipp til mindre resipienter.

Boligen har innlagt vann, og §12-1, siste ledd vil derfor være gjeldende.

Kommunen bruker forurensingsforskriftens § 12-16, siste setning, til anvendelse for å gjøre enkeltvedtak om endring av utslippstillatelse og utbedring av utslipp, jfr liknende saker der kommunen har mottatt klager fra naboer på direkteutslipp og forurensing.

Den 31.08.2020 mottok Kåfjord kommune klage på vedtaket. Klagen ble mottatt innenfor frist. Klagen begrunnes med følgende 4 punkter:

1. Grunnloven § 97 *Ingen lov må gis tilbakevirkende kraft*

Her er det Forurensingsloven med tilhørende forskrift som kommer til anvendelse for utbedring av utslipp eldre enn 10 år. Dette for å forhindre forurensing. Det er grunn til å tro at bruken av boligen fra 1950 (oppført byggeår) har endret seg, både med tanke på vannforbruk og utslipp. I tillegg vet vi at spredning av virus og bakterier via kloakk gir en reell smittefare.

2. Gråvann til bekk

Utslipp direkte til bekk ansees å være til forurensing og stor ulempe for øvrige boliger i området. Dette jfr klager fra naboer i området. I tillegg legges det vekt på fare for smittespredning av virus og bakterier som følge av direkteutslipp til mindre resipienter.

Boligen har innlagt vann, og Forurensingsforskriftens §12-1, siste ledd vil derfor være gjeldende.

I tillegg hevder klager at de øvrige 2 boligene i området har slamavskillere (septiktanker fra 70- og 80-tallet) med urensset avløp til den samme bekken. Her har ikke kommunen mottatt klager på nevnte, og dermed ikke foretatt befaring på disse. Slamavskillere fra 70-/80-tallet har en bedre rensing (slamavskilling) enn avløpsløsning med direkteutslipp fra 50-tallet.

På grunn av begrensede ressurser har ikke kommunen foretatt kontroller på alle private avløpsanlegg i kommunen. Det ageres derfor på henvendelser som kommer inn.

En fremtidig Hovedplan for avløp vil kunne legge dette inn i planarbeidet, slik at kommunen som forurensningsmyndighet får ryddet opp i forurensinger som dette.

3. Forurensing av bekk

I dette punktet opplyser klager om at «bekken er forurenset av noe langt mer alvorlig enn e-coli og klorforbindelser...» og videre « jeg (klager) mistenker tungmetaller av et eller annet slag». Kommunen behandler i denne saken utslipp av avløpsvann til resipienten Bjerkelielva.

4. Topografi

Klager viser til topografien i området og mener denne vanskeliggjør muligheten for å etablere infiltrasjonsanlegg. I klagers punkt 1. (Grunnlovens § 97) hevder han at kommunen i 1950 nektet hans foreldre å bygge opp huset på opprinnelig sted, da dette var dyrkbar mark. De ble da henvist til det stedet huset i dag står. «*Det vanskeliggjorde alt. Fra adkomst (bratt og ulendt) til i dag en god kloakkløsning*» hevder klager.

Klager etterlyser også forslag på løsninger, bl.a om etablering på eiendom 11/13 vil la seg gjøre. Når det gjelder etablering av infiltrasjonsanlegg på eiendom 11/13, er dette en privatrettslig avtale mellom de aktuelle grunneiere.

Kommunen legger til grunn utførelse av avløpsanlegg i henhold til gjeldende normer og regelverk (VA-miljøblad). Dersom det inngås avtale mellom partene, vil en slik løsning kunne gjennomføres. Fra fylkesmannens vurdering heter det:

«*Av §12-8, Utslipp til følsomt og normalt område, fremkommer det av siste ledd at ved utslipp av kun gråvann skal det gjennomgå rensing i stedegne masser eller tilsvarende. Resipient i dette tilfellet er Bjerkelielva, som defineres som normalt område, jf. pkt 1.2 b) i vedlegg 1 til kapittel 11*»

Forskrift om begrenning av forurensing (Forurensingsforskriften) kapittel 12, § 12-1, gjelder, all den tid boligen har innlagt vann.

Vurdering:

Saka er vurdert hos Fylkesmannen i Troms og Finnmark, Miljøvern avdelingen, der det konkluderes med at kommunens tolkning av kapittel 12 i forurensingsforskriften er i tråd med ordlyden i forskriften og intensjonen i forurensingsloven.

Med bakgrunn i dette bør eiendommen pålegges å etablere godkjent avløpsanlegg.

Når det kommer inn henvendelser om private kloakkutslipp som forurensar og er til ulempe for innbyggere, må kommunen som forurensningsmyndighet gjøre vurderinger og fatte vedtak i henhold til gjeldende regelverk.



Reidar Bjerkeli
Tverrveien 4
9550 Øksfjord

Du čujuhus/Deres ref:	Min čuj./Vår ref	Arkiivačoavdda/Arkivkode	Beaivi/Dato
	2015/17-45	K23	10.08.2020

Vedtak - forurensningssak, saksnummer 2015/17-30

Det vises til tidligere korrespondanse i saken, og sist epost av 31.07.2020.

Kommunen er positiv til deler av den skisserte løsningen gitt i epost av 31.07. Kommunen har også fått bekreftet at kapasitet på forbrenningstoalett tilfredsstillende bruken i en enebolig/fritidsbolig, og kan dermed akseptere dette som løsning der det er vanskelig å etablere komplett infiltrasjonsanlegg.

Når det gjelder utslipp av gråvann, viser kommunen til forurensningsforskriften del 4. Avløp «§12-1: Virkeområde for kapittel 12. Kapittel 12 gjelder for utslipp av sanitært avløpsvann fra fra bolighus. Hytter, turistbedrifter og liknende virksomhet med utslipp mindre enn 50 pe. For virksomheter som kun slipper ut gråvann, gjelder dette kapittelet bare **dersom det er innlagt vann.**»

og

§12-16: Forholdet til eksisterende utslipp. Tillatelse til utslipp av sanitært avløpsvann gitt i medhold av forurensningslovens og tilhørende forskrifter før 1. januar 2007 er fortsatt gjeldende. Utslipp etablert før 1. januar 2007 og som på det tidspunkt for etablering ikke måtte innhentes tillatelse etter det på den tids gjeldende regelverk, er fortsatt lovlige. **Kommunen kan likevel i forskrift eller enkeltvedtak bestemme at slike utslipp er ulovlige etter en fastsatt frist»**

Kommunen viser videre til forurensningslovens §§7 og 8, samt §18 i samme lov, og plan- og bygningslovens § 27-2

Utslipp av gråvann direkte til bekk ansees å være til forurensning og stor ulempe for øvrige boliger i området. I tillegg legges det vekt på fare for smittespredning av virus og bakterier som følge av direkteutslipp til mindre resipienter.

Boligen har innlagt vann, og §12-1, siste ledd vil derfor være gjeldende.

I liknende saker har vi fått dette vurdert hos Fylkesmannen i Troms og Finnmark, Miljøvern avdelingen, der det konkluderes med at kommunens tolkning av kapittel 12 i forurensningsforskriften er i tråd med ordlyden i forskriften og intensjonen i forurensningsloven.

Poastačujuhus/Postadresse:
Postboks 74, 9148 Olderdalen

Fitnančujuhus/Besøksadresse:
Øverveien 2, 9146 Olderdalen

Telefovdna/Telefon Sentralbord:
77 71 92 00

Báŋkokontu/Bankkonto:
4785 07 00024

E-poasta/E-post:
postmottak@kafjord.kommune.no

Interneahtta/Internett:
www.kafjord.kommune.no

Organisašuvdnanr/Org.nr:
940 363 586

Med bakgrunn i dette pålegges eiendommen 11/14 å etablere godkjent avløpsanlegg for gråvann, all den tid bygningen har innlagt vann.
Frist for gjennomføring av tiltaket settes til 15.09.2020.

Etablering av infiltrasjon til utslipp av gråvann er søknadspliktig i hht plan- og bygningslovens §20-1.

Enkeltvedtaket kan påklages, jfr forvaltningslovens §28. Klagefrist 3 uker.

Dearvvuodaiguin/Med hilsen

Stine Pedersen
Ingeniør VVA
Tlf.: 777 19 268

*Dát reive lea elektrovnnalaččat dohkkehuvvon ja sáddejuvvo vuolláičállaga haga /
Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*

Jus háliidat makkárge oktavuoda ossodagain dán áššis, de čujut áššenummárii / Ved all kontakt med avdelingen i denne sak, vennligst referer til saksnummer 2015/17-45

Intern kopi:
Einar Pedersen
Gunn Andersen
Birger Olsen
John Johansen
Oddgeir Nilsen

Kåfjord kommune
v/ Stine Pedersen
Postboks 74
9148 Olderdalen

KLAGE PÅ VEDTAK - FORURENSNINGSSAK, SAKSNUMMMER 2015/17-30

Jeg viser til vedtak av 10.08.2020, og vil med dette klage på den delen av vedtaket som gjelder utslipp av gråvann. Min begrunnelse ligger i følgende fire punkter:

1. Grunnloven § 97

Huset ble bygd i 1950, da foreldrene mine kom tilbake etter evakueringa. De ville bygge huset opp igjen på den samme plassen det sto før krigen (på nåværende 11/13), men ble nektet av Kåfjord kommune. Begrunnelse var at dette var dyrkbar mark, og de ble henvist til berget der huset står nå. Det vanskeliggjorde alt, fra adkomst (bratt og ulendt) til i dag en god kloakkløsning.

At Kåfjord kommune nå skal gi loven en tilbakevirkende kraft, og pålegge meg å gjøre noe med kloakksystemet, er særlig urimelig og urettferdig. Dette siden huset ble bygd der det ble etter pålegg fra nettopp Kåfjord kommune. Hadde det stått der foreldrene mine ønsket, hadde vi ikke vært oppe i denne situasjonen.

Grunnlovens § 97 er til for å verne oss mot situasjoner man har kommet opp i ikke fordi man har gjort noe galt, men fordi tidene endrer seg. I mitt tilfelle gjelder det en uegentlig tilbakevirkning, som er særlig urimelig og urettferdig.

2. Gråvann til bekk

I vedtaket står det: «Utslipp av gråvann direkte til bekk ansees å være til forurensing og stor ulempe for øvrige boliger i området. I tillegg legges det vekt på fare for smittespredning av virus og bakterier som følge av direkteutslipp til mindre resipienter.»

Bekken det er snakk om ligger i et ulendt terreng, og er lite tilgjengelig. Ingen fisk går opp i bekken. Fra mitt avløp er det rundt 40 – 50 meter ned til sjøen.

De to andre boligene i nær tilknytning til bekken, har begge to slamavskillere (septiktanker fra 70 – 80-tallet) med urensset avløp til den samme bekken. Når jeg installerer et forbrenningstoalett, er mitt utslipp av gråvann mindre forurensende enn deres (når septiktanken er fylt opp med vann).

Argumentet i vedtaket mister derfor sin betydning med mindre det gjøres noe med avløpet til disse to boligene også, samt de andre husene på Bjerkeli – og resten av kommunen – som har gamle slamavskillere med urensset avløp.

3. Forurensning av bekk

Argumentet mister iallefall sin betydning når det ikke tas hensyn til den forurensninga som er i bekken per i dag, og som jeg opplyste om i mitt brev til Kåfjord kommune den 28. mai i år. Jeg nevnte det for Birger Olsen og Oddgeir Nilsen da de var på befaringen på 11/14 den 29. mai, og sendte det i tillegg i mail til Stine Pedersen den 10. juli med opplysninger om forurensningen.

Bekken er forurenset av noe langt mer alvorlig enn e-coli og klorforbindelser, det er sikkert. Jeg mistenker tungmetaller av et eller annet slag. Det forbauser meg at utslipp av gråvann skal ha så stor betydning, når Kåfjord kommune ikke bryr seg om de virkelig store forurensningene.

4. Topografi

Vedtaket minner meg om fabelen «henge bjella på katta» i så måte at det er lett å vedta noe, men hvordan skal det gjøres i praksis? I denne saken har jeg hele tiden referert til topografien der huset står, og mine forslag har vært begrunnet i de faktiske forhold.

Fra kommunens side har jeg ikke fått et eneste forslag som har vært mulig å gjennomføre i praksis. Oddgeir Nilsen skulle undersøke om det var mulig med sandfiltrering av gråvann på det beskjedne arealet jeg har tilgjengelig (hvor også vannledinga til meg og 11/13 går), men jeg fikk ingen tilbakemelding på det.

Kåfjord kommunes pålegg fra slutten av førtitallet om å bygge huset oppe på et berg, gjorde det umulig for meg nå – 70 år senere – å kunne rense avløpet (gråvannet) på en fornuftig måte.

Konklusjon

Med bakgrunn i disse fire punktene – med særlig vekt på det første og fjerde punktet – fastholder jeg mitt forslag om utslipp av gråvann i det eksisterende avløpet.

Alternativt må kommunen ta på seg ansvaret og etablere et kommunalt renseanlegg slik at alle boligene i området får en tilfredsstillende rensing i henhold til dagens regelverk.

Etter anbefaling fra min advokat ønsker jeg en grundig faktisk og rettslig redegjørelse for vedtaket.

Med vennlig hilsen

Reidar Bjerke

Kopi:

Birger Olsen

Oddgeir Nilsen

John Johansen

Einar Pedersen

Gunn Andersen



Reidar Bjerkeli
Tverrveien 4
9550

Du čujuhus/Deres ref:	Min čuj./Vår ref	Arkiivačoavdda/Arkivkode	Beaivi/Dato
	2015/17-38	K23	08.06.2020

Befaring 29.05.2020 forurensningssak på eiendommen gnr. 11 bnr. 14

Grunneier, Reidar Bjerkeli, og Kåfjord kommune v/Oddgeir Nilsen, konsulent og undertegnede jordbrukssjef, befarte boligtomta den 29.05.2020 fra kl. 14.

Viser også til brev ref. 2015/17-31 datert 06.11.2019 fra Kåfjord kommune.

Rapport:

1. Kloakken renner direkte ut i bekk.
2. Nedgravd avfall er ikke (lite) synlig, noe risvirke på overflaten, og bordplate i plast og noe annet plast mv. synlig på nedsiden av skråningen.

I samtale med deg etter befaring 21.10.2019 opplyste du at du sommeren 2020 skulle grave opp nedgravd bygningsavfall mv. og levere til godkjent avfallsmottak. Du ønsket også å forbedre kloakkanlegget.

Under befaring nå, sa du at det ikke er nedgravd noe som tilsier stor fare for forurensning, og at du ikke ser det som nødvendig å grave opp noe. Det er kun anonym påstand om det er nedgravd miljøfarlig avfall.

Kloakken ønsker du fortsatt å finne løsning på. Det kan være utfordrende å legge ned kloakkanlegg siden tomta i hovedsak består av fast fjell nesten oppe i dagen og er brattlendt. Du skal undersøke muligheter til eventuelle alternative løsninger. Kåfjord kommune, skal også prøve å finne mulige tilfredsstillende løsninger.

Kåfjord kommune, kan ikke se at det er nedgravd miljøfarlig avfall i grunnen, utenom det som ligger på nedsiden av tomta. Dette skal fjernes og leveres godkjent avfallsmottak. Kloakken bør (les må) snarest utbedres slik at bekken ikke blir forurenset med direkteutslipp fra boligen.

Det påstås at det ikke er nedgravd noe ulovlig, eller svært lite «ufarlig» avfall, som ikke fører til forurensning jfr. Bjerkeli. Kåfjord kommune, kan velge å tro på Bjerkeli, eller foreta stikk kontroll med å grave hull i bakken. Hvis det da avdekkes forurensende avfall, vil grunneier kunne få bot og fastsatt kort frist for å fjerne alt avfall.

Poastačujuhus/Postadresse:
Postboks 74, 9148 Olderdalen

Fitnančujuhus/Besøksadresse:
Øverveien 2, 9146 Olderdalen

Telefovdna/Telefon Sentralbord:
77 71 92 00

Båŋkokontu/Bankkonto:
4785 07 00024

E-poasta/E-post:
postmottak@kafjord.kommune.no

Interneahtta/Internett:
www.kafjord.kommune.no

Organisašuvdnar/Org.nr:
940 363 586

Dearvvuodaiguin/Med hilsen

Birger Olsen
Jordbrukssjef/konsulent
Tlf.: 777 19 257

*Dát reive lea elektrovnnalaččat dohkkehuvvon ja sáddejuvvo vuolláičállaga haga /
Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*

Ved all kontakt med avdelingen i denne sak, vennligst referer til saksnummer 2015/17-38

Kopi:
Oddgeir Nilsen
Stine Pedersen
Gunn Andersen

Fra: Karlsen, Bjørn Arne <fmtrbak@fylkesmannen.no>
Sendt: onsdag 16. september 2020 16.26
Til: Stine Pedersen
Kopi: Krogstad, Per Kristian
Emne: SV: Vurdering av forurensningssak Kåfjord kommune

Stine Pedersen

Fylkesmannen beklager sen tilbakemelding på din henvendelse av 01.09.2020.

Utslipp av sanitært avløpsvann i størrelse mindre enn 50 pe reguleres av forurensningsforskriften kapittel 12 Krav til utslipp av sanitært avløpsvann fra bolighus, hytter og lignende. Det er kommunen som er forurensningsmyndighet. Ved utslipp av kun gråvann gjelder kapittel 12 bare dersom bygningen har innlagt vann.

Utslipppet ble anlagt ca 1950. På den tiden var det ikke krav om innhenting av utslippstillatelse. Utslipppet er således lovlig frem til kommunen gjennom forskrift eller enkeltvedtak bestemmer noe annet, jf. § 12-16 andre ledd. Det skal vedtas en frist for når utslipppet skal være i tråd med forskriften. Dersom denne ikke overholdes anses utslipppet som ulovlig etter fristens utløp.

Av § 12-8, Utslipp til følsomt og normalt område, fremkommer det i siste ledd at ved utslipp av kun gråvann skal det gjennomgå rensing i stedegne masser eller tilsvarende. Resipient i dette tilfellet er Bjerkelielva, som defineres som normalt område, jf. pkt. 1.2 b) i vedlegg 1 til kapittel 11.

Fylkesmannen registrerer at kommunen i vedtaket av 10.08.2020 viser til forurensningsloven § 18 (endring og omgjøring av tillatelse). Denne kommer ikke til anvendelse siden det ikke foreligger utslippstillatelse for eiendommen fra tidligere. Ut fra den oversendte dokumentasjon kan vi heller ikke se at pbl § 27-2 er relevant for vedtaket.

Det skulle fremgått av vedtaket (pålegget) at det er hjemlet i forurensningsforskriften § 12-3, jf. § 12-16 andre ledd.

På bakgrunn av overstående kan ikke Fylkesmannen se at kommunens vedtak av 10.08.2020 rent formelt ikke er i tråd med ordlyden i kapittel 12 i forurensningsforskriften, og således er korrekt.

Med vennlig hilsen
Bjørn Arne Karlsen
seniorrådgiver miljø

Telefon:
E-post:
Web:
77 64 22 15
fmtrbak@fylkesmannen.no
www.fylkesmannen.no/tf

Fra: Stine Pedersen <Stine.Pedersen@kafjord.kommune.no>
Sendt: tirsdag 1. september 2020 09:34
Til: Karlsen, Bjørn Arne <fmtrbak@fylkesmannen.no>
Emne: Vurdering av forurensningssak Kåfjord kommune

Vedrørende forurensningssak - arkivnummer 2015/17

Kåfjord kommune har mottatt klager på eiendom 11/14 i Kåfjord kommune, med påstand om forurensing. Se vedlagt rapport og korrespondanse. Det har også vært noe korrespondanse via epost, men oppsummert er saken dette: Kommunen mottok klage med påstand om forurensing: Nedgravd søppel, og utslipp av kloakk i bekk. Den nedgravde søpla er det etter det jeg forstår avklart (fjernet og levert til deponi).

Jeg har imidlertid besvart grunneier på det som gjelder utslipp av kloakk.

Den 08.06.2020 ble det foretatt en befaring av eiendommen, der det ble bekreftet nedgravd søppel og utslipp av kloakk til bekk. Etter en del korrespondanse mellom kommunen og grunneier ble det den 10.08.2020 fattet et enkeltvedtak med pålegg om utbedring av kloakkutslippet (gråvann)- Her har jeg brukt samme lovhjemmel som i tidligere saker, der Fylkesmannen har vært involvert. Vedtaket er nå påklaget (klagen ligger vedlagt)

Kåfjord kommune ber Fylkesmannens miljøvernnavdeling om en vurdering av enkeltvedtaket. Klagen skal saksbehandles til politisk behandling, og i den anledning ønskes en vurdering.

Dearvvuo?aiguin/Med hilsen

Stine Pedersen
Ingeniør VVA
Drifts- og utviklingsavdelingen
Tlf. dir. innv: 77 71 92 68
Mobil: 91 88 25 67

