



Forskriftsendring løype nr 1 Gahperus–Somájávri, Nordreisa  
kommune, Troms

**Utredning av mindre revisjon av forskrift på del av skuterløypetrasè av løype  
nr 1 Gahperus–Somájávri**

## Innhold

Forskriftsendring løype nr 1 Gahperus–Somájávri, Nordreisa kommune, Troms .....	1
1. Innledning.....	3
1.1 Dagens trase .....	3
1.2 Motorferselsloven .....	3
1.3 Forvaltningsloven .....	4
1.4 Naturmangfoldloven.....	4
1.5 Forholdet til grunneier .....	5
1.6 Støy.....	5
1.7 Om vurdering av innspill.....	6
2. Innspill til mindre revisjon av forskrift på del av skuterløypetrasè av løype nr 1 Gahperus– Somájávri.....	8
2.1 Innspill fra Nordreisa scooter– og båtforening.....	8
2.2 Vurdering av innspill .....	9
2.3 Natur.....	9
2.4 Risiko- og sårbarhet .....	10
2.5 Støy.....	10
2.6 Eiendomsforhold .....	10
2.7 Kulturminner .....	10
2.8 Reindriftsinteresser .....	11
3. Total effekt av mindre løypeendring.....	14
4. Bestemmelser i forskriften .....	14
5. Skredfare .....	15

## 1. Innledning

Nordreisa kommune varslet arbeid med å utrede en løypeendring på snøskuterløype nr 1 Gahperus–Somájávri, med hensikt å vedta en forskriftsendring. Kommunestyret vedtok 08.02.2024 at tilkoblingsløypen fra Oksfjord familiecamping heller burde bli en offentlig tilkoblingsløype i stedet for næringsløype.

### 1.1 Dagens trasè

#### **Snøskuterløype nr. 1 Gahperus–Somájávri**

Fra Gahperus gjennom Gahperusvaggi, via Čohkkajávri, videre på vestsiden av Geatkkutloapmi til Geatkkutjávri. Herfra sørøver og passerer vest for Njakkenhanvárri før løypa dreier østover og kommer inn i Ráisuottarhadi landskapsvernområde cirka 450 meter sør for høyde 762 (knekkpunkt på landskapsvernområde grense). Herfra langs Čoalbmejohka og Čoalbmejávrit og inn til Somájávri i nordøstre ende av vannet. Litt ut på vannet, dreier løypa vestover til ca midt på vannet, og derfra sørøstover mot landegrensen til Finland.

#### **Løype 4: Oksfjord–Gearpmeskrysset**

Fra grustak ved E6, kryss kommunal vei til Buktaveien, over Kjølen til Lavollen over Oksfjordvatnet til Holmen, opp Rahpesjohka/Rappesbakken på egnet plass, gjennom Bjørnskarddalen med passering Bjørnskardet bak hammer i sør der det er trangest ved utgangen av skaret, gjennom Litlelvdalen forbi Lankajávri og Doaresjavri og over Cahppeslahku til Gearpmeskrysset.

### 1.2 Motorferselsloven

Motorisert ferdsel i utmark og vassdrag reguleres av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag av 10. juni 1977 nr. 82 og tilhørende forskrifter. Formålet med loven er «ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen».

Motorferdsellovens utgangspunkt er at motorferdsel i utmark er forbudt. Skuterløyper er å anse som unntak fra loven og skal kun opprettes dersom det foreligger tungtveiende grunner for det, og løypene ikke kommer i vesentlig konflikt med andre interesser. Klima- og miljødepartementet og Miljødirektoratet har ved flere anledninger presisert at løypenettets totale omfang ikke må økes. I brev datert 17. februar 2014 skriver departementet følgende angående økning av snøskuterløypenettet:

*Departementet har ved flere anledninger gitt uttrykk for at det eksisterende løypenettet i Nord-Troms og Finnmark er omfattende og at det ikke bør utvides ytterligere, jf. bl.a. departementets brev 7. februar 1997, 20. oktober 2010 og 19. april 2012. Det har i denne sammenheng også blitt signalisert at det ikke bør etableres nye løypemetre uten samtidig kutt i eksisterende løypemetre andre steder.*

*Departementet mener at ovennevnte prinsipp bør kunne fravikes i konkrete tilfeller når det gjelder sammenknytning av løyper. Departementet mener at prinsippet som hovedregel bør kunne fravikes når det gjelder sammenknytning av løyper over kommunegrenser og ved sammenknytning med eksisterende løyper i Finland.*

*Departementet forutsetter at Fylkesmannen påser at det ikke skjer en vesentlig utvidelse av løypenettet selv om det ved dette åpnes for nye sammenknytningsløyper uten samtidig kutt i andre løyper.*

Klima- og miljødepartementets rundskriv T-1/96 og Ot.prp.48 (1983-84) og senere presiseringer legger følgende føringer for etablering av nye/endrete snøskuterløyper i kommunene:

1. Løypene må legges slik at de dekker reelle transportbehov.
2. Det kan bare legges ut et fåtall løyper i hver kommune.
3. Snøskuterløypene må ikke legges i sårbare naturvern-, vilt- eller friluftsområder, eller komme i vesentlig konflikt med andre interesser.
4. Løypene må ikke være til vesentlig skade eller ulempe for reindriften (MD-brev av 12.06.97).
5. Forslagene skal være begrunnet.

### 1.3 Forvaltningsloven

Skuterløypene i kommunen er i dag fastsatt i Forskrift om snøskuterløyper, Nordreisa kommune, Troms (FOR-2005-10-24-1249). En endring i løypenettet med næringsløyper vil innebære en egen forskrift og må derfor behandles etter forvaltningslovens kapittel VII. Det fremgår i forvaltningslovens § 37 at forvaltningsorganet skal påse at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes. Dette innebærer at offentlige og private institusjoner, organisasjoner og interessegrupper som forskriften skal gjelde for eller hvis interesser særlig berøres, skal gis anledning til å uttale seg før forskriften blir endret. Videre heter det at så langt det trengs for å få saken allsidig opplyst skal opplysninger også søkes innhentet fra andre.

Saken bør derfor sendes ut på en bred høring før endelig behandling i kommunestyret. I tillegg må høringen om endring av snøskuterløypenettet kunngjøres i minst en lokal avis og på kommunens egen hjemmeside slik at allmennheten får anledning til å sette seg inn i og uttale seg i saken.

### 1.4 Naturmangfoldloven

Rundskriv T-6/09 Om endring i Nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag sier at naturmangfoldlovens § 1 og kapittel II Alminnelige bestemmelser om bærekraftig bruk, og særlig prinsippene for offentlig beslutningstaking i lovens §§ 8-12, jf. § 7, har betydning for avgjørelser etter motorferdselregelverket. Naturmangfoldloven (heretter NML) trådte i kraft 1. juli 2009. NML § 7 sier at prinsippene i §§ 8-12 skal legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet. Det skal derfor i enhver beslutning som fattes ved utøving av offentlig myndighet fremgå hvordan kunnskapsgrunnlaget og miljørettslige prinsipper er vurdert.

Prinsipper som har direkte betydning på motorferdselsområdet er:

- Kunnskapsgrunnlaget (§ 8)
  - Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal bygges på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for å skade naturmangfoldet.
- Før – var – prinsippet (§ 9)
  - Dersom det ikke foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger et tiltak kan ha på naturmiljøet, skal føre-var-prinsippet legges til grunn, jamfør § 9, slik at vesentlig skade på naturmangfoldet unngås ved at det treffes en beslutning på et for dårlig kunnskapsgrunnlag.
- Økosystemtilnærming og samlet belastning (§ 10)
  - Virkninger av et tiltak skal vurderes ut fra den samlede belastningen økosystemet blir utsatt for.
- Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver (§ 11)

- Det er tiltakshaver av det omsøkte tiltaket som skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.
- Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode (§ 12)
  - Det skal tas utgangspunkt i driftsmetoder, teknikker og lokalisering av tiltaket som ut fra en samlet vurdering av den tidligere, nåværende og fremtidige bruken av mangfoldet gir det samfunnsmessige beste resultatet

Hvilken vekt prinsippene i §§ 8 – 12 i NML, sammen ved forvaltningsmålene i §§ 4 og 5, blir tillagt, avhenger av hvilke naturmangfoldverdier som finnes, i hvilket omfang de vil bli berørt og av andre hensyn i saken. For å sikre mest mulig ensartet forvaltning i tråd med prinsippene, kreves det i § 7 i NML at vurderingen og vektleggingen av prinsippene skal framgå av beslutningen. Det innebærer en plikt til å synliggjøre hvordan prinsippene er vurdert i den enkelte sak, i hvilken grad de er relevante, og hvilken vekt de er tillagt.

Dersom forslag til snøskuterløyper berører:

- naturtyper som er truet eller nær truet på Norsk rødliste for naturtyper 2011
- verdifulle naturtyper Norge har et særlig ansvar for
- truede eller nær truede arter på Norsk Rødlister for arter 2010
- verdifulle arter Norge har et særlig ansvar for skal prinsippene i §§ 8-12 tillegges større vekt.

## 1.5 Forholdet til grunneier

Grunneier har rett til å nekte motorferdsel på sin grunn. En tillatelse fra grunneier er derfor en forutsetning for å kunne åpne en snøskuterløype.

Ved utlegging av snøskuterløyper etter nasjonal forskrifts §§ 4 og 8, er det nødvendig å innhente grunneiers samtykke. Lignende vurderinger gjør seg gjeldende når det gis bestemmelser etter forskriftens § 3 annet ledd som regulerer ferdsele til bestemte traséer.

Også når ferdsele kanaliseres til bestemte traséer ved at det settes vilkår for tillatelse etter forskriftens §§ 5 og 6, jf. § 7, bør forholdet til grunneier avklares under saksforberedelsen.

Dersom det er umulig å nå alle grunneiere, f.eks. på grunn av uoversiktlige eiendomsforhold, kan varsel foretas ved kunngjøring i lokalpressen. Det må likevel søkes å nå hver enkelt direkte så langt det er mulig.

## 1.6 Støy

Snøskutere har (med unntak av nye firetakere) et meget høyt støynivå. For snøskuterløyper som legges i tilknytning til bebyggelse (også hytter) må støyforholdene vurderes/utredes. Det bør tas utgangspunkt i kravene som gjelder for vegtrafikkstøy, og man bør holde seg innenfor verdiene for utendørs og innendørs støy som er angitt i rundskriv T-1442 Støy i arealplanleggingen fra Miljøverndepartementet.

Hverdagen til store deler av befolkningen er preget av støyende aktiviteter. Barn vokser opp med et helt annet utvalg av støykilder enn tidligere. Stillhet har etter hvert blitt et knapphetsgode, og støy har blitt en del av folks hverdag.

Lydene som naturen selv lager vil variere fra rundt 20 dBA på stille steder til 70-80 dBA nær elver, bekker og fosser. Vanligvis ligger det naturlige lydnivået ute i naturen på 25-40 dBA. Ved så lave naturlige støynivåer som 25-30 dBA vil alle støykilder kunne oppfattes som sjenerende. Motorferdsel i slike stille områder vil være spesielt påtagelig med tanke på støyproblematikk.

I utgangspunktet er det slik at fravær av støy er en forutsetning for at friluftsliv- og rekreasjonsområder skal ha full verdi. Rekreasjon er et videre begrep enn friluftsliv, da fravær av motorisert aktivitet er en del av definisjonen på hva som er regnet som friluftsliv. I Nord-Troms og Finnmark er bruk av snøskuter langs fastsatte traséer av mange regnet for å være rekreasjon/friluftsliv. Støy må nødvendigvis aksepteres i tilknytning til slike løyper. En vurdering av støy og dens påvirkning på områdene som påvirkes vil imidlertid være en av flere viktige vurderinger som gjøres i forbindelse med oppretting av nye løyper og ved endring av eksisterende traséer.

Støy fra snøskutertrafikk beskrives best gjennom antall støyhendelser, maksimalt lydnivå og varighet av hendelsen. Den største andelen av trafikken vil være på godværsdager der det også vil være mange andre mennesker ute på tur som vil bli forstyrret av støyen.

### 1.7 Om vurdering av innspill

En vurdering av snø- og steinskredfare, samt fare ved ferdsel på vann og vassdrag med tanke på usikre isforhold bl.a. ved inn og utløp av vann. Datagrunnlag hentes fra NVE, Nordatlas og NGI, samt kunnskap fra tidligere utredninger.

Det er gjort en visuell og kvantifiserbar fremstilling av ROS-analysen ved hjelp av en risikomatrix som er supplert med en tekstlig vurdering av risiko og sårbarhet.

Metoden for vurdering av risiko og sikkerhet er hentet fra Miljøverndepartementets veileder for reguleringsplan (2011):

- Rødt indikerer uakseptabel risiko. Tiltak må iverksettes for å redusere denne til gul eller grønn.
- Gult indikerer risiko som bør vurderes med hensyn til tiltak som reduserer risikoen.
- Grønt indikerer akseptabel risiko

Risikomatriksen ser slik ut:

Konsekvens	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig/en viss fare	3. Betydelig/ Kritisk	4. Alvorlig/ farlig	5. Svært alvorlig/ katastrofalt
5. Svært sannsynlig/ kontinuerlig	5	10	15	20	25
4. Meget sannsynlig/ periodevis, lengre varighet	4	8	12	16	20
3. Sannsynlig/ flere enkelttilfeller	3	6	9	12	15
2. Mindre sannsynlig/ kjente tilfeller	2	4	6	8	10
1. Lite sannsynlig/ ingen tilfeller	1	2	3	4	5

- Hendelser i røde felt: Tiltak nødvendig, i utgangspunktet ikke akseptabelt.
- Hendelser i gule felt: Tiltak må vurderes.
- Hendelser i grønne felt: Ikke signifikant risiko, men risikoreducerende tiltak kan vurderes.
- Tiltak som reduserer sannsynlighet vurderes først. Hvis dette ikke gir effekt eller er mulig, vurderes tiltak som begrenser konsekvensene.

Vurdering av sannsynlighet for uønsket hendelse er delt i:

- Svært sannsynlig/ kontinuerlig (5): Skjer ukentlig/ forhold som er kontinuerlig tilstede i området.
- Meget sannsynlig/ periodevis, lengre varighet (4): Skjer månedlig/ forhold som opptrer i lengre perioder, flere måneder.
- Sannsynlig/ flere enkelttilfeller (3): Skjer årlig/ kjenner til tilfeller med kortere varighet.
- Mindre sannsynlig/ kjenner tilfeller (2): Kjenner 1 tilfelle i løpet av en 10-års periode.
- Lite sannsynlig/ ingen tilfeller (1): Kjenner ingen tilfeller, men kan ha hørt om tilsvarende i andre områder.

Vurdering av konsekvenser av uønskede hendelser er delt i:

1. Ubetydelig/ ufarlig: Ingen person eller miljøskader/ enkelte tilfeller av misnøye.
2. Mindre alvorlig/ en viss fare: Få/små person- eller miljøskader/ belastende forhold for enkeltpersoner.
3. Betydelig/ kritisk: Kan føre til alvorlige personskader/ belastende forhold for en gruppe personer.
4. Alvorlig/ farlig: (behandlingskrevende) person- eller miljøskader og kritiske situasjoner.
5. Svært alvorlig/ katastrofalt: Personskade som medfører død eller varig men; mange skadd; langvarige miljøskader.

## Trafikksikkerhet

For traséforslagenes trasé og start-/sluttpunkt vurderes trafiksikkerhet som parkeringsmuligheter, avkjørsler og ev. krysning av vei.

### **Støy**

En vurdering av støy med støysone beregnet ut fra traséen i henhold til Miljødirektoratets veileder for å se om bebyggelse eller kartlagte friluftslivsområder berøres. Det vil også se om verneområder berøres og deretter gjøres en vurdering av hvordan kvaliteten på verneområde vil bli påvirket av aktuelle næringsløyper.

### **Eiendomsforhold**

Oversikt over hvilke eiendommer som berøres av traséforslaget.

### **Kultur**

Det undersøkes hvorvidt foreslåtte traséer berører registrerte kulturminner, jf. Kulturminnesøk/Askeladden.

### **Annet**

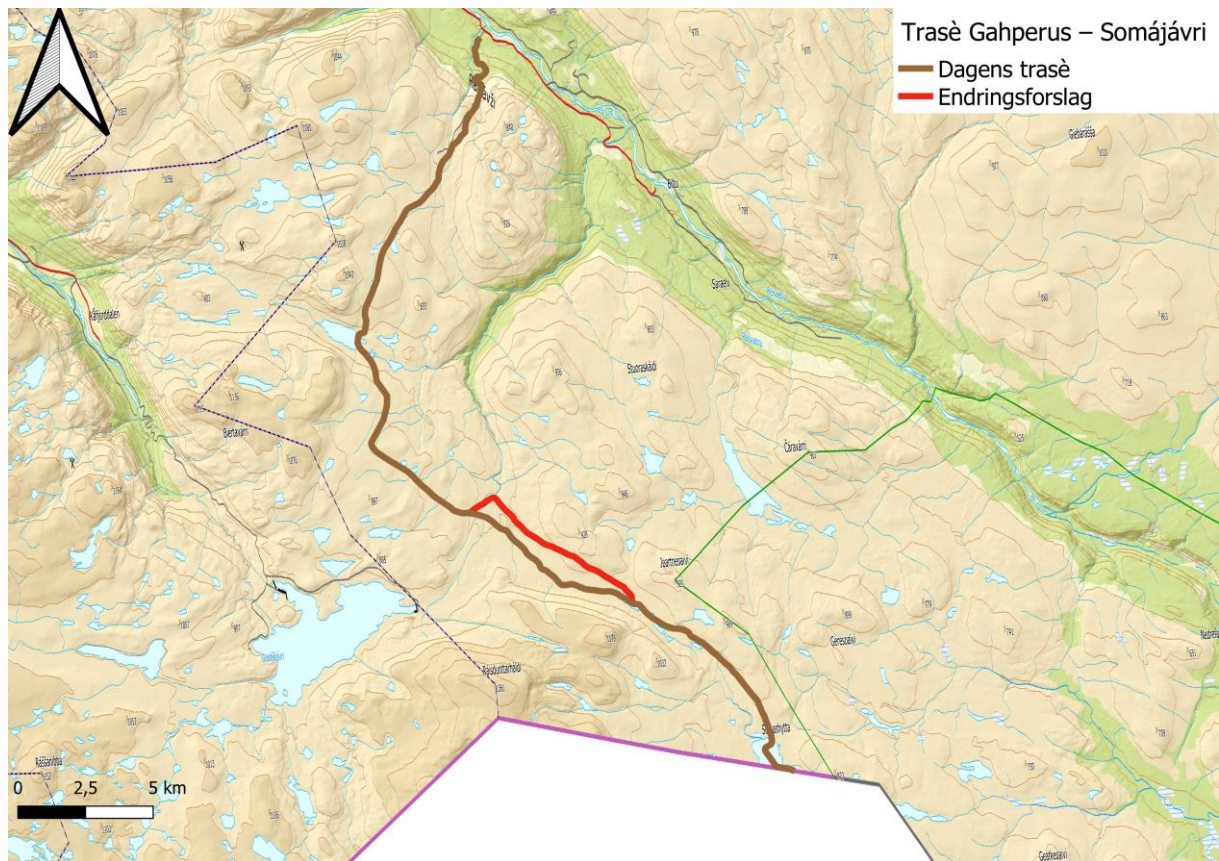
Andre relevante problemstillinger. Benyttes ved behov.

## 2. Innspill til mindre revisjon av forskrift på del av skuterløypetrasè av løype nr 1 Gahperus–Somájávri

### 2.1.1 Innspill fra Nordreisa scooter- og båtforening.

Nordreisa scooter- og båtforening har kommet med et innspill om flytting av del av en løypetrasè på løype nr 1. Det foreslås parallellforskyvning på 7 km av traséen med ca. 1 km fra Biedjoskaidi til Coalbmejávrit, da forholdene for snøskuterkjøring er bedre her.





Figur 1: Forslag til endring av snøskuterløypa i rødt. Dagens trasè er tegnet i brunt.

### 2.1.2 Vurdering av innspill

Løypen gikk før på foreslått trasè, men ble flyttet til nåværende trasè av hensyn til reinbeitenæringa. Uansett er det bare en liten del av løypa som vurderes tilbakeført til den gamle traseen.

### 2.1.3 Natur

Forslaget vil i liten grad endre lengden av traseen. Løypeforslaget går i likhet med nåværende løype i Ráisdúttarháldi landskapsvernområde. Landskapsvernområdet sitt verneformål er å «bevare et særpreget høg fjellsområde med løsavsetninger av stor naturhistorisk verdi, og å gi allmenheten adgang til friluftsliv i et slikt område» Bruk av beltekjøretøy på vinterføre etter løype til Somájávri er unntatt motorferdselsforbudet som fremgår av forskriftens punkt 2.1 om Motorferdsel, jf. forskriftens punkt 2.2 fjerde strekpunkt.

Foreslått endring går tett inntil følgende arter av nasjonal forvaltningsinteresse.

Art	Vitenskapelig navn	Bestandsstatus
Grannavre	<i>Sabulina stricta</i>	NT
Fjellpyrd	<i>Diapensia lapponica</i>	NT
Polarvier	<i>Salix polaris</i>	NT

Kommunen vurderer at foreslått løype i liten grad vil være til sjenanse for overnevnte rødlistearter innenfor den ordinære åpningsperioden som forskriften åpner for (fra november til og med 4. mai).

Foreslått løype blir flyttet bort fra elven, noe som vil være positivt for vassdraget ved eventuell forurensning.

Strekningen berører sensitive artsdata. Uansett blir det vurdert at forslaget ikke vil endre påvirkning fra skuterløypa.

#### 2.1.4 Risiko- og sårbarhet

Risiko	Aktuelt	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Snø og steinskred	Ja	Lite sannsynlig/ingen tilfeller 1	Ubetydelig/ufarlig 1	1	Foreslått løypetrasé ligger i sin helhet utenfor aktsomhetsområde for snøskred, jf. NVE's Aktsomhetskart snøskred med skogeffekt snøskred (08.01.2024).

Risiko	Aktuelt	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Usikre isforhold	Ja	Lite sannsynlig/ingen tilfeller 1	Ubetydelig/ufarlig 1	1	Foreslått delstrekning krysser ingen islagte vann.

#### 2.1.5 Støy

Løpeforslaget er ikke i strid med miljødirektoratets veileder for beregning av minimums støyavstand til boliger.

Den foreslåtte løypeendringen ligger innenfor et svært viktig friluftsområde. Grunnlaget til denne klassifiseringen er at snøskuterløypene tilgjengeliggjør viddeområdene for friluftsliv (ikke snøskuterkjøring i seg selv). Skuterløypene brukes av hundekjørere og skigåere. Isfiske, snarefangst, telt og campingliv utøves ofte med snøskuterløypa som utgangspunkt.

#### 2.1.6 Eiendomsforhold

Forslaget berører GRB 29/1 som er eid av Statskog.

#### 2.1.7 Kulturminner

Det er ingen kulturminner registrert i umiddelbar nærhet til løpeforslaget, jf. kulturminnesøk 05.01.2024.

### 2.1.8 Reindriftsinteresser

Snøskuterløypen ligger i D 36, Cohkolat ja Biertavárri. Både D 36 og D 39 Árdni/Gávvir / Arnøy/Kågen har flyttlei som går gjennom området-

Nåværende skuterløype er skuterløypen som ble utarbeidet i samarbeid med D 36. Forslaget innebærer at noe av løypen returneres tilbake til den gamle løypetraseen. Den gangen ble det argumentert med at nåværende løype ville være positivt for reinbeiteinteressene i forhold til den gamle løypen, da dette skulle forhindre at tamreinen ble jaget opp i høyden mot Ráisduottarháldi. Forslaget vil tilbakeføre sju km av løypen tilbake til den gamle løypen.

D 39 flytter gjennom området mens trasèen enda er åpen. Endring av snøskuterløypen kan derfor ha negative konsekvenser for flyttingen.

### 2.2.1 Innspill fra Oksfjord Familiecamping

Poengterer at det har vært utfordring at den eksisterende skuterløypen ligger 300-500 meter fra campingen når den blir stukket. De søker om å få en permanent tillatelse til å kalle en løype fra campingens deres til eksisterende løype for tilknytningsløype/næringsløype. De har de siste 6 årene vært med å stikke løypen fra grustaket i Oksfjordhamn og til Bjørnskaret og videre sammen med representanter for skuterforeningen. Bekostningen vil håndteres av dem, og det vil bli ingen utgifter for kommunen.

Kommunestyret vedtok 08.02.2024 at tilkoblingsløypen fra Oksfjord familiecamping heller burde bli en offentlig tilkoblingsløype i stedet for næringsløype. Etter telefonsamtale med Norvald Johan Karlsen 22.02.2024 kom det frem at han var positiv til at løypen ble offentlig, så lenge parkeringsplassen til campingens forble privat. Han presiserte at det ikke var kapasitet til at parkeringen til campingens også skulle bli parkering til snøskuterløypen.

Den foreslåtte løypeutvidelsen blir ca. 115 meter lang.



Utskrift fra Norkart AS kartklient

Dato: 22.02.2024

Målestokk: 1:2500

Koordinatsystem: UTM 35N



Figur 2: Kartet viser forslaget til snøskuterløype fra Oksfjord Familiecamping.

## 2.2.2 Vurdering av innspill

### 2.2.3 Natur

På bakgrunn av løypenes nærhet til hverandre så vil naturmangfoldvurderingen gjelde begge løypene. Foreslåtte løyper vil gå direkte fra Oksfjord Familiecamping som ligger rett ved Oksfjordvatnet. Ut fra artskart er det kartlagt flere fiskearter, men ikke plantearter som følge beliggenheten. Det er kartlagt Makrellterne (EN), og gaupe (EN) som er sterkt truet øst for familiecampingen. En løype fra Oksfjord Familiecamping vil ikke vesentlig påvirke artene utover det som er realiteten i dag med tanke på nærheten til løype over Oksfjordvatnet. Nordreisa kommune vurderer at foreslåtte strekninger i liten grad vil være til sjenanse for overnevnte rødlistede arter innenfor ordinær åpningsperiode som forskriften åpner for (fra november til og med 4. mai).

### 2.2.4 Risiko og sårbarhet

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Snø- og steinskred	Nei	Lite sannsynlig/ingen tilfeller <sup>1</sup>	Ubetydelig/ufarlig 1	1	Løypeforslaget faller ikke innenfor utløsnings- eller utløpsområde.
Usikre isforhold	Ja	1. Lite sannsynlig/ingen tilfeller	2. Mindre alvorlig/en viss fare	2	Løypeforslaget er 60 meter fra elveosen, noe som bør være god avstand fra elveosen.

### 2.2.5 Trafikksikkerhet

Ikke relevant for dette innspillet.

### 2.2.6 Støy

Friluftsliv: Løypene er i sin helhet innenfor det kartlagte friluftsområdet Oksfjordvannet og Fiskeelva (ID: FK00034419). Fra områdebeskrivelsen er det et populært område hele året for både lokal og tilreisende. På vinteren arrangeres det årlig isfiskekonkurranse på Oksfjordvannet. Starten på snøskuterløypenettet til fjells går over selve vannet. Nordreisa kommune vurderer at løypene ikke vil medføre støy i viktige eller særlige viktige friluftsområder utover hva som er realiteten i dag.

Bebyggelse: Det er kun bebyggelse for Oksfjord Familiecamping som vil være innenfor buffersone for støy på 60 meter

### 2.2.7 Eiendomsforhold

Løypeforslaget berører gnr./bnr. 58/30.

### 2.2.8 Kulturminner

Det befinner seg ett registrert kulturminne (haug, groplokalitet) i familiecampingområdet. Kulturminnet vil være dekket av is og snø innenfor åpningstidene for løypene slik at Nordreisa kommune vurderer at begge alternativene ikke vil negativt påvirke kulturminnet.

### 2.2.9 Reindriftsinteresser

Løypeforslagene befinner seg i sin helhet i reinbeitedistrikt 35, Favrossorda. Løypeforslagene befinner seg i et stort område kartlagt som sommerbeite. Nordreisa kommune vurderer at en eventuell løype

ikke vil i vesentlig grad negativt påvirke reindriften da forslaget angår en tilknytningsløype på ca. 300 meter til eksisterende løype på Oksfjordvannet.

### 3. Total effekt av forskriftsendringer

#### **Snøskuterløype nr. 1 Gahperus–Somájávri:**

Endringsforslaget vil i liten grad endre påvirkningen av skuterløypen, da der er en forskyvning av liten del av løypen.

Forslaget vil ikke forringe naturen utover det som er situasjonen i dag. Det at løypen flyttes bort fra elven vurderes som positivt, da forurensning i mindre grad vil havne i vassdraget.

For reindriftnæringa kan en endring påvirke adferden til reinen.

De nye aktsomhetsområdene for snøskred berører akkurat nåværende snøskuterløype (**Figur 2**). Forslaget vil derfor være noe bedre egnet med tanke på snøskred.

#### **Løype 4: Oksfjord–Gearpmeskryset:**

Snøskuterløypen blir liggende innenfor rastesonen. En snøskuterløype til Oksfjord vil fjerne spørsmål knyttet til hvordan rastesonen kan nyttes i forbindelse med campingplassen. Løypen vil forlenge løypenettet med 0,115 km. Løypen vil gå på Oksfjordvatnet, som er en del av Oksfjordvassdraget, som er et vernet vassdrag. Vassdraget har laks, sjørøye og sjørørret, men det var særlig betydningen for reindriften som var begrunnelsen for vernet.

Nordreisa kommune vurderer at de foreslåtte løypene ikke i vesentlig grad vil forringe naturmangfoldet i løypen og dets influensområde.

### 4. Bestemmelser i forskriften

#### **Snøskuterløype nr. 1 Gahperus–Somájávri:**

Siden løypen ikke lenger går langs med Čoalbmejohka, må beskrivelsen av løypen endres litt.

#### **Ny beskrivelse av Løypen, der fet skrift viser endringen:**

Fra Gahperus gjennom Gahperusvaggi, via Čohkkajávri, videre på vestsiden av Geatkkutloapmi til Geatkkutjávri. Herfra sørover og passerer vest for Njakkenhanvárri før løypa dreier østover og kommer inn i Ráisuottarhadi landskapsvernområde cirka 450 meter sør for høyde 762 (knekkpunkt på landskapsvernområde grense). **Her fra i siden på Gulpo-oaivváš, så langs Čoalbmejávrrit** og inn til Somajávri i nordøstre ende av vannet. Litt ut på vannet, dreier løypa vestover til ca. midt på vannet, og derfra sørøstover mot landegrensen til Finland.

#### **Løype 4: Oksfjord–Gearpmeskryset:**

Siden løypen utvides må beskrivelsen av løypen endres litt.

#### **Ny beskrivelse av Løypen, der fet skrift viser endringen:**

Fra grustak ved E6, kryss kommunal vei til Buktaveien, over Kjølen til Lavollen over Oksfjordvatnet til Holmen, opp Rahpesjohka/Rappesbakken på egnet plass, gjennom Bjørnskarddalen med passering Bjørnskardet bak hammer i sør der det er trangest ved utgangen av skaret, gjennom Litlelvdalen forbi Lankajávri og Doaresjavri og over Cahppeslahku til Gearpmeskryset. **Over Oksfjordvatnet har snøskuterløypa en utstikker som går til Oksfjord familiecamping.**

