

Vedleggsoversikt

- Vedlegg 1 Oppsummering fra sentrale plandokumenter i berørte områder

- Vedlegg 2 Fylkesarealplan for Fjell-Lappland
- Vedlegg 2.1 Utkast til forslag til fylkesarealplan for Fjell-Lappland
- Vedlegg 2.2 Utkast til fylkesarealplankart for Fjell-Lappland

- Vedlegg 3 Geologi
- Vedlegg 3.1 Geologibeskrivelse
- Vedlegg 3.2 Geologikart

- Vedlegg 4 Brev fra Kystverket: "Innspill i forbindelse med forstudie - Ishavsbanen - Kolari Finland - Skibotn Norge".

- Vedlegg 5 Brev fra Reindriftsforvaltningen i Troms: "Ishavsbanen Kolari-Skibotn. Innspill til forstudie"

Vedlegg 1

Oppsummering fra sentrale plandokumenter i berørte områder

Vedlegg 1

Oppsummering fra sentrale plandokumenter i berørte områder

1.0 Fylkesarealplan for Fjell-Lapland

1.1 Innledning

Kommunene Enotekiö, Kittilä, Kolari og Muonio har i fellesskap utarbeidet fylkesarealplan for disse kommunene. I planen betegnes regionen omfattet av disse kommunene som Fjell-Lapland. Planen er under behandling og forutsettes sluttbehandlet i løpet av høsten. I planen er generell planlegging av arealdisponering koblet sammen med utviklingsstrategier i regionen. I det etterfølgende oppsummeres en del punkter fra planen. Planen og arealplankart er vedlagt som vedlegg 2.

Målsetting

Hovedmålet for Fjell-Laplands region er å utvikle et særpreget og internasjonalt reiselivsdistrikt av høy kvalitet samt å skape mangesidig arbeid og livsopphold for innbyggerne.

For å nå målsetningene sine trenger reiselivet bl.a. høyt tjenestenivå, funksjonell infrastruktur og attraktive omgivelser.

Sikring av livsopphold for befolkningen livsopphold er et naturlig grunnlag og utgangspunkt for utviklingsarbeidet i regioen. Et virksomhetsområde i vekst ved siden av reiseliv som kan bidra til sikring av livsopphold for befolkningen er gruvedrift. Europas største gullgruve er åpnet i Kittilä, mulighetene for jern-, kopper- og gullgruvedrift samt etablering av pelletsfabrikk undersøkes i Kolari og Pajala. Også malmkritiske områder i Fjell-Lapland kartlegges.

Utviklingen i regionen forutsettes basert på samenes rett til å opprettholde og utvikle sin egen kultur som urbefolkning og mulighet for å utvikle tradisjonelle samiske næringsveier.

1.2 Elementer fra arealplanen for Fjell-Lapland

Regionstruktur

De største endringene i regionsstrukturen sammenliknet med det nåværende er kraftig vekst av turistsentre, etablering av gruvedrift i stor skala, veksten av Kittilä og Kolari kommunesentre, veksten av Kilpisjärvi grensehandelsbygd, nedgangen av befolkningstallet på landsbygda og utbedring av trafikkforbindelser.

Trafikknnett og ruter

Ishavsbanen er blitt merket på fylkesarealplanen som en forbindelse som skal utredes for å utvikle banetransport (Hannukainen-Kilpisjärvi- norskegrensen).

Naturvern

Fylkesarealplanen angir nasjonal- og naturparker, myr- og lundvernområder, fuglevann og gamle skoger etablert ved lov og forskrift samt områder som inngår i naturvernprogrammer. Villmarksområdene er angitt med begrensninger i samsvar med villmarksloven. Vernnivået for naturvernområder angitt i arealplanen bestemmes etter reservasjonsgrunnlaget.

Reservasjonsgrunnlaget for hvert enkelt område finnes på områdebeskrivelsene i planbeskrivelsen. Vernnivået kan variere mellom ulike deler av verneområdet avhengig av vernetype.

Kulturomgivelse

I planen er angitt nasjonalt verdifulle landskapsområder, nasjonalt betydningsfulle kulturhistoriske omgivelser samt landsdelmessig eller regionalt verdifulle områder. På samiske bosettingsområder er objekter som beskriver samisk kultur angitt.

Samisk bosettingsområde

Samisk bosettingsområde, spesielt område beregnet for reindrift og fordeling av reinbeitedistrikter og grensen samsvarende med utmarksnæringsloven er også et særtrekk i Fjell-Lapplands regionstruktur. Disse er alle merket i fylkesarealplanen. Med samisk bosettingsområde menes områdene i Enontekiö, Enare og Utsjoki kommuner samt området til Lappland reinbeitedistrikt i Sodankylä kommune.

Kraftledninger

Det er avdekket behov for forbedring av kraftledningene helt opp til Kilpis.

I fremtiden burde man forberede seg til byggingen av 400 kV ledning til Nord-Norge. Det er angitt linjedragning for denne forbindelsen fra Petäjäskoski over Kittilä og Enontekiö til Nord-Norge. Ledningen ville tjene til utnyttelsen av betydelige vindkraftmuligheter i Nord-Norge.

1.3 Hovedelementer fra konsekvensanalyse av fylkesarealplanen

Sentrale konsekvenser

Fylkesarealplanen bidrar til utvikling av næringslivet i området samt bevaring av verdifulle kultur- og naturobjekter.

Mest betydelige endringer oppstår av gruveprosjekter og reiseliv samt utvikling av trafikk- og kommunaltekniske nett knyttet hovedsakelig til de. Økningen av næringslivsfunksjoner, spesielt prosjekter knyttet til gruvevirksomhet og en del av utbyggingen av områder for vindkraftverk kan påvirke naturverdier negativt.

Påvirkninger på reinnæring og reindrift

Reindrift og reinnæring baserer seg på muligheten til å beite på store sammenhengende områder.

Særlover (som for eksempel områder spesielt beregnet på reindrift) og etablering av hindergjerder mellom reinbeitedistrikter bidrar til å ta hensyn til reindrift i planlegging av arealdisponering og gjennomføring av prosjekter. Tiltakene i arealplanen er bevarende av karakter.

Påvirkninger på rekreasjonsbenyttelse, reiseliv og andre næringer

Utvikling av vei- og baneforbindelser i overensstemmelse med arealplanen vil utbedre forbindelser over fylkesgrensen som gagnar reiselivet. Tiltakene støtter mulighetene til å benytte og utvikle områder og reiselivstjenester av karaktermessig ulike typer i overensstemmelse med målsettingene for planen. Områder som betjener rekreasjonsvirksomhet ligger i nærheten av reiselivsområder og bidrar til utvikling av de. Gruvedriftsområder betjener hele fylket ved å øke sysselsetting og tilby nye og mangesidige levemuligheter for industri- og transportbransjen.

Påvirkninger på trafikk- og kommunaltekniske nett

Utviklingsbehovene lagt frem i forslaget til fylkesarealplanen støtter samfunnsstrukturen i området og fremmer målsettingene satt for transportsystemet i fylkesarealplanen.

Trafikkorridoren for Nordlysvegen forbedrer muligheten for å utvikle energi-, transport- og kommunikasjonsforbindelser viktige for landsdelen og landet. Utbedring av andre veiforbindelser gjør forbindelsene mellom øst og vest i den økonomiske regionen raskere i tillegg til nordvestlige forbindelser.

Kraftledningsforbindelse fra Kivilompolo til Norge forbedrer forsyningssikkerheten både på norske og finske strømnnett.

Påvirkninger på samisk kultur

Sikring av samiske bosettingsområder og dertil tilknyttede planbestemmelser påvirker samenes stilling ved å øke bevisstheten om samenes rettigheter også hos andre enn myndigheter. Trafikken som oppstår som følge av veksten i reiseliv samt ferdsel i terrenget forårsaker ulemper for reindrift. Sentralisering av veksten av reiselivstjenester avgrenser ferdsel skadelig for reindrift.

Likeledes er påvirkningene ved en gjennomføring av baneforbindelsen, som skal utredes for å utvikle sportrafikken mellom Kolari og Kilpisjärvi, skadelige for reindrift.

Påvirkninger over grensen mellom Finland og Norge

Utviklingspolitisk planlegging av trafikkorridor for Nordlysvegen fremmer mulighetene til å utføre internasjonale prosjekter for utvikling av trafikk-, energi og kommunikasjonsnett. Sammen med planer for forbindelsesbehov for kraftledningsforbindelsen Petäjäskoski- Alta støtter de utvikling av nordisk energioverføringsnett og på denne måten mulighetene for å

utvikle vindkraftverksområder i Norge. Utvikling av energinett og forbindelser for informasjonsteknologi fra Kilpisjärvi til Norge ville også ha en positiv påvirkning på funksjonen til regionale nett.

Kraftledninger til norsk side vil ha skadelige påvirkninger på landskapet og karakteren til villmarksområdet samt for reindriverne i området. På grunn av vedlikehold av kraftledninger forsøker man å bygge ledningene i nærheten av eksisterende veier. Linjedragningen av kraftledningen på norsk side er ennå ikke planlagt. Ved gjennomføring av planleggingen er det vanligvis mulig å unngå skadelig påvirkning på verdifulle naturområder.

Påvirkninger på naturforhold og landskapet på norsk side har ikke vært mulige å utrede i denne fasen for forslag til plassering av kraftlinjer foreligger ikke på norsk side.

Utvikling av tjenester og sysselsettingsmuligheter på områder ved grensen har påvirkning også på livskraften på områder i Sverige. Planer for forbindelsesbehov samt industriområder knyttet til gruveprosjektene i Kolari fremmer også mulighetene for realisering av gruveprosjektet i Pajala på svensk side og minker ulempene som trafikken har på bosetting. Realisering av gruveprosjekter ville påvirke næringslivsfunksjonene og sysselsettingsmulighetene for beboere på nærområdet positivt.

1.4 Oppsummering av hovedkonflikter knyttet til etablering av Ishavsbanen på finsk side

Innledning

Ishavsbanen vil legge til rette for ny utvikling og videreutvikling av næringer i Fjell-Lappland. Samtidig kan også Ishavsbanen gi konflikter for noen av disse næringene. Spesielt gjelder dette reiselivsnæringer basert på naturverdier og landskapsopplevelser. Tilsvarende kan etableringen av Ishavsbanen gi konflikter for reindriften.

Foreløpig baseres trasé for Ishavsbanen på skissert trasé i Fylkesarealplan for Fjell-Lappland. Nærmere fastlegging av aktuelle traséer forutsetter grundige konsekvensutredninger av alle miljø og næringsinteresser samt andre forhold. I det etterfølgende oppsummeres en del av hovedproblemstillingene knyttet til konflikter i de ulike områdene basert på opplysningene i Fylkesarealplan for Fjell-Lappland.

Reindrift

En betydelig del av Ishavsbanen vil gå gjennom prioriterte områder for reindriften. Hele strekningen fra om lag 3 mil nord for Muonio og til norskegrensen er prioritert for reindriften. I dette området må det legges særlig vekt på å finne løsninger som sikrer at reindriften får drive videre som før. For å få dette til forutsettes det gjennomført grundigere kartlegging av hvilke områder reindriften bruker til ulike formål og hvilke trekkveier som må beholdes for å opprettholde driften. I områder hvor det er behov forutsettes etablert miljøtunneler for å sikre nødvendig kryssing over Ishavsbanen.

Hovedelementer i konflikter knyttet til aktuell trasé for Ishavsbanen

Generelt synes konfliktene å være høyest i den nordlige delen av området mellom Kolari og grensen til Norge. Dette har sammenheng med at her er de samiske interessen sterkest og reindriften har næringsinteresser her. I tillegg er det verdifulle landskapsområdene her, og det drives en betydelig reiselivsnæring i området omkring Kilpisjärvi basert på naturoplevelser.

Området norskegrensen - Kilpisjärvi

Her ligger flere områder med naturverdier(naturvernområde, landskapsvern) og områder avsatt for utvikling av turisme basert på eksisterende bruk av området.

Kilpisjärvi – Kaaresuvanto

De første 4 milene på strekningen Kilpisjärvi mot Kaaresuvanto går foreslått trasé gjennom områder avsatt til jord og skogbruk. Hovedkonfliktene her vil være knyttet til reindrift og i den grad miljøkartleggingen avdekker spesielle problemstillinger.

Videre nedover til og et stykke forbi Kaaresuvanto følger traséen (og på deler av strekningen går den innom) område avsatt til landsbygduitvikling med betoning på samisk kultur. Området er for øvrig avsatt til jord og skogbruk.

Om lag 14 km av traséen krysser naturvernområde som ligger like nordvest for Kaaresuvanto. Naturvernområdet er beskyttet av naturvernlovgivning.

Kaaresuvanto- Muonio

Foreslått trasé går gjennom områder avsatt til jord og skogbruk. Hovedkonfliktene her vil være knyttet til reindrift særlig i den delen av området som ligger nærmest Kaaresuvanto og er prioritert til reindrift. Øvrig konflikt vil i hovedsak være knyttet til problemstillinger som miljøkartleggingen avdekker.

Område ved Munio

Her vil traséen for Ishavsbanen gå langs eller krysse områder med ulike nærings- og brukerinteresser som må avklares.

Resterende trasé mot Kolari

Foreslått trasé går gjennom områder er avsatt til jord og skogbruk. Konflikter vil i hovedsak være knyttet til problemstillinger som miljøkartleggingen avdekker.

2.0 Fylkesplan for Troms og arealplaner for Skibotn

2.1 Utvalgte elementer fra Fylkesplanen for Troms

I det etterfølgende er en del punkter fra Fylkesplanen gjengitt som viser hvordan Ishavsbanen kan inngå i målsettingen med utviklingen av Troms.

Hovedtema

Hovedtema i fylkesplanen er:

- kompetanse
- næringsutvikling
- logistikk og infrastruktur

Dette er områder av stor betydning i det regionale utviklingsarbeidet, som også kommunene og fylkeskommunens øvrige samarbeidspartnere i høy grad har vært opptatt av. Det regionale utviklingsarbeidet spenner likevel over et videre felt enn disse temaene.

Fylkeskommunens rolle

Utviklingsarbeid i Troms skjer i en nasjonal og internasjonal kontekst. Det er derfor nødvendig å samhandle med aktører ikke bare nasjonalt, men også utenfor egne landegrenser.

Internasjonal aktivitet på bred basis, innen kultur, utdanning, helse og forskning mv, er et aktivum for næringsøkonomisk samarbeid. Fylkeskommunen vil her ha viktige oppgaver som formidler og nettverksbygger. Strategien om å forsterke fylkeskommunens rolle som regional utviklingsaktør må også gjelde på det internasjonale område.

Visjon

Troms fylkeskommune ønsker å arbeide aktivt for å gjøre nordområdene attraktive for befolkningen basert på miljø sikkerhet, bærekraftig utvikling og lokal ressursforvaltning.

Det er en forutsetning at vekst og velferd i nord skal stå i fokus. Fylkeskommunen ønsker en nordområdepolitikk for nord i nord. Det er de rike ressursene i og utenfor landsdelen vår som gjør at vi for tida nyter stor oppmerksomhet også utenfra. Fylkesrådet sier derfor at: "Mulighetene i nord skal utnyttes i fellesskap for å skape livskraftige samfunn preget av nytenking og fremtidstro." Gjennom bevisst satsing på miljø, bærekraft, kunnskap og kompetanse skal vi skape nye og attraktive arbeidsplasser.

Overordna mål

Bærekraftig utvikling

All virksomhet i Troms skal bygge på prinsippet om bærekraftig utvikling, som sikrer at naturgrunnet bevarer og overleveres til framtidige generasjoner.

Regional utvikling (regionalt basert bosettings- og næringsutvikling)

Hovedtrekkene i bosettingsmønsteret i Troms skal opprettholdes ved å styrke hele senterstrukturen og skape livskraftige lokalsamfunn. Det skal tilrettelegges for et utviklingsorientert, nyskapende og konkurransedyktig næringsliv. Infrastruktur skal fokuseres som grunnlag for regional utvikling i Troms:

- Konkurransedyktige utdannings-, forsknings- og utviklingsmiljøer skal videreutvikles.
- Infrastruktur for transport og telekommunikasjon skal forvaltes og utvikles for å gi samfunns- og næringsliv vilkår for utvikling og markedstilgang på nivå med landets sentrale regioner.

Næringsutvikling

Overordnet målsetting for næringsutviklingen i perioden er:

- Det skal tilrettelegges for et utviklingsorientert, nyskapende og konkurransedyktig næringsliv.

Internasjonale rammevilkår og samarbeidstiltak

Internasjonalt samarbeid gir økt potensiale for verdiskaping og bedre konkurransevne i næringslivet.

Innsatsområder

Videreutvikle den regionale utviklingskompetansen gjennom kunnskapsoppbygging, strategiske regionnettverk, deltakelse i internasjonale program samt i internasjonale fora for regionalpolitikk.

Stimulere bedrifter til samarbeid over landegrenser, og til utforsking av nye markedsmuligheter.

Logistikk og infrastruktur

Det overordna målet er:

- Infrastruktur for transport og telekommunikasjon skal forvaltes og utvikles for å gi samfunns- og næringsliv vilkår for utvikling og markedstilgang på nivå med landets sentrale regioner.

Transportinfrastruktur

Gjennom behandlingen av de strategiske perspektivene for Nasjonal transportplan 2006-2015 har Troms understreket samferdselens betydning for nærings- og samfunnsutviklingen i regionen. Strategisk analyse for Troms understreker den nasjonale betydningen marine næringer i fylket vil ha for framtidig verdiskaping, og det vil derfor også være en nasjonal utfordring å legge til rette for å utnytte dette potensialet.

Nordlige transportkorridorer, overordna transportsystem

For å ivareta nasjonale interesser og fremme regionalt basert verdiskaping i Nordområdene, må det investeres i nasjonale og internasjonale transportkorridorer.

Det er viktig å bidra til utvikling og samarbeid knyttet til transport og logistikk knutepunkt i Nordområdene. Historisk har det alltid vært en handelsveg mellom kysten av kontinentet, Nordsjøen med forgreininger øst og vestover, og videre langs Norskekysten til Nordvest-Russland.

For Troms er det også svært viktig å sikre transportvegene mot Øst- og Sentral Europa.

Kommentar:

I Fylkesplanen angis flere konkrete prosjekter basert på utvikling av transportkorridorer fra dagens løsningen blant annet Tromsbanen som er en jernbaneforbindelse mellom Tromsø og Narvik.

Ishavbanen vil bringe inn helt nye forutsetninger og muligheter. Hele transportsystemet i regionen må ses i sammenheng med en realisering av Ishavsbanen.

2.2 Arealplaner og arealbruk i Skibotn

Arealplan generelt

Storfjord kommune har utarbeidet forslag til kommuneplanens arealdel for perioden 2007 – 2019. Planen er vedtatt og er en viktig del av kommunens langsiktige planlegging hvor behovet for vern og utbygging skal samordnes i tråd med kommunale mål og innenfor rammen av nasjonal arealpolitikk.

Behovet for utbygging og vern endres over tid og nye prioriteringer i arealpolitikken gjør det nødvendig å se arealbruken opp mot annen planlegging i kommunen. Derfor skal kommunestyret løpende og minst en gang i valgperioden vurdere behovet endringer i kommuneplan.

I dette prosjektet omtales kun Skibotn og Skibotndalen opp til grensa mot Finland. Blant de målsettingene som er omtalt i kommuneplan, er det her gjort et utvalg for nevnte område.

Mål for utvikling av området Skibotn og Skibotndalen

Boligbygging: Ny boligbyggingen skal først og fremst konsentrere seg om Skibotn sentrum, det vil si arealene mellom Olderelv og Skibotn kai.

Kommunen vektlegger i denne sammenheng høy utnyttelsesgrad eksisterende infrastruktur og kommunaltekniske anlegg.

Fritidsbebyggelse: Hyttebygging tillates innen relativt tettbygde hyttefelter. Det vektlegges en lokalisering av hyttefeltene slik at konflikter i forhold til jordbruk, skogbruk, reindrift og kulturminne minimaliseres. I arealplanen er det foreslått utbygging av 20 hyttefelter fordelt over hele kommunen.

Planen legger til grunn at området fra Rowjohka og til grensen mot Finland skal forbeholdes friluftslivsaktivitet og i liten grad utnyttes til fritidsbebyggelse ut over dagens nivå.

LNF-områder: Lettdrevne og produktive jordbruks, skogbruks- og beitearealer skal i størst mulig grad bevares som sammenhengende områder for primærnæringenes framtidige behov.

All utbygging i LNF-området skal skje i samsvar med plan. Kommunens målsetting om å gjennomføre en planprosess hvor alle avklaringer er gjort.

Skibotndalen mellom Rowjohka og grensen mot Finland skal forbeholdes bruk til friluftslivsaktiviteter på grunn av området mange naturkvaliteter og tilgjengelighet.

Råstoffutvinning: Sand og grusressursene i Storfjord kommune representerer store verdier som skal sikres arealmessig for framtidig råstoffutvinning.

Friluftsliv: De mest verdifulle friluftsområdene skal sikres for framtidig bruk gjennom regulering og kommunalt erverv av arealene.

Kommunikasjonssystemet:

- Framtidig E6 skal gå gjennom Skibotn sentrum.
- Forslag til jernbanetrasé Finland – Skibotn er lagt inn på arealplankartet. Forslaget er ikke bindende og tiltaket er ikke utredet.

Annen arealbruk - naturvern

Vern av arealer etter Naturvernloven betyr at det innføres strenge restriksjoner på bruk og tiltak som kan medføre endringer i naturmiljøet.

Følgende områder på arealplankartet er båndlagt etter lov om naturvern.

- Skibotnutløpet naturreservat - fredningsformål elvedelta.
- Røykeneselva naturreservat - fredningsformål kystnær furuskog.
- Lullefjellet naturreservat - fredningsformål skogområde og Nordens største kalkfuruskog.

Annen arealbruk – vassdragsutbygging

Storfjord kommune har utarbeidet en kommunedelplan for småkraft som totalt omhandler 29 vassdrag med et samlet kraftpotensiale på 385 GWh. Planen er sendt til politisk behandling, men det foreligger ingen avklaring på hvilke prioriteringer og valg som blant annet kan forventes for Skibotn og Skibotndalen. Følgende vassdrag for Skibotnområdet inngår i plan

Kidelve	Falsnesfjellet, nedre del av Skibotn.
Olderelva	Øst for sentrumsområde i Skibotn
Lullejohka	Nedre del av Skibotndalen i Lullefjellet naturreservat
Rovvejohka	Midtveis opp Skibotndalen
Slåttelva	Øvre del av Skibotndalen
Biedjojohka og Didnojohka	Øvre del av Skibotndalen.

2.3 Landskap, bruk og miljøhensyn

Landskapet

Skibotn og Skibotndalen ligger innenfor landskapsregionen "Indre bygder i Troms". Karakteristiske trekk for regionen kan sammenfattes som en typisk dalregion, skjermert av høye fjell, steile fjellsider og med et tilnærmet innlandsklima. Furuskogen dominerer, og har i disse områdene sin største og beste utvikling. I overgangen mot fjellet dominerer bjørkeskogbeltet.

Dalstrukturen er velutviklet, men til forskjell fra de andre dallandskapene i regionen framtrer Skibotndalen uten forgreininger og med en uryddig dalbunn med breitt morenedekket i de nedre delene til steile skråninger hvor elva har skåret seg dypt ned i fjellet i de øvre delene. Relieffet er stort hvor omkringliggende fjelltopper strekker seg opp til 12-1500 moh. Flere særpregede fosser preger dalsidene.

Bruken

Områdets særegne natur og klima gjør at bruken er stor og antallet tilreisende fra kommunene rundt Skibotn er betydelig. I denne forbindelse har det etablert seg flere små næringsvirksomheter med ulike typer servicetilbud som blant annet retter seg mot camping, hytteutleie, fiske, guiding mm. Primærnæringene (småfe og reindrift) i området representerer også en viktig del av bildet som gir identitet og verdi til tettstedet og dalen.

Tilreisende som på egen hånd ønsker å bruke området representerer den største brukergruppen, og de søker oftest aktiviteter som bærplukking, fiske etter ørret, røye og laks, turgåing samt andre naturopplevelser som prektige fossefall, vegetasjon og flora, dyre og fugleliv mm. En samlet vurdering av området basert på naturlandskapet, dagens bruk samt inngrep, vil gi området en middels til stor verdi.

Miljøhensyn

Områdets næringsvirksomhet og bebyggelse samt landskapets villmarkspregede natur, gjør det nødvendig å ha oppmerksomheten rettet mot de miljømessige sidene av alle nye tiltak som ønskes etablert i området. Først og fremst må det vises betydelig forsiktighet når det gjelder nyetableringer og nye barriereskapende inngrep og de mest sårbare områdene må gis spesielle avbøtende tiltak.

Ny jernbanetrasé fra Finnland til Skibotn er planlagt langs to traséer - alt I langs sørsiden av Skibotndalen og alternativ II langs nordsiden. Traséalternativ I viste seg på et tidlig tidspunkt å være ugunstig på grunn av tekniske/økonomiske forhold, konflikt i forhold til eksisterende vannkraftverkstunneler i fjellet og hensynet til planlagt infrastruktur i Skibotn sentrum.

Traséen på nordsiden av Skibotndalen ble av den grunn valgt til ny jernbanetrasé.

I arbeidet med traséen vil følgende miljøhensyn være meget viktig å ta hensyn til.

- **Reindriften**

Presset på reindriftingsarealene i Skibotn er stort. Naturbasert reiseliv øker og skaper økt forstyrrelser. Alternative reinbeiter finnes ikke. Ved at betydelige deler av traséen er lagt i tunnel vil konsekvensene av tiltaket reduseres.

- **Bebyggelse**

Områder med eksisterende bolig- og fritidsbebyggelse må gis spesiell oppmerksomhet på grunn av støynivået fra jernbanen. Foreløpige trasévurderinger viser at hyttefeltet ved Steinelva i Skibotndalen ikke berøres pga. at traséen passerer området i tunnel.

Boligfeltene i Skibotn sentrum må vurderes nærmere pga avstanden mellom jernbane og bolig. Hyttefeltet ved Røykenesbukta skal vurderes nærmere på grunn av den nære beliggenheten mellom malmhavna og eksisterende hyttefelt.

- **Verneområder**

Jernbanetraseen passerer verneområder Lullefjellet- og Røykeneselva naturreservat i tunnel. Ingen av områdene berøres fysisk ved at jernbanetraseen.

- **Vannkraftutbygging.**

Storfjord kommune har ikke vedtatt kommunedelplan for småkraft. Det er av den grunn ikke kjent hvilke prosjekter som vil være aktuell for utbygging. Det kan på nåværende tidspunkt se ut som det ikke vil oppstå konflikt mellom jernbane og planlagt vannkraftutbygging

- **LNF-områder**

Jernbanetraseen blir for store deler av strekningen mellom Finnlands grense og Skibotn å ligge i område som i kommuneplanens arealdel er avsatt til LNF-formål.

Tiltaket kan ikke sees å komme i konflikt med planmessige forhold av stor interesse og/eller tyngde.

- ***Kommunikasjonssystemet / infrastruktur.***

Øst for Skibotn sentrum deles jernbanetraseen opp i en nordre trasé som går til malmhavna på Røykeneset. En søndre trasé går i tunnel bak sentrum og som dagtrase mellom Skibotnelva og Falsneset.

Både Storfjord kommune og Statens Vegvesen er involvert i prosjektarbeidet og vil sørge for nødvendig koordinering av offentlig og kommunal infrastruktur i det videre planarbeidet.

Vedlegg 2	Fylkesarealplan for Fjell-Lappland
Vedlegg 2.1	Utkast til forslag til fylkesarealplan for Fjell-Lappland
Vedlegg 2.2	Utkast til fylkesarealplankart for Fjell-Lappland

Vedlegg 2.1

Utkast til forslag til fylkesarealplan for Fjell-Lappland

UTKAST TIL FORSLAG TIL FYLKESAREALPLAN FOR FJELL-LAPPLAND

Sammendrag av planbeskrivelsen



ROVANIEMI 2009

HVA ER EN FYLKESAREALPLAN OG HVILKEN PÅVIRKNING HAR DEN?

Fylkesarealplan er en generell plan for grunnleggende løsninger for regionens samfunnsstruktur og arealdisponering for de neste 10-20 år. Arealreservasjoner foretas bare for den del og så detaljert som det er behov for ut fra nasjonale eller fylkets målsetninger eller for å samordne arealbruken i flere enn én kommune. Arealplanen av fylkesplan for Lappland utarbeides regionalt.

Arealdelen av fylkesplan har stor rettslig betydning. Fylkesarealplan fungerer som rettleiding når arealdelen av kommuneplanen eller reguleringsplanen endres, samt ved igangsetting av tiltak forøvrig for å tilrettelegge for bruk av arealer. Myndighetene skal ta hensyn

til fylkesarealplanen, etterstrebe gjennomføring av arealplanen og se til at man med tiltakene ikke vanskeliggjør gjennomføring av arealplanen. Byggebegrensning gjelder på områder som er presentert for rekreasjons- eller verneområder eller nettverk eller områder for trafikk eller teknisk vedlikehold i fylkesarealplanen.

I fylkesarealplanen skal de nasjonale målene for arealbruk tas hensyn til, konkretiseres og presiseres samt settes sammen med regionale og lokale mål og viderefremmes til kommunal arealplanlegging og annen planlegging av arealdisponering.

OPPGAVEN AV OG MÅLENE FOR FJELL-LAPPLANDS FYLKESAREALPLAN

Målet med fylkesarealplanen er å kople generell planlegging av arealdisponering sammen med regionens utviklingsstrategier. Målet er å planlegge arealreservasjoner for ulike funksjoner, utviklingssoner, trafikkforbindelser og prinsipper for arealdisponering på en måte som fremmer beboernes muligheter for livsopphold og trivsel på en bærekraftig måte. Fylkesarealplan er et utviklingsdokument hvilket også kommer frem av arealplankoder. En ny type koder er bl.a. mange slags utviklingssoner.

Hovedmålet for Fjell-Lapplands region er å utvikle et særpreget og internasjonalt reiselivsdistrikt av høy kvalitet samt å skape mangesidig arbeid og livsopphold for innbyggerne.

Som støtte for å kunne nå målsetningene sine trenger reiselivet bl.a. høyt tjenestenivå, funksjonell infrastruktur og attraktive omgivelser. Det å sikre befolkningens livsopphold er et naturlig grunnlag og utgangspunkt for utviklingsarbeidet.

I hovedmålet fremheves reiselivets stor betydning for regionen. Fjell-Lappland har utviklet seg til en viktig nasjonal reiselivsregion. De største turistsentrene Levi og Ylläs konsentrerer seg mest om vinteraktiviteter, Olos sesongen for første snø og biltesting, Hetta og Pallas naturturisme og

Kilpisjärvi perioden for siste snø. Alle strever etter å bli helårs områder ved å gjøre aktivitetene sine mangesidigere, bl.a. ved hjelp av ulike tilstelninger og produkter knyttet til sommerturisme så som golf, parker for stavgang, tur- og sykkelruter og fisketurisme samt ved å utnytte Pallas-Yllästunturi nasjonalpark i sentrum av reiselivsområdet. De nåværende 40 000 sengeplasser på området antas å øke til 80 000 sengeplasser innen år 2020 og de nåværende cirka 3,5 millioner overnattingsdøgn til cirka 8 millioner.

Et virksomhetsområde i vekst ved siden av reiseliv er gruvedrift. Europas største gullgruve er åpnet i Kittilä, mulighetene for jern-, kopper- og gullgruvedrift samt etablering av pelletsfabrikk undersøkes i Kolari og Pajala. Også malmkritiske områder i Fjell-Lappland kartlegges.

Skogdrift er fortsatt en viktig faktor for lokaløkonomien og som produsent for råvarer til skogindustrien i regionen. Det festes mer oppmerksomhet enn tidligere ved tilpasning av skogdrift, reiseliv og reindrift.

Betydningen av jordbruk, reindrift og utmarksnæringer som næringsveier er fortsatt stor på områder med spredt bosetning. I utviklingen av landsbygda ses økingen av mindre bedriftsvirksomhet og foredling som en del av tjenestekjeden for reiselivet. I utviklingen av næringsveier og tjenester forsterkes samarbeidsprosjektene med Sverige og Norge.

I arealdisponering av samiske bosettingsområder tas samenes rett til å opprettholde og utvikle sin egen kultur som

urbefolkning hensyn til for å sikre utviklingsforutsetningene for tradisjonelle samiske næringsveier.

FYLKESAREALPLAN

Regionstruktur

Regionen blir mest utnyttet til land- og skogbruk, reindrift og utmarksnæring, naturvern, reiseliv og gruvedrift.

Sentralnett for fylkesarealplanen består av hovedtettstedene i Enontekiö, Kittilä, Kolari og Muonio, turistsentrene Levi, Ylläs og Olos, 18 bygdesentre på landsbygd samt Kilpisjärvi som har fått koden område for sentrumsfunksjoner og bygdesentrum. I tillegg til store sentre finnes det også mindre reiselivsområder på området som bl.a. Pallas, Hetta og Lainio samt Saananjuuri og Salmivaara reiselivsområder i Kilpisjärvi.

De største endringene i regionsstrukturen sammenliknet med det nåværende er kraftig vekst av turistsentre, etablering av gruvedrift i stor skala, veksten av Kittilä og Kolari kommunesentre, veksten av Kilpisjärvi grensehandelsbygd, nedgangen av befolkningstallet på landsbygda og utbedring av trafikkforbindelser.

Målområder for utvikling

Som målområder for utvikling er attraksjonsområdene for reiseliv samt målområdene for utvikling av landsbygda med spesiell fremhevelse av samisk kultur på en del av områdene i Enontekiö. Prinsippkoder for utvikling er utviklingspolitiske retningslinjer og ikke egentlige arealreservasjoner. Med disse vises til områder som har særskilte forutsetninger for utvikling. Å bli plassert på et målområde for utvikling er et positivt tillegg for avgjørelsen av prosjektfinansiering men å forbli utenfor dem er ingen hindring for finansiering av gode prosjekter.

Metoder for utvikling av **områder med reiselivsattraksjoner** er bevaring og skjøtsel av natur- og kulturomgivelser, hensynstaking av naturlandskaper synlige fra hovedveier og ruter i skjøtselen av skogsområder, skjøtsel av landskapet langs veiene, vedlikehold av veier og traséer, god skilting og veivising til stedene, felleskart, kartlegging av objektene, planlegging av forbindelsene, felles markedsføring av objektene. Man burde lage en funksjonell utviklingsstrategi og

kommuneplanens arealdel med rettspåvirkning for de viktigste delene av områder med særskilt reiselivs attraksjonskraft.

I Fjell- Lapplands fylkesarealplan har man presentert tre utviklingssoner for turisme og rekreasjon; Peera - Kilpisjärvi - norskegrensen, Karesuando – Lavivaara og Levi-Ylläs-Olos-Pallas-Hetta.

Målsettingene for **målområder for utvikling på landsbygda** er generelle og ansvaret for realiseringen av dem ligger hos flere aktører. Man prøver å utvikle bygdene ved hjelp av små foretak, reiseliv og feriebosetting. Man prøver å fortsette å dyrke de beste åkrene. Byggingen burde være tilpasset tradisjonelle bygdeomgivelser. Å presentere målområder for bygdeutvikling i arealplanen betyr ikke at andre områder ikke skulle utvikles på tilsvarende måte men at det presenteres områder som har særskilte forutsetninger for dette.

Man har presentert ni soner som målområder for utvikling for landsbygda i fylkesarealplanen for Fjell-Lappland: Kurtakko – Venejärvi – Vaattojärvi, Tapojärvi – Kaalamaniemi – Kihlanki, Lappea – Väylänpää, Sirkka - Köngäs - Rautuskylä – Hanhimaa, Alakylä - Helppi, Kelontekemä - Tepsa, Kuusajoki – Kuivasalmi – Kiistala, Sonkamuotka – Ylimuonio og Vuontisjärvi – Peltovuoma – Nunnanen.

I tillegg til ovennevnte er generelle egenskaper for **målområder for utvikling på landsbygda som fremhever samisk kultur** reservert i fylkesarealplanen for Fjell-Lappland reindrift, utmarksnæringer og omgivelser som uttrykker samisk kultur. Man prøver å støtte bygdene på en måte som sikrer og utvikler samisk kultur og næringsveier. Byggingen burde tilpasses tradisjonelle omgivelser og byggeskikk.

I fylkesarealplanen har man påpekt to målområder for utvikling på landsbygda hvor den samiske kulturen fremheves: Kuttanen – Karesuando – Ropinperä og Leppäjärvi – Palojärvi – Näkkälä.

Trafikknnett og ruter

Hovedårer for trafikken i arealdisponeringen for Fjell- Lappland består av hovedveiene og fremfor alt riksvei 21 og stamveiene med beste forutsetninger for opprettholdelse og utvikling av tjenester for beboelse og næringsliv. Veinettet presentert i fylkesarealplanen følger hovedsakelig den nåværende klassifiseringen av og retningslinjene for veier. I fortsetningen er målsettingen å forlenge veien E 45 fra Karesuando i Sverige via Hetta til Norge.

I utviklingen av trafikkforbindelsen mellom Enontekiö og Enare har man undersøkt tre alternativer: Nunnanen-Lisma, Pokka-Pulju og Lompolo-Vierelä. Hvert alternativ har betydning for lokaltrafikk og redningstjeneste. Lompolo – Vierelä, som følger den nåværende skogsveien, er merket som forbindelsesvei i fylkesarealplanen. Alternativet Pokka-Pulju er blitt forkastet allerede i utkastfasen og forbindelsen

Nunnanen – Lisma er nå merket i fylkesarealplanen som en forbindelse hvilket sine muligheter for utvikling av vei-/skutertrafikk skal utredes. Andre forbindelsesveier merket i planen er Hanhimaa-Lintula under utbygging og Tieva-Porttipahta som en tidligere skogsvei fra Nord-Lappland.

Som et nytt forbindelsesbehov for forbindelsesvei har man også foreslått forbindelsen mellom **Venejärvi-Kurtakko**, som følger hovedsakelig linjedragningen av den nåværende skogsveien. Den antatte trafikken på veien er noen titalls kjøretøyer per døgn. Med veiforbindelsen utbedres og støttes funksjonsforutsetningene for anleggstrafikk og adgangen til reiselivsområder samt bygdenes livskraft. Tap av beiteområder er en ulempe for reindriftsnæringen (ny forbindelse gjennom villmarksområde). Det finnes også behov for forbindelsesveier fra Palosaajo og Äkäsjokisuu for å betjene gruveindustrien i Sverige.

Veier med behov for betydelig utbedring er presentert i følgende tabell.

Veiforbindelse	Begrunnelse
Palojoensuu-Kilpisjärvi	Trafikksikkerhet, flyten i transport for næringslivet, økende betydning av reiselivet
Sirkka-Enare (oppgradering av veien fra regional vei til stamvei)	Internasjonal trafikk på Nordkalotten i østvestlig retning, tømmertransport, forbindelser mellom turistsentre, arbeidstrafikk
Kurtakko-Ylläsjärvi	Reiselivstrafikk og redningstjenestes transportbehov samt næringslivstransport
Äkäslompolo-Muotkavaara	Forbindelser mellom turistsentre, arbeidstrafikk
Stedet ved Kaukonen bru	Trafikksikkerhet, mangelfulle sikt og hastighetsbegrensninger, bruens demmende effekt
Enontekiö lufthavn- Hetta (ikke merket på plankartet)	Trafikksikkerhet, flyten i transport for næringslivet, økende betydning av reiselivet

Det finnes fem Luftfartsverkets lufthavn knyttet til TEN-nett i Lappland av hvilke Enontekiö og Kittilä lufthavner ligger i Fjell-Lappland. For flytrafikkens del burde man sikre tilstrekkelige helårsforbindelser for ruteflytrafikk i Fjell-Lappland samt utvikle trafikkforbindelsene til og fra Pajala-Ylläs lufthavn.

Det inngår to **lufthavner** i fylkesarealplanen: Aavahelukka og Pokka samt sjøflyhavnene i Kilpisjärvi og Muonio.

Jernbanen strekker seg i fylkesarealplanen som hovedbane til Rautavaara og som sidebane til Äkäsjokisuu og kanskje helt til Ylläsjärvi i fremtiden. Banen til Äkäsjokisuu behøves for transport av gruveprodukt og den kan kanskje fortsette til svensk side til gruvene i

Stora Sahavaara og Tapulivuoma. Som alternativ linjedragning for denne fortsettelsesforbindelsen har man tatt frem forbindelsen fra Palosaajo til svensk side. Den veiledende linjedragningen for sidebanen for Ylläsjärvi svarer til den kraftige veksten av reiselivssenteret på Ylläs samt endringer i fordelingen av transportformer av energi- og miljøgrunner. Den såkalte Ishavsbanen er blitt merket på fylkesarealplanen som en forbindelse som skal utredes for å utvikle banetransport (Hannukainen-Kilpisjärvi-norskegrensen) så som baneforbindelsen mellom Ylläs og Levi.

Stamrutenettet for **snøskuterkjøring** er merket i fylkesarealplanen og det styrer planleggingen av skutertraséene med hjemmel

i motorferdselloven. Beliggenheten av rutene blir presisert i forbindelse med traséplanene og kan ennå endres en del. De merkete traséene er hovedsakelig eksisterende traséer eller løyper. Lokale traséer, som ikke styres av fylkesarealplanen, utfyller stamrutenettet. Plasseringen av disse burde planlegges i samarbeid med aktører i og brukere av området.

I fylkesarealplanen angis også **stamrutene for friluftsliv** til styring av planlegging av ruter for friluftsliv med hjemmel i friluftslivsloven. Beliggenheten av rutene blir presisert i forbindelse med ruteplanene og kan ennå endres en del. Friluftsruter skal ikke benyttes til motorisert ferdsel. De kan benyttes for eksempel til skigåing, vandring, sykling og reinsdyrsafarier. Man burde ha egne ruter for hundekjøring eller dette kan skje på lite trafikkerte skutertraséer. Hest burde holdes utenfor friluftsruter men heste- og reinsdyrruter kunne kombineres. En nærmere presisering av beliggenhet og tilpassing av ulike bruksformer skal skje i forbindelse med en mer detaljert planlegging. I utføringen av ruter bør man streve etter benyttelse av offisielle friluftsruter.

Reiseliv

Områder med reiselivsattraksjoner er områder hvor reiseliv og rekreasjonsmuligheter skal utvikles. Den største av disse er området Levi-Ylläs-Olos-Pallas-Hetta merket som samarbeidsområde i regionsstrukturen til fylkesplanen. Store turiststentre med omegn danner en også nasjonalt meget viktig utviklingssone med påvirkning på hele regionen og hele distriktet.

I området for turistnæringer vises med koden til turiststentre og reisemål med minst regional betydning som omfatter også trafikkåre og -områder, service- og rekreasjonsområder samt jord- og skogbruksområder nødvendige for områdets funksjoner. En mer detaljert underdeling av reiselivstjenester løses med kommunearealplaner.

I fylkesarealplanen er Jyppyrä, Ylläs, Levi, Salmivaara og Olos samt Pallastunturi, Lainio og Saananjuuri med objektkoder angitt som områder for reiselivstjenester.

Lappea i Kolari og Harriniva i Muonio er angitt med objektkode for rekreasjonsreiseliv.

I Kittilä er områdene mellom Levi og nasjonalparken, i Muonio Nivunkitunturi-Särkitunturi-Juuvanrova, området rundt Olos og forbindelsen til nasjonalparken via

Torasieppi og Vuontisjärvi, i Kolari vestsiden av Ylläs reiselivssenter merkede som rekreasjonsområder.

Utføringen av rekreasjonsområder er hovedsakelig samfunnets (kommuner og stat) ansvar. Man burde for områdene sørge for et mangesidig tjenestenivå av høy kvalitet som svarer til behovene fra etterspørselen. Nettverket av rekreasjonsområder må tilby muligheter til å oppleve naturens mangfoldighet, til å ferdes mangesidig i naturen, til idrett, fiskeri og andre funksjoner som tjener reiselivet og annen type rekreasjon. På den andre siden setter annen utnyttelse av rekreasjonsområder så som reindrift, viltstell, jakt, samling av skogsprodukter og skogbruk sine egne mål og begrensninger for utføringen av rekreasjonsområder.

Man burde i planleggingen av bearbeiding av skog på områder dominert av jord- og skogbruk med behov for styring av friluftsliv (MU) feste spesiell oppmerksomhet ved sikringen av forutsetningene for tur- og friluftsutnyttelsen og reindrift. Tilstrekkelig dekning i nærheten av baser og langs rutene sikres med for eksempel beskyttelsessoner.

Det er merket et MU-2 – område i den nordlige delen av Muonio beregnet hovedsakelig på skogsdrift, reiseliv, friluftsliv og reindrift. Planen er å plassere stier eller ruter på området med hvile- og andre støtteområder på grunn av styringsbehovet for tjenester innenfor reiselivsnæringen.

Flerbruk av skoger

Den største delen av områdene i Kittilä, Kolari og Muonio kommuner samt den sørlige delen av Enontekiö kommune er hovedsakelig områder dominert av jord- og skogbruk (M) i fylkesarealplanen for Fjell-Lapland. Åkrer er ikke som atskilte arealreservasjoner men har fått en generell fylkesarealplanreguleringsbestemmelse. Det er i arealplanen også gitt andre generelle bestemmelser som styrer spesielt arealdisponering av områder dominert av jord- og skogbruk. For områder dominert av jord- og skogbruk er det også angitt målområder for utvikling samt delområder viktige for bevaring av landskapet og kulturmiljøet som overlappende koder.

Til området for utmarksnæringer og reindrift (Ms-1) i den nordlige delen av Enontekiö kommune hører de områdene som ikke er angitt for andre formål.

Skogbruken styres av skogsloven. I følge den skal regionale skogsentre utarbeide et målprogram for skogbruken for virksomhetsområdet sitt (Lapplands skogprogram 2006-2010). Hensikten med skogloven er å fremme sosialt, økonomisk og økologisk bærekraftig bruk og skjøtsel av skogene på en måte som muliggjør en bærekraftig god avkastning av skogen samtidig når skogens biologiske mangfold bevares ved å bevare spesielt viktige levemiljøer og andre verdifulle naturobjekter nevnt i skogsloven.

Med fylkesarealplanens generalbestemmelse sikres bevaring av reindrifts- og andre utmarks næringer. Også områder spesielt beregnet for reindrift samsvarende med § 2.2 i reindriftsloven samt hindergjerdene mellom reinbeitedistriktene er angitt i planen.

Naturvern

Nasjonale og naturparker, myr- og lundvernområder, fugleevann og gamle skoger etablert ved lov og forskrift samt områder som inngår i naturvernprogrammer medregnet Natura 2000 i overensstemmelse med prinsipiell statsrådsbeslutning angis i fylkesarealplanen med koden for naturvernområde. Villmarksområdene er angitt med begrensninger i samsvar med villmarksloven. Det finnes ingen nye naturvernområder eller villmarksområder i fylkesarealplanen.

Vernnivået for naturvernområder angitt i arealplanen bestemmes etter reservasjonsgrunnlaget. Reservasjonsgrunnlaget for hvert enkelt område finnes på områdebeskrivelsene i planbeskrivelsen. Vernnivået kan variere mellom ulike deler av verneområdet avhengig av vernetype.

Kulturomgivelse

Med koden **ma** for delområde angis i tillegg til hovedsakelig arealdisponeringsklasse nasjonalt verdifulle landskapsområder, nasjonalt betydningsfulle kulturhistoriske omgivelser samt landsdelmessig eller regionalt verdifulle områder i samsvar med stastrådsbeslutning. På samiske bosettingsområder er tilsvarende objekter som beskriver samisk kultur angitt med koden **sma** for delområde.

Med grunnlag i objekter inventert og vurdert i prosjektet Lapin kulttuuriympäristöt tutuksi (Bli kjent med kulturomgivelsene i

Lappland) har man gjort noen justeringer i det tidligere programmet. Hoveddelen av objektene er bygder med mye bevart gammel byggebestand. Nybyggeri er tilpasset det gamle miljøet og bygdebildet helhetlig og vakker også ellers.

De viktigste nasjonale og regionale kulturminneobjektene i samsvar med riksantikvarens/Lapplands regionmuseets klassifisering er merket på kartet i fylkesarealplanen. Det må fremheves at det finnes mange flere kulturminner på Fjell-Lapplands område enn merket på kartet i fylkesarealplanen. Det er utarbeidet en atskilt utredning om fornminner.

Fredet eller tenkt fredet objekt med hjemmel i ulike lover angis med koden (SR) for fredete objekter.

Med generalkoden (S) for fredningsområdet vises objekter med overlappende fredningsverdier. Reservasjonsgrunnlaget for hvert område er spesifisert i områdebeskrivelsene for planbeskrivelsen.

Samisk bosettingsområde

Samisk bosettingsområde, spesielt område beregnet for reindrift og fordeling av reinbeitedistrikter og grensen samsvarende med utmarksnæringsloven er også et særtrekk i Fjell-Lapplands regionstruktur. Disse er alle merket i fylkesarealplanen. Med samisk bosettingsområde menes områdene i Enontekiö, Enare og Utsjoki kommuner samt området til Lappland reinbeitedistrikt i Sodankylä kommune. Lovgivning som gjelder for området går frem av reguleringsbestemmelsene.

Gruvedrift

Områdene for gruvedrift ønskes vernet fra slike permanente endringer som setter gruvedriften i fare. Områdene omfatter også nødvendige oppredningsanlegg for gruvedriften, oppsamlings- og avgangsdeponier samt interne trafikkåre og -soner. Som arealreservasjoner for gruvedrift angis Suurkuusikko i Kittilä, Rautuvaara, Taporova, Hannukainen og Kalkkikangas i Kolari samt Mannakorpi i Muonio. Hannukainen strekker seg også til Muonio kommune. Sannsynlige mineralreserveområder er angitt på planbeskrivelsens vedleggskart.

Spesialfunksjoner

Med koden **E** angis områder med et visst spesialformål. Disse er forskings- og testingsområder for kaldteknologi i Naulavaara og Veitservasa i Kittilä, i Särkipalo, Liikamaa og Isomaa i Muonio samt i nærheten av Enontekiö lufthavn. Det finnes et reinslakteri i nærheten av Kittilä tettsted.

I arealplanen angis også området for vindkraftverk: Lammasoaivi og Sonkavaara (Enontekiö), Olos og Mielmukkavaara (Muonio), Venevaara og Vaattovaara (Kolari) samt Kuolavaara-Keulakkopää og Rovalaki (Kittilä).

Av Forsvarets områder har man foreslått massesprengingsområde for Hukkakero.

Kraftledninger

Behovet for nye forbindelser samt behov for utbedring og utvidelse av eksisterende nettverk av kraftledninger med betydning for

nasjonal energiforsyning angis i fylkesarealplanen. Behovene for nye forbindelser angis med bakgrunn i eksisterende planer. Plasseringen av disse ut i terrenget kan endre seg i forbindelse med nærmere planlegging. Følgende angis i arealplanen som nye kraftledninger eller forbindelser som har behov for utbedring eller utvidelse: Kaukonen-Rautuvaara og Rautuvaara-Hannukainen, Rautuvaara-Äkäslompolo, Kurtakko-Ylläsjärvi, Kolari-Muonio, Muonio-Palojoensuu-Hetta, Palojoensuu-Karesuando og Karesuando-Kilpisjärvi. I fremtiden burde man forberede seg til byggingen av 400 kV-ledning til Nord-Norge. Det er angitt linjedragning for denne forbindelsen fra Petäjäskoski over Kittilä og Enontekiö til Nord-Norge. Ledningen ville tjene til utnyttelsen av betydelige vindkraftmuligheter i Nord-Norge.

KONSEKVENSANALYSE AV FYLKESAREALPLANEN

Ramboll Finland Oy/AS har utredet fylkesarealplanens påvirkning som konsulentarbeid i rapporten Tunturi-Lapin maakuntakaavan vaikutusten arviointi (Utredning av påvirkning av fylkesarealplanen for Fjell- Lappland).

Sammendrag av sentrale påvirkninger av fylkesarealplanen for Fjell- Lappland

Mest betydelige endringer oppstår av gruveprosjekter og reiseliv samt utvikling av trafikk- og kommunaltekniske nett knyttet hovedsakelig til de. Fylkesarealplanen bidrar til utvikling av næringslivet i området samt bevaring av verdifulle kultur- og naturobjekter. Økningen av næringslivsfunksjoner, spesielt prosjekter knyttet til gruvevirksomhet og en del av utbygging av områder for vindkraftverk forårsaker farer for naturverdier. En del av områder for vindkraftverk endrer også kulturhistorisk verdifullt landskap. Skadelige virkninger fra prosjektene og mulighetene til å dempe ulempene blir først klare under den mer detaljerte planleggingen. Realisering av gruveprosjekter og kraftig økende behov for arbeidskraft ville ha betydelig påvirkning for økonomien og regionsstrukturen på området.

Påvirkning på naturforhold

Planen bidrar til realisering av prinsippet for bærekraftig utnyttelse av naturen bl.a. med

utallige reservasjoner for fredningsområder, rekreasjonsområder og rekreasjonsruter samt koding for målområder for utvikling. Det har hovedsakelig vært mulig å plassere funksjoner som endrer naturen slik at fredningsområder og andre kjente naturverdier forblir uendrete. Igangsetting av gruvevirksomhet flere steder og dertil tilknyttet realisering av pelletsfabrikken får ikke forårsake betydelig fare for ødeleggelse av verdier på Natura-området for Torneelva-Muonioelva. Bygging av forbindelser over Torneelva knyttet til utføring av gruveprosjekter kan påføre at vannet midlertidig blir grumset under byggingen. Påvirkninger fra prosjekter og kontroll av påvirkningene vurderes i forbindelse med prosjektplanlegging og fremgangsmåter for søking av konsesjon. I nærheten (<5 km) av fire arealreservasjoner for vindkraftverk ligger reir til kongeørn eller fiskeørn. Av disse kan utføring av område Sonkavaara (tv 2371) påføre betydelig fare for kollisjon for arter samsvarende med vedlegg I til fugledirektivet.

Påvirkninger på landskap og kulturarv

I fylkesarealplanen er områder for vindkraftverk faktorer som påvirker landskapet sentralt. Mange av disse ligger i nærheten av viktige landskapsområder eller kulturmiljøer hvor kraftverkene kan få en dominerende

påvirkning på landskapet. Også gruve-, reiselivs- og testområder endrer landskapet lokalt og fører langvarige og vedvarende endringer på det. Det er angitt utvidelsesområder for eksisterende reiselivsområder i planen. Med sentralisering av områder for reiselivstjenester strever man etter å begrense endringer på landskapet og dempe ulemper.

Påvirkninger på skogdrift

Arealreservasjoner knyttet til reiseliv i forslaget til fylkesarealplanen minker arealet benyttet til jord- og skogbruk. De mest betydelige endringer på det hovedsakelige bruksformålet oppstår av økningen i arealreservasjoner (V, MU og MU-2) med beliggenhet i nærheten av områder for reiselivstjenester. Betraktet på landsdelsnivå forårsaker planendringer ikke betydelige endringer for funksjoner innenfor skogdrift eller muligheter for hogst.

Påvirkninger på reinnæring og reindrift

Reindrift og reinnæring baserer seg på muligheten å beite på store sammenhengende områder. Fremheving av rettigheter basert på klare særlover (som for eksempel områder spesielt beregnet på reindrift) og fremlegging av hindergjerder mellom reinbeitedistrikter fremmer hensynstaking av reindrift i planlegging av arealdisponering og utføring av prosjekter. Koder fremmer for sin del vekselvirkende planlegging og hensynstaking til reindrift i sammensettingen av næringer og behovene til ulike arealdisposisjoner. Kodene i planen er bevarende av karakter og i planen inngår det ikke nye koder som klart utbedrer virksomhetsforutsetninger for reindrift.

Påvirkninger på rekreasjonsbenyttelse, reiseliv og andre næringer

Arealavgrensingene i planen og koder for målområder for utvikling støtter mulighetene til å utvikle og drive reiselivsnæringer i fylket. Det er angitt forbindelser og behov for forbindelser som skal utvikles mellom reiselivssentrene. Utvikling av vei- og baneforbindelser i overensstemmelse med planen ville utbedre også forbindelser over fylkesgrensen hvilket gagnar reiseliv. Kodene støtter mulighetene til å benytte og utvikle områder og reiselivstjenester av karaktermessig ulike typer i overensstemmelse med målsettingene for planen. Områder som betjener rekreasjonsvirksomhet ligger i

nearheten av reiselivsområder og bidrar til utvikling av de. Gruvedriftsområder betjener hele fylket ved å øke sysselsetting og tilby nye og mangesidige levemuligheter for industri- og transportbransjen.

Påvirkninger på arealstruktur

Fylkesarealplanen forårsaker ikke betydelige endringer i arealstrukturen. Sentrale faktorer som påvirker arealstrukturen er voksende bosetting og økning av tjenester i forbindelse med reiselivssentre samt påvirkning fra gruveprosjekter på behov for arbeidskraft. Planen støtter tilpassing til endringer ved å styre økningen av bosetting og tjenester mot eksisterende samfunnsstrukturer. Sentralisering av veksten i reiselivstjenester samt det å fremme vekstmulighetene for reiselivet og utvikling av transportforbindelser øker mulighetene til å opprettholde og utvikle tjenester i fylket. Utbedring av forbindelser og utvikling av tjenester i nærheten av både fast og fritidsbosetting minker behovet for transport og forener samfunnsstruktur.

Påvirkninger på trafikk- og kommunaltekniske nett

Utviklingsbehovene lagt frem i forslaget til fylkesarealplanen støtter samfunnsstrukturen i området og fremmer målsettingene satt for transportsystemet i fylkesarealplanen. Trafikkorridoren for Nordlysvegen forbedrer muligheten for å utvikle energi-, transport- og kommunikasjonsforbindelser viktige for landsdelen og landet. Utbedring av andre veiforbindelser gjør forbindelsene mellom øst og vest i den økonomiske regionen raskere i tillegg til nordvestlige forbindelser. Snøskutertraséer kan øke grensepasserende skuterkjøring og ulemper forårsaket av trafikken. Kraftledningsforbindelse fra Kivilompolo til Norge forbedrer forsynings sikkerheten både på norske og finske strømmett.

Påvirkninger på menneskenes levetilstand og livsmiljø

Anerkjennelsen av særskilte områder for samisk kultur med plankoder kan anses som en positiv sosial påvirkning. Den styrker mulighetene for oppbevaring av bo- og levestiljøet på disse områder. Også oppbevaring eller øking av mulighetene for rekreasjonsbruk har hovedsakelig en positiv påvirkning, men påvirkningene på reindrift og samisk kultur kan stedvis være negative. De

negative påvirkningene av planen er ofte knyttet til motstridende interesser på ulike områder og hos forskjellige aktører. Motstridende syn om påvirkninger på bo- og levemiljøet oppstår bl.a. om behovet for snøskuter- og veiforbindelser samt plassering av ulike funksjoner (gruver, områder for vindkraftverk, testområder). Også påvirkninger fra utvikling av reiselivsområder på bo- og levemiljøet er primært positive for utvikling av dem kan bidra til å bevare lokale tjenester og lokke ny beboelse.

Påvirkninger på samisk kultur

Koding av samiske bosettingsområder og dertil tilknyttede planbestemmelser påvirker samenes stilling ved å øke bevisstheten om samenes rettigheter også hos andre enn myndigheter. Trafikken som oppstår som følge av veksten i reiseliv samt ferdsel i terrenget forårsaker ulemper for reindrift. Sentralisering av veksten av reiselivstjenester avgrensner ferdsel skadelig for reindrift.

Utføring av området for reiselivstjenester i Kilpisjärvi (RM 1427) og Hetta testområde (E 1830) samt utvidelse av området for reiselivstjenester i Salmivaara (RM 1426) påfører betydelige skadelige påvirkninger på naturlig reindrift. Unntatt arealreservasjoner RM 1427 og RM 1426 endrer ikke kodene i fylkesarealplanen den nåværende situasjonen så mye at reiselivet eller antallet reisende og ulemper forårsaket av dem skulle øke betydelig. Utviklingspolitiske koder for utvikling av målområder angitt i planen støtter utvikling av kortfattet virksomhet for reiselivstjenester. Dette støtter også utviklingen av reiselivstjenester passende for samisk kultur.

Utføring av kraftlinjen Petäskoski-Alta forårsaker skadelig påvirkninger på reindrift og landskap samt kulturmiljø. Kommunaltekniske nett angitt i forbindelse med trafikkorridoren for Nordlysvegen forårsaker bare meget små endringer.

Reindrift på områder dominert av jord- og skogbruk er avhengig av virksomheten til skognæringen. Likevel er det i

fylkesarealplanen ikke mulig å gi bestemmelser om skogbruk strengere enn særlover.

Skadelige påvirkninger som følge av utføringen av forbindelsen Nunnanen-Lisma, som skal utredes for å utvikle vei-/snøskutertrafikk, er sannsynlig betydelige. Likeledes er påvirkningene av utføringen av baneforbindelsen, som skal utredes for å utvikle sportrafikken mellom Kolari og Kilpisjärvi, skadelige for reindrift.

Påvirkninger rettet mot naboerområder

Sentrale påvirkninger på naboerområder skyldes utvikling av forbindelsesnett samt eventuell realisering av gruveprosjekter. Utvikling av veiforbindelser forbedrer flyten av tverrgående trafikk over Nordkalotten. Trafikkorridoren Nordlysvegen forbedrer også mulighetene til å utvikle grensepasserende forbindelser for energi og kommunikasjon. Utføringen av gruveprosjektene i Kolari og Pajala kan påføre fare for Tornevassdraget. Realisering av prosjektene ville også ha betydelig påvirkning på økonomien og samfunnsstrukturen for området. Fylkesarealplanen bidrar til bevaring av ødemarksområder som strekker seg opp til norsk side.

UTARBEIDELSES- OG MEDVIRKINGSPROSESS

Utarbeidelsen av fylkesarealplanen deler seg i tre hovedfaser: grunninformasjons- og målfase, utkastfase og forslagsfase. Som fremgangsmåter for medvirkning og samhandling i utarbeidelsen av fylkesarealplanen for Fjell-Lappland er møter i forvaltningsorganer, styringsgruppen og arbeidsgruppene, myndighetsforhandlinger og forhandlinger med andre interessenter, seminarer, publikumstilstelninger, informasjon i aviser og radio, ettersyn av planen, internett, uttalelser og påminnelser. Styringsgruppen har vært aktiv og behandlet innholdet i arealplanen grundig i alle fasene.

Neste fase i arealplanen

Tilbakemelding fra forslagsfasen for arealplanen skal behandles i styringsgruppen og landskapstyrelsen i Lapplands forbund skal svare på tilbakemeldingene. Fylkesarealplanen utfylles med bakgrunn i tilbakemeldingene. Målet er at landskapsfullmaktige i Lapplands forbund kunne godkjenne fylkesarealplanen i november 2009.

Fylkesarealplanen skal stadfestes av miljødepartementet. Vedtaket om godkjenning av fylkesarealplanen kan ankes til miljødepartementet og vedtaket om stadsfesting kan ankes til høyeste forvaltningsdomstol (KHO).

KONTAKTOPPLYSNINGER

Som planlegger og kontaktpersoner i administrasjonen i Lapplands forbund fungerer arealplansjef Riitta Lönnström, arealplanlegger Marjaana Yläjääske og arealplanlegger Juha

Utføringen av fylkesarealplanen

Fylkesarealplanen utføres hovedsakelig indirekte, på den ene siden ved hjelp av mer detaljerte arealplaner og tilknyttede utføringsbestemmelser samt på den andre siden som resultat av beslutninger tatt av myndigheter. Lapplands forbund strever etter i samarbeid mellom myndigheter å påvirke til at fylkesarealplanen utføres så aktivt som mulig.

De viktigste utførere er kommuner, Lappland vegdistrikt, Metsähallitus (~Statskog), Lappland miljøsentere og bedrifter samt Lapplands forbund og Lappland TE-sentere som finansiere. Fylkesarealplanen påvirker byggevirksomheten direkte bare i de tilfeller det oppstår byggebegrensning som følge av den.

Utføringen skal gjennomføres i løpet av de neste 20 år. I løpet av de første 10 årene burde man utføre minst videre planlegging av målområder for utvikling, planlegging og utføring av snøskutertraséer og friluftsruter, bygging av forbindelsesveier Hanhima – Kiistala og Lompolo – Vierelä, utbedring av riksvei 21 mellom Palojoensuu og Kilpisjärvi, oppgradering av Sirkka – Enareveien til stamvei, utbedring av stamvei Kurtakko-Ylläsjärvi, utbedring av regional vei Äkäslompolo – Muotkavaara, igangsetting av driften på gruvedområdet i Kolari, bedring av banen Tornio – Äkäsjokisuu, også Kolari – Rautuvaara ved behov, ibruktaking av enkelte forsknings- og testningsområder for kaldteknologi og vindkraftområdet i Mielmukkavaara.

Piisilä. Tilleggsopplysninger om arealplanen på internett:

www.lapinliitto.fi/kaavoitus/linkit_6j.html

landskapet ganske ubetydelige. Kraftverksområdet Mielmukkavaara (tv 2367) synes ikke fra tettstedet Muodoslompolo. Mielmukkavaara er synlig fra landevei nr 99 bare på et par steder. Bygging av kraftverk på vindkraftverksområdet Sonkavaara (tv-2371) ville sannsynlig delvis endre landskapet synlig fra områdene Saivionmoutka og Kätkäsuando. På området mellom dem ville vindkraftverkene være synlig også fra landevei 99.

Det er i fylkesarealplanen ikke angitt flere funksjoner med endringer på omgivelsene på utstrakte villmarksområder nord i Enontekiö som strekker seg til norsk side. Fylkesarealplanen har en bevarende påvirkning på områdets natur- og landskapsverdier.

Forbindelseskodene i fylkesarealplanen forbedrer flyten av trafikk på hovedveisforbindelser på Nordkalotten. Påvirkninger på trafikkforbindelser er angitt med piler. Gruveprosjektet i Kolari forårsaker regionalt betydelige grenseoverskridende påvirkninger. Det oppstår mindre påvirkninger på nærområdene for Muonio, Karesuando og Kilpisjärvi.

PÅVIRKNINGER PÅ NABOOMRÅDER (INKL. RIKSGRENSEOVERSKRIDENDE PÅVIRKNINGER)

Sentrale påvirkninger på naboombråder oppstår av utvikling av forbindelsesnett og eventuell realisering av gruveprosjekter.

Utbedring av riksvei 21 forbedrer tverrgående forbindelser på Nordkalotten samt forbindelser mellom Sverige og Norge. Utviklingspolitisk koding av trafikkorridor for Nordlysvegen fremmer mulighetene til å utføre internasjonale prosjekter for utvikling av trafikk-, energi- og kommunikasjonsnett. Sammen med koden for forbindelsesbehov for kraftledningsforbindelsen Petäjäsoski-Alta støtter de utvikling av nordisk energioverføringsnett og på denne måten mulighetene for å utvikle vindkraftverksområder i Norge. Utvikling av energinett og forbindelser for informasjonsteknologi fra Kilpisjärvi til Norge ville også ha en positiv påvirkning på funksjonen til regionale nett. Kraftledninger til norsk side ville ha skadelige påvirkninger på landskapet i og karakteren til villmarksområdet samt for reindriverne i området. På grunn av vedlikehold av kraftledninger forsøker man å bygge ledningene i nærheten av eksisterende veier. Linjedragningen av kraftledningen på norsk side er ennå ikke planlagt. Under nærmere planlegging er det vanligvis mulig å unngå skadelig påvirkning på verdifulle naturområder. Påvirkninger av koder bl.a. på naturforhold og landskapet på norsk side har ikke vært mulige å utrede i denne fasen for plassering av linjedragning av dem er ikke blitt planlagt på norsk side.

Behovet for utredning av den såk. Ishavsbanen, som fortsetter til Norge, realiseringsmuligheter og påvirkninger av den er angitt med utviklingspolitisk kode (utviklingssone for utviklingsbehov for internasjonal baneforbindelse) i planen.

Mulige kraftledninger i korridoren for Nordlysvegen har påvirkning også på landskapet som er synlig fra svensk side. Påvirkninger av mulig utbygging av kraft- og kommunikasjonsnett på natur og landskap forblir små for de kommer til å

ligge i forbindelse med eksisterende trafikkorridor.

Utvikling av tjenester og sysselsettingsmuligheter på områder ved grensen har påvirkning også på livskraften på områder i Sverige. Koder for forbindelsesbehov samt industriområde knyttet til gruveprosjektene i Kolari fremmer også mulighetene for realisering av gruveprosjektet i Pajala på svensk side og minker ulempene som trafikken har på bosetting. Realisering av gruveprosjekter ville påvirke næringslivsfunksjonene og sysselsettingsmulighetene for beboere på nærområdet positivt. Virkeliggjørelse av prosjektene ville også ha merkbare påvirkninger på områdets samfunnsstruktur.

De utviklingspolitiske kodene objektområde for utvikling av landsbygda (mk) og objektområde for utvikling av reiseliv og rekreasjon (mv) angir objekter med særlig gode utviklingsmuligheter. I beskrivelsen av mv-området for Karesuando er det blitt uttrykkelig nevnt at utviklingen burde skje i samarbeid med tettstedet på svensk side. Også med andre åpne koder på grensen ved Muonio- og Torneelva forsøker man å angi at områder med tiltrekkingskraft fortsetter også til svensk side. Koder for målområder for utvikling og utvidelse av arealreservasjon for reiselivstjenester for Muonio støtter livskraften på svensk side spesielt på områdene for Muoduslompola, Karesuando og Kilpisjärvi.

Eventuell etablering av store kjøpesentra på Kilpisjärvi, i Muonio, Hetta, på Ylläs, i Kittilä og Kolari skulle sannsynlig forsterke handelsturisme fra Norge til Kilpisjärvi og Hetta samt fra Sverige til Kolari og Muonio. Flytting av kjøpekraften vil sannsynlig ikke ha betydning for tjenestetilbud på svensk og norsk side.

Bygging av kraftverk på vindkraftverksområder (tv 2371 ja tv 2367) endrer delvis også landskapet som er synlig fra svensk side. På grunn av terrengets former forblir påvirkningene på

Vedlegg 2.2

Utkast til fylkesarealplankart for Fjell-Lappland

Vedlegg 3	Geologi
Vedlegg 3.1	Geologibeskrivelse
Vedlegg 3.2	Geologikart

Vedlegg 3.1 Geologibeskrivelse

Berggrunnen i Skibotndalen består av mer eller mindre omvandlede bergarter fra jordens oldtid (Kambrium - Ordovicium - Silur) som ligger som skyveflak (skyvedekker) i utkanten av den kaledonske fjellkjeden over underliggende grunnfjell, som man først finner ved Kilpsjärvi på finsk side av grensen.

Nær Skibotn finnes omdannede vulkanske og sedimentære bergarter fra Ordovicium og undre Silur, bestående av gråvakke (vulkansk sediment) og marmor med lag av glimmerskifer. Dette "Vaddasdekket" er skjøvet over de eldre bergartene i "Kalakdekket", som i bunnen av Skibotndalen stort sett består av granodiorittisk gneis, og i syd også omvandlet feltspatrik sandstein (metaarkose) og noe kvartsitt. Disse bergartene i Kalkdekket dominerer anslagsvis 4/5 av distansen mellom Skibotn og riksgrensen.

Litt opp i dalens vestsida er berggrunnen imidlertid mer variert med gråvakke, marmor, hornblendeskifer, grønnstein, grafittskifer, kvartsskifer i Vaddasdekket, og i syd også kalkspatglimmerskifer, amfibolitt, gabbro mm. i Kalkdekket.

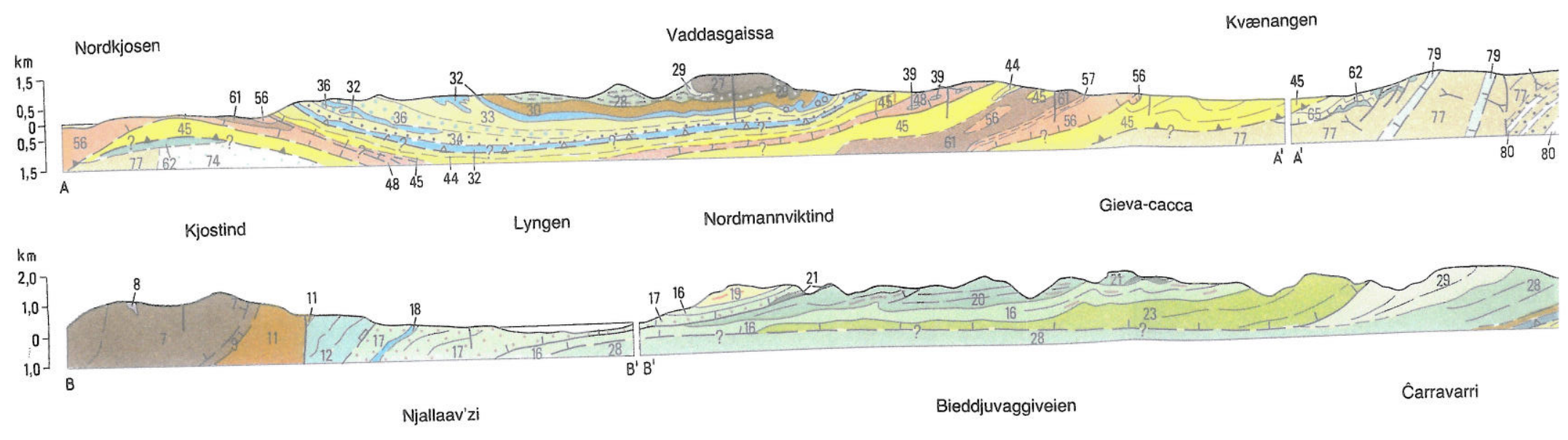
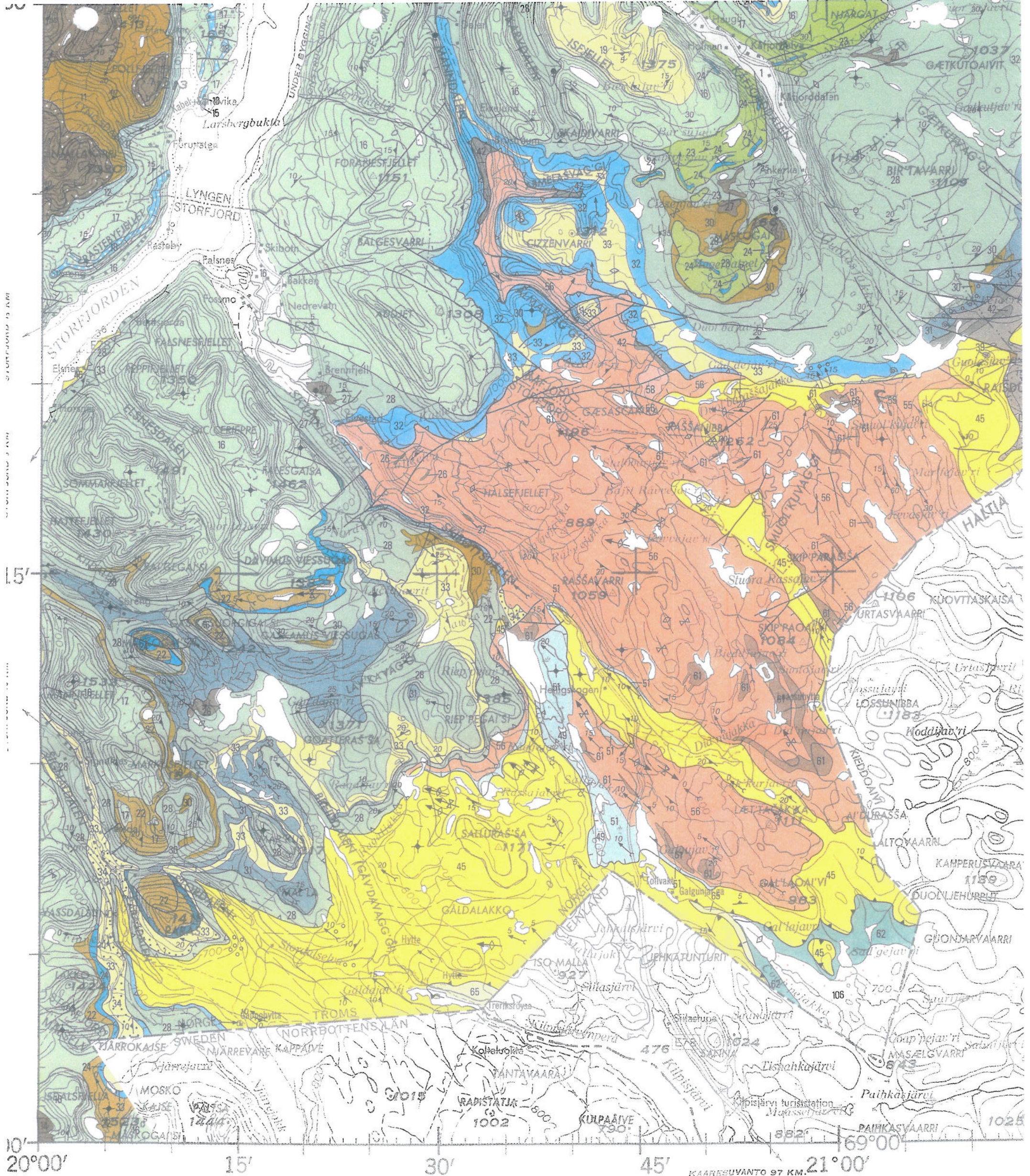
Generelt er bergartene kompetente og forholdsvis bestandige mot forvitring. Skyvesonene mellom hoveddekkene, og også til dels langs bergartsgrenser innen hvert dekke, kan utgjøre en utfordring for eksempel ved tunneldrift. Skyveflakene er skjøvet over hverandre fra nordvest mot sydøst, og skyveplanene mellom dem heller derfor som en hovedregel mot nordvest, men her er også lokale variasjoner. I henhold til geologiske kart har de fleste bergartene også en viss skifrihet med relativt slakt fall (0-30 grader) i varierende retninger.

På finsk side av grensen har man i nord fortsatt Kalakdekkets metaarkoser og kvartsitter, men området syd for Kilpsjärvi ligger utenfor fjellkjeden og domineres av grunnfjellets gneisbergarter.

I nord finnes de eldste migmatittiske gneiser med granittisk og diorittisk mineralsammensetning. Mellom Karesuando og Kolari er det i tillegg til gneisene innsalg av omvandlede sedimenter som kvartsitter og konglomerater. Her er også dypbergarter som granitt og monzonitt, spesielt i områdene rett syd for Karesuando og nord for Kolari. Ved Kolari er det omvandlede basiske og ultrabasiske bergarter, til dels av vulkansk opprinnelse.

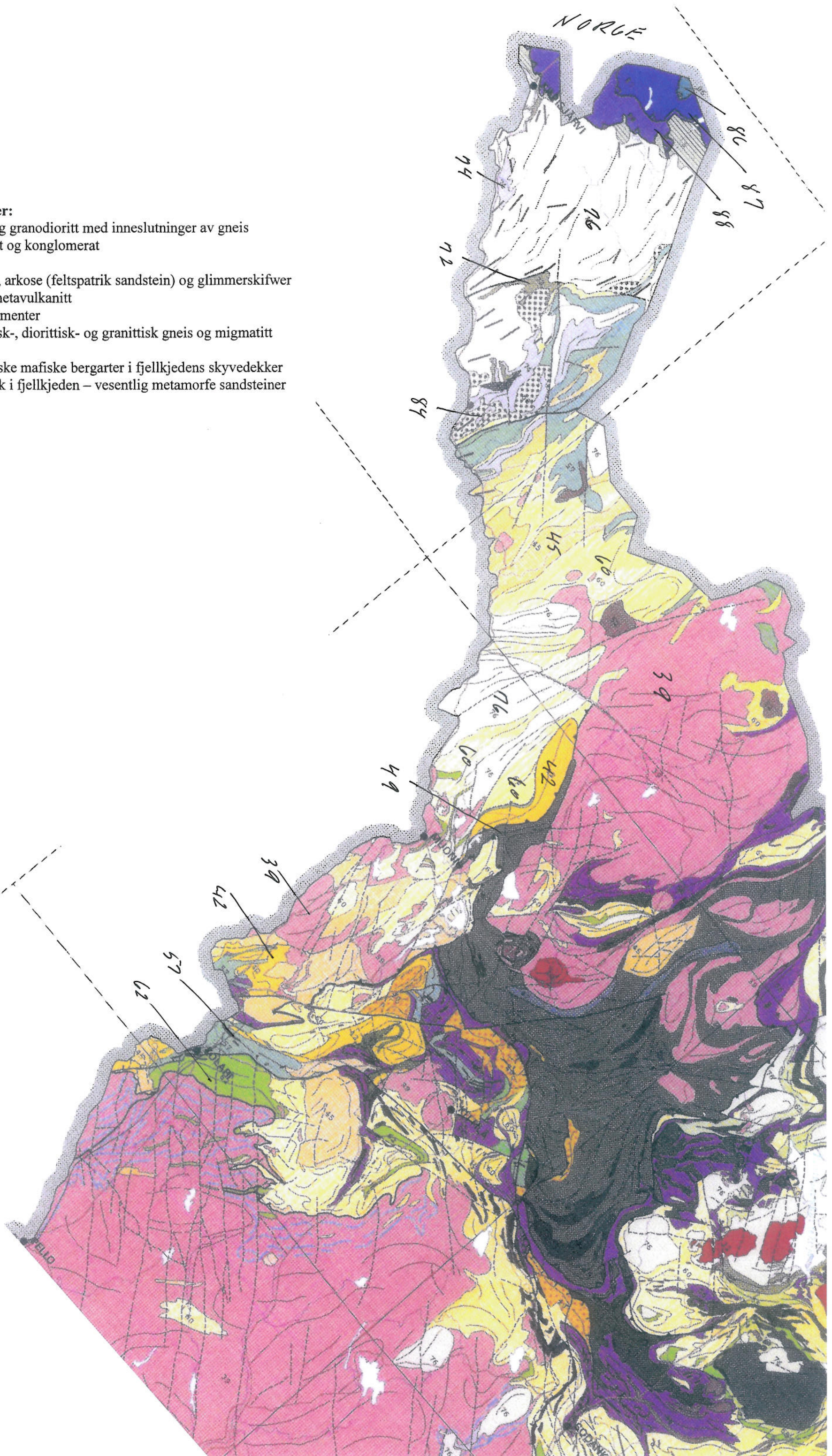
Bortsett fra i området nord for Kilpsjärvi tilhører alle bergarter på finsk side gamle Prekambriske komplekser, og vil i praksis fortone seg som meget kompetente og bestandige grunnfjellsbergarter.

Vedlegg 3.2 Geologikart



Finske bergarter:

- 39 Granitt og granodioritt med inneslutninger av gneis
- 42 Kvartssitt og konglomerat
- 52 Gabbro
- 60 Kvartsitt, arkose (feltspatrik sandstein) og glimmerskifver
- 72 Mafisk metavulkanitt
- 74 Metasedimenter
- 76 Tonalittisk-, diorittisk- og granittisk gneis og migmatitt
- 84 Granitt
- 86 Ordovisiske mafiske bergarter i fjellkjedens skyvedekker
- 87-88 Skyveflak i fjellkjeden – vesentlig metamorfe sandsteiner



Vedlegg 4

Brev fra Kystverket: "Innspill i forbindelse med
forstudie - Ishavsbanen - Kolari Finland - Skibotn Norge".



KYSTVERKET
TROMS OG FINNMARK

SWECO NORGE
Postboks 931
9259 TROMSØ

Deres ref
Harald Allertsen

Vår ref
09/01729-2

Arkiv nr
401

Saksbehandler
Jan Morten Hansen

Dato
20.5.2009

Innspill i forbindelse med forstudie - Ishavsbanen - Kolari Finland - Sibotn Norge

Viser til Deres brev av 29.4.2009 vedrørende overnevnte.

Storfjord kommune har sammen med finske Tornedalskommunene; Enontekio, Muonio og Kolari, engasjert Sweco Norge AS for utredning av en tidlig forstudie for planlegging av jernbane fra Kolari (Finland) til Skibotn. Banen er i første rekke beregnet for å frakte jernmalm fra Finland til utskipning fra isfri havn i Skibotn.

Sweco Norge ønsker innspill fra Kystverket på momenter av betydning for sjøtransporten inn og ut Lyngenfjorden.

Lyngenfjorden er en oversiktig fjord med gode seilingsforhold. Fjorden er i dag merket for normal skipstrafikk inn til Skibotn. Det antas at fartøyene som skal trafikker denne ruten vil være på 250 000 – 300 000 tonn. Kystverket vil ved slike fartøy stille krav til bruk av eskortefartøy fra Fugløya og inn til Skibotn og ut av Lyngenfjorden. Dette vilkåret settes på grunn av de sårbare områdene i Lyngenfjorden. Videre er det krav om los om bord på disse fartøyene.

Det kan se ut til at det vil kreves en del nymerking av fjorden når den skal trafikkeres av disse fartøyene. Det vil være snakk om en blink og noen bøyer på Trollberget og Litlegrunnen. Hva dette vil koste vil være vanskelig å si da det må foretas en gjennomgang av merkingen i fjorden når det foreligger en mer konkret prosjektbeskrivelse. Kystverket kan være behjelpelig med dette samt merking av seilingsleden. Kostnadene knyttet til nymerkingen må trolig dekkes av tiltakshaver.

Når det gjelder valg av havneområde ser Kystverket at dette vil avhenge av hvilken trase som velges for jernbanen i Skibotndalen. Kystverket mener likevel at havneområdet nord for Skibotn ved Røykeneset er mest egnet på grunn av gode manøvreringsarealer for større skip. Falsnesberget vil også være egnet til formålet, men det vil ikke være like gode manøvreringsarealer for større fartøy. Kystverket registrerer at det er gode dybdeforhold ved de aktuelle havneområdene og det ser ut til at det ikke vil være nødvendig med mudring av sjøbunnen. Ytterligere innspill vedrørende havneområder vil Kystverket komme tilbake til ved en eventuell reguleringsplan for områdene.

KYSTVERKET TROMS OG FINNMARK

Sentral postadresse: Kystverket, Serviceboks 2,
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 07847
Telefaks: +47 70 23 10 08

Internett: www.kystverket.no
E-post: post@kystverket.no

Besøksadr.: Fiskeriveien 3, HONNINGSVÅG

Telefon: +47 07847
Telefaks: +47 78 47 74 01

Bankgiro: 7694 05 06766
Org.Nr.: NO 970 917 772

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

Det må også gjøres en maritim vurdering av sjøområdene i Skibotn. Herunder værforhold, manøvreringsareal og sikkerhet. Videre bør det også vurderes om det er behov for et ankringsområde der fartøy kan vente for å komme til kai. Det må også gjøres en vurdering om denne trafikken vil være til hinder for fergeforbindelsen mellom Olderdalen og Lyngseidet. Denne fergeforbindelsen har relativ høy frekvens og det bør derfor utredes om transport av jernmalm kommer i konflikt med denne. Her tenker Kystverket spesielt på tilgjengelig manøvreringsareal for å unngå kollisjon mellom fartøyene.

Totalt sett mener Kystverket at Skibotn er godt egnet til formålet. Det ser ikke ut til å være noen hinder for denne type trafikk i Lyngenfjorden. Det er noen oppdrettslokaliteter i fjorden. Videre er det også en del fiskeriaktivitet. Kystverket anbefaler derfor at Sweco Norge tar kontakt med Fiskeridirektoratet for avklaring på disse områdene.

Kystverket ønsker Sweco Norge lykke til videre i prosessen. Kystverket ønsker å bli kontaktet senere når det foreligger en prosjektbeskrivelse slik at det kan gjøres en konkret vurdering vedrørende nymerking av farleden inn til Skibotn.

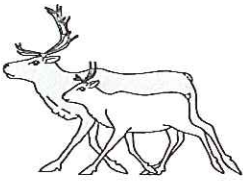
Med hilsen

Arve Andersen
plan- og kystforvaltningssjef

Jan Morten Hansen
seniorkonsulent

Vedlegg 5

Brev fra Reindrifftsforvaltningen i Troms:”
Ishavsbanen Kolari-Skibotn. Innspill til forstudie”



Tromssa boazodoallohálldahus Reindrifforvaltningen Troms

SWECO Norge AS
Postboks 931
9259 TROMSØ

Din çuj./Deres ref.:
Harald Allertsen

Min çuj./Vår ref.:
2009/974 / 8617/2009/ KP/ 462

Dáhton/Dato:
27.05.2009

Ishavsbanen Kolari - Skibotn. Innspill til forstudie

Det vises til Deres oversendelse datert 15.05.09.

En jernbane gjennom Skibotndalen vil berøre viktige reindrifinteresser i Helligskogen reinbeitedistrikt. I den forbindelse vises det til brev fra distriktet datert 19.03.09. Brevet er sendt Kommunal- og regionaldepartementet. Kopi av brevet er vedlagt.

Planlagte tiltak er svært konfliktfylt i forhold til berørte reindrifsnæring. Skibotndalen er et svært viktig område for Helligskogen rbd. I tillegg er det et annet reinbeitedistrikt (Lakselvdal/Lyngsdal) som flytter gjennom dette området vår og høst. Flytteleia krysser dalføret.

For å unngå konflikter i forhold til reindriften burde jernbanen gå i tunnel gjennom store deler av Skibotndalen. Det hadde uansett vært behov for et orienteringsmøte der berørte reindrifsnæring ble nærmere orientert om denne planen.

For øvrig beklager vi at det ikke har vært mulig å besvare Deres henvendelse innen oppgitt tidsfrist.

Med hilsen


Kåre A. Pedersen

vedlegg

Kopi til:
Helligskogen rbd v/Per Gustav Båhl

ANKOMSTDATO:	Anmerkninger:		
29	MAI 2009		
Skal ses av:	HAK		
Kopi til:	v		
Ansvarlig:			
Arkiv	507240		

9143 Skibotn

Helligskogen reinbeitedistrikt 24
v/ nestformann Lars Henrik Båhl og
sekretær Anna L. Båhl
9143 Skibotn

19.03.09

Kommunal og regionaldepartementet
Postboks 8112 Dep
0032 Oslo

Jernbane en trussel for reindriften i Nord-Troms

Gjennom media har vi i Helligskogen reinbeitedistrikt 24 blitt kjent med at Storfjord kommune i Nord-Troms er positive til at det bygges jernbane fra Skibotn til Kolarli gjennom vårt reinbeitedistrikt. Vi har på ingen måte blitt involvert i saken, kanskje det også er gjort med overlegg siden Storfjord kommune vet at Helligskogen reinbeitedistrikt er negativ til jernbanen fordi den vil gå igjennom distriktet som Berlinmuren. Det vil si at reinens beitelend blir delt i to og reinens naturlige kalvingsområder blir forstyrret, flytteveier og trekkveier blir sperret. Her må det påminnes at reinens flyttelei er gitt en særskilt beskyttelse i reindriftslovens paragraf 22. En slik oppstykkning av reinbeitedistriktet i to adskilte deler vil gjøre det praktisk umulig å drive med levedyktig reindriften i distriktet.

Helligskogen rbd24, vil med dette protestere mot bygging av jernbane gjennom Skibotndalen, fordi at den vil svekke eksistensgrunnlaget for reindriften i vårt reinbeitedistrikt. Siden distriktet er et helårsbeite så har ikke reinen noen annet beitelend, hvis de eksisterende beitene ødelegges. Tidligere kraftutbygginger og militære virksomhet har allerede resultert i at reinbeitedistriktet har tapt viktige reinbeiteområder. Storfjord kommune synes å fremme planer om at det anlegges en jernbanelinje gjennom Skibotndalen, i Helligskogen reinbeitedistrikt, uten at vårt reinbeitedistrikt som part har fått komme med innsigelser mot disse togplanene.

For vi i Helligskogen reinbeitedistrikt24 krever også livets rett.

Vedlegg: kopi av avisartikler fra avisen Sagat som var på trykk den 28.02.09 (www.sagat.no)

Mvh *Lars-Henrik Båhl*
Lars Henrik Båhl
Anna L. Båhl
Anna L. Båhl

- Jernbane kan bety slutten på reindrifta

- Vi har ikke mer land å gi bort! Den planlagte toglinja gjennom Skibotndalen er en trussel for vår sildes eksistens!

ELIN MARGARETHE WERSLAND

Det sier Anne BSN, reinet i Skibotndalen. Familien BSN har drevet med rein drift i Skibotndalen gjennom generasjoner. Nå forviler de over kommunens ide om å legge en jernbane rett gjennom deres reinbeledningsområde. Siden det er en gang har underrettet dem om planene for de ble presentert i media.

- Det har aldri side opp og side ned i avisene om ordretter Hanne Braastens planer om å bygge jernbane fra Kviteseid til Skibotndalen. Denne planlagte jernbanen vil gå gjennom vårt reinbeledningsområde. Når kommunens planer berører oss i så stor grad, hvorfor har de ikke tatt kontakt med oss for å diskutere saken? Det er jo vi som lever av den jorda de skal bruke sier Anne.

Stora planer
Inge BSN er også bekymret for sildens fremtid.

- Det viser seg at ordretter Hanne Braastens mener alvor i denne saken. Ellersom jeg har hørt budene på planene om jernbane gjennom Skibotndalen opp på et nasjonalt nivå der utvirkningene fra begge land er innvirkende på et nivå som er mye større enn vårt, sier Inge.

Høstetiden er et helt arbeidsstred, og er derfor ekstra viktig for et sånt omfattende naturinngrep.

- Vegetasjonen langs jernbanestien vil forsvinne, og reinens vandring over de naturlige bekkene vil bli et heiansoppl mellom liv og død. Dersom jernbanen bygges, så vil det faktisk kunne bety at reinbeledningsområdet går mot slutten, sier Inge.

Alvorlige inngrep

Det har opp igjennom årene skjedd ulike utbygginger som har forringet Høstetiden reinbeledningsområdet.

- Inngrep slik som kraftutbygginger med strøggjeller, forsva-

ring av våkninger og utbygginger, særlig i skibotndalen, utbygging ved Høstetiden samt strøggjeller, har medført store tap og utvep for rein drift. For oss er det derfor viktig å sikre de gjenværende reinbeledningsområdene fra å skrumpe ytterligere inn. Høstetiden reinbeledningsområdet Vi har ikke mer land å gi bort sier Inge.

Inge er skuffet over at ingen respekt i denne saken.

- En jernbane er store inngrep i naturen, men også kulturlandskap. Det er et inngrep mot vår side. Jeg ønsker respekt for fra Sametinget og naturvernorganisasjoner for det er for sent. Vindene har en skapende kraft, og det er det viktig at vi kommer på bakken for jernbaneplanen blir til en virkelighet. Et delingen som betyr seg? spør Inge.

Ingen løsning

Anne mener at mulighetene ikke er nok til å være om reindrifta.

- Reinbeledningsområdet blir delt i to. Det blir jo rene barndomsgårder gjennom vårt reinbeledningsområde. Høstetiden reinbeledningsområdet er et helt arbeidsstred, og er derfor ek-

stra viktig. Reindrifta vil reagere på slay fra tog, men også bil og skiløyper under anleggsgjennomføringen. Skiløyper er bare et fint navn som tjener til å dekke over kommunens planlagte inngrep. Dessuten vil det bare være mulighet for noen skiløyper av gangen. En ting er i hvertfall sikker, og det er at kommunens planer vil forårsake mer togtrafikk i Skibotndalen, og utenfor hvordan man vil og vranger på det, så er vel ikke det bra for reindrifta sier Anne.

elw@reg.no