
RAPPORT

13372001

DETALJREGULERINGSPLAN FOR LAURASÆTRA MOTOCROSSBANE



REV. 1

19.05.2015

Sweco Norge AS

Marianne Bøe

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver: Laurasætra motocrossklubb
Rapportnavn: Planbeskrivelse for Laurasætra motocrossbane
Utgave: 01
Dato: 19.05.2015

Oppdrag: 13372001 Laurasætra motocrossklubb
Oppdragsleder: Roger Pedersen

Oppdragstype: Detaljreguleringsplan

Skrevet av: Marianne Bøe
Kvalitetskontroll: Roger Pedersen

INNHOLDSFORTEGNELSE

1.	NØKKELOPPLYSNINGER	4
2.	BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET	4
3.	PLANPROSESSEN.....	4
4.	GJELDENE PLANSTATUS OG OVERORDNEDE RETNINGSLINJER.....	5
5.	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET (DAGENS SITUASJON).....	6
6.	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	9
7.	ROS-ANALYSE.....	15
8.	MERKNADER ETTER VARSEL OM OPPSTART.....	24

Vedlegg I

13372001RIAKU01- Rev0 Laurasætra motocrossklubb. Stormoen i Balsfjord.

Støybergninger_A.

1. NØKKELOPPLYSNINGER

Gårdsnr./bruksnr.	Gnr 36 Bnr 186 og 3
Gjeldende planstatus (reguleringsplan)	Stormoen øst
Forslagsstiller	Laurasætra motocrossklubb
Grunneiere (sentrale)	Sigmund Nils Johansen og Evald Myrvoll
Plankonsulent	Sweco Norge as
Ny plans hovedformål	Motocrossbane
Planområdets areal i daa	16,6 daa
Aktuelle problemstillinger	Støyforhold

2. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

Laurasætra motocrossbane ble bygget våren 2014, men da uten at området var regulert. Tiltaket var etter fylkesmannen i Troms sin oppfatning av et slikt omfang at reguleringsplan med tilhørende bestemmelser og ROS-analyse var nødvendig. Denne reguleringsplanen tar dermed for seg et allerede etablert anlegg, men forbedrende tiltak kan likevel gjennomføres da mindre justeringer er tenkt igangsatt våren 2015.

Motocrossbanen er nå en klasse D bane, men med en mindre utvidelse av startsløypen vil den bli oppgradert til klasse C og godkjent for løp.

3. PLANPROSESSEN

Utbyggingen av motocrossbanen ble av Balsfjord kommune behandlet som en dispensasjon. Fylkesmannen klagde på vedtaket og la frem krav om at det skulle utarbeides en reguleringsplan for tiltaket.

I møte mellom Laurasætra motorsportklubb og planmyndighetene i Balsfjord kommune ble det oppfordret om å sette i gang med å utarbeide en reguleringsplan. Arbeidet med reguleringsplanen tok til vinteren 2015.

I henhold til plan og bygningsloven ble naboer og offentlig instanser varslet om oppstart av planarbeid, og det ble satt inn annonse i avisen Nye Troms 23.03.2015. Frist for merknader til planarbeidet var 20.04.2015 og det kom inn fire merknader fra henholdsvis Fylkesmannen i Troms, Troms Fylkeskommune, Statens Vegvesen og grunneier Evald Myrvoll.

FORHOLD TIL FORSKRIFT OM KONSEKVENsutREDNING

Tiltaket kommer inn under KU-forskriftens § 2 *Planer som alltid skal vurderes nærmere*, bokstav c) reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II; permanente konkurranse- og testbaner for bil og motorsykkel.

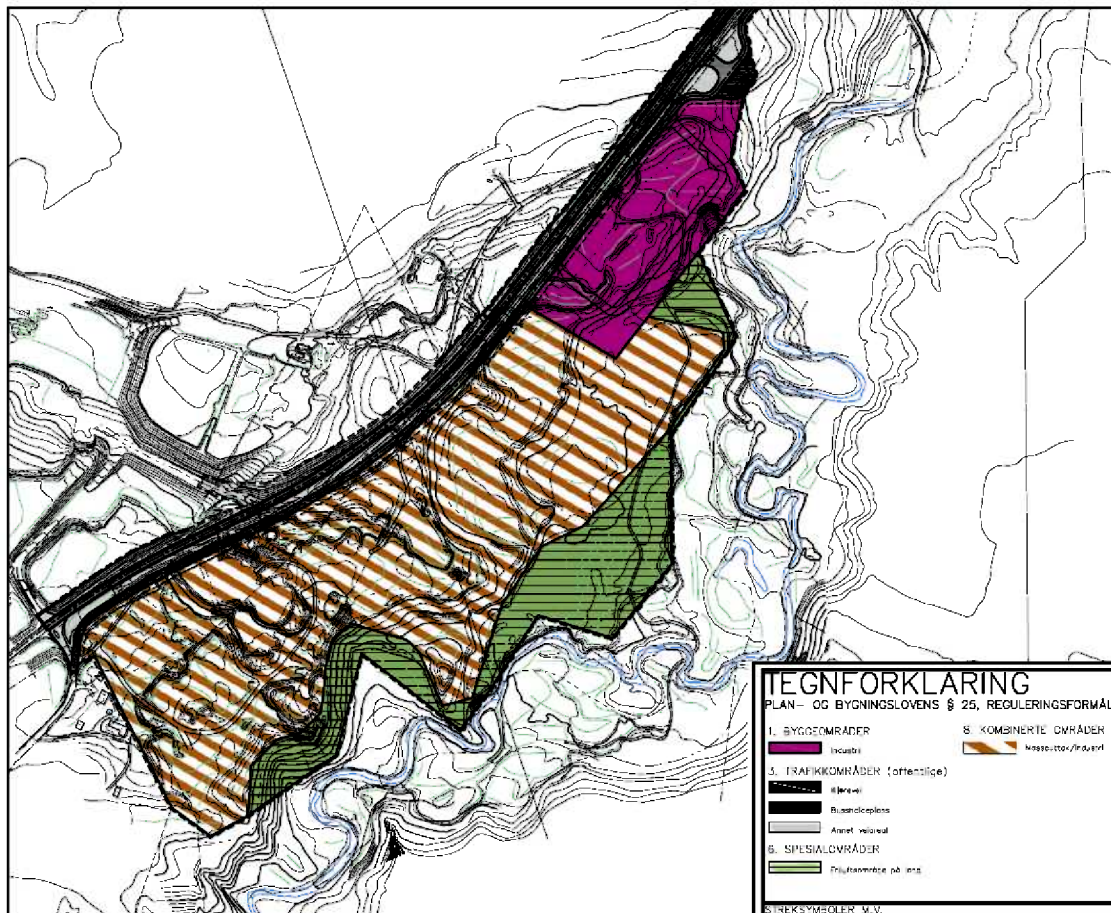
Denne motorsportbanen er liten i forhold til andre motorsportanlegg som finnes og som er under planlegging ellers i landet. Dette gjelder ikke bare i arealutstrekning, men også i bruksomfanget, som er tilsvarende lavt. Banen ligger i et område som er sterkt preget av industri, og den ligger delvis innenfor arealet til et sanduttak. Videre viser støyberegningene at bruken av banen innenfor de gitte tidsrammene ikke vil være til særlig ulempe for omgivelsene og naboer.

Samlet sett er vår vurdering at motorsportanlegget ikke vil få vesentlige virkninger for miljø og samfunn og at konsekvensutredning dermed ikke er nødvendig.

4. GJELDENE PLANSTATUS OG OVERORDNEDE RETNINGSLINJER

REGULERINGSPLAN

Gjeldende plan for området er reguleringsplanen for Stormoen øst, gnr 36 bnr 2, 30 m.fl. området er her regulert til masseuttak/industri og friluftsområde.



Figur 1 Gjeldende reguleringsplan for Stormoen øst

Motocrossbanen er anlagt sør-øst i planområdet og den nye reguleringsplanen vil delvis erstatte gjeldende reguleringsplan.

KOMMUNEPLANENS AREALDEL

Kommuneplanen fra 2011 legger generelle føringer for Balsfjord kommune. Området er i kommuneplanen vist som regulert og at formålene i reguleringsplanen er gjeldende. Kommuneplanen legger blant annet føringer for minste avstand fra byggeområdet til Tverrelven på 100 meter. I tillegg presiseres det at T-1442 støy i arealplanlegging skal følges.

T-1442 STØY I AREALPLANLEGGING

Motocross er en støyende aktivitet og anlegget må vurderes etter T-1442. Det er laget en egen støyrapport som vedlegg til denne planbeskrivelsen (vedlegg I). Rapporten viser at motorsportbanen ikke vil medføre særlige støyplager for omgivelsene.

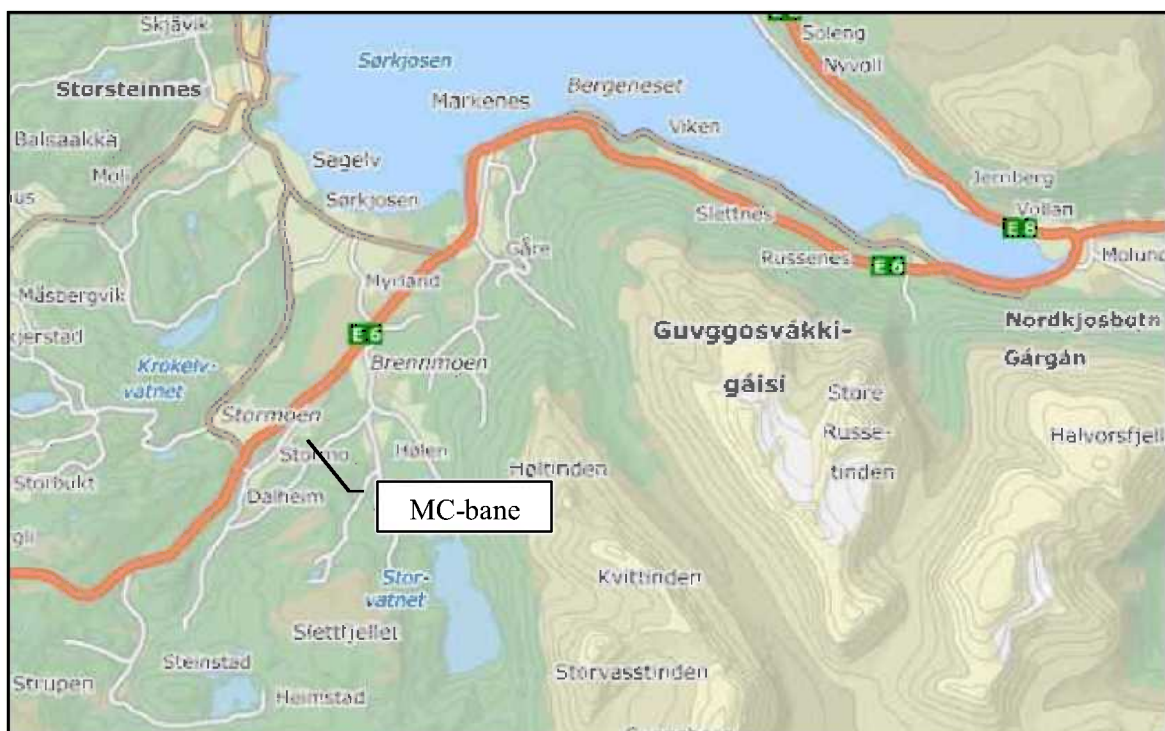
NORGES MOTORSPORTFORBUND- NMF

NMF legger føringer for hvordan en motocrossbane skal utformes for å imøtekomme deres krav. Dette handler om størrelse på bane, start-strekk, indre og ytre depot og selve utformingen av baneløypen. Sikkerhetsreglementet deres må også innarbeides i motorsportklubbens daglige drift, men dette er forhold som ikke er underlagt plan- og bygningsloven og behandles således ikke i denne reguleringsplanen. Risiko- og sårbarhetsanalysen omhandler dermed ikke interne forhold på banen og bruken av denne.

5. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET (DAGENS SITUASJON)

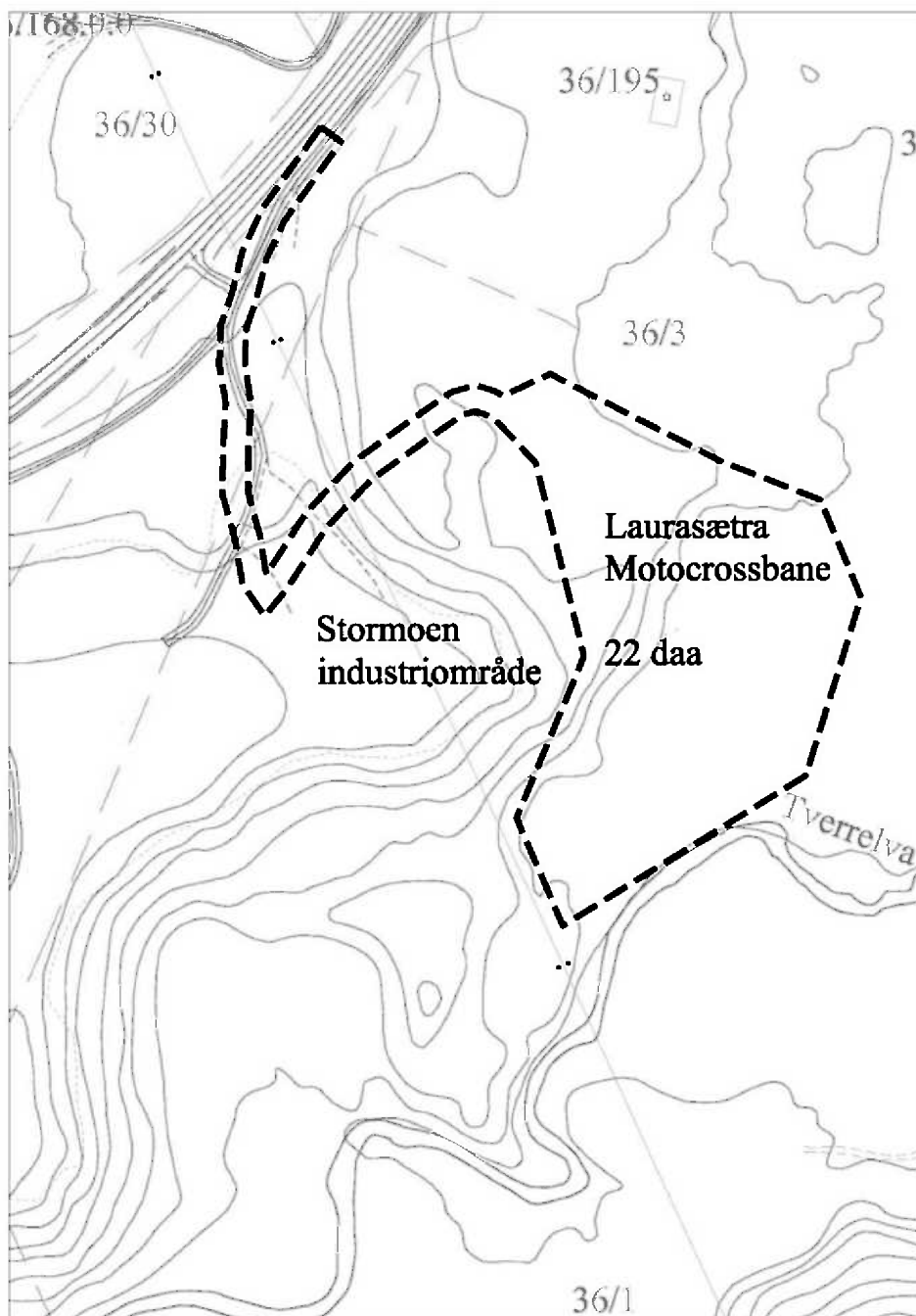
BELIGGENHET

Planområdet ligger ved Stormoen øst industriområde på østsiden av E6, ca. 6 km sør for Storsteinnes.



AVGRENSNING

Planområdet er pr. i dag en del av reguleringsplanen for Stormoen øst industriområde og vil endre deler av denne. Avgrensningen følger reguleringsplanens grense i sør- øst og er hovedsakelig videre avgrenset innenfor areal satt av til friluftsområde. Tilkomsveien følger dagens internvei ut til krysset ved E6 nord for planområdet.



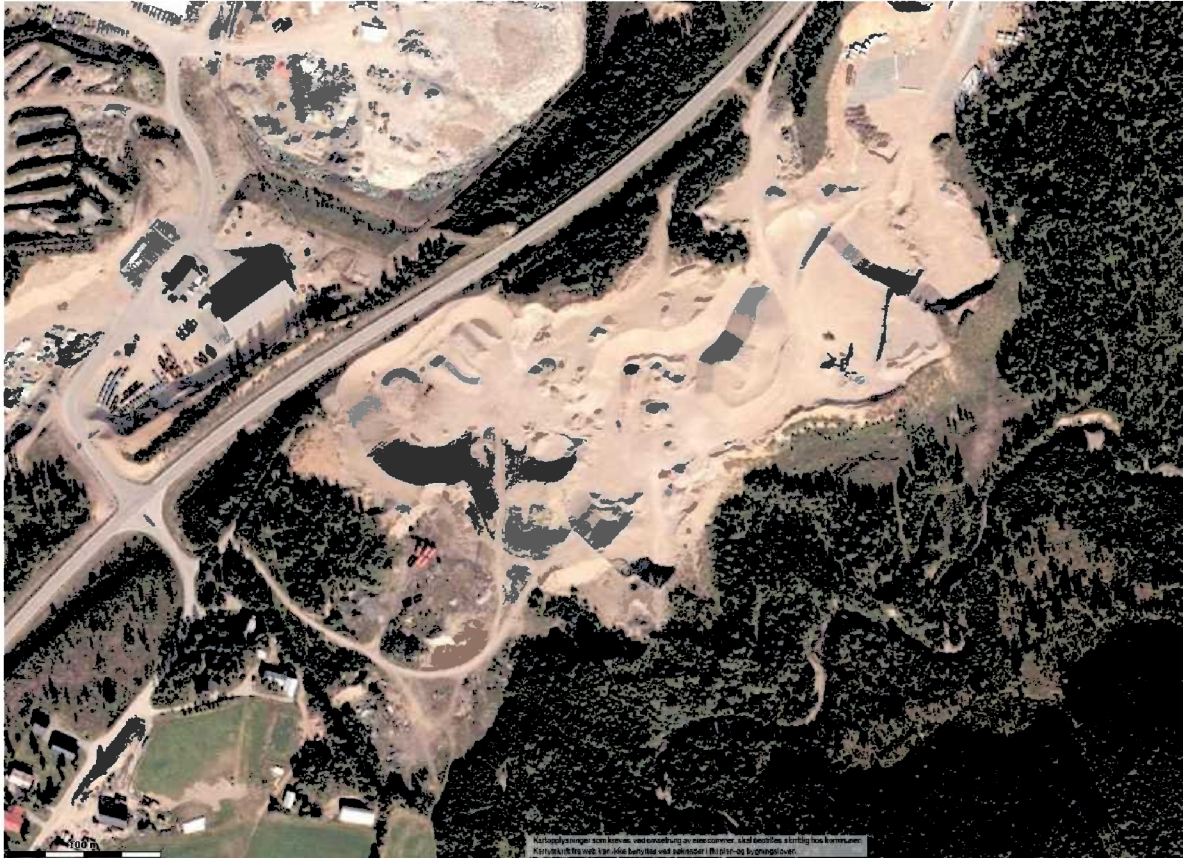
Figur 2 Plangrense

TILSTØTENDE AREALERS BRUK/STATUS

Området som motocrossbanen ligger i er sterkt preget av industri og sanduttak. Bedriften Perpetuum Balsfjord ligger vest for E6. Dette er et nærings- og deponianlegg for avfall fra borekaks fra boreoperasjoner i Barentshavet. Anlegget tar også imot plast og papp fra handel, industri og landbruk.

Selve banen ligger i utkanten av et sanduttak og er i øst avgrenset av Tverrelven. Det øvrige terrenget i øst er lite bebygget og består for det meste av skog og noe dyrket mark.

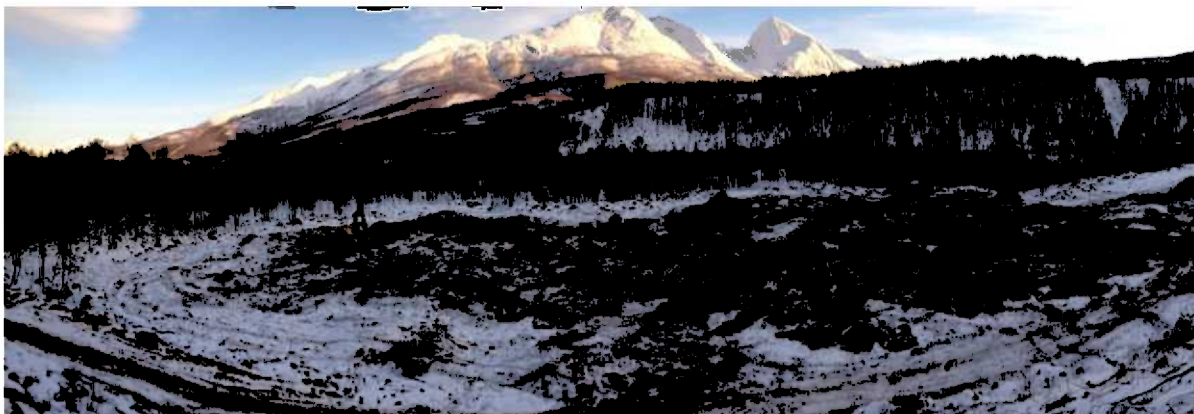
Nærmeste bebyggelse ligger ca. 500 meter unna motocrossbanen og består av spredt bebyggelse.



Figur 3 Flyfoto av området hvor motorsportanlegget ligger

TOPOGRAFI/LANDSKAPSTREKK

Området som motocrossbanen ligger i er noe kupert og er preget av bratte fjell i bakkant. Selve banen ligger delvis nede i en dump og er ikke synlig fra omgivelsene. Det lokale landskapet er preget av sandtaket og skjæringene som følger at dette. Omkringliggende områder som ikke er bygget ut består delvis av dyrket mark og skog.



Figur 4 Området hvor motorsportbanen er anlagt. Her ser man de bratte fjellene som ligger i bakkant av området.

VEGETASJON, DYRELIV OG ANDRE NATURFORHOLD

Området som motocrossbanen ligger i er i naturbasen oppgitt som skogsområde med middels bonitet. Det øvrige arealet er sanduttak og har ingen naturverdi. De er registrert en observasjon av jaktfalk på motsatt side av E6, vel 1 km unna, men denne arten er ikke fredet.

Ved Storkjosen omtrent 3,5 km nord for baneområdet ligger naturvernområdet Storkjosleira våtmarksområde. Dette er fylkets viktigste trekklokalitet for våtmarksfugl med 18 av landets 32 andearter, og 25 av 56 arter våtmarksfugl registrert. Området har internasjonal verdi for ornitologisk- og regional botanisk sammenheng. Selv om området i dag er preget av infrastrukturelementer som kraftlinje og veier, samt en del forsøpling, er det ikke vurdert som truet.

KULTURMINNEVERDIER

Det er ingen kjente kulturminner eller SEFRAK registrerte bygg i området eller i det omsluttende området. Potensialet for å avdekke kulturminner er vurdert til lite.

VEI OG TRAFIKKFORHOLD

E6 som går forbi planområdet er en sterkt trafikkert vei og hovedåren i landsdelen. Tilkomsten ut på E6 er regulert i gjeldende reguleringsplan for Stormoen. Internveien videre inn mot motocrossbanen og sandtaket er en grusvei som går parallelt med E6 før den svinger inn i sandtaket og videre opp til motorsportbanen. Det er bare brukerne av motorsportanlegget og de som drifter sandtaket som benytter seg av denne internveien.

PRIVATRETTSLIGE BINDINGER

Det er to grunneiere innenfor planområdet. Motorsportklubben har inngått privatrettslig avtale med grunneier av gnr 36 bnr 3 og 186 om leie av grunnen i 40 år. Dette leieforholdet gjelder også for veirett til motocrossbanen.

6. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

INNLEDNING

Reguleringsplanen skal løse forhold knyttet til Laurasætra motocrossbane. Banen ble anlagt våren 2014, men da uten reguleringsplan. Med denne reguleringsplanen gjøres det allerede etablerte tiltaket lovlig etter plan- og bygningsloven, samt at det tilrettelegges for en mindre utviding av anlegget.

Motocrossbanen skal utvides slik at den klassifiseres som klasse C og dermed er godkjent for konkurransekjøring.

REGULERINGSFORMÅL

Arealformål	Dekar
Motorsportanlegg	14,3
Veiareal	1
Parkering	1,3
Samlet areal	16,6 daa

Tabell 1 Arealoppgave

BESKRIVELSE AV PLANLAGT AKTIVITET

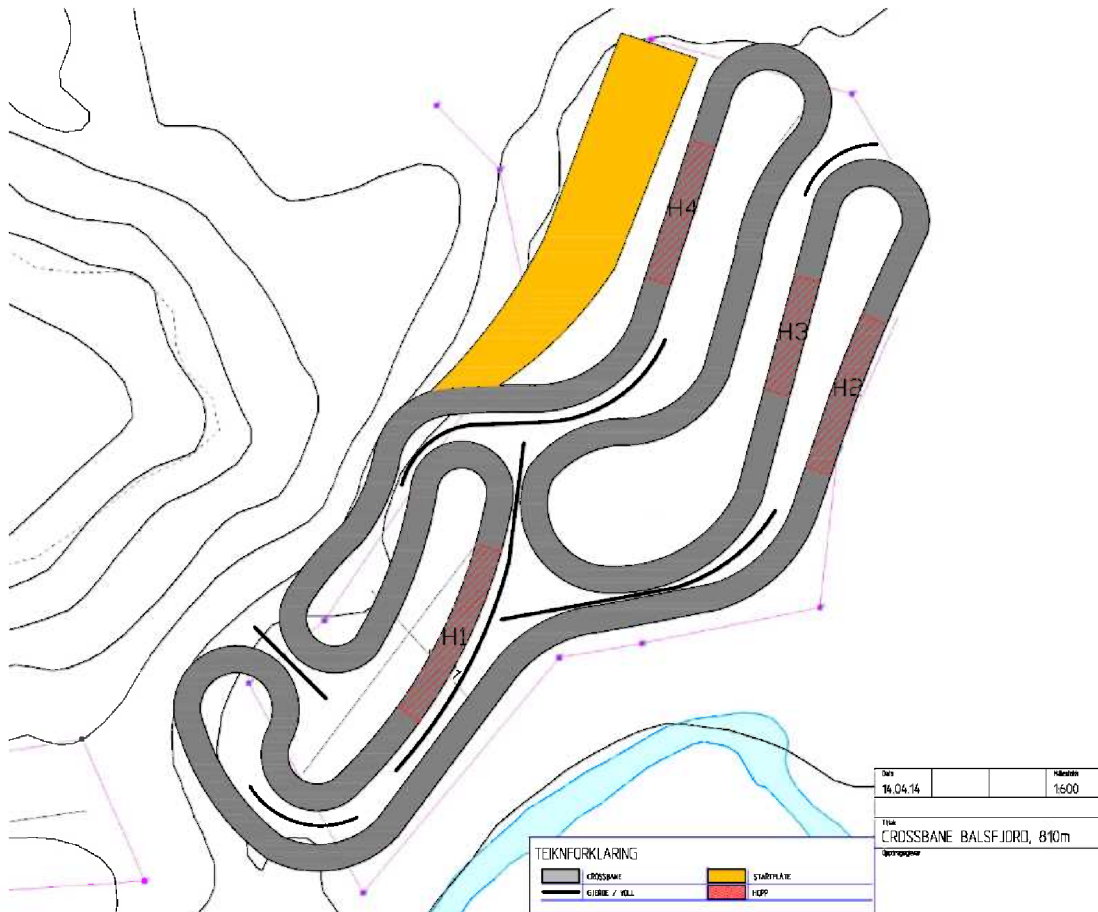
Motocrossbanen skal benyttes til kjøring av motocrosssykler av varierende størrelse og effekt. Driften av banen er styrt av NMFs regelverk og tidsrommene for bruk av banen er regulert i henhold til plan- og bygningsloven og fastsatt i de tilhørende bestemmelsene til reguleringsplanen.

AKTIVITETSBEKRIVELSE

Figur 5 og 6 viser oversiktsfoto av motorsportbanen. Banen har mange svinger og korte fartsstrekker. Den er best egnet til teknisk kjøring med lave hastigheter. Det er opparbeidet sikringsvoller langs traséen. Disse har også støyskjermende effekt.



Figur 5 Motorsportbanen



Figur 6 Teknisk tegning av Laurasætra Motocrossbane

Det er forutsatt følgende aktivitetsomfang:

- Tirsdag/torsdag og søndag: Kl. 18-21 sommer eller 17-20 høst.
- Banen benyttes ikke på bevegelige helligdager
- Antall kjørende på trening er høyst 15 sykler. I løp deltar maks. 20 pr. heat.
- På trening kjører de minste som er fra 5-8 år i 10 minutter, 9-12 år 15 minutter, 13-16 år 15 minutter, 16 år og oppover også 15 minutter.
- Denne syklusen gjentas 3-4 ganger på hver trening hvorav 2-3 omganger med teknisk trening og 1 omgang med frikjøring.
- Omgangene med frikjøring er dimensjonerende i forhold til støy. Ved slik kjøring vil det være ca. 7 sykler i samtidig aktivitet.
- Det legges opp til 2 konkurranser pr. år.

Type sykler:

- Unge førere kjører normalt sykler med motorer 85 og 125 ccm
- Voksne førere kjører også de større syklene, for eksempel med 4-takts motorer opp til 450 ccm.
- De aller yngste kjører knattcross med små motorer og lav fart. Støy fra disse syklene er underordnet.

PARKERING OG TRAFIKKAREAL

Parkering skal foregå på parkeringsplassen nord- vest for motorsportanlegget.

Parkeringsarealet skal også kunne brukes til depot dersom det er nødvendig når det arrangeres konkurranseløp.

Tilkomstveien er 4 meter bred gruslagt vei og strekker seg fra grustaket og opp til baneområdet. Helningsgraden overstiger ikke 7%.

MILJØBELASTNING

Motocrossen vil sannsynligvis ikke føre til forurensing av omgivelsene. Selv om mindre utslipp av forurensende vesker ved service på syklene før og etter kjøring, samt ved fylling av drivstoff kan forekomme, så vil dette være av en svært liten skala.

Drivstoffpåfylling, mindre service eller reparasjoner vil foregå på parkeringsplassen eller i indre depot. Det er ikke lagt inn vann på bane- og parkeringsområdet og avrenning fra vask mm. Vil dermed ikke være et problem. NMF stiller krav om at hver enkelt fører bruker miljømatte som sykkelen parkeres på når den ikke er i bruk (jf. Kapittel 5 i NFM's miljøreglement). Denne hindrer at eventuelle lekkasjer fra sykkelen renner ned i grunnen.

STØYFORHOLD

Tabell 2 viser anbefalte støygrenser som gjelder for eksisterende boligbebyggelse når nye motorsportbaner planlegges – og for ny boligbebyggelse nær slike eksisterende anlegg. Grensene er identiske med yttergrense for gul sone, jfr. Tabell 2.

Støykilde	Støysone			
	Gul sone		Rød sone	
	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23-07	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23-07
Motorsport	$L_{den} = 45 \text{ dB}$ $L_{5AF} = 60 \text{ dB}$	Aktivitet bør ikke foregå	$L_{den} = 55 \text{ dB}$ $L_{5AF} = 70 \text{ dB}$	Aktivitet bør ikke foregå

Tabell 2 Kriterier for soneinndeling. Alle tall oppgitt i dB, frittfeltverdier.

Støykilde	Støynivå på uteplass og utenfor rom med støyfølsom bruk L_{den}	Støynivå utenfor soverom, natt kl. 23-07	Maksimalt støynivå på uteplass og utenfor rom med støyfølsom bruk, dag og kveld, kl. 07-23
Motorsport	$L_{den} = 45 \text{ dB}$	Aktivitet bør ikke foregå	$L_{5AF} = 60 \text{ dB}$

Tabell 3 Anbefalte støygrenser ved etablering av ny støyende virksomhet og bygging av boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, fritidsboliger, skoler og barnehager. Alle tall oppgitt i dB, frittfeltverdier.

De siste års saksbehandlingspraksis har vært å legge vekt på den vanlige aktiviteten som treningskjøringen representerer. Dersom det er aktuelt med konkurransekjøring, er normalprosedyre å tillate et visst antall i løpet av året, for eksempel 3-5.

Maksimalstøygrensene vil da ikke omfatte konkurransene, men det kan stilles krav til tidspunkt, minste mellomrom mellom konkurranser, etc.

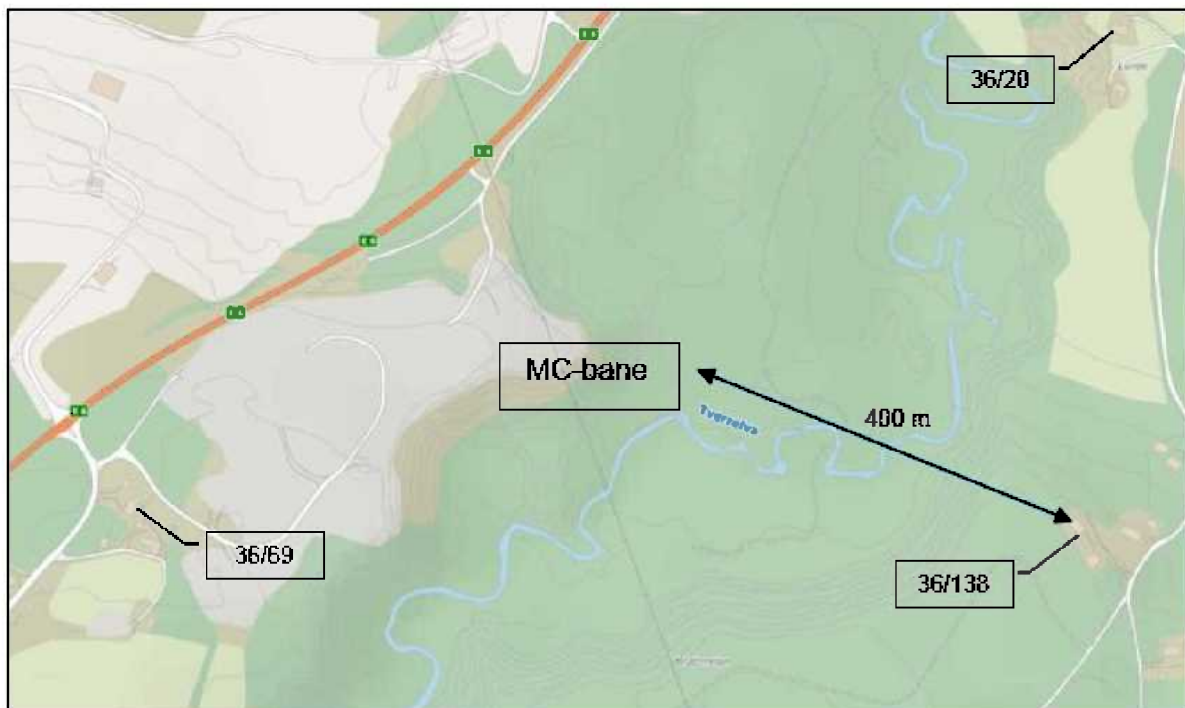
Regelverket uttrykker støygrensen for motorsport i to ulike enheter, L_{den} og L_{5AF} . Den ene, L_{den} , skal brukes som hovedbeskrivelse for alle typer støy og er et tidsmidlet støynivå for dag-kveld-natt med 10dB/5dB ekstra tillegg på natt/kveld. Når støyen uttrykkes i denne enheten, tar en hensyn til aktivitetsomfanget (antall kjøretøytimer pr. år, både trening og konkurranse), dvs. samlet aktivitet over tid. L_{den} beregnes for ett år.

T-1442 har egne grenser for maksimalstøysituasjoner, representert med enheten L_{5AF} . Denne enheten ligner på maksimalnivået $L_{p,AF,maks}$ som tidligere grenser var formulert i, men definisjonen er litt annerledes og tallverdiene blir litt forskjellige. Pr. i dag mangler erfaringstall for maksimalnivå L_{5AF} . I henhold til veilederen til T-1442¹ settes derfor L_{5AF} lik enheten $L_{p,AF,maks}$.

I store anlegg med flere kjøretøydisipliner og flere baner der aktiviteter pågår samtidig kan L_{den} bli dimensjonerende. Dette vil ikke gjelde for denne banen med det aktivitetsomfanget som er beskrevet i kap 1.1.

KONSEKVENSER FOR NABOER

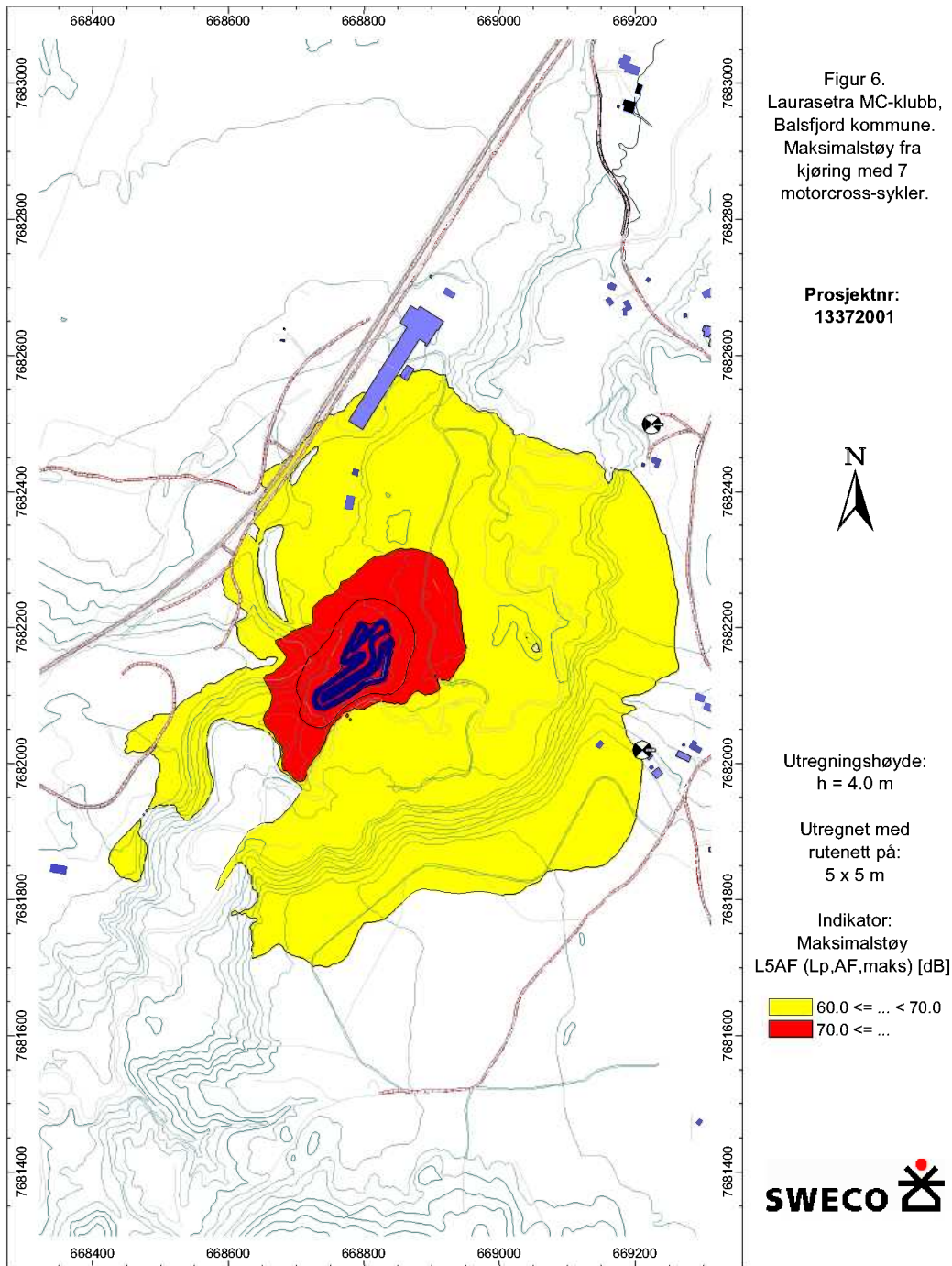
Beregningene viser at en boligeiendom i øst ligger nær området for gul sone, men ingen boliger overskrider støygrensen $L_{5AF} = 60$ dB. Nærmeste boligeiendom i nordøst får beregningsverdi $L_{5AF} = 58$ dB.



Figur 7 Plassering av nærmeste bebyggelse til motocrossbanen.

De skjermingstiltakene som allerede er innarbeidet i anlegget er tilfredsstillende. Motorsportområdet grenser til et område for masseuttak. Uttakene vil skje nordvest og sørvest for anlegget. Framtidige uttak vil kunne påvirke utbredelsen av støysonene fra motorcrossbanen, men vil ikke føre til at dagens bebyggelse blir liggende i støysonene.

Selv om de anbefalte grensene er tilfredsstillt, vil støy fra anlegget likevel være hørbar ved nabobebyggelsen. Hørbarheten avhenger av annen støy i området (bakgrunnsstøy). Trafikken langs E6 er relativt betydelig og vil i perioder medvirke til å redusere hørbarhet av motorsportstøy.



Figur 8 Beregnet støyutbredelse fra motocrossbanen.

KONSEKVENSER FOR NÆRINGSINTERESSER

For næringsaktiviteten i området vil sannsynligvis ikke motorsportaktiviteten være belastende. På generelle basis vil det være trening maks to ganger i uken noen timer på ettermiddag/kveld. Det legges også opp til to trenings/konkurranshelger i året. Det er under treningshelg og konkurranseløp at belastningen vil være størst. Ved disse hendelsene kan det potensielt komme mange førere og tilskuere. Dersom motorsportklubben holder god dialog med næringsaktørene vil de ulike aktivitetene kunne foregå uten å skape ulemper for hverandre.

FRILUFTSAKTIVITET

Planområdet ligger innenfor område regulert til friluftsområde i gjeldene plan. Dette arealet kan tolkes som en buffer mot skogområdet som omgir masseuttaket og næringsområdet. Det er i midlertidig ingen tegn på aktivitet, eller kjente kvaliteter i området som nå har gått tapt som følge av den nylig anlagte motocrossbanen.

NATURMILJØ- VURDERING ETTER NATURMANGFOLDLOVEN § 7-12

Det er ingen spesielle naturverdier innenfor planområdet som kan bli skadelidende som følge av aktiviteten på banen.

Selve banen ligger på et høyere nivå enn Tverrelva og aktiviteten vil ikke påvirke eller forurense elven. Fylling av bensin og eventuelt olje vil foregå på den siden av banen som vender bort fra elven. Bruk av miljørmatte for å forhindre nedsig av bensin og olje i grunnen er pålagt i NMFs regelverk, og dette kravet vil bli videreført i Laurasætra motocrossklubb sitt reglement.

Påvirkningen den nye banen vil ha for våtmarksområdet Sørkjosleira er vurdert til liten. Selv om dette er et svært viktig naturområde er det allerede preget av mye skjemmende aktivitet uten at det er vurdert som truet. Motocrossbanen ligger 3,5 km unna området og støyen er så pass lav at den ikke vil påvirke naturkvalitetene.

7. RISIKO OG SÅRBARHET

Denne risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS) er en kvalitativ grovanalyse, og er utført i forbindelse med utbyggingen av Laurasæter motocrossbane i Balsfjord kommune. ROS-analysen omhandler forhold rundt baneområdet og naturgitte forhold. Driftstekniske- og andre sikkerhetsspørsmål ved bruk av banen, er håndtert gjennom NMFs regelverk og de enkelte banereglementene. Dette er dermed ikke tema for ROS-analysen.

GRUNNLAG

Plandelen av Plan- og bygningsloven” Lov om planlegging og byggesaksbehandling” av 27. juni 2008 nr. 71, revidert 1.juli 2009 § 4.3 sier at det skal gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse for planområdet. I analysen skal alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformålet vurderes.

FØRUTSETNINGER FOR ANALYSEN

- ROS-analysen er en kvalitativ grovanalyse.
- Analysen er basert på tilgjengelig bakgrunnsinformasjon samt befaring og rapport fra geolog om planområdet.
- Det er vurdert farer knyttet til liv/helse, ytre miljø og materielle verdier.
- ROS-analysen omhandler mulige uønskede enkelthendelser, ikke sammenfallende hendelser og følge-effekter.
- Metodikken er tilpasset akseptkriterier for ROS-analyser vedtatt av Balsfjord kommune.

STYRENDE DOKUMENTER

Følgende dokumenter er styrende for ROS-analysen:

Referanse	Utgiver
Sjekkliste: Risiko- og sårbarhetsanalyser.	Oslo kommune
Tabell fra overordnet ROS-analyse BK 2012	Balsfjord kommune

NS – 5814: 2008 Krav til risikovurderinger.	Standard Norge
Lov om planlegging og byggesaksbehandling (Plan- og bygningsloven).	Klima –og miljødepartementet
Samfunnssikkerhet i arealplanlegging (revisjon des. 2011).	DSB
TEK 10 Byggeteknisk forskrift	Direktoratet for byggekvalitet

METODIKK

Det er brukt referanser og tall fra relevante fagområder i arbeidslivet så langt dette har vært tilgjengelig. Analysen er en kvalitativ grovanalyse, og tar utgangspunkt i veileder fra DSB” Samfunnssikkerhet i arealplanlegging” (revidert utg. des. 2011).

KATEGORISERING AV SANNSYNLIGHET OG KONSEKVENNS

Med sannsynlighet eller frekvens menes en vurdering av sannsynligheten for at en uønsket hendelse skal oppstå for objektet/prosessen/aktiviteten som analyseres.

For å uttrykke sannsynlighet for en uønsket hendelse er det definert 5 frekvensklasser, se tabell 5 Definisjoner av de ulike frekvensklasser er vedtatt av Balsfjord kommune.

Sannsynlighet for flom og skred er vurdert på bakgrunn av Byggeteknisk forskrift (TEK10). Akseptkriteriene vedtatt av Balsfjord kommune passer for mindre og hyppigere hendelser enn skred og flom. For å gjøre en riktig vurdering av hva man kan akseptere av faregrad er TEK10 sine akseptgrenser for flom og skred benyttet i denne analysen.

Sannsynlighet		Flom Største nominelle årlige Sannsynlighet	Skred Største nominelle årlige Sannsynlighet
3	Ofte	1/20	1/100
2	Av og til	1/200	1/1000
1	Sjelden	1/1000	1/5000

Tabell 4 Sannsynlighetsskala for flom og skred, jf. Byggeteknisk forskrift (TEK10).

Sannsynlighetsgrad/frekvens	Hyppighet	Gradering
Lite sannsynlig	Sjeldnere enn en gang hvert 100 år.	1
Mindre sannsynlig	En gang mellom hvert 50. Og 100. år.	2
Sannsynlig	En gang mellom hvert 10. og 50. år.	3
Meget sannsynlig	En gang mellom hvert år og hvert 10. år.	4
Svært sannsynlig	Oftere enn en gang hvert år.	5

Tabell 5 frekvenskategorier vedtatt av Balsfjord kommune.

AKSEPTKRITERIER

Akseptkriterier er verbale eller tallfestede uttrykk som setter grenser for hvilken risiko som er akseptable. Kriteriene kan være myndighetskrav eller interne krav fra en etat, bedrift osv. Akseptkriteriene fastsettes normalt før analysearbeidet gjennomføres.

Det ideelle og langsiktige mål er å unngå ulykker og nestenulykker. Risikoen er akseptabel dersom sannsynlighet for at en hendelse skal inntreffe er tilstrekkelig liten og/eller konsekvensen av denne hendelsen kan kontrolleres.

For denne analysen brukes akseptkriteriene til Balsfjord kommune og TEK 10. Balsfjord kommune har oppsummert akseptkriteriene i tabell 6 og delt hendelser inn i kategoriene; mennesker, miljø, samfunn, økonomi og omdømme.

Kategori/ Gradering	Ufarlig (1)	En viss fare (2)	Farlig (3)	Kritisk (4)	Katastrofe (5)
Mennesker	Ingen personskader	Få og små personskader	Få, men alvorlige personskader	Opp til 5 døde. Opp til 10 alvorlig skadde. Opp til 30 evakuerte.	Over 5 døde. Over 10 alvorlig skadde. Over 30 evakuerte.
Miljø	Ingen miljøskade	Mindre miljøskade	Alvorlige skader på miljøet	Omfattende skader på miljøet	Svært alvorlige skader på miljøet
Samfunns- viktige funksjoner/ infrastruktur	Systemet settes midlertidig ut av drift. Ingen direkte skader, kun mindre forsinkelser. Ikke behov for reservesystemer	Systemet settes midlertidig ut av drift. Kan føre til skader dersom det ikke finnes reservesystem	Driftsstans i flere døgn	Systemet settes ut av drift i lengre tid. Andre avhengige systemer rammes midlertidig	Hoved- og andre avhengige systemer settes permanent ut av drift
Økonomiske verdier	Skader for opp til 100.000 kr	Skader for mellom 100.000- 500.000 Kr	Skader mellom 500.000- 1 000.000 kr	Skader mellom 1 000.000- 5 000.000 kr	Skader for over 5 000.000 kr
Omdømme	Ingen skade	”Ripe i lakken”	Svekket tillit i markedet/ opinionen	Merkbart tap av tillit i markedet/ opinionen	Åpen mistillit i opinionen.

Tabell 6 Balsfjord kommune sine akseptkriterier (mennesker, miljø, samfunnsviktige funksjoner, økonomiske verdier og omdømme).

TEK10 deler sikkerhetsklassene i tre. For flom gjelder følgende definisjoner (listen er ikke uttømmende og for detaljert beskrivelse vises det til kap.7 i TEK 10):

- Sikkerhetsklasse F1 gjelder tiltak der oversvømmelse har liten konsekvens. Byggverk med lite personopphold og mindre økonomiske konsekvenser. Eksempelvis garasje, lagerbygning.
- Sikkerhetsklasse F2 gjelder tiltak der oversvømmelse har middels konsekvens. Byggverk beregnet for personopphold. Eksempelvis bolig, hytte, brakke, skole/barnehage, kontor, industribygg.
- Sikkerhetsklasse F3 gjelder tiltak der oversvømmelse har stor konsekvens. Byggverk for sårbare samfunnsfunksjoner og bygg der oversvømmelse kan gi stor forurensing av omgivelsene. Eksempelvis sykehjem, bygg som er viktige i en beredskapssituasjon som sykehus, brannstasjon, politistasjon o.l. avfallsdeponier der oversvømmelse kan gi forurensningsfare kommer også i denne kategorien.

For skred gjelder de samme sikkerhetsklassene som for flom. Følgende definisjoner gjelder for skred (listen er ikke uttømmende og for detaljert beskrivelse vises det til kap.7 i TEK 10):

- Sikkerhetsklasse S1 omfatter tiltak der skred vil ha liten konsekvens. Byggverk der det normalt sett ikke oppholder seg personer og det er små økonomiske konsekvenser. Eksempelvis garasje, naust, mindre brygger, lagerbygninger.
- Sikkerhetsklasse S2 omfatter tiltak der skred vil ha middels konsekvens. Byggverk der det normalt oppholder seg maksimum 25 personer og det er middels økonomisk konsekvens. Enebolig og tettbygget boligfelt med maksimum 10 boenheter, arbeids- og publikumsbygg med maksimum 25 personer, driftsbygning landbruket, parkeringshus og havneanlegg.

- Sikkerhetsklasse S3 omfatter tiltak der skred kan ha store konsekvenser. Byggverk der det normalt oppholder seg mer enn 25 personer og det er store økonomiske konsekvenser. Eksempelvis tette boligfelt med mer enn 10 boenheter, arbeids- og publikumsbygg med mer enn 25 personer, skole, barnehage, sykehjem og lokal beredskapssituasjon.

RISIKOMATRISE

Uønskede hendelser plasseres inn i en risikomatrise med tre ulike nivå (tabell 8) gitt av hendelsens sannsynlighet og konsekvens. Sonene er definert etter fargekode som indikerer farenivå.

GRØNN	Akseptabel risiko – risikoreduserende tiltak er ikke nødvendig
GUL	Akseptabel risiko – risikoreduserende tiltak skal vurderes
RØD	Uakseptabel risiko – risikoreduserende tiltak er nødvendig

TILHOVE I RØDE FELT	→ Medfører uakseptabel risiko. Her skal risikoreduserende tiltak gjennomføres, alternativt skal det utføres mer detaljerte ROS-analyser for ev. å avkrefte risikonivået.
TILHOVE I GULE FELT	→ ALARP-sone, dvs. tiltak skal gjennomføres for å redusere risikoen så mye som råd. (ALARP = As Low As Reasonable Practicable) Det vil ofte vere naturleg å leggje ein kost-nytteanalyse til grunn for vurdering av endå fleire risikoreduserende tiltak.
TILHOVE I GRØNE FELT	→ I utgangspunktet akseptabel risiko, men fleire risikoreduserende tiltak av vesentleg karakter skal gjennomføres når det er mogleg ut frå økonomiske og praktiske vurderingar.

Tabell 7 RisikomatriSENS tre nivå.

Konsekvens		Ufarlig	En viss fare	Farlig	Kritisk	Katastrofe
Sannsynlighet		K1	K2	K3	K4	K5
Oftere enn en gang hvert år	S5	5	10	15	20	25
En gang mellom hvert 50. og 100. år	S4	4	8	12	16	20
En gang mellom hvert 10. og 50. år	S3	3	6	9	12	15
En gang mellom hvert 50. og 100. år	S2	2	4	6	8	10
Sjeldnere enn en gang hvert 100 år	S1	1	2	3	4	5

Tabell 8 Risikomatrise for sammenstilling av sannsynlighet og konsekvens

RISIKOVURDERING

Med utgangspunkt i gjennomført sårbarhetsanalyse og sjekklister for vurdering av risiko for planområdet er det vurdert en uønsket hendelse for tiltakets anleggs- og driftsfase.

Emne	Forhold eller uønsket hendelse			Vurdering
		Ja	Nei	Merknad
Naturgitte forhold	Er området utsatt for snø- eller steinskred/nedfall?		x	www.skrednett.no Vurdert: Området ligger langt fra fjellside.
	Er det fare for utglidning (geoteknisk ustabilit)?	x		www.ngu.no Vurdert: Området grenser til et stort grustak og mindre ras kan forekomme.
	Er det fare for setningsskader (kvikkleire)?		x	Vurdert: det er ikke registrert kvikkleire i grunnen.
	Er området utsatt for springflo/floam i sjø/vann?		x	Ikke relevant.
	Er området utsatt for flom i vann/elv/bekk, herunder også lukket bekk?		x	www.nve.no Vurdert: Tverrelva er ikke registrert med flomfare. Kommunen bekrefter i samtale at det ikke er flomfare forbundet med denne delen av elven.
	Er det radon i grunnen?		x	Vurdert: På ngu sine sider er det ikke registrert noen verdier av radon innenfor planområdet. Det planlegges ikke for varig opphold i området så tiltak er ikke nødvendig.
	Skogbrann/lyngbrann		x	Det vil ikke være noen større fare for skogbrann eller lyngbrann i dette området enn i andre lignende områder under normale omstendigheter.
	Annet (angi) Sigevann fra byggegrunn		x	Ikke relevant
	Sårbar flora		x	Det er registrert sårbar flora i området.
Infrastruktur	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende transportårer, utgjøre en risiko for området?			
	<ul style="list-style-type: none"> Hendelser på veg 		x	Vurdert: E6 går forbi området, men evt. hendelser her vil ikke ha innvirkning for aktiviteten i planområdet.
	<ul style="list-style-type: none"> Hendelser på spor/jernbane 		x	Vurdert: Det ligger ingen jernbane i nærheten av planområdet.
	<ul style="list-style-type: none"> Hendelser på sjø/elv 		x	Vurdert: Planområdet grenser til elv, men her er det ingen ferdsel.
	<ul style="list-style-type: none"> Hendelser i luften 		x	Vurdert: Det er ikke registrert noen hendelser i luften i nærheten av planområdet.
	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe i nærliggende virksomheter (industriforetak etc.), utgjøre en risiko for området?			
	<ul style="list-style-type: none"> Utslipp av giftige gasser/væsker 		x	Vurdert: Stormoen avfallssenter som ligger på motsatt side av E6 driver ikke med mottak av giftige gasser som kan utgjøre en risiko for motocrossbanen. Det er ikke angitt faresone rundt anlegget hverken i reguleringsplan eller i kommuneplanens arealdel.
	<ul style="list-style-type: none"> Utslipp av eksplosjonsfarlige/brennbare gasser/væsker 		x	Vurdert: Det er ikke forbundet fare for eksplosjon/brann ved Stormoen avfallssenter. Det er ikke angitt faresone rundt anlegget hverken i reguleringsplan eller i kommuneplanens arealdel.
	<ul style="list-style-type: none"> Radioaktivt nedfall 		x	Vurdert: Det ligger ikke noen virksomheten som slipper radioaktivt nedfall.
	<ul style="list-style-type: none"> Industribrann 		x	Vurdert: En eventuell brann ved Stormoen avfallssenter vil ikke ha utgjøre en risiko for motorsportbanen.
	Medfører bortfall/reduser tilgang på følgende tjenester spesielle ulemper for området:			
	<ul style="list-style-type: none"> Elektrisitet 		x	Vurdert: Bortfall av elektrisitet vil ikke ha stor innvirkning for motorsportbanen.
	<ul style="list-style-type: none"> Teletjenester 		x	Vurdert: Bortfall av teletjenester vil ikke få særlige konsekvenser for motorsportbanen.
	<ul style="list-style-type: none"> Vannforsyning 		x	Vurdert: Det er ikke vann i området og et evt. Bortfall vil dermed ikke ha betydning for anlegget.

	<ul style="list-style-type: none"> Renovasjon/spillvann 		x	Vurdert: ikke relevant da det ikke er vann i området.
	<ul style="list-style-type: none"> Transportnett 		x	Vurdert: Bortfall/reduert vil ikke noen spesielle ulemper for motorsportbanen.
	Dersom det går høyspentlinjer ved/gjennom området:			
	<ul style="list-style-type: none"> Påvirkes området av magnetiske felt fra elektriske linjer? 		x	Vurdert: det går en høyspentlinje sør for planområdet, men denne vil ikke skape ulemper for motorsportbanen.
	<ul style="list-style-type: none"> Er det spesiell klatrefare i forbindelse med master? 		x	Vurdert: Det er ikke spesiell fare forbundet med klatring i høyspentmasten.
	Er det spesielle farer forbundet med bruk av transportnett for gående, syklende og kjørende innenfor området til:			
	<ul style="list-style-type: none"> Skole/barnehage/privat bolig? 		x	Vurdert: Ikke relevant innenfor dette området.
	<ul style="list-style-type: none"> Nærmiljøanlegg (idrett etc.)? 		x	Vurdert: Ikke relevant.
	<ul style="list-style-type: none"> Forretning etc.? 		x	Vurdert: Ikke relevant.
	<ul style="list-style-type: none"> Busstopp? 		x	Vurdert: Ikke relevant.
	Brannberedskap:			
	<ul style="list-style-type: none"> Omfatter området spesielt farlige anlegg? 		x	Vurdert: Ingen særlig «farlige» anlegg for tredjepart.
	<ul style="list-style-type: none"> Har området utilstrekkelig brannvannforsyning (mengde og trykk)? 	x		Vurdert: Det er tilstrekkelig vannforsyning i området. Sikkerhetskrav om at brannslukkeutstyr alltid skal være tilgjengelig når anlegget er i bruk.
	<ul style="list-style-type: none"> Atkomstruter for brannbil? 		x	Vurdert: Ankomstruter for brannbil er sikret.
Tidligere bruk	Er det mistanke om forurensning i grunnen fra tidligere virksomheter?			
	<ul style="list-style-type: none"> Avfall fra anleggsvirksomhet/industri 		x	Vurdert: Området hvor banen er anlagt er urørt.
	<ul style="list-style-type: none"> Bensinstasjon/bilverksted/tankanlegg 		x	Ikke relevant
	<ul style="list-style-type: none"> Mekanisk verksted/skipsverft 		x	Ikke relevant
	<ul style="list-style-type: none"> Galvaniseringsverksted 		x	Ikke relevant
	<ul style="list-style-type: none"> Gjentatte rivningsarbeider/rehabilitering av bygninger fra 1950 -1980 		x	Ikke relevant
	<ul style="list-style-type: none"> Byjord - sentrale og eldre bydeler 		x	Ikke relevant
	<ul style="list-style-type: none"> Gruver - åpne sjakter, steintipper etc. 		x	Vurdert: det er ikke forbundet forurensningsfare med grustaket som banen grenser til.
	<ul style="list-style-type: none"> Militære anlegg 		x	Vurdert: Det ligger ikke militære anlegg i eller i nærheten av planområdet
Omgivelser	Er det regulerte vassdrag/vannmagasiner i nærheten, med spesiell fare for usikker is og/eller varierende vannstand i elveløp?		x	Ikke relevant
	Finnes det naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup, sjø, elver, trafikk, etc.)	x		Vurdert: Det er bratte skråninger fra motorsportbanen og ned til grustaket.
	Vindfall som følge av uttak av skog		x	Ikke relevant.
	Vil tiltaket kunne føre til endringer av avrenningsforhold/hastighet til nærliggende bekk/elv		x	Vurdert: Tiltaket medfører i liten grad tette flater da banen består av grus.
	Vil tiltaket kunne føre til forurensning av drikkevann		x	Vurdert: Det er ikke fare for at aktiviteten på banen vil føre til forurensning av drikkevann.
	Vil tiltaket kunne føre til olje- og	x		Vurdert: Vedlikehold av motorsykler og fylling av drivstoff kan føre til

	kjemikalieforensning			mindre utslipp av forurensede vesker.
	Er området spesielt utsatt for fare ved skogbrann		x	Vurdert: Ut fra forholdene er ikke dette området mer utsatt for skogbrann enn lignende områder.
	Vil tiltaket påvirke biologisk mangfold eller særlig sårbare naturområder?		x	Vurdert: Planområdet ligger 1-2 km fra naturvernområdet xx og avstanden er dermed for stor til å påvirke dette negativt.
	Spredning av fremmede arter (svartelistet)		x	Vurdert: lav risiko for spredning av fremmede arter.
Ulovlig virksomhet	Sabotasje og terrorhandlinger:			
	<ul style="list-style-type: none"> • Er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål? 		x	Vurdert: Ikke relevant.
	<ul style="list-style-type: none"> • Finnes det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten? 		x	Vurdert: Ikke relevant.

Tabell 9 Sjekkliste for vurdering av risiko og sårbarhet

ID	Beskrivelse av faren	Begrunnelse frekvensklasse, evt. barrierer	Frekvensklasse/ Sannsynlighet	Begrunnelse konsekvensklasse, evt. barrierer	Konsekve-nsklasse	Fargekode
1	Er det fare for utglidning (geoteknisk ustabil)?	Området ligger like under marin grense, men det er ikke registrert ustabilitet i grunnen. Det grenser til et grusuttak og mindre ras i øvre delene av skråningene kan forventes. På grunn av erosjon kan dette forventes å inntreffe relativt ofte.	(5) Svært sannsynlig/ oftere enn en gang hvert år.	Området bygges ikke ut for varig opphold og det skal ikke settes opp bygninger. Utrasing av øvre delene av grustaket kan medføre fare dersom personer oppholder seg her.	(2) En viss fare	10
2	Finnes det naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup, sjø, elver, trafikk, etc.)	Det grenser til et grusuttak og mindre ras i øvre delene av skråningene kan forventes. På grunn av erosjon kan dette forventes å inntreffe relativt ofte.	(5) Svært sannsynlig/ oftere enn en gang hvert år.	Utrasing av øvre delene av grustaket kan medføre fare dersom personer oppholder seg her.	(2) En viss fare	
3	Vil tiltaket kunne føre til olje- og kjemikalieforurensning	Ved vedlikehold av motorsyklene og fylling av drivstoff kan mindre utslipp av forurensende vesker renne ned i grunnen. Ettersom banen skal brukes jevnlig må man forvente av mindre lekkasjer forekommer ofte.	(5) Svært sannsynlig/ oftere enn en gang hvert år.	Norges motorsportforbund(NMF) stiller krav om at førerne skal parkere sykler over en miljømatte som hindrer at søl av drivstoff mm. renner ned i grunnen. Dette er en god barriere mot skadelig forurensning. Det må også nevnes at det er snakk om mindre utslipp.	(1) Ufarlig	5

Tabell 10 Risikokategorisering av identifiserte farer i Sjekklisten.

RISIKOREDUSERENDE TILTAK

Risikoreduserende tiltak betyr tiltak som reduserer sannsynlighet eller konsekvens (forebyggende beredskap), og bidrar til å redusere risiko.

Risikoreduserende tiltak medfører at klassifisering av risiko for en hendelse forskyves mot «grønn» i matrisen.

ID	Tilrådde tiltak	Kommentar og evt. venta effekt av reduisering av risiko for tiltaket.	Risiko etter risikoreduserende tiltak
1	Anlegget må plasseres med god avstand fra kanten ned i grustaket. I tillegg bør det settes opp gjerder eller annen stengsel som forhindrer ferdsel i randsonene rundt grustaket.	Utrasing i grustaket er kun forbundet med fare dersom man oppholder seg på kanten når det raser. Stengsler vil forhindre opphold i faresonen og faren for liv og helse blir kraftig redusert. Plassering av anlegget i god avstand fra kanten vil minimere konsekvensene ved et ras slik at anlegget ikke blir skadelidende. Det blir ikke gjort tiltak i selve grustaket så sannsynlighetsklassen endres ikke.	5
2	Jf. punkt 1. Det bør settes opp gjerder eller annen stengsel som forhindrer ferdsel i randsonen rundt grustaket.	Utrasing i grustaket er kun forbundet med fare dersom man oppholder seg på kanten når det raser. Stengsler vil forhindre opphold i faresonen og faren for liv og helse blir kraftig redusert. Det blir ikke gjort tiltak i selve grustaket så sannsynlighetsklassen endres ikke.	5
3	I banereglementet bør det tas med et punkt om at miljømatte skal brukes når motorsykkelen ikke er i bruk.	Konsekvensene av søl av drivstoff mm. vil bli mindre dersom miljømatte brukes.	5

Tabell 11 Risikoreduserende tiltak

8. MERKNADER ETTER VARSEL OM OPPSTART

Etter varsel om oppstart kom det inn fire merknader:

- Fylkesmannen i Troms
- Fylkeskommunen i Troms
- Statens vegvesen
- Grunneier av gnr 36 bnr 186

Fylkesmannen i Troms i brev datert 13.04.2015

Fylkesmannen mener at anlegget kommer inn under KU-forskriftens § 2 *Planer som alltid skal vurderes nærmere*, bokstav c) reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II; permanente konkurranse- og testbaner for bil og motorsykkel. Videre pekes det på at anleggets mulige konsekvenser for naturmiljø, naboer mm. Best blir utredet i en konsekvensutredning. Fylkesmannen ber avslutningsvis om en begrunnelse på tiltaket ikke skal behandles etter KU-forskriften.

Fylkesmannen påpeker at motorsport er en støyende aktivitet og at det må gjennomføres støyberegninger av anlegget. Det må gjøres en ROS-analyse og i tillegg etterspørres en beredskapsplan som tar hensyn til selve bruken av banen, og faremomenter for tilskuere og banepersonell.

Ettersom motocrossanlegget blir liggende nær Tverrelva som renner ut i Sørkjosleira må konsekvenser for naturmangfold utredes i henhold til naturmangfoldslovens kapittel 2. Videre påpekes det at området ligger under marin grense, men at det ikke er påvist fare for kvikkleire her.

Svar fra plankonsulent

Det er etter vårt syn riktig at tiltaket kommer inn under §3 bokstav c) vedlegg II og at en vurdering er nødvendig. Vår vurdering er at motocrossbanen ikke vil få vesentlige virkninger for miljø og samfunn og at konsekvensutredning dermed ikke er nødvendig.

Vi begrunner dette med at banen allerede er bygget og har vært i drift i over et år, uten at noen ulemper for miljø eller omgivelser er kommet frem. Dette henger sammen med at anlegget relativt sett er lite og bruken er beskjeden. Anlegget ligger i tillegg i et sterkt bearbeidet område, like ved siden av et grustak. Området ellers er preget av næringsaktivitet. Når det gjelder forholdet til naturen og speiselt Tverrelva, så ligger banen så pass mye høyere i terrenget at elven ikke vil bli påvirket av motocrosskjøringen. Ved en konsekvensutredning ville støy for omgivelsene vært et sentralt tema, men ettersom det allerede er gjort støyvurderinger som viser tilfredsstillende forhold, mener vi at videre utredninger ikke er hensiktsmessig.

Det er utført støyanalyse av anlegget og rapporten fra den analysen er vedlagt planbeskrivelsen. Som en del av planbeskrivelsen og i henhold til pbl §4-3 er det gjort en risiko- og sårbarhetsvurdering av anlegget og området som det ligger i. En beredskapsplan kommer utenom hva reguleringsplanen kan løse, men i henhold til NMFs regelverk må en slik plan lages før motorsportbanen kan brukes. Sikkerheten rundt bruken av banen er dermed sikret gjennom et annet regelverk.

I kapittel 7 i planbeskrivelsen vurderes tiltaket opp mot mulige konsekvenser for Tverrelva og Sørkjosleira. Øvrige tema rundt rasfare og ustabil grunn er vurdert i ROS- analysen.

Fylkeskommunen i Tromsø i brev datert 17.04.2015

Fylkeskommunen stiller spørsmål om tiltaket utløser krav om konsekvensutredning og ber om at dette blir avklart.

I tillegg pekes det på at det må tas hensyn til kommuneplanens bestemmelser for Tverrelva. Det er lite potensiale for å finne kulturminner innenfor planområdet.

Svar fra plankonsulenten

Når det gjelder krav om konsekvensutredning vises det til svar på merknaden fra Fylkesmannen. Det samme gjelder spørsmålet rundt mulig påvirkning av Tverrelva.

Statens vegvesen i brev datert 30.30.2015

Vegvesenet forutsetter at det ikke skal anlegges ny atkomst til E6 fra anlegget. Videre ber de om at man vurderer å bruke eksisterende veikryss sør for planområdet i stedet for veikrysset i nord. Ved bruk av veikrysset i nord må man kjøre langs E6 frem til krysset og dette kan være trafiksikkerhetsmessig uheldig. Videre påpekes det at perkeringsplassen må opparbeides minst 15 meter fra E6.

Svar fra plankonsulenten

Tilkomsten til motocrossbanen skal gå via den eksisterende veien inn i grustaket og dermed er det veikrysset nord for planområdet som blir tilkomsten ut på E6. Dersom man skulle brukt krysset i sør, slik som vegvesenet ber blir vurdert, måtte man laget helt ny tilkomstvei til banen. Slik vi ser det ville det vært en uforholdsmessig stor kostnad for en liten motocrossklubb. Ettersom klubben er liten vil det ikke bli særlig stor økning av trafikken langs tilkomstveien ut til E6.

Evald Myrvoll eier av gnr 36 bnr 186 i epost datert 21.04.2015

Myrvoll har gitt motocrossklubben veirett til crossbanen over sin eiendom. Han ber om at veitraseen kan legges om, midlertidig eller permanent, dersom det i fremtiden viser seg at uttak av sand kan være aktuelt i området hvor veien nå er anlagt.

Svar fra plankonsulenten

Dersom mindre justeringer av veien blir aktuelt i fremtiden så må det løses mellom grunneier og motorsportklubben. Balsfjord kommune er planmyndighet og må ta stilling til saken dersom det viser seg å bli aktuelt.