



Lyngen kommune

Møteinnkalling

Utvalg: Lyngen formannskap
Møtested: Tindevangen, Svensby
Dato: 30.09.2020
Tidspunkt: 08:30

Medlemmene innkalles med dette til møtet.

Medlemmer som måtte ha gyldig forfall og/eller mulig inhabilitet, må muntlig melde fra om dette snarest, slik at varamedlem kan bli innkalt. De varamedlemmene som får tilsendt innkallingen, møter altså bare dersom de får særskilt innkalling. Egenmeldingsskjema finnes på vår hjemmeside www.lyngen.kommune.no under politikk/sakspapirer.

De sakene som ikke er unntatt offentlighet er i tida fram til møtet utlagt med alle dokumenter til alminnelig ettersyn på Servicekontoret, kommunehuset.

De medlemmene og eventuelle innkalte varamedlemmer som skal delta i behandlingen av saker som er unntatt offentlighet, kan få nærmere innsyn i disse (dersom de ikke følger denne innkallingen) ved henvendelse til Servicekontoret.

Lyngen kommune, den 24.09.20

Dan-Håvard Johnsen
Ordfører

Inger-Helene B. Isaksen
utvalgssekretær

VEDLEGG:
Saksutredningene

Kopi av innkallingen vedlagt saksutredningene sendes til orientering til:

1. og 2. vararepresentant for hver liste
Rådmannen
Økonomisjefen
Leder for utviklingsavdelingen
Sektorleder teknisk drift
Kommunalsjef for oppvekst og kultur
Kommunalsjef helse- og omsorg
Stabssjef

Sendes på e-mail til:

Kontrollutvalget (epost)
Råd for folkehelse v/Hanne D. Jacobsen
Fagforbundet htv, 9060 Lyngseidet (Ikke saker unntatt offentlighet)
Utdanningsforbundet htv, 9060 Lyngseidet (Ikke saker unntatt offentlighet)

Pressen - legges ut på internett:

Bladet Nordlys, postboks 2515, 9272 Tromsø. (Ikke saker unntatt offentlighet.)
Framtid i Nord, postboks 102, 9069 Lyngseidet. (Ikke saker unntatt offentlighet.)
NRK Troms, 9291 Tromsø. (Ikke saker unntatt offentlighet.)
Biblioteket for utlegging til alminnelig innsyn. (Ikke saker unntatt offentlighet.)

Kopi av innkallingen uten vedlegg:

KomRev Nord (epost) (kun kommunestyre og formannskapet)
Kommunekassereren

NB ! De som mottar kopi av innkallingen (evt. m/vedlegg) møter kun etter eget ønske dersom de ikke blir innkalt særskilt. Evt. talerett er i hht. formannskapets/utvalgets arbeidsreglement (pkt. A, § 4).

Saksliste

Utv.saksnr	Sakstittel	U.Off	Arkivsaksnr
PS 72/20	Delegerte saker		
DS 185/20	95/7: Tillatelse til tiltak - riving av våningshus registrert i SEFRAK		2019/449
DS 186/20	84/72 - Søknad om ny avkjørsel -KV 1011 til eiendommen - Daniel Høgtun		2020/553
DS 187/20	5424/Svar på søknad om handel med pyrotekniske varer -Spar Lyngseidet		2019/222
DS 188/20	Svar på søknad om fradeling av tilleggstomt fra 97/16 til 97/19 - John og Arnt Mikkelsen.		2020/412
DS 189/20	Svar på søknad om deling av grunneiendom - 69/12 - Liv Johanne Solberg		2020/607
DS 190/20	67/141- Tillatelse til tiltak - garasje - Frode Nilsen		2020/582
DS 191/20	107/43- Tillatelse til tiltak - fritidsbolig - Lars Berg		2020/584
DS 192/20	Svar på søknad søknad om tillatelse til tiltak uten ansvarsrett veg - 112/179 - Aslaug M Eliassen		2020/463
PS 73/20	Igangsetting av delprosjekt Lyngentrappa		2015/796
PS 74/20	Igangsetting av forprosjekt Havnepromenaden		2015/796
PS 75/20	Vurdering av pristilbud-Tomt på Tindevangen		2015/1678
PS 76/20	Lokalisering av helikopterlandingsplass på Lyngseidet og finansiering av tiltaket		2017/272
PS 77/20	Tilrettelegging for legekantor-ombygging av Lenangen omsorgssenter		2020/621
PS 78/20	Fremtidig organisering av havner i Lyngen		2016/1128
PS 79/20	Retningslinjer for økonomisk støtte til geotekniske undersøkelser ved næringsetablering		2020/263
PS 80/20	Salg av fibernett- justering av vedtak i KS sak 30/20	X	2020/233

I tillegg ønsker ordfører at formannskapet drøfter flg saker/temaer:

- Riving av «gammelbanken»
- Kommunestyresal

PS 72/20 Delegerte saker

DS 185/20 95/7: Tillatelse til tiltak - riving av våningshus registrert i SEFRAK

DS 186/20 84/72 - Søknad om ny avkjørsel -KV 1011 til eiendommen - Daniel Høgtun

DS 187/20 5424/Svar på søknad om handel med pyrotekniske varer -Spar Lyngseidet

DS 188/20 Svar på søknad om fradeling av tilleggstomt fra 97/16 til 97/19 - John og Arnt Mikkelsen.

DS 189/20 Svar på søknad om deling av grunneiendom - 69/12 - Liv Johanne Solberg

DS 190/20 67/141- Tillatelse til tiltak - garasje - Frode Nilsen

DS 191/20 107/43- Tillatelse til tiltak - fritidsbolig - Lars Berg

DS 192/20 Svar på søknad søknad om tillatelse til tiltak uten ansvarsrett veg - 112/179 - Aslaug M Eliassen



Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
73/20	Lyngen formannskap	30.09.2020
	Lyngen kommunestyre	

Igangsetting av delprosjekt Lyngentrappa

Henvisning til lovverk:

Rådmannens innstilling

1. Kommunestyret igangsetter arbeidet med realisering av Lyngentrappa.
2. Delprosjektet er kostnadsberegnet til 4,5 mill. eks.mva.
3. Prosjektet søkes delfinansiert gjennom spillemidler, ulike fond samt sponsorer
4. Prosjektet finansieres innenfor vedtatt ramme for investering i stedsutviklingsprosjektet.

Budsjettdekning:

Årsbudsjett	Ansvar	Tjeneste	Art	Prosjekt	Økes	Reduseres
2020				20007	4 500 000	
2020				15010		4 500 000

Generelle opplysninger om saken

Stedsutviklingsprosjektet Lyngensløftet ønsker å igangsette arbeidet med realisering av en Lyngen-trapp. Slik prosjektet Lyngensløftet er planlagt, skal kommunestyret sette rammene og igangsette de ulike delprosjektene i Lyngensløftet. Lyngen-trappa er et nytt tiltak, som særlig svarer på visjonen om å tettere binde sammen fjord og fjell.

Arbeidet med stedsutvikling i Lyngen startet opp i 2013 og munnet ut i en konseptplan for politisk målstyring som ble vedtatt i kommunestyret i Lyngen den 11.12. 14. med bakgrunn i stedsanalysen fra 2014 ble 5 delprosjekter prioritert:

- Parken og dammen
- Parkveien
- Strandveien
- Havnepromenaden
- Fra fjord til fjell.

Prosjektet startet som et stedsutviklingsprosjekt for Lyngseidet, men har utviklet seg til et større omfang og er nå et helhetlig stedsutviklingsprosjekt for Lyngen og Lyngseidet. Prosjektets overordnede mål er næringsetableringer og økt bostedsattraktivitet.

Delprosjektene Parken og dammen og parkveien er stort sett gjennomført. I tillegg har prosjektet gjennomført flere mindre delprosjekter som Konsept EI-sykler(5 minutters bygda), seminarer, innkjøp av utstyr til arrangement og nå sist Lyngenbenken.

Alle delprosjekt skal før iverksettelse til kommunestyret for godkjenning.

Prosjekt stedsskilt er det sist vedtatte delprosjektet, og dette forventes slutført i løpet av 2021.

Til dette delprosjektet bevilget kommunestyret kr 700 000.

I forbindelse med revideringen av konsept planen(vedlagt) ble forslaget om en sherpatrapp til verdens ende lansert. Styringsgruppa for Lyngensløftet hadde møte 7.september 2020 og besluttet å starte arbeidet med en sherpa-trapp på Lyngseidet- Lyngen-trappa. materialvalg og endelig trase vil komme fram under arbeidet med prosjekteringen, men vedlagte kart viser omtrent tenkt trase.

Lyngen-trappa svarer også til visjonen i konsept planen fra 2014 om å tettere binde sammen fjell og fjord.

Forhold til overordnet plan og øvrige vedtak

Kommuneplanen

Områdeplanen

K-sakene 69/14, 64/14, 24/15, 14/15, 82/13, 65/18, 64/18, 17/17, 39/17

Økonomiske konsekvenser

Allerede vedtatte midler til investeringer- Lyngensløftet

Risiko- og sikkerhetsmessige konsekvenser

Ingen

Miljøkonsekvenser

Ingen

Folkehelse/friluftsliv

En Lyngen-trapp vil være et positivt tilskudd til folkehelsa.

Vurdering av alternativer og konsekvenser

En igangsetting av arbeidet med Lyngentrappa vil være et løft for Lyngseidet både i forhold til bostedsattraktivitet, næringsliv og turisme. I forarbeidet vil man også se på parkering, toalett og avfallshåndtering i forbindelse med antatt økt utfart, samt et konsept for framtidig drift av

Lyngen-trappa ved etablering av «Lyngen-trappas venner», slik man har ved lignende konsept rundt om i landet.

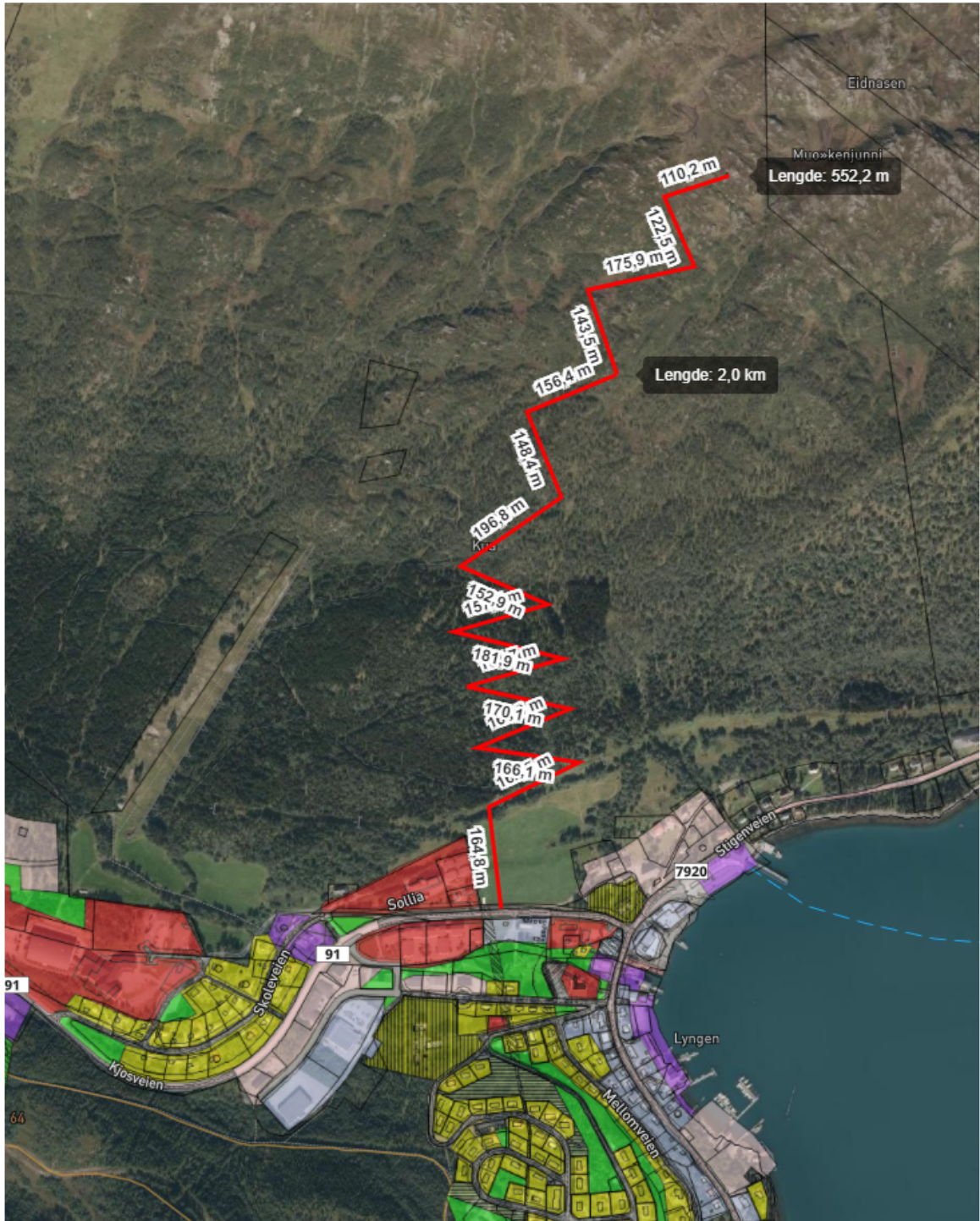
Lyngeløftet har innhentet informasjon om andre trapper som er bygd i Nord-Norge de senere årene (Vegatrappa, Helgelandstrappa, Reinebringen og Fjellheisen). Basert på dette vil et anslag på totalbudsjett på 4,5 millioner kroner eks mva være et realistisk budsjettall å arbeide ut fra.

Lyngentrappa vil bli bygd delvis i stein, delvis i tre og i enkelte områder på sti i naturlig vegetasjon eller klopping. Vandringsen vil starte ved den nye havnepromenaden på Lyngseidet, og forbi Gjestegården, opp Giæverlia og til Verdens Ende. Herfra går det etablerte stier videre.

Lyngentrappa vil kvalifisere for Spillemidler, samt tilskudd fra ulike fond. Det vil også bli solgt sponsorplasser (trappetrinn) til bedrifter og privatpersoner.

Det vil søkes om eksterne midler for å dekke deler av investeringen, blant annet spillemidler, fond og sponsorinntekter. Realistisk størrelse på tilskudd forventes å være ca. 2 mill. kroner. For å komme i gang med søknad om midler og prosjektering ber rådmannen om at kommunestyret vedtar oppstart av prosjektet innenfor en ramme på 4,5 mill. eks moms av midler som allerede er avsatt til stedsutvikling.

Kommunestyret vil holdes løpende orientert om utviklingen i prosjektet, inkludert finansieringsplan, inntekter og framdrift.





Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
74/20	Lyngen formannskap	30.09.2020
	Lyngen kommunestyre	

Igangsetting av forprosjekt Havnepromenaden

Henvisning til lovverk:

Rådmannens innstilling

1. Forprosjekt Havnepromenaden iverksettes i henhold til vedlagte kart
2. Forprosjektet er kostnadsberegnet til 0,5 mill eks.mva
3. Prosjektet finansieres innenfor vedtatt ramme for investering i stedsutviklingsprosjektet.

Budsjettdekning:

Årsbudsjett	Ansvar	Tjeneste	Art	Prosjekt	Økes	Reduseres
2020				15024	500 000	
2020				15010		500 000

Saksopplysninger

Generelle opplysninger om saken

Stedsutviklingsprosjektet Lyngenløftet ønsker å igangsette et forprosjekt for å utvikle havnepromenaden i Lyngseidet sentrum.

Arbeidet med stedsutvikling i Lyngen startet opp i 2013 og munnet ut i en konseptplan for politisk målstyring som ble vedtatt i kommunestyret i Lyngen den 11.12. 14. med bakgrunn i stedsanalysen fra 2014 ble 5 delprosjekter prioritert:

- Parken og dammen
- Parkveien
- Strandveien
- Havnepromenaden
- Fra fjord til fjell

Prosjektet startet som et stedsutviklingsprosjekt for Lyngseidet, men har utviklet seg til et større omfang og er nå et helhetlig stedsutviklingsprosjekt for Lyngen og Lyngseidet. Prosjektets overordnede mål er næringsetableringer og økt bostedsattraktivitet.

Delprosjektene Elveparken og dammen og Parkveien er stort sett gjennomført. I tillegg har prosjektet gjennomført flere mindre delprosjekter som Konsept El-sykler (5-minutters bygda), seminarer, innkjøp av utstyr til arrangement og nå sist Lyngenbenken.

Alle delprosjekt skal før iverksettelse til kommunestyret for godkjenning.

Prosjekt stedsskilt er det sist vedtatte delprosjektet, og dette forventes slutført i løpet av 2021. Til dette delprosjektet bevilget kommunestyret kr 700 000.

Lyngenløftet ønsker nå å starte et forprosjekt for realisering av havnepromenaden på Lyngseidet. Havnepromenaden er det største av hovedprosjektene i Lyngenløftet, og det kreves mye forarbeid, medvirkning, prosjektering og prosjektsøknader før havnepromenaden vil kunne være en realitet. Det er behov for å få laget realistiske arkitektskisser til presentasjoner overfor grunneierne, finansierer og overfor innbyggerne i Lyngen. Videre må det lages et budsjett for materialforbruk og arbeid, samt teknisk beskrivelse av en promenade.

Gjennom havnepromenaden vil kommunen tilrettelegge for økt næringsaktivitet, i tillegg til å tilrettelegge for vandring, økt trivsel, en møteplass, samt muligheter for småbåter til å legge til kai. Samlet lengde blir ca 270 meter.

Rent strategisk kan en havnepromenade forventes å gi følgende effekter:

Samfunnsperspektiv	Næringsperspektiv
Skape et mer attraktivt sentrum	Det tilrettelegges for mer aktivitet
Bolyst og trivsel	Næringsaktører får mulighet til å bygge ut sjøgrunn
Tilrettelegging og økt attraktivitet for turister og besøkende	Næringsaktører kan etablere nye konsept
Gjenskape noe av kulturen og særpreget til Lyngen	Næringsaktører får sikret gjennomgående adkomst og vil dra nytte av hverandres aktivitet
Tiltrekke oss flere etablerere	Mulighet for ny næringsaktivitet
Vende bygda tilbake mot sjøen(kulturarv)	

Forhold til overordnet plan og øvrige vedtak

Kommuneplanen

Områdeplanen

K-sakene 69/14, 64/14, 24/15, 14/15, 82/13, 65/18, 64/18, 17/17, 39/17

Økonomiske konsekvenser

Allerede vedtatte midler til investering- Lyngneløftet

Foreløpig estimerte utgifter til forprosjektet fordeler seg slik:

250 000 ekstern ingeniør

250 000 ekstern arkitekt

Utover dette vil også intern arbeidskraft benyttes.

Risiko- og sikkerhetsmessige konsekvenser

Ingen

Miljøkonsekvenser

Ingen

Folkehelse/friluftsliv

En havnepromenade vil tilrettelegge for økt aktivitet i strandsonen.

Vurdering av alternativer og konsekvenser

Størrelsen på prosjekt Havnepromenaden tilsier at vi har behov for et forprosjekt som forteller oss mer om kostnader, mulighet for eksterne midler, samarbeid med grunneiere i området, materialvalg, utsmykning og lignende.

Etter avsluttet forprosjekt vil kommunestyret få framlagt et forslag til realisering av havnepromenaden med endelig kostnadsramme før igangsetting av selve tiltaket.

1. HAVNEPROMENADEN SØR

PROSJEKTBEKRIVELSE
Opparbeide gangforbindelse og bearbeide sjølinjen slik at offentligheten får tilgang til og nærkontakt med fjorden, i Lyngseidet sentrum. Prosjektet omfatter å prosjektere og bygge en sammenhengende strandpromenade. Tiltaket gir mulighet til å legge avløpsledning slik at eksisterende direkte avløp til sjø kan føres inn på kommunalt anlegg. Utførelse kan igangsettes i løpet av 2-4 måneder og kan gjennomføres både sommer og vinter.



Bygdas viktigste transformasjonsområde er langs sjøsiden. Lyngseidet skal åpne seg mot fjorden med en sammenhengende og offentlig havnepromenade med torg, allmenninger, nærings- og gjestekai.

VIRKNINGER/FORMÅL

- > Tilgjengeliggjøre sjøsiden og knytte sammen bedriftene langs ved
- > Skape samhold mellom lokale aktører, flere små blir sterkere sammen!
- > Styrke lokale arbeidsplasser
- > Skape gode romlige sammenhengere i sentrum som stimulerer til å gå og sykle og møtes og som knytter sammen funksjoner som allerede er der og som styrkes
- > Attraktivt og sosialt sted å fiske, oppholde seg og spasere tett på fjorden midt i sentrum - et helsefremmende rekreasjonstiltak
- > En ny helårs attraksjon for både lokale og besøkende
- > Som del av tsunami-/flodbølgesikring
- > Fjorden blir en aktiv del av bygd livet og sentrum blir mer kompakt



Promenaden Sør

— Omsøkte prosjekt - Havnepromenaden Sør
— Sammenhengende offentlig havnepromenade og torg



Illustrasjonsplan med arealoversikt tiltak 1-5

Havnepromenaden Sør
Areal totalt ca. 600m²

2. HAVNEPROMENADEN NORD

PROSJEKTBEKRIVELSE

Opparbeide gangforbindelse og bearbeide sjølinjen slik at offentligheten får tilgang til og nærkontakt med fjorden, i Lyngseidet sentrum. Prosjektet omfatter å prosjektere og bygge en sammenhengende strandpromenade med tilstøtende rekreasjonsareal. Utførelse kan igangsettes i løpet av 2-3 måneder og kan gjøres både sommer og vinter.



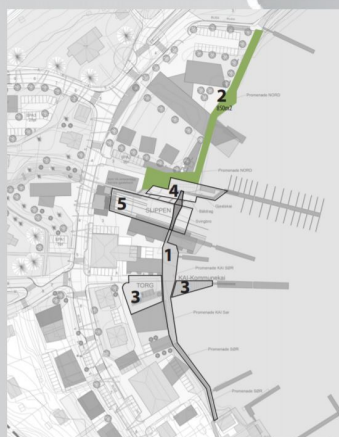
Bygdas viktigste transformasjonsområde er langs sjøsiden. Lyngseidet skal åpne seg mot fjorden med en sammenhengende og offentlig havnepromenade med torg, allmenninger, nærings- og gjestekai.

VIKNINGER/FORMÅL

- › Tilgjengeliggjøre sjøsiden og knytte sammen bedriftene langs ved
- › Skape samhold mellom lokale aktører, flere små blir sterkere sammen!
- › Styrke lokale arbeidsplasser
- › Skape gode romlige sammenhenger i sentrum som stimulerer til å gå og sykle og møtes og som knytter sammen funksjoner som allerede er der og som styrkes
- › Attraktivt og sosialt sted å fiske, oppholde seg og spasere tett på fjorden midt i sentrum - et helsefremmende rekreasjonstiltak
- › En ny helårs attraksjon for både lokale og besøkende
- › Som del av tsunami-/flodbølgesikring
- › Fjorden blir en aktiv del av bygdelivet og sentrum blir mer kompakt



— Omsøkte prosjekt - Havnepromenaden Nord
— Sammenhengende offentlig havnepromenade og torg



Illustrasjonsplan med arealoversikt tiltak 1-5

Havnepromenaden Nord
Areal totalt ca. 850m² (400m² trepromenade og ca. 450m² lekeområde)

3. ALLMENNINGSKAI

PROSJEKTBEKRIVELSE

En offentlig allmenningsskai, som en integrert del av den sammenhengende havnepromenaden, inviterer til kontakt med sjøen og variert bruk gjennom hele året. Tiltaket gir mulighet for å anlegge brygge/utslagsplass for fiskebåter. Dette er i dag en utfordring for eksempelvis rekruttlære. Med en slik kai kan lokale aktører enkelt legge til med båt, med tydelig kontakt med bygdas handlegate for utvalg rett fra båten. Kaien kobler seg videre på torget som blir en sentral offentlig plass som strekker seg opp mot Strandveien og forsterker aksen til Parkveien. Utførelse kan igangsettes i løpet 3-6 måneder og kan gjøres både sommer og vinter.



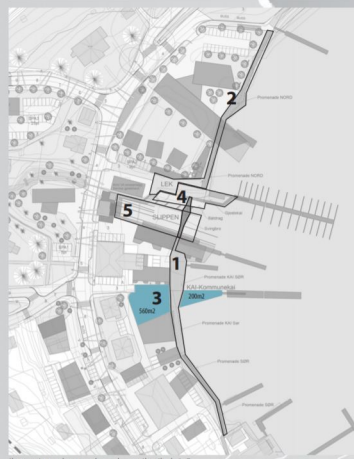
Ny pier trekker Parkveien ut mot sjøen og gir en ny møteplass tett på handlegate og gjør fjorden med dens aktivitet og rikdom til en tydelig og integrert del av bygdelivet.

VIKNINGER/FORMÅL

- › Styrke lokale næringer og arbeidsplasser ved å tilrettelegge for direkte utvalg fra båt med kortreist mat tett på handlegate og midt i sentrum
- › Ny attraksjon tett på sjøen og nærliggende handlegate gir sentral møteplass i sentrum
- › Utvikle og styrke sentrum på Lyngseidet
- › Øke nærkontakten med fjorden
- › Parkveien strekkes helt ned og ut i fjorden, kontakt mellom sjø og land forsterkes og synliggjøres i landskapet
- › Større båter for persontransport eller båtutvalg kan legge til kai midt i sentrum og gi liv og rom for en ny type turisme og lokal handelsvirksomhet
- › Fjorden blir en aktiv og integrert del av bygdelivet



— Omsøkte prosjekt allmenningsskai
— Sammenhengende offentlig havnepromenade og torg



Illustrasjonsplan med arealoversikt tiltak 1-5

Allmenningsskai
Areal totalt ca. 760m² (kai ca. 200m² og torg ca. 560m²)

4. GJESTEKAI MED OPPTREKK OG SVINGBRO

PROSJEKTBEKRIVELSE

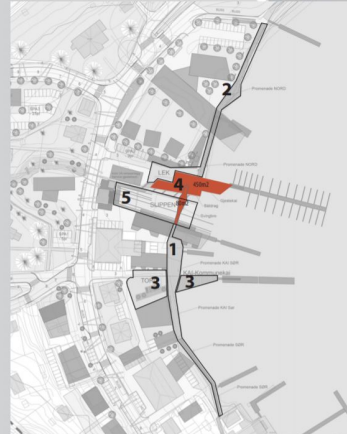
En gjestekai med opptrekk for båter er planlagt i nærheten av Prestelvas utløp og etableres i forbindelse med et eldre båtopptrekk (Slippen). En fast bryggepir med feste for flytebrygge til gjester å legge til i sentrum av Lyngseidet. Ses i sammenheng med den planlagte havnepromenaden som binder sammen den sentrumsnære delen av bukta. Svingbroen over Slippen blir en avgjørende link i den sammenhengende havnepromenaden. Svingbroen kan bli en stedsmarkør, tilføre en sterk identitet til det historiske stedet og gi en spennende plass å oppholde seg. Utførelse kan igangsettes i løpet 2-4 måneder og kan gjøres både sommer og vinter.



Gjestekai med båtopptrekk tett på det nyere tids kulturminnet "Slippen" og ved utløpet av Prestelva. Svingbroa kobler sammen havnepromenaden i sør med havnepromenaden i nord og gir området identitet.

VIRKNINGER/FORMÅL

- › Tilgjengeliggjøre bygda for tilreisende fra sjøveien på en attraktiv måte
- › Aktivisere det historiske innsellingsområdet
- › Utvikle og styrke sentrum på Lyngseidet
- › Øke nærkontakten med fjorden
- › Styrke identiteten til stedet
- › Fjorden blir en aktiv del av bygdelivet



Illustrasjonsplan med arealoversikt tiltak 1-5

Gjestekai med opptrekk og svingbro
Areal totalt ca. 530m² (gjestekai ytre del ca. 145m², gjestekai indre del ca. 135m², båtdrag ca. 170m² og svingbro ca. 80m²)



Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
	Lyngen kommunestyre	
75/20	Lyngen formannskap	30.09.2020

Vurdering av pristilbud-Tomt på Tindevangen

Henvisning til lovverk:

Rådmannens innstilling

- Grunnprisen for tomt i Tindevangen og Innereidet boligfelt indeksreguleres ikke, prisen forblir dermed uendret.
- Kjøper dekker i tillegg tilknytnings- og gebyrkostnader ihht gjeldende regulativ.

Saksopplysninger

Lyngen kommunen har fått henvendelse fra en interessent som ønsker å kjøpe tomt i Tindevangen boligfelt.

Feltet består av 5 byggeklare tomter, som ble ferdigstilt i 2013. Kommunestyret har fastsatt tomteprisen til kr 265 000, beløpet er senere blitt justert ihht SSB-konsumprisindeks slik at grunnprisen i dag er kr 307 000. Etter at tomteprisen ble fastsatt er det påløpt kostnader til grunnundersøkelser tilsvarende kr 33 200 pr tomt. Ved kjøp av kommunale tomter har den enkelte tomtekjøper i tillegg blitt fakturert fradelingskostnader, dokumentavgift og gebyr for tilknytning av vann og avløp. Med grunnlag i gjeldende gebyrsatser vil totalprisen for tomt i feltet dermed vær kr 385 895 (saksbehandlingsgebyr for byggetillatelse kommer i tillegg til dette).

Den aktuelle tomtekjøperen har skriftlig gitt sin tilbakemelding at tomteprisen oppleves å være for høy, kjøper tilbyr å betale kr 200 000 for omsøkte tomt. Rådmannen forstår dette slik at tilbudssummen inkluderer grunnpris og dekning av kommunens kostnader samt vann- og avløpsgebyr.

Med grunnlag i regnskapstall er selvkostpris pr tomt kr 454 337.

Om kommunens direkte kostnader til oppmåling, fradeling, dokumentavgift samt tilknytning vann/avløp skal dekkes innenfor tilbudt beløp, innebærer dette grunnpris på kr 156 747. Slik tomtepris innebærer kommunal subsidiering på kr 297 590 pr tomt.

I henhold til kommunestyrets vedtak ytes minimum kr 200 000, maksimum kr 250 000 i kommunalt tilskudd for alle boliger som ferdigstilles i kommunen.

Vurdering av alternativer og konsekvenser

I dette tilfellet har rådmannen forståelse for at den aktuelle tomtekjøperen kan ha stor nytte av prisavslag, men direkte prisreduksjon til en enkeltperson synes å være en løsning som kan slå svært uheldig ut på sikt. En ønsker derfor å se på mulige løsningsmodeller som ikke «binder» kommunen til slik praksis ved salg av kommunale tomter.

Kommunenes målsetning angående bosetning er å tilrettelegg for tilgjengelige boligtomter i alle bygder. En ser det da som nødvendig at også private gis anledning til å operere på dette markedet, for å gjøre slike tiltak attraktivt må en legge til rette for at prisenivået kan ligge på et kostnadsdekkende nivå. Kommunal subsidiering av egne boligtomter som medfører prisenivå under selvkost ansees å være uheldig, en vil da presse markedsprisen på et nivå som ikke gjør utbygging attraktivt for private aktører. Om det besluttes å gjøre slik subsidiering, vil dette skape en presedens som kan slå uheldig ut mot private initiativ i forhold til utvikling av tomter og boliger. Kommunen må da påregne å måtte sitte med slikt utbyggingsansvar i overskuelig fremtid.

Interessen for kommunal tomt utenom sentrumsområdene synes å være liten, viser til prosjektene på Tindevangen og Innereidet. Her ble det regulert til sammen inntil 37 tomter for flere år tilbake, til nå er det ikke solgt en eneste tomt i disse feltene og interessen synes å være liten for å etablere seg her. Slik situasjon binder opp betydelige midler for kommunen, en bør derfor søke å finne mer hensiktsmessige løsninger for fremtiden.

Da det har vist seg som utfordrende å få omsatt eksisterende kommunale tomter bør en rette inn tiltak for å få omsatte disse i første omgang. Ut fra selvkostberegninger er prisenivået ulikt for tomter på Tindevangen og Innereidet. Som nevnt over er grunnpris (selvkost) for tomt på Tindevangen kr 307 000, mens innereidet ligger på kr 150 000 eks kommunale gebyrer og tilknytning. Slik prising har vært fast, også i de tilfeller der potensielle kjøpere har rettet henvendelse og bedt om avslag.

Rådmannen ser det som mulig at interessen for å etablere seg i disse feltene kan øke dersom først en bolig blir oppført. Det kan derfor være hensiktsmessig å gi fordel i form av subsidiert tomtepris til første kjøper her. Slik praksis vil allikevel ikke være helt rettferdig da lavere pristilbud fra tidligere interessenter ikke har blitt imøtekommet. Rådmannen vil anbefale kommunestyret å vedta tomtepris for Tindevangen som opprinnelig fastsatt på kr 265 000, uten justering for prisstigning og kostnader som er påløpt i ettertid. Totalpris for kjøper vil da bli kr 310 695, gebyr for byggesaksbehandling for oppføring av boligen kommer i tillegg til dette. Da Innereidet boligfelt anses å være sammenlignbar med Tindevangen, anbefaler rådmannen å

behandle denne likt med Tindevangen. Grunnprisen i dette feltet vi da bli kr 150 000 eks omkostninger.



Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
	Lyngen kommunestyre	
76/20	Lyngen formannskap	30.09.2020

Lokalisering av helikopterlandingsplass på Lyngseidet og finansiering av tiltaket

Henvisning til lovverk:

Plan- og bygningsloven

Forskrift om utforming av små helikopterplasser (BSL E 3-6)

Vedlegg

1 Rapport: Lokalisering av helikopterlandingsplass på Lyngseidet

Rådmannens innstilling

Kommunestyrets vedtak i sak 60/17 om plassering av helikopterlandingsplass på Lyngseidet oppheves.

Rådmannen gjennomfører forprosjekt og igangsetter reguleringsprosess for etablering landingsplass i eller i tilknytning til Parkveien 36.

Kommunestyret tar stilling til kostnadsramme i tiltaket når kostnadsoverslag er utarbeidet gjennom et forprosjekt.

Saksopplysninger

Generelle opplysninger om saken

Kommunestyret vedtok i sak 60/17 å lokalisere helikopterlandingsplass ved Lyngenhallen, denne plasseringen ble valgt etter at flere alternativer ble vurdert og rangert, slik det fremgår av vedlagte rapport.

I ettertid av vedtaket er det kommet innspill fra ansatte og ledelse ved Eidebakken skole at plasseringen kan medføre ulempe for skolens interesser. Kirkelig fellesråd ser også det som problematisk at helikoptertrafikk på plassen vil skape uheldige situasjonen om dette sammenfaller med en begravelssermoni.

Etter at plasseringsvedtaket ble fattet er noe av forutsetningene endret da kommunen har overtatt hjemmel til Parkveien 36, som ble vurdert å være nest best alternativ. Plassering her krever noe mer omfattende grunnarbeid. Fastsatte økonomiramme på kr 700 000 eks mva synes ikke å være tilstrekkelig, ut fra de overslag som er gjort på dette tidspunkt antas en kostnadsramme på kr 1,2 mill. Grunnlaget for dette anslaget er imidlertid usikker på dette tidspunkt, da tiltaket ikke er detalj-prosjektert. Dette gjelder plassering som vedtatt på Eidebakken eller om en måtte velge andre løsninger for lokalisering.

Rådmannen ønsker derfor tilbakemelding fra politisk hold om en skal gjennomføre tiltaket slik som vedtatt, eller om det vil være mer hensiktsmessig å få til en plassering ved annet alternativ som ble vurdert i nevnte rapport.

Forhold til overordnet plan og øvrige vedtak

Det er ikke regulert slik landingsplass i sentrumsområde, før landingsplass blir etablert må dette dermed forankres i reguleringsplan.

Økonomiske konsekvenser

Da tiltaket ikke er detaljprosjektert er ikke gjeldende kostnadsoverslag tilstrekkelig sikker til å fastsette kostnadsramme. Ut fra eksisterende beregninger vil lokalisering i Parkveien 36 kunne gjennomføres innenfor kostnadsramme på kr 1,2 mill eks mva. Plassering på Eidebakken som vedtatt antas å kunne gjennomføres innenfor en noe lavere ramme. Usikkerheten her ligger i behov for skjerming mot omgivelsene, noe som kan medføre høyere kostnader enn lokalisering i Parkveien.

Risiko- og sikkerhetsmessige konsekvenser

Viser til vedlagte rapport

Vurdering av alternativer og konsekvenser

Plassering av helikopterlandingsplass på Eidebakken som, vedtatt av kommunestyret, vil sannsynligvis være løsningen som raskest lar seg gjennomføre. Rådmannen ser imidlertid at interessekonflikter som gjøres gjeldende ved slik plassering kan være betydelig. Dette både i forhold til at begravelssermoni eller annen aktivitet på kirkegården blir forstyrret under letting/landing, men også risiko for skade på parkerte biler da vedtatte landingsplasser ligger i nær tilknytning til parkeringsplass.

Rådmannen ber politisk nivå gi tilbakemelding om vedtatte plassering skal gjennomføres eller om andre lokaliteter skal vurderes nærmere før beslutning tas. For å skaffe bedre oversikt over hvilke forhold som gjøres gjeldende, herunder økonomi, anbefaler rådmannen at det gjennomføres et forprosjekt av løsningen. Slikt forprosjekt vil gi svar på brukerkrav, tekniske krav og hensynet til omgivelsene, slik at videreføring av tiltaket kan gjennomføres under mer kontrollerte former, både økonomisk og praktisk.



HELIKOPTERLANDINGSPASSER I LYNGEN
Rapport lokaliseringvalg landingsplasser for ambulanshelikopter
Lyngseidet 28.03.2017

INNHALDSFORTEGNELSE

- 1.0 Innledning**
- 2.0 Rapportens mandat, arbeidsgruppens medlemmer samt framdriftsplan**
- 3.0 Juridiske, tekniske og økonomiske rammer**
 - 3.1 Juridiske og tekniske rammer
 - 3.2 Økonomiske rammer
- 4.0 Luftambulansetjenesten**
 - 4.1 Luftambulansetjenesten i Norge
 - 4.2 Luftambulansetjenesten i Lyngen
 - 4.3 Helikoptertyper i luftambulansetjenesten
 - 4.3.1 Agusta Westland AW139
 - 4.3.2 Westland Sea King
 - 4.3.3 Agusta Westland AW101
 - 4.3.4 NHIndustries NH90
- 5.0 Helikopterlandingsplasser i Lyngen - lokaliseringalternativ**
 - 5.1 0-Alternativet – Eidebakken skole
 - 5.2 Alternativ 1 – Lyngenhallen vest/ Skateparken
 - 5.3 Alternativ 2 – Eksisterende parkeringsplass ved avviklet Rema 1000 i Myra
 - 5.4 Alternativ 3 – Ubebygd areal mellom avviklet Rema 1000 og Prix i Myra
 - 5.5 Alternativ 4 – Grøntareal ved innkjøring/kryss fv. 91/Skoleveien
 - 5.6 Alternativ 5 – Grøntareal ved Lyngstunet vest
 - 5.7 Alternativ 6 – Gamle Lyngseidet Camping
 - 5.8 Alternativ 7 – Furufalten industriområde
 - 5.9 Alternativ 8 – Ytre Lyngen/Sør-Lenangen
 - 5.10 Andre alternativer
- 6.0 Vurdering, drøfting og tilrådning av alternativene**
 - 6.1 Metode for vurdering og prioritering av lokaliseringalternativene
 - 6.2 Drøfting og diskusjon av alternativene
 - 6.3 Valg av dimensjonerende helikopter
 - 6.4 Etablering av helikopterlandingsplasser i Lyngen og Luftfartstilsynets regelverk og forskrifter
 - 6.5 Konklusjon – valg av alternativ
 - 6.6 Prosess videre
- 7.0 Vedlegg og referanser**

1.0 Innledning

Fra politisk nivå i Lyngen kommune er det tatt initiativ til utarbeidelse av alternativer for landingsplass for ambulanshelikopter i kommunen. Særlig er utfordringen stor på Lyngseidet ettersom dagens mest brukte landingsplass er arealer som til daglig brukes av Eidebakken skole. Det foreligger her en åpenbar brukskonflikt mellom helsetjenesten og skole/oppvekst ved at helikoptertrafikken medfører et visst HMS-risikoelement for skoleelevene på Eidebakken. Det er derfor sterkt ønskelig at det tas initiativ til å få flyttet ambulansetjenesten vekk fra skoleområdet. I forhold til bestemmelsene i Luftfartsloven, tilfredsstill heller ikke dagens landingsplass krav som stilles fra luftfartsmyndighetene. Dette fordi det ikke foreligger noen konsesjonstillatelse fra Luftfartstilsynet for område som brukes nå.

2.0 Rapportens mandat, arbeidsgruppens medlemmer samt framdriftsplan

På bakgrunn av landingsssituasjonen for ambulanshelikoptrene, fattet kommunens Levekårsutvalg, (LKU), 06.06.2013, vedtak om at det skal utredes alternativer for helikopterlandingsplass på Lyngseidet. Ambulanshelikoptersaken ble fulgt opp av rådmannen overfor Levekårsutvalget 15.08.2013 gjennom framlegging av notat og orientering som beskriver og foreslår organisering, prosess og framdrift for etablering av anlegget. Hovedpunktene i rådmannens notat oppsummeres nedenfor:

- Det startes opp arbeid med utarbeidelse av lokaliseringsstudie for valg av helikopterlandingsplass på Lyngseidet. Studien skal fungere som beslutningsgrunnlag for politisk behandling av saken.
- Det etableres en arbeidsgruppe sammensatt av sentrale aktører med representanter fra kommunen, Universitetssykehuset i Nord-Norge, Seksjon for Luftambulans og operativ flyvning representert ved utfører av tjenesten, Lufttransport AS.
- Lyngen kommune v/rådmannen er ansvarlig for framdrift, møteinnkallinger, befaringer, sekretærfunksjon, fremstilling av sluttrapport og for saksforberedelser.

- Rådmannen delegeres myndighet til å peke ut medlemmer til arbeidsgruppen. Forankret i rådmannens orientering, tiltrådte Levekårsutvalget 15.08.2013 rådmannens tilrådninger. I tillegg fattet LKU vedtak om at landingsssituasjonen for helikopter i Nord-Lyngen og på Furuflaten også skal omtales, vurderes og gjøres tilrådninger om tiltak for.

Vedrørende organiseringen av utredningen fattet utvalget vedtak om at Lill-Tove Bergmo ble pekt ut leder for arbeidsgruppen, mens Viggo Jørn Dale ivaretar prosess- og sekretariatsfunksjonen. Arbeidsgruppen har i sin helhet bestått av følgende medlemmer:

- Lill-Tove Bergmo, leder
- Rannfrid Myran, ambulansseenheten/UNN
- Jim Skogheim, ambulansetjenesten/UNN
- Christian Schousgaard, kommunelege I
- Øystein Garfjell, rådgiver Eidebakken skole
- Viggo Jørn Dale, sekretær

I tillegg har Universitetssykehuset i Nord-Norge, Seksjon for Luftambulans v/overlege/Medisinsk leder Bård Rannestad deltatt i prosessen med medisinskfaglige vurderinger. Vedrørende flyoperative tema, har sjefspilot AW139 i AS Lufttransport, Tommy Kraknes, medvirket. I forbindelse med kvalitetssikringen av rapporten, har også fungerende Kommunelege I i Lyngen, Christian Schousgaard, medvirket.

Med referanse til rådmannens notat til Levekårsutvalget, samt drøftinger og vedtak i LKU 15.08.2013, fastsettes arbeidsgruppens mandat som gjengitt nedenfor:

«Arbeidsgruppen skal kartlegge og vurdere alternative landingslokaliteter for ny helikopterlandingsplass på Lyngseidet. Lokaliseringsstudien skal konkludere med en prioritert alternativtilrådning.

Arbeidsgruppen skal videre vurdere og tilrå landingslokaliteter for ambulanshelikopter på Furuflaten og i Nord-Lyngen».

I mandatbeskrivelsen er det ikke definert effekt- og resultatmål for det realiserte/bygde prosjektet. Arbeidsgruppen har imidlertid tolket dette som at politisk nivå ønsker å oppnå følgende målsettinger:

Effektmål:

- Løse problemene og utfordringene for luftambulansetjenesten og lokalsamfunnet på Lyngseidet som følge av at dagens skoleområde benyttes til landingsområde.
- Etablere sikrere flygeforhold for luftambulansen i forbindelse med operativ flyging i Lyngen.
- Etablere permanent helikopterlandingsplasser for luftambulansetjenesten i Lyngen kommune som gjør at piloter, medisinsk personell og personalet på ambulansebilene alltid har en primær landingsplass å forholde seg til i forbindelse med luftambulanseoppdrag i Lyngen.

Resultatmål:

- Få konsesjonstildeling for etablering av helikopterlandingsplasser i Lyngen
- Ferdig bygde helikopterlandingsplasser i Lyngen.

3.0 Juridiske, tekniske og økonomiske rammer

I dette avsnittet gjennomgås tekniske og økonomiske rammer for prosjektet.

3.1 Juridiske og tekniske rammer

For mindre helikopterlandingsplasser som skal konsesjonsbehandles av Luftfartstilsynet for drift under VFR-forhold¹, er det krav om at disse skal planlegges og prosjekteres i hht. tekniske krav spesifisert i Forskrift om utforming av små helikopterlandingsplasser, (BSL-E 3-6). Hovedpunktene i forskriften oppsummeres som følgende:

- Uavhengig av om helikoptrene er militære eller sivile, skal start- og landingsområdet ikke være mindre enn $1,5 \times D$ -verdi² av det største helikoptret som skal trafikkere plassen. Start- og landingsområdet skal ha

¹ VFR-forhold er flyvning etter visuelle flyregler. Piloten navigerer da vha. sikt, og benytter (i utgangspunktet ikke), navigasjonsinstrumenter eller veiledning fra flygeledelsen til hjelp for flyvningen.

² D-verdi er avstanden fra hovedrotorens radiusytterkant mål fra et punkt lengst foran helikoptret til halerotorens radiusytterkant målt lengst bak helikoptret når begge disse går/roterer.

tilstrekkelig bære evne for å tåle den trafikk som skal tillates. Overflaten skal være motstandsdyktig mot effekten av rotorturbulens, og den skal være uten ujevnheter som negativt kan påvirke start eller landing med helikopter.

- I tillegg til start og landingsområdet skal det etableres et sikkerhetsområde utenfor som ikke er mindre enn $0,25 \times D$ -verdien for dimensjonerende helikopter. Også disse arealene skal være motstandsdyktig mot effekten av rotorturbulens.
- Innenfor sikkerhetsområdet skal det ikke være noen faste objekter bortsett fra de som må være pga. sin funksjon for helikopterplassen, (eks. lysanlegg). Faste objekter innenfor sikkerhetsområdet skal være lavere enn 25 cm.
- Alle helikopterplasser som skal brukes til flyging i mørke skal ha lysanlegg i hht. forskriften.
- Start- og landingsområdets kantlys skal markeres med grønne lys, og være rundstrålende.
- Alle hindringer skal merkes med hinderlys.
- Helikopterplassen skal identifikasjonsmarkeret med bokstaven H. Dersom plassen kun brukes til medisinske transporter, skal markeringen bestå av bokstaven H i rød farge på et gult kors.
- Landingsplassen bør skiltes slik at det fremgår at området er landingsplass for helikopter/luftambulanse.
- Landingsplassen skal brøytes vinterstid.

3.2 Økonomiske rammer

Etableringen av nye helikopterlandingsplasser for ambulanseflyging i Lyngen er av en slik art og størrelsesorden at prosjektet skal legges inn i kommunens økonomiplan og budsjett. Ettersom størstedelen av luftambulansetrafikken til Lyngen imidlertid skjer til Lyngseidet, har arbeidsgruppen valgt kun å presentere budsjettoppsett for realisering av helikopterplass her. Dette betyr at dersom det skal realiseres og tilrettelegges landingsområder i Lenangen og Furufalten parallelt med Lyngseidet, må budsjett og finansiering revideres for å innarbeide disse to

lokalitetene også. Tabell 1.0 viser budsjettoppsett for prosjektet:

I tillegg til investeringsmidler, vil det på driftssiden påløpe økonomiske konsekvenser knyttet til brøyting av anlegget, og til drift og kontroll av det tekniske anlegget, (lys, vindpølse, etc.). Videre vil det muligens påløpe kostnader knyttet til ending av festeavtaler. Denne problemstillingen har imidlertid ikke arbeidsgruppen sjekket nærmere ut. Dersom det må kjøpes areal, vil dette også generere kostnader. Kostnadene til kjøp er ikke inkludert i budsjettoppsettet som følge av at kjøp av eiendom mest sannsynlig ikke vil bli aktuelt. Det understrekes at budsjettoppsettet kun må betraktes som veiledende ettersom grunnlaget for å si noe om de faktiske kostnadene ikke er tilstede før det er gjennomført offentlig konkurranse for utføring av prosjektering og entrepris.

Tabell 1.0 Budsjett for opparbeidelse av helikopterplass på Lyngseidet, (alle beløp eks. mva.).

Poster	Beløp
Kostnader	
Reguleringsplaner	100 000,-
Prosjektering	100 000,-
Entreprise	500 000,-
Sum kostnader	700 000,-
Finansiering	
Låneopptak - budsjett 2017	700 000,-
Sum finansiering	700 000,-

Vedrørende økonomi og kutt-liste, anmerkes det at prosjektkostnadene kan reduseres dersom kommunen velger å søke dispensasjon for arealklareringsdelen av prosjektet fra kommunens arealplan i stedet for å utarbeide eller endre reguleringsplan. Denne problemstillingen ligger det imidlertid utenfor arbeidsgruppens mandat å vurdere – dette må gjøres politisk-administrativt om dersom det fattes vedtak om å iverksette utbyggingen.

Vedrørende finansiering er det på finansieringssiden kun lagt inn midler fra Lyngen kommune. Det kan imidlertid tenkes at

det kan være en mulighet å oppnå del-finansiering via fylkesmannens skjønnsmidler.

4.0 Luftambulansetjenesten

I avsnitt 4.0 er hovedformålet å gjennomgå hovedtrekkene og status for luftambulansetjenesten i Norge og Lyngen.

4.1 Luftambulansetjenesten i Norge

Luftambulansetjenesten skal benyttes til utrykning til pasienter som befinner seg utenfor sykehus og til overføring av pasienter fra et sykehus til et annet i den hensikt å gi pasienten et mer spesialisert behandlingstilbud enn hva som kan gis lokalt. Om lag 20 000 pasienter assisteres årlig innenfor et budsjett på over 1 milliard kroner.

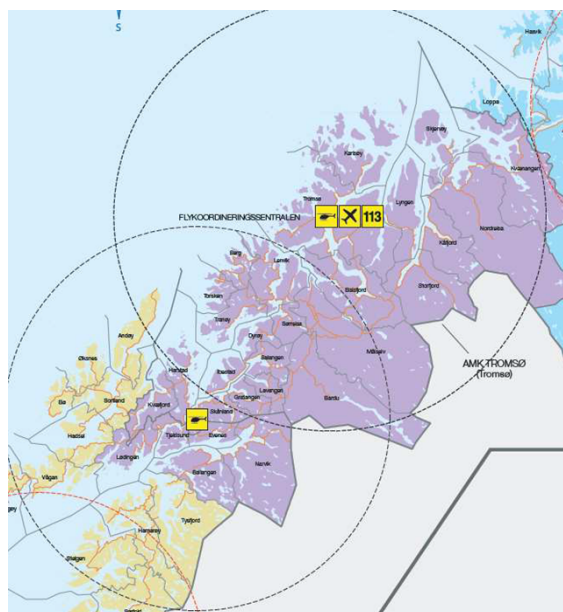
Siden 1988 har luftambulansetjenesten vært organisert og fullfinansiert som en nasjonal statlig tjeneste. Norges fire regionale helseforetak har ansvaret for den operative driften av denne tjenesten, og de regionale helseforetakene skal sørge for luftambulansetjenesten i sin region. Helseregionene har etablert et eget selskap, Helseforetakenes Nasjonale Luftambulansetjeneste ANS, (Luftambulansetjenesten ANS), som ivaretar den operative delen av helseregionenes luftambulansetjeneste. Selskapet har hovedkontor i Bodø, flykoordineringssentral i Tromsø, samt medisinsk teknisk avdeling i Trondheim.

Luftambulansetjenesten ANS skal ivareta ansvaret for tjenesten i et nasjonalt perspektiv. Selskapet har også ansvaret for å fastsette retningslinjer for bruk av luftambulansetjenesten, samt for at Norges befolkning får en kostnadseffektiv luftambulansetjeneste, med høy standard, kvalitet og sikkerhet. Det medisinske ansvaret for tjenesten ivaretas av helseforetakene, herunder medisinsk bemanning.

Norge har pr. 2017 tolv ambulanshelikopterbasert, (Arendal, Lørenskog, Ål, Dombås, Stavanger, Bergen, Førde, Ålesund, Trondheim, Brønnøysund, Evenes og Tromsø), med til sammen 13 helikoptre. Operatør i Tromsø fram til 31.05.2018 er AS Lufttransport. Fra 01.06.2018 overtar, etter offentlig anbuds konkurranse, Norsk Luftambulans AS

også driften av luftambulansetjenesten i Tromsø.

I tillegg inngår fire av Forsvarets redningshelikoptre fra 330-skvadronen i luftambulansetjenesten.



Kart 1.0. Oversikt over rekkevidde ved 1 times flytid for ambulanshelikopter stasjonert i Tromsø og Harstad.

Luftambulansesavdelingen ved Universitetssykehuset i Nord-Norge, (UNN), består av ambulanshelikopterbase og ambulansflybase i Tromsø, og ambulanshelikopterbase på Evenes. Alle enhetene er en del av Luftambulansetjenesten ANS, mens maskinene bemannes medisinsk med leger og sykepleiere fra sykehusene. Tjenesten og basene har beredskap hele døgnet alle dager i året. I tillegg til den ordinære luftambulansetjenesten, utføres også søk og redningsoppdrag.

Det settes helt spesielle krav til utstyr som skal brukes i tjenesten. Luftambulansetjenesten er derfor utstyrt med spesialtilpasset medisinsk og redningsteknisk utstyr. Spesielt settes det krav til utstyrets robusthet samt at det ikke utgjør en potensiell fare for luftfartøyet. Alt utstyr er spesielt kvalifisert for bruk i tjenesten for hver type luftfartøy.

Medisinsk utstyr omfatter defibrillator, multimonitor, respirator, kapnograf, sprøytepumper, sug, brystkompresjonsmaskin og transportkuvøse.

4.2 Luftambulansetjenesten i Lyngen

Oppdragsutviklingen for luftbåret ambulansetransport, (sivilt og militært helikopter og fixed-wing), er på nasjonalt plan firedoblet fra noe over 5000 oppdrag årlig i 1990 til over 20 000 i 2016. Utviklingen for ambulansetjenesten, (bil og helikopter), er vist i Tabell 2.0.

Tabell 2.0 Ambulansestatistikk for Lyngen. Kilde: Luftambulansetjenesten ANS.

	Luft	Bil Leid.	Bil Len.
2010	26	352	226
2011	22	299	223
2012	17	272	231
2013	30	304	212
2014	24	272	226
2015	20	243	191

Tabellen viser at ambulansoppdragene med bil i Lyngen ligger på ca. 500 i året, mens luftambulanse har om lag 25 tilkallinger. Dette betyr at ca. 5 % av alle oppdrag er så kritiske mht. liv og helse at lufttransport blir benyttet. Det har ikke lyktes å innhente data på fordelingen mellom Lenangen og Lyngseidet for helikoptertjenesten. Bruken av Sea King er på i snitt 1 oppdrag i året.

Tabell 3.0 Avstander Lyngen – Tromsø/UNN.

Strekning	Avstand kilometer
Lyngseidet – Tromsø/UNN via Breivikeidet, (+ ferge 25 min.)	79
Lyngseidet – Tromsø/UNN via Nordkjosbotn	136
Lenangen – Tromsø/UNN via Breivikeidet, (+ ferge 25 min.)	91
Lenangen – Tromsø/UNN via Nordkjosbotn	191

Luftambulansetjenesten er en meget viktig beredskapsmessig faktor for innbyggerne i Lyngen. Fergeforbindelsen Svensby – Breivikeidet utgjør en livstruende flaskehals i medisinske akuttsituasjoner, og hvor omkjøringsmulighetene via Nordkjosbotn for ambulansebil tilnærmet dobler

transportavstanden Lyngseidet – Tromsø og mer enn dobler den for Lenangen - Tromsø. Videre danner vær, (glatte veier/ufremkommelighet pga. ras og dårlig brøytede veier), uforutsigbare rammevilkår for syketransporten på bil til UNN i kritiske situasjoner. Opprettholdelse av en betryggende og sikker luftambulansetjeneste er derfor et grunnleggende krav fra Lyngen kommune. utfordringene knyttet til lange kjøreavstander



Kart 2.0 Kommunikasjon Lyngen - Tromsø.
Kartkilde: Tromsatlas.

Lyngen – Tromsø i akuttmedisinsk sammenheng er vist i Kart 2.0 og i Tabell 3.0.

4.3 Helikoptertyper i luftambulansetjenesten

Som del av rapporten innarbeides et avsnitt som beskriver de ulike operative helikoptertyperne i som benyttes i luftambulansetjenesten. Dette for å ha et referansegrunnlag for senere drøftinger omkring dimensjonering av selve start- og landingsområdet.

4.3.1 Agusta Westland AW139

Agusta Westland AW139 er pr. 2017 hovedmaskinen for luftambulansetjenesten i Tromsøregionen.



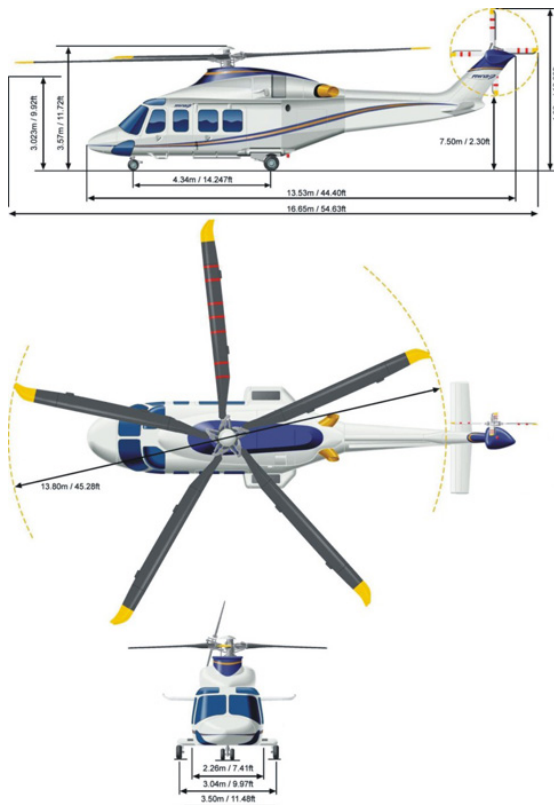
Foto: Peter Linhard

Foto 1. Agusta Westland AW139.

Tabell 4.0. Tekniske data for Agusta Westland AW139.

D-verdi rotor	16,66 meter
Bærer	2 – 6 / 15 passasjerer
Rekkevidde	1250 km
Max flytid	Ca. 3 timer
Max hastighet	310 km/t
Cruisehastighet	306 km/t
Max flyvekt	6 400 kg

AW139 er et medium stort to motors helikopter som kombinerer fordelene med utprøvd teknologi og alt innen siste generasjons systemintegrasjon. I ambulansversjon har maskinen en stor kabinen uten hindringer. Et flatt kabinulv og flat himling gjør maskinen fleksibel for innredningsløsninger og rekonfigurering etter behov. Kabinvolumet på 8 m³, og takhøyden på 1,42 m gir medisinsk personell gode arbeidsbetingelser for pasientbehandling under transport. Helikoptret er til daglig utstyrt med 2 bærer, men kan innredes med inntil 6. Dette gjør helikoptret til et meget fleksible ambulanshelikopter.



Figur 1. Profiler av Agusta Westland AW139. AW139 vil være helikoptertypen som Norsk Luftambulans AS vil benytte i Tromsøregionen etter kontraktoppstart 01.06.2018.

4.3.2 Westland Sea King

Westland Sea King opereres av Luftforsvarets 330-skvadron, og de 12 maskinene utgjør hovedstammen i den norske redningshelikoptertjenesten. I tillegg brukes de også til ambulanseoppdrag. Operativt er helikoptrene styrt av Hovedredningsentralen på Sola.

Tabell 5.0. Tekniske data for Westland Sea King.

D-verdi rotor	22,00 meter
Bærer	6 / 18 passasjerer
Rekkevidde	407 km
Max flytid	Ca. 5 timer
Max hastighet	241 km/t
Cruisehastighet	185 km/t
Max flyvekt	9 715 kg

Sea Kingene er, til tross for at de har vært i tjeneste i over 40 år, godt utstyrte og rustet for oppgavene de skal utføre. Helikopterne blir brukte i alle mulige redningsoppdrag – alt fra å hente fjellklatrere til personer i forliste båter. Sea King har tilfredsstillende rekkevidde og er utstyrte med to radarer, radioer og radiopileerutstyr for alle frekvenser. I søk

braker en også søkelys, infrarødt (varmesøkende) kamera og nattbriller.

Forsvaret drifter helikoptrene, men Justis- og beredskapsdepartementet er ansvarlig for redningshelikoptertjenesten. Departementet er eier av Sea Kingene, og står for disponeringen. Hovedbasen for helikoptrene er Bodø, men Rygge, Banak og Sola har også Sea Kinger på beredskap.



Foto 2. Luftforsvarets Westland Sea King. Foto: Forsvarets pressesenter.

Alle Sea Kingene skal fases ut i løpet av 2020, og erstattes av Luftforsvarets nye redningshelikopter Agusta Westland AW101.

4.3.3 Agusta Westland AW101

Agusta Westland AW101 er Luftforsvarets nye redningshelikopter, og skal settes inn i operativ tjeneste i perioden 2017 - 2020. Flåten vil bestå av 16 helikoptre med opsjon på anskaffelse av ytterligere 6.



Foto 3. Luftforsvarets nye Agusta Westland AW101 ankommer Norge i 2017 og skal være i operativ drift fom. 2018. Foto: Forsvarets pressesenter.

For Norges redningstjeneste, som til daglig driftes av Forsvaret, vil oppgraderingen til nye helikoptre ha svært mye å si. AW101 er raskere, kan fly lengre og ha flere om bord. Det vil i sum bety redningshelikoptre som kan være

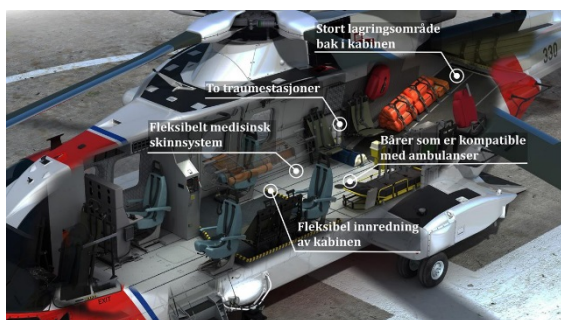


Foto 4. Interiørskisse av AW101. Foto: Forsvarets pressesenter.

mye lenger ute i søk, og redde folk enda lenger unna enn i dag. Ettersom helikoptrene er betydelig større enn dagens maskiner, er det imidlertid knyttet en del utfordringer til den operative driften av dem. Dette gjelder først og fremst vedrørende «downwash» - dvs. det nedadgående lufttrykket fra rotoren i forbindelse med heisoperasjoner og take-off/landing i snø. I tillegg kan det oppstå utfordringer til

Tabell 6.0 Tekniske data for Agusta Westland AW101.

D-verdi rotor	22,8 meter
Bærer	6 / 25 passasjerer
Rekkevidde	1390 km
Max flytid	Ca. 5 timer
Max hastighet	309 km/t
Cruisehastighet	278 km/t
Max flyvekt	15 600 kg

selve heisoperasjonene under redningsaksjoner pga. høye heishøyder som følge av downwasheffekten.

4.3.4 NHIndustries NH90

Lufforsvarets NH90 har ikke primær-rolle som redningshelikopter, men har stor kapasitet i krisesituasjoner. Totalt skal det leveres 14 helikoptre, hvor 8 av disse skal stasjoneres på Bardufoss.

I hovedsak vil det være Kystvakta og fregattvåpenet som bruker det nye NH90-helikopteret. Arbeidsoppgavene spenner fra kystvaktoppdrag, søk- og redningsoppdrag, medisinsk evakuering, antiubåtoperasjoner, kontraterror, spesialoperasjoner og overvåkning.

Sammenlignet med de tidligere Lynx-helikoptrene kan NH90 dekke et større område på kortere tid. NH90 kan med andre ord finne flere mennesker – på lengre

avstand og i dårligere vær – og få de trygt hjem igjen.



Foto 5. Kystvaktens nye NHIndustries NH90 på Bardufoss. Foto: Forsvarets pressesenter.

Tabell 7.0 Tekniske data for NHIndustries NH90.

D-verdi rotor	22,8 meter
Bærer	12 / 15 passasjerer
Rekkevidde	800 km
Max flytid	+ 4 timer
Max hastighet	300 km/t
Cruisehastighet	m/t
Max flyvekt	10 600 kg

5.0 Helikopterlandingsplasser i Lyngen - lokaliseringalternativ

I dette avsnittet presenteres og gjennomgås de ulike landingsalternativene for helikopterlandingsplasser i Lyngen. I alt 9 forskjellige er vurdert av arbeidsgruppen med hovedvekt på alternativene rundt Lyngseidet. Landingsplassene på Furuflaten og i Nord-Lyngen, er gjennomgås i avsnitt 5.8 og 5.9. Oversikt over alternativene er vist i Kart 3.0, (s. 10).

Vurdering, drøfting og tilrådning av alternativene håndteres i kapittel 6.0. Innledningsvis gjennomgås først 0-Alternativet ved Eidebakken skole.



Foto 6. Lyngsalpan tiltrekker seg et betydelig antall skikjørere i løpet av vintersesongen. Dette kan øke etterspørselen etter luftambulansetjenester. Foto: Viggo Jørn Dale.

5.1 0-Alternativet – Eidebakken skole

Dagens landingsplass for luftambulansetjenesten på Lyngseidet ligger på fotballbanen ved Eidebakken skole, (jfr. Kartvedlegg 3.0). Landingsarealet dekker ca. 20 x 40 meter, og er av grus. Området er ikke belyst, har ikke vindpølse, hinderlys, og er heller ikke utstyrt med landingslysanlegg. Vinterstid blir plassen brøytet i kommunal regi. Atkomstmessig benytter ambulansene innkjøringen til Eidebakken skole. Nærmeste bygning til landingsområdet er gamle Eidebakken barneskole som i dag benyttes som senter for voksenopplæring. Videre ligger nye Eidebakken skole i tett tilgrensning til området, og banen benyttes av elevene til lekeområde. Det ligger også en rekke boliger ca. 100 meter fra landingsområdet.

Hovedutfordringen for landingsplassen er av sikkerhetsmessig karakter som følge av at ambulansbiler og helikopter må operere i et område som er avsatt til skoleelever. I tillegg gjør beliggenheten nær sentrum at området blir påvirket av støy – særlig er dette aktuelt nattetid. De høye skolebygningene kan også utgjøre en risiko for flyging. I praksis opereres luftambulansetrafikken inn og ut av Eidebakken ved at skolen kontaktes av Lyngstunet ved ankomst av helikopter. Skolen organiserer deretter at elever som er ute, går inn. Transporten for ambulansbil fra Lyngstunet til Eidebakken skole beregnes til ca. 2 minutter.



5.2 Alternativ 1 – Lyngenhallen vest/ Skateparken

Alternativ 1, (Gnr. 84/Bnr. 1/Fnr. 53), er lokalisert ved Lyngenhallens vestsida, og består av en allerede opparbeidet fylling på om lag 25 x 40 meter som ikke er asfaltert. Arealet nærmest Lyngenhallen benyttes som parkering for lærere og besøkende ved Eidebakken skole.



Foto 7. Alternativ 1 er lokalisert på Eidebakken vest for Lyngenhallen. Foto: Viggo Jørn Dale.

Atkomstmessig ligger Skateparkalternativet godt plassert for ambulansene som vil ha en enkel tilkjøringsvei via fylkesvei 91 og videre inn på atkomstveien til Lyngenhallen.

Transporten for ambulansobil fra Lyngstunet til Skateparken skole beregnes til ca. 2 minutter.

Flymessig vurderes alternativet som godt egnet ettersom landingsområdet har god visuell synlighet i flyretning fra Tromsø. Dominerende vindretning for alternativet både sommerstid og vinterstid er østlig/sør-østlig, slik at landing ved denne vindretningen kan skje på direkte innflygningslegg fra vest. Sekundær vindretning er vestlig/sør-vestlig, og inntreffer stort sett sommerstid, men kan også forekomme høst/vinterstid. Innflygning vil da skje fra øst via sving over Eidebakkenområdet. Lyngenhallens plassering vil imidlertid kunne representere en hindring ved vestlige vindretninger. Avgang vil kunne skje uhindret direkte mot vest/Tromsø.

Lokalisering av permanent landingsplass i hht. alternativ 1 vil forutsette etablering av

skjermingstiltak mot parkeringsområdet for å beskytte mot trykkluft/steinsprut/issprut, (downwash), fra rotorbladene. Det kan også være noen utfordringer knyttet til alternativet ettersom området brukes til parkering for både skole, (dagtid), hallaktiviteter, alpinbakke og scooterløype, (kveld). For å håndtere parkeringsutfordringene, vil arealene på Lyngenhallens sørsida kunne fylles ut til parkeringsformål for skolen og atkomst til skolen kan etableres med ny dør i mellombygget.

Det er videre uklart hvilken bæreevne den eksisterende fyllingen har, slik at dette må undersøkes nærmere dersom alternativet aktualiseres. Når det gjelder andre teknisk relaterte forhold, (strøm, brøyting, masseutskiftning), vurderes alternativet å være relativt lite krevende å bygge ut/ opparbeide. Brøytekostnader vil være marginale. Imidlertid vil det påløpe kostnader for å flytte «skateparken» til en annen lokalitet.

Området har i gjeldende reguleringsplan for Lyngseidet formålet «offentlig bebyggelse».

Tiltaket vil kreve regulering, eventuelt dispensasjon fra eksisterende plan.

5.3 Alternativ 2 – Eksisterende parkeringsplass ved avviklet Rema 1000 i Myra

Alternativ 2, (Gnr. 84/Bnr. 1/Fnr. 206), er plassert i Myra på eksisterende parkeringsplass tilhørende det gamle Rema 1000-bygget. Arealet dekker en flate på ca. 30 x 50 meter, og er pr. 2017 ikke i aktiv næringsbruk.

Arealet er asfaltert, og det ligger el-kabler i grunnen for forsyning av belysning av parkeringsplassen. Vedrørende bæreevne må denne undersøkes nærmere. Brøyting av alternativ 2 vurderes som kurant, men vil være mer kostbart enn eksempelvis alternativ 1. Entreprenøskostnader ved valg av alternativ 2 vurderes å være relativt sett lave som følge av at det allerede er foretatt opparbeidelse av areal, samt at el-kabler allerede ligger i grunn.

Atkomst for ambulansene til landingsområdet skjer via eksisterende veinett, (Parkveien). Kjøretid fra Lyngstunet beregnes til ca. 1 minutt.

På flysiden vurderes landingsforholdene som gode ved alle vindretninger. Parkeringsplassen er i noen sammenhenger allerede benyttet i forbindelse med helikoptertrafikk. Bl.a. ble

området brukt som utgangspunkt for helitransport ved bygging av nye Gjærvassbu.

Grunneier av tomten er Opplysningsvesenets Fond, (OVF), men arealene er festet videre til Lyngen kommune. Kommunen har igjen videreført festet til Rema 1000, som således har



Foto 8. Alternativ 2 ved parkeringsplass gamle Rema 1000. Foto: Viggo Jørn Dale.

råderetten over arealet. På plansiden er området regulert til planstatus «Forretningsformål», og vil kreve omregulering, eventuelt dispensasjon fra eksisterende planer.

Utfordringer ved valg av alternativ 2 vil primært være knyttet til frigjøring av areal, samt til mulige framtidige brukerkonflikter knyttet til ny næringsvirksomhet i den gamle Rema 1000 butikken. Det anmerkes i den sammenheng at indre del av Myra vurderes som aktuell som startpunkt for en framtidig skianleggutbygging på Lyngseidet. Arealene rundt butikken vil derfor være viktige bl.a. i parkeringssammenheng. Valg av denne lokaliteten vil således meget sannsynlig kreve flytting av helikopterlandingsplassen en gang i relativt nær framtid.

5.4 Alternativ 3 – Ubebygde areal mellom avviklet Rema 1000 og Prix i Myra

Alternativ 3, (Gnr. 84/Bnr. 1/Fnr. 204), er lokalisert på ubebygde areal mellom Prix og avviklet Rema 1000 butikk. Atkomst til alternativet vil måtte anlegges på vestsiden av Prix. Arealet dekker en flate på ca. 60 x 50 meter, og består av myrlendt terreng med småbevokst bjørkeskog, (jfr. Foto 9).

Alternativet vil kreve en omfattende opparbeidelse med masseutskiftning, asfaltering og fremføring av el-kabler. Entreprisearbeidet vurderes som kurant, med

den største kostnadsposten relatert til masseutskiftningen.

Atkomst for ambulansene til landingsområdet skjer som i alternativ 2 via eksisterende veinett forbi Prix, (Parkveien). Kjøretid fra Lyngstunet beregnes til ca. 1 minutt.

På flysiden vurderes landingsforholdene som gode ved alle vindretninger. Det anmerkes at hindringer, (bygningmassene til Rema 1000 og Prix), vil ved dette alternativet ligge lengre unna start- og landingsområdet sammenlignet med alternativ 2.



Foto 9. Alternativ 3 er lokalisert på ubebygde arealer mellom gamle Rema 1000 og Prix. Foto: Viggo Jørn Dale.

Grunneier av tomten er Opplysningsvesenets Fond, (OVF), men arealene er festet videre til Lyngen kommune. Kommunen har igjen videreført festet disse til COOP Nord som således har råderetten over arealet. På plansiden er området regulert til planstatus «Forretningsformål», og vil kreve omregulering, eventuelt dispensasjon fra eksisterende planer.

Utfordringer ved valg av alternativ 3 vil være de samme som ved alternativ 2, og berører bl.a. mulige framtidige brukerkonflikter knyttet til ny næringsvirksomhet i den gamle Rema 1000 butikken/indre del av Myra.

5.5 Alternativ 4 – Grøntareal ved innkjøring/kryss fv. 91/Skoleveien

Alternativ 4, (Gnr. 85/Bnr. 25), er lokalisert på grøntareal ved innkjøringen i krysset fv.

91/Skoleveien. Grunneier av tomten er Lyngen kommune. Bruttoareal er ca. 30 x 45 meter, mens nettoareal er i realiteten kun 30 x 30 meter som følge av at tomten har trekantform. Alternativet har en kritisk størrelse mht. disponibelt areal. Videre ligger alternativet nær fv 91 med de negative virkningene dette har for down-wash og trafiksikkerhet.

Alternativ 4 krever relativt omfattende opparbeidelse, slik at landingsflaten har samme høyde som omkringliggende terreng – i dette tilfelle veinettet. Videre kreves asfaltering og fremføring av el-kabler. Entreprenørarbeidet vurderes som kurant, med den største kostnadsposten relatert til masseentreprisen. Fremføring av el-kabler vurderes som uproblematisk.

Atkomst for ambulansene til landingsområdet skjer via eksisterende veinett med kryssing av fv 91. Kjøretid fra Lyngstunet utgjør 45 sekunder.

På flysiden vurderes landingsforholdene som gode ved alle vindretninger. Største utfordring når det gjelder flyoperative forhold vurderes i å ligger i sterkt stigende terreng, («Giæverlia»), mot nord.

Planstatus for alternativet er pr. 2017 «Grøntareal», men Lyngen kommune har iverksatt arbeid med ny områderegeringsplan for Lyngseidet sentrum. I plansammenheng drøftes det planer om omforming av kryss fv. 91/Skoleveien til rundkjøring. Dette vil muligens bety at disponible arealer blir for små for helipad. Alternativet må, dersom det velges, reguleres til luftfartsformål i det pågående planarbeidet for Lyngseidet sentrum.

Utfordringene knyttet til alternativ 4 er koplet til at arealet er kritisk mht. størrelse/disponibelt areal, og har i tillegg nær beliggenhet til fv. 91. Alternativet vil også generere støy i sentrumsområdet, og særlig for kommunens omsorgssenter Lyngstunet.

5.6 Alternativ 5 – Grøntareal ved Lyngstunet vest

Alternativ 5, (Gnr. 85/Bnr. 26), er lokalisert på grøntareal ved Lyngstunets vestlige fløy ved siden av krysset fv. 91/Parkveien. Eier er Lyngen kommune. Bruttoareal er ca. 30 x 45 meter, mens nettoareal utgjør 30 x 30 meter som følge av at også denne tomten har trekantform. Alternativet er kritisk mht. disponibelt areal, og har i tillegg nær beliggenhet til fv 91. Også her må

landingsområdet heves til kotehøyde lik omkringliggende terreng.

Videre kreves asfaltering og fremføring av el-kabler. Entreprenørarbeidet vurderes som kurant, med den største kostnadsposten relatert til masseentreprisen. Fremføring av el-kabler vurderes som greit.

Atkomst for ambulansene til landingsområdet skjer via eksisterende veinett med kryssing av fv 91. Kjøretid fra Lyngstunet utgjør 30 sekunder.

På flysiden vurderes landingsforholdene som gode ved alle vindretninger. Det anmerkes imidlertid at Lyngstunets bygningsmasse vil kunne utgjøre en hindring/begrensning. Innflyvningen vil, som følge av den eksisterende bygningsstrukturen, måtte skje mot nord, dvs. delvis på tvers av dominerende vindretninger. Ved innflyvning fra vest og take-off mot vest, vil flightbanen gå i relativt lav høyde over fv. 91.

Planstatus for alternativet er pr. 2017 «Grøntareal», men Lyngen kommune har iverksatt arbeid med ny områderegeringsplan for Lyngseidet sentrum. I plansammenheng drøftes det planer om omforming av kryss fv. 91/Skoleveien til rundkjøring. Dette kan bety at disponible arealer blir for små for helipad.

Utfordringene knyttet til alternativ 5 er koplet til at arealet er kritisk lite når det gjelder disponibelt areal, samt at det i tillegg har nær beliggenhet til fv 91 med de utfordringene dette skaper for down-wash og trafiksikkerhet. Alternativet vil også generere støy i sentrumsområdet, og for kommunens omsorgssenter Lyngstunet.

5.7 Alternativ 6 – Gamle Lyngseidet Camping

Alternativ 6, (Gnr. 85/Bnr. 16), er lokalisert på den gamle campingplassen på Lyngseidet mellom ambulansestasjonen og Lyngseidet Motell. Bruttoarealet dekker ca. 45 x 45 meter, og ligger i svakt skrånende og stigende terreng mot nord. Grunneier er Giæver Eiendom AS.



Foto 10. Alternativ 6 Nord for ambulansestasjonen. Foto: Viggo Jørn Dale.

Alternativet vil kreve en del opparbeiding slik at landingsflaten heves betydelig over stigende terrenget mot nord. Videre kreves asfaltering og fremføring av el-kabler. Entreprenørarbeidet inklusiv fremføring av strøm vurderes som uproblematisk med den største kostnadsposten relatert til masseentreprisen. På driftssiden vurderes brøytingen som kurant, og vil kunne tiltransporteres eksisterende brøyting som utføres av kommunen selv, eventuelle eksterne kontraktører.

Atkomst for ambulansene til landingsområdet vil kunne skje med opparbeidelse av intern atkomstvei forbi ambulansestasjonens nordside. Alternativet er å kjøre ut på fv. 91, og deretter. Kjøretid fra Lyngstunet vil utgjøre 30 sekunder.

På flysiden vurderes landingsforholdene som gode ved alle vindretninger. Største utfordring når det gjelder operative forhold ligger i stigende terreng mot nord, samt bygningsmassene til ambulansestasjonen og Lyngstunet.

Alternativet vil fungere meget godt i de tilfeller det oppstår samtidkonflikter, dvs. at flere biler er ute på oppdrag samtidig som luftambulanse ankommer. Eventuelt når en av bilene er ute av drift pga. personellmangel. I slike situasjoner vil pasientene kunne trilles på bære den korte avstanden fra legekantor/ambulansestasjon og til landingsområdet.

Ved valg av alternativ 6 kan den planmessige tilretteleggingen skje gjennom det pågående arbeidet med ny områderegeringsplan for Lyngseidet sentrum.

Utfordringer ved valg av alternativ 6 vil primært være knyttet til frigjøring av areal, herunder uløst spørsmål om kjøp/feste. Videre vil

permanent helipad utløse mulige framtidige brukerkonflikter knyttet til utvidet/ny næringsvirksomhet i sentrum av Lyngseidet – inklusiv reiselivsvirksomhet og skianlegg. Alternativet vil generere støy i sentrumsområdet, og særlig for kommunens omsorgssenter Lyngstunet.

5.8 Alternativ 7 – Furuflaten industriområde

I utvidet reguleringsplan for Furuflaten industriområde, (vedtatt 18.09.2012, FSK-sak 2012/ 33), er det avsatt landingsareal for ambulanshelikopter på eiendom gnr. 69/bnr. 10, eier Harald Roseng), mellom fv. 868 og sjøen i svingen like nord for fylkesveibroen over Lyngsdalselva, (jfr. kart 4.0).

Arealet utgjør ca. 60 x 60 meter, og ligger på kotehøyde ca. 2 meter. Området er flatt, og vil være enkelt å fylle opp og planere ut. Atkomst er regulert inn fra fv. 868.

På flysiden vurderes landingsforholdene som gode ved alle fremherskende vindretninger.



Foto 11. Oversikt over regulert areal avsatt til helikopterlandingsplass i Furuflaten. Det avsatte landingsområdet er lokalisert i området med småbusker nord for elva. Foto: Viggo Jørn Dale.

Største utfordring når det gjelder operative forhold vurderes å ligge i stigende terreng mot vest som vil kunne skape turbulens ved avgang og landing, samt ved kraftige vinder fra sør og sør-øst.

I forbindelse med opparbeidelse og næringsarealer på begge sider av Lyngsdalselva, ble det i 2015 gjennomført målinger og analyser av fare for stormflo og elflom i området ved elvas utløp. Analysene viser her at den innregulerte helikopterlandingsplassen vil kunne bli truet av flom fra Lyngsdalselva i et 200-årsperspektiv dersom helipaden bygges på samme

kotehøyde som fv. 868, (ca. 5 moh.). Ved lavere høyde, vil sjansene for oversvømmelse



Kart 4.0. Vedtatt reguleringsplan for utvidelse av Furuflaten Industriområde. Areal for helikopterlandingsplass har grå fargekode.

Kartkilde: Lyngen kommune.

øke. Dersom helipaden skal utstyres med lys, må det tas hensyn til denne problematikken.

Utfordringene knyttet til oversvømmelse kan imidlertid håndteres ved å opparbeide selve start- og landingsområdet til kote 6 moh.

Opparbeidelse av arealene vurderes teknisk sett som kurant, og med enkel fremføring av el-kabler.

5.9 Alternativ 8 – Ytre Lyngen/Sør-Lenangen

Bosettingsmønsteret på strekningen Jægervatn – Russelv er meget spredt, og strekker seg over en avstand på nærmere 40 km. Kommunens helsesenter i denne delen av kommunen er lokalisert i Nord-Lenangen, mens ambulansestasjonen er plassert i Sør-Lenangen – ca. 15 km fra helsesenteret. I tillegg finns det en privatpraktiserende lege ca. 2 km fra ambulansestasjonen. Beregnet kjøretid ambulansesasjon – helsesenter og vice versa i fbm. utrykning anslås til ca. 10 minutter.



Foto 12. Oversikt over mulig lokalitet for etablering av permanent helikopterlandingsplass ved ambulansestasjonen i Sør-Lenangen. Foto: Viggo Jørn Dale.

Som følge av det meget spredte bosetningsmønsteret, vil luftambulansetjenesten i kritiske situasjoner i praksis lande i nærheten av pasientens lokalisering. Skal det imidlertid etableres en fast landingsplass for luftambulansetjenesten, er det arbeidsgruppens vurdering at dette bør gjøres i tilknytning til den eksisterende ambulansestasjonen. Dette området består av en større asfaltert parkeringsplass, (gnr. 112/156), på ca. 20 x 60 meter. For eventuell permanent opparbeidning av helikopterplass, vil deler av dette området kunne benyttes og omdisponeres til formålet. Det må også her gjennomføres planendringer med sikte på å tilrettelegge for luftfartsformål. Arealklarering av området vil kunne skje via dispensasjon fra eksisterende planer.

Opparbeidelse av området til permanent helikopterlandingsplass vurderes teknisk å være relativt uproblematisk som følge av den nærliggende ambulansestasjonen og enkelt tilgang til strøm, brøyting mm. Det må imidlertid foretas analyse av landingsområdets bæreevne for å fastsette i hvilken grad det må gjøres forsterkninger for å ta imot de ulike helikoptertypene som benyttes i luftambulansetjenesten. I tillegg vil det kunne oppstå utfordringer mht. effekter av down-wash og trafiksikkerhet. Støy kan også være en utfordring som følge av at lokaliteten ligger relativt nær boligfelt og skole.

5.10 Andre alternativer

Arbeidsgruppen har i tillegg til alternativene som er gjennomgått i avsnittene over, også diskutert og drøftet enkelte andre lokaliteter. Disse er imidlertid silt ut gjennom en

førstehåndsvurdering. Dette gjelder følgende alternativer:

- Skytebanen på Eidebakken
- Solhov
- Geitnes

Begrunnelse og kriteriene for å sile disse bort, og ikke vurdere dem nærmere oppsummeres som følgende:

- Lang transportavstand fra Lyngstunet
- Atkomstproblematikk i forbindelse med brøyting om vinteren
- Lang fremføring av elektrisk strømforsyning til landingslys
- Vil berøre andre aktiviteter
- Støyproblematikk nært boligområder
- Til dels store opparbeidelseskostnader

6.0 Vurdering, drøfting og tilråding av alternativene

I kapittel 6.0 vurderes, drøftes og tilråder arbeidsgruppen hvilket lokaliseringalternativ som vurderes å gi best effekt i hht. innledningskapittelets fastsatte effektmål, og som Lyngen kommune bør gå inn for. Innledningsvis i kapitlet beskrives metoden arbeidsgruppens vurderinger og konklusjon er basert på. I tillegg drøftes problemstillinger knyttet til dimensjonerende helikopter, samt Luftfartslovens rammer for realisering av prosjektet. Avslutningsvis oppsummeres hovedpunktene og konklusjonen i arbeidsgruppens arbeid

Tabell 8.0 Vurderingsskjema

Kriterier / Alternativ	0-alternativet Eidebakken skole	Alternativ 1 «Skateparken»	Alternativ 2 «Rema 1000»	Alt. 3 Myra	Alternativ 4 Skoleveien	Alternativ 5 Lyngstunet vest	Alternativ 6 Camping- plassen
Permanent landingsplass	0	+++	+++	+++	+++	+++	+++
Flyoperative forhold	0	+++	++	++	++	++	÷
Transporttid Lyngstunet - helipad	0	0	0	0	0	0	+
Støv og steinsprut	0	÷	+++	+++	÷	÷	÷
Brøyting og drift	0	+	+	+	+	+	+
Støyforhold	0	++	÷÷	÷÷	+++	+++	+++
Samfunnsliv, (utvikling)	0	+	+++	÷	+	+	+++
Entreprisearbeid	0	÷÷	÷÷	+++	+++	+++	+++
Økonomi	0	÷÷	÷÷	+++	+++	+++	+++
Totalt	0	5	÷ 6	0	÷ 3	÷ 3	÷ 9

6.1 Metode for vurdering og prioritering av lokaliseringalternativene

Metoden for å vurdere de ulike landingsalternativene tar utgangspunkt i 0-alternativet, dvs. den lokaliteten som ambulanshelikoptrene benytter pr. 2017, (Eidebakken skole). Alle alternativene blir deretter sammenlignet med 0-alternativet langs de kriteriene som arbeidsgruppen objektivt sett vurderer som de viktigste for ambulansetransporten. Disse kriteriene er definert som følgende:

- Etablering av et fast landingsområde
- Transporttid/avstand
Lyngstunet/ambulansestasjon til/fra landingsområde
- Flyoperative forhold
- Brøyting og vedlikehold
- Støyforhold
- Støv og steinsprutproblematikk
- Virkning på annet samfunnsliv, (trafikk, innsyn, arealdisponering, etc.)
- Kompleksitet i entreprisearbeidet, (omfang av utfylling, atkomstvei, strømforsyning
- Økonomi

Metodisk gjennomføres vurderingene av de ulike lokalitetene ved at deres egenskaper vurderes langs de definerte kriteriene, og gis karakterer på en skala fra +++ via 0 til +++. 0-alternativet får alltid 0 som score på alle kriterier ettersom det er dette man sammenligner de nye alternativene med i forhold til om de er «bedre» eller «dårligere» enn dagens alternativ. Eksempelvis gis støykriteriet +++ dersom det aktuelle alternativet er mye bedre enn 0-alternativet, eller +++ dersom alternativet er mye dårligere enn 0-alternativet.

Vurderingene av de ulike kriteriene er oppsummert i Tabell 8.0.

6.2 Drøfting og diskusjon av alternativene

Ved valg av permanent lokalitet for helikopterlandingsplasser i Lyngen vil de styrende kriteriene være knyttet opp mot punktene nedenfor, samt hvordan disse slår ut i forhold til *effektmålene* som ble definert innledningsvis i avsnitt 2.0:

- Etablering av permanent landingsplass
- Flyoperative forhold
- Avstand ambulansestasjon – helipad, (medisinsk perspektiv)

- Samfunnsmessige forhold, (inkl. ROS og samfunnsutvikling)
- Økonomi, (investering og drift)

I vurderingen av de ulike lokaliseringalternativene, har arbeidsgruppen i hht. metoden som er beskrevet i avsnitt 6.1, vektlagt etableringen av et permanent landingsområde, de operative flymessige forholdene samt de medisinske aspektene knyttet til kjøreavstanden fra legekantoret til helipaden tyngst. For å sikre kvalifiserte vurderinger for medisin og flyoperative tema, er det tatt kontakt med luftambulansetjenestens fagansvarlige for disse ansvarsområdene. Ansvarlige her er Bård Rannestad, (overlege/medisinsk leder, Seksjon for luftambulans/UUN), og Tommy Kraknes, (sjefspilot AW139 i AS Luftambulans). Deres hovedmerknader er oppsummert punktvis som følgende:

- Det er ønskelig for luftambulansetjenesten å lande på faste landeplasser når det er hensiktsmessig for pasienten. Etablering av faste landingsplass(er) i Lyngen er helt i tråd med basens og tjenestens policy.
- Ved valg av lokalitet for etablering av fast landingsplass er det om mulig ønskelig å etablere denne i en viss avstand fra trafikkert veg. Det reduserer risikoen for alle, og i tillegg unngås det at helikopterets down-wash (vindefekt) virvler opp sand, grus og strødedekke på biler som passerer.
- Ved bruk av faste landingsplasser er det hovedrutine at ambulansen møter helikopteret på landeplassen. Derfor er det viktig at atkomsten til landeplassen for ambulans bilen er god.
- Siden luftambulansen samhandler med ambulansen på landingsplass, og sjelden overtar pasientene inne på helsesenteret, er avstanden til helsesenteret i Lyngen av mindre medisinsk betydning, med mindre den blir for lang. Alternativene 1-6 ligger godt innenfor det som sikrer kort transportavstand fra helsesenter til helipad, og alle alternativene eksponerer ambulansens beredskap for andre parallelle oppdrag i lav grad.

Med referanse til alternativene for permanent landingsplass for luftambulansen på Lyngseidet, tilrådes det fra medisinsk og flyoperativt ståsted prioritering av alternativene som følgende:

1. Alternativ 1, (Skateparken)

2. Alternativ 2 og 3, (Rema 1000 og Myra)
3. Alternativ 4, 5 og 6 vurderes å ligge for nært veg, (Skoleveien, Lyngstunet vest, Campingplassen)

Vurderingene og prioriteringene fra det medisinske og flyoperativt området er vurdert av arbeidsgruppen, og innarbeidet i gruppens i vurderinger av de ulike landingslokalitetene, (Tabell 8.0).

Som man ser av Tabell 8.0 reflekterer verdiene her at alle lokaliseringalternativene i hovedsak bidrar til at det etableres bedre forhold enn referansealternativet, (0-alternativet), når man isolert kun tar hensyn til de tre tyngste kriteriene, (permanent landingsplass, flyoperative forhold og transporttid). Arbeidsgruppen har her valgt å og alle alternativene full score på kriteriet for «Permanent landingsplass», men samtidig vurdert å ikke skiller mellom de nye alternativene, men kun mellom de nye alternative og 0-alternativet. Arbeidsgruppen har videre valgt å gi «Transporttid» samme verdi som 0-alternativet som følge av at kjøretidsforskjellene er marginale. Alle alternativene 1 – 6 er gitt positive verdier på det «Flyoperative kriteriet», samtidig som man har valgt å skille noe mellom dem internt.

Totalt sett er det kun er alternativene 1, 4 og 5 som i høy grad er sammenfallende og oppfyller effektmålene, (Løse problemene knyttet til landinger på Lyngseidet, Etablere permanent landingsplass, samt Sikre flyoperative forhold), knyttet til etablering av permanent lokalisering av helikopterlandingsplass på Lyngseidet, (jfr. avsnitt 2.0).

Arbeidsgruppen anmerkes også til sin verdifastsetting at de største silingsutslagene er koblet til kriteriene for «Samfunnsutvikling» og «Entreprise». Vedrørende begge disse kriteriene genererer alternativene for Rema 1000, Skoleveien, Lyngstunet vest og Campingplassen negative verdier. Dette begrunnes med at plassering av ny helipad på disse lokasjonene vil medføre barrierevirkninger for annen type samfunns- og næringsutvikling i disse områdene. På sikt vil dette igjen medføre at en helipad som anlegges her står i fare for å måtte flyttes på et senere tidspunkt.

Arbeidsgruppen anmerkes også at flere av alternativene i oppsummeringen kommer dårligere ut enn 0-alternativet. Dette må ikke tolkes som om at 0-alternativet er en bedre løsning, men sees i sammenheng med at

prosjektet koster penger, og at det må gjennomføres entreprenørtiltak for å få det realisert. Den sentrale verdien for Lyngen kommune også for alternativene som kommer ut i minus, er imidlertid **effektene** prosjekt fører med seg. Dvs. at man løser problematikken med helikopterlandingsplass permanent, sikrer flyoperative forhold og flytter flyaktiviteten bort fra skoleområdet/andre områder i Lyngseidet sentrum.

Når det gjelder vurdering av landingslokaliteter i ytre Lyngen og på Furuflaten, har arbeidsgruppen ikke foretatt noen egnethetsvurdering av disse på lik linje med alternativene på Lyngseidet. Arbeidsgruppens begrunnelse for dette er her at det primære landingsområdet i ytre Lyngen bør legges til området ved ambulansestasjonen i Sør-Lenangen. Det konkrete landingsstedet må imidlertid vurderes fra pasient til pasient på bakgrunn av medisinsk og flyoperativ status som følge av den spredte bebyggelsen og bosettingsmønsteret i denne delen av kommunen. Det gis således ikke noe entydig tilrådning fra arbeidsgruppen om at det skal etableres noe fast landingsområde i Nord-Lenangen eller på Lenangsøyra. Skal det imidlertid anlegges en permanent landingsplass, bør dette skje ved ambulansestasjonen i Sør-Lenangen.

For Furuflaten er det arbeidsgruppens tilrådning at fast landingsplass etableres som planlagt i henhold til vedtatt reguleringsplan dersom politisk nivå i Lyngen kommune ønsker en slik løsning.

Lyngen kommune har iverksatt arbeid med utarbeiding av ny områdereguleringsplan for Lyngseidet sentrum. Planområdet omfatter sjøfronten i sentrum, og strekker seg opp til Myra. Ved valg av alternativene 2 – 6 som fast helikopterlandingsplass, vil det valgte alternativet bli innarbeidet i den nye planen. Planen er forventet å bli ferdigbehandlet i løpet av høsten 2017.

6.3 Valg av dimensjonerende helikopter

Innledningsvis i rapporten er det i avsnitt 4.3 viet plass for informasjon om de ulike helikoptertypene som pr. 2017 er aktuelle i forbindelse med luftambulansetjenesten i Lyngen. Dette er gjort for å informere kommunestyret om at valg av dimensjoneringsnivå vil påvirke kostnadene som følge av de største helikopterene vil kreve bedre og tyngre fundamentering, samt større arealer.

Når det gjelder frekvens på luftambulanseflygninger til Lyngen, så vil det i årene fram mot 2028 være AW139 som vil være den klart mest benyttede maskinen. Det kan således argumenteres for at dimensjonering av start- og landingsområdene bør bygges for AW139.

Argumentene for å dimensjonere for tyngre maskiner er primært koplet til et framtidsperspektiv hvor det kan forventes at neste generasjon ambulanshelikopter vil være, (i alle fall marginalt), større og tyngre. I tillegg anføres det at det framover kan forventes større grad av reiselivsaktivitet i Lyngen og Lyngsalpan med tilhørende høyere risiko for stigende frekvens og omfang av ulykker med påfølgende søk- og redningsaksjoner. Dette taler for at man dimensjonerer for de største helikopterne.

Endelige kostnader for selve det fysiske tiltaket vil imidlertid ikke være mulig å redegjøre for før det er gjennomført en prosjekteringsstudie. Endelig avgjørelse om dimensjonering av helipaden kan således, slik arbeidsgruppen vurderer det, uproblematisk utsettes til det foreligger et detaljert prosjekteringsgrunnlag fra ekstern konsulent.

6.4 Etablering av helikopterlandingsplasser i Lyngen og Luftfartstilsynets regelverk og forskrifter

I innledende avsnitt 3.1 ble det redegjort for Luftfartstilsynets forskrift, (BSL-E 3-6), for etablering av små helikopterlandingsplasser. Regelverket medføre en byråkratisk prosess som innebærer behandling av konsesjonssøknad fra Lyngen kommune med konsekvensutredninger og teknisk operativ godkjenning i Luftfartstilsynet. For konsekvensutredningene er det først og fremst støy som utgjør det mest sentrale KU-temaet. Det kan imidlertid i saksbehandlingen argumenteres for og søkes om fritak for utredning av støytemaet. Det kan videre også søkes om fritak for teknisk operativ godkjenning. Det kan også søkes om konsesjonsfritak for etablering av landingsplassen. Her opplyses det imidlertid at helipadene på Skjervøy og i Balsfjord begge har konsesjon. I samtaler med Luftfartstilsynet signaliseres det at konsesjonsfritak vil være vanskelig å oppnå. Det orienteres avslutningsvis at Luftfartstilsynet signaliserer åpning for nærmere dialog og veiledning

ovenfor kommunen i forbindelse med utforming av søknader og dokumentasjonsunderlag.

Etablering av helikopterlandingsplass i Lyngen uten konsesjon fra Luftfartstilsynet er å anse som brudd på Luftfartsloven.

6.5 Konklusjon – valg av alternativ

Med referanse til rapportens mandat, utredningsgrunnlag, faglige vurderinger og effektmål, konkluderer arbeidsgruppen med følgende tilrådning for helikopterlandingsplasser i Lyngen:

- For Lyngseidet etableres det permanent helikopterlandingsplass etter Alternativ 1 – Lyngenhallen vest/Skateparken.
- Dersom det skal etableres fast helikopterlandingsplass i ytre Lyngen, etableres denne i tilknytning til ambulansestasjonen i Sør-Lenangen.
- Dersom det skal etableres fast helikopterlandingsplass i Furuflaten, etableres denne i henhold til vedtatt reguleringsplan, (KST-sak 2012/33, vedtatt 18.09.2012), for utvidelse av Furuflaten Industriområde.
- Helikopterlandingsplass på Lyngseidet dimensjoneres i utgangspunkt for Luftforsvarets nye redningshelikopter Agusta Westland AW101. Endelig avgjørelse om dimensjonering tas i forbindelse med prosjektering av tiltaket.
- Dersom det skal etableres faste landingsplasser for ambulanshelikopter i ytre Lyngen og Furuflaten, dimensjoneres disse i utgangspunkt for pr. 2017 standard redningshelikopter Agusta Westland AW139. Endelig avgjørelse om dimensjonering tas i forbindelse med prosjektering av tiltaket.
- Lyngen kommune utformer konsesjonssøknad for etablering av helikopterlandingsplasser i Lyngen med tilhørende dokumentasjon for behandling av Luftfartsverket. Problemstillinger knyttet til ulike fritak fra regelverket drøftes med Luftfartstilsynet i søknadsprosessen.

6.6 Prosess videre

For videre håndtering av rapporten er det arbeidsgruppens tilrådning at den framlegges som egen sak for kommunestyret i Lyngen

basert på administrativ saksutredning hvor det gis tilrådning om at rapporten sendes på høring til særlig berørte aktører før det fattes endelig politisk vedtak i saken om valg av lokaliseringalternativ og andre prinsipielle avklaringer.

7.0 Vedlegg og referanser

Kapasitet og basestruktur. En utredning om luftambulansetjenesten i Norge 1988 - 2011, (Norsk Luftambulanse, 2013)

Lov om luftfart av 11. juni 1993 nr. 101., (Samferdselsdepartementet, 1993).

Forskrift om konsesjon for landingsplasser, BSL-E 1-1, (Samferdselsdepartementet, 11. juni 1993, nr. 1019).

Forskrift om utforming av små helikopterlandingsplasser, BSL E 3-6, (Samferdselsdepartementet, 16. april 2004, nr. 629).

Lokalisering helikopterlandingsplass Lyngseidet, (Notat til Levekårsutvalget, 15.08.2013, Lyngen kommune).



Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
	Lyngen kommunestyre	
77/20	Lyngen formannskap	30.09.2020

Tilrettelegging for legekantor-ombygging av Lenangen omsorgssenter

Henvisning til lovverk:

Rådmannens innstilling

Rådmannen gjennomføres ombygging og tilrettelegging av separat inngangsparti for legekantor og fysioterapi ved Lenangen omsorgssenter.

Prosjekteringen skal gjøres slik at det er mulig å etablere vaktmestrekantor og lokale for fibernettverk i byggverket innenfor samme kostnadsramme.

Det avsettes inntil kr 500 000 eks mva til gjennomføring av tiltaket. Beløpet finansieres over disposisjonsfondet.

Budsjettdekning:

Årsbudsjett	Ansvar	Tjeneste	Art	Prosjekt	Økes	Reduseres
2020	4400	2652			500 000	
2020	9000	8800	19401		500 000	

Saksopplysninger

Generelle opplysninger om saken

I flg kommunelegen så ble legekantoret i 1.etg på omsorgssenteret benyttet som legekantor fram til Schousgaard etablerte legekantor i Sør-Lenangen. Lenangen legesenter hadde tilsynsfunksjon ved omsorgssenteret.

Etter at legekantoret i Sør-Lenangen ble stengt har det ikke vært et legetilbud i ytre Lyngen. Innbyggerne i ytre har etterspurt legetilbud og omsorgssenteret har signalisert behov for legetilbud nærmere enn Lyngseidet. Det dreier seg om 1 times kjørevei fra Nord-Lenangen til Lyngseidet.

Rådmannen vurderer det som mulig å re-etablere legekantor ved omsorgssenteret. Dette betinger imidlertid noe tilrettelegging og endring av eksisterende bygning.

Inngang mot nord, som i dag benyttes til lager kan utbedres til kombinert ambulanse- og pasentinnang, slik at dette holdes adskilt fra inngang til omsorgssenteret.

Fysioterapeut benytter samme kontor 1 dag i uka, men kan pga Koronasituasjonen gis ikke et tilbud ved omsorgssenteret.

Det er kommet innspill fra andre brukerinteresser om at slik ombygging også kan legge til rette for vaktmester-kontor, da denne ikke har tilfredsstillende arbeidsplass i dag. I tillegg vil det være hensiktsmessig å etablere tilknytningssentral for fibernettverk med tilgang direkte utenfra, slik at en ikke behøver å ta seg inn i bygget for å betjene dette.

Lyngen kommune har mottatt «budsjett-pris» på oppføring av tilbygg som ivaretar behov for overbygd inngangsparti samt lokaler for vaktmester og fiber- sentral. Rådmannen anser total kostnadsramme på kr 500 000 eks mva å være tilstrekkelig til å dekke oppføring av tilbygg. Eventuelle kostnader tilknyttet omlegging av fibernett er ikke medregnet i dette.

Det er ikke gjort kostnadsoverslag over tiltak som kun omfatter overbygd inngang og ambulanseadkomst til legekantor. Slikt overbygg må imidlertid dimensjoneres og utføres slik at kravet til snølast-kapasitet blir ivare tatt, i tillegg må dette tekkes for å motstå nedbør. En antar derfor at

Økonomiske konsekvenser

Tiltaket ligger ikke inne i vedtatt budsjett og må derfor finansieres med tilleggsbevilgning

Vurdering av alternativer og konsekvenser

Utbedring av inngang vil gi kontinuitet i legetilbud og fysioterapitilbud i ytre Lyngen. Da det haster med etablering av legetilbud i Ytre Lyngen finner rådmannen det nødvendig å anbefale at dette iverksettes nå.

Etablering av vaktmesterkontor og areal til nettverkssentral vil medføre forholdsvis små kostnader i tillegg, utover det som er nødvendig for overbygd inngang til legekantor.

Rådmannen tilrår derfor at det oppføres bygningsareal som ivaretar også dette behovet nå, men at utførelse planlegges slik at raskest mulig tilrettelegging for legekantor blir prioritert.



Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
78/20	Lyngen formannskap	30.09.2020
	Lyngen kommunestyre	

Fremtidig organisering av havner i Lyngen

Henvisning til lovverk:

Forhold- og saksbehandling som vedrører havner er regulert av KommuneLoven, Forvaltningsloven og Havne og Farvannslø.

Rådmannens innstilling

Rådmannen innstiller på bevilgning av inntil 150.000 til utredning av fremtidig organisering og bruk av havner. Kostnader belastes ansvar 4408 (havner).

Budsjettdekning:

Årsbudsjett	Ansvar	Tjeneste	Art	Prosjekt	Økes	Reduseres
2020	4408					-150.000

Saksopplysninger

Generelle opplysninger om saken

Lyngen kommune har de seneste årene investert betydelige summer i kommunens havner. Dette som et resultat av ønsket tilrettelegging for bergverk, industri og andre næringer.

Hvordan havnene skal organiseres i fremtiden, har hittil vært et åpent spørsmål. Her kan man se for seg ulike modeller der man også hensyntar samarbeidet med nabokommuner mht. markedsføring, kompetansebygging og drift, dette for å oppnå best mulig drift, bruk og inntjening.

Det er ønskelig å søke bistand fra ekstern kompetanse for prosessen som skal lede frem til en politisk beslutning, og rådmannen anbefaler derfor at det bevilges inntil 150.000 øremerket for innkjøp av bistand og rådgivning.

Forhold til overordnet plan og øvrige vedtak

I tillegg til lovverket vises det til kommuneplan. Det vises også til tidligere vedtak knyttet til investeringer i kommunens havner, samt vedtatt havneregulativ.

Økonomiske konsekvenser

Kostnader til knyttet til innkjøp belastes ansvar 4408 (havner)

Risiko- og sikkerhetsmessige konsekvenser

Ikke vurdert.

Miljøkonsekvenser

Lyngen kommune har de siste 2 årene deltatt i «havneprojekt» finansiert av Kystverket. Dette prosjektet har hatt som mål å øke transporten på sjø og redusere tilsvarende på vei. Dette vil ha positive konsekvenser for miljø med reduserte utslipp, redusert slitasje og økt sikkerhet på vei.

Folkehelse/friluftsliv

Ikke vurdert

Vurdering av alternativer og konsekvenser



Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
79/20	Lyngen formannskap	30.09.2020
	Lyngen kommunestyre	

Retningslinjer for økonomisk støtte til geotekniske undersøkelser

Henvisning til lovverk:

Støtte til bedrifter kan generelt gis i tråd med regelverket om offentlig støtte, herunder regelverket for bagatellmessig støtte.

- 1 Særutskrift Retningslinjer for økonomiske støtte til geotekniske undersøkelser

Rådmannens innstilling

Næringsutvalgets retningslinjer for tildeling bifalles.

Budsjettdekning:

Inntil 300.000 per år søkes innarbeidet i Lyngen kommunes økonomiplan.

Saksopplysninger

Generelle opplysninger om saken

Saken var oppe til behandling som K-sak 84/20. Kommunestyret sendte saken tilbake til Næringsutvalget med anmodning om utarbeidelse av retningslinjer. Næringsutvalget behandlet saken den 9. september med følgende anbefalinger for retningslinjer:

«Næringsutvalget besluttet å anbefale følgende retningslinjer:

- støtte med inntil 40% av geotekniske undersøkelser, begrenset opptil 40.000.
 - støtten gjelder kun nærings saker
 - støtten gjøres avhengig av at hovedprosjekt blir gjennomført
- Vedtaket; vedtaket var enstemmig.»*

Vedtaket innebærer en anbefaling om økonomisk å støtte geotekniske undersøkelser, dvs. i all hovedsak grunnboringer, med inntil 40% av samlede kostnader per undersøkelse, begrenset oppad til 40.000 per undersøkelse. Positivt vedtak forutsetter også gjennomføring av hovedprosjekt.

Per i dag kan man se for seg at tiltaket vil kunne vedrøre 2-4 prosjekter per år. Dette forventes imidlertid å øke noe fremover i tråd med mer omfattende myndighetskrav og som følge av endret miljø (våtere og mer uforutsigbart).

Risiko- og sikkerhetsmessige konsekvenser

Ikke vurdert

Miljøkonsekvenser

Miljøkonsekvensene anses som positive i det tiltaket vil bidra til tryggere etableringer og redusert risiko for utglidninger på land, i vassdrag og hav.

Folkehelse/friluftsliv

Ikke vurdert.

Vurdering av alternativer og konsekvenser



Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
30/20	Lyngen næringsutvalg	09.09.2020

Retningslinjer for økonomiske støtte til geotekniske undersøkelser

Henvisning til lovverk:

Saksprotokoll i Lyngen næringsutvalg - 09.09.2020

Behandling:

Forslag fra næringsutvalget:

Næringsutvalget anbefaler følgende retningslinjer:

- støtte med inntil 40% av geotekniske undersøkelser, begrenset opptil 40.000.
- støtten gjelder kun nærings saker
- støtten gjøres avhengig av at hovedprosjekt blir gjennomført.

Det ble votert over forslaget.

VEDTAK:

Lyngen næringsutvalg tiltrer sitt eget forslag til retningslinjer. Enst

Vedtak:

Retningslinjer:

- støtte med inntil 40% av geotekniske undersøkelser, begrenset opptil 40.000.
- støtten gjelder kun nærings saker
- støtten gjøres avhengig av at hovedprosjekt blir gjennomført.

Rådmannens innstilling

Saksopplysninger

Det vises til K-sak 84/20 (geotekniske undersøkelser) ble sendt tilbake fra kommunestyret med anmodning om å utarbeide retningslinjer.

Vurdering av alternativer og konsekvenser