

## Temaplan

### Plan for friluftslivets ferdselsårer Senja kommune 2025 – 2035

Utkast til offentlig ettersyn, 08.05.25

## Innhold

|                                                              |    |
|--------------------------------------------------------------|----|
| Innledning .....                                             | 4  |
| 1. Mål med ferdselsåreplanen .....                           | 5  |
| 1.1 Effektmål.....                                           | 5  |
| 1.2 Resultatmål .....                                        | 5  |
| 1.3 Måloppnåelse .....                                       | 5  |
| 2. Avgrensing .....                                          | 6  |
| 3. Definisjoner .....                                        | 6  |
| 3.1 Byen og bynære områder .....                             | 6  |
| 3.2 Lokalsenter.....                                         | 7  |
| 3.3 Begrepsavklaring .....                                   | 8  |
| 4. Rammefaktorer .....                                       | 9  |
| 5. Organisering av arbeidet og opplegg for medvirkning ..... | 13 |
| 6. Forholdet til andre planer og nasjonale føringer .....    | 14 |
| 7. Roller, ansvar og organisering .....                      | 14 |
| 8. Kunnskapsgrunnlag .....                                   | 16 |
| 9. Status og behov - eksisterende ferdselsårer.....          | 18 |
| 9.1 Fotturer .....                                           | 18 |
| 9.2 Langrenn og andre skiturer.....                          | 18 |
| 9.3 Sykkelturer .....                                        | 18 |
| 9.4 Padle-/roturer .....                                     | 19 |
| 9.5 Ferdselsårer brukt av skoler .....                       | 19 |
| 9.6 Ferdselsårer brukt av barnehager .....                   | 19 |
| 9.7 Turiststier.....                                         | 19 |
| 10. Handlingsplan .....                                      | 19 |
| Kilder .....                                                 | 20 |



## Innledning

Ferdselsårer er avgjørende for muligheten til å utøve friluftsliv. I henhold til regjeringens *Handlingsplan for friluftsliv* oppfordres alle kommuner til å kartlegge sine lokale ferdselsårer, med mål om å legge til rette for planlegging, opparbeiding, skilting og merking av turstier.

For å kunne tilby et godt og tilgjengelig nettverk av ferdselsårer, er det viktig å ha kunnskap om hvilke ruter som finnes lokalt, hvilke behov de dekker, og hvordan de kan utvikles på en bærekraftig måte for å fremme økt aktivitet.

I *Stortingsmelding 18 (2015–2016) Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet* legges det vekt på å gi flere muligheten til å delta i friluftsliv. Målet er å gjøre natur- og friluftsopplevelser tilgjengelige for flere, som et bidrag til bedre helse og høyere livskvalitet. I satsingen på nærfriluftsliv er det særlig viktig å ta vare på og videreutvikle grønnstrukturene i byer og tettsteder.

Senja har de siste årene etablert seg som et svært populært naturbasert reisemål. Naturen og ferdselsårene i Senja tiltrekker seg stadig flere besøkende fra både inn- og utland. Kommunen har et omfattende og variert sti- og løypenett som benyttes av både lokale brukere, og ulike interessegrupper.

Senja fikk status som nasjonalparkkommune i 2021 og som bærekraftig reisemål i 2023. For å beholde disse sertifiseringene er det avgjørende å finne en god balanse mellom bruk og vern av natur og ferdselsårer. Ferdsel må styres til områder som tåler belastning, mens sårbare områder må beskyttes.

Flere studier viser at skilting og merking av turstier fører til økt bruk, også blant grupper som tidligere har deltatt lite i friluftsliv. Den økende og mangfoldige bruken av naturen og ferdselsårene understreker behovet for bedre kunnskapsgrunnlag som støtte for planlegging og forvaltning, samt for å kunne identifisere og prioritere tiltak.

Plan for friluftslivets ferdselsårer skal bidra til kartlegging av sti- og løypenettet, og til å identifisere behov for videre tiltak.

Planen er forankret i *Sektorplan for idrett, kultur og frivillighet*, og har status som temaplan. Det betyr at den ikke er juridisk bindende og ikke omfattes av plan- og bygningslovens krav om planprogram, offentlig ettersyn m.m. Likevel har det vært viktig å sikre god dialog og medvirkning for å sikre forankring og eierskap hos innbyggere og lag/foreninger i hele kommunen samt relevante myndigheter.

Oversikter og kart i tilknytning til planen skal være levende dokumenter og er derfor lagt som vedlegg til selve planbeskrivelsen.

### **Planen består av følgende dokumenter:**

Planbeskrivelse med handlingsplan

Vedlegg 1: Temakart eksisterende ferdselsårer

Vedlegg 2: Liste eksisterende ferdselsårer

Vedlegg 3: Faktaark byen, bynære områder og lokalsentre

Vedlegg 4: Status og behov eksisterende ferdselsårer

## 1. Mål med ferdselsåreplanen

Sammenhengende og attraktive sti- og løypesystemer er viktige deler av samfunnets infrastruktur. Grønne lunger mellom boligområder, butikker, skoler, nærturområder og ulike servicefunksjoner utgjør en sentral del av bærekraftig arealforvaltning i kommunene. Disse områdene skal være tilgjengelige for allmennheten som møteplasser, samt for lek og rekreasjon. Tilrettelegging for varierte og differensierte ferdselsårer er derfor viktig. Sti- og løypenettet bør forvaltes med hensyn til opplevelsesverdi, kulturmiljø, biologisk mangfold og ulike brukergrupper. Plan for friluftslivets ferdselsårer skal gi en oversikt over viktige ferdselsårer for friluftsliv i Senja kommune. Planen beskriver dagens situasjon og skisserer tiltak for å ivareta og videreutvikle ferdselsårene i tråd med fastsatte mål for planarbeidet.

### 1.1 Effektmål

Planen skal bidra til:

- økt fysisk aktivitet og bedre psykisk helse i befolkningen som helhet
- økt bolyst og attraktivitet som både bosted og reisemål
- et bredt aktivitetstilbud med ulik grad av tilrettelegging, både sommer og vinter, for alle innbyggere i kommunen
- færre og kortere fritidsreiser med privatbil i hverdagen
- etablering av nettverk og god koordinering mellom aktører som arbeider med ferdselsårer
- at friluftslivets ferdselsårer inngår i en overordnet besøksstrategi, og ses i sammenheng med annen tilrettelegging i Senja kommune – særlig ved startpunkt hvor det kan være behov for å ivareta flere brukergrupper (lokale, regionale og turister)
- økt kunnskap om og bedre ivaretagelse av naturverdier og kulturminner i turområdene
- bedre samordning og avklaringer i forhold til andre arealinteresser

### 1.2 Resultatmål

Plan for friluftslivets ferdselsårer skal legge til rette for løsninger som sikrer at:

- alle tettsteder i kommunen har:
  - minst én fotturrute eller rundtur (turvei eller sti) på minimum 2 km, i gang- eller sykkelavstand fra sentrum
- byen, bynære områder og lokalsentre (som er avmerket i kart) skal så langt det er mulig ha:
  - minst én turvei eller sti til et målpunkt eller utsiktspunkt, tilrettelagt med benk, informasjon e.l.
  - en universelt eller tilnærmet universelt utformet, naturpreget ferdselsåre på minimum 500 meter
- alle skoler, barnehager og institusjoner (dagsenter, eldresenter m.m.) skal ha:
  - en skiltet og/eller merket turrute i umiddelbar nærhet, fortrinnsvis innenfor 200 meters radius
- det i kommunen skal:
  - etableres minst 5 padle- eller ro-leier
  - informeres godt om mulighetene for tursykling
- flest mulig har tilgang til maskinpreparerte skiløyper
- alle turveier og tilrettelagte stier i kommunen skal registreres i Statens kartverks database

### 1.3 Måloppnåelse

En rekke ramme faktorer har betydning for om vi når målene vi har satt oss, og mange parter må dra sammen, og i samme retning. Dette har vi sagt noe om i kapittel 4 og 7. Vi må sørge

for at planer og strategier henger godt sammen, og er i tråd med regionale og nasjonale planer og føringer jfr. kap. 6.

Som faktaarkene i vedlegg 3 viser har vi allerede stor grad av måloppnåelse på enkelte av målene vi har satt oss knyttet til de tettest bebodde områdene (nærmere definert i kap. 3.1 og 3.2). Men vi har fortsatt en vei å gå når det gjelder kanalisering av ferdsel på stier med stor trafikk – turiststier kap. 9.7.

Det å oppnå generelt god tilrettelegging på stier, startpunkt og målpunkt - ikke minst med tanke på tilgjengelighet og universell utforming – er en kontinuerlig prosess. Oversikten over status og behov på eksisterende ferdselsårer skal være et levende dokument til hjelp for kommunen og andre aktører ved prioritering av tiltak og følger som vedlegg 4 til temaplanen.

## 2. Avgrensing

Planen er geografisk avgrenset til Senja kommune.

Planen omfatter i hovedsak fotturer, skiturer (langrenn, randonee og fjellski), sykling samt padle- og roturer. Det legges særlig vekt på bostedsnære turmuligheter og ferdselsårer med høye besøkstall, der behovet for tilrettelegging, vedlikehold og styring av ferdsel er størst.

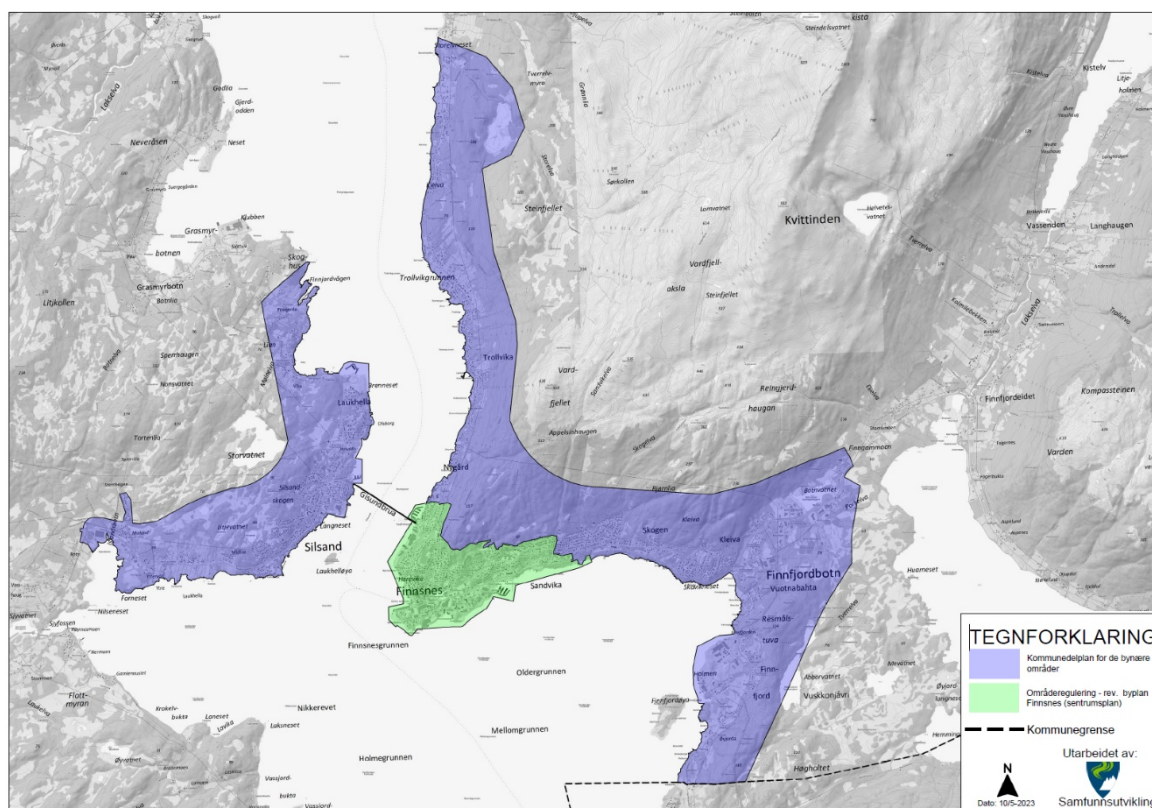
## 3. Definisjoner

Definisjonene er hentet fra kommuneplanens arealdel, kommunens arealstrategi, Miljødirektoratet og merkehåndboka.

### 3.1 Byen og bynære områder

Byen defineres av planavgrensningen i reguleringsplanen *Byplan Finnsnes*. Bynære områder følger avgrensningen i *Kommunedelplan for bynære områder*, som omfatter tettstedene rundt Finnsnes. Dette inkluderer følgende strekninger: Finnfjord – Botnhågen – Sandvika, Trollvika – Nygård, og Finnjorda – Islandsbotn. Silsand regnes som en bydel til Finnsnes.

Bynære turområder i Senja omfatter de nære naturområdene rundt Finnsnes, Silsand og de bynære områdene Trollvika og Finnfjordbotn.



Figur: Kommunedelplan for bynære områder og byplan Finnsnes- planavgrensning

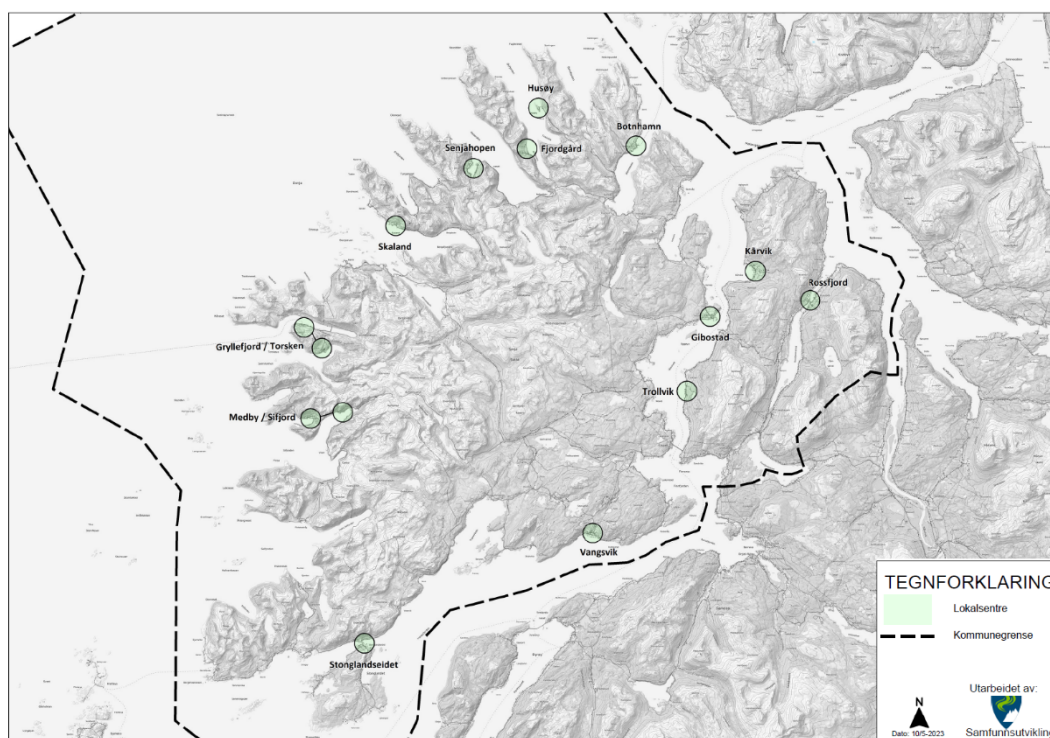
### 3.2 Lokalsenter

I Senja kommune brukes begrepet *lokalsenter* om geografiske områder som fungerer som regionale knutepunkt for service, handel og sosiale tjenester for innbyggerne i nærområdene. Lokalsentrene spiller en viktig rolle i lokal utvikling og tilbyr et bredt spekter av tjenester, som butikker, helse- og omsorgstilbud, skoler, offentlig administrasjon, kulturtilbud og annen nødvendig infrastruktur for å dekke befolkningens daglige behov.

I kommunal planlegging – særlig knyttet til infrastruktur og boligutvikling – defineres lokalsentrene som prioriterte områder der ressurser og tjenester samles for å gjøre dem lettere tilgjengelige og bidra til bærekraftig utvikling i hele kommunen.

Senja kommune har 13 definerte lokalsentre:

Stonglandseidet, Vangsvik, Medby/Sifjord, Gryllefjord/Torsken, Skaland, Senjahopen, Fjordgård, Husøy, Botnhamn, Gibostad, Rossfjord, Kårvik og Trollvik.



Figur: Lokalsentre i Senja kommune

### 3.3 Begrepsavklaring

#### Friluftsliv

Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden, med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Dette er i tråd med definisjonen i *Stortingsmelding 18 (2015–2016) Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet*.

**Ferdselsårer** er traseer for ferdsel som er synlige i terrenget i den aktuelle brukssesongen. Dette inkluderer også ruter på vann og over breer.

#### Typer ferdselsårer

- **Sti/tursti:** Et tydelig, smalt og sammenhengende tråkk i terrenget, oppstått gjennom bruk eller aktiv tilrettelegging.
- **Turveg:** En opparbeidet og sammenhengende ferdselsåre med jevnt og fast toppdekke (for eksempel sprengt grus), minimum 1,2 meter bred.
- **Led:** Ferdselsårer over vann eller breer.
- **Natur- og kulturstier:** Turstier eller turveger som gir informasjon om kulturhistorie eller natur, hovedsakelig gjennom skilting og merking.
- **Sykelsti:** Lite eller enkelt tilrettelagt rute uten fast dekke, egnet for sykling.
- **Løype:** Ferdselsåre på snødekt mark, som jevnlig trækkes, prepareres, merkes eller kvistes for vinterbruk.
- **Turrute:** Skiltet, merket og kartfestet trasé for ferdsel i aktuell sesong. Det finnes ulike typer turruter – se *Merkehåndboka.no* for mer informasjon.
- **Turforslag:** Anbefalt rute for tur. Turforslag er ikke en del av det offisielle kartgrunnlaget (DOK), men formidles via turportaler, brosjyrer, turkort og muntlig overlevering.

#### Tilknyttede begreper

- **Start- og målpunkt:** Steder som fungerer som start-/endepunkt for ferdsel, eller som attraksjoner underveis. Eksempler: kollektivholdeplasser, innfallsporter,



parkeringsplasser, utsiktspunkt, serveringssteder, skoler, barnehager og kulturminner.

- **Turiststi:** Sti med svært høy attraksjonsverdi og stor besøkstrafikk, ofte fra internasjonale gjester.
- **Utsiktspunkt:** Et sted med utsikt god nok til å motivere til besøk.
- **Universelt utformet anlegg:** Anlegg som kan brukes av alle, i størst mulig grad, uten behov for spesialtilpasning.

## 4. Rammefaktorer

### Friluftsloven og allemannsretten

Friluftsloven gir det rettslige grunnlaget for allemannsretten, som sikrer befolkningen tilgang til naturen uavhengig av grunneierskap. Retten omfatter ferdsel, opphold og høsting i utmark, og gjelder for alle – så lenge det skjer på en hensynsfull og varsom måte, uten å skade natur, dyreliv eller påføre ulempe for grunneier. Alle tiltak som gjelder tilrettelegging for friluftsliv, som merking av stier eller tilrettelegging av anlegg, skal vurderes i lys av lovverket og gjennomføres i dialog med grunneiere og andre berørte parter.

Les mer i Friluftsloven: [lovdata.no/lov/1957-06-28-16](https://lovdata.no/lov/1957-06-28-16)

### Infrastruktur

Infrastruktur som veier, parkering, skogsveier, kollektivtransport og friluftslivsanlegg har en begrenset kapasitet, noe som kan betegnes som infrastrukturens bærekraft. På Senja er typiske utfordringer knyttet til parkering, toalettfasiliteter, tømrestasjoner, avfallshåndtering og informasjonstavler eller skilting langs vei. Andre problemstillinger omfatter trafikksikkerhet, smale veier og begrenset fremkommelighet.

Fjordgård er et tydelig eksempel på et område med slike utfordringer, og det arbeides med å finne løsninger. Turmål som Segla, Hesten og Barden, som ligger i dette området, kombinerer flere utfordringer: for liten parkeringskapasitet i forhold til etterspørselen, trafikale problemer på utfartsdager grunnet villparkering, og stier som delvis krysser vannkilder eller nedbørsfelt for drikkevann. Økt ferdsel fører til økt behov for tiltak som hindrer forurensning.

Selv om det er gjort tilrettelegging på flere av stiene, skaper den økende bruken et kontinuerlig behov for videre tiltak. Det er derfor viktig at framtidig infrastruktur dimensjoneres i tråd med forventet bruk og naturens tålegrenser, slik at man unngår løsninger som ikke er bærekraftige over tid.

Sentrale forhold som må vurderes, er:

- Slitasje på stier og natur
- Toalettfasiliteter og avfallshåndtering
- Risiko for forurensning
- Tilgang til offentlig transport
- Kvalitet og kapasitet på bilveier
- Muligheter for bilfri adkomst
- Parkeringskapasitet
- Kapasitet på ferdselsårer

### FN bærekraftsmål

Bærekraftmålene ble vedtatt på FNs generalforsamling i 2015. Norge la frem sin plan i Stortingsmelding 40 (2020-2021) Mål med mening — Norges handlingsplan for å nå bærekraftmålene innen 2030. I arbeidet med plan for friluftslivets ferdselsårer blir det jobbet ut fra følgende bærekraftsmål:



Planen skal legge opp til økt bruk av nærmiljø og friluftsliv som et tiltak for folkehelse. Videre skal planen legge opp til at ferdselsårene er bærekraftige, det vil si at de tåler besøket det legges opp til. Naturen og livet i den er utgangspunktet for friluftslivet og vil bli ivaretatt i planen. Frivilligheten og samarbeid mellom sektorene er helt avgjørende for å få en god plan og tiltak som kan styrke ferdselsårene og lokalsamfunnet i årene fremover.

### **Klima og naturens sårbarhet**

Klimaendringene har allerede merkbare konsekvenser for friluftslivet i kommunen. Vintrene blir kortere og mildere, med mindre snø og frost. Dette gjør naturen mer sårbar for slitasje, særlig i den mørke årstiden. Det blir derfor stadig viktigere å planlegge for skånsom bruk og god tilrettelegging.

Ved å styrke tilgang til nærliggende friluftsområder reduseres behovet for motorisert transport til rekreasjonsområder. Enkle, lavterskelaktiviteter som fotturer i nærmiljøet krever lite utstyr og gjør det lettere for alle å delta. Samtidig vil det fortsatt være behov for utfartsområder, som ligger lenger unna og ofte har spesielle natur- eller landskapskvaliteter, som badestrender og utsiktspunkt.

Mulighet for kollektivtransport til slike områder kan bidra til å redusere bilbruken. I dag er det dessverre begrensede muligheter med rutebuss til flere av de mest populære utfartsområdene i Senja. Et sesongbasert kollektivtilbud til viktige turmål, både sommer og vinter, kan være en løsning for å gjøre friluftslivet mer tilgjengelig uten bruk av privatbil.

### **Bærekraft og tålegrenser**

Friluftsliv påvirker de sosiale omgivelsene. Der hvor mange mennesker samles, kan effekten være betydelig, men påvirkningen blir ofte enda større når det skjer en økning i ferdsel til områder som tidligere har hatt lite besøk, spesielt i trange landskapsrom eller i små lokalsamfunn. I bymiljø eller nært byen vil slike effekter vanligvis være mindre.

Når lokalbefolkningen opplever å bli fortrengt av nye brukere, kan de sosiale konsekvensene bli store. I Senja er tålegrensene generelt høye i de bynære områdene, mens de er lavere i lokalsamfunn som ikke er vant til stor trafikk eller der bruken overstiger den lokale aksepten.

God kanalisering, tilrettelegging og dialog er viktige virkemidler for å sikre at friluftslivets aktiviteten foregår innenfor sosialt bærekraftige rammer. Eksempler på områder med høy sosial bærekraft i Senja er Finnfjordmarka, Silsandmarka, Finnsnesvannet og Varden. Samtidig krever økt trafikk til mindre bygdesamfunn som Fjordgård og Mefjordvær større grad av varsomhet og lokal tilpasning.

Et annet viktig aspekt ved sosial bærekraft er forholdet mellom ulike brukergrupper. Friluftslivets lov gir alle lik rett til ferdsel, men det kan likevel oppstå legitime interessekonflikter. Som hovedregel bør de som potensielt kan påføre andre ulemper, vise særlig hensyn.

### **Naturmangfold**

Friluftslivet er i stor grad basert på opphold i naturen, enten i såkalt «vill» natur eller i mer urbane grøntområder. Naturopplevelsen er en sentral del av friluftslivet, og nettopp

samspeilet med naturen er et viktig grunnlag for at friluftslivet skal bidra til å ivareta naturen – ikke forringe den.

Senja har en rik og variert natur, fra kyst til høyfjell, og særlig kystsonen representerer et stort biologisk mangfold. Mange områder har vært brukt tradisjonelt til beite og slått, og dette har bidratt til et verdifullt kulturlandskap.

Kommunen har også flere verneområder, både nasjonalpark, landskapsvernområder og naturreservater. Disse områdene har særskilt verdi og behov for beskyttelse, og det stilles ofte strenge krav til ferdsel og tilrettelegging. I flere verneområder og mye brukte friluftsområder er det allerede gjennomført naturtypekartlegginger og i noen tilfeller også sårbarhetsvurderinger. Likevel er det behov for ytterligere kartlegging og for å utvikle besøksstrategier og skjøtselsplaner, både i og utenfor verneområdene. Disse dokumentene utgjør et viktig kunnskapsgrunnlag og er nødvendige verktøy for å sikre langsiktig ivaretagelse av naturmangfoldet. De ligger som tiltak i Kommunedelplan for naturmangfold – Senja kommune.

I de fleste tilfeller kan hensynet til natur og friluftsliv kombineres. Likevel kan ferdsel og behovet for tilrettelegging skape utfordringer – særlig i områder med mange besøkende, der infrastrukturen ikke er tilpasset bruken, eller hvor naturen er spesielt sårbar. Med et godt kunnskapsgrunnlag, ansvarlig forvaltning og riktige tiltak, er det fullt mulig å bevare verdifulle natur- og verneområder, samtidig som flest mulig får mulighet til å oppleve Senjas unike natur – både nå og i framtida.

### **Folkehelse**

Fysisk inaktivitet er en av de største helseutfordringene i Norge. Friluftsliv i nærmiljøet er et viktig folkehelseiltak som gir mulighet for aktivitet, naturopplevelse, sosial samhandling og økt stedstilhørighet. Dette bidrar positivt både til fysisk og psykisk helse.

Under og etter pandemien ble det registrert betydelig økning i bruken av nærturområder. Dette har ført til større slitasje på enkelte stier, samt økt behov for renhold, avfallshåndtering og drift av toalettanlegg. I tillegg har det oppstått utfordringer knyttet til parkeringskapasitet, kunnskap om allemannsretten og påvirkning fra sosiale medier.

Flere steder er det særlig turismen som legger press på områdene. Mens enkelte områder tåler dette godt, er andre mer sårbare. Tiltak i ferdselsåreplanen må vurderes i lys av disse utfordringene.

## **Reiseliv**

Nord-Norge oppfattes som trygt, godt organisert og med god plass. For ferie- og fritidsmarkedet søker mange opplevelser alene eller i små grupper. Naturopplevelser og aktivitet er den viktigste motivasjonen for å besøke Senja kommune. Det er grunn til å forvente fortsatt vekst i turismen. I tillegg til besøkende som benytter seg av lokale reiselivsbedrifter, øker antallet turister som reiser med bobil, ombygd varebil eller telt, og fricamper i naturen. Den samlede turiststrømmen, kombinert med lokal bruk, fører til økt slitasje og kapasitetsutfordringer for infrastruktur, samt interessekonflikter i enkelte områder. Senja er sertifisert som bærekraftig reisemål, noe som forplikter til å møte disse utfordringene med økt bevissthet og målrettede tiltak framover.

## **Mediepåvirkning**

Informasjon og markedsføring er sterke drivere i dagens friluftsliv – både på godt og vondt. Bilder, videoer og artikler i sosiale medier, magasiner og andre kanaler påvirker i stor grad hvor folk ønsker å dra på tur, og hvilke steder som blir populære. Aktive formidlere i sosiale medier har fått stor påvirkningskraft, ofte uten å kjenne til lokale forhold, sårbarhet eller kapasitet. Dette gjør tilrettelegging og styring av ferdsel mer krevende for kommunene og lokale aktører.

Et tydelig eksempel er Segla, et turmål hvor eksponering i sosiale medier har ført til en kraftig økning i besøkstall. Det er et område med begrenset areal, rasfare, begrenset parkerings- og veikapasitet og utilstrekkelig tilrettelegging. Dette skaper utfordringer knyttet til trafiksikkerhet, slitasje på naturen og belastning på lokalsamfunnet.

## **Flerkulturelle Senja**

Senja er en flerkulturell kommune, der både samisk og norsk kultur har lange røtter i samfunnet. Disse kulturene har dels felles, dels adskilte bruksformer og historiske tilknytninger til naturen, som det er viktig å anerkjenne og ta hensyn til i planleggingen av ferdselsårer. Samiske tradisjoner og bruk av naturen er en sentral del av Senjas kulturarv. I arbeidet med ferdselsårer er det viktig at samiske perspektiver og bruksmønstre blir ivarettatt og respektert, både gjennom tilpasning av tiltak og gjennom dialog med reindrift og samiske interesser.

Senja har også et økende innslag av nye nasjonaliteter og befolkningsgrupper. Flere av disse bruker i dag friluftsområdene i mindre grad enn resten av befolkningen. Det bør derfor vurderes tiltak som kan øke deltakelse og tilhørighet, og bidra til at flere får mulighet til å oppleve naturen – på sine egne premisser. Planen skal bidra til at friluftslivet blir inkluderende og tilpasset et mangfoldig samfunn, med respekt for både kulturarv og nye brukere.

## **Reindrift og annen utmarksnæring**

Det er tre reinbeitedistrikter som helt eller delvis omfatter Senja kommune:

- Nord-Senja reinbeitedistrikt og Sør-Senja reinbeitedistrikt ligger på selve øya Senja, med grense mellom distriktene langs Lakselva/Svandalselva mellom Laksfjorden og Straumsbotn.
- Fagerfjell reinbeitedistrikt strekker seg over deler av Målselv og Sørreisa kommuner, grenser til Rossfjordvassdraget og går helt ned til Finnfjorden. Dette distriktet drives i samarbeid med Hjertind reinbeitedistrikt.

Reindriften er en arealkrevende, sårbar og kulturbærende næring. Spesielt viktige områder for reindriften er flyttleier, samt vår- og vinterbeiter. Økt bruk av utmark, utbygging og klimaendringer gjør driften mer krevende.

I tillegg til reindrift er utmarksbeite, skogbruk og annen utmarksbasert næring viktige for kommunen, og også disse påvirkes av økt friluftslivsbruk. Det er derfor viktig at tiltak i friluftslivets ferdselsårer vurderes opp mot andre interesser i utmarka, og at det legges til rette for gode prosesser og samarbeid med både reindrifta og andre berørte næringsaktører.

### **Byutvikling**

Per 4. kvartal 2024 hadde Senja kommune 14 948 innbyggere. Etter Tromsø og Harstad er Senja den mest folkerike kommunen i Troms fylke. Kommunen har hatt en relativt stabil befolkningsutvikling de siste årene. Det har blitt bygget mange nye boliger både i sentrum og i de bynære områdene. Fremover vil boligbygging hovedsakelig skje i Finnsnes, Silsand og tilgrensende områder. Dette vil påvirke behovet for nye ferdselsårer og koblinger til eksisterende turmuligheter. Tematikken er en integrert del av *Byplan Finnsnes* og *Kommunedelplan for bynære områder*, og vil bli sentral i fremtidig rullering og revisjon av plan for friluftslivets ferdselsårer.

## **5. Organisering av arbeidet og opplegg for medvirkning**

### **Planprosess og politisk behandling**

Arbeidet med *Plan for friluftslivets ferdselsårer i Senja kommune* startet våren 2021. Planarbeidet bygger på veileder M-1292 (2019) – Plan for friluftslivets ferdselsårer, utgitt av Miljødirektoratet. Arbeidet ble administrativt forankret i Senja kommune, og det ble etablert en arbeidsgruppe bestående av ressurspersoner fra kommunen. Midt-Troms friluftsråd deltok som ressurs og observatør i prosessen. Arbeidsgruppen har hatt ansvar for den løpende utviklingen av planen og utarbeidelse av planutkastet. Planprosessen har hatt lengre opphold og har derfor tatt tid. Oppstarten skjedde under koronapandemien, noe som begrenset mulighetene for fysiske møter og bred involvering i den første fasen.

Utvalg for samfunnsutvikling som planutvalg vedtar offentlig ettersyn, og sluttbehandling skjer i kommunestyret etter innstilling fra Utvalg for samfunnsutvikling.

### **Gjennomførte medvirkningstiltak**

Følgende tiltak er gjennomført for å sikre medvirkning:

- Et digitalt registreringsskjema ble publisert på kommunens nettside i april 2021, med mulighet for å sende inn innspill til planen. Skjemaet ble aktivt promotert via sosiale medier og under digitalt folkemøte.
- Digitalt folkemøte 21.04.2021, med informasjon om planoppstart og hvordan innbyggerne kunne medvirke i prosessen.
- Varsel om planoppstart ble sendt ut 09.07.2021 til berørte statlige, regionale og kommunale myndigheter samt interessegrupper. Varslingen ble også annonsert i *Folkebladet*, med frist for innspill 05.09.2021.
- Kommunen tok direkte kontakt med sentrale interessenter som padleklubb, sykkelklubb, skoler, barnehager og helsetjenester – noe som resulterte i en rekke verdifulle innspill.
- I mai/juni 2022 ble det gjennomført folkemøter i tilknytning til oppstarten av kommuneplanens arealdel. Møtene ble holdt i: Rossfjord, Medby, Gryllefjord, Rødsand, Kårvik, Øverbotn, Senjahopen, Skaland, Botnhamn og Gibostad. Det var godt oppmøte, og deltakerne jobbet i grupper med spørsmål som:
  - Hvilke natur- og opplevelsesverdier, inkludert strandsonekvaliteter, bør ivaretas i ditt nærområde?

- Finnes det kulturhistorisk viktige områder?
  - Hvordan kan det tilrettelegges for bolig- og næringsutvikling i lokalsenteret?
  - Hva er særegent ved ditt nærmiljø og lokalsamfunn?
- Det ble gjennomført befaringer ved startpunkt for en rekke ferdselsårer våren og høsten 2023, flere steder i samarbeid med lokalkjente, for å kartlegge behov for tilrettelegging.

Oversikt over innspill til planoppstart og underveis i prosessen er samlet i en tabell, se vedlegg 2.

## 6. Forholdet til andre planer og nasjonale føringer

Plan for friluftslivets ferdselsårer i Senja kommune bygger på en rekke nasjonale, regionale og kommunale føringer som gir retning for arbeidet og prioritering av tiltak.

### Nasjonale og regionale føringer:

- *Meld. St. 18 (2015–2016): Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet*
- *Nasjonal strategi for et aktivt friluftsliv – En satsing på friluftsliv i hverdagen (2014–2020)*
- *Norge universelt utformet 2025 - Regjeringens handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet*
- *Naturvennlig tilrettelegging for friluftsliv – Veileder (Miljødirektoratet M-1326, 2019)*
- *Plan for friluftslivets ferdselsårer – Veileder (Miljødirektoratet M-1292, 2019)*
- *Meld. St. 15 (2022–2023): Folkehelsemeldinga – Nasjonal strategi for utjamning av sosiale forskjeller*
- *Regional plan for friluftsliv, vilt og innlandsfiske 2016–2027, Troms fylke*
- *Masterplan for reiseliv – Senjaregionen som attraktivt og bærekraftig besøksmål «Senja by invitation»*

### Kommunale føringer:

- *Kommuneplanens samfunnsdel med arealstrategi*
- *Kommuneplanens arealdel*
- *Kommunedelplan for naturmangfold*
- *Sektorplan for idrett, kultur og frivillighet*
- *Kartlegging og verdisetting av friluftslivsområder*
- *Overordnet besøksstrategi for Senja kommune (under utarbeidelse)*
- *Kulturmiljøplan for Senja kommune (påbegynt)*

Gjeldende forvaltningsplaner og besøksstrategier i Senja kommune legges til grunn ved prioritering og gjennomføring av tiltak i ferdselsåreplanen.

## 7. Roller, ansvar og organisering

### Grunneiere

Grunneiere har disposisjonsrett over egen grunn og er dermed en nøkkelaktør i planlegging, tilrettelegging og utvikling av sti- og løypenett. Et godt og formalisert samarbeid mellom kommunen, grunneiere, frivillige organisasjoner og brukere er avgjørende for et bærekraftig friluftslivstilbud.

### Senja kommune

Kommunen er øverste arealmyndighet og har, i henhold til friluftsløven § 22, ansvar for å fremme friluftslivets formål og ivareta allmennhetens interesser i saker som angår friluftslivet. Kommunen har imidlertid ikke et lovpålagt ansvar for drift av sti- og løypenett, men spiller en viktig rolle som tilrettelegger og koordinator.

Fysisk tilrettelegging av et visst omfang må vurderes etter plan- og bygningsloven og annet relevant regelverk, og avklares gjennom søknad eller dialog med kommunen.

### **Idrettslag og andre frivillige lag og foreninger**

Lokale idrettslag og foreninger har en viktig rolle i drift og tilrettelegging av stier, turløyper og skiløyper. De bidrar også med lavterskel friluftslivsaktiviteter og tilbud til lokalmiljøet.

### **Den Norske Turistforening (DNT)**

DNT er Norges største frilufsorganisasjon med over 300 000 medlemmer. I Senja er Senja Turlag underlagt DNT og står for drift av Senjabu, den eneste DNT-hytta i kommunen. Turlaget bidrar også til merking og vedlikehold av stier.

### **Utmarkslag og grunneierlag**

Disse er sammenslutninger av grunneiere som forvalter felles utmarksområder, inkludert jakt- og fiskerettigheter. Flere slike lag driver også skjøtsel og tilrettelegging av kulturlandskap og ferdselsårer.

### **Nasjonalparkstyret**

Ånderdalen nasjonalpark forvaltes av et nasjonalparkstyre, som skal sikre en helhetlig og langsiktig forvaltning i samsvar med naturmangfoldloven og gjeldende verneforskrifter.

### **Statsforvalteren**

Statsforvalteren er forvaltningsmyndighet for alle verneområder i Senja kommune, med unntak av nasjonalparken. Rollen omfatter forvaltning og skjøtsel i verneområdet, som inkluderer tilsyn, veiledning og godkjenning av tiltak.

### **Miljødirektoratet**

Statlig fagorgan under Klima- og miljødepartementet som:

- Innhenter og formidler miljøkunnskap
- Utøver og iverksetter nasjonal forvaltningsmyndighet
- Gir faglige råd til kommunale og regionale myndigheter
- Deltar i internasjonalt miljøarbeid

### **Midt-Troms Friluftsråd**

Interkommunalt samarbeid som arbeider for å fremme hverdagsfriluftsliv i Midt-Troms. Friluftsrådet bistår kommunene med faglig støtte, kampanjer, formidling og økonomisk støtte til tilrettelegging.

### **Visit Senja Region**

Visit Senja Region er det felles reiselivsorganet for kommuner, organisasjoner og bedrifter i regionen. Organisasjonen jobber med profilering, kompetanseheving og utvikling av reiselivet. Senja er sertifisert som bærekraftig reisemål, og Visit Senja Region har prosjektlederansvar for dette arbeidet. Det er etablert en egen reisemålsledelse, hvor Senja kommune deltar både politisk og administrativt, mens Visit Senja Region fungerer som sekretariat.

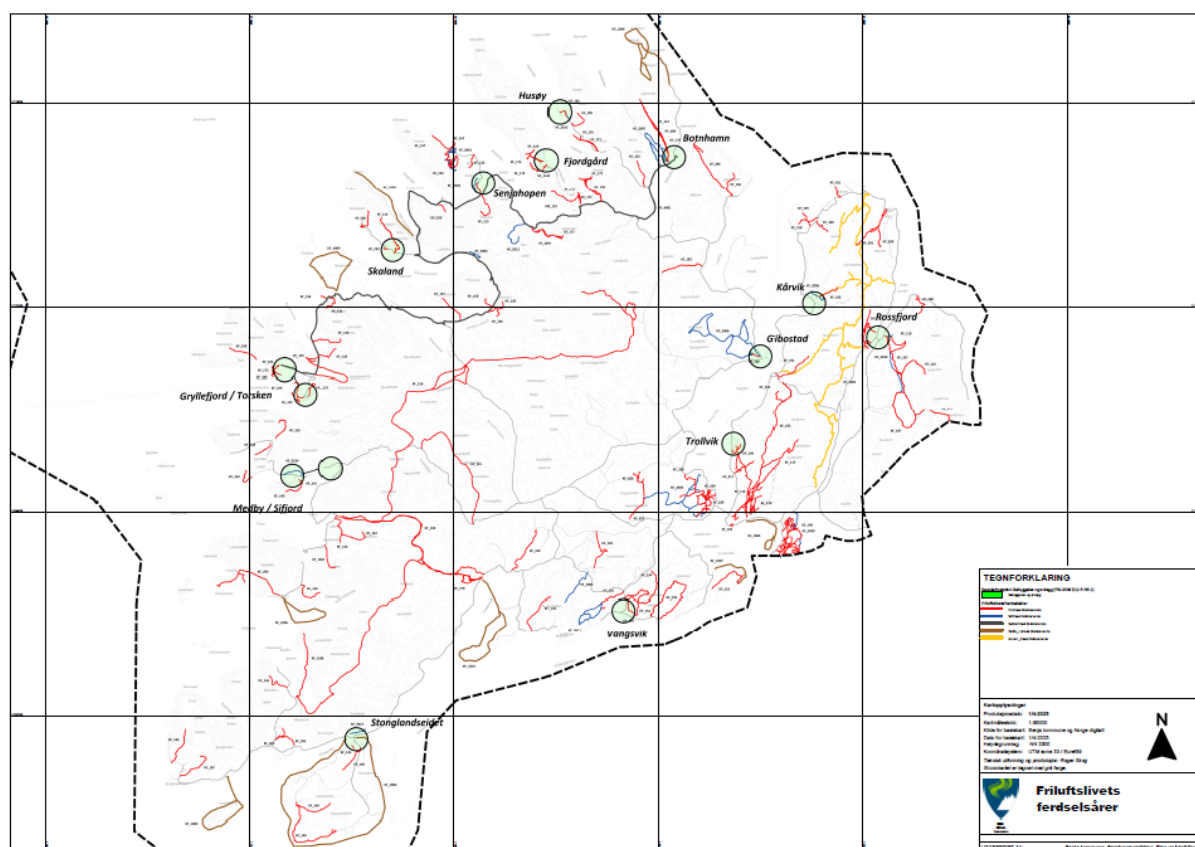
## 8. Kunnskapsgrunnlag

Et godt og oppdatert kunnskapsgrunnlag er avgjørende for planlegging, utvikling og forvaltning av friluftslivets ferdselsårer i Senja kommune. Forarbeidet til planen bygger på en kombinasjon av eksisterende kartgrunnlag, digitale verktøy, lokal kunnskap og innhentede innspill. Turbøker, turkart og digitale turportaler som UT.no, Skisporet.no, Strava heatmap og TellTur har gitt verdifulle oversikter over eksisterende ferdselsårer – både for sommer- og vinterbruk. Kommunale og nasjonale kartbaser som Norgeskart har vært sentrale verktøy i kartleggingen.

I tillegg har lokalkunnskap og medvirkning vært helt avgjørende for å fange opp ferdselsårer som ikke er dokumentert andre steder. Gjennom dialog og innspillsprosesser har kommunen mottatt viktig informasjon fra grunneiere, frivillige lag og foreninger, skoler, barnehager, helse- og omsorgstjenester, og enkeltpersoner med lokalkunnskap.

Flere nye stier og traseer har blitt identifisert underveis, og kunnskapsgrunnlaget er dermed både styrket og videreutviklet i prosessen.

Det er likevel viktig å understreke at kommunen ikke sitter med all informasjon. Mange ferdselsårer er lokalt kjente, men ikke registrert eller synlige i offentlige kilder. Derfor er det i den videre planprosessen helt avgjørende å få inn så mange innspill som mulig – fra både fastboende, organisasjoner og andre brukere. Dette bidrar til en mer treffsikker og forankret plan, og sikrer at flere behov og muligheter blir sett og tatt hensyn til.



Figur: Temakart eksisterende ferdselsårer

**Link til temakart og lister som viser eksisterende ferdselsårer**



[Temakart eksisterende ferdselsårer](#)

[Liste eksisterende ferdselsårer \(enkel\)](#)

[Liste eksisterende ferselsårer \(alle registrerte data\)](#)

## 9. Status og behov - eksisterende ferdselsårer

Senja kommune har et stort og variert nettverk av ferdselsårer. Planen omfatter først og fremst traseer som er tilrettelagt eller har et definert forvaltningsansvar. Ansvar for drift og vedlikehold er fordelt mellom flere aktører, blant annet grunneiere, frivillige lag og foreninger, utmarkslag, reiselivsaktører og forvaltningsmyndigheter.

Kommunens rolle er ikke å drifte ferdselsårene, men å være en koordinerende og støttende aktør. Det innebærer å bidra til samordning, legge til rette for samarbeid mellom aktører, og sikre at friluftsliv og ferdselsårer ivaretas i planlegging og arealforvaltning.

Samtidig finnes det mange uformelle og mye brukte ferdselsårer uten tilrettelegging eller formelt ansvar. Framover er det derfor viktig å kontinuerlig hente inn kunnskap fra lokalkjente, brukere og grunneiere, slik at kommunen kan bistå med å sikre bærekraftig forvaltning og utvikling.

Informasjonen i tabellene i vedlegg 4 bygger på det datagrunnlaget kommunen har hatt tilgjengelig under kartleggingen. Kommunen er avhengig av dialog med lokale lag og foreninger for å få god oversikt og fylle ut tabellene med hva som finnes av eksisterende tilrettelegging, behov for tilrettelegging og oversikt over hvem som har vedlikeholdsansvar på de ulike stiene. Oversikten er ikke uttømmende, og det kan finnes ferdselsårer eller lokal kunnskap som ikke er fanget opp i denne runden, men som kan innarbeides løpende. Oversikten skal nemlig være et levende dokument og tjene som grunnlag for prioritering av tiltak. Oversikten er inndelt etter type ferdselsåre slik de er beskrevet her i kapittel 9.

### 9.1 Fotturer

Senja kommune har et godt utviklet og geografisk spredt nettverk av stier og traktorveier, som gjør det mulig å gå fotturer både i sentrale områder og de definerte lokalsentrene. Dette gjør fottur til en svært tilgjengelig og lavterskel aktivitet for store deler av befolkningen.

Ifølge Norsk institutt for naturforskning (NINA) er fottur den mest populære frilftsaktiviteten i Norge – hele 80 prosent av befolkningen oppgir at de går tur i naturen. Dette gjør det ekstra viktig å sikre god tilrettelegging, vedlikehold og tilgjengelighet for gående – både lokalbefolkning og besøkende.

### 9.2 Langrenn og andre skiturer

Skiturer er en utbredt og populær frilftsaktivitet i hele Senja kommune. Langrenn foregår i hovedsak i oppkjørte løyper, mens fjellski og randonee benyttes mer i utmark og fjellterreng. Aktiviteten foregår både i organiserte løypenett og i mer urørte områder.

Sammen med fotturer er skiturer blant de mest populære frilftsaktivitetene i befolkningen, og utgjør en viktig del av det helårlege frilftslivstilbudet i kommunen.

### 9.3 Sykkelturer

Sykling foregår på stier og turveier rundt i hele kommunen. Terrengsykling har hatt sterk vekst de siste årene. I perioden 2001–2011 økte andelen som deltar i aktiviteten fra 13 % til 26 %. Bruken har fortsatt å øke, blant annet som følge av el-sykler som gjør terrenget mer tilgjengelig. Samtidig med økt bruk følger større belastning på naturen. Sårbare områder som myr, tynn vegetasjon og bratt terreng er spesielt utsatt for slitasje, erosjon og spor etter hjul. For å unngå store naturinngrep er det viktig å styre ferdselen, velge traseer som tåler bruk, og vurdere behovet for tilrettelegging og skilting.

## 9.4 Padle-/roturer

Padle- og roturer med kajakk, kano og robåt er en voksende aktivitet i Senja, både i kystnære områder, fjorder og innsjøer. Aktiviteten gir unike naturopplevelser, men kan også føre til forstyrrelser av dyreliv, spesielt sjøfugl hekkesesong. For å unngå negativ påvirkning bør ferdsel styres mot robuste områder, og det bør informeres om hensyn til natur og dyreliv.

## 9.5 Ferdselsårer brukt av skoler

Tilgang til ferdselsårer i nærområdet er viktig for skolene i Senja kommune. Nærliggende stier, turveier og uteområder gir mulighet for å ta i bruk naturen som læringsarena, og bidrar til fysisk aktivitet, naturopplevelser og sosialt samvær i skolehverdagen. Bruk av nærliggende friluftsområder styrker elevenes kunnskap om nærmiljøet, skaper trivsel og legger til rette for en mer variert og inkluderende undervisning – også for elever som ikke deltar i organiserte fritidsaktiviteter.

## 9.6 Ferdselsårer brukt av barnehager

For barnehagene i Senja kommune er det viktig med trygge og lett tilgjengelige ferdselsårer i nærmiljøet. Slike områder gir barna mulighet til aktiv lek, utforsking og naturopplevelser gjennom hele året. Naturen brukes som en pedagogisk arena, hvor barn utvikler motorikk, fantasi og samspill med andre. Nærliggende turstier og uteområder legger til rette for daglige turer uten behov for transport, og bidrar til å skape gode friluftsvaner fra tidlig alder.

## 9.7 Turiststier

Noen av de kartlagte stiene er ekstra populære blant besøkende til Senja, spesielt internasjonale besøkende. Disse stiene refererer vi til som turiststier. Noen av de mest besøkte er Segla og Hesten i Fjordgård, Husfjellet på Skaland, Sukkertoppen i Hamn, og rundløypa ved Ånderdalen nasjonalpark i Tranøybotn. Mye besøk gjør at det kan være større behov for, og også spesielt utfordrende for lag og foreninger å ta vare på disse stiene. Da kan kommunen bidra til kartlegging av ulike forhold og planlegging av tiltak.

Eksempel på hvordan kommunen kan bidra i særlig belasta områder:

Segla og Hesten i Fjordgård er blitt ikoner som svært mange vil besøke. Kommunen har over flere år fått tilskudd fra Miljødirektoratet gjennom ordningen [Nasjonale turiststier](#) med mål om å søke autorisasjon. Med midler fra ordningen er det blant annet utarbeidet besøksstrategi for Fjordgård. Tiltak er beskrevet og roller og ansvar foreløpig definert. Det er også utarbeidet sårbarhetsanalyse av stiene til Segla, Hesten og Barden. I lokalsamfunn, og andre steder som opplever høye besøkstall på grunn av populære turmål har kommunen et ansvar for å bidra med besøksforvaltning. Det er viktig at dette skjer i samarbeid med lokale grunneiere, lag og foreninger og bedrifter, og at roller og ansvar avklares tidlig.

## 10. Handlingsplan

Handlingsplanen er delt i to:

- Del A – tiltak der Senja kommune har hovedansvar
- Del B – tiltak som krever samarbeid med lag og foreninger, organisasjoner, statsforvalteren, fylkeskommunen, nasjonalparkstyret eller andre aktører

## **Overordnede føringer for handlingsplanen**

- Bidra til et friluftsliv for alle, med vekt på tilgjengelighet og universell utforming
- Sikre bærekraftig utvikling av ferdselsårer, der natur- og kulturmiljøverdier ivaretas og ferdsel kanaliseres hensiktsmessig

## **Del A – Kommunens ansvar (i ikke prioritert rekkefølge)**

1. Støtteordninger til lag og foreninger
2. Etablere møtefora med frivilligheten
3. Strategi for startpunkt ved populære turmål med fokus på kanalisering av ferdsel (overordnet besøksstrategi)
4. Sørge for god integrering av friluftsliv i arealplanlegging med fokus på å sikre arealer
5. Revidere kartlagte og verdisatte friluftsområder
6. Kartlegge tilgjengelighet og universell utforming
7. Fortløpende kartlegging og registrering av ferdselsårer i det offentlige kartgrunnlaget (DOK)

## **Del B – Samarbeidstiltak (i ikke prioritert rekkefølge)**

1. Vurdere eksisterende ferdselsårer og behov for tilrettelegging eller omlegging
2. Jobbe for sammenhengende nettverk av ferdselsårer
3. Gradere og skilte/merke ferdselsårer etter Merkehandboka
4. Utvikle attraktive målpunkt – dagsturhytter, kulturminner/-miljø, utsiktspunkt, fiskeplasser o.l.
5. Tilrettelegge for startpunkt i tråd med overordnet besøksstrategi
6. Dialog om kartlegging og registrering av ferdselsårer i det offentlige kartgrunnlaget (DOK)
7. Utvikle friluftsområder som lærings- og aktivitetsarenaer for barn og unge

## **Kilder**

I arbeidet med planen er det benyttet et bredt spekter av kilder for å sikre et solid og oppdatert kunnskapsgrunnlag. Følgende kilder har vært sentrale:

- Miljødirektoratets nettsider
- Naturbase – nasjonalt kartgrunnlag over verneområder, naturtyper og friluftsliv
- Senja kommunes temakart over friluftslivets ferdselsårer
- Rett i kartet – nasjonal løsning for visning og innmelding av ferdselsårer
- UT.no – kart og turbeskrivelser

- Skisporet.no
- Turbok for Senja og Midt-Troms
- Turkart for Senja og Midt-Troms
- Strava Heatmap – viser bruksmønster og aktivitet på stier og ruter
- Ti på topp – turkampanje i regi av Bedriftsidretten, med registrerte turmål og brukertall
- TellTur – nasjonal turregistreringstjeneste brukt av friluftsrådene

Disse kildene er kombinert med lokalkunnskap, innspill fra befolkningen, lag og foreninger, samt befaringer utført i planprosessen. Til sammen gir de et godt grunnlag for vurdering og prioritering av ferdselsårer i Senja kommune.