



Statens vegvesen



TROMS fylkeskommune

ROMSSA fylkkasuohkan

Planbeskrivelse, planbestemmelser og plankart



Statens vegvesen

Forslag til detaljregulering

Fv. 866 Langbakken

Hp 02 Skattørsundet bru - Hollendervika

Skjervøy kommune

Til politisk behandling - Planid. 1941 -
2013 - 01

Region nord
Tromsø kontorsted
Dato: 13.04.2015

Innhold

1 Sammendrag	2
2 Innledning.....	3
3 Hva er en detaljregulering	5
4 Bakgrunn for planforslaget.....	5
4.1 Planområdet	5
4.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for fv.866 Langbakken.....	6
4.3 Målsettinger for planforslaget	6
4.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning.....	6
4.5 Rammer og premisser for planarbeidet	6
5 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	8
5.1 Beliggenhet.....	8
5.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk	8
5.3 Trafikkforhold	8
5.4 Teknisk infrastruktur	8
5.5 Landskapsbilde/bybilde.....	8
5.6 Nærmiljø/friluftsliv	10
5.7 Naturmangfold	11
5.8 Kulturmiljø	11
5.9 Naturressurser.....	11
5.10 Grunnforhold.....	12
6 Beskrivelse av forslag til detaljregulering.....	13
6.1 Planlagt arealbruk.....	13
6.2 Tekniske forutsetninger.....	13
7 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger	16
7.1 Framkommelighet	16
7.2 Samfunnsmessige forhold	16
7.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering.....	16
7.4 Naboer	16
7.5 Byggegrenser	17
7.6 Gang- og sykkeltrafikk	17
7.7 Kollektivtrafikk.....	17
7.8 Landskap/bybilde	17
7.9 Nærmiljø/friluftsliv	19
7.10 Planens effekt på naturmangfold.....	20

7.11 Kulturmiljø	21
7.12 Naturressurser	21
7.13 Støy og vibrasjoner	21
7.14 Massehåndtering	22
7.15 Forurensede masser søppelplass	22
7.15 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse	25
7.16 Rammer og premisser for planarbeidet	27
8 Gjennomføring av forslag til plan	28
8.1 Framdrift og finansiering	28
8.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden	28
8.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen	28
9 Sammendrag av innspill	29
10 Adresseliste inkludert grunneierliste	31
Vedlegg	32
1. Forslag til bestemmelser	32
2. Forslag til plankart	32
Egne dokumenter utenom dette heftet:	32
Illustrasjonshefte	32
Andre dokumenter (utredninger etc.)	32

1 Sammen drag

Stor stigning opp Langbakken på fv. 866 på Skjervøy skaper problemer vinterstid. Troms fylkeskommune har med bakgrunn i dette besluttet å få utarbeidet detaljreguleringsplan for omlegging av vegen, fra Skattørsundet bru til Hollendervika.

I den forbindelse kom det innspill fra Skjervøy kommune om at man ønsker å benytte eksisterende veg som en framtidig gang- og sykkelveg og få opprettet utfartsparkering for kulturminneområde på Skattøra, helt i starten av planområdet.

Det ble meldt oppstart av planarbeidet i juni 2013. Sommeren og høsten 2013 ble det foretatt befaringer og registreringer i området. Rapport fra fagområder er utarbeidet. Høsten 2013 og vinteren 2014 ble det foretatt grunnboringer samt kartlegging av gammel søppelfylling ved Hollendervika. Det er registret kulturminner i tilknytning til vegen, og det er kommet tilbakemeldinger fra kulturminnemyndighetene om at disse må kartlegges ytterligere i forbindelse med planarbeidet.

Planforslaget omfatter 2900 meter veg samt ny g/s-veg og parkering, hvorav noe av dette er tilpasning til eksisterende veg i begge ender. I tillegg reguleres det inn stopplomme for ventende trafikk for kryssing av Skattørsundet bru og stopplomme/utsiktspunkt ca. halvveis i vegtraséen. Ingen bygninger må innløses, og ingen eiendommer får ny adkomst.

Planforslaget var lagt ut til høring og offentlig ettersyn i perioden 28. mai 2014 – 25. august 2014.

2 Innledning

Forslag til detaljregulering for fv.866 Langbakken, Skjervøy er utarbeidet av Statens vegvesen i samarbeid med Skjervøy kommune, med hjemmel i Plan og bygningslovens § 3-7. Statens vegvesen er ansvarlig for saksbehandlingen fram til oversendelse til kommunen for politisk vedtak.

Hensikten med planarbeidet er å fastsette areal for å kunne legge om fylkesvegen forbi Langbakken. I dag er det problemer med framkommelighet, spesielt vinterstid fordi bakken er bratt. Omlegging vil gi forbedret framkommelighet, spesielt vinterstid, ved at stigningen reduseres.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 kunngjort i avisene Nordlys og Framtid i Nord den 27.06.13.

Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging ble sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte.

Planforslaget består av følgende deler:

- Planbeskrivelse med vedlegg A4, datert 13.04.15 bestående av:
 - o Forslag til plankart R01 – R06 (A3 brettet)
 - o Forslag til reguleringsbestemmelser
- Merknadsbehandling – eget hefte, datert 13.04.2015
- Illustrasjonshefte i A3, datert 13.04.2015

Planforslaget har vært på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 28. mai 2014 – 25. august 2014 på følgende steder:

- Skjervøy kommune, rådhuset, Skjervøy
- Statens vegvesen, Region nord, Mellomvegen 40, Tromsø
- Internett: www.vegvesen.no/vegprosjekter/

Statens vegvesen lager en oppsummering av innkomne merknader, og foretar eventuell justering av planforslaget før dette sendes kommunen til endelig vedtak.

Kommunens endelige vedtak kan påklages til Miljøverndepartementet i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen. Eventuell klage stiles til Fylkesmannen og sendes til kommunen.

Prosjektgruppa for utarbeidelse av planforslaget:

Navn	Firma	Fagansvar
Mariann Larsen	Statens vegvesen	Planprosjektleder
Knut-Vegar Rødberg	Statens vegvesen	Vegplanlegging
Ole-André Helgaas	Statens vegvesen	Drivsnø / skred
Andrews Omari	Statens vegvesen	Geologi/ Geoteknikk
Greger Wian	Statens vegvesen	Vegteknologi

Therese Sigurdsen	Statens vegvesen	Naturmiljø
Anne Kjersti Løvstad	Statens vegvesen	Landskap/estetikk
Lars Aage Gade-Sørensen	Statens vegvesen	Miljø
Frid Didriksen	Statens vegvesen	GIS/ kart
Torleif Hole	Statens vegvesen	Drift/vedlikehold
Yngve Volden	Skjervøy kommune	Kontaktperson kommune
Kjell Ove Lehne	Skjervøy kommune	Kontaktperson kommune

3 Hva er en detaljregulering

En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse.

Detaljregulering skal følge opp og konkretisere overordnet arealdisponering i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller områderegulering. Formålet med en detaljregulering er derfor å fastsette mer i detalj hvordan arealet innenfor planavgrensningen skal utnyttes eller vernes. Detaljreguleringen er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

4 Bakgrunn for planforslaget

4.1 Planområdet

Planområdet er fra Skattørsundet bru langs eksisterende veg med utvidelse på oversiden av vegen fram til svingen der Langbakken begynner, deretter ut i terrenget sør for eksisterende veg og i et belte på 100 meter fram til svingen ved steinbruddet. Deretter følger det eksisterende veg til og med krysset ved kommunal veg til Hollendervika.



Figur 1 Oversiktskart over Skjervøy og planområdet

4.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for fv.866 Langbakken

Stigningen på dagens fylkesveg i Langbakken skaper problemer om vinteren, spesielt for vogntog. Fylkesvegen foreslås omlagt til nedsiden av dagens veg for å få slakere stigning.

Detaljreguleringsplanen med tilhørende bestemmelser skal regulere areal til ny vegtrasé og gi bestemmelser for hvordan planen skal gjennomføres. Eksisterende veg foreslås i framtida benyttet som turvei, det skal i planen tilrettelegges for tilknytning til gang- og sykkelveg i Hollendervika og føres fram til Skattørsundet bru.

4.3 Målsettinger for planforslaget

Omlegging av fylkesvegen vil gi forbedret framkommelighet, spesielt vinterstid, ved at stigningen reduseres.

Bedre framkommelighet vil gi bedre forutsigbarhet for leveranser med tungbiler fra blant annet fiskeindustri på tettstedet.

4.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Tiltaket er vurdert i forhold til forskrift om konsekvensutredning og både Statens vegvesen og Skjervøy kommune har konkludert med at det ikke er krav til konsekvensutredning. Det har heller ikke kommet innspill fra andre myndigheter om krav til konsekvensutredning.

4.5 Rammer og premisser for planarbeidet

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

I de nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging påpekes det at det skal tas hensyn til næringslivets transport og at virksomheter som skaper tungtransport lokaliseres til områder med god tilgjengelighet til hovedvegnett, jernbane og havner. På Skjervøy er det fiskeribedrifter i sentrum. Det som tas på land av fersk fisk og det som videreforedles blir fraktet med tungbiler videre til oppkjøperne, både i inn- og utland. Denne tungtransporten er vesentlig for bedriftenes eksistens, og problemer med framkommelighet gir forverret økonomisk resultat for ei viktig næring. Derfor er det et viktig poeng, og i samsvar med forventningene, at man forbedrer transportnettet for ei viktig næring.

Regional transportplan

Prosjektet er med i fylkesvegplan for Troms 2011 – 2019 og i handlingsprogrammet 2016 og 2017, med bevilgning på henholdsvis 15 og 45 mill. kr. Dette er behandlet i fylkestinget 12.06.2012 utvalgssak 57/12. **Fylkesvegplanen blir erstattet av regional transportplan, og handlingsprogrammet til denne er ikke behandlet politisk.**

Planstatus for området

Kommunens arealdel for området er under revisjon. Ellers finnes det tilgrensende reguleringsplaner ved Skattørsundet bru, i Hollendervika og ved steinbruddet. Det pågår reguleringsplanarbeid for industriområde på Sandøra. Reguleringsplanen for omlegging av fylkesvegen må tilpasses disse planene og må samordnes med ny plan for industriområdet.

5 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

5.1 Beliggenhet

Fylkesvegen ligger på sørsida av Skjervøy i Skjervøy kommune i Nord-Troms. Planområdet er fra Skattørsundet bru der vegen kommer over fra Kågen over brua, og fram til krysset ved kommunal veg ned til Hollendervika.

5.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Eksisterende veg ligger lengre opp i terrenget enn der ny vegtrasé foreslås. Der ny trasé foreslås er det utmark. På enden av planområdet mot brua grenser planforslaget mot kultursti og kulturminneområder. Mot sentrum krysser forslag til ny vegtrasé en gammel søppelplass og grenser til steinbrudd. Et boligfelt i Hollendervika ligger nedenfor vegen.

5.3 Trafikkforhold

Årsdøgntrafikk (ÅDT) i 2016 er beregnet til 640, i 2036 er den beregnet til 700, andel tungtrafikk er 7 %. Fartsgrense 80 km/t.

5.4 Teknisk infrastruktur

Fylkesvegen er eneste veg til Skjervøy tettsted, det er ingen omkjøringsmuligheter.

I planområdet krysser forslag til ny vegtrasé høyspent og hovedvannledning til tettstedet, samt en gammel søppelfylling.

5.5 Landskapsbilde/bybilde



Figur 2 Utsikt fra Kågen mot planområdet

Planområdet ligger i landskapsregion 37 Kystbygdene i Troms, underregion 37.5 Skjervøy. Landskapet preges av høye steile kystfjell og et bredt sund med rolige småøyer. Fjellene representerer veggene i et klart definert landskapsrom. Fjorden er gulvet i rommet, og bidrar med lys, luft og en iøynefallende utsikt. Planområdet ligger på Skjervøya, som har rolige landformer og et mildt preg.

Går man nærmere inn i planområdet finner man et småkupert terreng. Den lave lyngvegetasjonen gjør landskapet mykt og bølgende. Som en kontrast til dette finnes det spredte innslag av berg i dagen og mindre flog. Særlig karakteristisk for planområdet er en naturlig terrassering med relativt flate partier etterfulgt av skrenter.

Vegetasjonen varierer mellom å være åpen og luftig, og tett og frodig. Gjennom hele planområdet går det grønne «renner» av frodig bjørkeskog og høgstauder. Myrer er et gjentakende element, og er med på å skape et bølgende slettelandskap. Det er lite synlig vann i selve planområdet, men de store fuktige myrområdene gjør likevel vann til et dominerende element.

Eksisterende veg, søppelfylling, flere massetak og helikopterlandingsplass er alle store tekniske inngrep som er godt synlige i landskapet. Massetakene ligger i hver sin ende av tiltaket, og er med på å prege inntrykket av planområdet. En rekke kraftlinjer, både høyspent og lavspent, går gjennom området på kryss og tvers.

Det er ingen bolighus innenfor planområdet, men Hollendervika boligfelt ligger like nord for planområdet. Mellom planområdet og sjøen ligger 7 private hytter.

5.6 Nærmiljø/friluftsliv

Nærmiljø defineres som menneskers daglige livsmiljø. Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse.



Figur 3 Boligfeltet i Hollendervika

Like øst for planområdet ligger boligfeltet Hollendervika. Boligfeltet består per i dag av et 20-talls hus og naturbarnehage. Både fastboende og naturbarnehagen er aktive brukere av nærområdet, og naturbarnehagen har etablert gapahuk og diverse «lekeapparater» i området som ligger mellom boligfeltet, dagens veg og søppelfyllingen.

Området mellom brua og Skjervøy sentrum er lite tilrettelagt for friluftsliv innenfor planområdet, og det er ikke tilrettelagt med egne utfartsparkeringer langs fv. 866. Bruken av dette området er i stor grad knyttet til hyttebebyggelsen nede ved sjøen. Bebyggelsen har adkomststier gjennom planområdet. Det er snakk om totalt 7 hytter fordelt på to områder. To av disse har adkomst via stier som krysser planområdet. De resterende fem har adkomst via sti forbi Hollendervika og Nilsengen. Det er mange myrer i planområdet, og på disse plukkes det multer. I tillegg er området rikt på blåbær, tyttebær og krøkebær.

Utenfor planområdet finnes en rekke populære utfartssteder som ikke vil bli direkte berørt av det planlagte tiltaket, men som likevel ligger innenfor tiltakets influensområde. Blant disse er Nilsengen ved Hollendervika og kulturminnene på Skattøra. Sistnevnte er del av Fotefar mot Nord, et formidlings- og tilretteleggingsprosjekt for kulturminner, og er tilrettelagt med skilting og kultursti. Skattørfjellet og områdene nord for Skattøra er mye brukte tur- og fiskeområder, og er tilrettelagt med turstier. Det foregår også fiske fra Skattørsundet bru.

Ventelommen ved bruhodet på Skattøra benyttes i dag til utfartsparkering, og dette skaper en lite gunstig trafikksituasjon. Fra helikopterbasen ved eksisterende veg går det tursti opp til toppen av Skattørfjellet.

5.7 Naturmangfold

Skjervøy er en av flere øyer i Nord-Troms. Skjervøy er tilknyttet fastlandet med bro til øya Kågen og tunnel derfra til fastlandet. Planområdet omfatter sør-vest siden av Skjervøy og strekker seg 2,5 kilometer fra ca. 10 moh. til 80 moh. Berggrunnen i området er i hovedsak fattig, og løsmassene består av noe gammel havbunn nederst som gir grunnlag for interessante artssamfunn. Økosystemene i området er i hovedsak myr, skog og hav/kystsone, i tillegg er det noen bekker. I disse økosystemene er det flere ulike naturtyper som er leveområder for ulike arter. Selve planområdet er noe preget av menneskelige inngrep med eksisterende fv. 866, grustak, søppelplass, helikopterlandingsplass, kraftlinje og noen hytter. Deler av området er noe brukt til friluftsliv. Grensa til Hakstein naturreservat ligger 3 km unna.

Det foreligger ikke registreringer av sårbare (V), sterkt truede (EN) eller kritisk truede (CR) arter eller naturtyper i området. På befaring 5.9.13 ble ulike naturtyper observert, men ingen med regional eller nasjonal verdi slik at den er videre avgrenset. Det er hekkeområde for sjøfugl i influensområdet.

Av fremmede arter på den norske svartelista er det registrert lupiner.

Vi viser til full rapport om naturmangfold som ligger som vedlegg til planen.

5.8 Kulturmiljø

Det er to registrerte kulturminneområder i planområdet. Det ene området er i dag regulert til kulturminner, inngår i Fotefar mot nord og er i forbindelse med registrerte kulturminner på Skattøra. I dag er det ikke lagt til rette for parkering i forbindelse med dette kulturminneområdet. Folk som skal besøke kulturminnefeltet parkerer på ventelomma for de som skal over brua, eller på motsatt side av vegen litt lengre bort.

Det andre kulturminneområdet er registrert i fra vegkanten og nedover på Sandøra. Det er usikkert om eksisterende veg er over kulturminner, eller kulturminnene grenser inn mot eksisterende veg. Deler av kulturminneområdet lengre ned er tidligere skadet av veg og grustak.

5.9 Naturressurser

Det er ingen som driver med landbruk eller skogbruk i området eller utnytter området til beiteområder. Det er heller ikke uttak av stein i planområdet, men i nær tilknytning til området

er det to steinbrudd, disse blir ikke direkte berørt av tiltaket. Det ene steinbruddet er nedlagt og ligger åpent i terrenget, det andre steinbruddet er delvis i drift.

5.10 Grunnforhold

De registrerte løsmassemekthetene innenfor dette området ligger mellom 0,2 og 5,9 meter. Beliggenheten av bergoverflaten er registrert ved 28 av de 29 totalsonderingene i dybder på mellom 0,2 og 4 meter, i tillegg er det som en kontroll på at berget virkelig er påtruffet boret videre mellom 3,0 og 6,2 meter ned i berget. For en mest mulig sikker bestemmelse av beliggenheten til bergoverflaten er det prosedyre å bore minst 3 meter ned i berget.

Mellom profil 440 og 660 ligger løsmassemekthetene mellom 0,8 og 2,0 meter. Materialet er faste masser som grus eller steinholdig morene.

I området mellom profil 870 og 1280 ligger løsmassemekthetene mellom 1,4 og 5,9 meter. Prøver viser at løsmassene består av 1 meter torv, fin sand og sandig grusig materiale.

Mellom profil 1280 og 1680 ligger løsmassemekthetene mellom 0,5 og 3,3 meter. Løsmassene består av grusmasser og sandig grusig siltig materiale.

I området mellom profil 1680 og 2260 ligger løsmassemekthetene mellom 0,2 og 3,4 meter. Løsmassene består av torv, sandig grus og sandig siltig materiale.

6 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

6.1 Planlagt arealbruk

Reguleringsformål og løsninger

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

I hovedsak vil arealet som reguleres få arealformål samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. I tillegg vil det være Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift (LNFR) områder i tilknytning til vegen på enkelte steder, for å hindre at det blir bygget igjen sikt i fra vegen mot brua.

Bebyggelse og anlegg:

Det er planlagt regulert inn områder for anlegg og rigg i anleggsperioden. I dag er disse regulert som steinbrudd og industriområde. Disse områdene skal tilbakeføres til opprinnelig bruk etter anleggsperioden, men det nedlagte steinbruddet ved brua er planlagt fylt igjen og planert ut etter anleggsperioden.

Landbruks-, natur og friluftsområder, samt reindrift

Hensynssoner

Det reguleres inn faresoner for høyspent på tre ulike områder der høyspent krysser vegtraséen.

Det reguleres inn sikringssone for hovedvannledning mot Sandøra og ved søppelplassen og opp på nedsiden av vegen mot Hollendervika.

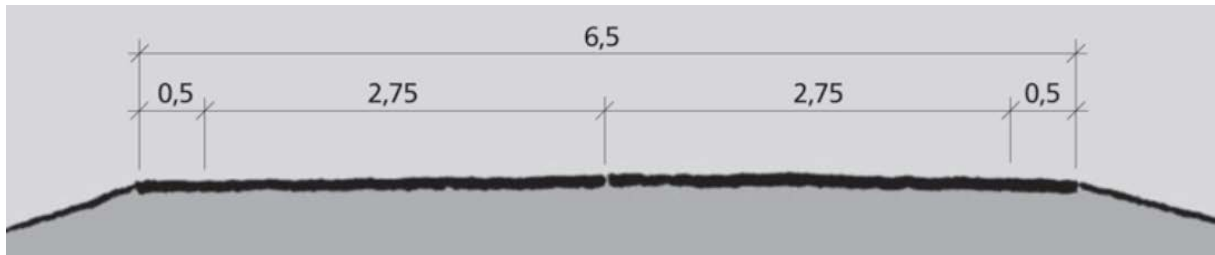
Det reguleres inn hensynssoner for bevaring av kulturmiljø ved kulturminneområdet ved brua (Fotefar mot nord) som i dag er regulert som kulturminneområde.

6.2 Tekniske forutsetninger

Kjøreveger

Statens vegvesen har valgt dimensjoneringsklasse H01, øvrige hovedveger, for utbedring og nybygg av fv. 866, med vegbredde på 6,5 m og med utgangspunkt i en veg med ÅDT < 1500 og fartsgrense 80 km/t.

Valgt standardklasse viser følgende tverrprofil



Figur 4 Tverrprofil for valgt standardklasse

I tillegg til vegbredden vil det i reguleringsplanen avsettes tilstrekkelig areal for sideterreng.

Gang- og sykkelveger, fortau og gangfelt

Ny gang- og sykkelveg planlegges bygd på to strekninger; fra Skattørsundbrua til påkobling eksisterende veg og på Hollenderviksiden. Gang- og sykkelvegen planlegges bygd med vegbredde på 3,5 m. Eksisterende fylkesveg vil bli delvis adkomstveg til helikopterplass kombinert med g/s-veg og delvis g/s-veg. Det vil da bli sammenhengende g/s-veg fra Skjervøy sentrum til brua. Det må vurderes om g/s-vegen skal få belysning, noe den eksisterende vegen i dag ikke har.

Det vil tilrettelegges for overgang ved Hollendervika. Overgangen blir kun skiltet da det er få personkrysninger på stedet og da anbefales det ikke maling av gangfelt.



Figur 5 Tverrprofil for gang- og sykkelveg

Stopplomme

Dagens stopplomme før Skattørsundbrua utvides i forhold til dagens størrelse. Det er vurdert oppstillingsbehov for 2 semitrailere + 2–4 personbiler.

Det avsettes areal for opparbeidelse av stopplomme/utsiktsplass ved profil 1850–1900 for ca. 6 biler.

Parkeringsplasser

Ved Skattøra etableres det parkeringsplass for brukere av kultursti eller folk som ønsker å gå andre turer eller fiske i området. Her legges det opp til oppstilling av 5 biler og 1 handicapplass. Dette er en parkeringsplass som det i utgangspunktet ikke er naturlig å holde åpen om vinteren, da den primært blir laget for å dekke behov for parkering til kulturminneområdet på Skattøra.

Fravik fra vegnormal

Ved påkobling mot Skattørsund bru vil ikke minimums horisontalkurvatur være tilfredsstilt i forhold til vegnormalen, svingen er for knapp. Dette krever at vegeier Troms fylkeskommune må ta stilling til om man kan tillate at man bygger i strid med de løsningene som er gitt i vegnormalen. I dette tilfellet har prosjektet søkt om å få beholde kurven som den er, uten endringer i kurvatur. Knapp kurve er i seg selv fartsdempende, men den kan gi økt fare for utforkjøring hvis man ikke tilpasser farta fram mot en slik kurve. Det er ikke registrert trafikkulykker med personskaade her de siste 8 årene.

I og med at vegen blir som før gir ikke dette fraviket direkte innvirkning på estetikk i området dersom det blir godkjent. Hvis vi ikke får godkjent søknad om fravik vil det bli store inngrep som vil gi betydelige endringer i estetikken i området og det vil medføre inngrep i området regulert til kulturminner, samt at prosjektkostnadene øker vesentlig.

7 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

7.1 Framkommelighet

Ny veg skal gi forbedret framkommelighet ved at stigningen blir mindre. I tillegg skal eksisterende veg over Langbakken fungere som gang- og sykkelveg etter at vegen er lagt om.

7.2 Samfunnsmessige forhold

Bedre framkommelighet er positivt for alle, både for næringslivet og befolkningen ellers. I og med at dette er eneste veg til og fra tettstedet er forbindelsen sårbar, og det forventes derfor at ny veg og forbedret framkommelighet har betydning for både økonomi, sikkerhet og beredskap for utrykningskjøretøy samt for alle andre som skal til og fra tettstedet.

7.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering

Eksisterende veg foreslås omklassifisert til gang- og sykkelveg. Delen av eksisterende veg fra søppelplassen til helikopterlandeplass blir kombinert adkomstveg til helikopterplassen og gang- og sykkelveg.

7.4 Naboer

Berørt bebyggelse

Det er ingen bebyggelse i planområdet, følgelig er det ikke behov for innløsning av bebyggelse. Nærmeste bebyggelse er i Hollendervika, ca. 100 meter fra vegen, og lavere i terrenget.

Avkjørsler og andre naboforhold

Det er et boligfelt i Hollendervika på nedsiden av vegen i enden mot sentrum.



Figur 6 Foto av bebyggelse i Hollendervika

Ny trasé vil ikke gi større ulemper for disse enn det dagens situasjon har. Det vil bli etablert en forbindelse mellom gammel og ny veg for adkomst til helikopterlandeplassen som er langs gammel vegtrasé. Enkelte hytter har i dag stiadkomst som krysser framtidig vegtrasé, men de fleste av disse har hovedadkomst via boligfeltet i Hollendervika. Fra planlagt

stopplomme/ utsiktsplass langs ny trasé vil det være mulig å komme ned via sti til noen hytter. I tillegg er det adkomst til steinbrudd og renseanlegg.

Det planlegges nytt industriområde på Sandøra.

7.5 Byggegrenser

Byggegrense for fylkesveg er 50 meter.

7.6 Gang- og sykkeltrafikk

Det lages sammenhengende gang- og sykkelveg fra der dagens g/s-veg ved kryss til Hollendervika slutter og langs eksisterende veg til der kulturstien starter ved Skattørsundet bru, dette vises på plankartene. Dette innebærer ny veg i begge ender mens eksisterende veg blir gang- og sykkelveg når vegen blir lagt om.

7.7 Kollektivtrafikk

Det er ikke bebyggelse langs vegtraséen så det kreves ikke egne tiltak for kollektivtiltak. Ved framtidig industriområde som er under planlegging må det vurderes tilrettelegging for kollektivtrafikk. Denne planleggingen er imidlertid ikke kommet så langt at plassering av kryss er fastsatt, så vi vurderer at det er for tidlig å ta med kollektivholdeplass i reguleringsplanen for Langbakken.

7.8 Landskap/bybilde

Prosjektet omfatter etablering av veg i nytt terreng og omgjøring av eksisterende veg til gang- og sykkelveg med forlengelse i retning Skattørsundbrua og Skjervøy sentrum. Det skal etableres utfartsparkering ved Skattøra og stopplomme ca. midt på den nye vegen.

Den nye vegen blir liggende i et område som i dag stort sett består av naturlandskap. Terrenget er stedvis utfordrende med mye myr og bratte skråninger som resulterer i store, lange fyllinger og skjæringer, og tiltaket innebærer derfor et stort inngrep i landskapet. I starten og slutten av den nye traséen finner vi store menneskeskapte inngrep i form av massetak, søppelfylling og høyspentledninger. Det er derfor i midtpartiet de største endringene i landskapet vil komme.

De visuelle fjernvirkningene vil kunne bli svært synlige. Lange horisontlinjer og et åpent landskapsrom, i kombinasjon med tiltakets plassering i terrenget, gjør inngrepet synlig på lang avstand. Med tiden vil i midlertid synligheten avta etter hvert som skjæringer og fyllinger revegeteres. Inngrepet følger i tillegg de naturlige retningene i landskapet, og dette vil gjøre tiltaket mindre iøynefallende etter hvert som vegetasjonen kommer tilbake

Ved å legge en ny veg nedenfor eksisterende veg får man en fragmentering av landskapet. Urørt natur og stillhet er blant kvalitetene som ligger i landskapet i dag, og disse vil forsvinne med den nye traséen.

De mest synlige nærvirkningene er likevel knyttet til fysisk og visuell endring av landskapet i tilknytning til vegen og dens sideareal. Tiltaket krever store terrenginngrep i form av både fyllinger og skjæringer, og dette påvirker landskapets småformer og vegetasjon. Dette har igjen innvirkning på reiseopplevelsen.

Den nye traséen er planlagt i et varierende landskap som veksler mellom åpne myrer, lavt bjørkekratt og frodig bjørkeskog. Dette vil være med på å gi en variert reiseopplevelse. Kontakten med storskalalandskapet har potensiale for å bli svært god på store deler av strekningen, noe som igjen vil gjenspeile seg i reiseopplevelsen.

Langs den nye traséen vil det bli lagt til rette for stopp, slik at trafikantene kan nyte utsikten og ta bilder. Dette vil være med å styrke reiseopplevelsen. Den helhetlige reiseopplevelsen vurderes til å bli god da det omkringliggende storlandskapet veier opp for endringer i landskapet langs ny trasé.



Figur 7 Utsikt fra ny vegtrasé mot Kvængstindene

Følgende avbøtende tiltak anbefales for å integrere den nye vegen i landskapet og redusere svekkelsen av landskapskarakteren, samt å gi brukerne av vegen en god reiseopplevelse:

- Fyllinger og skjæringer – bør ha en naturlig og organisk form med god avslutning mot eksisterende terreng. Ved den nye parkeringslommen Skattøra skal det legges

særlig vekt på terrengformingen for å unngå visuell forurensing av kulturminnene. Løsning for bearbeiding av terreng og adkomst til området skal utarbeides i samarbeid med kulturminneetaten.

- Murer – dersom det skal benyttes murer i anlegget anbefales bruk av naturstein.
- Vegetasjon – som hovedregel skal det benyttes naturlig revegetering. Dersom det er behov for planting og tilsåing, skal det benyttes stedegne arter og lokale frøblandinger. Vekstmasser fra planområdet som inneholder fremmede arter skal ikke benyttes til revegetering, og spredning av disse artene skal unngås.
- Universell utforming – parkerings- og stopplommer skal ha universell utforming.
- Rekkverk, parkeringslommer, stopplommer og belysning – det skal i tillegg til trafiksikkerhet legges vekt på visuelle kvaliteter ved valg av utstyr.
- I forbindelse med byggeplan skal det utarbeides en rigg og marksikringsplan for å sikre landskapsverdier, både under anleggsfasen og på lang sikt.

For en mer utfyllende beskrivelse av omfang, konsekvenser og avbøtende tiltak henvises det til temarapport «Landskapsbilde – Reguleringsplan fv. 866 Langbakken Skjervøy».

7.9 Nærmiljø/friluftsliv

Eksisterende fylkesveg vil bli omgjort til gang- og sykkelveg. Denne vil også bli forlenget fram til brua over Skattørsundet i sør og kryss til Hollendervika i nord. Sammen med etablering av utfartsparkering og stopplommer er dette tiltak som vil bidra til økt trafiksikkerhet, og sikre en enklere og tryggere tilgang til enkelte friluftsområder og mye brukte utfartsområder i nærmiljøet.

Den nye traséen vil bli liggende i et område som i dag er preget av naturlandskap, og vil bli liggende nærmere fjorden enn dagens veg. Vegen krysser over flere bærrike områder og multemyrer, og krysser i tillegg adkomststier for to av hyttene. De resterende fem har adkomst via sti forbi Nilsengen, og dette området vil ikke bli direkte berørt.

Den nye vegen vil føre til en fragmentering av landskapet, og vil kunne bli en barriere mellom den nye gang- og sykkelvegen og havet. Etablering av stopplomme langs den nye vegen vil bidra til økt tilgjengelighet til områdene på nedsiden av vegen, og redusere barrierevirkningen noe.

Etablering av sammenhengende gang- og sykkelveg fra Skjervøy sentrum til Skattørsundbrua og utfartsparkering ved brua vil bidra til økt tilgjengelighet til tur- og fiskeområdene på Skattøra. Områdene blir nå tilgjengelige på en trygg måte for en større del av befolkningen på Skjervøy i og med at både syklende og gående kan ferdes på en sikker måte, og bilistene kan parkere uten at dette skaper trafikkfarlige situasjoner.

Ved Hollendervika er vegen lagt i skjæring i bakkant av boligområdet. Det er lagt vekt på å ikke berøre områdene i direkte tilknytning til Hollendervika da disse anses som særlig

verdifulle for nærmiljøet. Dette, sammen med etablering av ny og forlengelse av eksisterende gang- sykkelveg, vil ha en positiv effekt for nærmiljøet.

Anleggsfasen:

I anleggsfasen vil det være mye anleggstrafikk, støy og støv på strekningen. Dette vil ha forbigående negativ effekt for friluftsliv og nærmiljø.

7.10 Planens effekt på naturmangfold

I planområdet er det gjort registreringer og samlet inn informasjon om naturtyper og om en del arter. For å redusere negative effekter av tiltak foreslås avbøtende tiltak. Ny trasé for fv. 866 vil medføre ytterligere fragmentering av et naturområde. Ut fra kjente registreringer vil ikke tiltaket medføre vesentlig skade for naturmangfoldet. Ved revegetering av åpne områder brukes stedegne masser og vegetasjon. Fremmede arter fjernes, og jord med frø fra fremmede arter tas vare på før anleggsvirksomheten starter slik at de ikke spres ytterligere i området. Påvirkningen på sjøfugl vil også trolig være størst i anleggsfasen, siden tiltaket ikke direkte berører hekkestedene.

For å redusere de negative effektene på naturen vil følgende avbøtende tiltak fremgå av vegvesenets ytre miljøplan, samt rigg- og marksikringsplan i anleggstida:

- I hekketida er sjøfugl sårbare for rystelser og støy fra sprengning og anleggstrafikk. Avstanden mellom anleggsområdet og hekkeområdene er ca. 200–300 meter, og avstanden ut til Lille og Store Hakstein, som trolig deler samme populasjon, er på 3 og 4 kilometer. Undersøkelser viser at måkefugler blir stresset av forstyrrelser i hekketida, hjerterefrekvensen øker og vekten reduseres. Økt støy og aktivitet av anleggsmaskiner kan negativt påvirke hekkesuksessen ved at måkene skyr området, legger færre egg og taper vekt. Dette kan medføre at de oftere må ut for å hente mat og egg/unger dermed blir mer utsatt for å bli spist. På grunn av influensområdets betydning som viktig hekkeområde for sjøfugl, og planområdets betydning som furasjeringsområde bør det tas hensyn til hekketiden ved anleggsdrift.
- Områdebruk for sjøfugl og rovfugl oppdateres før anleggsstart, og tas hensyn til i anleggsperioden.
- Sprengning og anleggsarbeid skal ikke utføres i tidsrommet fra og med april til og med utgangen av juni.
- For å sikre vanntilgang til områdene nedenfor en ny vei er det viktig med nok stikkrenner, særlig i området over gråorskogen slik at denne ikke tørkes ut.
- Åpne områder skal tilsåes etter anleggsdrift, og ved revegetering er det viktig å bruke stedegne masser og vegetasjon for å hindre introduksjon av fremmede arter.
- Fjerne fremmede arter, som lupiner.

7.11 Kulturmiljø

For kulturminneområdet på Skattøra blir tilrettelegginga bedre med hensyn til tilgjengelighet. Det skal etableres en parkeringsplass utenfor vegen, noe som gir en sikrere adkomstmulighet inn i området. Tilpassing av vegens sideterreng er spesielt viktig i dette området for å unngå visuell forurensing av kulturminnene. Et tett samarbeid med kulturminnemyndighetene vil være avgjørende for å oppnå et resultat som ivaretar kulturminner og landskap på en tilfredsstillende måte. Utarbeidelse av illustrasjoner som viser framtidig situasjon vil være en viktig del av dette samarbeidet.

De registrerte kulturminnene på Sandøra er i hovedsak nedenfor vårt planområde, men ett funn er lokalisert helt inn mot vegkanten. Dette funnet er vanskelig å bevare, i og med at det allerede ligger inn mot/inne i fyllinga til eksisterende veg og man ikke kan se bort fra at det er skadet allerede. Vi har derfor ikke tatt dette med som hensynssone, det ligger i vegformålsområdet. Det må avklares med kulturminneetaten og riksantikvaren hvordan dette kulturminnet skal håndteres. Vi anser det som sannsynlig at kulturminnet, via en dispensasjonsprosess og behandling hos riksantikvaren, kan frigis, og at det kan bli gjennomført arkeologiske utgravinger i området.

Utenom disse områdene vil ikke ny veg berøre kulturmiljøet i vesentlig grad.

7.12 Naturressurser

Jordbruk

Det drives ikke jordbruk i området.

Skogbruk

Det drives ikke skogbruk i området.

Reindrift

Det er ikke reindrift i området.

Drivverdige fjell- og løsmasseforekomster

Denne planen vil ikke få innvirkninger på eksisterende steinbrudd, da planen grenser til området for uttak. I en anleggsperiode vil noe av steinbruddet brukes til riggområde, men dette skal tilbakeføres til opprinnelig bruk når anleggsperioden er over. Utover dette er det ikke andre kjente drivverdige fjell- og løsmasseforekomster i planområdet.

7.13 Støy og vibrasjoner

Det er utarbeidet støysonekart i forbindelse med planleggingen, dette inngår i illustrasjonsheftet. Kartleggingen viser at det ikke er krav til støyskjerming i noen deler av området.

7.14 Massehåndtering

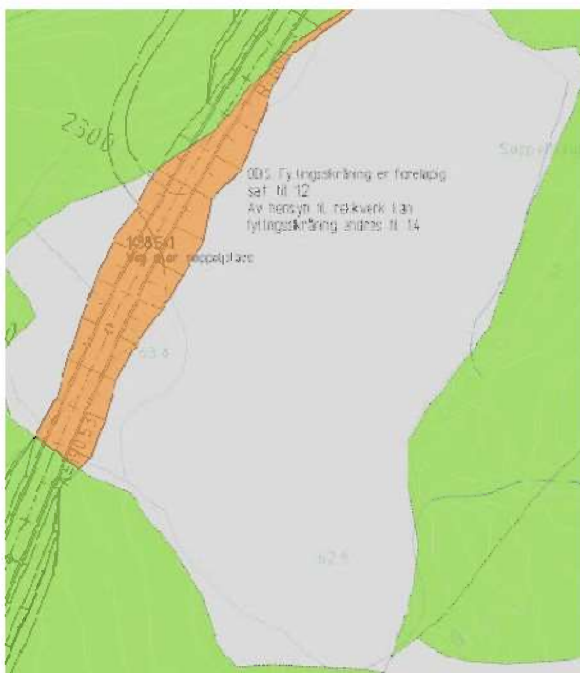
Det ligger an til masseoverskudd, både på jordmasser og fjellmasser. Dette innebærer at man ikke har behov for å tilføre masser utenfra til selve vegbyggingen, med unntak av masser til vegoverbygning og dekke.

En god del av fjellmassene går med til vegbygginga. I tillegg kan noe brukes til å fylle igjen nedlagt steinbrudd ved brua, men det vil bli ytterligere behov for å deponere masser. Det jobbes med reguleringsplan for industriområdet rett i tilknytning til fylkesvegen, og det er signalisert at de har behov for masser til oppbygging av dette. Derfor ser vi det som mest formålstjenlig å komme til avtale med noen om et midlertidig deponi for steinmassene, hvis massene ikke kan tas direkte i bruk til industriområdet. Det er en tidsfaktor her som er noe usikker, med tanke på når de ulike områdene blir bygget ut, men slik det ligger an nå mener vi det ikke er behov for å regulere inn ekstra massedeponi.

Jordmassene kan brukes til topplag over gammelt steinbrudd og til å slakke ut skråninger for å unngå rekkverk, både i veglinja som bygges nå og i andre veger ikke langt fra området. Vi anser det derfor ikke som nødvendig å regulere inn deponi for jordmassene heller.

7.15 Forurensede masser søppelplass

Ny veglinje forbi Langbakken vil krysse Skjervøy kommunes gamle søppelfylling, se kart for plassering (Figur 8). Søppelfyllinga ble frem til 1988 brukt til husholdningsavfall. I ettertid er det deponert grovavfall på området. Store deler av området er tildekket med fyllmasser av ukjent opprinnelse i forbindelse med avslutningen av deponiet. Tenkt veglinje vil krysse fyllinga i overkant i et område på 120 meters lengde og opptil 50 meters bredde, se Figur 8.



Figur 8 Kart som viser hvor vegfyltinga skal krysse søppelfyllinga

Miljøtekniske grunnundersøkelser - tiltaksplan

Statens vegvesen fikk utført miljøtekniske grunnundersøkelser av forurensningssituasjonen på området i desember 2013. Rapport fra dette er utarbeidet og ligger vedlagt planen. Området som ble undersøkt for innhold av miljøgifter har et areal på ca. 6000 m². Det består i øst av naturlige masser og i vest av grus, metallrask, glass og enkelte steder plastavfall og husholdningsavfall (Miljøtekniske Grunnundersøkelser og Tiltaksplan Forurensset Grunn – Kartlegging av søppelplass, Skjervøy, Norconsult 2014).

Det ble brukt gravemaskin til sjakting, og det ble tatt 1–2 prøver fra hver av de gravde sjaktene. Det ble gravd ned til fjell. Avstanden ned til fjell var minst for de sørligste sjaktene (1,2,5,6 og 8) og varierte fra 0,7–2,5 meter (Figur 2). Dybden var størst for sjaktene lengst i nord (12,13 og 14) der den varierte fra 4,5 –5 meter.

Siden den miljøtekniske grunnundersøkelsen avdekket at det finnes forurensede masser i fyllinga ble det utarbeidet en egen tiltaksplan for håndtering av disse (Miljøtekniske Grunnundersøkelser og Tiltaksplan Forurensset Grunn – Kartlegging av søppelplass, Skjervøy, Norconsult 2014).

Målet med tiltaksplanen er å unngå at forurensning spres eller fører til skade på miljø og helse som følge av terrenginngrep i forurensset grunn.

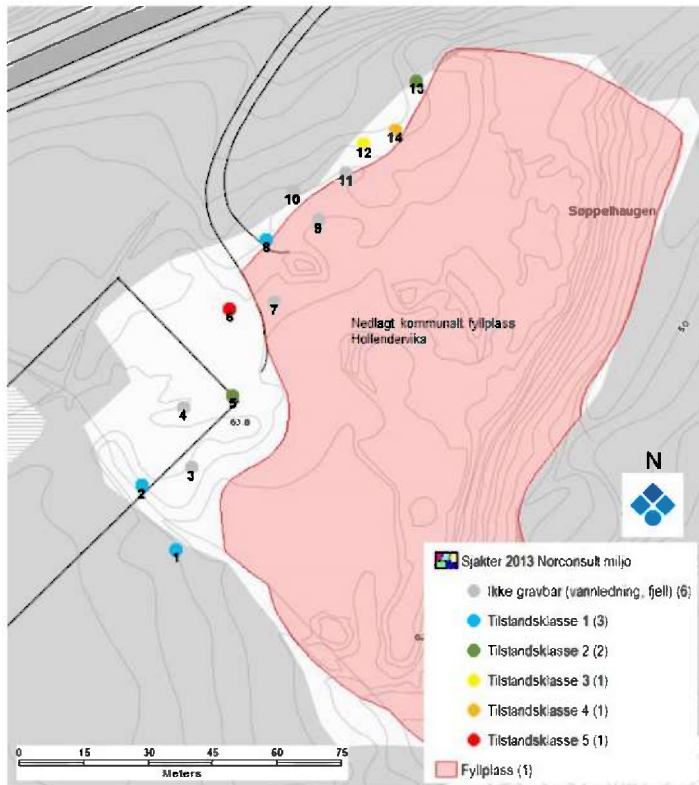
Tilstandsklasser

I følge Miljødirektoratets veileder TA 2553/2009 «Helsebaserte tilstandsklasser for forurensset grunn» kan forurensset grunn inndeles i ulike tilstandsklasser etter dimensjonerende miljøgifter. Tilstandsklasser brukes for å gi føringer for hvor høy forurensing som kan tillates innenfor en bestemt arealbruk. Tilstandsklassene er kun bygget på en risikovurdering av menneskelig helse.

Tabell 1: Tilstandsklasser for forurensset grunn og beskrivelse av tilstand /3/

Tilstandsklasse	1	2	3	4	5
Beskrivelse av tilstand	Meget god	God	Moderat	Dårlig	Svært dårlig
Øvre grense styres av	Normverdi	Helsebaserte akseptkriterier	Helsebaserte akseptkriterier	Helsebaserte akseptkriterier	Nivå som anses å være farlig avfall

Miljøgifter i løsmassene i fyllinga



Figur 9 Helsebasert tilstandsklasser forurenset grunn i jord fra prøvesjaktene tatt i området hvor den nye veitraseen skal gå. Dårligst miljøtilstand for alle analyserte lag er presentert.

Ved fem av åtte sjakter er konsentrasjonen høyere enn normverdi for forurenset grunn, dette er sjakt nummer 5, 6, 12, 13 og 14 (Figur 9). To sjakter, nærmere bestemt sjakt nummer 6 og 14, har henholdsvis svært dårlig og dårlig miljøtilstand, tilsvarende tilstandsklasse 5 og 4. I prøvepunkt 6 inneholder den øverste meteren av grunnen høye verdier av bly. Moderat forurensning av PAH ble også påvist 1–2 meter ned i prøvepunkt 6, samtidig som det ble påtruffet metall, plast og glass. 1–3 meter ned i prøvepunkt 14 ble det påvist dårlig miljøtilstand grunnet høye verdier av sink, tilstandsklasse 4. Moderat forurensning, tilsvarende tilstandsklasse 3, ble påvist for arsen, kobber og bly i sjakten, i tillegg til at grunnen også inneholder PCB og PAH.

Forurensningen i toppsjiktet ved prøvepunkt 6 er av en slik grad at tiltak må vurderes. Det samme gjelder for dypere liggende masser i området representert med prøvepunkt 14. Avbøtende miljøtiltak må utarbeides i en egen tiltaksplan.

Tiltaksplan

Det er påvist forurensning innenfor tiltaksområdet. En tiltaksplan har derfor blitt utarbeidet for arbeider i grunnen. Tiltaksplanen er godkjent av Skjervøy kommune, som etter forurensningsforskriften er forurensningsmyndighet. Entreprenør plikter å sette seg inn i og følge tiltaksplanen, som beskriver aktuelle tiltak og håndtering av masser, samt avbøtende tiltak mot spredning av forurensning og menneskelig eksponering.

Den miljøtekniske grunnundersøkelsen har påvist at vegtraséen ligger i ytterkant av avfallsfyllinga, der omfanget av tidligere deponert avfall er svært lite. Volum av forurenset grunn over akseptkriterier for trafikkområder ansees å være lavt i forhold til det totale volumet som antagelig finnes på området. Konsulenten som har utarbeidet tiltaksplanen antar at opprydding i det påvist forurensede området vil ha liten innvirkning på miljøsituasjonen i området totalt sett.

De forurensede massene bør fjernes av hensyn til geoteknikk. Siden det ble funnet en del søppel blant annet husholdningsavfall i dypere lag, vil det foregå kompostering i jordmassene, noe som på sikt vil føre til at massene blir sammentrykt. Dette medfører at masser som ligger på toppen vil synke sammen. Det tryggeste vil være å masseutskifte alle masser av den gamle fyllinga, for å sikre at ny vei får tilstrekkelig stabilitet. Forurensede masser som fjernes skal leveres til godkjent mottak for aktuell forurensningsgrad, etter de påviste tilstandsklassene.

Volumet av det tidligere deponiet som berøres av den nye veitraseen, som samtidig er forurenset tilsvarende tilstandsklasse 4 eller 5, er sannsynligvis lite. Grovt estimert:

- Tilstandsklasse 5 ved sjakt 6, ca. 75 m³ (ca. 10 m lengde x 5 m bredde x 1,5 m dybde)
- Tilstandsklasse 4 ved sjakt 14, ca. 225 m³ (ca. 8 m lengde x 8 m bredde x 3,5 m dybde)

Veitraseen vil gå i ytterkant av det eksisterende deponiet. Eventuelt overflatevann som vil drenere gjennom veitraseen, vil drenere videre inn i den eksisterende fyllinga. Terrenginngrepet vil ikke forverre dagens situasjon. Med bakgrunn i at det er kort ned til fjell og at volumet av forurensede masser er forholdsvis lite, anses ikke spredning med grunnvannet som en stor risiko da det bare er overflatevannet som vil sirkulere i omløp. I forbindelse med veitraseen vil området tildekkes av grove masser for så å få et tett asfaltdekke. Dette vil medføre at minimalt med overflatevann vil filtrere ned i deponimassene. Sjøen, som er nærmeste resipient, ligger ca. 300 meter sør for den aktuelle traséen.

7.15 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Det har vært gjennomført risikovurdering, fullstendig rapport er vedlagt planen.

Helhetlig risikobilde

Da dette er et nytt veganlegg bygd etter dagens gjeldende standard, som tar hensyn til ulykker og hendelser, bør dette bli et forholdsvis trygt anlegg. Et veganlegg bygget etter gjeldende standard og maler, vil redusere risiko som tilsier egne tiltak, avvik eller fravik. Det er imidlertid en del momenter som gruppen har sett på.

Det kan by på utfordringer i forhold til risiko nede ved bruhodet, hvor det i tillegg til sideanlegg og kryss også blir breddeforskjell mellom bru og ny veg. Overgangen i vegbredde kan gjøres over en lengre strekning for å minske effekten av standardspranget.

Det skal anlegges en parkeringsplass nært bruhodet, for å gi tilgang til kulturminner og friluftsområdet i Skattøraområdet, samt Sandøraområdet. Denne parkeringsplassen blir nært ventelommen ved bruhodet. Dette kan gi standardsprang, samt endepunkter som kan komme i konflikt med hverandre. Rekkverk ved brua kan også komme i konflikt med både ventelomme og parkeringsplassen.

Det er en risiko for utforkjøring ved bruhodet, særlig i retning mot Skjervøy. Svingen her er skarp og farten vil være lav når en kjører ut av selve brua. Når en kommer på rettstrekningen mot ny vegløsning vil en øke farten. Dette kan gi utforkjøring på siden av vegen. Det vil også komme en avkjøring til næringsområdet på den rette strekningen etter brua. Denne er ikke avklart enda, slik at det ikke er mulig å bestemme hvor eventuelt rekkverk kan settes opp.

Det vil også bli standardsprang på eksisterende veg i Hollendervika og mot ny vegløsning. Det er i dag 60 sone i dette området, slik at konsekvensen av en hendelse er forholdsvis lav.

Det vil bli standardsprang ved kryssingspunkter for gang/sykkelveg både ved brua og i Hollendervika. Gang/sykkelvegen vil ende i området ved parkeringsplass og ventelomme nede ved brua. Gang/sykkelveg skal være på eksisterende veg fra Hollendervika ned mot brua. Denne vil få kryssing i Hollendervika, slik at denne kobles på dagens gang/sykkelveg fra Skjervøy sentrum, opp mot Hollendervika og mot veg mot brua. Særlig kryssingspunktet i Hollendervika må avklares.

Anbefalte tiltak etter planen

Parkeringsplass og ventelomme nede ved brua separeres, slik at de ikke kommer i konflikt med hverandre.

Gang/sykkelveg avsluttes før parkeringsplass, slik at det ikke blir nødvendig å krysse denne for å komme til brua, men kan kjøres utenom denne.

Kryssingspunkt for gang/sykkelveg i Hollendervika merkes og skiltes godt. Det er ikke planlagt malt kryssingspunkt, kun skiltet. Kryssingspunktet må koordineres med eksisterende og ny gang/sykkelveg.

Det må avklares hvilken fartsgrense vegen skal ha, ikke bare i forhold til Hollendervika, men hele vegen.

7.16 Rammer og premisser for planarbeidet

I bestilling fra Troms fylkeskommune er det forutsatt vedtak av reguleringsplan i 2014. Underveis i planarbeidet har det framkommet faktorer som gjør det usikkert om dette målet kan nås, spesielt med tanke på kulturminneområdet som er registrert.

For øvrig er det ikke satt noen spesielle rammer eller premisser for planarbeidet.

8 Gjennomføring av forslag til plan

8.1 Framdrift og finansiering

Planen forutsettes gjennomført i henhold til bevilgninger i regional transportplan. I tidligere fylkesvegplan lå det inne midler i 2015 og 2016 til gjennomføring av tiltaket. Handlingsplan til ny regional transportplan er ikke behandlet politisk, så vi vet ikke om prosjektet fortsatt vil få bevilgninger i 2015.

8.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Der vegen kommer inn på eksisterende trafikkert veg må det tas hensyn til dette i byggefasen. Det skal lages arbeidsvarslingsplaner som viser sikring og skilting av området. Planene skal være godkjente før arbeid kan igangsettes. En forutsetter at vegen skal være åpen for allmenn ferdsel i hele byggeperioden, kun korte stengninger tillates.

8.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen

En Ytre Miljøplan (YM-plan) skal beskrive prosjektets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal ivaretas. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal ivareta miljøtema i forhold til lover og forskrifter. Planen skal være både grunnlag for prosjektering og konkurranse, og en oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Statens vegvesen sin håndbok 151 "Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt" setter krav om at det skal utarbeides en Ytre Miljøplan på alle prosjekt.

Særskilte miljøutfordringer for fv. 866 Langbakken er:

- Kryssing av gammel søppelplass
- Kryssing av høyspentlinjer
- Kryssing av hovedvannledninger

I tabellen nedenfor er det opplistet spesielle miljøutfordringer som skal arbeides videre med i YM-plan.

Tabell 02 Innspill til YM-plan:

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Støy	I mot sentrum er det bebyggelse relativt nært anleggsområdet. Gjeldende lover og regler må følges i forhold til når på døgnet støyende aktivitet kan foregå.
Vibrasjoner	
Luftforurensning	
Forurensning av jord og vann	Masser fra søppelfylling må behandles særskilt.
Landskap	Det skal utarbeides rigg- og marksikringsplan.
Nærmiljø og friluftsliv	
Naturmiljø	
Vassdrag og Strandsone	Det forutsettes at man ikke fyller ned mot strandsonen ved brua.

Kulturminne og kulturmiljø	Det er registrert kulturminner innenfor planområdet. Det skal ikke foregå noe aktivitet som kan skade kulturminnene før området er frigitt til anleggsarbeid. Området må markeres før arbeidet starter.
Naturressurser	
Energiforbruk	
Materialvalg og avfallshåndtering	
Flere tema?	

9 Sammendrag av innspill

1. Sametinget varsler befarng. I et senere brev viser de til at de har gjennomført befarng uten at det ble registrert automatiske fredete samiske kulturminner.
2. Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard påpeker at eventuelle virkninger for steinbruddet ved Vågavatnet bør med i planbeskrivelsen.
3. Kystverket kan ikke se å ha interesser i saken.
4. NVE påpeker at grunnforhold må sjekkes ut, det er tynn hav- og strandavsetning i området. De minner også om at noen bekker som krysser vegtraséen og at det må dimensjoneres kulverter og bruer som er påregnelig for naturfare som flom, erosjon, masseavlagring, skredfare osv.
5. Reindriftsforvaltningen sier det ikke er reindriftsinteresser på øya og anser ikke at tiltaket har noen betydning for reindrifta.
6. Robert og Angela Wilhelmsen har som naboer bedt om at vegen ikke kommer opp ved boligfeltet og naturbarnehagen i Hollendervika. De viser også at barnehagen har en lekeplass i nærområdet og ber om at det blir tatt hensyn til dette når veglinja skal bestemmes. Linja bør heller komme opp ved søppelfyllinga.
7. Ymber viser til at de har høyspent og linjer i planområdet.
8. Heidi og Odin Svisdal sier kartgrunnlaget som er sendt ut er for dårlig til å kunne vite hvor veien kommer, men ber om at den ikke legges nært husene og barnehagen på grunn av sikkerheten for både barn og unge. De viser også til friluftsområdet ved boligfeltet som brukes til lekeaktiviteter og ber om at dette bevares. De er også bekymret for støy.
9. Kar-Ann Olaisen klager på tilsendt kartgrunnlag, det viser for dårlig hvor vegen kommer og ber om at det sendes bedre kart til alle parter. Ho peker på at en knaus nært bebyggelsen som brukes av alle både sommer og vinter må bevares. Ho ber også at vegen senkes i forhold til dagens nivå ved steinbruddet, både på grunn av sikkerhet og støy.
10. Fylkesmannen i Troms påpeker hensyn til støy og at støymessige konsekvenser må dokumenteres. Vegen krysser forurensset grunn gjennom nedlagt avfalls plass og de påpeker at forurensset grunn må håndteres etter reglene i kapittel 2 i forurensningsforskriften. Naturmangfoldloven pålegger at vurderinger iht. naturmangfoldloven synliggjøres ved høring til reguleringsplanen. Hensyn til samfunnssikkerhet må ivaretas gjennom Samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyse for planområdet. Fylkesmannen kommer også med innspill om at

kunnskapsgrunnlaget for naturmangfold i området ikke er tilstrekkelig og at det må skaffes til veie ny kunnskap for å kunne vurdere virkningen av utbyggingsområdet og den samla belastningen på økosystemet. De ber også om at planens virkning på friluftsliv bør vurderes.

11. Troms fylkeskommune, kulturretaten varsler at det er registrert automatisk freda kulturminnelokaliteter i nærheten til planområdet. De varsler også behov for befaring og registreringer i planområdet.

10 Adresseliste inkludert grunneierliste

Arbeidstilsynet	Postboks 4720 Sluppen	7496 TRONDHEIM
Bergvesenet	Postboks 3021 Lande	7441 TRONDHEIM
Fiskeridirektoratet region Troms	Postboks 185 Sentrum	5804 BERGEN
Funksjonshemmedes råd Skjervøy	Postboks 145 G	9189 SKJERVØY
Fylkesmannen i Troms; Landbruksavdelingen	Postboks 6105	9291 TROMSØ
Fylkesmannen i Troms; Miljøvernabdelingen	Postboks 6105	9291 TROMSØ
Fylkesmannen i Troms	Samfunnssikkerhets og beredskapsavdelingen Postboks 6105	9291 TROMSØ
Fylkesmannen i Troms; Samordningsstaben	Postboks 6105	9291 TROMSØ
Kommunelegen i Skjervøy	Sandvågshaugen 1	9180 SKJERVØY
Kystverket i Troms og Finnmark	Postboks 1502	6025 ÅLESUND
Landbruksforvaltningen	Postboks 145 G	9180 SKJERVØY
Mattilsynet Regionkontor for Troms og Finnmark	Postboks 383	2381 BRUMUNDDAL
Norges Vassdrags- og energikontor region Nord	Kongens gate 14 - 18	8514 NARVIK
D-34 Ábboraasa v/Aslak Anders N Gaup	Boks 88	9521 KAUTOKEINO
D-39 Árdni/Gavvir - Arnøy/Kågen v/Aslak Anders I Gaup	Gartnetnjunni 15	9520 KAUTOKEINO
Sametinget Miljø- og kulturavdelingen	Avjovargeiadnu 50	9730 KARASJOK
Skjervøy Brann- og redning	Postboks 145 G	9189 SKJERVØY
Skjervøy Eldreråd	Postboks 145 G	9189 SKJERVØY
Skjervøy Menighetskontor	Postboks 49	9189 SKJERVØY
Talsperson for Barn og unge i Skjervøy ; v/ Ørjan Pedersen		9192 ARNØYHAMN
Troms Fylkeskommune Regional og utvikling	Postboks 6600	9296 TROMSØ
Troms fylkeskommune kulturetaten	Postboks 6600	9296 TROMSØ
Tromsø museum - Seksjon for naturvitenskap	Universitetsmuseumet	9037 TROMSØ
Ymber	Bjørkelysvingen 3	9152 SØRKJOSEN
Skjervøy RC Modellklubb v/ Pål Mathiesen	Verftsveien 6	9180 SKJERVØY
Kurt Einarsen	Nordveien 51	9180 SKJERVØY
Luftfartstilsynet	Postboks 243	8001 BODØ
Folkehelse v/ Folkehelsekoordinator Rita Mathisen	Postboks 145 G	9189 SKJERVØY
Troms fylkestrafikk	post@fylkestrafikk.no	
Statnett	firmapost@statnett.no	
NAF Norges Automobilforbund	tromsoogomegn@naf.no	
Norges lastebileierforbund	post@lastebil.no	
Lerøy Aurora AS	Strandveien 4	9180 SKJERVØY
Robert og Angela Wilhelmsen	robertwi@hotmail.com	
Heidi og Odin Svisdal	odin.svisdal@gmail.com	
Kari-Ann Olaisen	kariann.olaisen@live.no	

Vedlegg

- 1. Forslag til bestemmelser**
- 2. Forslag til plankart**

Egne dokumenter utenom dette heftet:

Illustrasjonshefte

Andre dokumenter (utredninger etc.)

- Rapport Landskapsbilder Skjervøy
- Rapport Naturmangfold fv866 Langbakken
- Rapport Miljøkartlegging søppelplass «Forurensset grunn med tiltaksplan Fylkesvei 866 Skjervøy kommune D01»
- Geoteknisk rapport
- Rapport risikovurdering Fv. 866 Langbakken – Skjervøy



Forslag til reguleringsplanbestemmelser

Detaljreguleringsplan for fv.866 Langbakken, Skjervøy kommune

Dato: mai 2014

Dato for siste revisjon: 13.04.2015

Dato for kommunestyrets vedtak:

§1 GENERELT

Nasjonal arealplan-ID: 1941-2013-01

1.0 Formål

Detaljreguleringen skal legge til rette for omlegging av fv.866 forbi Langbakken, med tilhørende turveg, g/s-veg og parkeringsplass.

1.1 Planavgrensning

Det regulerte området er vist med plangrense på plankart med nasjonal arealplan-ID 1941-2013-01, sist revidert 28.03.2014 i målestokk 1:1000 (A1) 1: 2000 (A3).

Følgende eiendommer blir berørt av planen: 69/1, 69/1/829

Detaljreguleringen vil erstatte hele/deler av reguleringsplan vedtatt 30.04.1997.

1.2 Planområdets arealformål

Området reguleres til følgende formål, jfr plan- og bygningsloven § 12-5, 12-6 og 12-7:

Bebyggelse og anlegg:

Steinbrudd og massetak

Industri

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

Veg

Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift

Områdebestemmelser for LNFR-formål

Anlegg- og riggområder

Hensynssoner, jfr. pbl § 12-6

Sikringssoner hovedvannledning

Faresone høyspenningsanlegg

Sone med særskilt angitt hensyn - bevaring kulturmiljø

§ 2 FELLES BESTEMMELSER

2.1 Krav til bevaring av vegetasjon (plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 3)

Veganlegget med tilhørende elementer skal gis en god terrengbehandling og integreres i eksisterende landskap/ terreng. Terrenginngrep skal begrenses, og skje på mest mulig skånsom måte.

Ved parkeringsplassen på Skattøra skal terrenget formes på en særlig skånsom måte slik at tiltaket ikke skader eller skjemmer kulturminnene som inngår i «Fotefar mot nord», verken fysisk eller visuelt. Utforming av sideterrenget skal skje i samarbeid med kulturminnemyndighetene.

Som hovedregel skal berørte arealer i naturområder revegeteres på naturlig måte med eksisterende frøbankjord/ toppjord. Eksisterende vegetasjonsdekke og vekstmedium skal i forbindelse med bygging av veganlegget tas av med forsiktighet, og mellomagres på bestemte områder i byggefasen. De avtatte massene skal beskyttes med midlertidig anleggsgjerde, og skal lagres på en slik måte at naturlig vegetasjonsinnvandring optimaliseres. Fyllings- og skjæringsskråninger i løsmasser og midlertidig anleggsområde skal istandsettes ved bruk av mellomagret frøbankjord/ toppjord på en slik måte at overgangen til de omkringliggende arealene får et naturlig uttrykk. Dersom det er behov for planting og tilsåing, skal det benyttes stedegne arter og lokale frøblandinger.

En rigg- og marksikringsplan skal ligge til grunn for tilbakeføringen av områdene. For rekonstruksjon av landskapet skal det ligge til grunn en istandsettingsplan. Både rigg- og marksikringsplan og istandsettingsplan skal utarbeides før bygge- og anleggsarbeidet settes i gang, jf. § 10 i bestemmelsene.

2.2 Universell utforming (plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 4)

Gang- og sykkelveger, fortau og gangfelt skal utformes etter prinsippene for universell utforming. Det samme gjelder parkeringsplasser.

2.3 Kulturminner (plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 2)

- a) Dersom det under anleggsarbeidet oppdages gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, skal arbeidet stanses omgående og beskjed gis til Sametinget og Troms fylkeskommune, jf. kulturminneloven § 8 andre ledd.
- b) Kjøring med anleggsmaskiner mellom profil 350 og 550 på sørsiden av vegen er ikke tillatt på grunn av hensyn til automatisk fredete kulturminner.
- c) Tiltak i veggskråningen mellom profil 350 og 500 skal overvåkes av kulturminnemyndighetene, Troms fylkeskommune.

2.4 Støy (plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 3)

Uteplasser ved eksisterende støyfølsom bebyggelse skal ligge utenfor gul sone for veitrafikkstøy ($L_{den} < 55$ dB).

2.5 Naturens mangfold

- a. Under anleggsarbeidet eller annen virksomhet innen planområdet skal det utvises aktsomhet for å unngå mulig skade på arter, naturtyper og økosystemer, jf. Lov om forvaltning av naturens mangfold.
- b. Av hensyn til hekkende sjøfugler som er sårbare for støy i tiden like før og under hekking, skal det utarbeides en plan for hvor og når det sprenges. Denne planen godkjennes av biolog i Statens vegvesen før anleggsstart.

§3. BEBYGGELSE OG ANLEGG

(plan – og bygningsloven § 12-5 nr. 1 og 12-7 nr. 1 - 14)

Eksisterende steinbrudd og industriområde/sjøppelanlegg som i anleggsperioden brukes til rigg- og anleggsområde skal tilbakeføres til opprinnelig bruk etter anlegget er ferdig.

§ 4. SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

(plan- og bygningsloven § 12-5 nr. 2)

Formålet omfatter arealer til offentlig veg, vegkryss, stopplommer, grøft- og skråningsareal, parkeringsplass, rekkverk og andre anlegg som naturlig tilhører ny veg.

I gjennomføringsfasen tillates arealet benyttet til all virksomhet som er nødvendig for gjennomføring av veganlegget, herunder midlertidige bygninger og anlegg, lagring mm.

Det er ei forutsetning at vegfyllinga nærmest brua skal ikke komme i berøring med strandsonen.

§ 5 LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSOMRÅDER SAMT REINDRIFT – FRILUFTSFORMÅL (LNFRF)

(plan- og bygningsloven §§ 12-5 nr. 5)

LNFRF-formål

Det er brukt LNFRF som hovedformål der det har vært behov for å sikre åpen siktzone mellom vegen og Skattørsundet bru. Det skal ikke tillates bygd noe som kan hindre sikt fra vegen og ut på brua. I dette området skal det kunne fjernes terreng og vegetasjon som er sikthindrende. Området brukes til rekreasjon og friluftsliv i form av fiske.

LNFR-formål kombinert med hensynssone

Området er kombinert med hensynssone i forbindelse med kulturminneområdet knyttet til prosjektet Fotefar mot nord. Området kan bearbeides i samarbeid med vegbygginga, dette skal gjøres i nært samarbeid med kulturminnemyndigheter.

Alle LNFRF-områdene kan i anleggsperioden benyttes til rigg- og anleggsområde. Områdene som tas i bruk til anlegg- og riggområder skal istandsettes og revegeteres, jf. § 2.1 i bestemmelsene.

§ 6 HENSYNSSONER (plan- og bygningsloven § 12-6)

Innenfor områder avsatt som hensynssoner gjelder følgende:

Faresoner – høyspenningsanlegg:

H370_1 (Høyspent ved brua)

H370_2 (Høyspent ved pel 320 - 350)

H370_3 (Høyspent, pel 1700 – 1750)

Arealer avsatt som faresone i plankartet angir sikringssone for kraftledninger.

Sikringssoner – hovedvannledning:

H190_1 (Hovedvannledning på Sandøra, pel 750 - 800)

H190_2 (Hovedvannledning ved søppelfyllinga, nederste ledning, pel 2250 - 2270)

H190_3 (Hovedvannledning ved søppelfyllinga, øverste ledning, adkomstveg mellom ny og gammel veg og ved pel 2340 - 2380)

H190_4 (Hovedvannledning nedenfor veg opp mot kryss til Hollendervika, pel 2500 - 2940)

Arealer avsatt som sikringssoner i plankartet angir sikringssone for hovedvannledninger.

Sone med angitte særlige hensyn:

H570_1 Kulturminneområde, Fotefar mot nord, mot kultursti ved brua

Det er ikke tillatt å sette i gang tiltak som kan skade, ødelegge eller utilbørlig skjemme kulturminnet eller forringe kulturlandskapsverdiene, med mindre det er gitt tillatelse til dette av kulturminnemyndighetene.

Sone med båndlegging etter lov om kulturminner:

H730_1 Automatisk fredet kulturminne

I området er det en boplass fra steinalder bestående av 10 nedgravde hustufter. Det tillates at deler av id. 56821 (Askeladden) med sikringssone reguleres til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

§ 7 OMRÅDEBESTEMMELSER (plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 1)

Midlertidig anlegg- og riggområder

Områdene kan i anleggsperioden benyttes til anlegg- og riggområde. Det vil si til mellomlagring av masser, materialer, maskiner, utstyr og lignende. Innen 1 år etter avsluttet anleggsarbeid skal områdene istandsettes og tilbakeføres til angitt arealformål i planen.

Arealer avsatt til midlertidig deponi, rigg og anleggsområde skal inngå i rigg- og marksikringsplanen. Planen skal forklare og illustrere hvordan arealene skal brukes og etter endt bruk istandsettes. Områdene skal istandsettes når vegomlegging er ferdigstilt.

O_SM1: Steinbrudd nærmest brua – kan brukes til riggområde i anleggsperioden. Området fylles opp, nytt terreng formgis, tildekkes med stedegne vekstmasser og revegeteres.

O_SM2: Steinbruddet oppfor Hollendervika – området kan brukes til riggområde i anleggsperioden. Området tilbakeføres til steinbrudd etter anleggsperioden.

O_I1: Industriområde på søppelfyllinga – brukes til riggområde i anleggsperioden. Etter anleggsperioden kan dette brukes til industriområde. Før området kan tas i bruk til industri må det

gjennomføres en miljøkartlegging av søppelfyllinga med tanke på tiltak som må gjøres før tenkt aktivitet kan igangsettes.

§ 8 REKKEFØLGEKRAV (plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 10)

Støy i anleggsfasen

Før start av bygge- og anleggsarbeidet skal det være vurdert og gjennomført tiltak for å redusere ulempene med støy fra anleggsarbeidet. Støygrenser og varslingsplikt som fastsatt i Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 gjøres gjeldende.

Rigg- og marksikringsplan og istandsettingsplan

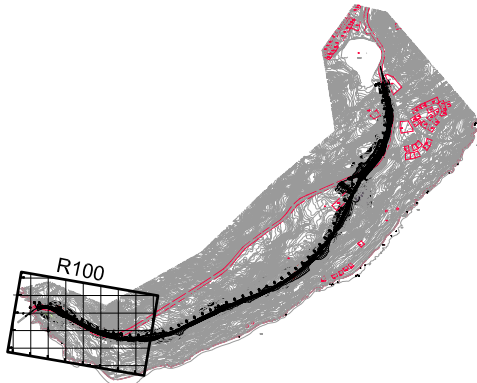
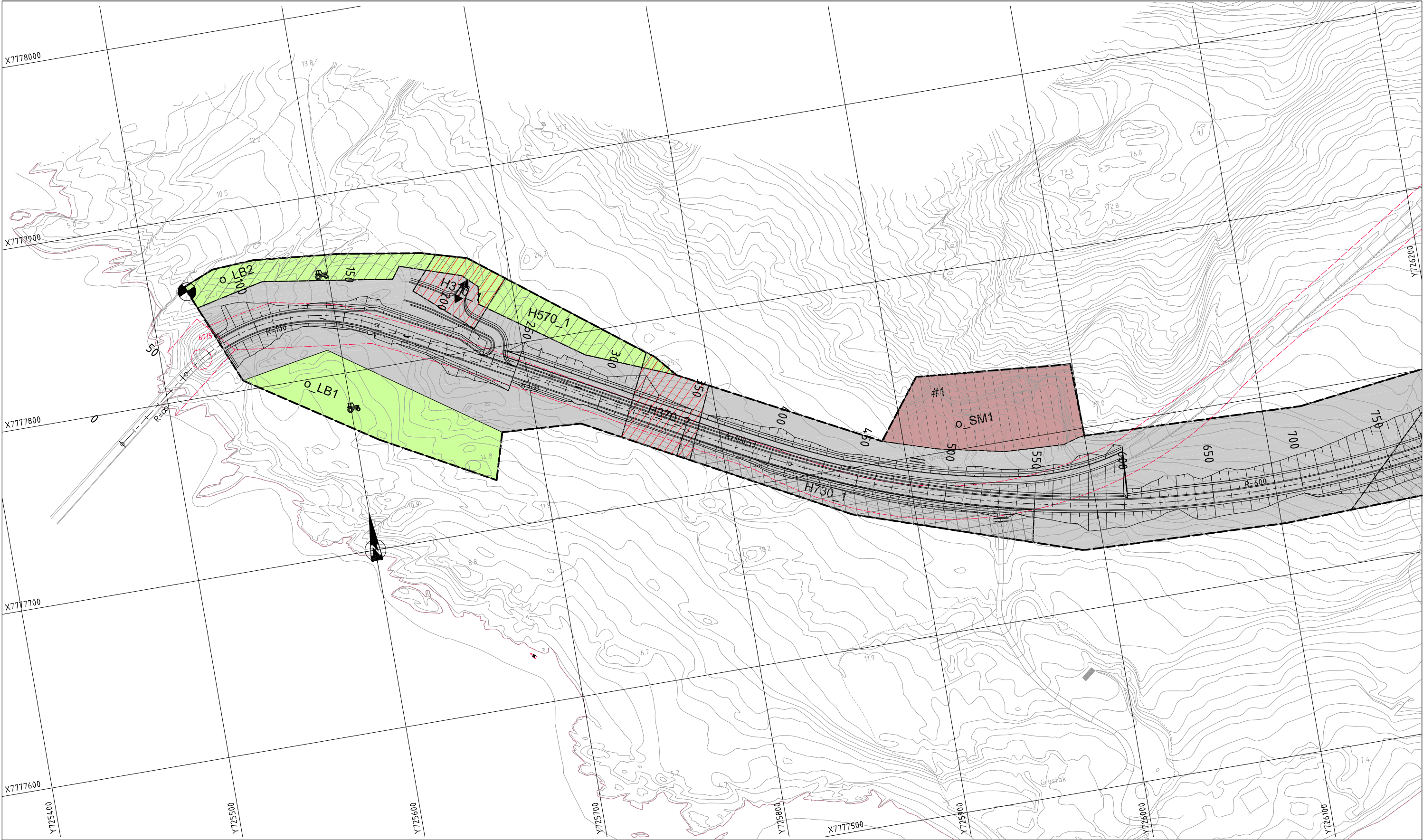
Før start av bygge- og anleggsarbeidet skal det utarbeides en rigg- og marksikringsplan og en plan for istandsetting og rekonstruksjon av landskapet.

Geoteknikk

Før oppstart av bygge- og anleggsarbeid, skal det foreligge geoteknisk rapport som dokumenterer at områdene har tilfredsstillende stabilitet.

Kulturminner

Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal feltet med steinaldertufter gjerdes forsvarlig inn. Troms fylkeskommune, kulturretaten skal varsles i god tid før anleggsarbeidet igangsettes med detaljert beskrivelse av tiltaket i det området som vil berøre kulturminnelokaliteten. Tiltaket kan ikke igangsettes før deres arkeologer har godkjent dette.



Arealformål § 12 - 5

- Planområde
1. Bebyggelse og anlegg
2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift

TEGNFORKLARING

- Område bestemmelser
- a.1) Sikringssoner
- a.3) Faresoner
- c) Sone med angitte særlige hensyn
- d) Båndleggingssoner

Linjetyper

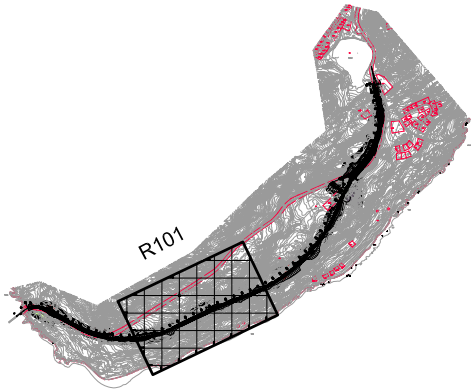
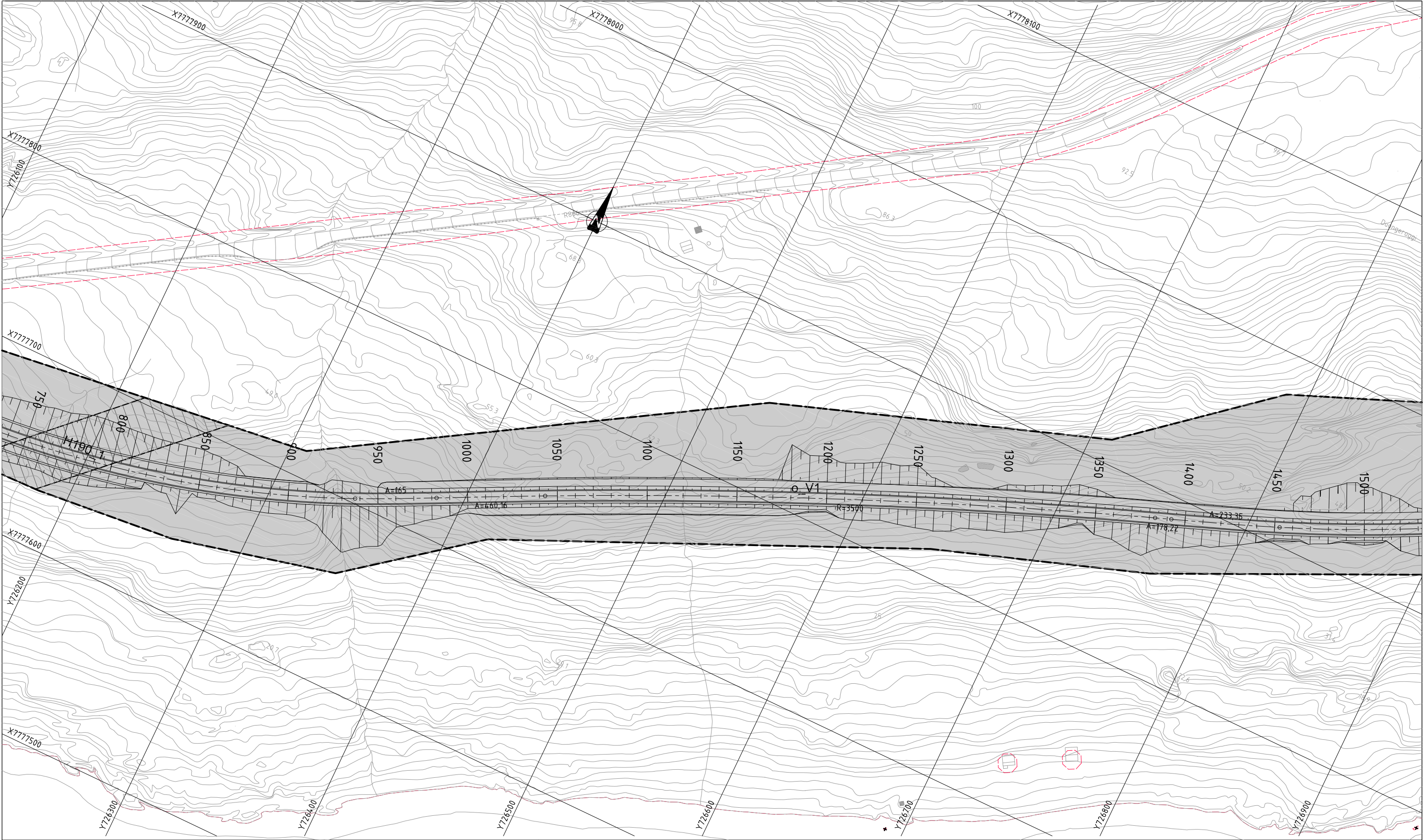
- Planens begrensning
- Formålsgrense
- Grense for fareområde
- Grense for angitt hensynssone
- Grense for sikringssone
- Grense for bestemmelser
- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Stengning av avkjørsel

Symbol og linje uten rettslig virkning

69/532

Målestokk: A1= 1:1000 A3= 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur
Fv 866 Langbakken			
Hp 02 Skattørsundet bru - Hollendervika			
Forslag til detaljregulering			
Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven		Dato	Saksnr.
Dato for oppstartsmøte		17.06.2013	
Kunngjøring oppstart av reguleringsplanarbeid		27.06.2013	
Vedtak om høring og offentlig ettersyn			
Periode for høring og offentlig ettersyn			
Vedtak kommunestyret			
Dato: 13.04.2015		Utarbeidet av: Mariann Larsen	Tegningsnummer: R100
PROF-nummer: 19FV00866R_0001		Saksbehandler: Mariann Larsen	



Arealformål § 12 - 5

Planområde

Planområde

1. Bebyggelse og anlegg

Steinbrudd og masseuttak

Industri

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Veg

5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift

LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdsalknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

Område bestemmelser

Anlegg- og riggområde

a.1) Sikringssoner

Andre sikringssoner

a.3) Faresoner

Høyspenningsanlegg (tråd høyspennkabler)

c) Sone med angitte særlige hensyn

Bevaring kulturmiljø

d) Båndleggingssoner

Båndlegging etter lov om kulturminner

TEGNFORKLARING

Linjetyper

Planens begrensning
Formålsgrense
Grense for fareområde
Grense for angitt hensynssone
Grense for sikringsone
Grense for bestemmelser

Symboler

Avkjørsel - både inn og utkjøring

Stengning av avkjørsel

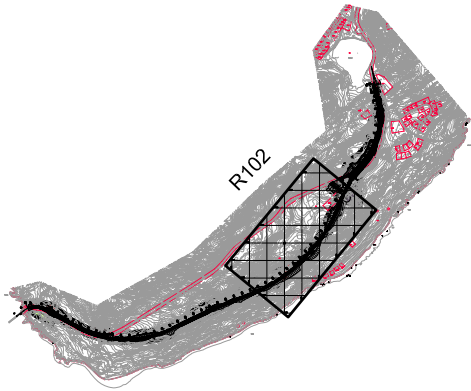
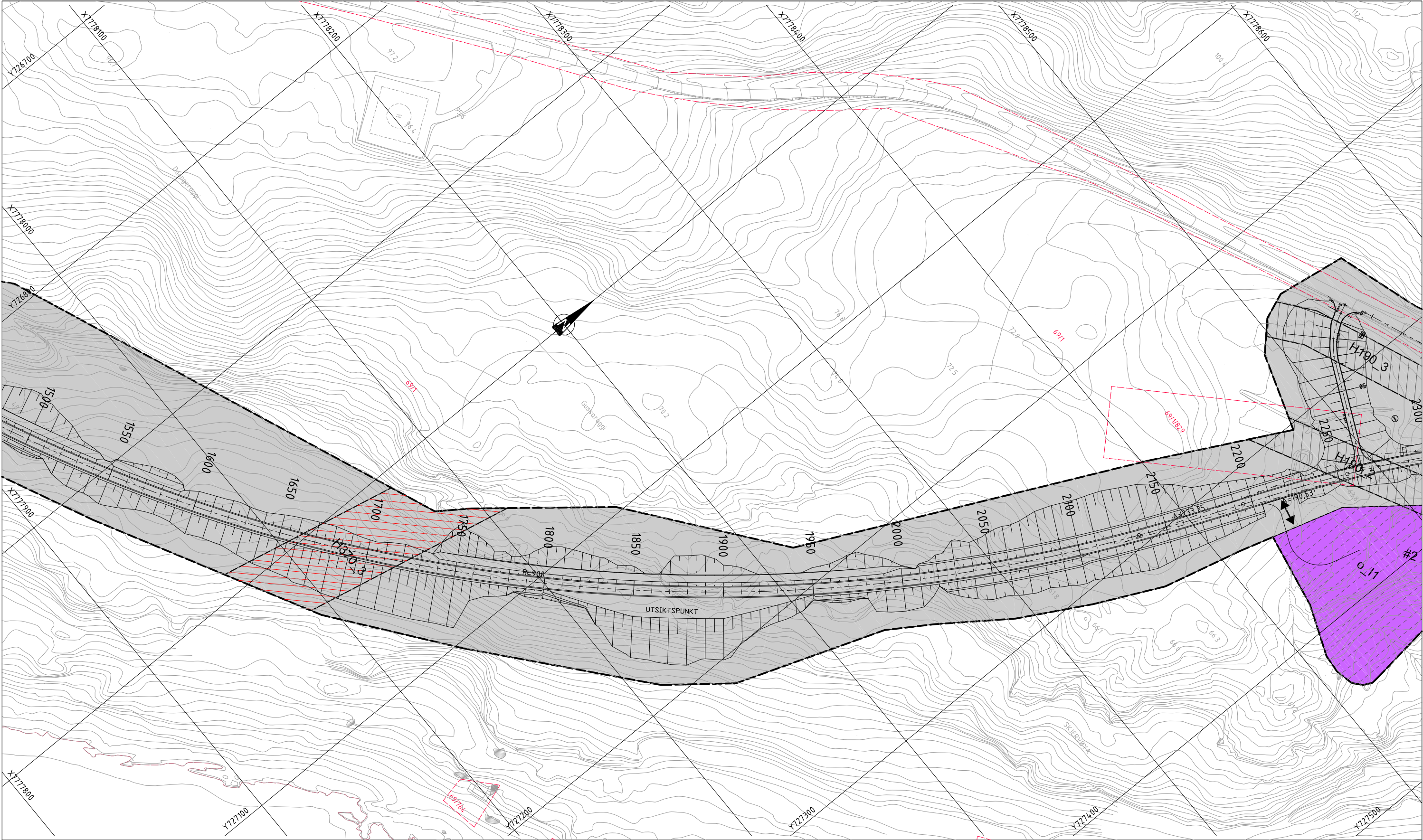
Symbol og linje uten rettslig virkning

69/532 G.nr. - og b.nr.

Eksterierende eiendomsgrænse

Målestokk:
A1= 1:1000 A3= 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur
Fv 866 Langbakken		PlanID:	1941-2013-01
Hp 02 Skattørsundet bru - Hollendervika		Kartgrunnlag:	Euref89,UTMsonc33
Forslag til detaljregulering		Kartreferanse:	1 m koter
Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven		Dato	Saksnr.
Dato for oppstartsmøte	17.06.2013		
Kunngjøring oppstart av reguleringsplanarbeid	27.06.2013		
Vedtak om høring og offentlig ettersyn			
Periode for høring og offentlig ettersyn			
Vedtak kommunestyret			
Dato: 13.04.2015		Utarbeidet av:	Tegningsnummer:
PROF-nummer 19FV00866R_0001		Saksbehandler: Mariann Larsen	R101



Arealformål § 12 - 5

Planområde

Planområde

1. Bebyggelse og anlegg

Steinbrudd og masseuttak
Industri

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Veg

5. Landbruks-, natur og fritidsområder samt reindrift

LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

TEGNFORKLARING

Område bestemmelser

Anlegg- og riggområde

a.1) Sikringssoner

Andre sikringssoner

a.3) Faresoner

Høyspanningsanlegg (inkl høyspenntårn)

c) Sone med angitte særlige hensyn

Bevarting kulturmiljø

d) Båndleggingssoner

Båndlegging etter lov om kulturminner

Linjetyper

Planens begrensning
Formålsgrense
Grense for fareområde
Grense for angitt hensynssone
Grense for sikringssone
Grense for bestemmelser

Symboler

Avkjørsel - både inn og utkjørsel
Stengring av avkjørsel

Symbol og linje uten rettslig virkning

69/532

G.nr. - og b.nr

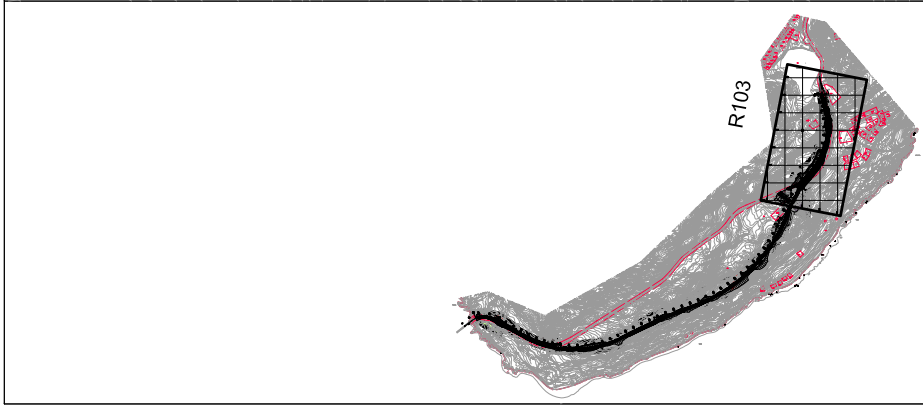
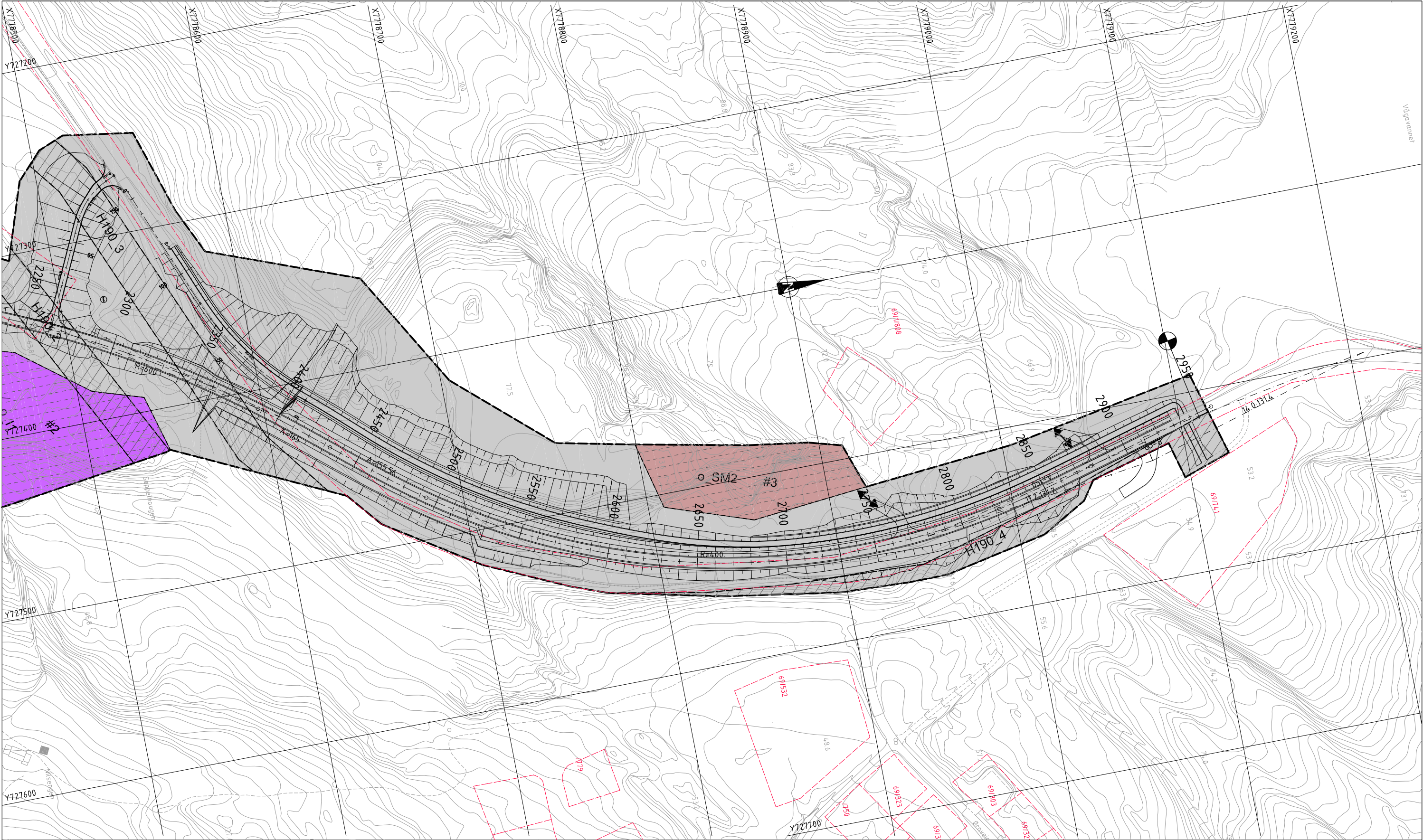
Eksterierende eiendomsgrense

Målestokk:

A1= 1:1000

A3= 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur
Fv 866 Langbakken		PlanID:	1941-2013-01
Hp 02 Skattørsundet bru - Hollendervika		Kartgrunnlag:	Euref89,UTMsone33
Forslag til detaljregulering		Kartreferanse:	Euref89,UTMsone33
		Høydegrunnlag:	1 m koter
Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven		Dato	Saksnr.
Dato for oppstartsmøte		17.06.2013	
Kunngjøring oppstart av reguleringsplanarbeid		27.06.2013	
Vedtak om høring og offentlig ettersyn			
Periode for høring og offentlig ettersyn			
Vedtak kommunestyret			
Skjervøy kommune		Dato: 13.06.2015 PROF-nummer: 19FV00866R_0001	Utarbeidet av: Tegningsnummer: R102
Statens vegvesen			Saksbehandler: Mariann Larsen



Arealformål § 12 - 5

Planområde

1. Bebyggelse og anlegg

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift

LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdsfornyhet næringsvirksomhet basert på gårdens ressussgrunnlag

TEGNFORKLARING

Område bestemmelser

a.1) Sikringssoner

a.3) Faresoner

c) Sone med angitte særlige hensyn

d) Båndleggingssoner

Linjetyper

Planens begrensning

Formålsgrense

Grense for fareområde

Grense for angitt hensynssone

Grense for sikringssone

Grense for bestemmelser

Symboler

Symbol og linje uten rettslig virkning

69/532

G.nr. - og b.nr.

Eksisterende eiendomsgrænse

Revisjon

Dato

Saksnr.

Signatur

Fv 866 Langbakken

Hp 02 Skattørsundet bru - Hollendervika

Forslag til detaljregulering

PlanID:

1941-2013-01

Kartgrunnlag:

Kartreferanse:

Euref89,UTMsonc33

Høydegrunnlag:

1 m koter

Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven

Dato

Saksnr.

Signatur

Dato for oppstartsmøte

17.06.2013

Kunngjøring oppstart av reguleringsplanarbeid

27.06.2013

Vedtak om høring og offentlig ettersyn

Periode for høring og offentlig ettersyn

Vedtak kommunestyret

Skjervøy kommune

Statens vegvesen

Dato:

13.04.2015

PROF-nummer

19FV00866R_0001

Utført av:

fridit

Saksbehandler

Mariann Larsen

Tegningsnummer:

R103