



## Møteinnkalling

---

**Utvalg:** Nordreisa næringsutvalg  
**Møtested:** Kommunestyresalen, Rådhuset  
**Dato:** 28.08.2017  
**Tidspunkt:** 09:00

---

Eventuelt forfall må meldes snarest på tlf. 77 58 80 15, eller til [postmottak@nordreisa.kommune.no](mailto:postmottak@nordreisa.kommune.no)  
– ved forfallsmelding på e-post er vil dere motta en bekreftelse på at den er registrert, dersom dere ikke mottar en slik bekreftelse MÅ dere ta kontakt pr. telefon.

Vararepresentanter møter etter nærmere beskjed.

## Saksliste

Utv.saksnr	Sakstittel	U.Off	Arkivsaksnr
PS 11/17	Referatsaker <i>Referatsaker som er unntatt offentlighet er kun tilgjengelig i møtet.</i>		
RS 35/17	Svar på søknad om støtte fra kommunalt næringsfond	X	2017/688
RS 36/17	Svar på søknad om støtte fra kommunalt næringsfond	X	2017/621
RS 37/17	Svar på søknad om støtte fra kommunalt næringsfond - Konsulent bistand	X	2017/732
RS 38/17	Svar på søknad om støtte fra kommunalt næringsfond - *****	X	2017/394
RS 39/17	Svar på søknad om støtte fra kommunalt næringsfond- ***** *****	X	2017/645
RS 40/17	Salmar - satser på Nord-Norge - inviterer til samarbeid		2017/555
RS 41/17	Svar på søknad om tilskudd til Yrkes- og utdanningsmesse		2017/679
RS 42/17	Svarbrev Salmar - satser på Nord-Norge		2017/555
RS 43/17	Søknad om driftstilskudd til dagligvarebutikker i Nordreisa 2017		2016/466
RS 44/17	Utlysning av ramme for kommunale grunnlagsinvesteringer 2017		2017/617
RS 45/17	Status prosjekter		2017/526
RS 46/17	Stedsutviklingsplan for Storslett og Sørkjosen		2017/526
PS 12/17	Høringsuttalelse forslag til regional transportplan for Troms 2018-2029		2017/226
PS 13/17	Representasjon utvalgsmedlemmer næringsarenaer		2017/526
PS 14/17	Henstilling om fartsreduksjon i Storslett sentrum		2017/884
PS 15/17	Landsbymøte 2017		2016/1234

### **Orienteringer**

Orientering om prosjekt «Torg, Storslett nasjonalparklandsby» v/ Geir Lyngsmark

Orientering om prosjekt «Eventyrskog» v/ Margit Hansen-Krone



## **PS 11/17 Referatsaker**

Til ordførerne i kystkommunene i Troms

Nordreisa kommune  
v/ Ordfører Øyvind Evanger  
Postboks 174  
9156 Storslett



Frøya, 23.05.2017

## SalMar satser på Nord-Norge – inviterer til samarbeid

### Oppsummering – satsing på fiskeindustri.

SalMar ASA forventes i nær fremtid å ta beslutningen om å bygge et stort slakteri og prosesseringsanlegg for laks i en kystkommune i Troms fylke. Det vil bli et teknisk avansert og fremtidsrettet industrianlegg som vil gi store, positive ringvirkninger for hele landsdelen.

Fra vår side er dette ledd i en betydelig industriell satsing i et område som fra naturens side er som skapt for sjømatproduksjon. Vi vil med denne henvendelse invitere deg og kommunen hvor du er ordfører til å komme med innspill om lokalisering og samarbeid. Hensikten er å kartlegge hvor en slik etablering vil gi de største industrielle mulighetene for både vårt selskap, for landsdelen og for landet vårt i et langsiktig perspektiv. Kommunenes interesse og strategi for *tilrettelegging av areal* for oppdrettsvirksomhet vil av den grunn ha vesentlig betydning for stedsvalg. Slik nærhet mellom sjø- og industrianlegg vil betydelige bedrifts- og samfunnsøkonomiske fordeler. Det kan også oppnås store klima- og miljøgevinstene ved kort avstand mellom sjøanleggene og den industrielle virksomheten som vil omfatte produksjonslinjer for videreforedling, med den forsterkede effekt det vil ha for sysselsetting og verdiskaping i nord. Investeringsbeslutning forventes å bli tatt i løpet av høsten 2017.

### Bakgrunn

Ikke ute grunn har SalMar – verdens tredje største oppdrettsselskap – satset stort på den nordligste landsdelen. Den blå åker har til alle tider vært livsgrunnlaget for bosettingen i den lange kyststrekningen i nord. Det finnes knapt noe område i verden som er bedre egnet for produksjon av sjømat. Derfor er Nord-Norge viktig ikke bare for selvforsyningen av mat i Norge, men enda mer som bidragsyter til den globale matforsyningen.

SalMar Nord AS har i løpet av de åtte siste årene vokst fra 28 til 170 medarbeidere - fra å være et forholdsvis lite oppdrettsselskap til å bli en ledende nord-norsk industribedrift. Vi har som kjent nettopp investert 600 millioner kroner i Tranøy kommune i byggingen av et stort, høykvalitets anlegg for produksjon av smolt. Med 15 millioner smolt, vil dette kunne gi en produksjon på ca. 75 000 tonn laks årlig, nord for polarsirkelen, til servering på matfat over hele verden. Vår ambisjon er å bygge ut en stadig bredere og mer komplett verdikjede for sjømatproduksjon i nord. Et mulig nytt prosesseringsanlegg er dermed fra SalMars side ledd i en *langsiktig* industriell satsing på landsdelen.

## SALMAR ASA

Industriveien 51, 7266 KVERVA – TELEFON 72 44 79 00 – [www.salmar.no](http://www.salmar.no)

Parallelt med dette har SalMars majoritetseier, Kverva AS, bygd opp en sterk industriell og næringsmessig base i Nord-Norge gjennom selskapet Insula AS (som bl.a. eier Lofotprodukt AS), med hovedkontor på Leknes. Insula AS produserer og omsetter årlig for ca. 5 milliarder i sjømatprodukter, deler basert på førsteklasses råstoff fra SalMars produksjonsanlegg i Troms og Finnmark.

Vi mener på denne bakgrunn å kunne dokumentere at vi mener alvor når vi sier at vi vil satse på Nord-Norge. Det er også god industriell logikk i at vi nå ønsker å ta et nytt stort industrielt skritt ved å bygge et prosesseringsanlegg, som skal ta hånd om det aller meste av laksen vi skal produsere i nord. Vi vil ha behov for flere hundre medarbeidere ved et slikt anlegg, som samtidig vil skape positive ringvirkninger for leverandørbedrifter i regionen både i bygge- og driftsfasen.

I beslutningsgrunnlaget for et styrevedtak i SalMar, må det foretas en inngående vurdering som også omfatter lokalisering. Det er bakgrunnen for at vi ønsker å gi deg og din kommune mulighet til å komme med forslag og innspill til lokalisering, eventuelt andre forslag eller ideer om næringsmessig samarbeid som kan være til gjensidig fordel for kommune og selskap.

For at kommunen skal kunne ha et grunnlag for å vurdere denne henvendelsen, vil vi her kort redegjøre for noen av de kriteriene som vil være relevante for beslutningen:

#### **Tilgang på arealer**

Som nevnt foran vil tilgangen på fremtidige arealer for produksjon – gode lokaliteter – kunne få stor betydning for stedsvalg. Vi vil her ikke bare være opptatt av situasjonen i dag og på kort sikt, men også hvordan kommunen vurderer dette i et mer langsiktig perspektiv. Vi bygger ikke industri i et kort perspektiv, vi har en langsiktig industriell tenkning i det vi gjør.

#### **Utvidelsesmuligheter – infrastruktur**

God infrastruktur både på kort og lenger sikt. Det gjelder spørsmål som transportavstander, og nærhet til fremtidig store oppdrettslokaliteter, til jernbane (Narvik), utskipningsmulighet med båt direkte fra slakteriet, kai fasiliteter, mulighet for fremtidig utbygging og utvidelse, og nærhet til flyplass, mm.

#### **Tilgang på arbeidskraft**

Tilgang til kompetent arbeidskraft, også lokalt, og som kan vise fleksibilitet etter behov i en industri hvor behovet svinger ikke minst etter råstofftilgang.

#### **Rammebetingelser for næringsutvikling**

Innspill som viser at kommunen har en positiv, offensiv og proaktiv holdning til næringsutvikling, og særlig i forhold til havbruksnæringen. Relevant i denne forbindelse vil som nevnt være nye areal for havbruk, men også spørsmål som tilrettelegging av tomt, kai og annen infrastruktur (vann strøm), og hva eventuelt kommunen kan bidra med økonomisk.

#### **Synergier mot annen næringsvirksomhet**

Beskrivelse av hva kommunen og tilstøtende områder har av annen næringsvirksomhet innenfor havbruksnæringen, også på leverandørsiden, og synliggjøre muligheten for å utvikle eller forsterke «næringsklyngen» innen havbruk.

### Konklusjon

SalMar håper at denne henvendelsen kan inspirere til en respons. Selv om din kommune ikke anser seg som umiddelbar kandidat for etablering av en ny stor industribedrift, mottar vi gjerne også andre innspill og ideer om hvordan dere mener oppdrettsnæringen i kommunen bør utvikles, og om dette er noe som kan skje i samarbeid med SalMar og de strategiene for industriell vekst i nord som vi har beskrevet i dette brevet.

Jeg håper på et positivt svar på dette brev fra deg og din kommune. På vegne av SalMar vil undertegnede følge opp alle svar, og jeg er også tilgjengelig på telefon dersom det er noe du ønsker å avklare eller diskutere nærmere ved denne henvendelse. Jeg kan love at ditt svar på denne henvendelsen vil bli fulgt opp på en seriøs måte fra SalMar.

Med vennlig hilsen

SalMar ASA



Gustav Witzøe  
Konserndirektør salg og industri

Industriveien 51, 7266 Kverva  
Tlf.: 911 47 834





# Nordreisa kommune

## Utvikling

Nord-Troms Studiesenter  
v/ Kristin Vatnelid Johansen  
Hovedveien 2  
9151 Storslett

### Delegert vedtak Delegert utvalg næringsutvalg - nr. 37/17

Deres ref:	Vår ref (bes oppgitt ved svar):	Løpenr.	Arkivkode	Dato
	2017/679-3	7008/2017	223	12.07.2017

### Svar på søknad om tilskudd til Yrkes- og utdanningsmesse i Nord-Troms.

Nordreisa kommune har behandlet deres søknad om støtte til yrkes- og utdanningsmesse i Nord-Troms, og bevilget kr 3 000 til tiltaket fra Regionalt næringsfond.

#### Klageadgang

*Vedtaket kan påklages til Nordreisa kommune. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen da brevet kom fram til påført adressat. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp.*

*Klagen skal sendes skriftlig til den som har truffet vedtaket, angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes, og de grunner du vil anføre for klagen. Dersom du klager så sent at det kan være uklart for oss om du har klaget i rett tid, bes du også oppgi når denne melding kommer frem.*

Med vennlig hilsen

Ida Wigdel  
Næringsutvikler  
T: 77 58 80 53  
E: ida.wigdel@nordreisa.kommune.no

*Dette dokumentet er produsert elektronisk, og har derfor ingen signatur.*

Vedlegg  
1 Tilsagnsbrev

Postadresse:  
Postboks 174, N- 9156 Storslett  
E-post:  
postmottak@nordreisa.kommune.no

Besøksadresse:  
Sentrum 17  
Internett:  
www.nordreisa.kommune.no

Telefon: + 47 77 58 00 00  
Telefaks: + 47 77 77 07 01

Bankkonto: 4740.05.03954  
Org.nr: 943 350 833



## Tilsagnsbrev

<b>Søknadsår</b>	2017	<b>Gyldig til dato</b>	07.08.2018
<b>Støtteordning</b>	Kommunalt næringsfond		
<b>Tittel</b>	Søknad om støtte til yrkes- og utdanningsmesse Nord-Troms		
<b>Søker</b>	Nord-Troms Studiesenter		
<b>Arkivsak</b>	2017/679	<b>Tilsagnsnr</b>	KU03017
<b>Saksbehandler</b>	Ida Wigdel		
<b>E-post</b>	ida.wigdel@nordreisa.kommune.no		
<b>Mobil</b>	99593632		

### Vurdering

Målet for Yrkes- og utdanningsmessa i Nord-Troms er at ungdom fra regionen skal bli kjent med næringslivet i regionen, og få informasjon om ulike utdanningsvalg.

Endringer i befolkningens alderssammensetning og konsekvensene av dette er noe av det som gir Nordreisa de største utfordringene i årene framover. En stor andel av dagens arbeidstakere går de neste årene ut av arbeidslivet pga. alderspensjon, og det er ikke mange nok i ungdomsgruppene til å erstatte disse. For å motvirke en sannsynlig mangel på arbeidstakere, har Nordreisa kommune som mål å representere et reelt og attraktivt alternativ for regionens ungdom som skal etablere seg etter endt utdanning. Ei yrkes- og utdanningsmesse kan bidra til at ungdom velger rett utdanning og yrkesvei, og øke muligheten for at flere velger å bosette seg i regionen etter endt utdanning.

Nordreisa kommune er positive til tiltaket, og bevilger kr 3 000 fra regionalt næringsfond. Som et av flere innslag under messen, ønsker arrangøren å hente inn unge, nyutdannede personer med tilknytning til Nord-Troms for å fortelle om sine yrkesvalg, hvilke muligheter dette har gitt dem, samt hvilke muligheter de ser i Nord-Troms. Tilskuddet fra Nordreisa kommune skal bidra til å dekke honorar/tapt arbeidsfortjeneste i forbindelse med dette tilbudet. Tilskuddet gis med forbehold om tilsvarende vedtak fra de øvrige 5 kommunene i Nord-Troms.

### Endelig vedtak

Nordreisa kommune bevilger kroner 3 000 til yrkes- og utdanningsmessa i Nord-Troms. Midlene bevilges fra regionalt næringsfond.

- Tilsagnet er gyldig t.o.m: 12.07.2018
- Som søker må du selv sende inn anmodning om utbetaling på innvilget søknad (tilsagn). Utbetalingsanmodning sendes inn via [www.regionalforvaltning.no](http://www.regionalforvaltning.no)
- Inntil 50% av tilskuddet kan delutbetales.

# RF13.50

www.regionalforvaltning.no

Vår dato: 07.08.2017 Gyldig til: 07.08.2018

Søknadsnr.: 2017-0033 Arkivsak: 2017/679

Prosjekteier: Nord-Troms Studiesenter

- Sluttutbetaling skal inneholde skriftlig rapport og regnskap som registreres i RF. Utbetaling beregnes på bakgrunn av finansieringsandel (%) og medgåtte prosjektkostnader.

- Brukerstøtte til regionalforvaltning: <http://support.regionalforvaltning.no/support/home>

## Finansieringskilder

Innvilgetbeløp 3 000 Søknadsbeløp

Finansieringskilde	År	Ramme/budsjettomr.	Beløp	Tilskudd	Tilbakeført
	2017	KUF RU17	3 000	3 000	0
<b>Sum finansieringskilder</b>			<b>3 000</b>	<b>3 000</b>	<b>0</b>

## Midlene er gitt som

Rammetildeling Nei Kjøp av tjeneste Nei Bagatellmessig støtte Ja  
Gruppeinntak Nei Type gruppeinntak -

## Prosjektbeskrivelse

Se vedlegg.

## Kontaktopplysninger

Funksjon	Navn	Adresse/poststed	Mobil
Søker / Prosjekteier	Nord-Troms Studiesenter Org.nr:-	-	-
Kontakt- person	-	-	-
Prosjekt- leder	Kristin Vatnelid Johansen	-	-

## Spesifikasjon

Prosjekt mål

Aktiviteter

Resultat

## Tids- og kostnadsplan

Mottatt offentlig støtte tidligere: Nei



# RF13.50

www.regionalforvaltning.no

Vår dato: 07.08.2017 Gyldig til: 07.08.2018  
Søknadsnr.: 2017-0033 Arkivsak: 2017/679  
Prosjekteier: Nord-Troms Studiesenter

## Tidsplan

### Godkjent kostnadsplan

Tittel	2017	2018	2019	2020	2021	SUM
Prosjektkostnader	18 000					18 000
<b>Sum kostnad</b>	<b>18 000</b>					<b>18 000</b>

### Godkjent finansieringsplan

Tittel	2017	2018	2019	2020	2021	SUM
Nordreisa kommune	3 000					3 000
Øvrige kommuner Nord-Troms	15 000					15 000
<b>Sum finansiering</b>	<b>18 000</b>					<b>18 000</b>

## Geografi

1938-Lyngen, 1939-Storfjord, 1940-Gaivuotna - Kåfjord, 1941-Skjervøy, 1942-Nordreisa, 1943-Kvæningen

## Vedleggsliste

Dokumentnavn	Filstørrelse	Dato
Søknad.pdf	599 975	12.07.2017



# Nordreisa kommune

## Utvikling

SALMAR ASA  
KVERVA

Att. Gunnar Witzøe

<b>Deres ref:</b>	<b>Vår ref (bes oppgitt ved svar):</b>	<b>Løpenr.</b>	<b>Arkivkode</b>	<b>Dato</b>
	2017/555-2	7048/2017	K60	13.07.2017

### **Salmar - satser på Nord-Norge.**

Viser til deres henvendelse angående industriell satsing i vår landsdel, samt hyggelig telefonsamtale juni 2017. Oversender her en kort gjennomgang av vår kommune, og fortsetter gjerne dialogen med dere i nær framtid.

Nordreisa kommune er i fylkesplanen for Troms utpekt som regionsenter i Nord-Troms, et område med cirka 16 200 innbyggere fordelt på 6 kommuner. Nordreisa er en av landets største kommuner i areal og en kommune med ressurser og verdier som har både nasjonal og internasjonal betydning. Kommunen har en sentral geografisk plassering og kan tilby et bredt og profesjonelt næringsliv og et variert servicetilbud. Vår viktigste ressurs for næringsutvikling generelt er naturen og landskapet. Primærnæringen står sterkt i kommunen, i tillegg til handel og service, bygg og anlegg og transport. Transportnæringen har lenge vært en av de største næringene i vår kommune, og vi er blant annet vertskap for en stor aktør innen logistikk og transport for havbruksnæringen som sysselsetter mange.

En sterk politisk innsats gjennom mange år har ført til etablering og utvikling av blant annet Sørkjosen lufthavn, Sonjatun helsesenter og Nord-Troms videregående skole. I denne perioden har det vært en jevn befolkningsøkning i Nordreisa, fra cirka 2500 personer i 1950-årene til vel



Postadresse:  
Postboks 174, N- 9156 Storslett  
E-post:  
postmottak@nordreisa.kommune.no

Besøksadresse:  
Sentrum 17  
Internett:  
www.nordreisa.kommune.no

Telefon: + 47 77 58 00 00  
Telefaks: + 47 77 77 07 01

Bankkonto: 4740.05.03954  
Org.nr: 943 350 833

4900 personer i 2017. Befolkningsutsiktene viser at denne positive utviklingen vil fortsette i årene som kommer.

I dag er Nordreisa kommune et kommunikasjonsknutepunkt for samferdsel i Nord-Troms, med høyt nivå på tjenester og service som etterspørres av trafikkoperatørene og befolkningen. Styrking av næringslivet gjennom bedre infrastruktur i skjæringspunktet hav, vei og fly, er et viktig mål for oss. Kommunen jobber kontinuerlig for å oppnå økt regularitet og fremkommelighet for samferdselen gjennom innspill og regional samhandling rettet mot Nasjonal transportplan (NTP), gjennom regional transportplan og gjennom helhetlig planlegging i kommunens arealplan. Det jobbes per i dag med ferdigstillelse av ny tunell gjennom Sørkjosfjellet, et prosjekt som vil gi langt bedre framkommelighet og redusere transportavstandene mellom Troms og Finnmark. Dette kommer i tillegg til flere andre sentrale vegprosjekter i vår region, eksempelvis bygging av tunell gjennom Nordnesfjellet i Kåfjord, som i tillegg til å bedre trafiksikkerheten, vil korte ned E6 mellom nord og sør med rundt åtte kilometer.

### **Tilgang på arealer**

Nordreisa kommune har som mål å tilrettelegge for et næringsliv som er preget av nyskaping, bærekraft og vekst. I dette legger kommunen opp til å være en ja-kommune som i sin forvaltning av arealer gir forutsigbarhet og gode rammevilkår for utvikling.

Kommunegrensene i Nord Troms går midt gjennom fjorder og sund og det er et stort behov for å se de ulike grenseområdene under ett. Nabokommunene Nordreisa og Skjervøy har derfor vedtatt en felles kystsoneplan (*Vedlegg 1 og 2*). Målet med planen er at den skal bidra til næringsmessig utvikling og sikre arealbruk for fiske, akvakultur, transport, turisme, ferdsel, fritidsbruk samt ivareta miljøinteresser i de to nabokommunene. Planområdet er avgrenset til å omfatte sjø (overflate, vann og havbunn) og kystkonturlinjen. På plankartet framgår alle nye og eksisterende områder avsatt akvakultur, i Nordreisa og Skjervøy. Innen havbruk er det per i dag seks tillatelser for laks og ørret, samt en for blåskjell i Nordreisa kommune. Næringen gir også sysselsetting i kommunen på leverandørsiden, særlig transport.

Kystsoneplanen skal gjelde i tillegg til, og komplettere kommuneplanens arealdel på land i de respektive kommunene (*Vedlegg 3*). Dere finner alle plankart på vår kommunes hjemmeside;

<http://www.nordreisa.kommune.no/planarkivet.154251.no.html>. Her er det blant annet tilrettelagt for en styrking av sentrumsområdene Storslett – Sørkjosen som servicesenter i Nord-Troms, avsatt område for utvidelse av Sørkjosen Lufthavn, samt en ny dypvannskai og nytt industriområde på Hjellnes i Sørkjosen. Forprosjekt for Hjellnes dypvannskai- og industriområde er påbegynt og ventes ferdigstilt ila høsten 2017 (*Vedlegg 4*, Forstudie).

Hjellnes ligger i Reisafjorden, som er vedtatt oppdrettsfri fjord, jfr kommunestyrevedtak sak 34/11. Andre avsatte landområder for næring, der det er utviklingsmuligheter for framtidig næring i tilknytning sjø finnes også i andre områder av kommunen (*vedlegg 5 og 6*).

### **Muligheter i Nordreisa**

I Nordreisa jobber vi for å representere et reelt og attraktivt alternativ for innflyttere og besøkende, samt sørge for at samfunnet vårt har kvaliteter som gjør at de som allerede er her velger å fortsette og bli her. Vi skal være attraktiv som bosted og som arbeidssted, for næringsetablering og for regionens ungdom som skal etablere seg etter endt utdanning.

For å rekruttere ungdom som skal etablere seg etter endt utdanning, satser vi i vår kommune sterkt på innovasjon og entreprenørskap. Entreprenørskap i skolen er viktig for å øke nyetableringer, skape forståelse for privat næringsliv og se muligheter i eget sted. HoppIDÉ (<https://haltinh.no/hoppide/>) er en felles satsing fra de 6 kommunene i Nord-Troms – Kvæningen, Nordreisa, Skjervøy, Kåfjord, Lyngen og Storfjord, hvor også partnere som Troms Fylkeskommune, Innovasjon Norge, Ungt Entreprenørskap og flere andre aktører er involvert. Prosjektet har som hovedmål å styrke framtidig næringsutvikling ved å bli kjent med og se muligheter i egen region. HoppIDÉ har blant annet vært med å arrangere marin innovasjonscamp på Nord-Troms videregående skole, der ungdom fikk være med å løse problemstillingene til sentrale oppdrettsaktører.

Nord-Troms har et stort potensiale innen fiskeri og havbruk, og Nord-Troms videregående skole satser på de blå fagene. Skolen tilbyr fagutdanning i innen fiske, fangst og akvakultur, et viktig bidrag til rekruttering. Les mer om dette tilbudet på skolens hjemmeside:

<http://www.nordtroms.vgs.no/#/sider/blaa-fag/>.

Prosjektet «Leverandørutvikling Troms» er et samarbeidsprosjekt mellom Senja Næringshage, Halti Næringshage og Næringshage Nord, og skal bidra til å utnytte vekstpotensialet i leverandørnæringene til havbruk og forsvar i Troms. Halti næringshage er lokalisert i Nordreisa

kommune, og har hovedansvaret for delprosjektet havbruk. Målet for delprosjektet er å øke andelen av varer og tjenester kjøpt lokalt fra havbruksnæringen gjennom å kvalifisere lokale leverandører for anbud, og gjøre dem konkurransedyktige. Dere kan lese mer om prosjektet og dets deltakere her: <http://www.leverandorutvikling troms.no/>.

Vår sentrale geografiske plassering, lokalisering opp til flere alternative kommunikasjonsårer og et bredt og profesjonelt næringsliv åpner opp og gir store muligheter for videre utvikling i Nordreisa kommune, også innen fiskeri og havbruk. Nordreisa kommune er positive til et samarbeid med dere, og tar gjerne et møte i nær framtid, for en gjennomgang av hva vi kan bidra med av tilrettelegging for deres virksomhet.

Med vennlig hilsen

Ida Wigdel  
Næringsutvikler  
T: +47 775 88 053  
E: ida.wigdel@nordreisa.kommune.no

*Dette dokumentet er produsert elektronisk, og har derfor ingen signatur.*

#### Vedlegg

- 1 Kystzoneplan planbeskrivelse
- 2 Kystzoneplan plankart
- 3 Arealplan planbeskrivelse
- 4 Forstudie Hjellnes
- 5 Avsatt areal for næring Hamneidet
- 6 Avsatt areal for næring Hamneidet



# Kystsoneplan for Nordreisa og Skjervøy kommuner 2014-2026

## PLANBESKRIVELSEN med planbestemmelser

**Offentlig ettersyn og høring:**

Planen har vært på høring fram til  
31.05.2014

**Høringsutkastet ble vedtatt av:**

Kystsoneplanutvalget for Nordreisa og  
Skjervøy den 28.03.2014

**Utarbeidet av:** Svein Solberg  
Kystplan Nord-Troms.  
Sist endret 08.09.2014

**Arkivsak ID:**

2012/4487 Kystsoneplanutvalget for  
Nordreisa og Skjervøy

**Plan id:**

1941-2012-001  
1942-2012-002



<b>PROSJEKTBEKRIVELSE</b>	
<b>Plannavn</b>	Kystsonenplanen for kommunene Nordreisa og Skjervøy
<b>Arkivsak ID</b>	2013/478 Kystsonenplanutvalget for Nordreisa og Skjervøy 2012/4487 Nordreisa kommune og 2012/4516 Skjervøy kommune
<b>Plan ID</b>	1942-2012-002 og 1941-2012-001
<b>Formål/Hensikt</b>	Målet er å få et velegnet styringsverktøy som skal gi ulike aktører i kystsonen forutsigbarhet og langsiktighet i bruken av sjøarealene.
<b>Planavgrensning</b>	Kommunenplanens arealdel er under utarbeidelse og oppe til revidering i Nordreisa og i Skjervøy kommune. Av praktiske og forvaltningsmessige årsaker er planområdet avgrenset til å omfatte sjø (overflate, vann og havbunn). Områder på land som vil kunne påvirke tiltak og virksomhet på sjøen vil det selvfølgelig tatt hensyn til. Grensene for kystsonenplanen er kystkonturlinja , dvs. middels vannstand.
<b>Framdriftsplan</b>	Fastsettelse av planprogram vår 2013 Utarbeidelse av planforslag vår/høst/vinter 2013/14 Høring av planforslag Vår 2014 Egengodkjenning av plan høst 2014
<b>Organisering</b>	<p>Arbeidet er organisert som et prosjekt, ledet av prosjektleder. Kystsonenplanutvalget for Nordreisa og Skjervøy består av 6 personer med varamedlemmer utpekt av driftsutvalget/formannskapet i Nordreisa og Skjervøy. Ansvar for utarbeidelse, utlegging til offentlig ettersyn, fastsetting av planprogram og utarbeidelse av kystsonenplan er delegert til kystsonenplanutvalget. Hjemmel for vedtaket er plan- og bygningslovens §§ 9-1, 9-2 og 9-3 (for interkommunal plan) og § 4-1 (for planprogram).</p> <p>Faglig arbeids og prosjektstøtte gruppe (lokalt) er en støttefunksjon for prosjektleder i arbeidet. Gruppen bestod av folk fra kommunal sektor og Nord-Troms Plankontor og andre alt etter behov. Faglige innspill og støttefunksjoner har en også få gjennom prosjektledere i det fylkesomfattende kystsonenplanprosjektet som Troms Fylkeskommune har ansvar for. Som referansegruppe har en brukt medarbeidere fra Troms fylkeskommune, Fiskeridirektoratet, Fylkesmannen i Troms, Sametinget gjennom Regionalt planforum. Forumet har vært gjennomført 2 ganger i løpet av prosessen. Kystsonenplanutvalget for Nordreisa og Skjervøy har hatt møter ved behov og når viktige beslutninger og veivalg er gjort.</p> <p>Temaer som naturlig nok er viet mye oppmerksomhet i planen er fiskeri, akvakultur-/havbruk, miljø- og grønne interesser herunder friluftsliv, kulturminner, naturbasert turisme.</p> <p>Det ble satt ned 3 arbeidsgrupper som har jobbet med konkrete, relevante problemstillinger med utgangspunkt i disse temaene. Angående informasjon om infrastruktur i kystsonen, både eksisterende og planlagt (herunder kaier, flytebrygger sjøkabler, flytebrygger naust mv), er innhentet hos kraftselskap, Telenor og i den enkelte kommune.</p>

## Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse .....	2
1. Innledning .....	3
1.1. Tilnærming.....	3
1.2. Formål med planarbeidet.....	3
1.3. Hva er en kystsoneplan? .....	3
1.4. Det kommunale plansystemet .....	4
1.5. Planavgrensning - kystkonturlinjen .....	4
1.6. Planer og utredninger som ligger til grunn for planen .....	4
2. Planprosess.....	5
2.1. Organisering .....	5
2.2. Medvirkning fra berørte parter.....	6
2.3. Medvirkning fra sektormyndigheter .....	7
2.4. Temakart .....	7
3. Viktige problemstillinger i forhold til miljø og samfunn.....	8
3.1. Fiskerier .....	8
3.2. Akvakultur .....	9
3.3. Nye og eksisterende områder til akvakultur .....	10
3.4. Hensynet til bestander av anadrom laksefisk (laks, sjøørret og sjørøye) og Reisafjorden som nasjonal laksefjord .....	11
3.5. Hensynet til kulturminner og kulturmiljø i kystsonen.....	11
3.6. Friluftsliv/rekreasjonsområder på sjøen .....	12
3.7. Forsvaret, øvingsområder- skytefelt .....	12
3.8. Havneområder og småbåthavner.....	13
3.9. Teknisk infrastruktur .....	13
3.10. Forurensning/støy .....	13
3.11. Dumping og deponerings områder for rene muddermasser .....	13
3.12. Vannforskriften.....	13
3.13. Havne og farvannsloven, farleder og fiskerihavner .....	14
3.14. Samfunnssikkerhet .....	14
4. Planbestemmelser .....	16



# 1. Innledning

## 1.1. Tilnærming

Kystsoneplanlegging mellom flere kommuner må sees i sammenheng med at kommune grenser sjelden er tilpasset de økologiske forholdene i havet. Havstrømmer forflytter enorme vannvolum uavhengig av grenser. Inndeling av kysten i adskilte produksjonsområder kan være en måte å redusere smittespredning. Kommune-grensene i Nord Troms går midt gjennom fjorder og sund og det er et stort behov for å se de ulike grenseområdene under ett. Forventet vekst i akvakultur-næringene har ført til større arealbehov på sjøen med påfølgende interesse-konflikter.

Det er store muligheter for videreutvikling av fiskeri- og havbruksnæringen i Nord-Troms. Samtidig er konkurransen om bruk av kyst- og havområdene økende. Det er blitt en økt bevissthet omkring den gjensidige påvirkningen mellom miljø og næringsvirksomhet, men også omkring hvordan ulike typer næringer påvirker hverandre. En effektiv og bærekraftig utnyttelse av områdene er derfor viktig.

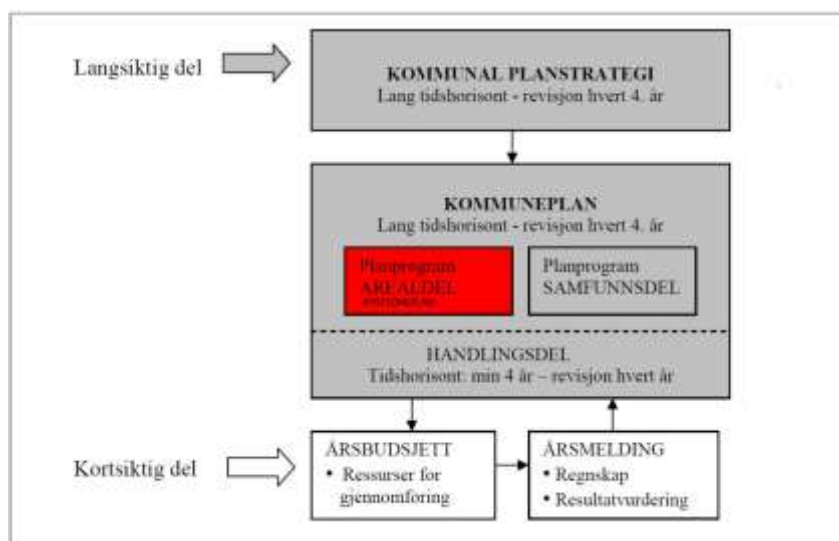
## 1.2. Formål med planarbeidet

Målet er å skape forutsigbarhet både for de som aktivt bruker sjøen til næring og de som bruker sjøen til rekreasjon. Planen skal også gi næringsutøvere, fiskere, oppdrettere og andre sjørettede næringer mulighet til økt verdiskapning i tråd med prinsippet om bærekraftig utvikling. Dette betyr at man må planlegge arealer både for bruk og for vern.

## 1.3. Hva er en kystsoneplan?

Alle kommuner skal, ideelt sett, ha en overordnet kommuneplan som omfatter en samfunnsdel og en arealdel. Arealdelen viser sammenhengen mellom framtidig samfunnsutvikling og arealbruk. Arealdelen skal vise hovedtrekkene i arealdisponeringa og se denne i lys av rammer og forutsetninger for hvilke nye tiltak og ny arealbruk som kan iverksettes. En kystsoneplan er den delen av arealplanen som omfatter sjøarealer.

## 1.4. Det kommunale plansystemet



## 1.5. Planavgrensning - kystkonturlinjen

Siden kommuneplanens arealdel skal revideres i begge kommuner, vil en av praktiske årsaker avgrense planområdet til å omfatte sjø (overflate, vann og havbunn) kystkonturlinjen innafor kommunegrensene til kommunene Nordreisa og Skjervøy. Avgrensninga er vist på plankartet. Det er i planarbeidet tatt hensyn til arealbruk og interesser i tilstøtende landområder til utbyggingstiltak.

I denne planen vil en ikke behandle friluftsliv/rekreasjonsområder/miljø/bomiljø og lekeområder på land. Bygningmiljø og estetikk herunder nye områder til bolig, hytter og småbåthavner og naust vil heller ikke få fokus i denne planen, da nevnte temaer behandles/ er behandlet i kommunenes arealplaner på land. Havneområder/småbåthavner, nye og gamle tatt med i kystsoneplankartet. Det er i planprosessen ikke kommet fram behov for nye havneområder.

## 1.6. Planer og utredninger som ligger til grunn for planen

- Fylkesplan for Troms 2010 - 2013
- Gjeldende kommuneplaner (areal og samfunnsdel) for Nordreisa, Skjervøy og tilgrensende kommuner.
- Kommunale og regionale planstrategier.
- Gjeldende reguleringsplaner
- Rapporter og utredninger etc.
- Planer under arbeid herunder areal og samfunnsdel kommuneplan.
- Kommuneplanens handlingsdel for Nordreisa kommune 2012 – 2025 (under sluttbehandling)
- Strategisk næringsplan i Skjervøy kommune 2009-2012
- Utkast til kommuneplan Skjervøy kommune 2006-2016 Samfunnsdel (ble ikke behandlet politisk).

## 2. Planprosess

Planprosessen er kjørt i tråd med kravene i plan- og bygningsloven knyttet til varsel om oppstart av planarbeid, høring/fastsetting av planprogram samt offentlig ettersyn.

### 2.1. Organisering

Arbeidet er organisert som et prosjekt, ledet av Svein Solberg som prosjektleder.

Fra Nordreisa kommune har Hanne Henriksen deltatt aktivt i prosessen med deltakelse på folkemøter, med naturmangfolds beskrivelser mv. Troms fylkeskommune har delfinansiert prosjektet og bidratt med råd og veiledning. Nord-Troms Plankontor ved Birger Storaas har utarbeidet alt kartmateriell

#### *Kystsoneplanutvalget for Nordreisa og Skjervøy*

Kystsoneplanutvalget for Nordreisa og Skjervøy har hatt den politiske ledelsen av arbeidet med planen og ansvar for å fremme planen til endelig politisk behandling i de ulike kommuner. Engasjement til dette utvalget har vært avgjørende og viktig for planforslaget som nå er under sluttbehandling.

Faste representanter Kystsoneplanutvalget for Nordreisa og Skjervøy:

Vidar Langeland, Skjervøy FRP(leder), Geir H. Sagelv, Nordreisa Høyre (nestleder), Harry Kristiansen, Nordreisa AP, Knut M. Pedersen Nordreisa AP, Solveig Fagerheim, Skjervøy AP og Leif Peder Jørgensen, Skjervøy SP.

#### *Faglige innspill og støttefunksjoner*

Faglige innspill og støttefunksjoner har en fått gjennom prosjektledere i det fylkesomfattende kystsoneplanprosjektet som Troms Fylkeskommune, i den enkelte kommune og av medarbeidere på Nord-Troms plankontor.

Som diskusjonspartnere og rådgivere har en brukt fagpersoner fra Fiskeridirektoratet, Fylkesmannen i Troms, Mattilsynet, Sametinget og Troms fylkeskommune mfl. Dette er i stor grad gjort gjennom å delta på regionalt planforum, jf. plan- og bygningsloven § 5-3. Troms Fylkeskommune har underveis arrangert 2 planforum hvor vi har deltatt.

#### *Arbeidsgrupper*

Underveis i arbeidet ble avklart at enkelte temaer skal tillegges spesiell vekt i prosessen. Derfor ble det etablert arbeidsgrupper som har jobbet med konkrete, relevante temaer i tilknytning til planprosessen.

Følgende arbeidsgrupper ble etablert med utgangspunkt i disse temaer:

- Tradisjonelt fiskeri
- Akvakultur/havbruk
- Miljøinteresser, herunder friluftsliv, kulturminner, og naturbasert turisme (med hovedvekt på sjø og strandsone).

Disse gruppene har hatt som oppdrag å komme med en situasjons beskrivelse på sine felt, samt hvordan de mener framtida bør bli. Innspill fra arbeidsgruppene har vært viktig for framlagte planforslag.

Opplysninger om kommunaltekniske innretninger og infrastruktur (herunder kaier, flytebrygger, småbåthavner, sjøkabler etc.) er innhentet lokalt i den enkelte kommune.

## 2.2. Medvirkning fra berørte parter

Første fase av arbeidet har vært utarbeidelse av forslag til planprogram. Planprogrammet var ute på høring til berørte myndigheter og interesseorganisasjoner fra 08.11.2012 til 02.01.2013. Samtidig med at forslag til planprogram ble vedtatt sendt ut på høring, ble det vedtatt varsel om oppstart av arbeidet med å rullere/utarbeide felles kystsoneplan for kommunene Nordreisa og Skjervøy. Dette ble politisk behandlet av Skjervøy kommune, i formannskapet 05.11.2012, og av Nordreisa kommune, i driftsutvalget 08.11.2012.

11.12.2013 ble det avholdt et orienteringsmøte spesielt for fiskere fra Nordreisa og Skjervøy i kommunestyresalen på Skjervøy. Formålet var å orientere om det oppstartede planarbeidet og å få satt ned arbeidsgrupper av fiskere. Det var enighet om å sette ned 3 grupper, en i Nordreisa, en på Skjervøy og en på Arnøya.

I tillegg ble det avholdt to forhåndsannonserte åpne folkemøter, et på Storslett (17.12.2013) og et på Skjervøy (18.12.2013). Planprogrammet etter høring ble behandlet og vedtatt av Kystsoneplanutvalget for Nordreisa og Skjervøy 04.04.2013.

### *Kronologisk har følgende møter vært avholdt og følgende gjort:*

05.11.2012	Vedtak høringsutkast planprogram og oppstart, samt delegeringsvedtak til eget planutvalg	Skjervøy formannskap
08.11.2012	Vedtak høringsutkast planprogram og oppstart, samt delegeringsvedtak til eget planutvalg	Driftsutvalget i Nordreisa
11.12.2012	Orienteringsmøte for fiskere fra Nordreisa og Skjervøy	Skjervøy
17.12.2012	Forhåndsannonserte åpent folkemøte om planarbeidet	Storslett
18.12.2012	Forhåndsannonserte åpent folkemøte om planarbeidet	Skjervøy
16.01.2013	Orienteringsmøte for oppdrettere fra Nordreisa og Skjervøy	Skjervøy
16.01.2013	Møte med fiskere fra Arnøya	Akkarvik
17.01.2013	Møte med fiskere fra Nordreisa	Plankontoret
04.02.2013	Konstituering av kystsoneplanutvalget for Nordreisa og Skjervøy	Storslett
18.04.2013	Planforum planprogram	Fylkeskommunen
29.04.2013	Møte med Skjervøy båtforening og Nordreisa dykkerklubb kartlegging	Skjervøy
02.05.2013	Møte med arbeidsgruppe grønne interesser, presentasjon av bl.a. innspill fra oppdrett. Forberedelse innspillsmøte 18.06.2013	Storslett
15.05.2013	Møte fiskere fra Nordreisa presentasjon av bl.a. innspill fra oppdrett. Forberedelse innspillsmøte 18.06.2013	Storslett
15.05.2013	Møte fiskere fra Skjervøy presentasjon av bl.a. innspill fra oppdrett. Forberedelse innspillsmøte 18.06.2013	Skjervøy
13.06.2013	Møte fiskere fra Arnøya - presentasjon av bl.a. innspill fra oppdrett. Forberedelse innspillsmøte 18.06.2013	Akkarvik
18.06.2013	Møte i kystsoneplanutvalget for Nordreisa og Skjervøy	Skjervøy
18.06.2013	Åpent innspillsmøte på kulturhuset 18-22 med innspill fra alle 3 arbeidsgrupper.	Skjervøy
06.09.2013	Møte i kystsoneplanutvalget for Nordreisa og Skjervøy arbeidsplan	Storslett

27.09.2013	Dialogmøte mellom fiskere og oppdrettere om områdene på Haukøya.	Skjervøy
30.01.2014	Møte i kystsoneplanutvalget for Nordreisa og Skjervøy prioriteringsmøte	Storslett
28.03.2014	Møte i kystsoneplanutvalget for Nordreisa og Skjervøy Høringsutkast vedtatt	Skjervøy
29.04.2014	Forhåndsannonsert åpent folkemøte om høringsutkast til plan	Storslett
06.05.2014	Forhåndsannonsert åpent folkemøte om høringsutkast til plan	Skjervøy
12.06.2014	Innsigelser til kystsoneplan for Skjervøy og Nordreisa drøftingsmøte	Fylkesmannen
24.06.2014	Innsigelser drøftingsmøte med fiskere, Fiskeridirektoratet og Sametinget	Fiskeridirektoratet
25.06.2014	Møte i kystsoneplanutvalget for Nordreisa og Skjervøy – Beh. Av innsigelser	Skjervøy
28.08.2014	Orienteringsmøte mellom kystsoneplanutvalget fiskere, Sametinget innsigelser	Skjervøy

### **Folkemøter**

På selve planforslaget er det avholdt følgende åpne forhåndsannonserte folkemøter:

I Nordreisa Kommune: På Storslett 29. april 2014.

I Skjervøy Kommune: På Skjervøy 6. mai 2014.

## **2.3. Medvirkning fra sektormyndigheter**

Sektormyndighetene er orientert om planarbeidet gjennom varsel om planoppstart og høringsrunde på planprogrammet og planforum i Tromsø 23.01.2014. Innspill fra disse er vurdert og tatt med i selve planen.

Disse har hatt en aktiv rolle i planprosessen gjennom planforum og som diskusjonspartner på ulike problemstillinger underveis:

- Fylkesmannen i Troms
- Fiskeridirektoratet, Region Troms
- Troms fylkeskommune
- Sametinget
- Kystverket, Troms og Finnmark
- Reindrifta, Reindriftsforvaltningen i Vest-Finnmark.
- Statens Vegvesen Troms

## **2.4. Temakart**

Det er utarbeidet syv temakart for ulike formål:

- Fiskeri - oppvekstområder- gyteområder.
- Fiskeri – område for passive fiskeredskaper og lokaliteter for akvakultur.
- Fiskeri – områder for aktive fiskeredskaper og lokaliteter for akvakultur.
- Ankringsplasser, dykkermål, rekreasjonsområder på sjøen og laksesett.
- Aktsomhetsområde skred.
- Gammel kystsoneplan for Skjervøy.
- Gammel kystsoneplan for Nordreisa.

## 2.5. Viktige problemstillinger i forhold til miljø og samfunn

I henhold til plan- og bygningsloven skal det gjennomføres en konsekvensutredning av nye utbyggingsområder i forslaget til arealplan. Som utbyggingsformål regnes arealer avsatt for akvakultur og til kombinert formål FFA (områder avsatt fiske, farled og akvakultur) og FFB (områder avsatt industri, kai og akvakultur).

Naturmangfoldsloven (Lov 2009 -06-19 nr. 100) er sentral i utredningen. Lovens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden.

Konsekvensutredning av utbyggingstiltak i kystzoneplanen for Nordreisa og Skjervøy utredes kun nye arealer. Vurderingen tar utgangspunkt i arealformålets konsekvens for samfunnsviktige og miljømessige tema. I konsekvensutredningene brukes tilgjengelig/kjent informasjon. Eksisterende akvakulturanlegg har det ikke skjedd noen endring på utover det at en har avgrenset områdene de er lokalisert på. Derfor er de ikke konsekvens vurdert. Konsekvensvurderingen med en forenklet en risiko- og sårbarhetsanalyse gjøres som vedlegg til denne planen.

## 2.6. Fiskerier



Foto: Dag Mollan

Åpen gruppe kan til sammen fiske 600 tonn torsk. I tillegg kan begge gruppene fiske fritt på uregulerte fiskeslag (sei, hyse, kveite, uer osv.) (2013 tall). Ungdom som ønsker å satse på fiskeri, starter som oftest med egen båt i åpen gruppe (kilde: <http://www.fiskeridir.no>).

Skjervøy kommune har et fiskebruk i Årviksand og på Skjervøy. Fiskemottak i Akkarvik og i Arnøyhamn.

I Nordreisa kommune har 43 personer fiske som hovedyrke (fiskermanntallets liste B) og 20 personer har fiske som deltidsyrke (liste A) per 1. januar 2013. Gjennomsnittsalderen er her på hhv. 48 og 59 år.

Pr. 1. januar 2013 er det 10 fiskefartøy med fartøykvoter i lukket gruppe og 20 fartøy under 10 meter i åpen gruppe. Som på Skjervøy er de fleste båtene i lukket gruppe, mellom 10 og 11 meter, med rett til å fiske torsk, hyse og sei. Det største fartøyet i lukket gruppe i Nordreisa er rett under 15 meter, og driver med fjordrekestråling og seinotfiske i tillegg. Til sammen kan fartøyene i lukket gruppe fiske om lag 709 tonn torsk. I åpen gruppe kan det til sammen fiskes 440 tonn torsk (2013 tall). Også her kan begge gruppene i tillegg fiske fritt på uregulerte fiskeslag. Ungdom som ønsker å satse på fiskeri, starter som oftest med egen båt i åpen gruppe.

Nordreisa kommune har et fiskemottak i Sørkjosen som driftes av Nordreisa Fiskarlag. Videre er det et privateid mottak på Havnnes. I tillegg er det noen småskalaprodusenter av fiskemat i kommunen. Mottak, produksjon og eksport av fiskeprodukter har pågått på Havnnes siden 1868. Tørrfiske derfra er sannsynligvis den mest kjente eksportartikkelen fra Nordreisa kommune ute i Europa.

## 2.7. Akvakultur



*Foto: Otto Andreassen. Arnøya bakerst, Kågen oppe til høyre, Vorterøy, Follesøya Store og Lille og litt av Uløya nederst til høyre. På østersida av Vorterøya ser en oppdrettsanlegget Kåvika til Lerøy Aurora AS.*

For akvakulturnæringa er sjøareal en viktig produksjonsfaktor. Nord-Troms har gode forhold for produksjon av laks. Tilgang på nye og gode lokaliteter er en forutsetning for videre utvikling av næringen. Ny kunnskap, ny teknologi kombinert med nye krav til sykdoms-bekjempelse gjør at en nå ønsker å ta i bruk nye og mer vær eksponerte lokaliteter. Innen havbruk er det seks tillatelser for laks og ørret, samt en for blåskjell i Nordreisa kommune. Til sammen er det rundt 15 årsverk direkte knyttet til lakseoppdrett. Havbruksnæringen gir også sysselsetting i kommunene på leverandørsiden, spesielt transport (med ca. 50 årsverk). I Skjervøy kommune er det i dag åtte tillatelser for laks og ørret, samt to slakterier. Det er til sammen rundt 20 årsverk direkte knyttet til lakseoppdrett. Havbruksnæringen fører også til sysselsetting i kommunen på avledet virksomhet, spesielt slakterivirksomhet med ca. 100-110 årsverk.



## 2.8. Nye og eksisterende områder til akvakultur

Alle eksisterende oppdrettslokaliteter, A1 – A19, har fått avgrenset sine arealer, slik at de er tilpasset framtidig behov. Alle fortøyninger får plass innenfor det avsatte arealet. I tillegg er det foreslått 10 nye oppdrettslokaliteter i planen:

Kart ref.	Loknr.	Lok navn	Kapasitet i tonn	Art	Areal ramme	Total areal	Selskap
A1	30217	Storelva	3590	Laks	50	487	Arnøylaks AS
A2	10720	Kjellvågodden	2700	Laks	43	340	Arnøylaks AS
A3	28476	Lauksund Kai	325	Laks	Slakteri		Arnøylaks AS
A4	32357	Skaret slakteri	300	Laks	Slakteri		Arnøylaks AS
A5	19915	Sommerfjøssetta	2700	Laks	21	1025	Arnøylaks AS
A6	33097	Skjervøy V	3600	Laks	127	2807	Arnøylaks AS
A7	27737	Skjervøy slakteri	900	Laks	Slakteri		Lerøy Aurora AS
A8	13949	Hagebergan	3120	Laks	96	1950	Eidsfjord Sjøfarm AS
A9	30117	Skognes	3590	Laks	38	1702	Arnøylaks AS
A10	10783	Hamneidet	1800	Laks	31	534	Eidsfjord Sjøfarm AS
A11	31457	Skarvesteinen	5400	Laks	88	1901	Lerøy Aurora AS
A12	16736	Kåvika	5400	Laks	120	2121	Lerøy Aurora AS
A13	16015	Russelva	3500	Laks	102	2653	Eidsfjord Sjøfarm AS
A14	10726	Uløybukt	3100	Laks	34	1771	Arnøylaks AS
A15	10724	Klokkstein	3600	Laks	79	1937	Salmar Nord AS
A16	10750	Uløy	3600	Laks	79	1954	Salmar Nord AS
A17	15535	Kjempebakken		Blåskjell	10	20	Lyngsskjellan ANS
A18	15567	Kågen	5400	Laks	103	2028	Lerøy Aurora AS
A19	10723	Klauvnes	2700	Laks	8	1498	Arnøylaks AS
A22	Ny	Follesøy		Laks	60	4226	
A23	Ny	Kjølmangen Sør		Laks	60	2825	
A24	Ny	Vorterøy Vest		Laks	60	2130	
A25	Ny	Kjølmangen Nord		Laks	60	1550	
A28	Ny	Laukøya		Laks	60	1406	
A29	Ny	Haukøya Vest		Laks	60	810	
A30	Ny	Haukøya Øst		Laks	60	842	
Sum areal ramme og fortøyninger bunn:					1569	48825	Dekar

*I tabellen over er det redegjort for hvilke oppdrettsområder som tas inn og opprettholdes i dette planforslaget.*



## 2.9. Hensynet til bestander av anadrom laksefisk (laks, sjørørret og sjørøye) og Reisafjorden som nasjonal laksefjord



Nordreisa kommune har fire vassdrag med bestander av anadrom laksefisk; Reisavassdraget, Oksfjordvassdraget, Rungadalsvassdraget og Rotsundelva, mens det er to mindre vassdrag med slike bestander i Skjervøy kommune; Nord-Rekvikelva og Årvikelva - (jf. <http://villaksportalen.no/lakseregisteret>).

Bestandene av anadrom laksefisk skal ivaretas i forhold til samfunnsvirksomhet. Utfordringen er imidlertid stor i forhold til oppdrettsnæringen. Det ligger ei særlig utfordring i å ivareta det nasjonale laksevassdraget Reisaelva med tilhørende nasjonal laksefjord (jf. forskrift om særlige krav til akvakulturrelatert virksomhet i eller ved nasjonale laksevassdrag og nasjonale laksefjorder, fastsatt av Fiskeri og kystdepartementet 22.06.09). Ut over dette gis det overordna føringer i St.prp.nr.32 (2006-2007), hvor det presiseres at summen av endringene oppdrettsaktiviteten står for over tid ikke skal medføre økt, men snarere redusert risiko, for villaksen. Det skal også tas rimelig hensyn til de bestander og fjordområder som ikke har fått status som nasjonale laksevassdrag og -laksefjorder. I tillegg til laks skal det også tas hensyn til bestander av sjørørret og sjørøye. Spesielt viktige bestander av disse artene har man i Oksfjord- og Reisavassdraget. Med hensyn til virkninger av oppdrett på bestander av anadrom laksefisk må også mulig påvirkning på bestander i nabokommuner vurderes.

I påvente av revisjon av veileder for behandling av oppdrettssaker fra 1999, har Direktoratet for naturforvaltning i informasjonsskriv av 07.07.09 gitt nærmere føringer hvordan oppdrettssaker skal håndteres i forhold til hensynet til vill laksefisk. Direktoratets føringer legges derfor til grunn for planarbeidet, inntil revisjon av den gamle veilederen foreligger.

## 2.10. Hensynet til kulturminner og kulturmiljø i kystsonen

Fokus på kulturminner, både i strandsonen og under vann, har vært viktig i planprosessen. Planområdets kulturhistorie er prega av 10 000 år med kulturmøter. Her har samer, nordmenn og kvener levd side om side i århundrer. Kulturminner og gamle bosettings tufter finner en i stor grad i kystsonen i avskjerma bukter og vikar. Alle nye tiltak i planen vil ligge fra 50 m til 600 m fra kulturminnene, og da er det snakk om ankerfester under vann som ikke synes. Faste installasjoner som ringer og flåter, vil de nærmeste være ca. 100 – 600 m fra land.

## 2.11. Friluftsliv/rekreasjonsområder på sjøen



Foto Dag Mollan

Friluftslivsinteresser på sjøen er kartlagt i løpet av planprosessen, herunder kartlegging av mye brukte friluftsområder i kystsonen. Dette kan for eksempel være bukter og vikene som blir brukt både av folk som kommer gående eller som kommer sjøveien med båt. Kartlegging er gjort i samarbeid med båtforeninger, dykkerforeninger, reiselivsforeninger, bedrifter som driver med sjøbasert turisme og andre interesserte foreninger og /personer. Et eget temakart som viser slike områder er utarbeidet.

## 2.12. Forsvaret, øvingsområder- skytefelt



Foto: <http://forsvaret.no>

Forsvaret har to store øvingsområder/skytefelt, et som strekker fra vest på Uløya og over til Lyngen halvøya og et som er nord for Laukøy og øst for Arnøy. Forsvaret er avhengig av øvingsområder som gir muligheter for realistisk, meningsfylt og resultatgivende virksomhet. Forsvarets krav til øvingsområder kan ofte være omfattende på grunn av strenge sikkerhetskrav og fordi operative avdelinger trenger store arealer for å kunne øve realistisk. For å oppnå målsettingen om at forsvaret sikres egnet øvingsareal og at øvrige interessenter så vidt mulig tilgodeses gjennom flerbruksplaner bør følgende være retningsgivende i planleggingen: Der det er mulig legges det til rette for flerbruk av Forsvarets øvingsområder.

### 2.13. Havneområder og småbåthavner



Foto: Svein Solberg

Behov for areal til etablering av nye havneområder og småbåthavner er bl.a. vurdert i arealdelen i kommuneplanen for Nordreisa. Dette vil også bli vurdert i Skjervøy kommunes areadel. I Skjervøy kommune er det ikke kommet inn forslag til nye områder på dette feltet. Derfor blir ikke dette vurdert særskilt i denne planen

### 2.14. Teknisk infrastruktur

Nødvendig struktur som må/bør på plass av: vei, kollektiv dekning, vann og avløp, energiløsninger og behov vurderes i arealdelen i kommuneplanene.

### 2.15. Forurensing/støy

Siden 2005 har det vært obligatorisk for alle oppdrettsanlegg i sjø å gjennomføre en trendovervåking av miljøet, også kalt MOM-undersøkelse. Denne overvåkingen skal oppfylle krav fastsatt i NS 9410:2007 og skal utføres av et kompetent organ. MOM står for Matfiskanlegg-Overvåking-Modellering og er en standardisert metode (NS 9410:2007) for analyse av miljøpåvirkningen som driften påfører bunnen rundt og under en oppdrettslokalitet. Alt dette er hjemlet i Forskrift om drift av akvakulturanlegg (akvakulturdriftsforskriften) § 35. Miljøovervåkning

En MOM-undersøkelse er et viktig verktøy for overvåking av bunnmiljøet under og rundt et oppdrettsanlegg. God kunnskap om og oppfølging av miljøforholdene kan bidra til å forbedre levemiljøet for fisken, øke tilveksten og ta vare på det biologiske mangfold under og i området rundt anlegget.

Utover dette er det er ikke kjent at det er spesielle utfordringer tilknyttet forurensing tilknyttet de nye akvakultur områdene. Mht. støy opplever noen at vedvarende summing fra diesellaggregat kan virke forstyrrende. Denne type støy kan en med enkle tiltak dempe ned.

### 2.16. Dumping og deponerings områder for reine muddermasser

Det er foreslått 6 slike områder i planen. D1 Årviksand, D2 Utløpet av Grunnfjorden, D3 Område øst av Ramnes (Skjervøy), D4 Område Sokkelvika, D5 Oksfjorden mellom Klubbenes og Arneng og D6 Vest for sørspissen av Uløya.

### 2.17. Vannforskriften

I arbeidet med kystzoneplanen for Skjervøy og Nordreisa vil en forholde seg til det pågående arbeidet Vannregionmyndigheten (VRM) for vannregion Troms gjør. I den grad nye tiltak, som foreslås i

kystsoneplanen, er av en slik art at det utgjør en fare for at vannkvaliteten forringes/endres, vil dette bli utredet etter bestemmelsene i Forskrift om konsekvens-utredninger.

## 2.18. Havne og farvannsloven, farleder og fiskerihavner

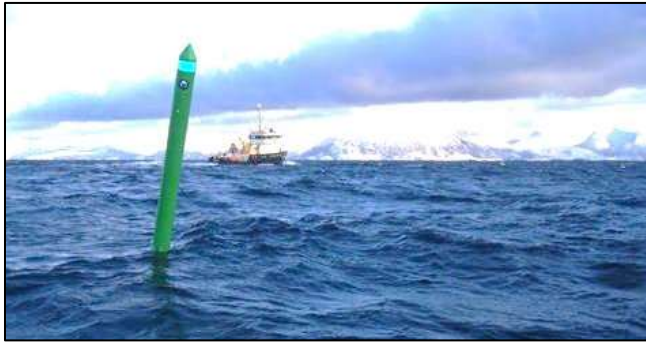


Foto: Kystverket

Planen vil i tråd med loven legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer

## 2.19. Samfunnssikkerhet

Planleggingen skal fremme samfunnssikkerhet ved å forebygge risiko for tap av liv og helse, miljøverdier, materielle verdier mv. Særlig vurderinger knyttet til naturfarer står sentralt å innarbeide i kystsoneplanleggingen. Klimaendringene setter økte krav til det forebyggende arbeid og behovet for å gjøre klimatilpasninger. I tillegg til økt fare for ras og flom, vil særlig havnivåstigning være forhold som det i økende grad må tas hensyn til i planleggingen.

Det er gjennomført konsekvensutredning for alle nye tiltak kystsoneplanen basert på tilgjengelig/-kjent informasjon, noe som er i tråd med kravet i forskriften. Dette betyr at det ikke er gjort særskilte grunnlags-undersøkelser for å vurdere egnethet av nye, foreslåtte utbyggingsområder (herunder oppdrettslokalteter). Slike undersøkelser må gjøres av tiltakshaver selv i videre prosesser på detaljnivå.

En forenklet risiko- og sårbarhetsanalyse er utført i forbindelse med konsekvensvurderingen..

Analysen omfatter vurderinger både av risiko som utbyggingsområdene kan bli påvirket av, og risiko som utbyggingen kan føre til. Målet er å avdekke hva ulike tiltak i planen har å si for mennesker eller omgivelser. I ROS-analysen tas det utgangspunkt i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps veileder. Skredfare, værforhold herunder vind og bølgepåvirkning er forhold som er vurdert.

I Rotsund, Uløysida, Maursund, Laukøy og på store deler av Arnøya, i Lauksundskaret til Arnøyhamn og på begge sider av Langfjorden, kan skred nå ned til sjøen. Det er i første rekke snøskred, men enkelte steder også jord- og steinskred, som kan være en potensiell fare for tekniske installasjoner langs kyststripa.





Foto: Arne Samuelson

I januar 2013 gikk det et snøskred som var svært nært til å ødelegge merdene på oppdretts-lokaliteten Uløy i Rotsund. 2 lokaliteter vurdert av NGI. I tillegg ligger lokalitet A 17, Kjempebakken, i denne skredsonen.



Nedising av oppdrettsflåte under Narve januar 2006  
Foto: Dagfinn Lilleng, Fiskeridirektoratet.

Av værforhold kan ising utgjøre en fare for skade på oppdrettsanlegg. Dette gjelder både nedising av installasjoner og fjordis i drift. Rotsundområdet er i perioder utsatt av isflak fra Skogholmen. Nedising av installasjoner inntreffer gjerne under sterk kulde og landvind, da på vindutsatte områder. Det er ikke systematisk samlet inn opplysninger omkring dette for kommunene som helhet. Det er spesielt flytende oppdrettsanlegg som er utsatt for disse problemene, og isforhold bør spesielt vurderes ved plassering av slike.

Sterk vind og bølger kombinert med ising kan også gjøre stor skade, og noen områder er mer utsatt enn andre. Ekstremværet Narve var et ekstremvær som rammet Norge fra 17. til 22. januar 2006. Dette førte til sterk vind og fallende temperatur i Nord-Trøndelag, Nordland, Troms og Finnmark. Mest uvanlig ved hendelsen var den kraftige vindens lange varighet, samt at den kom fra øst-sørøst. Dette medførte at oppdrettsanlegg havarte i Nord-Troms med påfølgende rømminger av fisk.

### 3. Planbestemmelser

Plankartet for kystsonen med tilhørende bestemmelser er et juridisk bindende dokument, og hjemlet i Plan- og bygningsloven av 01.07.2009 i § 11-7, pkt. 6. Det vil si at det ikke er anledning til å ta i bruk, dele og eller bebygge eiendom på annen måte enn det som er fastsatt på plankartet eller i bestemmelsene.

Retningslinjene er kun av veiledende karakter og kan ikke brukes som hjemmelsgrunnlag for vedtak etter denne planen. Retningslinjene er ment å være retningsgivende, og skal ligge til grunn for kommunenes saksbehandling i saker som berører arealer i planområdet. Retningslinjer følger bestemmelsene og er angitt i kursiv.

**I nummereringen av FFA og A områder er det en del hull. Årsaken til dette er at en del områder er fjernet underveis i prosessen. Alle områder vil bli renummerert i endelig plan.**

#### § 1 Generelle bestemmelser

<b>Bestemmelser</b>	<b>Retningslinjer</b>
<p><b>1.1 Formål</b></p> <p>a) Kystsoneplanen for kommunene Nordreisa og Skjervøy kommune skal være forutsigbar og langsiktig for brukere av sjøarealene.</p> <p>b) Kystsoneplanen skal bidra til næringsmessig utvikling og sikre arealbruk for fiske, akvakultur, transport, turisme, ferdse, fritidsbruk samt ivareta miljøinteresser.</p> <p><b>1.2 Planer som skal fortsette å gjelde</b></p> <p>Reguleringsplaner i sjø og som grenser til sjø: I Nordreisa kommune: 19421987_001 (Boligområde Sandbukta 1) 19422003_005 (Fiskerihavn Oksfjord) 19422002_002 (Campingplass Fosselv-Straumfjord) 19422005_001 (Hyttefelt 66/4 Straumfjord) 19422005_003 (Hyttefelt Storvik) 19421979_008 (Sørkjosen 4) 19422007_001 (Flyplass) 19422001_007 (Renseanlegg Endring Sørkjosen Øst 3) 19421979_003 (Sørkjosen øst 3 havna) 19422004_003 (Rassikring Gjøvarden) 19422003_004 (Hytteområde 83/1 Trollbergan) 19422001_004 (Hytteområde 83/5 Trollvika Hamneidet) 19422007_003 (Hytteområde Storhamna) 19422006_002 ( Sjøhus- og småbåtanlegg 86/2 Klokkarhamn) 19422009_007 (FV 357 Havnes) 19422009_005 (Hytteområde 81/5 Mellomberget Vest-Uløya) 19422007_008 (Hytter – Reiselivsbygg 79/1 Spåkenes) 19422009_006 (Hyttefelt Storsletta Vest-Uløya).</p> <p>I Skjervøy kommune (Skjervøy kommune har ikke plan id på sine planer): Indre Havn, Jekthamn – Vorterøya, Djupdalen – Vorterøya, Kobbepollen, Haugsnes, Arnøyhamn Industriområde, Lauksund Havn, Storbukta Industriområde, Skattøra, Hollendervika, Sandvågahaugan, Sandvågen, Fiskenes, Ytre Havn, Skjervøy sentrum og Industriområdet indre Havn. <i>Jfr. Pbl. § 11- 8, pkt. f).</i></p>	
<p><b>1.3 Forhold til kommuneplanens arealdel:</b></p> <p>Kystsoneplanen skal gjelde i tillegg til og komplettere kommuneplanens arealdel på land i de respektive kommunene.</p>	

## § 2 KpBestemmelsesområder

<b>Bestemmelser</b>	<b>Retningslinjer</b>
<p><b>Dumpingsområde for reine muddermasser</b></p> <p>2.1 Det er tillatt å dumpe reine muddermasser i områdene D1 – D6</p>	<p>Definisjon:</p> <p>D1 Årviksand</p> <p>D2 Utløpet av Grunnfjorden</p> <p>D3 Område øst av Ramnes (Skjervøy)</p> <p>D4 Område Sokkelvika</p> <p>D5 Oksfjorden mellom Klubbenes og Arneng.</p> <p>D6 Vest for sørspissen av Uløya</p>
<p>2.2 Dette området er avsatt til område for sjøkabler og vannledninger mellom Kågen og Skjervøy. I dette området er det ankring forbudt.</p>	<p>BestOmr_1 Sandøra - Kågen</p> <p>Område for legging av sjøkabler og vannledninger.</p>
<p>2.3 Farledsflate i plankartet</p>	<p>BestOmr_2 Farledsflate</p> <p>Kystverket har ansvaret for farledene på sjø og installasjonene som knyttes til disse.</p>

## § 3 Bruk og vern av sjø og vassdrag

<b>Bestemmelser</b>	<b>Retningslinjer</b>
<p><b>3.1 Områder avsatt til akvakultur A</b></p> <p>a) Hele anlegget, med fortøyninger, forflåte og evt. boliger på sjø skal ligge innenfor områdene hvor det tillates akvakultur.</p> <p>b) I de tilfeller området grenser til et FFA område kan fortøyninger lokaliseres utfor A området etter bestemmelsene i FFA områdene.</p> <p>c) Opphalertau skal trekkes inn til anleggets ramme-fortøyninger.</p> <p>d) Fortøyninger må ikke hindre fri ferdsel for mindre fartøy mellom anlegget og land.</p> <p>e) Det er tillatt til å drive fiske etter rognkjeks for mindre fartøy mellom faststående anlegg og land.</p> <p>f) Fortøyninger til A29 legges på minimum 25 meters dybde og Fortøyninger til A30 legges på minimum 10 meters dybde.</p> <p>g) Det skal ikke flyttes eller plasseres anlegg i områder hvor det er fare for snø- og steinsprang etter NGI sitt faresone kart. Ved søknad om slikt tiltak, skal forholdet til snø -og steinskred være dokumentert og forslag om avbøtende tiltak være innarbeidet i søknaden før saken sendes ut til offentlig ettersyn.</p> <p>Jfr. Pbl. § 11-11, pkt. 1, 3 og 7.</p>	<p><b>Områder hvor akvakultur er tillatt</b></p> <p>På følgende områder er akvakultur tillatt i planen:</p> <p>A 1: 30217 Storelva</p> <p>A 2: 10720 Kjellvågodden</p> <p>A 3: 28476 Lauksund kai slaktemerd</p> <p>A 4: 32357 Skaret slaktemerd</p> <p>A 5: 19915 Sommerfjøsletta</p> <p>A 6: 33097 Skjervøy v</p> <p>A 7: 27737 Skjervøy slaktemerd</p> <p>A 8: 13949 Hagebergan</p> <p>A 9: 30117 Skognes</p> <p>A 10: 10783 Hamneidet</p> <p>A 11: 31457 Skarvestein</p> <p>A 12: 16736 Kåvika</p> <p>A 13: 16015 Russelva</p> <p>A 14: 10726 Uløybukt</p> <p>A 15: 10724 Klokkstein</p> <p>A 16: 10570 Uløy</p> <p>A 17: 15535 Kjempebakken blåskjell</p> <p>A 18: 15657 Kågen</p> <p>A 19: 10723 Klauvnes</p> <p>A 22: NY Follesøy</p> <p>A 23: NY Kjølningen Sør</p> <p>A 24: NY Vorterøy Vest</p> <p>A 25: NY Kjølningen Nord</p> <p>A 28: NY Laukøya Sør</p> <p>A 29: NY Haukøya Vest</p> <p>A 30: NY Haukøya Øst</p> <p>Retningslinjer til pkt e):</p> <p>Utredningen skal gjennomføres etter NVE sin veileder 2/2011: «flom- og skredfare i arealplanar»</p> <p>Kostnader til skredundersøkelser og eventuelle sikringstiltak, skal bæres av forslagsstiller</p>

<b>Bestemmelser</b>	<b>Retningslinjer</b>
<p><b>3.2 Områder avsatt fiske, farled og akvakultur FFA</b></p> <p>a) Fortøyninger fra akvakulturanlegg kan strekke seg inn i FFA områdene 1 til 16 dypere enn -20 m.</p> <p>b) Kystverket skal i hvert enkelt tilfelle godkjenne plassering av fortøyninger som strekker seg inn i område for farled.</p> <p>c) Akvakulturanlegg kan etter tillatelse fra Kystverket etableres i overflata i FFA områdene.</p> <p>d) Kostnader til en eventuell omskjerming av fyrlykter, evt. andre tiltak påhviler tiltakshaver.</p> <p>Jfr. Pbl. § 11-11, pkt. 1, 3 og 7.</p>	<p><b>FFA områder:</b></p> <p>FFA 1: Sommerfjøssetta  FFA 3: Skognes  FFA 4: Klokkstein  FFA 5: Uløy  FFA 6: Kåvika  FFA 7: Kågen  FFA 8: Kjølmannen Nord  FFA 9: Skarvestein  FFA 10: Laukøya Sør  FFA 11: Klauvnes  FFA 12: Russelva  FFA 13: Uløybukt  FFA 14: Kjellvågodden  FFA 15: Storelva  FFA 16: Hagebergan</p>



<b>Bestemmelser</b>	<b>Retningslinjer</b>
<b>3.3 Områder avsatt fiske, havn, industri og akvakultur FHNA</b>  Jfr. Pbl. § 11-11, pkt. 1, 3 og 7.	<b>FHNA områder:</b> FHNA 1: Storbukta FHNA 2: Sandøra
<b>3.4 Områder med status som fiskerihavn og havn</b>	Fiskerihavner og havner:  FH1 Årviksand FH2 Lauksund FH3 Skjervøy FH4 Sørkjosen  Alle disse havnene har egne gjeldende reguleringsplaner og tiltak i disse havnene skal i hvert enkelt tilfelle også godkjennes av kystverket.
<b>3.5 Områder med status som havn</b>	Havner: H1 Arnøyhamn H2 Oksfjord H3 Klubbenes  Alle disse havnene unntatt Klubbenes, har egne gjeldende reguleringsplaner. Klubbenes er tatt med i arealdelen i kommune-planen for Nordreisa kommune.
<b>3.6 Fiskeområder F:</b> a) I områdene som er avsatt til fiskeområde er akvakultur ikke tillatt. Områdene omfatter viktige fiskeområder med passive og med aktive redskaper.	Vedtatte nødhavner: Det er to nødhavner i kommunene, begge i kategori 2: Langfjord og Lauksund. Nødhavnene skal ikke båndlegges i arealplaner eller reguleringsplaner
<b>3.7 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone</b> a) Formålet er bruk og vern av sjø og vassdrag uten spesifisert underformål. Dette er flerbruksområder for natur, friluftsliv, ferdsel og fiske (NFFF).  b) Tiltak eller inngrep som er i konflikt med natur, friluftsliv, ferdsel eller fiske, er ikke tillatt.	Havne og farvannsloven  Alle tiltak / byggearbeider langs land og ut i sjøen (bygninger, kaier, molo, ledninger, fortøyninger, oppdrettsanlegg m.m.) må i tillegg til behandling etter plan og bygningsloven behandles etter havne- og farvannsloven.
<b>3.8 Fiske/låsetting/levendelagring</b> a) Områder avsatt til låsetting/levendelagring.	Låsettingsplasser/levendelagring: Låsettingsplasser for fiskerier etter pelagiske arter som sei og sild er viktige områder for fiskeriene på nasjonalt nivå. Disse er utpekt av Fiskeridirektoratet i dialog med fiskere og merket med symbolet F/K i plankartet. Det er i tillegg tatt med et område for levendelagring av fisk i Kobbepollen.  Nye faststående installasjoner skal godkjennes av Kystverket.

## § 4 Hensynssoner

Bestemmelser	Retningslinjer
<p><b>4.1 Hensynssone - reindrift</b></p> <p>a) Innenfor hensynssonene, H520_1 Svømmeplass Kågen Arnøy, H520_2 Svømmeplass Maursund og H520_3 Svømmeplass Rotsund, er det ikke lov til å gjennomføre tiltak eller utøve virksomhet som vil kunne være til hinder for reindrifta.</p>	
<p><b>4.2 Hensynssoner for Nasjonal laksefjord og gyteområde for torsk i Reisafjorden.</b></p> <p>a) Innenfor hensynssonene H560_1 Nasjonal laksefjord og H560_2 Gyteområde torsk, er det ikke tillatt å drive med noen form for oppdrett-/akvakultur virksomhet.</p> <p>b) Reisafjorden skal være en oppdrettsfri fjord, jfr kommunestyrevedtak sak 34/11. Ytre grense i fjorden går fra nordspissen på Maurneset til kommunegrensen i sjø mellom kommunene Kvænangen og Nordreisa til grensepunkt på land (østlig retning) mellom nevnte kommuner. (Grensen er avmerket i plankartet).</p>	
<p><b>4.3 Farleder innseiling til havner:</b></p> <p>H740_1 Årviksand Havn H740_2 Skjervøy Havn H740_3 Sørkjosen Havn</p>	<p>Transport og ferdsel til sjøs må ikke hindres av for eksempel plassering av fortøyninger, lektere o.l.</p> <p>Kystverket har ansvaret for farledene på sjø og installasjonene som knyttes til disse. Kystverket kan innenfor disse områdene gjøre nødvendig vedlikehold, ny-installasjoner mv som de ser som nødvendig for å trygge ferdselen på sjøen. Dette gjelder også framtidige farleder til nye havner i planområdet.</p>
<p><b>4.4 Båndlegging for vern etter naturmangfoldloven</b></p> <p>a) Områdene merket H720_ på plankartet, er vernet etter «Lov om forvaltning av naturmangfold». Forvaltning skjer etter egne forskrifter som er tilgjengelig på lovdata (<a href="http://lovdata.no/">http://lovdata.no/</a>).</p>	<p>Det finnes 5 områder som er vernet med hjemmel i naturmangfoldloven. Disse er merket fra H720_1 - H720_5:</p> <p>H720_1 Hakstein naturreservat <a href="http://lovdata.no/dokument/MV/forskrift/2004-06-04-843">http://lovdata.no/dokument/MV/forskrift/2004-06-04-843</a></p> <p>H720_2 Store Follesøy naturreservat <a href="http://lovdata.no/dokument/MV/forskrift/1990-03-30-250">http://lovdata.no/dokument/MV/forskrift/1990-03-30-250</a></p> <p>H720_3 Lille Follesøy dyrefredningsområde <a href="http://lovdata.no/dokument/MV/forskrift/1990-03-30-249">http://lovdata.no/dokument/MV/forskrift/1990-03-30-249</a></p> <p>H720_4 Reisautløpet naturreservat <a href="http://lovdata.no/dokument/LTil/forskrift/2002-11-22-1750">http://lovdata.no/dokument/LTil/forskrift/2002-11-22-1750</a></p> <p>H720_5 Spåkenesøra naturreservat <a href="http://lovdata.no/dokument/MV/forskrift/1995-12-08-1018">http://lovdata.no/dokument/MV/forskrift/1995-12-08-1018</a></p>
<p><b>4.5 Faresone – sone for militær virksomhet</b></p> <p>a) I hensynssone H380_1 kan det etter søknad og tillatelse fra Forsvaret etableres akva-kulturanlegg. Det gjelder FFA17 og FFA18 som vist på plankartet.</p>	<p>Det finnes 2 slike områder i planområdet. En mellom Uløya og Lyngenhavøya H380_1 og en sone øst for Arnøya og nord for Laukøya H380_2.</p>



**TEGNFORKLARING**

**Plandata**  
 Kommuneplan/Kommuneplan PBL 2008

- Fasone - Sone for mittar vassnot
- Angittensone - Heron renditt
- Angittensone - Bevaring naturmiljø
- Båndleggning etter lov om naturvern - råvarende
- Båndleggning etter andre lover - råvarende
- Deiljensone-Reguleringsplan skal forsett gjele

**Linjebakritt**

- Planens begrensning
- Grens for arealform
- Skipled - råvarende
- Fasone grens
- Angittensone
- Båndleggningens råvarende
- Deiljensone
- Bestemtegrens

**Linjebakritt**

- Fritids- og turformål - råvarende
- Lufftårn - råvarende
- Bak og ven av sjø og vassdrag med tilhørende strandone - råvarende
- Havn - råvarende
- Landskap, natur- og friluftsmiljø samt renditt - råvarende
- Ferdsel - råvarende
- Ferdsel - fermtid
- Småbåtban - råvarende
- Fiske - råvarende
- Fiske lasseting - råvarende
- Akkultur - råvarende
- Akkultur - fermtid
- Kombinerte formål sjø og vassdrag - råvarende
- Kombinerte formål sjø og vassdrag - fermtid

**Kartopplysninger**  
 Kilde for basiskart: Spkart  
 Koordinatystem: UTM sone 33 / Euro89  
 Høydeangivelse: NN 1954  
 Kartmålstokk 1:60000  
 0 500 1000 1500 2000 2500 m

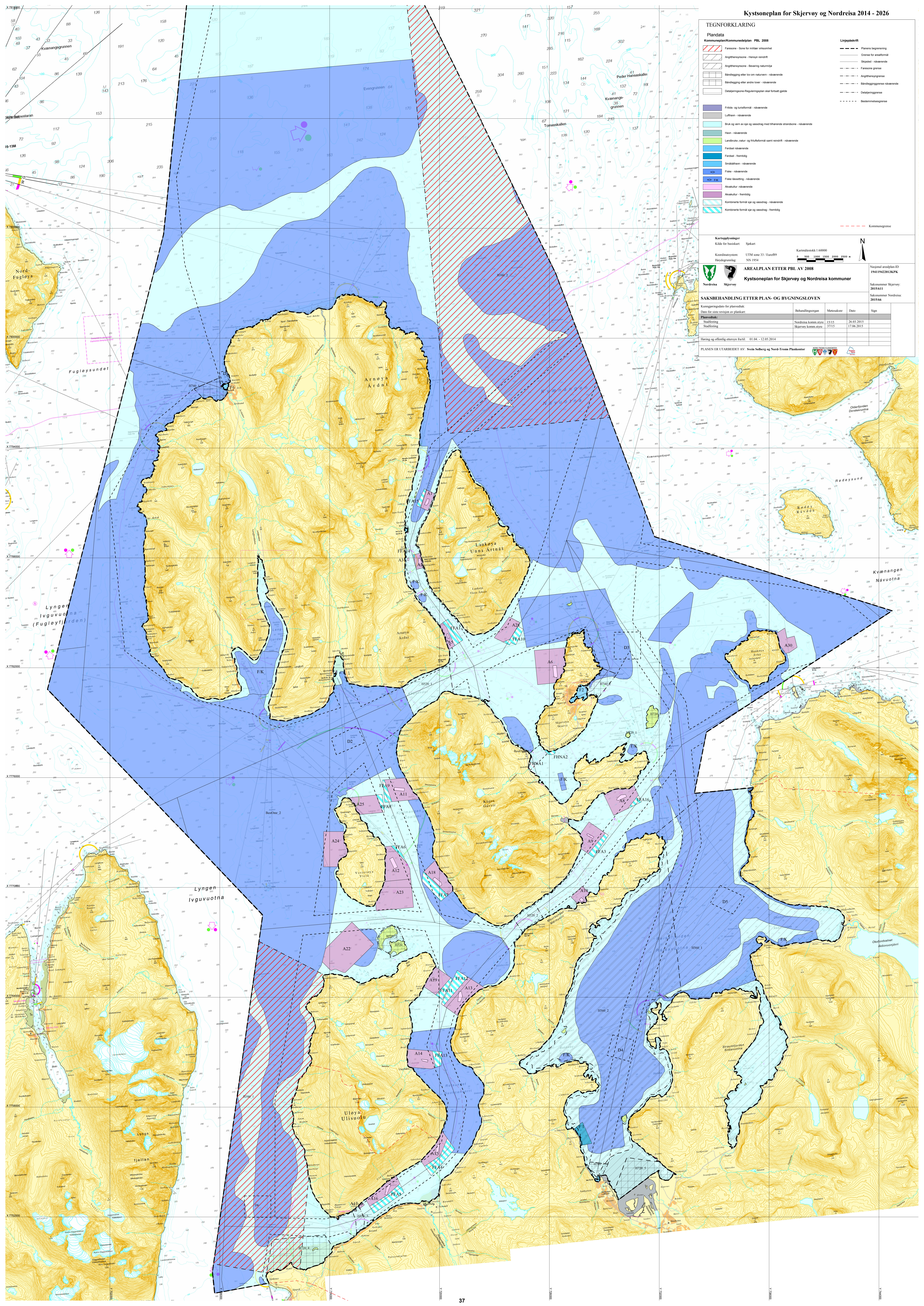
**AREALPLAN ETTER PBL AV 2008**  
 Kystsonplan for Skjervøy og Nordreisa kommuner

**SAKSBEHANDLING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN**

Kategori	Behandlingsorgan	Møtedato	Dato	Sign
Planvedtak:				
Stalseting	Nordreisa komm store	1515	26.03.2015	
Stalseting	Skjervøy komm store	3715	17.06.2015	

Høring og offentlig ettersyn: 01.04. - 12.05.2014

PLANEN ER UTARBEIET AV: Svein Solberg og Nord-Troms Planlabor







# KOMMUNEPLANENS AREALDEL

## PLANBESKRIVELSE

NORDREISA KOMMUNE 2014-2026



## Forord

Nordreisa kommune startet opp arbeidet med kommuneplanens arealdel i 2007 og kommuneplanens samfunnsdel høsten 2010. Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt i mars 2013, og legger klare føringer på foreslåtte veivalg i dette dokumentet.

Kommuneplanens arealdel skal angi hovedtrekkene i arealdisponeringen og hvilke nye tiltak som kan iverksettes.

Kommuneplanens samfunnsdel og arealdel skal innarbeides i et helhetlig plansystem hvor den operative delen ligger i handlingsdel og økonomiplan.

Planen viser sammenhengen mellom fremtidig samfunnsutvikling og arealbruk. Dette er hjemlet i § 11.5 i plan- og bygningsloven.

Første utkast til arealplan ble lagt frem for politisk behandling i driftsutvalget i Nordreisa kommune 27. juni 2013, før det ble sendt ut på høring.

Høringsfristen ble satt til 1. oktober, men ble i praksis utsatt til 20. oktober. I løpet av høringsperioden ble det gjennomført folkemøter rundt om i kommunen.

Etter første høringsrunde kom det 81 uttalelser til planforslaget. Elleve av innspillene var fra offentlige myndigheter, fem fra kommunale utvalg, ett fra den kommunale administrasjonen og 64 fra privatpersoner, selskap, lag og foreninger. I tillegg kom det en rekke muntlige innspill på folkemøtene som ble avholdt i høringsperioden.

Vi fikk inn rekke konkrete endringsforslag og innsigelser til planbestemmelsene, kommentarer og innsigelser på arealbruk og

innspill til nye områder og arealbruk. Disse innspillene ble innarbeidet i ett nytt utkast til arealplan som ble behandlet i driftsutvalgets møte 9. desember 2013, og sendt ut på ny høring med høringsfristen 31. januar 2014.

Etter annengangs høring har vi mottatt 54 uttalelser, der syv av uttalelsene var fra offentlige myndigheter, ett fra politiske utvalg, tre fra politiske partier og 42 fra privatpersoner, selskap, lag og foreninger. I tillegg kom det en rekke muntlige innspill på folkemøtene som ble avholdt i høringsperioden.

Etter andre høring er det forslag om ny E6 trase og friluftområdekartleggingen som har fått mest motstand fra privatpersoner. Fra sektormyndigheter er det kommet flest innsigelser på arealbruk, både i sentrum og distrikt.

Saken legges nå til sluttbehandling i driftsutvalget 25. februar 2014, med sikte på endelig politisk behandling i kommunestyret 20. mars 2014.

Vi ser ifølge befolkningsprognosene at Nordreisa kommune kan forvente seg fortsatt befolkningsvekst, og at denne arealplanen tar høyde for å møte denne veksten når det gjelder både bolig- og industriområder.

Nordreisa går spennende tider i møte, der vi har en visjon om å være et åpent kunnskapssamfunn. I så måte vil denne arealplanen være et godt verktøy for å videreutvikle kommunen vår.

Ordfører Lidvart Jakobsen

Rådmann Anne Marie Gaino

## Innholdsfortegnelse

1. Innledning.....	8
1.1 Bakgrunn.....	8
1.2 Planbehov .....	8
1.3 Føringer fra kommuneplanens samfunnsdel .....	8
1.4 Veiledning til plandokumentene .....	9
1.4.1 Arealplanen består av:.....	9
1.4.2 Innspillsbehandling .....	9
1.4.3 Oversikt over dokumentene i Kommuneplan: .....	10
2. Overordnede rammer og premisser .....	11
2.1 Nasjonale føringer og retningslinjer .....	11
2.1.1 Sentrale lover .....	11
2.1.2 Sentrale forskrifter.....	11
2.1.3 Sentrale føringer og retningslinjer.....	12
2.1.4 Lokale forskrifter.....	12
2.1.5 Regionale planer .....	12
2.1.6 Interkommunale føringer.....	13
2.1.7 Kommunale føringer og retningslinjer .....	13
3. Planprosess.....	14
3.1 Planprogrammet .....	14
3.2 Fremdrift.....	14
3.3 Medvirkning .....	14
4. Beskrivelse av planforslaget .....	15
4.1 Distrikt .....	15
4.2 Sentrum .....	15
4.3 Innspillskategorier .....	15
5. Planens innhold.....	16
5.1 Planens formål .....	16
5.2 Overordnet strategi .....	16
5.2.1 Gode offentlige tjenester .....	16
5.2.2 Fortetting.....	16
5.2.3 Reindriftsnæringen .....	16

5.2.4	Landbruk og jordvern.....	17
5.2.5	Samfunnssikkerhet og ROS.....	17
5.2.6	Naturmangfold .....	17
5.2.7	Et hyggelig landsbysentrum .....	17
5.2.8	Næringsarealer .....	18
5.3	Plankart.....	18
5.4	Planens hovedtrekk .....	19
5.4.1	Bosettingsstruktur .....	19
5.4.2	Sentrumsutvikling.....	19
5.4.3	Tilrettelegging for næringsvirksomhet.....	19
5.4.4	Landbruk og utmarksnæringer .....	19
5.4.5	Fritidsbebyggelse .....	19
5.4.6	Samferdsel.....	19
6.	Planens samlede konsekvenser for miljø og samfunn .....	20
6.1	Naturverdier og biologisk mangfold.....	20
6.2	Kulturminner og kulturmiljø.....	20
6.3	Støy og forurensning .....	20
6.4	Energi og klima .....	20
6.5	Reindriftsnæringen.....	21
6.6	Et hyggelig landsbysentrum .....	21
6.7	Landbruk og jordvern .....	21
6.8	Friluftsliv og rekreasjon .....	22
6.9	Barn og unge .....	22
6.10	Tettstedsutvikling og fortetting.....	22
6.11	Næring .....	22
6.12	Kommunalt tjenestetilbud .....	23
6.13	Transportbehov .....	23
6.14	Folkehelse .....	23
6.15	Universell utforming.....	23
6.16	Samfunnssikkerhet og ROS .....	23
6.17	Bruk og vern av sjø og vassdrag .....	24
6.18	Vassdragsforvaltning .....	24
6.19.	Sjø og strandsoneforvaltning .....	24
6.20	Landskap .....	24



6.20.1	Delområde 1 – Uløya .....	24
6.20.2	Delområde 2 – Spåkenes.....	24
6.20.3	Delområde 3 – Rotsundet .....	25
6.20.4	Delområde 4 – Rotsundelvdalen .....	25
6.20.5	Delområde 5 – Maurneset .....	25
6.20.6	Delområde 6 – Sørkjosen .....	25
6.20.7	Delområde 7 – Storslett .....	25
6.20.8	Delområde 8 – Kildalen .....	25
6.20.9	Delområde 9 – Reisadalen.....	26
6.20.10	Delområde 10 – Storvikhalvøya .....	26
6.20.11	Delområde 11 – Straumfjorden.....	26
6.20.12	Delområde 12 – Oksfjorden .....	26
6.20.13	Delområde 13 – Oksfjordvatnet .....	27
6.20.14	Delområde 14 – Kvæangsfjellet .....	27
7.	Bruk av areal etter arealformål.....	27
7.1	Boligbebyggelse.....	27
7.2	Fritidsbebyggelse.....	27
7.3	Fritids- og turistformål.....	27
7.4	Råstoffutvinning .....	28
7.5	Offentlig og privat tjenesteyting .....	28
7.6	Næringsbebyggelse .....	28
7.7	Samferdsel .....	28
7.7.1	Fremtidige gang- og sykkelveger .....	28
7.8	LNFR.....	28
7.9	Statlig sikrede friluftsområder .....	29
8.	Hensynssoner.....	29
8.1	Sikringssoner .....	29
8.1.1	Nedslagsfelt drikkevann.....	29
8.2	Støysoner .....	29
8.3	Faresoner .....	29
8.2.1	Ras- og skredfare .....	29
8.2.2	Flomfare .....	30
8.2.3	Skytebane .....	30
8.4	Sone med angitte særlige hensyn .....	30





8.4.1	Hensyn reindrift.....	30
8.4.2	Bevaring naturmiljø .....	30
8.4.3	Bevaring kulturmiljø.....	30
8.5	Båndleggingssone.....	30
8.5.1	Båndlegging for regulering etter plan- og bygningsloven .....	30
8.5.2	Båndlegging etter lov om naturvern.....	30
8.6	Videreføring av reguleringsplan .....	30
9.	Oppsummering og fremtidens utfordringer.....	31
9.1	Oppsummering.....	31
9.2	Samlede virkninger på miljø og samfunn.....	31
10.	Liste over områder i kommuneplanen .....	32
10.1	Bebyggelse og anlegg .....	32
10.1.1	Boligbebyggelse .....	32
10.1.2	Fritidsbebyggelse .....	33
10.1.3	Sentrumsformål .....	33
10.1.4	Forretninger.....	33
10.1.5	Offentlig eller privat tjenesteyting.....	34
10.1.6	Fritids- og turistformål .....	34
10.1.7	Råstoffutvinning .....	34
10.1.8	Næringsbebyggelse.....	35
10.1.9	Idrettsanlegg.....	35
10.1.10	Andre typer bebyggelse og anlegg.....	35
10.1.11	Grav- og urnelund .....	36
10.1.12	Kombinert bebyggelse og anleggsformål .....	36
10.2	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.....	36
10.2.1	Veg .....	36
10.2.2	Lufthavn .....	36
10.2.3	Havn .....	36
10.2.4	Hovednett for sykkel.....	36
10.2.5	Parkering .....	37
10.2.6	Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastruktur .....	37
10.3	Grønnstruktur .....	37
10.3.1	Friområde .....	37
10.3.2	Naturområde .....	38



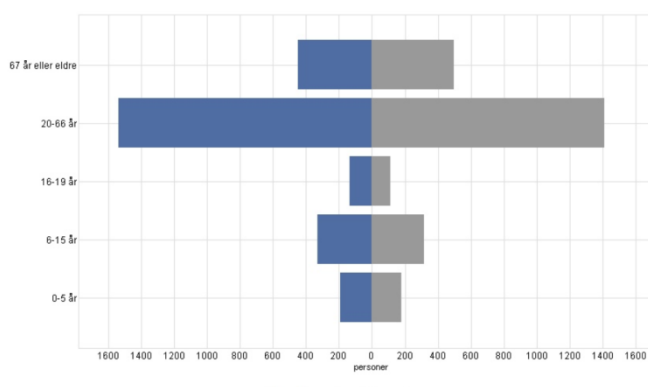
10.3.3	Park .....	38
10.4	Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift.....	38
10.4.1	LNFR-areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet .....	38
10.4.2	LNFR spredt næringsbebyggelse.....	38
10.4.3	Småbåthavn.....	38
11.	Foreslåtte områder for boliger og fritidsbebyggelse i dekar og antall.....	39
11.1	Planlagte områder for boligbebyggelse.....	39
11.2	Planlagt områder for fritidsbebyggelse .....	39
12.	Framdriftsrapport / prosessbeskrivelse .....	40



## 1. Innledning

### 1.1 Bakgrunn

Nordreisa kommune hadde per 1. januar 2013 4850 innbyggere, og ved utgangen av 2013 var det økt til 4855 innbyggere. Ser vi på Statistisk sentralbyrås prognoser frem til 2020 (middels nasjonal vekst), kan vi forvente en befolkningsvekst til 5143 innbyggere. Dvs. en økning på 6 %. Figuren under viser forventet demografisk fordeling i 2020.



Kommunen dekker et areal på 3434 km<sup>2</sup>, hvorav 931,1 km<sup>2</sup> (27 %) er vernet som nasjonalpark, landskapsvernområde eller naturreservater per januar 2013. Ytterligere 11,1 km<sup>2</sup> er per mars 2013 foreslått vernet som naturreservater gjennom verneplan for skog.

Primærnæringen står sterkt i kommunen, som er den største landbrukskommunen i Nord-Troms. Andre viktige næringer er handel og service.

Kommunen har per januar 2014 fire kommunale og to private grunnskoler. Det er seks kommunale, fire private og én åpen barnehage i kommunen. Det er i kommuneplanens handlingsdel for 2012-2025 vedtatt å utvide én eksisterende barnehage og én skole, samt å bygge én ny kommunal barnehage. Nord-Troms videregående skole har sin hovedavdeling på Storslett. Det tilbys

også høyere utdanning gjennom Nord-Troms Studiesenter.

Kommunen fokuserer på sin flerkulturelle bakgrunn gjennom de tre stammers møte, og norsk, samisk og kvensk kultur er derfor likestilt.

Det offentlig eide bilveinettet i kommunen er på ca. 294 km, fordelt på 62 km E6, 107 km fylkesveier og 125 km kommunale veier.

Sørkjosen lufthavn har, og vil også i fremtiden ha, stor betydning for samferdselen i regionen. Det må jobbes for samordning og utvikling av flyplassen.

### 1.2 Planbehov

Gjeldene arealdel til kommuneplanen ble vedtatt i juni 2002 for tidsperioden 2002-2012. I 2007 ble det utarbeidet et planprogram for revisjon av kommuneplanens arealdel. Arbeidet med revisjonen har av ulike årsaker tatt tid, og etter at planprogrammet ble fastsatt i desember 2007, har det kommet en ny plan- og bygningslov. Planprogrammet tok høyde for de nye reglene i Plan- og bygningsloven for planprogram, slik at en ikke trengte å vedta dette på nytt.

### 1.3 Føringer fra kommuneplanens samfunnsdel

I kommuneplanens samfunnsdel er det fem hovedinnsatsområder som arealplanen skal realisere:

#### *Den store attraktivitetskonkurransen:*

Konkurransedyktige arbeidsplasser, muligheter for bolig, et livskraftig sted og godt bomiljø, utdanning/oppvekst og markedsføring/omdømme.

#### *Inkluderende lokalsamfunn – det åpne sted:*

Innbyggernes mulighet til påvirkning og medbestemmelse, åpen stedsidentitet og å ta i bruk innflytternes kompetanse.

### **Folkehelse – påvirkning foran behandling:**

Økt arbeidsdeltakelse, flere med fullført utdanning, bolig til alle, sosial tilhørighet og tilgjengelig-het, tilpasning av kommunalt tjenestenivå, ytre miljøfaktorer, tilrettelegging for positiv individuell helseatferd.

### **Økonomisk handlefrihet:**

Tilfredsstillende netto driftsresultat, stram økonomistyring og ledelse, effektiv tjenesteproduksjon og organisering, økt arbeidsnærvær.

### **Natur, miljø og klima:**

Et klima i endring vil gi kommunen utfordringer som vi ennå ikke ser alle konsekvensene av. Overordnet risiko- og sårbarhetsanalyser vil derfor være viktig i alt arbeid og planlegging.

## **1.4 Veiledning til plandokumentene**

Kommuneplanens arealdel er et verktøy som definerer hovedtrekkene i kommunens overordna arealbruk og som legger til rette for fremtidig arealbruk. Kommuneplanens samfunnsdel som ble vedtatt i mars 2013 har lagt noen politiske føringer for hvordan man ønsker at Nordreisa skal utvikle seg, og kommuneplanens arealdel tar sikte på seg å realisere disse målene som ble satt der.

### **1.4.1 Arealplanen består av:**

- Planbeskrivelsen med vedlegg
- Plankart
- Planbestemmelser

**Planbeskrivelsen:** Beskriver hvordan arealdelen skal løse fremtidige utfordringer og hva arealene kan brukes til, hvordan vi definerer formålene og de ulike fargene på kartet. Planbeskrivelsen sier noe om framtidig behov for arealer i planperioden, og hvordan dette er fulgt opp i planen. Den forklarer hvordan planen kom til, konsekvens-

utredninger, areal-ROS (Risiko og sårbarhets analyse) og har lister over områder.

**Plankartet:** Viser hva som kan bygges hvor på et kart. Hver type formål har sin egen farge. Nye områder har skarpe/mørkere farge, nåværende områder har en litt blekere nyanse. For eksempel er arealer avsatt til boligbebyggelse gule. De hvite områdene med svart skravur viser reguleringsplaner som skal fortsette å gjelde i ny planperiode. Plankartet er juridisk bindene.

**Planbestemmelsene:** Planbestemmelsene er det verktøyet som kommunen bruker når vi blant annet behandler plansaker, byggesaker og spørsmål om deling av enkelttomter, med mer. Planbestemmelsene er juridisk bindene.

### **1.4.2 Innspillsbehandling**

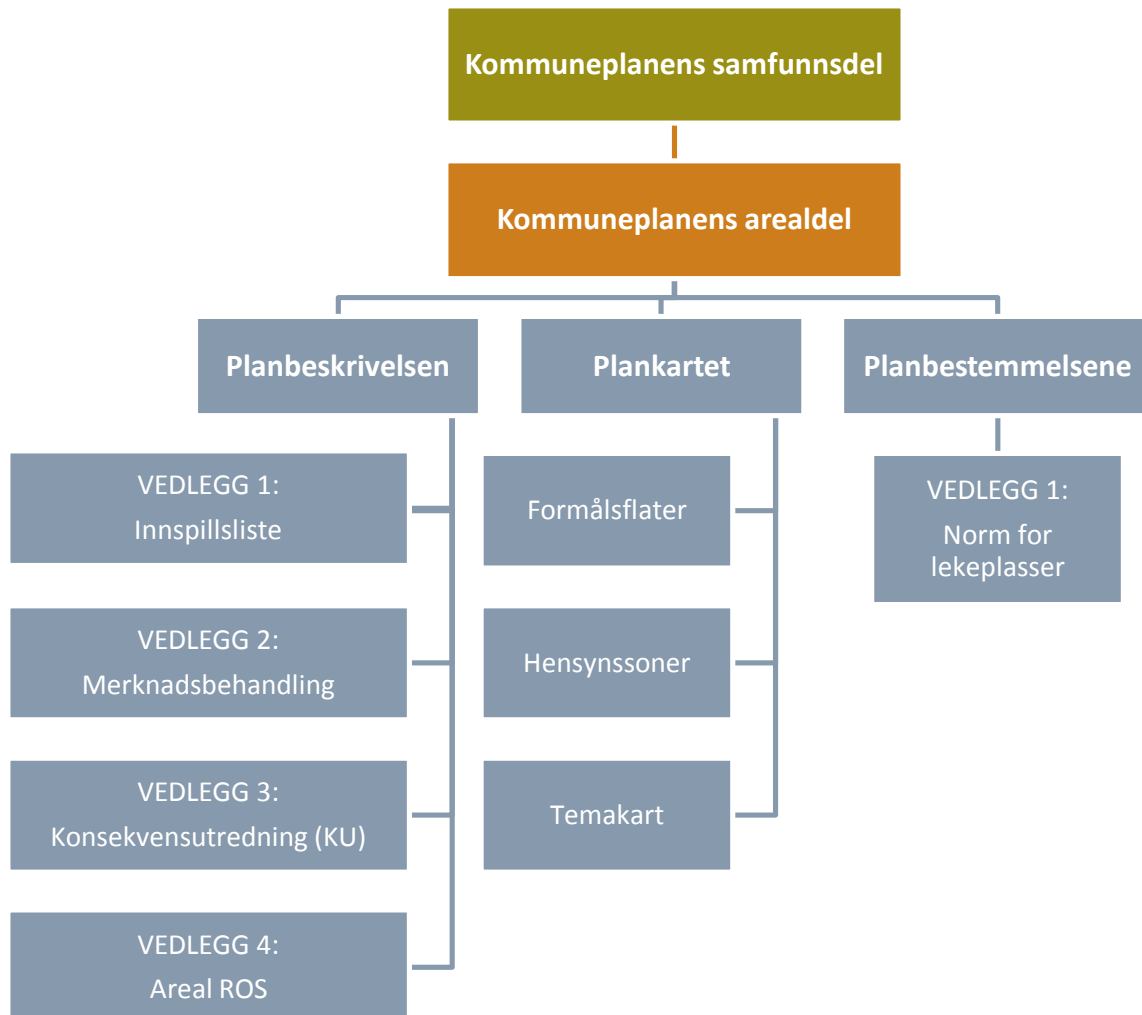
Hvis du leter etter et innspill som du har gitt, og du ikke kan finne det i plankartet, kan du gjøre følgende;

1. Sjekk i innspillslista, Planbeskrivelsens VEDLEGG 1, om innspillet ditt ligger der.
2. Finner du innspillet i innspillslista, kan du følge behandlingen av innspillet til neste nivå som er merknadsbehandlingen (VEDLEGG 2).
  - a) I innspillslista vil det stå om innspillet er sak for arealplan, eller ikke. Her vil det stå om saken skal konsekvensutredes, eller om innspillet er tatt ut av plan.
3. Finner du en sak i Merknadsbehandlingen, og det skal konsekvensutredes, finner du utredningen av innspillet i konsekvensutredningen (VEDLEGG 3).
  - a) I konsekvensutredningen finner du grundig analyse av tiltaket og omfang. Vurderingen er gjort i henhold til krav i Plan- og bygningsloven. Dette innebærer vurderinger om samfunns-

sikkerhet, naturmangfold, landbruk med mer.

- b) Hvis saken vurderes slik at det ikke skal tas med, står det en begrunnelse i dette dokumentet.
- c) Noen arealer har gjennom konsekvensutredningen fått ekstra bestemmelser i planbestemmelsene, for å ivareta de hensyn som gjør tiltaket mulig å gjennomføre.

### 1.4.3 Oversikt over dokumentene i Kommuneplan:



## 2. Overordnede rammer og premisser

### 2.1 Nasjonale føringer og retningslinjer

#### 2.1.1 Sentrale lover

Lov-1995-05-12-23: Lov om jord (Jordlova)

Lov-2009-06-19-100: Lov om forvaltning av naturens mangfold (Naturmangfoldloven)

Lov-2008-06-27-71: Lov om planlegging og byggesaksbehandling (Plan- og bygningsloven)

Lov-2007-06-15-40: Lov om reindrift (Reindriftsloven)

Lov-1981-03-13-6: Lov om vern mot forurensinger og om avfall (Forurensingsloven)

Lov-1957-06-28-16: Lov om friluftslivet (Friluftslivsloven)

Lov-1981-05-29-38: Lov om jakt og fangst av vilt (Viltloven)

Lov-1992-05-15-47: Lov om lakse- og innlandsfisk mv. (Lakse- og innlandsfiskloven)

Lov-1977-06-10-82: Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (Motorferdselloven)

Lov-2000-11-24-82: Lov om vassdrag og grunnvann (Vannressursloven)

Lov-1917-12-14-17: Lov om vassdragsreguleringer (Vassdragsreguleringsloven)

Lov-1917-12-14-16: Lov om erverv av vannfall mv. (Industrikonsesjonsloven)

Lov-2011-06-24-29: Lov om folkehelsearbeid (Folkehelseloven)

Lov-2005-06-17-101: Lov om egedomsregistrering (Matrikkellova)

Lov-2010-09-03-56: Lov om infrastruktur for geografisk informasjon (Geodataloven)

Lov-1978-06-09-50: Lov om kulturminner (Kulturminneloven)

Lov-2009-06-19-101: Lov om erverv og utvinning av mineralressurser (Mineralloven)

Lov-1963-06-21-23: Lov om vegar (Veglova)

Lov-2008-06-20-42: Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven)

Lov-1998-03-20-10: Lov om forebyggende sikkerhetstjeneste (Sikkerhetsloven)

Lov-1927-07-01-1: Lov om registrering av elektriske kraftledninger (Kraftledningsregisterloven)

Lov-1990-06-29-50: Lov om produksjon, omforming, overføring, omsetning, fordeling og bruk av energi m.m. (Energiloven)

#### 2.1.2 Sentrale forskrifter

For-2009-06-26-855: Forskrift om konsekvensutredninger

For-2009-06-26-861: Forskrift om kart, stedfestet informasjon, arealformål og kommunalt planregister (Kart- og planforskriften)

For-2010-03-26-488: Forskrift om byggesak (Byggesaksforskriften - SAK 10)

For-2010-03-26-489: Forskrift om tekniske krav til byggverk (Byggteknisk forskrift - TEK 10)

For-1988-05-15-356: Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

For-2008-06-27-742: Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre

For-1994-11-10-1001: Forskrift om rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag

### 2.1.3 Sentrale føringer og retningslinjer

T-5/93: Samordnet areal- og transportplanlegging

T-1078: Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag

T-5/99: Tilgjengelighet for alle

T-2/2008: Barn og unges interesser i planleggingen

T-1442/2012: Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging

Prioriterte arter: Arter vernet ved forskrift. Innebærer forbud mot uttak, skade og ødeleggelse. Noen prioriterte arter er også tilknyttet økologisk funksjonsområde.

Utvalgte naturtyper: Naturtyper vernet ved forskrift. Det skal vises særskilt hensyn til for å unngå forringelse av naturtypens utbredelse og økologiske tilstand. I Nordreisa er slåttemark og slåttemyr aktuelle utvalgte naturtyper.

FOR-2009-06-22-961: Forskrift om særskilte krav til akvakulturrelatert virksomhet i eller ved nasjonale laksevassdrag og nasjonale laksefjorder.

FOR-2009-09-04-1167: Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene

FOR-2011-03-25-335: Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen

T-1497: Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging

T-6/09: Om endringer i Nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og islagte vassdrag

Sametingets planveileder for sikring av naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv ved planlegging etter plan- og bygningsloven (Sametinget 2010)

Temaveileder: Reindrift og planlegging etter plan- og bygningsloven (2009)

Regionale/lokale føringer og retningslinjer

### 2.1.4 Lokale forskrifter

For-2000-06-22-837: Forskrift for motorferdsel i Reisavassdraget

For-1986-11-28-2112: Forskrift om vern for Reisa nasjonalpark/Ráisa álbmotlas meahcci

For-1986-11-28-2113: Forskrift om vern for Ráisduottarháldi landskapsvernområde

For-1981-07-24-4806: Forskrift om fredning for Javreoaivit naturreservat

For-1995-12-08-1017: Forskrift om fredning av Reisaautløpet naturreservat

For-1995-12-08-1018: Forskrift om fredning av Spåkenesøra naturreservat

For-2005-10-24-1249: Forskrift om snøscooterløyper, Nordreisa kommune

### 2.1.5 Regionale planer

Fylkesplan for Troms 2010-2013 (Troms – vilt, vakkert og vått)

Eldrepolitisk handlingsplan for Troms

Tilgjengelighet for alle – Handlingsplan for universell utforming i Troms fylkeskommune 2009-2013

Folkehelse, idrett og friluftsliv – Handlingsplan for Troms 2008-2013



Fylkesdelplan for kjøpesenter i Troms

Fylkesdelplan for kystsonen

Fylkesvegplan 2010-2019

Handlingsplan for gang- og sykkeltilrettelegging i Troms 2011-2020

Ungdommens transportplan

Økonomiplan 2011-2014 – Tid for å satse

Handlingsplan for klima & energi i Troms

Regionalt utviklingsprogram for Troms 2010-2013

Risiko- og sårbarhetsanalyse for Troms fylke (2010)

### **2.1.6 Interkommunale føringer**

Kommunedelplan for klima og energi i Nord-Troms 2010-2014

Nord-Troms strategier 2006 - 2015

### **2.1.7 Kommunale føringer og retningslinjer**

Det er utarbeidet flere kommune- og kommunedelplaner med fastsatte mål som er videreført i arealplanarbeidet og innarbeidet i planprogrammet:

Kommuneplanens samfunnsdel for Nordreisa kommune 2012-2025

Kommunedelplan for kystsonen i Nordreisa 2002-2012 (Under revisjon)

Kommunedelplan for E6 Langslett-Sørkjosen

Stedsutviklingsplan for Storslett og Sørkjosen

Kommunedelplan/Tiltaksplan for Kvæennes friluftsområde

Forvaltningsplan for statlig sikret friluftsområde på Kvæennes

Forvaltningsplan for statlig sikret friluftsområde i Goppa

Kommunedelplan for trafikk sikkerhet

Kommunedelplan anlegg og områder for idrett og fysisk aktivitet

Overordnet ROS-analyse

## 3. Planprosess

### 3.1 Planprogrammet

Planprogrammet for kommuneplanens arealdel for Nordreisa kommune ble vedtatt i kommunestyret den 20. desember 2007 i sak 0054/07.

Planprogrammet legger vekt på at utviklingen i kommunen skal være basert på de fortrinn kommunen har, knyttet til naturressurser og menneskelige ressurser. Kommunens posisjon som en av landets viktigste utmarks- og vernekommuner skal styrkes. Det skal være fokus på trivselsfremmende tiltak og prosesser for kommunens innbyggere, med særlig vekt på mulighet for friluftsliv, idrett og uformelle møteplasser. Tjenestetilbudet i kommunen skal videreutvikles slik at folketallet stabiliseres og at kommunen blir attraktiv for tilflyttere. Det skal legges spesiell vekt på kultur og kulturuttrykk, en fremtidsrettet skole- og oppvekstsektor og omsorgstilbud.

### 3.2 Fremdrift

Forslag til planprogram ble vedtatt av kommunestyret den 20. desember 2007 og lagt ut til offentlig ettersyn og høring. Frist for innspill var satt til 20. februar 2008. Som følge av forsinkelser i arealplanarbeidet, ble denne fristen i praksis utsatt til 1. mai 2013.

Utkast til arealplan ble lagt frem for politisk behandling i driftsutvalget i Nordreisa kommune 27. juni 2013, før det ble sendt ut på 1.gangs høring.

Høringsfristen ble satt til 1. oktober, men ble i praksis utsatt til 20. oktober. I løpet av høringsperioden ble det gjennomført fem folkemøter rundt om i kommunen.

Nytt forslag til Kommuneplanens arealdel ble i behandlet i Driftsutvalget 9. desember 2013, og sendt ut på 2.gangs høring og offentlig ettersyn med høringsfrist 31. januar 2014.

Etter annengangs høring kom det inn 54 uttalelser, der syv av uttalelsene var fra offentlige myndigheter, ett fra politiske utvalg, tre fra politiske partier og 42 fra privatpersoner, selskap, lag og foreninger. I tillegg kom det en rekke muntlige innspill på folkemøtene som ble avholdt i høringsperioden.

Saken ble sluttbehandlet av driftsutvalget 25. februar 2014, og vedtatt av kommunestyret 20. mars 2014.

### 3.3 Medvirkning

Det har i løpet av prosessen vært åpnet for medvirkning, både fra politikere, brukergrupper og private. Ved milepæler (oppstartsmeldinger og høringer) har det vært annonsert i media og åpnet for innspill fra publikum. Det har videre vært avholdt en rekke temamøter og folkemøter.

For oversikt over prosess, se kap. 12

## 4. Beskrivelse av planforslaget

Vi har valgt å dele kommunen i to deler, sentrum og distrikt, for å forenkle arbeidet og få bedre oversikt. Sentrum omfatter strekningen Hjellnes til Nordkjosen, samt hele Tømmernes.

### 4.1 Distrikt

Distriktet delt inn i fire underområder:

1. Oksfjord, Straumfjord og Storvik
2. Reisadalen
3. Langslett, Bakkeby og Hamneidet
4. Rotsund, Spåkenes og Vest-Uløy

### 4.2 Sentrum

Sentrum er delt opp i 10 underområder:

1. Hjellnes
2. Sørkjosen
3. Leirbukt
4. Storslett vest
5. Saga
6. Nordkjosen
7. Storslett nord
8. Storslett sentral
9. Storslett øst
10. Tømmernes

For nærmere beskrivelse av områdene vises det til kapittel 7, der vi ser nærmere på de enkelte områdene. De enkelte tiltakene som er med i planen er listet opp i kapittel 9.

### 4.3 Innspillskategorier

Det er gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse for distrikt og sentrum, hvor kommunen er delt opp i syv områder (vedlegg 4). Det er utarbeidet konsekvensutredninger av de ulike arealinnspillene (se vedlegg 3). På basis av dette har vi vurdert hvilke innspill vi tar med videre. Innspillene fordeler seg på følgende hovedkategorier med underkategorier, jf. Nasjonal produktspesifikasjon for arealplan og digitalt planregister:

#### 1. Bebyggelse og anlegg

- Boligbebyggelse
- Fritidsboligbebyggelse
- Sentrumsformål
- Forretninger
- Offentlig eller privat tjenesteyting
- Fritids- og turistformål
- Råstoffutvinning
- Næringsbebyggelse
- Idrettsanlegg
- Andre typer nærmere angitt bebyggelse og anlegg
- Grav og urnelund
- Kombinert bebyggelse og anleggsformål

#### 2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Veg
- Lufthavn
- Havn
- Hovednett for sykkel
- Parkeringsplasser
- Trasé for teknisk infrastruktur
- Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraséer

#### 3. Grønnstruktur

- Naturområde
- Friområde
- Park

#### 5. Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift

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

#### 6. Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone

- Småbåthavn

## 5. Planens innhold

### 5.1 Planens formål

Formålet med kommuneplanens arealdel er at den, sammen med samfunnsdelen og handlingsdelen, skal vise en langsiktig retning for positiv utvikling av Nordreisasamfunnet. Arealdelen skal være et overordnet styringsdokument som gir rammer for arealdisponeringen i kommunen i tiden som kommer. Planen skal gjelde i 12 år, men vurderes rullert i henhold til den til enhver tid gjeldende planstrategi for Nordreisa kommune.

I kommuneplanens samfunnsdel er det vektlagt seks hovedutfordringer for Nordreisasamfunnet frem mot 2025:

- Endringer i aldersgrupper og konsekvenser av dette.
- Økt behov for tjenester.
- Rekruttering.
- Økonomisk balanse.
- Mange ute av arbeid.
- Høye forventninger til kommunen.

For å nå kommunens visjon – «mot et åpent kunnskapssamfunn», har samfunnsdelen følgende hovedinnsatsområder:

- Den store attraktivitetskonkurransen.
- Inkluderende lokalsamfunn – det åpne sted.
- Folkehelse – forebygging foran behandling.
- Økonomisk handlefrihet.
- Natur, miljø og klima

### 5.2 Overordnet strategi

Nordreisa kommune skal legge til rette for å hindre fraflytting og heller forsterke bosettingsstrukturen som er i dag gjennom aktivt å styrke tjenestetilbud og andre tilbud som gir bedre muligheter for bosetting i Reisadalen, Rotsund, Bakkeby, Hamneidet,

Straumfjord, Storvik og Oksfjord. Arealplanen skal i størst mulig grad søke å avklare og forenkle mulighet for boligbygging og arealer for næring og næringsmuligheter i disse områdene.

Nordreisa kommune skal legge til rette for styrking av sentrumsområdene Storslett – Sørkjosen som servicesenter i Nord-Troms. Kommunen vil forsterke det offentlige tjenestetilbudet gjennom effektivisering og kvalitetsheving innen skole- og oppvekstsektoren, kultursektoren og helse- og omsorgssektoren.

#### 5.2.1 Gode offentlige tjenester

Nordreisa kommune forventer vekst i framtiden og må tilrettelegge for at vi har tilstrekkelige arealer til skole, barnehage og omsorg. Kommunen vil også få utfordringer i forhold til en aldrende befolkning.

#### 5.2.2 Fortetting

Fortetting av boliger omkring eksisterende infrastruktur som legger til rette for en økende trend med bosetting i sentrumsnære områder. Økt bygging av gjennomgangsboliger og gode bomiljøer med tilhørende anlegg for friluftsliv, lek, aktivitet og trygge skoleveier.

#### 5.2.3 Reindriftsnæringen

Nordreisa kommune er betegnet som «tre stammers møte», der den samiske del av befolkningen har en viktig plass. Det er kun få år siden Nordreisa kommune søkte, og ble tatt opp i samisk virkemiddelområde.

Nordreisa er den kommunen i Troms med størst antall rein på beite eller på vandring til sommerbeite. Kommunen har i perioden fra april/mai til september/oktober høyere innbyggertall på grunn av reindriftsnæringen. Næringen er viktig for Nordreisa.

Nordreisa har ansvar som vertskommune både historisk, kulturelt, næringsmessig og

som tjenesteyter overfor reindriftsfamiliene som bor i kommunen store deler av året.

#### 5.2.4 Landbruk og jordvern

Jordvern er en viktig del av arealforvaltningen. Målet med planen er å ivareta arealer for fremtidig matproduksjon, og ikke bygge ned viktige landbruksarealer. Fra kommuneplanens samfunnsdel har mål om å forbeholde drivverdige arealer for jordbruksproduksjon, mål om å sikre de mest verdifulle skogbruksarealene og mål om å legge til rette for tilleggsnæringer på landbrukets premisser vært viktige i våre vurderinger av nye arealer og er derfor fulgt opp i kommuneplanens arealdel. Det er et økende press på landbruksarealer, spesielt i sentrum, men også i distriktene. Nordreisa kommune er den største kommunen i Troms og har store arealer og lange avstander. Spesielt i Reisadalen, Rotsundelv og Oksfjord, ser vi at det er vanskeligere å opprettholde drift bare basert på produksjon av mat.

#### 5.2.5 Samfunnssikkerhet og ROS

Det overordnede formålet med alt arbeid knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap er at tap av liv, helse, miljø, viktig infrastruktur og materielle verdier skal unngås og/eller bli så små som mulig. Kartlegging av risiko og sårbarhet er derfor viktig for at Nordreisa skal ha en risiko- og sikkerhets-politikk som gir oversikt over risiko og farer og tiltak som forebygger uønskede hendelser. Dette skal kommunen oppnå gjennom risiko- og sikkerhetsvurderinger på alle plannivå for å opprettholde tilfredsstillende sikkerhet og beredskap.

#### 5.2.6 Naturmangfold

Arealplanlegging er et viktig verktøy når vi skal forvalte naturen rundt oss. Nordreisa kommune har som mål at vi gjennom vår planlegging skal ta hensyn til naturmangfoldet i kommunen ved å balansere behovene for

bruk og vern av arealer, naturressurser og biologisk mangfold på land, i sjø og vassdrag.

#### 5.2.7 Et hyggelig landsbysentrum

Storslett og Sørkjosen er Nordreisas handels- og tjenestесentrum. Her fins det mange regionale tjenester og handelsstanden har regionalt marked. Storslett er nasjonalparklandsby og baserer sin kommunikasjon på verdiene bærekraft, natur- og kulturarv. Fokuset på naturarven har resultert i flere gode stedsutviklingstiltak som kommunen ønsker å videreføre. Gjennom kommuneplanens samfunnsdel er det vedtatt at Storslett nasjonalparklandsby skal være et hyggelig landsbysentrum som folk skal ønske å besøke. Reiseliv i forbindelse med nasjonalparken og verneområdene våre er et sentralt område, herunder også Reisaelva som lakseførende elv og viktig identitetsbærer i kommunen vår. Handelsstanden er spesielt avhengig av gode løsninger for parkering, vareomlastning og gangeveier.

#### *Kommunen har identifisert flere problemer som må løses:*

- E6 gjennom sentrum gir økte utfordringer for myke trafikanter både på Storslett og i Sørkjosen.
- Flytte arealkrevende industri til Hjellnes, for å legge til rette for hyggelig bomiljø i Sørkjosen
- Kjøddannelse fra Sørkjosen til Storslett Nord langs E6, spesielt strekningen Betesta-Statoil Storslett.
- Miljøet omkring Nordreisa kirke er preget av lett industri.
- Fortetting vil føre til flere barn i sentrumsområdene. Dagens situasjon utgjør en risiko.
- Kommunen ønsker parkering bak næringsbygg. Næringslivet ønsker parkering foran.

- Trailerparkering mangler, men vil være arealkrevende og støyende for nærliggende bebyggelse.
- Ivareta allmennferdsel til viktige friluftsområder som Reisaelva, Oksfjordelva og langs sjø.

### 5.2.8 Næringsarealer

Kommunen legger opp til en tydelig sentrumsstruktur med tilrettelegging for næring. Dette gjøres gjennom fortetting og sentralisering av forretninger og annen næringsvirksomhet, blant annet for å gjøre det enklere og mer attraktivt for kundene å besøke de ulike bedriftene.

I Sørkjosen er dagens havn er trang, og havnekapasiteten for liten for framtidig næring. Blant annet ønsker Statskog å ta ut skog fra Nordreisa og har derfor behov for lagringsplass og muligheter for utskipping av tømmer. Et fremtidig behov for utvidelse av flyplassen, samt en innflygningssone som legger begrensinger på bygg, fører til at kommunen ikke har ledige arealer som kan benyttes til næringsarealer i Sørkjosen. Industrien i området legger også en demper på muligheten for gode bomiljøer. Videre er en utvidelse av Sørkjosen havn til dypvannskai er ikke mulig på grunn av nærheten til Reisa utløpet naturreservat og dybdeforholdene på stedet. Kommunen ønsker derfor å legge til rette for myke næringer i Sørkjosen havn, og for industri/lager på Hjellnes.

Det er ikke tilgjengelige campingplasser i sentrum, noe som er viktig under festivaler, turneringer og andre aktiviteter i sentrale områder. Reiselivet skal vokse, og vi ønsker at særlig landbruket kan ta del i denne veksten gjennom reiseliv som tilleggsnæring til ordinær gårdsdrift. Kommunen støtter derfor aktiviteter og tiltak knyttet til gårdsbruk i drift.

På Storslett er det behov for flere parkeringsplasser tilknyttet dagens forretninger. Dette er forsøkt løst gjennom arealplanen. I tillegg er det ønske om å satse på flere forretninger innenfor Storslett sentrum, noe som gjenspeiles i planen.

Det er imidlertid flere ting, i tillegg til ledige arealer, som ligger til grunn for å utvikle næringslivet. Dette er blant annet gode forhold for oppvekst, et helhetlig tjenestetilbud og gode forhold for samferdsel. Disse tingene ivaretas igjennom kommunens avsatte områder for boliger, offentlig- og privat tjeneste yting, samt arealer til samferdsel og økt trafikksikkerhet.

### 5.3 Plankart

Alle formål har sin farge som er gjengitt i tegnforklaringen på arealplankartet. Arealformål vises som nåværende eller fremtidig. Arealplankartet må leses i sammenheng med bestemmelsene.

Hensynssoner er tegnet inn på et eget plankart for hensynssoner. Hensynssone for flomfare i øvrige vassdrag fremkommer kun i planbestemmelsenes pkt. 7.1.3.

Hensynssoner er uavhengig av avgrensingene til arealformålet under, og bestemmelsene gir føringer om hvilke hensyn som må tas når områder skal tas i bruk og videreutvikles.

Planen er utarbeidet digitalt. For å gjøre kartet lettere å lese i papirutgave er hensynssonene tegnet som et eget kartblad. Dette svekker ikke de juridiske bestemmelsene.

Det er utarbeidet egne temakart for:

- Viktige skogområder
- Viktige jordbruksarealer i sentrumsområdene
- Landskapsanalysen
- Nye gang- og sykkelveier

Temakartene er retningsgivende, og har ikke egne bestemmelser knyttet til seg. Temakartene er utviklet for å sikre viktig lokal informasjon som skal tas hensyn til i videre saksbehandling, og er brukt aktivt i konsekvensutredningen for hvert enkelt område.

## 5.4 Planens hovedtrekk

Arealplanen for Nordreisa skal vise sammenhengen mellom fremtidig samfunnsutvikling og arealbruk. I Kommuneplanens samfunnsdel er det gitt klare føringer for hvordan man ønsker at Nordreisasamfunnet skal utvikle seg.

### 5.4.1 Bosettingsstruktur

Vi har de siste 20-30 år sett en klar sentralisering i kommunen, der det i 1970 kun bodde 30 % i Storslett og Sørkjosen, hadde det økt til over 60 % i 2010. Denne utviklingen har også medført nedleggelse av skoler i bygdene. Ser vi på nedgangen i de enkelte bygdene, hadde f.eks. området Rotsund-Uløya i 1970 over 20 % av folketallet, mens den i 2010 var nede på 8 %.

### 5.4.2 Sentrumsutvikling

Vi har de siste 30 år sett en kraftig vekst i området Storslett-Sørkjosen. Etablering av den videregående skolen og satsing på Storslett som regionalt har bidratt til veksten. Vi ser at denne veksten vil fortsette, og det er viktig å tilrettelegge for sentrumsnære boligområder. I fremlagt arealplan er det flere forslag på fortetting av eksisterende sentrumsnære boligområder.

### 5.4.3 Tilrettelegging for næringsvirksomhet

I arbeidet med arealplanen har det kommet stadige tilbakemeldinger fra næringslivet om at nevnte plan er viktig for å legge til rette for fremtidig næringsutvikling. Det er i dette planutkastet konkrete forslag til nye områder som f.eks. på Hjellnes. Men det legges også

opp til et klarere skille mellom områder til næring og områder til boliger.

Vi ser at planlagt utbygging av ny kraftlinje gjennom Nord-Troms og byggingen av tunnel gjennom Sørkjosfjellet vil skape store regionale ringvirkninger. Disse prosjektene stiller krav til arealer for ulike næringer.

### 5.4.4 Landbruk og utmarksnæringer

Det har generelt sett vært en reduksjon i antall årsverk i landbruksnæringene, der de mindre brukene legges ned, mens de større har vokst. I sentrumsområdet er store arealer forbeholdt landbruk. I denne arealplanen foreslår vi at en del innklemte landbruksområder kan omreguleres til industri og boligområder.

### 5.4.5 Fritidsbebyggelse

Vi ser at det er en stadig økt etterspørsel etter fritidsboliger. I arealplanen er det tatt med 10 nye områder til fritidsbebyggelse med et potensiale på 101 tomter. I tillegg kommer to arealer som er unntatt rettsvirkning med et samlet potensiale på inntil 43 tomter. Kommunen har i tillegg flere regulerte områder med ledige tomter for nye fritidsboliger.

Viser til samfunnsdelen der kommunen ikke har sagt noe spesielt om satsing på fritidsboliger, men vi ser at ROS-analysen setter klare begrensinger på konkrete områder.

### 5.4.6 Samferdsel

Vi vil i kommende planperiode stå overfor store samferdselsprosjekter i Nord-Troms, og utbyggingen av tunnel i Sørkjosfjellet vil ha den største konsekvensen. Utbyggingen vil føre til sikrere vei, og vil frigjøre betydelige overskuddsmasser. Disse massene er det viktig at vi får benyttet på en mest mulig samfunnsnyttig måte. I denne arealplanen foreslås det at en del av massene kan brukes til nye sykkelstier, samt til andre samfunnsnyttige formål.



## 6. Planens samlede konsekvenser for miljø og samfunn

### 6.1 Naturverdier og biologisk mangfold

Tilrettelegging for nye arealmessige tiltak vil nødvendigvis gi naturinngrep. Vi har i vår vurdering søkt å unngå at tiltak legges til naturområder som er klassifisert som spesielt verdifulle. Det vises til bl.a. konsekvensvurderingen og landskapsanalysen. Vurdering av alle nye formål etter naturmangfoldloven er ivaretatt i konsekvensvurderingen.

Med den nye naturmangfoldloven stilles det strengere krav til å avklare og sikre naturverdier før det gis tillatelse til bygge- og anleggsvirksomhet. Nordreisa har store verneområder og har slikt sett sikret mye av den viktige naturen, men også utenfor disse områdene kan kommunen i sterkere grad gjøre en jobb for å avklare og sikre verdier.

Nordreisa har stor geografisk utstrekning og varierte landformer som strekker seg fra kyst til innland, samt en variert geologi. Dette gir grunnlag for et rikt dyre-, fugle- og planteliv. Det er registrert 27 landpattedyrarter og 179 ulike fuglearter. I tillegg har vi vanlig frosk, firfisle og noen arter sjøpattedyr. Plantelivet i kommunen er unikt, og 754 arter er registrert. Det store antallet arter kommer av en særegen og rik geologi. Noen av plantene i Nordreisa er arktiske og østlige arter som har sin hovedutbredelse lenger nord og øst. Flere av dyre-, fugle- og planteartene i kommunen er vurdert til å være truet i Norsk rødliste for arter 2010.

For en vurdering av kommuneplanens arealdels samla belastning på naturmangfoldet i Nordreisa kommune, se konsekvensvurderingen i vedlegg 3.

### 6.2 Kulturminner og kulturmiljø

Samlet er det registrert 555 kulturminner i Nordreisa på [www.kulturminnesok.no](http://www.kulturminnesok.no) per juni 2013. Av disse er 360 automatisk fredet. Konsekvensutredning på enkelttiltak er sjekket opp imot kulturminnedatabasen og tiltakene berører ikke kjente kulturminner/-kulturmiljøer.

Tiltak som ikke er utredet etter kulturminneloven sendes på høring til Troms fylkeskommune kulturetaten og Sametinget. Alle enkeltvedtak etter plan- og bygningsloven og jordloven henviser til kulturminneloven og utbyggers plikter dersom det blir gjort funn under arbeid.

### 6.3 Støy og forurensning

Kommuneplanen legger til rette for ny etablering og vekst i næringsliv og industri. Virksomhetene i seg selv eller den økte trafikken kan være potensielle kilder til støy- og støvplager. Dette skal tas hensyn til ved den videre planleggingen for de aktuelle utbyggingsområdene. Det samme gjelder for masseuttak.

Ved planlegging av nye utbyggingsområder i støysone skal det tas hensyn til støyforurensning. Det gjelder spesielt for støyfølsom bebyggelse som skole, barnehage og lignende som ikke skal plasseres i støysonene eller som minimum skal det gjennomføres støydempende tiltak.

### 6.4 Energi og klima

I samfunnsdelen vises det til at Nordreisa kommune skal ha en naturressurs- og miljøpolitikk som er bærekraftig og sikrer natur og miljø for fremtidige generasjoner, det vil si:

- Nordreisa kommune skal jobbe for at kommunens innbyggere, ansatte, barn og næringsliv skal få større forståelse for

hvilken betydning lokalt klimaarbeid har på den globale utviklingen.

- Nordreisa kommune skal i henhold til klima- og energiplan jobbe for reduserte klimagassutslipp og økt bruk av fornybar energi.
- Nordreisa kommune skal gjennom sin planlegging ta hensyn til naturmangfoldet i kommunen ved å balansere behovene for bruk og vern av arealer, naturressurser og biologisk mangfold på land, i sjø og vassdrag.

## 6.5 Reindriftsnæringen

Reindrift er en arealavhengig næringsform og kommer ofte i konflikt med andre arealinteresser

I planforslaget har vi beskrevet trekkveier, oppsamlingsområder, kalvingsområder (vårbeite) og reindriftsanlegg for reindriftsnæringa som egen hensynssone.

Reindriftas interesser er også vurdert som en del av konsekvensutredningen for de enkelte arealforslagene, og konflikt er forsøkt unngått. I noen tilfeller må reindrifta vike for samfunnsnyttige formål.

## 6.6 Et hyggelig landsbysentrum

For å oppnå vår overordna strategi er det gjort følgende grep for å etterkomme dette i kommuneplanens arealdel:

- Det er lagt inn en alternativ trasé for E6 utenfor sentrum.
- Arealkrevende industri flyttes til industriområdet på Hjellnes.
- Alternativ trasé for E6 utenfor sentrum er lagt inn i planen.
- Næringspark er lagt inn nord for Storslett sentrum, og arealene vest for kirka avsettes til forretninger fremfor næring (industri). Stedsutvikling omkring Nordreisa kirke har egen utviklingsplan.

- Det gjøres grep for å forbedre trafikksikkerheten både i Sørkjosen og på Storslett.
- En kompromissløsning presenteres med en del synlige parkeringsplasser nært E6 i sentrum, med flere bak næringsbyggene.
- Trailerparkering foreslått etablert i tilknytning til dagens Statoil på Storslett. Vil også bli direkte tilknyttet eventuell ny trasé for E6.
- Planen legger til rette for allmenn ferdsel gjennom ikke å etablere arealer som kan være i konflikt.
- Det avsettes sammenhengende næringsarealer i sentrale områder, og kjøpesentergrenser opprettholdes.

## 6.7 Landbruk og jordvern

Vi har over flere år sett en reduksjon i aktive gårdsbruk i kommunen. Samtidig ser vi at arealbruken er på samme nivå. Det er vedlagt egne temakart over viktige skogområder i kommunen, og viktige jordbruksarealer i sentrumsområdene.

Planforslaget legger opp til vern av viktige landbruks- og skogbruksområder. Men vi ser at det er spesielle utfordringer i sentrum, der vi finner ulike jordteiger mellom industri og boligområder. Det fremmes forslag om at noen sentrumsnære jordbruksområder får en annen anvendelse. De øvrige sentrumsnære jordbruksområdene ønskes vernet slik at disse ikke omreguleres til andre formål. Dette for å få til en samlet sett mer konsentrert og mer effektiv arealbruk.

Siden kommunen ser at det er vanskeligere å opprettholde drift bare basert på produksjon av mat, har vi en holdning til at binæringer med bakgrunn i gårdens naturlige fortrinn kan støttes i arealplanen. Dette for å opprettholde befolkningen i distriktene og bevare gårdsbruk i drift. Det er et sentralt tema å bevare landbruksarealene i sentrale Nordreisa.

Likevel må landbruket i noen tilfeller vike for samfunnsnyttige formål.

## 6.8 Friluftsliv og rekreasjon

Nordreisa kommune har status som nasjonalparkkommune og Storslett som nasjonalparklandsby. Der det over flere år er jobbet aktivt med å tilrettelegge for aktiv bruk av naturen. Det være seg turstier, turkart og gapahuker og andre tiltak. Det er utarbeidet en egen kommunedelplan for fysisk aktivitet og naturopplevelser som skisserer en rekke tiltak i hele kommunen.

## 6.9 Barn og unge

Det er i planforslaget tatt med en rekke tiltak som berører målgruppen. Arealer til ulike idrettsformål og til gang- og sykkelstier er alle positive tiltak. Eksempler på tiltak er tilrettelegging rundt Moan skole og Storslett svømmehall, skileikanlegg i Oksfjord og videreutvikling av Saga skistadion.

## 6.10 Tettstedsutvikling og fortetting

Vi ser en utvikling der Storslett og Sørkjosen er i ferde med å vokse sammen. Det er vedtatt en stedsutviklingsplan, som gjennom planprosessen er behandlet politisk flere ganger. Det er gjort vurderinger på hvordan sentrum skal se ut i framtiden, og muligheter for ekspansjon av handelssentrumet Storslett og Sørkjosen.

Det er gjort endringer i forhold til utnyttingsgrad for å styrke fortetting i sentrumsområdene.

Boligområdene legger til rette for vekst i sentrale områder. Område Betesta (B19, B20 og B21) er særlig ment til gjennomgangsboliger for unge familier, og er derfor nært tilknyttet barnehage, videregående skole, naturområde (Andedammen) og friluftsområde (Laitakka/Båtnes).

I planbestemmelsene ligger det klare føringer for prioritering av barn og unges interesser tilknyttet detaljplanlegging av boligområder.

Det er også gitt åpning for bygging av boliger i sentrum. Her kan økt utnyttelsesgrad og muligheter for boligbygging på forretningstomter, forutsatt at 1. etasje skal inneholde forretninger. Denne bestemmelsen vil utløse krav om økt trafiksikkerhet og tilrettelegging for barns lek og aktivitet i sentrumsområdene. Herunder Storslett sentral og Sørkjosen.

Trygg skolevei er prioritert med en rekke nye løsninger for gang og sykkelveier. Tilrettelegging for kollektivtrafikk ivaretas i planbestemmelsene når detaljplanlegging igangsettes.

## 6.11 Næring

En av hovedutfordringene i dette planforslaget er å legge til rette arealer for fremtidig næringsutvikling. Ved de foreslåtte industriområder vil det være grunnlag for fortsatt vekst og nye arbeidsplasser.

På dette området åpner planforslaget for flest endringer. Tilrettelegging for nye næringsarealer og planlagte utbygginger vil gi nye muligheter. De viktigste tiltakene er:

- Fortetting av næringsarealer der det er mulig gjennom planbestemmelsene.
- Fokus på at sentrumsområdene skal preges av forretninger.
- Lagt til rette for utvidelse av flyplass.
- Omlegging av Storslett sentrum.
- Dypvanskai og nytt industriområde på Hjellnes.
- Arealer for næringspark (under Rovdasbakken).
- Forretningsarealer i Sørkjosen (bro til industriområde).

- Lagt til rette for flere områder for parkeringer i og omkring sentrum, spesielt Storslett sentrum.
- Campingplass på Båtnes.
- Stedsutviklingsplan for Sørkjosen og Storslett.
- Lagt inn flere arealer for forretninger.
- Lagt inn flere arealer for industri.

## 6.12 Kommunalt tjenestetilbud

Planforslaget har små konsekvenser for det kommunale tjenestetilbudet, men næringsmessig vil det åpne for større muligheter for næringslivet. Vi ser fremover en økt eldre befolkning, og det er satt av arealer til omsorgsboliger av ulik art. F.eks. Guleng og Lundejordet.

Vi ser en økning i barnekull fremover, og det er satt av større arealer til Moan skole. Det er også tatt hensyn til utvidelse av Storslett svømmehall.

Det er også satt av arealer til utvidelse av Høgegga barnehage samt arealer til menighetsbarnehagen.

Ny kirkegård anbefales lagt til området Rovdas – Flatvoll. Flere områder er vurdert.

## 6.13 Transportbehov

Nordreisa kommune er arealmessig et av landets største kommuner, men bosettingen er relativt konsentrert i området Storslett – Sørkjosen. For bosettingen i distriktene er nok privatbilen viktigst, men busstransport er viktig for barn (skoletransport) og eldre. Planforslaget har forslag om utbygging av gang- og sykkelstier i sentrum blant annet ved hjelp av tunellmasser. F.eks. Snemyr - Storslett, Moan skole – Sentrum, Tømmernes – Sentrum. Det lagt inn i planen ny vei over Lundejordet.

Det er lagt inn i planen at E6 vil følge dagens trasé, men at dagens bro over Reisaelva

oppgraderes. Etter høringsrunder er det foreslått å flytte E6 traséen utenom dagens sentrum. Det vises til at stedsutviklings-planen har en rekke forslag på nye veier, gang og sykkelstier og parkeringsområder.

## 6.14 Folkehelse

Planforslaget antas å få positive konsekvenser for folkehelsen. Det vises til friluftskartleggingen der turløyper osv. vil ha en positiv effekt. Nordreisa er en kommune med store arealer, og en viktig satsing er å tilrettelegge for turløyper og økt tilgang til naturen. I samfunnsdelen er det et mål om bolig til alle, noe det er flere konkrete forslag på i arealplanen. Trafikksikkerhet og en trygg skolevei er viktig for å bidra til bedre folkehelse ved at flere går/sykler til skole og jobb.

## 6.15 Universell utforming

Denne planen ivaretar universell utforming på flere områder. F.eks. ved tilrettelegging av områder for friluftsliv legges det opp til at tiltak er universelt utformet. Ellers er det et overordnet prinsipp i planlegging at tilgjengelighet skal innarbeides som naturlig del av alle tiltak. Dette ligger også som premiss i arealplanleggingen i Nordreisa kommune. Eksempler på slike tiltak er Visitor Point i Reisaalen, Kvennes og Goppa.

## 6.16 Samfunnsikkerhet og ROS

Det er utarbeidet egen areal-ROS for foreslåtte utbyggingsområder. Alle innspill er konsekvensvurdert, og samfunnsikkerhet er en viktig del av utredningen. Dette er vurdert blant annet mot fremtidige klimaendringer, skred, kvikkleire og flom. Kvikkleireområder, skredaktsomhetsområder og flom i store og små vassdrag herunder også erosjon, løsmasseskred, sørpeskred, flomskred er lagt inn på arealplankartet som hensynssoner. For å gjøre kartet lesbart er mindre områder

avmerket på aktsomhetskartet slått sammen til større felt.

## 6.17 Bruk og vern av sjø og vassdrag

Vi har fire lakseførende vassdrag i kommunen, og det er et generelt forbud mot tiltak innenfor 100-metersbeltet langs elva, men vi har valgt å innarbeide en fleksibel tilpasning. Det er utarbeidet egne flomsonekart for Reisaelva, samt hensynssoner for øvrige vassdrag.

Dette åpner for at det enkelte steder kan iverksettes tiltak som er innenfor 100-metersbeltet. I planbestemmelsen tillates det oppført bygninger og mindre anlegg - fortrinnsvis til landbruk, reindrift, fiske, fangst, akvakultur, ferdsel til sjøs. Det forutsettes at tiltakene av hensyn til deres funksjon må ligge i 100-metersbeltet.

## 6.18 Vassdragsforvaltning

Nordreisa kommune har flere lakseførende vassdrag, der Reisaelva står i en særklasse som omdømmebygger, rekreasjon og trivselsfaktor.

Reisavassdraget og Reisa fjorden har status som nasjonal laksevassdrag og laksefjord. Det er et prinsipp i planen at allmenn tilgang til elva skal sikres.

## 6.19. Sjø og strandsonerforvaltning

Nordreisa kommune har en kystlinje på nærmere 20 mil, der en stor del ligger nært vei. Men vi har også store områder som nærmest er uberørt, og som ligger i viktige friluftsområder. Viser til at det for tiden jobbes med en felles kystsoneplan for Skjervøy- og Nordreisa kommune. Sjøarealene er derfor ikke berørt i dette planforslaget.

Vi merker oss at det er stor interesse for å bygge innenfor 100-metersbeltet. Kommunen ønsker primært å sikre tilgang til strandsonene

for allmenheten, og ønsker derfor å unngå bebyggelse i 100-metersbeltet der det ikke er nødvendig.

## 6.20 Landskap

Nordreisa kommune har et stort spekter naturtyper fra kyst til vidde. Vi finner i hovedsak bebyggelse langs sjøen, men også i dalene. Vi har tradisjonelt sett hatt en desentral bosettingsstruktur, men ser en økt grad av sentralisering. Det vil si stadig flere eldre hus i distriktet fungerer som fritidshus, mens det legges ut nye boligfelt i Storslett – Sørkjosområdet.

For en nærmere beskrivelse av landskapet i kommunen, viser vi til en Landskapsanalyse for Nordreisa som ble utført av arkitektbyrå 70°N. De har delt kommunen inn i 14 områder (se vedlagt temakart), som kort oppsummert beskrives som følgende:

### 6.20.1 Delområde 1 – Uløya

Et kystlandskap med bratte fjellsider og bebyggelse langs fjord og sund, med tidsdybde tilbake til steinalder. Åpen utsikt mot sjø og mektige fjell. Uløyas sentrale beliggenhet mellom Rotsundet og Lyngen, kombinert med gode fiskeforhold, har dannet grunnlag for handelsstedet på Havannes, som fortsatt er i god hevd i dag. Tidligere beitemark har mange steder grodd igjen, mens hyttebygging og satsing på turisme blomstrer opp.

### 6.20.2 Delområde 2 – Spåkenes

Spåkenes er en landtunge med spesiell geologi. Stor tidevannsflete har status som naturreservat og er et viktig trekk og hekkeområde for en rekke fuglearter. Delområdet preges ellers av en lang randmorenerygg, samt flate skogs- og myrområder. Et høyere platå med betydelige mengder krigsruiner forteller om landskapets strategiske form og plassering i krigssammenheng. Spredt gårdsbebyggelse

langs fjord med åpen utsikt mot mektige fjellformasjoner.

### 6.20.3 Delområde 3 – Rotsundet

Et nordnorsk kystlandskap langs sund med sammenhengende jordbruksland mellom fjell og fjære, tuftet på fruktbare marine avsetninger og sundets gode fiskeforekomster. Utsikten avgrenses av Uløyas fjellsider på andre siden av sundet. Plantede granfelt vises som tydelige brudd innimellom jorder og naturlig vegetasjon. Våtmarksområde ved Rotsundelvas utløp i Rotsundet er viktig for fuglelivet.

### 6.20.4 Delområde 4 – Rotsundelvdalen

Løvskogkledd dalføre med åpne flate jordbruksområder langs vei. Uavbrutt elveløp gjennom hele dalen, som i stor grad skjules av vegetasjon. En rekke mindre elver renner ned i denne fra fjellsidene rundt. To relativt like, langsgående åsrygger på hver side av dalen, samt høyere tinder som fondmotiv i hver ende av dalføret. Dalen er sommeroppholdssted for reindriftssamer og et av de beste reinbeiteområdene i regionen.

### 6.20.5 Delområde 5 – Maurneset

Halvøy preget av mangfold og variasjon og med tidsdybde tilbake til steinalderen. En rekke kulturminner finnes her, både norske og samiske. Halvøya var strategisk plassert i forhold til pomorhandelen. Store områder langs halvøyas østkyst preges av fulldyrka jordbruksland. God dyrkningsjord på strandavsetningen har dannet grunnlaget for bosetningen på blant annet Bakkeby og Utleira. På Hamneidet drives lakseoppdrett og turisme, og her finnes tunnelforbindelse til Skjervøy kommune. Halvøya er også sommerbeiteområde for rein og preges av fritidsboliger i delområdet nordligste deler. Bratte skredutsatte fjellsider har ført til lange strekk uten veiforbindelse. Åpen sikt utover den brede Reisafjorden mot øst og mer lukkede sund med nærhet til Kågenfjellene og

Uløyfjellene i vest. Både store, langgrunne strender og smale fjærestriper. Rik fjellflora og skog.

### 6.20.6 Delområde 6 – Sørkjosen

Et fjordlandskap med tettstedsbebyggelse, havn og flyplass ved det vernede Reisavassdragets utløp. Boligbebyggelse på flaten med korte siktlinjer. Utenfor bebyggelsen, ved havna og på høyere nivåer er det åpen utsikt mot fjord og fjell. Nord for tettstedet finnes fjellovergang til Langslett (med samisk utsalgssted og reintrekk på våren) og en del fritidsbebyggelse langs viker og nes. Sørkjosen var antagelig et kjerneområde for bosetting allerede på 1500-/1600-tallet, grunnet sin nærhet til havet. Fiskerbønder i Reisadalen hadde sine sjøboder i Sørkjosen. Bratte fjellsider med sammenhengende løvskogsbelte over bebyggelsen. Jernelva er den største av en rekke elver som renner ned fra fjellet og ut i fjorden.

### 6.20.7 Delområde 7 – Storslett

Et elvelandskap med jordbruk og tettstedsbebyggelse ved utløpet av Reisaelva i Reisafjorden, hvor det dannes et stort våtmarksområde med vernestatus. Storslett, som ligger på begge sider av elva, er det største tettstedet i kommunen og administrativt senter for Nord-Troms. Historisk lå sentrum lenger ut på kysten. Elva og dets avsetninger har dannet grunnlag for landbruket. Flat dalbunn preget av fulldyrket jord i store sammenhengende strekk, kun avgrenset av randvegetasjon og flekker med skog. Sammenhengende skogkledd fjellsider med gode turmuligheter øst og vest for flaten. Utsikt mot flere markante fjellformasjoner.

### 6.20.8 Delområde 8 – Kildalen

Et dalføre med buktende elveformasjoner og gårdsdrift nederst i dalen der bunnen er flat og bred. Elva var tidligere brukt til fløting av tjære i forbindelse med tjæreproduksjonen i



området. Sammenhengende løvskogsområder langs fjellsidene, barskog dominerer langs elva. Stor skogskledd forkastning nord i delområdet med turløyper. Utsikt mot spisse tinder langs dalens østside. Kildalselva er laks- og ørretelv. Den blir striere innerst i dalen hvor landskapsrommet smalner inn og stiger opp mot Dammen, en oppdemmet kunstig innsjø tilknyttet vannkraftverk. Samling av rein skjer i fjellene over Kildal.

#### **6.20.9 Delområde 9 – Reisadalen**

Et langstrakt dalføre med nasjonalt kjent lakselv. Tilliggende jordbruksområder i god hevd. Delområdet preges både av meanderende elvelandskap med tett kantvegetasjon og korte siktlinjer, vide og åpne gårdslandskap og mektige fjellmassiver. Flere massetak i området. Yndet friluftsområde for jakt, fiske, elvebåtferdsel og gå-/skitur. Samiske tradisjoner fra forhistorisk tid og viktig kvensk bosettingsområde, noe de lange tradisjonene med tjæremilbrenning viser. Store skogsområder av vekslende type og et stort mangfold av fjellplantearter. Delområdet strekker seg opp til Reisa nasjonalpark i sør.

#### **6.20.10 Delområde 10 – Storvikhalvøya**

Delområdet dekker deler av ei halvøy med tidsdybde tilbake til steinalder, med utsikt ut mot den brede Reisafjorden mot vest og nord. To markante fjell med lavere skogsområder imellom, samt et stort flatt nes preger delområdet. Gårdsbebyggelse langs fjorden. Jordbrukslandskapet preges av nedlegging og gjengroing. Satsing på turisme og andre næringer, flere dagpendler til Storslett. Gårdsbebyggelsen er konsentrert rundt den vestvendte Storvika, samt ved Storneshavn, Steinsvik og Kvennes. Store myrområder på Storneset. Flere naturområder har status som svært viktig for biologisk mangfold.

#### **6.20.11 Delområde 11 – Straumfjorden**

Fjord med typisk nordnorsk kystbebyggelse, i tidligere tider nesten utelukkende et sjøsamisk miljø. Landskapsrommet fremstår relativt lukket, grunnet fjordens dimensjoner og trange utløp i Reisafjorden. På vestsiden av fjorden stiger slakere åser opp mot Reašvárri i nord, på østsiden stiger bratte fjellsider opp langs hele strekket, kun avbrutt av Durmålskardalen. Løvskog dominerer fjellsidene, på det flatere Straumfjordeidet (innfartsåren til fjorden fra Storslett) finnes store myrområder. Gode dyrkningsforhold på strand- og elveavsetning kombinert med godt fiske i fjorden har dannet grunnlag for bosettingen, og nå også for fisketurisme. Delområdet er reinbeiteområde. Straumfjordbotn har status som svært viktig for biologisk mangfold.

#### **6.20.12 Delområde 12 – Oksfjorden**

Kort fjordarm med utmunning i Reisafjorden i vest, samt veiløst område med bratte fjellsider nord for fjorden. Typisk nordnorsk kystbebyggelse - konsentrert hovedsakelig langs fjordens nordlige bredd, med Oksfjordhamn som største bygd. Kulturlandskapet er stedvis preget av gjengroing. Store deler av fjordens sørlige bredd er ubebygget, grunnet bratte fjellsider med skredmateriale i bakkant. Bebygde områder og innmark innehar stor tidsdybde med kulturminner fra både steinalder, jernalder, førreformatorisk tid og bygningsmasse fra 1800- og 1900-tallet (hovedsakelig konsentrert rundt Klubbeneshavn og Oksfjordhavn). Oksfjordhavn blomstret under gruvedriften i Vaddas og Moskodalen i forrige århundre. Løvskog dominerer fjellsidene, Manneset, den smale kjølen som skiller fjorden fra Oksfjordvannet og Arildsdalen. Sistnevnte er uten menneskelige inngrep og preges av elv og myr i dalbunnen.



### 6.20.13 Delområde 13 – Oksfjordvatnet

Område med dalrom som munner ut i innsjø demmet opp og avgrenset fra Oksfjorden av smal morene fra istiden. Høye karakteristiske fjell avgrenser dal- og elverommet, sikten åpen i retning Oksfjorden. Løvskog dominerer rundt vannet og i dalsidene, samt blandingsskog i dalbunnen. Storelva er den største elva i delområdet, og strekker seg fra Vaddas til Oksfjordvatnet. Spredt gårdsbebyggelse der det er veiforbindelse langs vannet, og i ytterste halvdel av dalbunnen, samt massetak og sommerbeite for rein. E6 stiger oppover mot Kvænangsfjellet i øst. Gruvedrift preget samfunnet frem til 1958, med kobbermalmgruve innerst i dalen. Tjæremilefunn forteller om finsk bosetting i området.

### 6.20.14 Delområde 14 – Kvænangsfjellet

Fjellforbindelse mellom Oksfjordvannet og Kvæningen. Bortsett fra E6 og snøskjermer, er delområdet uten menneskelige inngrep. Under krigen fantes det en overbygning over strekningen og det lå en tysk fangeleir oppe på fjellet. Årstidsvekslinger og vekslinger i vær er av enorm betydning for overgangen. Når været er dårlig, er kommunikasjonen over fjellet brutt. Fjelltopper ses på hver side av vei, men nordsidens fjellmassiver er brattere og høyere. Størst og mest fremtredende er Storbukttinden -med mye skredmateriale i fjellsidene. Lange siktlinjer både i retning Oksfjordvannet og Kvæningen. Skrinn bjørkeskog opp til tregrensa, ellers snaumark. En rekke mindre elver renner ut i Eidelva, som har sitt utløp i Oksfjordvatnet.

## 7. Bruk av areal etter arealformål

For en nærmere beskrivelse av de ulike områdene vises det til kapittel 10 i denne beskrivelsen. I kapittel 11 har vi tatt for oss areal og antall bolig- og hyttetomter.

### 7.1 Boligbebyggelse

Det er samlet tatt med 19 områder til boligbygging, der de fleste befinner seg i området Sørkjosen – Storslett. Det absolutt største feltet er Sørkjoslia, der det er avsatt et areal på 94 dekar, noe som kan generere 70 tomter. Vi har i tillegg regulerte felt på Høgegga som er under utbygging.

Det er samlet satt av 539 dekar til boliger, og om alt bygges ut vil det generere 374 boligtomter.

### 7.2 Fritidsbebyggelse

Det er samlet tatt med 11 områder til fritidsbebyggelse på totalt 362 dekar. Om alt bygges ut vil det kunne generere 141 hyttetomter. Etter andre høringsrunde ble to områder fjernet som følge av innsigelse fra Fylkesmannen pga. konflikt med reindriftsinteresser.

### 7.3 Fritids- og turistformål

Det samlet tatt inn 10 nye områder på samlet 197 dekar for fritids- og turisme. Dette gjelder spesielt i Svartfossområdet, der vi har valgt å foreslå en mer konsentrert satsing.

Dette er en konkret oppfølging av kommuneplanens samfunnsdel der det vises til at naturen og landskapet i Nordreisa er vår største og viktigste ressurs for næringsutvikling generelt og opplevelsesnæringer/turisme spesielt. Forutsetningen for en bærekraftig utvikling er at ressursen foredles til å bli en attraksjon som er tilgjengelig og som trekker besøkende/turister til naturopplevelsene.

Dette igjen gir grunnlag for økonomisk verdiskaping i lokalsamfunnet. De næringene som sterkest knyttes opp mot nasjonalparksatsingen som Nordreisa kommune er del av, er opplevelsesnæringer, overnatting, service og handel. I så måte har Svartfossområdet kvaliteter som bygger opp en slik satsing (nærhet til elv og vidde).

## 7.4 Råstoffutvinning

Nordreisa har store sand og grusressurser som er utnyttbare, og det er foreslått ett nytt grusuttak i Kildalen på 36 dekar. To steinbrudd og tre masseuttak er tatt ut av planen. Dette gjelder uttak i Oksfjord, på Hamneidet og i Reisadalen. Ett større areal ved Biedjovagge er unntatt rettsvirkning pga. innsigelser fra Fylkesmannen.

## 7.5 Offentlig og privat tjenesteyting

Det er satt av ett areal til skoleformål (Moan skole) på samlet 15,9 dekar, tre områder for barnehager på 18,4 dekar og to andre arealer på 12.1 dekar.

## 7.6 Næringsbebyggelse

Det er foreslått ni nye områder på samlet 241 dekar for næringsbebyggelse, der dypvannshavn ved Hjellnes er det største tiltaket.

## 7.7 Samferdsel

Nordreisa står overfor store vegprosjekter de nærmeste årene, der byggingen av tunell gjennom Sørkjosfjellet har størst betydning. I arealplanen er det foreslått flere nye samferdselstiltak som blant annet omfatter omlegging av E6 ved hotellet i Sørkjosen, omlegging av krysset mellom E6 og RV 865 på Storslett. Forslag om ny E6 trase utenom Storslett sentrum er tatt ut etter andre høringsrunde.

Det er satt av to arealer til utvidelse av Sørkjosen lufthavn på 105 dekar, og ett areal

til ny havn på Hjellens på totalt 131 dekar. Det er også satt av arealer til 12 parkeringsplasser på samlet 55 dekar.

### 7.7.1 Fremtidige gang- og sykkelveger

Det er lagt opp til at en del av tunellmassene skal brukes til utbygging av gang- og sykkelveger. Konkret er det foreslått seks nye sykkelveger. Storslett-Galsomælen, Flatvoll-Tretten, samt en del interne sykkelveger (Tømmernes, Solbakken, Lundeveien etc.).

## 7.8 LNFR

Hovedmålsettingen til arealdelen er å tilrettelegge for levende bygder samtidig som landbruksinteressene skal sikres. I de minste bygdene er det vanskelig å forutsi et boligbehov som framstår som vilkårlig. Kommunen velger å saksbehandle boligbygging her som dispensasjon. Fradeling til boligformål har høy prioritet i kommunen og vil bli imøtesett, men kan bli styrt i forhold til størrelse og lokalisering. I unntakstilfeller kan samfunnsinteressene telle sterkere enn landbruksinteressene.

Det er utarbeidet klare lokaliseringskriterier som skal brukes. Hovedprinsippene er:

- Klare og langsiktige grenser mellom landbruk og bebyggelse.
- Bygging i randsonen lokaliseres langs veg. Bygging vil framstå som en fortetting av eksisterende boligbygging.
- Minst verdifulle areal går til utbygging
- Nye boliger skal ikke ligge på dyrket mark, dyrkbar skogsmark, skogsmark av middels eller høg bonitet, furumoer eller plantefelt. Unntak er fortetting på restareal som ikke er maskinelt høstbare eller der det ikke finnes alternative tomter.
- Høy utnyttingsgrad/konsentrasjon av tomtene.

- Ved plassering skal behovet for fremtidige boligtomter ivaretas ved planmessig utnytting av området.

## 7.9 Statlig sikrede friluftsområder

I Nordreisa har vi per i dag to statlige sikra friluftsområder, Kvennes og Goppa.

Kommunen har også søkt til Miljødirektoratet, tidligere Direktoratet for naturforvaltning, om å få denne statusen for Saga.

Saga er satt av som eget friområde på samlet 234 dekar. Dette med spesiell vekt på skiaktiviteter etc.

## 8. Hensynssoner

Alle hensynssoner vises på plankartet, der begrunnelsen for de ulike sonene er presentert. For detaljert oversikt over sonene med bestemmelser henvises til plankartet og planbestemmelsene.

### 8.1 Sikringssoner

#### 8.1.1 Nedslagsfelt drikkevann

For å beskytte drikkevannskilder mot mulig forurensing er det lagt sikringssone rundt vannuttakene. Sikringssonene dekker nedslagsfeltet til de enkelte vannverkene. Tillatelse til tiltak skal forelegges vannverkseier og tilsynsmyndighet. Hensynssonens utstrekning er basert på klausuleringsbestemmelser fra Mattilsynet.

### 8.2 Støysoner

Ved Sørkjosen lufthavn er det under utarbeidelse nye støysonekart i henhold til ny veileder. I påvente av ferdigstillelse brukes de gamle støysonekartene som er utarbeidet etter gammel forskrift.

### 8.3 Faresoner

#### 8.2.1 Ras- og skredfare

##### *Kvikkleire*

Det er foretatt kvikkleirekartlegging for deler av kommunen, men for en rekke av de foreslåtte tiltak må det gjennomføres kartlegging. Alle fareområder er lagt inn på plankartet. For bygging under marin grense der kvikkleirefaren ikke er utredet, må det gjennomføres geoteknisk vurdering av kompetent fagfolk og eventuell områdestabilisering må dokumenteres.

##### *Skred*

Hensynssonene baseres på NGI sin faresonekartlegging. Flere små områder er slått sammen til større. [www.skredatlas.no](http://www.skredatlas.no) må kontrolleres ved regulering eller søknad om

tiltak i området. Bestemmelsene henviser til plan- og bygningslovens § 20-1 og TEK 10 § 7-3.

Det vises også til at deler av kommunen (Rotsund og Uløya) vil kunne bli berørt ved et eventuelt skred på Nordnes. Det vil være viktig å få avdekket hvilke konsekvenser det vil ha for nevnte områder (oppskyllingsområde osv.).

### **8.2.2 Flomfare**

Det er foretatt flomsonekartlegging i deler av kommunen. Flomfaren skal vurderes i forarbeidet til alle reguleringsplaner som omfatter vassdrag. Ved prosjektering av nye tiltak etter § 20-1 må det tas hensyn til mulig flomfare langs alle typer vassdrag. Det er foretatt en vurdering av alle bekker og vassdrag i forhold til flomfare.

### **8.2.3 Skytebane**

Det er tre skytebaner i kommunen (Kjelleren, Saga og Rotsundelv). Disse er avmerket som fareområde skytebane. Det er ikke stilt krav om reguleringsplan for de mindre banene med liten aktivitet. Fylkesmannen er fagmyndighet på forurensing og støy.

## **8.4 Sone med angitte særlige hensyn**

### **8.4.1 Hensyn reindrift**

Drivingsleier, kalvingsområder/vårbeite, reindrifftsanlegg og samlingsområder er lagt inn på plankartet. Sonen er båndlagt i henhold til Reindrifftslovens § 22.

### **8.4.2 Bevaring naturmiljø**

Reisafjorden er en nasjonal laksefjord og Reisaelva er nasjonal lakseelv der formålet er å gi villaksen særskilt beskyttelse i vassdrag og fjordområder (St.prp nr 79 (2001-2002): Om opprettelse av nasjonale laksevassdrag og laksefjorder).

### **8.4.3 Bevaring kulturmiljø**

Viktige sentrumsnære kulturlandskap er tatt med i hensynssone jordbruk og kulturmiljø. I plankartet er det lagt inn sikringssoner rundt automatisk vernede kulturminner etter Kulturminnelovens § 4. Disse er båndlagt i henhold til kulturminneloven. Det er lagt inn 314 sikringssoner. Dette er i henhold til databasen i Askeladden pr. 26.11.2013.

## **8.5 Båndleggingszone**

### **8.5.1 Båndlegging for regulering etter plan- og bygningsloven**

Hensynssone for reguleringsplaner ligger inne på hovedplankartet.

### **8.5.2 Båndlegging etter lov om naturvern**

I Nordreisa kommune er det fem områder som er vernet: Reisa nasjonalpark, Raisduottarhaldi landskapsvernområde, Reisaautløpet naturreservat, Spåkenesøra naturreservat og Jav'reoaivit naturreservat.

## **8.6 Videreføring av reguleringsplan**

Arealdelen legger opp til omregulering av noen eksisterende reguleringsplaner. Resterende planer blir videreført uendret. Plankartet og bestemmelsene viser hvilke planer som skal videreføres uendret og hvilke som skal meldes opp til omregulering.

## 9. Oppsummering og fremtidens utfordringer

### 9.1 Oppsummering

Nordreisa kommune står overfor en rekke arealmessige utfordringer i fremtiden, der formålet med arealplanen er å samordne ulike samfunnsinteresser. Vi ser at det er reindrifts- og landbruksnæringa som er mest arealkrevende, og dermed legger størst føringer på den samlede arealbruken. Men vi ser også at strengere krav til risiko og sårbarhetsanalyser setter klare arealmessige begrensinger. En rekke av de foreslåtte arealinnspillene (fritidsbebyggelse osv.) anbefales ikke realisert som følge av grunnforhold, og det stilles krav om konsekvensutredning.

Den fremlagte arealplanen skisserer ganske store forslag til endringer i sentrumsområdet, det vil si der det er et klart ønske om å skille næring og boområder. Vi har over flere år sett en sentralisering, der f.eks. næringslokaler er omgjort til leiligheter.

Vi ser at også at Storslett og Sørkjosen er i ferd med å vokse sammen, og at det skaper nye utfordringer.

Store infrastrukturprosjekter (ny tunnel gjennom Sørkjosfjellet og utbygging av ny kraftlinje i Reisadalen) stiller også store arealmessige utfordringer, det vil si å bruke tunnelmasser på en mest samfunnsnyttig måte, samt oppnå lokal verdiskapning.

Det er i arealplanen foreslått å bygge ny havn på Hjellnes hvor man ønsker å benytte seg av tunellmasser. På denne måten posisjonerer man også seg mot en utvikling innen olje og gass.

Når det gjelder arealmessige utfordringer i distriktet, så ser vi at det i alle områder er

planer om hytteområder og fritidsbebyggelse. Dette gjelder spesielt Reisadalen, men også andre områder. Vi er klar over at det er kritiske merknader til at vi setter av områder til hytter og turist spesielt i dette området, men dette er gjort fra ønsket om å forsterke vår rolle som nasjonalparkkommune. Ved å arealmessig tilrettelegge for næring i disse områdene, vil vi samlet sett få en mer konsentrert satsing. Dette bidrar til at store arealer fortsatt vil bli urørt.

### 9.2 Samlede virkninger på miljø og samfunn

Storslett er utpekt som regionsenteret i Nord-Troms, og denne arealplanen forsterker denne rollen.

Ved å konsentrere de arealmessige tiltak i sentrumsområdet (industri- og boligområder), vil de fleste samfunnsfunksjoner være innen gåavstand. Utbyggingen av Storslett skole er en konsekvens av denne tenkingen.

Jordvernet og hensyn til reindrifta er viktig å ta hensyn til, men i planforslaget anbefales det at noen landbruksområder omreguleres til industri og boliger. Men samtidig legges det opp til vern av viktige jordbruksarealer i sentrum, det vil si både dyrka og dyrkbar mark. Arealmessig ønsker vi å få et klarere skille mellom landbruksnæringa og andre samfunnsinteresser.

En viktig del av arealplanarbeidet er fokus på samfunnsikkerhet og hvilke konsekvenser det har for fremtidig arealbruk. Vi har nære eksempler som viser hvilke konsekvenser som f.eks. kvikkleire og steinskred kan få. Det er utarbeidet ros-analyse for planområdet, der vi ser at marine avleiringer skaper store utfordringer.

## 10. Liste over områder i kommuneplanen

Listene under viser nåværende og framtider arealer i kommuneplanens arealdel. Ferdig regulerte arealer kommer i tillegg til disse.

### 10.1 Bebyggelse og anlegg

#### 10.1.1 Boligbebyggelse

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
B 01	Sappen	1110	Boligbebyggelse	Nåværende
B 02	Tømmernes	1110	Boligbebyggelse	Nåværende
B 03	Sappen	1110	Boligbebyggelse	Nåværende
B 04	Sappen	1110	Boligbebyggelse	Nåværende
B 05	Moskodalen	1110	Boligbebyggelse	Framtidig
B 06	Grimstad	1110	Boligbebyggelse	Nåværende
B 07	Grimstad	1110	Boligbebyggelse	Framtidig
B 08	Krakenes	1110	Boligbebyggelse	Nåværende
B 09	Straumfjordeidet	1110	Boligbebyggelse	Nåværende
B 10	Rotsunddalen	1110	Boligbebyggelse	Framtidig
B 11	Sørkjosen	1110	Boligbebyggelse	Nåværende
B 12	Sørkjosen	1110	Boligbebyggelse	Nåværende
B 13	Sørkjosen	1110	Boligbebyggelse	Nåværende
B 14	Sørkjosen	1110	Boligbebyggelse	Nåværende
B 15	Sørkjosen	1110	Boligbebyggelse	Framtidig
B 16	Sørkjosen	1110	Boligbebyggelse	Nåværende
B 17	Leirbukt	1110	Boligbebyggelse	Nåværende
B 18	Leirbukt	1110	Boligbebyggelse	Nåværende
B 19	Fossvoll	1110	Boligbebyggelse	Framtidig
B 20	Fossvoll	1110	Boligbebyggelse	Framtidig
B 21	Fossvoll	1110	Boligbebyggelse	Framtidig
B 22				
B 23	Storslett vest	1110	Boligbebyggelse	Framtidig
B 24	Saga	1110	Boligbebyggelse	Framtidig
B 25	Saga	1110	Boligbebyggelse	Framtidig
B 26	Nordkjosen	1110	Boligbebyggelse	Nåværende
B 27	Storslett nord	1110	Boligbebyggelse	Framtidig
B 28	Storslett nord	1110	Boligbebyggelse	Nåværende
B 29	Storslett nord	1110	Boligbebyggelse	Nåværende
B 30				
B 31	Storslett sentral	1110	Boligbebyggelse	Framtidig
B 32	Storslett sentral	1110	Boligbebyggelse	Framtidig
B 33	Storslett sentral	1110	Boligbebyggelse	Framtidig
B 34	Storslett sentral	1110	Boligbebyggelse	Framtidig
B 35	Storslett øst	1110	Boligbebyggelse	Framtidig
B 36	Storslett øst	1110	Boligbebyggelse	Framtidig
B 37	Tømmernes	1110	Boligbebyggelse	Framtidig

<b>B 38</b>	Tømmernes	1110	Boligbebyggelse	Nåværende
<b>B 39</b>	Tømmernes	1110	Boligbebyggelse	Nåværende
<b>B 40</b>	Tømmernes	1110	Boligbebyggelse	Nåværende
<b>B 41</b>	Tømmernes	1110	Boligbebyggelse	Nåværende
<b>B 42</b>	Sørkjosen	1110	Boligbebyggelse	Fremtidig
<b>B 43</b>	Havnes	1110	Boligbebyggelse	Nåværende

B 22 og B 30 utgår.

### 10.1.2 Fritidsbebyggelse

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
<b>BFR 01</b>	Bilto	1120	Fritidsbebyggelse	Framtidig
<b>BFR 02</b>	Puntaneset	1120	Fritidsbebyggelse	Framtidig
<b>BFR 03</b>	Svartfoss	1120	Fritidsbebyggelse	Nåværende
<b>BFR 04</b>	Sappen	1120	Fritidsbebyggelse	Framtidig
<b>BFR 05</b>				
<b>BFR 06</b>	Marjastilla	1120	Fritidsbebyggelse	Framtidig
<b>BFR 07</b>	Tørfoss	1120	Fritidsbebyggelse	Framtidig
<b>BFR 08</b>	Holmen	1120	Fritidsbebyggelse	Nåværende
<b>BFR 09</b>	Storvik	1120	Fritidsbebyggelse	Nåværende
<b>BFR 10</b>	Sandnes	1120	Fritidsbebyggelse	Nåværende
<b>BFR 11</b>	Fosselv	1120	Fritidsbebyggelse	Nåværende
<b>BFR 12</b>	Oksfjord Kjølen	1120	Fritidsbebyggelse	Framtidig
<b>BFR 13</b>	Bjørnnes	1120	Fritidsbebyggelse	Framtidig
<b>BFR 14</b>	Oksfjorddalen	1120	Fritidsbebyggelse	Nåværende
<b>BFR 15</b>				
<b>BFR 16</b>	Oksfjordhamn	1120	Fritidsbebyggelse	Nåværende
<b>BFR 17</b>	Hamneidet	1120	Fritidsbebyggelse	Nåværende
<b>BFR 18</b>	Bakkeby	1120	Fritidsbebyggelse	Nåværende
<b>BFR 19</b>	Bakkeby	1120	Fritidsbebyggelse	Nåværende
<b>BFR 20</b>	Ravelseidet	1120	Fritidsbebyggelse	Nåværende
<b>BFR 21</b>	Svartfoss	1120	Fritidsbebyggelse	Framtidig
<b>BFR 22</b>	Uløya, Storsletta	1120	Fritidsbebyggelse	Framtidig
<b>BFR 23</b>	Uløya, Steallijeaggi	1120	Fritidsbebyggelse	Framtidig

BFR 5 og 15 utgår.

### 10.1.3 Sentrumsformål

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
<b>BS 1</b>	Storslett Sentral	1130	Sentrumsformål	Framtidig

### 10.1.4 Forretninger

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
<b>BF 1</b>	Sappen	1150	Forretninger	Nåværende
<b>BF 2</b>	Sørkjosen	1150	Forretninger	Nåværende
<b>BF 3</b>	Sørkjosen	1150	Forretninger	Nåværende



<b>BF 4</b>	Storslett sentral	1150	Forretninger	Framtidig
<b>BF 5</b>	Sørkjosen	1150	Forretninger	Framtidig

### 10.1.5 Offentlig eller privat tjenesteyting

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
<b>BOP 01</b>	Sappen	1160	Offentlig eller privat tjenesteyting	Nåværende
<b>BOP 02</b>	Kjelleren	1160	Offentlig eller privat tjenesteyting	Nåværende
<b>BOP 03</b>	Snemyr	1160	Offentlig eller privat tjenesteyting	Nåværende
<b>BOP 04</b>	Straumfjordnes	1160	Offentlig eller privat tjenesteyting	Nåværende
<b>BOP 05</b>	Sørkjosen	1160	Offentlig eller privat tjenesteyting	Nåværende
<b>BOP 06</b>	Storslett vest	1160	Offentlig eller privat tjenesteyting	Nåværende
<b>BOP 07</b>				
<b>BOP 08</b>	Storslett sentral	1160	Offentlig eller privat tjenesteyting	Framtidig
<b>BOP 09</b>	Storslett sentral	1160	Offentlig eller privat tjenesteyting	Framtidig
<b>BOP 10</b>	Storslett sentral	1160	Offentlig eller privat tjenesteyting	Framtidig
<b>BOP 11</b>	Storslett sentral	1160	Offentlig eller privat tjenesteyting	Framtidig
<b>BOP 12</b>	Storslett sentral	1160	Offentlig eller privat tjenesteyting	Framtidig
<b>BOP 13</b>	Storslett øst	1160	Offentlig eller privat tjenesteyting	Framtidig
<b>BOP 14</b>	Storslett øst	1160	Offentlig eller privat tjenesteyting	Nåværende
<b>BOP 15</b>	Storslett øst	1160	Offentlig eller privat tjenesteyting	Framtidig

BOP 07 utgår.

### 10.1.6 Fritids- og turistformål

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
<b>BFT 01</b>	Saraelv	1170	Fritids- og turistformål	Nåværende
<b>BFT 02</b>	Saraelv	1170	Fritids- og turistformål	Framtidig
<b>BFT 03</b>	Svartfoss	1170	Fritids- og turistformål	Framtidig
<b>BFT 04</b>	Havnes	1170	Fritids- og turistformål	Framtidig
<b>BFT 05</b>	Svartfoss	1170	Fritids- og turistformål	Nåværende
<b>BFT 06</b>	Svartfoss	1170	Fritids- og turistformål	Framtidig
<b>BFT 07</b>	Nymark	1170	Fritids- og turistformål	Nåværende
<b>BFT 08</b>	Sappen	1170	Fritids- og turistformål	Framtidig
<b>BFT 09</b>	Josvatnet	1170	Fritids- og turistformål	Framtidig
<b>BFT 10</b>	Sandnes	1170	Fritids- og turistformål	Nåværende
<b>BFT 11</b>	Oksfjordhamn	1170	Fritids- og turistformål	Framtidig
<b>BFT 12</b>	Leirbukt	1170	Fritids- og turistformål	Framtidig
<b>BFT 13</b>	Laitakka/Betesta	1170	Fritids- og turistformål	Framtidig
<b>BFT 14</b>	Båtnes	1170	Fritids- og turistformål	Framtidig

### 10.1.7 Råstoffutvinning

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
<b>BRU 1*</b>	Biedjovagge	1200	Råstoffutvinning	Framtidig
<b>BRU 2</b>	Kildalen	1200	Råstoffutvinning	Framtidig
<b>BRU 3</b>	Steinsvik	1200	Råstoffutvinning	Nåværende



<b>BRU 4</b>	Oksfjorddalen	1200	Råstoffutvinning	Nåværende
<b>BRU 5</b>	Oksfjordhamn	1200	Råstoffutvinning	Nåværende

\* Ikke rettskraftig.

### 10.1.8 Næringsbebyggelse

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
<b>BN 01</b>	Hamneidet	1300	Næringsbebyggelse	Nåværende
<b>BN 02</b>	Bakkeby	1300	Næringsbebyggelse	Nåværende
<b>BN 03</b>	Rotsunddalen	1300	Næringsbebyggelse	Nåværende
<b>BN 04</b>	Hjellnes	1300	Næringsbebyggelse	Framtidig
<b>BN 05</b>	Sørkjosen	1300	Næringsbebyggelse	Nåværende
<b>BN 06</b>	Sørkjosen	1300	Næringsbebyggelse	Nåværende
<b>BN 07</b>	Sørkjosen	1300	Næringsbebyggelse	Framtidig
<b>BN 08</b>	Sørkjosen	1300	Næringsbebyggelse	Nåværende
<b>BN 09</b>	Sørkjosen	1300	Næringsbebyggelse	Framtidig
<b>BN 10</b>	Sørkjosen	1300	Næringsbebyggelse	Nåværende
<b>BN 11</b>	Fossvoll	1300	Næringsbebyggelse	Nåværende
<b>BN 12</b>	Fossvoll	1300	Næringsbebyggelse	Framtidig
<b>BN 13</b>	Storslett nord	1300	Næringsbebyggelse	Framtidig
<b>BN 14</b>	Storslett sentral	1300	Næringsbebyggelse	Nåværende
<b>BN 15</b>	Storslett sentral	1300	Næringsbebyggelse	Framtidig
<b>BN 16</b>	Storslett sentral	1300	Næringsbebyggelse	Framtidig
<b>BN 17</b>	Storslett sentral	1300	Næringsbebyggelse	Framtidig
<b>BN 18</b>	Havnnes	1300	Næringsbebyggelse	Nåværende
<b>BN 19</b>	Sørkjosen	1300	Næringsbebyggelse	Framtidig

### 10.1.9 Idrettsanlegg

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
<b>BIA 1</b>	Oksfjordhamn	1400	Idrettsanlegg	Framtidig
<b>BIA 2</b>	Oksfjorddalen	1400	Idrettsanlegg	Nåværende
<b>BIA 3</b>	Oksfjordhamn	1400	Idrettsanlegg	Nåværende
<b>BIA 4</b>	Ravelseidet	1400	Idrettsanlegg	Nåværende
<b>BIA 5</b>	Rotsunddalen	1400	Idrettsanlegg	Nåværende
<b>BIA 6</b>	Saga	1400	Idrettsanlegg	Framtidig
<b>BIA 7</b>	Saga	1400	Idrettsanlegg	Framtidig
<b>BIA 8</b>	Storslett øst	1400	Idrettsanlegg	Framtidig
<b>BIA 9</b>	Tømmernes	1400	Idrettsanlegg	Nåværende

### 10.1.10 Andre typer bebyggelse og anlegg

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
<b>BAB 1</b>	Galsomælen	1500	Andre typer bebyggelse og anlegg	Framtidig
<b>BAB 2</b>	Grubbli	1500	Andre typer bebyggelse og anlegg	Nåværende
<b>BAB 3</b>	Sørkjosen	1500	Andre typer bebyggelse og anlegg	Nåværende

### 10.1.11 Grav- og urnelund

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
BGU 1	Oksfjordhamn	1700	Grav- og urnelund	Nåværende
BGU 2	Rovdas	1700	Grav- og urnelund	Framtidig

### 10.1.12 Kombinert bebyggelse og anleggsformål

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
BKB 1	Sørkjosen	1800	Kombinert bebyggelse og anleggsformål	Framtidig

## 10.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

### 10.2.1 Veg

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
SV 1	Sørkjosen	2010	Veg	Nåværende
SV 2	Sørkjosen	2010	Veg	Framtidig
SV 3	Sørkjosen	2010	Veg	Framtidig
SV 4	Sørkjosen	2010	Veg	Framtidig
SV 5	Saga	2010	Veg	Framtidig
SV 6	Storslett Sentral	2010	Veg	Framtidig

### 10.2.2 Lufthavn

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
SL 1	Sørkjosen	2030	Lufthavn	Framtidig
SL 2	Sørkjosen	2030	Lufthavn	Framtidig
SL 3	Sørkjosen	2030	Lufthavn	Framtidig

### 10.2.3 Havn

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
SHA 1	Klubbenes	2040	Havn	Nåværende
SHA 2	Rotsund	2040	Havn	Nåværende
SHA 3	Hjellnes	2040	Havn	Framtidig
SHA 4	Sørkjosen	2040	Havn	Nåværende

### 10.2.4 Hovednett for sykkel

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
SHS 1	Sørkjosen	2050	Hovednett for sykkel	Framtidig
SHS 2	Storslett Sentral	2050	Hovednett for sykkel	Framtidig
SHS 3	Storslett Sentral	2050	Hovednett for sykkel	Framtidig
SHS 4	Storslett Øst	2050	Hovednett for sykkel	Framtidig

SHS 5	Tømmernes	2050	Hovednett for sykkel	Framtidig
SHS 6	Nordkjosen	2050	Hovednett for sykkel	Framtidig

### 10.2.5 Parkering

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
SPA 01	Oksfjordhamn	2080	Parkering	Nåværende
SPA 02	Hjellnes	2080	Parkering	Framtidig
SPA 03	Sørkjosen	3050	Parkering	Nåværende
SPA 04	Sørkjosen	2080	Parkering	Framtidig
SPA 05	Sørkjosen	2080	Parkering	Nåværende
SPA 06	Sørkjosen	2080	Parkering	Framtidig
SPA 07	Leirbukt	2080	Parkering	Framtidig
SPA 08	Saga	2080	Parkering	Framtidig
SPA 09	Saga	2080	Parkering	Framtidig
SPA 10	Storslett sentral	2080	Parkering	Framtidig
SPA 11	Storslett sentral	2080	Parkering	Framtidig
SPA 12	Storslett sentral	2080	Parkering	Framtidig
SPA 13	Storslett sentral	2080	Parkering	Framtidig
SPA 14	Storslett sentral	2080	Parkering	Framtidig
SPA 15	Storslett sentral	2080	Parkering	Framtidig
SPA 16	Storslett sentral	2080	Parkering	Framtidig

### 10.2.6 Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastruktur

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
SKF 1	Svartfoss	2800	Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastruktur	Framtidig
SKF 2	Storslett sentral	2800	Kombinerte formål for samf.	Nåværende
SKF 3	Storslett vest	2800	Kombinerte formål for samf.	Framtidig
SKF 4	Saga	2800	Kombinerte formål for samf.	Nåværende
SKF 5	Storslett sentral	2800	Kombinerte formål for samf.	Videreutvikling av nåv.
SKF 6	Storslett sentral	2800	Kombinerte formål for samf.	Framtidig

## 10.3 Grønnstruktur

### 10.3.1 Friområde

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
GF 01	Saraelv	3040	Friområde	Nåværende
GF 02	Storvik	3040	Friområde	Nåværende
GF 03	Storvik	3040	Friområde	Nåværende
GF 04	Steinsvik	3040	Friområde	Nåværende
GF 05	Sørkjosen	3040	Friområde	Nåværende
GF 06	Saga	3040	Friområde	Framtidig
GF 07	Nordkjosen	3040	Friområde	Nåværende
GF 08	Nordkjosen	3040	Friområde	Nåværende

<b>GF 09</b>	Storslett sentral	3040	Friområde	Nåværende
<b>GF 10</b>	Storslett sentral	3040	Friområde	Nåværende
<b>GF 11</b>	Storslett øst	3040	Friområde	Nåværende

### 10.3.2 Naturområde

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
<b>GN 1</b>	Leirbukt	3020	Naturområde	Framtidig

### 10.3.3 Park

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
<b>GP 1</b>	Sørkjosen	3050	Park	Framtidig

## 10.4 Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift

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

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
<b>L 1</b>	Hele kommunen	5100	LNFR-areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag	Nåværende
<b>L 2</b>	Sørkjosen	5100	LNFR-areal for nødvendige tiltak osv.	Nåværende
<b>L 3</b>	Storslett vest	5100	LNFR-areal for nødvendige tiltak osv.	Nåværende
<b>L 4</b>	Storslett nord	5100	LNFR-areal for nødvendige tiltak osv.	Nåværende

### 10.4.2 LNFR spredt næringsbebyggelse

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
<b>LSN 1</b>	Tørfoss	5230	LNFR spredt næringsbebyggelse	Framtidig

### 10.4.3 Småbåthavn

B-kode	Navn	Formålskode (SOSI)	Formål	Status
<b>VS 1</b>	Hjellnes	6230	Småbåthavn	Framtidig
<b>VS 2</b>	Sørkjosen	6230	Småbåthavn	Framtidig
<b>VS 3</b>	Sørkjosen	6230	Småbåthavn	Framtidig

## 11. Foreslåtte områder for boliger og fritidsbebyggelse i dekar og antall

### 11.1 Planlagte områder for boligbebyggelse

BKODE	Navn	Formålkode (SOSI)	Formål	Status	Dekar	Tomter
B 05	Moskodalen	1110	Boligbebyggelse	Framtidig	34	12
B 07	Grimstad	1110	Boligbebyggelse	Framtidig	60	40
B 10	Rotsundelv	1110	Boligbebyggelse	Framtidig	1,9	2
B 15	Sørkjosen	1110	Boligbebyggelse	Framtidig	94,4	70
B 19	Fossvoll	1110	Boligbebyggelse	Framtidig	18,7	9
B 20	Fossvoll	1110	Boligbebyggelse	Framtidig	2,6	5
B 21	Fossvoll	1110	Boligbebyggelse	Framtidig	57	34
B 23	Storslett Vest	1110	Boligbebyggelse	Framtidig	12,7	10
B 24	Saga	1110	Boligbebyggelse	Framtidig	1,4	1
B 25	Saga	1110	Boligbebyggelse	Framtidig	1,6	1
B 27	Storslett Nord	1110	Boligbebyggelse	Framtidig	18,7	14
B 31	Storslett Sentral	1110	Boligbebyggelse	Framtidig	27,8	21
B 32	Storslett Sentral	1110	Boligbebyggelse	Framtidig	27,7	21
B 33	Storslett Sentral	1110	Boligbebyggelse	Framtidig	47,8	46
B 34	Storslett Sentral	1110	Boligbebyggelse	Framtidig	3,1	3
B 35	Storslett Øst	1110	Boligbebyggelse	Framtidig	46,4	36
B 36	Storslett Øst	1110	Boligbebyggelse	Framtidig	42,6	33
B 37	Tømmernes	1110	Boligbebyggelse	Framtidig	39,3	15
B 42	Sørkjosen	1110	Boligbebyggelse	Framtidig	1	1
	<b>SUM</b>				<b>538,7</b>	<b>374</b>

### 11.2 Planlagt områder for fritidsbebyggelse

BKODE	Navn	Formålkode (SOSI)	Formål	Status	Dekar	Tomter
BFR 01	Bilto	1120	Fritidsbebyggelse	Framtidig	7,3	4
BFR 02	Puntaneset	1120	Fritidsbebyggelse	Framtidig	8,9	9
BFR 03	Svartfoss	1120	Fritidsbebyggelse	Nåværende	0 (463)	20 (55)
BFR 04	Sappen	1120	Fritidsbebyggelse	Framtidig	10,7	9
BFR 05						
BFR 06	Marjastilla	1120	Fritidsbebyggelse	Framtidig	6,9	6
BFR 07	Tørfoss	1120	Fritidsbebyggelse	Framtidig	2,3	2
BFR 12	Oksfjord Kjølen	1120	Fritidsbebyggelse	Framtidig	30,5	20
BFR 13	Bjørnnes	1120	Fritidsbebyggelse	Framtidig	48,7	10
BFR 21	Svartfoss	1120	Fritidsbebyggelse	Framtidig	24	17
BFR 22	Storsletta, Uløya	1120	Fritidsbebyggelse	Framtidig	107	16
BFR 23	Steallijeaggi, Uløya	1120	Fritidsbebyggelse	Framtidig	130	11
	<b>SUM</b>				<b>376,3</b>	<b>124</b>

BFR 05 utgår.

BFR 03 er et nåværende areal der areal ikke utvides, men det er gitt en økning på 20 fritidsboliger fra 35 til 55. Totalt areal og antall tomter vises i parentes.

## 12. Framdriftsrapport / prosessbeskrivelse

Kommuneplanens arealdel pr 17.1.2014

		Aktivitet / vedtak	Tid	Merknad / dokumenter
Planprosess før innføring av ny PBL	2007	Planlegging av planprosessen. Etablering/slutføring av planarkivet på nett.	Mars-juni 2007	
		Utarbeidelse av planprogram (tilpasning til ny planlov som ikke er vedtatt)	Mai-august 2007	
		Behandling av planprogrammet (DRU sak 0109/07)	20.8.2007	
		Høring planprogrammet	19.10-15.11.2007	
		Merknadsbehandling av planprogrammet	10.12.2007	
		Vedtaksbehandling planprogrammet KST sak 0054/07	20.12.2007	
		Vedtak om oppstart av planarbeidet KST	20.12.2012	
	2008	Varsel om oppstart av planprosessen – annonsering aviser og nettsider	18.1.2012	
		Anledning til innspill til planen – først frist	20.2.2008	Frist ikke absolutt. Flere innspill i perioden til dato.
	Info til planlegger		Mottatt innspill fra innbyggere, bedrifter mv	
2008	Arealplanutredning ny kirkegård. Drøftet i DRU sak 0090/08 og 2009/906	6.10.2008 og 17.3.2009		
	Vedtak Kommunestyret: Prosessplan for kommuneplanens strategidel.	23.10.2008	Saksnr. 0089/08	
	Vedtak Kommunestyret: Visjon for utvikling av Nordreisa mot 2020;" Sammen for trygghet og trivsel"	19.6.2008	Saksnr. 0046/08	
	Arealplanutredning – landbruk i sentrum (legges frem etter prosess med Bondelaget og kommunen – 2 møter)	1.9.2008	Sak 0083/08	
	Arealplanutredning – næringsarealer sentrum. Drøftet i DRU	1.9.2008	Sak 0081/08	
	Arealplanutredning – boligområder i sentrum. Drøftet i DRU	1.9.2008	Sak 0082/08	
	Arealplanutredning – trafiksikkerhet, infrastruktur, vei. Drøftet i DRU	24.11.2008	Sak 0105/08	
	Arealplanutredning – friluftsliv og rekreasjon. Drøftet av DRU	6.10.2008	Sak 0093/08	
	Planprosess – Kvænnens friluftsområde	Mars – desember 2008		
	Ny plan- og bygningslov vedtas	27.6.2008	Loven kunngjøres	

<b>Milepæl</b>	<b>2009</b>	Ny plan- og bygningslov trer i kraft. Opplæringstiltak	1.7.2009	Nye krav til planstrategi, planprosess og planverk.
	<b>2009</b>	Kvænnens friluftsområde – kommunedelplan og tiltaksplan. Vedtatt sak 6/09	19.3.2009	Se planarkivet på kommunens hjemmesider
		Planprosess og gjennomføring av tilretteleggingstiltak på Kvænnens, Reisadalen, Reisavann og Goppa		
		ROS-GIS prosjektet. Etablering av kartverktøy for analyser og saksbehandling tilknyttet ROS		
		Forprosjekt og hovedprosjekt plansamarbeid i Nord-Troms		
<b>Samordning med kommuneplanens samfunnsdel (se egen beskrivelse)</b>	<b>2010 - 2012</b>	Prosessplan for samfunnsdelen og arealdelen		
		Utarbeidelse av felles kunnskapsgrunnlag for arealdelen og samfunnsdelen		
		Medvirkningsprosess		
<b>Milepæl</b>	<b>2011</b>	KOMMUNEVALGET	Sept. 2011	
<b>Kunnskapsgrunnlaget og arbeidsdokument for arealdelen</b>	<b>2012</b>	Utarbeidelse av oppdatert grunnlagsdokument særskilt for arealdelen	2011-2012	
		Utarbeidelse av konseptskisser og konkrete løsningsforslag for flere del-områder i sentrum	Januar – juni 2012	I:\PLAN2\KOMMUNEPLANENS AREALDEL rev 2007
		Arbeidsdokument for arealdelen ferdigstilles og legges på nett	18.4.2012	<a href="http://www.nordreisa.kommune.no/getfile.php/1917775.1386.wwepxatvc/Arealdelen-+18042012.pdf">http://www.nordreisa.kommune.no/getfile.php/1917775.1386.wwepxatvc/Arealdelen-+18042012.pdf</a>
		Særskilt drøftingsmøte DRU med bakgrunn i arbeidsdokumentet.	24.4.2012	
<b>Milepæl</b>	<b>2012</b>	Oppstart Nord-Troms plankontor	Okt. 2012	<a href="http://www.ntplan.no">www.ntplan.no</a>
	<b>2013</b>	Utarbeidelse av plankart, bestemmelser og planbeskrivelse	Jan-juni 2013	Sak 2010/1848
<b>Milepæl</b>	<b>2013</b>	Saken fremmes for politisk behandling i DRU	Juni 2013	
	<b>2013</b>	Saken sendt ut på høring	Juli - oktober 2013	
		Det ble i høringsperioden i uke 35 og 36 arrangert folkemøter i Rotsund, Kjelleren, Sørkjosen, Storslett og Oksfjord.	<b>September 2013</b>	
		Planen ble presentert på regionalt planforum i Tromsø.	12.9.2013	



<b>Milepæl</b>	<b>2013</b>	Saken fremmes for politisk behandling i DRU	Des. 2013	
	<b>2013</b> - <b>2014</b>	Saken sendt ut på høring. Høringsfrist 31. januar 2014.	Desember 2013 – januar 2014	
		Det ble i høringsperioden i arrangert folkemøter på Storslett og i Sørkjosen hhv. den 20. og 22. januar 2014.	Januar 2014	
<b>Milepæl</b>	<b>2014</b>	Saken fremmes for politisk behandling i DRU	25. februar 2014	
<b>Milepæl</b>	<b>2014</b>	<b>Kommuneplanens arealdel vedtas av kommunestyret</b>	<b>20. mars 2014</b>	
<b>Mekling</b>	<b>2014</b>	Meklingsrunde 1 med Fylkesmannen i Troms. Befaring av meklingsområder i Reisadalen (BFR 03, 05 og 06, samt BFT 09).	11. september 2014	
		Meklingsrunde 2 med Fylkesmannen i Troms.	9. desember 2014	
		Meklingsresultat vedtas av Kommunestyret.	17. desember 2014	

# Prosjektbeskrivelse - Forstudie om etablering av dypvannskai i Nordreisa



Dato	23.12.2013
Rev.:	

*Tittel:*

**Prosjektbeskrivelse - Forstudie om etablering av dypvannskai i Nordreisa**

*Forfattere:*



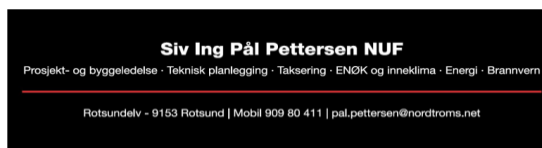
Prosjektleder Geir Sagelv - Sagelv rådgiving og kompetanse



Senior rådgiver Jan Arvid Johansen - TrandAnalyse & Rådgivning



Daglig leder Henning Mortensen - Trio Trading AS



Siv.ing. Pål Pettersen - Siv.ing. Pål Pettersen NUF



Siv.ark. Geir Lyngsmark - KONZEPT Arkitektur Bygg og Plan

*Oppdragsgiver:*  
*Rapportstatus:*

Nordreisa kommune  
Endelig

*Antall sider:*

52 sider

## **Sammendrag:**

Nordreisa kommune ønsker med forstudien på et tidlig tidspunkt å avklare om det er grunnlag for å etablere et nytt industriområde og dypvannskai ved Hjeltnes i Reisafjorden i Troms. Dette som en del av planarbeidet med ny arealplan for Nordreisa kommune for perioden 2013-20125 . Gjennom en vid ramme for utredningen om fattende en markedsanalyse, identifikasjon av overordnede planpremisser vedr. samfunn og miljø og tekniske vurderinger som dybdeforhold , grunnforhold, arealkrav og arealrammer er det forsøkt avdekket forhold som vil være avgjørende for utbygging og drift. Forstudien viser et forslag på trinnvis utbygging i form av en arealplan, ortofotografisk illustrasjon og 3-dimensjonale skisser. Planforslaget er teknisk vurdert og beskrevet i utredningen. Forstudien viser at tiltaket vil sette begrensninger på annen samfunnsmessig bruk av området bl.a som utbygging av småbåthavn og bygging av fritidsboliger og området brukt som friluftsområde. Eksisterende fritidsboliger vil sannsynlig bli utsatt for miljøbelastning som støy og støv.

Viktig del av forstudien har vært og få fram aktuelle utredninger og planforhold fra et internasjonalt nivå til helt lokale forhold for å gi et bilde av kunnskapsgrunnlaget for forstudien.

Markedsanalysen viser et klart uttrykt behov både hos lokale og nasjonale aktuelle brukere. Lokalisering nær flyplass og hovedvegen E6 anses som viktig og positivt. Planmessige og tekniske vurderinger viser at området er egnet for utbygging, men at det vil ha betydelig virkning på et landskapsområde som ved en landskapsanalyse er ansett å ha stor verdi.

Forstudien viser at det ikke er avdekket forhold som kulturminner, grunnforhold etc. som helt klart utelukker muligheten for å etablere industriområde og dypvannskai ved Hjeltnes. En etablering vil sette klare begrensninger på annen samfunnsmessig bruk av området. Dette må veies opp mot de muligheter for næringsutvikling etableringen ved utbygging og drift gir samt den virkning forbedret samferdsel og infrastruktur gir for samfunnet generelt og næringslivet spesielt .

## Innhold

1	Bakgrunn og formål for forstudien.....	5
2	Prosjekteier , oppdragstaker og konsulenter .....	7
3	Metode og dokumentasjon.....	7
4	Behov avdekket gjennom markedsundersøkelsen .....	8
5	Overordnede planpremisser. ....	9
6	Vurdering av Hjellnes-området som lokalitet for ny dypvannskai i Nordreisa .....	10
6.1	Eiendomsforhold. ....	11
6.2	Planprosessen tilknyttet utredningen. ....	11
6.3	Planstatus og rammebetingelser.....	11
6.4	Overordnede planer .....	12
6.4.1	Fylkesplan .....	13
6.4.2	Regional transportplan for Troms 2014- 2023. Høring desember 2013. ....	14
6.4.3	Kommuneplanen. Samfunnsdel og arealplan .....	15
6.5	Gjeldende reguleringsplaner i området .....	19
6.6	Tilgrensende planer og planer under arbeide.....	19
6.7	Statlige planretningslinjer .....	19
6.8	Maritim infrastrukturrapport Svalbard, Finnmark, Troms og Nordland – Mulige farleder for store skip . Kystverket 2012. ....	19
7.	Beskrivelse av planområdet som skal vurderes. ....	24
7.1.	Avgrensning og størrelse på området .....	26
7.2.	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.....	27
7.3.	En generell beskrivelse av områdets eksisterende karakter, struktur , estetikk og bebyggelse m.m	27
8.	Beskrivelse av plantiltak ny havn og kai ved Hjellnes.....	28
8.1.	Planlagt arealbruk i kommuneplanen .....	29
8.2.	Forslag på arealbruk.....	31
8.3.	Arealer og funksjoner ikke forenelig med planlagt utbygging .....	32
8.4.	Folkehelse.....	32
8.5.	Konsekvensutredning av Hjellnesområdet.....	32
9.0.	Tilknytning til eksisterende infrastruktur og trafikkløsning .....	34
9.1.	Generell tilgjengelighet til området .....	35
9.2.	Universell utforming.....	35
9.3.	Offentlige friområde.....	35
9.4.	Overordnede planer .....	35

9.5. Barn- og unges interesser.....	36
9.6. Grunnforhold.....	36
9.7. Økonomiske virkninger og konsekvenser for kommunen.....	36
9.8. Interessekonflikter .....	36
10 Planløsning. ....	37
10.1 Bruk av tunellmasser fra Sørkjosfjellet til utbygging av Hjellnes havn.....	40
10.2 Trinnvis utbygging .....	40
11 Teknisk beskrivelse - Industri kai Hjellnes .....	41
12 Vedlegg 1.....	48
13 Referanser .....	51

## 1 Bakgrunn og formål for forstudien

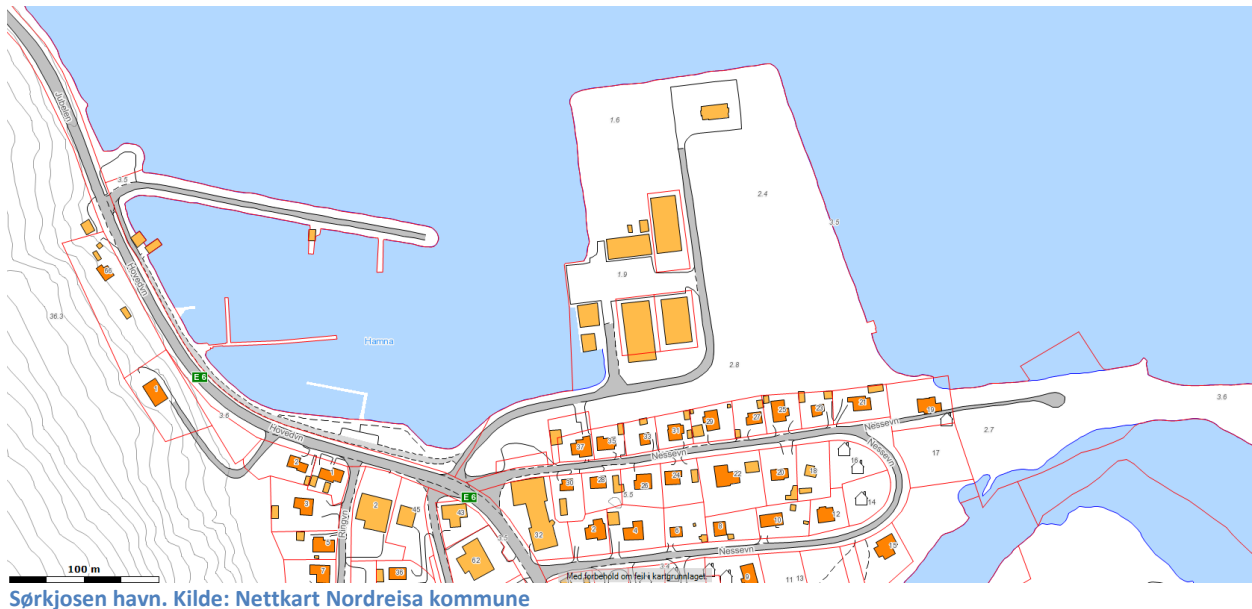
Nordreisa kommune ønsker å få gjennomført en forstudie for å avklare grunnlaget for etablering av en dypvannskai i Nordreisa. Utgangspunktet for dette er flere:

- Nordreisa har i dag et kaianlegg, som ikke er egnet for innseiling med større båttype.
- Nordreisa kan utvikles til et viktig transport- og logistikk-knutepunkt med en dypvannskai, som kan bidra til maritim/industriell næringsutvikling i region og i nordområdene.

Nordreisa kommune er inne i et viktig arealplanarbeid der målet er å få til en kvalitetsmessig god plan som tar hensyn til alle forhold som omfatter arealbruk i vår kommune.

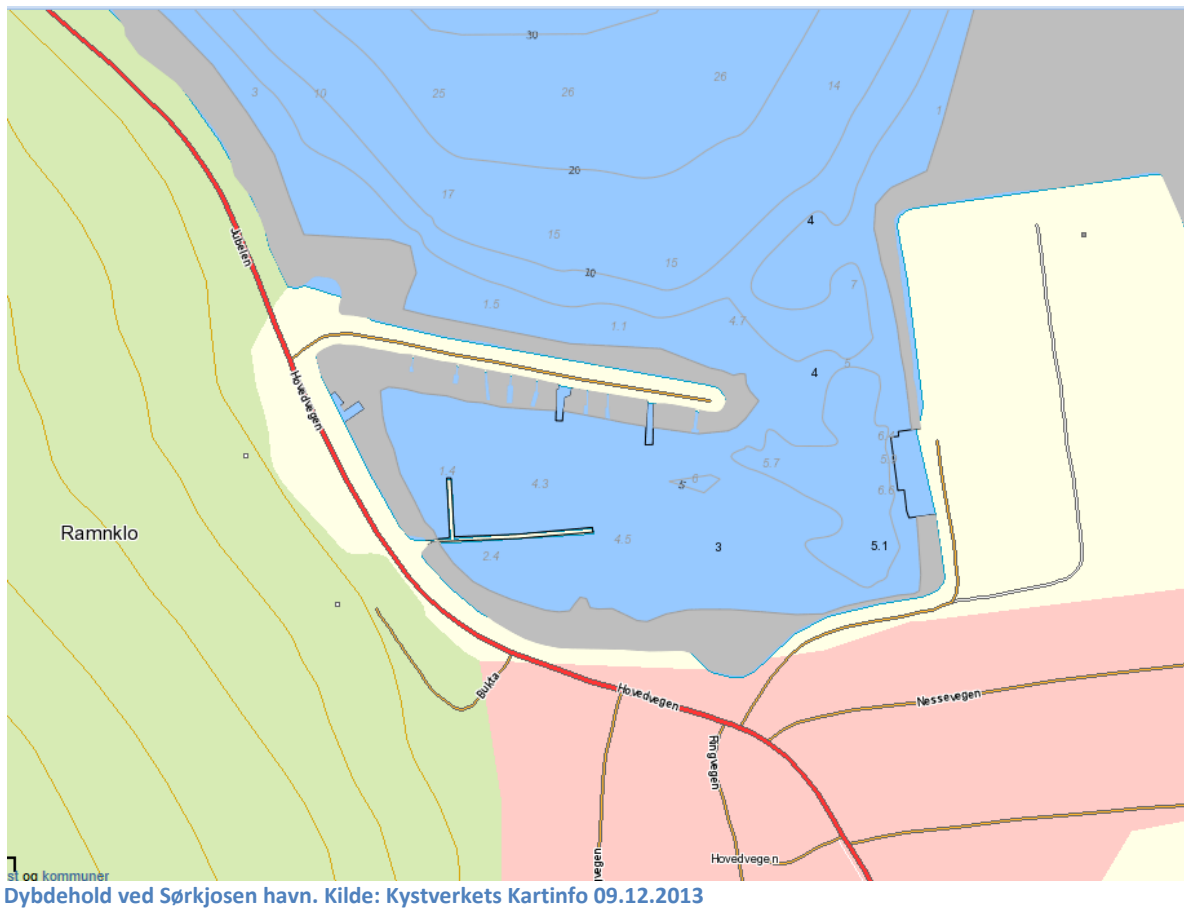
I den forbindelse ønsker kommunen å avklare hvorvidt det er grunnlag for å sette av areal til en dypvannskai i Nordreisa. Nordreisa kommune ønsker å få gjennomført en forstudie, for å avklare grunnlaget for videre prosess i arealplan, reguleringsplan for etablering av en dypvannskai i Nordreisa.

Dagens kaianlegg.



Dagen havn i Sørkjosen har status som fiskerihavn og omfatter en betongkai på 25meter og ca. 5 meters dybde og trekaianlegg for fiskerimottak på ca. 30 meter lengde. På vestlig side er bygd en molo på ca. 200 meter .





Nordreisa har i dag et kaianlegg som ikke er egnet for innseiling med båttyper som er større en en 80 meters lengde. Behovet for infrastruktur for slik båttype er økende, og kommunen har per i dag to aktører som anses som særlig viktige å ha med i prosessen, Sjøtransport og Statskog. Nordreisa kan også utvikles til et viktig transport- og logistikk-knutepunkt i Nordreisa og Nord-Troms, med en dypvannskai. Utbyggingen av en dypvannskai kan være grunnlaget til å bidra til maritim/industriell næringsutvikling i region og i nordområdene.

### Prosjekt mål

Forstudien har som mål å avklare grunnlaget for å etablere en dypvannskai i Nordreisa, og få utarbeidet en planskisse for å få et slikt tilbud etablert. Leveransen skal gi kommunen:

1. Godt beslutningsgrunnlag for etablering av dypvannskai i Nordreisa.
2. Planskisse
3. Markedsundersøkelse og tjenestebehov.

### Prosjektoppgaver

Forstudien som det søkes om prosjektleder til, skal ha følgende leveranser:

Tekniske undersøkelser

- Arealbehov, sjø

- Dybdeforhold og innseiling
- Geologiske undersøkelser
- Mulige kulturminneundersøkelser og marine undersøkelser.

### Behovsundersøkelser

- Markedsundersøkelse og tjenestebehov. Kartlegge utvikling av de maritime næringsaktører som allerede er lokalisert i Nordreisa og markedet for etablering av nye næringsaktiviteter i forbindelse med ny havn. Parter som må involveres:
  - Næringslivet i Nord-Troms, om bruk av kai med tilhørende næringsområde.
  - Eksterne aktører som har et operativt engasjement i forbindelse med gass og oljeutvinning i nordområdene.
  - Om det er aktuelt for anløp av større cruiseskip.
  - Markedets behov for terminaltjenester; håndtering og mellomlagring av alle typer gods.

### Planskisse med

- Arealbehov og innseiling og dybdeforhold i området.
- Infrastruktur; vei, vann, avløp, strøm, fiber -løsninger og behov
- Kaistørrelse

Et hovedformål med studien er på et tidlig stadium å avdekke forhold som vil ha vesentlig betydning for planprosessen, utrednings- og kunnskapsbehovet og for realiseringen av prosjektet samt bidra til kunnskapsgrunnlaget for kommuneplanen og med dette bidra til realisering av visjon for Nordreisa kommune, utvikling av kommunen basert på kunnskap.

## 2 Prosjekteier, oppdragstaker og konsulenter

Nordreisa kommune er prosjekteier. Gjennom en tilbudskonkurranse ble Sagelv rådgivning og kompetanse valg til å utføre oppdraget i samarbeid rådgivningsfirmaene TrendAnalyse AS og Henning Mortensen - TrioTrading AS vedrørende markedsundersøkelse, siv.ing Pål Pettersen som teknisk rådgiver og KONZEPT Arkitektur Bygg og Plan som planfaglig rådgiver. Alle bedriftene har sine kontor i Nordreisa kommune.

## 3 Metode og dokumentasjon

Grunnlaget for etablering av dypvannskai med tilhørende funksjoner og areal er behovet. Behovet er forsøkt avdekket gjennom markedsundersøkelsen tilknyttet utredningen. Informasjon fra markedsundersøkelsen vil beskrive de funksjoner brukere/ kunder har og den infrastruktur (kaianlegg, strøm, vann, lagerplass, adm.bygg etc) brukere, kunder og samfunn har behov for. Fra en beskrivelse av funksjoner og behov skal det utarbeides planskisse/-er og illustrasjoner som viser omfang og virkning på samfunn og miljø ved lokalisering av en slik type infrastruktur ved Hjeltnes i Reisafjorden.

### Dokumentasjon utarbeidet i tilknytning til oppdraget

- Markedsundersøkelsen
- Marinarkeologisk undersøkelse av Tromsø Museum
- Geoteknisk vurdering utført av Multiconsult
- Prosjektbeskrivelsen
- PowerPoint-presentasjon av prosjektet
- Plankart
- Illustrasjoner av kaianlegg og indutriumrådene

## 4 Behov avdekket gjennom markedsundersøkelsen

Markedsundersøkelsen er foretatt av rådgivningsfirmaet TrendAnalyse .

Oppsummering av behov hos næringslivet og samfunn i Nordreisa:

(Utdrag fra Rapport fra Trend Analyse AS - MARKEDSUNDERSØKELSE - 84 Nordreisabedrifter sin vurdering av behovet for en dypvannskai i Nordreisa kommune)

### "OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

*I denne markedsundersøkelsen har 84 bedrifter benyttet muligheten til å gi sine tilbakemeldinger på behovet for en dypvannskai i Nordreisa. De mener at etablering av en dypvannskai vil få stor til svært stor betydning for større aktører både i Nordreisa og Nord-Troms innen følgende bransjer/funksjonaliteter:*

1. Store entreprenører
2. Bygg- og anleggsbedrifter
3. Leverandører til olje- og gassnæringen
4. Lagring og logistikk
5. Transport av gods- og varer

*For lokale mindre aktører som innen reiseliv, fiskeri og landbruk, synes ikke respondentene at kaien har like stor betydning, men allikevel over middels betydning.*

*Vi har også sett at kvinner mener kaien vil ha større betydning enn hva menn mener. Videre har vi også sett at det er de bedriftene med flest ansatte som synes kaien vil ha stor betydning.*

*Bedrifter lokalisert på Storslett og i Sørkjosen synes også at kaien har større betydning sammenlignet med bedrifter lokalisert i den øvrige delen av kommunen.*

*Respondentene mener at nåværende og framtidige næringer både i Nordreisa og regionen som skal skipe ut sand/grus og mineraler, vil få stor nytte av et nytt kaianlegg. Videre mener de også at anlegget vil gi et nytt industriareal som Nordreisa kommune og den øvrige regionen vil få bruk for. De er også helt enig i at nærheten av kaianlegget til E6 vil gi nye muligheter. Samlet viser også undersøkelsen at respondentene mener at Nordreisa kommune har nytte av prosjektet, og bør bruke mer ressurser på prosjektet.*

*33 eller om lag 40 % av bedriftene mener de vil ha direkte bruk for et nytt anlegg med dypvannskai. Flertallet av disse, eller 70 % ser for seg å dra nytte av anlegget med transport av varer og gods. 7 bedrifter ønsker å opprette avdeling for foredling/bearbeiding av produkter, og 6 bedrifter ønsker verksted knyttet til anlegget.*

*Vi har videre registrert i intervju av eksterne aktører at det kan være en betydelig interesse for å benytte anlegget. To av de nevnte aktørene kommer på befaring og møte allerede i begynnelsen av desember 2013. Vi har inntrykket av at det forutsetter at de kan være med tidlig i fasen for å bidra til å utforme innholdet på anlegget.*

*Samlet sett synes det på bakgrunn av denne undersøkelsen at etablering av en dypvannskai det er et sterkt behov/ønske fra lokalt næringsliv. Dette kan spesielt gi nye ringvirkninger for store*

*bedrifter/aktører som er lokalisert i kommunen, men også for reiselivsbedrifter. Eksterne aktører er også interessert i å se på muligheten for å etablere"*

## 5 Overordnede planpremisser.

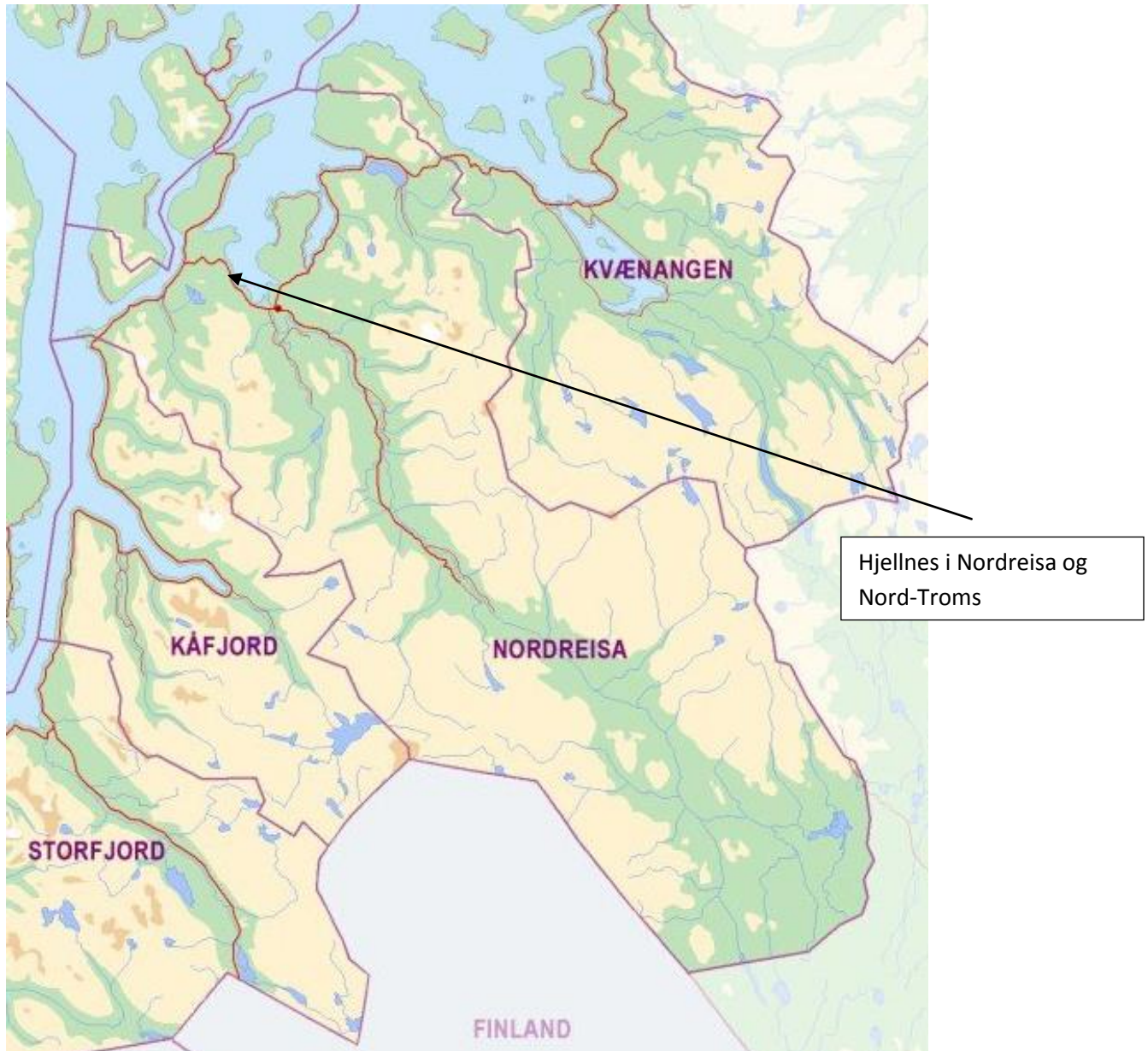
Dette er lover, føringer og retningslinjer som kan forventes å ha betydning for planlegging, utbygging og drift av tiltaket "Dypvannskai og industriområde ved Hjelles".

Utredningen er en del av kommunens arbeid med kommuneplanens arealdel som forutsettes vedtatt i mars 2014. Planprosessen avdekket forhold omkring eksisterende havn i Sørkjosen og plan for utvikling av Sørkjosen flyplass som utløste behov for ny lokalisering av en dypvannskai i Nordreisa kommune. Ut fra en generell vurdering er Hjelles foreslått som lokalisering. Kommunen ønsker ved denne utredningen å få et best mulig kunnskapsgrunnlag for valg av lokalisering og arealbruk i arealplanen. De ytre rammer for planarbeidet er premisser som settes av lover, retningslinjer og sentrale føringer som også er opplistet i kommunens forslag på arealplan for perioden 2013-2025. I tillegg foregår det et flernasjonalt planarbeide med en felles transportplan for Barentsregionen.

Kilde for oppstillingen: Forslag på arealplan for Nordreisa kommune 2013-2025.

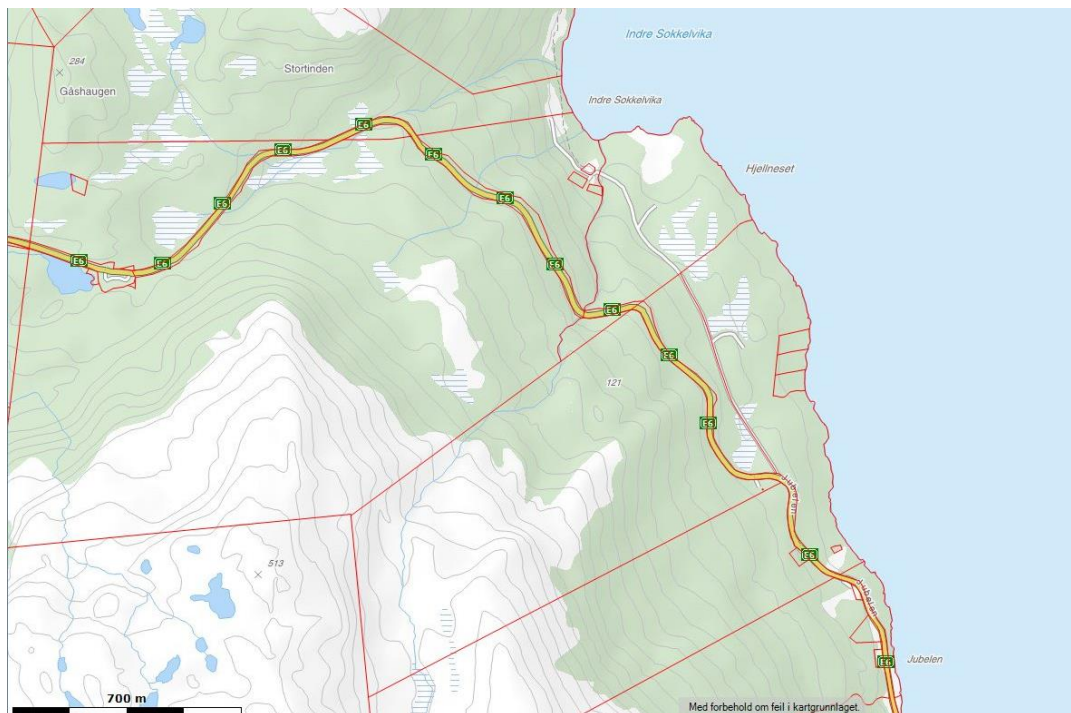
- Nasjonale føringer og retningslinjer
- Nasjonale / internasjonale planer
- NTP- Nasjonal transportplan 2014-2023
- Proposal Joint Barents Transport Plan September 2013 - Forslag på Felles transportplan for Barentsregionen September 2013
- Kystverkets handlingsplan 2010-2019
- Sentrale lover
- Sentrale forskrifter
- Sentrale føringer og retningslinjer
- Regionale føringer og retningslinjer
- Lokale forskrifter
- Regionale planer
- Interkommunale føringer
- Kommunale føringer og retningslinjer
- Utredningers spesifikt for prosjektet

## 6 Vurdering av Hjellnes-området som lokalitet for ny dypvannskai i Nordreisa





## 6.1 Eiendomsforhold.



Kartutsnitt med eiendomsgrenser for Hjeltnes

Området Hjeltnes og nærliggende områder som Indre Sokkelvik og Jubelen består ca. 17 eiendommer som mer eller mindre vil bli påvirket av tiltaket ny dypvannskai og industriområde ved Hjeltnes. I området ligger 4-5 fritidseiendommer og 3 fritidseiendommer som er i influens-området til Hjeltnes havn.

## 6.2 Planprosessen tilknyttet utredningen.

Plantiltaket Hjeltnes havn og industriområder har som en del av nytt forslag på arealplan for Nordreisa kommune for perioden 2013-2025 vært lagt ut til offentlig høring og underlagt arealplanens opplegg for informasjon.

## 6.3 Planstatus og rammebetingelser.

I dette kapittelet beskrives kort viktige rammebetingelser for planarbeidet som fylkesplan, kommuneplan, rikspolitisk retningslinjer og nasjonale miljømål.

Følgende planer anses å være overordnet bestemmende og førende for utviklingen av Hjeltnes havn:

- Nasjonal transportplan - NTP
- Joint Barents Transport Plan - Felles Transportplan for Barentsregionen (2013).
- Kystsverkets tiltaksplan for perioden.

En stadig økende internasjonalisering /globalisering av nærings- og utviklingsarbeid i Barentsregionen, som også Nord-Troms er en del av, krever en mer helhetlig plan for utvikling av Nord-områdene.

Joint Barents Transport Plan - Felles Transportplan for Barentsregionen (2013) er et resultat av denne erkjennelsen og vil være er av de viktigste rammebetingelsene for utvikling av Hjeltnes havn .

## 6.4 Overordnede planer

Nasjonal Transportplan - NTP

Joint Barents Transport Plan - Felles Transportplan for Barentsregionen (2013).

(Utdrag fra Joint Barents Transport Plan - Felles Transportplan for Barentsregionen (2013).

**"SUMMARY** *Background and mandate*

*In light of the greater attention being paid to the High North, and the expected growth in key industries in the Barents Region, the Barents Euro-Arctic Transport Area steering committee took the initiative for a Joint Barents Transport Plan. An Expert Group were appointed in late winter 2013 to present a document to the steering committee by early autumn 2013.*

*Economic and social development in the Barents Region requires better transport connections, and the aim for the work has been a joint approach to look at the future need for transport in the Barents Region. Norway, Sweden and Finland have prepared strategic studies on the need for transport infrastructure in the High North. Russia has federal plans to develop the infrastructure on their territory in the Barents region. These studies and plans are mainly focused on national priorities, but also emphasize the need for a Barents approach in planning future transport solutions and interventions in this region.*

*The mandate from the Barents Euro-Arctic Transport Area (BEATA) underlines that:*

- *The plan should reflect the national priorities*
- *The plan should cover all modes of transport and focus mainly on border-crossing transport corridors between Russia, Finland, Sweden and Norway*
- *The transport system should be assessed in the light of the anticipated development of relevant industries*
- *The plan should pinpoint bottlenecks and barriers to border-crossing transport, both of a technical and administrative nature*
- *Proposed measures in the plan may be divided along a timeline, e.g. on a medium-term basis (12–15 years) and long-term basis (30 years)*
- *Choice of measures should take into consideration environmental and resource aspects using the so called "Four-stage principle", Proposed objectives for the transport system in the Barents Region*

*All the countries involved each have their own national objectives for the development of their national transport systems, and they are not broken down to specific objectives for the Barents Region alone. Therefore, the national objectives must be the basis for a joint objective for the Barents Region. The common effort to develop a joint objective for the plan has revealed that although the national objectives are somewhat differently formulated, they are surprisingly similar in their key*



elements. On this basis the Expert Group proposes the following joint objective for the four countries based on the national objectives:

**Russia, Finland, Sweden and Norway have the ambition to develop an efficient transport system in the Barents Region with good internal connectivity between the Barents countries and with good external links to world markets. The transport system should facilitate Barents regional development and create new opportunities for important industries. The transport system should be developed in a manner that safeguards the environment and improves safety and accessibility for all.**

*Important developments*The Barents Region is Europe's richest region as far as natural resources are concerned.

The global demand for ores, metals and minerals is increasing rapidly and the Barents Region is one of the very few areas of Europe where there is a potential to find and develop new occurrences. The area holds rich deposits of iron ore, base metals (copper, zinc, lead, tin and aluminium), industrial minerals, precious metals and special metals including rare earth metals. The metal industry has good conditions for growth because of its proximity to the mines and the rising demand for steel.

Large quantities of fish and shellfish are produced in the Barents Region, both wild-caught and farmed. The production mainly takes place in Norway, which is one of the world's largest producers of seafood. In the Barents Sea, Russia and Norway together administrate one of the world's richest areas for cod and other marine species.

The forest industry is of great economic and sociocultural importance in the Barents Region, especially in Russia, Finland and Sweden. There is a growth potential as large areas of forest in the eastern parts of Barents have not yet been harvested due to lack of transportation. It is estimated that global climate change will increase forest productivity by some 20 – 50% in the future. Further refining of products in the industry may also lead to growth.

The Norwegian Sea, the Barents Sea, the Kara Sea and the Timan-Pechora province in Nenets and Komi are areas of rich oil and gas resources. Russia and Norway are both major exporters of oil and gas and are planning for an increase in petroleum industry in the Barents Region that is expected to have a positive economic impact on regional development. Barents Sea south-east is an area with great opportunities for Norwegian-Russian cooperation and industrial development.

Tourism is a rapidly growing industry, and nature-based tourism is increasing the most. The entire Barents Region has large and untapped resources in this sector. The northern lights, the midnight sun, arctic climate and wilderness are selling points all over the region. To take advantage of the growing market, increased international access to the area is needed.

- Kystverkets tiltaksplan for perioden. - Nasjonal havnestrategi.

#### 6.4.1 Fylkesplan

Fylkesplan for Troms 2010 - 2013 - *Vilt - vakkert og rått* er et viktig grunnlagsdokument for planarbeidet. Fylkesplanen omfatter seks prioriterte politikkområder:

- Robuste og attraktive lokalsamfunn
- Miljø- og klimapolitikk
- Næringspolitikk

- Kulturpolitikk
- Kompetansepolitikk
- Kommunikasjons- og infrastrukturpolitikk

Alle politikkområdene er relevant for reguleringsplanforslaget. Fylkesplanen skal legges til grunn for fylkeskommunal virksomhet og være retningsgivende for både kommunal og statlig planlegging og virksomhet i fylket. Dette innebærer at planen legger premisser og må tas hensyn til i all planlegging i og for Troms.

#### 6.4.2 Regional transportplan for Troms 2014- 2023. Høring desember 2013.

Regional transportplan er pr. desember 2013 ute på høring.

Utdrag fra planforslaget:

##### **"7.6. Statlig transportnett**

*St. Meld 26 Nasjonal transportplan 2014-2023, ble vedtatt av Stortinget juni 2013. Den setter overordna rammer, mål og strategi for de neste 10 årene i Norge. Det vises til NTP dokument Nasjonal transportplan gir hovedmålene for transportpolitikken:*

- *Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekräften i næringslivet, og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.*
- *En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.*
- *Begrense klimautslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet.*
- *Et transportsystem som er universelt utformet.*

*«Nordområdeutredningen» ble utarbeidet som et grunnlagsmateriale til NTP 2014-2023.*

##### **7.6.2. Kystverket - Sjøtransport og havn:**

*Kystverket arbeider etter følgende målsetning angitt av Fiskeri- og kystdepartementet:*

- *Bidra til effektiv sjøtransport*
- *Sikre trygg ferdsel i norske farvann*
- *Hindre eller begrense miljøskade som følge av akutt forurensing i norske havområder eller på norsk territorium.*

*I Troms er ulike tiltak innen farleder og fiskerihavner prioritert.*

*Farledtiltak som ligger til grunn i første perioden (2014-2017) er innseiling til Tromsø. Hensikten er kortere seilingsdistanse for flere skip, sikrere manøvrering, redusere ulykkesrisiko og bedre regularitet gjennom færre restriksjoner ved losing.*

*Det er prioritert tiltak på flere statlige fiskerihavner i Troms. I første periode skal fiskerihavnene Årviksand, Kristoffervalen/Vannavalen og Sommarøy utdypes. Hensikten med tiltakene er forbedret regularitet og sikkerhet ved anløp av havna, enklere og sikrere manøvrering i havna og redusert fare for grunnberøring.*

*Tromsø havn er utpekt havn med utgangspunkt i Regjeringsplattformen på Nordområdet. Av havnens 3 havneavsnitt har kun logistikknutepunktet Breivika foreløpig status som stamnetthavn. Tromsø er også snuhavn for noen av cruiseskipene som anløper byen. Det forventes en økning i antall cruiseanløp, og dette må sees i sammenheng med kapasitetsøkning på Tromsø Lufthavn.*

*Regjeringen har i sin nordområdesatsing slått fast at den ønsker å utvikle deler av Nord-Norge som "næringsstrategisk plattform". På Grøtsund/Tønsnes utenfor Tromsø planlegges bygging av et*

*nytt havneavsnitt i et slikt utviklingsbilde. Området er spesielt egnet for etableringer knyttet til store offshoreutbygginger innen olje og gass, spesielle maritime operasjoner, polkryssing m.v. Foreløpig planlegges det spesielt i forhold til større maritime logistikkoperasjoner innenfor varetransport, sikkerhet, beredskap, miljø, og energi."*

### **6.4.3 Kommuneplanen. Samfunnsdel og arealplan**

#### **Kommuneplanens samfunnsdel.**

I kommuneplanens samfunnsdel er det vektlagt seks hovedutfordringer for Nordreisasamfunnet frem mot 2025:

- Endringer i aldersgrupper og konsekvenser av dette.
- Økt behov for tjenester.
- Rekruttering.
- Økonomisk balanse.
- Mange ute av arbeid.
- Høye forventninger til kommunen.

For å nå kommunens visjon – «mot et åpent kunnskapssamfunn», legger samfunnsdelen følgende hovedinnsatsområder:

- Den store attraktivitetskonkurransen.
- Inkluderende lokalsamfunn – det åpne sted.
- Folkehelse – forebygging foran behandling.
- Økonomisk handlefrihet.
- Natur, miljø og klima

I pkt. 6.2.3 Samferdsel i samfunnsdelen er følgende hovedmål beskrevet:

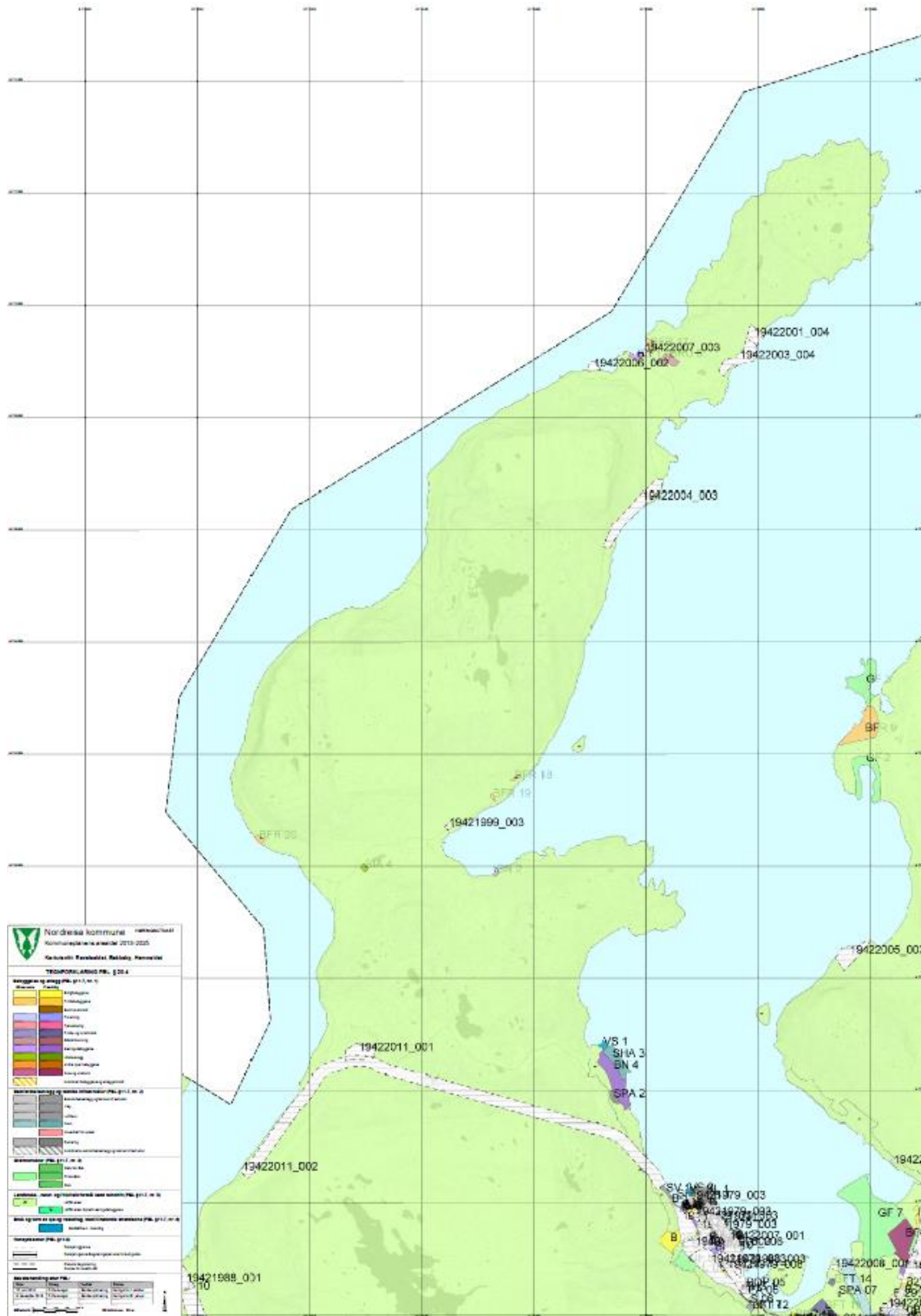
#### **Hovedmål**

***Nordreisa skal ha en helhetlig samferdsels-politikk som legger til rette for økt samhandling mellom distrikt og sentrum.***

- *Nordreisa kommune skal være et kommunikasjonsknutepunkt for samferdsel i Nord-Troms med høyt nivå på tjenester og service som etterspørres av trafikkoperatørene og befolkningen.*
- *Nordreisa kommune skal jobbe for å oppnå økt regularitet og fremkommelig-het for samferdselen gjennom innspill og regional samhandling rettet mot Nasjonal transportplan (NTP), gjennom regional transportplan og gjennom helhetlig planlegging i kommunens arealplan.*
- *Nordreisa kommune skal prioritere frem-tidig utviklingsbehov for flyplassen i areal-saker tilknyttet flyplassens nærområder.*
- *Nordreisa kommune skal ferdigstille bredbåndsutbyggingen slik at alle steder i kommunen kan styrke sin befolkning og sitt næringsliv.*
- *Nordreisa kommune skal gjennomføre et forprosjekt hvor man ser på behov og muligheter rundt en dypvannskai i kommunen*

Disse mål er kommunens premisser for lokalisering av Hjøllnes havn og arealdisponering i kommunens arealplan.

### Kommunens forslag på arealplan for perioden 2013-2025



Arealplan for Nordreisa . Utsnitt med Hjøllnes havn i Reisafjorden . Kilde: Nordreisa kommune

Utdrag fra arealplanens planbeskrivelse som anses å ha spesielt betydning for plantiltaket ny havn ved Hjellnes:

#### **"4.4.6 Samferdsel**

*Vi vil i kommende planperiode stå overfor store samferdselsprosjekter i Nord-Troms, og utbygging av tunnel i Sørkjosfjellet vil ha de største konsekvensene. Utbyggingen vil føre til sikrere vei, og vil frigjøre betydelige overskuddsmasser. Disse massene er det viktig at vi får benyttet på en mest samfunnsnyttig måte. I denne arealplanen foreslås det at en del av massene kan brukes til nye sykkelstier (Storslett – Snemyr) samt benyttes til en ny havn og industriområde på Hjellnes."*

### **6. Planens samlede konsekvenser for miljø og samfunn**

#### **"6.14. Transportbehov**

*Nordreisa kommune er arealmessig et av landets største kommuner, men bosettingen er relativt konsentrert i området Storslett – Sørkjosen. For bosettingen i distriktene er nok privatbilen viktigst, men busstransport er viktig for barn (skoletransport) og eldre. Planforslaget har forslag om utbygging av gang- og sykkelstier i sentrum bl.a. v.h.a. tunellmasser. F.eks. Snemyr - Storslett, Moan skole – Sentrum, Tømmernes – Sentrum. Det lagt inn i planen ny vei over Lundejordet.*

*Det er lagt inn i planen at E6 vil følge dagens trasè, men at dagens bro over Reisaelva oppgraderes. Etter høringsrunder er det foreslått å flytte E6 trasè utenom dagens sentrum. Det vises til at stedsutviklings-planen har en rekke forslag på nye veier, gang og sykkelstier og parkeringsområder."*

#### **"6.20. Sjø og strandsoneforvaltning**

*Nordreisa kommune har en kystlinje på nærmere 20 mil, der en stor del ligger nært vei. Men vi har også store områder som nærmest er uberørt, og som ligger i viktige friluftsområder. Viser til at det for tiden jobbes med en felles kystsonesplan for Skjervøy- og Nordreisa kommune.*

*Vi merker oss at det er stor interesse for å bygge innenfor 100-metersbeltet, men vi ønsker primært å sikre tilgang til strandsonene for allmenheten."*

#### **"7.4. Råstoffutvinning**

*Nordreisa har store sand og grusressurser som er utnyttbare, og det er foreslått ett nytt grusuttak i Kildalen. Det er foreslått at to steinbrudd og to masseuttak tas ut av planen. Dette gjelder uttak i Oksfjord og i Reisaalen.*

#### **7.5. Næringsbebyggelse**

*Det er foreslått sju nye områder for næringsbebyggelse, der dypvannshavn ved Hjellnes er det største tiltaket.*

#### **7.6. Samferdsel**

*Nordreisa står overfor store vegprosjekter de nærmeste årene, der byggingen av tunell gjennom Sørkjosfjellet har størst betydning. I arealplanen er det foreslått seks nye samferdselstiltak som bl.a. omfatter omlegging av E6 ved hotellet i Sørkjosen, og ny E6 trasè utenom Storslett sentrum.*

### **7.6.1 Fremtidige gang- og sykkelveger**

*Det er lagt opp til at en del av tunellmassene skal brukes til utbygging av gang- og sykkelveger. Konkret er det foreslått fem nye sykkelveger. Storslett og Snemyr samt en del interne sykkelveger (Tømmernes, Solbakken etc.)."*

## **Nord-Troms regionen**

### **"Hovedmål**

**Nordreisa skal være et utviklingsorientert regionsenter basert på godt naboskap og samarbeid.**

- Nordreisa kommune skal styrke region-senterfunksjonen gjennom å satse på attraktive arbeidsplasser, et rikt kulturliv og gode levekår.
- Nordreisa kommune skal fortsatt ha et godt og omfangsrikt interkommunalt samarbeid "

## **"9. Oppsummering og fremtidens utfordringer**

### **9.1. Oppsummering**

*Nordreisa kommune står overfor en rekke arealmessige utfordringer i fremtiden, der formålet med arealplanen er å samordne ulike samfunnsinteresser. Vi ser at det er reindriftsog landbruksnæringa som er mest arealkrevende, og dermed legger størst føringer på den samlede arealbruken. Men vi ser også at strengere krav til risiko og sårbarhetsanalyser setter klare arealmessige begrensinger. En rekke av de foreslåtte arealinnspillene (fritidsbebyggelse osv.) anbefales ikke realisert som følge av grunnforhold, og det stilles krav om konsekvensutredning.*

*Den fremlagte arealplanen skisserer ganske store forslag til endringer i sentrumsområdet, dvs. der det er et klart ønske om å skille næring og boområder. Vi har over flere år sett en sentralisering, der f.eks. næringslokaler er omgjort til leiligheter.*

*Vi ser at også at Storslett og Sørkjosen er i ferd med å vokse sammen, og at det skaper nye utfordringer. Store infrastrukturprosjekter (ny tunnel gjennom Sørkjosfjellet og utbygging av ny kraftlinje i Reisadalen) stiller også store arealmessige utfordringer, dvs. å bruke tunnelmasser på en mest samfunnsnyttig måte, samt oppnå lokal verdiskapning.*

*Det er i arealplanen foreslått å bygge ny havn på Hjellnes hvor man ønsker å benytte seg av tunellmasser. På denne måten posisjonerer man også seg mot en utvikling innen olje og gass.*

*Når det gjelder arealmessige utfordringer i distriktet, så ser vi at det i alle områder er planer om hytteområder og fritidsbebyggelse.*

*Dette gjelder spesielt Reisadalen, men også andre områder. Vi er klar over at det er kritiske merknader til at vi setter av områder til hytter og turist spesielt i dette området, men dette er gjort fra ønsket om å forsterke vår rolle som nasjonalparkkommune. Ved å arealmessig tilrettelegge for næring i disse områdene, vil vi samlet sett få en mer konsentrert satsing. Dette bidrar til at store arealer fortsatt vil bli urørt.*

### **9.2. Samlede virkninger på miljø og samfunn**

*Storslett er utpekt som regionsenteret i Nord- Troms, og denne arealplanen forsterker denne rollen. Ved å konsentrere de arealmessige tiltak i sentrumsområdet (industri- og boligområder), vil de fleste samfunnsfunksjoner være innen gåavstand. Utbyggingen av Storslett skole er en konsekvens av denne tenkingen.*

*Jordvernet og hensyn til reindrifta er viktig å ta hensyn til, men i planforslaget anbefales*



*det at noen landbruksområder omreguleres til industri og boliger. Men samtidig legges det opp til vern av viktige jordbruksarealer i sentrum, dvs. både dyrka og dyrkbar mark. Arealmessig ønsker vi å få et klarere skille mellom landbruksnæringa og andre samfunnsinteresser.*

*En viktig del av arealplanarbeidet er fokus på samfunnssikkerhet og hvilke konsekvenser det har for fremtidig arealbruk. Vi har nære eksempler som viser hvilke konsekvenser som f.eks. kvikkleire og steinskred kan få. Det er utarbeidet ros-analyse for planområdet, der vi ser at marine avleiringer skaper store utfordringer."*

## **6.5 Gjeldende reguleringsplaner i området**

Det er ingen reguleringsplaner i området . Området er ikke regulert .

## **6.6 Tilgrensende planer og planer under arbeide.**

Det er ikke kjent at det pågår reguleringsplanarbeid i området utenom planarbeidet vedrørende kommuneplanens arealdel. Nærmeste regulerte område er Sørkjosen sentrum. Statens Vegvesen har utarbeidet reguleringsplan for ny E6-trasse og ny tunell fra Sørkjosen til Langslett/Rotsund og deponi-områder for tunellmasser.

## **6.7 Statlige planretningslinjer**

Vi har i dag følgende statlige planretningslinjer som er førende for reguleringsplanarbeidet:

- Om samordnet areal- og transportplanlegging
- Om verna vassdrag
- Om barn og unges interesse i planleggingen
- Om kjøpesentre
- Om universell utforming

## **6.8 Maritim infrastrukturrapport Svalbard, Finnmark, Troms og Nordland – Mulige farleder for store skip . Kystverket 2012.**

Fra rapportens forord:

*"Hovedformålet med denne rapporten er i første omgang å gi informasjon om hvilke maritime rammebetingelser Kystverket legger til grunn for farleder som skal trafikkeres av større skip. Vurderingene er gjort for fartøy som trenger dybder fra 11 meter til 28 meter, fra innseilingsled inn til havneområde.*

*I 2007 utarbeidet Kystverket Troms og Finnmark rapporten "Infrastruktur og beredskap. Olje- og gassvirksomhet i Finnmark". Her var de faglige premissene overordnede lokaliseringsvurderinger i forhold til arealtilgang og maritime forhold, i tillegg til miljøhensyn, sikkerhet, beredskap mot akutt forurensing og samfunnsmessig infrastruktur. Denne rapporten, "Mulige farleder for større skip", konsentreres i størst grad om mulige seilingsleder for større skip, og i mindre grad om nødvendig infrastruktur på land.*



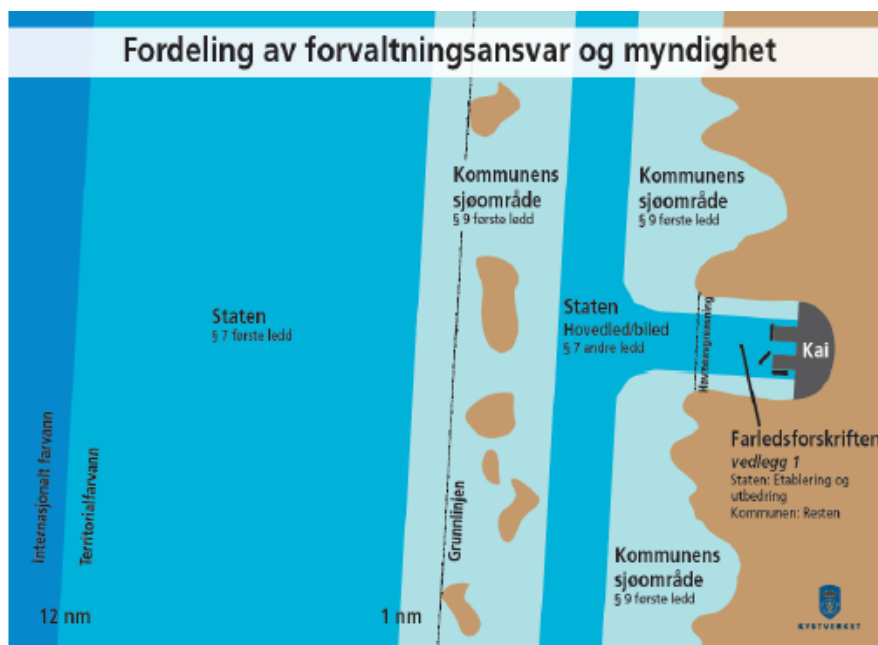
Nordområdene er i ferd med å bli et betydelig næringsområde blant annet innen olje- og gass, bergverk og reiseliv. Regjeringens nordområdestrategi gir føringer for nordområdene og flere aktører intensiverer sitt arbeid med å fremme planer i regionen. Kystverket som nasjonal fagetat ønsker å møte denne utviklingen og har på den bakgrunn funnet det riktig å utarbeide en rapport som fokuserer på de maritime og faglige forutsetninger som ligger til grunn for fremtidig utvikling i nordområdene.

Kystverket ønsker at rapporten skal være et innspill og arbeidsverktøy til den pågående prosessen med Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023. Dette for å synliggjøre utfordringer man står overfor med å tilrettelegge for en infrastruktur som er tilpasset den fremtidige industrielle utviklingen i nordområdene. I den sammenheng vil næringsaktiviteten i Barentshavet og Lofoten være av spesiell betydning. De infrastrukturelle løsninger vil være helt avgjørende for hvilke regionale ringvirkninger som kan oppnås.

Kystverket ønsker at rapporten vil bidra til mer helhetlig planprosesser, samtidig som den legger klare rammer for den maritime delen av planleggingen. Rapporten vil bidra til at det ikke benyttes ressurser på planlegging av fremtidige anlegg i områder hvor de maritime forhold ikke er tilfredsstillende.

Kystverket håper rapporten kan bli et nyttig redskap i fremtidig infrastrukturplanlegging i nordområdene."

Rapporten gir god beskrivelse av viktige dimensjonerende faktorer som fartøytipers krav til dybder, eksisterende havnestruktur (pr. 2012) og sentrale retningslinjer og lover for Kystverkets som ny havne- og farvannslov som regulerer forvaltningsansvar og myndighet.



Illustrasjon fra Kystverket: Fordeling av forvaltningsansvar og myndighet etter havneloven

Rapporten beskriver også naturvern, miljø, sikkerhet og beredskap for sjø- og kystområdene i Nord-Norge samt nåtidig og framtidig transportbehov, særlig sett fra et maritimt synspunkt.

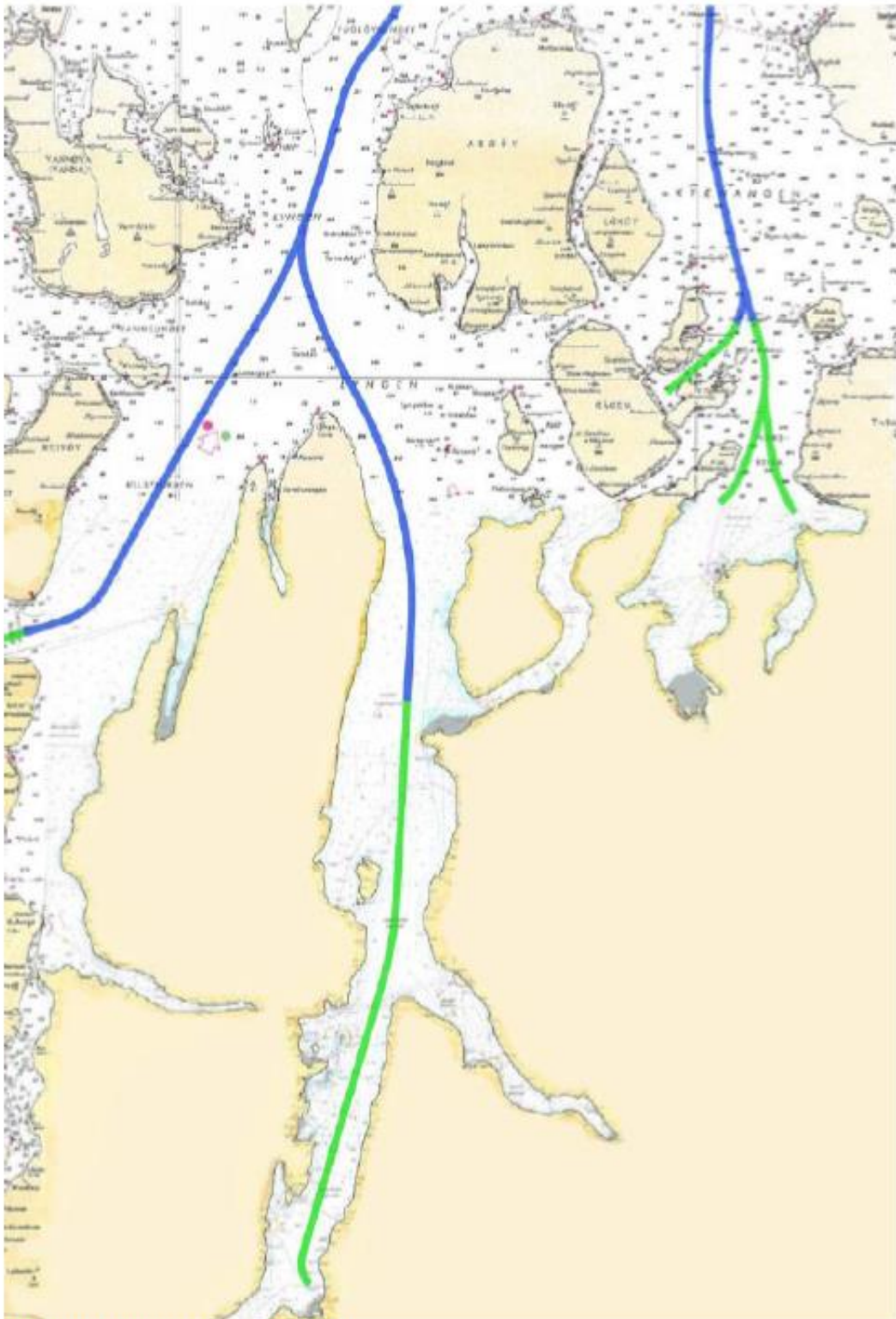
Transportbehovet for spesifikke næringsområder som olje og gass, vindkraftutbygging , bergverk , reiseliv , fiskeri og havbruk er utførlig beskrevet samt aktuelle hovedinnseilinger og farleder.

I rapportens kapittel 9 om **Hovedinnseilinger og farleder for store skip** om farleder i Troms beskrives følgende om Kvæningen - Nordreisa og Skjervøy:

### 9.3.1 Kvæningen – Nordreisa og Skjervøy

		Kommentarer
1	<b>Innseilingsled (havsjøområde)</b>	<i>Over Lopp havet inn Kvæningen - Nordreisa</i>
1a	Begrensninger i seilingsleden	Ingen begrensninger for vanndybde
1b	Lengder, kursendringer, stopp- /snumuligheter	God bredde, få kursendringer, gode stopp- og snumuligheter
1c	Annen skipstrafikk	Krysser farleden for kysttrafikk Kågsundet - Brynnilen. Trafikk av fiskefartøyer.
1d	Mulige fiskeri- og havbrukskonflikter	Fiskeriaktiviteter i området
1e	Annet	Ankringsmuligheter lengre inn i Kvæningen og Nordreisafjorden
2.1	<b>Indre led (roligere farvann til havneområde)</b>	<i>Reisafjorden: Hamneidet, Stormes</i>
2.1a	Begrensninger i leden	Ingen begrensninger i vanndybde
2.1b	Lengder, kursendringer, stopp- /snumuligheter	Stor bredde for stopp- og snumuligheter
2.1c	Annen skipstrafikk	
2.1d	Mulige fiskeri- og havbrukskonflikter	Noen oppdrettslokaliteter. Nordreisa er "nasjonal laksefjord".
2.1e	Annet	Potensial for etablering av større havneanlegg. Ankringsmuligheter ytterst i Oksfjorden.
2.2	<b>Indre led (roligere farvann til havneområde)</b>	<i>Skjervøy-området</i>
2.2a	Begrensninger i leden	Skjervøy havn hvor maks vanndyp ca. 14 m. Til Kobbepollen er maks vanndyp 21m.
2.2b	Lengder, kursendringer, stopp- /snumuligheter	Bredde ca. 600 m til Kobbepollen
2.2c	Annen skipstrafikk	Kysttrafikk til Skjervøy. Fiskefartøyer
2.2d	Mulige fiskeri- og havbrukskonflikter	
2.2e	Annet	Potensial for etablering av havneanlegg. Ankringsmuligheter inne i Nordreisa-fjorden

Tabell fra Kystverkets rapporten om maritim infrastruktur



*Kartutsnitt Kvæningen til Grøtsundet*

Illustrasjon fra Kystverkets rapporten om maritim infrastruktur

Utdrag fra rapporten vedr. infrastruktur i Nord-Troms:

**"Infrastruktur:**

*God vegforbindelse, ved eller nært E6. Sørkjosen, lokal lufthavn.*

*Kvænangen:*

*Ingen havneanlegg av noe størrelse. Værutsatt strekning: Kvænanngsfjellet.*

*Havneidet/Stornes:*

*Begge stedene vurdert som mulige steder for større terminaler for olje- og gass. Ingen konkrete planer. Veiforbindelse. Ikke opparbeidet havneinfrastruktur eller areal på land.*

*Sandøra/Kobbpollen ved Skjervøy:*

*Planer om industriområde på Sandøra, beredskap og service for offshore-virksomheter. Fergefri veiforbindelse.*

*Skjervøy:*

*Fiskerihavn med kaianlegg som har vanddybde opptil 8 – 9m. Fergefri veiforbindelse. Hurtigruteanløp. Kommunesenter."*

Rapporten er et viktig bidrag til kunnskapsgrunnlaget for en utredning tilknyttet Hjellnes havn.



## 7. Beskrivelse av planområdet som skal vurderes.



Hjellnes havn i Barentsregionen ( Kilde : Joint Barents Transport Plan)

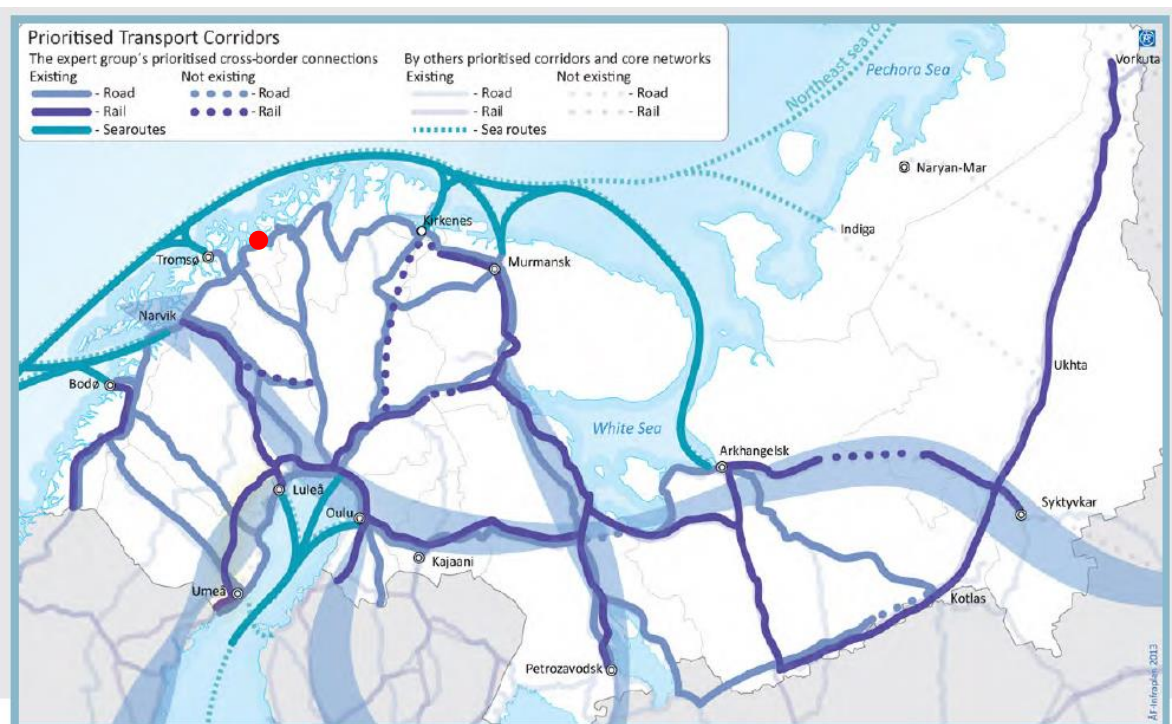
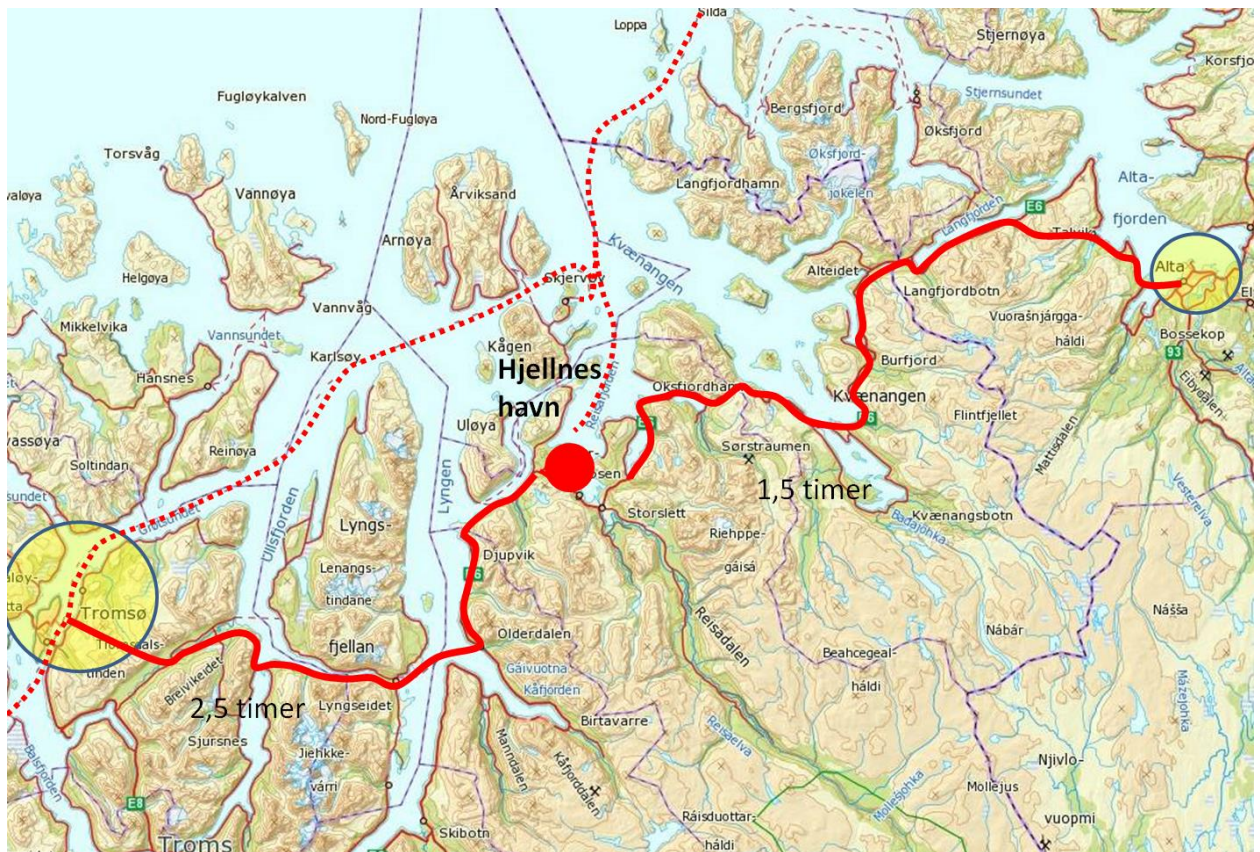


Figure 1: BEATA's Expert Group's prioritized transport network

Forslag på transport-korridorer i Felles transportplan for Barents-regionen





Hjellnes havn lokalisering i forhold til Tromsø og Alta



Hjellnes havn i Reisa fjorden. Kilde : Google Maps



Planområdet for Hjellnes havn ligger sentralt plassert i Barentsregioneni nærhet til Sørkjosen flyplass , hovedvegne E6 og nær seilingsleden mellom Finnmark og Troms. Hjellnes havn vil bli liggende ca. 2,5 timers kjøreavstand fra Tromsø og ca. 1,5 timer fra Alta etter at pågående vegutbedringer er foretatt. Hjellnes ligger på vestlig side av Reisfjorden , ca. 2,5 kilometer fra Sørkjosen havn og Sørkjosen sentrum , ca. 4 kilometer fra Sørkjosen Lufthavn og ca. 7,5 kilometer fra regionsenteret Storslett.

## 7.1. Avgrensning og størrelse på området

Planområdet er avgrenset av Reisafjorden mot øst , Sokkelvika mot nord, Jubelen mot vest og E6 og Reisafjellet mot vest. Lenger mot nord går Reisafjorden ut mot Skjervøy og Kvæningen og Loppahavet. Mot sør går Reisdalen opp mot Finskegrensen og kommunegrensene mot Kautokeino og Kåfjord kommune.



Kartutsnitt av Nord - Troms med Hjellnes markert



## 7.2. Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Dagens arealbruk i området er hovedsakelig som friluftsområde noen fritidsboliger i uregulert område. Området brukes også som utmarksbeite og beiteområde for rein.

## 7.3. En generell beskrivelse av områdets eksisterende karakter, struktur, estetikk og bebyggelse m.m

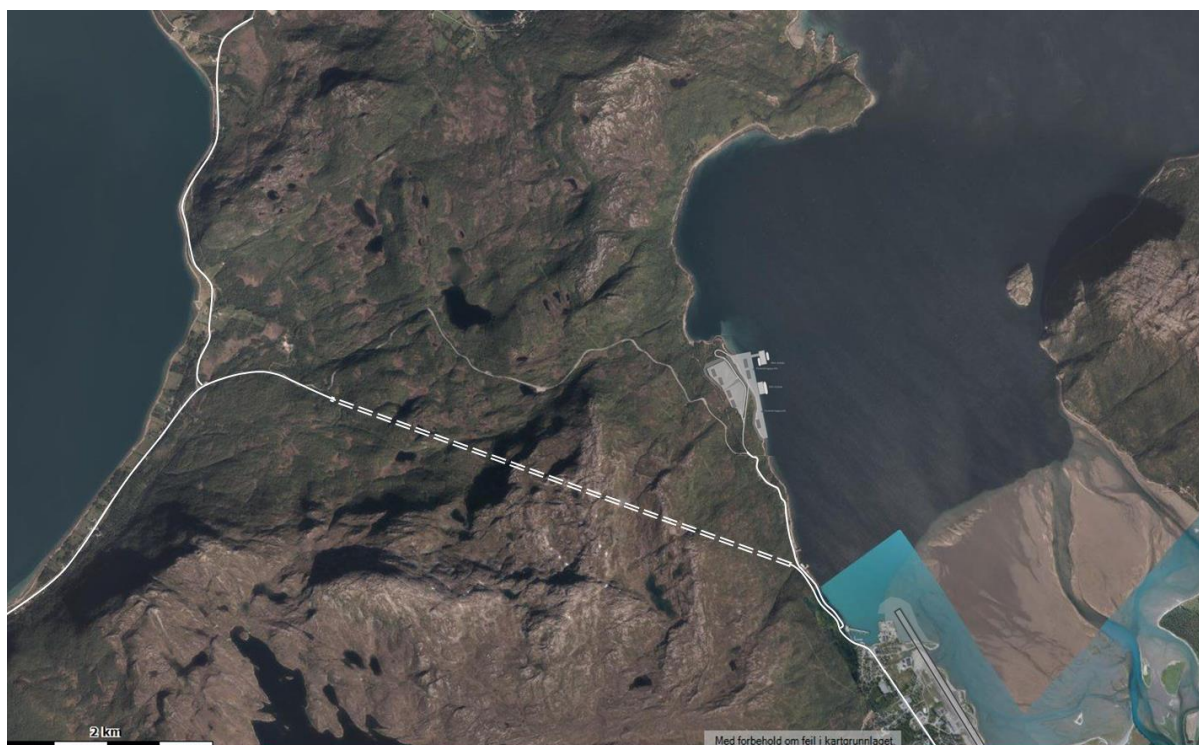
Kommunens konsekvensvurdering av området Hjellens i forslag på ny arealplan gir en utfyllende beskrivelse av viktige forhold som har betydning for natur, samfunn og miljø.

### Landskap og lokalklima

Stedets karakter preges av dets beliggenhet ved Reisafjorden. Eksisterende bebyggelse består i dag kun av fritidsboliger. Et særtrekk i området er Indre Sokkelvik og landskapstrekk etter jord- og leirraset som gikk i 1959. Da forsvant fire boliger, fjøs og kaier i raset. Landskapets hovedtrekkene dalen, elva, fjorden og fjellet omkring

Solforholdene for området er gode. Lokalklima er preget av at planområdet ligger ved Reisafjorden og utløpet av Reisadalen som går mer enn 8 mil sørover mot Finnmarksvidda. Fra nord og nordvest kommer nedbør og fuktig vind. Fra sør og sørøst kommer varm vind om sommeren og kald vind om vinteren. Med sørlig vind er området påvirket av innlandsklima på Finnmarksvidda og med nordlig vind preges området av kystklima fra fjordområdene uten Nord-Troms. Området ligger godt skjermet for nordvestlige vinder.

## 8. Beskrivelse av plantiltak ny havn og kai ved Hjellnes

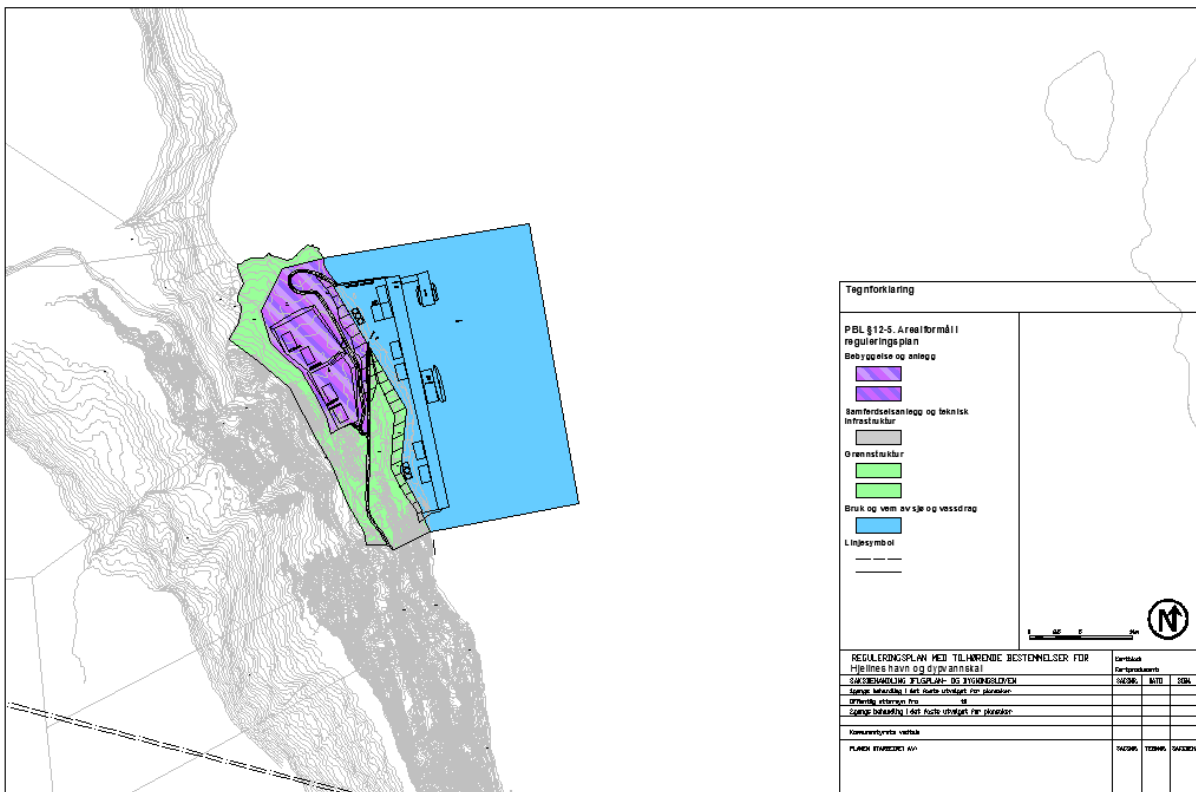


Fotomontasje av ny havn ved Hjellnes i Reisafjorden





## 8.2. Forslag på arealbruk



Forslag på reguleringsplan for Hjellnes havn. Kilde: KONZEPT Arkitektur Bygg g Plan

Forslag på reguleringsplan for ny dypvannskai og industriområder ved Hjellnes har følgende arealformål:

### Bebyggelse og anlegg.

Kombinert areal for næring/kontor/industri

### Samferdselsanlegg og infrastruktur

Veg: hovedadkomst og internveger

### Grønnstruktur

Friområde

### Bruk og vern av sjø

Havneområde i sjø

Foreslått arealbruk i forslag på reguleringsplankart er endret noe i forhold til forslag på ny arealplan 2013-2025.



### 8.3. Arealer og funksjoner ikke forenelig med planlagt utbygging

Det er viktig for funksjon og bruk av dypvannskai med tilhørende industriarealer, at det ikke lokaliseres aktiviteter som setter urasjonelle begrensninger for bruk og utvikling av havneområdet. Foreslått formål for småbåthavn i forslag på ny arealplan og eventuelle areal for fritidsbebyggelse eller bolig, anses av aktuelle brukere som ikke forenelige med deres planlagt bruk av havne- og industriområdet.

### 8.4. Folkehelse.

Ved planlegging av tiltaket skal tiltakets virkning for folkehelsen vurderes. Tilgang til jobb, skole, boliger, kultur og barnehager er av stor betydning for folkehelsen. Realisering av Hjellnes havn og industriområder kan bidra til å skape nye arbeidsplasser både ved utbygging og drift og derigjennom bidra til bedre folkehelse. Hjellnes og Sokkelvik er ansett som et verdifullt rekreasjonsområde i Nordreisa kommune. Planlagt utbygging på Hjellnes vil reduseres muligheten for rekreasjon derved påvirke folkehelsen negativt.

### 8.5. Konsekvensutredning av Hjellnesområdet.

Nordreisa kommune har i forbindelse med revidering av ny arealplan for perioden 2013-2025 foretatt en konsekvensutredning av Hjellnesområdet.

Utdrag fra kommunes konsekvensvurdering av innspill til arealplanen:

**"BN 4 – Næringsbebyggelse (1300), SHA 3 – Havn (2040), VS 1 – Småbåthavn (6230) og SPA 2–Parkering (2080)**

**Beliggenhet:** Hjellnes

**Forslagsstiller:** Administrasjonen

**Foreslått formål:** Næringsbebyggelse/ havn, småbåthavn

**Dagens Formål:** LNF

**Arealstørrelse:** S1: 217,3 daa. S2: 111,9 daa. S4: 16,3 daa. S5: 23,9 daa.

**Tidligere markering:** S1 – Næringsbebyggelse (1300), S2 – Havn (2040), S4 – Småbåthavn (6230) og S5– Parkering(2080)

**Vurdering:**

**Samfunnssikkerhet:** 50 meters hensynssone til Hjelneselva, og til øvrige som er kartlagt innenfor planområdet og rundt. Planforslaget er under MG, men området består av bart fjell og stedvis tynt dekke, iflg. løsmassekartet.

**Natur og miljø:** For de fire områdene S1, S2, S4 og S5 sett under ett består arealet i hovedsak av uproduktiv lauvskog med innslag av mindre arealer med skog av middels bonitet (ca. 21 daa), barskog av lav bonitet (ca. 16 daa), myr (ca. 21 daa), åpen skrinn fastmark (ca. 11 daa) og åpen jorddekt fastmark (ca. 1 daa), jf. Kilden (18.9.2013). Området er grunnlendt med en del fjell i dagen. Det går en bekk igjennom området.

I gjeldende arealdel av kommuneplanen (2002-2012) er området lagt ut til LNF-område med bestemmelser som legger forbud mot vesentlig utvidelse eller oppføring av nye fritidsboliger. Ingen trua eller sårbare arter er registrert innenfor eller i nærheten av de fire områdene, jf. Artskart (18.9.2013). I helt vest i område S5 er det registrert et funn av ballblom. Grusstarr og nordlig saltsiv

er registrert utenfor planlagte byggeområder.

Området berører ikke trua, sårbare eller utvalgte naturtyper, prioriterte arter, inngrepsfrie naturområder eller utvalgte kulturlandskap, jf. Naturbase og mareano (19.9.2013). Det fremkommer ikke opplysninger som tilsier at miljøregistreringer i skog vil påvirkes, jf. Kilden (19.9.2013). Så vidt kommunen vet, så foreligger det ikke egne fagrapporter eller utredninger om naturmangfold for det aktuelle utbyggingsområdet. Reisaurløpet naturreservat, som er et Ramsar-område, ligger i en avstand på ca. 2,5 km fra sørenden på område S1 - Næringsbebyggelse, samt ca. 2,8 km fra sørenden på område S2 – Havn.

Reisafjorden er en nasjonal laksefjord. I tillegg er store deler av fjordbassenget registrert som gyteområde for torsk, jf. Fiskeridirektoratets kartløsning (19.9.2013).

Det planlagte utbyggingsområdet er registrert som et nærturterreng med verdi B – viktig. Dette ble også påpekt av brukere av området under folkemøter avholdt i slutten av august.

Vi mener at vårt kunnskapsgrunnlag om naturmangfoldet i området er godt, jf. NML § 8.

For å bygge ut planområdet til tiltenkte formål må det gjøres en del endringer i terrenget. Areal avsatt til parkeringsplass (S5), samt eksisterende vei (langs vestre kant av område S1) som må oppgraderes til å kunne tåle tungtransport, må fylles opp med masser. Det er planlagt å benytte masser fra tunellbyggingen på strekningen Sørkjosen-Langslett til dette. Område S1 og S2 vil kreve planering av arealet slik at det blir egnet for tiltenkte formål. I deler av arealet betyr dette at det må sprenges. I andre arealer må det tilføres masser. Dagens naturmangfold på landarealene i området antas å bli sterk berørt, og i svært stor grad bli borte fra de avsatte arealene. Gjennom regulering og detaljprosjektering av arealet vil man kunne redusere påvirkningen på naturmangfoldet i de tilgrensende områdene.

I tillegg til selve endringen av arealene vil støy fra aktiviteten på området være en problemstilling. Per i dag er den største påvirkningen i området aktivitet og støy fra dagens E6 som går i fjellsiden ovenfor. Når tunnelen på strekningen Sørkjosen-Langslett er ferdig, vil støy og annen negativ påvirkning fra veien reduseres vesentlig. Det antas derfor at den totale støymengden i området nødvendigvis ikke vil øke så mye etter at anleggsperioden er ferdig. Forprosjekt, samt senere detaljplanlegging, vil avdekke påvirkning på nærområdene og mulige avbøtende tiltak.

En dypvannskai vil gi økt risiko for forurensning. Bl.a. dersom ulykker med utslipp av forurensende stoffer oppstår. En dypvannskai vil benyttes av større fartøy enn de som i dag går inn til dagens havn i Sørkjosen, og det gir økt risiko for forurensning. Et økt antall anløp per år vil også øke risikoen.

Forebyggende tiltak må utredes nærmere gjennom detaljplanlegging av området, og det vil være viktig å se på forebyggende tiltak spesielt med tanke på Reisaurløpet naturreservat.

Den samla belastningen på naturmangfoldet innenfor planområdet på Hjellnes, område S1, S2, S4 og S5, vurderes, jf. NML § 10 om økosystemtilnærming og samlet belastning, til å bli høy. Den planlagte utbyggingen antas imidlertid ikke å forringe eller ødelegge leveområder for trua eller sårbare arter og naturtyper. Naturmangfoldet som berøres av en utbygging i området er relativt vanlig i norsk sammenheng, og kommunen har veid dette opp mot behovet for et slikt anlegg i kommunen og samfunnsnyttan for Nordreisasamfunnet. Kommunen vektlegger her samfunnsnyttan av en dypvannskai med tilhørende industriarealer foran naturmangfoldet. I arealdelen som helhet er det lagt vekt på fortetting i sentrumsområdene, samt tilrettelegging for næringslivet innenfor delplan sentrum. Hjellnes er en del av arealet som er definert å tilhøre delplan sentrum.

Med bakgrunn vurderinger etter NML §§ 8 og 10, vurderes det slik at NML § 9 tillegges mindre vekt i saken. Irreversibel skade på naturmangfoldet vil bli en følge av etableringen av arealene, men samfunnshensyn er vurdert som viktigere for disse arealene.

Imidlertid vil det bli tatt hensyn til naturmangfold i tilgrensende arealer gjennom forebyggende og avbøtende tiltak, jf. NML § 11. Forebyggende og avbøtende tiltak vil utredes nærmere gjennom forprosjekt og senere detaljplanlegging av arealene.

Det er vurdert slik at lokaliseringen er lagt til den mest egna lokaliteten i kommunen. Det er da tenkt



utfra hensyn til sentrumsnærhet og logistikk, egne dybdeforhold for en dypvannskai, og i forhold til sikkerhet (grunnforhold, ras- og skredfare m.m.). I tillegg er det et egnet areal i forhold til naturmangfold siden det ikke er grunn til å tro at tiltakene vil medføre vesentlig skade på truet eller verdifullt naturmangfold. Det er sett på ulike alternativer. En mulighet det har vært sett på er en utvidelse av dagens havn. Dette alternativet er vurdert som uaktuelt på grunn av nærheten til Reisa-utløpet naturreservat, samt at en utvidelse av Sørkjosen havn vil komme i sterk konflikt med en utvidelse av Sørkjosen lufthavn. Alternativ plassering på Hamneidet er lagt vekk av hensyn til logistikk, da det er ønske om å ha havna i nær tilknytning til E6. Vi viser for øvrig til planbeskrivelsens vedlegg 3, samt arbeidsdokumentet, for nærmere vurderinger av lokalisering. Vi vurderer det slik at vår vurdering er i samsvar med NML § 12 om å foreta en samlet vurdering av den lokalisering som gir det samfunnsmessig beste resultatet.

**Landskap:** Landskapet i Sørkjosen, landskapsanalysens delområde 6, har stor verdi. Landskapet i dette delområdet preges av store landskapselementer; stor flate, bred fjordbunn, bratte fjell. Bebyggelsen ligger på en stor åpen flate, men sikten er i hovedregel kort grunnet vegetasjon. Utenfor bebyggelsen, mot flystripa og havna, er det åpent, med sikt mot fjord og fjell. Foreslått tiltak vurderes å påvirke landskapskarakteren lite til middels negativt. Et industri- og havneområde på Hjellnes vil bli synlig i landskapet dersom man ankommer området fra sjøsiden eller fra luften. For bebyggelsen i Sørkjosen vil ikke planområdet være spesielt godt synlig. Bebyggelse i Nordkjosen, på andre siden av fjorden, vil få direkte utsikt til området.

**Kulturminner:** Det er ikke registrert kulturminner i området, jf. Askeladden (19.9.2013) og utredning høst 2013 av Tromsø museum.

**Landbruk:** Planforslaget berører to relativt små områder med dyrkbar jord, men ikke av betydning, jf. gårdskart (21.11.2013)

**Andre Forhold:** Området er også foreslått brukt til boligbebyggelse.

#### **Konklusjon:**

Området er aktuelt for utbygging av dypvannskai. I forbindelse med tap av arealer til evt. utvidelse av flyplass, vil området være de eneste industriområdene kommunen har i tilknytning hav/ sjø. Arealer foreslås tatt med i planen  
"Krav til reguleringsplan."

Utdrag slutt

## **9.0. Tilknytning til eksisterende infrastruktur og trafikk-løsning**

Det finnes ingen offentlig infrastruktur i området utenom kraftlinjen og hovedvegen.

### **Kjøreatkomst**

Ny E6-tunell gjennom Sørkjosfjellet forutsettes ferdig ved oppstart utbygging av Kjøreatkomst fra hovedveg forutsettes å skje fra egen avkjørsel fra E6 ved Sørkjosen havn via kjøreveg etter dagen E6-trasse til Jubelen med avkjøring ned til Hjellnes havn.

## Utforming av veger. Stigningsforhold

Utforminger av veger skal skje i henhold til Statens vegvesens retningslinjer. Det forutsettes at veg fra dagens E6-trasse og ned til havneområdet må bygges etter ny trasse både med hensyn til stigningsforhold, vegbredde og bærekapasitet. Hovedadkomstveg til havneområdet har en maksimal stigning på 43m over ca. 680m gjenv stigning uten svinger tilsvarende en stigningsgrad på ca 6% / 3,6grader.

### 9.1. Generell tilgjengelighet til området

Området har i dag god tilgjengelighet for allmennheten og er sammen med Indre og Ytre Sokkelvik et aktivt bruk område for fritidsaktiviteter og rekreasjon. Det er forutsatt i utredningen at dagens private veg til Indre Sokkelvik opprettholdes.

### 9.2. Universell utforming

Universell utforming (UU) skal utredes i alle planprosesser tilknyttet plan- og bygningsloven og er en langsiktig nasjonal strategi som har som formål å gjøre samfunnet mer tilgjengelig for alle og forhindre diskriminering. Denne strategien følges ved gjennomføring av tiltak innen planområdet.

Tiltakene skal utføres i henhold til plan- og bygningslovens krav til universell utforming. Byggeteknisk forskrift TEK10 gir tekniske krav til byggverk, uteareal og miljø som skal sikre at krav til UU sikres. Plan- og bygningslovens §5-1 og §5-1 vedrørende medvirkning og høring samt krav til ikke-diskriminerende forhold, skal bidra til at UU ivaretas i planen. I avgrensning av området som skal vurderes universelt utformet, bør også nærområder utenfor planområdet vurderes med hensyn til universell tilgjengelighet.

"Prosjekteringsverktøy for universell utforming av publikumsbygg" utgitt i mars 2013 forutsettes anvendt for planen og tiltak i planområdet. Øvrige bygningsmessige utforming skal skje i henhold til plan- og bygningslovens krav til universell utforming og TEK10.

### 9.3. Offentlige friområde

Det er ingen offentlige regulerte friarealer innen planområdet. Utmark og fjellområdene omkring er private eiendommer. Nærområdet har terreng for turgåing i fjellområdene. Tilgjengelighet er begrenset av vintersesongen.

### 9.4. Overordnede planer

Planforslaget avviker fra gjeldende overordnet plan, her kommunens arealplan for området. Fordi arealplanen er av eldre dato (2002) vurderes kommunens arealplanen revidert i forbindelse med utredning av en ny kommuneplan for Nordreisa kommune. Planforslaget er tatt inn som innspill til planarbeidet og inntatt i forslag på revidert arealplan for Nordreisa kommune.

## 9.5. Barn- og unges interesser

Barn- og unges interesser skal utredes i alle planprosesser tilknyttet plan- og bygningsloven og er her spesielt tilknyttet område som rekerasjon og skoler og barnehagers bruk av området. Denne brukes er særlig tilknyttet vår- og høstsesongen.

## 9.6. Grunnforhold.

Utenom vurderinger beskrevet i egen geoteknisk rapport fra Multiconsult er det ikke foretatt fysiske grunnundersøkelser i området Hjellnes. Omfattende grunnundersøkelser er foretatt ca. 2 kilometer sør for Hjellnes ved Jubelen i forbindelse med bygging av ny veg og tunell for E6 gjennom Sørkjosfjellet.

Følgende er sammendrag fra rapport om "Geoteknisk vurdering - dypvannskai" utført av Multiconsult:

*"Sagelv Rådgiving & Kompetanse er engasjert av Nordreisa kommune for å forestå en forstudie for en dypvannskai*

*lokalisert på Hjellnes i Nordreisa kommune.*

*Området ligger like sør for Indre Sokkelvik der det inntraff et kvikkleireskred i 1959. Ca. 1,5 km sør for tomte er det*

*også påvist kvikkleire. Det er derfor sannsynlig at det er kvikkleire i sjøen også på det foreslåtte utbyggingsområdet.*

*På land er det mye blottlagt berg.*

*Det må påregnes omfattende mudring av bløt leire før utfylling i sjø. Mudringsarbeidene må gjennomføres slik at disse*

*ikke utløser kvikkleireskred av stort omfang.*

*Før en mulighetsstudie og/eller skisseprosjekt må det gjennomføres grunnundersøkelser."*

## 9.7. Økonomiske virkninger og konsekvenser for kommunen

Kostnader og inntekter tilknyttet utbygging og drift av Hjellnes havn omfattes ikke av oppdraget og derfor ikke utredet .

## 9.8. Interessekonflikter

Kommunens arealplan ligger pr. januar 2014 ute til offentlig høring. Denne høringen vil avdekke eventuelle interessekonflikter i området tilknyttet foreslått arealbruk.



## 10 Planløsning.



Fotomontasje Hjellnes havn i Reisafjorden , Sørkjosen flyplass og trasse for ny tunnel

Forslag på planløsning viser utbygging i to byggetrinn. Byggetrinn 1 vil dekke de fleste behov avdekket i markedsanalysen. Byggetrinn 2 viser mulighet for utbygging til spolebasehavn med en samlet lengde på 1000 meter.

### Planlagt arealbruk og funksjoner ved full utbygging (byggetrinn 1 + byggetrinn 2)

- Havn med dypvannskai, 20m og 40m dybde
- Spolebase kai (1000m)
- Landareal ved kai for lagring/mellomlagring
- Lagerbygg/ servicebygg: ca. 10000m<sup>2</sup>
- Industriareal, totalt ca. 61daa
  - Felt 1: ca. 33daa, ca. 5000m<sup>2</sup> lager/servicebygg
  - Felt 2: ca. 28daa, ca. 5000m<sup>2</sup> lager/servicebygg
- Adkomstveg fra dagens E6 , bredde 8 m, maks stigning 6%
- Internveg , bredde 8m, maks stiging 8 %



Fotomontasje Hjellnes havn byggetrinn 1



Illustrasjon Hjellnes dypvannskai byggetrinn 1





Illustrasjon Hjelnes dypvannskai byggetrinn 2

Reguleringsplan Hjelnes havn- Forslag. Kilde: KONZEPT Ark. Bygg&Plan



## 10.1 Bruk av tunellmasser fra Sørkjosfjellet til utbygging av Hjellnes havn

Utenom arealformål funksjoner som følge av behov og bruk, vil også strategi for bruk av tunellmasser fra n Sørkjosfjellet sette føring for teknisk plan for industri- og havneområdet. I planbeskrivelsen for kommunens forslag på revidert arealplan for 2013-2025 er Hjellnes industriområder og dypvannskai tunellmasser forutsatt deponert som en del av områdets utvikling.

### Deponikapasitet ved utbygging av Hjellnes havn.

Vist forslag på byggetrinn 1 i en utbygging av industri- og havn ved Hjellnes omfatter generelt ca. 62 000 m<sup>2</sup> industriareal og ca. 50 daa landareal for dypvannskaier. Kapasitet for deponering på industriareal med en gjennomsnittelig fyllingsdybde på 5,6 meter er ca. 350 000 ulm<sup>3</sup> masser . Dette tilsvarer Vegvesenets totale behov for deponering på ca. 350 000ulm<sup>3</sup>.

### Reguleringsplan for deponering av tunellmasser

Området kan i sin helhet utbygges ved bruk av stedlige masser. Deponering av masser i området vil kreve reguleringsplan. Begrensende faktor for bruk av tunellmasser er tid for regulering av området. Ved oppstart reguleringsplanarbeidet våren 2013 kan vedtatt reguleringsplan antas å foreligge tidligst sommer/høst 2014. Planlagt oppstart uttak av tunellmasser er beregnet til 2014.

## 10.2 Trinnvis utbygging

Området ligger til rette for trinnvis utbygging. Arealplanleggingen gjennom kommunens arealplan og reguleringsplan ivaretar den langsiktige planleggingen. Detaljplanlegging gir grunnlaget for plan for trinnvis utbygging både av kaianlegg og industriområdet.

## 11 Teknisk beskrivelse - Industrikai Hjellnes

### Veg:

Adkomstveg fra eksisterende avkjøring fra E6 mot Sokkelvik. Det forutsettes at dagens E6 over Reisafjellet nedgraderes til lokal veg uten stor trafikk ved ferdigstilling av nyt tunnel gjennom Sørkjosfjellet. Avkjøring utbedres og utformes i henhold til vegnormalen tilpasset større kjøretøy for å sikre god adkomst til havneområdet. Avkjøring utformes for avkjøring til og fra industriområdet mot Sørkjosen, det dimensjoneres ikke for avkjøring opp Sørkjosfjellet da denne kjøreretningen vil bli stengt ved ferdigstilling av tunnel.

Adkomstveg til industriområdet utformes i henhold til krav i vegnormalen, uten begrensinger å kjøretøyer sett i forhold til det videre offentlige vegnett. Det legges opp til universell utforming. Gjennomsnittlig fall på strekningen er 35 meter på 650 meter, noe som tilsvarer maksimal stigning på 5,5%, krav i vegnormalen er maksimalt 6%. Grunnen består av fjell, samt noe løsmasser og myr.



**Kart 1: Adkomstveg fra dagens E6 til Hjellnes.**

### Vannforsyning:

Det er kommunalt vannledningsnett i Sørkjosen. Ledningen er tilknyttet vannverket på Storslett med hovedkilde i Lånivannet i Reisadalen. Ved havna er det 110 mm ledning. I Meierivegen er det 225 mm ledning med betydelig større kapasitet. Ved tilkobling i Meierivegen legges 1200 meter nedgravd ledning til havna, derfra 2300 meter sjøledning til Hjellnes. Endelig løsning avhenger av vannbehovet. Men ved full utbygging vil det sannsynligvis være behov for en løsning med 225/200 mm vannledning og forsyning i fra Meierivegen, det anslås at denne løsningen vil kunne gi en kapasitet på Hjellnes på anslagsvis 100 til 150 m<sup>3</sup> vann i timen. Uttak fra 100 mm vannledning i Sørkjosen havn vil ha en

kapasitet på omkring 30 til 50 m<sup>3</sup> pr time. Nærmere beregninger er nødvendig for å kvalitetssikre dette. Kommunens leveringskapasitet i forhold til eksisterende vannverk må også avklares. På havne- og industriområdet legges vannledninger nedgravd i vegger og trafikkarealer.

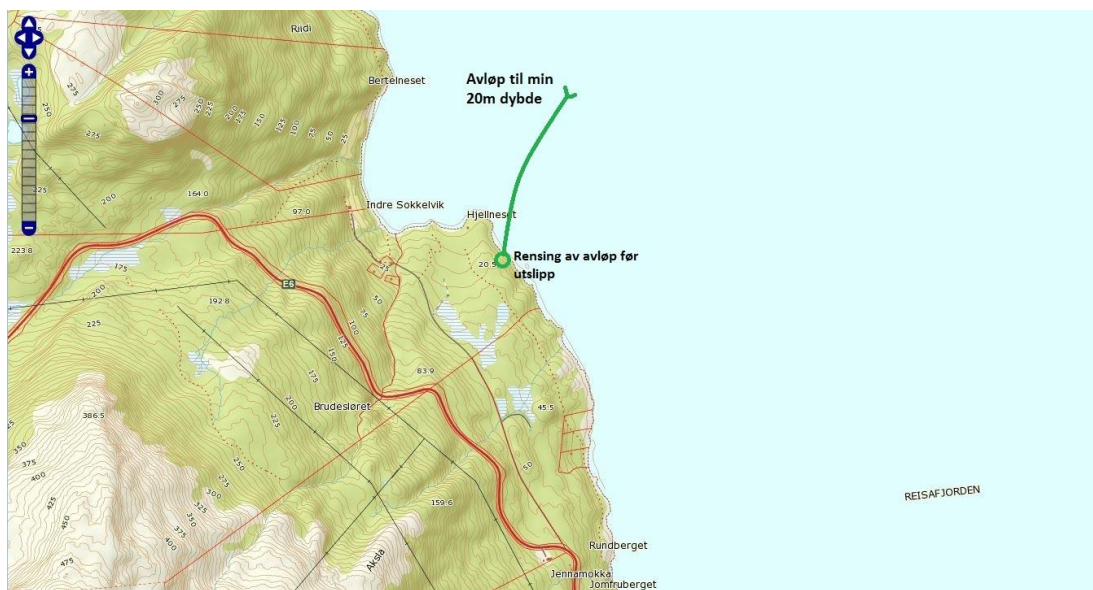


**Kart 2: Vannforsyning fra Sørkjosen til Hjellnes.**

#### **Avløp:**

Det foreslås etablert et eget avløpsanlegg, med nødvendig rensing i forbindelse med industriområdet. Reisafjorden er definert som en god resipient, så et dypvannsutslipp på minst 20 meter kombinert med minimumsrensing med septiktank er en mulig løsning. Dimensjoneringen av avløpsanlegget må tilpasses omfanget av virksomheten på Hjellnes. Alternativet med tilkobling til eksisterende kommunalt avløpsanlegg i Sørkjosen er ikke vurdert som aktuell å grunn av avstand og kostnader. På havne- og industriområdet legges avløpsledninger nedgravd i vegger og trafikkarealer.





**Kart 3: Avløpsanlegg ved Hjellnes.**

### Renovasjon:

Det er etablert ordning for avfallshåndtering for bedrifter i Nordreisa kommune. Det forutsetter at hver bedrift sørger for avfallshåndtering i henhold til gjeldende lovverk. Avfallsordning fra båter og andre fartøyer ved kai bør etableres som en ordning under havneforvaltningen.

### Energiforsyning:

Det er en 22 kV kraftlinje ca. 700 meter fra kaiområdet. Det er fra netteier Ymber AS opplyst en kapasitet på 1,0 til 1,5 MW på linja. Dette er tilstrekkelig til å dekke en betydelig industrivirksomhet i området. Det foreslås lagt en 650 meter jordkabel fra kraftlinja frem til Hjellnes og en transformator 22kV/440V nede ved industriområdet eller ved kaiområdet. Kabelen legges i forbindelse med ny adkomstveg til området. På havne- og industriområdet legges EL-kabler nedgravd i veier og trafikkarealer. Ved etablering av tyngre industri og større kraftbehov vil det være behov for ny kabel fra Sørkjosen eller Storslett transformatorstasjon, alternativt etablere ny transformatorstasjon på 66 kV linja mot Hamneidet som ligger like vest for Hjellnes.



**Kart 4: Elektrisk forsyning til.**

Alternativ oppvarming av bygg basert på anlegg med fjern-/nærvarme bør utredes i forbindelse med etablering av industriområdet. Mulige energikilder kan bære flisfyring eller varmepumpe basert på varmeveksling av sjøvann. Det er etablert et energiselskap med oppvaring av bygg basert på fjernvarme og bioenergi med flisfyring i Nordreisa.

#### **Tele og Datakommunikasjon:**

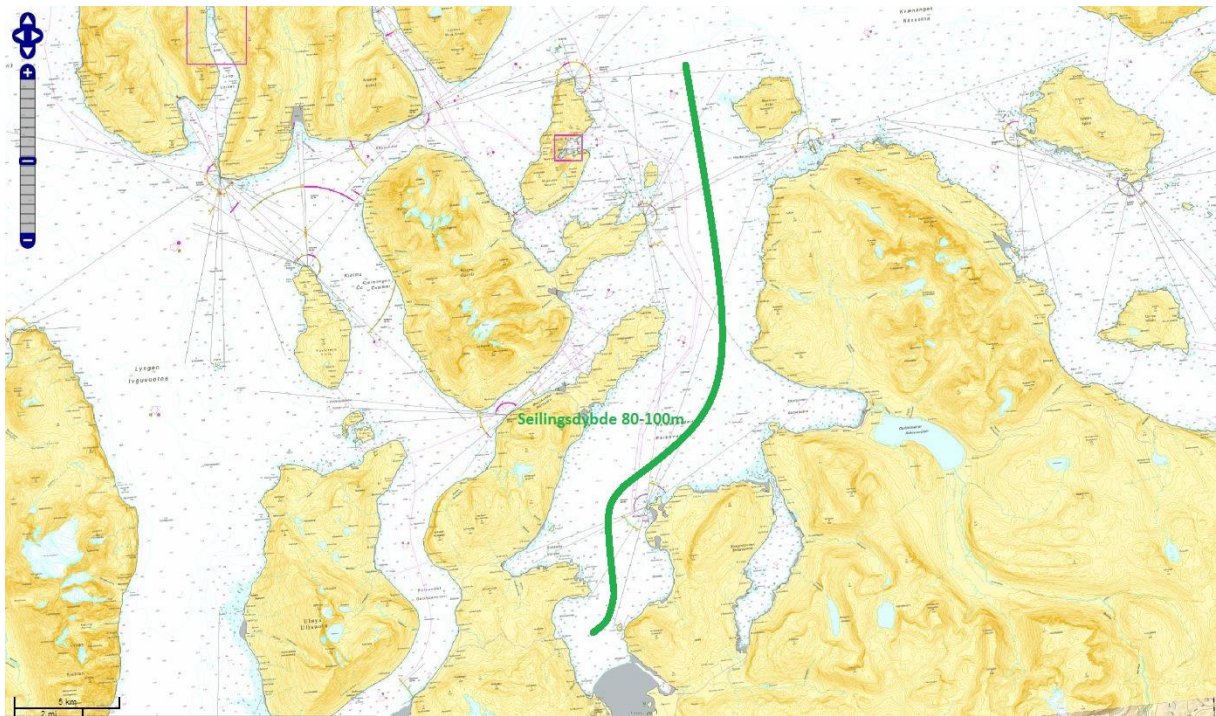
Det er god dekning for mobile tele og datatjenester i området, det er etablert 3G.

Det er ifølge lokalt firma 3net AS fremlagt fiberoptisk kabel til havneområdet i Sørkjosen. I forbindelse med etablering av vannledning i sjø bør det vurderes å legge fiber i tilknytning til dette. Alternativt kan fiber legges som luftspenn eller nedgravd fra Sørkjosen til Hjøllnes. En løsning med nedgravd fiber vurderes som den klart mest kostnadskreven og kompliserte løsningen. Det finnes også andre leverandører av fiberkommunikasjon i området. Alternativ løsning kan være bredbånd via trådløs overføring fra Sørkjosen til Hjøllnes, slik løsning vurderes som mindre stabil og har begrenset kapasitet i forhold til en fiberoptisk tilkobling som har nærmest ubegrenset kapasitet. Innenfor havne- og industriområdet legges kommunikasjonskabler nedgravd i vegger og trafikkarealer.

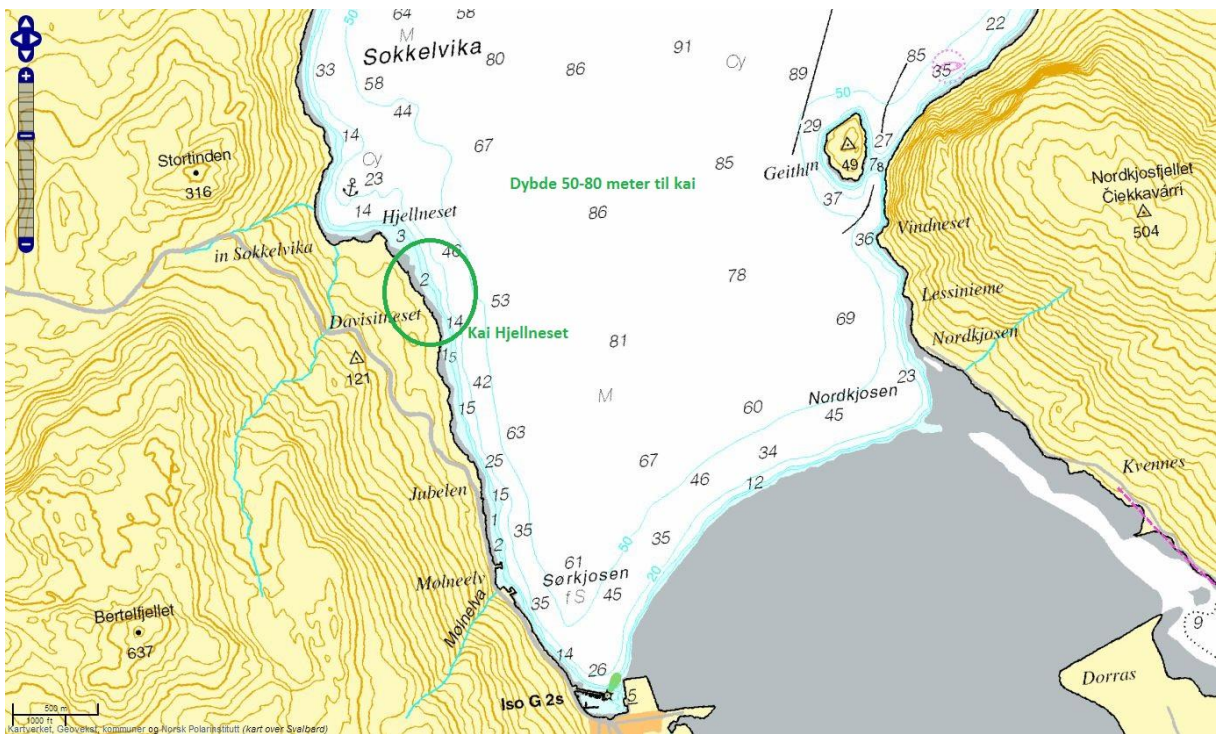
#### **Farled, maritim infrastruktur:**

I Maritim infrastrukturrapport fra Kystverket fra 2012 beskrives Reisafjorden som meget god i forhold til dybde, det er ingen begrensninger i dyptgående. Minste vannndybde i leia inn til Indre Reisafjord ligger omkring 80 meter på det minste. Reisafjorden har også stor bredde i forhold til stopp og snumuligheter. Området har noen laksekonsesjoner og er «Nasjonal laksefjord», men de begrensninger dette eventuelt kan legge på trafikken.





**Kart 5: Dybdeforhold indre led**



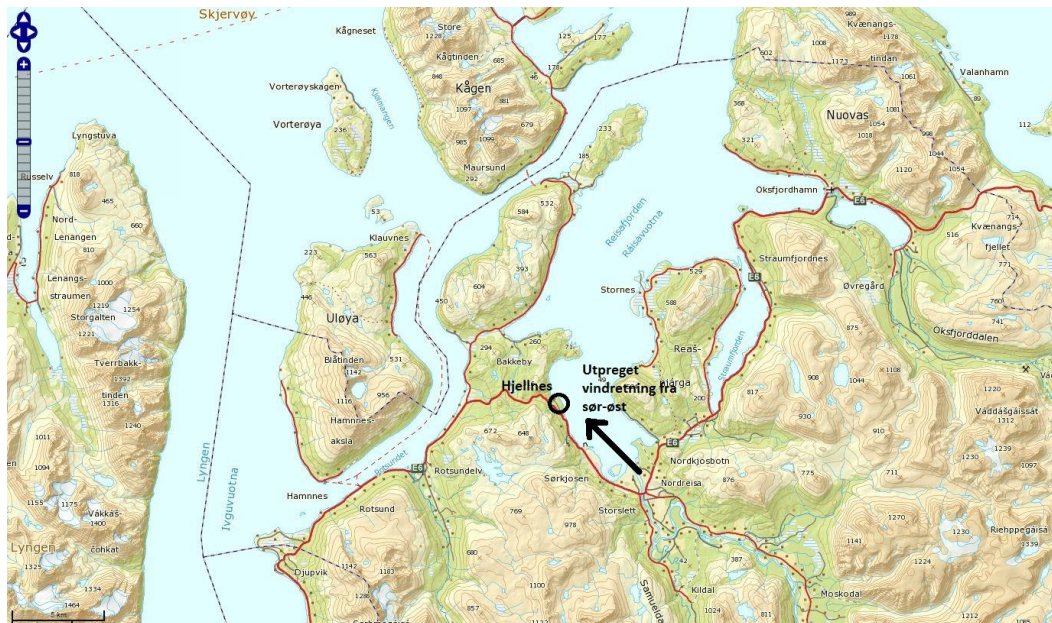
**Kart 6: Lokale dybdeforhold**

**Vind og bølgeforhold:**

Området ved Hjellnes defineres av lokalkjente som en fin lokalisering i forhold til etablering av havn for større fartøyer. Området er skjermet for vind fra vest og nord, men noe utsatt for vind fra syd og



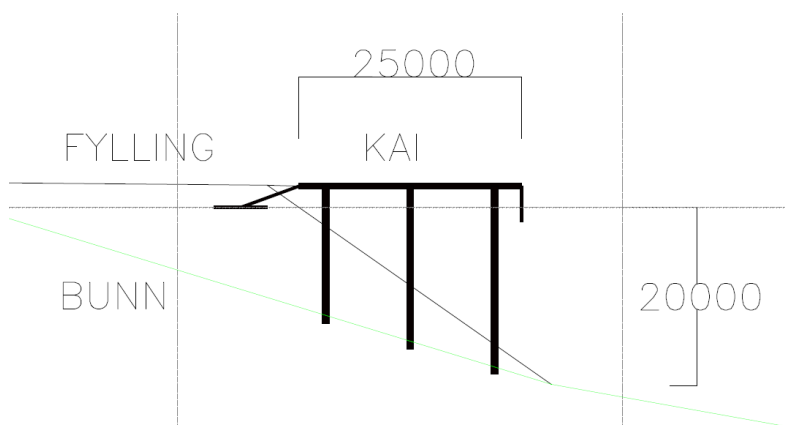
øst. Vind ut fjorden fra syd og øst er ikke kritisk i forhold til større fartøyer da dette normalt gir mindre bølger og vind som disse fartøylene takler bedre.



**Kart 7: Utpreget vindretning Hjellnes.**

#### Kai:

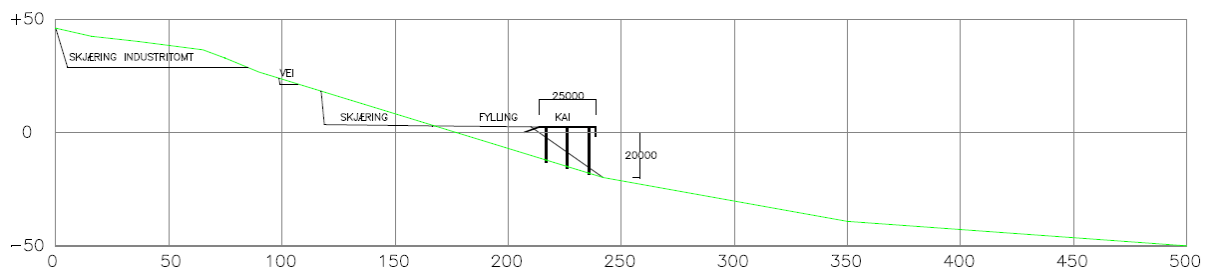
Det anbefales bruk av **pelerrørskai** i betong fundamentert på fjell. Dette gir en solid kai med sikker fundamentering, en funksjonell og god løsning ved dypvannskai. Bredde på kai anslås til 25 meter og lengde opp til 120 meter. Dybde ved kai 20 meter. Kaia forankres til fyllingen med friksjonsplate på fylling og skråplate mot kai. Dimensjoneres for 30 eller 70 tonn avhengig av behovet. Nødvendige forankringspunkter på kaia, i tillegg etableres forankringspunkter for større båter utenfor begge ender av kaia. Ved en slik utforming vil det være anledning til å ta i de største båtene som seiler i området, opp mot 300 meter. I tillegg vil kaia ha kapasitet til å betjene andre dyptgående fartøyer, som for eksempel flytende plattformer for offshore oljevirksomhet.



**Tegning 1: Snitt kai.**

### Utfylling, skjæringer, massebalanse:

Det legges opp til en massebalanse i forhold til utbygging av havne-/kaiområde og industriområdet ovenfor hver for seg. Ved utbygging av kaiområdet brukes utsprengte masser i bakkant til nærliggende utfylling i sjø. Ved en slik løsning kan utfyllingen gjøres trinnvis etter behov. For industriområdet brukes utsprengte masser i høydedrag til å fylle opp lavere områder på industritomta. I begge områdene må det gjøres nøyaktige mengdeberegninger for å oppnå massebalanse. Støyforhold til omkringliggende område med hytter må også ivaretas, enten ved nedspregning i terrenget eller lydavskjerming med støyvoller. Det legges ikke opp til tilførsel av masser eller borttransport av overskuddsmasser. Det kan allikevel bli behov for tilførsel av bærelagsmasser og toppdekke for trafikkarealer, samt masser for arrondering av grøntområder.



GROVSKISSE SNITT TERRENG VED KAI

**Tegning 1: Snitt terreng og sjøbunn ved kai.**

### Støy:

Det er ca. 500 meter fra kai til nærmeste fritidsbolig/hytte mot nord. Fra industriområde er det om lag 150 meter til nærmeste hytte. I sør er det 3 ubebygde tomter, disseligger mindre enn 100 meter fra planlagt kai. I henhold til Miljøverndepartementets retningslinjer for støy i arealplanleggingen T-1442/2012 gjelder krav om maksimal støy i fra i områder med hytter nær industri og havneområder utendørs er 50dB med impulslyd på dagtid og 45 dB på kvelds- og nattestid. Det vil være krav til utforming av terreng og støyskjerming for å ivareta disse kravene ved en utbygging. En antar da at det ikke legges begrensninger i bruken av havne og industriområdet i forhold til nærliggende hytter.

## 12 Vedlegg 1

Lover, forskrifter, sentrale og lokale føringer og retningslinjer som kan ha innvirkning på prosjektet og planprosess.

Kilde: Forslag på arealplan 2013-2025 for Nordreisa kommune.

### Nasjonale føringer og retningslinjer

#### Nasjonale / internasjonale planer

NTP- Nasjonal transportplan 2014-2023

Proposal Joint Barents Transport Plan September 2013 - Forslag på Felles transportplan for Barentsregionen September 2013

Kystverkets handlingsplan 2010-2019

#### Sentrale lover

Lov-1995-05-12-23: Lov om jord (Jordlova)

Lov-2009-06-19-100: Lov om forvaltning av naturens mangfold (Naturmangfoldloven)

Lov-2008-06-27-71: Lov om planlegging og byggesaksbehandling (Plan- og bygningsloven)

Lov-2007-06-15-40: Lov om reindrift (Reindriftsloven)

Lov-1981-03-13-6: Lov om vern mot forurensinger og om avfall (Forurensingsloven)

Lov-1957-06-28-16: Lov om friluftslivet (Friluftslivsloven)

Lov-1981-05-29-38: Lov om jakt og fangst av vilt (Viltloven)

Lov-1992-05-15-47: Lov om lakse- og innlandsfisk mv. (Lakse- og innlandsfiskloven)

Lov-1977-06-10-82: Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (Motorferdselloven)

Lov-2000-11-24-82: Lov om vassdrag og grunnvann (Vannressursloven)

Lov-1917-12-14-17: Lov om vassdragsreguleringer (Vassdragsreguleringsloven)

Lov-1917-12-14-16: Lov om erverv av vannfall mv. (Industrikonsesjonsloven)

Lov-2011-06-24-29: Lov om folkehelsearbeid (Folkehelseloven)

Lov-2005-06-17-101: Lov om egedomsregistrering (Matrikkellova)

Lov-2010-09-03-56: Lov om infrastruktur for geografisk informasjon (Geodataloven)

Lov-1978-06-09-50: Lov om kulturminner (Kulturminneloven)

Lov-2009-06-19-101: Lov om erverv og utvinning av mineralressurser (Mineralloven)

Lov-1963-06-21-23: Lov om vegar (Veglova)

Lov-2008-06-20-42: Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt

funksjonsevne (Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven)

Lov-1998-03-20-10: Lov om forebyggende sikkerhetstjeneste (Sikkerhetsloven)

Lov-1927-07-01-1: Lov om registrering av elektriske kraftledninger (Kraftledningsregisterloven)

Lov-1990-06-29-50: Lov om produksjon, omforming, overføring, omsetning, fordeling og bruk av energi m.m. (Energiloven)

#### Sentrale forskrifter

For-2009-06-26-855: Forskrift om konsekvensutredninger

For-2009-06-26-861: Forskrift om kart, stedfestet informasjon, arealformål og kommunalt planregister (Kart- og planforskriften)

For-2010-03-26-488: Forskrift om byggesak (Byggesaksforskriften - SAK 10)

For-2010-03-26-489: Forskrift om tekniske krav til byggverk (Byggteknisk forskrift - TEK10)

For-1988-05-15-356: Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag



For-2008-06-27-742: Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre  
For-1994-11-10-1001: Forskrift om rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag

### **Sentrale føringer og retningslinjer**

T-5/93: Samordnet areal- og transportplanlegging  
T-1078: Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag  
T-5/99: Tilgjengelighet for alle T-2/2008: Barn og unges interesser i planleggingen  
T-1442/2012: Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging

Prioriterte arter: Arter vernet ved forskrift. Innebærer forbud mot uttak, skade og ødeleggelse. Noen prioriterte arter er også tilknyttet økologisk funksjonsområde.

Utvalgte naturtyper: Naturtyper vernet ved forskrift. Det skal vises særskilt hensyn til for å unngå forringelse av naturtypens utbredelse og økologiske tilstand. I Nordreisa er slåttemark og slåttemyr aktuelle utvalgte naturtyper.

FOR-2009-06-22-961: Forskrift om særskilte krav til akvakulturrelatert virksomhet i eller ved asjonale Laksevassdrag og nasjonale laksefjorder.

FOR-2009-09-04-1167: Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene

FOR-2011-03-25-335: Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen

T-1497: Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging

T-6/09: Om endringer i Nasjonal forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og islagte vassdrag  
Sametingets planveileder for sikring av naturgrunnet for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsniv ved planlegging etter plan- og bygningsloven (Sametinget 2010)

Temaveileder: Reindrift og planlegging etter plan- og bygningsloven (2009)

Regionale/lokale føringer og retningslinjer

### **Regionale føringer og retningslinjer**

#### **Lokale forskrifter**

For-2000-06-22-837: Forskrift for motorferdsel i Reisavassdraget

For-1986-11-28-2112: Forskrift om vern for Reisa nasjonalpark/Ráisa álbmotlas meahcci

For-1986-11-28-2113: Forskrift om vern for Ráisduottarháldi landskapsvernområde

For-1981-07-24-4806: Forskrift om fredning for Javreoavit naturreservat

For-1995-12-08-1017: Forskrift om fredning av Reisaautløpet naturreservat

For-1995-12-08-1018: Forskrift om fredning av Spåkenesøra naturreservat

For-2005-10-24-1249: Forskrift om snøscooterløyper, Nordreisa kommune

#### **Regionale planer**

Fylkesplan for Troms 2010-2013 (Troms – vilt, vakkert og vått)

Eldrepolitisk handlingsplan for Troms

Tilgjengelighet for alle – Handlingsplan for universell utforming i Troms fylkeskommune  
2009-2013

Folkehelse, idrett og friluftsliv – Handlingsplan for Troms 2008-2013

Fylkesdelplan for kjøpesenter i Troms

Fylkesdelplan for kystsonen

Fylkesvegplan 2010-2019

Handlingsplan for gang- og sykkeltilrettelegging i Troms 2011-2020  
Ungdommens transportplan  
Økonomiplan 2011-2014 – Tid for å satse  
Handlingsplan for klima & energi i Troms  
Regionalt utviklingsprogram for Troms 2010- 2013  
Risiko- og sårbarhetsanalyse for Troms fylke (2010)

Regional transportplan for Troms 2014 - 2023 - Høring høst 2013

### **Interkommunale føringer**

Kommunedelplan for klima og energi i Nord- Troms 2010-2014  
Nord-Troms strategier 2006 - 2015

### **Kommunale føringer og retningslinjer**

Det er utarbeidet flere kommune- og kommunedelplaner med fastsatte mål som er videreført i arealplanarbeidet og innarbeidet i planprogrammet:

Kommuneplanens samfunnsdel for Nordreisa kommune 2012-2025  
Kommunedelplan for kystsonen i Nordreisa 2002-2012 (Under revisjon)  
Kommunedelplan for E6 Langslett-Sørkjosen  
Stedsutviklingsplan for Storslett og Sørkjosen  
Kommunedelplan/Tiltaksplan for Kvæennes friluftsområde  
Forvaltningsplan for statlig sikret friluftsområde på Kvæennes  
Forvaltningsplan for statlig sikret friluftsområde i Goppa  
Kommunedelplan for trafiksikkerhet  
Kommunedelplan anlegg og områder for idrett og fysisk aktivitet  
Overordnet ROS-analyse

### **Utredningers spesifikt for prosjektet**

Tromsø Museum - Rapport Maritimarkeologisk befarings  
Troms Fylkeskommune Kulturavd. - Kulturminner

## 13 Referanser

"Joint Barents Transport Plan " The Barents Euro- Arctic Region(2013)

" Kommuneplanens arealdel - Nordreisa kommune 2013-2025" Forslag . Nordreisa kommune (2013)

"Kommuneplanens samfunnsdel - Nordreisa kommune 2013-2025" Vedtatt. Nordreisa kommune (2013)

" Maritim infrastrukturrapport Svalbard, Finnmark, Troms og Nordland – Mulige farleder for store skip" Kystverket (2012)

" Detaljreguleringsplan - Ny E6 Langslett-Sørkjosen" Statens Vegvesen (2011)

" Detaljreguleringsplan - Massedeponi og massetak ved Langslett" Statens Vegvesen (2011)

"Handlingsprogram for Kystverket 2010-2019". Kystverket (2009)

"Nasjonal transportplan 2010-2019. Status 2011". Analyse & Strategi på oppdrag fra NHO (2010).

I noen tilfeller er det også henvist direkte til lover, forskrifter, planer, m.v. i teksten

Kartutsnitt er tatt fra kartnettsteder som Troms Atlas , digitalt kart for Nord-Troms, Kystverkets kartverk på nett og Google World.

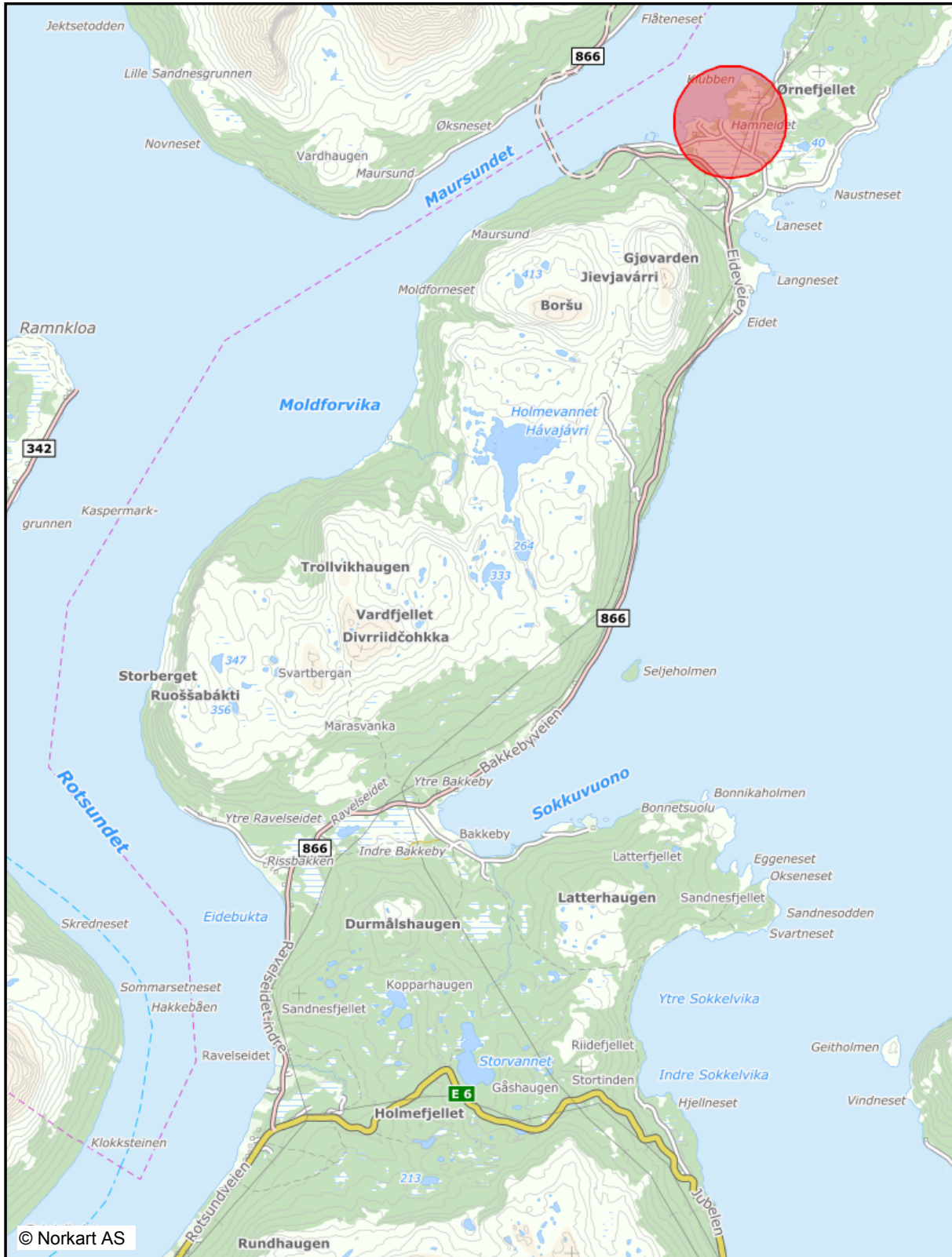




# Næringsareal Hamneidet

1:75000

07.07.2017



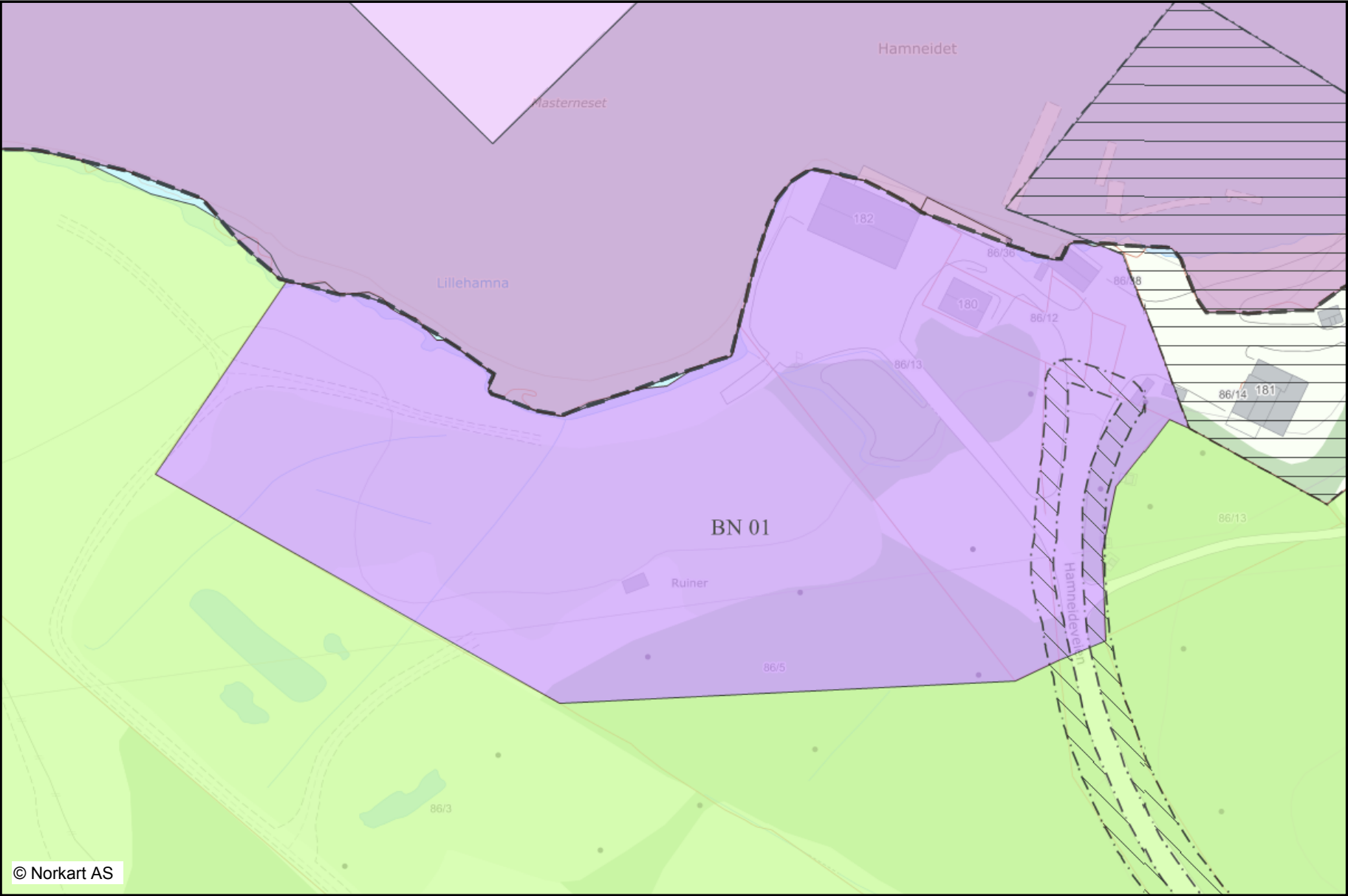


# Næringsareal Hamneidet






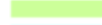

1:1500

07.07.2017











*Kommuneplan/Kommunedelplan PBL 2008*

-  Faresone grense
-  Faresone - Ras- og skredfare
-  Sikringsonegrense
-  Sikringsone - Andre sikringssoner
-  Anqitthensynsgrense
-  Anqitthensynsone - Hensyn reindrift
-  Anqitthensynsone - Bevaring naturmiljø
-  Detaljeringsgrense
-  Detaljeringsone-Reguleringsplan skal fortsatt gjelde
-  Bestemmelseområde
-  Bestemmelsegrense
-  Fritidsbebyggelse - nåværende
-  Næringsbebyggelse - nåværende
-  LNFR-areal - nåværende
-  Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone - nåværende
-  Fiske - nåværende
-  Akvakultur - nåværende
-  Akvakultur - fremtidig

*Felles for kommuneplan PBL 1985 og 2008*

-  Planområde
-  Planens begrensning
-  Grense for arealformål
-  Farled - nåværende
-  Påskrift områdenavn
-  Kommune(del)plan - påskrift



# Nordreisa kommune

## Utvikling

Troms fylkeskommune  
v/ Katja Hansen  
Postboks 6600  
9296 Tromsø

### Delegert vedtak Delegert utvalg næringsutvalg - nr. 25/17

Deres ref:	Vår ref (bes oppgitt ved svar):	Løpenr.	Arkivkode	Dato
	2016/466-16	5946/2017	223	13.06.2017

## Søknad om driftstilskudd til dagligvarebutikker i Nordreisa 2017

### Saksopplysninger:

Det foreligger i 2017 søknad om driftstilskudd fra Josh. H Giævers Landhandel AS og Oksfjord handel AS. Begge butikkene oppfyller kriterier som legges til grunn når tilskudd til dagligvareforretninger skal gis.

### Vurderinger:

Den økonomiske situasjonen for utkantbutikkene har ikke endret seg fra tidligere år. Johs. H. Giæver og Oksfjord Handel ligger begge plassert på steder med lang avstand til nærmeste alternative dagligvareforretning og har et kundegrunnlag som er for lite til å oppnå lønnsom drift. Begge butikkene utgjør en svært viktig funksjon for lokalsamfunnet, og fungerer som et samlingssted og knutepunkt for våre innbyggere på Havnnes og i Oksfjord. Nordreisa kommune ønsker på bakgrunn av dette å støtte Josh. H Giævers Landhandel og Oksfjord Handel AS med driftstilskudd for 2017.



Postadresse:  
Postboks 174, N- 9156 Storslett  
E-post:  
postmottak@nordreisa.kommune.no

Besøksadresse:  
Sentrum 17  
Internett:  
www.nordreisa.kommune.no

Telefon: + 47 77 58 00 00  
Telefaks: + 47 77 77 07 01

Bankkonto: 4740.05.03954  
Org.nr: 943 350 833

**Vedtak:**

- Johs. H. Giæver AS og Oksfjord Handel AS gis et tilskudd til driftstøtte på kr. 70 000 per butikk.
- Nordreisa kommune ber om at Troms fylkeskommune bidrar til støtte på inntil 50 % av støttesummen, 35 000 kr per butikk.
- Kommunens andel dekkes av kommunalt næringsfond.
- Utbetaling kan ikke skje før kommunen har fått skriftlig tilsagn fra Troms Fylkeskommune.
- Beløpet utbetales når Troms Fylkeskommune har fattet vedtak i saken.

Med vennlig hilsen

Ida Wigdel  
Næringsutvikler  
T: 77 58 80 5  
E: ida.wigdel@nordreisa.kommune.no

*Dette dokumentet er produsert elektronisk, og har derfor ingen signatur.*

**Vedlegg**

- 1 Søknad Johs. H. Giæver
- 2 Søknad Oksfjord Handel AS
- 3 Årsregnskap Oksfjord
- 4 Resultatrapport Giæver
- 5 Tilsagnsbrev Regional Forvaltning



# SØKNAD OM TILSKUDD TIL DRIFT AV DAGLIGVAREBUTIKK I UTKANTSTRØK

KOMMUNE: NORDREISA

BUTIKKENS/FORETAKETS NAVN "GJÆVERS LANDHANDL" - JENS H. GJÆVER AS

ADRESSE: MOR LYNGBS Plass

POSTNUMMER: 9159 POSTSTED: HAVNNE

TELEFON/-FAX: 777 64400 / 777 64484

POST-/BANKGIRO: 7560 05 22728

## OMSETNING SISTE TO ÅR:

2015                      2016

DAGLIGVARER:                      ...1890540,-...                      ...1752450,-...

### ANDRE VARER:

Jern- og fargevarer:                      .....                      .....

Bygningsvarer:                      .....                      .....

Bensin- og oljeprodukter:                      .....                      .....

Kraftfôr , gjødning/såvarer:                      .....                      .....

Total omsetning av varer                      ..1890540,-...                      ..1752450,-...

ANDRE INNTEKTER (totalbeløp):                      ...60000,-...                      ...59000,-...

AVSTAND LANGS BILVEI TIL NÆRMESTE DAGLIGVAREBUTIKK: 25 km + ferge.

Dersom butikken ligger på en øy med bare sjøverts forbindelse, gi en kort beskrivelse av forholdene. Ved veiforbindelse - hvilke topografiske forhold er det i området (er butikken isolert deler av året osv...)

Vi er eneste butikk på Uleya.

Fergeforbindelse Havnes / Rotsund

**BUTIKKENS KUNDEGRUNNLAG:** ca 40 personer + turisthandel

Her oppgis antall fastboende (både barn og voksne) som har butikken som sitt nærmeste innkjøpssted for dagligvarer.

**ÅPNINGSTIDER**

Har butikken åpent hele året? Åpent hele året - også lørdager

Hvor mange dager er butikken åpen pr. uke? 6, Mandag til lørdag

Hvilke åpningstider har butikken?

0900 - 1600 Ma - Fr 0900 - 1200 Lø og på ferieporsel.

**ANTALL SYSSELSATTE**

Antall sysselsatte i forbindelse med butikkdriften: 1/1

**ANDRE OPPLYSNINGER**

Havnes og Vest-Uloy Bygdelag har tilrettelagt en rekke stier i skogen/fjellst. Ut i Nord har i år 2 poster på "Havnes-siden" av Uloya. Dette er med på å trekke folk til seg, noe vi godt merker!

Oppgi eventuell "bagatellmessig" støtte bedriften har mottatt de siste 3 år:

60' + 60' + 59'  
kr. 179 000 (må fylles ut - her inngår bl.a. støtte gitt etter denne ordningen de siste 3 år)

Dato 15/5-17 "GIÆVERS LANDHANDEL"

Underskrift Einar Giæver  
Einar Giæver



**Søknaden sendes til rådmannen eller næringsavdelingen i kommunen innen annonsert frist. Kopi av årsregnskapene må vedlegges.**

 NORDREISA KOMMUNE		
03 MAI 2017		
SAKSNR.		
DOK.NR.		

# SØKNAD OM TILSKUDD TIL DRIFT AV DAGLIGVAREBUTIKK I UTKANTSTRØK

KOMMUNE: Nordreisa

BUTIKKENS/FORETAKETS NAVN Oksfjordhamn Handel H/s

ADRESSE: STORENGVYN, 31 SANDBUKT

POSTNUMMER: 9151 POSTSTED: STORSLETT

TELEFON/-FAX: 41430168

POST-/BANKGIRO: 4740 15 15 166

 NORDREISA KOMMUNE		
03 MAI 2017		
SAKSNR.		
LØPENR.		
DOK.NR.		

OMSETNING SISTE TO ÅR:

2015 2016

DAGLIGVARER:	...728679.....	...3398149,07
ANDRE VARER:		
Jern- og fargevarer:	.....	.....
Bygningsvarer:	.....	.....
Bensin- og oljeprodukter:	.....	.....
Kraftfôr , gjødning/såvarer:	.....	.....
Total omsetning av varer	... <u>728679</u> .....	... <u>3398149,07</u>

ANDRE INNTEKTER (totalbeløp): .....

AVSTAND LANGS BILVEI TIL NÆRMESTE DAGLIGVAREBUTIKK: 25 km

Dersom butikken ligger på en øy med bare sjøverts forbindelse, gi en kort beskrivelse av forholdene. Ved veiforbindelse - hvilke topografiske forhold er det i området (er butikken isolert deler av året osv...)

---



---



---



---



**BUTIKKENS KUNDEGRUNNLAG:** ca. 150 personer

Her oppgis antall fastboende (både barn og voksne) som har butikken som sitt nærmeste innkjøpssted for dagligvarer.

**ÅPNINGSTIDER**

Har butikken åpent hele året? Ja

Hvor mange dager er butikken åpen pr. uke? 6 dager

Hvilke åpningstider har butikken?

mand - fredag 9 - 18, lørdag 10 - 17

**ANTALL SYSSELSATTE**

Antall sysselsatte i forbindelse med butikkdriften: 1

**ANDRE OPPLYSNINGER**

Butikken ble stengt aug. 2016 og gjenåpnet nov. 2016. Det er stor endring, og kundemassen er redusert. De klarer så vidt å berge seg fra mnd. til mnd.

Oppgi eventuell "bagatellmessig" støtte bedriften har mottatt de siste 3 år:

kr. 100 000 (må fylles ut - her inngår bl.a. støtte gitt etter denne ordningen de siste 3 år)

Dato 24/4 -17

Underskrift Merethe Røistad

**Søknaden sendes til rådmannen eller næringsavdelingen i kommunen innen annonsert frist.** Kopi av årsregnskapene må vedlegges.

**Årsregnskap 2015  
for  
Oksfjordhamn Handel AS**

**Organisasjonsnr. 915845126**

**Utarbeidet av:**  
Reisa Regnskap AS  
Autorisert regnskapsførerselskap  
Flyplassveien 4  
9152 SØRKJOSEN

## Årsberetning 2015

### Virksomhetens art

Selskapet driver varehandel med bredt vareutvalg lokalisert til Oksfjordhamn i Nordreisa Kommune. Selskapet er etablert 24.08.2015.

### Utvikling i resultat og stilling

	2015	2014	2013
Driftsinntekter	728 679	0	0
Driftsresultat	-28 618	0	0
Årsresultat	-45 270	0	0
	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>	<b>31.12.2013</b>
Balansesum	2 177 461	0	0
Egenkapital	392 933	0	0
Egenkapitalprosent	18,0%	0,0%	0,0%

Det har ikke inntruffet andre forhold etter regnskapsårets slutt som har betydning for regnskapet.

Årsregnskapet gir en rettvise oversikt over utviklingen i foretaket, for resultatet i regnskapsåret og stillingen ved regnskapsårets slutt.

### Fortsatt drift

Årsoppjøret er avlagt under forutsetning om fortsatt drift.##

### Forsknings- og utviklingsaktiviteter

Selskapet driver ikke med FoU-aktiviteter, og har ikke hatt slike aktiviteter i regnskapsåret.

### Arbeidsmiljø og personale

Arbeidsmiljøet betraktes som godt

### Likestilling mellom kjønnene

Selskapet har i all hovedsak vært drevet av eierne. Styret består av ei kvinne.

### Miljørapport

Det er ingen forhold ved selskapets virksomhet som har påvirkning på det ytre miljø.

### Årsresultat og dekning av årsunderskudd

Styret foreslår følgende dekning av årsunderskuddet, som er på kr -45 270:

Fremført udekket tap	-45 270
<b>Totalt</b>	<b>-45 270</b>

STORSLETT den 20.06.2016

Merethe Rollstad  
Styre- og daglig leder



## Resultatregnskap

	Note	aug-des 15	
<b>DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER</b>			
<b>Driftsinntekter</b>			
Salgsinntekt		650 860	0
Annen driftsinntekt		77 819	0
<b>Sum driftsinntekter</b>		<b>728 679</b>	<b>0</b>
<b>Driftskostnader</b>			
Varekostnad		498 865	0
Lønnskostnad	1	17 326	0
Avskrivning på varige driftsmidler	3	29 320	0
Annen driftskostnad		211 786	0
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>757 297</b>	<b>0</b>
<b>DRIFTSRESULTAT</b>		<b>(28 618)</b>	<b>0</b>
<b>FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADER</b>			
<b>Finansinntekter</b>			
Annen renteinntekt		487	0
<b>Sum finansinntekter</b>		<b>487</b>	<b>0</b>
<b>Finanskostnader</b>			
Annen rentekostnad		36 161	0
<b>Sum finanskostnader</b>		<b>36 161</b>	<b>0</b>
<b>NETTO FINANSPOSTER</b>		<b>(35 674)</b>	<b>0</b>
<b>ORDINÆRT RES. FØR SKATTEKOSTNAD</b>		<b>(64 292)</b>	<b>0</b>
Skattekostnad på ordinært resultat	2	(19 022)	0
<b>ORDINÆRT RESULTAT</b>		<b>(45 270)</b>	<b>0</b>
<b>ÅRSRESULTAT</b>		<b>(45 270)</b>	<b>0</b>
<b>OVERF. OG DISPONERINGER</b>			
Fremføring av udekket tap		(45 270)	0
<b>SUM OVERF. OG DISP.</b>		<b>(45 270)</b>	<b>0</b>

**Balanse pr. 31.12.2015**

	Note	31.12.2015	31.12.2014
<b>EIENDELER</b>			
<b>ANLEGGSMIDLER</b>			
<b>Immaterielle eiendeler</b>			
Utsatt skattefordel		19 022	0
<b>Sum immaterielle eiendeler</b>		<b>19 022</b>	<b>0</b>
<b>Varige driftsmidler</b>			
Tomter, bygninger og annen fast eiendom		1 256 000	0
Maskiner og anlegg		125 200	0
Driftsløsøre, inventar, verktøy, kontorm.		230 800	0
<b>Sum varige driftsmidler</b>		<b>1 612 000</b>	<b>0</b>
<b>SUM ANLEGGSMIDLER</b>		<b>1 631 022</b>	<b>0</b>
<b>OMLØPSMIDLER</b>			
Varer		377 075	0
<b>Fordringer</b>			
Andre kortsiktige fordringer		125 129	0
<b>Sum fordringer</b>		<b>125 129</b>	<b>0</b>
Bankinnskudd, kontanter o.l.		44 235	0
<b>SUM OMLØPSMIDLER</b>		<b>546 439</b>	<b>0</b>
<b>SUM EIENDELER</b>		<b>2 177 461</b>	<b>0</b>
<b>EGENKAPITAL OG GJELD</b>			
<b>EGENKAPITAL</b>			
<b>Innskutt egenkapital</b>			
Selskapskapital	4	450 000	0
Egne aksjer		(11 797)	0
<b>Sum innskutt egenkapital</b>		<b>438 203</b>	<b>0</b>
<b>Opptjent egenkapital</b>			
Udekket tap		(45 270)	0
<b>Sum opptjent egenkapital</b>		<b>(45 270)</b>	<b>0</b>
<b>SUM EGENKAPITAL</b>		<b>392 933</b>	<b>0</b>
<b>GJELD</b>			
<b>LANGSIKTIG GJELD</b>			
<b>Annen langsiktig gjeld</b>			
Gjeld til kredittinstitusjoner		1 333 125	0
Øvrig langsiktig gjeld	5	200 996	0
<b>Sum annen langsiktig gjeld</b>		<b>1 534 121</b>	<b>0</b>
<b>SUM LANGSIKTIG GJELD</b>		<b>1 534 121</b>	<b>0</b>
<b>KORTSIKTIG GJELD</b>			
Gjeld til kredittinstitusjoner		133 192	0
Leverandørgjeld		347 106	0
Skyldig offentlige avgifter		(236 620)	0
Annen kortsiktig gjeld		6 729	0
<b>SUM KORTSIKTIG GJELD</b>		<b>250 408</b>	<b>0</b>
<b>SUM GJELD</b>		<b>1 784 529</b>	<b>0</b>
<b>SUM EGENKAPITAL OG GJELD</b>		<b>2 177 461</b>	<b>0</b>

## Balanse pr. 31.12.2015

Note	31.12.2015	31.12.2014
------	------------	------------

Nordreisa 31.12.2015/20.06.2016

Merethe Rollstad



## Noter 2015

### Note 1 - Lønnskostnad

	I år	I fjor
Lønn	17 326	0
Arbeidsgiveravgift	0	0
<b>Totalt</b>	<b>17 326</b>	<b>0</b>

### Note 2 - Skattekostnad på ordinært resultat

	2015	2014
Endring i utsatt skatt og utsatt skattefordel	-19 022	0
<b>Samlede ordinære skattekostnader</b>	<b>-19 022</b>	<b>0</b>

### Note 3 - Avskrivning på varige driftsmidler

#### Avskrivningstablå

	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Maskiner og anlegg	Driftsløsøre, inventar, verktøy, kontorm.	Sum
Anskaffelseskost pr. 1/1	0	0	0	0
+ Tilgang	1 272 473	126 872	241 975	1 641 320
<b>Anskaffelseskost pr. 31/12</b>	<b>1 272 473</b>	<b>126 872</b>	<b>241 975</b>	<b>1 641 320</b>
Akk. av/nedskr. pr 1/1	0	0	0	0
+ Ordinære avskrivninger	16 473	1 672	11 175	29 320
<b>Akk. av/nedskr. pr. 31/12</b>	<b>16 473</b>	<b>1 672</b>	<b>11 175</b>	<b>29 320</b>
<b>Balansført verdi pr 31/12</b>	<b>1 256 000</b>	<b>125 200</b>	<b>230 800</b>	<b>1 612 000</b>
Prosentstatts for ord. avskr.	4-4	10-14	20-20	

### Note 4 - Selskapskapital

Selskapet har 450 aksjer pålydende kr 1 000 pr. aksje, samlet aksjekapital utgjør kr 450 000.

Selskapet har en aksjonær:

Navn	Antall Eierandel
Merethe Johanne Rollstad	450 100,00 %

Aksjer eid av selskapets tillitsvalgte:

## Noter 2015

	<b>Antall Eierandel</b>
Medlemmer av styret	450 100,00 %

### **Note 5 - Øvrig langsiktig gjeld**

Posten består av gjeld til eier.

## Resultatregnskap

	Note	jan-des 16	jan-nov 16
<b>DRIFTSINTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER</b>			
<b>Driftsinntekter</b>			
<b>Salgsinntekt</b>			
3000 VARESALG 25%		1 250 065,82	1 250 065,82
3015 VARESALG 15%		2 100 677,61	2 100 677,61
3090 PROVISJON DRIVSTOFFSALG		23 877,62	23 877,62
3100 SALGSINTEKT HANDELSV. AVG. FR		23 528,02	23 528,02
<b>Sum Salgsinntekt</b>		<b>3 398 149,07</b>	<b>3 398 149,07</b>
<b>Annen driftsinntekt</b>			
3400 TILSKUDD(INVESTERINGSSTØTTE)		237 145,00	237 145,00
3410 MERKUR TILSKAODD		52 303,00	52 303,00
3420 TILSKUDD FRA NORDREISA KOMMUNE		59 000,00	59 000,00
3600 Husleie inntekter		53 640,00	53 640,00
3705 RIKSTOTO		4 658,00	4 658,00
3710 PROVISJON NORSK TIPPING AS		50 258,00	50 258,00
3720 PROVISJON FRA DRIVSTOFFSALG		12 000,00	12 000,00
3800 GEVINST VED SALG AV TRAKTOR		104 425,00	0,00
<b>Sum Annen driftsinntekt</b>		<b>573 429,00</b>	<b>469 004,00</b>
<b>Sum driftsinntekter</b>		<b>3 971 578,07</b>	<b>3 867 153,07</b>
<b>Driftskostnader</b>			
<b>Varekostnad</b>			
4300 VAREKJØP FOR VIDERESALG 25%		1 188 738,63	948 384,28
4315 VAREKJØP FOPR VIDERESALG 15%		1 963 978,44	1 594 652,22
4320 VAREKJØP FOR VIDERESALG AVG.FRI		9 576,90	9 576,90
4370 Bonus		(33 733,60)	(33 733,60)
<b>Sum Varekostnad</b>		<b>3 128 560,37</b>	<b>2 518 879,80</b>
<b>Lønnskostnad</b>			
5000 LØNN TIL ANSATTE		409 599,00	409 599,00
5092 FERIEPENGER		21 431,04	21 431,04
5180 PÅLØPTE FERIEPENGER		27 720,84	27 720,84
<b>Sum Lønnskostnad</b>		<b>458 750,88</b>	<b>458 750,88</b>
<b>Avskrivning på varige driftsmidler</b>			
6000 AVSKRIVNINGER		112 200,00	0,00
<b>Sum Avskrivning på varige driftsmidler</b>		<b>112 200,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Annen driftskostnad</b>			
6320 RENOVASJON, VANN, AVLØP O.L.		35 136,00	34 346,40
6340 LYS		57 509,45	56 100,59
6400 LEIE JOHN DEERE 6230 SJ9076		125 014,00	125 014,00
6405 FORSKUDDSOLEASING		11 965,00	10 768,50
6420 LEIE DATASYSTEMER		1 898,00	1 898,00
6540 INVENTAR		8 540,00	8 540,00
6550 DRIFTSMATERIALE		52 044,24	52 044,24
6570 ARBEIDSKLÆR/VERNEUTSTYR		704,00	0,00
6600 REPARASJON OG VEDLIKEHOLD BYGN		16 617,41	16 617,41
6705 REGNSKAPSHONORAR		80 512,80	79 850,40
6790 ANNEN FREMMED TJENESTE		21 860,78	21 860,78
6800 KONTORREKVISITA		188,80	0,00
6840 AVISER, TIDSSKRIFTER, BØKER O.		26 133,25	26 133,25
6860 MØTE, KURS, OPPDATERING O.L.		4 300,00	4 300,00
6890 ANNEN KONTORKOSTNAD		12 762,20	8 632,20



## Resultatregnskap

	Note	jan-des 16	jan-nov 16
6900 TELEFON		13 679,64	13 311,64
6940 PORTO		367,20	367,20
7040 FORSIKRING OG AVGIFTER		3 666,00	3 666,00
7140 REISEKOSTNAD, IKKE OPPGAVEPLIK		354,00	354,00
7320 REKLAMEKOSTNAD		7 224,40	7 224,40
7500 FORSIKRINGSPREMIE		19 276,00	19 276,00
7750 EIENDOMSKATT- OG FESTAVGIFT		2 450,00	2 450,00
7770 BANK- OG KORTGEBYR		10 538,61	10 478,79
7790 ANNEN KOSTNAD, FRADR.BER		19 221,14	19 221,14
<b>Sum Annen driftskostnad</b>		<b>531 962,92</b>	<b>522 454,94</b>
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>4 231 474,17</b>	<b>3 500 085,62</b>
<b>DRIFTSRESULTAT</b>		<b>(259 896,10)</b>	<b>367 067,45</b>
<b>FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADER</b>			
<b>Finanskostnader</b>			
Annen rentekostnad			
8152 RENTE 4740.81.99464		87 520,00	87 520,00
8154 RENTER/PROVISJON KASSEKREDITT		9 798,00	9 798,00
8155 RENTEKOSTNAD LEVERANDØRGJELD		15 022,44	15 022,44
<b>Sum Annen rentekostnad</b>		<b>112 340,44</b>	<b>112 340,44</b>
Annen finanskostnad			
8170 ANNEN FINANSKOSTNAD		189,00	189,00
<b>Sum Annen finanskostnad</b>		<b>189,00</b>	<b>189,00</b>
<b>Sum finanskostnader</b>		<b>112 529,44</b>	<b>112 529,44</b>
<b>NETTO FINANSPOSTER</b>		<b>(112 529,44)</b>	<b>(112 529,44)</b>
<b>ORDINÆRT RES. FØR SKATTEKOSTNAD</b>		<b>(372 425,54)</b>	<b>254 538,01</b>
Skattekostnad på ordinært resultat			
8320 ENDRING I UTSATT SKATT		19 022,00	19 022,00
8330 ENDRING I UTSATT SKATTEFORDEL		(19 022,00)	(19 022,00)
<b>ORDINÆRT RESULTAT</b>		<b>(372 425,54)</b>	<b>254 538,01</b>
<b>ARSRESULTAT</b>		<b>(372 425,54)</b>	<b>254 538,01</b>
<b>OVERF. OG DISPONERINGER</b>			
Overføringer annen egenkapital			
8960 OVERFØRINGER ANNEN EGENKAPITAL		(372 425,54)	0,00
<b>Sum Overføringer annen egenkapital</b>		<b>(372 425,54)</b>	<b>0,00</b>
<b>SUM OVERF. OG DISP.</b>		<b>(372 425,54)</b>	<b>0,00</b>

## Balanse pr. 31. desember 2016

	Note	jan-des 16	jan-nov 16
<b>EIENDELER</b>			
<b>ANLEGGSMIDLER</b>			
<b>Immaterielle eiendeler</b>			
Utsatt skattefordel			
1070 UTSATT SKATTEFORDEL		19 022,00	19 022,00
<b>Sum Utsatt skattefordel</b>		<b>19 022,00</b>	<b>19 022,00</b>
<b>Sum immaterielle eiendeler</b>		<b>19 022,00</b>	<b>19 022,00</b>
<b>Varige driftsmidler</b>			
Tomter, bygninger og annen fast eiendom			
1100 BYGNINGER		1 205 100,00	1 256 000,00
<b>Sum Tomter, bygninger og annen fast eiendom</b>		<b>1 205 100,00</b>	<b>1 256 000,00</b>
Maskiner og anlegg			
1200 SC 15CL KOMPRESSOR		11 700,00	13 700,00
1253 EUROMAX KJØLEREOL 195		100 300,00	111 500,00
<b>Sum Maskiner og anlegg</b>		<b>112 000,00</b>	<b>125 200,00</b>
Driftsløsøre, inventar, verktøy, kontorm.			
1236 TRaktor John Deer SJ9076		0,00	(104 425,00)
1250 BAKEOFFOVN		16 100,00	20 300,00
1251 VIENNA BORD + 6 TEXAS STOLER		12 900,00	16 300,00
1252 TANGO 90 EA		15 100,00	19 000,00
1254 DATAKASSA		59 100,00	75 000,00
1255 ORWAK 3110		32 500,00	41 200,00
1256 Butikkinnredninger		47 000,00	59 000,00
<b>Sum Driftsløsøre, inventar, verktøy, kontorm.</b>		<b>182 700,00</b>	<b>126 375,00</b>
<b>Sum varige driftsmidler</b>		<b>1 499 800,00</b>	<b>1 507 575,00</b>
<b>Finansielle anleggsmidler</b>			
Andre langsiktige fordringer			
1397 FORSKUDDSBETALING JOHN DEERE		(4 786,00)	(3 589,50)
<b>Sum Andre langsiktige fordringer</b>		<b>(4 786,00)</b>	<b>(3 589,50)</b>
<b>Sum finansielle anleggsmidler</b>		<b>(4 786,00)</b>	<b>(3 589,50)</b>
<b>SUM ANLEGGSMIDLER</b>		<b>1 514 036,00</b>	<b>1 523 007,50</b>
<b>OMLØPSMIDLER</b>			
Varer			
1460 INNKJØPTE VARER FOR VIDERESALG		377 075,00	377 075,00
<b>Sum Varer</b>		<b>377 075,00</b>	<b>377 075,00</b>
<b>Fordringer</b>			
Andre kortsiktige fordringer			
1481 FORSKUDDSBETALING (NORSK TIPPIN		50 000,00	50 000,00
1482 FORSKUDDSBETALING (NORSK RIKSTO		29 500,00	29 500,00
1483 INNMELDINGSavgift SNARKJØP		60 000,00	60 000,00
1570 MELLOMREGNING, VISA		(765,40)	2 795,15
1571 KREDITTSALG		8 773,58	8 773,58
<b>Sum Andre kortsiktige fordringer</b>		<b>147 508,18</b>	<b>151 068,73</b>
<b>Sum fordringer</b>		<b>147 508,18</b>	<b>151 068,73</b>
Bankinnskudd, kontanter o.l.			
1900 KONTANTER		22 098,05	22 098,05
1920 IKKE BRUK		(160,00)	(160,00)
1950 SKATTETREKK (4740.15.25528)		696,00	696,00
<b>Sum Bankinnskudd, kontanter o.l.</b>		<b>22 634,05</b>	<b>22 634,05</b>
<b>SUM OMLØPSMIDLER</b>		<b>547 217,23</b>	<b>550 777,78</b>

**Balanse pr. 31. desember 2016**

	Note	jan-des 16	jan-nov 16
<b>SUM EIENDELER</b>		<b>2 061 253,23</b>	<b>2 073 785,28</b>
<b>EGENKAPITAL OG GJELD</b>			
<b>EGENKAPITAL</b>			
<b>Innskutt egenkapital</b>			
Selskapskapital			
2000 AKSJEKAPITAL		450 000,00	450 000,00
<b>Sum Selskapskapital</b>		<b>450 000,00</b>	<b>450 000,00</b>
Egne aksjer			
2010 STIFTELSES KOSTNADER		(11 797,00)	(11 797,00)
<b>Sum Egne aksjer</b>		<b>(11 797,00)</b>	<b>(11 797,00)</b>
<b>Sum innskutt egenkapital</b>		<b>438 203,00</b>	<b>438 203,00</b>
<b>Opptjent egenkapital</b>			
Annen egenkapital			
2050 ANNEN EGENKAPITAL		(372 425,54)	0,00
<b>Sum Annen egenkapital</b>		<b>(372 425,54)</b>	<b>0,00</b>
Udekket tap			
2080 UDEKKET TAP		(45 270,26)	(45 270,26)
<b>Sum Udekket tap</b>		<b>(45 270,26)</b>	<b>(45 270,26)</b>
<b>Sum opptjent egenkapital</b>		<b>(417 695,80)</b>	<b>(45 270,26)</b>
<b>SUM EGENKAPITAL</b>		<b>20 507,20</b>	<b>392 932,74</b>
<b>GJELD</b>			
<b>LANGSIKTIG GJELD</b>			
<b>Annen langsiktig gjeld</b>			
Gjeld til kredittinstitusjoner			
2242 LÅN 4740.81.99464		1 271 250,00	1 271 250,00
<b>Sum Gjeld til kredittinstitusjoner</b>		<b>1 271 250,00</b>	<b>1 271 250,00</b>
Øvrig langsiktig gjeld			
2250 Lån fra Merethe og Jørn		99 618,81	99 618,81
<b>Sum Øvrig langsiktig gjeld</b>		<b>99 618,81</b>	<b>99 618,81</b>
<b>Sum annen langsiktig gjeld</b>		<b>1 370 868,81</b>	<b>1 370 868,81</b>
<b>SUM LANGSIKTIG GJELD</b>		<b>1 370 868,81</b>	<b>1 370 868,81</b>
<b>KORTSIKTIG GJELD</b>			
Gjeld til kredittinstitusjoner			
2380 KASSAKREDITT 4740.15.15166		(48 919,57)	(45 418,84)
<b>Sum Gjeld til kredittinstitusjoner</b>		<b>(48 919,57)</b>	<b>(45 418,84)</b>
Leverandørgjeld			
2400 LEVERANDØRGJELD		598 421,28	(135 391,30)
<b>Sum Leverandørgjeld</b>		<b>598 421,28</b>	<b>(135 391,30)</b>
Skyldig offentlige avgifter			
2740 OPPGJØRSKONTO MERVERDIavgift		(28 731,04)	87 149,31
<b>Sum Skyldig offentlige avgifter</b>		<b>(28 731,04)</b>	<b>87 149,31</b>
Annen kortsiktig gjeld			
2900 GAVEKORT		3 757,79	3 757,79
2910 LÅN FRA TORBJØRN JOHANSEN		100 000,00	100 000,00
2940 FERIEPENGER ÅRETS		44 840,76	44 840,76
2950 PÅLØPT RENTE		508,00	508,00
<b>Sum Annen kortsiktig gjeld</b>		<b>149 106,55</b>	<b>149 106,55</b>
<b>SUM KORTSIKTIG GJELD</b>		<b>669 877,22</b>	<b>55 445,72</b>



**Balanse pr. 31. desember 2016**

	Note	jan-des 16	jan-nov 16
SUM GJELD		2 040 746,03	1 426 314,53
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		2 061 253,23	1 819 247,27

**Resultatrapport 1**  
**Avdeling: 112 Butikk Havnes**

Tekst	Denne periode		Hittil i år		Budsjett		Budsjett-avvik		Hittil ifjor	
	beløp	%	beløp	%	beløp	%	beløp	%	beløp	%
SALGSINNTEKTER	-1 752 453,08	100,0	-1 752 453,08	100,0	0,00		1 752 453,08	100,0	-1 811 752,20	100,0
LEIEINNTEKTER	0,00		0,00		0,00		0,00	100,0	-52 041,67	2,9
ANDRE DRIFTSINNTEKTER	-59 000,00	3,4	-59 000,00	3,4	0,00		59 000,00	100,0	30 438,86	1,7
SUM DRIFTSINNTEKTER	-1 811 453,08	103,4	-1 811 453,08	103,4	0,00		1 811 453,08	100,0	-1 833 355,01	101,2
VAREKJØP RÅVARER	743,48		743,48		0,00		-743,48	100,0	0,00	
VAREKJØP HANDELSVARER	1 535 490,50	87,6	1 535 490,50	87,6	0,00		-1 535 490,50	100,0	1 473 543,34	81,3
SUM VAREKOSTNADER	1 536 233,98	87,7	1 536 233,98	87,7	0,00		-1 536 233,98	100,0	1 473 543,34	81,3
DEKNINGSBIDRAG I	-275 219,10	15,7	-275 219,10	15,7	0,00		275 219,10	100,0	-359 811,67	19,9
LØNN OG GODTGJØRELSE	7 890,75	0,5	7 890,75	0,5	0,00		-7 890,75	100,0	13 522,87	0,7
SUM PERSONALKOSTNADER	7 890,75	0,5	7 890,75	0,5	0,00		-7 890,75	100,0	13 522,87	0,7
DEKNINGSBIDRAG II	-267 328,35	15,3	-267 328,35	15,3	0,00		267 328,35	100,0	-346 288,80	19,1
FRAKT O.L.	0,00		0,00		0,00		0,00	100,0	821,40	
KOSTNADER LOKALER	1 136,00	0,1	1 136,00	0,1	0,00		-1 136,00	100,0	300,00	
LEIE MASKINER, INVENTAR	14 794,14	0,8	14 794,14	0,8	0,00		-14 794,14	100,0	4 706,25	0,3
DRIFTSMATERIALER	108,80		108,80		0,00		-108,80	100,0	1 027,92	0,1
REPARASJ. OG VEDLIKEHOLD	10 089,20	0,6	10 089,20	0,6	0,00		-10 089,20	100,0	3 039,60	0,2
KONTORREKVISITA MV.	500,00		500,00		0,00		-500,00	100,0	564,08	
TELEFON OG PORTO MV.	29 460,00	1,7	29 460,00	1,7	0,00		-29 460,00	100,0	7 724,00	0,4
REISE- OG DIETTKOSTNADER	1 705,16	0,1	1 705,16	0,1	0,00		-1 705,16	100,0	680,40	
ANDRE DRIFTSKOSTNADER	1 540,00	0,1	1 540,00	0,1	0,00		-1 540,00	100,0	835,66	
SUM ANDRE KOSTNADER	59 333,30	3,4	59 333,30	3,4	0,00		-59 333,30	100,0	19 699,31	1,1
DRIFTSRESULTAT	-207 995,05	11,9	-207 995,05	11,9	0,00		207 995,05	100,0	-326 589,49	18,0
FINANSKOSTNADER	0,00		0,00		0,00		0,00	100,0	1,60	
FINANSRESULTAT	0,00		0,00		0,00		0,00	100,0	1,60	
ORDINÆRT RESULTAT F.SK.	-207 995,05	11,9	-207 995,05	11,9	0,00		207 995,05	100,0	-326 587,89	18,0
OVERSKUDD/UNDERSKUDD	-207 995,05	11,9	-207 995,05	11,9	0,00		207 995,05	100,0	-326 587,89	18,0
DISPONERINGER	207 995,05	11,9	207 995,05	11,9	0,00		-207 995,05	100,0	326 587,89	18,0
SUM DISPONERINGER	207 995,05	11,9	207 995,05	11,9	0,00		-207 995,05	100,0	326 587,89	18,0

→ LØNNSKOSTNADER (ANDEL HEGE) 275 000  
 → LØSE LOKALER INKL STRØM 50 000  
 → Div intjen (Kjøp Fisk 7kg AS) 35 000  
     SAGA VIA BUTIKK  
 -----  
 - 152 000

## Tilsagnsbrev

<b>Søknadsår</b>	2017	<b>Gyldig til dato</b>	30.05.2018
<b>Støtteordning</b>	Kommunalt næringsfond		
<b>Tittel</b>	Tilskudd til dagligvareforretninger i utkantstrøk 2017		
<b>Søker</b>	-		
<b>Arkivsak</b>	2016/466	<b>Tilsagnsnr</b>	KU02217
<b>Saksbehandler</b>	Ida Wigdel		
<b>E-post</b>	ida.wigdel@nordreisa.kommune.no		
<b>Mobil</b>	99593632		

### Vurdering

Den økonomiske situasjonen for utkantbutikkene har ikke endret seg fra tidligere år. Johs. H. Giæver og Oksfjord Handel ligger begge plassert på steder med lang avstand til nærmeste alternative dagligvareforretning og har et kundegrunnlag som er for lite til å oppnå lønnsom drift.

Begge butikkene utgjør en svært viktig funksjon for lokalsamfunnet, og fungerer som et samlingssted og knutepunkt for våre innbyggere på Havnes og i Oksfjord.

Nordreisa kommune ønsker på bakgrunn av dette å støtte Josh. H Giævers Landhandel og Oksfjord Handel AS med driftstilskudd for 2017.

### Forslag til vedtak

- Johs. H. Giæver AS og Oksfjord Handel AS gis et tilskudd til driftstøtte på kr. 70 000 per butikk.
- Nordreisa kommune ber om at Troms fylkeskommune bidrar til støtte på inntil 50% av støttesummen, 35 000 kr per butikk.
- Kommunens andel dekkes av kommunalt næringsfond.
- Utbetaling kan ikke skje før kommunen har fått skriftlig tilsagn fra Troms Fylkeskommune.
- Beløpet utbetales når Troms Fylkeskommune har fattet vedtak i saken.

### Endelig vedtak

- Johs. H. Giæver AS og Oksfjord Handel AS gis et tilskudd til driftstøtte på kr. 70 000 per butikk.
- Nordreisa kommune ber om at Troms fylkeskommune bidrar til støtte på inntil 50% av støttesummen, 35 000 kr per butikk.
- Kommunens andel dekkes av kommunalt næringsfond.
- Utbetaling kan ikke skje før kommunen har fått skriftlig tilsagn fra Troms Fylkeskommune.
- Beløpet utbetales når Troms Fylkeskommune har fattet vedtak i saken.

# RF13.50

www.regionalforvaltning.no

Vår dato: 15.06.2017

Søknadsnr.: 2017-0024

Prosjekteier: -

Gyldig til: 30.05.2018

Arkivsak: 2016/466

## Finansieringskilder

Innvilgetbeløp 75 000 Søknadsbeløp

Finansieringskilde	År	Ramme/budsjettomr.	Beløp	Tilskudd	Tilbakeført
	2017	KUF KNF	75 000	75 000	0
<b>Sum finansieringskilder</b>			<b>75 000</b>	<b>75 000</b>	<b>0</b>

## Midlene er gitt som

Rammetildeling Nei Kjøp av tjeneste Nei Bagatellmessig støtte Ja  
Gruppeunntak Nei Type gruppeunntak -

## Prosjektbeskrivelse

Det søkes etter driftstilskudd for to dagligvareforretninger i utkantstrøk. Den ene er Giævers Landhandel på Havnnes og den andre er Oksfjordhamn handel. Både Giæver landhandel og Oksfjordhamn handel oppfyller kriterier som legges til grunn når tilskudd til dagligvareforretninger skal gis.

## Kontaktopplysninger

Funksjon	Navn	Adresse/poststed	Mobil
Søker / Prosjekteier	- Org.nr:-	-	-
Kontakt- person	-	-	-
Prosjekt- leder	-	-	-

## Spesifikasjon

Prosjekt mål

Aktiviteter

Resultat

## Tids- og kostnadsplan

Mottatt offentlig støtte tidligere: Nei



# RF13.50

www.regionalforvaltning.no

Vår dato: 15.06.2017

Søknadsnr.: 2017-0024

Prosjekteier: -

Gyldig til: 30.05.2018

Arkivsak: 2016/466

## Tidsplan

### Godkjent kostnadsplan

Tittel	2017	2018	2019	2020	2021	SUM
Tilskudd Havnes handelssted	75 000					75 000
Tilskudd Oksfjord handel	75 000					75 000
<b>Sum kostnad</b>	<b>150 000</b>					<b>150 000</b>

### Godkjent finansieringsplan

Tittel	2017	2018	2019	2020	2021	SUM
Tilskudd kommunalt næringsfond	75 000					75 000
Tilskudd Troms fylkeskommune	75 000					75 000
<b>Sum finansiering</b>	<b>150 000</b>					<b>150 000</b>

## Geografi

1942-Nordreisa

## Vedleggsliste

Dokumentnavn	Filstørrelse	Dato

**Fra:** Kristian Figenschau (kristian.figenschau@tromsfylke.no)

**Sendt:** 09.06.2017 13:17:08

**Til:** Kommunene i Troms (alle 24)

**Kopi:** Kristine Østrem Nordal; Håkon Dahlmo

**Emne:** Utlysning av ramme for kommunale grunnlagsinvesteringer 2017

**Vedlegg:** image001.png;Utlysning av ramme for kommunale grunnlagsinvesteringer 2017.pdf;KOMMUNALE GRUNNLAGSINVESTETERINGER 28 03 14.docx

Til alle kommuner i Troms!

Fylkesrådet har vedtatt å avsette 15 millioner kroner til utlysning av rammen for «kommunale grunnlagsinvesteringer 2017»

**Av disse midlene lyses det ut 13 millioner kr. i denne omgang.**

**Merk dere søknadsfristen som er 15. september.**

Vedlagt finner dere utlysningen. I tillegg er gjeldende retningslinjer for ordningen lagt ved.

Spørsmål knyttet til utlysningen kan rettes til undertegnede.

Vennlig hilsen

**Kristian Figenschau**

Senierrådgiver

Næringsetaten, Verdiskapning og samfunn

Troms fylkeskommune

Telefon: +47 77 78 82 38

Mobil: +47 909 36 128

[www.tromsfylke.no](http://www.tromsfylke.no)





TROMS fylkeskommune

ROMSSA fylkkesuohkan

**159**

## **Utllysning av ramme for kommunale grunnlagsinvesteringer programkategori 13.50 kap. 550 post 64 2017**

Fylkesrådet har gjennom de distrikts- og regionalpolitiske virkemidlene under programkategori 13.50 kap. 550 post 64 vedtatt å lyse ut 15 millioner kroner til prosjekt som kan defineres som *kommunale grunnlagsinvesteringer* (utvalgssak 67/17).

**Det lyses i denne omgang ut 13 millioner kroner.** Næringsetaten i Troms fylkeskommune har fått i oppdrag å gjennomføre utlysningen og er ansvarlig for den videre oppfølgingen.

### **Søknadsfrist er 15. september.**

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har for 2017 laget en ny målstruktur for programkategori 13.50. «Hovedmål 1» i denne kategorien påpeker at det skal være et «omstillingsdyktig næringsliv og lokalsamfunn i distriktene». Kap. 550 post 64, hvor rammen for kommunale grunnlagsinvesteringer er fordelt, har som delmål (1.2) «inkluderende og vekstkraftige lokalsamfunn i områder med særlige distriktsutfordringer».

Prosjekter som svarer på målsetting i nevnte programkategori og som omhandler *vannverksutbygging, næringsarealer, industrikaier eller kaier til næringsformål* kan søke om støtte.

Målet for ordningen kommunale grunnlagsinvesteringer er å støtte opp under gode infrastrukturtiltak som legger til rette for næringsliv og bedriftsetableringer, bidrar til å øke attraktiviteten til regioner og lokalsamfunn, samt bedre levekårene for innbyggerne. Målgruppen er alle kommuner i Troms.

### **Overordnede krav til søknaden**

1. Tiltaket svarer på målsetting i programkategori 13.50 kap. 550 post 64.
2. Tiltaket skal være behandlet politisk i kommunen, finansiering av kommunens andel må være forankret i budsjett (vedtatt politisk) og tiltaket må være regulert for formålet.
3. Kommunen skal eie arealene som utløser investeringene (Disposisjonsrett basert på festeavtale kan godkjennes).

### **Påkrevde vedlegg**

Felles vedlegg for tiltakene næringsareal, industrikaier og kaier til næringsformål:

- *Søknaden vedlegges gode kart og situasjonsplaner, profiler og nødvendig underlag.*
- *Situasjonsplan i målestokk*
- *Politiske vedtak egenkapital-/finansiering og annen finansiering*
- *Bekreftelse på at tiltaket er modent og klart for byggestart i søknadsåret*
- *Realistisk framdriftsplan*
- *Kostnadsberegninger; detaljert og på hovedposter*

### **Tilleggs vedlegg på tiltak som næringsareal og kaier**

- *Tegninger som viser utbyggingsløsning*
- *Planavklaringer, godkjent reguleringsplan for det planlagte utbyggingsområdet*
- *Grunnrettigheter. Disposisjonsrett basert på festeavtale i henhold til Lov om eigedsregistrering (matrikkellova) regnes også som tilfredsstillende grunnsikring.*



### **Tilleggs vedlegg på tiltak som vannverksutbygging**

- *Dokumentasjon på at utbygging er i tråd med Forskrift om vannforsyning og drikkevann (drikkevannsforskriften)*
- *Plangodkjenning fra Mattilsynet som inneholder beskrivelse av internkontrollsystem*
- *Prosesstegninger/skjema (vannbehandling)*
- *Beregning av vannavgifter før og etter tiltak (se retningslinjer)*
- *Beskrivelse og kart som omfatter eksisterende og planlagt vannforsyningssystem*
- *Oppgave over abonnenter i forsyningsområdet som er tilknyttet og/eller som skal tilknyttes anlegget*
- *Dokumentasjon på at tiltaket er en del av kommunens hovedplan for vann*

**Retningslinjer for kommunale grunnlagsinvesteringer finner dere her:**

Det søkes via søknadsportalen [www.regionalforvaltning.no](http://www.regionalforvaltning.no)

Søknader må være komplett ved innsending. Det innebærer at nevnte avklaringer må redegjøres for i søknaden og at spesifiserte vedlegg må lastes opp i søknadsportalen. Resultater og effekter av tiltaket må fremheves. Mangelfulle søknader kan ikke påregnes å bli behandlet og/eller prioritert.

For spørsmål vedrørende utlysningen, ta kontakt med

**Kristian Figenschau**  
**seniorrådgiver**  
**Næringssetaten**  
**Troms fylkeskommune**  
**Tlf. 777 88 238**  
**Epost:kristian.figenschau@tromsfylke.no**

# KOMMUNALE GRUNNLAGSINVESTINGER

Retningslinjer av mars 2014

## MÅL FOR ORDNINGEN

Målet for ordningen er å opprettholde og utvikle kommunenes mulighet for god samfunnsservice og gode levekår for innbyggere i fylket samt kommunenes mulighet for tilrettelegging for næringsliv.

Geografisk avgrensning: alle kommuner i Troms fylke.

## OM ORDNINGEN

Det er store behov for kommunale grunnlagsinvesteringer i kommunene i Troms og fylket mottar årlig søknader som langt overskrider tilgjengelige rammer. Kommunene kan dermed ikke påregne tilskudd.

Det kan gis støtte til:

- ✓ Vannverksutbygging
- ✓ Næringsarealer
- ✓ Industrikanaler og kaier til næringsformål

Det er viktig at søknadene og tiltakene er tilstrekkelig utredet fra kommunens side, det vil si at tiltak er behandlet politisk i kommunen, at fullfinansiering er oppnådd og at tiltaket er regulert. Tilskudd fra fylkeskommunen vil ha en viss varighet som kommunene er pliktig til å overholde og det følger klare vilkår som forutsetning for utbetaling av tilskudd.

Grunnsikring: Kommunen skal eie arealene som utløses av investeringene. Disposisjonsrett basert på festeavtale i henhold til Lov om eidegdomsregistrering (matrikkellova) regnes også som tilfredsstillende grunnsikring.

Kommunene som søker er pålagt å følge innkjøpsforskriften, byggherreforskriften og dersom det kreves også internkontrollsystem.

Kostnadsposteringene skal kunne videreføres og rapporteres på under hele prosjektet og tiltakets byggefase. Eventuelle endringer skal formidles omgående underveis i byggetiden. Dersom endringer ikke er omforent og godkjent kan de ikke påregnes medtatt i sluttoppgjøret.

Merverdiavgift vil ikke være en godkjent kostnad men skal tas med som separat post i kostnadsoverslag.

For alle typer søknader innenfor ordningen er det innført søknadsfrist. Denne vil publiseres på regionalforvaltning.no. Søknadsfristen er endelig.

Generelle vilkår:

- a) Prosjektet må ikke være igangsatt før søknad er avklart med fylkeskommunen
- b) Søknaden må ha oppstart i det gjeldende søkeåret
- c) Tilskudd til prosjekt kan kun gis i inntil 5 år, selv om prosjektet har en lengre varighet
- d) Søknaden må være komplett og ha alle nødvendige vedlegg
- e) Kostnadsberegninger skal oppfølges gjennom hele tiltaket og rapporteres

- f) Vannforsyninger skal ha dokumentasjon i kommunens hovedplan vann, samt vedlagt uttalelse/plangodkjenning fra Mattilsynet
- g) Søknaden må ha vedlagt politisk vedtak på fullfinansiering uavhengig av evt. tilskudd fra fylkeskommunen. Det vil si fullfinansiering vedtatt før innsending av søknaden.
- h) Søknad vedlegges realistisk framdriftsplan, med milepæler og tidsangivelser.
- i) Søknaden vedlegges gode kart og situasjonsplaner, profiler og nødvendig underlag.
- j) Kommunene plikter å følge opp evt. tilskudd ut fra de til enhver tid gjeldene vilkår
- k) Mangelfulle søknader kan ikke påregnes å bli behandlet og/eller prioritert.

Det gjøres oppmerksom på at søknader som ikke er fullstendige og har de nødvendige planavklaringer og politiske vedtak ved søknadsfristen ikke kan påregnes behandlet. Slik sikres en mest mulig rasjonell behandlingsprosess og framdrift av de gode søknadene.

#### **Nærmere avgrensning – tiltak som faller utenfor støtteordningen:**

- ✓ Tiltak igangsatt eller fullført på søknadstidspunktet
- ✓ Opparbeidelse av vei, vann, avløp og overvann i forbindelse med etablering av nye boligfelt eller fortetting av eksisterende boligområder.
- ✓ Utarbeidelse av reguleringsplaner, kommunedelplaner og kommuneplaner
- ✓ Kommunale bygg med unntak av bygninger tilknyttet vannforsyningsformål (trykkøkning/trykkreduksjon, vannbehandling, inntaksarrangement)
- ✓ Prosjekter som gir eksklusive rettigheter til fordel for en abonnent/bruker
- ✓ Arealer med utbygging av boliger, forretninger, kontorer, hotell, samferdselstiltak (veg, parkering, vendeplasser) og så videre faller utenfor ordningen.
- ✓ Drift av eller investeringer i statlige, fylkeskommunale og kommunale lovpålagte oppgaver utført av fylkeskommunen, kommunen eller andre.

#### **Kostnadselementer som ikke er tilskuddsberettiget:**

- ✓ Tomtetekniske arbeider i forbindelse med tilrettelegging av næringsområder
- ✓ Utgifter til klausulering av nedslagsfelt/drikkevannskilde
- ✓ Grunnerverv og erstatninger
- ✓ Byggelånsrenter
- ✓ Utgifter til legging av stikkledninger
- ✓ Rene reparasjons- drifts- og vedlikeholdstiltak

## **VANNFORSYNING**

Troms fylkeskommune kan gi tilskudd til utbygging av kommunal hovedvannforsyning i nye/eksisterende vannverk som har som hovedmål:

- ✓ å oppnå tilfredsstillende leveringskapasitet/kapasitet (f.eks. høydebasseng, ringleidninger, trykkøkings-/trykkreduksjonsanlegg, ombygging inntaksarrangement, utbygging av ny kilde eller parallelle overføringsledninger) og/eller
- ✓ å oppnå tilfredsstillende drikkevannskvalitet levert til abonnentene (f.eks. utbygging av ny kilde, vannbehandlingsanlegg for etablering av 1. og/eller 2. barriere).

Utbygging skal være del av hovedplan vann og kunne argumenteres ut fra behov i befolkning eller næringsliv. Utbygging må være i tråd med drikkevannsforskriften.

Private vannverk: Private vannverk som søker egenutbygging framfor å inngå i kommunal utbygging må ha dette omforent med kommunen og må være en del av kommunens hovedplan vann. Kommunen må forplikte seg gjennom tilskudd, arbeid eller på annen måte som synliggjøres i søknaden.

Søknaden skal inneholde gode tegninger med situasjonsplan, nedslagsfelt, ledningstrase, prosesstegninger, plan og profiler mm.. Søker skal vedlegge beregning av vannavgift basert på variable tilskuddsgrader på mellom 0 % og 25 %.

Kommuner/vannverk med høy vannavgift vil prioriteres. Kommunen må ha en vannavgift som er på samme nivå som snittet i fylket eller over. For private vannverk skal avgiften tilsvare minst de kommunale satsene.

Tilskudd kan gis inntil 25 % av de tilskuddsberettigete kostnadene.

Hva kan *ikke* støttes?

- ✓ Kommunale oppgaver som vedlikehold og utbedringer
- ✓ Det gis ikke tilskudd til avløps- og/eller renseanlegg
- ✓ Rene beredskapstiltak innen vannforsyning (f.eks. innkjøp av tankbil, mobile behandlingsanlegg og etablering av nødvannskilder)
- ✓ Vannforsyningsanlegg som ikke bygges ut i samsvar med godkjenning gitt med hjemmel i drikkevannsforskriftenes bestemmelser eller som ikke er godkjenningspliktige i henhold til drikkevannsforskriftenes bestemmelser
- ✓ Kvalitetsforbedrende tiltak innenfor vannforsyningen for å sikre en kvalitet ut over kvalitetskravene i drikkevannsforskriften
- ✓ Avløpsutbygging i byer og tettsteder (oppgradering av ledningsnett, omlegging fra felles- til separatsystem, pumpestasjoner og avløpsrenseanlegg)

Vedlegg til søknad om støtte til vannverksutbygging:

- ✓ Dokumentasjon på at utbygging er i tråd med Forskrift om vannforsyning og drikkevann (drikkevannsforskriften)
- ✓ Plangodkjenning fra Mattilsynet som inneholder beskrivelse av internkontrollsystem
- ✓ Situasjonsplan i målestokk
- ✓ Prosesstegninger/skjema (vannbehandling)
- ✓ Beregning av vannavgifter før og etter tiltak<sup>1</sup>
- ✓ Beskrivelse og kart som omfatter eksisterende og planlagt vannforsyningssystem
- ✓ Oppgave over abonnenter i forsyningsområdet som er tilknyttet og/eller som skal tilknyttes anlegget
- ✓ Dokumentasjon på at tiltaket er en del av kommunens hovedplan for vann
- ✓ Politiske vedtak egenkapital-/finansiering og annen finansiering
- ✓ Bekreftelse på at tiltaket er modent og klart for byggestart i søknadsåret
- ✓ Realistisk framdriftsplan
- ✓ Kostnadsberegninger detaljert og på hovedposter

## **NÆRINGSAREAL**

Kommunens tilrettelegging av arealer til næringsformål er utslagsgivende for nye bedriftsetableringer. Troms fylkeskommune kan støtte:

---

<sup>1</sup> Årsgebyr skal beregnes på en standardbolig 120 m<sup>2</sup> bruksareal, før og etter utbygging, basert på finansiell dekningsgrad og støttesats på 0 % og 25 %.



- ✓ delvis dekning av kostnader for omramningssteté for å sikre næringsarealer i sjø mot utglidning
- ✓ delvis tilskudd til forsterkning av eller bidrag til framføring av adkomstveg for anleggstrafikk dersom slik ikke foreligger
- ✓ framføring av vannforsyning samt eventuell utføring av avløp til/fra området
- ✓ mudring for å oppnå tilfredsstillende stabilitet for omfatningsstetéen

Støttesatsene for de delene som er tilskuddsberettiget er inntil 50 %.

Hva kan *ikke* støttes?

- ✓ Mudring i forbindelse med farled inn mot kai/havn dekkes ikke
- ✓ All infrastruktur inne på området er kommunalt ansvar og anses som kostnader i forbindelse med tomteopparbeiding som kommunen dekker inn ved salg av næringsstomter og dekkes ikke
- ✓ Arealer med utbygging av boliger, forretninger, kontorer, hotell, samferdselstiltak (veg, parkering, vendeplasser) og så videre faller utenfor ordningen

Vedlegg til søknad om støtte til næringsareal:

- ✓ Situasjonsplan i målestokk
- ✓ Tegninger som viser utbyggingsløsning
- ✓ Planavklaringer, godkjent reguleringsplan for det planlagte utbyggingsområdet
- ✓ Grunnrettigheter. Disposisjonsrett basert på festeavtale i henhold til Lov om eigedomsregistrering (matrikkellova) regnes også som tilfredsstillende grunnsikring.
- ✓ Politiske vedtak egenkapital-/finansiering og annen finansiering
- ✓ Bekreftelse på at tiltaket er modent og klart for byggestart i søknadsåret
- ✓ Realistisk framdriftsplan
- ✓ Kostnadsberegninger detaljert og på hovedposter

## **INDUSTRIKAIER OG KAIER TIL NÆRINGSFORMÅL**

Fylkeskommunen kan støtte industrikaier/kaier eller havner/havneanlegg/steté/moloer til næringsformål med tilhørende kommunale veganlegg. Følgende kan støttes:

- ✓ Bygging av faste eller flytende kaier
- ✓ Utvidelse av eksisterende kai for å bedre forholdene for eksisterende virksomhet og/eller etablering av nye virksomheter
- ✓ Mudring i tilknytning til kai for å oppnå tilstrekkelig dybde foran kai
- ✓ Utlegging av frontmolo/fyllingsfot inkludert stabiliseringsmudring for fyllingsfoten.

Støttesatsene for de delene som er tilskuddsberettiget er inntil 50 %.

Hva kan *ikke* støttes?

- ✓ Flytebryggeanlegg for fritidsflåte inkl. utdyping for og skjerming av flytebryggeanlegg

Vedlegg til søknad om støtte til industrikaier og kaier til næringsformål:

- ✓ Situasjonsplan i målestokk
- ✓ Tegninger som viser utbyggingsløsning for anlegget
- ✓ Planavklaringer, reguleringsplan for det planlagte utbyggingsområdet
- ✓ Grunnrettigheter. Disposisjonsrett basert på festeavtale i henhold til Lov om eigedomsregistrering (matrikkellova) regnes også som tilfredsstillende grunnsikring.
- ✓ Politiske vedtak egenkapital-/finansiering og annen finansiering

- ✓ Bekreftelse på at tiltaket er modent og klart for byggestart i søknadsåret
- ✓ Realistisk framdriftsplan
- ✓ Kostnadsberegninger detaljert og på hovedposter



---

**Til:** Næringsutvalget

---

**Fra:** Ida Wigdel

---

**Referanse**  
2017/526-5

**Dato**  
15.08.2017

## **Status prosjekter**

### **Skisse- og forprosjekt torg Storslett nasjonalparklandsby**

Geir Lyngsmark/Konzept arkitektur er engasjert som konsulent.

Lyngsmark deltar på møtet i NæU 28.august, og vil informere om arbeidet og framdriften videre.

### **Forprosjekt Hjellnes**

Multiconsult AS er engasjert som konsulent. Oppstartsmøte og befaring er satt til 23.august.

Multiconsult påpekte i sitt tilbud at det ideelt sett burde vært gjennomført grunnundersøkelser i det aktuelle området før igangsetting av utredningsarbeid knyttet til etablering av infrastruktur på land og havneutbygging. Dette for å avklare om etablering er teknisk og økonomisk mulig/forsvarlig i det aktuelle området. Med andre ord: dersom lokaliteten ikke har gode nok grunnforhold, kan det være behov for å finne et alternativ som både oppfyller nødvendige kriterier til maritime egenskaper (dybde, strøm, bølger, annet), adkomst og arealpotensial på land.

De mente videre likevel at en avklaring av relevante/aktuelle godsmengder- og art kan være relevant informasjon uavhengig av lokalitetsvalg for en industrihavn. Et forprosjekt kan dermed uansett ha verdi for Nordreisa kommune i næringsutviklingsarbeidet.

På bakgrunn av dette og dialog med konsulentselskapet, er grunnundersøkelse tatt med i forprosjektet og vil gjennomføres i oppstartsfasen.

### **Belysning Gammelbrua og Elveparken**

Storslett nasjonalparklandsby har mottatt kr 98 875 i prosjektmidler fra Miljødirektoratet til videreutvikling av Elveparken. Verte landskapsarkitekter AS er engasjert i skisseprosjekt, som tar for seg belysning av området.

### **Informasjonsstrategiprojekt**

Storslett nasjonalparklandsby har mottatt kr 144 000 fra Miljødirektoratet, til et felles informasjonsstrategiprojekt med Reisa nasjonalparkstyre og Halti nasjonalparksenter.

Prosjektet arbeider blant annet med:

- Felles profilering på internett, på portalen [www.visitreisa.no](http://www.visitreisa.no)
- Felles oversikt over ansvarsområder, merking, stier etc.

### **Vimpler gatelys E6**

Det er søkt og innvilget tillatelse fra Statens Vegvesen om oppsett av vimpel/flaggfester i totalt 120 stykk gatelysstolper langs E6, området Sørkjosen-Rovdas. Tillatelsen gjelder kun bruk av norske flagg, ingen annen «reklame». Ved ønske om produksjon og bruk av flagg med eksempelvis nasjonalparklandsbylogo, må dette søkes særskilt om.

- Det er bedt om tilbud på produksjon av vimpelfester fra Olsen Verft (Bakkeby) og Hofsøy Mekaniske (Skjervøy).
- Flagget er bestilt gjennom Europris Sørkjosen.
- Plan for organisering av montering fester og videre administrasjon av utsett flagg etc. under arbeid.

### **Trekanten**

Storslett nasjonalparklandsby mottok for 2016 prosjektmidler fra Miljødirektoratet, som blant annet skulle ta for seg oppgradering av Trekanten. Nytt gjerde og nytt dekke på «scenene» ble satt opp i fjor. Nye benker/bord er produsert lokalt, beiset, og vil settes ut utover den neste tiden. Nye søppelkasser er satt ut. Informasjonsskilt under planlegging. Prosjektet skal ferdigstilles utover september.



### **Film- og fotoprojekt Storslett nasjonalparklandsby**

Miljødirektoratet har bevilget kr 70 000 til hver av de fem nasjonalparklandsbyene, til produksjon av fotobank og promoteringsfilm. Ørjan Bertelsen ble engasjert som fotograf høsten 2016, og prosjektet er ventet avsluttet i løpet av oktober 2017.

### **Fotturkart Storslett nasjonalparklandsby**

Miljødirektoratet har bevilget kr 25 000 til hver av de fem nasjonalparklandsbyene i Norge, til produksjon av et fotturkart. Brosjyren skal ta for seg nærturterreng i nasjonalparklandsbyen, og vil for Storslett inneholde en beskrivelse av Kvænes, Goppa, Elveparken/Tenketanken og vardene på Lundefjellet. Brosjyren skal ferdigstilles ila september 2017.

### **Tenketanken**

Deler av tilskuddet fra Miljødirektoratet i 2017 er tiltenkt utbedring av nærturområdet «Tenketanken». Jowa maskin er engasjert for å gruse opp området, og produksjon av sittemøbler er i gang. Vi ser også på muligheten for å lage en ny sti opp til tanken.

### **Lyngshestlandet**

Lyngshestlandet AS har tatt initiativ til et regionalt prosjekt for videreutvikling av lyngshesten som en identitetsbærer og reiselivsprodukt i Nord-Troms. Nordreisa, Kåfjord og Lyngen kommune arbeider per i dag med en prosjektskisse.

### **Høstlandsbyen**

Etter ønske fra flere private aktører videreføres konseptet Påskelandsbyen, og vi vil for høsten 2017 promotere større arrangementer og aktiviteter i et felles program for både Storslett nasjonalparklandsby.

Med vennlig hilsen

Ida Wigdel  
Næringsutvikler





**Referanse**  
2017/526-4

**Dato**  
30.05.2017

### **Stedsutviklingsplan for Storslett og Sørkjosen -status**

Et av målene for Nordreisa kommune er å utvikle Storslett sentrum til en levende landsbykjerne, med fokus på handel og aktiviteter som bygger opp om reiseliv og bolyst i henhold til stedsutviklingsplanen fra 2006. Stedsutviklingsplanen peker på en rekke store grep, som for eksempel omlegging av kryss mellom Europavei 6 og Fylkesvei 865. I utvalgsmøte mai 2017 ble det ytret ønske om en gjennomgang av Stedsutviklingsplanen for Storslett og Sørkjosen, og status for denne.

De største utbyggingene som er gjennomført er elveparken med ny sti på østsiden av elva og badstu, båthus og toalett ved gamlebrua. Videre avkjøring og parkering ved Kronebutikken. For fullstendig oversikt se vedlagte liste.

Stedsutviklingsplanen er i ettertid stadfestet i kommuneplanens samfunnsdel fra 2013 og kommuneplanens arealdel fra 2014.

I kommunens næringspolitiske strategi punkt 4.4.3 er det vedtatt at det skal iverksettes arbeid for å revitalisere og realisere stedsutviklingsplanen, i samarbeid med næringslivet og andre offentlige aktører, med mål om å bygge et hyggelig landsbysentrum. Dette arbeidet pågår og vedlagt følger en orientering omkring tiltakslisten (Stedsutviklingsplanen, s. 26)

Ida Wigdel  
Næringsutvikler

Vedlegg  
1 Status tiltak

## Tiltaksliste

Omr.	Tiltak	Navn	Spesifisert	Tilt.	Status
EP	1	Tur- og vandresti langs Reisaelva øst	Fra Gammelbrua og ned til oppgangen ved Prix/Strandveien, inkl. sitteplasser, treverk, avtaler, planlegging, prosjektering m.v.	1	Delvis gjennomført. Sti lagd ned til Prix/coop. Ikke videreført pga motstand fra grunneiere
EP	2	Øya sør ved brua/E-6	Treverk, avtaler, planlegging, prosjektering, skulptur, belysning m.v.	2	Satt opp en gapahuk. Kunst oppsatt på elvebredden. Nytt prosjekt i 2017 ved v/Arktisk Geotek
EP	3	Tverrforbindelse Storslett skole-Leonhard Isaksens vei, inkl. eng med stakittgjerde	Treverk, avtaler, planlegging, prosjektering m.v.	3	Det ble lagd enkel sti og gjerde.
EP	4	Gammelbrua. Lyssetting, nytt rekkverk på vestsida og informasjonsskilt	To lyspunkter, informasjonsskilt, nytt rekkverk med stabbesteiner og metall eller tre	4	Skisseprosjekt for lyspunkter igang i år. Rekkverk ikke gjennomført. Skogen/krattet langs brukaret er ryddet
EP	5	Gammelbrua og kroken med bygninger som badstue og båthus	Treverk, avtaler, planlegging, prosjektering m.v.	5	Gjennomført
SL	6	Atkomst Elveparken fra Strandveien v/Prix	Bepantning, nytt belegg, effektbelysning	6	Gjennomført
EP	7	Kraftstasjonen, revegetering	Bepantning	7	Ikke gjennomført
SKJ	8	Endring av eksisterende reguleringsplan Sørkjosen	Reguleringsplanlegging, saksbehandling	8	Under behandling
SKJ	9	Endring av E6 Sørkjosen og kryssområdet	Terrengarbeid, fornying av rabatt, ny kantstein, nye lysmaster, portal	9	Delvis gjennomført
SKJ	10	Parkering nord for hotell, inkl. forareal ved kryss E6	Terrengarbeid, nytt dekke, bepantning	10	Ikke gjennomført, avventer reguleringsplan for havneområdet
SKJ	11	Havnepromenade 1 Opparbeidelse/reparasjon mur	Fjerning av gamle installasjoner, gravearbeid, bortkjøring masse, grøfting, ny membran, muring/plastring	11	Det er gjennomført en del av dette gjennom oppbyggingen av moloen i havna. I indre del av havne trenger restaurering av muren.
SKJ	12	Havnepromenade 2 Opparbeidelse anlegg	Trebrygge, belysning, havnevei, kantsteiner, kultursymboler	12	Se pkt over
SKJ	13	Midnattssolpark nord for hotell	Bepantning, forming av terreng, nytt dekke, møblement	13	Ikke gjennomført, avventer reguleringsplan for havneområdet
SL	14	Handlegate Storslett Vest for E6	Fjerning av asfalt, heving av terreng, graving kabler m.v., belegg, endring veirabatter, benker, møblement, lys	14	Ikke gjennomført. Har blitt uaktuelt etter at Sentrum 6 nå kun inneholder leiligheter
SL	15	Ny veiøstning/parkering bak kommunehuset	Terrengarbeid, belysning. Ekskl. grunnkjøp.	15	Skisse- og forprosjekt torg
SKJ	16	Omlagging av Ringveien	Terrengarbeid, belysning. Ekskl. grunnkjøp.	16	Tatt inn i kommuneplanens arealdel. Detaljreguleres gjennom reguleringsplan for havneområdet
SKJ	17	Torg v/Gammelgården/Joker	Terrengarbeid, belegg, lysmast	17	Ikke gjennomført, avventer reguleringsplan for havneområdet
SKJ	18	Hageanlegg Gammelgården	Bepantning, terrengarbeid	18	Delvis gjennomført.
SKJ	19	Torg/parkering ved nytt bygg «Elvelandet/Lyngsmark» (15/ 55)	Fjerning gamle anlegg, grøfting, terrengarbeid, bepantning, dekke	19	Delvis gjennomført, parkering ok.
SL	20	Handelsplassen Storslett Nord	Terrengarbeid, bepantning, dekke, kantstein, møblement, belysning	20	Ikke gjennomført, må detaljreguleres
SL	21	Opprusting av areal mellom riksvei og posten (15/121)	Terrengarbeid, bepantning	21	Skisse- og forprosjekt torg
SL	22	Parkering/torg mellom riksvei og Imo/Rejosbygget	Fjerning gamle anlegg, bepantning, belegg, møblement	22	Ikke gjennomført
SL	23	Reguleringsendring Storslett	Endring av reguleringsplan, saksbehandling	23	Under behandling
SL	24	Ny kryssløsning E6 og riksvei, festivalplass og park/torganlegg	Terrengarbeid, fjerning gamle anlegg, graving, kantstein, belysning, kultursymboler, annen kunst, møbler	24	Er med i pågående reguleringsplan for Storslett og Skisse- og forprosjekt torg
SL	25	Parkering mellom E6/riksvei ved Bios	Terrengarbeid, bepantning, kantstein, lys	25	Skisse- og forprosjekt torg
EP	26	Uteanlegg ved Halti	Planlegges gjennom detaljprosjektering av Halti 2	26	Gjennomført
EP	27	Vindavskjerming Storslett bru/E-6	Mulig vindskjerm monterert på rekkverk	27	Ikke gjennomført, ikke mulig med næværende bru
MSV	28	Opparbeidelse anlegg	Parkering, stier, rydding, bepantning	28	Gjennomført
MSV	29	Avkjøring, kryssløsning	Avkjøring fra E6 til området	29	Gjennomført
MSV	30	Reguleringsendring Museumsvollen	Endring av gjeldende reguleringsplan for området.	30	Gjennomført

SL = Storslett; EP = Elveparken; SKJ = Sørkjosen; MSV = Museumsvollen





## Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
12/17	Nordreisa næringsutvalg	28.08.2017

### Høringsuttalelse forslag til regional transportplan for Troms 2018-2029

Henvising til lovverk:

Vedlegg

[Regional transportplan for Troms 2018-2029](#)  
Investeringsstrategier

### Rådmannens innstilling

Nordreisa kommune viser til forslag til regional transportplan for Troms 2018-2029 og har følgende innspill:

1. Storslett som regionsenter i Nord Troms må tas inn i byutfordringer med beskrivelse av Stedsutviklingsprosjekt og omlegging av kryss E6 og Fv 865.
2. Troms fylkeskommune må som vegeier ta ansvar for trafikklysene langs sine veger og ferdigstille arbeidet med overtagelse for de vegene som i dag driftes av kommunene i Troms.
3. Mettevollia og Gjøvarden må tas inn i faktagrunnlaget for vegstrekninger med skredfare.
4. Sørkjosen lufthavn som eneste småflyplass i Troms må sikres med god regularitet og et tilbud som er tilpasset både næringsliv og private i regionen.
5. For å redusere etterslepet av vedlikehold av fylkesvegene må bevilgningen NTP 2018-2029 økes.
6. Det må lages en strategi for opprusting av fylkesveger i innlandet i Troms på samme måte som strategien «*fra kyst til marked- strategi*» Det er flere næringer på innlandet som også trenger å få sine varer ut til markedet, feks stein-, grus-, skog-, jordbruksressurser og den økte turistnæringen.

### Saksopplysninger

Fylkesrådet har i møte 6.juni, sak 147/17, vedtatt at forslag til regional transportplan for Troms 2018-2029. Forslaget er sendt på høring og offentlig ettersyn i perioden 7. juni - 4. september 2017.

Fylkesrådet ber om uttalelse til innholdet i planen, og spesielt til de foreslåtte investeringsstrategier; Strategi for utbedring og vedlikehold og strategi med videreføring av store låneopptak med rentekompensasjonsordningen. Alternative strategier er gjengitt i vedlegg 3.

Planforslaget er et overordnet strategisk dokument. Mål og strategier fra regional transportplan følges opp i handlingsplaner.

Planen gir en oversikt over ansvarsområdet innen Samferdsel i Troms fylke. Pr 2016 har de ansvar for 12 helårs fergestrekninger, 6 båtruter, ca. 2900 km fylkesveg med tunneller og bruer, og et busstilbud der antall passasjerreiser passert 12 millioner.

Dette utgjør en grunnleggende del av infrastrukturen i fylket, for innbyggere og næringsliv. De ønsker derfor å få innspill til sine strategiske disposisjoner, mål og vurderinger i denne høringen på RTP 2018-2029. For det er på et strategisk og overordnede nivået en regional transportplan (RTP) skal være. Planen skal angi retningene for hvor vi ønsker å ta samferdselsatsingen inn i fremtiden. Handlingsprogrammet for fylkesveg 2018-21 ferdigstilles i løpet av i år og handlingsprogram for kollektivtransport 2016-2019 ble behandlet i 2016. Disse planene vil da i sum vise både de overordnede prioriteringen (RTP) og de konkrete fylkeskommunale prioriteringene (HP).

De ber spesielt om innspill knyttet til investeringsstrategier, hhv utbedring og vedlikehold, og strategi for videreføring av store låneopptak med rentekompensasjonsordning. Se vedlegg investeringsstrategi vedlegg 3.

## Vurdering

Kommunen har gjennomgått planen og den gir en helhetlig oversikt over ansvarsforholdet og utfordringene som ligger innen samferdsel i Troms.

Nordreisa kommune savner noen punkter og ønsker en sterkere framheving av andre punkter.

Under punktet status for veglysene langs fylkesvegene står dette:

*Det er behov for en gjennomgang av status på veglysene langs fylkesvegnettet. Standarden på lysanleggene er svært varierende, og det er forskjellige eiere til anleggene. Mange veglys eies og driftes av kommuner, etter avtale der kommunene fikk tilskudd for å sette opp veglys.*

*Hensikten med gjennomgangen er i tillegg til å få en samlet oversikt, og vurdere hvordan dette skal håndteres.*

Det har i flere år vært jobbet med denne gjennomgangen uten at den er blitt ferdigstilt. Uten ferdigstilling av dette arbeidet så blir det heller ingen avklaring. Nordreisa kommune mener at ansvaret for veglysene langs fylkesvegnettet ligger hos fylkeskommunen og at fylkeskommunen i Troms så snart som mulig må ta dette ansvaret, på samme måte som andre fylker.

Nordreisa kommune mener derfor at dette arbeidet må prioriteres fra fylkeskommunens side.

I kapitel 7 byutfordringer er det tatt med Tromsø, Harstad og Finnsnes Midt Troms. Nord Troms er ikke nevnt. I kap 3 er Storslett nevnt under senterstruktur. Nordreisa kommune jobber med ny reguleringsplan for Storslett sentrum og stedsutviklingsprosjekt som berører kryss E6 og Fv 865. Denne fornyingen av Storslett sentrum er avhengig av omlegging av dette krysset. Dette faktum må tas inn i planen.

Under kapitel 6.2 status fylkesvegnettet savner Nordreisa kommune to strekninger i tabellen for skredfare. Det er Mettevollia i Oksfjord langs Fv 360 og Gjøvarden på Hamneidet langs Fv 866.

Mettevollia er med i interkommunalt samarbeid om skredvarsling og har ved flere anledninger vært stengt de siste åra. Ved stenging ved Gjøvarden finnes det ingen omkjøringsveg til Skjervøy. Gjøvarden var stengt siste gang januar 2016, da ble det satt inn båttransport.

#### Sørkjosen lufthavn

For Nordreisa kommune er Sørkjosen lufthavn svært viktig. Som statistikken viser så har trafikken økt med 8,7 %. For Nordreisa kommune er det viktig å utvikle tilbudet og forbedre regulariteten. Ved siste anbudsrunde som startet i april 2017, var det en lang kamp med Staten for å få beholde det rutetilbudet som var tidligere, og som er tilpasset næringslivet og private i Nord Troms.

*I kap 10.5 innspill til NTP 2018-29 står det at Fylkene i nord står samlet om en «fra kyst til marked- strategi» som i større grad ser helheten i transportkorridorene. En nordområdesatsing bør konkretiseres med helhetlig korridorsatsing og fokus på fremkommelighet. Det vil være viktig å prioritere prosjekter som binder regioner sammen og sikrer utvikling av effektive transportkorridorer mot nasjonale og internasjonale markeder.*

Nordreisa kommune støtter dette, men vil samtidig påpeke at det også er mange og lange fylkesveger i innlandet i Troms som ikke kommer innunder denne strategien. Fv865 i Reisadalen er et eksempel på det. Det er derfor viktig at den samlede bevilgningen til fylkesvegene i NTP økes slik at etterslepet på vedlikehold tas inn.

## Vedlegg 3: Investeringsstrategier - Fylkesveg

### 1. utfordringer – økonomiske rammer for fylkesveg

Det tas utgangspunkt i budsjett 2017 og forutsetninger for budsjett 2018/økonomiplan 2018-2021 som legges fram for Fylkestinget juni 2017. I tillegg foreligger det endringer skissert i Nasjonal Transportplan (NTP) 2018-2029 og kommuneproposisjonen for 2018.

Den nye fordelingsnøkkelen for rammetilskudd til årlig drift av ferge- og båtruter medfører en netto reduksjon av rammen til Troms med 15,3 mill kr.

På grunn av endringene i inntektssystemet for fylkeskommunene skal samferdselsrammen i Troms reduseres slik at man i 2021 har en total ramme som er 52,5 mill lavere enn i 2017. Dette nedtrekket er foreløpig fordelt 50/50 mellom fylkesveg og kollektivtrafikk.

Dette vil ramme driftsbudsjettet. I forslaget til NTP 2018 – 2029 framgår det at den samlede rammen som fordeles til fylkeskommunene til innhenting av etterslep og oppfyllelse av tunnelsikkerhetsforskriften, reduseres fra 1 606 mill i 2017 til 1 300 mill per år i perioden 2018 – 2021. Dette medfører en beregnet reduksjon i driftsrammen for Troms sin del på om lag 32 mill kr. Reduksjonen tas i sin helhet innenfor rammen til innhenting av etterslep/fornyng.

På grunn av store låneopptak for investering på fylkesvegnett, vil kapitalutgiftene øke betydelig utover i neste planperiode:

(1000 kr, 2017)	2017	2018	2019	2020	2021	2025
Fylkesveg	586 135	530 669	512 116	488 093	467 912	454 084
Kapitalutgifter	35 722	51 943	61 546	81 069	96 000	109 828

Basert på investeringsprogrammet for perioden 2017-2020, slik dette framgår av fylkeskommunens økonomiplan for perioden, vil fylkeskommunens kapitalutgifter øke fra ca 35,7 mill i 2017, til ca. 96 mill i 2021 og nesten 110 mill kr i 2025.

### 2. Strategisk grep:

Det skisseres derfor opp to alternative investeringsstrategier, for å kunne håndtere de økonomiske utfordringene:

#### **Anbefalt strategi – strategi for utbedring og vedlikehold:**

Konsekvensen av gjeldende investeringsnivå er at en stadig større andel av midler til vegvedlikehold benyttes til kapitalutgifter, og medfører at rammen til dekkelegging er borte innen 2020. Strategien skal sikre at Troms fylkeskommune opprettholder midler til vedlikehold på lang sikt, samtidig som den ivaretar investeringsbehov knyttet til standardkrav, avtaler, lov og regelverk, punktutbedring, skredsikring og tiltak for å hindre vegbrudd.

Tunnelutbedring prioriteres og følger nivå for tildelt ramme for fornyng av fylkesveg og følger iht. til følgende kategorisering:

Utbedring og tiltak prioriteres ut fra behov på

- Høytrafikkerte fylkesveger, vedlikehold og opprettholdelse av standard prioriteres,



- «Fra kyst til markedstrategi», der punktutbedring og vedlikehold fokuseres på viktige strekninger for næringstransport.
- Etter at påbegynte og kontraktfestete prosjekt er ferdigstilt, begrenses investeringstiltak til å oppfylle standardkrav, lov- og forskriftfestete behov, bompengepakker (avtaler), samt trafiksikkerhet og akutte tiltak for å hindre vegbrudd, samt skredsikring.
- Strategien vil innrettes for å stanse forfallet på fylkesveg.
- Ved eventuell økning av økonomisk ramme kan investering prioriteres etter følgende liste:
  - Punktutbedring for næringstransport og beredskap
  - Utbedring bru og tunnel
  - Mindre tiltak for kollektivtransport, gang og sykkel

Strategien medfører at kapitalkostnader ikke økes i særlig grad utover allerede vedtatt nivå, og setter visse begrensninger for nye investeringer. Det vil heller ikke mulig å gjennomføre alle tiltakene for tunnelsikkerhet innen fristen i 2025, gitt dagens nivå for overføring fra staten.

### **Strategi – videreføre bruk av rentekompensasjonsordningen for fylkesveg:**

I en alternativ strategi legges det opp til en optimal bruk av rentekompensasjonsordningen. Dette vil gi et større handlingsrom for investering og oppfylging av forskrift for tunnelsikkerhet på fylkesveg i planperioden. En større andel investeringsmidler kan benyttes for tiltak prioritert etter «Fra kyst til marked strategi». Strategien har følgende forutsetninger:

- Videreføre optimale låneopptak for investeringer gjennom rentekompensasjonsordningen.
- Investeringstiltak må prioriteres for:
  - Ferdigstille påbegynte prosjekt og prosjekt med inngått kontrakt
  - Oppfylle forskrift for tunnelsikkerhet på fylkesveg innen fristen på 2025.
  - Oppfylle avtaler gjennom bypakke for Harstad og Tromsø
  - Punktutbedring for beredskap og næringstransport, samt bru og tunnel.
  - Mindre tiltak for kollektivtransport, gang og sykkel

Denne strategien vil medføre at kostnadene til kapitalutgifter raskt tar mesteparten av dagens ramme til dekkelegging og vedlikehold. Forfallet vil øke i raskere tempo, og på sikt må en større andel av investeringsrammen benyttes på å utbedre for å hindre vegbrudd, bru og tunnelvedlikehold. Gitt dagens ramme vil det ikke være midler for dekkelegging etter 2021, da det må brukes til kapitalutgifter.

I og med at rentekompensasjonslånene beregnes med 5 års avdragsfrihet og deretter betales ned over 15 år, er man ennå ikke begynt å betale ned på lånene tatt opp i perioden 2013-2016. Disse avdragene er regnet inn i kapitalkostnaden som framgår av økonomiplan 2017-2020. Nye rentekompensasjonslån som tas opp etter 2017, vil belaste driftsrammen til samferdsel med avdrag fra 2022 og videre utover i perioden.



## Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
13/17	Nordreisa næringsutvalg	28.08.2017

### Representasjon utvalgsmedlemmer næringsarenaer

#### Rådmannens innstilling

- Næringsutvalget deltar på følgende regionale og nasjonale arenaer det neste året:
  - Tromskonferansen (Oktober/November 2017).
  - Norsk Opplevelseskonferanse (Oktober/November 2017).
  - Næringslivsdagen Nord (Oktober 2017).
  - Nord i Sør 2018 (Januar 2018)
- Der det ikke dekkes av arbeidsgiver, vil kostnader tilknyttet deltakelse, reise og opphold dekkes av Kommunalt Næringsfond (kommunale midler, aksjeutbytte).
- Utvalgsmedlemmene sørger selv for påmelding, reservasjon av reise og opphold etc.
- Reiseregning leveres Næringsutvikler, dokumentasjon av alle kostnader i form av kvitteringer etc. må foreligge.

#### Saksopplysninger

Det ble i møte i Næringsutvalget våren 2017 bedt om en gjennomgang av hvilke regionale og nasjonale næringsarenaer medlemmer i Næringsutvalget bør vurdere deltakelse på. Deltakelse på møteplassene som følger under, kan bidra til nettverksbygging, faglig påfyll og økt kunnskap på relevante fagområder, faktorer som vil styrke arbeidet innen næringsutvikling i Nordreisa kommune.

### **Tromskonferansen**

Tid: Oktober/November 2017

Sted: Tromsø

Arrangør: Troms Fylkeskommune

Tromskonferansen er en arena for nettverksbygging og dialog innen næringsutvikling i Troms fylke. Målet med Tromskonferansen er å skape en møteplass for kommunene og fylkeskommunen, informasjonsdeling mellom kommunene og fylkeskommunen, og å gi inspirasjon til deltakerne.

### **Norsk Opplevelseskonferanse**

Tid: 31. Oktober – 02. November 2017

Sted: Svolvær

Arrangør: Innovative Opplevelser, Nordland fylkeskommune, Innovasjon Norge, NHO Reiseliv, NordNorsk Reiseliv, forskningsprogrammet Opplevelser i Nord og ATTA (Adventure Travel Trade Association).

Hjemmeside: <http://norskopplevelseskonferanse.no/Norskopplevelseskonferanse>

Konferanse er en viktig møteplass for alle som driver med og er opptatt av opplevelsesbasert reiseliv i Norge.

### **Næringslivsdagen Nord**

Tid: 31. Oktober 2017

Sted: Tromsø

Hjemmeside: <http://nldnord.no/>

Næringslivsdagen Nord er en årlig næringslivskonferanse arrangert av næringslivet i Tromsø, for næringslivet i Nord-Norge. Konferansen skal være en arena som bidrar til å inspirere og hedre nordnorske vekstbedrifter, samt være en motor for et engasjert og delingsorientert næringsliv i regionen. Konferansen består av et faglig seminar på dagtid, og festmiddag med prisutdeling på kvelden. Formålet med seminaret er faglig påfyll og inspirasjon, mens kveldsarrangementet fokuserer på møteplassen og suksesshistorier fra nordnorsk næringsliv.

## **Nord i Sør**

Tid: Januar 2018

Sted: Oslo

Arrangør: NHO Reiseliv

Hjemmeside: <http://www.reiselivinord.no/>

Nord i Sør” er møteplassen for nordnorsk reiseliv, bedrifter, organisasjoner, kjedekontor, lokale og sentrale politikere, hvor Nord-Norges fremtid blir debattert. Innlegg og debatt under Nord i Sør skal stake ut kursen for en næring i vekst og sette aktuelle tema på dagsorden. Konferansen skal sikre at reiselivet i Nord-Norge tar del i veksten nordområdene står foran i de kommende år. Nord i Sør har etablert seg som en konferanse med faglig høy kvalitet og er en stor suksess med lang venteliste hvert år. Deltagerne har bestått av omtrent halvparten næring og halvparten politikere, med blant annet svært stor oppslutning fra våre nordnorske stortingspolitikere.

## **Vurdering**

Deltakelse på relevante arenaer, der næringsliv, politikere og offentlige myndigheter møtes, gir faglig påfyll, noe som vil øke kunnskap og kompetanse innad i Næringsutvalget. I tillegg bidrar det sosiale samværet på slike arenaer til viktig nettverksbygging. Deltakelse på de nevnte arenaer over vil kunne styrke arbeidet med næringsutvikling i Nordreisa kommune.





## Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
14/17	Nordreisa næringsutvalg	28.08.2017

### Henstilling om fartsreduksjon i Storslett sentrum

#### Rådmannens innstilling

- Nordreisa kommune ber Statens Vegvesen iverksette trafikksikkerhetstiltak i Storslett sentrum i form av fartsreduksjon for bilister.
- Nordreisa kommune ber Statens Vegvesen forsterke effekten av fartsreduksjon gjennom sentrumsområdene, ved å benytte andre fysiske fartsdempende tiltak i tillegg, som markering av endepunktene på strekningen, ombygging av kryss, opphøyde områder i gangfelt eller kjørebane, vegetasjon, belysning og/eller beleggsifte, jf. *Håndbok N100 Veg og gateutforming*.

#### Saksopplysninger

Høy fart på biltrafikken gjennom byer og tettbygde strøk skaper høy ulykkesrisiko. Når farten overstiger 30 km/t øker også sannsynligheten dramatisk for at fotgjengere mister livet etter en påkjørsel. Høy fart gir i tillegg stor grad av opplevd utrygghet, særlig for fotgjengere og syklister.

I h.h.t. statistikkene skjer de alvorligste ulykker langs hovedveier som E6, riks- og fylkeskommunale veier. Flere ulykker og nesten-ulykker de senere årene viser at bilister og myke trafikanter langs E6 i Storslett sentrum har store utfordringer, og det bør gjøres grep for å forbedre trafikksikkerheten i dette området.

En reduksjon av fartsgrensen har som hovedformål å redusere ulykkesrisikoen, og å minske ulykkenes alvorlighetsgrad. Fartsreduksjon fører også til en reduksjon av utrygghet blant gående og syklister, og man øker muligheten for positiv samhandling mellom trafikanter gjennom visuell kommunikasjon. Dette vil også kunne føre til en økning av personer som sykler og går, og er et viktig bidrag til bedre folkehelse.

### **Miljøgate**

For fartsgrenser lavere enn 50 km/t er det i mange tilfelle nødvendig med fysiske fartsdempende tiltak i tillegg. Tiltaket «Miljøgate» er iverksatt på en rekke vegstrekninger nasjonalt og internasjonalt. Miljøgater innebærer en stedstilpasset ombygging av eksisterende hovedgate, og har i utgangspunktet ikke til hensikt å begrense trafikkmengden på hovedgaten. Miljøgater er ment å kunne erstatte omkjøringsveg på de mange stedene hvor det er en liten andel gjennomgangstrafikk. Der det bygges omkjøringsveg, vil det vanligvis være ønskelig å bygge om den gamle hovedgaten til miljøgate for å gjøre den bedre egnet for den gjenværende lokaltrafikken. Miljøgater kan også brukes som et midlertidig tiltak i påvente av en omkjøringsveg.

Tiltakene som inngår i en miljøgate kan blant annet være markering av endepunktene på strekningen, smalere kjørebane og bredere fortau, ombygging av kryss, opphøyde områder i gangfelt eller kjørebane, vegetasjon, belysning, beleggsifte og kunstnerisk utsmykning.

### **Vurdering**

En bedring av trafikksikkerheten langs E6 i Storslett sentrum berører andre ansvarsområder og budsjettposter enn det kommunen besitter. Kommunen må derfor sørge for å øke trykket mot ansvarlige myndigheter for større bevilgninger og fokus på trafikksikkerhetsarbeid.

Som utvalg med ansvar for området «samferdsel», bør Næringsutvalget be Statens Vegvesen om iverksettelse av trafikksikkerhetstiltak i Storslett sentrum. Fartsgrensen i sentrumsområdene på Storslett bør reduseres fra 50 km/t som det er pr i dag, både for å redusere ulykkesrisikoen og minske ulykkenes alvorlighetsgrad, i tillegg til å redusere følelsen av utrygghet for våre myke trafikanter.

Effekten av fartsreduksjon gjennom sentrumsområdene bør videre styrkes ved bruk av ytterligere fysiske tiltak, som markering av endepunktene på strekningen, ombygging av kryss, opphøyde områder i gangfelt eller kjørebane, vegetasjon, belysning og beleggsifte, ref. «Miljøgate», jf. *Håndbok N100 Veg og gateutforming*.

# Miljøgate 2014

En statusrapport

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 346



Trine Bølviken

**Tittel**

Miljøgater 2014

**Undertittel**

A status raport

**Forfatter**

Trine Bølviken

**Avdeling**

Trafikksikkerhet, miljø- og  
teknologiavdelingen

**Seksjon**

Miljø

**Prosjektnummer**

202996

**Rapportnummer**

Nr. 346

**Prosjektleder**

Maja Cimmerbeck

**Godkjent av**

Sidsel Kålås

**Emneord**

Miljøgater, stedsutvikling, gateutforming,  
begrepsforståelse

**Sammendrag**

En innsamling og sammenlikning av erfaringer om miljøgater har ikke blitt publisert siden Vegdirektoratets rapport «Fra riksveg til gate – erfaringer fra 16 miljøgater» i 2003. Denne rapporten bygger videre på 2003-rapporten, og har tre hovedmål:

- å diskutere begrepet "miljøgate"
- å danne et bilde av miljøgater i dag
- å inspirere til god utforming av fremtidige miljøgater

**Title**

Miljøgater 2014

**Subtitle**

A status raport

**Author**

Trine Bølviken

**Department**

Traffic Safety, Environment and Technology  
Department

**Section**

Miljø

**Project number**

202996

**Report number**

No. 346

**Project manager**

Maja Cimmerbeck

**Approved by**

Sidsel Kålås

**Key words**

City planning

**Summary**

A collection and comparison of experiences on city streets (miljøgate) have not been published since the report «Fra riksveg til gate – erfaringer fra 16 miljøgater» in 2003. This report builds on the 2003 report and has three main objectives:

- To discuss the term "miljøgate"
- To form an image of miljøgater today
- To inspire good design of future projects



# MILJØGATER 2014

- EN STATUSRAPPORT

## FORORD:

Miljøgater 2014 – en statusrapport, gir en evaluering av seks miljøgateprosjekter.

Veksten i tettsteder er en utfordring som vil kreve et tverretattlig samarbeid om fysisk utforming av menneskenes omgivelser. Omgivelsene må fremstå som attraktive og funksjonelle først og fremst for gående, syklende og kollektivreisende og dermed bidra til bedret folkehelse, i tillegg til å være gode møteplasser.

Ønsket er å skape steder der vi har lyst til å være og transportanlegg vi har lyst til å bruke og gir gode rammer for en attraktiv og bærekraftig utvikling i tettstedet.

Erfaringene fra miljøgateprosjektene i de seks tettstedene: Harran, Grong, Melhus, Sokna, Strømmen og Vollen, gir verdifulle innspill for hvordan Statens vegvesen skal ivareta sitt sektoransvar og bidra til en ønsket tettstedsutvikling.

Rapporten er utarbeidet av Trine Bølviken, student ved Arkitekthøyskolen i Oslo.

Oslo desember 2014

Sidsel Kålås,  
Avdelingsdirektør Miljøseksjonen,  
Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen,  
Statens vegvesen, Vegdirektoratet.

# INNHold

<b>INTRODUKSJON</b>	4
<b>DEL 1: HVA ER EN MILJØGATE?</b>	6
Definisjonsproblem	8
Historisk bakgrunn	8
Virkeområde	10
Problemstillinger	13
<b>DEL 2: EVALUERING AV SEKS MILJØGATER</b>	16
“Miljøprioritert gjennomkjøring”	18
Miljøgate Vollen (2007)	20
Miljøgate Harran (2013)	30
Miljøgate Sokna (2014)	40
Oppsummering	50
“Tiltak på avlastet veg”	52
Miljøgate Grong (2007)	54
Miljøgate Strømmen (2010)	64
Miljøgate Melhus (2010)	74
Oppsummering	84
<b>DEL 3: AVSLUTNING</b>	86
Oppsummering av prosjekter	88
Diskusjon: begrepsforståelse	92
Viktige observasjoner	94
Konklusjon: miljøgater i 2014	95
Veien videre	96
<b>VEDLEGG</b>	97
Oversikt miljøgater	98
Kilder	102

## INTRODUKSJON

En innsamling og sammenlikning av erfaringer om miljøgater har ikke blitt publisert siden Vegdirektoratets rapport «Fra riksveg til gate – erfaringer fra 16 miljøgater» i 2003. Denne rapporten bygger videre på 2003-rapporten, og har tre hovedmål:

- å diskutere begrepet “miljøgate”
- å danne et bilde av miljøgater i dag
- å inspirere til god utforming av fremtidige miljøgater

«Miljøgate» har blitt et vidt begrep som tolkes og brukes på ulike måter. Rapporten følger begrepet fra dets begynnelse til i dag og diskuterer bruken av begrepet gjennom referanseprosjekter. Hva er egentlig en miljøgate? Når er det riktig å bruke begrepet? Hva skiller for eksempel en miljøgate fra en gate?

Etter 11 år er det igjen behov for å få en oversikt over utbygging av miljøgater. I hvilket omfang og hvordan bygges miljøgater i dag? Har det skjedd noen endringer i metodikk eller tankesett siden “Fra riksveg til gate” ble publisert i 2003?

Rapporten er ment til å fungere som inspirasjon og erfaringsgrunnlag for fremtidig utbyggere av miljøgater. I hvilke sammenhenger er det riktig å velge miljøgate? Hvordan oppnå god utforming i en miljøgate? Hvilke forutsetninger er med på å påvirke resultatet?

## UTVALGTE MILJØGATER

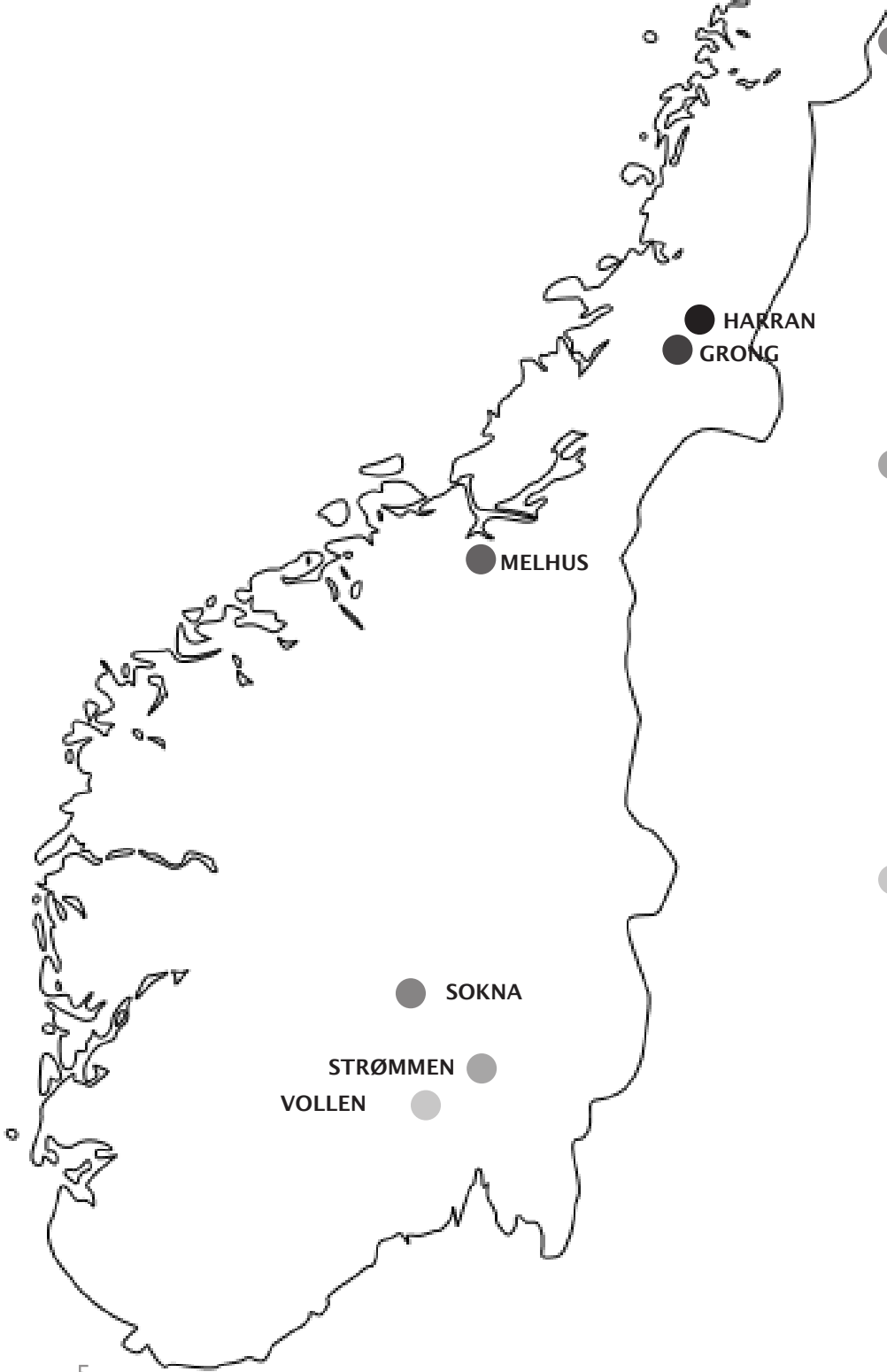
Seks miljøgateprosjekter ferdigstilt i perioden 2007-2014 er evaluert. Av hensyn til begrenset tidsperiode for prosjektet er rapporten begrenset geografisk til region øst og region midt. Det er gjort et unntak med miljøgata på Sokna (region sør), som er tatt med fordi det er et nytt og aktuelt prosjekt (åpnet 27. juni 2014).

Det er valgt ut prosjekter med variasjon innen kontekst, størrelse og tiltak. Prosjektene er delt inn i to hovedtyper: gjennomkjøring (tiltak på hovedveg gjennom et tettsted) og omkjøring (tiltak på avlastet veg etter omkjøringsveg er bygget).

Evalueringen av prosjektene bygger på en sammenlikning mellom før- og etter-situasjon. Hva var utfordringene på stedet, hvorfor ble miljøgate valgt som løsning og hvilke forutsetninger har påvirket prosjektet? I hvilken grad og på hvilken måte har situasjonen forbedret seg og hvordan er dette løst arkitektonisk? Kan man spore noen ringvirkninger i etterkant av prosjektet?

Evalueringene av prosjektene bygger på observasjoner gjort på stedet, samt dokumenter fra prosjekterings- og byggefase og samtaler med folk som var involvert i prosessen.





# 1 HVA ER EN MILJØGATE?

- DEFINISJON
- HISTORISK BAKGRUNN
- VIRKEOMRÅDE
- PROBLEMSTILLINGER

***«Begrepet miljøgate blir som regel brukt om hovedveger gjennom mindre tettsteder som på en kortere strekning blir bygget om til en gate.»***

(Håndbok N100 Veg og gateutforming 2013, s.31)

## ET DEFINISJONSPROBLEM

«Begrepet miljøgate blir som regel brukt om hovedveger gjennom mindre tettsteder som på en kortere strekning blir bygget om til en gate.» (Håndbok N100 Veg og gateutforming 2013, s.31)

Slik definerer Vegdirektoratets seneste utgave av *Håndbok N100 Veg og gateutforming* en "miljøgate". Definisjonen kan virke presis i teorien, men det er likevel uenighet knyttet til begrepsbruken i praksis. På hvilken måte er man uenig og hva er årsaken til dette? For å få en forståelse av hva en miljøgate er og definisjonsproblemet knyttet til begrepet er det nødvendig å se nærmere på den historiske bakgrunnen (hvordan og hvorfor oppstod miljøgater?) og miljøgaters virkeområde (stedsutvikling og utforming).

## HISTORISK UTVIKLING

### «MILJØPRIORITERT GJENNOMKJØRING»

Konseptet «miljøgate» vokste frem som en reaksjon på vegutbyggingen som fulgte etter frigjøringen av bilsalget i 1960, da norske planleggere tok utgangspunkt i separering og prioritering av bilframkommelighet for å løse den forventede trafikkveksten. Gata ble neglisjert og det oppstod en konflikt mellom biltrafikk og det offentlig rom med uønsket barrierevirkning. Fra 70-tallet begynte man å overveie tøffere fartsdempende tiltak på nasjonale gjennomfartsveger. Sidsel Sandlien fra Statens Vegvesen utarbeidet tre strategier for gjennomkjøring: A - omkjøring, B - gjennomkjøring på bilens premisser, C - gjennomkjøring på stedets premisser, hvorav den siste likner på det som senere ble kalt «miljøgate».

Det var Plandirektør Sven Anton Holmsen som innførte betegnelsen «miljøprioritert gjennomkjøring» i Norge. I Danmark ble liknende prosjekter kalt «miljø-prioritert gjennomfart», og i 1990 reiste ansatte i Vegdirektoratet for å studere disse. Prosjektene ble ofte bygget som midlertidige tiltak, i påvente av en omkjøringsveg, men mange fungerer fortsatt. I Norge ble begrepet «miljøprioritert gjennomkjøring» (MPG) etterhvert erstattet av «miljøgate».



## «MILJØGATEPROSJEKTET»

På 1990-tallet ble Statens Vegvesens Miljøgateprosjekt (1991-96) lansert, med fem prøveprosjekt for miljøgater i henholdsvis Stryn, Hokksund, Rakkestad, Os og Batnfjordsøra. Prosjektene fokuserte på stedsutvikling med utgangspunkt i stedets identitet. Byen eller tettstedets fysiske og funksjonelle forutsetninger skulle være premiss for utforming av hovedtransportåren gjennom stedet, og begrepet «vegen forbinder steder – gaten er stedet» ble lansert.

I prosjektene i Stryn, Rakkestad, Os og Batnfjordsøra er en begrenset strekning av riksvegen bygget om til miljøgate for å dempe trafikken, mens i Hokksund er riksvegen avlastet for gjennomgangstrafikk og gjort om til lokalgate. Det sistnevnte utvider den opprinnelige definisjonen av begrepet miljøgate, og kombinerer Sandliens Strategi A og Strategi C, «omkjøring» og «gjennomkjøring på stedets premisser».

## «FRA RIKSVEG TIL GATE - ERFARINGER FRA 16 MILJØGATER» (2003)

Vegdirektoratets rapport «Fra riksveg til gate – erfaringer fra 16 miljøgater» (2003) evaluerte 16 eksempler på hovedveger gjennom tettsteder som er bygd om til miljøgater. Rapporten bygget videre på Vegdirektoratets prøveprosjekt. Ved å fremstille varierte prosjekter og problemstillinger tilknyttet miljøgater var hensikten å samle erfaringer og være til inspirasjon for fremtidige prosjekter.

Rapporten trakk frem de to vanligste grunnene til å bygge om en riksveg til miljøgate. Den ene, for å ha en trafikk situasjon og tettsted man kan leve med i påvente av en omkjøringsveg. I mange av disse tilfellene fungerer miljøgata så bra at omkjøringsveg er skrinlagt eller utsatt på ubestemt tid. Den andre er en opprustning til gate etter at omkjøringsveg er bygget. Her ser man at den utvidede betydningen av begrepet «miljøgate» har blitt gjeldende.



Rapporten "Fra riksveg til gate - erfaringer fra 16 miljøgater" utgitt av Vegdirektoratet i 2003.

## MILJØGATERS VIRKEOMRÅDE

En miljøgate er et komplekst prosjekt. Håndbok 100´s definisjon tydeliggjør at en miljøgate tar hensyn til omgivelsene på ulike skalaer:

- *Hovedvegen* - med nasjonal eller regional utstrekning. Hvordan er tettstedet forbundet med hovedvegnettet?
- *Tettstedet* - Hva er forholdet mellom miljøgata og tettstedet? Hvordan bidrar en miljøgate til stedsutvikling?
- *Den korte strekningen* / eller selve "miljøgata" - hvordan er miljøgata utformet på den menneskelige skala, ned til utformingen av benken man sitter på?

## STEDTSUTVIKLING

*«Begrepet stedsutvikling brukes som oftest som en felles betegnelse for tiltak for å forbedre det fysiske og sosiale miljøet og for å stimulere næringslivet».* («Fra riksveg til gate, s.155)

Stedsutvikling dreier seg om flerfoldige prosesser, og baserer seg på hvilke ringvirkninger miljøgata har på stedet. I evalueringen av prosjektene i "Fra riksveg til gate" var "ringvirkninger på stedet" et av temaene, og parametere for evaluering var:

- "bruken av stedet"
- "byggeskikkbevissthet"
- "omfang av nybygg / arealbruk"
- "næringsutvikling"
- "opprustning av tilgrensede områder"
- "vedlikehold"

Ringvirkninger er komplekst å fastslå og forutse, og ikke bare fordi det er mange kriterier. Hvor stort prosjektet er i forhold til stedet vil påvirke miljøgatas innflytelse. Prosjektets rammer vil også være avgjørende. Er miljøgata et isolert prosjekt begrenset til vegarealet eller del av en større stedsutviklingsstrategi?

Omkjøring eller gjennomkjøring er et grunnleggende spørsmål som vil ha ulike konsekvenser på ulike steder. Er stedet avhengig av «stoppeeffekt» ved gjennomkjøring? Eller vil stedet utvikles på en mer positiv måte hvis gjennomfartstrafikk fjernes? Som tidligere beskrevet kan «miljøprioritert gjennomkjøring» sees på som et lavkostnadstiltak i forhold til prosjekter som kombinerer miljøgate med omkjøringsveg. Et intervjuobjekt i forbindelse med evalueringen av miljøgata i Batnfjordsøra (2003-rapporten) utalte: "Vi hadde ikke fått til stedsutvikling her vi, uten (miljøgateprosjektet). ... Vi hadde ikke klart å avsette så mye penger til det." I evalueringen av et miljøgateprosjekt blir det derfor rel-

evant å spørre: hvor mye ressurser må til for å forbedre lokalmiljøet på stedet?

## UTFORMING

### Selvforklarende gateanlegg

En sentral forutsetning for miljøgater er å begrense bilens hastighet. Anbefalt fartsgrense for miljøgater ifølge Håndbok 100 er 30-40km/t. Dette har å gjøre med trafiksikkerhet. Begrenset kjørehastighet reduserer ulykkestallet og begrenser skadeomfang dersom en ulykke skulle inntreffe. I miljøgater er målet at fartsdemping av biltrafikken skal skje gjennom designstyrt trafikk. Gjennom logiske, lesbare og mest mulig selvforklarende gateanlegg er målet at utformingen av gata og dets enkeltelementer skal styre trafikantenes adferd. Oversiktighet er et viktig stikkord. I et ryddig og tydelig definert gatebilde vet hver trafikantgruppe sin plass og uønskede konflikter mellom trafikantgrupper forhindres. Dette er i motsetning til det nyere shared-space-prinsippet, der uoversiktighet brukes som grep for å senke farten. Målet er at ønsket adferd oppnås uten opplevelse av irritasjon og bidrar til et triveligere lokalmiljø. Trafikkflyt, uten for mange stopp, er derfor også et viktig element ved siden av fartsdemping.

Utformingen av miljøgater spiller på menneskets persepsjon, hvordan vi leser og reagerer på våre omgivelser. Arkitektonisk utforming brukes som virkemiddel for å skape et gatemiljø hvor bilistenes naturlige valg er å senke farten. Å senke farten er for eksempel en naturlig reaksjon på at kjørebane blir smalere. Anbefalt kjørebanebredde for miljøgater er 5,5-6,5 m, for å unngå å benytte andre, mindre naturlige fartsdempende elementer som fartshumper. Man kan også gjøre grep som gjør at kjørebanebredden virker smalere enn den i virkeligheten er, å spille på den optiske / visuelle bredden til forskjell fra den reelle kjørebanebredden som virkemiddel for å styre oppfattelse av hva som er egnet hastighet. Rennesteinsfelt av gatestein i flere rader i kjørebane og vegetasjon som rammer inn gatebildet er eksempler på virkemidler som kan brukes for å oppnå dette. Kantparkering og sidestilt sykkelfelt er eksempler som kan gi motsatt visuell effekt.

Håndbok N100 nevner flere konkrete tiltak og anbefalinger for utforming som skal bidra til et bedre gatemiljø. Fysiske elementer som belysning, gatemøbler, materialer av høy kvalitet og vegetasjonsbruk er med på å skape et mer innbydende miljø, og er med på å formidle til bilisten at dette er et område hvor mennesker, ikke bare biler, ferdes og oppholder seg.



Selvforklarende gateanlegg: gaten forandrer karakter i overgang mellom Ring 2 og St.Halvardsgate, ved Galgeberg i Oslo. (Foto: google)

## Gateutforming

En viktig hensikt med miljøgater er å styre trafikken på en mer forutsigbar måte, og dette oppnås gjerne ved å separere trafikantgruppene på separate soner. Dette er til forskjell fra konseptet "shared space", der ulike trafikantgrupper er blandet på det samme arealet i størst mulig grad. Likevel søkes mindre distanse mellom trafikantgruppene enn det som er standard i tradisjonell veg-utforming, med for eksempel vegrekkverk og fotgjengerunderganger. Som det kommer fram i definisjonen søker miljøgater en gateutforming.

I miljøgater er fortau anbefalt løsning for gående, men mer valgfritt for syklende (i kjørebanelen eller parallelt lokalvegnett). Møtet mellom trafikantgruppene begrenses til fotgjengeroverganger i plan, men søker likevel en bevissthet mellom trafikantgruppene slik at det skal føles naturlig og trygt å krysse gata. I miljøgater gjør fartsdempingen at ulike trafikantgrupper kan trives sammen og bilen oppleves i mindre grad som en trussel for myke trafikanter.

## Stedstilpasset utforming

Som beskrevet ovenfor innebærer konseptet miljøgate en del konkrete tiltak og anbefalinger for å dempe trafikken og øke trafikksikkerheten, og til dels kan disse grepene tallfestes. Likevel må hvert av disse punktene vurderes i hvert enkeltprosjekt med tanke på en overordnet utforming og komposisjon av gateanlegget. En miljøgate skal ikke fremstå som en sum av enkelttiltak, men med en helthetsutforming tilpasset stedet.

*«Målene med ombyggingen (miljøgater) er å ta mer hensyn til lokalmiljøet ved å bedre framkommeligheten for gående og syklende, bedre parkeringsforholdene, bedre trafikk-sikkerheten og bidra til et triveligere tettsted.»* (Håndbok N100s.31)

Bedring av lokalmiljøet er miljøgatas hovedmål, og hvert prosjekt tar utgangspunkt i det gitte stedet. Som tidligere beskrevet innebærer en miljøgate å "kjøre gjennom stedet på dets premisser". Med utgangspunkt i en stedsanalyse gjøres prioriteringer i hvert prosjekt, og utfordringen er å definere: Hva er stedets identitet eller kvalitet? Og videre: hvordan manifesteres dette fysisk? Resultatet er derfor unikt i hvert tilfelle og ingen miljøgater er like.



## PROBLEMSTILLINGER

Rapporten vil videre ta opp noen viktige problemstillinger som er identifisert med tanke på miljøgater.

### PROBLEM 1: BEGREPSFORSTÅELSE

To viktige problemstillinger er identifisert i forhold til begrepsforståelse.

#### Problem 1A: Gjennomkjøring vs. omkjøring

Begrepet "miljøgate" brukes om prosjekter som tilsynelatende faller utenfor definisjonen. Håndbok N100s definisjon av miljøgate ligger nært opp mot begrepets opprinnelse, "miljøprioritert gjennomkjøring". Dette forutsetter at tiltak er utført på en hovedveg, som kan defineres som "en overordnet veg i et trafikkdifferensiert system" eller "største veg på en strekning". Men som kom frem i den historiske utviklingen av miljøgate ble begrepet etterhvert også brukt om tiltak på en veg som har blitt avlastet etter bygging av omkjøringsveg. Rapporten vil heretter skille mellom to hovedtyper prosjekter som betegnes som "miljøgate" ("miljøprioritert gjennomkjøring" og "tiltak på avlastet veg").

Den første typen, "gjennomkjøring", tar sikte på "å kjøre gjennom stedet på dets premisser". Miljøgate-begrepet knyttes til hovedvegnettet. Hovedvegen er beholdt gjennom stedet og bygget om til gate på en begrenset strekning. Det er ikke et mål å begrense trafikkmengden, kun å dempe trafikken. Denne typen er et lavkostnadstiltak som i mange tilfeller fungerer som et alternativ til omkjøringsveg.

I tilfellet av den andre typen, "tiltak på avlastet veg", er det allerede bygget omkjøringsveg når miljøgata bygges. Vegen har blitt avlastet for gjennomfartstrafikk, og miljøgata blir et etteropprustningsprosjekt på den avlastede vegen. Her oppstår forvirring med tanke på definisjon. Håndboken sier at en miljøgate gjelder tiltak gjort på en hovedveg gjennom et tettsted, men kan en veg gjennom et tettsted fortsatt betegnes som en "hovedveg" etter at det er bygget omkjøringsveg? Ivaretar vegen fortsatt noe gjennomfartstrafikk? Eller har den blitt gjort om til en ren "lokalgate"?

Rapporten stiller spørsmål ved begrepsbruken av "miljøgate". Stemmer "type 2" overens med håndbokens definisjon av miljøgate? Et definisjonsspørsmål blir: Er tiltak på avlastet veg en miljøgate på lik linje med "miljøprioritert gjennomkjøring"? Hvis ikke, burde definisjonen utvides i henhold til begrepsbruken eller brukes begrepet feil?

### Problem 1B: Gate vs. miljøgate

Definisjonen av begrepet sier at en miljøgate er en veg som på en begrenset strekning blir bygget om til gate. I utforming av miljøgater søker man altså en ombygging fra veg-estetikk til gateestetikk. Hva er da forskjellen på en gate og en miljøgate?

Vegen, på sin side, er utformet med utgangspunkt i segregering og differensiering mellom trafikantgrupper. Høyere hastighet er derfor mulig. Vegen hører i utgangspunktet til utenfor tettbebyggelse, er lite styrt av bebyggelsens plassering og utforming, og forholder seg til landskapsterrenget. I gater, derimot, er trafikken blandet, med ulike brukergrupper og transporttyper. Gaten tilhører det offentlige rom og forholder seg til omkringliggende bebyggelse. Ofte er bebyggelsen samlet langsmed gata og danner vegger i gaterommet, og fasadene åpner seg opp mot gaterommet.

Som vi har sett ble miljøgate-begrepet lansert som en nødvendig reaksjon på planlegging basert på bilens premisser. Gateplanlegging var en selvfølgelighet før bilen, og i moderne tid har gateplanlegging igjen blitt allment akseptert – for oss er det en selvfølgelighet at gatenettet er formet for blandet trafikk. I lys av dette blir miljøgate-begrepet mer diffust og skillett mellom en miljøgate og en gate mer utflytende. Har begrepet fortsatt relevans? Hva skiller en miljøgate fra en gate? Når en miljøgate er et ombyggingsprosjekt fra veg til gate, blir begrepet tydeligere som en metodikk fremfor et resultat?

### PROBLEM 2: Å EVALUERE MILJØGATER

Ettersom miljøgatas hovedmål er å bedre lokalmiljøet gjennom en stedstilpasset utforming oppstår det en utfordring med tanke på å evaluere miljøgater. Hvert prosjekt tar utgangspunkt i det gitte stedet og gjør grep deretter. Det er derfor en utfordring å sammenlikne prosjekter med hverandre og å lage veiledninger som vil gjelde i alle tilfeller. Hvordan evaluere miljøgater?

#### Før og etter

En miljøgate er et ombyggingsprosjekt eller et transformasjonsprosjekt. En sammenlikning mellom før- og etter-situasjon er derfor uunngåelig. I hvilken grad har lokalmiljøet blitt forbedret? Hvordan er arkitektonisk utforming brukt som virkemiddel til å nå målet? Kanskje det ikke bør være et mål i seg selv at den arkitektoniske utformingen er synlig og dominerende kun ved å se på det endelige resultatet, men en vellykket miljøgate vurderes kanskje best utfra den grad lokalmiljøet har blitt forbedret i forhold til utgangspunktet og i forhold til stedets potensiale.



Typisk kjennetegn for landvegsutforming.



Typisk kjennetegn for gateutforming. (Kilde: HB100 Veg- og gateutforming.)

## DEL 2 - EVALUERING AV SEKS PROSJEKTER

Ut ifra problemstillingene som er presentert ovenfor vil Del 2 evaluere seks miljøgateprosjekter. Evalueringen av de seks utvalgte prosjektene innebærer:

- En praktisk vurdering: en sammenlikning mellom før - og etter-situasjon?
- En teoretisk vurdering: Hvordan passer prosjektet opp mot miljøgate-begrepet?

# 2 SEKS MILJØGATER

EVALUERING AV UTVALGTE MILJØGATE-  
PROSJEKTER INNDELTE ETTER:

- "MILJØPRIORITERT GJENNOMKJØRING"
- TILTAK PÅ AVLASTET VEG





## “MILJØPRIORITERT GJENNOMKJØRING”

De tre første evaluerte miljøgatene tar for seg prosjekter der hovedvegen er beholdt gjennom tettstedet:

- Rv. 165 Slemmestadveien, Vollen (Asker)
- E6, Harran (Grong, Nord-Trøndelag)
- Rv. 7 Hallingveien, Sokna (Ringerike, Buskerud)



● HARRAN

*«Å kjøre gjennom stedet på dets premisser»*

● SOKNA

VOLLEN ●

# MILJØGATE VOLLEN

## RV. 165 SLEMMESTADVEIEN

Rv. 165 er beholdt gjennom Vollen, men tilbakeført til sin opprinnelige trasé. Veggen er bygget om med hensyn til myke trafikanter og prosjektet inkluderer i tillegg tilstøtende arealer. Tilgjengeliggjøring og synliggjøring av stedets eksisterende kvaliteter og identitet har stått sterkt i prosjektet.





#### PROSJEKTFAKTA

Ferdigstilt	2007
Prosjektkostnader	40. mill. kr
ÅDT før	12.000
ÅDT etter	12.000
Fartsgrense før	50 km/t
Fartsgrense etter	40 km/t
Strekningenslengde	700 m
Bredde kjørebane	6,5 m



## KONTEKST

Tettstedet Vollen i Asker kommune, ligger ca. 20 km sør-vest for Oslo. Rv. 165 Slemmestadveien, som går gjennom sentrum, knytter Vollen til andre tettsteder langs vestsiden av Oslofjorden. Vollen har bussforbindelse til Oslo og Hurum, samt hurtigbåt til Oslo i sommerhalvåret. Slemmestadveien er i tillegg en viktig skolevei.

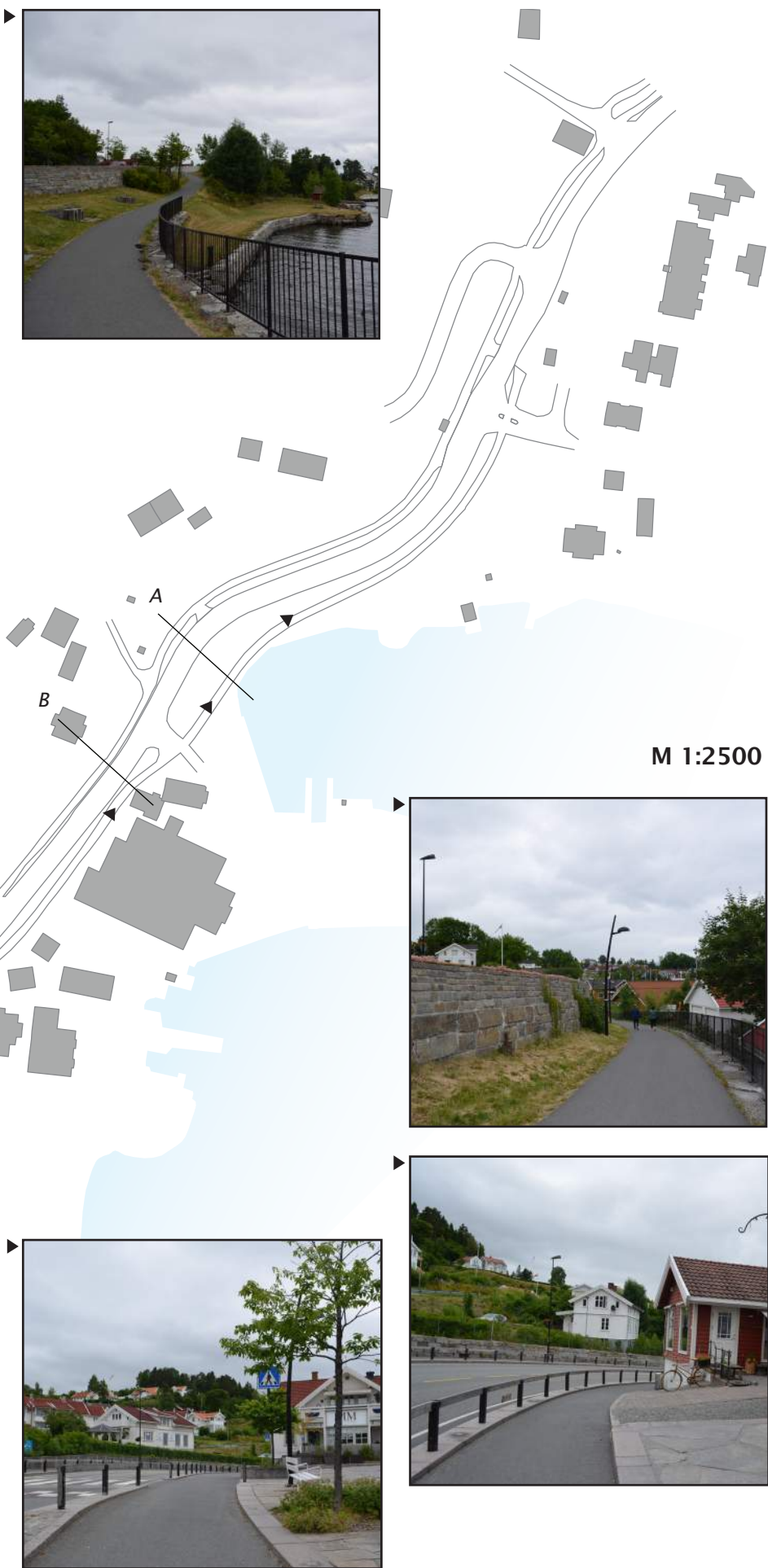
Tradisjonelt var Vollen et strand- og handelssted og et knutepunkt med sin forbindelse til Oslo. Da dampskip ble utdatert som transportmiddel stagnerte Vollen som knutepunkt og servicested og bilene tok over på Slemmestadveien. Tidlig på 1960-tallet ble de gamle båtbyggerkurene i Høibakbukta revet, og man rettet ut Slemmestadveien på fylling i bukta. I 1982 ble det regulert ny veg på tvers av Vollens historiske bebyggelse, men med den økende forståelsen for Vollens historiske og kulturelle verdi vedtok Asker kommune i 1990 at Vollen sentrum, med sin eldre trehusbebyggelse, er et bevaringsverdig bygningsmiljø.

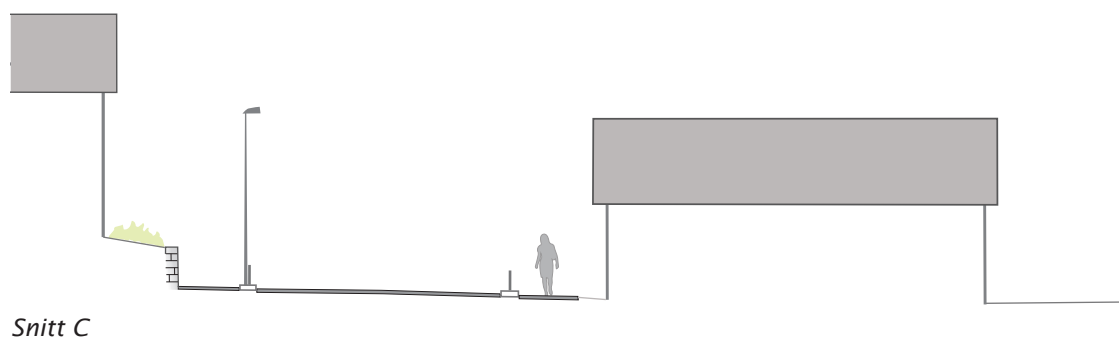
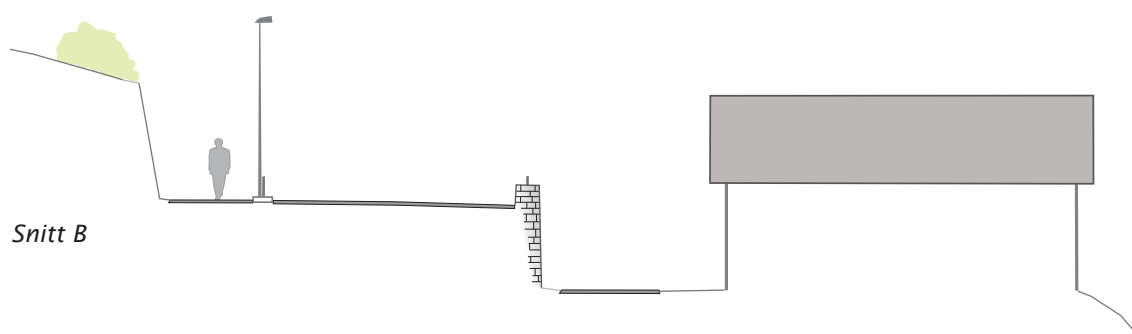
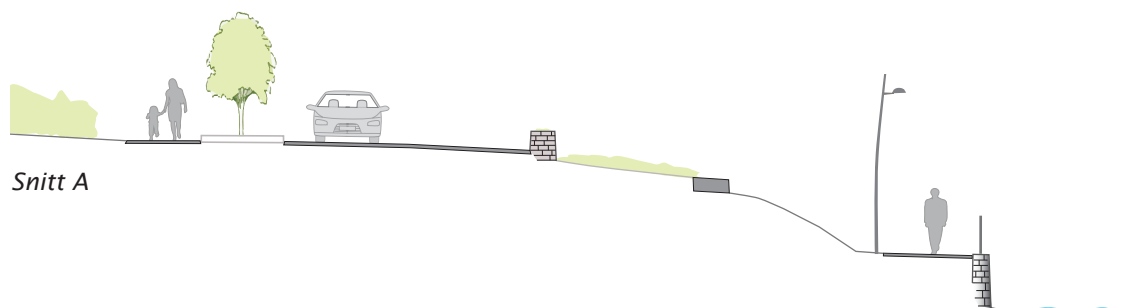
## FØR- SITUASJON

Økende biltrafikk gjennom 50 år forandret Slemmestadveiens karakter til en gjennomfartsåre for biler. Med tung trafikkbelastning fungerte vegen som en barriere og forurensningskilde for lokalmiljøet på Vollen, og framkommelighet for myke trafikanter var ikke ivaretatt. Folk oppfattet vegen som stedsfremmed og miljøfiendtlig. I tillegg var veganlegget sterkt nedslitt. Avlastende vegtraseer var vurdert, men fremtiden var uklar og eventuelt større ombyggingsprosjekt lå langt fram i tid.

## MÅL

Bak ombyggingsprosjektet lå en ambisjon om å gi vegen en utforming på stedets premisser og kvaliteter. Ved å bedre tilgjengeligheten til sjøen var ønsket å gi Vollen nye opplevelseskvaliteter. Et annet mål var å forbedre framkommelighet for gående og syklende gjennom oversiktlig og trafikksikker utforming langsmed og på tvers av vegen.





## OMBYGGING

Rv.165 er beholdt gjennom Vollen, men vegtraséen er tilbakeført til sine opprinnelige kurvaturer, slik den var fra 1800-tallet til ombyggingen på 1960-tallet. Med dette er kjørebanelen flyttet vekk fra bukta, noe som har gitt rom til en kyststi på utsiden av vegen. Myke trafikanter er ivaretatt med sammenhengende fortau og gang- sykkelveg på begge sider av kjørebanelen. I tillegg har torget og andre tilstøtende arealer blitt oppgradert.



## STEDETS OPPLERESKVALITETER

I miljøgata på Vollen er det lagt stor vekt på å tilgjengeliggjøre og synliggjøre kvaliteter i landskapet og den eksisterende bebyggelsen, noe som gir en rik opplevelsesverdi for både myke og harde trafikanter.

*KONTAKT MED VANNET – I utformingen av terrenget er veien lagt på natursteinsmurer, et plassbesparende tiltak som gir rom for kyststien på utsiden av riksvegen.*



1998



2014

*KONTAKT MED BEBYGGELSEN – Ferdelsårene for myke trafikanter er frigjort fra kjørebansens trasé, og tilrettelegger for opplevelse av det historiske bygningsmiljøet på en måte som ikke var mulig tidligere.*



1998



2014



1998

*OFFENTLIG ROM – Opparbeidelsen og tilgjengeliggjøringen av torget, tverrliggende gangveger og andre tilstøtende arealer gir kvaliteter til stedet i form av innbydende offentlig rom og løfter frem de gamle husene.*



2014

## ET KULTURHISTORISK MILJØ

Vollen er et kulturhistorisk miljø, og miljøgata forholder seg til stedets historiske opphav på ulike måter langsmed strekningen.





**VIDEREGØRING OG TILBAKEFØRING**

- Tilbakeføring av vegtraséen og videreføring av det historiske bygningsmiljøet, som nyere hus forholder seg til, gir et historisk rikt miljø. **STØYISOLERING** - Støyisolering i fasadene i flere av de gamle husene langs vegen er et viktig "usynlig" grep.

**MINNER** - Omrisset av de gamle båtbyggeriene i Høibakbukta, som ble revet i 1960-årene, er markert i terrenget.


**KONTRASTER** - Ny design, som belysning og rekkverk, er utført i et moderne formspråk og kontrasterer og fremhever det tradisjonelle miljøet.



**STEDSTILPASSET MATERIALVALG** - fortau og gang- og sykkelvei er enkelt utformet og asfaltert. Ressurser er prioritert på utvalgte elementer, som murene med Hardangerskifer, med varme fargetoner som passer til den naturlige bergarten i Vollen, kalkskifer.

## VEGESTETIKK

Selv om miljøgata ivaretar myke trafikanter på en trygg og til tider generøs måte, kan veien sies å ha et sterkere uttrykk vegestetisk enn gateestetisk. I forhold til de fleste andre miljøgateprosjekter presentert i denne rapporten er myke og harde trafikanter i større grad adskilt og til tider helt uten kontakt.

**FOTGJENGEROVERGANGER** - Myke trafikanter er ivaretatt med sammenhengende fortau og gang- sykkelvei på begge sider av riksveien, men uten hyppige muligheter, eller for den saks skyld behov, for å krysse. Innenfor miljøgatestrekningen er det bare et gangfelt i plan, det opphøyde gangfeltet i forbindelse med torget.



**FOTGJENGERUNDERGANG** - Eksisterende fotgjengerundergang er beholdt - et typisk eksempel på vegestetikk.

**VEGREKKVERK** - På store deler av strekningen er kjørebane og fortau / gang- og sykkelvei adskilt med lavt vegrekkverk i tre og stål. Argumentasjonen for bruk av vegrekkverk var at Slemmestadveien er høyt trafikkert og samtidig en viktig skolevei.



**NATURSTEINSMUR** - På deler av strekket er myke og harde trafikanter adskilt med natursteinsmur av varierende høyde og dekket med sedum på toppen. Muren fungerer den som et støydempende tiltak på hjulstøy. Til dels fungerer muren som terrengformer, og der høydeforskjellen mellom kjørebane og gangvei er stor, kan man bevege seg mellom uanfektet av biltrafikken.



**GUL OPPMERKING I KJØREBANEN** - typisk for landevegsutforming.



## SAMLET VURDERING

Slemmestadveien er beholdt som riksveg og fungerer fortsatt som bindeledd mellom tettstedene langs vestsiden av Oslofjorden. Prosjektet passer innunder den opprinnelige definisjonen av miljøgate, «miljøprioritert gjennomkjøring».

Likevel har miljøgata på Vollen til tider en tydeligere veg-estetisk utforming enn gateestetisk. Gul midtstripe og vegrekkverk er elementer som har umiddelbare assosiasjoner til landevegsutforming. Man kan stille spørsmål ved de veg-estetiske elementene, som prosjektet ikke kunne kommet unna med hadde det ikke vært for at kurvaturen på vegen i seg selv er med på å dempe hastigheten. Kunne bruk av fartsdempende tiltak og optisk innsnevrende virkemidler vært mer gjennomført? Det er i tillegg langt mellom fotgjengeroverganger i plan, men på grunn av bebyggelsens struktur er ikke dette et problem. Myke trafikanter er godt ivaretatt, men man kan likevel diskutere: er dette en gate?

# MILJØGATE HARRAN

## EUROPAVEG 6

Etter store diskusjoner ble det besluttet å beholde E6 gjennom Harran sentrum. Prosjektet har hatt begrensede økonomiske midler samtidig som miljøgatestrekningen er lang. Det er valgt en enkel utforming av gata, men med prioritering av ressurser på bestemte steder for å oppnå variasjon langs den rette strekningen.



#### PROSJEKTFAKTA

Ferdigstilt	2013
Prosjektkostnader	23. mill. kr
ADT før	2.300
ADT etter	2.100
Fartsgrense før	40 / 60 km/t
Fartsgrense etter	40 / 50 km/t
Strekningenslengde	1125 m
Bredde kjørebane	6,5 m

## KONTEKST

Harran er et tettsted i Grong kommune, rundt 15 km nord for Grong sentrum. E6 passerer gjennom sentrum og er en del av stamvegkorridoren mellom Sør- og Nord-Norge samtidig som den binder sammen naboregioner. Harran sentrum strekker seg fra Harran camping i sør til skolekrysset i nord, med handelssentrum begrenset til Harran Kro, Coop og bensinstasjonen. Harran er kjennetegnet av spredt bebyggelse, og flere sideveger knytter bebyggelsen til E6. E6 gjennom Harran domineres av tungtrafikk (22-24%). Andelen myke trafikanter er forholdsvis lav, men vegen har likevel en viktig funksjon som skole- og arbeidsveg. Det er gjerne mer trafikk om sommeren (bilturister, turistbusser og hyttetraffic).

I forbindelse med ombygging av E6 fra Nedre Fiskumfoss til Nes, som innebærer ny bru over Namsen nord for Harran sentrum og ny gang- og sykkelveg fra nedre Fiskumfoss til Harran sentrum, ble spørsmålet om E6 skulle legges i ny trasé utenfor Harran sentrum diskutert. Beboerne på Harran har vært delt i dette spørsmålet. Noen har ment at E6 må beholdes gjennom sentrum av hensyn til næring (kroa, Coop, bensinstasjonen), mens andre beboere har uttrykt ønske om at E6 flyttes, særlig pga. støy. Konklusjonen ble at E6 beholdes gjennom sentrum (av flere grunner: hensyn til landbruk, vanskelig grunn og dyrt å bygge ny veg og hensyn til lokal næring), men opparbeides som miljøgate.

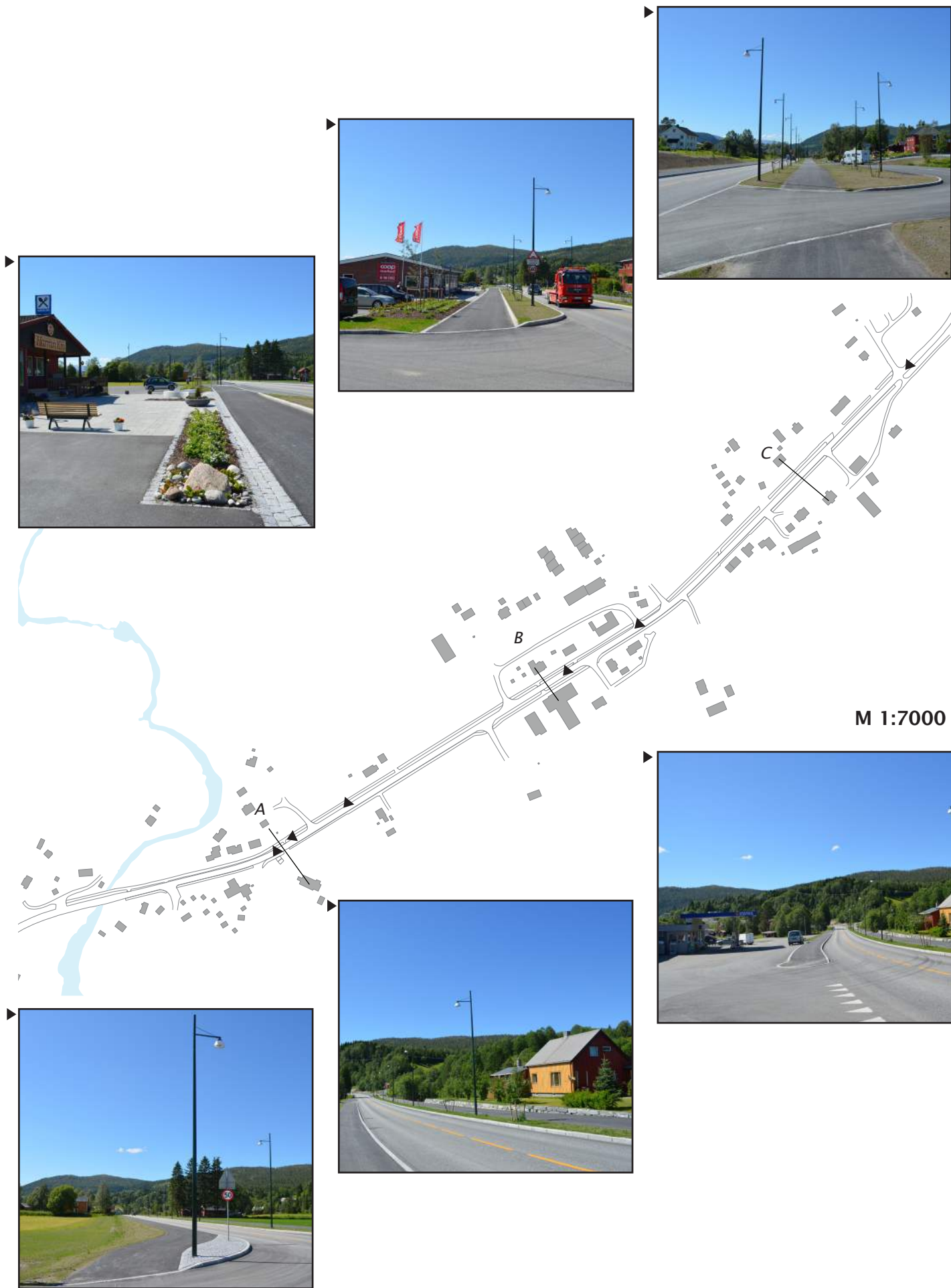
## FØR- SITUASJON

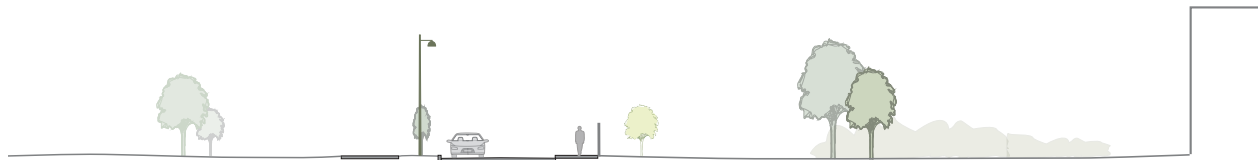
Veganlegget var nedslitt og det manglet struktur og god utforming. Med landevegsutforming gjennom sentrum, tok ikke vegen utgangspunkt i stedets kvaliteter. I tillegg var trafikksikkerhet et problem. Fartsgrensen gjennom sentrum varierte mellom 40-60 km/t, men hastigheten opplevdes som høyere. Det var rapportert om flere nestenulykker gjennom sentrum, og i perioden 2000-2007 var det tre alvorlige ulykker, hvorav en dødsulykke, innenfor strekningen COOP – skolekrysset.

## MÅL

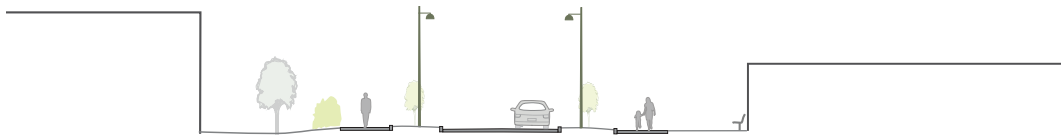
Målet med ombygging til miljøgate var å bedre trafikksikkerheten på strekningen, ved å begrense hastigheten på biltrafikken slik at myke trafikanter kunne prioriteres. Det var viktig å øke tilgjengeligheten til offentlig funksjoner (som skolen, samfunnshuset, kirka, Nedre Fiskumfoss og Namsen Lakseakvarium) og å tilrettelegge for mosjon og rekreasjon. Opprettholdelse av næringslivet og servicetilbudet i bygda var også viktig for lokalmiljøet.



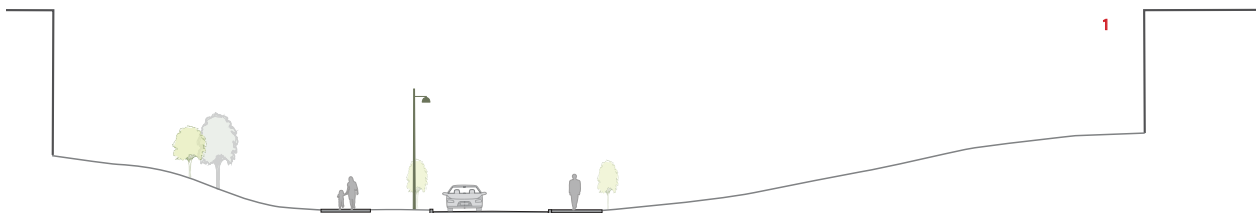




Snitt A



Snitt B



Snitt C

## OMBYGGING

Miljøgata er opparbeidet mellom Fiskumelva i sør og til skolekrysset i nord, med gang- og sykkelveg på nord-vestsiden og gangveg på sørsiden. Ettersom strekningen er forholdsvis lang er fartsgrensen planlagt til 50 km/t, med unntak av to mindre strekninger der det blir 40 km/t og opphøyde gangfelt. Vegbanen er blitt strammet opp, med klarere markering av kjøreareal og areal for myke trafikanter, samt noe sanering av avkjørsler. Prosjektet differensierer også utforming lokalt langs strekningen, og det er opparbeidet et lite torg utenfor kroa.

## OPPDELING AV STREKNINGEN

Harran er kjennetegnet av et flatt landskap og med spredt bebyggelse. Strekningen er delt opp i tre hovedsoner som er utformet i forhold seg til lokalmiljøet for å oppnå variasjon og fremheve sentrumsområdet.

### SONE 1: KIRKEN / BENSINSTASJONEN

Består av bensinstasjonen, kirken, campingplassen og en del boligbebyggelse. Kirka, som ligger oppå en kolle, er et landemerke. Denne delen har et mer landlig preg og var i utgangspunktet nedslitt og manglet struktur. Det er etablert gang- og sykkelveg på hver side av vegen og ensidig belysning.



#### STRUKTUR

Området ved bensinstasjonen har blitt ryddet opp og fått en oversiktlig struktur. (foto over: Asplan Viak)



#### STØYSKJERMING

Kirkegården har fått støyskjerm mot E6. (foto over: Asplan Viak)





## SONE 2: SENTRUM

Den midtre delen av miljøgata er "sentrum", med Coop, kroa, en rasteplass og boligbebyggelse. Også her var veganlegget nedslitt, uoversiktlig og med mangel på struktur og god utforming.



FØR

*HARRAN KRO er en viktig servicenæring, spesielt for gjennomkjørende varetransport. Kroa er markert med en liten plass mot miljøgata.*

*(foto over: Asplan Viak)*



2014



FØR

*BELYSNING - Strekningen gjennom sentrum er markert som viktigere, blant annet med dobbeltsidig plassering av lysarmaturer.*

*(foto over: Asplan Viak)*



2014



FØR

*COOP - Også Coop, den andre viktige servicenæringen, er markert som en liten plass mot miljøgata.*

*(foto over: Asplan Viak)*



2014



**MATERIALITET** - Kjørebane og fortau / gang-sykkelveg er enkelt utformet med asfalt og smal kantstein. Mer ressurser er lagt i arealene utenfor Coop og kroa, med et dekke av betongheller avgrenset med tre rader smågatestein.



**DETAILJER** - Det er hentet inspirasjon fra Grong i form av detaljer som gjenspeiler lokal identitet - elvestein og laksemotiv.

**PARKERING** - Bygningsmassen i Harran ligger spredt, men mange av husene ligger likevel nær vegen. Parkering er etablert mellom husene, og til dels på baksiden.



**TRAILER-PARKERING** - Gjennomkjørende tungtransport representerer viktig kunder for lokal service næring, og er ivaretatt gjennom egne parkeringsplasser på siden og baksiden av kroa.



*GANGFELT - er markert med taktilt underlag, men imellom gangfeltene er det kun naturlige ledelinjer.*



### SONE 3: SKOLEKRYSSSET

Den tredje delen av strekningen består av skole, gårdstun og spredt boligbebyggelse. Denne delen har et mer landing preg og bebyggelsen er ikke like nært knyttet E6. En nedlagt bensinstasjon dominerer i området.



*AVKJØRSEL FOR SKOLEBUSS - I dette området er det lagt særlig vekt på å utforme en trafiksikker avkjørsel for skolebuss, og er markert som et viktig punkt med dobbelsidig lysarmaturer. (foto over: Asplan Viak)*



## SAMLET VURDERING

Med stor andel gjennomkjørende tungtrafikk og hyttetraffic er E6 som hovedveg viktig for lokale næringsinteresser, noe som var avgjørende for å beholde E6 gjennom Harran sentrum. Med opparbeidelse av E6 til miljøgate er dette et eksempel på "miljøprioritert gjennomkjøring".

Bebyggelsen i Harran er spredt og tettstedet har et landlig preg. Miljøgata er enkelt utformet, med kun enkel kantstein på store deler av strekningen og noe vegetasjon som skiller myke og harde trafikanter. Likevel har miljøgata fått et gateestetisk preg. Unntaket er den gule midtstripa som kan innby til høyere fart.

# MILJØGATE SOKNA

## RV. 7 HALLINGVEIEN

Det er etablert ny trasé for Rv. 7 mellom Sokna og Ørgenvika, men riksvegen er beholdt gjennom Sokna sentrum av hensyn til lokale næringsinteresser. Miljøgata har gitt Sokna et estetisk løft og forholdene for myke trafikanter har blitt forbedret.





#### PROSJEKTFAKTA

Ferdigstilt	2007
Prosjektkostnader	50.mill. kr (budsjettert)
ADT før	5.000
ADT etter	5.000
Fartsgrense før	50 km/t
Fartsgrense etter	40 km/t
Strekningenslengde	700 m
Bredde kjørebane	6,5 m

## KONTEKST

Sokna er et tettsted i Ringerike kommune i Buskerud med 563 innbyggere (2008). Tettstedet ligger mellom Hønefoss og Krøderen, ved elven Sogna og Sokna er en stasjon på Bergensbanen. Rv. 7 forbinder Oslo / Hønefoss til Hallingdal, og vegen går gjennom Sokna sentrum. Det er mye tungtrafikk gjennom tettstedet, og til tider mye hyttetraffic til Hallingdal.

Miljøgata på Sokna er en del av et større prosjekt for ny vegtrasé mellom Sokna og Ørgenvika. Hensikten med prosjektet var å korte ned avstanden og reisetiden mellom Hønefoss / Oslo-området og Hallingdal. Prosjektet starter med Rv. 7 gjennom Sokna, som er beholdt gjennom sentrum og bygget om til miljøgate. Valget mellom gjennomkjøring og omkjøring var gjenstand for heftig diskusjon. Noen argumenterte for omkjøringsveg med at det ville korte ned reisetiden, men andre var uenig i dette ettersom vegen ville blitt 2-3 km lenger. Omkjøringsveg ville i tillegg blitt vanskelig å gjennomføre pga. vanskelig terreng, og det ville blitt for dyrt for bompengeselskapet å kunne betjene gjelden. I tillegg var lokale næringsinteresser et hovedargument for gjennomkjøring.

Reguleringsplan ble først vedtatt i 2007 og reguleringsendringer ble vedtatt høsten 2011. Brukermidvirkning i prosessen har vært viktig, og prosjektet har hatt god dialog med kommunen og Sokna utvikling (en sammenslutning av representanter fra næringsliv, beboere, FAU Sokna skole med mer), både under omregulering og prosjektering.

## FØR- SITUASJON

Sokna var preget av at Rv. 7 gjennom tettstedet hadde typisk utforming av en trafikkert hovedveg. Det var dårlig tilrettelagt for myke trafikanter, kun med ensidig gang- og sykkelveg. Med mye gjennomkjørende hyttetraffic kunne vegen gjennom på bestemte tider (søndager) fungere som en trakt. Det var også et problem at fartsgrensen ikke ble holdt. Fartsgrensen var på 50 km/t, men gjennomsnittshastigheten målt var 51-54 km/t. I tillegg var det en vesentlig andel kjøretøy med høyere fart (85% fraktil - 57-60 km/t og 95% fraktil - 63-66 km/t).

## MÅL

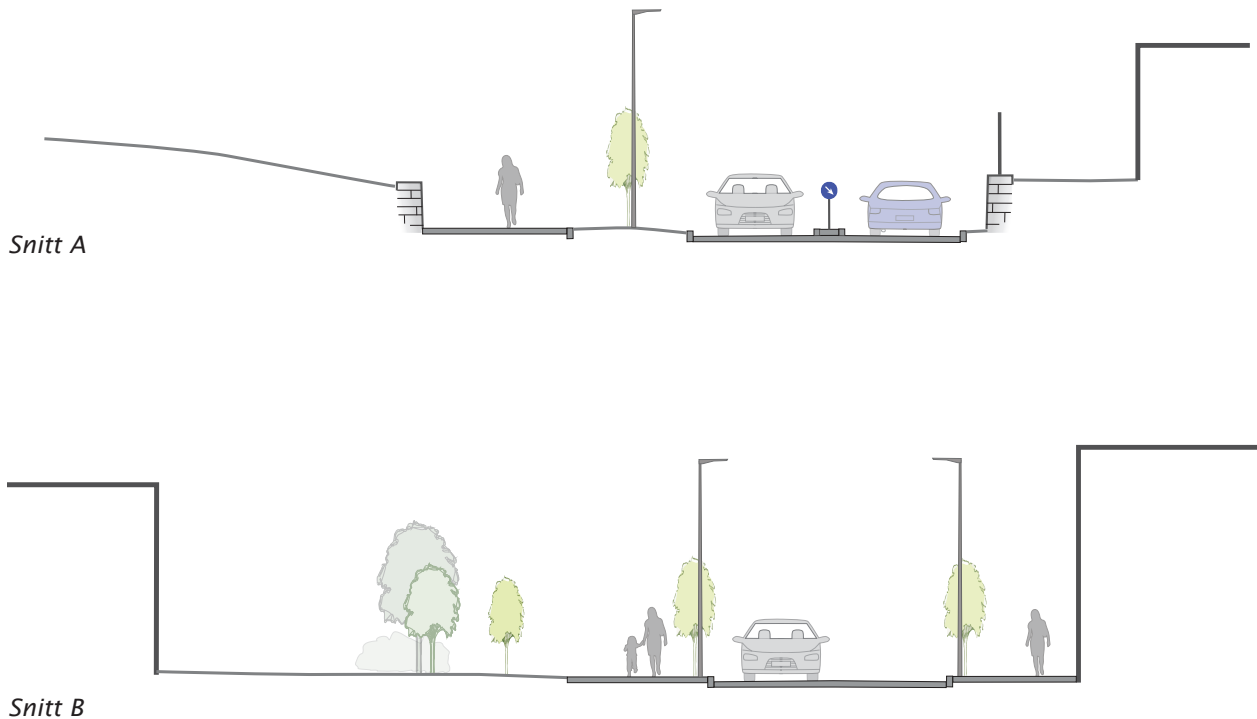
Lokalt næringsliv kjempet for å beholde Rv. 7 gjennom Sokna sentrum, især med hensyn til egeninteresser av næringsdrift. I tillegg ble det argumentert med at lokalsamfunnet ville dø ut uten lokal servicenæring - som igjen er avhengig av gjennomgangstrafikken. Det var i tillegg behov for fartsdemping av biltrafikken og tryggere omstendigheter for myke trafikanter.



M 1:5000







## OMBYGGING

Gjennom Sokna sentrum er senterlinjen av vegen flyttet tilbake til den gamle linjeføringen av Rv.7. Ny kurvatur, både horisontalt og vertikalt, gjør at "høybrekket" utenfor Rustad kafé er blitt mindre. I tillegg gjør slingring av vegen at man ikke ser enden av miljøgata når man entrer den.

Krysset med Fv. 178 til Strømsoddbygda er flyttet ca. 100 meter sør-øst og det er bygget ny bro over jernbanen ved siden av den eksisterende. Parallelt med den nye vegen opp til broa er det bygget gang- og sykkelveg og det er etablert en snarveg ned til Rv. 7 i traseen for gamle Fv. 178. Det er i tillegg bygget ny gangbru over Verkenselva i sør.

Miljøgateprosjektet legger opp til kjørehastighet på 50 km/t, men med 40 km/t mellom gangfeltene i den sentrale delen av gata. Det er gjort tiltak for å stramme opp trafikksituasjonen med gang- og sykkelveg / fortau i tillegg til et estetisk løft av Sokna sentrum. Det er også anlagt ny belysning i miljøgata.



## SONEINDELING

Miljøgata på Sokna er delt opp i to hovedsoner med tilpasning til bebyggelse og funksjoner rundt.



**SONE 1 - BOLIGOMRÅDE** - Denne delen er utformet med dobbeltsidig gang- og sykkelveg, adskilt fra kjørebanelen med grøntrabatt med trær. (Foto over: google)



**SONE 2 - SENTRUM** - I sentrumsdelen var det ikke plass til dobbeltsidig gang- og sykkelveg, og det er anlagt fortau på en side i stedet. Sentrum får tydeliggjort sin funksjon og blir mer attraktiv gjennom annen materialbruk - med betongheller og smågatestein på fortauet. (Foto over: google)



**LOKALE NÆRINGSINTERESSER** - Lokale næringsinteresser var hovedårsaken til at riksvegen ble beholdt gjennom sentrum. Man kan allerede se ringvirkninger av miljøgata, med ny Kiwi-butikk som tar opp konkurransen med eksisterende Coop.





## FRA RIKSVEG TIL GATE

Med tydelig landevegutforming gjennom Sokna sentrum var det behov for å stramme opp trafikksituasjonen, dempe trafikken og tilrettelegge for myke trafikanter.



### VEGESTETIKK VS. GATEESTETIKK

Flere grep er med på å snevre inn kjørebanelen visuelt: rennesteinsfelt med smågatestein, fortau adskilt med kantstein og bruk av vegetasjon. Det er likevel noen elementer som jobber mot trafikkdemping; kjørebanelen er blitt 7 m. bred (skulle egentlig være 6,5m), noe som er bredere enn anbefalt, og gul midtstripe minner om landevegsutforming.

(Foto over: google)



OVERGANG fra veg til gate er tydeliggjort for kjørende med midtrabatt / øy i hver ende. Dessverre måtte disse gjøres smalere enn planlagt pga. at pløgen på landbruksutstyr ikke kom gjennom. Dette gjør at den fartsdempende effekten er svekket.

(Foto over: google)



## KRYSSUTFORMING

Kryss er utformet ulikt i forhold til varierende situasjoner. Vil man markere kjørebanelens fortsettelse eller fremheve avkjørselen?

*Det nye krysset med fylkesveg 178 er markert som mer viktig ettersom rennesteinsfeltet ikke løper gjennom krysset.*



*Ved avkjørsel ved bensinstasjonen er rennesteinsfelt trukket gjennom.*



*Også i ny busslomme er rennesteinsfelt trukket gjennom.*





## TILRETTELEGGING FOR MYKE TRAFIKANTER

I miljøgata og på stedet som helhet er det tatt hensyn til hvor og hvordan folk beveger seg.

*TAKTILE LEDELINJER* er forbeholdt busstoppet, samt *VARSELINDIKATORER* ved fotgjengeroverganger, og er utført i gul farge som visuell kontrast. Taktile ledelinjer er ikke trukket gjennom anlegget, men man har konkludert med at kantstein fungerer tilstrekkelig som ledelinje.



*FOTGJENGEROVERGANGER* - Kryssing av gata er kanalisert til fire gangfelt. De to overgangene i den sentrale delen av miljøgata er opphøyd og intensivbelyst. Det er her det er flest kryssninger. De to andre er ikke opphøyd eller særskilt belyst, men indikert med varselindikatorer.



*NY GANGBRU* - Prosjektet ta for seg hensyn til myke trafikanter utover miljøgata. Den nye gangbrua over Verkenselva viser at det er tatt hensyn til hvor folk beveger seg i området som helhet.





## SAMLET VURDERING

Med stor andel gjennomkjørende tungtrafikk og hyttetraffic er Rv.7 beholdt gjennom Sokna av hensyn til lokale næringsinteresser. Miljøgata er et eksempel på "miljøprioritert gjennomkjøring" med mål om å bidra til stedsutvikling.

Med generøs materialbruk får anlegget et gatepreg visuelt, men kjørebanebredden (7m) og den gule midtstripen gir assosiasjoner til landevegsutforming, og miljøgata kan få problemer med å oppnå målene om fartsdemping.

# OPPSUMMERING

## “MILJØPRIORITERT GJENNOMKJØRING”

- Rv. 165 Slemmestadveien, Vollen (Asker)
- E6, Harran (Grong, Nord-Trøndelag)
- Rv. 7 Hallingveien, Sokna (Ringerike, Buskerud)

### **PASSER PROSJEKTENE INNUNDER MILJØGATE-BEGREPET?**

I de tre prosjektene er riksvegen/europavegen beholdt gjennom sentrum og deres funksjonen som hovedveg er beholdt. Det er tydelig at miljøgatene passer innunder miljøgate-begrepet som klassiske eksempler på "miljøprioritert gjennomkjøring."

### **FREMSTÅR MILJØGATENE SOM GATER?**

Definisjonen sier at "miljøgate" er en hovedveg som blir bygget om til gate, men det er noe varierende i hvilken grad prosjektene fremstår som gater. Alle tre prosjekter har gul midtstripe, noe som er typisk for landevegsutforming og innbyr til høyere fart. Særlig miljøgata på Vol-len fremstår med en tydelig veg-estetisk utforming. I tillegg viser prosjektene at tetthet kommer det frem hvor viktig avgrensing av gaterom er for å oppnå "gatefølelse".

## “TILTAK PÅ AVLASTET VEG”

De tre neste miljøgatene tar for seg prosjekter der hovedvegen har blitt bygget om som omkjøringsveg, og tidligere hovedveg rustet opp:

- Fv. 391 & Fv.392, Grong (Grong, Nord-Trøndelag)
- Fv. 385 Strømsveien, Strømmen (Asker)
- Fv. 740 Melhusvegen, Melhus (Melhus, Sør-Trøndelag)



A white line-art map of the Grong region in Norway is set against a solid blue background. The map shows the coastline and several inland locations. Three specific locations are marked with white dots and labeled in white capital letters: GRONG, MELHUS, and STRØMMEN. The text 'Å ruste opp en avlastet hovedveg til miljøgate' is overlaid on the map in a white, italicized sans-serif font.

*Å ruste opp en avlastet hovedveg til miljøgate*

MELHUS

GRONG

STRØMMEN

# MILJØGATE GRONG

## FV. 391 & 392

Etter E6 ble lagt i trasé forbi tettstedet ble det frigjort areal til en helhetlig utforming av Grong med miljøgate og torg. Å finne frem til et formspråk som tar utgangspunkt i stedets identitet har vært viktig i prosjektet og resultatet er basert på brukermedvirkning i prosessen.



#### PROSJEKTFAKTA

Ferdigstilt	2007
Prosjektkostnader	10,2 mill. kr
ADT før	1.800 (etter ny E6)
ADT etter	2.400
Fartsgrense før	50 km/t
Fartsgrense etter	40 km/t
Strekningens lengde	ca. 500 m
Bredde kjørebane	6,2 m



## KONTEKST

Grong (eller Mediå) er et tettsted og administrasjonssenter i Grong kommune, Nord-Trøndelag, ca. 80 km nord for Steinkjer og ca. 20 mil nord for Trondheim. Elvene Namsen og Sandøla flyter sammen ved administrasjonssenteret. Grong er regionsenter i Indre Namdal, og har betydning innen handels- og servicenæring i regionen. Befolkningstallet i tettstedet Grong / Mediå er 1091 (2012), noe som er en svak tilbakegang med 2,6% i perioden 2003-2013.

E6 gikk tidligere gjennom tettstedet, men på midten av 90-tallet ble det bygd omkjøringsveg og E6 ble omklassifisert til fylkesveg. Ny trasé går nært forbi på vestsiden av tettstedet, og ettersom det ikke er noen andre naturlige stoppesteder for kjørende mellom Steinkjer og Grong, er det fortsatt naturlig for forbikjørende å stoppe.

## FØR- SITUASJON

Tidligere gikk E6 gjennom Grong som en barriere, men siden omkjøringsveg var bygget hadde vegen ligget brakk. Vegsystemet var oppstykket og utflytende. Blandede og uavklarte arealer for ulike trafikantgrupper førte til dårlig trafiksikkerhet, for eksempel ble parkeringsplasser og fotgjengerareal benyttet som veg av kjørende.

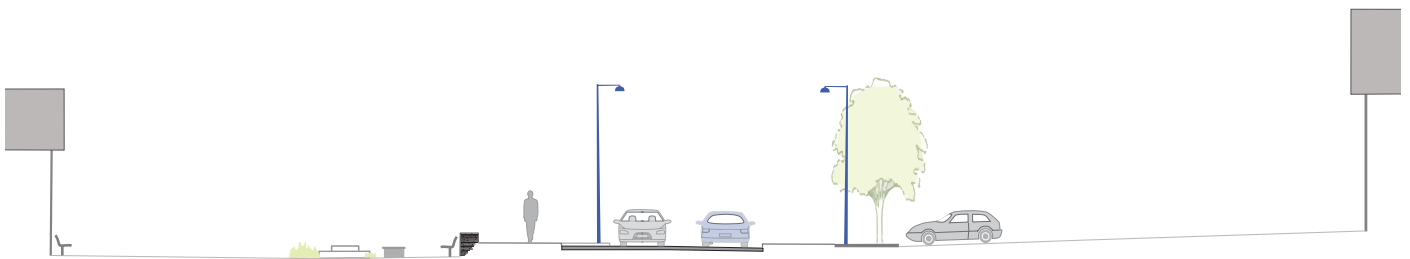
Torget i sentrum av Grong var lite innbydende som oppholdsområde. Utformet med asfaltdekke og en nedgrodd gressbakke med kratt, fungerte det mer som et passeringsområde. Fra torget gikk en fotgjengerundergang som ikke hadde vært i bruk siden E6 ble flyttet. Undergangen var dårlig utformet, arealkrevende og nedslitt. Med hovedinngang fra parkeringsplassen på baksiden av sentrum hadde kjøpesenteret lite kontakt mot sentrum og vertshuset.

## MÅL

Det uavklarte trafikkbildet på Grong krevde opprydding og oppstramming. Det var viktig å øke trafiksikkerheten, skille myke trafikanter fra biler og å redusere hastigheten på biltrafikken. I tillegg var et vesentlig mål å skape trivsel i lokalmiljøet, med fokus på stedsutvikling med utgangspunkt i Grongs identitet.







## OMBYGGING

I Grong hadde man et overordnet ansvar for utforming av det offentlige rom, med tilstøtende arealer og sekundære gater i tillegg til miljøgata. Dette muliggjorde en helhetlig utforming av tettstedet.

Gateanlegget er tilsynelatende enkelt utformet, men bak ligger større grep for oppstramming av trafikksituasjonen: fjerning av plasskrevende fotgjengerunderganger og vegrekkverk, bygging av rundkjøring, avkjøringslomme ved skolen, hevede gangfelt og nytt gatelysanlegg. Utformingen av tilstøtende arealer, med torget foran kjøpesenteret og vertshuset er et tyngdepunkt i prosjektet.

## FRA VEG TIL GATE

Miljøgata i Grong er et tydelig eksempel på transformasjon fra landevegsutforming til gateestetisk utforming. Dette har ført til en bevegelsesflyt for myke trafikanter som ikke eksisterte tidligere og har bundet sammen sentrum på en ny måte.



*FARTSDEMPENDE TILTAK* - Tiltak for å dempe trafikken har vært å snevre inn kjørebanelen, fjerning av vegoppmerking (både kantlinjer og gul midtstripe), fjerning av vegrekkverk og kantstein mot fortau.



*KRYSSING I PLAN* - Den tidligere fotgjengerundergangen var slitt og utrivelig og er blitt fylt igjen. Nå krysser fotgjengere i plan og man har fått en helt ny situasjon for fotgjengere mellom de to viktigste service-næringene i tettstedet - kjøpesenteret og Vertshuset. (Vertshuset har siden ombyggingen gått konkurs, og drives i dag av nye eiere under navnet Hotell Grong).





## MELLOM HUSENE

Ettersom prosjektet har hatt et overordnet ansvar for utforming av gate og uteområder har miljøgata og tilstøtende arealer blitt planlagt som en helhet. Husene ligger tilbaketrukket fra veien, med opptil 60 meter fra fasade til fasade. Utfordringen var å fylle arealet imellom husene.



FØR

*FRIGJØRING AV AREAL - Med innfylling av den plasskrevende fotgjengerundergangen har plass blitt frigjort og gitt mulighet for et større torg som strekker seg bort til og på tvers av gata. Grong har blitt bundet sammen til en ny helhet.*



2014



FØR

*Å SNU FASADEN - Hovedinngangen til kjøpesenteret er fra parkeringsplassen på motsatt side av torget, og torget ble liggende som en bakevje i sentrum. Det er gjort tiltak for å forsøke å snu hovedfasaden til miljøgate-siden. Torget er trukket inn til fasaden for å trekke folk inn.*



2014



## VARIASJON

Med en overordnet helhetsutforming har det vært mulig å fremheve viktige steder og ferdselsårer gjennom variasjon i utforming.

*FORDELING AV RESSURSER - Selve gata er enkelt utformet. Kjørebane og fortau er asfaltert og adskilt med bred kantstein i det mest sentrale delen av Grong og smal kantstein forøvrig. Beplantning og stein er brukt mer generøst noen steder og fremhever viktige oppholdssteder og ferdselsårer.*



*FOTGJENGEROVERGANGER - Med utgangspunkt i hvordan hvor folk beveger seg er fotgjengerovergangene varierte i utforming. Overgangen som leder opp mot skolen er opphøyd og markert med felt av smågatestein. Andre overganger er markert med en stripe kantstein, mens overgangene i sidegatene er uten ekstra markering.*





## STEDSIDENTITET

På en idédugnad med representanter fra næringslivet, kulturlivet og lokal ungdom kom man frem til stikkord som er med på å definere Grongs identitet. Kulturelle og historiske referanser er tolket symbolsk og brukt som utgangspunkt for formspråket i anlegget.

**VANNANLEGG** - På idédugnaden ble man enig om at det viktigste kjennetegnet for Grongs identitet var "stedet der to elver møtes". Dette ble utgangspunktet for utforming av vannanleggene som løper gjennom prosjektet. Videre var FOSS, ELVEBÅT og ELVESTEIN viktige identitetsskapende elementer som ble trukket inn i utformingen av vannanleggene.



**LAKS** - Laksefiske er viktig for Grong, og utforming med laks som tema ble forbeholdt vertshuset.



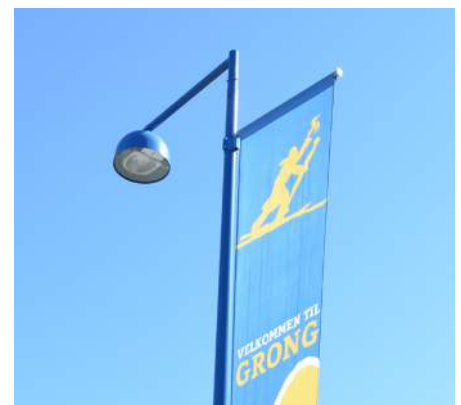
**MEDJÅSAGNET** - På bakgrunn av det lokale sagnet ble det utformet møblement på torget.



**KOMMUNEVÅPENET** - Trekantsymbolet fra kommunevåpenet ble brukt i gjerdene som omkranser skolegården.



**KOMMUNEFARGE** - Fargen blå ble identifisert som kommunefarge, og ble brukt på både belysning, baksiden av skilt osv.



## SAMLET VURDERING

Med bygging av omkjøringsveg ble det meste av gjennomfartstrafikken i Grong fjernet. Likevel er Grong et naturlig stoppested for forbikjørende ettersom det ikke er andre aktuelle stoppesteder mellom Steinkjer og Grong. Selv om fylkesveg 391 ikke er hovedveg lenger, ivaretar den noe av den forbigående trafikken på E6 ved at noen stopper i Grong. Det er uklart om miljøgata i Grong kan plasseres innenfor Håndbok N100's definisjon av miljøgater.

Selv om gatearealet er enkelt utformet er veg-estetiske elementer eliminert og anlegget bærer ikke lenger preg av landevegsutforming. Det er langt mellom fasadene, men hele arealet mellom husene er utformet på en slik måte at anlegget får et gateestetisk preg.

# MILJØGATE STRØMMEN

## FV. 385 STRØMSVEIEN

Strømsveien har blitt transformert fra en trafikkbelastet riksveg til en sentrumspreget lokalgate. Miljøgate-prosjektet er begrenset til vegarealet, men er del av en større satsing på urbanisering av Strømmen.





#### PROSJEKTFAKTA

Ferdigstilt	2010
Prosjektkostnader	70. mill. kr
ADT før	23.000
ADT etter omkjøringsveg	7.000
ADT etter miljøgate	5.200
Fartsgrense før	40 km/t
Fartsgrense etter	30 km/t
Strekningenslengde	900 m
Bredde kjørebane	6,5 m



## KONTEKST

Strømmen er et tettsted i Skedsmo kommune, Akershus, ca. 18 km øst for Oslo sentrum, og er del av den sammenhengende bebyggelsen mellom Oslo og Lillestrøm. Strømmen har rundt 8000 innbyggere (2010), og det er forventet høy befolkningsvekst de kommende årene.

Strømsveien ble bygget på uberørt grunn i 1910 - 1911. Opprinnelig var trafikkmengden beskjedent, men den økte med årene, og i begynnelsen gikk handelsmønsteret i lengderetningen til Strømsveien. Mye forandret seg da Strømmen Storsenter åpnet i 1985. Handelen ble flyttet og i tillegg genererte Storsenteret mye biltrafikk i forhold til tettstedets størrelse. Den tidligere riksvegen (Strømsveien) var hovedåre mellom Oslo og Lillestrøm.

Med omklassifiseringen av Strømsveien fra riksveg til fylkesveg og etableringen av ny Rv.159 og Sagbruksveien rundt Strømmen ble mest mulig av gjennomgangstrafikken fjernet (fra 23.000 til 7.800 i ÅDT). Med dette åpnet det seg muligheter for en bymessig utvikling, og miljøgata er del av en større ambisjon for urbanisering av Strømmen. Det er gjennomført og planlagt omfattende rivningsarbeid og nybygg langs Strømsveien. Nord-siden har i stor grad blitt ombygget og det foreligger planer for ombygging av sør-siden.

## FØR-SITUASJON

Før ombygging fremstod gatehierarkiet i Strømmen som diffust. Strømsveien var preget av et uryddig trafikkbilde med dårlig trafiksikkerhet. Kjøremønsteret var rotete og parkeringen fremstod som tilfeldig. På grunn av mangel på oppmerkede parkeringsplasser ble «åpne arealer» brukt til parkering. Det var dårlig tilrettelagt for gående og det var bare delvis sykkelfelt. Det fantes definerte fotgjengeroverganger, men likevel skjedde mye kryssinger utenom. I tillegg var det vanskelig for næringsdrivende å drive virksomhet i Strømsveien. Strømmen Storsenter, med tilhørende parkeringshus, blir benyttet av publikum som handelssted til fordel for sentrum.

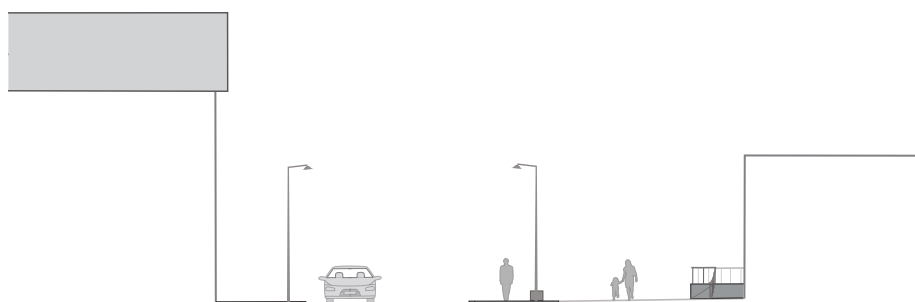
## MÅL

Ombyggingen av Strømsveien til miljøgate var ment som første skritt i etableringen av et bysentrum. Konkurransen fra Strømmen Storsenter skulle utfordres med en opprydning av gata og en estetisk oppgradering med god stedstilpasning. Trafikkbildet skulle struktureres og utformingens mål var et klarere grensesnitt mellom gate-, parkerings- og publikumsarealer. Trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper var viktig, men framkommelighet for myke trafikanter skulle prioriteres. Det var også et mål at miljøgata skulle redusere årsdøgntrafikken ytterligere.

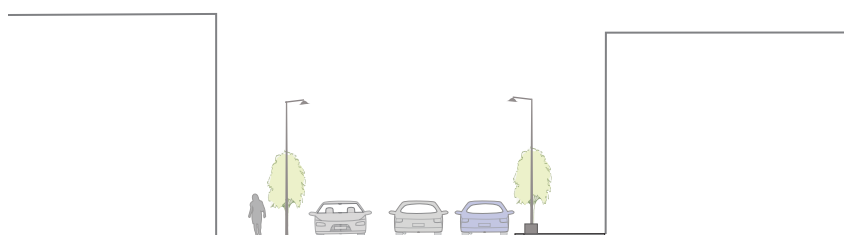


M 1:6000





Snitt A



Snitt B



Snitt C

## OMBYGGING

Miljøgata starter i sør ved Guldalsgata og avsluttes i krysset med den nye omkjøringsvegen (Sagbruksvegen). Miljøgate-prosjektet er begrenset til vegarealet, men den overordnede satsingen på urbanisering gjør at prosjektet er del av en omfattende transformasjonsprosess.

Prosjektet har omfattet en omdisponering av vegarealet, med bredere fortau og smalere kjørebane. Det er etablert 88 parkeringsplasser som kant-parkering langs strekningen. I tillegg er Strømsveien utviklet som kollektivgate. Det er lagt vannbåren varme i fortauarealene, og det ble prosjektert og bygget en varmesentral for å drifte dette i parkområdet foran Akershusmuseet. I tillegg er det skiftet ut vann- og avløpsledninger og kabler langs hele strekningen.



## ET URBANISERINGSPROSJEKT

Miljøgata på Strømmen er en del av en større satsing på urbanisering av Strømmen, noe som gir store muligheter til å utforme Strømmen på en helhetlig måte og miljøgate-prosjektet har potensielt ringvirkninger over lang tid.



*FORMING AV GATEROMMET – Selv om det ligger utenfor miljøgate-prosjektets rammer er fornyelsen av bebyggelsen viktig for miljøgata. Gaterommet er i en endringsprosess.*

*FORTETTING – Fornyelsen av bygningsmassen, fra typisk to-etasjes trehus til fire-etasjes boligblokker med næring i første etasje, fører til en befolkningsøkning som gir potensielt flere brukere av gata.*

*FORNYELSE AV BYGNINGSMASSEN OG UU - Det at bygningsmassen fornyes i så stor grad gjør at utfordringer som universell utforming lettere kan gjennomføres.*





## UTFORMING SOM HANDLEGATE

Selv om konkurransen fra Strømmen Storsenter fortsatt er en utfordring for næringsdrivende i Strømsveien har næringstilbudet vært tilstrekkelig til å utforme miljøgata som handlegate.



**STRUKTURERING AV TRAFIKKBILDET** – Selv om Strømsveien virker forholdsvis trafikkert, er forholdene for mange trafikanter god. Gangfeltene har to funksjoner, trygghet for fotgjengere og trafikkdempe. Det er valgt å ikke opphøye gangfeltene.

(Foto over: Bjørn Kåre Steinset)



**ALLÉ-UTFORMING** – Miljøgata er utformet som allé med en kontinuerlig rytme i plassering av beplantning og møblement. Planteavstanden er på ca. 10 meter på begge sider av gata, men tilpasset eksisterende bebyggelse, avkjøringer og bestemmelser i reguleringsplaner. I tillegg er ny tosidig belysning etablert.

(Foto over: vidkon)



**GRADVIS OVERGANG** – Allé-utformingen introduseres gradvis med trekkerer på en side.



## AKTIVISERING AV GATEROMMET

Det er en stor utfordring at Strømmen Storsenter ligger parallelt med Strømsveien, kun et kvartal unna. Dette trekker mye næring og folk fra sentrum. Hvordan kan man da aktivisere gata?

*AKTIVE FASADER OG UTE-SERVERING er med på å aktivisere gata (i varierende grad langsmed strekket). FORTETTINGEN på Strømmen gir flere potensielle lokale brukere av gata. Flere av de nyere byggene har BALKONGER som vender ut mot gata, og bidrar til nytt liv.*



*BUSSTOPP – Strømsveien er utformet som kollektivgate og bussholdeplasser er lagt i gatearealet, både for å mate gata med folk og som et ledd i å dempe hastigheten på trafikken.*

*P-PLASSER - Det er langsgående kantparkering, to-sidig, så langt bredden mellom husveggene tillater det (88 parkeringsplasser). Tomme parkeringsplasser kan potensielt bidra til at kjørebanelen virker breder, men på Strømmen var de fleste i bruk på befaringsdagen, og bidro til at gata ble aktiviert.*





## MATERIALBRUK

**MATERIALBRUK OG FARTSDEMPING** – Kantstein av type Oslokantstein med vis 10 cm er brukt til å markere fortauet. Tre rader med storgatestein i kjørebanelnivå fungerer som renneløsning i skillet mellom parkering og kjørebane og sneverer inn kjørebanen visuelt.



**TILGJENGELIGHET og UU** – Det var en utfordring at nye forskrifter om universell utforming kom midten av prosjektet. Taktile ledelinjer og varselsindikatorer er brukt ved busstopp og fotgjengeroverganger. Ledelinjer er ikke trukket gjennom gata, men en rad med smågatestein mellom møbleringsfelt og gangfelt fungerer til dette formålet. Noen steder stopper ledelinjene på uhensiktsmessig måte.





## SAMLET VURDERING

Bygging av omkjøringsveg og ombyggingen til miljøgate har forandret trafikkbildet i Strømsveien drastisk. I dag består trafikkbildet hovedsakelig av lokaltrafikk til boliger, men miljøgata er likevel opparbeidet til kollektivgate og med langsgående parkering for å trekke folk til handelen i gata. Det er mulig det går noe gjennomfartstrafikk i Strømsveien, men ettersom det er ikke den største vegen på strekningen er uklart om prosjektet passer innunder Håndbok N100s definisjon av "miljøgate".

Med tett bebyggelse som ligger nær gata har Strømsveien er klart avgrenset gaterom. Selv om langsgående gateparkering bidrar til at kjørebane virker bredere er rennesteinsfelt trukket forbi, og snevrer inn kjørebane visuelt. Beplantning er også med på å avgrense gaterommet. Foruten den gule midtstripen har anlegget et klart gateestetisk preg.

# MILJØGATE MELHUS

## FV. 740 MELHUSVEGEN

Etter at E6 ble lagt i omkjøring rundt tettstedet har Melhusvegen blitt omklassifisert til fylkesveg. Melhus er et eksempel på et tettsted som i utgangspunktet har et lite bymessig preg, og det har vært viktig i prosjektet å utvikle det voksende tettstedet i mer urban retning.



#### PROSJEKTFAKTA

Ferdigstilt	2010
Prosjektkostnader	7. mill. kr
ÅDT før	10.000
ÅDT etter omkjøring	850
ADT etter miljøgate	2.100
Fartsgrense før	40 / 50 km/t
Fartsgrense etter	40 km/t
Strekningenslengde	500 m
Bredde kjørebane	6,5 m

## KONTEKST

Melhus er tettsted og administrasjonssenter i Melhus kommune i Sør-Trøndelag. Beliggende omtrent 20 km sør for Trondheim sentrum, er Melhus et potensielt bosted for pendlere og befolkningen øker (2005 - 4593 innbyggere, 2013 - 5894 innbyggere). Flere institusjoner er lokalisert i Melhus sentrum (skoler, barnehager, alders- og sykehjem, omsorgsboliger, døv-blindeboliger samt Tambartun kompetansesenter, et statlig spesialpedagogisk senter for synshemmede).

Fram til 2005 gikk E6 gjennom tettstedet, da den ble erstattet av en ny fire-felts motorveg i ny trasé 200 m vest for tettstedet. Melhusvegen ble først omdøpt til riksveg 740 og deretter til fylkesveg 740. I oktober 2006 ble Asplan Viak engasjert av Melhus kommune til å utarbeide et forprosjekt. Samtidig ble en arbeidsgruppe med lokale representanter formet, med representanter fra politiske fora, næringsliv, lokalbefolkningen og administrasjonen i kommunen. Resultatet av dette arbeidet var en vurdering av Melhus sentrum øst i sin helhet og et forprosjekt. Melhus kommune har vært byggherre, og prosjektet ble finansiert med etterbruksmidler fra Statens Vegvesen.

## FØR- SITUASJON

Tidligere fungerte E6 som en barriere og delte tettstedet i to. Strekningen var i tillegg kjent som en flaskehals. Etter omkjøringsvegen åpnet i 2005, og tok med seg det meste av gjennomfartstrafikken, ble ve-gen liggende brakk og det var uhyggelig å oppholde seg der.

## MÅL

Melhusvegen ble bygget om til miljøgate med mål om å etablere et nytt sentrum, utvikle et mer bymessig preg og skape bedre lokalmiljø med utgangspunkt i Melhus sin identitet og historie. Det var ønske om å skape et levende sentrum, ved å etablere trivelige oppholdssteder, gi stedet et grønt preg og tilrettelegge for aktivitet til alle tider. Forprosjektet hadde også ambisjoner om å inkludere andre gater i sentrum. Det var samtidig en ambisjon å forbedre parkeringssituasjonen i området.

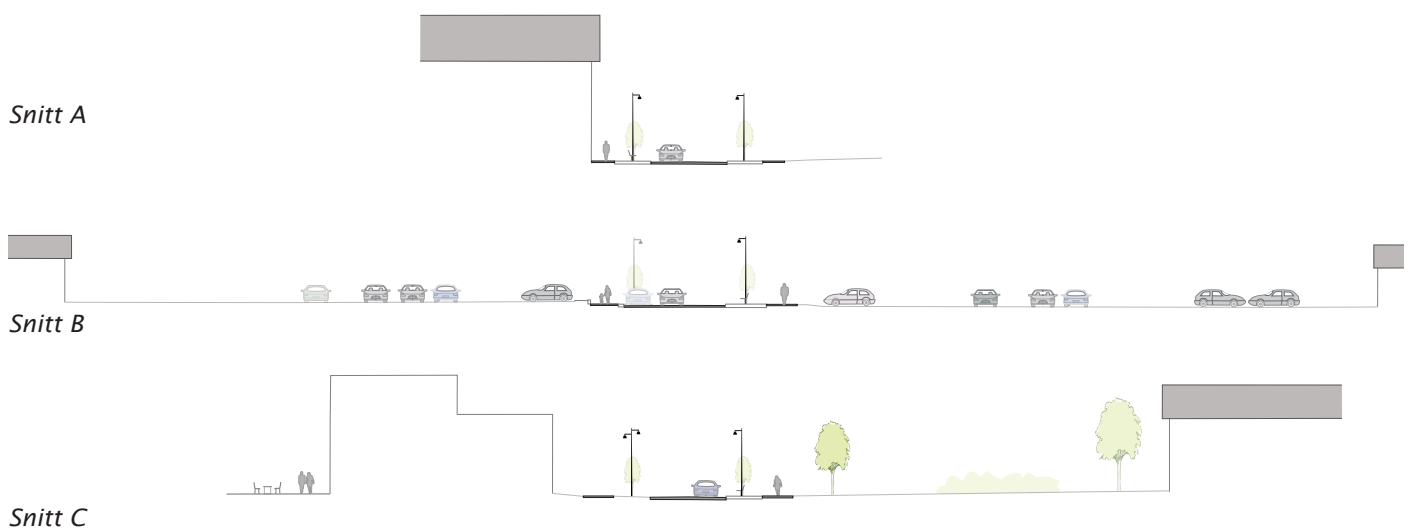
God framkommelighet for alle var viktig ettersom Melhus sentrum huser flere institusjoner for folk med ulike behov. Prinsipper for universell utforming ble trukket fram i forprosjektet: taktile ledelinjer, riktig lyssetting, riktig beplantning og riktig plassering av møblement.





M 1:3000





## OMBYGGING

Miljøgata er begrenset til sentrumsområdet av Melhus, en 500 meter lang strekning fra krysset med fylkesveg 735, Gimsevegen, til krysset med fylkesveg 708, Hølundavegen.

Med ombyggingen til miljøgate det blitt etablert fortau på begge sider av vegen med en møbleringssone mellom fortau og kjørebane som inneholder sittemøbler, beplantning og kantparkering. Det er etablert opphøyde fotgjengeroverganger.

## BYMESSIG PREG

Melhus bærer preg av et bilbasert samfunn, med spredt stor-skala bebyggelse som huser kjøpesentre og større servicenæringer. Stor avstand mellom innganger og mellom fasadene og med store, åpne arealer til parkering imellom gjør at stedet er lite tilpasset menneskelig skala. Å utvikle et mer bymessig preg var en utfordring i denne konteksten.

*UDEFINERT GATEROM - I et flatt landskap og med store, åpne arealer mellom husene manglet Melhusvegen et definert gaterom. Hvordan oppnå en gatefølelse med dette utgangspunktet?*



## PARKERING

*Melhus er i utgangspunktet preget av store, åpne arealer til parkering. Miljøgata tilførte ytterligere parkeringsplasser som kantparkering i en møbleringssone.*



*GATEFØLELSE - Man får et glimt av gatefølelse og ser et potensiale for videre utvikling der hvor det er etablert bebyggelse langsmed gata med åpne fasader.*





## RINGVIRKNINGER

Nybygg og et nytt bygg under oppføring ble observert på befaring, noe som kan vitne om ringvirkninger av miljøgata eller en større satsing på urbanisering.



*RINGVIRKNINGER - Med ny bebyggelse langsmed gata kan man antyde en begynnende utvikling av et avgrenset gaterom. (foto over:google)*



*FASADER - Et nybygg med for butiklokaler er til dels utført med store vindusflater ut mot miljøgata, men det er viktig at også innganger etableres langsmed gata og at gangvegen er formet slik at man naturlig får tilgang til det som er bakom vindusflatene. (foto:google)*



*BAKSIDE - Det er synd at nybygget har blitt utformet med hovedfasade vekk fra miljøgata og hovedinngang fra parkeringsplassen på baksiden.*



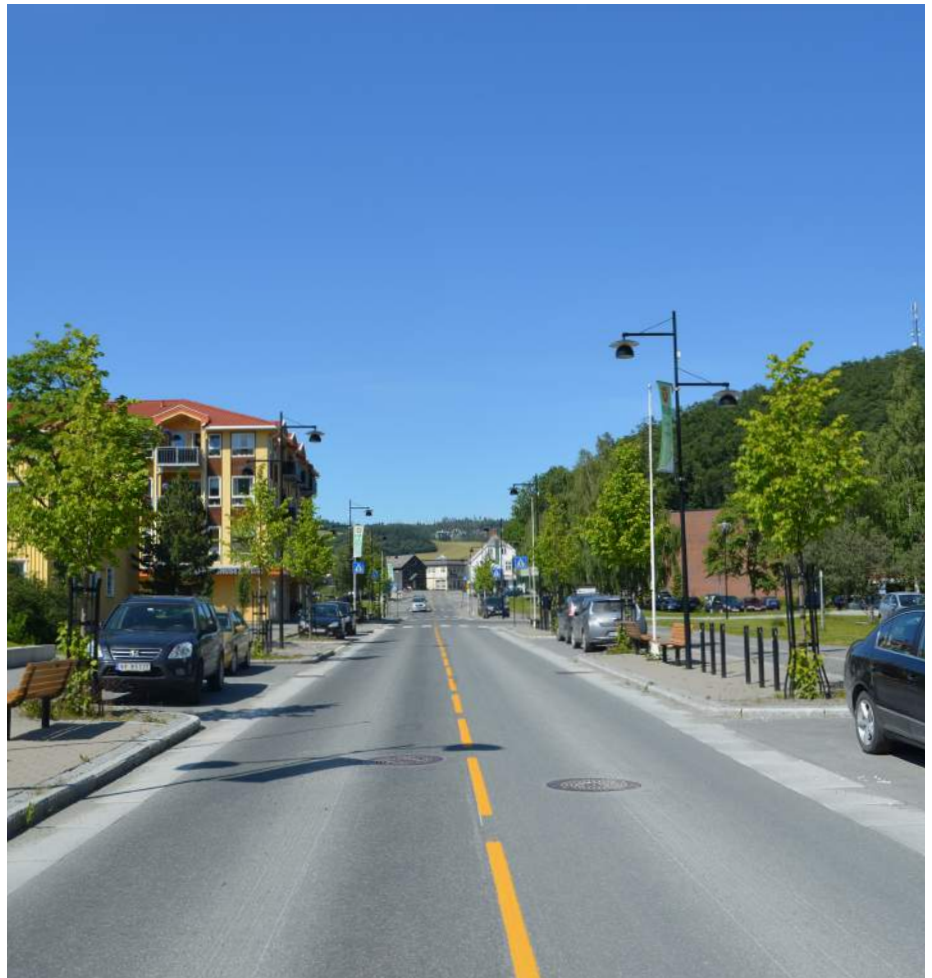


## ET STED FOR ALLE

En viktig ambisjon for miljøgata har vært å lage et sted for alle. Dette innebærer både å etablere steder for folk å være, men også tilgjengelighet for alle.

### ALLÉUTFORMING

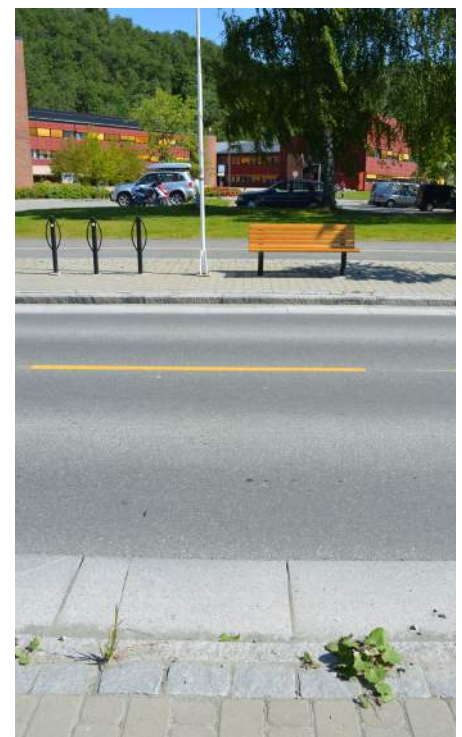
*Melhusvegen går i rett strekning og miljøgata er utformet som en allé, med repetitiv rytme av beplantning og møblement.*



*MØBLERINGSFELT inkluderer: lysarmaturer, flaggstenger, benker, sykkelparkering, trær og kantparkering for biler. Uten tilstøtende arealer blir OPPHOLDSTEDER etablert langs med gata.*



*MATERIALITET Møbleringsfeltene er markert som egne soner med betongheller og avgrenset med to rader av smågatestein mot fortauet og en rad smågatestein og en rad kantstein mot kjørebanelen. Kjørebanelen er forsøkt optisk innsnevret med en rad steinheller på sidene.*



## TILGJENGELIGHET FOR ALLE

Universell utforming har vært viktig for å skape tilgjengelighet for alle i Melhus.

*TAKTILE LEDELINJER - Det er en gjennomført bruk av taktile ledelinjer i prosjektet på fortauet på den ene siden av miljøgata. Fra busstopp, fotgjengerovergang og krysningspunkter ledes du konsekvent videre.*



*OPPHØYDE GANGFELT - Krysningspunkter over miljøgata er utformet som opphøyde gangfelt avgrenset med to rader med smågatestein.*



## SAMLET VURDERING

Med ny trase for E6 vest for tettstedet ivaretar ikke Melhusvegen lenger gjennomfartstrafikk. Melhus er i større grad en destinasjon for lokal handel, og Melhusvegen fungerer som en lokal hovedåre som knytter handelsfunksjonene i tettstedet sammen. Det er uklart om miljøgata i Melhus passer innunder Håndbok N100´s definisjon av miljøgate.

Anlegget har mange gateestetiske elementer, med generøs bruk av materialer og møblement. Foruten gul midtstripe i kjørebanelen har anlegget vært utformet med gateestetiske grep. Likevel oppleves Melhusvegen i liten grad som en gate, og mangelen på avgrenset gaterom er hovedårsaken til dette.

# OPPSUMMERING:

## TILTAK PÅ AVLASTET VEG

- Fv. 391 & Fv.392, Grong (Grong, Nord-Trøndelag)
- Fv. 385 Strømsveien, Strømmen (Asker)
- Fv. 740 Melhusvegen, Melhus (Melhus, Sør-Trøndelag)



### **PASSER PROSJEKTENE INNUNDER MILJØGATEBEGREPET?**

Med bygging av omkjøringsveg er gjennomfartstrafikk fjernet og de omklassifiserte fylkesvegene er ikke lenger tilknyttet hovedvegnettet. Vegene fungerer i stedet som destinasjoner regionalt eller lokalt og som hovedårer i lokalmiljøet. Det er uklart om disse prosjektene passer innunder miljøgatebegrepet.

### **FREMSTÅR MILJØGATENE GATER?**

Som i prosjektene "miljøprioritert gjennomkjøring" er det noe varierende i hvilken grad gateestetiske grep er gjennomgående i prosjektene. Strømsveien og Melhusvegen har gul midtstripe. Miljøgata i Grong har ikke det, og fremstår i større grad som en gate. En sammenlikning mellom Strømsveien og Melhusvegen viser hvor viktig et avgrenset gaterom er for "gatefølelsen".

# 3 AVSLUTNING

- OPPSUMMERING AV EVALUERTE PROSJEKTER
- DISKUSJON: BEGREPSFORSTÅELSE
- VIKTIGE OBSERVASJONER
- KONKLUSJON: MILJØGATER I 2014
- VEIEN VIDERE

## OPPSUMMERING AV EVALUERTE PROSJEKTER

Innledningsvis i rapporten ble det delt inn i to hovedtyper miljøgater: miljøgate som alternativ til omkjøringsveg («miljøprioritert gjennomkjøring») og miljøgate som opprustning av avlastet veg. Av de seks evaluerte prosjektene er tre eksempler på gjennomkjøring (Vollen, Sokna, Harran) og tre prosjekter er eksempler på omkjøring (Strømmen, Grong, Melhus). Prosjektene er varierte med tanke på kontekst, størrelse og tiltak og, som slått fast innledningsvis, er det å sammenlikne prosjektene en utfordring. Det vil likevel gjøres et forsøk på det her, selv om den viktigste formen for evaluering er en sammenlikning mellom før- og etter-situasjon i hvert enkeltprosjekt.

### FØR OG ETTER

Felles for de seks miljøgateprosjektene er at de i utgangspunktet hadde utfordringer knyttet til landevegsutforming gjennom tettbebyggelse. Dette innebærer: uønsket barriereeffekt, dårlig trafiksikkerhet, uryddig/undefinert trafikkbilde, mangel på struktur og god utforming, høy fart på kjøretøy eller "flaskehals"-effekt, dårlig framkommelighet for myke trafikanter og mangel på innbydende offentlig rom. Under overskriften «forbedring av lokalmiljø» hadde prosjektene som mål: å bedre trafiksikkerheten, rydde opp i trafikkbildet og lage oversiktighet/struktur, redusere bilhastigheten, bedre framkommelighet for myke trafikanter, etablere oppholdssteder som stimulerer til rekreasjon og oppnå en stedstilpasset utforming. Dette minner om erfaringene fra 2003-rapporten, som oppsummerer de viktigste målene for miljøgater: «bedre stedstilpasning», «økt hensyn til miljøet og de som ferdes til fots og på sykkel» og «bedre trafiksikkerhet».

I en sammenlikning mellom før- og etter-situasjon ser man generelt at hvert sted har opplevd et løft. Selv om overordnede problemer og mål i stor grad går igjen i de seks miljøgateprosjektene, er prosjektene varierte. Stedene er i utgangspunktet veldig ulike, fra mindre tettsteder med spredt bebyggelse (som Harran) til større tettsteder i en urbaniseringsprosess (som Strømmen). Med det felles målet om stedstilpasset utforming oppstår forskjeller mellom prosjektene. Med ulike forutsetninger for stedet og ulike rammer for prosjektene blir hvert prosjekt sin egen variasjon av begrepet "miljøgate". Av den grunn ble ulike temaer trukket frem i evalueringen av hvert av de seks prosjektene.



## STEDSUTVIKLING

### Ringvirkninger

“Ringvirkninger for stedet” var et av temaene som ble evaluert i “Fra riksveg til gate”. Ringvirkninger har ikke fått en så grundig gjennomgang i denne rapporten, i noen tilfeller er prosjektet for nytt til å kunne vurdere dette. Likevel kan man allerede spore ringvirkninger i noen av prosjektene, for eksempel i form av nybygg i Strømmen og Melhus.

I planleggingsfasen dreier det seg om en vurdering av hvilke ringvirkninger man kan forvente seg (selv om steder selvfølgelig også opplever uventede ringvirkninger). Gjennomkjøring eller omkjøring er et grunnleggende valg som bygger på hvilke konsekvenser man kan forvente seg. I både Sokna og Harran ble det vurdert at gjennomkjøring var best egnet, og det var særlig hensyn til lokale næringsinteresser som var begrunnelsen. I Strømmen ble omkjøringsveg bygget med ambisjon om at det frigjorte arealet kunne legge et grunnlaget for etablering av et bysentrum. Foreliggende reguleringsplaner og befolkningsvekst gjorde dette til realistiske mål. Ambisjonene for stedsutvikling vil variere i forhold til stedet. Forventer stedet urban vekst, som i Strømmen? Eller er det snakk om et lite tettsted som opplever fraflytting, og har behov for å gjøre det mer attraktivt for folk å bil boende, gjennom å styrke lokal næring, sikre arbeidsplasser og gi stedet et estetisk løft.

### Påvirkende faktorer

#### Prosjektets rammer

Gjennomgangen av de seks prosjektene viser at prosjektets rammer er avgjørende for hva slags påvirkningskraft det er realistisk å forvente at en miljøgate har på stedsutviklingen. Er prosjektet et rent trafiksikkerhetstiltak eller er prosjektet del av en større stedsutviklingsstrategi? Med miljøgata som del av et større stedsutviklingsprosjekt, er det lettere å forutse ringvirkninger og oppnå en helhetlig utforming. Særlig i prosjekter med stor avstand mellom fasadene er det en fordel å kunne planlegge for hele arealet imellom. Dette er for eksempel gjort i Grong. Prosjektet hadde ansvar for den overordnede utformingen av sentrumsområdet, og det er vanskelig å se for seg at prosjektet ville blitt like vellykket om det hadde vært begrenset til vegarealet.

#### Brukermedvirkning

I mange av prosjektene har vi sett at brukermidvirkning i prosessen kan ha positiv påvirkning på prosjektet (Sokna, Grong, Melhus og Harran). Dette gjelder både for overordnede avgjørelser, som valget mellom omkjøring og gjennomkjøring (Sokna), og problemstillinger knyttet til estetikk og utforming (Grong).

## UTFORMING

### Stedstilpasning

Miljøgate-konseptet innebærer en del spesifikke tiltak (definert kjørebanebredde, opphøyde gangfelt, rennesteinsfelt osv.). Selv om mange av miljøgatene tar i bruk de samme tiltakene, er det i hvert prosjekt gjort prioriteringer i forhold til stedet med tanke på en overordnet helhetsutforming. Mange miljøgater har "stedstilpasning" som et viktig mål i prosjektet, men det er ofte ikke utdypet på hvilken måte. Hva ligger i betegnelsen «stedstilpasset utforming»? Hva gir et sted identitet eller kvalitet og hvordan brukes dette i utforming? De seks evaluerte miljøgatene svarer på disse spørsmålene på ulike måter.

I Vollen har stedets fysiske opplevelseskvaliteter (landskapet og den historiske bygningsmassen) vært utgangspunktet, og prosjektets hovedtiltak har vært å synliggjøre og tilgjengeliggjøre stedets eksisterende kvaliteter for ulike trafikantgrupper. I Strømmen er det stedets bymessige kvaliteter som synliggjøres, og fortaubredden varierer i forhold til gatas tverrsnitt. Prosjektene viser også eksempler på formspråk eller materialvalg på bakgrunn av stedsidentitet og det lokalbefolkningen har tilhørighet til. I Grong spilles det for eksempel på historiske eller kulturelle referanser i utforming (som Medjåsangnet og laksefiske) og i materialvalg (runde elvesteiner).

### Soneinndeling

Overordnet kan man skille mellom to hovedtyper utforming av miljøgatene: prosjekter som deler inn miljøgatestrekkingen i soner og prosjekter som utformer miljøgata på liknende måte langs hele strekningen.

Vollen er delt opp i to hovedsoner med utgangspunkt i stedets kvaliteter, og er et eksempel på den første. Den første sonen er strekningen som går gjennom det historiske bygningsmiljøet og myke trafikanter beveger seg langsmed kjørebane. Den andre sonen er strekningen langs vannet, der mye trafikanter trekkes vekk fra kjørebane. Også Harran og Grong er eksempler på miljøgater delt opp i soner. Store deler av gateanlegget er enkelt utformet, men med prioritering av ressurser på utvalgte steder fremheves / etableres viktige tyngdepunkt i tettstedene.

Strømmen er et eksempel på miljøgate uten oppdeling i soner. Som i en allé er ressursene spredt langsmed gatestrekkingen med en jevn rytme. Dette synes å fungere bedre i Strømmen, som en handlegata med et urbant preg, enn Melhus, der avstandene mellom fasader og innganger er stor.

### Selvforklarende utforming og gate- vs. veg-estetikk

Det er stor enighet om at en avgjørende faktor for en vellykket miljøgate er å oppnå fartsdemping og at dette skal gjøres med selvforklarende utforming. For å oppnå dette er det viktig å unngå referanser til landevegsutforming. Likevel ser man at det brukes elementer som er typisk for landevegsutforming i miljøgatene eller at man ikke er streng nok med gjennomføring av tiltakene, noe som kan ende opp med å innby bilisten til høyere fart.

Vollen er utformet med flere elementer typisk for landevegsutforming (vegtrekkverk, gul midtlinje osv.) Vollen kan kanskje leve med dette fordi vegtraséen i seg selv er sterkt kurvet, noe som virker dempende på trafikken i seg selv. En miljøgate med rett strekning kunne nok ikke kommet unna med det samme. Likevel ser man tendenser til veg-estetiske grep, særlig i form av oppmerking i kjørebanelinjen. Fem av de seks miljøgatene er oppmerket med gul midtlinje, selv om 2003-rapporten frarådet det fordi det innbyr til høyere fart.

Det kan også være uheldig å ikke begrense kjørebanelinjen nok. 2003-rapporten avslørte at miljøgata i Flå (med 7 m bredde) ikke hadde oppnådd tilstrekkelig fartsdemping. Likevel er Sokna utført med 7 m bredde i kjørebanelinjen. Tiltakene som nevnes i 2003-rapporten har vist seg å være nøyaktige. Med 6,5 meter bredde på kjørebanelinjen har det en dempende effekt på bilisten, men ikke tilstrekkelig med 7 m. For å oppnå en vellykket miljøgate, og for den saks skyld et gatepreg, er det derfor viktig å være streng med fartsdempende tiltak.

## DISKUSJON: BEGREPSFORSTÅELSE

### PROBLEM 1A: GJENNOMKJØRING VS. OMKJØRING

Som slått fast innledningsvis var begrepet “miljøgate” opprinnelig ment som “miljøprioritert gjennomkjøring”. Selv om noen er uenig i det, har det blitt vanlig å også bruke begrepet om etteropprustning av avlastet veg.

Prosjektene der riksveg eller europaveg er beholdt gjennom sentrum og funksjonen som hovedveg er bevart (Vollen, Sokna, Haran), er “klassiske” eksempler på miljøgater - som miljøprioritert gjennomkjøring. Disse faller tydelig innunder definisjonen av miljøgate. Problemet med begrepsforståelsen er knyttet til prosjektene i kategorien “tiltak på avlastet veg”. Med omklassifisering til fylkesveg er ikke vegene lenger del av hovedvegnettet. Disse stedene fungerer i større grad som destinasjoner regionalt og lokalt. Selv om det fortsatt kan være noe gjennomfartstrafikk på disse vegene er det meste fjernet. Det er uklart om disse vegene fortsatt kan omtales som hovedveger, og videre om de er miljøgater.

I realiteten ligger utfordringen i å finne riktig løsning for stedet, og spørsmålet om definisjon (er dette en miljøgate eller ikke?) virker mindre relevant for det enkelte prosjekt. Hvis stedet har oppnådd sine mål med tanke på forbedring av lokalmiljøet, er det kanskje ikke så viktig om det faller inn under kategorien “miljøgate” eller ikke. Men i en diskusjon om begrepsbruk er det interessant å vurdere i hvilken grad hvert prosjekt oppfyller “kravene” til begrepet. Selv om de to “typene” blir utformet likt, er det likevel vesentlige forskjeller med tanke på ressursbruk, stedsutvikling osv. og det er derfor viktig å skille mellom de to. For å avgjøre om begrepet “miljøgate” kan gjelde begge typer kreves det ytterligere begrepsutvikling. Dersom begrepet skal gjelde begge typer, burde underkategoriene tas hensyn til i definisjonen.

### PROBLEM 1B: GATE VS. MILJØGATE

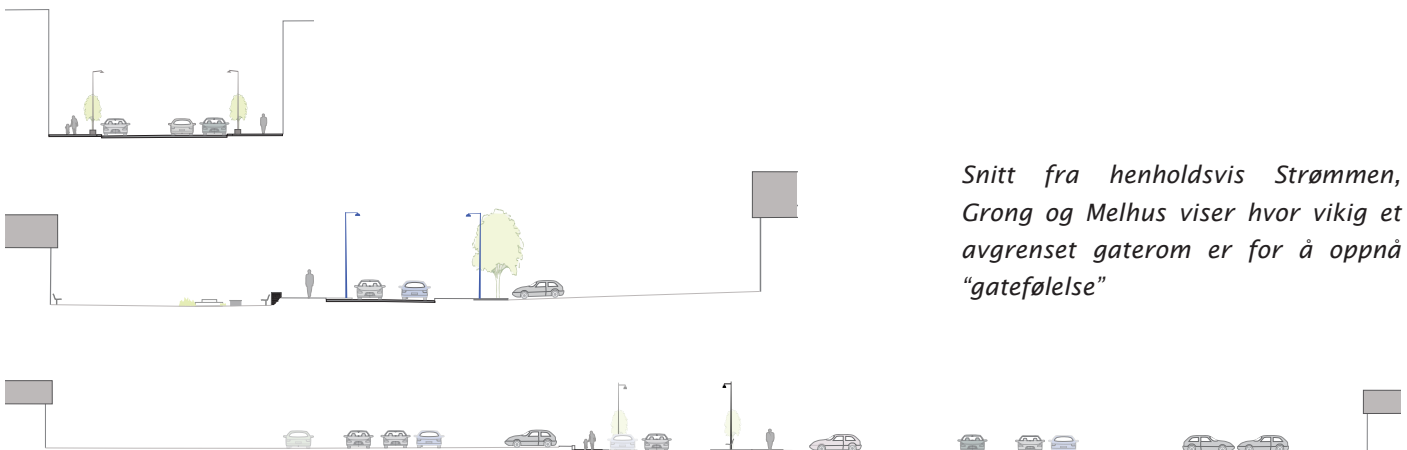
Noen vil argumentere med at alle gater er miljøgater. Med definisjonen av miljøgater («hovedveger gjennom mindre tettsteder som på en kortere strekning blir bygget om til en gate») bekrefter Håndbok N100 på et vis dette. Hvis det er riktig blir “miljøgate” et overflødig begrep. Man kan si at resultatet er det samme, men det som skiller en miljøgate fra en hvilken som helst gate er at den var en veg før. Et miljøgate-prosjekt er et ombyggingsprosjekt fra veg til gate. I sammenlikning skiller “miljøgate” seg fra for eksempel “gateopprustning”.



Men hvor lett er det egentlig å transformere en veg til gate? Fremstår miljøgatene som gater? Som beskrevet på forrige side er det flere av miljøgateprosjektene som fortsatt har elementer av veg-utforming (vegrekkeverk, gul midtstripe). Hvor mange vegestetiske elementer kan en miljøgate ha før den vipper tilbake til å være en "veg"?

Per definisjon har gaten et avgrenset gaterom og hører til byen/det bymessige. En utfordring i flere av prosjektene som er evaluert i denne rapporten er at de befinner seg i tettsteder som er karakterisert av spredt og lite bymessig bebyggelse. Man kan se for seg at det på tettsteder med landeveger som løper gjennom kan ha vært naturlig å skjerme seg eller skape avstand til vegen med bebyggelsen. (Melhus er et eksempel hvor det er ekstremt lang avstand mellom fasadene). I disse tilfellene kan det være utfordrende å skape et gatemessig preg. Hvordan fyller man dette arealet? (Grong er et eksempel på et prosjekt som har klart å fylle den store avstanden fra fasade til fasade.) Men ofte ligger arealet mellom fasade og gate utenfor miljøgateprosjektets rammer. Hvordan kan man oppnå "gatefølelse"? Fremstår disse miljøgatene som gater i ettertid, eller bærer de fortsatt preg av å ha vært en landeveg? (Melhus er et eksempel som er avhengig av ytterligere ringvirkninger i form av nybygg for å oppnå en sterkere gatefølelse).

Videre kan man diskutere hvor viktig det er at miljøgatene oppleves som gater? Er "gate" et kvalitetsstempel man skal strebe etter? Vollen er et eksempel på et miljøgateprosjekt som har en sterk vegestetisk utforming, med vegrekkeverk, vegoppmerking og sterk grad av adskillelse mellom harde og myke trafikanter. Likevel er ikke Vollen det stedet som virker minst menneskefiendtlig. Tvert imot er myke trafikanter godt ivaretatt med gang- og sykkelveg som i stor grad frigjør seg fra vegbanens trasé. Kvalitetene til miljøgata på Vollens ligger mye i at det er godt stedstilpasset, men er det per definisjon en gate?



*Snitt fra henholdsvis Strømmen, Grong og Melhus viser hvor viktig et avgrenset gaterom er for å oppnå "gatefølelse"*

## VIKTIGE OBSERVASJONER

### EVALUERTE PROSJEKTER

- Utformingen av miljøgater er i stor grad uendret siden “Fra riksveg til gate” ble publisert i 2003.
- Å oppnå “gatefølelse” på steder der det er stor avstand mellom fasadene forutsetter at prosjektets rammer går utover vegarealet.
- Å dele inn miljøgatas strekning i soner kan være et riktig grep for å skape variasjon der stedet ikke allerede er variert.
- Enkel utforming av miljøgata med få elementer, men med prioritering av ressurser på utvalgte punkter kan være en effektiv strategi for å skape møteplasser.
- Brukermedvirkning i prosessen har positiv effekt på resultatet og bidrar til å ta riktige valg for stedet. Dette burde oppfordres til.
- De fleste miljøgater har fortsatt rester av landevegsutforming. Det er viktig å være streng med fartsdempende tiltak.

### BEGREPSFORSTÅELSE

- Det er uklart om miljøgatebegrepet bør gjelde når det er bygget omkjøringsveg.
- Det er uklart hva som er forskjellen på en gate og en miljøgate.

## KONKLUSJON: MILJØGATER I 2014

Miljøgater ble etablert som et lavkostnadstiltak og et alternativ til å bygge omkjøringsveg. I dag er det mer politisk vilje, og til dels ønske, til å bruke penger på å bygge omkjøringsveg. Det kan føre til at penger blir brukt på å bygge omkjøringsveg der det strengt tatt ikke er nødvendig og i noen tilfeller heller ikke ønskelig hos lokalbefolkningen.

Tendensene som er identifisert i de seks evaluerte miljøgateprosjektene er i stor grad lik konklusjonene i 2003-rapporten. Det er stort sett de samme temaene som går igjen (et aspekt som har blitt mye viktigere er universell utforming) og de evaluerte prosjektene har i stor grad brukt 2003-rapporten som referanse. Mange av tiltakene som 2003-rapporten anbefaler har å gjøre med hvordan mennesker leser sine omgivelser (vi senker farten ved 6,5 m kjørebanebredde, ikke ved 7 m) og dette er ikke noe som nødvendigvis forandrer seg over 10 år.

Er miljøgate-begrepet fortsatt er relevant? Vi har sett at det fortsatt finnes steder rundt om i Norge som sliter med problemer knyttet til landevegsutforming gjennom tettsteder. I denne sammenhengen blir "miljøgate" relevant som et mulig tiltak. Selv om gateutforming er en selvfølge i dag, har vi fortsatt veganlegg fra en tid hvor det ikke var det.

## **VEIEN VIDERE...**

Dette prosjektet har hatt en begrenset tidsramme. Under arbeidet det har vist seg at kunnskap om miljøgater er mangelfull, og det er flere aspekter som bør jobbes videre med.

### **EN OVERSIKT PÅ LANDBASIS**

Denne rapporten har hovedsakelig tatt utgangspunkt i prosjekter i region øst og region midt. En fullstendig oversikt over det som bygges av miljøgater på landsbasis savnes.

### **BEGREPSUTVIKLING**

Miljøgate som "miljøprioritert gjennomkjøring" var i utgangspunktet et tydelig begrep. Etterhvert som bruken av begrepet har blitt utvidet har det utviklet seg uenighet om hva en "miljøgate" er. Det er behov for begrepsutvikling.

### **EVAUERING AV MILJØGATERS LEVEDYKTIGHET**

Denne rapporten har fokusert på nyere miljøgater, bygget etter "Fra riksveg til gate - erfaringer fra 16 miljøgater" ble publisert i 2003. Det mangler informasjon om hvordan de eldre miljøgatene stått seg.



# VEDLEGG:

## - OVERSIKT OVER MILJØGATER

- Region øst
- Region midt

## - KILDER

## OVERSIKT OVER MILJØGATER 2003-2014

Feil / mangler kan forekomme

### REGION ØST

#### AKERSHUS

##### Råholt

Kommune: Eidsvoll  
Ferdigstillelse: 2005  
Kommentar:

##### Rv. 172 Sørumsand

Kommune: Sørum  
Ferdigstillelse: 2006  
Kommentar:

##### Rv. 165 Vollen

Kommune: Asker  
Ferdigstillelse: 2007  
Kommentar:

##### Rv. 120 Maura

Kommune: Nannestad  
Ferdigstillelse: 2010  
Kommentar:

##### Fv. 385 Strømmen

Kommune: Skedsmo  
Ferdigstillelse: 2010  
Kommentar: Tom Fjerdingsby

##### Fv. 164 Løkkeåstunnelen m Leif Larsons vei

Kommune: Bærum  
Ferdigstillelse: 2012  
Kommentar:

##### Rv. 171 Lørenfallet

Kommune: Sørum  
Ferdigstillelse: 2012  
Kommentar:

##### Fv. 157 Tangenåsen

Kommune: Nesodden  
Ferdigstillelse: 2012  
Kommentar:

##### Fv. 115 Bjørkelangen

Kommune: Aurskog-Høland  
Ferdigstillelse: 2013  
Kommentar:

##### Storgata Son

Kommune: Vestby  
Ferdigstillelse: 2013  
Kommentar:

##### Fv. 35 Nordbyveien

Kommune: Ski / Ås  
Ferdigstillelse: Byggefase  
Kommentar:

##### Fv. 204 Heggedal

Kommune: Asker  
Ferdigstillelse: Planfase  
Kommentar:

##### Løken

Kommune: Aurskog-Høland  
Ferdigstillelse: Planfase  
Kommentar:

##### Rv. 175 Miljøgate Årnes

Kommune: Nes  
Ferdigstillelse:  
Kommentar:

#### HEDMARK

##### Rv. 20 Kirkenær

Kommune: Grue  
Ferdigstillelse: 2005  
Kommentar:

##### Fv. 84 Brumunddal

Kommune: Ringsaker  
Ferdigstillelse: 2008  
Kommentar:

**Moelv**

Kommune: Ringsaker  
Ferdigstillelse: 2011  
Kommentar:

**OPPLAND****Dokka**

Kommune: Nordre Land  
Ferdigstillelse: åpnet 1998, utbedrelse og forlengelse 2007-2008  
Kommentar:

**Fagernes**

Kommune: Nord Aurdal  
Ferdigstillelse: 2010  
Kommentar:

**Fv. 244 Lena**

Kommune: Østre Toten  
Ferdigstillelse: Planfase  
Kommentar:

**Rv. 4 Gran sentrum**

Kommune: Gran  
Ferdigstillelse: Planfase  
Kommentar:

**ØSTFOLD****Fv. 234 Stasjonsvegen Spydeberg**

Kommune: Spydeberg  
Ferdigstillelse: 2013  
Kommentar:

**Fv. 120 Tomter**

Kommune: Hobøl  
Ferdigstillelse: Plan / byggefase  
Kommentar:

## OVERSIKT OVER MILJØGATER 2003-2014

Feil / mangler kan forekomme

### REGION MIDT

#### NORD-TRØNDELAG

##### Fv. 391 & 392 Grong

Kommune: Grong  
Ferdigstillelse: 2007  
Kommentar: Kontakt: Guri Pedersen Skei

##### Rv. 17 Namdalseid

Kommune: Namdalseid  
Ferdigstillelse: 2009  
Kommentar: Kontakt: Guri Pedersen Skei

##### E6 Namsskogan

Kommune: Namsskogan  
Ferdigstillelse: 2012  
Kommentar: Kontakt: Guri Pedersen Skei

##### Fv. 17 Vellamelen

Kommune: Steinkjer  
Ferdigstillelse: 2012  
Kommentar: Kontakt: Guri Pedersen Skei

##### E6 Harran

Kommune: Grong  
Ferdigstillelse: 2013  
Kommentar: Kontakt: Guri Pedersen Skei

#### SØR-TRØNDELAG

##### Fv. 740 Melhusvegen

Kommune: Melhus  
Ferdigstillelse: 2010  
Kommentar:

##### Børsa

Kommune: Skaun  
Ferdigstillelse:  
Kommentar:

##### E6 Oppdal sentrum

Kommune: Oppdal  
Ferdigstillelse: Byggefase. Planlagt ferdigstillelse september 2015.  
Kommentar:

##### Åfjord

Kommune: Åfjord  
Ferdigstillelse:  
Kommentar:

#### MØRE OG ROMSDAL

##### Fv. 352 Vågland

Kommune: Halså  
Ferdigstillelse: 2013  
Kommentar:

##### Fv. 661 Skodje

Kommune:  
Ferdigstillelse: 2008  
Kommentar: Kontakt: Siv Karen Sungot

##### Fv. 60 Stranda

Kommune:  
Ferdigstillelse: 2009  
Kommentar: Kontakt: Siv Karen Sungot

##### Fv. 399 Nørvegata

Kommune: Ålesund  
Ferdigstillelse: 2010  
Kommentar: Kontakt: Siv Karen Sungot

##### Rv.70 Tingvoll

Kommune: Tingvoll  
Ferdigstillelse: 2006  
Kommentar:



**Fv. 61 Sjøgata, Ulsteinvik**

Kommune: Ulstein  
Ferdigstillelse: Byggefase 1.; Byggefase 2: under oppføring  
Kommentar: Kontakt: Siv Karen Sungot

**Fv. 394 Løvenvold gate (kommunen bygger)**

Kommune: Ålesund  
Ferdigstillelse: Byggefase  
Kommentar: Kontakt: Siv Karen Sungot

**Romsdalsvegen/ Storgata, Åndalsnes**

Kommune: Rauma  
Ferdigstillelse: Planfase / byggefase  
Kommentar:

## KILDER

Asplan Viak, 2011. Reguleringsplan for ny E6 Harran - Planbeskrivelse.

Asker kommune, Kommuneplan for Asker, 2007 - 2020.

Asker kommune, Kommuneplan for Asker, 2014 - 2016.

Lillebye, Einar, med flere, 2014. Statens Vegvesen Rapporter nr. 250: Introduksjon til gateplanlegging.

Nordconsult, 2013. Stedsutvikling Harran sentrum, Anbudsgrunnlag - Del A.

Melhus kommune / Asplan Viak, 2007. Melhus sentrum øst. Forprosjekt.

Rambøll, 2008. Shared Space – erfaringer med «shared space» ved kryss-utforming.

Selberg, Knut A., 2002. Gaten som by og stedsformer. Statens Vegvesens Fagbokserie.

Skei, Guri Pedersen, dato ukjent. Powerpoint presentasjon: Fra E6 til miljøgate/ torg.

Statens Vegvesen, dato ukjent, brosjyre, Miljøgate Strømmen.

Statens Vegvesen, 2014. Håndbok N100 Veg og gateutforming.

Statens Vegvesen, 2003. Fra riksveg til gate – erfaringer fra 16 miljøgater.

## NETTSIDER

[www.snl.no](http://www.snl.no)

[www.wikipedia.no](http://www.wikipedia.no)

## **KILDER**

### **SAMTALER MED:**

Einar Lillebye

Ingvill Hoftun

Tom Fjerdingsby

Guri Pedersen Skei

Alf Støle

Tore Edvard Bergaust

Ulf Haraldsen

Geir Lasse Markhus

Siv Karen Sungot

Stine Ruud

Tor Smeby

Pål-Steinar Karlsen

Guro Berge



Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Publikasjonsekspedisjonen  
Postboks 8142 Dep 0033 OSLO  
Tlf: (+47 915) 02030  
publvd@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

**Trygt fram sammen**





## Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
15/17	Nordreisa næringsutvalg	28.08.2017

### Landsbymøte 2017

#### Rådmannens innstilling

- Nordreisa kommune bevilger kr 60 000 til «Landsbymøte 2017»
- Midlene bevilges fra Kommunalt Næringsfond
- Årets tema er: forskjøning i Storslett nasjonalparklandsby; organisering og ansvar.

#### Saksopplysninger

Storslett nasjonalparklandsby har arrangert tre landsbymøter i perioden 2014-2016.

Møtene har vært organisert med utgangspunkt i spesifikke tema, som har blitt bearbeidet ved hjelp av foredrag og en påfølgende ideprosess. Fjorårets tema var: «Hvordan kan Storslett nasjonalparklandsby markedsføres, og samtidig bidra til økt salg og lønnsomhet i forbindelse med arrangementer?».

Landsbymøtet er åpent for alle, og er en fin arena for å skape god dialog og samarbeid mellom offentlig, privat og frivillig sektor. Fjorårets møte resulterte i konkrete tiltak som skulle gjennomføres fram til neste møte, blant annet «Påskelandsbyen». Herunder ble flere gode samarbeidsprosjekter til, blant annet kan nevnes «Barnas Landsbylørddag» i påskeuka, med barneskirenn, påskeverksted m.m., et samarbeid mellom Nordreisa idrettslag, Nordreisa kommune, Nordreisa Røde Kors og Nord-Troms Museum, samt «Arktisk moteshow» på Kronebutikken i april, et samarbeid mellom Reisa Skinnprodukter, Klipp frisør, Helt Naturlig, Min Mote og Reisa Skomagasin.

## **Vurdering**

Også i år bør politikerne invitere til møte i nasjonalparklandsbyen, og samle så mange aktører som mulig omkring et felles tema og tiltak. Næringsutvalget avsetter kr 60 000 fra Kommunalt næringsfond til Landsbymøte 2017, og inviterer innbyggere, næringsliv og frivillige lag og organisasjoner til dialog og samarbeid.