



Detaljregulering for fv. 8690 Storstein fergeteie

Planbeskrivelse

Til offentlig ettersyn

Nasjonal arealplan-ID: 201903



Bilde: Nordatlas.no

Innholdsfortegnelse

Detaljregulering for fv. 8690 Storstein fergeleie	0
Planbeskrivelse	0
Innholdsfortegnelse	2
1 Sammendrag	4
2 Innledning	4
3 Bakgrunn for planforslaget	6
3.1 Planområde	6
3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for Fv. 8690 Storstein fergeleie?	6
3.3 Målsettinger for planforslaget	6
3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	7
4 Planprosess og medvirkning	8
5 Rammer og premisser for planarbeidet	8
5.1 Overordnede planer og forventinger	8
5.2 Planstatus for område	9
6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområde	9
6.1 Beliggenhet	9
6.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk	10
6.3 Trafikkforhold	11
6.4 Teknisk infrastruktur	11
6.5 Landskapsbilde	12
6.6 Nærmiljø/friluftsliv	15
6.7 Naturmangfold	15
6.8 Kulturmiljø	16
6.9 Naturressurser	16
6.10 Grunnforhold	17
6.11 Skredvurdering og tiltak	17
7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering	18
	2

7.1 Planlagt arealbruk og reguleringsformål	18
7.2 Om grunnerverv	21
7.3 Tekniske forutsetninger	22
7.4 Nærmere beskrivelse av planstrekningen	22
8 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger	28
8.1 Framkommelighet.....	28
8.2 Samfunnsmessige forhold.....	28
8.3 Avlastet fergekai og forslag til beredskapskai	28
8.4 Naboer	28
8.5 Byggegrenser.....	28
8.6 Kollektivtrafikk	28
8.7 Landskapsbilde	28
8.8 Nærmiljø/friluftsliv.....	34
8.9 Naturmangfold	34
8.10 Kulturmiljø	35
8.11 Massehåndtering	39
8.12 Risiko, sårbarhet og sikkerhet.....	39
8.13 Planforslagets virkninger sammenholdt med rammer og premisser	39
9 Gjennomføring av forslag til plan	39
9.1 Framdrift og finansiering	39
9.2 Utbyggingsrekkefølge.....	39
9.3 Utfylling i sjø	40
9.4 Trafikkavvikling i anleggsperioden	40
9.5 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefase.....	40
10 Innspill og merknadsbehandling	42
11 Vedlegg.....	46

1 Sammendrag

Troms og Finnmark fylkeskommune har i samarbeid med Skjervøy kommune og Statens vegvesen utarbeidet en detaljreguleringsplan for fv. 8690 Storstein fergeleie. Planen regulerer for oppstillingsplass, parkeringsplass, og areal for venterom. Det er satt av areal for en eventuell framtidig elektrifisering av fergedrift, samt areal for helikopterlandingsplass og oppbevaring av Daisybell¹ for nedskyting av snømasser ved fare for skred.

Planbeskrivelsen angir hvilke vurderinger som er gjort i planarbeidet, og hvilke rammebetingelser planen bygger på.

2 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3-7 og § 12-8 har Troms og Finnmark fylkeskommune i samarbeid med Skjervøy kommune og Statens vegvesen, utarbeidet detaljregulering for fv. 8690 Storstein fergeleie.

Planforslaget består av en planbeskrivelse med plankart og tilhørende bestemmelser. I tillegg er det utarbeidet et tegningshefte med detaljerte illustrasjoner. Troms og Finnmark fylkeskommune har ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Deretter mottar Skjervøy kommune planbeskrivelse, bestemmelser og plankart til politisk behandling.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 annonsert i avisa Nordlys, på Statens vegvesen og Skjervøy kommune sine hjemmesider den 17. oktober 2019.

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

Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart R101
- Reguleringsbestemmelser
- Planbeskrivelse
- Tegningshefte

Planforslaget har vært på høring og til offentlig ettersyn i tiden 9. oktober – 20. november 2020 på;

- Skjervøy kommunes hjemmeside: <https://skjervoy.kommune.no/>
- Troms og Finnmark fylkeskommunes hjemmeside: <https://www.tffk.no/tjenester/plan-og-horinger/horinger/>

Varsel om offentlig ettersyn ble kunngjort i avisa Nordlys og på ovennevnte nettsider. Grunneiere og rettighetshavere fikk skriftlig melding om dette. Planforslaget ble samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser.

¹ Mobilt fjernskredkontrollsystem (RACS) fraktes med helikopter, basert på eksplodering av en hydrogen / oksyngengassblanding inne i en åpen kjele.

Kontaktperson i Skjervøy kommune:
Eivind Mathisen, tlf. 777 75 526.
e-post: eivind.mathisen@skjervoy.kommune.no

Kontaktperson i Troms og Finnmark fylkeskommune:
Ann-Kristin Edvardsen, tlf. 900 95 345.
e-post: ann-kristin.edvardsen@tffk.no

Troms og Finnmark fylkeskommune har sammen med Skjervøy kommune laget en oppsummering av innkomne merknader, og har justert faglig planbestemmelser. Planforslaget sendes kommunen for politisk behandling.

Kommunens vedtak kan påklages til Kommunal- og moderniserings-departementet iht. plan- og bygningsloven § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen i Troms og Finnmark. Eventuell klage stiles til Fylkesmannen i Troms og Finnmark og sendes til Skjervøy kommune.

Prosjektgruppa for utarbeidelse av planforslaget:

Navn	Arbeidsgiver	Fagansvar
Ann-Kristin Edvardsen	Troms og Finnmark fylkeskommune	Prosjekt- og planleggingsleder
Dag Theodor Andreassen	Statens vegvesen	Geoteknikk
Eivind Mathisen	Skjervøy kommune	Representant planmyndighet
Frode Valnes	Statens vegvesen	Naturmangfold
Jan-Hugo Hanssen	Statens vegvesen	Grunnerverv og eiendom
Jeanette Austad	Statens vegvesen	Landskapsarkitekt
John Einar Pettersen	Statens vegvesen	Vann, avløp og overflatevann
Jørgen Fjellaksel	Statens vegvesen	Vegplanlegger
Kjetil Larsen	Troms og Finnmark fylkeskommune	Prosjektkoordinator
Martin Olaussen	Troms og Finnmark fylkeskommune	Byggeleder
Veronica Kristiansen	Statens vegvesen	Vegplanlegger
Vidar Elenjord	Statens vegvesen	El-fag

3 Bakgrunn for planforslaget

3.1 Planområde



Illustrasjon planområde, utarbeidet av Jørgen Fjellaksel

Planområde innbefatter dagens infrastruktur, samt nytt areal mot sjø for utbedring av oppstillingsplass. Det er tatt med areal for å få en utbedring av vanddrenering gjennom område.

3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for Fv. 8690 Storstein fergeleie?

Troms og Finnmark fylkeskommune har besluttet at fergesambandet på fylkesveg 8690 Storstein—Lauksundskaret—Nikkeby i Skjervøy kommune skal kunne betjenes av en større ferge (opptil 70 m) i neste kontraktsperiode fra 2022. I tillegg til at det bygges ny fergekai må det også planlegges en utvidelse og ombygging av landområde på fergeleiet, for å bedre forholdene for de som bruker ferjen.

3.3 Målsettinger for planforslaget

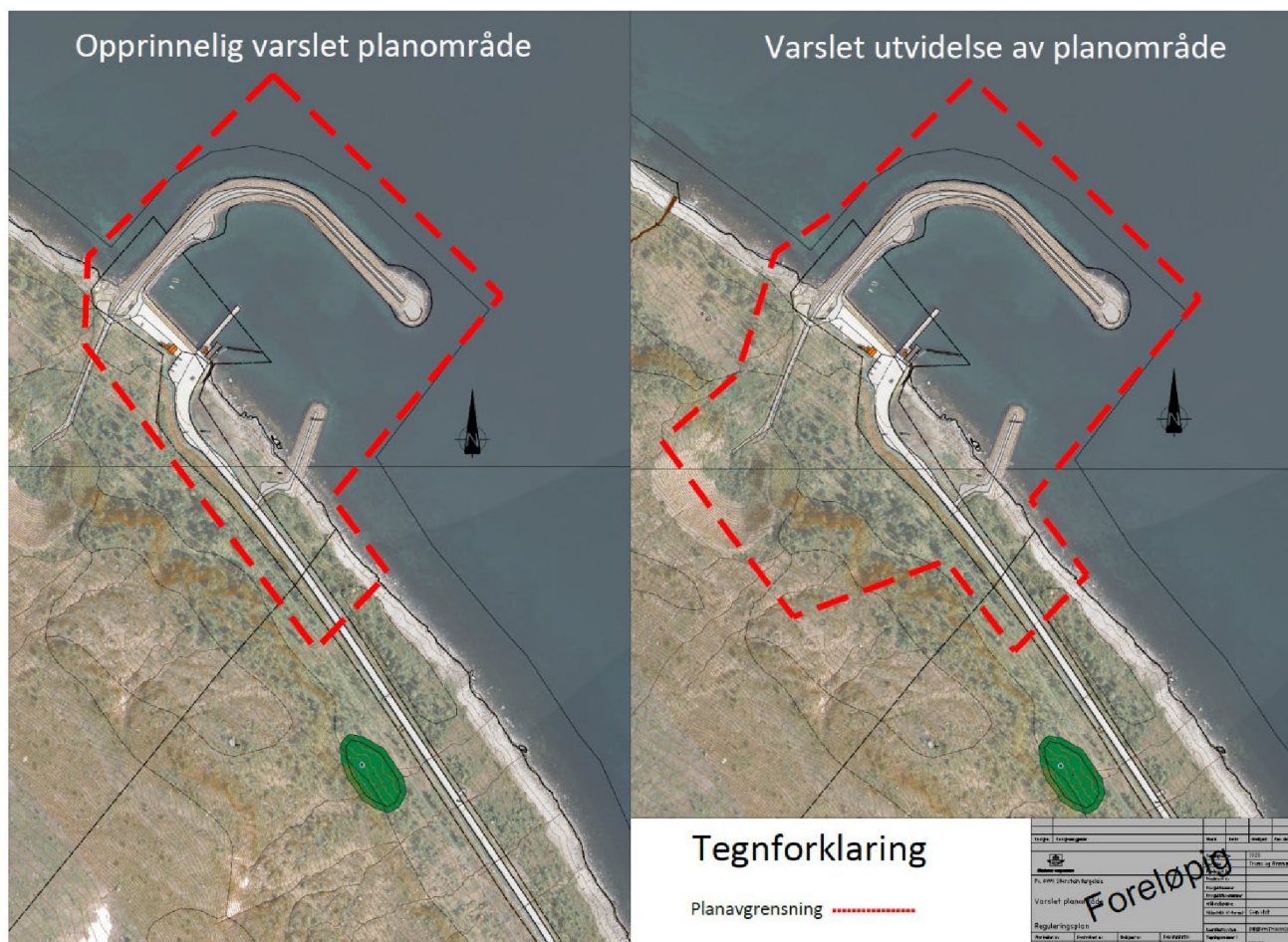
Samfunns målet for planforslaget er å gi en større forutsigbarhet for alle trafikanter og bedre fasiliteter for å bruke sambandet Storstein, Nikkeby og Lauksundskaret. Effektmålet for det ferdig utbygde anlegget er at det skal gi et nytt og bedre tilrettelagt fergeleie, som skal gi et oversiktlig område som oppleves mer ryddig og trafikkikkert enn det er i dag. Resultatmålet er vedtatt detaljreguleringsplan som hjemler utbedringen i planområde.

3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes fremgår av KU-forskriftens § 6. For reguleringsplaner gjelder det tiltak som er listet i vedlegg I til forskriften. Samferdselstiltak er listet i vedlegg I, punkt 7. For veg er det kun motorveg/flerfeltsveg og tiltak med investeringskostnad på over 750 millioner kroner som er KU-pliktig etter vedlegg I. Vårt tiltak har en kostnadsramme som er langt lavere enn dette. *Tiltaket er dermed ikke KU-pliktig etter forskriftens vedlegg I.*

Forskriftens § 8, Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlig virkning for miljø eller samfunn. Detaljplan for Storstein fergeleie faller inn under pkt. 10 e i vedlegg II, bygging av veier, og kan være KU-pliktig hvis den får vesentlig virkning etter § 10, men ikke ha planprogram eller melding.

Ved gjennomgang av kriteriene i § 10 i forskriften er det punkt h som kan komme til anvendelse, «risiko for alvorlige ulykker som en følge av naturfare som ras, skred eller flom». NGUs aktsomhetskart for snøskred viser at tiltaket er innenfor utløpsområde. Det måtte derfor gjøres nærmere undersøkelse av skredfare. Det ble foretatt skredfarevurdering av Sweco Norge AS, som resulterte i at planområde ble utvidet for at det kan reguleres ytterligere areal til skredsikring mot oppstillingsplass. Se bildet av utvidet planområde. Det ble også bestemt å regulere stort nok areal for helikopterlandingsplass og bygg for oppbevaring av Daisybell for nedskyting av skred ved behov.



Utvidet planområde Storstein fergeleie fv. 8690. Illustrasjon ved Jørgen Fjellaksel

Troms og Finnmark fylkeskommune planlagte tiltak vurderes til ikke å utløse krav til konsekvensutredning for kulturminner. Det er ikke kjent kulturminner innenfor eller i nærhet til planområde, og potensiale for hittil ukjente kulturminner vurderes som lavt.

Basert på eksisterende kunnskap er konklusjonen at det planlagte tiltaket ikke vil medføre vesentlige virkninger på naturmangfold/naturressurser eller friluftsliv. Tiltaket utløser således ikke krav om konsekvensutredning. For mer informasjon om vurderingen som ligger til grunn henvises det til vedlagte notat «Vurdering av KUbehov FV 8690 Storstein, Skjervøy kommune».

4 Planprosess og medvirkning

Det ble varslet oppstart av detaljreguleringsarbeidet 17. oktober 2019 med en høringsperiode til og med 11. november 2019. Troms og Finnmark fylkeskommune mottok 9 innspill til planarbeidet. Det ble arrangert et informasjonsmøte 27. november 2019, på Skjervøy kommune sitt rådhus. Innspill og merknadsbehandling er referert i kapittel 10. Etter høring og offentlig ettersyn av planforslag 9. oktober – 20. november 2020 har 7 merknader blitt tatt til orientering og etterretning.

5 Rammer og premisser for planarbeidet

5.1 Overordnede planer og forventinger

Nasjonale forventninger skal følges opp i fylkeskommunenes og kommunenes arbeid med planstrategier og planer, og legges til grunn for statlige myndigheters medvirkning i planleggingen. I dette detaljreguleringsplanarbeidet er følgende forventninger relevante:

- «Fylkeskommunene og kommunene baserer planforslag og beslutninger på et godt og oppdatert kunnskapsgrunnlag, og ivaretar nasjonale og viktige regionale interesser. Fylkeskommunene og kommunene sikrer samtidig tidlig medvirkning og involvering av allmennheten, berørte myndigheter, parter og interesseorganisasjoner».
- «Fylkeskommunene og kommunene tar hensyn til klimaendringer og risiko og sårbarhet i sin samfunns- og arealplanlegging og byggesaksbehandling. Kommunene sikrer at det utarbeides risiko- og sårbarhetsanalyser for utbyggingsplaner, som gir et godt kunnskapsgrunnlag for å forebygge og redusere aktuelle risiko- og sårbarhetsforhold. Det tas særlig hensyn til naturfare og eksisterende og fremtidige klimaendringer».
- «Fylkeskommunene og kommunene identifiserer viktige verdier av naturmangfold og landskap, friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø, og ivaretar disse i regionale og kommunale planer. Tilgjengelig kunnskap tas aktivt i bruk og samlede virkninger synliggjøres og tas hensyn til».

Følgende utdrag fra Regional transportplan (RTP) for Troms 2018-2029 (vedtatt i 2017) er relevant for dette reguleringsplanarbeidet:

- «Mesteparten av fylkesvegnettet er lavtrafikkert. Vegnettet er likevel viktig for at transporten i fylket skal kunne foregå på en effektiv og god måte. For den som ferdes på vegnettet eller har varer som skal transporteres, er det ikke antall biler på vegen som er viktig, men at vegnettet kan betjene trafikken på en effektiv og sikker måte».
- «Strekninger der kombinasjonen av smal veg, kurver med små radier (krappe kurver) samt stor stigning (bratte bakker) skaper framkommelighetsproblemer for tungtransporten, kan defineres som flaskehals på vegnettet».
- «Mange fylkesvegstrekninger utgjør bindeledet mellom næringsvirksomheter som for en stor del ligger ved kysten og riksvegnettet som går lenger inne i landet. På disse strekningene utgjør tungtransporten en stor andel av trafikkgrunnlaget. For at transporten skal kunne gå så raskt og effektivt som mulig, må disse strekningene utbedres».

- «Prioritere skredsikringstiltak og sikring av viktige «kyst til marked» korridorer».

5.2 Planstatus for område

Område er ikke regulert, og i kommuneplanens arealdel (gammel plan fra 1991) er område merket som LNF-område med overlappende hensynssoner (rasområde og trekklei for rein). Det er ikke kjent at det er andre rammer eller føringer som begrenser bruk av område.

6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområde

6.1 Beliggenhet



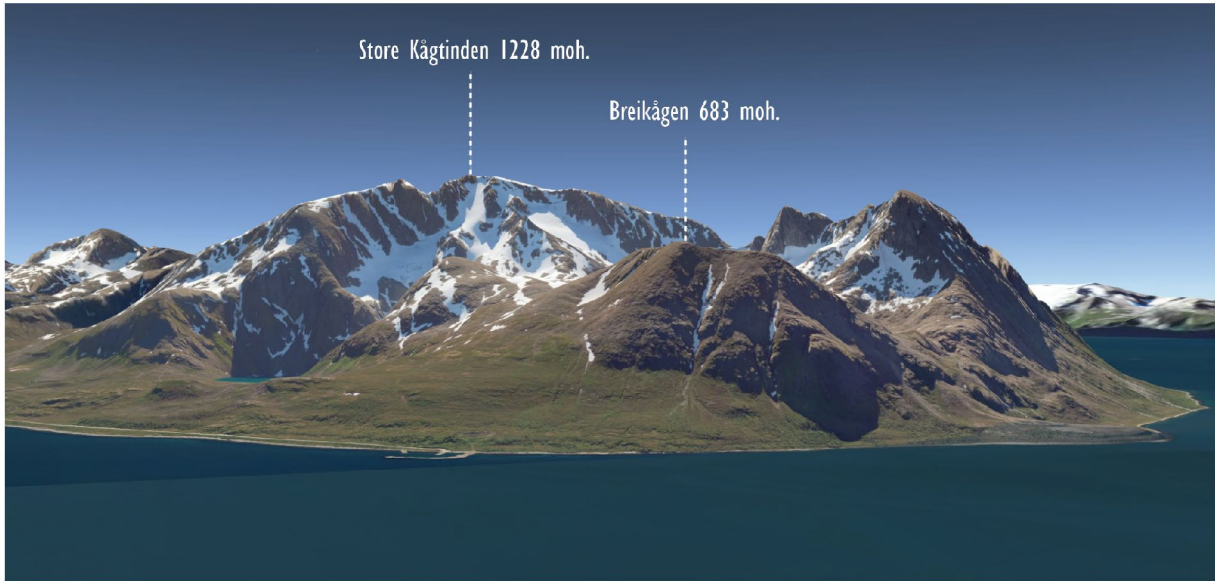
Kilde: Nordatlas

Storstein fergeleie ligger i Storsteinneset i et stort, åpent landskapsrom der sjøen danner gulvet og de ulike tindene som omringer fergeleiet danner veggene. Fergeleiet ligger ved enden av fv. 8690.

Når man som reisende kommer med ferga inn mot fergeleiet blir man møtt av fjellene Breikågen umiddelbart bak fergeleiet, og Store Kågtinden i sør-vest (se bildet Utsiktsbilde Store Kågtinden og Breikågen).

Landskapet bak fergeleiet er variert. Nederste delen av dalsiden er dekket med høy og frodig løvvegetasjon. Lenger opp i dalsiden er det snaumark med lavere vegetasjon, og øverst er det bart fjell og blokkmark. Store Kågtinden består av varige is- og snødekker.

Nedover Breikågen er det mange bekkefar.



Utsiktssbilde Store Kågtinden og Breikågen Kilde: Jeanette Austad

Fra fergeleiet har man god utsikt mot Langnes-, Nikkeby-, og Ramnbergtinden i nord, og Skjervøy med Skatteørfjellet i øst.



Foto: Statens vegvesen

6.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Storstein fergeleie ble tatt i bruk 4. juni 1993 da fergeforbindelsen til Arnøya og Laukøya ble flyttet fra Skjervøy sentrum. Fergestrekningen ble da halvert. Det ble bygd ny veg fra Perlarsaneset ved Skattørsundet bru (Skjervøybrua) som ble riksveg 869, nå fylkesveg 8690.

I dag består område av et servicehus for de som arbeider på ferga, og et offentlig tørtoalett som Statens vegvesen drifter på vegne av Troms og Finnmark fylkeskommune. Ansatte på ferga bruker parkeringsplassen og det er parkerings- og oppholdssted for bobilturister og andre friluftinteresserte.

Arnøy laks AS er et lokalt eid havbruksselskap på Lauksletta i Skjervøy kommune. De slakter ca. 25 000 tonn per år, som gir 1800-2000 trailere i året. Årvikbruket AS er lokalisert på Årviksand og produserer salt-, tørr- og klippfisk. Årvikbruket hadde i 2018 en omsetning på over 60 millioner.

Det går daglig bussrute nr. 155 til fergeleiet, som henter og bringer passasjerer.

6.3 Trafikkforhold

Fv. 8690 Storstein–Lauksundskaret, Skjervøy kommune:

ÅDT ²	Andel tunge/lange	Fartsgrense
220	13 %	80

I 2017 hadde fergesambandet 4547 transporter av kjøretøy > 14 meter, en vekst på nærmere 300 % fra 2014–2017. Veksten skyldes primært økning i slakteriproduksjonen hos Arnøy Laks AS. (Kilde: Næringstransporter i Troms og Finnmark, s. 24–26)

Vegen har bruksklasse: Bk10-50, dvs. tillatt for 24 m vogntog.

Fergekapasiteten er dårlig. For transport av fersk fisk kan forsinkelser på grunn av at vogntog ikke kommer med ferga, gi store konsekvenser, siden de skal rekke fram til et bestemmelsessted til et gitt tidspunkt for videre transport ut i markedet.

6.4 Teknisk infrastruktur

Eksisterende høyspentledninger anses ikke å være i konflikt med planen. Det legges frem nye forsyningskabler til nytt teknisk bygg på kaianlegget, og til nytt servicebygg. Trase for dette vil bli prosjektert i byggeplanen/konkurransesgrunnlaget. Eksisterende aggregathus ved gammel fergekai vil bli stående så lenge denne er i bruk.

Nytt aggregathus vil bli plassert ved ny kai. Aggregathus inneholder styring til fergekaibro, områdebelysning og annet teknisk utstyr for kaidrift.

Eksisterende belysning vil bli tatt ned, og det vil bli etablert nytt belysningsanlegg i henhold til gjeldende regelverk for oppstillingsplass og kaianlegg. Belysningsanlegget vil bli av LED-type. Belysningsanlegg prosjekteres i byggeplanen/konkurransesgrunnlaget. Det legges opp til to rekker med lysmaster på oppstillingsplassen, samt lysmaster langs kaia.

Fergeleiet forberedes for fremtidig elektrisk fergedrift ved at det settes av areal i reguleringsplanen. Ladesystemet til elektrisk ferge krever et større teknisk bygg. Utforming av bygget skjer gjennom krav i aktuelle regelverk og føringer fra Troms og Finnmark fylkeskommune. Deler av ladesystemet vil kreve et område som er fysisk avsperrert for allmenn ferdsel. Elektrisk fergedrift er ikke planlagt i denne driftskontrakten.

² Årsdøgntrafikk, forkortet ÅDT, er i prinsippet summen av antall kjøretøy som passerer et punkt på en vegstrekning gjennom året, dividert på årets dager, altså et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde.



Et eksempel på belysning fv. 8690 Storstein fergeleie. Illustrasjon utarbeidet av Statens vegvesen v/Linn Jørgensen og Jeanette Austad.

Vann og avløp

Det finnes ingen offentlige vann- eller avløpsanlegg i område. Det er i dag en vannbrønn med ukjent plassering via selvfallsledning som går til eksisterende kai.

Nytt servicebygg kan benytte seg av eksisterende brønn, men denne må sikres slik at det ikke kan komme fremmedlegemer inn i brønnen og forurenser vannet. Alternativt kan det bores ny fjellbrønn.

Det anbefales å etablere tett avløpstank med nivåindikator som varsler når den er full. Størrelsen på tanken bør være samme størrelse som renovasjonsbilene i område. Når det gjelder overvannshåndtering må eksisterende grøft mellom fjell og parkeringsplass renskes for å minske vanngjennomstrømningen i parkeringsarealet.

6.5 Landskapsbilde

Planområde ligger i landskapsregion 37 «Kystbygdene i Troms». Landskapet består av buktende koller, bølget strandlinje og markerte klare terrasserte flater (den gamle strandlinja) som følger parallelt med fv. 8690. Terrassene fremstår som et viktig landskapselement i område.



Terrasser i landskapet illustrasjon utarbeidet av Jeanette Austad

Dagens situasjon viser relativt store inngrep i planområde. Dette inkluderer foruten fergeleiet, to moloer og fylkesvegen som ligger på fylling i sjø.



Dagens situasjon av fergeleiet. Foto: Statens vegvesen

Arealet som skal opparbeides til oppstillingsplasser, buss, fortau og benk/bord består i dag av et skrint vegetasjonsdekke med gress, lyng og noe lav krattvegetasjon.

Vegen ned til dagens fergeleie har en lavere skjæring med berg i dagen på sørvest-siden av vegen. Vegetasjon som ligger i sprekke demper effekten av skjæringen noe.



Bergskjæring. Foto: Statens vegvesen

På grunn av det barske klimaet er det bygd to moloer i tilknytning til fergeleiet. Det vokser gress på moloene.



Foto: Statens vegvesen

En kraftlinje ligger parallelt med vegen og strandsonen. Kraftlinjen danner synlige linjer i landskapet.

I tillegg ligger et massetak direkte bak fergeleiet. Massetaket er delvis gjengrodd, men veggene framstår enda som et åpent sår i landskapet. En langsgående trevegetasjon som følger kraftlinjas retning, skaper brudd i forkant av massetaket, noe som gjør massetaket ekstra synlig.



Bildet av fergeteiet tatt fra den største moloen. Foto: Statens vegvesen

Når det gjelder skalaen i landskapet vurderes dagens inngrep samlet sett som relativt underordnet landskapsrommets store skala.

6.6 Nærmiljø/friluftsliv

Område ved fergeteie har tilgjengelig parkering og rasteområder og er utgangspunkt for turer til Kågtind, en populær toppturlokalitet som besøkes av både lokale, norske og utenlandske turister. Kågtind er den 3. høyeste toppen som har beliggenhet på en øy i Norge.

I tillegg benyttes fjellområdene over fergeteie i utstrakt grad av lokalbefolkningen til turgåing, jakt og bærplukking.

6.7 Naturmangfold

Generell beskrivelse

Geologisk er hele planområdet en del av Storelv skifergruppe, med hovedsakelig bergarter glimmergneis, glimmerskifer, metasandstein og amfibolitt. Hele området ligger under marin grense og er dekket av marine strandvaskede sedimenter med varierende tykkelse, dannet av bølge- og strømaktivitet i strandsonen.

Mot nord er planområdet sjøområde med fergeteie, molo og tilhørende fyllingsfot. På landsiden er områdene på nedsiden av fylkesvegen stort sett vegetasjonsløse eller har tynt plantedekke med lite utviklet busksjikt lengst mot sørøst. Søndre grense for planområdet følger stort sett kant på skjæring langs fylkesvegen. Det er småvokst bjørkeskog med bærlyngvegetasjon ovenfor skjæringen.

Spesielle naturtyper/arter

Det er ikke registrert spesielle naturtyper eller arter av nasjonal forvaltningsinteresse innenfor planområde, verken i sjø eller på land.

Det er ikke påvist rødlistede naturtyper innenfor planområde. Av arter med nasjonal forvaltningsinteresse er det registrert flere rødlistede fuglearter knyttet til åpent hav og strandsoner. Dette gjelder teist (*Cephus grylle*), rødlistet som sårbar, makrellterne (*Sterna hirundo*), rødlistet som sterkt truet og krykkje (*Rissa tridactyla*), rødlistet som sterkt truet. I tillegg er det registrert blåstrupe (*Luscinia svecica*), rødlistet som nær truet. Arten er knyttet til åpne og fuktige områder, både i fjellet og langs kysten.

Verneområder

Planområde kommer ikke i berøring med områder vernet med hjemmel i naturmangfoldloven.

Inngrepsfrie naturområder (INON)

Reguleringsplanen berører ikke inngrepsfrie naturområder.

Fremmedarter

Det er ikke registrert fremmedarter innenfor planområde i Naturbase. Det ble heller ikke funnet fremmedarter i område ved befaring i august 2019.

Vannmiljø

Det renner noen mindre smeltevannsbekker gjennom planområde. Ingen av disse er fiskeførende. Med unntak av en bekk lengst vest i planområde, så går vannføringen delvis under grunn. Bekkene har sitt utspring i fjellområde over fylkesvegen og føres gjennom kulvert og ut i havet. På grunn av dårlig drenering er fastmarken mellom fylkesveg og sjø øst for fergekaia, delvis dårlig drenert mark med mye overflatevann.

6.8 Kulturmiljø

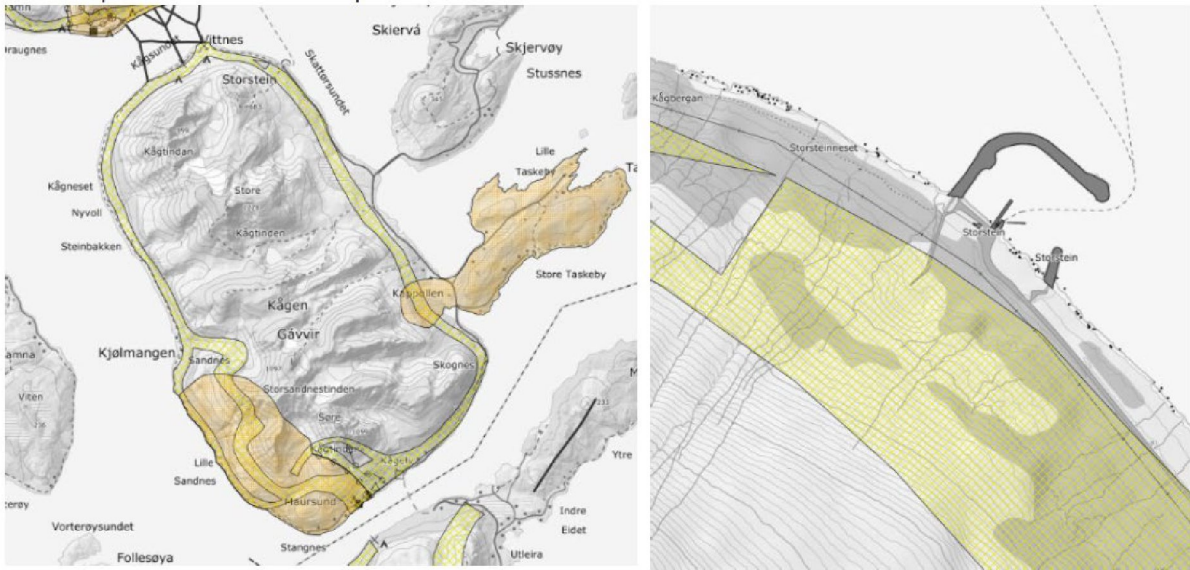
Da planarbeidet startet var potensiale for hittil ukjente kulturminner vurdert som lav, da grunnen i deler av planområde har vært gjenstand for byggeaktivitet i nyere tid, og arealet antatt uforstyrret mark som foreslås regulert er forholdsvis beskjedent.

Da planområde ble utvidet for skredvoll ønsket Troms og Finnmark fylkeskommunes Kulturetat å befare et potensielt kulturminne 80 m sørøst for planområde. Det ble avtalt at tegninger av tiltakene på fergeleiet ble oversendt, slik at ny vurdering kunne gjøres om tiltak ville komme i konflikt med kulturminnet. Det var i utgangspunktet ikke kjente kulturminner i planområde, med da skredikringen med voll krevde mer areal og planområde ble utvidet ba Kulturetaten i Troms og Finnmark fylkeskommune om å avvente nærmere undersøkelser. Se kapittel 8.10 i denne planbeskrivelsen.

Gjeldende område er ikke kjent for eldre maritim aktivitet, og Universitetet i Tromsø (UIT) vurderte sannsynligheten for konflikt med eventuelle kulturminner under vann som liten, og hadde ingen merknader til varselet om oppstart av plan. UIT Norges arktiske universitet, minnet om at dersom det i forbindelse med tiltaket skulle fremkomme automatisk fredede kulturminner eller funn av kulturhistorisk betydning, skal arbeidet stanses og Universitetsmuseet varsles jfr. Kulturminneloven § 8, 2. ledd.

6.9 Naturressurser

Tiltaket berører potensielt reindriftsvirksomhet, med skredssikringstiltak på oversiden av fergeleiet. Reinbeitedistrikt 39 Ardni/Gávvir (Arnøy/Kågen) har flyttlei i fjellsiden her. Nevnte flyttlei ligger i bratt terreng og med sjøen på nedsiden. Den er derfor en «flaskehals» for driften i område. Stengning eller forstyrrelser i flyttlei kan få store konsekvenser for driften. Reinen er spesielt sårbar for forstyrrelser på vårtrekket, da den har begrenset med ressurser etter en lang vinter. Det gjelder spesielt drektige simler og simler med kalv. Potensialet for negative effekter er størst i anleggsfasen, men en endring av terrenget med eksempelvis store skredvoller kan medføre permanente effekter på reinenes bruk av område.



Kartutsnitt fra Kilden som viser flytteleider på Kågen (venstre) og innenfor planområde (høyre). Berørt flyttelei antas å ha stor\svært stor verdi for reindriften. Kilde: kilden.nibio.no.

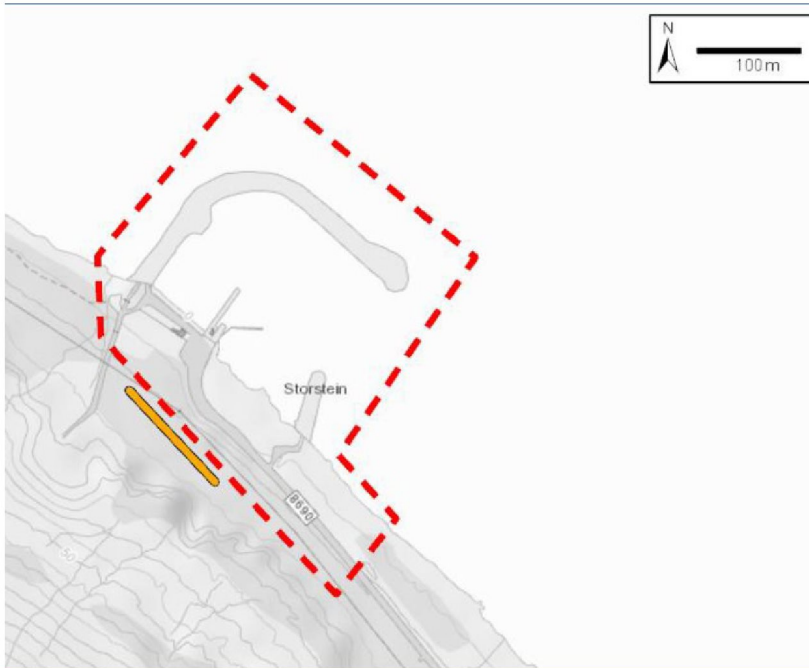
6.10 Grunnforhold

Det er utført omfattende grunnundersøkelser i område, spesielt i sjø. Undersøkelsene viser hovedsakelig faste til svært faste løsmasser over, og det er kun registrert enkelte løsere lag i noen sonderinger. Undersøkelsene antyder også flere steder at øverste del av berget er oppsprukket og forvitret. De faste massene og dårlige berg gjør at det har vært vanskelig å skille overgang mellom løsmasser og berg.

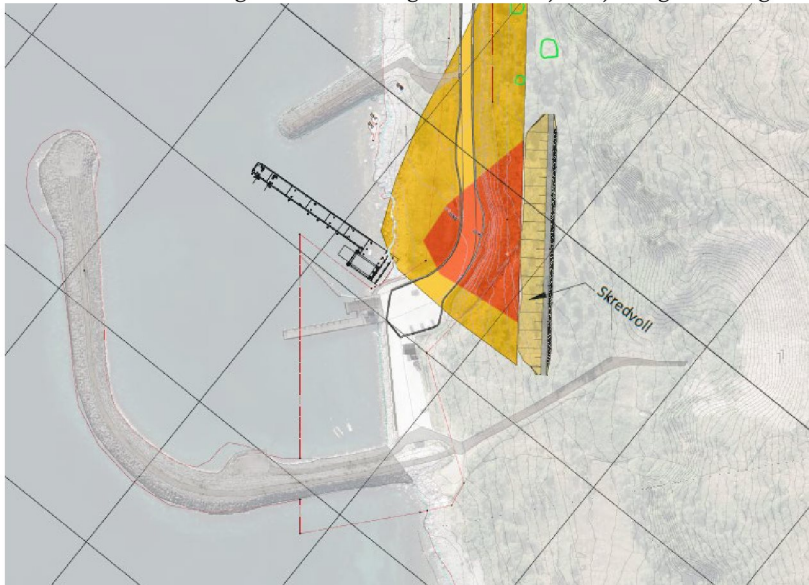
Løsmassekart indikerer at nedre del av område består av marin strandavsetning og øvre del av tynn morene. I nord og sør for område er det angitt tynn hav-/strandavsetning. Undersøkelsene antyder at løsmassene hovedsakelig består av sandige og grusige masser med en del stein og blokk, stedvis med et tynt vegetasjonsdekke over. Det er ikke registrert sprøbruddsmateriale eller kvikkleire i område og grunnforholdene vurderes som gode.

6.11 Skredvurdering og tiltak

Sweco Norge AS har utført en skredfarevurdering på Storstein fergeleie, område ligger delvis innenfor Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) sitt aktsomhetskart for steinsprang og snøskred. Siden tiltakene i denne detaljreguleringsplanen, biloppstillingsplass og venterom, faller innenfor sikkerhetsklasse S2 er det et krav om at den årlige sannsynligheten for skred ikke er større enn 1/1000. På Storstein vil det være oppstillingsplass på et begrenset område med faresone. Det mest aktuelle tiltaket er en stoppvoll mot snøskred.



Anbefalt skredsikring av Sweco Norge AS , oransje linje angir sikringsvoll.



Illustrasjon skredvoll og faresone for skred rød skravur, utarbeidet av Jørgen Fjellaksel

7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

7.1 Planlagt arealbruk og reguleringsformål

1 PLANENS FORMÅL

Formålet med detaljreguleringen for Storstein fergeleie er å tilrettelegge for et nytt og bedre fergeleie, som skal gi et oversiktlig og trafikksikkert område. Det regulerte området fremgår av plankart R101.

Utforming PBL § 12-7

Utforming og detaljering av veganlegget framgår av tegningshefte (Tegning B101, C101, C201, C301, D101, D201).

2 BESTEMMELSER TIL AREALFORMÅL (PLAN – OG BYGNINGSLOVEN §12-5)

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (plan- og bygningsloven § 12-5 nr. 2) (O_S1) og (O_S2).

Innenfor området tillates tekniske anlegg som er nødvendige for bygging, drift, vedlikehold og tilsyn av veganlegget og skredvullen. Arealet kan blant annet benyttes til veg, oppstillingsplass, parkering, stabiliserende tiltak, støyskjermer, skjærings- og fyllingsskrånninger, servicebygg, tekniske bygg, helikopterlandingsplass og infrastruktur for elektrifisering av fergesambandet. Veganlegget kan utformes slik det framgår av tegningsheftet (Tegning B101, C101, C201, C301, D101, D201). Byggegrensen mot sjøen følger formåls grensen.

Hensynssone H730 Kulturminne (jf. plan- og bygningslovens § 12-6) Båndlegging etter lov om kulturminner. Området er fredet og skal ikke berøres av bygg- eller anlegg. Det skal settes opp et sikkerhetsgjerde som skal forhindre at det skjer noe med tuftene under bygging av veganlegget. Hensynssone H730 - Areal fredet etter Lov om kulturminner i planbestemmelser og kart. Oppdagelser av Kulturminner i sjø skal varsles til Universitetsmuseet i Tromsø.

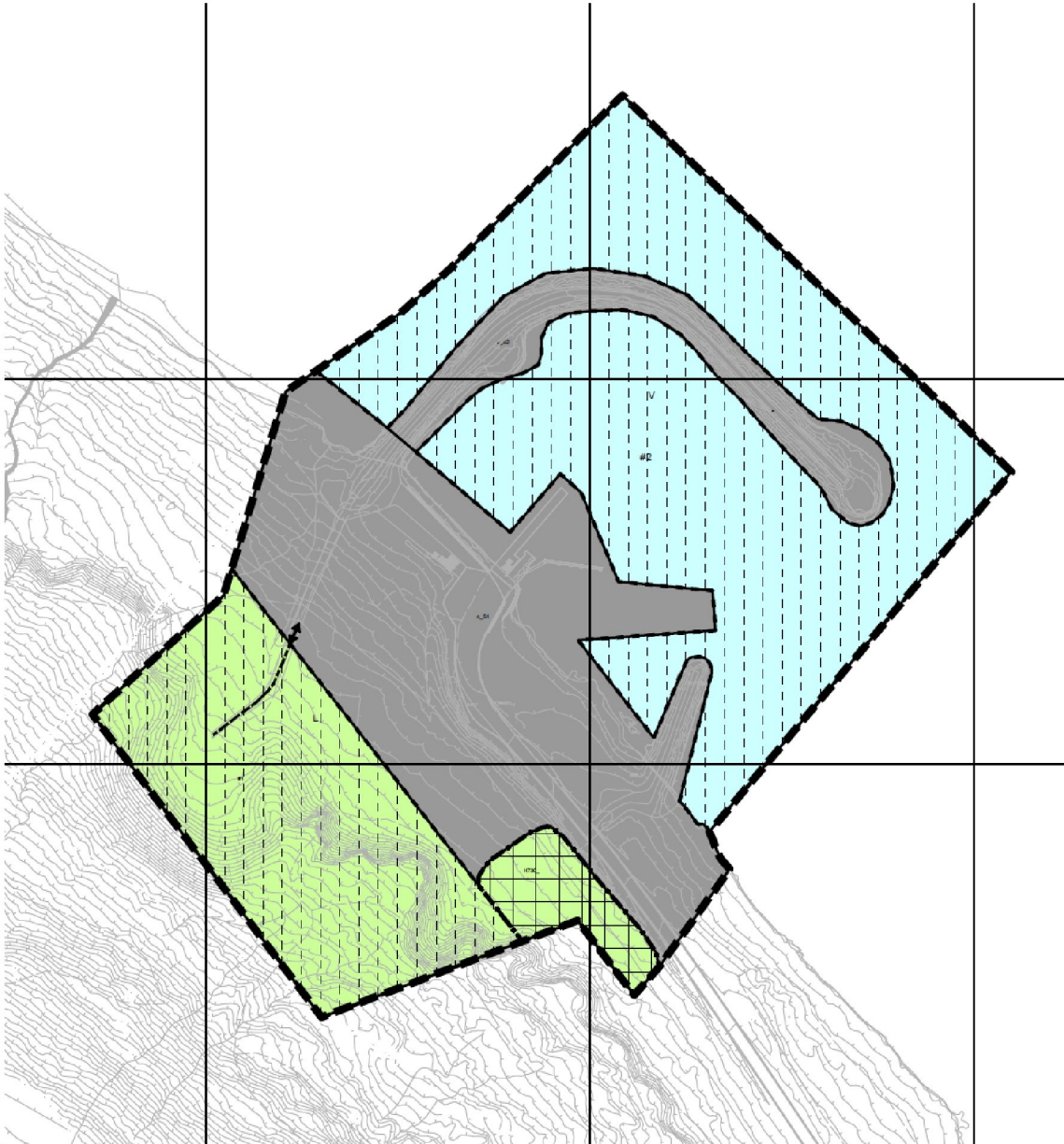
5. Landbruks, natur- og friluftsområder samt reindrift (LNFR) (plan- og bygningsloven §§ 12-5 nr. 5) Bestemmelser for midlertidig rigg- og anleggsområde #1 og #2

#1

Området vil brukes som midlertidig rigg- og anleggsområdet for etablering av skredvoll, og tilbakeføres til det opprinnelige LNFR reguleringsformål når tiltaket er gjennomført. Det er ikke anledning til å foreta seg noe som kan føre til at skredsikringsanlegget blir skadet eller ikke får fungere i samsvar med forutsetningene. Det kan foretas vedlikehold, undersøkelser og mindre utbedringer for å sikre at skredsikringsanlegget fungerer best mulig.

#2

Området vil brukes som midlertidig anleggsområdet for etablering av ny fergekai, og tilbakeføres til det opprinnelige reguleringsformål når tiltaket er gjennomført.



Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

S Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer)

§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift

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

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

V Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

§12-6 - Hensynssoner



Båndlegging etter lov om kulturminner

§12-7 - Bestemmelseområder



Midlertidig bygge- og anleggsområde

Linjesymbol



RpFormålGrense



PblMidlByggAnleggGrense



RpGrense



RpBåndleggingGrense

Punktsymboler



Avkjørsel - både inn og utkjøring

Plankart utarbeidet av Veronica Kristiansen (se tegningsheftet for større bilde).

7.2 Om grunnerverv

Grunneier av gnr. 54 bnr. 2 har i september 2019 undertegnet «avtale om tiltredelse og avtaleskjønn» for alt areal beliggende mellom fylkesveg 8690, dagens fergeleie og grensen til gnr. 54, bnr. 4. Dette er vist som «tidligere permanent erverv» på tegning W-101. Arealet er avstått med tilhørende sjøgrunn så langt ut som privat eiendomsrett gjelder. I forbindelse med bygging av sekundærmolo ble av dette ca. 800 m² landgrunn (inkl. ca. 25 m strandlinje) ervervet, erstattet og oppgjort i 1997. Dette erverv fra 1997 er ennå ikke matrikkelført, men vil unntas i erstatningsberegning for areal vist som «tidligere permanent erverv» på tegning W-101.

Det er ingen avtale med grunneier på det areal som er regulert på øvre (vestre) side av eksisterende fylkesveg 8690.

Den vedtatte reguleringsplanen vil danne grunnlag for grunnerverv. Dersom frivillig avtale med grunneier ikke oppnås, vil vedtatt plan være grunnlag for ekspropriasjon av grunn og rettigheter etter Veglovens § 50. Normalt vil grunnervervet følge formåls grensen slik at områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur blir ervervet til offentlig eiendom. Til anleggs- og riggområder som skal tas i bruk, blir det ervervet midlertidige rettigheter. For disse områder faller eiendomsretten tilbake til eier etter at anleggsvirksomheten er opphørt.



W-101 Tegning for grunnerverv utarbeidet av Jørgen Fjellaksel (større utgave i tegningsheftet tilhørende denne plan).

7.3 Tekniske forutsetninger

Valgt løsning for nytt ferjeleie baserer seg på Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming, hvor gjeldende dimensjoneringsklasse er satt til være et mindre utbedringstiltak. Et mindre utbedringstiltak defineres slik i N100:

«Det er heller ikke definert en standard for mindre utbedringstiltak eller punktutbedringer. Standard for mindre utbedringsprosjekter vil variere fra sted til sted. Utbedringer tilpasses standarden på tilstøtende strekninger slik at store sprang i standard unngås.»

I tillegg har håndbok V430 Ferjeleier – 1; Ferjeleiers landområder blitt brukt som mal for ferjeleiet. Dette er en utgått håndbok, men siden det ikke eksisterer alternative- eller andre håndbøker som beskriver utforming av ferjeleier, er det valgt å bruke denne.

Dagens situasjon kan oppsummeres fra Statens vegvesen vegkart, her står følgende data om ferjeleiet og vegstrekningen (Vegreferanse: FV8690 K S1D1 m0-3954) følgende spesifikasjoner:

- ÅDT, total - 220
- ÅDT, andel lange kjøretøy – 13 %
- År, gjelder for – 2018
- Fartsgrense 80 km/t
- Bruksklasse normaltransport Bk³10 – 50 tonn (maks vt⁴-lengde 19,50 m)
- Bruksklasse tømmertransport Bk10 – 50 tonn (maks vt-lengde 24 m)

For parkeringsplass, adkomstveg til sekundærmolo og adkomstveg til kraftlinje/dagbrudd er fartsgrensen 50 km/t.

I denne reguleringen vil det settes av areal for bygg til nytt servicebygg og teknisk bygg for fremtidige elektrifiserte ferger. Vurderinger for dette bygget må gjøres i planleggingen av konkurransegrunnlaget slik at en får med vegutformingen for ferjeleiet, og det forutsettes at dets funksjon og bruk er noe som utbyggingen av kai ivaretar. Det vil være uproblematisk å føre strømkabler fra teknisk bygg til ny fergekai gjennom vegkroppen.

7.4 Nærmere beskrivelse av planstrekningen

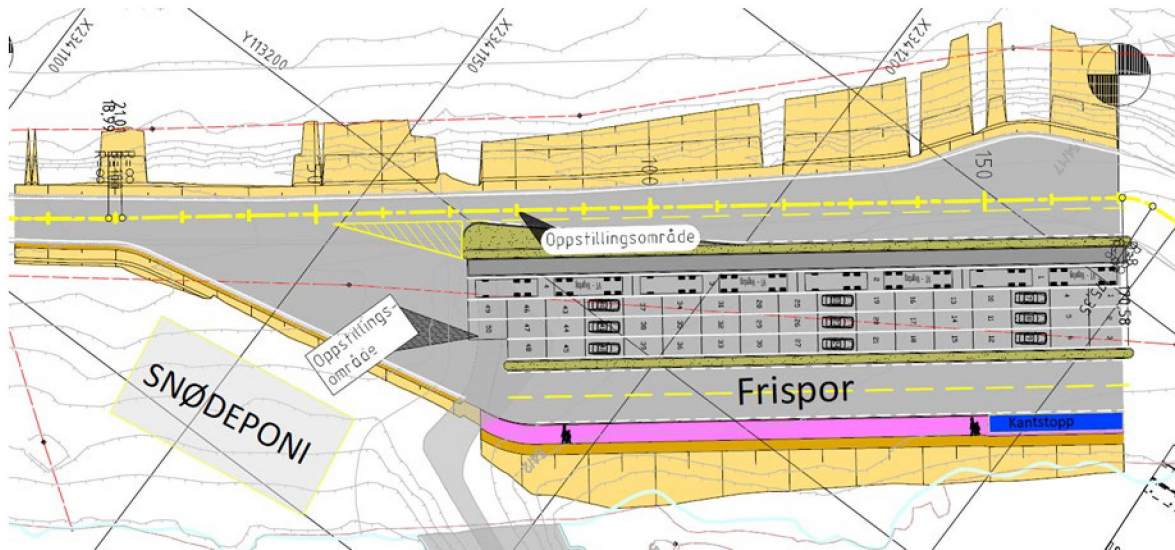
Framtidig kai og ferje (70 m) har en lastekapasitet på:

- 50 personbiler (PB)
- 4 vogntog (VT)

Det tas direkte utgangspunkt i disse tallene, og landområde er planlagt utfra den kommende fergens kapasitet. Nytt ferjeleie får da en rad til 4 vogntog, og 3 rader til personbiler, hvor de tre radene utgjør 50 oppstillingsplasser til sammen. Det blir i tillegg et 5. felt, men dette er adskilt fra de andre oppstillingsradene med en rabatt. Det 5. feltet skal fungere som et frispør og er enveiskjørt. Feltet er beregnet for adkomst til parkeringsplass, og buss som server kantstoppet til ferjeleiet. Dette ivaretar god fremkommelighet for buss, adkomst til parkeringsplass i nordvest, men også nødetater som da får adkomst helt frem til fergekaien. Det er viktig å presisere at det ikke skal stå biler parkert her, frisporet er ikke ment til parkeringsformål eller varig opphold.

³ Bk=Bruksklasse

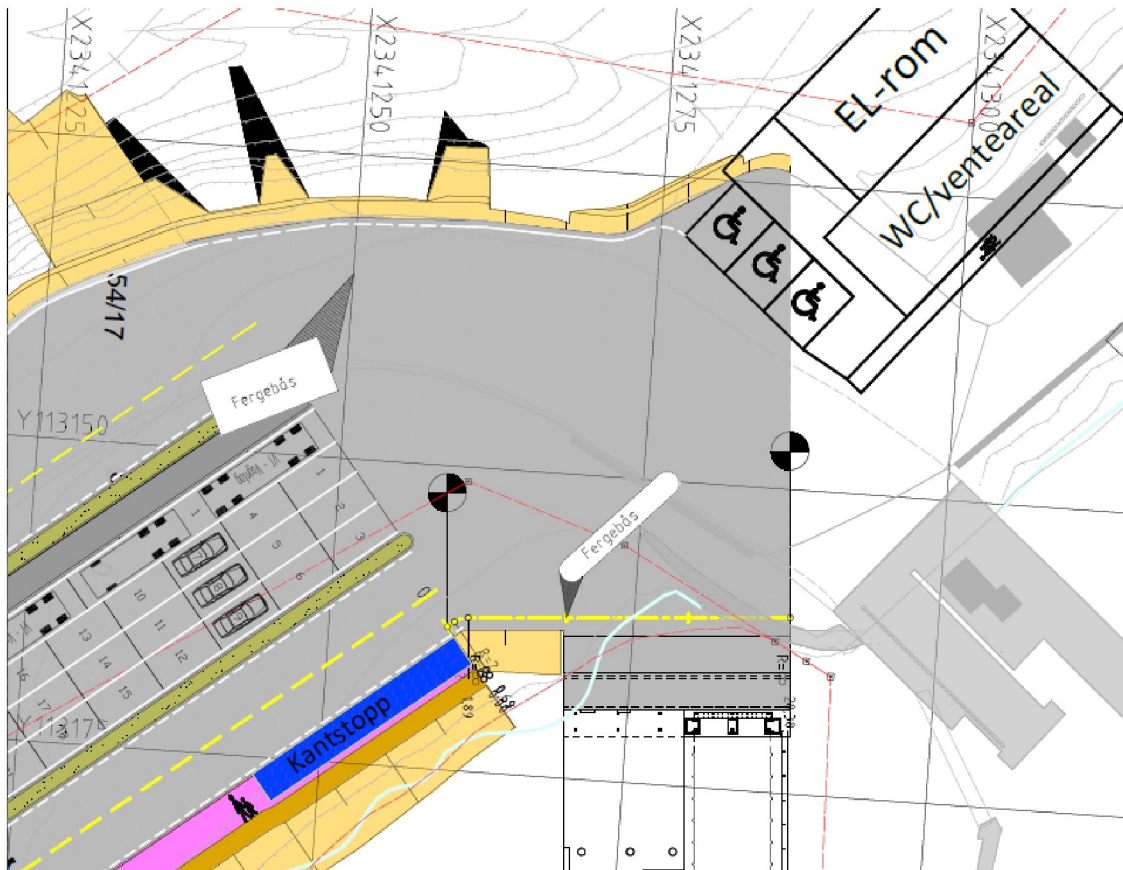
⁴ Vt=Vogntog



Illustrasjon utarbeidet av Jørgen Fjellaksel

Det henvises til tegningsheftet for detaljerte mål som bredde og lengder for de ulike elementene, som oppstillingsrader og plasser, parkering, HC-parkering, fortau osv. Dette vil ikke spesifiseres i inngående detalj her, nedenfor nevnes heller prinsippene for løsninger, og referanser til håndbøkene N100 og V430.

For dagens bussrute nr. 155 plasseres et kantstopp i enden av fortau på østre side av nytt oppstillingsområde. Fra kantstoppet blir det tilrettelagt forbindelse fra fortau til fergekai, slik at myke trafikanter kan stige av og på ferger på en trygg måte. Da server kantstoppet de som skal med og av ferger fra ett og samme sted. I hele kantstoppets lengde er det langt inn ekstra bredde på fortau slik at det kan etableres plattform med leskur hvis man ønsker.

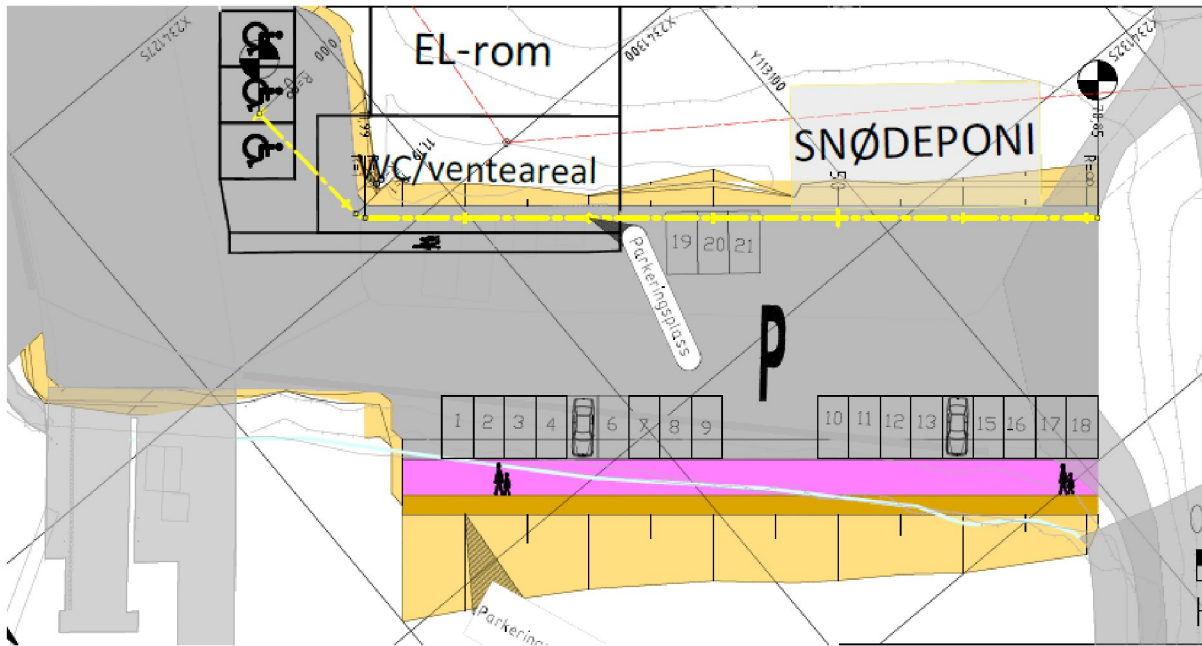


Illustrasjon utarbeidet av Jørgen Fjellaksel

Fortauene langs parkeringsplass og oppstillingsområde er planlagt etter Håndbok N100s fortauskraav og universell utforming, det legges i tillegg opp til en møbleringssone og rekkverk. På denne måten kan 2 møtende rullestoler passere hverandre på fortauet, i tillegg til benker som kan settes ut.

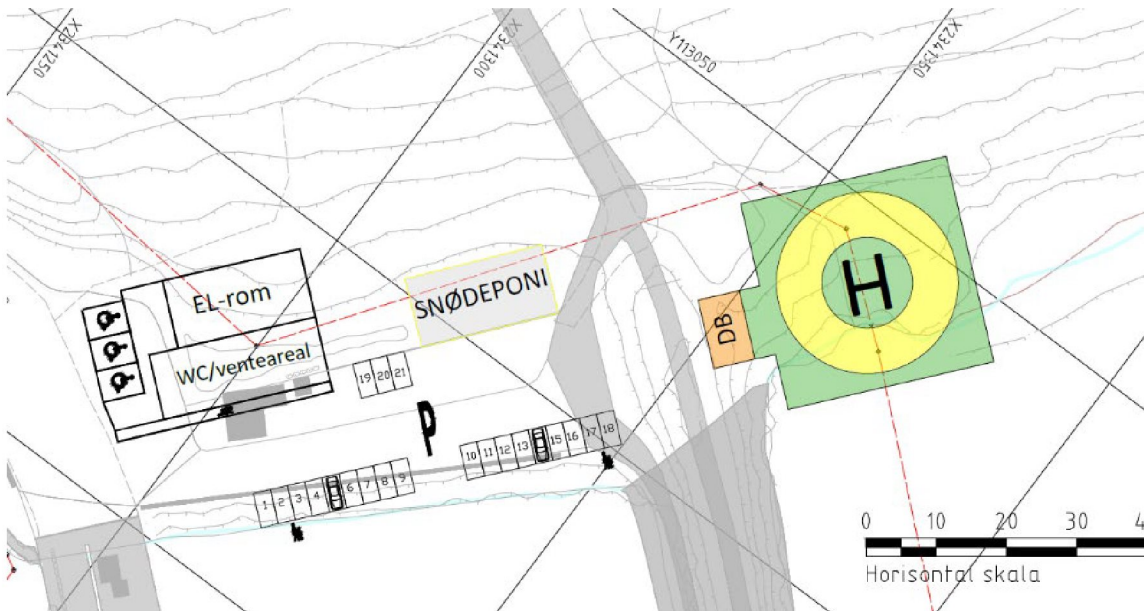
Ny parkeringsplass har noen flere plasser enn i dag, og blir en forbedret. Siden parkeringsplassen ikke blir breddeutvidet så veldig langt ut i havet oppnår man at fylling ikke blir stor ut i havet.

Rundt servicehus legges det også opp til universell utformede fortau, samt HC-parkering.



Illustrasjon utarbeidet av Jørgen Fjellaksel

Helt i nord av fergeleiet reguleres det inn areal for venterom, parkeringsplasser, snødeponi og et teknisk bygg for framtidig elektrifisering av ferger. I tillegg et areal for helikopterlandingsplass med et lite bygg for oppbevaring av Daisybell. Helikopterlandingsplassen er dimensjonert med et sikkerhetsområde har diameter 25,9 meter.

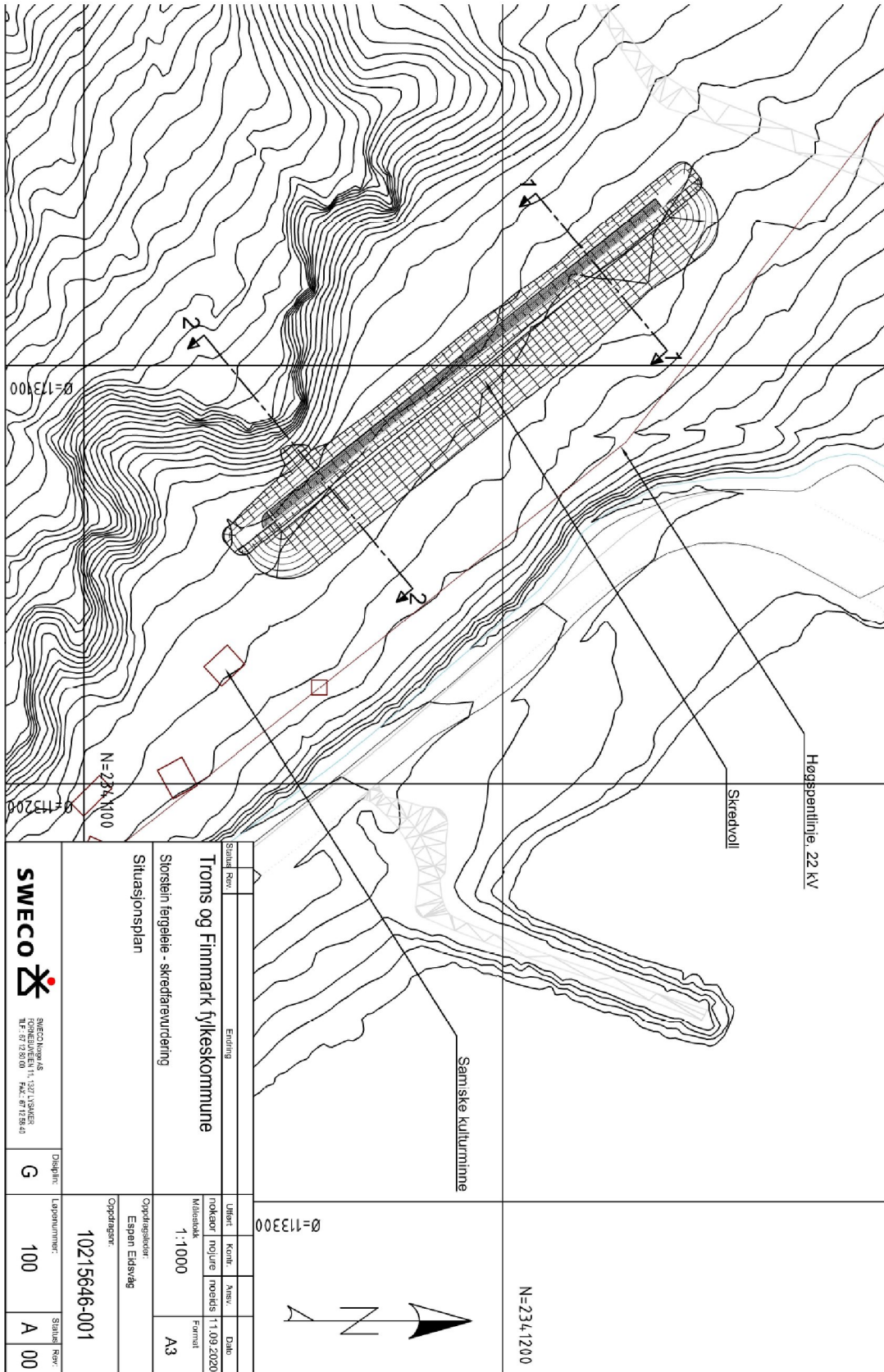


Illustrasjon utarbeidet av Jørgen Fjellaksel

Skredvollen er et sikringstiltak og er ca. 140 meter lang og har en høyde på ca. 6 m i front. Skredvollen skal ta unna skredfaren i et begrenset område på fergeleiet som vises med oransje skravur i bildet under.



Illustrasjonsbilde utarbeidet av Jørgen Fjellaksel



Detaljert skredvoll prosjektert og illustrert av Sweco Norge AS

8 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

8.1 Framkommelighet

Det vil bli bedre framkommelighet for alle trafikantgrupper. Det blir en større ferge som tar med flere kjøretøy og passasjerer. Oppgraderingen av selve fergeleiet vil bli mer tydelig med egne filer for vogntog og for personbiler. Og det blir tilrettelagt bevegelsesområder med muligheter for å kunne raste mens man venter på fergen.

8.2 Samfunnsmessige forhold

Den nye ferga som krever et nytt fergeleie vil gi virkninger for lokalsamfunnet, med større forutsigbarhet for at fisketransporten kommer frem, at ansatte kan komme til sin arbeidsplass og slik bidra til å opprettholde innbyggerantallet.

8.3 Avlastet fergekai og forslag til beredskapskai

Eksisterende kai har en restlevetid på 20-25 år. Det foreslås at eksisterende kai brukes som beredskapskai, og en avlastingskai når ny kai bygges. Dette sikrer full drift av ferge mens anleggsperioden pågår.

8.4 Naboer

Det er ingen bebyggelse i nærheten av Storstein fergeleie.

Nederste del av privat utmarksveg inngår i område som reguleres til samferdselsanlegg. Vegstatus skal her fortsatt være privat vei, som både fylkeskommunen og privat grunneier kan bruke. Fylkeskommunens behov for å bruke denne del av utmarksveg vil være knyttet til drift og vedlikehold av skredvoll.

8.5 Byggegrenser

I reguleringsplan er ikke byggegrensen fastsatt dermed gjelder veglovens generelle byggegrense som er 50 meter målt fra midten av vei (fylkesvei).

8.6 Kollektivtrafikk

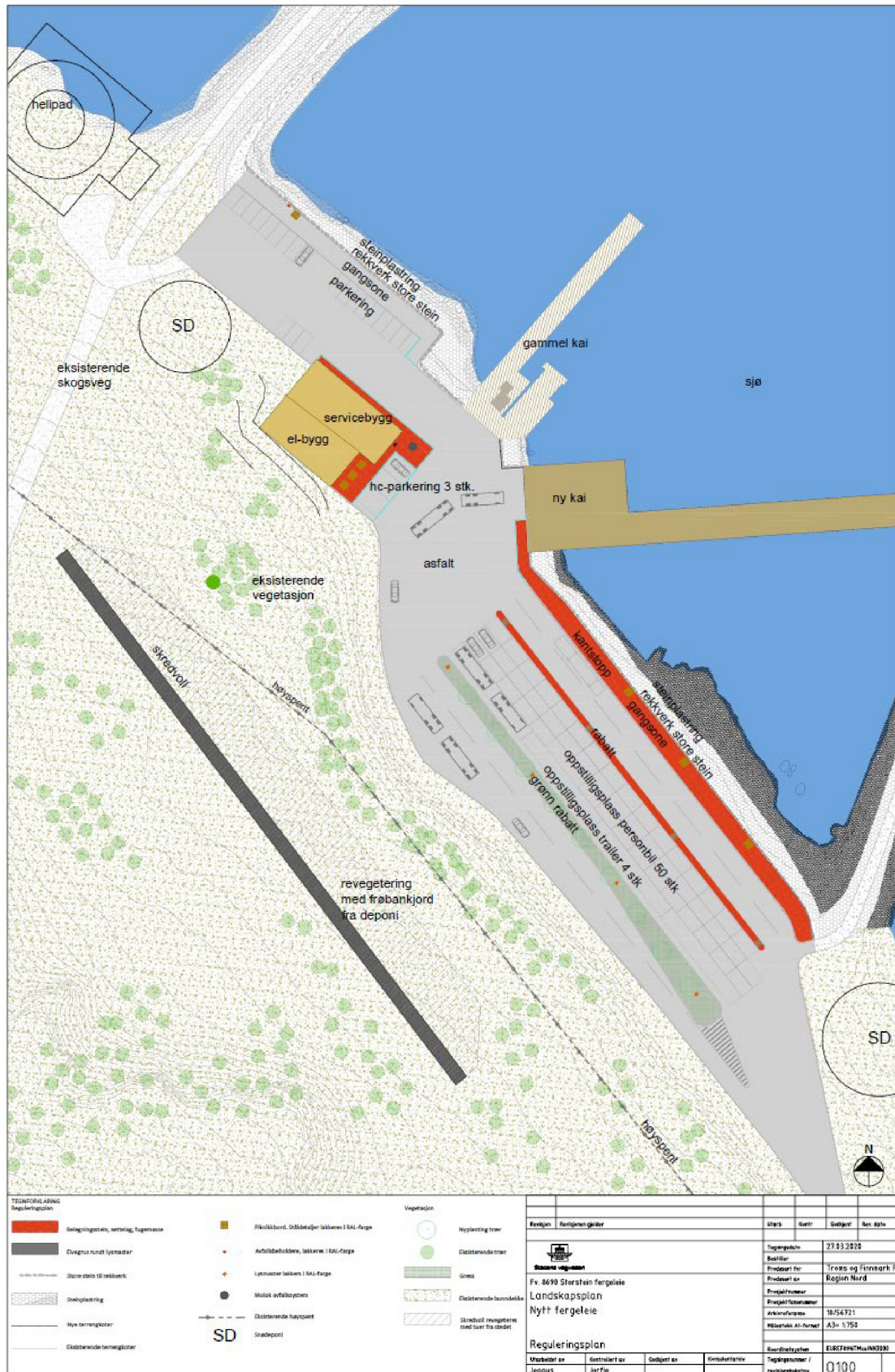
I dag går bussrute nr. 155 til og fra fv. 8690 Storstein fergeleie med av- og påstigning av passasjerer som reiser med fergen. Det er tilrettelagt for dette i det nye fergeleiet.

8.7 Landskapsbilde

Landskapsinngrep i planområde er knyttet til etablering av en ca. 6 meter høy skredvoll ovenfor fergeleiet. Utvidelse av fergeleiets landområde er forsøkt trukket ut mot sjøsiden, noe som vil medføre mindre skjæring inn i terrenget. Fjærasonen er allerede berørt. Grøntarealet der oppstillingsplassene skal etableres vil berøres, men er trolig etablert i forbindelse med forrige byggeperiode, og har dermed ingen landskapsmessig høy verdi.

Når det gjelder skalaen i landskapet, konkluderes det med at tiltaket ikke vil sprengte dagens landskapskala. Imidlertid skal det i forbindelse med byggeplan utarbeides en detaljert rigg- og marksikringsplan, for å sikre landskapsverdier i anleggsfasen.

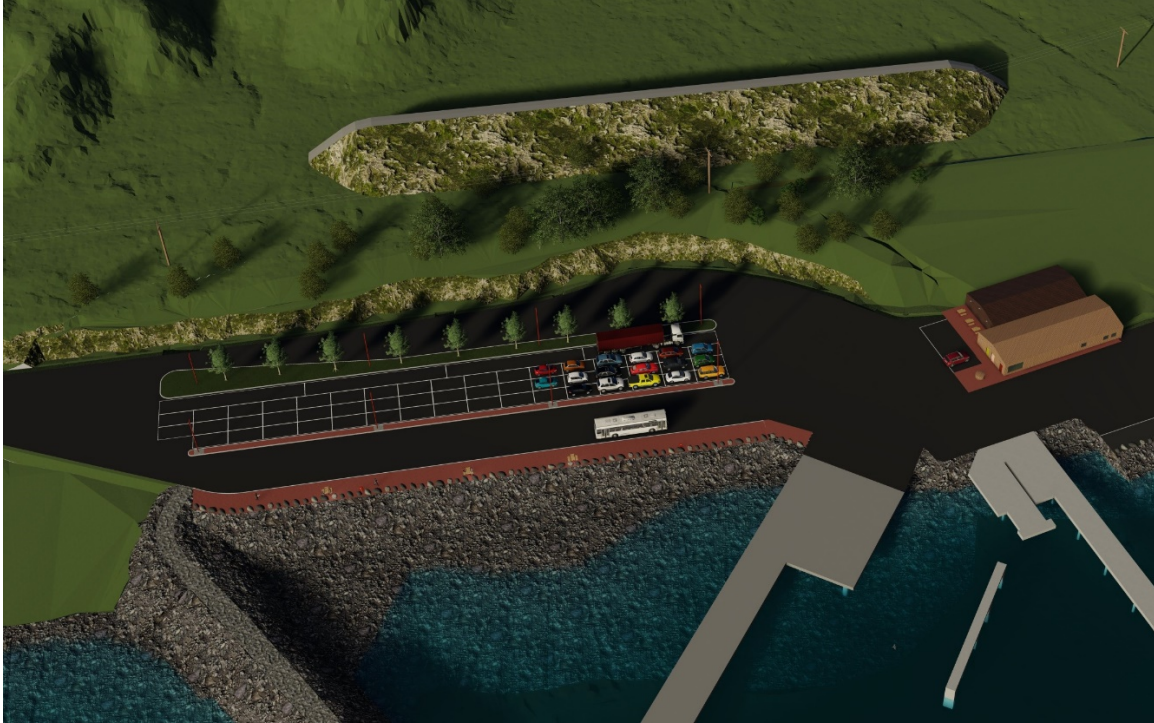
Forbedring av selve fergeleiet vil i mindre grad påvirke landskapet, men gjøre det til et mer attraktivt område for brukerne. Landskapsplan (tegning O100) som viser ny situasjon neste side. På bildet fremkommer det to sirkler med sirkel og bokstavene SD, dette betyr område for snødeponi.



Illustrasjon utarbeidet av Jeanette Austad. Tegning O100 Landskapsplan finnes lesbart i tegningsheftet.

RABATTER/FORTAU/OPPHOLD

Sentralt på fergeleiet skal soner uten biltrafikk ha et annet dekke enn asfalt (se røde felt). Sonene vil være med på å stramme opp område og signalisere for brukerne hvor de trygt kan oppholde seg.



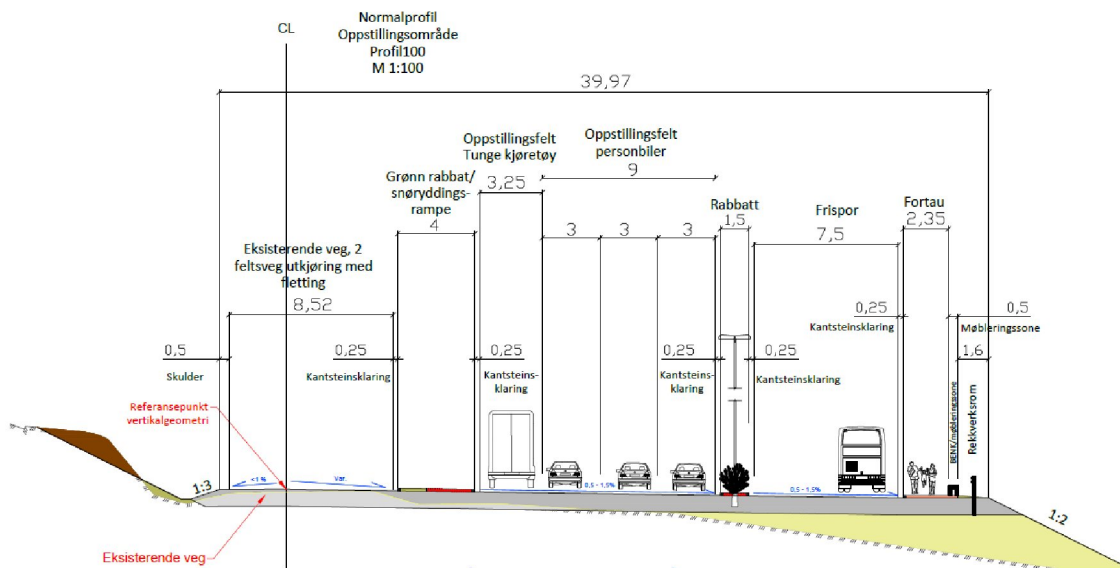
(Illustrasjon v/Jeanette Austad og Linn Jørgensen)

I den bredeste rabatten (ved vogntogoppstillingsplass) skal det vurderes å etablere beplantning med gress og trær. Dette vil kunne gjøre trerekken hyggeligere for de som oppholder seg der, men trerekken spiller også en viktig rolle for landskapsopplevelsen fra ferga og sjøen. Tre kronene vil være med på å redusere høyspentledningens negative landskapspåvirkning fra ferga/sjøen samt redusere synligheten av den gamle fjellskjæringen som er nede ved veien.



(Illustrasjon v/Jeanette Austad og Linn Jørgensen)

Vegmodell Oppstillingsområde (tegning F101):



Vegmodell utarbeidet av Jørgen Fjellaksel

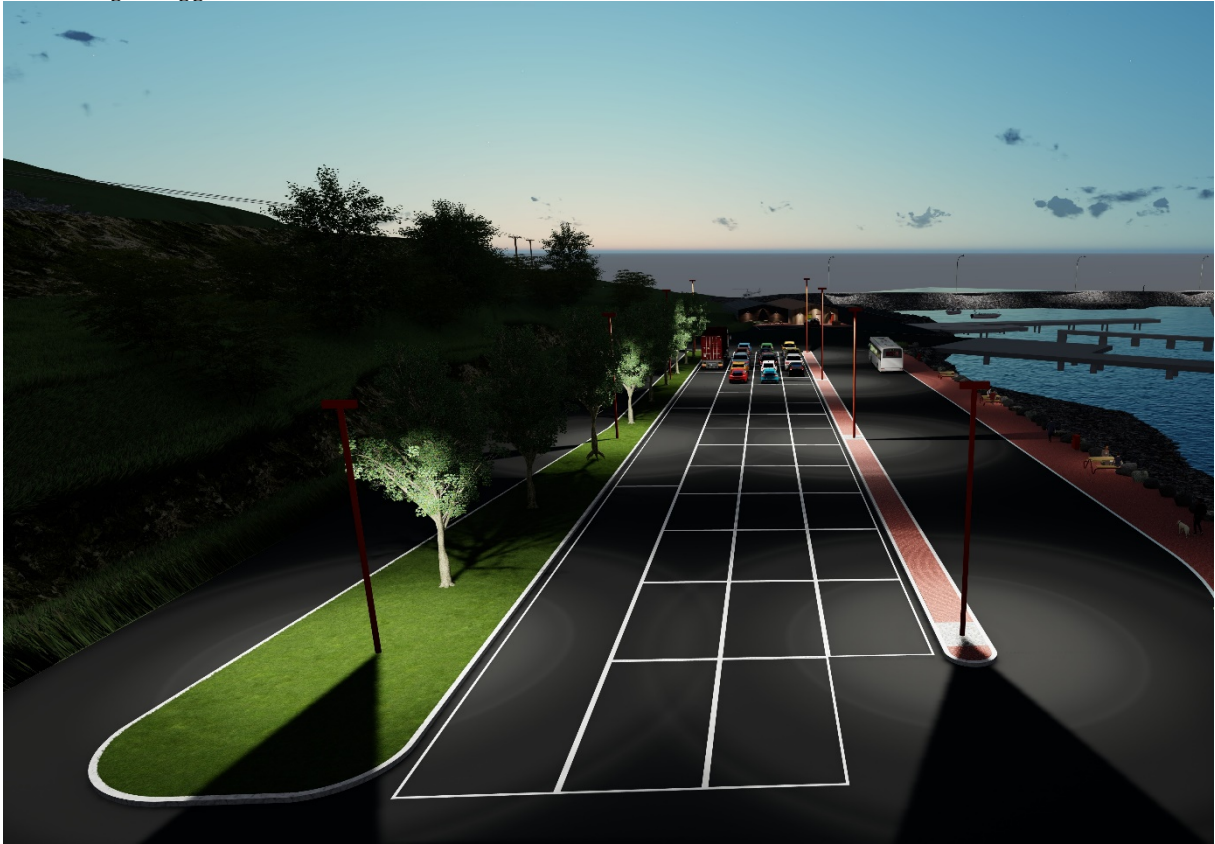
I den smale rabatten på 1,5 meter mellom biloppstillingen og frispor skal det være et annet dekke enn asfalt. Det foreslås hardt dekke og ikke gress, da det sannsynligvis vil bli en del kryssinger av folk som skal fra oppstillingsplassene til fortau/oppholdssone. Ut mot sjøen er det satt av en sone til rekkverk og benker. Oppholdssonen skal ha et annet dekke enn asfalt.

Rekkverkløsningen som er på Arnøya/Laukslett videreføres. Stein som ligger i fjærasonen sorteres ut og legges i anvist deponi. Steinen skal benyttes til rekkverk. Arealmessig er det tatt hensyn til at steinen ikke skal være bredere enn nødvendig så den ikke stjeler for mye plass fra oppholdssonen, hvor det kan være benker og bord.



Illustrasjon v/Jeanette Austad og Linn Jørgensen

Ved å samle lysstolper, skiltstolper og benker/bord i rabattene og oppholdssonene, vil man få et ryddig og oversiktlig anlegg.



Illustrasjon v/Jeanette Austad og Linn Jørgensen

SKREDVOLL

Skredvollen med lengde på ca. 140 meter og høyde på ca. 6 meter vil påvirke landskapet i vesentlig grad.



Illustrasjon ved Jeanette Austad og Linn Jørgensen

Skredvollen skal formes slik at den glir best mulig inn i det terrasserte og bølgete landskapet. Avskaving av vegetasjon lagres i godkjent deponi for så å plasseres tilbake.

VEGETASJON OG JORD

Skredvoll

Avskaving av vegetasjon lagres i godkjent deponi for så å plasseres tilbake. Øvrige toppmasser (de øverste 30 cm) skaves av og mellomlagres i eget godkjent deponi.

Grøntareal

Toppmassene fra grøntarealet hvor det skal opparbeides oppstillingsplasser legges også i eget godkjent deponi. Disse massene skal fortrinnsvis brukes på sideterreng og bak service bygg/teknisk bygg. Dersom det ikke er tilstrekkelig med toppmasser skal jord tilføres og såes med egnet frøblanding.

MATERIALBRUK

Stedegnede og hardføre materialer benyttes på bygninger, dekker og på elementer.

Fasadeforslag bygninger

Royalimpregnerte materialer har lang levetid og mindre behov for vedlikehold.



Fasadeforslag. Foto: Hentet fra Pinterest

Lokal fotograf kan benyttes til utsmykking av dørene. Eksempel på foto på dører fra Statens vegvesen sitt prosjekt på Storvikeidet.



Foto: Statens vegvesen v/Jeanette Austad

FARGEBRUK

Farger fra naturen skal brukes på elementer som belysningsstolper, EL-skap, avfallsbeholdere og ståldetaljer på møbler. RAL-farge bestemmes av landskapsarkitekt. Eksempel på fargebruk:



8.8 Nærmiljø/friluftsliv

Tiltaket antas ikke å ha negative effekter for nærmiljø og friluftsliv. Det vil fortsatt være tilrettelagt for utmarksparkering og resting ved fergekaia.

8.9 Naturmangfold

I henhold til naturmangfoldloven (NML) § 7, skal tiltak som berører naturverdier oppfylle prinsipper for offentlig beslutningstaking, gitt i NML §§ 8-12.

§8 Kunnskapsgrunnlaget

Det er innhentet informasjon fra naturbasen (naturbase.no), artskart (artsdatabanken.no), naturressurser (kilden.nibio.no), vann (vann-nett.no) samt data om geologi/kvartærgeologi (ngu.no).

Biolog fra Statens Vegvesen gjennomførte befarings i område i august 2019.

Kunnskapsgrunnlaget i denne saken vurderes som godt nok ut fra tilgjengelig kunnskap og tiltakets begrensede inngripen i naturområder, jf. lovteksten i NML §8 om at «kravet til kunnskapsgrunnlag skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet».

§9 Føre-var prinsippet

Det er ikke registrert viktige naturverdier som kan påføres alvorlig eller irreversibel skade som følge av inngrepet.

Det er ikke påvist fremmedarter innenfor planområde. Føre-var prinsippet kommer ikke til anvendelse i prosjektet.

§§10-11 økosystemtilnærning og kostnader ved miljøforringelse

Da det ikke er registrert viktige naturverdier innenfor planområde, anses ikke § 10 om økosystemtilnærning/samlet belastning eller § 11 om kostnader ved miljøforringelse å være relevant for tiltaket.

§12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Paragrafen er kun relevant i forhold til driftsmetoder for sprengning og håndtering av masser, slik at en unngår forurensning/avrenning til vannkilder. Det er viktig at tiltak i sjø omsøkes Fylkesmannen i Troms og Finnmark, samt at riktig metodikk for utførelse inngår i Ytre Miljøplan for tiltaket, som utarbeides i byggeplan/konkurransegrunnlaget.

Vassdrag

Eventuelle berørte bekkefar skal videreføres med kulvert. Kantvegetasjon skal ivaretas eller reetableres for bekkestrekning som blir liggende i dagen etter at tiltaket er gjennomført.

Naturressurser

Det er planlagt skredsikringstiltak i lia over fergekaia. Tiltakene planlegges i område med flyttled for reindriften og kan medføre negative effekter for reindriften både permanent og i anleggsfasen. Det er viktig at anleggsarbeidet utføres utenom trekkseong og at utforming gjøres i samråd med reindriften og på en slik måte at flytteleden opprettholdes.

8.10 Kulturmiljø

Det nåværende planområde er undersøkt tidligere i forbindelse med reguleringsplan for fergeleie. Dette går langt tilbake i tid, trolig siste halvdel av 1980-tallet, og rapportene etter feltarbeidet har ikke vært tilgjengelige. Et kulturminne tangerer det utvidede planområde i sørøst. Av en eller annen grunn fantes det ingen opplysninger om det i kulturminnedatabasen Askeladden. Etersom det tangerer plangrensen var det nødvendig å kontrollere beliggenheten. Det kunne også vise seg å være et feilt registrert kulturminne. Kulturetaten ved Troms og Finnmark fylkeskommune befarte planområde i juni 2020. Det ble da funnet boplass med fem tufter av ulikt slag, boliger og fjøs, samt det som virker å være en liten jordkjeller/kjølegrop. Tuftene ligger på det som virker å være gammel innmark med annen vegetasjon rundt.



Illustrasjon lokalisering av sjøsamisk boplass/tufter. Kilde: Harald G. Johnsen

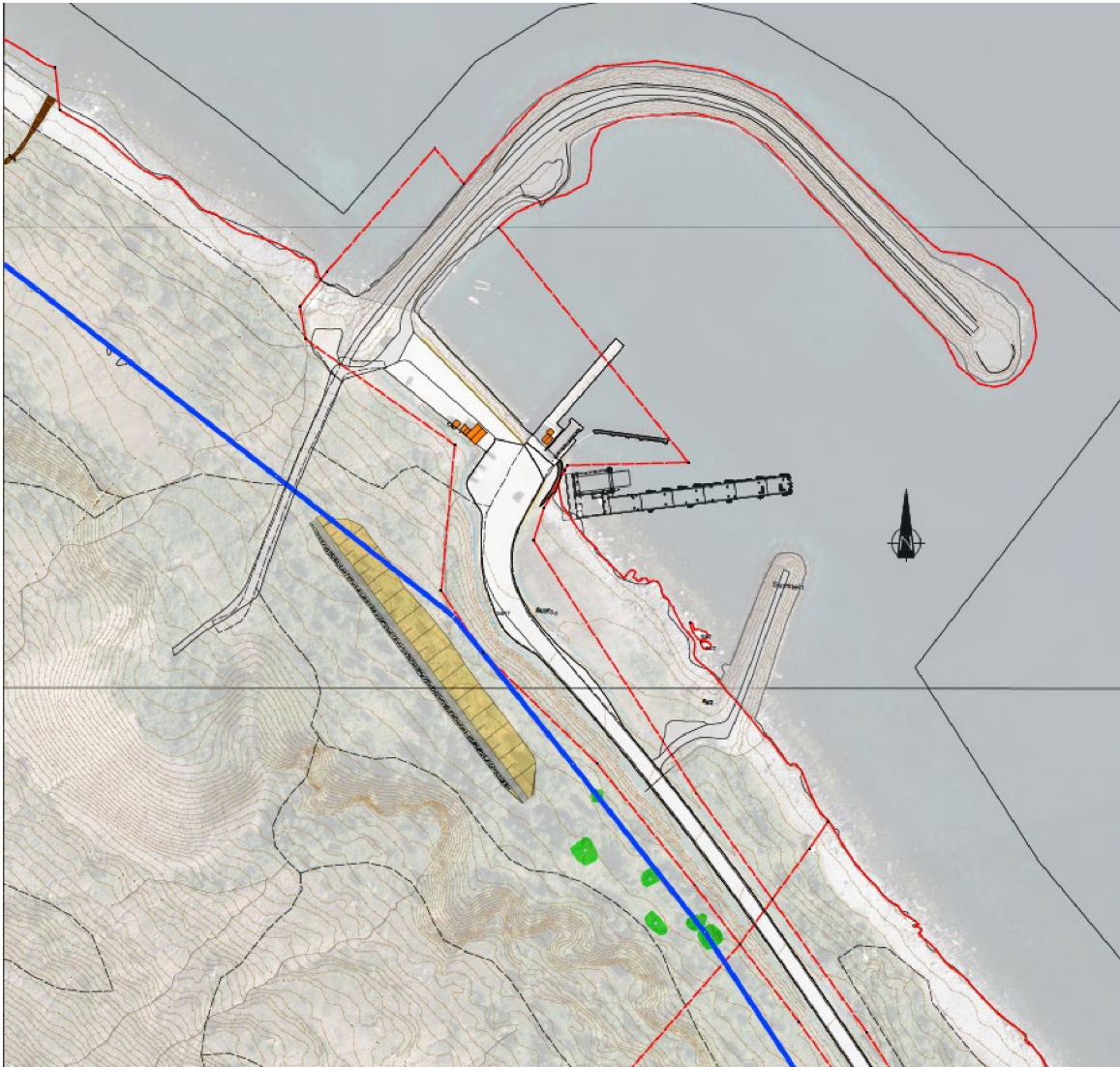


Gammetuft ved Storstein fergeleie fv. 8690. Foto: Harald G. Johnsen



Gammetuft ved Storstein fergeleie fv. 8690. Foto: Harald G. Johnsen

Prosjektet har i dialog med Sametinget foreslått at tuftene får en hensynssone med bestemmelser i plankartet.



Illustrasjon utarbeidet av Jørgen Fjellaksel

Dette bildet illustrerer med grønne flekker hvor tuftene befinner seg, blå linje er dagens høyspentlinje, og stiplet rød strek er dagens eiendomsgrenser.

Hensynssone for samisk kulturminne på Storstein fergeleie skal vise hensyn og restriksjoner som har betydning for bruken av arealet. Det utarbeides bestemmelser til hensynssonen om at område ikke skal berøres i anleggsfasen under etablering av skredvoll. Og det skal settes opp et sikkerhetsgjerd som forhindrer at det skal skje noe med tuftene under bygging. Her vil det bli brukt Hensynssone H730 - Areal fredet etter Lov om kulturminner i planbestemmelser og kart.

Denne hensynssonen markeres og angis med egen skravur H730 i plankartet.

8.11 Massehåndtering

Prosjektet styrer mot balanse i masseregnskapet. Det vil bli mottatt masser fra rehabilitering av Maursund⁵ tunnel ca. 10 000 m³. Mudring av masser for ny kai gir ca. 8000 m³. Prosjektet har også opsjon på opptak av ca. 2000 m³ av gammel molo. Det blir et forbruk av masser 12 000 m³ i skredvollen. Det går 5000 m³ til oppfylling av primært landareal. Det vil gå 1000 m³ til oppfylling av ny helikopterplass for Daisybell.

8.12 Risiko, sårbarhet og sikkerhet

Fylkesmannen i Troms og Finnmark minner om at veilederen «havnivåstigning og stormflo» tilsier at Risiko og sikkerhet analysen (ROS) skal avdekke reell fare for skade ved havnivåstigning, stormflo, og evt. bølgepåvirkning. Det er anslått at havnivået i Skjervøy omkring år 2100 vil være om lag 71 cm høyere enn i 2010. Flomnivået ved stormflo med 200 års gjentaksintervall vil være om lag 3 m over dagens middelvannstand uten bølgepåslag. Troms og Finnmark fylkeskommune ved Samferdselsdivisjonen avdeling Drift, vedlikehold og forvaltning har foretatt ROS analyse som anbefaler at ved uvær og bølger må man vurdere å forsterke og forhøye molo/bølgebryter ved behov. Her kan ferge benytte nødhavn ved Laukøya. Ved stormflo må det vurderes å innstille avganger eller avvente situasjonen. Stormflo kan være et risikomoment som må ivaretas også i byggefase, anleggsfase og driftsfase.

For naturfarer som flomskred, sørpeskred, snøskred, og jordskred vil etablering av skredvoll i henhold til anbefaling fra Sweco Norge AS ivareta dette. Flomskred kan være et risikomoment som må ivaretas også i byggefase, anleggsfase frem til skredvoll er ferdig bygd. Det er viktig at nødetatene blir involvert i byggeplanfasen samt i anleggsfasen, slik at det sikres at tilkomsten til ambulansestasjonen kan fungere tilfredsstillende både permanent og i anleggsfasen.

Skjervøy kommunes beredskapsplan skal følges og må innforstått ivareta den faktiske beredskapskapasitet som planmyndighet beregner.

8.13 Planforslagets virkninger sammenholdt med rammer og premisser

Planforslaget vil kunne gi en større forutsigbarhet for alle trafikanter og bidra til å øke attraktiviteten til å kunne arbeide og bo på Arnøy og Laukøya. Både næringsliv, skole, og pendlere er avhengig av gode forbindelser til Skjervøy kommunesenter. Planforslaget vil imøtekomme nasjonale forventninger til at Troms og Finnmark fylkeskommune og Skjervøy kommunene tar hensyn til klimaendringer og risiko og sårbarhet i sin samfunns- og arealplanlegging og byggesaksbehandling. Det blir gjennomført skredsikringstiltak og man får en infrastruktur som betjener en større ferge, samt et beredskapsfergeleie. I tillegg etableres det muligheter for utløsning av skred ved bruk av Daisybell. Tiltakene i detaljreguleringen er å ta et særlig hensyn til naturfare og eksisterende og fremtidige klimaendringer.

9 Gjennomføring av forslag til plan

9.1 Framdrift og finansiering

Utbedring av fergeleiet og ny fergekai er 100 % fylkeskommunal finansiering. Det forventes byggestart i løpet av 2022 og ferdigstilling 2023.

9.2 Utbyggingsrekkefølge

Utbyggingen av Storstein fergeleie vil bli delt inn i tre arbeidsoperasjoner.

⁵ Maursundtunnelen er en undersjøisk veitunnel som går under Maursundet mellom fastlandet og øya Kågen i Troms.

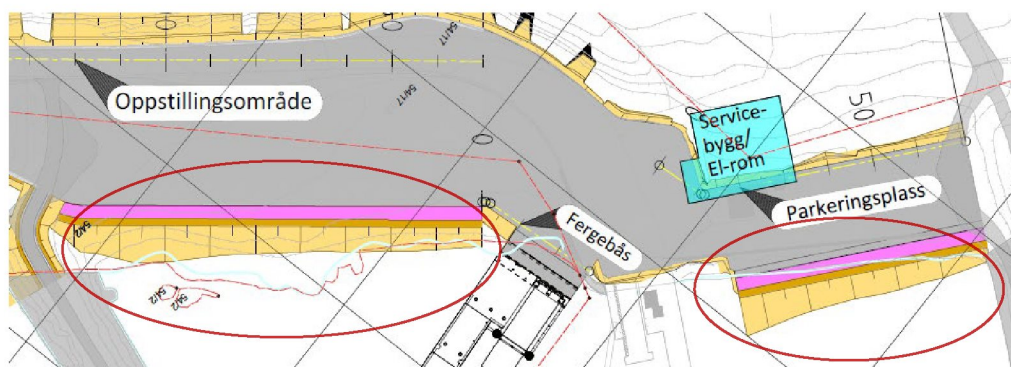
Del 1: Mudring av havnebasseng og areal for ny kai. Massene som mudres skal brukes til opparbeidelse av grunnfyllinger for videre landarbeid. Samt mottak av overskuddsmasse fra tunnelrehabiliterings prosjekt i Maursund og Kågen tunnelen, massene kjøres rett ut i linjen for skredvoll.

Del 2: Bygging av ny fergekai.

Del 3: Bygging av oppstillingsplasser, parkeringsplasser og nytt servicebygg og annen infrastruktur på land, inkludert fullføring av skredvoll.

9.3 Utfylling i sjø

Det blir fylt ut i begrenset omfang masser i sjø for parkeringsplass og oppstillingsområde. Det ble utført miljøgeologiske undersøkelser av sjøbunnsediment og Fylkesmannen i Troms og Finnmark ville ikke sette krav til prøvetaking av dypereliggende sediment (> 10 cm sedimentdyp) i de planlagte tiltaksområdene ved Storstein fergekai. Generelt gjelder at forurensede masser fra mudring skal håndteres som spesialavfall, rene masser fra mudring skal behandles som næringsavfall dersom de ikke kan benyttes i pågående prosjekt eller som byggeråstoff/fyllmasser i annet prosjekt. Det er overskuddsmasser fra mudring som er tenkt lagt på utsiden av molo. Regelverket forutsetter at det søkes som tillatelse til å fylle ut i sjø etter forurensningsloven, som gjøres før konkurransegrunnlaget utarbeides. For alle tiltak/byggearbeider langs land og ut i sjøen må tiltak i tillegg til behandling etter plan- og bygningsloven behandles etter havne- og farvannsloven. Tiltak som påvirker eventuelle ledninger eller kabler i sjøen, skal avklares med eierne av disse. Dette av privatrettslige hensyn. Planlagte tiltak som kan skape vesentlig ulempe for den alminnelige ferdsel krever tillatelse fra Kystverket etter havne- og farvannsloven § 14 tredje ledd.



Illustrasjon av Jørgen Fjellaksel, røde sirkler viser område for sjøfyllinger.

9.4 Trafikkavvikling i anleggsperioden

På grunn av at utbyggingen er 3 delt, vil man kunne styre unna de store konfliktene med eksisterende trafikk. Fergesambandet skal kunne ha tilnærmet normal drift i hele anleggsperioden og det samme gjelder reisende til og fra Arnøya og Laukøya. Det vil bli noe anleggstrafikk innblandet med eksisterende trafikk men dette vil utføres ihht. Statens vegvesens Håndbok N301 (Arbeid på og ved veg).

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

Avbøtende tiltak

Særskilte miljøutfordringer/problemstillinger er vurdert og tas sammen med foreslåtte avbøtende tiltak. Tiltakene videreføres til prosjekteringsfasen gjennom YM-plan. Tiltakene finnes i tabell neste side.

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Forurensning av jord og vann	<ul style="list-style-type: none"> - Det renner flere mindre bekker gjennom tiltaksområde. Alle drenerer ut i sjø nedenfor fylkesveien. Mellomlagrede masser plasseres slik at erosjon og avrenning av næringsstoffer til bekker og sjø begrenses. - Utslipp av olje/drivstoff fra anleggsmaskiner til resipient må ikke forekomme. - Sprengning/mudring må omsøkes FM, jf. forurensningsforskriftens kap. 22. - Sprengning gjennomføres på en slik måte at spredning av plast ikke forekommer. - Det må avklares disponeringsløsning for massene som tas opp.
Naturmangfold	<ul style="list-style-type: none"> - Vurdere avbøtende tiltak i forbindelse med sprengning i sjø, for å forebygge skade på sjølevende organismer. Se side 70 i veileder fra MD, M350. - Tiltaket berører kantsonevegetasjon langs flere bekker, gjennom vegfylling. For berørte bekkestrekninger som fortsatt blir liggende i dagen, så skal kantsonevegetasjon bevares i størst mulig grad. - Noe vegetasjon i form av trær og busker blir berørt av tiltaket. Vegetasjonen fungerer som klimavern og bør ivaretas der det er mulig.
Vassdrag og Strandsone	<ul style="list-style-type: none"> - Tiltaket berører flere mindre bekker som drenerer ut i strandsone på nedsiden av fylkesvegen. Bekkestrengene skal opprettholdes intakt der det er mulig og føres med kulvert gjennom veg/fylling.
Naturressurser	<ul style="list-style-type: none"> - Tiltak mot skred må tilpasses flyttled i samarbeid med reinbeitedistriktet. Anleggsarbeidet gjennomføres utenom trekkperiodene vår og høst.
Landskapsbilde	<ul style="list-style-type: none"> - Det skal generelt i anlegget tilstrebes naturlike overganger mellom eksisterende og nytt terreng. Dette gjelder terrengtilpasning, tilbakeføring av toppmasser, og ved valg av lokal frøblanding. - Skredkonstruksjonen vil gi et omfattende terrenginngrep: Avskaving av vegetasjon lagres i godkjent deponi for så å plassere tilbake. - Målsettingen i prosjektet er blant annet at fergeleie skal oppleves som mer ryddig, oversiktlig og trafiksikkert enn det er i dag. For å oppnå dette skal det stilles krav til materialbruk i detaljutforming av konstruksjoner. - Det er utarbeidet prinsipp for RM-plan som skal detaljeres ytterligere i neste planfase.

En Ytre Miljøplan (YM-plan) og plan for Sikkerhet, helse og arbeid (SHA-plan) skal beskrive prosjektets utfordringer og hvordan disse skal håndteres. Planene vil utarbeides i neste fase som et grunnlag for prosjektering og konkurransegrunnlag.

10 Innspill og merknadsbehandling

Det kom inn i alt 9 innspill i løpet av høringsperioden 17. oktober – 11. november 2019. Troms fylkeskommune Kulturretat ønsker å befare et potensielt kulturminne 80 m sørøst for planområde. Det ble avtalt at tegninger av tiltak oversendes når dette foreligger, slik at ny vurdering gjøres om tiltak vil komme i konflikt med kulturminnet. Aktsomhetsansvaret og hensyn til kulturminner på land og sjø vil anføres i planbeskrivelsen for reguleringsplanen. Alle innspill til private aktører er tatt med i vurderinger og planleggingen av detaljregulering for Storstein fergeleie.

Sametinget

Sametinget kjenner ikke til at det er registrert automatisk freda samiske kulturminner i det omsøkte område. Sametinget har derfor ingen spesielle kulturminnefaglige merknader til planforslaget. Sametinget anmoder om å ivareta det generelle aktsomhetsansvaret. Sametinget mener dette bør fremgå av reguleringsbestemmelsene og foreslår følgende tekst når det gjelder dette:

Kulturminner og aktsomhetsansvaret.

Skulle det under bygge- og anleggsarbeid i marken komme fram gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i område, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og fylkeskommunen omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Kulturminnemyndighetene forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.

Sametinget minner om at alle samiske kulturminner eldre enn 1917 er automatisk freda ifølge lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 4 annet ledd. Samiske kulturminner kan blant annet være bygninger, hustufter, gammetufter (sirkulære flater, ofte med steinsatt ildsted og voll omkring), teltplasser (synlig som et steinsatt ildsted), ulike typer anlegg brukt ved jakt, fangst, fiske, reindrift eller husdyrhold, graver, offerplasser eller steder det knytter seg sagn til. Denne oppregningen er på ingen måte uttømmende. Mange av disse er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme et freda kulturminne, eller sikringssonen på 5 m rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.

Kommentar fra Troms og Finnmark fylkeskommune

Troms og Finnmark fylkeskommune har tatt innspillet til etterretning og har anført teksten om- og utført aktsomhetsansvaret inn i planbeskrivelsen for reguleringsplanen.

Fylkesmannen i Troms og Finnmark

Fylkesmannen i Troms og Finnmark ber om at det blir gjennomført grunnundersøkelser av planområde for å fastslå områdes stabilitet, og understreker viktigheten av å avklare sikker byggegrunn i en tidlig fase (med henvisning til departementets rundskriv H-5/18) Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling som sier at reell fare for sikker byggegrunn skal være utredet på siste plannivå og skal ikke forskyves til byggesak.

Det går en flyttlei for rein forbi planområde og ved avbøtende tiltak for rasfare er det viktig å finne løsninger som ivaretar at funksjonaliteten for flyttlei opprettholdes. Flyttlei har vern i § 22 Reindriftsloven, og det er viktig å ta med reinbeitedistrikt for løsning og medvirkning.

Før tiltak iverksettes må det undersøkes om sjøbunnen som berøres er forurenset. Utfylling og mudring i sjø krever tillatelse fra Fylkesmannen i Troms og Finnmark.

Når det gjelder naturmangfold bes det om at planen synliggjør vurderinger ihht naturmangfoldloven §§ 8-12 i beskrivelser av tiltak.

Kommentar fra Troms og Finnmark fylkeskommune

Det er gjort grundige undersøkelser i sjø for tiltaket. Undersøkelsene viser hovedsakelig svært faste masser over berg, og det er ikke forventet problemer ved mudring og utfylling i område. Det er gjennomført undersøkelser på land og det er gode grunnforhold også her.

Det er utført miljøgeologiske undersøkelser av sjøbunnen. På grunn av de svært faste massene var det kun mulig å ta opp prøver av overflatesedimenter (0–10 cm). Det ble i disse prøvene ikke påvist konsentrasjoner av miljøgifter over tilstandsklasse II («god miljøtilstand»).

Innspill angående flyttlei skal følges opp med direkte kontakt mot berørt reinbeitedistrikt.

Innspill om miljørettslige prinsipper som er lagt inn i §§ 8-12 i lov om naturmangfold er svart ut i kap. 8.8 i planbeskrivelsen, som beskriver prinsippene og våre vurderinger av de konkret for dette prosjektet. Dette legges også ved rapport om naturmangfold som en del av planbeskrivelsen.

UIT Norges arktiske universitet

Gjeldende område er ikke kjent for eldre maritim aktivitet, og UIT vurderer sannsynligheten for konflikt med eventuelle kulturminner under vann som liten, og har ingen merknader til planforslaget. UIT Norges arktiske universitet, minner om at dersom det i forbindelse med tiltaket skulle fremkomme automatisk fredede kulturminner eller funn av kulturhistorisk betydning, skal arbeidet stanses og UM varsles jfr. Kulturminneloven § 8, 2. ledd.

Kommentar fra Troms og Finnmark fylkeskommune
Innspill er tatt til etterretning.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)

DSB samarbeider med Fylkesmann og vil gi innspill her dersom det er nødvendig. Fylkesmannen skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet ivaretas i plansaker. Hvis det er behov for direkte involvering fra DSB i plansaken, bes det om at høringsen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om at DSBs uttalelse til.

Kommentar fra Troms og Finnmark fylkeskommune
Innspill er tatt til orientering.

Troms fylkeskommune og Finnmark fylkeskommune

Troms og Finnmark fylkeskommune forutsetter at planen legger til rette for trafikkisikre og universelt utformede løsninger for buss og av- og påstigende passasjerer.

Troms fylkeskommunes kulturetat ser behov for undersøkelser, og vil sende eget brev om dette.

Område ved Storstein er verdisatt som viktig friluftsområde med stor brukerfrekvens, planen bør ta høyde for parkeringsbehov for friluftsliv.

Ved høring av planforslag ber TFK om at SOSI-fil og PDF inkl. tegnforklaring av plankartet sendes Kartverket pr e-post; plantromso@kartverket.no. Kartverket vil utføre en teknisk kontroll av planen og melde ev. rettingsbehov tilbake.

Kommentar fra Troms og Finnmark fylkeskommune
Innspillet er tatt til orientering og etterretning.

Norges vassdrag og energidirektorat (NVE)

NVE minner om at ved utfylling i sjø er det spesielt viktig at grunnforholdene er undersøkt på siste plannivå. NVE ber om å få planen tilsendt ved offentlig ettersyn og vil prioritere å gi uttalelser til konkrete problemstillinger. NVE ber om at plandokumentene viser hvordan flom og skredfare er vurdert og hensyntatt. Sikring og stabiliseringstiltak må inn i rekkefølgebestemmelser.

Kommentar fra Troms og Finnmark fylkeskommune

Innspill er tatt til etterretning og orientering, og svart ut i kap. 8. Grunnundersøkelsene viser at det er stabilitet i område, og masser til skredvoll føres direkte i etableringsområde/linje for vollen på en trygg måte.

Fiskeridirektoratet, Kyst- og havbruksseksjonen i region nord

Fiskeridirektoratet region Nord har ikke merknader til varsel om oppstart.

Kommentar fra Troms og Finnmark fylkeskommune

Troms og Finnmark fylkeskommune har tatt merknaden til orientering.

Norges Lastebileier-Forbund region nord

NLF lurer på om det er behov for 50 oppstillingsplasser for personbil, og om det heller bør være bedre kapasitet for tungbiler. Det er behov for en snørydderampe for snø- og isdannelse oppe på taket på trailere som utgjør en sikkerhetsrisiko for andre trafikanter. Slike ramper bør prioriteres ved fergeleier og døgnhvileplasser og vil være et godt bidrag for å øke trafikksikkerheten.

Kommentar fra Troms og Finnmark fylkeskommune

Vegeier ønsker å følge normalene for fergeoppstillingsplass og nytt og større fartøy som skal i drift fra 2022. Derfor vil det være tre filer, en for vogntog og to filer for personbil. Det er undersøkt muligheter for snørydderampe, men behovet er størst på Arnøysiden (lengst ventetid).

MF Reinøy Besetning skift 1

For å unngå problemer ved flo og fjæresjø må fergebro gjøres lengre og breiere. Det må mudres slik at det er vann nok til ei større ferge med eventuelt sjottler⁶. Støttevegg må forlenges med lengde tilpasset ferge. Vindforhold vinterstid krever at det fortøyes slik at risiko for at fergen vrir seg ut av fergebåsen unngås. Uansett løsning må det mudres slik at det er nok vann til ei eventuell større ferge. Det vil være gunstig å tenke på en framtidig laddemulighet for elektrisk drift av ferge. I forslaget (se bilder påtegnet kartutsnitt) er det tatt hensyn til sydvest og sydøstlige vindretning. Som vil gå i fergens lengderetning. Ved vind fra vest og nordvest vil det også være bedre enn dagens retning på fergebru. Med flytting av fergebru slik de foreslår vil det ikke være begrensninger på fergens lengde. I dag er plassering av molo ikke optimal. Ved havbølger (fra nord og nordøst) blir det et drag innenfor molo som skaper problemer. Ved en eventuell forandring på retninger på molo må man være oppmerksom på at det kan være en mulighet for at returbølger kan slå inn. Havbølger kommer i retning fra Kvænangen. Ideelt skulle molo vært snudd med åpning mot vest.

⁶ (red.anm.: Propeller som kan dreie 360 grader)



Utfordringer som oppleves i dag er at det er trangt mellom trafikk som er på tur på land og trafikk som venter på å komme om bord. I tillegg er det et trekantsamband der en må skille mellom trafikk til Nikkeby og Arnøy. Omstillingsplassene må ordnes slik at der er skille mellom trafikk som kommer i land og trafikk som skal om bord.

- 1 fil for Nikkeby
- 1 fil for Arnøy
- 1 fil for tungtransport (plasseres til høyre mot sjø og slik at de ikke er til hinder for mindre kjøretøy)

Det er behov for å øke kapasiteten på parkeringsplasser for tyngre kjøretøy slik at de kan ta hviletiden uten at de er til hinder for annen trafikk. I dag er det en utfordring med at de tar oppstilling i fergekøen mens de tar ut pålagt hviletid. Det er også behov for å skilte og reservere parkeringsplasser for fergemannskapet. De eksisterende plasser opptas av turister med bobiler, turister som bruker område til fjellturer og fergepassasjerer som parkerer bilene sine mens de reiser med fergen uten bil.

Kommentar fra Troms og Finnmark fylkeskommune
Innspill er tatt til orientering, og forslag er innarbeidet i planbeskrivelsen.

11 Vedlegg

- Forslag til plankart
- Forslag til bestemmelser
- Tegningshefte Prosjekt: Fv. 8690 Storstein fergeleie
- Sweco Norge AS «Notat – Skrefarevurdering» 24/1-20
- Oppdragsrapport Geoteknikk Fv. 8690 Storstein fergeleie
- Sweco Norge AS «Detaljprosjektering skredvoll» 29/9-20
- Fagrapport naturmangfold Prosjekt reguleringsplan fv. 8690 Storstein
- Notat vurdering av KU behov
- ROS analyse - rapport