
PLANBESKRIVELSE

Områderegulering for Skjervøy sentrum, planID 5427201901,
Skjervøy kommune



Prosjektnummer: 10209686

Rev.: 04.10.2021

Sammendrag:

Områdeplan for Skjervøy sentrum fører med seg endringer som vil ha betydning for utvikling av sentrumsområdet. Det vil også ha stor betydning for trivsel og ferdselstrygghet i Skjervøy. Den etablerte sonedelingen mellom industri, sentrumsformål og bolig videreføres. Planen gir utvidelsesmuligheter til industri langs Vågen. Det åpnes for utfylling langs dagens kaier. Planen viderefører terminal for reisende,

Planens innhold som kan øke trivsel og sikkerhet er regulering av formål av gang- og sykkelvei langs alle veier og gater i sentrumsområdet. Realisering av samferdselstiltak for myketrifikanter vil øke trafiksikkerhet. Områdereguleringen tilrettelegger for realisering av «Molo-til-molo-prosjektet», gang- og sykkelvei gjennom hele sentrumsområdet.

Planen regulerer eget parkeringsområde med fasiliteter for trailere. Formålet vil bidra til fjerning av ventende trailere med motor på tomgang. Etablering av parkeringsanlegg for trailere utenfor sentrum vil gi bedre rammer for stedsutvikling av Skjervøy med tanke på visuelt, miljø, lydmessig opplevelse av stedet. Det vil også gi bedre fasiliteter for trailersjåfører – matservering, toalett, dusj og lademuligheter. Dette formålet er også et miljøtiltak siden trailersjåfører kan varme opp sine kjøretøy med elektrisk strøm i stedet for fossilbrensel.

Det foreslås fire parker med forskjellige kvaliteter i Skjervøy- Parken i Sandvågen har stort potensiale til å være en grønnstruktur for større grupper med ulike aktivitetsbehov.

Planens innhold vil gi økt trivsel for beboere og besøkende, samt legge gode premisser for videre nærings- og industriutvikling i Skjervøy.

Rapporteringsstatus:

- Endelig
 Oversendelse for kommentar
 Utkast

| | |
|------------------------|---------------|
| Utarbeidet av: | Sign.: |
| Milan Dunderović | nodund |
| Kontrollert av: | Sign.: |
| Christina S. Joakimsen | nochjr |
| Prosjektleder: | Prosjekteier: |
| Milan Dunderović | nodund |

Revisjonshistorikk:

| REV. | DATO | BESKRIVELSE | UTARBEIDET AV | KONTROLLERT AV |
|------|----------|-----------------|---------------------|----------------|
| SK | 17.09.21 | ENDELIG VERSJON | SWECO, SK, MHL, AHH | KOL, CS |

Innholdsfortegnelse

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Arealoppgave | 6 |
| 2 | Bakgrunn | 7 |
| 2.1 | Hensikten med planen | 7 |
| 2.2 | Beliggenhet | 8 |
| 2.3 | Forslagsstiller og plankonsulent..... | 9 |
| 2.4 | Vurdering av behov for konsekvensutredning..... | 9 |
| 3 | Planprosess og medvirkning..... | 11 |
| 3.1 | Medvirkningsprosess og saksbehandling | 11 |
| 3.2 | Varsling av planoppstart – innkomne merknader..... | 11 |
| 3.3 | Offentlig ettersyn planprogrammet – innkomne merknader..... | 13 |
| 3.4 | Workshop/ Medvirkningsverksted | 13 |
| 3.5 | Folkemøte | 14 |
| 3.6 | Offentlig ettersyn plan – innkomne innsigelser og merknader..... | 14 |
| 4 | Planstatus og rammebetingelser | 15 |
| 4.1 | Rammebetingelser | 15 |
| 4.2 | Overordnede planer | 15 |
| 4.3 | Gjeldende reguleringsplaner | 18 |
| 4.4 | Pågående planer..... | 20 |
| 4.5 | Temaplaner/andre planer av betydning for planarbeidet..... | 20 |
| 5 | Beskrivelse av planområdets eksisterende forhold..... | 21 |
| 5.1 | Naturgitte forhold..... | 21 |
| 5.1.1 | Topografi og landskap..... | 21 |
| 5.1.2 | Naturmangfold..... | 21 |
| 5.1.3 | Lokalklima | 24 |
| 5.1.4 | Marin grense - grunnforhold..... | 26 |
| 5.1.5 | Havnivåstigning..... | 26 |
| 5.1.6 | Ras- og skredfare..... | 27 |
| 5.1.7 | Flomfare | 30 |
| 5.1.8 | Klimatiltak | 31 |
| 5.2 | Risiko og sårbarhetsaspektet..... | 31 |
| 5.2.1 | Forurensing | 31 |
| 5.2.2 | Støy | 35 |
| 5.2.3 | Lukt..... | 36 |
| 5.3 | Kulturminner- og kulturmiljø | 36 |
| 5.3.1 | SEFRAK-registrerte bygninger..... | 37 |
| 5.4 | Barn og unge..... | 41 |
| 5.5 | Friluftsliv og rekreasjon | 42 |

| | | |
|-------|--|-----|
| 5.5.1 | Frionråder og friluftsliv | 42 |
| 5.5.2 | Parker | 43 |
| 5.6 | Teknisk infrastruktur | 45 |
| 5.7 | Trafikk | 47 |
| 5.7.1 | Forhold for gående og syklende | 49 |
| 5.7.2 | Forhold for kollektivreisende | 64 |
| 5.7.3 | Forhold for biltrafikk | 69 |
| 5.7.4 | Forhold for godstrafikk | 71 |
| 5.7.5 | Gjennomgang av tilbakemeldinger ang. trafikk/ trafiksikkerhet fra idéverksteder og samtaler med Skjervøy kommune | 72 |
| 6 | Beskrivelse av planforslaget | 77 |
| 6.1 | Formål | 77 |
| 6.2 | Kompakt planområde | 77 |
| 6.3 | Bebyggelsens plassering og utforming | 81 |
| 6.4 | Trafikk | 92 |
| 7 | Spesielle vurderinger og anbefalinger | 94 |
| 7.1 | Kjøremønster i FV866 og Havnegata og utforming av krysset FV866 Strandveien - Havnegata ... | 94 |
| 7.2 | De viktigste trafikktiltakene i planen | 97 |
| 7.3 | Friluftsliv og nærmiljø/uteoppholdsareal | 98 |
| 8 | Virkning av planforslaget | 104 |
| 8.1 | Overordnede planer | 104 |
| 8.2 | Stedets karakter | 104 |
| 8.3 | Eksisterende eiendomsforhold | 104 |
| 8.4 | Sosial infrastruktur | 104 |
| 8.5 | Universell utforming | 104 |
| 8.6 | Kulturminner og kulturmiljø | 104 |
| 8.7 | Barn og unges interesser | 105 |
| 8.8 | Friluftsliv og rekreasjon | 105 |
| 8.9 | Teknisk infrastruktur | 105 |
| 8.10 | Trafikk | 106 |
| 8.11 | Risiko og sårbarhetsaspektet | 107 |
| 9 | Oppsummering av risiko- og sårbarhetsvurdering | 110 |
| 10 | Oppsummering av konsekvensutredning | 111 |
| 10.1 | Luktproblematikk Skjervøy Avløpsrensaneanlegg | 112 |
| 10.2 | Konsekvensutredning forurensning og vannmiljø | 112 |
| 10.3 | Vurdering av forurensning i snø | 112 |
| 10.4 | Trafikale vurderinger | 113 |
| 11 | Kilder | 114 |

Vedlegg

1. Plankart med marin grense, datert 21.06.2021
2. Plankart uten marin grense, datert 21.06.2021
3. Planbestemmelser, datert 17.09.2021
4. Oversikt over høringsuttalelser

1 Arealoppgave

Tabell 1 Nøkkelopplysninger

| Nøkkelopplysninger | | | |
|-------------------------|--|--|--|
| Tiltakshaver | Skjervøy kommune | | |
| Forslagsstiller | Sweco Norge AS | | |
| Planen er utarbeidet av | Sweco Norge AS og Skjervøy kommune | | |
| Planområdets størrelse | Ca. 1155 daa | | |
| Hovedformål | Boligbebyggelse, sentrumsformål, forretning/kontor/industri, Kjørevei, vei, gang-/sykkelvei, havneterminal, molo, naturområde, friluftformål, havneområde i sjø, småbåthavn med mer. | | |
| Krav om KU | Ja | <ul style="list-style-type: none"> • Forurensning • Trafikk og transport | |
| Kunngjøringer | Varsel om planoppstart Høringsfrist plan | 23.02.2019 10.07.2020 | |

2 Bakgrunn

2.1 Hensikten med planen

Skjervøy kommune er en øykommune hvor sjømatproduksjon og servicenæring er hovedfundament for aktiviteten i samfunnet. Kommunen har ca. 2900 innbyggere hvorav 2500 bor på tettstedet Skjervøy. Tettstedet er et handelsted, kommunikasjons-, utdanning-, kulturelt- og idrettssenter i regionen.

I Skjervøy kommunes arealplan 2015-2027 er arealknapphet på tettstedet Skjervøy pekt på som en utfordring. Mye av egnet areal på øya er tatt i bruk til ulike byggeformål og infrastruktur.

Resterende areal i sentrum er under sterkt press. Skjervøy har en særegenhet der sjørettet industri ligger tett innpå boligområdene. Arealknapphet og boligmangel skaper utfordringer for kommunen i forhold til både plassering av boligområder, ulike næringer, og hvordan eksisterende næringer skal kunne utvikle seg.

Kommunen ønsker å videreutvikle Skjervøy sentrum til et velfungerende og attraktivt sentrum til beste for hele kommunen og Nord-Troms regionen gjennom å fremheve stedets særegenhet og bidra til økt verdiskaping i lokalmiljøet.

Formålet med områdeplanen for Skjervøy sentrum er å tilrettelegge for en helhetlig og langsiktig utvikling av sentrum. Det er et overordnet ønske å disponere arealer og ressurser i Skjervøy sentrum slik at private investorer så raskt som mulig finner det interessant å delta i utvikling og bygging av sentrum for å skape ytterligere aktivitet og næringsutvikling. Områdeplanen skal fungere som et godt styringsverktøy over lengre tid, og dekke større arealer enn dagens bestemmelser for sentrum.

En viktig del av arbeidet med områdeplanen for sentrum er å kartlegge ulike interesser og gjøre helhetlige vurderinger av arealdisponeringen i forbindelse med sentrumsutviklingen i et langsiktig perspektiv.

Områdeplanen skal avklare arealformålene i Skjervøy sentrum for sjørettet og ikke-sjørettet næringsvirksomhet, bruk av sjøarealet innenfor moloene, boliger, trafikale løsninger, parker, lekeområder og trivsel. Planen vil danne ramme for et fremtidsrettet sentrum som vil bidra til økt trivsel, verdiskapning og kvalitet blant innbyggere, næringslivet og besøkende. Hensikten med en god områdeplan er å skape et velfungerende og attraktivt Skjervøy sentrum som vil være samlingspunkt for innbyggere i kommunen og regionen, samt næringslivet. Et velfungerende sted har kvaliteter og aktiviteter fra ulike aktører som skaper god samfunnsutvikling, vekst og bærekraftig samfunn. Et attraktivt sted har en god balanse mellom bostedsattraktivitet, bedriftsattraktivitet og besøksattraktivitet.

Hovedfokus i områdeplanen for sentrum vil være:

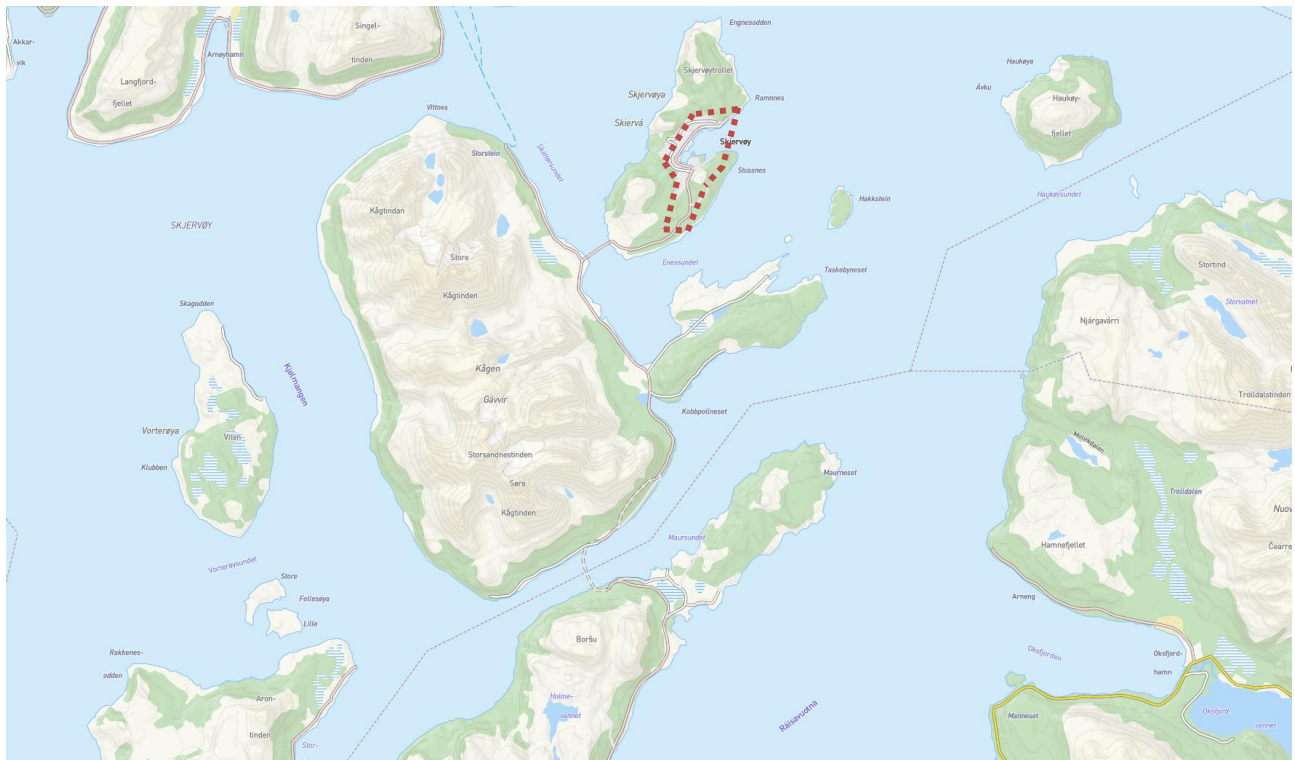
- Ytterligere vekst for næringsliv og industri
- Sentrumsfunksjoner
- Behovet for parkering for industri, besøkende og innbyggere
- Industrien har bl.a. behov for oppstillingsplass for trailere
- Forskjønning av sentrum for å øke trivselen
 - Herunder hvor det bør etableres grøntområder o.l.
 - Møteplasser
- Trafikksikkerhet
 - Blant annet flytte tungtrafikken som går gjennom Værret (Strandveien) til Havnegata
 - Utbedring av krysset (inkl. fortau) fra Strandveien inn til helsesenteret
- Boliger i sentrum
 - Fortettingsstrategi i arealplan
 - Herunder vurdere bruksendringer av eksisterende bygninger i Værret og Havnegata
- Ivaretagelse av Molo til molo-prosjektet
 - Utvikling av «sjøfronten»

- Snøopplagshåndtering i sentrum
- Snødeponi i sjø
- Annet

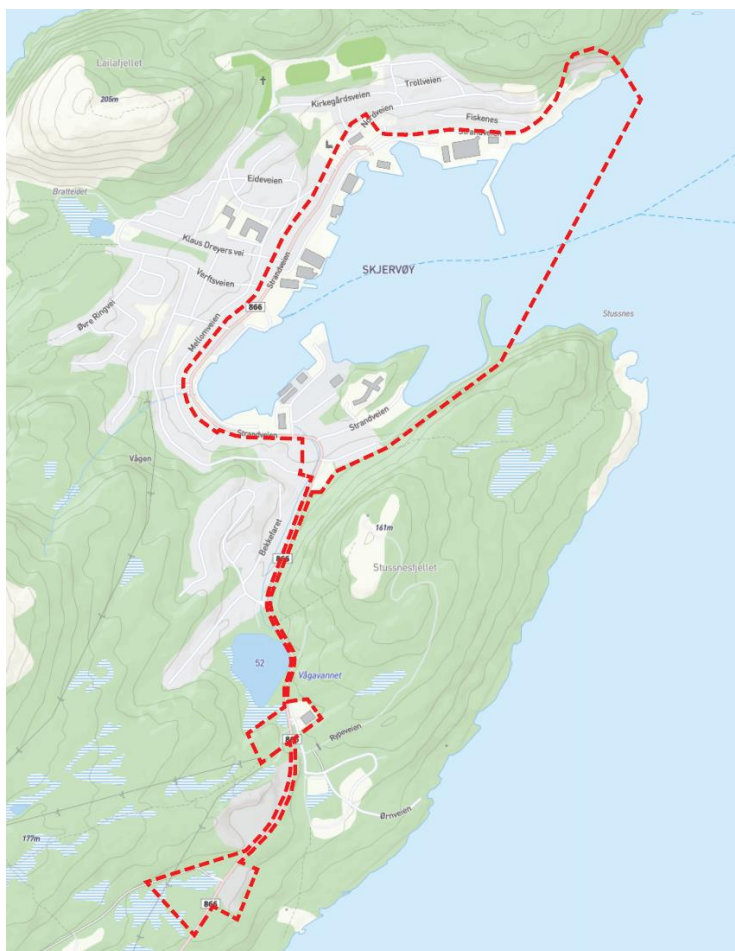
2.2 Beliggenhet

Planområdet ligger på østsiden av Skjervøy. Øya ligger i Nord-Troms og har fastlandsforbindelse med tunnel. Tunnelen går fra fastlandet under Maursundet til Kågen som er en øy, og videre med bruforbindelse fra Kågen til Skjervøy.

Planområdet omfatter deler av kommunesentrum Skjervøy og store deler av havneområde Vågen og Ytre Havn, mellom Fiskenes og Stussnes. Planen omfatter fylkesveg 866 sør for tettsted Skjervøy og steinbruddet og den gamle søppelfyllingen.



Figur 1 Beliggenhet til Planområde på Skjervøy



Figur 2 Skisse over planområde

2.3 Forslagsstiller og plankonsulent

Tiltakshaver er Skjervøy kommune. Kommunestyret i Skjervøy har vedtatt igangsettelse av arbeidet med sentrumsplan / områdeplan for sentrum (KS-sak 32/17). Dette følger også av kommunens planstrategi vedtatt i sak 1/17.

Kontaktperson i Skjervøy kommune er Silja Karlsen.

Forslagstiller: Sweco Norge AS.

Prosjektleder: Milan Dunderović

E-post: milan.dunderovic@sweco.no

Tlf.: 986 63 381

2.4 Vurdering av behov for konsekvensutredning

Plan- og bygningslovens §§ 4-2, 12-10 og 14-6 bestemmer hvilke planer som skal konsekvensutredes, og Forskrift om Konsekvensutredninger definerer kriterier for hvilke planer som skal konsekvensutredes.

§ 6 Følgende planer og tiltak skal alltid konsekvensutredes og ha planprogram eller melding:

b) reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen.

Vedlegg 1 definerer følgende for konsekvensutredning:

Punkt 24. Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m² (mindre tiltak omfattes av vedlegg II nr. 11j).

Punkt 25. Nye bolig- og fritidsboligområder som ikke er i samsvar med overordnet plan.

3 Planprosess og medvirkning

3.1 Medvirkningsprosess og saksbehandling

| | |
|-----------------------------------|----------------------|
| Oppstartsmøte | 03.12.2018 |
| Varsling av planoppstart | 23.02.2019 |
| Vedtatt planprogram | 31.05.2019 |
| Workshop | 15.02 og 8/9.04.2019 |
| Folkemøte | 12.09.2019 |
| Planen vedtatt sendt ut på høring | 12.05.2020 |
| Høringsfrist | 10.07.2020 |
| Vedtatt plan | 12.10.2021 |

3.2 Varsling av planoppstart – innkomne merknader

Varsel om oppstart av planarbeid ble kunngjort i Framtid i Nord, på Skjervøy kommune og Sweco sine hjemmesider, og med brev til berørte høringsinstanser, grunneiere, festere og naboer den 23.02.2019.

Varslet plangrense

Sentrumsplan/områdeplan er avgrenset til Skjervøy sentrum. Området begynner i nord ved Fiskenes silreanseanlegg og hele området på nedsiden av vegen frem til og med Skjervøyterminalen, samt hotellet, kulturhuset og Kiilgården. Fra Nordveien og sørover frem til krysset inn til Kveldsolveien inklusiv bensinstasjon til og med Strandveien, samt en husrekke på oversiden av vegen, og hele arealet ned til sjøen frem til og med Kollagerneset og campingplassen.

Sentrumsplanen gjelder også for området fra Shell til steinbruddet (ved Bunnpris og Byggeservice i Vågdalen) og den gamle søppelfyllingen.

3.3 Offentlig ettersyn planprogrammet – innkomne merknader

Ved utløpt merknadsfrist var det mottatt 12 uttalelser, disse er kommentert i eget vedlegg.

I hovedsak er det offentlige instanser som har kommet med innspill. Kun to av innspillene kommer fra næringslivet på Skjervøy. Det er ingen private personer som har sendt inn innspill til planen.

De offentlige instanser kommer med innspill i forhold til miljøforurensing – vannmiljø og støy, samt trafikksikkerhet. Det er også kommet innspill om mindre bilbruk og mer tilrettelegging for gange og sykling, samt gode uteoppholdsarealer. Nærhet mellom industri, sentrumsfunksjoner, samt boliger kan gi utfordringer. Innspillene utfordrer planen til å legge rammer for hvordan nye tiltak skal kunne realiseres. Havnearealet er en stor del av planområdet og flere av innspillene setter fokus på miljøforurensing, næring og infrastrukturløsninger i planen.

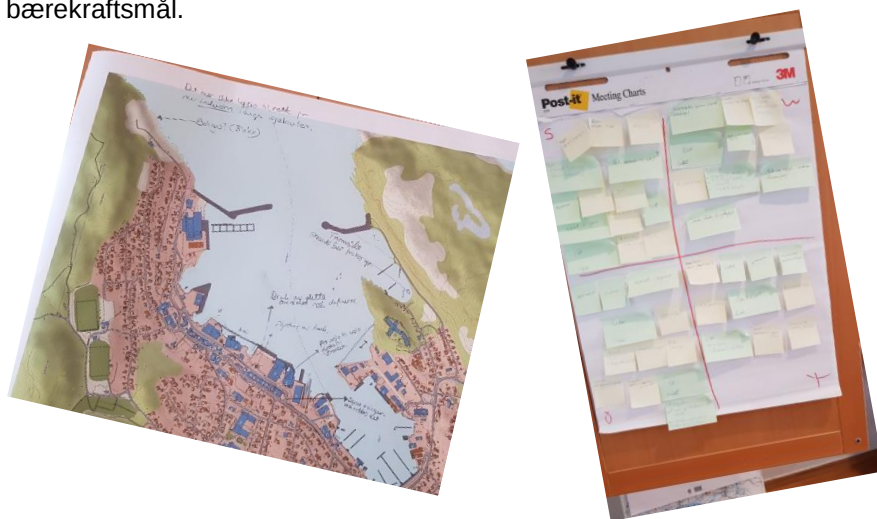
Næringslivet i Skjervøy har kommet med to innspill som setter fokus på parkering, samt nærings- og boligformål. Det er ønske om planen tilrettelegger for god gatebelysning, fortausløsninger, samt grønne parkområder.

3.4 Workshop/ Medvirkningsverksted

I løpet av 8. og 9. april ble det avholdt fire workshop-er. I februar ble det avholdt eget workshop med ungdomsrådet i Skjervøy.

De fem gjennomførte workshops har hatt stor betydning i planarbeidet med områdeplanen. Det ble valgt å invitere forskjellige faggrupper som har forhold til Skjervøy både på lokal- og regionalnivå. Hver av gruppene fikk de samme oppgavene og like mye tid å komme med innspill til planen. De fleste workshops var veldig vellykket, unntatt workshop med lokalpolitikere som ikke kom med mange konkrete forslag, muligens pga. at 2019 var valgår for kommunestyret. Representanter for regionale myndigheter fant ikke mulighet til å delta i prosessen, noe som er meget beklagelig med tanke på at deres innspill og tilbakemeldinger kan har stor betydning for planen etter at det legges ut til offentlig ettersyn.

Workshopene ble basert på SWOT-analyse og gruppearbeid med utgangspunkt i planområdet og FNs bærekraftsmål.



Figur 4 Eksemplar fra workshop

De fem gjennomførte workshop ble avholdt med disse grupper:

- Ungdomsrådet (15.02.2019)
- Rådmannsstaben (08.04.2019)
- Fiskeri og oppdrett (08.04.2019)
- Gårdseiere forretningsbygg i sentrum og næringslivet (09.04.2019)
- Kommunale politikere (09.04.2019)

Offentlige etater som ble invitert workshop, men valgte å ikke delta:

- Fylkeskommune
- Kystverket
- Statens vegvesen

Workshopene bidro til å forstå Skjervøy sentrum på en bedre måte, samt at flere relevante spørsmål ble stilt. Disse spørsmålene ble videre med i planarbeidet og besvart i konsekvensutredning for trafikk.

3.5 Folkemøte

12. september 2019 ble det avholdt folkemøte. I planprogrammet ble møtet satt opp i vårperioden 2019, men i løpet av prosessen ble folkemøtet arrangert etter at alle tilbakemeldinger fra workshopene ble gjennomgått. Antall fremmøtte var ganske lavt for en områdeplan i et sentrumsområde. Presentasjonen fra folkemøtet ble sendt til alle som deltok på møtet med mulighet til å videresende presentasjonen til sine naboer og bekjente i Skjervøy. Reaksjonen fra befolkningen var som forventet. De som ikke deltok på møtet sendte inn tilbakemeldinger til Sweco og kommunen. Det kom totalt 14 innspill. Alle innspill hadde en felles tilbakemelding: det er ønske om få ned tungtrafikk i Skjervøy, og øke trafikksikkerhet for befolkningen, særlig barn og unge. Det kom også ønske om å flytte industriområdet fra Skjervøy sentrum til andre deler av kommunen.

Vår konklusjon er at medvirkningsprosessen har vært relativt vellykket. Det har vært mulighet til å komme med innspill i løpet av høringen av planprogrammet. Forskjellige samfunns- og interessegrupper har blitt invitert og deltatt aktivt i medvirkningsprosessen (workshop). Det har blitt avholdt folkemøte og på oppfordring av forslagsstiller, Sweco, har det kommet mange innspill i etterkant av møtet.

3.6 Offentlig ettersyn plan – innkomne innsigelser og merknader

Ved utløpt merknadsfrist var det mottatt 28 uttalelser, disse er kommentert i eget vedlegg. 3 av disse er innsigelser.

Både offentlige instanser, næringsliv, privatpersoner og politiske partier har kommet med innspill.

De offentlige instanser kommer med innspill i forhold til utilstrekkelig beskrivelse av fare for skred, miljøforurensing – vannmiljø og støy, samt trafikksikkerhet. Det er også kommet innspill om mindre bilbruk og mer tilrettelegging for gange og sykling, samt gode grøntområder/møteplasser. Nærhet mellom industri, sentrumsfunksjoner, samt boliger kan gi utfordringer. Innspillene utfordrer planen til å legge rammer for hvordan nye tiltak skal kunne realiseres. Havnearealet er en stor del av planområdet og flere av innspillene setter fokus på miljøforurensing, næring og infrastrukturløsninger i planen.

4 Planstatus og rammebetingelser

Rammebetingelser og planstatus for planområdet.

4.1 Rammebetingelser

I alt planarbeid skal statlige regel- og lovverk følges.

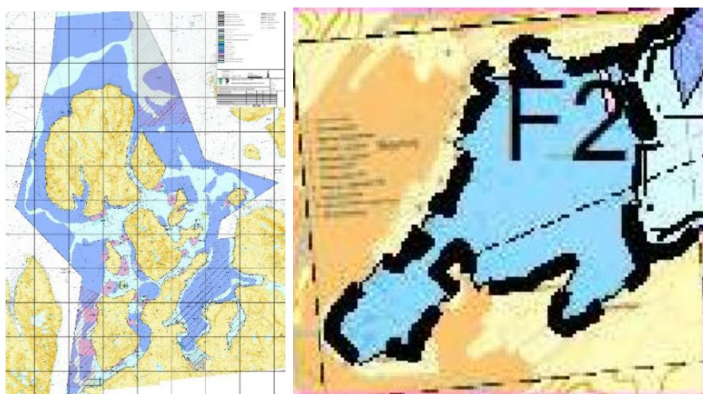
Rundskriv/retningslinjer

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (26.09.2014)
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene (28.09.2018)
- T-2/08 Om barn og planlegging (rundskriv 12.6.2008)
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen (20.09.1995) FOR-1995-09-20-4146
- T-1442/2021 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging
- T-1520/2012 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging
- T-1057/ 1994 Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven.
- Helsebaserte tilstandsklasser for forurenset grunn (TA-2553/2009)
- Flom- og skredfare i arealplaner, NVE (Retningslinje 2/2011)
- Håndbok N100 Veg- og gateutforming, Statensvegvesen (sist endret 13.11.2013)
- DN Håndbok – slipp fisken frem (DN-håndbok 22-2002)
- Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (DSB 2017)

4.2 Overordnede planer

Regionalplan / Interkommunalplan

Nordreisa kommune og Skjervøy kommune har sammen utarbeidet felles kystzoneplan for de to kommunene. Planen ble vedtatt i 2014 - Kystzoneplanen for Nordreisa og Skjervøy kommuner 2014-2026.



Figur 5 Utsnitt fra kystzoneplan for Nordreisa kommune og Skjervøy kommune. Utsnitt til høyre viser Skjervøy sentrumsområde.

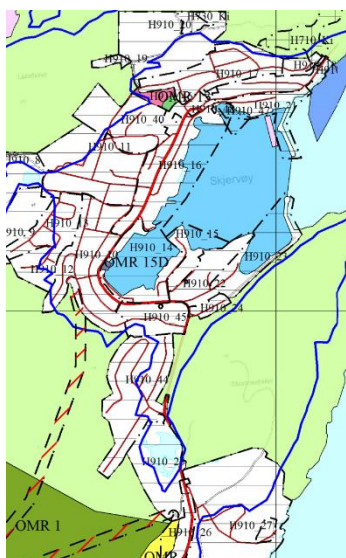
Vågen i Skjervøy betegnes som område F2 i kystsonenplanen. Området har formål «Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone».

«Mer gods på sjø i Nord-Troms» er et samarbeidsprosjekt mellom kommunene i Nord-Troms – Lyngen, Storfjord, Kåfjord, Skjervøy, Nordreisa og Kvænangen. Det er laget en rapport som gir en innledende statusbeskrivelse av de kommunale havnene i Nord-Troms.

Det er ikke et formelt samarbeid mellom havnene i dag, men kommunene er positive til å utvikle dette gjennom videre prosjektarbeid for å styrke sjøtransporten og havnene i regionen. Prosjektet støttes av Kystverket.

Kommuneplan

I Skjervøy kommunes arealplan (KPA) 2015-2027 omtales områder som omfattes av Sentrumsplanen. Bestemmelser og reguleringskartet til KPA avklarer fremtidig bruk i sentrumsområdet.



Figur 6 Gjeldende plan er markert på KPAs kart som hensynssoner – H910-soner.

KPAs bestemmelser som gjelder for områdeplan Skjervøy sentrum siteres i sin helhet:

§ 1.1 Gjeldende reguleringsplaner, vist som hensynssoner i planen (se også vedlegg 5), gjelder foran kommuneplanens arealdel med unntakene og presiseringer gitt i § 1.2 med tilhørende delparagrafer §§ 1.2.1 A–D.

§ 1.2.1 Plan H910-21 (Ytre havn), H910-16 (Skjervøy sentrum), H910-14 (Indre havn) og H910-15 (Industriområde Indre havn) gjelder foran kommuneplanens arealdel med følgende tilleggsbestemmelser:

A) Landbasert nærings- og industrivirksomhet, dvs. nærings- og industrivirksomheter som ikke har behov for sjøtilknytning, skal ikke tillates på arealene langs «Sjøfronten¹» innenfor de nevnte reguleringsplanenes avgrensing. Slike virksomheter skal heller ikke tillates på tilgrensede, bakenforliggende arealer, avgrenset av nærmeste hovedvei.

B) Det skal heller ikke tillates flere boliger/boenheter eller boliglignende komplekser (overnattingssteder) på arealene som defineres som «Sjøfronten» avgrenset fra sjø til nærmeste hovedvei innenfor de nevnte

¹ Sjøfronten deles inn i tre strekninger: Strekning 1: Fra Ytre havn til krysset ved COOP-bygget. Strekning 2: Fra krysset ved COOP-bygget til den videregående skolen. Strekning 3: Fra den videregående skolen til Indre havn/Kollagerneset.

reguleringsplanene med unntak for strekning 2 som defineres fra krysset ved COOP-bygget til den videregående skolen.

C) Delområder og infrastrukturtiltak som ikke strider mot § 1.2.1 A) og § 1.2.1 B), kan detaljreguleres parallelt med områdereguleringen / revisjon av sentrumsplan.

D) § 1.2.1 A), § 1.2.1 B) og § 1.2.1 C) gjelder midlertidig inntil vedtak i ny områdeplan for «Sjøfronten» foreligger, alternativt inntil revidert sentrumsplan foreligger, dersom arealene som omfattes av «Sjøfronten», inngår som en del av revidert sentrumsplan.

§ 1.2.2 Plan H910-16 (Skjervøy sentrum) gjelder foran kommuneplanens arealdel, inntil ny sentrumsplan er utarbeidet, med følgende tilleggsbestemmelser:

A) Det skal ikke tillates bygd flere etasjer på næringsbyggene lokalisert i tilknytning til Strandveien før revidert sentrumsplan foreligger.

B) Det skal ikke tillates bruksendringer i næringsbygg fra næringsareal til boligareal før revidert sentrumsplan foreligger.

C) Delområder og infrastrukturtiltak som ikke strider mot § 1.2.2 A) og § 1.2.2. B), kan detaljreguleres parallelt med revidering av sentrumsplan.

D) § 1.2.2 A), § 1.2.2 B) og § 1.2.2 C) gjelder midlertidig inntil vedtak i revidert sentrumsplan foreligger.

§ 1.2.3 I plan H910-27 (Hollendervika) kan inntil seks eneboligtomter slås sammen til tre større tomter for oppføring av flerleilighetsbygg.

Retningslinje til § 1.2.3: En slik endring krever normalt ikke utarbeidelse av ny reguleringsplan for de tomtene det gjelder dersom volum og form drøftes mht. omkringliggende bebyggelse, trafikale løsninger og andre transportmessige forhold samt at øvrige gjeldende bestemmelser i plan H910-27 ivaretas. Tiltaket kan i så fall gjennomføres som en mindre endring (jf. pbl § 12-14). Dersom det blir aktuelt å bygge «i høyden», for eksempel 4–6 etasjer, vil sannsynligvis det utløse krav om ny reguleringsplan.

§ 1.2.4 I gjeldende reguleringsplaner (H910-soner) der det er tillatt oppført garasjebygg inntil 35 m², kan det tillates oppføring av garasjebygg på inntil 50 m².

Retningslinje til § 1.2.4: Det skal sikres i hvert tilfelle at garasjebygget ikke medfører økt trafikksikkerhetsrisiko, ikke stenger/bygger igjen eventuelle etablerte snarveier eller reduserer bokvalitetene (sol, utsikt, lysforhold, etc.) på tilstøtende tomter / nabolagstomter og ikke påvirker vannveier negativt i området.

KPA opphever to av reguleringsplaner i Sentrumsområde:

- **Reguleringsplan for Rorbuanlegg i Ytre havn (H910-47 i KPA)**
(...) arealet inngår i ny, helhetlig områdeplan for «Sjøfronten». Eventuell ny aktivitet knyttet til arealet avgrenset av Rorbuanlegg i Ytre havn skal ha behov for sjøtilknytning, være kompatibel med matproduksjon og døgndriften av denne, samt hensynta tilstøtende boligområder.²
- **Reguleringsplan for Vågvann steinbrudd (H910-26 i KPA)**
«arealet settes av til framtidig boligformål (med ev. kompatibel næringsvirksomhet).»³
- **Deler av reguleringsplan Indre havn (plan H910-14) arealet som omfattes av OMR 15 D,** prosjekt «Skjervøy brygge», oppheves, og arealet settes av til framtidig fritids- og turistformål.

Reguleringsplanen "Skjervøy brygge", er vedtatt av kommunestyret og skal være en del av sentrumsplanen.

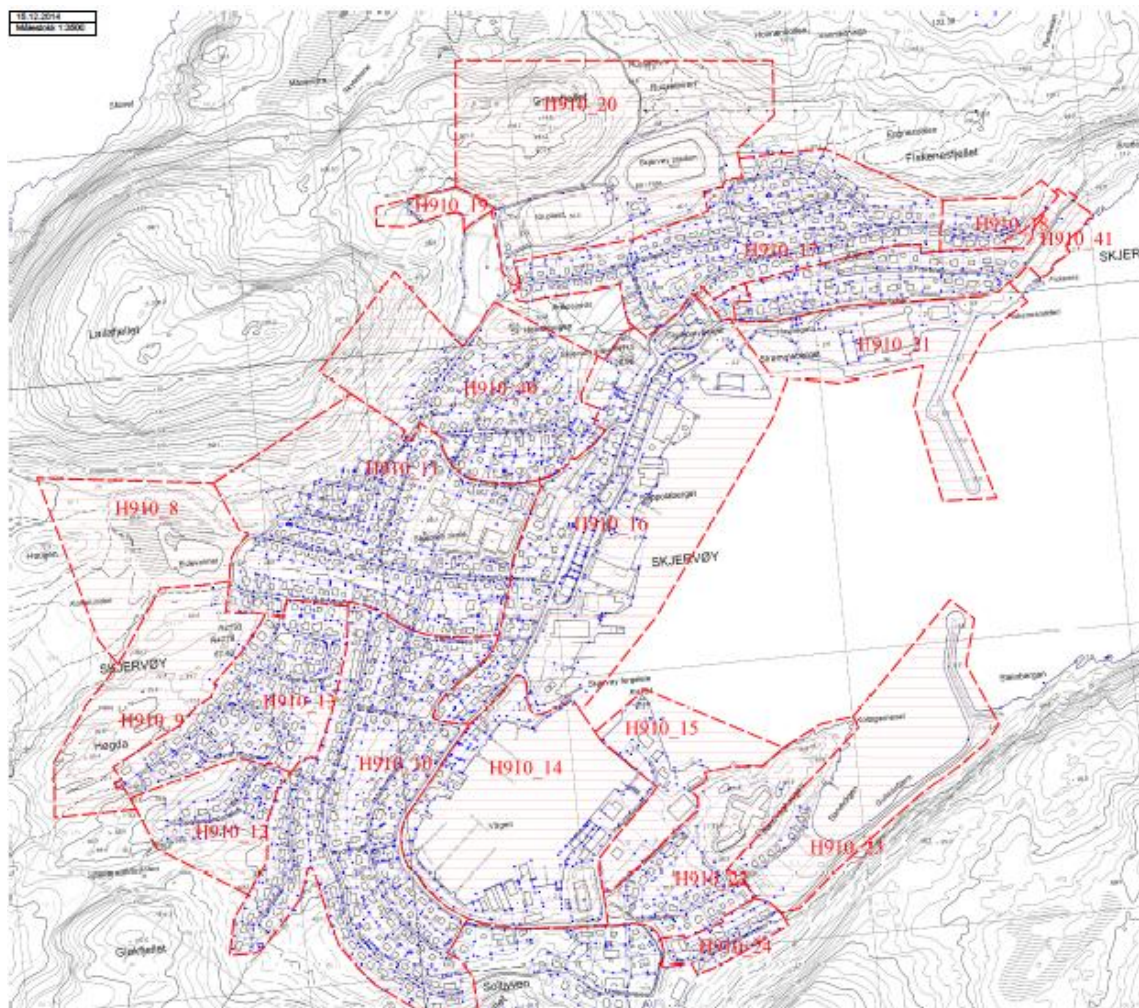
² Planbestemmelser og retningslinjer i KPA, side 7

³ Item

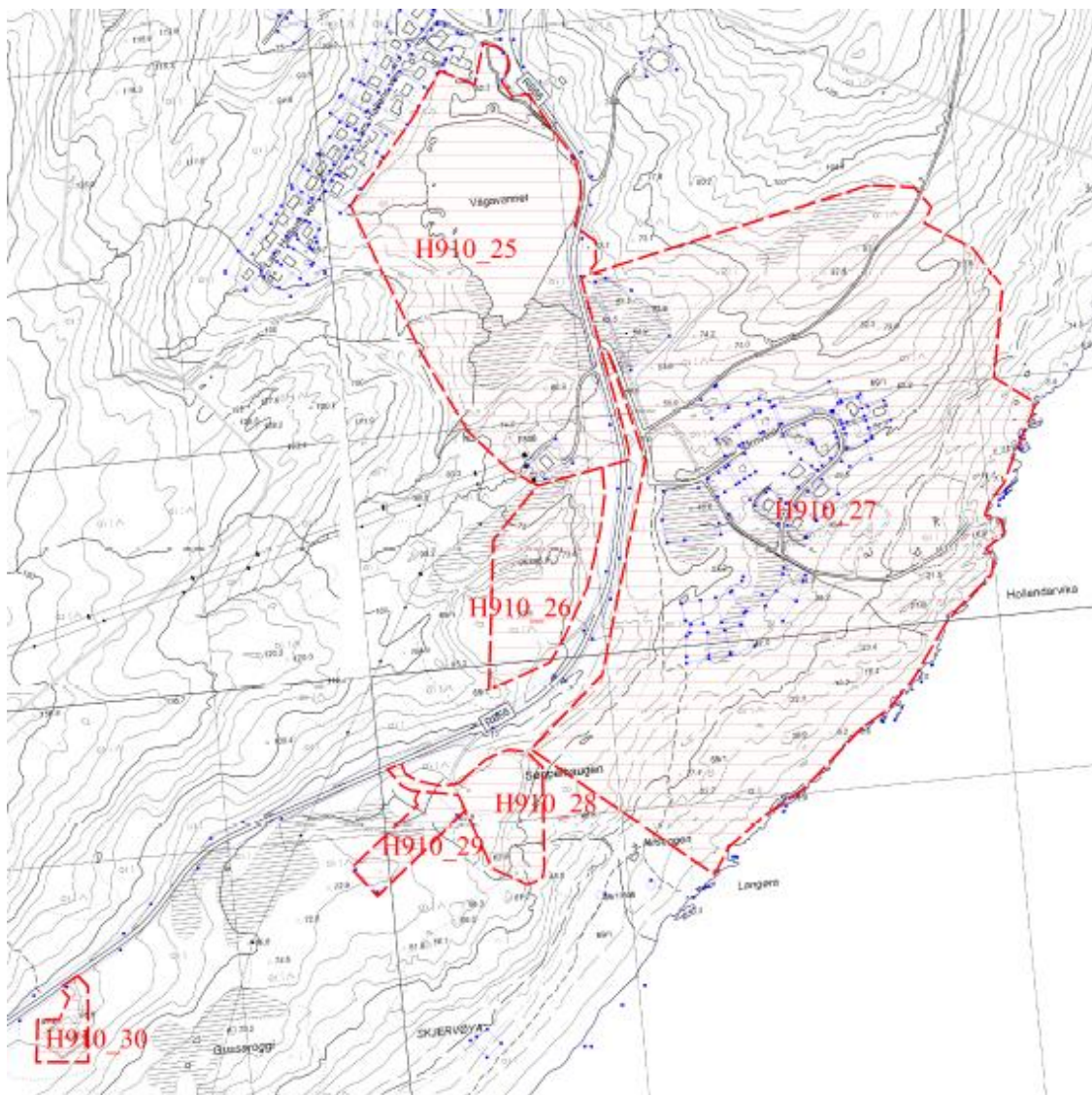
Kommunedelplaner

Det er ingen gjeldende kommunedelplan i området.

4.3 Gjeldende reguleringsplaner



Figur 7 Oversikt over de gjeldende reguleringsplanene i Skjervøy. Noen av planene er innenfor plangrense for områdeplanen. I denne oversikten er ikke reguleringsplanen «Skjervøy brygge» tegnet inn. «Skjervøy brygge» inngår i H910_14.



Figur 8 De gjeldende reguleringsplanene i område Vågavannet.

Oversikt over reguleringsplanene viser at området er i ganske stor grad regulert gjennom mindre planer. Alder på planene varierer fra 1967 til 2011.

Tabell 2 Oversikt over reguleringsplaner i planområdet

| Navn | Sted | Formål | Vedtatt | K-sak |
|---------|---------------------------|--|----------|--------|
| H910_10 | Vågen | Boligområde, offentlig bygg | 21.06.95 | 39/95 |
| H910_14 | Indre havn | Industri, kontorer, off. bygg NB! mange endringer etter 1987. | 27.11.87 | 119/87 |
| H910_14 | Indre havn | Skjervøy brygge | 13.06.18 | 32/18 |
| H910_15 | Industriområde Indre havn | Industri | 09.11.94 | 42/94 |
| H910_16 | Skjervøy sentrum | Boliger, industri, forretninger, off. bygg, parkering | 1973 | |

| | | | | |
|---------|-----------------------------------|--|----------------------|----------------|
| H910_21 | Ytre havn | Forretninger, industri. Endringer. Delvis overdekket av Skjervøy sentrum fra -73 | 13.06.90 | 30/90 |
| H910_22 | Sandvågshaugan | Boliger, off. bygg | 12.03.97 | 2/97 |
| H910_23 | Sandvågen | Boliger, off. bygg, småbåthavn. | 12.06.92 | 69/92 |
| H910_24 | Kveldssolveien og menighetshus | Boliger, menighetshus | 05.04.67 26.04.95 | 31/67 28/95 |
| H910_25 | Vågvannet friluftsområde | Friluftsområde, grendehus, parkering, fareområde | 29.09.93 | 48/93 |
| H910_26 | Vågvann steinbrudd | Steinbrudd | 29.04.96 | 26/96 |
| H910_27 | Hollendervika | Boliger, off. bygg, forretning. Endringer. | 21.06.95 | 38/95 |
| H910_28 | Industriområdet ved Hollendervika | Sorteringsanlegg for avfall | 27.02.98 | 4/98 |
| H910_29 | Modellflyplass Hollendervika | Modellflyplass | 29.09.00 | 44/00 |
| H910_41 | Fiskenes | Boliger, rensesanlegg | 15.06.11 | 20/11 |

4.4 Pågående planer

Trafikksikkerhetsplan for Skjervøy kommune og skiltplan for Skjervøy tettsted er igangsatt.

4.5 Temaplaner/andre planer av betydning for planarbeidet

- Kulturminneloven
- Lov om klimamål (Klimaloven)
- Retningslinjer for INON-områder
- Den europeiske landskapskonvensjonen
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene
- Fylkesplan for Troms 2014-2025
- Regional Transportplan for Troms 2014-2023
- Forskrift om farlig last på norske skip
- Forskrift om tiltak for å forebygge og begrense konsekvensene av storulykker i virksomheter der farlige kjemikalier forekommer (storulykkeforskriften)
- Barn og unge og planlegging etter plan- og bygningsloven – temaveileder
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

5 Beskrivelse av planområdets eksisterende forhold

Sentrumsområdet er en sammenblanding av flere hovedfunksjoner som kan deles i sentrumsfunksjoner, industri og havn, samt vei og tidligere avfallsdeponi som ligger utenfor sentrum. Skjervøy sentrum ligger langs havna – Vågen - som består av kommunens kaier, og en del av flytebryggene til fiske- og fritidsflåten. Den største av kaiene er "dampskipskaia" hvor hurtigruta og godsåtene legger til. Inntil kaiene er det etablert industrivirksomhet som i hovedsak er knyttet til båt- og fiskerinæring. Også oppdrettsnæringen har viktig rolle i Skjervøy havn med blant annet et industrianlegg (lakselakteri) og ventemerde i havneområdet.

Innenfor planområdet finnes det også andre funksjoner som i utgangspunktet ikke hører til sentrumsformål, for eksempel campingplass.

Det er to veier som preger utforming av bystruktur – Strandveien og Havnegata. Det er Strandveien som kan anses som hovedferdselsåre gjennom Skjervøy sentrum. Langs Strandveien ligger mange av de sentrumsfunksjoner som er typisk å finne i slike urbane omgivelser – butikker, kaféer, boliger, hotell, skole og flere andre. Bebyggelsen på oversiden av Strandveien er hovedsakelig lav boligbebyggelse.

5.1 Naturgitte forhold

5.1.1 Topografi og landskap

Skjervøy er preget av kyst klima. Planområdet preges av tett bebyggelse, veistruktur og industri som følger den naturlige kystlinjen og danner en naturlig våg/havn som er beskyttet mot nord, sør og vestsiden, med åpning mot øst. Topografien i denne delen av planområdet er relativt flat og gradvis stigende fra bukta mot de tre landsidene. Stigning i terrenget fortsetter utover planområdet. Deler av den naturlige vågen er i løpet av sin historie fått flere utfyllinger, kaier og moloer.

I den urbane delen er det en streng skillelinje mellom industri relevant for fiskeri og oppdrett, og den bebyggelsen som rommer det lokale næringslivet og boliger.

Formen på vågen, og med molo på hver side av den, danner beskyttelse og gode rammer for Skjervøy som fiskerihavn. På hver side av bukta er det en molo som også markerer avslutning på sentrumsbebyggelse. Veien til moloen i sør strekker seg gjennom bebyggelsen og utdanningsinstitusjon – videregående skole -, en liten bukt med grøntareal og småbåthavn på den ene siden, og svært bratt terreng uten bebyggelse og infrastruktur på den andre siden.

Den nordlige moloen preges av industri knyttet til oppdrett. I den delen av planområdet er lakselakteri med egen ventemerde i havnebassenget lokalisert tett inntil moloen. Landskapet som stiger fra vågen i denne delen av planområdet er noe brattere enn det som ligger i indre del av vågen. Det topografiske og landskapsfordelene i indre del av vågen har blitt utnyttet til å etablere bosetning med industri, og er selve kjernen i Skjervøy sentrum.

Landskapsstrukturen har blitt endret ved flere utfyllinger som gir havnebassenget en form som gjør Vågen mer praktisk for den lokale flåten samt hurtigruten og godsåtene.

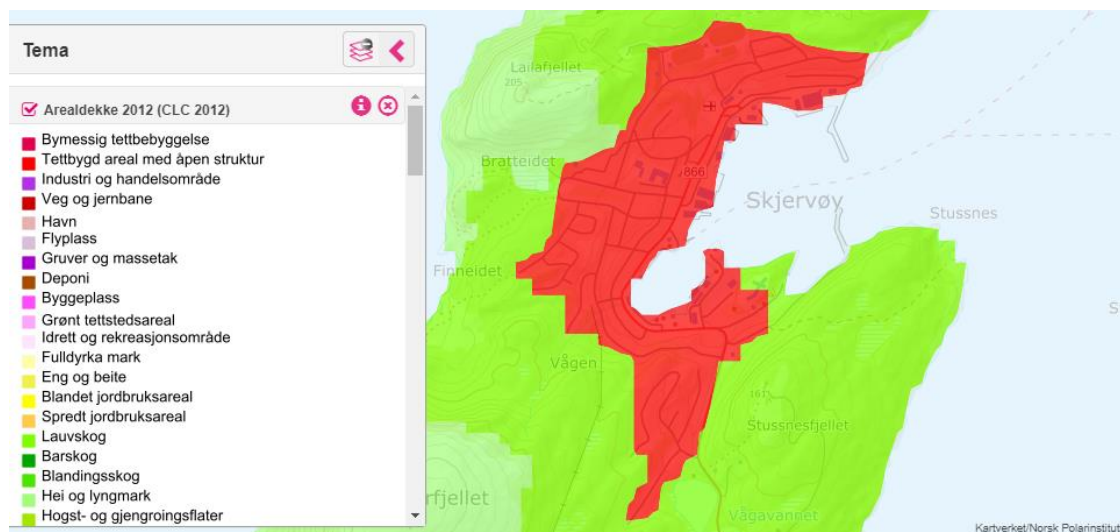
5.1.2 Naturmangfold

Målet for forvaltning med hensyn til naturmangfoldet er at naturtyper ivaretas innenfor deres naturlige utbredelsesområde og med det artsmangfoldet og de økologiske prosessene som kjennetegner den enkelte naturtype. Mennesker er avhengig av et bærekraftig naturmangfold med et bærekraftig artsmangfold for å kunne overleve på jorda. Våre grunnleggende behov som luft, vann og mat er resultat av naturmangfold.

I arbeidet med områdeplanen hentes kunnskapsgrunnlaget fra miljøstatus, artskart og databasen til miljødirektoratets database av arter i Skjervøy og omgivelsene rundt tettstedet.

Landskapet

Landskapet er tettbebygd areal med åpen struktur. Det er få deler av planområdet som har lauv- eller blandingsskog. På nettsidene til Miljøstatus.no betegnes planområdet som «Tettbygd areal med åpen struktur».



Figur 9 Oversikt over tettbygd areal og naturområde. Kilde: Miljøstatus.no

Kartlegging av naturmangfoldet

Databasen til Miljødirektoratet viser funn av arter som bruker Skjervøy og omgivelsene rundt tettstedet som sitt leveområde. Flere av artene faller under kategori nær truet eller sterkt truet, samt én sårbar art. To av registreringene viser også fremmede arter – hagelupin i Skjervøy sentrum og regnbueørret i Vågavannet (se tabell 3).

Tabell 3 Arter som er registrert i området. Kilde: Miljøstatus.no

| FUGL | STATUS |
|--------------|-------------------|
| Krykkje | Sterkt truet (EN) |
| Havelle | Nær truet (NT) |
| Ærfugl | Nær truet (NT) |
| Makrellterne | Sterkt truet (EN) |
| Fiskemåke | Nær truet (ET) |
| Svartbak | Livskraftig (LC) |
| FISK | |
| Sei | Livskraftig (LC) |
| Kolmule | Livskraftig (LC) |
| Ål | Sårbar (VU) |

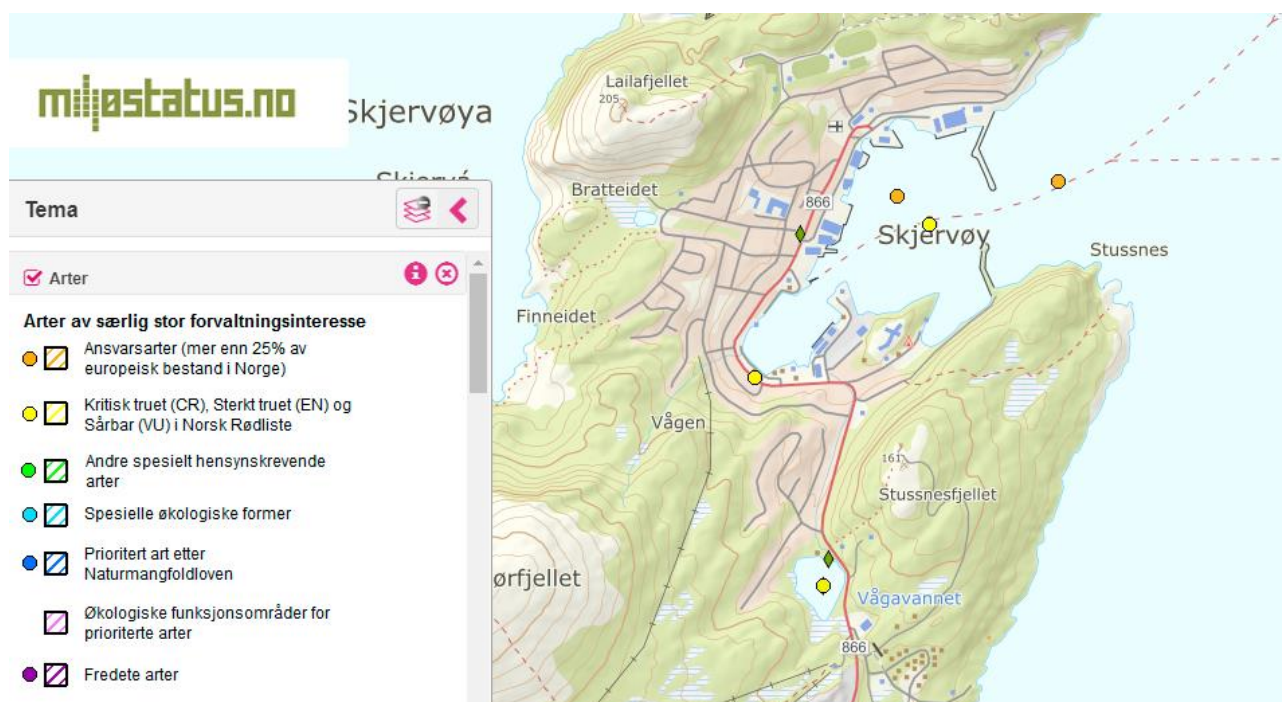
Regnbueørret

Fremmed art (HI)

PLANTE

Hagelupin

Fremmed art (SE)



Figur 10 Arter med særlig stor forvaltningsinteresse

Effekt på naturmangfoldet

Endringer i naturmangfoldet som skyldes naturlige prosesser skjer vanligvis over lang tid, da tilpasser økosystemene seg. På grunn av menneskers påvirkning i dag, blir arter utryddet hurtigere enn tidligere i historien. Naturmangfoldet kan påvirkes gjennom klimaendringer, overfiske, forurensing samt parasitter og sykdommer. Betydningen og størrelsen på inngrep i naturen avgjør hvor mye naturmangfoldet blir berørt.

Tettstedet Skjervøy opplever imidlertid utfordringer tilknyttet enkelte fuglearter. Måkebestanden sitt nærvær på tettstedet har gjennom en årrekke vært utfordrende. I tillegg er fremmede arter og organismer en trussel for naturmangfoldet. Arter kan være invaderende og ødelegge for andre arter. Det er funnet både hagelupin (plante) og regnbueørret (fisk) i planområdet.

Planområdet for områdeplanen er bebygd og har en moden struktur. Kommunen anser at naturmangfoldet ivaretas på en god måte, da endringene i forhold til arealdisponering innen planområdet i liten grad endres i forhold til dagens struktur. Områdeplanen vil i liten grad påvirke naturmangfoldet. Det er likevel viktig at Skjervøy følger føre-var-prinsippet og har fokus på aktsomhetsplikten for å unngå skade på naturmangfoldet.

Det stilles krav til å ivareta naturmangfoldet. Det finnes eksempler på ulike tiltak for å imøtekomme dette. Eksempelvis kan man se på om det kan legges til rette med områder eller installasjoner som skal bidra til å erstatte tidligere hekkeområder for fugl, eks. spesialtilpassede hekkeflåter. Dette kan bidra til å snu en negativ utvikling av en truet art.

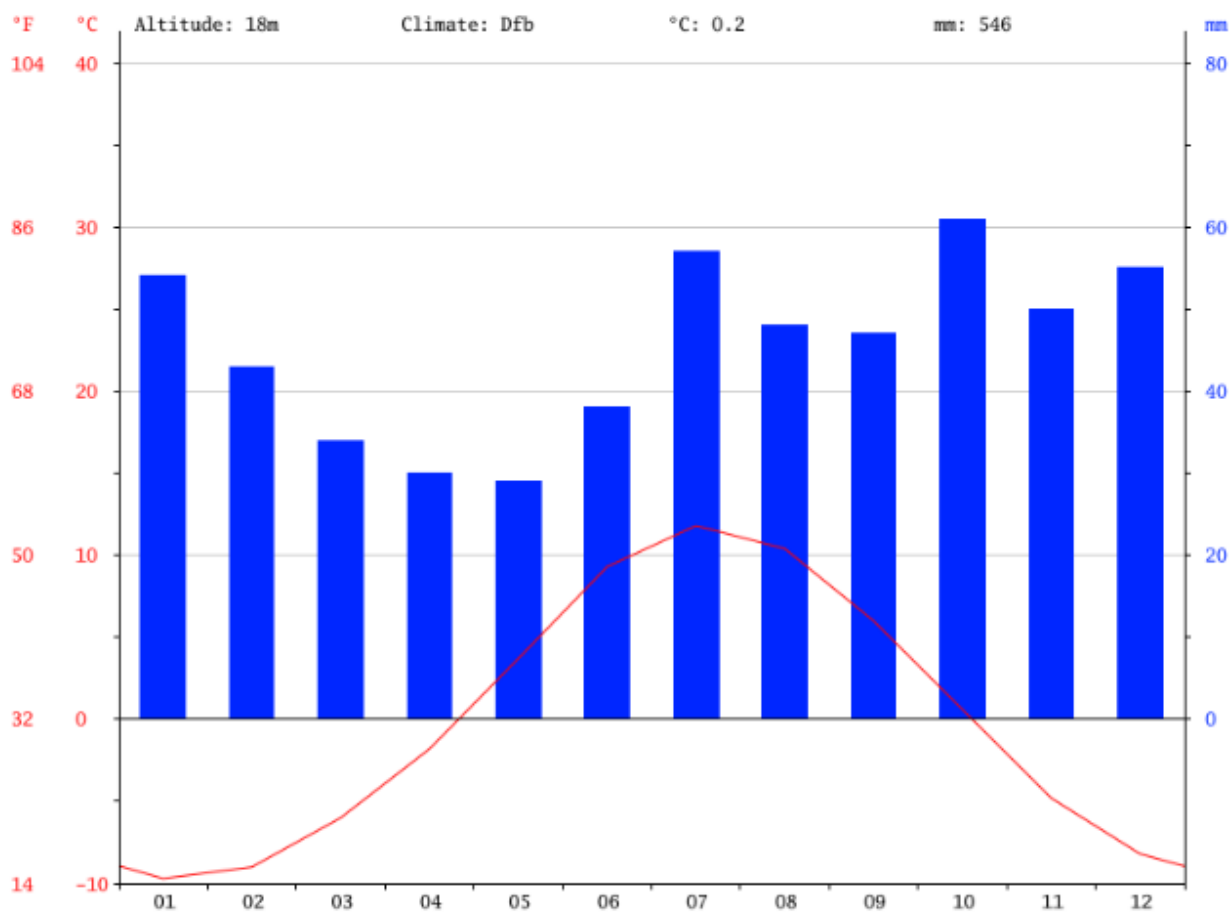
5.1.3 Lokalklima

Klimaet er kaldt og temperert. Det er en god del nedbør i Skjervøy, selv i de tørreste månedene. Klimaet her er klassifisert som Dfb i Köppen-Geiger systemet. Systemet kombinerer årlige og månedlige normaler av temperatur og nedbør i samsvar med vegetasjonsfordelingen på jorden. Den gjennomsnittlige årlige temperaturen er 0.2 ° C i Skjervøy. Gjennomsnittlig nedbørsmengde er 546 mm per år.

Tabell 4 Registrering av værforhold i Skjervøy.

Kilde: <https://no.climate-data.org/europa/norge/troms/skjerv%C3%B8y-204202/#climate-graph>

| | Januar | Februar | Mars | April | Mai | Juni | Juli | August | September | Oktober | November | Desember |
|---------------------------------|--------|---------|------|-------|------|------|------|--------|-----------|---------|----------|----------|
| Gjennomsnittstemperatur (°C) | -9.7 | -9 | -6 | -1.8 | 3.7 | 9.3 | 11.8 | 10.4 | 6 | 0.6 | -4.8 | -8.2 |
| Min. Temperatur (°C) | -13.4 | -12.7 | -9.9 | -5.4 | 0.5 | 5.8 | 8.2 | 7 | 3.1 | -1.9 | -7.8 | -11.9 |
| Maks. Temperatur (°C) | -5.9 | -5.2 | -2 | 1.9 | 7 | 12.8 | 15.5 | 13.8 | 8.9 | 3.1 | -1.7 | -4.5 |
| Gjennomsnittstemperatur (°F) | 14.5 | 15.8 | 21.2 | 28.8 | 38.7 | 48.7 | 53.2 | 50.7 | 42.8 | 33.1 | 23.4 | 17.2 |
| Min. Temperatur (°F) | 7.9 | 9.1 | 14.2 | 22.3 | 32.9 | 42.4 | 46.8 | 44.6 | 37.6 | 28.6 | 18.0 | 10.6 |
| Maks. Temperatur (°F) | 21.4 | 22.6 | 28.4 | 35.4 | 44.6 | 55.0 | 59.9 | 56.8 | 48.0 | 37.6 | 28.9 | 23.9 |
| Nedbør (mm) | 54 | 43 | 34 | 30 | 29 | 38 | 57 | 48 | 47 | 61 | 50 | 55 |



Figur 11 Søylediagram viser gjennomsnittlig nedbør og linjekurv viser gjennomsnittlig temperatur på Skjervøy.
Kilde: <https://no.climate-data.org/europa/norge/troms/skjerv%C3%B8y-204202/#climate-graph>

Det er en forskjell på 32 mm nedbør mellom den tørreste og våteste måneden. Variasjonen i temperaturen gjennom hele året er 21.5 °C.

Klimaendringene vil føre til at Skjervøy kommune i år 2100 vil ha middels varme vintre og kjølige somre, og det vil være 3,2 gradere varmere⁴. Det vil bli betydelig flere voldsomme regnskurer og 50 % kraftigere regnskyll. Det vil bli flere våte skred, kraftigere regnflommer i elver og bekker og mer snøsmelteflommer. Havnivået vil stige rundt 20 centimeter mot slutten av århundre, men myndighetene mener kommunene bør ta høyde for 70 centimeter.

Dette vil i tillegg føre til mer flom, skred i bratt terreng og faren for kvikkleireskred kan øke i slike områder. Kommunen må ta hensyn til dette i planleggingen og saksbehandlingen.

⁴ nrk.no/klima/kommune/5427

5.1.4 Marin grense - grunnforhold

Hele planområdet ligger under marin grense. Marin grense⁵ angir det høyeste nivået som havet nådde etter siste istid og er 50 meter over dagens havnivå. Det er viktig å kjenne den marine grensen fordi den angir det høyest mulige nivået for løsmasser som opprinnelig er avsatt i hav og fjord. Noen steder har det utviklet seg kvikkleire i den havavsatte leiren. Kvikkleire er marin avsatt leire med høyt vanninnhold som kan kollapse ved påkjenninger. Kvikkleira kan tåle adskillig belastning, men når det oppstår en overbelastning vil strukturen bryte sammen og bli flytende. Skred starter nederst og trekker seg oppover i terrenget. Kvikkleireskred kan utløses av anleggsarbeid eller erosjon av bekker og elver. Anleggsarbeid vil kunne fjerne støtten som holder området med kvikkleire stabilt og vil kunne utløse skred. Erosjon i bekker og skred vil spise opp støtten som holder området med kvikkleire stabilt og kan utløse kvikkleireskred.

Skjervøy kommune har ikke kartlagt fare for kvikkleire i planområde. Geoteknisk vurdering av fare for kvikkleireskred kreves for alle typer tiltak under marin grense der det ikke påvises grunt til fjell. Det er imidlertid gjennomført flere grunnundersøkelser i planområdet, av kommunen selv, Kystverket og andre. Kommunen har til hensikt å få gjennomført en overordnet geoteknisk vurdering for planområdet basert på tidligere grunnundersøkelser o.l.

Resultatene fra geoteknisk vurdering danner grunnlaget for hvilke områder som skal avsettes som hensynssoner eller ikke. Områdene som ikke er friskmeldte skal ha geoteknisk undersøkelser i alle plan- og byggesaker. Sannsynlighet for kvikkleireskred kan reduseres med ulike tiltak.

Kvikkleireskredet i Gjerdrum er en nasjonal naturkatastrofe som fikk fatale konsekvenser. Tragedien er en vekker og har aktualisert temaet. Kvikkleireskred kan få svært alvorlige konsekvenser og kommunen har ansvar for å påse at det er gjennomført tilstrekkelige undersøkelser og risikovurderinger.

5.1.5 Havnivåstigning

Havnivåendringer oppstår som følge av at klimaet på jorda er i endring. De viktigste bidragene skyldes global oppvarming. Det er fordi vannet utvider seg når det blir varmere, og fordi is på land smelter og renner ut i havet. I tillegg kommer mindre bidrag som følge av endringer i havstrømmer, lufttrykk, vind, grunnvannsnivå og vannstand i innsjøer. Satellittmålinger viser at verdenshavene i gjennomsnitt har steget med totalt 3,2 mm årlig siden 1993.

Strandlinjene vil også kunne endre seg som følge av at landjorda er i vertikal bevegelse. Dette er meget aktuelt for store deler av Norskekysten, hvor landet hever seg med flere millimeter per år som en konsekvens av forrige istid: Under istiden presset tung is landet ned. Etter at isen smeltet, har vi fått en gradvis heving av landet som fremdeles pågår.

Forskjellen mellom landheving og stigende havnivå gir det som kalles *relativ* havnivåendring. Det er relative havnivåendringer en observatør på land vil oppleve, og det er denne størrelsen som er viktig å framskrive for å sikre god planlegging og tilpassing i kystsonen.

⁵ <https://www.ngu.no/emne/marin-grense>

Tabell 5 Tabellen oppgir stormflottall og havnivåstigning inkludert anbefalt klimapåslag for Skjervøy kommune.

| Kommune | Sted | Nærmeste måler | Returnivå stormflo (i cm over middelvann) | | | Havnivåstigning med klimapåslag (i cm) | NN2000 over middelvann (i cm) |
|----------|----------|----------------|---|--------|---------|--|-------------------------------|
| | | | 20 år | 200 år | 1000 år | | |
| Skjervøy | Skjervøy | Tromsø | 216 | 233 | 244 | 71 | 18 |

Sikkerhetsklasse 1: 216 cm (middelverdi) for 20-års returnivå + 71 cm havnivåstigning (95 persentilen/klimapåslag) – 18 cm (kartgrunnlag NN2000) = 269 cm (avrundes til 270 cm)

Sikkerhetsklasse 2: 233 cm (middelverdi) for 200-års returnivå + 71 cm havnivåstigning (95 persentilen/klimapåslag) – 18 cm (kartgrunnlag NN2000) = 286 cm (avrundes til 290 cm)

Sikkerhetsklasse 3: 244 cm (middelverdi) for 1000-års returnivå + 71 cm havnivåstigning (95 persentilen/klimapåslag) – 18 cm (kartgrunnlag NN2000) = 297 cm (avrundes til 300 cm)

Kommunens egen oversikt viser at det meste av kaiområdet langs Vågen ligger på kote +3, noe som er i henhold til sikkerhetsklasse 3.

5.1.6 Ras- og skredfare

Kommuneplanens samfunnsdel 2020-2030 har målsetting om å implementeres klimahensyn i saksbehandling. Klimahensyn tas til grunn i områdeplanen og avbøtende tiltak iverksettes etter behov.

I Skjervøy sentrum er det flere områder som er markert som aktsomhetsområde for jord- og flomskred, snøskred og steinsprang. Faresoner identifiserer skredutsatte områder. Data baserer seg på produktark og datasett fra NVE. Kartleggingen gjort av NVE viser faresoner for skred med nominell årlig sannsynlighet på 1/100, 1/1000 og 1/5000. Sannsynlighetene gjelder skred som utgjør fare for tap av liv og skader på bygg.

1:100 betyr at det er sannsynlig at det i snitt vil gå ett skred per hundre år hvis man legger flere hundreårsperioder til grunn. Tilsvarende betyr 1:1000 og 1:5000 sannsynlighet for ett skred per tusen år eller fem tusen år i snitt. Dette reguleres i plan- og bygningsloven og teknisk forskrift. For eksempel er kravet til bygging av sykehus og annen kritisk infrastruktur at skredfaren skal være på det laveste nivået, altså 1:5000. For bolighus er kravet 1:1000, mens 1:100 gjelder bygninger som ikke brukes til arbeid eller opphold.

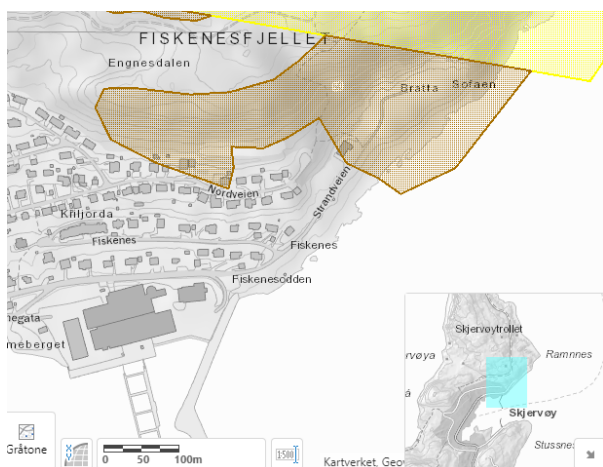
I områdeplanen er det sammen 10 aktsomhetsområder (fareområder). De områdene listes opp slik de er nummerert på reguleringsplankartet. Listen viser type aktsomhetsområde:

- H310_1 – Snøskred og steinsprang aktsomhetsområde
- H310_2 – Jord og flomskred aktsomhetsområde
- H310_3 – Skred i bratt terreng, faresone, skredsone_5000
- H310_4 – Skred i bratt terreng, faresone, skredsone_1000
- H310_5 – Skred i bratt terreng, faresone, skredsone_5000
- H310_6 – Snøskred og steinsprang aktsomhetsområde

- H310_7 – Skred i bratt terreng, faresone, skredzone_5000
- H310_8 – Skred i bratt terreng, faresone, skredzone_1000
- H310_9 – Skred i bratt terreng, faresone, skredzone_100
- H310_10 – Snøskred og steinsprang aktsomhetsområde

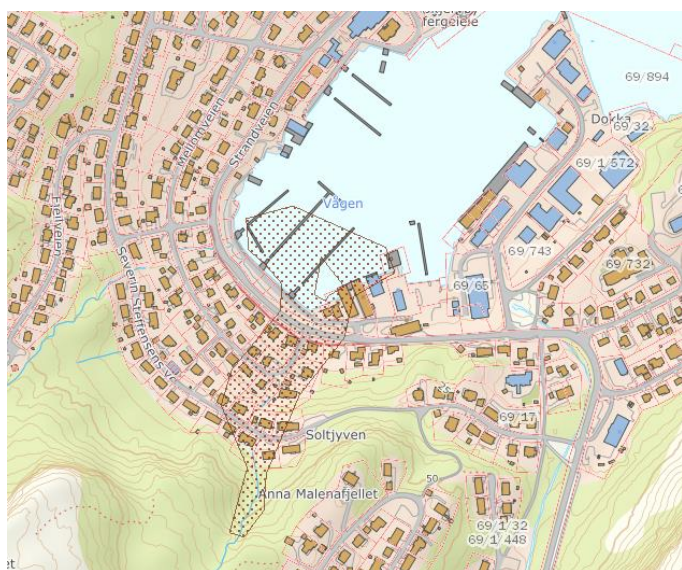
Faresone H310_1 – Snøskred og steinsprang aktsomhetsområde

Aktsomhetsområde ligger helt nord i og delvis i planområde ved Bratta. Den dekker offentlige arealer og friluftareal. Området er ikke kartlagt. Det er potensiale for snø og steinskred. Området bør kartlegges.



Faresone 310_2 – Jord og flomskred aktsomhetsområde

Ganske sentral i sentrumsområdet er aktsomhetsområde for jord- og flomskred. Området omfatter indre del av Vågen – småbåthavn, med deler av industriområdet og Strandveien, samt flere boliger i retning av Soltjyven. Området er ikke kartlagt. Det er potensiale for jord og flomskred. Området bør kartlegges.



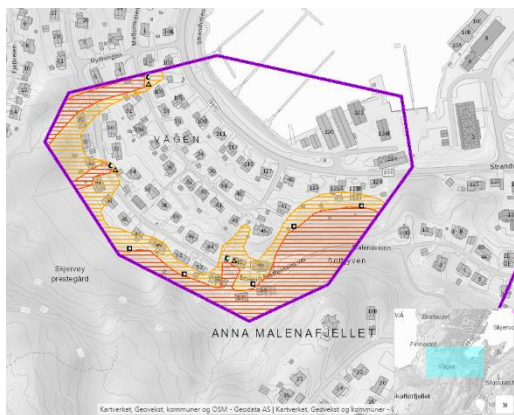
H310_3 – Skred i bratt terreng, faresone, skredzone_5000

H310_4 – Skred i bratt terreng, faresone, skredzone_1000

H310_5 – Skred i bratt terreng, faresone, skredzone_5000

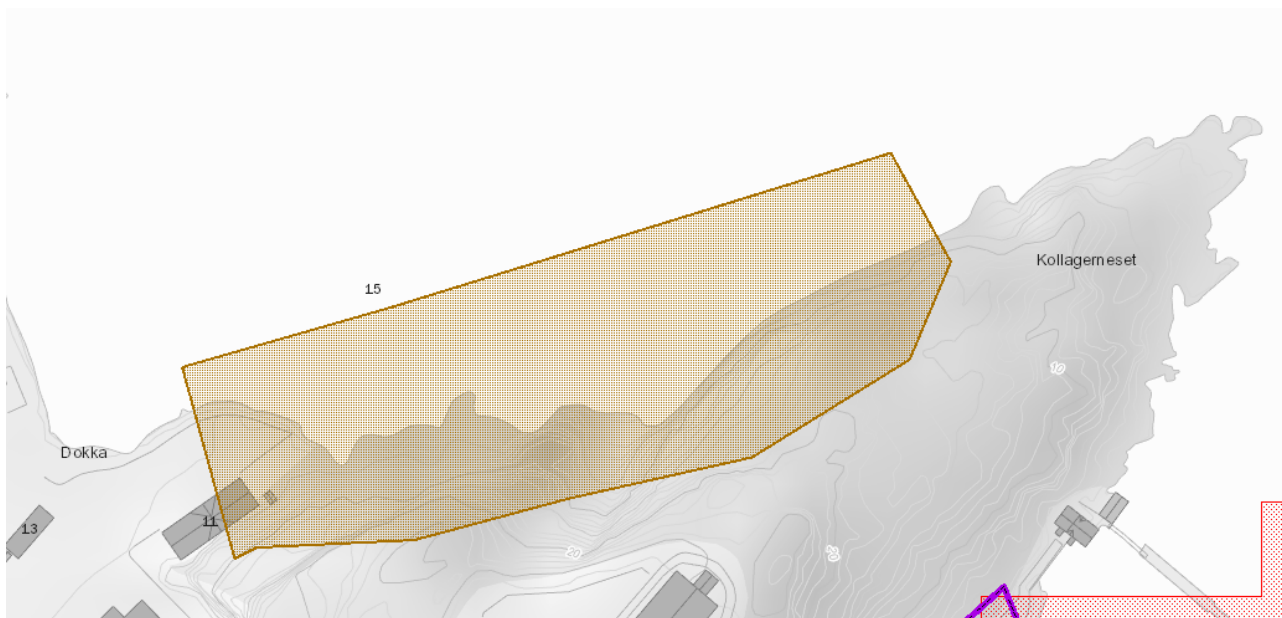
Disse tre fareområdene presenteres i lag fordi de hører sammen og dekker den sentrale del av Skjervøy. Område er analyser av NVE. Analysen viser at skredsoner med 1000 og 5000 års intervaller.

Område H310-3 ligger helt vest i det analyserte område, mens område H310-4 og H310_5 ligger inntil hverandre i den sørlige del av det analyserte område.



H310_6 – Snøskred og steinsprang aktsomhetsområde

Dette område ligger på nordvestsiden av Kollagerneset. Aktsomhetsområdet er ikke kartlagt. Det er farer for snøskred og steinsprang. Området omfatter industriareal, samt ubygde områder på land og i sjø. Området bør kartlegges.



H310_7 – Skred i bratt terreng, faresone, skredzone_5000

H310_8 – Skred i bratt terreng, faresone, skredzone_1000

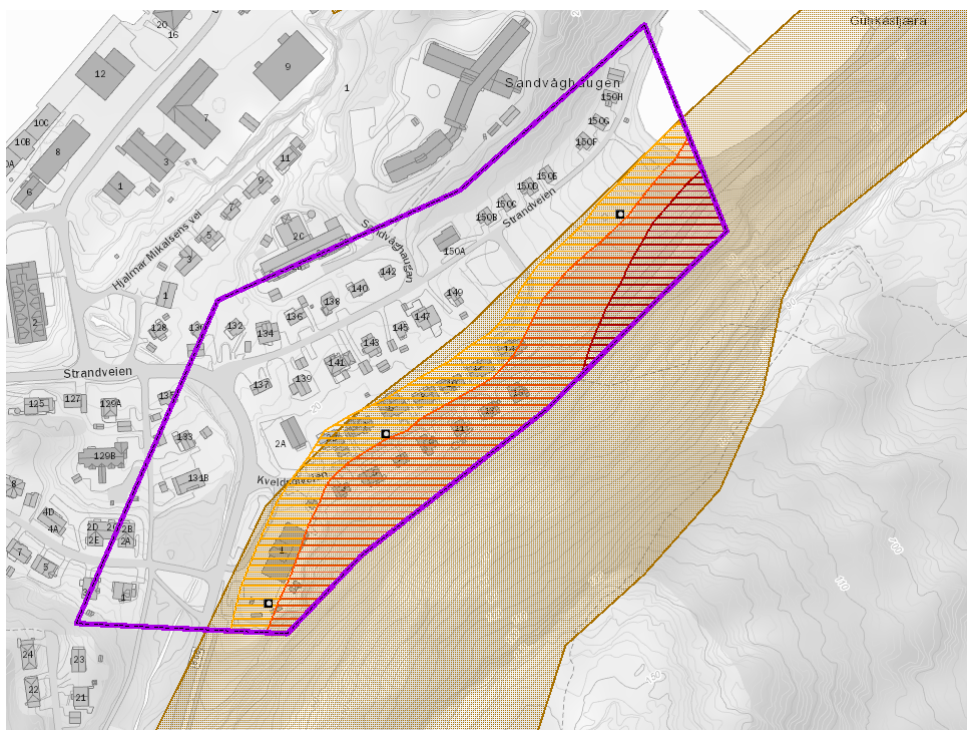
H310_9 – Skred i bratt terreng, faresone, skredzone_100

H310_10 – Snøskred og steinsprang aktsomhetsområde

Disse fire fareområdene presenteres i lag fordi de hører sammen og dekker den sentrale del av Skjervøy. Område er analyser av NVE. Analysen viser at skredsoner med 100, 1000 og 5000 års intervaller, samt aktsomhetsområde for snøskred og steinsprang.

Område H310_7-9 ligger inntil hverandre og omfatter Sandvågen og bebyggelse langs Kveldeveien. Kartleggingen viser at i område H310_7-8 er det tillatt med boligbebyggelse. I område H310_9 er det farlig å etablere bolig, arbeid og lengre opphold.

Område H310_10 strekker seg langs fjellsiden fra Steinbergan til Vågadalen ligger inntil hverandre i den sørlige del av det analyserte område. Eventuelle tiltak i område H310_10 bør utredes i forhold til skred.



5.1.7 Flomfare

Innenfor planområdet er det flere mindre vannløp i form av bekker og avledningsgrøfter. Til dels krysser disse vannløpene en eller flere veger, samt at deler av vannløpene er lagt i rør.

Gjennom årene har vannløpene, samt overvannshåndteringen for øvrig, vært oppgradert etter en del hendelser med flomproblematikk på 1990- tallet. Oppgraderingen har bestått av nye og større overvannsledninger i sentrum, større dimensjon på stikkrenner og tiltak på bekkeinntak for de tidligere utfordrende vannløp. I tillegg er Skjervøy tettsted inne i en investeringsfase hvor overvann skiller ut fra fellessystemer på avløp.

Bekkeinntak og overvannsløp har jevnlig kontroll ift. isdannelse om vinteren og annen tilstopping ellers i året. Selv om det de senere år ikke har vært store utfordringer ift. flom og overvannshåndtering, har kommunen fokus på problematikken. Fortetting kan øke sannsynligheten for at naturlige traseer for avrenning endres og hindres. Overvann kan ha en betydning for evt. utbygging. Pga. klimaendringer vil det bli økt fare for flom

grunnet økte nedbørsmengder, kraftigere nedbør i intensitet og hyppighet, og snøsmelteflommer kunne komme tidligere på året. Mer vann i bekker og elver skaper økning i flomvannføringen. Flomveier må tåle mer vann og vedlikeholdet tilknytt flomveier og stikkrenner må styrkes.

Overvann kan også være en ressurs. Kommunen bør vurdere hvorvidt bekker kan være en ressurs i parker o.l.

Elva fra Vågavannet er i planområdet merket som hensynssone. Selve Vågavannet er ikke en del av planområdet, men deler av tilstøtende områder i planområdet er flomutsatt.

5.1.8 Klimatiltak

For å sikre livsgrunnlaget og naturmangfoldet for fremtidige generasjoner må samfunnet omstilles til et lavutslippssamfunn og tilpasses et endret klima. Kommunal planlegging er derfor viktig for å redusere utslipp av klimagasser og energiforbruk. Beslutninger om lokalisering, byggemåte og utforming av bebyggelse, infrastruktur og tjenester, kan påvirke utslipp og energiforbruk i lang tid fremover. Kommunen skal ha et bærekraftig miljøfokus i videreutviklingen av kommunen⁶. Herunder bl.a. etablere ladestasjon for biler og båter, forvalte sjøarealer på en forutsigbar og bærekraftig måte, samt ivareta nærmiljøet på en miljøvennlig måte.

5.2 Risiko og sårbarhetsaspektet

5.2.1 Forurensing

Det er utarbeidet egen rapport for forurensing i snø. Deler av rapporten gjengis i planbeskrivelsen. Rapporten vedlegges som en del av plandokumentasjonen.

Forurensing i snø

Kjemiske analyser har påvist en rekke ulike stoffer i urban snø og i nivåer som kan utgjøre en risiko for vannmiljøet når det smelter. Det er store lokale variasjoner i konsentrasjoner som blir påvist, og forurensningene er bare delvis korrelerte med trafikkmengden målt som årsdøgntrafikk (ÅDT). Faktorer som for eksempel grusing, strøing, type veidekke, kjøretøy, bruk av piggdekk, værforhold, kjøring og akselerasjon, vil være bestemmende for type stoffer og mengder som avsettes i snøen. I tillegg vil stoffer fra antropogene kilder bidra, slik som industri, forbrenningsanlegg og private boliger.

Sink (Zn), bly (Pb), jern (Fe), kobber (Cu), kadmium (Cd) og nikkel (Ni) er de vanligste metallene man finner i veiavrenning. I tillegg vil veiavrenningen være dominert av polyaromatiske hydrokarboner (PAH), petroleumforbindelser og partikler.

Metaller i snø er i hovedsak bundet til partikler, men under nedsmeltingen vil mer enn 50 % av metallene (Cu, Pb, Zn og Cd) løses ut i vannfasen, mens det resterende vil ligge tilbake som sedimenter etter nedsmeltingen. Cu og Zn er vist å være de metallene som løses lettest ut av snøen.

Resultater har også vist at veisalt øker mobiliteten og transporten av metaller når snøen smelter (NIVA 2016).

⁶ Kommuneplanens samfunnsdel 2020-2030.

Partiklene man finner i snøen er av ulik karakter, de er både av organisk og uorganisk materiale, fra mange forskjellige kilder, og de varierer sterkt i størrelse og evne til å binde metaller og organiske miljøgifter. Veldokumenterte kilder til partikler kan være sot fra forbrenning av drivstoff, bremses, bildekk og veidekke.

Skjervøy kommune opplyser at det er salt innblandet i strøsand som brukes på veier og plasser i kommunen. Fortauet langs butikkene i Værret skal strøs med sand uten salt. Fylkesveien skal ikke saltes i sentrum.

Det kan antas at det fra snødeponier i for eksempel Skjervøy vil være en avrenning av forurensning til sjø under smelteperioder, og at en del av forurensningen vil bli liggende igjen knyttet til partikler under snødeponiene. Imidlertid tømmes snødeponiene ved behov, slik at alt av forurensning, også det som er knyttet til partikler, vil ende opp i havneområdet.

En del av forurensningen vil sannsynligvis smelte og ende opp i sjøen. I tillegg vil snø som dumpes i havna bidra med en større andel av forurensning til sjø sammenlignet med om snøen smelter naturlig.

All forurensning som tilføres havneområdet vil bli påvirket av flere prosesser. Først vil partikkelbundet forurensning sedimentere, og hvordan dette spres utover vil være avhengig av partikkelstørrelse og beskaffenhet (synkehastighet), og strømforholdene i havneområdet. Det kan antas at forurensningen vil være størst nær dumpeplassene for snø. I tillegg vil vannløst forurensning bli påvirket av strømetning og -hastighet, og fortykning i vannmassene.

Miljøtilstand Skjervøy havn

Skjervøy havn er en egen vannforekomst i VannNett-Portalen med vannforekomstID 0403040300-C. Området er beskrevet som beskyttet kyst/fjord og er beskyttet med hensyn til bølgeeksposering. Tidevannet er beskrevet som middels (1-5 m), vannsøylen er delvis blandet og strømhastigheten er moderat (1 – 3 knop). Påvirkningen er beskrevet som fysisk endring grunnet havneanlegg.

Skjervøy havn er et aktivt havneområde med stor båttrafikk. Det er en stor fiskeflåte, både hjemme- og fremmedflåte, som benytter havna, i tillegg til at det er stor trafikk av service/arbeidsbåter til havbruksnæringa, brønnbåter, fartøy i reiselivssammenheng, hurtigruta, hurtigbåter, godstrafikk og fritidsflåte. I tillegg er det etablert et prosessanlegg for laks med ventemerde-anlegg lokalisert i havna.

Av punktforurensning er det registrert utslipp fra notvaskeri av avløpsvann forurenset med kobberoksid. Anlegget har utslippstillatelse. Totale utslipp pr. måned vil variere med produksjonen. Det månedlige utslippet beregnes til å ligge på rundt 8 g kobberoksid. De totale utslippene forventes å øke på sikt som følge av økningen i lakseproduksjonen for de kunder som benytter dette notvaskeriet. Samtidig bygger notvaskeriet en avdeling i Finnmark som skal avlaste lokaliteten på Skjervøy.

Det er også et punktutslipp fra slakteri for oppdrettsfisk, med utslippsledning på 20 meters dyp etter sil og utenfor molo. Utslipp av TOC for 2012 er oppgitt til 29 tonn, men hvordan dette har endret seg siden 2012 er uvisst. Det er også utslipp av rensset kommunal kloakk (rundt 2300 PE). Utslippsledningen for rensset kommunal kloakk ligger på 46 meters dyp utenfor molo i strømrøkt vann, og forventes å påvirke denne vannforekomsten eller tilgrensende forekomst i liten grad. Avløp fra slakteri føres ut i egen prosessledning godt utenfor moloen.

Tilstanden for bunnfauna er beskrevet som moderat til god tilstand, mens for en rekke organiske miljøgifter er tilstanden ukjent. For kopper og kopperforbindelser er tilstanden beskrevet som god. Den kjemiske tilstanden i vannforekomsten er dårlig med hensyn til naftalen, mens det for andre PAH-forbindelser er beskrevet som god. Også for bly, kvikksølv, nikkel og kadmium er tilstanden beskrevet som god.

Med hensyn til registrert forurensning på land i umiddelbar tilknytning til havneområdet, er det i Miljødirektoratets database Grunnforurensning registrert tre områder med mistanke om forurensning (Lokalitets ID 6005-A og 6005-B), lokalitetsnavn Skipsservice, og lokalitet ID 6006-A, lokalitetsnavn

Skjervøyverftet. Om det eksisterer forurensing i disse området er det et stort potensial for avrenning fra grunnen til havneområdet/sjøen.

I avisa Framtid i Nord ble det 31. mai 2017 publisert en video av et punktutslipp i havneområdet som ikke er beskrevet.

Kommunen har fokus på å beskyttet miljøet i havbunnen og sikre god vannkvalitet i havna.



Figur 12 Punktutslipp i havneområdet. (Kilde: Framtid i Nord)

Havneområdet er også dumpingplass for snø. Eksempel på dette er vist i figur 56.



Figur 13 Dumping av snø i Skjervøy havn.

Miljøtilstand i dag

Swecos anbefaling

Ut fra resultatene så kan det konkluderes med at brøytesnøen fra snødeponiene i Skjervøy sentrum er sterkt forurenset av ulike metaller, ulike PAH-forbindelser og suspendert stoff. Det kan antas at en stor del av denne forurensingen vil ende opp i vannmassene i havnebassenget. De stoffene som er bundet til partikler vil også ende opp i vannmassene og på havbunnen da snødeponiene tømmes og dumpes i indre havn.

Sweco anbefaler at det etableres et landbasert snødeponi, der all brøytesnø lagres opp gjennom vinteren. Et område kan være Bratta som drenerer til sjø utenfor moloen på Skjervøy. Det vil bli en avrenning til sjø, men sjøområdet har sannsynligvis større strømhastighet sammenlignet med indre havn, og forurensingen vil gjennomgå en større fortykning og spredning. De stoffene som er bundet til partikler vil bli liggende igjen på land sammen med alt av partikulært materiale. Dette kan samles opp og leveres til godkjent mottak for deponering.

Skjervøy kommunens eget forsalg

Den andre løsningen som kommunen foreslår selv baserer seg på å kjøre bort snø fra lagringsplassene og alternativet er da å tippe snøen i sjøen.

Det meste av snøen som må kjøres bort fra depot er fra boligområdene i Skjervøy. Denne snøen anser Skjervøy kommune som ikke forurenset. Sweco har ikke foretatt noen målinger av forurensing i snø i boligområdene utenfor planområdet.

Den snøen som ryddes i sentrum daglig skyves i stor grad direkte på sjøen. Depotene i sentrum tømmes ved behov.

Sammenlignet med andre plasser, større byer osv. anser ikke Skjervøy kommune at forurensing i depot er problematisk i Skjervøy.

På bakgrunn av sin egen oppfatning av situasjon gjør kommunen følgende:

1. Etablerer følgende retningslinjer for dumping av snø i sjø:
 - Nyfallt snø kan dumpes direkte i sjø uten mellomlagring.
 - Etablerer dumpingsplass for snø utenfor Skjervøy havn. Snø fra deponier skal dumpes på anvist område.
 - Dersom det skulle oppstå situasjoner som tilsier at snøen som skal dumpes er forurenset vil kommunen som forsøplingsmyndighet etter forurensingsloven vurdere tiltak.
 - Det er ikke tillatt å dumpe snø i sjøen fra anleggsområder eller andre områder som kan inneholde byggeavfall eller annet grovavfall.
 - Det er ikke tillatt å dumpe store isklumper i havneområdet på Skjervøy og andre plasser der det kan komme til hinder for skipstrafikk.
 - Det er ikke tillatt å dumpe forurenset snø og annen forurensing i havnebassenget.
 - De som bruker snødumpel plasser må tilse at den etterlates ryddig og klar for videre bruk.
2. Kommunen sender informasjonsskriv om dette til alle berørte parter og informerer om dette på kommunens hjemmeside.

Kommunen anser at disse tiltakene vil bedre vannkvaliteten i Skjervøy havn.

5.2.2 Støy

Innenfor planområdet er det aller meste av arealet bebygd og planområdet anses som vel etablert. Planområdet består av sjøretta industri, forretninger og boliger. Dette er utviklet over lang tid og Skjervøy har en særegenhet der sjøretta industri ligger tett på boligområdene.

Skjervøy er definert som statlig fiskerihavn og staten har investert over 150 mill. kroner i Skjervøy fiskerihavn. I flere saker kommunen har hatt til behandling i tilknytning til havneområdet har Kystverket pålagt kommunen å til rette legge for sjøretta næringer/ industri fremfor eks. boliger.

Det er arealknapphet på tettstedet og arealet i sentrum er under sterkt press. Sjømatproduksjonen i Skjervøy havn har stor betydning både lokalt og internasjonalt. Skjervøy kommune er opptatt av at Skjervøy havn har og fortsatt skal ha en vesentlig rolle som fiskerihavn. I områdeplanen legger derfor kommunen til rette for at de sjøretta bedriftene som allerede er i området skal ha utviklingsmuligheter. Dette gjelder bl.a. for Skjervøy fisk og skalldyr, Møre Not, Lerøy Aurora, Nofi Oppdrettsservice osv.

På grunn av at Skjervøy er definert som et maritimt senter i fylkesplanen for Troms og er ei fiskerihavn har det vært viktig for kommunen å tilrettelegge for virksomheter man mener har behov for sjøretta arealer. Skjervøy er ei fiskerihavn og bygd opp over generasjoner som et fiskevær/ tettsted med næringsvirksomhet og industri tett på bebyggelsen. Trafikkgrunnlaget på sjø og land har endret seg og særlig på land har trafikkmengden økt som følge av Lerøys prosessanlegg i ytre havn. Når det gjelder evt. nyetableringer er det vanskelig for kommunen å definere hva som skal etableres hvor eller utvikles hvor. Kommunen kjenner i dag ikke til evt. virksomheter som kommer om ca 10 år.

Skjervøy opplever vekst i arbeidsplassutviklingen og dermed også økt behov for boliger. Dette søker kommunen å imøtekomme med å tilrettelegge for flere boliger innenfor og utenfor planområdet. Det er lite tilgjengelig areal til boligutvikling i planområdet, det er derfor naturlig å finne en løsning ved å etablere en ekstra etasje til boliger på eksisterende forretningsbygg. Det er også naturlig å se på hvordan bruksarealene i eksisterende forretningsbygg kan benyttes på en bedre måte enn i dag. Forretningsvirksomhetene endres over tid, og endringer i varehandel og tjenesteyting bidrar til at forretningslokaler står tomme. Kommunen ønsker at deler av forretningslokalene vendt ned mot sjøen kan benyttes til boenheter. Det er bl.a. flere av den eldre befolkningen som ønsker å bosette seg så nært sentrumsfunksjonene som mulig. At det tilrettelegges boenheter som tar hensyn til dette er positivt og i tråd med kommunens samfunnsplan om varierte botilbud tilpasset ulike livsfaser og livssituasjoner.

De overordna grepene Skjervøy kommune gjør i områdeplanen henger sammen med innholdet i den helhetlige samfunnsanalysen kommunen gjorde i forbindelse med den vedtatte kommuneplanens samfunnsdel

Strandveien og Havnegata er de mest trafikkerte veiene i Skjervøy. Persontrafikk, tungtransport og det meste av annen trafikk benytter seg av disse to veiene. Trafikken medfører utfordringer knyttet til trafikkstøy. Støy er også en utfordring knyttet til industrien. Dette er særlig ei utfordring i ytre havn ved prosessanlegget til Lerøy.

Kommunen kjenner til at det er gjort to ulike støymålinger innenfor planområdet:

1. Langs FV 866 er det gjort en støymåling i tilknytning til et bolighus som ligger tett på Strandveien. Vurderingen viser at både innendørs og utendørs støynivå anses å ligge under tiltaksgrensen som er satt.
2. I tilknytning til Lerøy Auroras prosessanlegg for laks er det gjort støymålinger. Målingene er gjort i 2017. Kartet gir et godt bilde av dagens situasjon. De fleste av støykildene er i denne målingen parkerte trailere. Samtidig var eks. 2020 et år med mindre aktivitet enn 2018 og 2019 som igjen ga mindre støy. Vurderingen viser at støynivået som er målt for de nærmeste boligene ligger under tiltaksgrensene som er satt. Dersom trailere står parkert nærmere boligene fører dette til økt støy. Bedriften gjør ulike tiltak for å begrense støy, og sammen med kommunen har de fokus på å opprette traileroppstillingsplasser utenfor sentrum og nedenfor egen fabrikk.

Hvordan bil- og tungtrafikk i lag med skipstrafikk påvirker omgivelser på Skjervøy med hensyn til støy er likevel uklart. Støy oppfattes subjektivt. Og det er heller ikke gjort noen beregninger av støy utover punktvis målinger. Særlig er det områdene som er satt av til industri og lager tilknyttede områder avsatt til sentrumsformål som vil være krevende i forhold til håndtering av støy.

5.2.3 Lukt

De gangene Swecos fagfolk var i Skjervøy var det ikke registrert noen lukt i sentrumsområdet. I forbindelse med registrering av forurensing i snø ble det gjort en visuell observasjon av det som eventuelt kan være kilde for ubehagelig lukt i indre havn. Det er observert et rør i område mellom Terminalkaia og Lerøy. Røret slipper mest sannsynlig ut biologisk avfall. Det er flere muntlige kilder i forbindelse med workshop, samtale og folkemøte avholdt i Skjervøy, som bekrefter dette. Ifølge muntlige kilder lukter det ubehagelig og fører til misfarging av sjøen.

I tillegg er det også meldt om to andre kilder for ubehagelig lukt – fiskebåter i havna og kommunens eget renseanlegg.

Det er gjort observasjoner av båter som slipper ut drivstoff i indre havn. I tillegg til ubehagelig lukt fører utslipp av denne typen til misfarging og forurensing av sjøen.

På bakgrunn av tilbakemeldinger vil kommunen avdekke luktproblematikk. Ifølge kommunen slipper anlegget ut ubehagelig lukt av ukjente grunner. Lukten merkes i området ved kloakkrenseanlegget. Feilen gjentas ikke daglig eller regelmessig. For å avdekke luktproblematikk er det laget egen rapport. Etter befarings på avløpsrenseanlegget, gjennomgang av FDV-dokumentasjon og diskusjoner med driftsoperatører for avløpsrenseanlegget er Sweco Norge AS av den oppfatning at avløpsrenseanlegget fungerer etter forutsetningen og driften av anlegget er god. I utgangspunktet er det ikke behov for ytterligere tiltak på luktfjerning på avløpsrenseanlegget. Sweco Norge AS sin vurdering er at anlegget har tilstrekkelig luktfjerning på avløpsrenseanlegget når det er i normaldrift. Problemet med lukt oppstår under driftsstans. Hvis det etableres gode prosedyrer for å håndtere luktproblematikk under driftsstans og vedlikehold av anlegget burde det være lite sannsynlig at det oppstår fremtredende lukt også under driftsstans og vedlikehold.

Oppgradering av utløpskum fra avløpsrenseanlegget vurderes å være det tiltaket som kan ha størst effekt på luktproblematikken. Tiltaket bør gjøres umiddelbart.

Annen luktproblematikk i planområdet bør utbedres, særlig pga. at industri og boliger ligger så tett inntil hverandre i sentrumsområdet. Særlig gjelder dette for området rundt Nofi Oppdrettservice.

5.3 Kulturminner- og kulturmiljø

Det er registrert tre automatisk freda kulturminner som inngår i planområdet og seks SEFRAK-registrerte bygg.

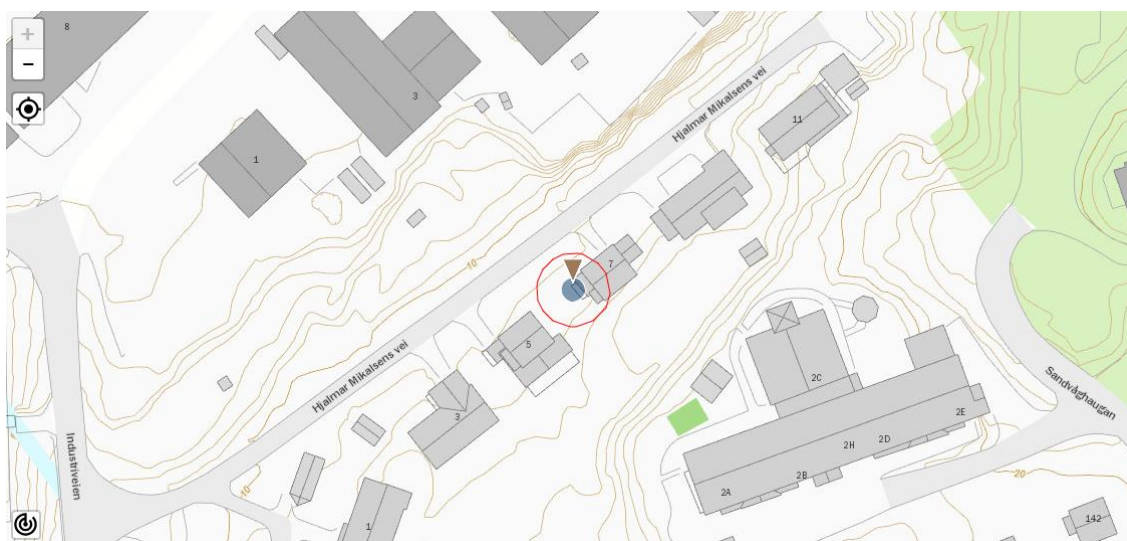
De tre automatisk freda kulturminnene er deler av kirkestedet ved Skjervøy kirke, helleristing i Hjalmar Mikalsens vei og boplass i Strandveien i Vågen. De tre automatisk freda kulturminnene er av nasjonal interesse og det er et nasjonalt ansvar å ivareta ressursene.

Til hvert kulturminne er det en hensynssone rundt selve kulturminne er som en ekstra beskyttelse rundt det automatisk fredete kulturminnet. Også hensynssonen er båndlagt etter kulturminneloven. Og det er ikke tillatt med noen form for inngrep innenfor hensynssonen.

Det ene automatisk fredete kulturminnet ligger i Hjalmar Mikalsens vei 5. Det er et helleristningsfelt som er beskrevet slikt i databasen til Riksantikvaren:

«Helleristningsfelt, består av følgende figurer: Konturhogd med ca. 1 cm brede furer: 1 rein, 45 cm lang, 40 cm høy. 1 "strek menneske" 45 cm høy, og 1 "strek". Feltet ligger på et NØ-SV gående svaberg som heller svakt mot NV. Lengde x bredde er 5,5 x 2,2 meter. Feltet ligger inne i en kjeller i et privat hus (jordkjeller). Skuringsstriper løper på tvers av feltet og det går sprekker langs etter berget. 2 sikre figurer er en menneskefigur og en rein. Her er også en uidentifiserbar figur og muligens en vertikal strek 80 cm NØ for menneskefiguren. Kulturminnet er bergkunst fra steinalder og har vernestatus som automatisk fredet.»

De tre automatisk freda kulturminnene er merket med hensynssone H730_1, H730_2 og H730_3 i plankartet.



Figur 14 Kartutsnitt viser kulturminnets beliggenhet.

Fra kirka og ned mot sjøen skal det være frisiktområde. Dette for å gjøre kirka synlig fra sjøveien. Frisiktområdet er merket som hensynssone H140_1 i plankartet.

5.3.1 SEFRAK-registrerte bygninger

Det er seks SEFRAK-registrerte bygninger innenfor planområdet. SEFRAK er et landsdekkende register over eldre bygninger og andre kulturminner i Norge. Navnet er en forkortelse for *SEkretariatet For Registrering Av faste Kulturminner*, som var navnet på den institusjonen som påbegynte arbeidet med registeret. I dag ligger ansvaret for registrering og vedlikehold av data hos Riksantikvaren. Registeret ble bygd opp gjennom et stort anlagt feltarbeid i åra 1975 til 1995. Alle bygninger fra før år 1900 ble registrert, foruten ruiner og en del andre kulturminner. I Finnmark ble grensa for innføring i registeret satt til året 1945.

At et hus er registrert i SEFRAK gir det ikke automatisk vernestatus og legger heller ikke spesifikke restriksjoner på hva som kan gjøres med det. SEFRAK-registeret sier ikke noe om objektenes verneverdi. Samtidig kan også objekter som ikke er registrert i SEFRAK ha verneverdi.

Bolighus, Bakeri, Strandveien 33, Været, Skjervøy

Bygningstype Annen boligbygg./sek. reindrift

Opprinnelig funksjon Bolighus for temporær bruk

Nåværende funksjon Hus for annen omsetningsvirksomhet, se merknad

Tidfesting 1800 tallet, fjerde kvartal

SEFRAK-nummer 1941-0010-057

Bygningsnummer 11605443

Opprinnelig sosialt miljø Annet innen næringsdrift, se merknad.



Figur 15 Strandveien 33

To-etasjer høy trebygning med helvalmat tak. Kjelleretasje utført i mur. Bygningene har liggende panel oppdelt av 3-fags krysspøstvinduer. Vinduene er høyreiste og danner en kvadratisk orden i fasaden med tre vinduer plassert. Vinduene er uten sprosser.

Helvalmtak har takopplett på to av sidene. Et takopplett mot sørøst – i retning Vågen - og to takopplett på sørvestsiden i retning Skjervøy kirke. Opplettene har tak som i sin form etterlikner helvalmtaket.

Bustadhus, Kiilgården, Strandveien 37, Været, Skjervøy

Bygningstype Annet kulturhus

Opprinnelig funksjon Enfamiliebolig

Nåværende funksjon Velhus m.v.

Tidfesting 1800 tallet, tredje kvartal

SEFRAK-nummer 1941-0010-056

Bygningsnummer 11605605

Killgården har dominerende plassering i sentrum. Med sin langside henvender bygningen seg til Vågen. Langs den samme siden er det også veikryss mellom hovedhandelsgate i Skjervøy, Terminalkaia og Lerøy-fabrikken.



Figur 16 Killgården

Bygningen har trefasade av stående panel.

Killgården er en bygning som har sin opprinnelse fra begynnelsen av 1800-tallet – påbegynt i 1805. Gårdens plassering var av stor betydning da handelsstedet ble etablert og bygd opp av Henrik Klæboe Rasch. Dagens utseende er resultat av ombygging på slutten av 1800-tallet. Denne ombyggingen ble gjort av Theodor Kiil, som var gift med den første eierens sønneatter - derav navnet Killgården. Ombyggingen resulterte i dagen utforming – lengde og panel, vinduer med omramming, samt veranda i senempirestil.

I motsetning til de prinsipper til senempirestil hvor det legges stor vekt på symmetri har Killgården mangel på sådan nå, noe som skyldes påbygningen på slutten av 1800-tallet. Den gangen fikk bygningen dagens lengde og panel, vinduer med omramming samt veranda i senempirestil. Forlengingen var i sørvestlig retning.

Inngangspartiet er innglasset med smale, høye vindusflater. Inngangen er overdekt av et saltak med gavli i retning av Vågen. En stor glassflate i midten av gavlen etterlikner dens form. Inngangspartiet har elementer som hører til ulike bygningsstiler – sveitserstil og klassisisme. Den blondeaktige dekoreringen som preger gavlpartiet er gjenkjennelig fra sveitserstilen. Mens de rene klassiske former som preger innramming av glass er fra den klassiske perioden – empirestilen.

Opp til inngangspartiet fører en sidetrapp uten overdekning.

Fasadens balanse prøver å gjenvinnes ved forlengelse av inngangspartiet med en veranda med gjerde av enkle stående bord – stakittgjerde. Nedre del av verandaen er innrammet av kryss levegg. En slik utforming gir bygningen tyngde og en slags overvekt mot midten av fasaden.

Vinduene er et godt eksempel på senempire, med typiske torams vinduer med en oppdeling av to glass med en tynn sprosse, slik at en får inntrykk av krysspostvindu. Over vinduene er vasshelle som etterligner kapitel på en dorisk søyle.

Saltak er tekket med skiferheller. Mest sannsynlig var taket tekket med torv på begynnelsen av 1800-tallet, mens dagens skifertak kom i forbindelse med den omfattende ombyggingen på slutten av 1800-tallet.

Brygge, Strandveien 52, Skjervøy

Bygningstype Lagerhall

Opprinnelig funksjon Hus for omsetning av dagligvarer/bransjevarer

Nåværende funksjon Hus for importhandel, engroshandel

Tidfesting 1900 tallet, første kvartal

SEFRAK-nummer 1941-0010-055

Opprinnelig sosialt miljø Næringsdrivende i handel og tjenesteyrker

Bygningen er bolighus som ligger mellom Fylkesvei 866 og Vågen. Huset henvender seg til Vågen. Det har sin årsak at huset ble bygd på begynnelsen av 1900-tallet da kommunikasjon og aktivitet i Vågen hadde større betydning enn landveier.



Figur 17 Strandveien 52

Bolighuset skiller seg fra sine omgivelser med sin form. Mansardtak gir huset dominerende form teknet med skifer. Dessverre huset mister mye av sin dominerende form på grunn av den korte avstand til veien. Den hadde mest sannsynlig mer romslige omgivelser i sin samtid da den ble bygd.

Bygningen er toetasjer høy. I tillegg har den en lav loftsetasje. Den er kladd med liggende trepanel.

Vinduene har klassisk inspirert ruteoppdeling. Det er hele vinduer som er delt opp av sprosse – 3x3 ruter. I toppen av gavlsidene er det et lite vindu med halvsirkel form.

På baksiden av huset er det et takopplett som mest sannsynlig kommet i tiden etter at huset ble bygd. I tillegg er det et mindre påbygg i første etasje. Påbygget har ingen vinduer, kun en dør som mest sannsynlig er en inngangsdør. Døren av nyere dato. Taket på påbygget er dekt med shingel.

På husets nordvegg er det også et påbygg. Påbygget har to vinduer i klassisk form med sprosser. Inngangspartiet har en tilbaketrukket dør, Inngangen er markert med bueåpning. Mest sannsynlig kom bueåpningen i forbindelse med påbygningen. Påbygget er kun i første etasje. Over er en veranda med stakittgjerde.

Bustadhus, Strandveien 111, Sandvågen, Skjervøy

Bygningstype Enebolig

Opprinnelig funksjon Bolighus for eier/bruker

Nåværende funksjon En familiebolig

Tidfesting 1900 tallet, første kvartal

SEFRAK-nummer 1941-0010-001

Bygningsnummer 11609511

Opprinnelig sosialt miljø Bonde

Bustadhus, Strandveien 133, Sandvågen, Skjervøy.

Bygningstype Enebolig

Opprinnelig funksjon En familiebolig

Nåværende funksjon En familiebolig

Tidfesting 1900 tallet, andre kvartal

SEFRAK-nummer 1941-0010-028

Bygningsnummer 11609384

5.4 Barn og unge

Planområdet er avgrenset til deler av Skjervøy sentrum. Planområdet er et modent område som i dag er bebygd. Det er arealknapphet på tettstedet og resterende areal i sentrum er under sterkt press. Det er lite ledige arealer i planområdet. Innenfor planområdet er det en videregående skole, men ingen barne-/ungdomsskole eller barnehager. Disse er likevel i nær tilknytning til planområdet.

Dagens sentrum er i liten grad preget av aktiviteter for barn og unge. Det er kun én lekeplass i planområdet som er tilrettelagt for barn og unge – Seppolaparken. Lekeapparater appeller til småbarnsforeldre med barn i alder 0-9 år. Det er ingen byrom i planområdet som er tilrettelagt for ungdom. Det eksisterer likevel ulike friområder/ lekeplasser utenfor planområdet. Det er nært til friområder på tettstedet. De siste årene er det opparbeidet flere sentrumsnære uteområder med gapahuker, bålplasser og lignende som er attraktive for innbyggere i alle aldre å bruke.

Tross manglende tilrettelegging for barn og unge i planområdet er denne befolkningsgruppen aktiv bruker av sentrumsområdet. De yngste og unge i samfunnet bruker sentrumsområdet gjennom daglige aktiviteter som myke trafikanter, handlende eller møtes på lokale kafeer. En slik gruppe er aktive brukere av gang- og sykkelveier. Slike veier er av varierende kvalitet i Skjervøy. Noen sentrale områder mangler fortau og er direkte farlige å bevege seg i for både barn, unge og voksne.

Planområdet er viktig fordi det er influensområde for barn og unge for bevegelse til deres aktivitetsområder.

For å synliggjøre ute- og lekearealer for barn og unge er det satt opp en oversikt over lekeplasser/ friområder nært eller innenfor planområdet i fig. 18.



Figur 18 Oversikt radiusavstand på 100 meter for leke- og friluftsområder i og utenfor planområdet

5.5 Friluftsliv og rekreasjon

5.5.1 Friområder og friluftsliv

I den sørøstlige del av Vågen er det et stort grøntområde som har beholdt sin opprinnelige utforming og strandlinje – Sandvågen og Kollagerneset.

Kollagerneset har stigende terreng som avsluttes med et platå som er 26 meter over havet. På platået er det helseinstitusjon som består av en sammensatt bygningskropp. Området rundt bygningen er opparbeidet og tilrettelagt som uteområde for brukere og ansatte. En sti og møblering i området er inviterende for aktiv bruk, særlig på sommerstid. Solforhold i området er gode.

Den uberørte delen av Kollagerneset er lite opparbeidet og det finnes ingen stier eller utemøbler som f.eks. sittebenk, bål plass eller utsiktspunkt. Det er lite som tyder på området er populært friområde hos lokalbefolkningen. Det kan også skyldes ulendt terreng, samt mangel på tilrettelegging.

Sandvågen er et relativt stort og flatt grøntområde som heller mot sjøen og sandstrand. På sørsiden av grøntområdet er det et lite skogholt. Området er veldig lett tilgjengelig for den lokale befolkningen siden det er flere boligater og veier i umiddelbar nærhet. Det er også en liten sti gjennom området.

De gode landskapskvalitetene, adkomstmulighetene og umiddelbar nærhet til tettstedet antyder et godt friområde som brukes i forbindelse med fritidsaktiviteter. Dette bekreftes fra flere hold i samtaler med lokalbefolkningen. Området har i større grad vært populært tidligere enn i dag. Det kan skyldes mangel på tilrettelegging og møbler som forventes i slike områder i vår samtid. I sommerhalvåret er det også mulighet til bading siden sjøvannet i Sandvågen lett varmes opp grunnet lav vanddybde. Strandlinjen er godt beskyttet mot bølgjer. Sandvågen er etablert som et nærfriluftsområde.



Figur 19 Ortofoto av Kollagerneset og Sandvågen

5.5.2 Parker

Det er to parkområder i sentrum. Seppolaparken som ligger nedenfor rådhuset og Kirkeparken som en del av arealet knyttet til Skjervøy kirke.

Seppolaparken

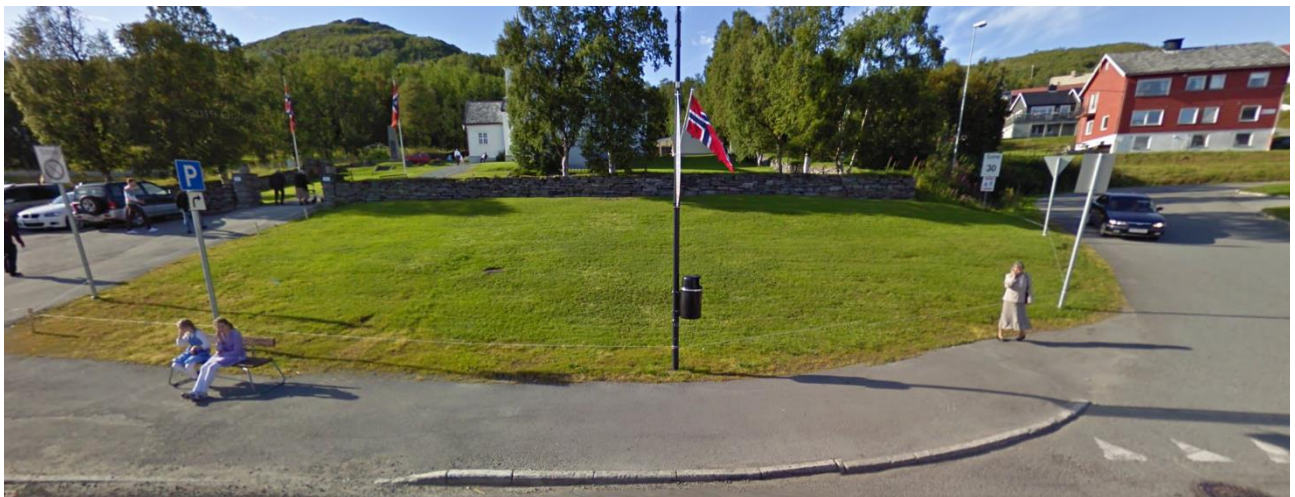
Parken ligger i et hellende terreng og har etablert grønnstruktur med plen, busker, trær og blomsterbed. Parken brukes også som en gangforbindelse mellom rådhuset og Strandveien. Det er lekeapparater og en sittebenk midten av parken. Det er også en benk i nordre del som er litt mer tilgjengelig. Parken er til en viss grad tilrettelagt for barn og småbarnsfamilier, men er mest sannsynlig vanskelig å ta i bruk av folk med nedsatt funksjonalitet.



Figur 20 Bilde av Seppolaparken.

Kirkeparken (område nedfor kirkegjerdet)

Område nedenfor Skjervøy kirke kan defineres som parkområde. Området er relativt lite og i dag har parken ganske begrenset bruk. Parken er en naturlig forlengelse av kirkens uteareal som ligger utenfor planområdet. Parkarealet er i hellende terreng med plen. Det er ingen trær eller møbler i parkområdet.



Figur 21 Kirkeparken (Kilde: Google)

5.6 Teknisk infrastruktur

Avløpsanlegg på Fiskenes

I planområdet er det avløpsrensaneanlegg i område Fiskenes. Ifølge tilbakemeldinger fra kommunen og innbyggere så kommer det ubehagelig lukt fra anlegget. På bakgrunn av det er lukt konsekvensutredet som eget tema. Sweco har laget rapport som kartlegger og foreslår avbøtende tiltak for å fjerne ubehagelig lukt fra avløpsanlegget. Se vedlegg 4.

Avfallsmottak på Fiskenes

Ikke så langt fra avløpsanlegget er det et gammelt steinbrudd i området Bratta. Steinbruddet er ikke lengre i drift. Kommunen bruker området som avfallsmottak for bio-/hageavfall. I området lagres også krabbeteiner.



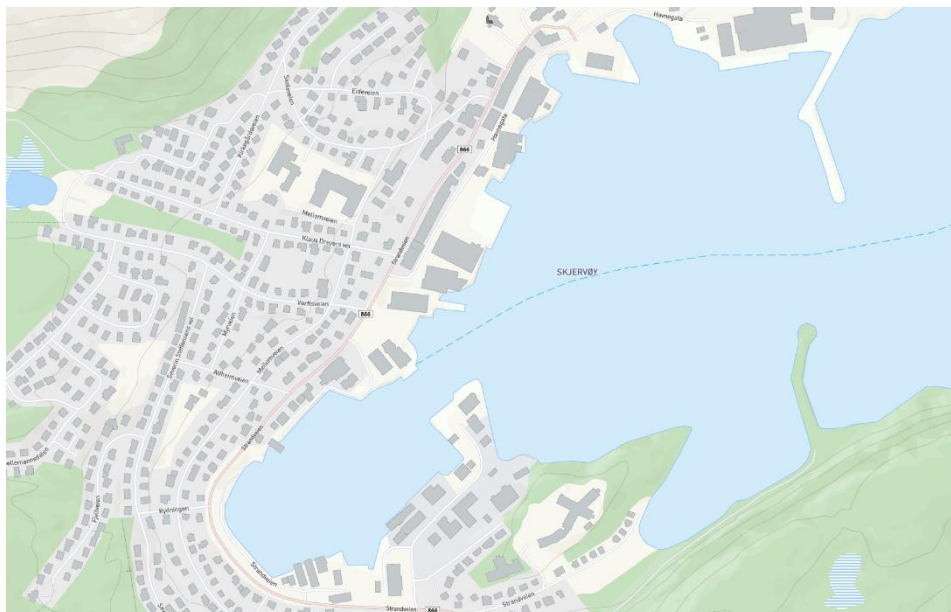
Figur 22 Gammel steinbrudd er tatt i bruk som avfallsmottak for hageavfall og lagerplass for krabbeteiner.

Kaiområde

Skjervøy er en viktig fiskerihavn og har en livskraftig fiskeindustri. Det vil si at Kystverket og Troms og Finnmark fylkeskommune er en viktig faktor i utvikling av fiskerihavnen. Kystverket har hatt en viktig rolle i utvikling av fiskerihavner, dette ansvaret skal overtas av fylkeskommunen. I tillegg har kommunen ansvar for forvaltning av kommunens kaier, og en del av flytebyggene til fiske- og fritidsflåten. Den største av kaiene som kommunen har ansvar for er «dampskipskaia» hvor hurtigruta og godsåtene legger til. Denne har en lengde på 215 meter og en dybde på 8 meter. I tillegg er det flere kaiområder som tilhører kommunen.

Den største industriaktøren er Lerøy. Deres kaianlegg ligger mellom «dampskipskaia» og Fiskenes. Lerøy bruker kaia til å dekke sine behov. I forbindelse med kaia er det også installert en ventemerde i havna.

Det andre store industriområdet er ved Kollagernes (Dokka), som ligger på sørsiden for Vågen. Innerst i Vågen er det en småbåthavn, mens nord for Vågen er rester etter verftsindustri og flere kaier som ikke har en kontinuitet. Kailinjen er veldig brutt og en av de mest sentrale områdene mangler kai. De ulike kaiene har også varierende høyde. Deler av kaiområdene i Skjervøy er under høyde C +3 m: kote +2,6 m Lerøy-kaia, +2,4 m Seppolaberget, +2.3 m ved Industriveien, mens andre kaier har høyde over C +3 m. Høyde på molo er C+6,2 m ved Steinbergan (Stussnesmoloen) og C+7 m ved Fiskenesodden (Fiskenemoloen).



Figur 23 Kailinjen i Skjervøy er uten kontinuitet.



Figur 24 Kailinjen er brutt, samt at en av de mest sentrale områdene i havna mangler kai.

Ifølge regjeringens Kyststrategi 2021⁷ belyses viktigheten av å legge til rette for økt økonomisk vekst. Det er viktig å legge til rette for verdiskaping i havneområdene i kommunen. Kommunen er opptatt av at næringslivet kan utvikles ved å bygge videre på eksisterende styrker, særlig i tilknytning til kysten.

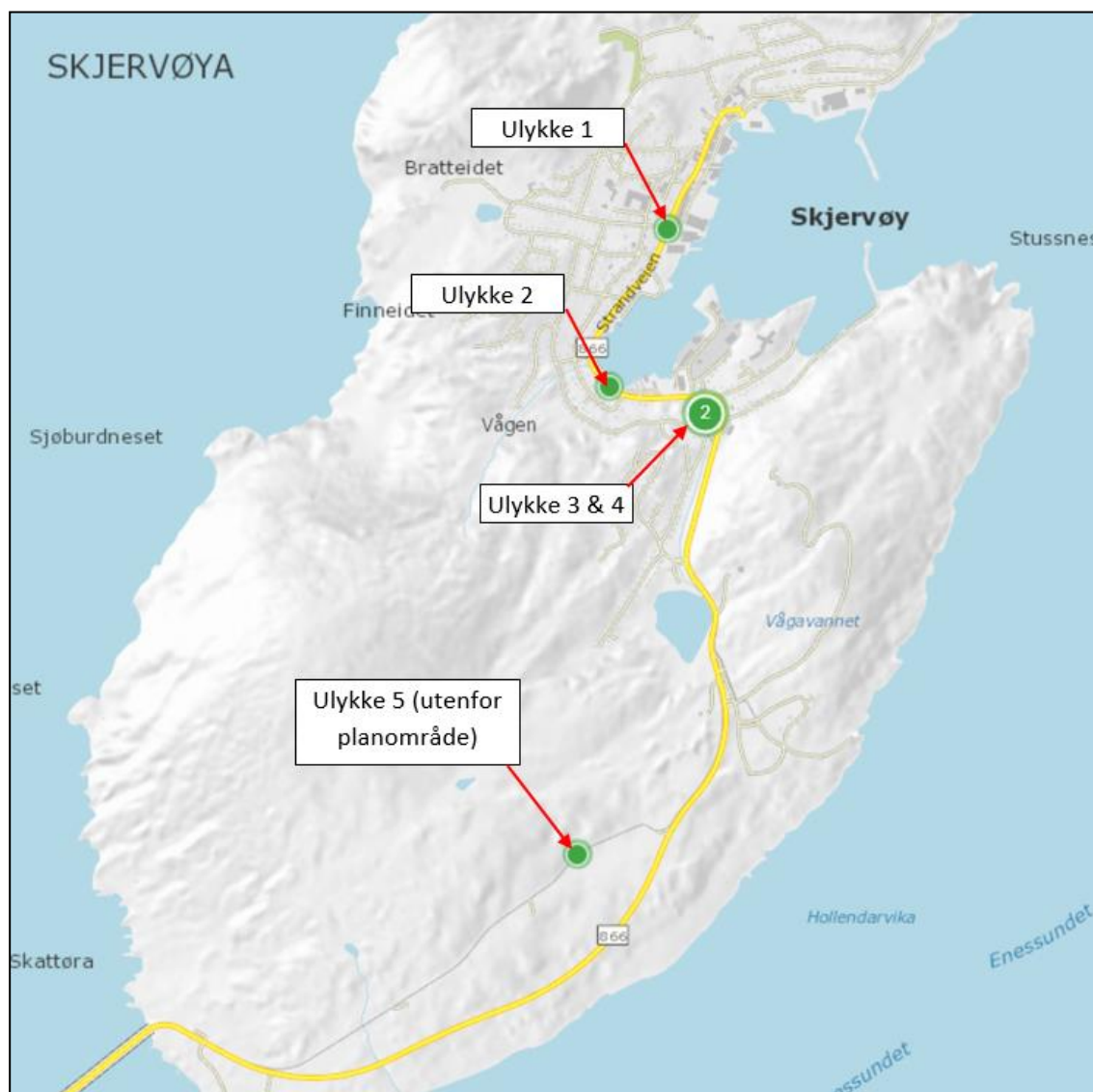
5.7 Trafikk

I dette kapitlet gjennomgås Swecos vurderinger av forholdene med dagens situasjon. I tillegg gis Swecos vurderinger på tilbakemeldinger som har kommet frem i medvirkningsmøter (workshop).

Trafikksikkerhet

I planprogrammet heter det at trafikkulykker i perioden 2008–2017 skal gjennomgås. I henhold til Statens vegvesens håndbok V723 «Analyse av ulykkessteder» bør man ikke analysere ulykker lenger tilbake enn 8 år. Dette skyldes at både kjøretøyparken og trafikantenes adferd vil kunne endres over tid. Normalt sett baseres trafikksikkerhetsvurderinger på siste 5-årsperiode, men på steder med lite trafikk kan perioden økes til 8 år. Siden det er relativt lite trafikk på FV866 velger vi å velge en utvidet periode på 8 år. Figuren under viser inntrufne trafikkulykker i området i perioden 2011–2018.

⁷ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/kyststrategi/id2862477/>



Figur 25 Registrerte trafikkulykker i og i nærheten av planområdet i perioden 2011–2018. Kilde: Statens Vegvesen (<https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikkdata>).

Av figuren ser vi at det har inntruffet 4 trafikkulykker i planområdet i perioden. Ulykkene er fordelt på uhellskategori som følger:

- 1 Bilulykke, alvorligste skadegrad: «lettere skadd»
- 2 MC-ulykker, alvorligste skadegrad: «lettere skadd» i begge ulykker
- 1 fotgjengerulykke, alvorligste skadegrad: «alvorlig skadd»

Oversikten nedenfor gir noe mer informasjon om ulykkene:

- Ulykke 1: Ulykken skjedde i kryss. Ulykken skjedde i form av «venstresving foran kjørende i motsatt retning». Det var mørkt med veibelysning og snø/isbelagt vei da ulykken skjedde.

- Ulykke 2: Ulykken skjedde på veistrekning utenfor kryss. Ulykken skjedde i form av «møting under forbikjøring i høyrekurve». Ulykken skjedde i dagslys, og det var delvis snø/isbelagt vei.
- Ulykke 3: Ulykken skjedde i en avkjørsel. Ulykken skjedde i form av at «fotgjenger gikk langs veien og ble påkjørt av ryggende kjøretøy». Ulykken skjedde i dagslys, og det var tørr, bar vei.
- Ulykke 4: Ulykken skjedde på veistrekning utenfor kryss. Ulykken skjedde i form av «uhell med uklart forløp hvor enslig kjøretøy kjørte utfor veien». Ulykken skjedde i dagslys, og det var snø/isbelagt vei.

4 ulykker på 8 år er langt under definisjonen av en ulykkesstrekning, som krever 10 ulykker på en strekning på 1 kilometer i henhold til håndbok V723. Oversikten og figuren viser at ulykkene heller ikke er konsentrert i ett bestemt kryss. Totalt sett gir ikke de registrerte trafikkulykkene grunnlag for å si at noen av veiene eller kryssene i planområdet er spesielt trafikkfarlig.

Selv om veinettet i planområdet ikke er spesielt trafikkfarlig når vi ser på ulykkesdata, kan veinettet likevel oppleves som utrygt. I henhold til trafiksikkerhetshåndboken er det ikke slik at opplevd utrygghet korrelerer med faktisk risiko. Dette skyldes at man kompenserer for opplevd utrygghet ved å øke oppmerksomheten og bevege seg mer aktsomt. På denne måten kan man redusere den reelle risikoen for ulykker. Opplevd utrygghet bør likevel ikke bagatelliseres, da den kan gi redusert mulighet for livsutfoldelse.

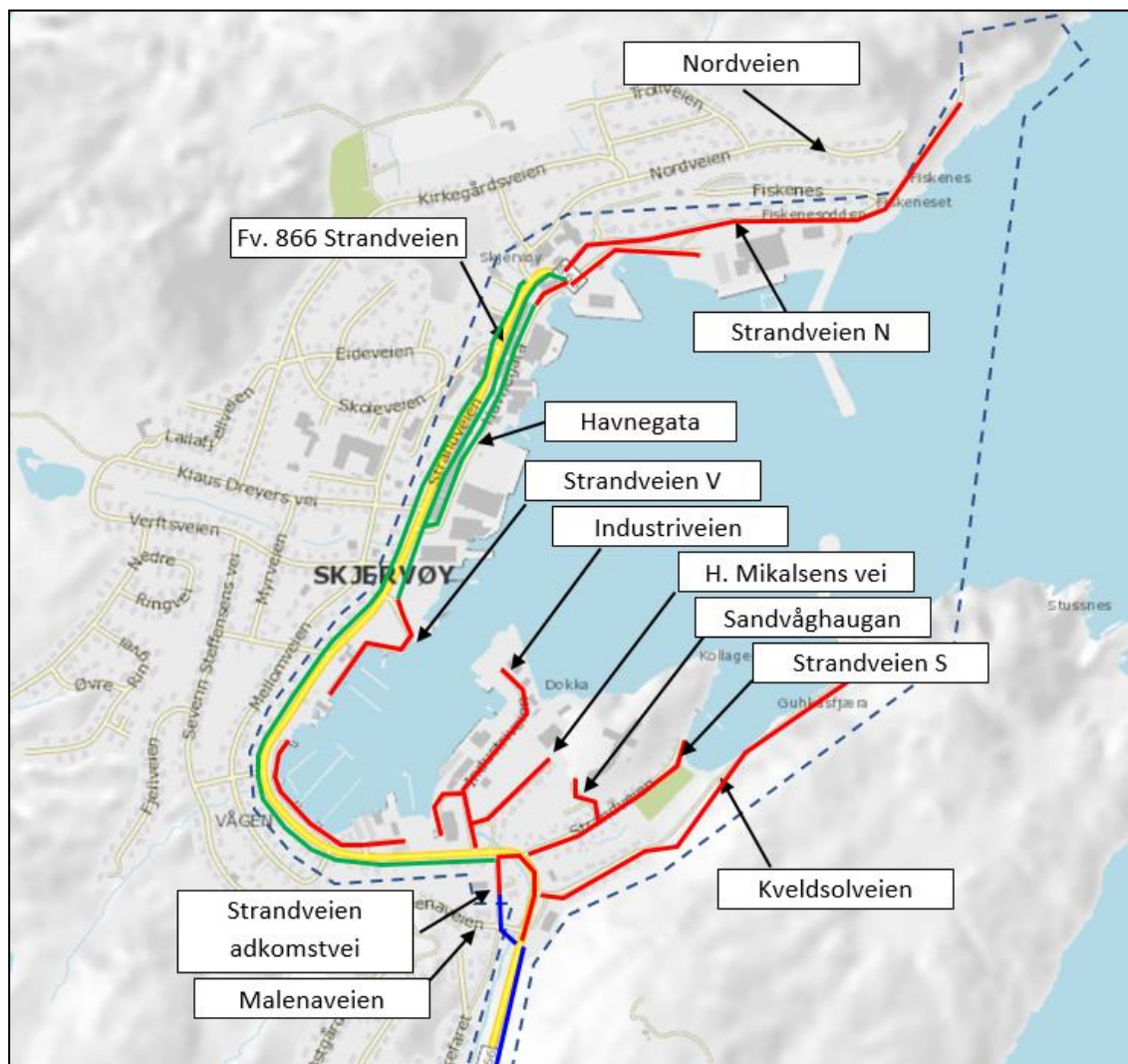
Frisikt

Frisiktsoner avsettes som henynssoner i reguleringsplanen. Dette for å unngå påkjøringselementer innenfor vegens sikkerhetsområde. Det skal sikres tilstrekkelig kjøreareal i vegkryss for å unngå at større kjøretøy må benytte motgående kjørefelt.

5.7.1 Forhold for gående og syklende

Figur 24 viser hvor det er anlagt fortau eller gang-/sykkelvei i planområdet. Veier med tilrettelegging i form av fortau er vist med grønt, mens gang-/sykkelveier vist med blått. Rødt viser veier der det verken er fortau eller gang-/sykkelvei, men hvor vi har undersøkt om dette finnes. Veier og gater uten farge er altså ikke kartlagt.

I medvirkningsprosessen kom det ønske om å prioritere trafiksikkerhet for befolkningen, særlig barn og unge. Trafiksikkerhet er viktig å sikre gode oppvekstvilkår for barn og unge. Områdeplanen vurderer trafikkforholdene og innspillene tas med videre i trafiksikkerhetsplanen som følger planstrategien 2020-2023.



Figur 26 Oversikt over utbygde fortau og gang-/sykkelveier i planområdet.

Av figuren ser vi at det er anlagt et tilbud i form av fortau eller gang-/sykkelvei langs hele FV866, Strandveien og i Havnegata, men ellers er det dårlig tilrettelegging for gående og syklende i området. I det følgende har vi gitt en nærmere vurdering av hvordan de forskjellige veiene og gatene fremstår for gående og syklende. Disse kapitlene kan oppsummeres på følgende måte:

- De to kryssene mellom Havnegata og FV866, Strandveien vurderes som utfordrende. Dette gjelder særlig det søndre av de to kryssene.
- Med forbehold om at det kan ha blitt gjort tiltak siden Googles gatebilder ble tatt i 2010, ser det ut til at samtlige gangfelt over FV866 Strandveien har behov for opprustning i form av belysning og oppmerking for å møte dagens krav til utforming. Ved noen gangfelt er det også behov for ytterligere tiltak som opparbeiding av ventearealer og lignende. I og med at fartsgrensen er 50 og 60 km/t vurderer vi det som meget viktig at gangfeltene har korrekt utforming.
- Det bør etableres fortau eller gang-/sykkelvei langs FV866 mellom Malenaveien og «Strandveien adkomstvei» for å koble beboerne i Kveldsolveien, Strandveien S og Hilmar Mikalsens vei til eksisterende nettverk av fortau og gang- og sykkelveier.

- Det bør etableres fortau eller gang-/sykkelvei langs den delen av Strandveien N der det går tungtrafikk til industriområdet nord for sentrum.

Strandveien syd for Rypeveien

Syd for Rypeveien er FV866 åpnet i ny trasé, og «gamleveien» brukes nå som gang-/sykkelvei. Tilretteleggingen for gående og syklende vurderes her å være god.

FV866 mellom Rypeveien og Malenaveien

Langs denne delen av FV866, Strandveien er det etablert sammenhengende gang-/sykkelvei mellom Rypeveien i syd og Malenaveien i nord. Gang-/sykkelveien er belyst og vi vurderer at standarden er god. Over FV866, Strandveien er det to steder anlagt gangfelt som forbinder gang-/sykkelveien på den ene siden med bebyggelsen på motsatt side.



Figur 27 Beliggenheten til de to gangfeltene i FV866 mellom Malenaveien og Rypeveien

Disse gangfeltene ser ikke ut til å ha fullgod standard i henhold til håndbok V127 «Kryssingssteder for gående», se 21 og 22.



Figur 28 Gangfeltet ved Malenaveien



Figur 29 Gangfeltet ved Rønning Østgårds vei

Gangfeltet ved Malenaveien burde merkes på nytt. Dette inkluderer taktil oppmerking, men ser ellers ut til å ha god standard. Når det gjelder gangfeltet ved Rønning Østgårds vei er vi usikre på om belysningen er i henhold til gjeldende standard, som tilsier intensivbelysning i henhold til håndbok N100. Fortauet på vestsiden (høyre på bildet) ser ut til å ha for dårlig dekke, og i tillegg mangler det oppmerking. Fartsgrensen på denne delen av FV866 er 60 km/t, og da er det ekstra viktig at gangfeltene har riktig utforming.

Eksisterende gangfelt på stekninger med 60 km/t kan sikres gjennom:

- Signalregulering av gangfelt (se håndbok til SVV N303).

- Planskilte løsninger (se håndbok til SVV N100).
- Nedsatt fartsgrense i kombinasjon med fartsdempende tiltak.

FV866 mellom Malenaveien og Strandveien adkomstvei

På denne delen av FV866 mangler det tilrettelegging, og fartsgrensen er 50 km/t ifølge NVDB. Gående og syklende fra syd kan imidlertid krysse Strandveien i gangfeltet ved Malenaveien og bruke Strandveien adkomstvei for å komme seg til fortauet langs Strandveien lenger vest. Krysset inntil Helsesenteret er trafikkfarlig, særlig for gående. Situasjon for gående oppleves usikker i kombinasjon mellom vogntog, glattvei og uoversiktlig trafikksituasjon. Imidlertid ville et fortau eller gang-/sykkelveivært vært et tilbud for å knytte beboerne i Kveldsolveien, Strandveien S og Hjalmar Mikalsens vei til nettverket av fortau og gang-/sykkelveier i Skjervøy.



Figur 30 FV866 Strandveien like syd for Kveldsolveien

Troms og Finnmark fylkeskommune, som er veieier, skal utbedre kryss inn til helsesenteret. Fylkeskommunen står for prosjektering og kontrahering av prosjektet og skal sikre gangfelt med gang- og sykkelvei fra krysset inn til helsesenteret og noen meter bortover til videregående for å trekke gående til å benytte snarveien som går opp til Malenaveien.



Figur 31 FV866 Strandveien krysset inn til Helsesenteret

FV866 Strandveien mellom Strandveien adkomstvei og Strandveien V

Denne strekningen av FV866, Strandveien går fra Strandveien adkomstvei i øst, til Strandveien V i vest/nord. Strandveien V er avkjøringen til Coop-butikken. Fartsgrensen på strekningen er 50 km/t ifølge NVDB. Strekningen er tilrettelagt i form av et belyst fortau på sydsiden/vestsiden av kjørebanelen.

Selv om det er bra at det er anlagt fortau på strekningen, er vår vurdering at strekningen likevel har mangelfull tilrettelegging for gående og syklende. For det første mangler det et fullgodt tilbud til syklende, da sykling på fortau ikke regnes som et godt tilbud. Fortauet er rustet opp fra Nordveien til Strandveien ankomstvei. Ideelt sett burde det vært anlagt gang-/sykkelvei langs strekningen for å gi et godt tilbud til syklende også.



Figur 32 FV866 Strandveien, gangfelt ved busstopp.

Det er to gangfelt på denne strekningen, og beliggenheten er vist i figur 29. Figur 31 og 32 viser gatebilder fra gangfeltene.



Figur 33 Beliggenheten til gangfelt på strekningen



Figur 34 Strandveien.



Figur 35 Busstopp ved krysset Strandveien – Industriveien.

Ingen av gangfeltene ser ut til å ha fullgod standard i henhold til håndbok V127 «Kryssingssteder for gående». Belysningen er neppe god nok i noen av gangfeltene, og det mangler også skikkelig venteareal på en av sidene. På noen veistrekninger er oppmerkingen slitt bort. Og ved asfaltering tar det tid før oppmerkingen av gangfelt gjøres. Gangfeltet ved bussholdeplassen er dessuten utformet på en sånn måte at de gående bruker samme arealet som bussen bruker for å manøvrere seg inn i busslommen.

I tillegg til gangfelt over Strandveien er det langs strekningen en rekke avkjørslers og sideveier som fortauet krysser. Det er for mange av disse til at vi kan vurdere dem enkeltvis innenfor rammene av dette prosjektet. Generelt sett kan vi imidlertid si at inntrykket er at kryssene og avkjørslene stedvis er utflytende, noe som gir lang kryssingsavstand.

FV866 Strandveien mellom Strandveien V og Strandveien N

Langs denne strekningen er det tilrettelagt med fortau på begge sider av FV866 Strandveien. Fartsgrensen er 50 km/t. Fortauene ser ut til å være i bra stand. Det mangler imidlertid spesiell tilrettelegging for syklister, som må sykle i blandet trafikk. Et enkelt tiltak for å øke trygghetsfølelsen for syklistene er å redusere fartsgrensen. Fartsgrense 40 km/t vil være en riktig fartsgrense i henhold til «NA-rundskriv 2018/10 Fartsgrensekriterier».



Figur 36 FV866 mellom Strandveien V og Strandveien N

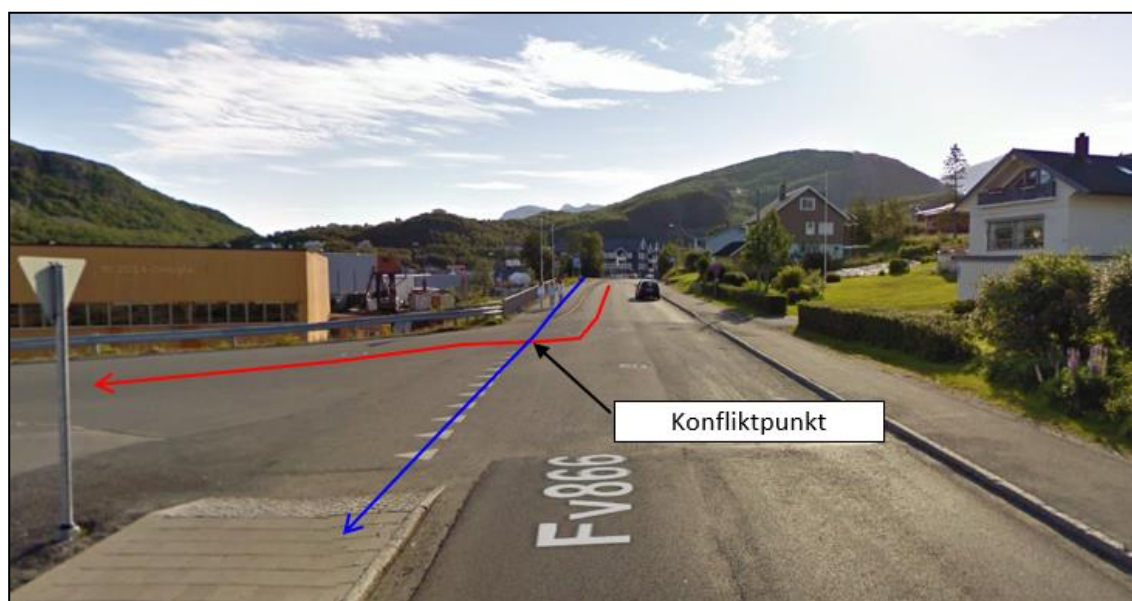
Det er ett gangfelt over FV866, Strandveien på denne strekningen. Dette ligger like nord for bussholdeplassen nord for Strandveien V (avkjøringen til Coop). Oppmerkingen ser også ut til å være mangelfull. For øvrig vurderes gangfeltet å holde brukbar standard, det er f.eks. anlagt venteareal på begge sider. Arealet på høyre side på bildet under er en gang-/sykkelvei med tillatt bilkjøring til noen få boenheter, og dette vurderes som akseptabelt.



Figur 37 Gangfelt ved bussholdeplassen nord for COOP.

Også på denne strekningen krysser fortauene en rekke avkjørsler og sideveier, og vi kan ikke vurdere alle enkeltvis. Inntrykket er at noen av disse kryssingene er utflytende, noe som gir unødig lange kryssingsavstander.

Vi ønsker imidlertid å trekke frem krysset Strandveien - Havnegatas søndre del, som er vist i 35. Etter vår mening er dette krysset et av de mest utfordrende i Skjervøy når det gjelder sikkerhet for gående og syklende. Siden det er fortau på begge sider av Strandveien, vil det si at det ene fortauet krysser Havnegata. Høyresvingende biler kommer i konflikt med gående og syklende rett frem i Strandveien. Dette er en vanlig og vanskelig konflikt, men det spesielle med akkurat dette krysset er at det er ønskelig at godstrafikken skal kjøre her, noe den i varierende grad gjør i dag. Kryssingsavstanden er på cirka 20 meter. Dette er meget langt, men samtidig krever sporingskurvene til trailere at avstanden må være stor. Vi har imidlertid ikke sjekket om krysset er overdimensjonert. Bedre trafiksikkerhet for gående og syklende kan oppnås ved å bygge om krysset og trekke kryssingspunktet inn i Havnegata, hvor kryssingsavstanden kan gjøres smalere. Alternativt kan det etableres planfri kryssing. Begge disse tiltakene vil være omfattende.



Figur 38 Krysset FV866 Strandveien - Havnegatas søndre del-

Helt i nord på strekningen finner vi krysset FV866 Strandveien - Havnegata - Strandveien N. Dette krysset markerer endepunktet på tilretteleggingen for gående og syklende i Skjervøy. Krysset fremstår som utflytende, og det er ikke anlagt gode kryssingspunkter mellom fortauet på den ene siden og boligveien Strandveien N på den andre siden.

Det mangler også et godt, tilrettelagt kryssingspunkt for gående mellom bussterminalen/fergekaien og fortauet. Tatt i betraktning at tunge kjøretøy må svinge med liten radius i dette krysset, kan det være vanskelig for sjåførene å oppdage gående og syklende. Det bør gjøres en egen detaljregulering for krysset, gjerne i sammenheng med terminalkaia.



Figur 39 Krysset FV866 Strandveien - Havnegata - Strandveien N

Kveldsolveien og Hjalmar Mikalsens vei

Disse veiene har relativt lik utforming og funksjon, derfor vurderes veiene samlet.

Veiene mangler tilrettelegging i form av fortau eller gang-/sykkelvei. Det er imidlertid ingen krav om tilrettelegging her, siden det er blindveier som betjener noen få eneboliger. Innerst i Kveldssolveien er det etablert ei småbåthavn. Trafikkvolumet er begrenset. Fartsgrensen er 30 km/t.



Figur 40 Kveldsolveien.

Strandveien S og Sandvåghaugan

Disse veiene har mer trafikk enn Kveldsolveien og Hjalmar Mikalsens vei. Grunnen til dette kan være at innerst i Sandvåghaugan er et legekantor som vi må genererer mer trafikk. Fartsgrensen er 30 km/t.

Strandveien S og Sandvåghaugan mangler tilrettelegging i form av fortau eller gang-/sykkelvei.



Figur 41 Strandveien S

Industriveien

Industriveien er en adkomstvei som betjener et industriområde. I tillegg gir veien adkomst til Nord-Troms videregående skole. Veien ender blindt og fartsgrensen er 30 km/t. Veien mangler tilrettelegging for myke trafikanter. Det finnes ikke oversikt over hvor mange som går eller sykler til skolen. Erfaringsmessig er det mange som får skoleskyss til videregående skoler, som normalt sett har et mye større opptaksområde enn for ungdomsskoler og barneskoler.



Figur 42 – Industriveien

Havnegata

Havnegata er en adkomstgate til et industriområde. Gaten er ikke en blindvei. Fartsgrensen er 30 km/t ifølge NVDB, men vi ser ikke skilting som tilsier dette. Vi antar derfor at man kjører som om fartsgrensen er 50 km/t. Gaten preges av utflytende asfaltområder, med uklare skillelinjer mellom hva som er kjørevei og hva som er parkeringsplasser og avkjørsler. Det er anlagt et fortau langs nesten hele strekningen mellom de to kryssene med FV866 Strandveien, med unntak av en kort strekning lengst nord. Fortauet fremstår med dårlig standard og stedvis manglende belysning.

Nord for FV866, Strandveien mangler det tilrettelegging for gående og syklende.

Etter vår vurdering er det et stort behov for å gi bedre tilrettelegging for gående og syklende dersom man ønsker at gaten skal trafikkeres av disse trafikantgruppene. Ettersom Strandveien går parallelt med Havnegata, kan det være et alternativ å bruke Strandveien som hovedvei for gående og syklende. I krysset Strandveien - FV866, Strandveien - Havnegata er det behov for tiltak for å gi bedre forbindelser mellom bussterminalen og fortau- og gang-/sykkelnettet.



Figur 43 Havnegata mellom de to kryssene med FV866 Strandveien



Figur 44 Havnegata nord for FV866 Strandveien

Strandveien nord

Strandveien nord gir adkomst til noen boliger, men deler av veien brukes også av trafikk til og fra industriområdet og Hotell Maritim Skjervøy. Det kan derfor forventes en del trafikk også av større kjøretøy i denne veien. Veien mangler tilrettelegging for gående og syklende, men veien er delvis belyst. Selv om fartsgrensen bare er 30 km/t er vår vurdering at det er behov for et tilbud for gående og syklende her.



Figur 45 Strandveien nord

5.7.2 Forhold for kollektivreisende

Bussreisende

Det ligger til sammen seks bussholdeplasser i planområdet, alle sammen langs Strandveien. Plasseringen til holdeplassene er vist i figur 43.



Figur 46 Bussholdeplasser i planområdet (kilde: gulesider.no)

En busslomme bør være 3 m bred og så langt at det er plass til det antall busser som forventes å stoppe der samtidig. Det må avsettes minst 2 meter til ventende passasjerer, men dette kan være en del av gangveien. Flere busstopp er smale, korte og det er ikke tilstrekkelig areal for passasjer og buss. Brøytekanter på vinteren vil i tillegg stjele areal fra bussholdeplassen.

Det er behov for å se på hvordan busstoppene kan utbedres. Enten ved å gjøre dem større, eller ved å etablere kantstopp. Dette skal gjøres i trafikksikkerhetsplanen.

Samtlige holdeplasser betjenes av rute 155 Skjervøy–Storslett. På Langslett er det overgang til en rekke ruter, blant annet rute 150 mellom Tromsø og Alta. Holdeplassene vurderes å gi god dekning av Skjervøy. Ut fra det vi kan se er det ingen av boligene i tettbebyggelsen som ligger mer enn 1 km i gangavstand fra nærmeste bussholdeplass. Lengste gangavstand ser ut til å være mellom boligene innerst i Nordveien og Skjervøy bussholdeplass. Denne avstanden er cirka 700–900 meter.

Det ser ut til at bussholdeplassene jevnt over holder lav standard. Noen steder mangler det leskur, og vi kan ikke se at rutetabeller finnes på holdeplassene. En opprustning av holdeplassene ville gjort kollektivtilbudet mer attraktivt.



Figur 47 Bussholdeplass Skjervøy vgs. holder enkel standard

Antall avganger er vist i **figur 48**, som viser et utdrag av rutetabellen for rute 155 i retning Storslett.

| 155 Skjervøy-Langslett-Storslett | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|------|------|-------|------|------|------|------|------|--------|------|------|------|------|------|---|---|
| Gyldig: 01.08.2019 - 05.01.2020 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mandag - Fredag | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | DX67 | SX67 | F1235 | 4 | 2 | DX67 | 5.A | 5.A | 1234.A | 5 | 1234 | S5 | 5 | 5 | | |
| Skjervøy | 0640 | 0720 | 0915 | 0915 | 1310 | 1330 | 1405 | 1405 | 1405 | 1515 | 1532 | 1610 | 1810 | 1945 | - | - |
| Perlarsneset | 0648 | 0727 | 0922 | 0922 | 1319 | 1340 | 1414 | 1415 | 1415 | 1523 | 1541 | 1619 | 1818 | 1954 | - | - |
| Storstein ferjekai | | | | | 1325 | | 1420 | 1419 | | | | 1625 | | 2000 | - | - |
| Simavåg | | | | | | | | 1429 | 1421 | | | | | | - | - |
| Taskeby Værneset | | | | | | | | 1435 | 1427 | | | | | | - | - |
| Flåten | 0658 | 0742 | 0937 | 0937 | | 1351 | | 1429 | 1435 | 1533 | 1552 | | 1828 | | - | - |
| Lutberg | | | | | | | | 1443 | 1435 | | | | | | - | - |
| Hamneidet | 0702 | 0747 | 0940 | 0940 | | 1355 | | 1450 | 1440 | | | | 1832 | | - | - |
| Rotsund ferjekai | | | | | | | | | | 1605 | | | | | - | - |
| Langslett kryss | 0720 | 0804 | 0955 | 0955 | | 1415 | | | | 1507 | 1613 | 1612 | 1850 | | - | - |
| Sørkjosen | | 0809 | 1000 | 1000 | | | | | | 1513 | 1619 | 1619 | | | - | - |
| Nordreisa vgs. | | 0815 | | | | | | | | | | | | | - | - |
| Storslett terminal | | 0820 | 1010 | 1010 | | | | | | 1524 | 1625 | 1627 | | | - | - |

A Kun skoledager

| | | |
|----------------|-------------------|-------------|
| Tegnforklaring | D = daglig | 1 = mandag |
| | X = unntatt | 2 = tirsdag |
| | F = Skolefridager | 3 = onsdag |
| | S = Skoledager | 4 = torsdag |
| | | 5 = fredag |
| | | 6 = lørdag |
| | | 7 = søndag |

Figur 48 Utdrag av rutetabell

Rutetabellen, og dermed busstilbudet, fremstår som vanskelig å sette seg inn i. Alle avganger har en eller annen form for merknad knyttet til seg. Første avgang har for eksempel merknaden «DX67», som betyr daglig unntatt lørdag og søndag. Rutetabellen hadde vært enklere å sette seg inn i om det hadde vært såkalte stive avganger, det vil si samme avgangstidspunkt samme dag.

Selv om rutetabellen er vanskelig å sette seg inn i, er det 0–1 avganger per time. Med under 1 km til nærmeste holdeplass kan vi karakterisere beboernes tilgang til kollektivtransport som «Dårlig tilgang» eller «Middels god tilgang» i henhold til den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2013/2014, se figuren under.

⁴Kollektivtilbudet er klassifisert etter antall avganger i timen på hverdager og avstand til den holdeplassen som vanligvis brukes:

| | < 1 km | 1-1,5 km | over 1,5 km |
|----------------------------|--------|----------|-------------|
| Minst 4 pr. time | 1 | 2 | 5 |
| 2-3 pr. time | 2 | 3 | 5 |
| 1 pr. time | 3 | 4 | 5 |
| Annenhver time / sjeldnere | 4 | 5 | 5 |

- 1) *Svært god tilgang*
Minst 4 avganger pr. time og under 1 km til holdeplassen
- 2) *God tilgang*
2-3 avganger pr. time og under 1 km til holdeplass, eller minst 4 avganger pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen
- 3) *Middels god tilgang*
1 avgang pr. time og under 1 km til holdeplass, eller 2-3 avganger pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen
- 4) *Dårlig tilgang*
Avgang hver annen time eller sjeldnere og under 1 km til holdeplass, eller 1 avgang pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen
- 5) *Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport*
Ikke noe kollektivtilbud innen 1,5 km fra boligen, eller avganger sjeldnere enn hver annen time og 1-1,5 km til holdeplassen

Figur 49 Klassifisering av tilgang på kollektivtransport basert på antall avganger per time og avstand til nærmeste holdeplass

Oppsummert fremstår busstilbudet som relativt dårlig. Vi antar at busstilbudet kun benyttes av de som ikke kan bruke andre reisemidler. Tilbudet er sannsynligvis mest brukt for å frakte mennesker til og fra Skjervøy, og ikke internt på Skjervøy. Vi er samtidig enige med Statens vegvesen⁸ i at det neppe er noe særlig potensial for å øke antall kollektivreiser på grunn av lavt kundegrunnlag og spredt bebyggelse. Når det er sagt, bør holdeplassene rustes opp slik at de som faktisk bruker, eller ønsker å bruke kollektivtilbudet, får en bedre reiseopplevelse enn i dag.

Tilrettelegging for gående og syklende har trolig et større potensial for å øke andelen miljøvennlige reiser. Imidlertid peker Statens vegvesen på at særskilt tilpassete kollektivløsninger for spesifikke trafikanter (eldre, fritidstilbud og pendlere) og bestillingsløsninger, kan være et hensiktsmessig svar på kollektivtransport i småbyene i Nord-Norge.

⁸ Rapporten «Småby Nord. Bærekraftig mobilitet i småbyene i Nord-Norge – statusrapport med aktuelle tiltak», utarbeidet av Statens vegvesen Region nord, datert 27. mars 2019

Båtreisende

Stoppstedet Skjervøy kai er samlokalisert med bussholdeplassen Skjervøy, lengst nord i FV866, Strandveien.



Figur 50 Lokalisering av stoppested for båt

Stoppstedet betjenes av hurtigbåt linje 3 «Tromsø - Skjervøy», som har seks avganger til og fra Tromsø per uke (til sammen tolv avganger). Stoppstedet betjenes også av hurtigbåt linje 9 «Skjervøy – Kvæningen - Vorterøy» med 3–4 avganger per uke per retning, avhengig av årstid. Hurtigruten anløper også Skjervøy og har en avgang i hver retning hver dag.

Kaia/bussterminalen fremstår som lite tilrettelagt for gående og syklende. Det bør gjennomføres en detaljregulering av havneterminalen.



Figur 51 Kai og bussterminal

Ellers gjelder våre vurderinger som er gjort knyttet til andre fagtema:

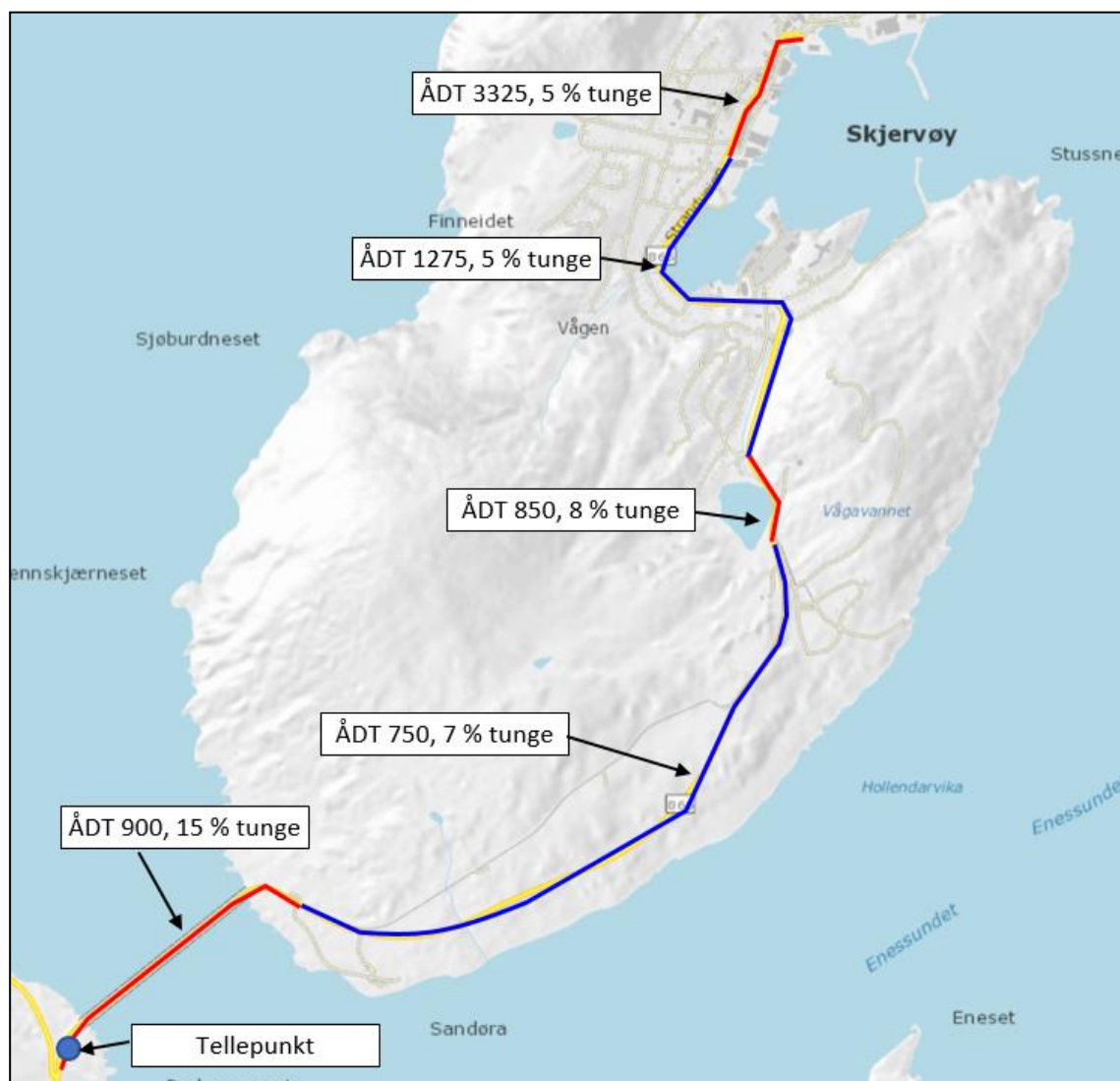
- Kryssingspunktet over Havnegata mellom eksisterende fortau og kai/bussterminal fremstår som lite attraktiv.
- Vi er usikre på hvor stort potensial det er for å øke kollektivtransporten på grunn av manglende passasjergrunnlag.

5.7.3 Forhold for biltrafikk

Trafikkvolum

Trafikkvolum på veinettet er oppgitt i NVDB. Det er kun på FV866 det er oppgitt trafikkvolum. Veien er delt opp i flere deler, angitt med rødt og blått, og tallet som peker på én del, gjelder for denne delen.

På FV866 på vestsiden av broen mellom Skjervøy og Kågen ligger det et såkalt nivå-1-tellepunkt, som registrerer trafikken kontinuerlig. Dette betyr at oppgitt trafikkmengde over broen, bør være relativt sikkert. Det er ingen tellepunkter nærmere Skjervøy sentrum, noe som betyr at tallene er beheftet med en viss usikkerhet.



Figur 52 Trafikkvolum (ÅDT) i henhold til NVDB

Figuren viser at trafikkvolumet på FV866 på Skjervøy varierer fra 750 kjt/døgn til cirka 3300 kjt/døgn. Dette er relativt små trafikkmengder med tanke på trafikkavvikling, og erfaringsmessig gir disse trafikkmengdene lite eller ingen kø og forsinkelser på veinettet. Vi viser for øvrig til vurderinger knyttet til godstrafikk i pkt. 5.7.4.

Utforming av FV866

FV866 er den viktigste veien for biltrafikk på Skjervøy. Fartsgrensen er 60 km/t lengst syd i planområdet, og reduseres til 50 km/t like syd for Malenaveien. I henhold til håndbok N100 skal nett for godstrafikk med dimensjonerende kjøretøy lastebil, vogntog eller modulvogntog ha kjørebanebredde 3,25 meter. Håndboken sier også at hovednett for personbil bør ha kjørefeltbredde 3,25 meter ved fartsgrense 50 km/t og 60 km/t. Dette kravet er ikke oppnådd på eksisterende FV866 ifølge NVDB. Mellom Malenaveien og Skoleveien er oppgitt kjørebanebredde 5,6 og 5,7 meter. Nord for Skoleveien er kjørebanebredden 7 meter. Selv om kjørebanebredden er for smal, sier vi ikke at to lastebiler ikke kan møtes i FV866. Asfaltert bredde (dekkebredde) er bredere enn kjørebanebredden, så lastebilene kan legge seg litt ut på skulderen ved behov.

Vår totalvurdering er at den delen av FV866 som (skal) trafikkeres av godstrafikk, bør breddeutvides for å imøtekomme krav gitt i håndbok N100. Dette er et stort tiltak som vil måtte konkurrere mot andre tiltak i Statens vegvesens Region nord.

5.7.4 Forhold for godstrafikk

Volum

I det tidligere omtalte tellepunktet ved Skattørsund bru var ÅDT for lange kjøretøy⁹ 79 kjt/døgn i 2016, 96 kjt/døgn i 2017 og 119 kjt/døgn i 2018. Vi antar at mye av denne trafikken skal til industriområdet nord i Havnegata.

Volumet av godstrafikk (og annen trafikk) er i utgangspunktet ikke stort nok til at det kan forventes kapasitetsproblemer i veinettet. Imidlertid er det et problem med parkeringskapasiteten i industriområdet fordi mange lastebiler ankommer samtidig. Det er også utfordrende med tanke på støy og lokal luftforurensning at lastebiler som ankommer på kveld og natt, står parkert med motoren på for å holde varmen mens de venter på betjening morgenen etter.

Kjørerute

Godstrafikken bruker hovedsakelig Strandveien, får vi opplyst, selv om skiltingen oppfordrer til å bruke Havnegata, se **figur 53**. Grunnen til at godstrafikken velger å ikke bruke Havnegata, er at Havnegata oppfattes som bratt og med krapp kurvatur inn mot krysset med FV866 Strandveien. Dette gir problemer vinterstid. Det er spesielt utfordrende for trafikk fra industriområdet, siden trafikken i Havnegata har vikeplikt for trafikken i FV866 Strandveien. Av frykt for å måtte starte i motbakke, velger sjåførene heller å bruke Strandveien.

⁹ Kjøretøy over 5,6 meter



Figur 53 Skilting som anbefaler bruk av Havnegata, sett fra FV866 mot nord

Det kan bli utfordrende å få til en god løsning som ivaretar alle trafikantgrupper i krysset. Dersom godstrafikken blir tvunget til å bruke Havnegata, vil det bli konflikter mellom gående og syklende som skal rett frem i Strandveien, og godstrafikk som svinger til høyre inn i Strandveien.

Vi gjentar vår vurdering av at det søndre krysset Strandveien - Havnegata antakelig er det mest utfordrende punktet med tanke på trafikk i Skjervøy.

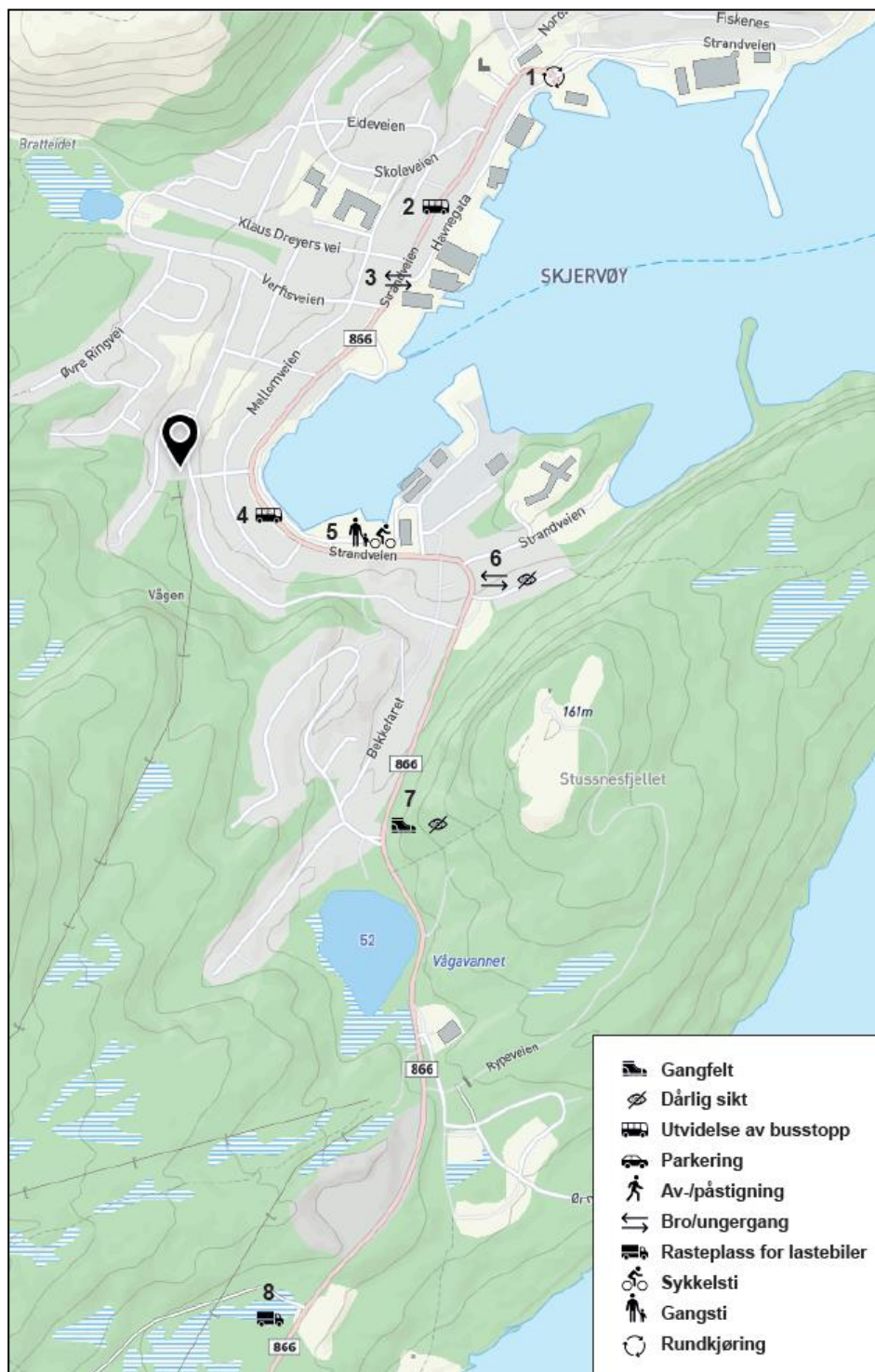
5.7.5 Gjennomgang av tilbakemeldinger ang. trafikk/ trafikksikkerhet fra idéverksteder og samtaler med Skjervøy kommune

Det er gjennomført 5 idéverksteder/arbeidsseminarer med forskjellige samfunnsgrupper:

- Representanter for ungdom
- Administrasjon i kommunen
- Politikere i kommunen
- Næringslivet (fiskeri, oppdrett, verft/lager)
- Forretningslivet (butikker, kafeer med mer)

I tillegg er det gjennomført flere samtaler om temaene trafikk og trafikksikkerhet.

Det er laget et kart som illustrerer tilbakemeldingene som har kommet fra de forskjellige samfunnsgruppene ang. trafikk/ trafikksikkerhet. Tilbakemeldingene er nummerert, og under kartet er det gitt en beskrivelse av hver tilbakemelding. Vi har gitt en trafikkfaglig vurdering av tilbakemeldingene.



Figur 54 Tilbakemeldinger etter idéseminarer med ulike samfunnsgrupper

Tilbakemelding 1 – Trafikkregulering i Havnegata og FV866 Strandveien

Tilbakemelding fra møter

Denne tilbakemeldingen er todelt. Den første delen går på at rundkjøring vurderes som en bedre løsning enn dagens situasjon når det gjelder avvikling av trafikk til/fra godsterminal, bussterminal og stoppested for hurtigbåt.

Den andre delen går på at det foreslås å enveisregulere Havnegata for småbiler og busser, fra sør til nord. Samtidig foreslås det å enveisregulere FV866 Strandveien i motsatt retning mellom de to kryssene med Havnegata. Godstrafikken skal i henhold til forslaget likevel kunne bruke begge gatene i begge retninger.

Trafikkfaglig vurdering av rundkjøring

Vi er enige i at det nordre krysset Havnegata - FV866 Strandveien har en uheldig utforming, men dette gjelder hovedsakelig på grunn av forhold for gående og syklende. Med ÅDT litt over 3000 vil det erfaringsmessig ikke være avviklingsproblemer for biltrafikken i krysset.

I akkurat dette krysset kan det være aktuelt å dimensjonere en eventuell rundkjøring for modulvogntog. Dette gjelder selv om det i dag ikke er aktuelt å kjøre modulvogntog på FV866 Strandveien i henhold til NVDB.

I henhold til håndbok N100 bør ytre diameter i rundkjøringer være minst 30 meter, og minst 40 meter på hovedveier. På figur 52 har vi grovt skissert hvor stor en rundkjøring med diameter 40 meter faktisk vil bli. Skissen er utarbeidet ved å måle lengde på flyfoto kartløsningen til finn.no.

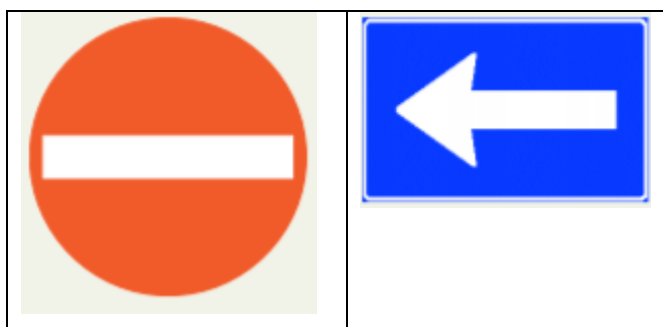


Figur 55 Grovskisse av en rundkjøring med ytre diameter 40 meter

Av figuren ser vi at en slik rundkjøring vil legge beslag på arealer både på parkeringsplassen og bussterminalen. En rundkjøring er heller ikke en typisk «byløsning» for kryss. I vårt forslag til reguleringsplan vurderes en rundkjøring i dette krysset, selv om det heller burde reguleres en «oppstrammet» utgave av dagens kryssløsning.

Trafikkfaglig vurdering av enveisregulering

Enveisregulering med unntak for lastebil som kan kjøre i begge retninger, er etter vår oppfatning ikke mulig i henhold til regelverket gitt i håndbok N300 «Trafikkskilt». I henhold til håndboken etableres enveisreguleringer med skilt 526 «Enveiskjøring» og skilt 302 «Innkjøring forbudt». I henhold til håndboken kan ingen andre kjøretøy enn sykkel unntas fra enveisreguleringen.



Figur 56 Venstre: skilt 302 «Innkjøring forbudt», høyre: skilt 526.2 «Enveiskjøring».

Det er imidlertid fullt mulig å enveisregulere Havnegata og Strandveien, men da må dette gjelde alle kjøretøy, eventuelt med unntak for sykkel. Dette tiltaket har flere fordeler. For det første vil godstrafikken i Strandveien bli halvert, hvis det er sånn at godstrafikken i begge retninger utelukkende bruker Strandveien i dag. I tillegg frigjøres veibredde som kan brukes til andre formål, for eksempel bredere fortau, etablering av sykkelstier eller annet.

Ulempen med tiltaket er at veinettet blir mer kronglete å bruke for bilister. Total kjørelengde vil også bli lengre. Trafikk som kommer fra syd og som skal til boligområdene langs enveisreguleringen, må først kjøre nordover Havnegata og så syddover FV866 Strandveien for å komme inn til boligkvarteret sin. En annen ulempe er at busser må få forskjellige traseer avhengig av kjøretretningen. Dette gir en uoversiktlig situasjon for passasjerene.

Slik vi oppfatter dagens skilting, er det ønskelig at det er godstrafikken som skal bruke Havnegata. Da virker det for oss rart at det kun er godstrafikken som skal ha toveis trafikk i FV866, Strandveien. Her kan vi også opplyse om at ÅDT 3000 ikke behøver å utelukke et trivelig gatemiljø der mennesker ønsker å oppholde seg. For eksempel kan vi nevne en doktorgradsavhandling¹⁰ som verken kan avvise eller bekrefte hypotesen om at motorisert trafikk er til hinder for sosial aktivitet.

Vi anbefaler heller at man ser på tiltak for å lede all eller deler av godstrafikken via Havnegata. Dette fordrer imidlertid at man får en trygg kryssing for gående og syklende i krysset Havnegata - FV866 Strandveien.

¹⁰ Einar Lillebye: *The Street as an extended Road Notion – The Architectural and Functional Significance of the Street as a Social Arena*, NTNU, Trondheim, 2006

Tilbakemelding 2 – Forslag om utvidelse av busstopp

Tilbakemelding

Det har kommet ønske om å utvide busstopp i Strandveien.

Trafikkfaglig vurdering av tilbakemeldingen

Det fremgår ikke av tilbakemeldingen om utvidelsen gjelder i lengderetning, slik at bussen får større manøvreringsareal, eller om det er ønskelig med større ventearealer for passasjerene. Dagens bussholdeplasser i planområdet fremstår med enkel standard, og holdeplassene burde vært rustet opp.

Tilbakemelding 3 – Kryssing av Strandveien – Havnegata

Tilbakemelding

Kryssing Strandveien – Havnegata oppfattes som farlig. Derfor foreslås det en undergang eller bro over Strandveien.

Trafikkfaglig vurdering

Vi er enige i at denne kryssingen er utfordrende, og vi viser til våre forslag til tiltak i krysset.

Tilbakemelding 4 – Forslag om utvidelse av busstopp

Tilbakemelding

Det har kommet ønske om å utvide busstoppet som ligger lenger sør i Strandveien.

Trafikkfaglig vurdering av tilbakemeldingen

Vi viser til våre vurderinger av tilbakemelding 2.

Tilbakemelding 5 & 6– ønske om gang-/sykkelvei langs Vågen (indre havn)

Tilbakemelding

Tilbakemelding 5 og 6 er nært knyttet til hverandre og er derfor omtalt samlet. Tilbakemelding 5: «Molo til molo»-prosjektet som foregår i regi av Skjervøy kommune prøver å etablere gang-/sykkelvei langs Vågen (Indre havn). Befolkningen etterspør sikrere gangvei, særlig langs Strandveien.

Tilbakemelding 6: Deler av Strandveien oppfattes som uoversiktlig. Høy fart, bratt terreng og is på veien danner situasjoner som oppfattes farlige både for kjørende og for myke trafikanter. Det er særlig sving fra Bekkefaret til Skjervøy sentrum som oppfattes vanskelig om vinteren.

Trafikkfaglig vurdering av tilbakemeldingen

Som vår gjennomgang av forhold for gående og syklende langs Strandveien viser, er vi enige i at strekningen nord for Malenaveien ikke fremstår med fullgod standard. Vi er derfor enige i at det er behov for tiltak. Dette kan enten skje i form av standardheving av eksisterende fortau langs Strandveien, eller er ny, parallell forbindelse langs Vågen.

Når det gjelder svingen fra Bekkefaret til Skjervøy sentrum, antar vi at det er strekningen mellom Malenaveien og Strandveien adkomstvei som menes. Vi er enige i at det er behov for et tilbud til gående og syklende på denne strekningen.

Tilbakemelding 7 – Siktproblemer knyttet til kryssing av FV866

Tilbakemelding

Det er dårlig sikt for kjørende og myke trafikanter som vil krysse FV866 mellom Bekkefaret og Vågavannet. Det etterspørres tiltak for å sikre bedre kryssing. Noen foreslår etablering av fartshump og god/bedre skilting.

Trafikkfaglig vurdering av tilbakemeldingen

Vi er enige i at gangfeltet ikke holder fullgod standard og derfor bør rustes opp. Fartsgrensen på stedet er 60 km/t og da kan det ikke etableres fartshump i henhold til håndbøkene. I stedet bør det satses på korrekt belysning, skilting og oppmerking. Det er også mulig å etablere trafikkøy, slik at de kryssende kun behøver å forholde seg til én kjøreretning av gangen. Med disse tiltakene bør kryssingsstedet få tilstrekkelig sikkerhet. For øvrig anbefales en generell opprusting av alle gangfeltene over FV866 Strandveien.

Tilbakemelding 8 – Etablering av hvileplass for lastebilsjåførere

Tilbakemelding

Rasteplass (hvileplass) for lastebiler skal etableres utenfor sentrumsområdet. I dag velger mange av lastebilsjåførene å overnatte i sentrum med motor påslått. Parkeringssituasjonen utenfor fabrikk Lerøy Aurora er uoversiktlig og forstyrrende, særlig med støy nattestid.

Trafikkfaglig vurdering

Vi er enige i at en hvileplass for lastebiler utenfor sentrum er en god idé, og tiltaket er derfor innarbeidet i reguleringsplanen.

6 Beskrivelse av planforslaget

6.1 Formål

Områdeplan for Skjervøy sentrum regulerer 38 formål av forskjellige kategorier. Hovedkategorier er Bebyggelse og anlegg, Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, Grønnstruktur, Landbruks-, natur og friluftsmål samt reindrift, Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner.

Total arealstørrelse for hele planen er 1218,9 daa.

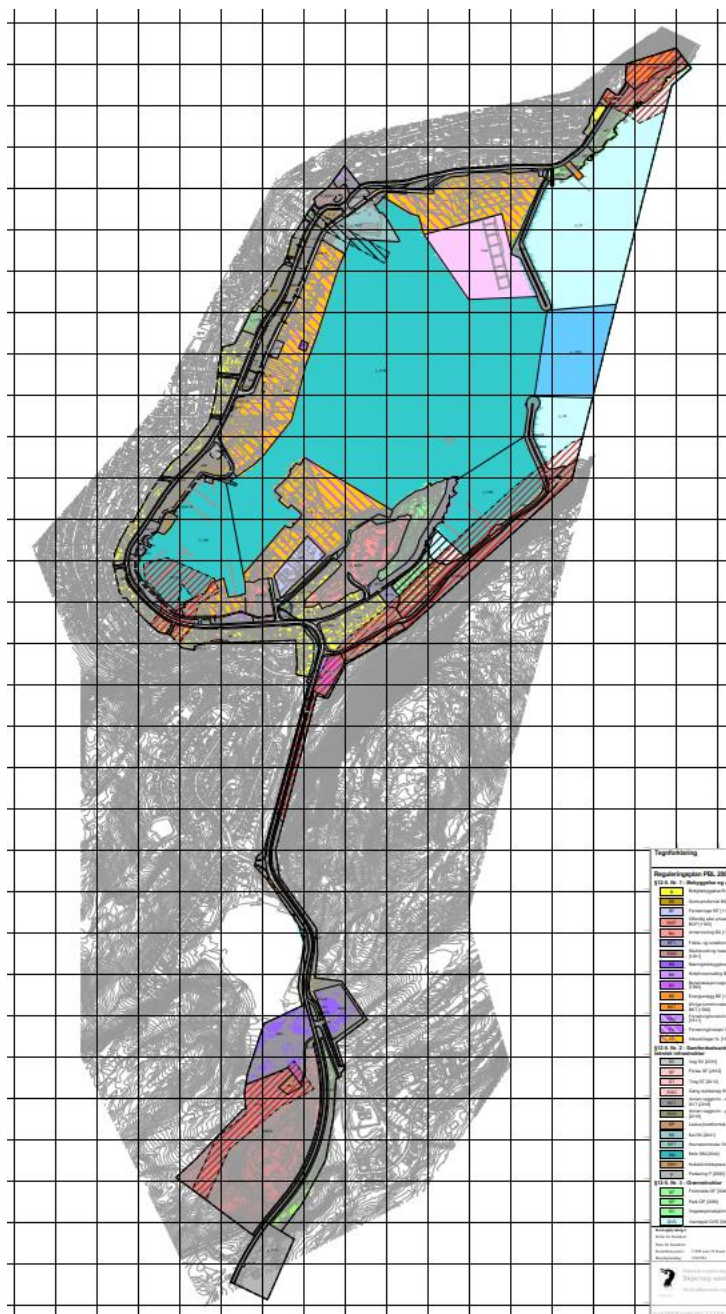
6.2 Kompakt planområde

En samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging fremmer helse, miljø og livskvalitet. Det bidrar til å utvikle sentrum til et bærekraftig tettsted og lokalsamfunn.

Planområdet er i stor grad utbygd. Det er høy arealutnyttelse og en moden, tettbygd utbyggingsstruktur. Dette legger til rette for et kortreist hverdagsliv. Det er kort vei til sentrums kvaliteter, naturopplevelser, kulturopplevelse som legger til rette for å benytte gang- og sykkelvei istedenfor bil. Utbyggingsstrukturen legger opp til å benytte bærekraftig transport.

Skjervøy tettsted har et kompakt og bærekraftig bysentrum. Det legges til rette for å bygge en etasje i høyden i Strandveien. Å ha variert botilbud i sentrum vil tilrettelegge for innbyggere i ulike livsfaser.

I etablert bebyggelse der det er aktuelt å løfte etasjer for å etablere boliger eller ominnrede deler av arealet vil dagens friområder være disponible for barn og unge. Nye boenheter som etableres fra grunnen av skal det stilles krav til lekeområder.



Figur 57 Planområde.

Tabellen nedenfor gir oversikt og reguleringsformålene som inngår i planforslaget iht. pbl. § 12-5 og § 12-6.

Tabell 6 Arealformål og deres størrelse i daa.

| Reguleringsformål | Størrelse (daa) | Kommentar |
|---|-----------------|-----------|
| BEBYGGELSE OG ANLEGG | | |
| Boligbebyggelse | 69,0 | |
| Sentrumsformål | 23,5 | |
| Forretninger | 7,7 | |
| Offentlig eller privat tjenesteyting | 26,4 | |
| Undervisning | 5,8 | |
| Fritids- og turistformål | 10,4 | |
| Steinbrudd og masseuttak | 75,1 | |
| Næringsbebyggelse | 27,0 | |
| Hotell/overnatting | 2,1 | |
| Bensinstasjon/vegserviceanlegg | 4,7 | |
| Energianlegg | 1,4 | |
| Øvrige kommunaltekniske anlegg | 8,2 | |
| Forretning/kontor/industri | 2,0 | |
| Forretning/industri | 0,1 | |
| Industri/lager | 140,1 | |
| Sum areal denne kategori | 403,7 | |
| | | |
| SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR | | |
| Veg | 47,9 | |
| Fortau | 0,5 | |
| Torg | 0,1 | |
| Gang-/sykkelveg | 25,3 | |
| Annen veggrunn – tekniske anlegg | 9,9 | |
| Annen veggrunn – grøntareal | 22,9 | |
| Leskur/plattformtak | 0,1 | |
| Kai | 1,2 | |

| | | |
|---|--------------|--|
| Havneterminaler | 11,4 | |
| Molo | 10,5 | |
| Kollektivholdeplass | 0,4 | |
| Parkering | 21,9 | |
| Sum areal denne kategori | 152,2 | |
| | | |
| GRØNNSTRUKTUR | | |
| Friområde | 29,2 | |
| Park | 16,1 | |
| Vegetasjonsskjerm | 2,1 | |
| Vannspeil | 3,9 | |
| Sum areal denne kategori | 51,4 | |
| | | |
| LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSFORMÅL SAMT REINDRIFT | | |
| LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag | 12,3 | |
| Friluftsmål | 12,4 | |
| Sum areal denne kategori | 24,7 | |
| | | |
| BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG MED TILHØRENDE STRANDSONE | | |
| Bruk og verne av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone | 116,1 | |
| Ferdsel | 33,1 | |
| Havneområde i sjø | 315,2 | |
| Småbåthavn | 88,4 | |
| Akvakulturanlegg i sjø og vassdrag med tilhørende landanlegg | 33,5 | |
| Naturområde | 0,4 | |
| Friluftsområde i sjø og vassdrag | 0,3 | |
| Sum areal denne kategori | 586,9 | |

| | | |
|-----------------------------------|---------------|--|
| | | |
| Sum totalt alle kategorier | 1218,9 | |

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Planen viderefører noen av dagens formål og aktiviteter, samt tilrettelegger for omdanning og etablering av nye formål.

Å ta inspirasjon fra fiskevær ved kysten skal prioriteres. Gjenbruk av stedets historiske betydning er en meningsfull ramme. Stedet har iboende kvaliteter og muligheter ved å forsterke fiskeværstilen med rorbuer i et fiskevær. Det vil også være positivt å utvikle de grønne lungene langs vågen og bevare grøntområdene for å fremme livskvalitet.

Det er positivt at det legges til rette for temporære byrom. Det er muligheter til å skape et mangfoldig gatemiljø med varer, opplevelser og sitteplasser på fortauet og i området hvor det er passende for et byrom. Mange av bedriftene i handlegaten er allerede flinke på å bruke fortauet. Mer aktivitet vil skape attraktivitet i tettstedets sentrum. Det er mulig å tilrettelegge for flere sitteplasser ute på sommer og vinterhalvåret. Å ha sesongbetonte sentrumsmiljøer vil skape mer aktivitet både sommer og vinter. Der dette gjøres er det viktig å ta hensyn til funksjonshemmede, svaksynte og blinde, og at det er naturlige passeringpunkt for befolkningen. Dette vil bidra til å skape et attraktivt lokalsamfunn.

Grunnet størrelsen presenteres planen i flere deler fra nord til sør.

Området Fiskenes

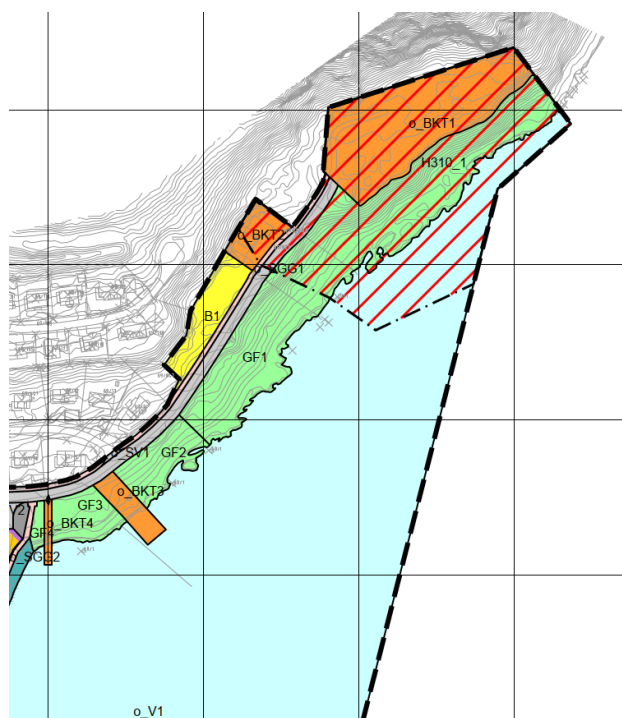
Dette området, som ligger lengst nord i planområdet, er ikke utbygd, figur 57. På nåværende tidspunkt brukes området til to hovedformål – friluftformål og øvrige kommunaltekniske anlegg.

Planen viderefører formålene. Område øvrige kommunaltekniske anlegg – o_BKT1 er tidligere steinbrudd som kommunen bruker i dag som avfallsplass for hageavfall. De to andre arealene som hører til det samme formål o_BKT2, o_BKT3 og o_BKT4. Formål o_BKT2 er kommunens avløpsrenseanlegg som finnes i dag. Formål øvrige kommunaltekniske anlegg o_BKT3 er ikke utbygd i dag. Den settes av for eventuelle fremtidig behov for etablering av nye kommunaltekniske anlegg. Område o_BKT4 settes av til areal som kommunen ønsker å bruke som rampe for å dumpe snø i sjøen.

Gjennom hele området videreføres dagens vei. I tillegg reguleres gang- og sykkelvei som hovedsakelig vil brukes av beboere i boligfeltene rundt Fiskenes. Dette tiltaket vil øke trafikksikkerheten, samt bolyst og trivsel blant beboere i området. På oversiden av veien reguleres nytt boligområde B1.

På nedsiden av veien reguleres store friområder, formål GF1-3.

Deler av Fiskenes omfattes av aktsomhetsområde for snøskred og steinsprang. Dette reguleres som fareområde med krav om videre undersøkelse ved eventuell utbygning innenfor aktsomhetsområdet.



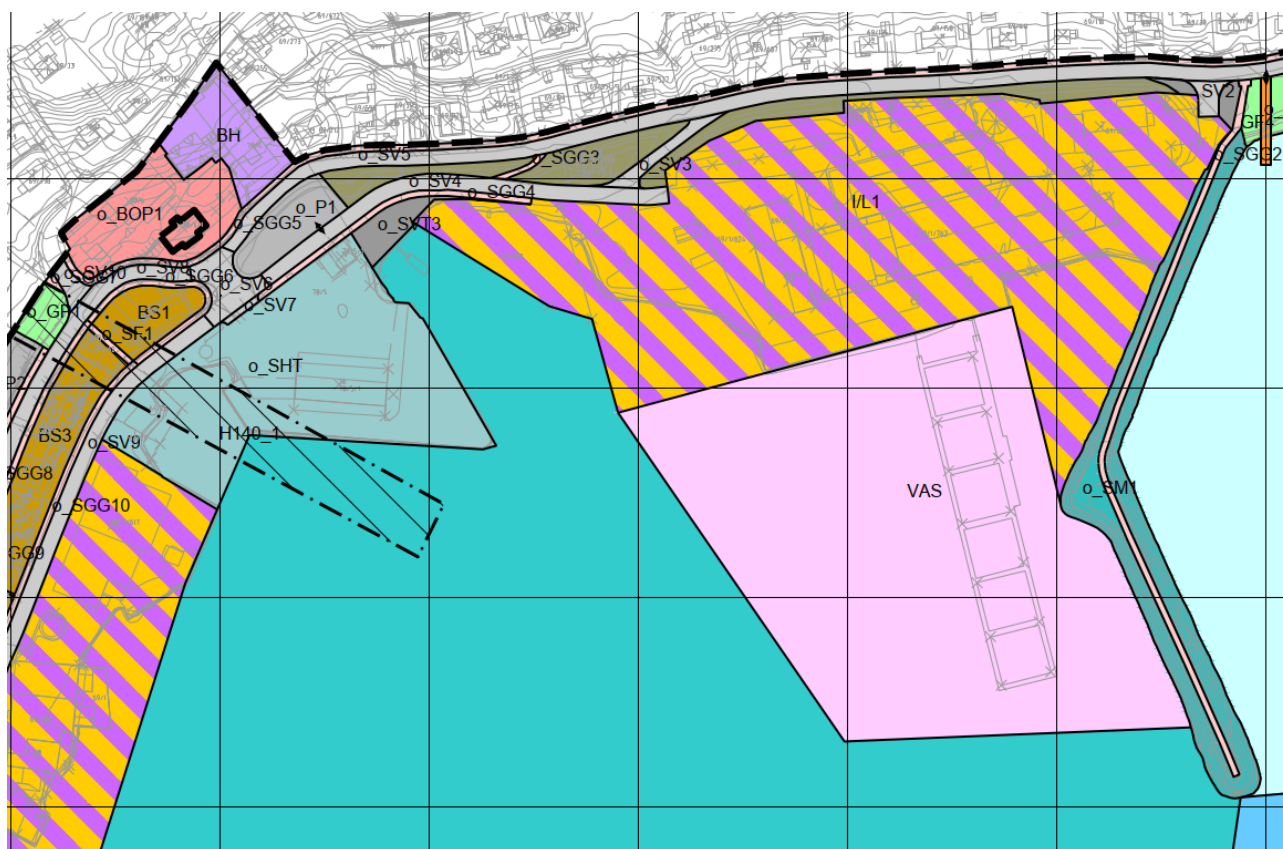
Figur 58 Område Fiskenes

Industriområde Lerøy, sentrumsformål og havneterminal

Dette området ligger mellom Fiskenes og handlegata Strandveien, figur 58. I området videreføres dagens industriområde som er tatt i bruk av Lerøy – fiskeindustri. Som en del av anlegget er det også regulert akvakulturanlegg i sjø og vassdrag med tilhørende landanlegg. Lerøy bruker området til ventemerde for levende fisk. Formåls grensen følger dagens kaikant og tillater at deler av havneområdet fylles ut.

Frem til dette industriområdet fører det to veier. En er Havnegata (o_SV4) som avsluttes i industriområdet. Den andre er Strandveien (o_SV5) som strekker seg nord for industriformålet. Begge veiene er oppgradert med eget felt for gang-/sykkelvei. Dagens vei som forbinder sammen Havnegata og Strandveien, formål o_SV3, videreføres i planen. Det samme gjør gang-/sykkelvei o_SGG3.

I område o_BOP1 reguleres bygg Kiilgården til kulturminne. Kiilgården brukes til offentlig/privat tjenesteyting.



Figur 59 Industri, sentrumsformål og havneterminal.

Dagens godstransport, hurtigruta og hurtigbåt reguleres til havneterminal. Adkomst til området er videreføring av dagens veisituasjon. Deler av området regulert til havneterminal omfattes av sikringszone Frisikt (H140_1). Grunnen til det er å sikre kontakt mellom sjø/havna og Skjervøy kirke som er plassert utenfor planområdet. I sikringssonen tillattes nye byggetiltak med makshøyde C+10. Alle nye tiltak i hensynsonen skal skje i samråd med antikvarisk myndighet.

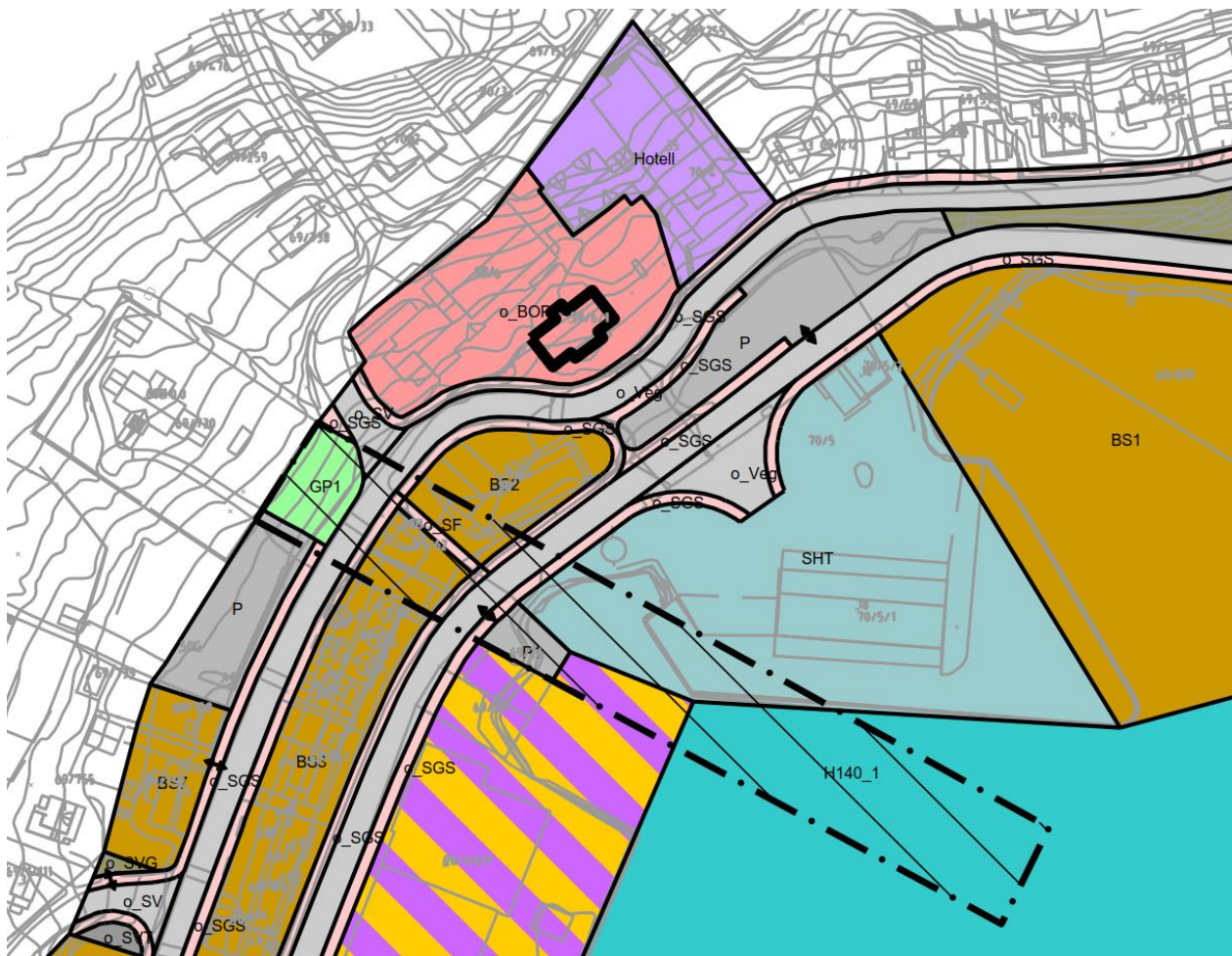
Kryssløsning i Havnegata – Strandveien nord

Dagens kryssløsning Havnegata – Strandveien i nord foreslås videreført. Det er utredet mulighet for rundkjøring i stedet for dagens kryss, men slik løsning vil være arealkrevende. I løpet av planperioden har det kommet flere forslag som er tatt opp til faglig vurdering, men ingen av forslagene synes å være realistiske å gjennomføre.

Dagens kryssløsning kan betegnes som mindre heldig. Veilinjene er flytende, mens forhold for syklende og gående ikke er tilstrekkelig. Likevel, med ÅDT på litt over 3000, vil det erfaringsmessig ikke være avviklingsproblemer for biltrafikken i krysset.

Et av forslagene har vært å skille Havnegata og Strandveien fra hverandre. Dette forslaget kan virke bra for å øke sikkerhet for gående og syklende, samt skille tungtrafikk fra industriområdet og terminalen fra trafikk i Havnegata. Dessverre er hovedutfordringen ved dette forslaget avvikling av kollektivtrafikk som har sin rute

gjennom Havnegata og til båtterminalen. Avvikling av kollektivtrafikk vil ikke være mulig dersom det ikke finnes snuplass for buss, og ikke mulighet for å levere/hente passere ved båtterminalen.



Figur 60 Et av forslagene som var tatt opp til vurdering var å holde havnegata og Strandveien adskilt fra hverandre. Dette forslaget vil svekke kollektivtilbudet i Skjervøy.

Det andre forslaget som har blitt drøftet i løpet av planprosessen er regulering av rundkjøring i stedet for dagens kryssløsning for Havnegata – Strandveien. Rundkjøring dimensjoneres for modulvogntog. Dette gjelder selv om det i dag ikke er aktuelt å kjøre modulvogntog på FV866 Strandveien i henhold til NVDB.

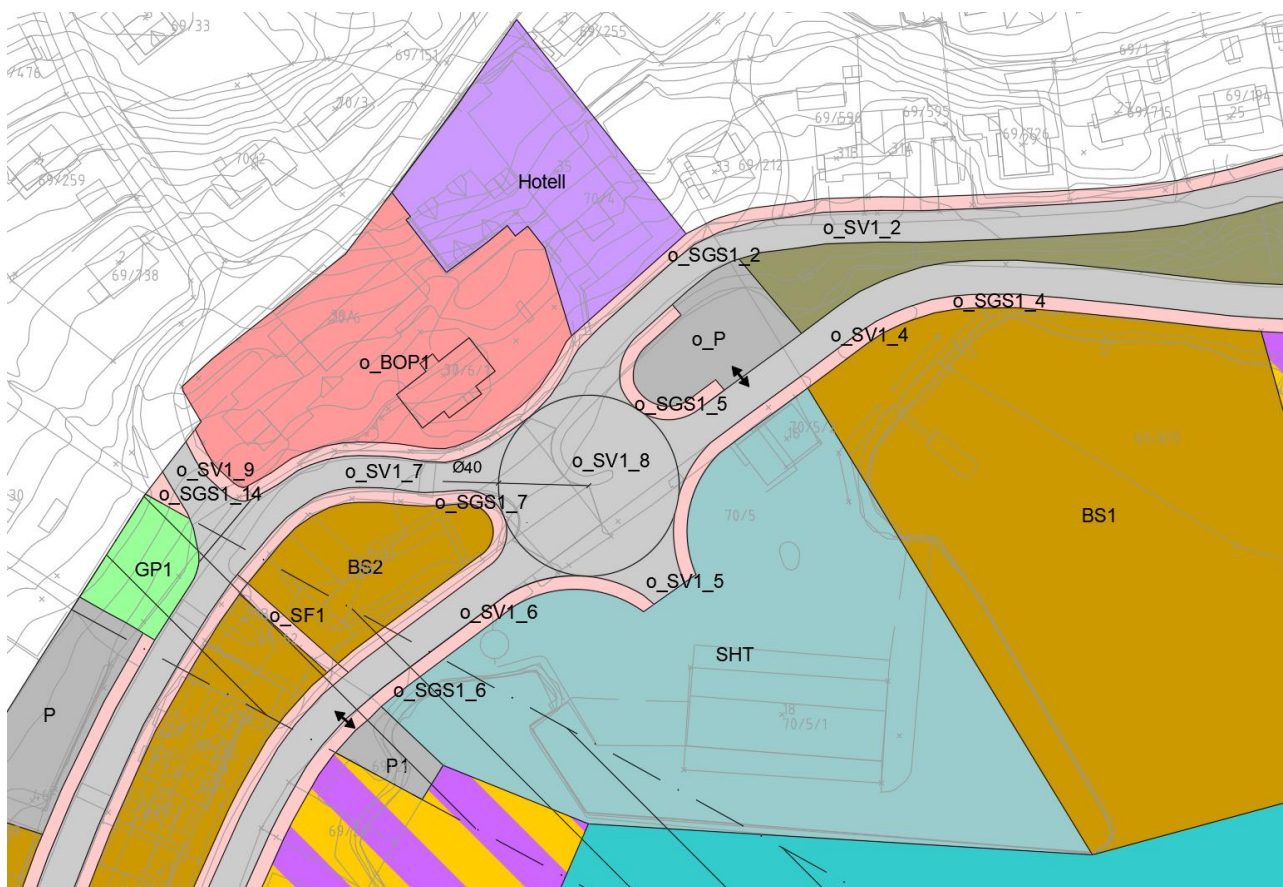
I henhold til håndbok N100 bør ytre diameter i rundkjøringer være minst 30 meter, og minst 40 meter på hovedveier. I figur 65 er det grovt skissert hvor stor en rundkjøring med diameter 40 meter faktisk vil bli. Skissen er utarbeidet ved å måle lengde på flyfoto kartløsningen til finn.no.



Figur 61 Grovskisse av en rundkjøring med ytre diameter 40 meter.

Av figur 60 og 61 ser vi at en slik rundkjøring vil legge beslag på arealer både på parkeringsplassen og bussterminalen. En rundkjøring er heller ikke en typisk «byløsning» for kryss.

Videreføring av dagens kryssløsning gir mulighet til å videreføre dagens parkeringsplasser som finnes nedenfor hotellet. Innkjøring til parkeringsplassen er markert med en pil i figur 61. I området er det flere positive konsekvenser for myke trafikanter som nå vil få egen gang-/sykkelvei langs Havnegata og Strandveien, og videre til industriområdet og boligfeltet i området Fiskeneset.



Figur 62 Utsnitt fra et av alternativene som er vurdert tidligere. Rundkjøring vil kreve store arealer og redusere antall parkeringsplasser ned for hotellet med ca. 30-40%.

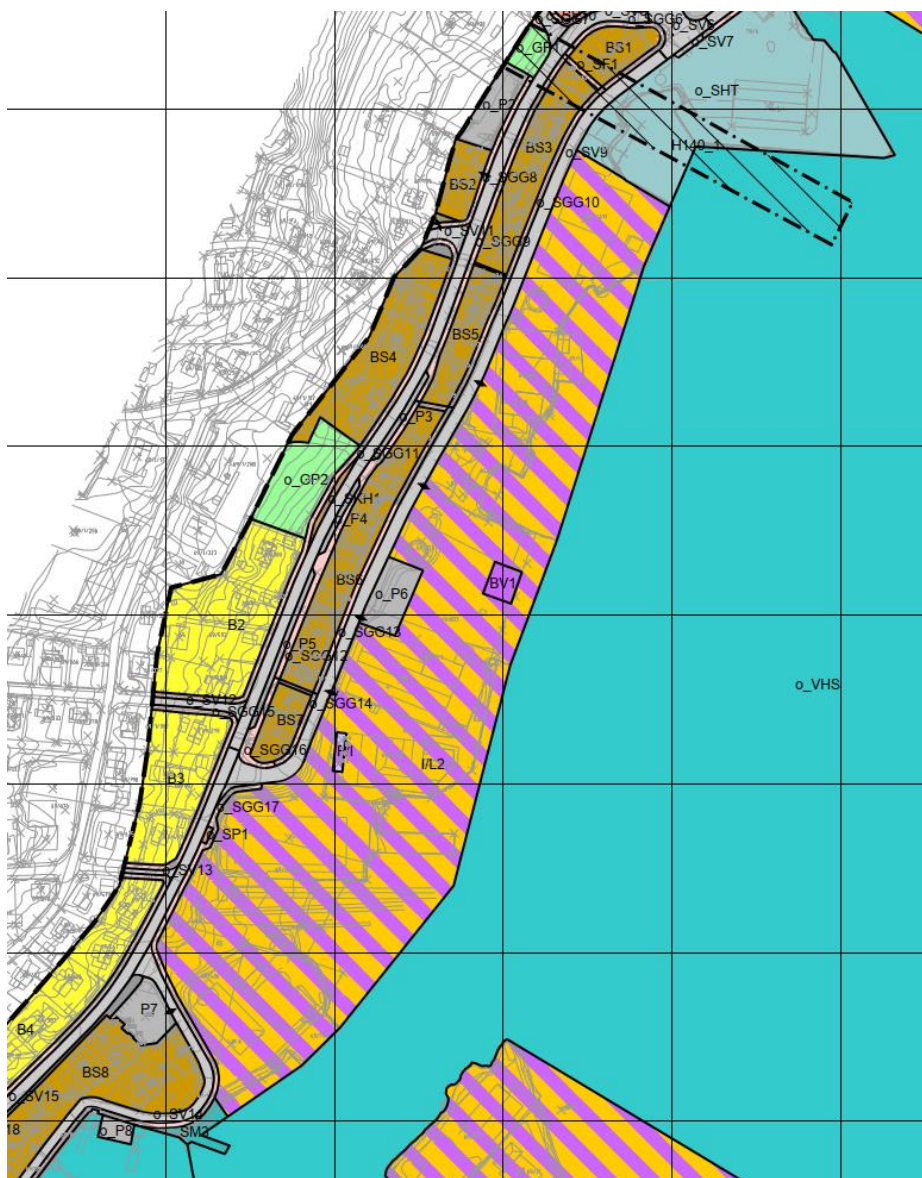
I tillegg til samferdselsformål reguleres det flere andre viktige formål for Skjervøy sentrum. Nedenfor rundkjøringen settes det av et stort område for havneterminal. Det gir mulighet til videre utbygging av dagens terminal og gjerne et strammere trafikkbilde innenfor det området. Området bør reguleres gjennom egen detaljregulering. Her er det rom for flere funksjoner, som f.eks. godsterminal og havn for turist- og cruisebåter. Deler av havneterminalen omfattes av restriksjon som følger med i område for frisikt.

På oversiden av rundkjøringen videreføres dagens hotell og offentlig eller privat tjenesteyting. Det er få muligheter for utvidelse av dagens hotell. Det samme gjelder også formål for offentlig eller privat tjenesteyting o_BOP1. Innenfor området reguleres Kiilgården som bygg, kulturminne som skal bevares. Det er eneste bygning i denne planen som får slik status.

Handlegata Strandveien og industrivei Havnegata

De to hovedforbindelsene i sentrum har status som misviser den faktiske tilstand i Skjervøy. Strandveien som egentlig er en handlegate med mange attributter, tilsier at denne veien bør kalles for gate. På den andre siden er Havnegata en gate med flytende veilinjer hvor forhold mellom vei, parkering og tilfeldig lagring av forskjellige gjenstander er uavklart. Det er ikke fortau eller sykkelvei i Havnegata. Omgivelsene assosierer ikke til en sentrumsgate.

Langs Strandveien reguleres gang-/sykkelvei på begge sider. Dagens gateparkering på østsiden av veien videreføres. Dette gjøres etter ønske fra næringslivet, samt at det er nok areal for de nevnte samferdselsformålene. I denne delen av Strandveien reguleres eneste busslomme i sentrum. De andre busstoppene reguleres med kantstopp. Dette valget gjøres siden det ikke er nok areal for busslommer, og fordi slike tiltak vil utløse unødvendige store tiltak. Kantstopp ansees som en god løsning og mer trafikk sikker løsning enn dagens underdimensjonerte busslommer. Antall busser som stopper i sentrumsområdet er ganske lav. Det samme er ÅDT som er litt over 3000.



Figur 63 Strandveien og Havnegata med de tilstøtende formål i sentrum.

Havnegata reguleres med gang- og sykkelvei på den ene siden langs sentrumsformål. Dette vil øke sikkerheten for myke trafikanter og oppfordre til større bruk av sykkel i sentrum. Mellom Havnegata og Vågen reguleres stort industri- og lagerområde I/L2. Det vil si at dagens formål videreføres og utvides. Planen tillater at deler av dette området kan fylles ut. I deler av dagens industri-/lagerområde reguleres parkering, o_P6. Dette gjøres for å regulere parkeringssituasjon i dette området. Innkjøring til parkeringsområdene er anvist med pil for avkjørsel. I løpet av planprosessen ble det foreslått at dagen

industriområde I/L2 erstattes av sentrumsformål for å få et mer trivelig og bovennlig sentrumsmiljø, men Skjervøy kommune velger å ikke gå videre med det forslaget. I område I/L2 reguleres bunkringsanlegg BV1 og forretning og industri F/I.

Mellom Strandveien og Havnegata reguleres sentrumsformål. På gatenivå til Strandveien tillattes ikke boligformål, ellers er det ingen andre restriksjoner som følger formålet. Arealet som vender mot Havnegata kan tillattes til boligformål. Det tillates boliger i påbygg av ny 3.etg. over forretningsbyggene i Strandveien 40-82 på nedsiden av veien. Deler av arealet kan benyttes til takterasser.

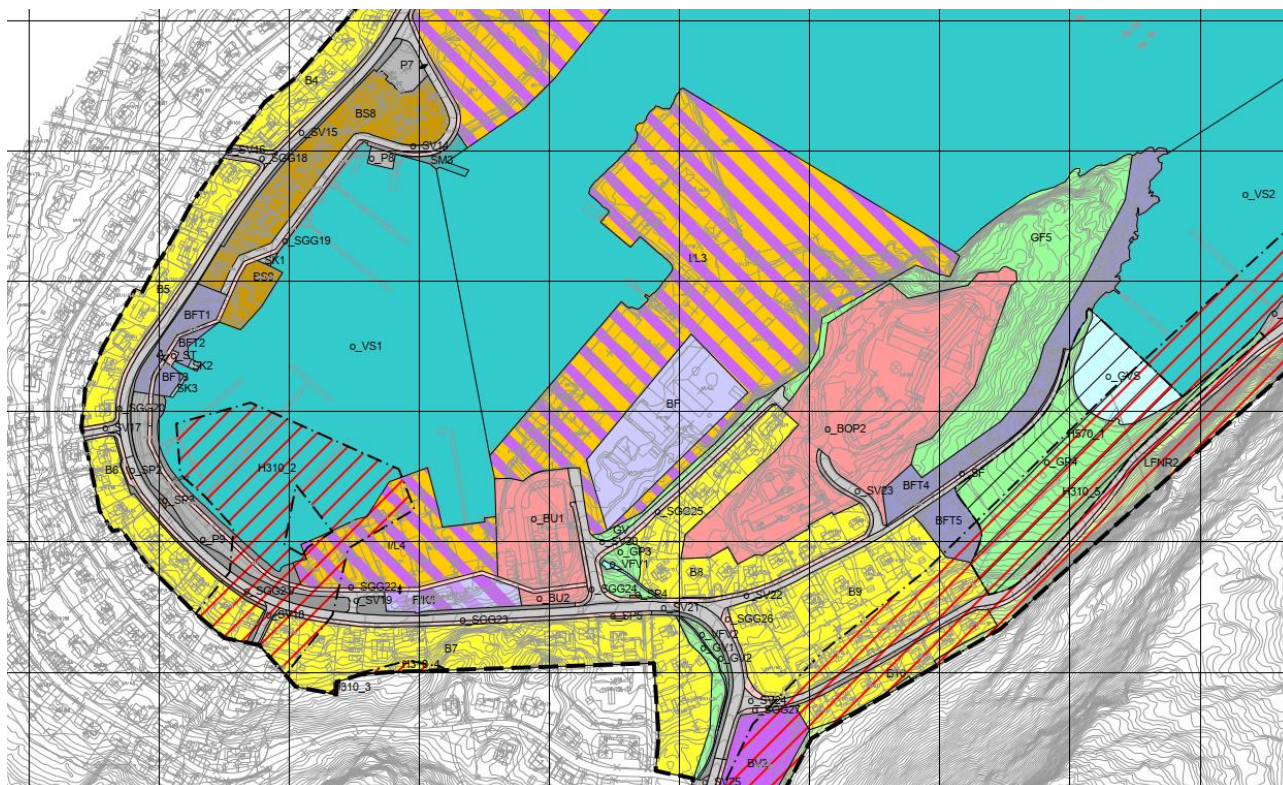
Planen sikrer at de etablerte snarveiene mellom Strandveien og Havnegata videreføres som fortau.

På vestsiden for Strandveien reguleres to parker. Begge parkene finnes i dag som grønne områder. Park GP2 reguleres med krav om opparbeidelse med lekeutstyr for barn. Alle parker skal tilrettelegges for bruk av alle aldersgrupper.

Parkering som brukes i forbindelse med aktiviteter i Skjervøy kirke videreføres med det samme formål – parkering. To av feltene mellom parkene reguleres til sentrumsformål, BS2 og BS4. De resterende arealene vest for Strandveien reguleres til boligformål. Planen sikrer at alle veier opparbeides med gang-/sykkelvei.

Vågen

I dette området er det flere formål som videreføres, men planen innfører også flere nye formal og løsninger som vil øke trafikksikkerhet og område for rasfare.



Figur 64 Vågen.

Innerst i Vågen reguleres småbåthavn. I det samme området er det aktsomhetsområde for ras. Fareområdet omfatter Strandveien og flere av boligtomter i nærheten. Det betyr at alle fremtidige tiltak i fareområdet må dokumenteres i forhold til ras og rasfare.

Nord for Vågen reguleres sentrumsformål. I praksis betyr det videreføring av dagens situasjon som er sammenblanding mellom forretning, kontor og bolig.

I området mellom Strandveien og småbåthavn reguleres fritids- og turistformål, BFT1-3, samt mindre kaier, SK1-3. Dette formålet gir mulighet til utvikling av Skjervøy som turistmål. Innerst i Vågen videreføres dagens situasjon, parkering o_P9.

Sørøst for Vågen reguleres eksisterende industri og lagerområde I/L4, samt forretning, kontor og industri F/K/I.

Planen foreslår et nytt formål, gang-/sykkelvei, langs Strandveien og langs Vågen. Flere slike veier i området vil øke trafikksikkerheten for beboere og besøkende i området. Dagens busslomme langs Strandveien har ingen fortau og det er direkte trafikkfarlig for gående som skal stige av eller på buss. Planen regulerer undervisningsformål – dagens videregående skole. Mange av elever går eller sykler til skolen. I tillegg har kommunen arbeidet lenge med egen plan for fortau gjennom hele Skjervøy. Planen kalles «Molo-til-molo prosjektet». Prosjektet realiseres gjennom denne planen.

Nord for videregående skole videreføres dagens industri- og lagerareal med mulighet til utfylling nord i formål I/L3. I tilknytning til industri-/lagerarealet reguleres forretningsformål BF.

På Sandvågshaugen reguleres offentlig- eller privat tjenesteyting, o_BOP2. Formålet omfatter dagens helsebygninger og legger til rette for litt større utnyttelse av tomten. Store deler av Sandvågen og Kollagerneset reguleres til friområde.

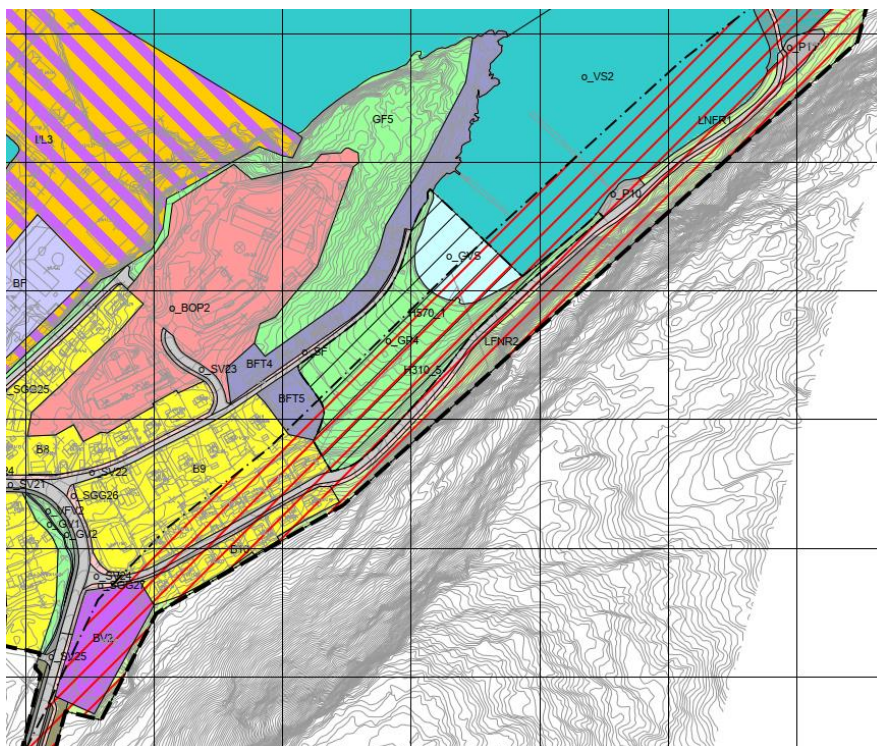
Planen legger til rette for etablering av en mindre park ved siden av videregående skole, mellom Industriveien – Strandveien – Hjalmar Mikalsens vei. Parken vil øke trivsel for beboere og ungdom som oppholder seg i denne delen av Skjervøy sentrum. Her vil Vågelva være en ressurs.

Sandvågen

Selve Sandvågen er ubebygget areal som tradisjonelt er blitt brukt som friområde. Planen viderefører Sandvågen for allmenn bruk og regulerer det til park. Parken settes av som hensynssone – bevaring kulturmiljø. Det er ingen bygninger i parken, men det er indikasjoner at det i området kan finnes rester etter fysiske/ arkeologiske kulturminner. Derfor må alle tiltak i området skje i samråd med kulturminnemyndighetene.

En del av parken er strandlinjen og sjøen på utsiden. Planen regulerer en mindre del av sjø som vannspeil, som ikke bør endres og som i likhet med parken omfattes av hensynssone – bevaring kulturmiljø.

Resten av bassenget som tilhører Sandvågen reguleres til småbåthavn. Området egner seg godt til formålet siden det er beskyttet av molo og Kollagerneset.



Figur 65 Sandvågen.

Langs nordvestsiden av Sandvågen reguleres fritids- og turistformål. Det er en utvidelse av dagens funksjon som finnes i området. Formålet strekkes seg fra Sandvåghaugan til spissen av Kollagerneset.

De eksisterende boligfeltene i Kveldsolveien og Strandveien videreføres. Det samme er tilfellet med bensinstasjon som ligger ved FV866, formål BV2.

Store deler av østsiden av Sandvågen omfattes av fareområde for rasfare. I likhet med andre rasområder i planen må alle tiltak i fareområde dokumenteres.

FV866

Fylkesvei 866 (FV866) videreføres i reguleringsplanen. Planen fører ikke til noen endringer eller nye formål i dette området mellom Skjervøy sentrum og Ørnveien.

Parkeringsareal, energianlegg, næringsbebyggelse steinbrudd og masseuttak

I den sørligste delen av planområdet er det regulert fire hovedformål – parkering, energianlegg, steinbrudd og masseuttak og næringsbebyggelse.

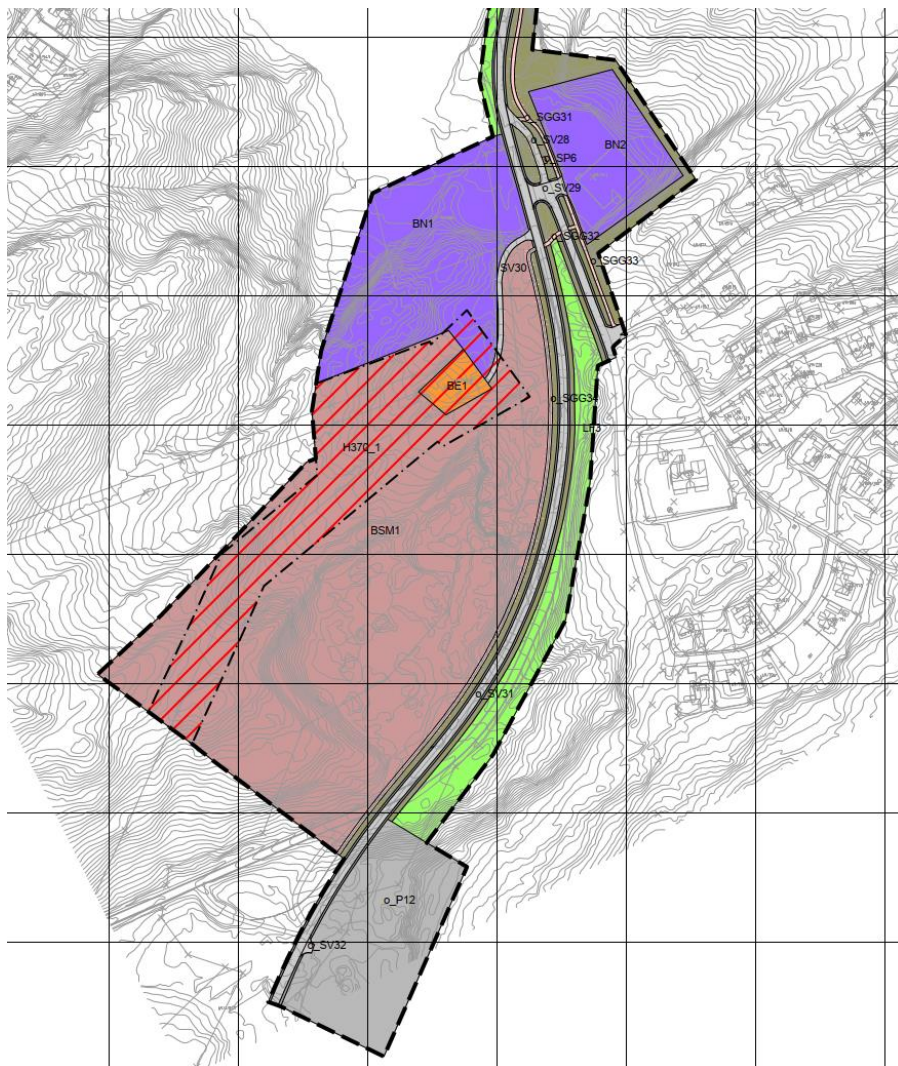
Parkering o_P12 er regulert etter ønske fra kommunen og næringslivet om å ha en venteplass for kjøretøy som transporterer fisk fra Skjervøy sentrum. Alle kjøretøy som skal til Skjervøy skal vente på klarsignal fra Lerøy for å hente last. I dag venter vogntog flere timer og døgn på last. Som regel står de parkert rundt omkring i Skjervøy, noe som fører til støy på nattetid siden mange av kjøretøyene må bruke aggregat for å holde varme i kupeen.

Innenfor område o_P12 tillattes servicebygg for matservering og salg av drivstoff, samt dusj og toalett. Område P12 skal ha belysning på parkeringsarealene og tilgang til 220V strømforsyning.

Dagens steinbrudd og energianlegg videreføres i planen. Energianlegg og høyspentkabler er satt under hensynssone for høyspenningsanlegg. Det tillattes ikke aktiviteter i hensynsonen.

Dagens Bunnpris-bygg videreføres i formål for næringsbebyggelse BN2. Område BN1 reguleres til å videreføre dagens næringsvirksomhet i området.

Dagens grustak videreføres i planen gjennom formål BSM.



Figur 66 Næringsbebyggelse, energianlegg, parkeringsareal steinbrudd og masseuttak.

Verdiskapning – og arbeidsplasser

Regulering av store areal for industri øker mulighet for etablering av flere arbeidsplasser. Det er ingen konkrete tall som viser hvor mange nye arbeidsplasser det vil opprettes som konsekvens av reguleringsplanen. Planen legger til rette for utvidelse av dagens industri, lager og næringsområder. Slike formål langs havnebassenget utvides ved regulering av fyllingsområder.

På landområder reguleres større areal for fritids- og turistformål. Det vil gi mulighet for etablering av fasiliteter som turistnæringen trenger i Skjervøy, særlig i løpet av vinterhalvåret når behovet er størst. Regulering av

sentrumsformål videreføre dagens struktur i sentrumsgater. Planen gir rammer for etablering av forretninger i første etasje langs Strandveien.

I tilknytning til næringsaktivitet i Skjervøy sentrum etableres større parkeringsareal utenfor sentrumsområdet for å avlaste sentrum for ventende godstrafikk.

Kommunen tilrettelegger for næringsarealer utenfor planområdet.

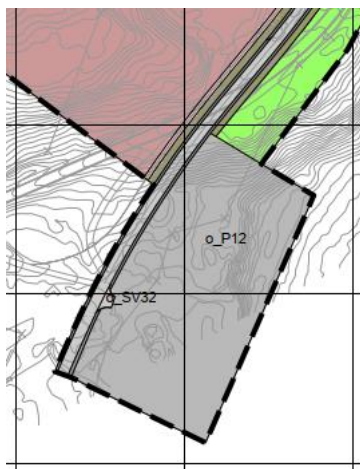
6.4 Trafikk

Forhold for biltrafikk

Det foreslås ingen nye veier for biltrafikk. Ulike alternativer for trafikkavvikling i Skjervøy er vurdert, og dagens trafikkavvikling kan ikke forandres uten større endringer i veistruktur i sentrumsområdet. Planen foreslår mindre utbedringer for avvikling av trafikken for å øke trafikksikkerhet ved f.eks. utbedring av veikryss Strandveien – Havnegata i sør, oppstramming av Havnegata for å få klarere skille mellom vei og annen areal. Med tanke på trafikkavvikling vurderes veinettet å ha god nok kapasitet til også å håndtere en eventuell generell vekst som følge av fremtidige utbygginger og befolkningsvekst.

Godstrafikk

Det er foreslått etablering av hvileplass for lastebiler i syd.



Figur 67 Areal avsatt til hvileplass for lastebil

Dette tiltaket vil gi et bedre tilbud for lastebilsjåførene, og kan sånn sett sees på som et arbeidsmiljøtiltak. I tillegg reduseres støy og lokal forurensing i Skjervøy sentrum fordi man unngår at lastebiler står i Skjervøy sentrum med motoren i gang på natten. Dette vil være særlig viktig med tanke på at godstrafikken er ventet å øke sammenlignet med dagens trafikk.

Forhold for gående og syklende

Store deler av dagens fortau reguleres til gang- og sykkelvei i planforslaget. Det er tatt hensyn til molo-til-molo-løsningen med etablering av sammenhengende gang-/sykkelvei mellom tettstedets to moloer. «Molo til molo prosjektet» vil tilrettelegge for at innbyggere og besøkende i alle aldre kan ferdes langs havna og i sentrumsområdet i trygge omgivelser. Dette gir muligheter for å etablere flere sosiale møtesteder for alle. Bedre gang- og sykkelveier tilrettelegger for bedre folkehelse.

Planen gir etter vår mening en standardheving av tilbudet for gående og syklende. Den største forbedringen er at man får et sammenhengende gang-/sykkelnett langs, eller parallelt med, hele FV866, Strandveien. Dagens «missing link» mellom Malenaveien og Strandveien adkomstvei fjernes, og beboerne i Kveldsolveien, Strandveien S og Hjalmar Mikalsens vei kan med planforslaget gå på gang-/sykkelvei uten å måtte krysse FV866 Strandveien.

Hele veinettet i planområdet er oppgradert med gang- og sykkelvei. Dette vil betraktelig øke sikkerhet for myketransport, samt gjøre sentrumsområdet mer attraktivt for bilfribruk. Plan for «Molo-til-molo-prosjektet» blir i praksis vedtatt med områdereguleringen.

For å ivareta flere av innspillene og momentene i denne planen igangsettes Trafikksikkerhetsplan og skiltplan i 2021. Troms og Finnmarks fylkeskommune har forslag til forbedring av «shellsvingen» for gående og syklende.

Kollektivtrafikk

Det forutsettes at dagens plassering av bussholdeplasser opprettholdes videre og at bussholdeplassene opprustes i henhold til gjeldende krav i forbindelse med etablering av foreslåtte gang-/sykkelveier langs FV866. Flere av dagens busstopp må reguleres med kantstopp siden det ikke er nok areal til busslommer i henhold til tekniske krav. Men hensyn til få antall bussavganger i Skjervøy så vil ikke det skape en utfordring i trafikkbildet.

Dagens bussterminal/havneterminal foreslås regulert til ny havneterminal. Vi har ikke sett skisser av hvordan man ser for seg at ny løsning for kollektivtransport skal bli her, men antar at det vil bli en egen detaljreguleringsprosess for dette området. I prosessen antas det at de kollektivreisende sine interesser vil bli ivaretatt på en bedre måte enn i dag, hvor det i liten grad er gode gangarealer.

Etter vår vurdering vil de kollektivreisende sin største gevinst i forbindelse med planforslaget være knyttet til forbedringen av gang-/sykkelnettet. Planforslaget gir altså størst (positive) konsekvenser for spaserturen/sykkelturen til og fra bussholdeplass/havneterminal. Selve kollektivreisen, altså den delen av reisen som foregår om bord i bussen eller båten, blir i praksis ikke påvirket av planforslaget.

Trafikksikkerhet

Det er ingenting som tilsier at dagens veinett er spesielt ulykkesutsatt, men vi kan likevel ikke utelukke at man opplever utrygghet knyttet til veinettet. Flere tilbakemeldinger i løpet av planprosessen har omtalt trafikksituasjon i Skjervøy som utrygg.

Planforslaget legger opp til etablering av flere nye gang-/sykkelveier. Dette betyr at man kan gå og sykle uten konflikter med biltrafikk i større grad enn i dagens situasjon. Forutsatt at kryssingspunkter opparbeides i henhold til Statens vegvesens håndbøker, vil hensynet til trafikksikkerhet være ivaretatt i planforslaget. Planforslaget vil etter vår mening også gi forbedret opplevd trygghet nettopp på grunn av de nye gang-/sykkelveiene.

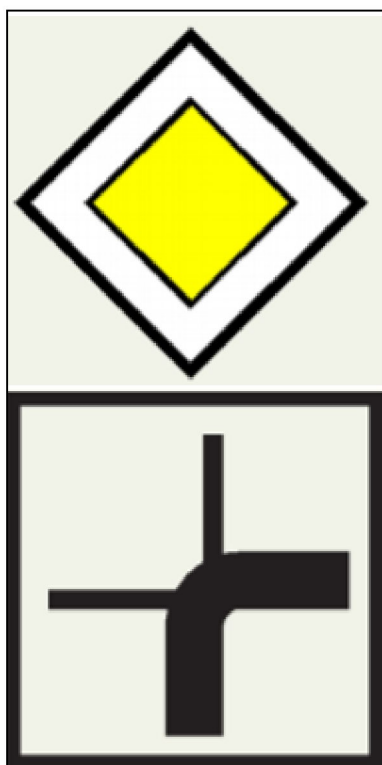
7 Spesielle vurderinger og anbefalinger

I dette kapitlet gis det noen vurderinger for temaer vi anbefaler at man arbeider videre med i planen, f.eks. i eventuelle etterfølgende detaljreguleringer.

7.1 Kjøremonster i FV866 og Havnegata og utforming av krysset FV866 Strandveien - Havnegata

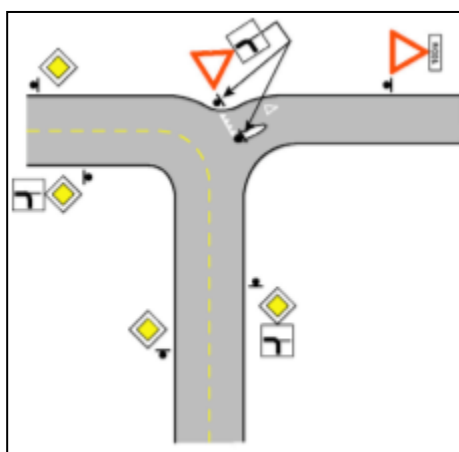
Det har vært foreslått å innføre enveiskjøring i Havnegata og Strandveien for all trafikk unntatt godstrafikken. Vi har vist at denne reguleringsformen ikke er mulig i henhold til Statens vegvesens håndbøker. Vi foreslår i stedet å tilrettelegge for at godstrafikken velger Havnegata, i alle fall i retning nordover, mens annen trafikk bruker Strandveien.

Lastebilsjåførene velger i stor grad å ikke bruke Havnegata i dag, i alle fall retning sydover. Dette skyldes at Havnegata har vikeplikt og sjåførene risikerer å måtte stoppe i oppoverbakke, noe som oppleves som utfordrende på vinteren. Det har derfor blitt snakket om man kan se på muligheten for å endre vikepliktsforholdene i krysset, slik at FV866 nord for Havnegata får vikeplikt mens forkjørsveien går i traseen FV866 syd for Havnegata og i Havnegata. Dette kan skiltteknisk gjøres ved hjelp av skilt 206 «Forkjørsvveg» med underskilt 822.5 «Forløp av forkjørsvveg». Statens vegvesen har i dialog med kommunen gitt tilbakemelding om at dette ikke er mulig. Årsaken er at forkjørsvveien må være fylkesvei. Et evt. makebytte av vei mellom kommunen og fylkeskommunen for Strandveien og Havnegata, kan utredes. Kommunen bør ha dialog med fylkeskommunen om hvordan dette kan løses.



Figur 68 Skilt 206 «Forkjørsvveg» med underskilt 822.5 «Forløp av forkjørsvveg»

I henhold til håndbok N300 er imidlertid uklare vikepliktsforhold i kryss sikkerhetsmessig uheldig, og slike typer kryssutforminger bør unngås. Krysset bør justeres/ombygges slik at kryssutformingen i størst mulig grad er tilpasset forkjøringsreguleringen. I henhold til håndboken skal veien med vikeplikt i denne type kryss markeres med fysiske tiltak som for eksempel avbøyning av tilfarten mer vinkelrett inn mot forkjøringsveien, anlegg av trafikkøy i tilfarten, innsnevring av tilfarten og så videre. Samtidig skal det iverksettes forsterket vikepliktskilting og oppmerking med for eksempel forvarsling av vikeplikt, tosidig plassering av vikepliktskilt ved vikelinje og oppmerking av vikesymbol. Det forutsettes at gjennomgående vei (før ombygging) er underordnet med hensyn til status og trafikkmengde. Eksempel på skilting, hentet fra håndbok N300, er vist i **figur 69**.



Figur 69 Eksempel på skilting av forkjøringsvei 90 grader gjennom kryss

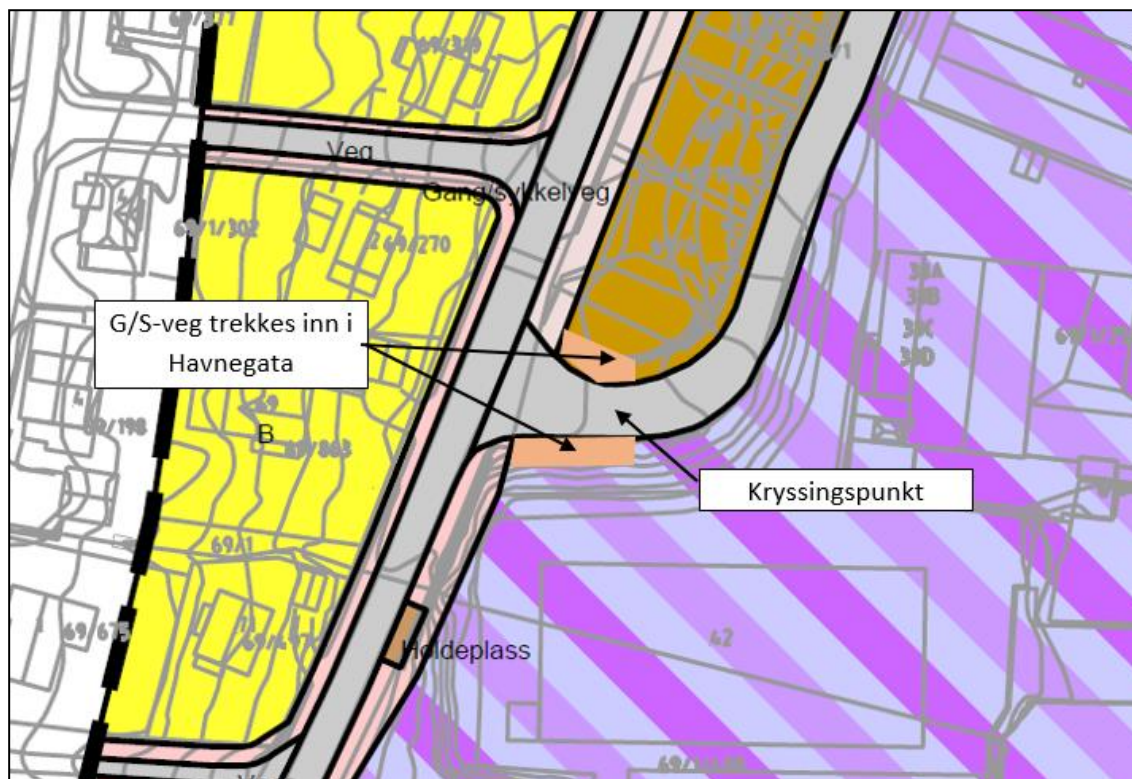
Alt i alt, slik vi leser håndbok N300, er ikke problematikken i krysset FV866 Strandveien - Havnegata noe man kan «skilte seg ut av» uten å supplere med fysiske tiltak. Bortsett fra å la krysset være som det er i dag, er kanskje den enkleste løsningen å skilte innkjøring forbudt i FV866 Strandveien nord for Havnegata, slik at all trafikk mot nord må velge Havnegata. Alternativt kan man bruke skilt 306.5 «Forbudt for lastebil og trekkbil» dersom man kun ønsker å fjerne tungtrafikken fra FV866 Strandveien. Skiltet kan suppleres med skilt 808.301 «gjelder gjennomkjøring», slikt at det fortsatt vil være mulig med varelevering. Ulempen med dette underskiltet er at gjennomkjøring forbudt kan være vanskelig for politiet å håndheve.



Figur 70 – Skilt 306.5 «Forbudt for lastebil og trekkbil»

På denne måten får man i alle fall flyttet all godstrafikk som skal *mot* industriområdet, bort fra Strandveien gjennom sentrum. Utfordringen med dette tiltaket er konflikten mellom gang- og sykkeltrafikk over Havnegata og all biltrafikken som skal svinge til høyre ned Havnegata. Gang-/sykkelveien som er vist i reguleringskartet, bør trekkes noe lenger inn i Havnegata, hvor sjåførere av biler og lastebiler lettere kan få øye på de som bruker kryssingspunktet. Løsningen bidrar også til å dempe syklistenes fart over punktet. Det vil være behov

for konstruksjoner for å realisere denne løsningen, og vi må anta at tiltaket blir relativt kostbart. En grovskisse av tiltaket er vist i **figur 71**.



Figur 71 Grovskisse av justert gang-/sykkelvei

Dersom man ønsker å flytte all godstrafikk til Havnegata, bør denne trolig oppjusteres til forkjørsv vei. I så fall bør krysset bygges om, slik at dagens gjennomgående Strandveien i sentrum, blir en tydelig sidevei. Dette innebærer å rette ut svingen ned mot Havnegata. Tiltaket er grovt skissert i **figur 72**. Svart felt viser ny trasé for forkjørsv vei, blått felt angir ny trasé for vikepliktsregulert vei. Man kan også legge merke til at gang-/sykkelveien er trukket ned på samme måte som i figur 77. Det grønne feltet angir et restareal som kan brukes til trafikkøy mellom sidevei og gang-/sykkelveien på vestsiden.



Figur 72 Grovskisse av justert kryss

Løsningene som er presentert i dette kapitlet, er kun grove ideer. Vi understreker at teknisk gjennomførbarehet av tiltaket ikke er vurdert. Vi mener at dette krysset bør vies mer oppmerksomhet enn det som har vært mulig innenfor rammene av dette prosjektet. Dersom man skal gjøre endringer i krysset, er det nødvendig å prosjektere krysset for å kontrollere stigning, sikt, svingrader og lignende.

Det må gjøres en detaljregulering av løsningen for dette krysset.

7.2 De viktigste trafikktiltakene i planen

Plankartet viser en rekke mulige tiltak knyttet til trafikk, særlig når det gjelder gang-/sykkelnettet. Som omtalt tidligere mener vi at noen av tiltakene er viktigere å få gjennomført enn andre tiltak.

- De to kryssene mellom Havnegata og FV866, Strandveien vurderes som utfordrende. Dette gjelder særlig det søndre av de to kryssene.
- Samtlige gangfelt på FV866, Strandveien ser ut til å ha behov for opprustning for å møte dagens krav til utforming. I og med at fartsgrensen er 50 km/t og 60 km/t vurderer vi det som meget viktig at gangfeltene har korrekt utforming.
- Det bør etableres fortau eller gang-/sykkelvei langs FV866 mellom Malenaveien og Strandveien adkomstvei for å koble beboerne i Kveldsolsveien, Strandveien S og Hilmar Mikalsens vei til eksisterende nettverk av fortau og gang-/sykkelveier. Også i Strandveien S vest for Sandvåghaugan kan det være behov for fortau.
- Det bør etableres fortau eller gang-/sykkelvei langs den delen av Strandveien N der det går tungtrafikk til industriområdet nord for sentrum.

Parkering

Dagens parkeringsløsning langs Strandveien videreføres. Det er langsgående parkeringsplasser i retning sør-nord som er regulert inntil forretningene i et av Skjervøys mest sentrale gater.

Flere nye parkeringsplasser reguleres i sentrumsområdet. I utgangspunktet er dette et noe uvanlig valg siden det i slike sentrumsplaner velges å fjerne eksisterende parkeringsplasser. I Skjervøy er parkeringssituasjon meget uoversiktlig. I mange av gatene og trafikkarealer, særlig langs Havnegata og langs Vågen parkeres det etter behov. Situasjon er meget alvorlig i områder hvor skillet mellom veiareal, fortau og annet trafikkareal, eller et annet formål er visket bort. Som tiltak for å begrense parkering og stramme opp trafikkareal og øke trafikksikkerhet er det nødvendig å regulere areal for parkering.

Areal som reguleres til parkering er knyttet til området langs Havnegata og deler av området langs indre havn, knyttet til småbåthavner.

I løpet av medvirkningsprosesser har det blitt foreslått flere andre tiltak for å regulere parkering i sentrum. Et av forslagene er etablering av et parkeringsanlegg under Seppolaparken. Et slikt tiltak vil gi flere parkeringsplasser i sentrums, samtidig åpne mulighet til å erstatte dagens parkeringsplasser med et annet formål, som f.eks. fortau eller sykkelvei. Parkeringsanlegg under Seppolaparken foreslås ikke i denne planen. Det må eventuelt avklares gjennom egen reguleringsplan.

7.3 Friluftsliv og nærmiljø/uteoppholdsareal

Privat uteoppholdsareal

Denne kommuneplanen har ingen bestemmelser som privat uteoppholdsareal. Det finnes ingen bestemmelser i kommuneplanen eller andre retningslinjer som behandler dette temaet. Størrelse om uteoppholdsareal kan bestemmes gjennom kommuneplanens arealdel eller detaljregulering.

Felles uteoppholdsareal (inkludert lekeplasser)

Kommunen har ansvar for å skape mangfoldige bomiljøer som passer for innbyggere i alle livsfaser. Arealformålet grønnstruktur bevares etter plan- og bygningsloven §12-5 nr. 3. Det er viktig å ivareta grønnstruktur i sentrum. Friområder skal ikke omdisponeres. Uteoppholdsarealer skal være en sosial møteplass for barn og unge, men også være en attraktiv møteplass for voksne og eldre.

Eksisterende grøntområder i planområdet vil ikke bli vesentlig berørt av områdereguleringen. Det er flere friområder/lekeplasser utenfor planområdet, sentrumsnære uteområder med gapahuker, dagsturhytte, bålplasser og lignende som er attraktive for innbyggerne å bruke.

Det er fire områder som defineres som park i planen. De fire områdene er av varierende kvalitet og har ulike utgangspunkter i henhold til landskapsutforming, grøntareal, beplantning og tilgang til vann/sjø. Størrelsen og tilgjengelighet til de fire parkene varierer. Det er 100 meter gåavstand fra boligområder til leke- og oppholdsplasser som er relativt tett opp til planområdet og dermed er kravene til leke- og oppholdsplasser ivaretatt.

Folkehelse

Friluftsliv og folkehelse må ses i sammenheng med tilgang til idrettsarenaer, lekeplasser og uteoppholdsareal og utendørs møteplasser samt grøntområdet, parker og lignende. Friluftsområdene er for det meste utenfor planområdet, men det er korte avstander i sentrum og det er kort vei til friluftsområder. Sandvågen nærfriluftsområde er et tilrettelagt område for alle aldersgrupper.

Å anlegge flere gang- og sykkelsti vil stimulere til bedre folkehelse og være positivt i forhold til forebygging av psykiske og fysiske lidelser. Idag er det tilrettelagt gang- og sykkelsti fra krysset inn til Malenaveien opp Vågadalen og videre langs den gamle Langbakken ned til Skattøra. Etablering av mer sammenhengende gang- og sykkelsti vil fremme trafiksikkerhet og tilrettelegger for bedre folkehelse.

“Molo til molo” prosjektet skal sikre gang- og sykkelvei fra molo til molo. Det vil skape en attraktiv rute for beboere og besøkende, og fremme folkehelse.

Barn og unges oppvekstvilkår

Kommuneplanens samfunnsdel overordnede målsetting er å bidra til å gi alle barn og unge best mulig oppvekstvilkår. Barn og unges oppvekstvilkår skal prioriteres i Skjervøy sentrum for å forebygge sosial ulikhet og skape gode bomiljøer. Barn og ungdom skal sikres gode og trygge oppvekstvilkår, uavhengig av kjønn, etnisitet, religion, funksjonsnedsettelse og seksuell orientering. Alle skal ha likeverdige muligheter. Det skal legges til rette med areal som skaper trivsel for barn og unge. Det er begrensede muligheter til å etablere nye leke- og oppholdsarealer for barn og unge i planområdet ettersom det meste av arealet i planområdet er utbygd.

Lekeplasser

Det er 12 friluftsområder/ uteoppholdsareal i nærheten av planområdet. Det er fire friluftsområder/ uteoppholdsareal innenfor planområdet.

Barn og ungers interesser i henhold til lekeareal blir ivaretatt utenfor planområdet. Barne- og ungdomsskolen, barnehagene og Sandvågen har mulighet til å brukes som lekeareal for store og små. I tillegg er idrettsarenaen utenfor planområdet, men likevel i nærhet til planområdet. Det er etablert ballbinge og skaterampe utenfor planområdet.

Parkområder

De fire parkområdene befinner seg i følgende områder:

- Sandvågen nærfriluftsanlegg
- Hjalmar Mikalsens vei – Industriveien – må opparbeides
- Seppolaparken (område nedenfor rådhuset)
- Kirkeparken (område nedenfor kirken) – må innredes

Sandvågen

Parken i Sandvågen er nytt parkområde som reguleres gjennom denne planen. Områdets beliggenhet er noe utenfor de hovedgatene/veiene i Skjervøy. Parken er tilgjengelig både for kjørende og myke trafikanter. Planen viderefører dagens veinett – Strandveien og Kveldsolveien og oppgraderer veinettet langs disse veiene ved å regulere nye gang-/sykkelveier.

Parken ligger i svakt hellede landskap. Land og vann/sjø forenes i en liten bukt med sandstrand. Deler av terrenget har skog langs Kveldsolvegen. Liten og skjernet bukt vil mest sannsynlig ha noe varmere badetemperatur på sommerstid.

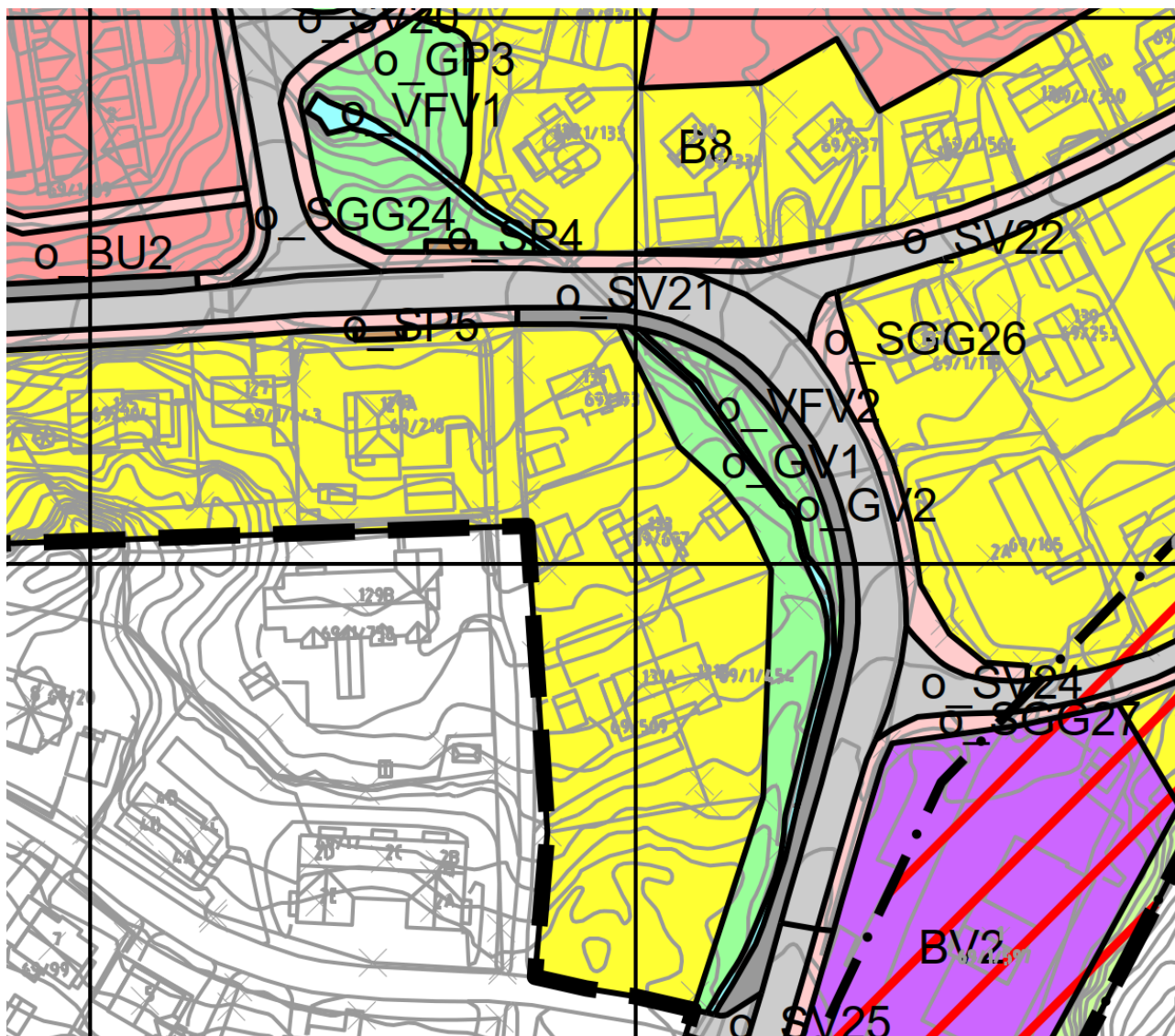
I Sandvågen er det etablert universell utformete benker, dissestativ og sandvolleyballbane og nedenfor er det grill- og bål plass med benker. Området passer for befolkningen i alle aldre. Sandvolleyballbane er spesielt rettet mot ungdommer og vil fremme folkehelsen samtidig som å skape en sosial møteplass.



Figur 73 Parkområdet i Sandvågen.

Parken i Hjalmar Mikalsens vei – Industriveien

Dette området har potensiale til å utvikle seg til en mindre park. Området ligger mellom bolig- og industriområde, samt den videregående skolen. Arealet er totalt sett nærmere et mål. Det er flere nåværende egenskaper som bør videreutvikles for å få et møtested mellom de ulike funksjonene i Skjervøy. Flere trær samt bekk som renner gjennom området er gode utgangspunkter for å løfte kvalitet i parken. Helt sør for parken er det regulert busstopp. Ved fremtidig utvikling av parken bør det tas hensyn til trafikkavvikling i området. Bekken er en ressurs i utviklingen av dette grøntområdet. Det er mulig å se på løsninger for en elvepark i forlengelsen av dette området, langs bekkefareten fra Vågavannet.



Figur 74 Fremtidig parkområde inntil Industriveien og Hjalmar Mikalsens vei.



Figur 75 Fremtidig parkområde inntil Industriveien og Hjalmar Mikalsens vei er grodd igjen.

Seppolaparken

Dette parkområdet er etablert og tatt i bruk. Parken ligger i et hellende terreng og har etablert grønnstruktur med plen, busker, trær og blomsterbed. Parken brukes også som en gangforbindelse mellom rådhuset og Strandveien, hovedsakelig som deler av skolevei til og fra barne- og ungdomsskolen. Det er lekeapparater og en sittebenk i parken. Det er også en benk som er litt mer tilgjengelig. Parken er til en viss grad tilrettelagt for barn og småbarnsfamilier, men er mest sannsynlig vanskelig å ta i bruk av folk med nedsatt funksjonalitet. Det er behov for vedlikehold, benker og tilrettelegging for innbyggere i alle aldre. Grøntarealer skal brukes av alle, men barn og unge bør prioriteres som målgruppe. Å ha tilstrekkelig lekeareal vil sikre gode oppvekstvilkår.



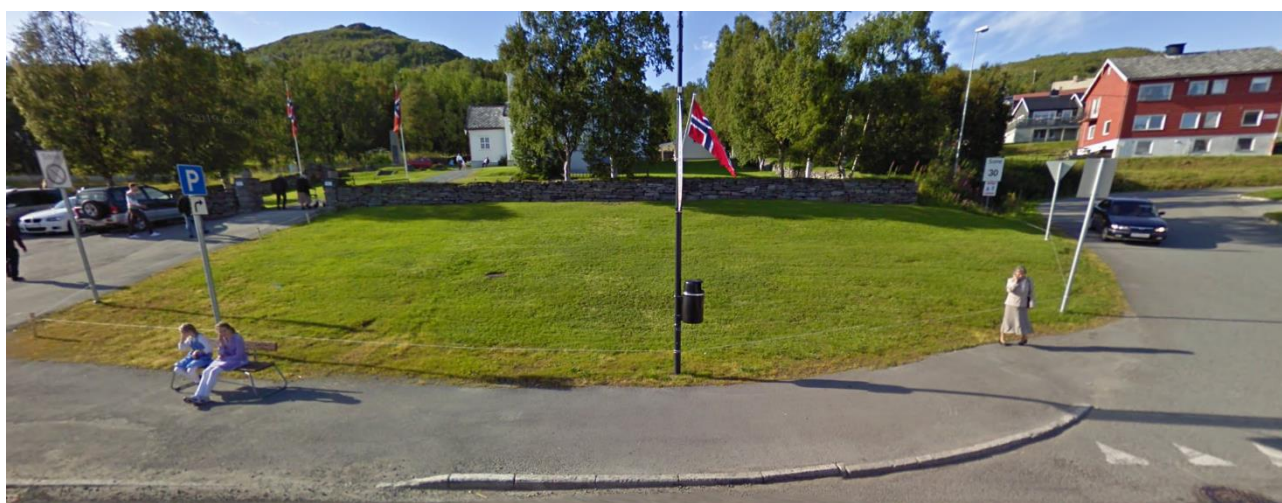
Figur 76 Bilde av Seppolaparken.

Kirkeparken (området nedenfor Skjervøy kirke)

Område nedenfor Skjervøy kirke reguleres til parkområde. Dagens bruk av parken er ganske begrenset. Parken er naturlig forlengelse av kirkegården som ligger utenfor planområdet. Parkarealet er skrånende og dekt med plen. Det er ingen trær eller møbler i parkområdet.

Arealstørrelse er for liten til å etablere mange funksjoner – 0,5 daa. Ved eventuell opprustning av parken bør det fokuseres på hvordan den kan tas mer aktiv i bruk ved enkel møblering, belysning og sti. I dette tilfellet bør det tas hensyn til Skjervøy kirke, samt nærhet til biltrafikk og bilparkering.

Kirkeparken ligger i hensynssone (frisiktsone) for kulturminner. Hensynssonen omtales i egen planbestemmelse.



Figur 77 Kirkeparken.

8 Virkning av planforslaget

8.1 Overordnede planer

Planen er i tråd med overordnede planer i Skjervøy kommune.

8.2 Stedets karakter

Planen endrer ikke karakter og opplevelsen, men bidrar til noen mindre positive endringer. Arealet i planområdet er i stor grad bebygd. Områdeplanen skal bidra til å avklare bruk av resterende areal pga. arealknapphet. Det skal etableres ytterligere gang-/sykkelvei, og parkområde i Sandvågen settes til friluftsområde. Mindre tiltak som park i nærheten av videregående skole og et nett av gang-/sykkelveier vil skape positivt inntrykk av tettstedet. En del av gang-/sykkelveinettet er også regulering av «molo-til-molo» prosjektet. Realisering av et slikt prosjekt vil øke kvalitet og trivsel i Skjervøy, noe som også var innspill i løpet av planprosessen.

8.3 Eksisterende eiendomsforhold

Planen gjør ingen arealinngrep på eksisterende eiendommer. Planens hovedintensjon er regulering av formål. I enkelte områder foreslås det etablering av offentlig vei eller gang-/sykkelvei over privat eiendom. Dette bør løses ved egne avtaler for realisering av de aktuelle formål.

8.4 Sosial infrastruktur

Planen viderefører dagens sosialinfrastruktur. Videregående skole reguleres i dagens form. To områder for offentlig eller privat tjenesteyting (BOP). Det ene BOP-området er Kiilgården som videreføres med dagens størrelse. Kommunen bruker Kiilgården og andre kommunale bygninger til kulturvirksomhet. Det andre BOP-område er helseinstitusjon på Sandvåghaugen. Planen tillater at helseinstitusjon kan utvides dersom det blir behov for det.

8.5 Universell utforming

Planen endrer ikke på dagens landskapsstruktur. Det viktigste tiltaket som reguleres i planen er forbedring av eksisterende, og etablering av nye, gang-/sykkelveier og fortau i sentrum for å øke tilgjengelighet for befolkningen og besøkende. Det stilles også krav om at alle parkområdene i planen er tilgjengelige og opparbeides med møblering tilpasset alle aldersgrupper. Tilstrekkelig med benker langs gang- og sykkelstier og håndløpere der det er behov gjør det mulig også for bevegelseshemmede og eldre å bevege seg trygt i sentrum. Å sikre bærekraftige sosiale kvaliteter for en eldre befolkning er viktig for å bedre folkehelse, bedre livskvalitet og forebygge ensomhet.

8.6 Kulturminner og kulturmiljø

Det er to nye hensynssoner for kulturminner som reguleres i planen. Den ene sonen ligger i tilknytting til Skjervøy kirke som ikke er en del av planområdet, men på grunn av kirkens kulturhistoriske betydning velger

planen å hensynta akse mellom kirken og indre havn – Vågen. Område H140_1 er regulert til hensynssone frisikt.

Den andre hensynssonen er området som reguleres som park i Sandvågen. Det antas at området inneholder arkeologiske kulturminner. Hensynssonen er viktig for å påpeke eventuell kulturhistorisk viktighet ved fremtidig bruk av området. Hensynssonen hindrer ikke bruk av området som park- og friluftsområde. Området H570_1 er regulert til hensynssone bevaring kulturmiljø. Det er ikke utført registrering av kulturminner i området, men ved fremtidig bruk er det viktig at det tas hensyn til eventuelle kulturminner i området.

Kiilgården får egen status som bygg som skal bevares. Kommunen har i mange år bevisst arbeidet med renovering av gården. Grunnet de gode historiske og estetiske kvaliteter får bygningen status som kulturminne av lokal betydning.

Det er tre kulturminner tilknytta planområdet. Til hvert kulturminne er det en hensynssone rundt selve kulturminne er som en ekstra beskyttelse rundt det automatisk fredete kulturminnet. Også hensynssonen er båndlagt etter kulturminneloven. Og det er ikke tillatt med noen form for inngrep innenfor hensynssonen.

8.7 Barn og unges interesser

Innenfor planområdet gjøres det endringer for å øke sikkerhet til barn og unge i trafikkbildet. Dagens veinett videreføres i planen, men setter klare grenser mellom vei og andre formål. Det reguleres et nettverk av gang-/sykkelvei og fortau som vil bidra at barn og unge vil ferdes trygd gjennom Skjervøy sentrum fra boligfeltene i nord, og fra Fiskenes, gjennom sentrum til park i Sandvågen og videre sørover mot Vågavannet.

Barn og unge vil ha stor glede av å bruk nye gang-/sykkelveier langs kaiområdene og vil kunne bevege seg trygt helt til moloene på Skjervøy.

Planen foreslår fire parkområder. To av områdene finnes fra før av – Kirkeparken og Seppolaparken. I tillegg reguleres to nye parker. En av parkene er i nærheten av den videregående skolen, mens den andre er et stort parkområde i Sandvågen. Det stilles krav om alle parker skal opparbeides med møblering tilpasset alle aldersgrupper. Seppolaparken er opparbeidet med lekeutstyr for de minste barna.

8.8 Friluftsliv og rekreasjon

Planen tilrettelegger for bruk av fire parker til friluft og rekreasjon. Opprinnelig var det to grønne områder i planområdet og med denne planen får de stadfestet sin status og formål. I tillegg reguleres to nye områder til park i planområdet, med hver sine kvaliteter. Området ved den videregående skolen rustes opp til å være et møtested for fastboende i området, men også for skoleelever på videregående skole. Det andre området – Sandvågen – får en mer tydelig fremtidig bruk enn i dag som tilsier at den kan bli et populært utfartssted for befolkningen på Skjervøy og besøkende.

Alle parkene er lett tilgjengelig med regulering av nye gang-/sykkelvei, samt nærhet til parkeringsplasser.

8.9 Teknisk infrastruktur

Planen regulerer ikke infrastruktur under bakkenivå som f.eks. hovedanlegg for vann, avløp og overvann, samt fjernvarme.

Tre områder som allerede har tatt eller er regulert til øvrige kommunaltekniske anlegg videreføres i planen. De tre områdene ligger helt nord i planområdet – Fiskenes. To av de områdene er i fareområde for rasfare.

I område BKT1 har kommunen et avfallsmottak for bio-/hageavfall. I området lages også krabbeteiner. Videreføring av formålet gir kommunen mulighet til å definere videre bruk av arealet innenfor formål kommunaltekniske anlegg.

I område BKT2 er det et renseanlegg som videreføres i planen. Også formål BKT3 videreføres i denne planen, selv om den ikke er tatt i bruk. Området er i tidligere reguleringsplaner blitt regulert til samme type formål.

Energi- og høyspentanlegg ved Vågavannet reguleres innenfor hensynssone for høyspenningsanlegg. Det fører til restriksjoner for blant annet utbygning i hensynssonen. Faresonen er 20 meter fra høyspentledningsnett og energianlegget.

Planen regulerer veiinfrastruktur. Veinettet føres i hovedsak videre, med noen mindre endringer – i krysset Havnegata – Strandveien, samt oppstramming av veien på mindre strekninger. Største endringer som vil øke trafikksikkerheten er klare grenser mellom vei og gang-/sykkelvei og fortau, samt regulering av flere nye gang-/sykkelveier. Det mest omfattende infrastrukturprosjektet er «molo-til-molo»-prosjektet som binder sammen moloene i Skjervøy. Realisering av prosjektet vil gjøre det mulig for myke trafikanter å bevege seg trygt gjennom hele Skjervøy sentrum.

Infrastruktur knyttet til kai og havn strammes betydelig opp. Dagens kaistruktur er delt opp. Planen regulerer store kaiområder som vil ha kontinuitet og sammenheng. Det vil gjøre det mulig for større båter å legge til kai, noe som øker kapasiteten til kaiområdet. Flere nye områder er utfyllingsområder. Det gjelder områder som er satt av til industri/lager, sentrumsformål og havneterminal. Dagens småbåthavner i området Vågen og Sandvågen videreføres.

Planen stiller krav om at alle utfyllingsområder er på kote +3,10 meter. Det vil føre til at flere kaier må bygges høyere enn det er dagens situasjon. Deler av kaiområder i Skjervøy er under denne høyden: kote +2,6 m Lerøy-kaia, +2,4 m Seppolaberget og +2.3 m ved Industriveien.

8.10 Trafikk

Det reguleres store endringer i forhold til gang-/sykkelveinett i Skjervøy. Dagens situasjon er direkte farlig flere steder. Nedslitt gatestruktur, samt udefinerte samferdselsarealer i tillegg til lite eller ingen tilrettelegging for kryssing av gater og bruk av kollektiv transport er hovedmangler som denne planen har fokusert på. Det har også vært fokus på trafikksituasjon på Skjervøy.

Tungtransport er en utfordring for trafikk og miljø i sentrumsområdet. Selve trafikkreguleringen er vanskelig å gjøre noe med ved hjelp av denne planen. Derfor er det satt fokus på å få ned antall ventende trailere i sentrum ved å etablere parkerings-/ oppstillingsplass med gode fasiliteter for slike kjøretøy noen kilometer unna sentrum. I tilknytning til parkerings-/ oppstillingsplass til lastebiler. Det tillattes å opprette formål knyttet til servicebedrifter for matservering og salg av drivstoff, samt dusj og toalett. Parkerings-/ oppstillingsplassen skal ha belysning og tilgang til 220V strømforsyning. Etablering av parkerings-/ oppstillingsplass utenfor sentrumsområdet til ikke å minske antall kjøretøy som frekventer i sentrum, men det vi gi stort utslag for antall trailere som står parkert rundt i sentrumsområdet mens de venter på last. Etter at parkerings-/ oppstillingsplass vil dette problemet var borte fra sentrumsområdet. Det vil øke kvalitet i sentrum ved at støv og luftforurensing pga. lastebiler som står på tomgang mens de venter på last.

Eventuell endring av kjøremønster må sees gjennom egen avtale mellom Skjervøy kommune og fylkeskommunen siden de er veieiere av sentrumsgater/veier. For å lykkes skal det lages en skiltplan, samt flere endringer i veiinfrastruktur.

8.11 Risiko og sårbarhetsaspektet

Forurensing i snø

Brøytesnøen fra snødeponiene i Skjervøy sentrum er sterkt forurenset av ulike metaller, ulike PAH-forbindelser og suspendert stoff. Det kan antas at en stor del av denne ende opp i vannmassene og på havbunnen da snødeponiene tømmes og dumpes i indre havn.

Sweco anbefaler etablering av et landbasert snødeponi, der all brøytesnø lagres opp gjennom vinteren. Snømasser bør dreneres til sjø utenfor moloen på Skjervøy. De stoffene som er bundet til partikler vil bli liggende igjen på land sammen med alt av partikulært materiale. Dette kan samles opp og leveres til godkjent mottak for deponering. Skjervøy kommunen velger enn annen løsning som er veldig lik de andre kommuner i Nord-Norge.

Skjervøy kommune velger å ikke etablere en landbasert snødeponi. Kommunen velger en annen løsning som baserer seg på å kjøre bort snø fra lagringsplassene og alternativet er da å tippe snøen i sjøen.

Administrasjon i kommunen mener at snøen fra boligområdene i Skjervøy ikke er forurenset. Sweco har ikke foretatt noen målinger av forurensing i snø i boligområdene utenfor planområdet.

Den snøen som ryddes i sentrum daglig skyves i stor grad direkte på sjøen. Depotene i sentrum tømmes ved behov.

Sammenlignet med andre plasser, større byer osv. anser ikke Skjervøy kommune at forurensing i depot er problematisk i Skjervøy.

På bakgrunn av sin egen oppfatning av situasjon gjør kommunen følgende:

1. Etablerer følgende retningslinjer for dumping av snø i sjø:
 - Nyfalt snø kan dumpes direkte i sjø uten mellomlagring.
 - Etablerer dumpingsplass for snø utenfor Skjervøy havn. Snø fra deponier skal dumpes på anvist område.
 - Dersom det skulle oppstå situasjoner som tilsier at snøen som skal dumpes er forurenset vil kommunen som forsøplingsmyndighet etter forurensingsloven vurdere tiltak.
 - Det er ikke tillatt å dumpe snø i sjøen fra anleggsområder eller andre områder som kan inneholde byggeavfall eller annet grovavfall.
 - Det er ikke tillatt å dumpe store isklumper i havneområdet på Skjervøy og andre plasser der det kan komme til hinder for skipstrafikk.
 - Det er ikke tillatt å dumpe forurenset snø og annen forurensing i havnebassenget.
 - De som bruker snødumpeplasser må tilse at den etterlates ryddig og klar for videre bruk.
2. Kommunen sender informasjonsskriv om dette til alle berørte parter og informerer om dette på kommunens hjemmeside.

Kommunen mener dette bidrar til forbedret vannkvalitet i Skjervøy havn.

Forurensing i grunn

Det stilles krav til grunnarbeid. All graving skal skje så langt det er mulig foregå tørt, slik at det ikke oppstår fare for spredning av evt. forurensning. Gravingen skal utføres lagvis slik at forurensete masser ikke blandes med rene masser.

Dersom det i forbindelse med gravearbeidet påtreffes masser som er tydelig forurenset (f.eks. misfargede masser eller masser med oljelukt), skal arbeidet stanses inntil miljøgeolog har vurdert situasjonen.

Støy og luftkvalitet

Det er lite ny aktivitet som skal etableres innenfor planområdet, men det åpnes opp for muligheter for utvikling av eksisterende virksomheter og lignende. Innenfor planområdet er det aller meste av arealet bebygd og planområdet anses som vel etablert. Planområdet består av sjøretta industri, forretninger og boliger. Dette har utvikla seg over lang tid og Skjervøy har en særegenhet der sjøretta industri ligger tett på boligområdene. Skjervøy er fiskerihavn og definert som maritimt senter i Troms.

Skjervøy opplever vekst i arbeidsplassutviklingen og dermed også økt behov for tilgang på boliger.

Dette søker kommunen å imøtekomme med å tilrettelegge for flere boliger innenfor og utenfor planområdet. Det er lite tilgjengelig areal til boligutvikling i planområdet, det er derfor naturlig å finne en løsning ved å etablere en ekstra etasje til boliger på eksisterende forretningsbygg. Det er også naturlig å se på hvordan bruksarealene i eksisterende forretningsbygg kan benyttes på en bedre måte enn i dag.

Forretningsvirksomhetene endres over tid, og endringer i varehandel og tjenesteyting bidrar til at forretningslokaler står tomme. Kommunen ønsker at deler av forretningslokalene vendt ned mot sjøen kan benyttes til boenheter. Det er bl.a. flere av den eldre befolkningen som ønsker å bosette seg så nært sentrumsfunksjonene som mulig. At det tilrettelegges boenheter som tar hensyn til dette er positivt og i tråd med kommunens samfunnsplan om varierte botilbud tilpasset ulike livsfaser og livssituasjoner.

Kommunen har fokus på å tilrettelegge areal for de bedriftene som allerede eksisterer innenfor planområdet, slik at disse har muligheter for videre utvikling, samtidig gjør kommunen flere overordna grep for å bedre situasjonen med arealknapphet i Skjervøy sentrum:

1. Nye virksomheter ønskes lokalisert utenfor Skjervøy sentrum.
2. Legger til rette for tyngrer industri utenfor Skjervøy havn.
3. I arealplanen er det satt av områder til forretning/ lettere industri utenfor planområdet.
4. Det legges til rette for traileroppstillingsplass utenfor sentrum.
5. Boligområder utenfor sentrumsområdet utvides.
6. Det planlegges for flere boliger i høyden på eksisterende boliger i planområdet (fortetting).

I forbindelse med planutredningen er ikke utført noen beregninger av støy og luftkvalitet. For å sikre fremtidige prosjekter stiller planen krav om utredning av støynivå. Kommunen har gjennom prosessen med planarbeidet jobbet med støyproblematikken og gjort vurderinger utfra en helhetlig tenking. Ei støymåling tilknytta arbeidet med områdeplanen vil gi et forholdsvis usikkert resultat da aktiviteten i havna vil endre seg gjennom en tidsperiode og det vil være ulik grad av impulsstøy. Støykilder kan være annerledes om bare 1-2 år, teknologiutviklingen vil også bidra til redusert støy på sikt.

Når det gjelder støy tilknytta boliger er det i planbestemmelsene stilt krav til utforming av boliger for å håndtere støypåvirkningen. Målet er å sikre god bokvalitet. Støybildet kan redusere bokvaliteter og er dermed sentralt å sikre for å forbedre livskvaliteten til innbyggerne. Arealene avsatt til sentrumsformål ligger mellom den trafikkerte hovedgaten og havnearealene, og boliger vil derfor få støy fra to sider. Støybildet vil derfor være krevende å håndtere for å sikre gode bokvaliteter.

Intensjonen er at Skjervøy kommune som plan- og byggesaksmyndighet klart angir hvilke støynivåer som aksepteres fra havnearealene av hensyn til bakenforliggende boliger. Likeledes må kommunen fastsette vilkår for boligbygging for arealer som grenser opp til havnearealene, for eksempel med krav om stille side, innglassing av balkonger mv.

Kommunen vil i planbestemmelsene fastsette øvre grenser på støy fra ny virksomhet i industri/lager (I/L)-område 1-4 og deler av området regulert til sentrumsformål (BS) med utgangspunkt i nasjonal støyveileder T-1442/2021 (tabell 2) se tabell 7. Tiltakshaver vet da hvilke øvre grenser for støy ny virksomhet må være innenfor. Dette gir tydelig og forutsigbare vilkår for ny etablering.

Tabell 7 Tabellen viser støysoner og støykilder ihht. Nasjonal støyveileder T-1442 (2021), tabell 2.

| Støykilde | Støynivå utenfor vinduer i rom med støyfølsomt bruksformål og på stille del av uteoppholdsareal | Støynivå utenfor soverom, natt kl. 23 - 07 | Støynivå utenfor vinduer i rom med støyfølsomt bruksformål og på stille del av uteoppholdsareal dag og kveld, kl. 07 - 23 | Støynivå utenfor vinduer i rom med støyfølsomt bruksformål og på stille del av uteoppholdsareal lørdager | Støynivå utenfor vinduer i rom med støyfølsomt bruksformål og på stille del av uteoppholdsareal søn-/helligdag |
|------------------------------------|--|---|---|--|--|
| Veg | $L_{den} \leq 55$ dB | $L_{5AF} \leq 70$ dB | | | |
| Bane | $L_{den} \leq 58$ dB | $L_{5AF} \leq 75$ dB | | | |
| Luftfart | $L_{den} \leq 52$ dB | $L_{5AS} \leq 80$ dB | | | |
| Industri med helkontinuerlig drift | Uten impulslyd: $L_{den} \leq 55$ dB Med impulslyd: $L_{den} \leq 50$ dB | $L_{night} \leq 45$ dB $L_{AFmax} \leq 60$ dB | | | |
| Øvrig industri, | Uten impulslyd: $L_{den} \leq 55$ dB og Levening ≤ 50 dB Med impulslyd: $L_{den} 50$ dB og Levening ≤ 45 dB | $L_{night} \leq 45$ dB $L_{AFmax} \leq 60$ dB | | Uten impulslyd: $L_{den} \leq 50$ dB Med impulslyd: $L_{den} \leq 45$ dB | Uten impulslyd: $L_{den} \leq 45$ dB Med impulslyd: $L_{den} \leq 40$ dB |
| Havner og terminaler | Uten impulslyd: $L_{den} \leq 55$ dB Med impulslyd: $L_{den} \leq 50$ dB | $L_{night} \leq 45$ dB, $L_{AFmax} \leq 60$ dB | | | |
| Motorsport | $L_{den} \leq 45$ dB | Aktivitet bør ikke foregå | $L_{5AF} \leq 60$ dB | | |
| Skytebaner | $L_{den} \leq 35$ dB | Aktivitet bør ikke foregå. | $L_{AFmax} \leq 65$ dB | | |
| Vindturbiner | $L_{den} \leq 45$ dB | | | | |
| Nærmiljøanlegg | $L_{AFmax} \leq 60$ dB | | | | |

Eksisterende industri har et varierende støynivå. Ved nyetablering av ny industri skal støynivået overholdes og sentrum skal ikke ha støyende virksomhet. Samlokalisering av industri, veg osv. skaper fordeler for kommunen. Å plassere ny industri utenfor sentrum vil skape mindre støy i sentrum, mindre slitasje på asfalt og skape bedre bomiljø på tettstedet. I havna er industri prioritert, men det skal ikke etableres bedrifter med støyende virksomhet. Det jobbes med et forprosjekt som skal se på ulike løsninger for landstrømsanlegg i havna. Dette vil bidra til å redusere støy fra båter som ligger til kai.

Støy- og luftkvalitet blir forbedret av grøntområde. Etablering av støyreduserende vegetasjonstiltak er vurdert, og lagt til rette for i indre havn mellom industriområde og Hjalmar Mikalsens vei.

Planen har egen planbestemmelse for å sikre luftkvalitet. Bestemmelsen krever at alle eksisterende og nye tiltak skal gjennomføre tiltak i henhold til Forurensingsforskriften § 26-6 Lukt. Luktproblematikk i planområdet bør utbedres, særlig pga. at industri og boliger ligger så tett inntil hverandre i sentrumsområdet.

Grunnforhold

De eksisterende områder for ras og skred er inkorporert i plankartet - Hensynssone for ras- og skredfare (H310). Det er ikke gjennomført videre grunnundersøkelse av sonene. Planen stiller krav om alle i områdene må dokumenteres. Det gjennomføres en overordna geoteknisk vurdering av området for å friskmelde mest mulig av området innenfor marin grense. Dette gjøres med utgangspunkt i rapporter fra tidligere grunnundersøkelser i området.

9 Oppsummering av risiko- og sårbarhetsvurdering

Det er registrert 12 uønskede hendelser. Det er 5 hendelser som har naturpåkjenning og 7 som er forårsaket av menneskelig aktivitet.

Noen av de potensielle hendelsene kan minimeres gjennom risikoreducerende tiltak. Noen av de risikoreducerende tiltak utsettes til detaljregulering eller byggesak. Planen stiller krav om faglig utredning av skredd og flom ved etablering av nye tiltak i hensynsoner.

Noen av de uønskede hendelsene behandles ikke i planen. Naturlig hendelse som åpent vann kan ikke følges opp i planen. I prinsippet vil det bety et forbudt mot å bevege seg inntil vannspeil og bruk av båt.

Planen har en rekke tiltak for å sikre myke trafikanter. Både plankart og bestemmelser reduserer fare for uønskede hendelser i trafikk.

Flere av de menneskeskapte hendelsene behandles ikke i planen siden de reguleres gjennom nasjonale forskrifter og lover: sabotasje/terrormål, Utslipp av farlig last/ oljesøl, brann og eksplosjon, kjemikalieutslipp.

Bestemmelsene i planen stiller krav om oppreisning av eventuell forurenset land/sjø. Planen regulerer sikkerhetssone for område rundt høyspentmaster.

I sum viser risiko- og sårbarhetsanalysen at planområdet er egnet for foreslått utbygging. Noen av forholdene er av slik karakter at de må avdekkes i forbindelse med detaljregulering eller byggesak. Ingen av de forhold som er avdekket i analysen er av slik karakter at de medfører så stor risiko at de skulle tilsi at tiltaket ikke bør gjennomføres.

10 Oppsummering av konsekvensutredning

I henhold til planprogrammet er det følgende tema som skal utredes:

- Forurensning
- Trafikk og transport

Det er laget tre fagrapporter knyttet til konsekvensutredningstema forurensning:

- Luktproblematikk Skjervøy Avløpsrensaneanlegg
- Konsekvensutredning forurensning og vannmiljø
- Vurdering av forurensning i snø

Strandveien og Havnegata er de mest trafikkerte veiene i Skjervøy. Persontrafikk, tungtransport og det meste av annen trafikk benytter seg av disse to veiene. Trafikken medfører utfordringer knyttet til trafikkstøy. Støy er også en utfordring knyttet til industrien og havna. Dette er særlig ei utfordring i ytre havn ved prosessanlegget til Lerøy.

Hvordan bil- og tungtrafikk i lag med skipstrafikk påvirker omgivelser på Skjervøy med hensyn til støy er likevel uklart. Støy oppfattes subjektivt. Og det er heller ikke gjort noen beregninger av støy utover punktvis målinger. Særlig er det områdene som er satt av til industri og lager tilknyttede områder avsatt til sentrumsformål som vil være krevende i forhold til håndtering av støy.

I forbindelse med planutredningen er ikke utført noen beregninger av støy og luftkvalitet. For å sikre fremtidige prosjekter stiller planen krav om utredning av støynivå. Kommunen har gjennom prosessen med planarbeidet jobbet med støyproblematikken og gjort vurderinger utfra en helhetlig tenking. Ei støymåling tilknyttet arbeidet med områdeplanen vil gi et forholdsvis usikkert resultat da aktiviteten i havna vil endre seg gjennom en tidsperiode og det vil være ulik grad av impulsstøy. Støykilder kan være annerledes om bare 1-2 år, teknologiutviklingen vil også bidra til redusert støy på sikt.

Når det gjelder støy tilknyttede boliger er det i planbestemmelsene stilt krav til utforming av boliger for å håndtere støypåvirkningen. Målet er å sikre gode bokvaliteter. Støybildet kan redusere bokvaliteter og er dermed sentralt å sikre for å forbedre livskvaliteten til innbyggerne. Arealene avsatt til sentrumsformål ligger mellom den trafikkerte hovedgaten og havnearealene, og boliger vil derfor få støy fra to sider. Støybildet vil derfor være krevende å håndtere for å sikre gode bokvaliteter.

Intensjonen er at Skjervøy kommune som plan- og byggesaksmyndighet klart angir hvilke støynivåer som aksepteres fra havnearealene av hensyn til bakenforliggende boliger. Likeledes må kommunen fastsette vilkår for boligbygging for arealer som grenser opp til havnearealene, for eksempel med krav om stille side, innglassing av balkonger mv.

Kommunen vil i planbestemmelsene fastsette øvre grenser på støy fra ny virksomhet i industri/lager (I/L)-område 1-4 og deler av området regulert til sentrumsformål (BS) med utgangspunkt i nasjonal støyveileder T-1442 (tabell 1) se tabell 7. Tiltakshaver vet da hvilke øvre grense for støy ny virksomhet må være innenfor. Dette gir tydelig og forutsigbare vilkår for ny etablering.

Eksisterende industri har et varierende støynivå. Ved nyetablering av ny industri skal støynivået overholdes og sentrum skal ikke ha støyende virksomhet. Samlokalisering av industri, veg osv. skaper fordeler for kommunen. Å plassere ny industri utenfor sentrum vil skape mindre støy i sentrum, mindre slitasje på asfalt og skape bedre bomiljø på tettstedet. I havna er industri prioritert, men det skal ikke etableres bedrifter med støyende virksomhet. Det jobbes med et forprosjekt som skal se på ulike løsninger for landstrømsanlegg i havna. Dette vil bidra til å redusere støy fra båter som ligger til kai.

10.1 Luktproblematikk Skjervøy Avløpsrenseseanlegg

I utgangspunktet vurderes det å ikke være et prekært behov for å oppgradere ventilasjonen og/eller luftrenseseanlegget på avløpsrenseseanlegget. Det er etablert gode prosedyrer for drift av avløpsrenseseanlegget og det virker ikke å være noen luktproblematikk under normaldrift.

Hvis det etableres gode prosedyrer for å håndtere luktproblematikk under driftsstans og vedlikehold av anlegget burde det være lite sannsynlig at det oppstår fremtredende lukt.

Oppgradering av kum med åpen løsning (UK1) vurderes å være det tiltaket som kan ha størst effekt på luktproblematikken. Montering av isolert tett lokk på UK1 er et tiltak som bør gjøres umiddelbart.

Hvis Skjervøy kommune ønsker å oppgradere luftrenseseanlegget anbefales å anskaffe et kombinert luftrenseseanlegg med UV-stråling og aktivt kull. Det er en løsning som kan monteres inn i eksisterende ventilasjonsrom, Løsningen er rimelig både i anskaffelse og drift og gir god effekt.

10.2 Konsekvensutredning forurensning og vannmiljø

Dersom ny sentrumsplan ikke vedtas, vil de eksisterende reguleringsplanene gjelde. Med det forventes situasjonen for forurensning og vannmiljø være omtrent som i dag fremover, uten en helhetlig vurdering av hva slags virksomhet som bør/kan være hvor.

Ved en konsekvensvurdering, er det viktig å fokusere på påvirkningene som følger av tiltaket, her etablering av en områdeplan for Skjervøy sentrum.

Konsekvenser for forurensning og vannmiljø henger tett sammen, men det er allikevel forsøkt å skille på konsekvensene for de to temaene i påfølgende avsnitt.

For sentrumsplan Skjervøy foreslås følgende avbøtende tiltak for å redusere eventuelle konsekvenser for forurensning og vannmiljø:

- Det etableres en tippeplass for snø utenfor molo.
Det meste av snøen som må kjøres bort fra depot er fra boligområdene i Skjervøy. Denne snøen anser Skjervøy kommune som ikke forurenset. Sweco har ikke foretatt noen målinger av forurensning i snø i boligområdene utenfor planområdet. Den snøen som ryddes i sentrum daglig skyves i stor grad direkte på sjøen. Depotene i sentrum tømmes ved behov. Sammenlignet med andre plasser, større byer osv. anser ikke Skjervøy kommune at forurensning i depot er problematisk i Skjervøy.
- Det etableres egne retningslinjer for dumping av snø i sjø.
- Før utfylling og graving i havneområdet og ved Sjøpelhaugen; miljøtekniske grunnundersøkelser og eventuelt utarbeidelse av tiltaksplaner
- Vurdere å sette krav til lokal overvannshåndtering

For sentrumsplan Skjervøy foreslås følgende oppfølgende undersøkelser:

- Kartlegging av ikke-kartlagte bekker og vassdrag innenfor planområdet

10.3 Vurdering av forurensning i snø

Ut fra resultatene så kan det konkluderes med at brøytesnøen fra snødeponiene innenfor planområdet er sterkt forurenset av ulike metaller, ulike PAH-forbindelser og suspendert stoff. Det kan antas at en stor del av

denne forurensingen vil ende opp i vannmassene i havnebassenget. De stoffene som er bundet til partikler vil også ende opp i vannmassene og på havbunnen når snødeponiene tømmes og dumpes i indre havn.

I planen etableres det en tippeplass for snø utenfor molo. Sjøområdet her har sannsynligvis større strømhastighet og en annet strømbilde sammenlignet med indre havn, og forurensingen vil gjennomgå en større fortykning og spredning.

Tiltaket vil være et bidrag til å forbedre forurensingssituasjonen i indre havn.

10.4 Trafikale vurderinger

Løsninger som er viser en rekke mulige tiltak knyttet til trafikk, særlig når det gjelder G/S-nettet. Som omtalt tidligere mener vi at noen av tiltakene er viktigere å få gjennomført enn andre tiltak.

- De to kryssene mellom Havnegata og fv. 866 Strandveien vurderes som utfordrende. Dette gjelder særlig det søndre av de to kryssene.
- Flere av gangfeltene på i Havnegata og deler av Strandveien ser ut til å ha behov for opprustning for å møte dagens krav til utforming. I og med at fartsgrensen på FV866 er 50 km/t og 60 km/t vurderer vi det som meget viktig at gangfeltene har korrekt utforming.
- Det bør etableres fortau eller G/S-vei langs FV866 mellom Malenaveien og Strandveien adkomstvei for å koble beboerne i Kveldsolsveien, Strandveien S og Hilmar Mikalsens vei til eksisterende nettverk av fortau og G/S-veier. Også i Strandveien S vest for Sandvågshaugan kan det være behov for fortau.

Det bør etableres fortau eller G/S-vei langs den delen av Strandveien N der det går tungtrafikk til industriområdet nord for sentrum.

11 Kilder

Litteratur

- Fylkesmannen i Nordland 2018. Dumping og deponering av snø – hva er lov.
- NIVA 2013. Dumping av trafikkforurenset snø fra Drammen sentrum ved Holmennokken. Konsekvenser for vann- og sedimentkvalitet i Drammenselva og Drammensfjorden. Rapport L.Nr. 6481-2013
- NIVA 2016. Et litteraturstudium over forurenset snø fra bynære områder: stoffer, kilder, effekter og håndtering. Rapport L.Nr 6968-2016
- Vannnett.no Vannforekomst ID 0403040300-C
- Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming
- Kulturminneloven
- Lov om klimamål (Klimaloven)
- Retningslinjer for INON-områder
- Den europeiske landskapskonvensjonen
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene
- Fylkesplan for Troms 2014-2025
- Regional Transportplan for Troms 2014-2023
- Kyststrategi 2021. Kommunal- og moderniseringsdepartementet
- Forskrift om farlig last på norske skip
- Akvaplan-niva, 2017. Tiltaksorientert overvåking av marine vannforekomster i Troms, 2016. Akvaplan-niva AS Rapport: 8221.01
- FMTF, 2019. Varsel om oppstart av områderegulering for Skjervøy sentrum og offentlig ettersyn av planprogram - Fylkesmannens innspill. Referanse: 2019/3304. Dateret: 03.04.2019.
- Statens vegvesen, 2016a. Vannforekomsters sårbarhet for avrenningsvann fra vei under anleggs- og driftsfasen. SVV-rapport 597-2016.
- Statens vegvesen, 2016b. Vannforekomsters sårbarhet for avrenningsvann fra vei under anleggs- og driftsfasen: Sårbarhetsmatrise NMFL og VF. Vedlegg til SVV-rapport 597-2016.
- Sweco, 2019. Vurdering av forurensing i snø, Skjervøy sentrum. Rapport. Prosjekt 10209686. 16 s.
- Forskrift om tiltak for å forebygge og begrense konsekvensene av storulykker i virksomheter der farlige kjemikalier forekommer (storulykkedeforskriften)

Kart og databaser

- Norgeskart.no
- Miljostatus.no/kart
- Kilden.nibio.no
- Kommunekart.com
- Vegvesen.no (vegkart)
- Kart.fiskeridir.no/fiskeri
- Planinnsyn
- <https://www.nve.no/karttjenester/>
- <http://geo.ngu.no/kart/minkommune/?kommunenr=1103>

Veiledere

- SFT 1997. Veileder TA 1468/1997 Klassifisering av miljøkvalitet i ferskvann.
- SFT 2009. Veileder TA 2553/2009 Helsebaserte tilstandsklasser for forurenset grunn.
- Miljødirektoratet 2016. Veileder M-608 Grenseverdier for klassifisering av vann, sediment og biota.
- Statens vegvesens veileder:
 - V120 Premisser for geometrisk utforming av veger
 - V121 Geometrisk utforming av vegog gatekryss
 - V122 Sykkelhåndboka
 - V123 Kollektivhåndboka
 - V124 Teknisk planlegging av veg- og tunnelbelysning
 - V126 Byen og varetransporten
 - V127 Kryssingssteder for gående
 - V128 Fartsdempende tiltak
 - V129 Universell utforming av veger og gater
- Barn og unge og planlegging etter plan- og bygningsloven – temaveileder
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
- Nasjonal støyveileder T-1442

Rapporter som er utarbeidet i forbindelse med planforslaget:

- Luktproblematikk Skjervøy Avløpsrensaneanlegg, dato: 31.01.2020
- Konsekvensutredning forurensning og vannmiljø, dato: 17.04.2020
- Sentrumsplan Skjervøy – Trafikale Vurderinger, Dato: 30.08.2019
- Vurdering av forurensning i snø, Skjervøy sentrum, dato: 19.08.2019