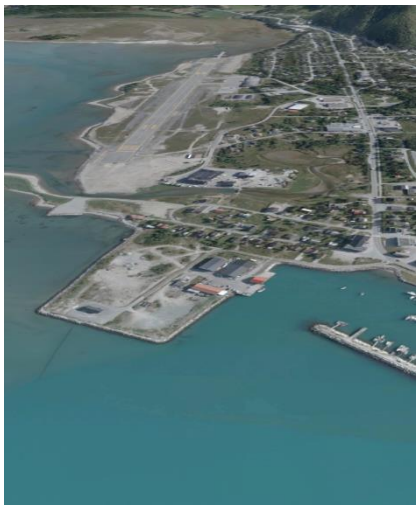


Detaljregulering

Sørkjosen Småbåthavn

Planbeskrivelse

Plan ID: 19422014_003

HØRINGSUTKAST

Dato: 1. september 2014
Sist revidert: 11. mars 2015

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

Besøksadresse:
Sentrum 17

www.nordreisa.kommune.no

Telefon: 77 77 07 00
Telefaks: 77 77 07 01

Bankkonto: 4740 05 03954

Organisasjonsnr: 943 350 833

Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunn 7
   1.1. Hensikten med planen 7
   1.2. Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold 7
   1.3. Tidligere vedtak i saken 8
   1.4. Utbyggingsavtaler 8
   1.5. Krav om konsekvensutredning? 8
2. Planprosessen 9
   2.1.1. Medvirkning 9
   2.1.2. Varsel om oppstart 9
   2.1.3. Planprogram 9
   2.1.4. Høring og offentlig ettersyn 9
3. Planstatus og rammebetingelser 10
   3.1. Overordnede planer 10
   3.1.1. Fylkesplan 10
   3.1.2. Kommuneplanens arealdel 10
   3.2. Gjeldende og tilgrensende reguleringsplaner 11
   3.3. Temaplaner 11
   3.4. Statlige planretningslinjer/rammer/føringer 11
4. Beskrivelse av planområdet – eksisterende forhold 12
   4.1. Beliggenhet 12
   4.2. Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk 12
   4.3. Stedets karakter 13
   4.3.1. Struktur og estetikk 13
   4.3.2. Eksisterende bebyggelse 13
   4.4. Landskap 14
   4.4.1. Topografi og landskap 14
   4.4.2. Solforhold 16
   4.4.3. Lokalklima 16
   4.4.4. Estetisk og kulturell verdi 16
   4.5. Kulturminner og kulturmiljø 17
   4.6. Naturverdier 17
   4.7. Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder 19
   4.8. Landbruk 20

4.9. Trafikkforhold 20
4.9.1. Kjøreatkomst 20
4.9.2. Vegsystem 20
4.9.3. Trafikkmengde 21
4.9.4. Ulykkessituasjon 21
4.9.5. Trafikksikkerhet for myke trafikanter 22
4.9.6. Kollektivtilbud 22
4.10. Sørkjosen lufthavn 22
4.11. Barns interesser 23
4.12. Sosial infrastruktur 24
4.13. Universell tilgjengelighet 24
4.14. Teknisk infrastruktur 24
4.14.1. Vann og avløp 24
4.14.2. Energiforsyning 24
4.15. Grunnforhold 25
4.15.1. Berggrunn og løsmasser 25
4.15.2. Stabilitetsforhold 26
4.15.3. Ledninger 26
4.16. Støyforhold 26
4.17. Luftforurensing 27
4.18. Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon) 27
4.18.1. Rasfare 28
4.18.2. Flomfare 29
4.18.3. Ekstremvær: Vind, nedbør, kulde 29
4.18.4. Støy 30
4.18.5. Luftforurensing og forurensing i grunnen 30
4.18.6. Beredskap og ulykkesrisiko 31
4.18.7. Andre relevante ROS tema 32
4.19. Næring 33
4.20. Analyser/ utredninger 33
5. Beskrivelse av planforslaget 34
5.1. Planlagt arealbruk 34
5.1.1. Reguleringsformål 34
5.2. Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål 36

5.2.1. Avløpsanlegg (1542) ... 36
5.2.2. Småbåtanlegg i sjø og vassdrag (1587) ... 36
5.2.3. Småbåtanlegg i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (1588) ... 36
5.2.4. Annen særskilt angitt bebyggelse og anlegg (1590) ... 36
5.2.5. Uteoppholdsareal (1600) ... 36
5.2.6. Veg (2010) ... 36
5.2.7. Gang-/sykkelveg (2015) ... 36
5.2.8. Annen veggrunn – tekniske anlegg (2018) ... 36
5.2.9. Annen veggrunn – grøntareal (2019) ... 36
5.2.10. Parkering (2080) ... 37
5.2.11. Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraséer kombinert med andre angitte hovedformål (2900) ... 37
5.2.12. Vegetasjonsskjerm (3060) ... 37
5.2.13. Småbåthavn (6230) ... 37
5.3. Gjennomgang av aktuelle hensynssoner ... 37
5.3.1. H 190 F – Sikringssone Sørkjosen Lufthavn ... 37
5.3.2. H 320 – Faresone flomfare ... 37
5.4. Bebyggelsens plassering og utforming ... 37
5.4.1. Bebyggelsens høyde ... 37
5.4.2. Grad av utnytting ... 38
5.5. Parkering ... 38
5.6. Småbåthavn ... 39
5.7. Tilknytning til infrastruktur ... 40
5.8. Trafikkløsning ... 40
5.8.1. Kjøreatkomst ... 40
5.8.2. Utforming av veger ... 40
5.8.3. Varelevering ... 40
5.8.4. Tilgjengelighet for gående og syklende ... 40
5.8.5. Felles atkomstveger, eiendomsforhold ... 40
5.9. Planlagte offentlige anlegg ... 40
5.10. Miljøoppfølging ... 40
5.11. Universell utforming ... 41
5.12. Uteoppholdsareal ... 41
5.13. Landbruksfaglige vurderinger ... 41

5.14. Kollektivtilbud....41
5.15. Kulturminner....41
5.16. Sosial infrastruktur....41
5.17. Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett....42
5.18. Plan for avfallshenting....42
5.19. Avbøtende tiltak/ løsninger ROS....42
5.20. Rekkefølgebestemmelser....42
6. Konsekvensutredning....43
6.1. Om konsekvensutredning....43
6.2. Vurderinger av vesentlige virkninger for miljø og samfunn, jf. KU-forskriftens vedlegg III...44
6.2.1. Verneområder....44
6.2.2. Kulturminner....44
6.2.3. Laksebestander....44
6.2.4. Naturtyper....44
6.2.5. Naturområder for friluftslivet....45
6.2.6. Landskap....45
6.2.7. Samiske næringer....45
6.2.8. Omdisponering av landbruks-, natur- og friluftslivsområder....45
6.2.9. Økt forurensning....45
6.2.10. Klimagasser....46
6.2.11. Risiko for alvorlige ulykker, ras, skred eller flom....46
6.2.12. Helse....46
6.2.13. Miljøets tålegrense....46
6.2.14. Båndlegging av naturressurser....46
6.2.15. Avfallsproblematikk....46
6.2.16. Miljøvirkninger i annen stat....46
6.2.17. Befolkningens tilgjengelighet....46
6.2.18. Konflikt med statlige planretningslinjer, statlige planbestemmelser, regionale planbestemmelser, rikspolitiske bestemmelser eller rikspolitiske retningslinjer....46
7. Virkninger/konsekvenser av planforslaget....48
7.1. Overordnede planer....48
7.2. Landskap....48
7.3. Stedets karakter....48
7.4. Kulturminner og kulturmiljø, ev. verneverdi....49

7.5. Forholdet til kravene i kapittel II i Naturmangfoldloven 49
7.6. Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk 50
7.7. Uteområder....50
7.8. Trafikkforhold....51
7.8.1. Vegforhold....51
7.8.2. Trafikkøkning/-reduksjon 51
7.8.3. Kollektivtilbud....51
7.9. Barns interesser....51
7.10. Universell tilgjengelighet 51
7.11. ROS....51
7.11.1. Flomfare 51
7.11.2. Luftforurensing og forurensing i grunnen 52
7.11.3. Beredskap og ulykkesrisiko 52
7.11.4. Andre relevante ROS tema 52
7.12. Teknisk infrastruktur....53
7.12.1. Vann og avløp 53
7.12.2. Elektrisitet 53
7.13. Økonomiske konsekvenser for kommunen 53
7.14. Konsekvenser for næringsinteresser 53
7.15. Annet berørt lovverk....53
7.16. Interessemotsetninger....53
8. Innkomne innspill....54
8.1. Merknader/innspill til varsel om oppstart 54
8.1.1. Kystverket Troms og Finnmark (31.7.2014) 54
8.1.2. Statens Vegvesen Region Nord (13.8.2014) 54
8.1.3. Avinor (18.8.2014) 55
8.1.4. Troms fylkeskommune - stabssjef (1.9.2014)....57
8.1.5. Troms fylkeskommune - kulturetaten (4.9.2014) 58
8.1.6. Fylkesmannen i Troms (2.8.2014)....58
9. Avsluttende kommentar....61
9.1. Endring av saksnummer....61

1. Bakgrunn

1.1. Hensikten med planen

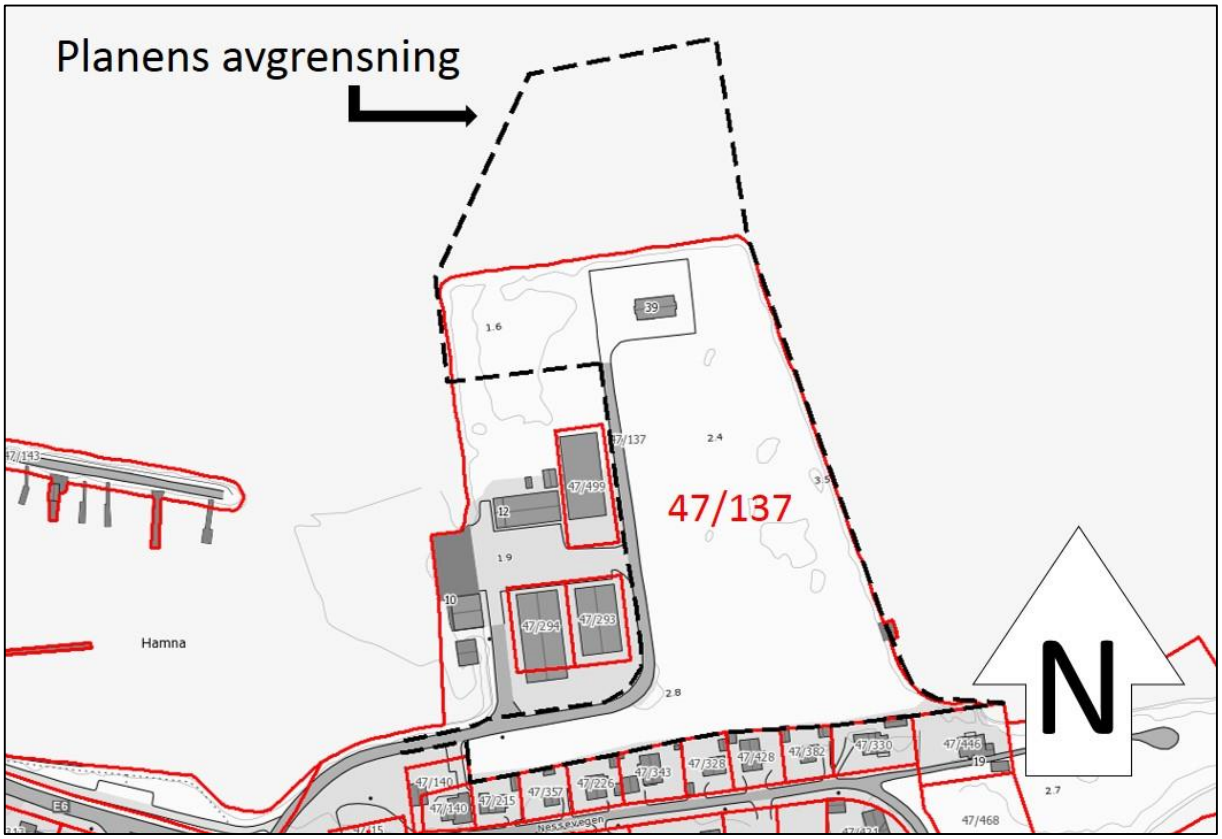
Detaljreguleringen har til hensikt å legge til rette for ny småbåthavn i tilknytning til eksisterende Sørkjosen fiskerihavn, lokaler for Reisafjord båtforening, ny parkeringsplass for bl.a. brukerne av småbåthavna, samt å ivareta eksisterende Sørkjosen renseanlegg.

Ny småbåthavn vil gi mer plass for småbåter i nærheten av eksisterende havneområde, samtidig som dette gir bedre plass til for yrkesfiskerne som benytter dagens havn. Planene om ny småbåthavn i Sørkjosen går flere år tilbake i tid da det viste seg at eksisterende havn fort ble fylt opp med fiskebåter og fritidsbåter. I dagens havn er fortøyningsplassene langs moloen er forbeholdt fiskebåter/ båter for yrkesfiskere, men flere av disse båtplassene opptas av fritidsbåter på grunn av plassmangel i marinaene tilhørende Reisafjord Båtforening. Flere båteiere har søkt plass i andre havner. Vi har hatt – og har yrkesfiskere som har båter i andre havner pga. plassmangel i Sørkjosen havn.

1.2. Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagsstiller og plankonsulent er Nordreisa kommune.

Planområdet berører kun grunneier av GBR 47/137, Nordreisa kommune, direkte.



Figur 1: Kartutsnitt som viser plangrensen med svart stiplet linje, og eiendomsgrenser med røde linjer. Berørte eiendommer og naboeiendommer er markert med gårds- og bruksnummer i rød tekst.

1.3. Tidligere vedtak i saken

Arealene i planen ble satt av i kommuneplanens arealdel for Nordreisa kommune 2014-2026 (plan ID: 19422007_KPA) som ble vedtatt 20. mars 2014.

Driftsutvalget i Nordreisa kommune vedtok å melde oppstart av detaljregulering for Sørkjosen småbåthavn i møte den 3. juni 2014.

Driftsutvalget i Nordreisa kommune vedtok å sende planen ut på høring og offentlig ettersyn den 17. mars 2015. Høringsfristen ble satt til 30. april 2015.

1.4. Utbyggingsavtaler

Nordreisa kommune har avtale med Statens vegvesen om bruk av masser fra det pågående arbeidet med tunellen gjennom Sørkjosfjellet. Disse massene er i denne reguleringsplanen planlagt brukt til molo og annet tilrettelegging av planformål innenfor planområdet.

1.5. Krav om konsekvensutredning?

Planen er vurdert i forhold til forskrift om konsekvensutredning (heretter KU-forskriften). Vi gjør oppmerksom på at KU-forskriften har blitt endret etter varsel om oppstart. Vår vurdering om hvorvidt planforslaget utløser krav om konsekvensvurdering og i hvilken grad er derfor endret etter varsel om oppstart. Endringen av KU-forskriften trådte i kraft den 1. januar 2015.

Slik vi vurderer KU-forskriften er det krav om at planforslaget etter KU-forskriftens § 3 c) jf. vedlegg II punkt 10 bokstav j) – *bygging av erosjonsforebyggende kystanlegg og vannbygging til sjøs som kan medføre endringer av kysten, f.eks. moloer* og punkt 12 bokstav b) – *lystbåthavner* skal vurderes nærmere etter KU-forskriftens vedlegg III.

2. Planprosessen

2.1.1. Medvirkning

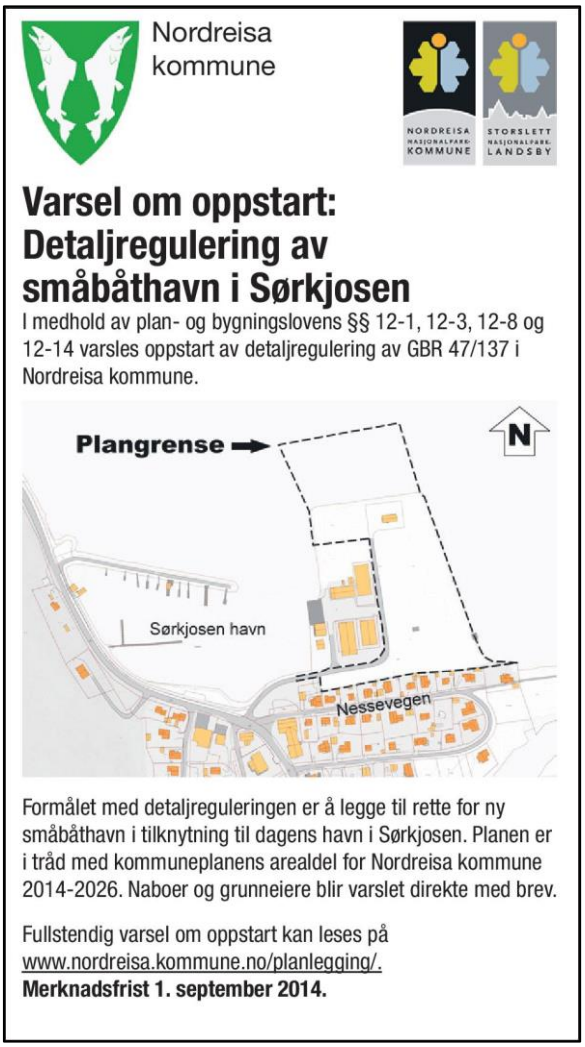
I forbindelse med varsel om oppstart har alle berørte grunneiere blitt kontaktet og blitt informert om planen. Oppstartsvarselet er annonsert bredt gjennom brev direkte til berørte parter og naboer, samt ved annonser i annonsert i avisene Nordlys og Framtid i Nord og på kommunens hjemmeside. Alle har fått mulighet til å komme med merknader til planen.

I løpet av høringsperioden skal det holdes et eget møte med berørte grunneiere.

2.1.2. Varsel om oppstart

Det ble vedtatt oppstart for detaljreguleringen av Sørkjosen småbåthavn i møte i driftsutvalget den 3. juni 2014. Varsel om oppstart ble sendt ut per brev til alle berørte grunneiere, naboer til planområdet og til berørte offentlige myndigheter den 30. juni 2014. I tillegg har varsel om oppstart blitt annonsert på kommunens hjemmesider og med annonse i avisene Nordlys og Framtid i Nord den 3. juli 2014.

Merknadsfrist ble satt til 1. september 2014.


Nordreisa kommune

NORDREISA NASJONALPARK-KOMMUNE

STORSLETT NASJONALPARK LANDSBY

Varsel om oppstart: Detaljregulering av småbåthavn i Sørkjosen

I medhold av plan- og bygningslovens §§ 12-1, 12-3, 12-8 og 12-14 varsles oppstart av detaljregulering av GBR 47/137 i Nordreisa kommune.

Formålet med detaljreguleringen er å legge til rette for ny småbåthavn i tilknytning til dagens havn i Sørkjosen. Planen er i tråd med kommuneplanens arealdel for Nordreisa kommune 2014-2026. Naboer og grunneiere blir varslet direkte med brev.

Fullstendig varsel om oppstart kan leses på www.nordreisa.kommune.no/planlegging/.

Merknadsfrist 1. september 2014.

Figur 2: Annonse om varsel om oppstart slik den ble trykket i avisene.

2.1.3. Planprogram

Kommunen har vurdert det slik at detaljreguleringen ikke omfattes av krav om planprogram, jf. plan- og bygningslovens § 4-1.

2.1.4. Høring og offentlig ettersyn

Driftsutvalget vedtok i møte den 17. mars 2015 å sende planen ut på høring og offentlig ettersyn. Brev om høringen sendes ut til alle berørte grunneiere, naboer til planområdet og til berørte offentlige myndigheter. I tillegg blir høringen annonsert på kommunens hjemmesider og i avisene Nordlys og Framtid i Nord.

Høringsfrist er satt til 30. april 2015.

3. Planstatus og rammebetingelser

3.1. Overordnede planer

3.1.1. Fylkesplan

Fylkesplan for Troms 2010-2013 har seks prioriterte politikkområder:

- *Robuste og attraktive lokalsamfunn*
- *Miljø- og klimapolitikk*
- *Næringspolitikk*
- *Kulturpolitikk*
- *Kompetansepolitikk*
- *Kommunikasjons- og infrastrukturpolitikk*

For kommunikasjons- og infrastrukturpolitikken er hovedmålet at: *Kommunikasjoner og infrastruktur i Troms skal forvaltes og utvikles på en bærekraftig måte for å gi samfunns- og næringsliv gode vilkår for utvikling og markedstilgang.*

Vi mener at vår detaljregulering av Sørkjosen småbåthavn er i tråd med Fylkesplanen for Troms.

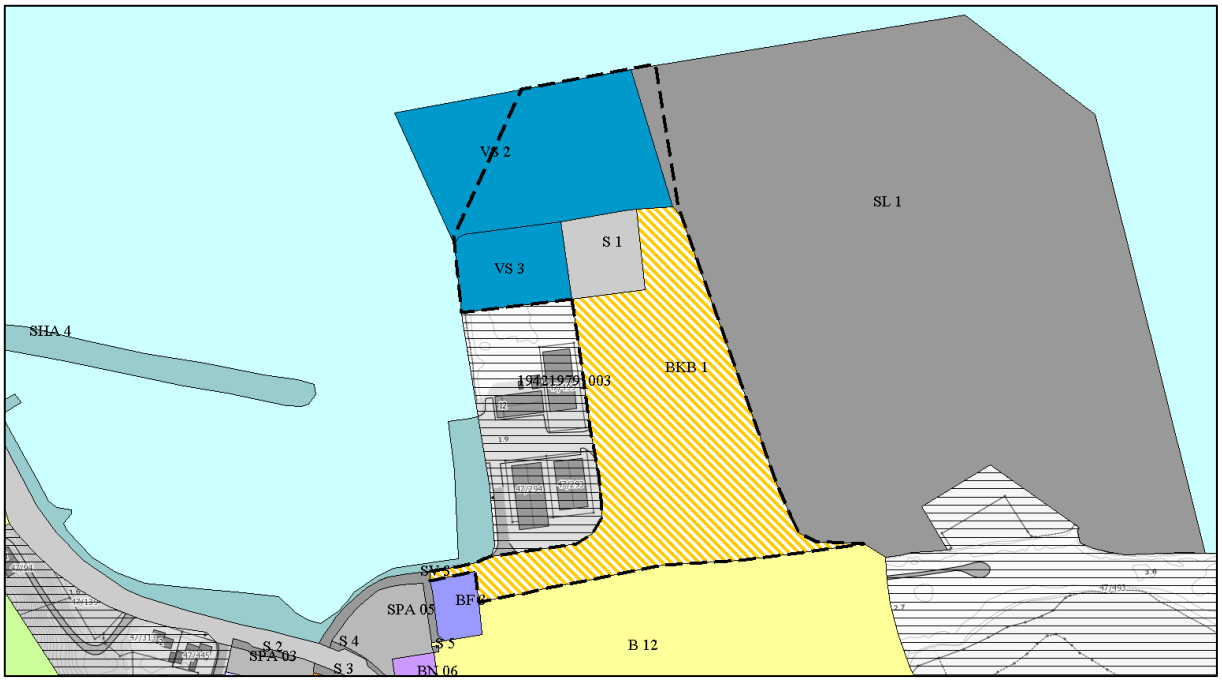
3.1.2. Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel for Nordreisa kommune ble vedtatt den 20. mars 2014.

Arealdelen har innenfor planforslaget avsatt arealer til:

- Småbåthavn (VS 2 – areal i sjø og VS 3 – areal på land)
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (S 1)
- Kombinert bebyggelse og anleggsformål (BKB 1)

Planforslaget er i tråd med arealdelen.



Figur 3: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel for Nordreisa kommune 2014-2026 som viser planområdet. Planavgrensningen vises som en stiplet linje på kartutsnittet. Areal merket VS 2 og 3 er arealer avsatt til småbåthavn. S 1 er avsatt til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. BKB 1 er avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål.

3.2. Gjeldende og tilgrensende reguleringsplaner

Planforslaget berører deler av eller overlapper følgende reguleringsplaner:

- 19422001_007: Renseanlegg Sørkjosen, endring Sørkjosen Øst 3

Planforslaget grenser inntil følgende reguleringsplaner:

- 19421979_003: Sørkjosen Øst 3 – Havna industriområde

3.3. Temaplaner

Planområdet berøres ikke av lokale temaplaner etter det kommunen kjenner til.

3.4. Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

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

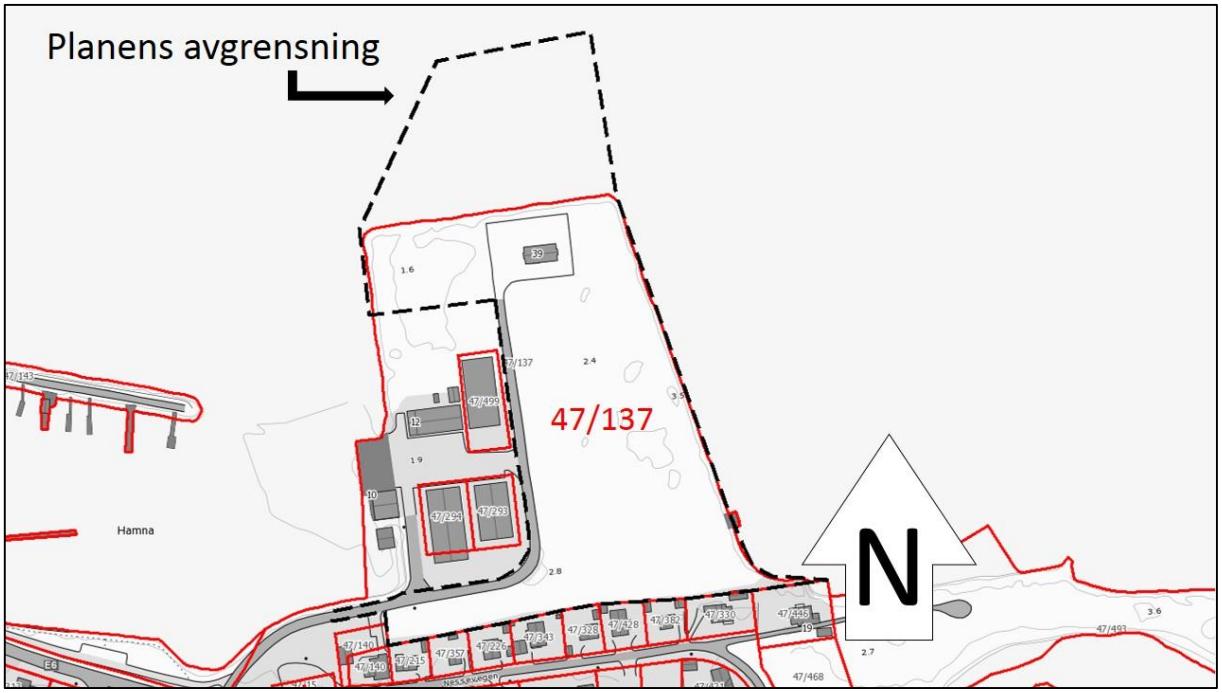
- Om samordnet areal- og transportplanlegging
- Om verna vassdrag
- Om barn og unges interesse i planleggingen
- Om kjøpesentre
- Om universell utforming

4. Beskrivelse av planområdet – eksisterende forhold

4.1. Beliggenhet

Detaljreguleringen omfatter GBR 47/137 i Nordreisa kommune. Planområdet ligger øst for Sørkjosen havn og inkluderer et tidligere utfylt område i Sørkjosen og et mindre sjøareal nord for landområdet.

Planområdet er på 36,7 dekar.

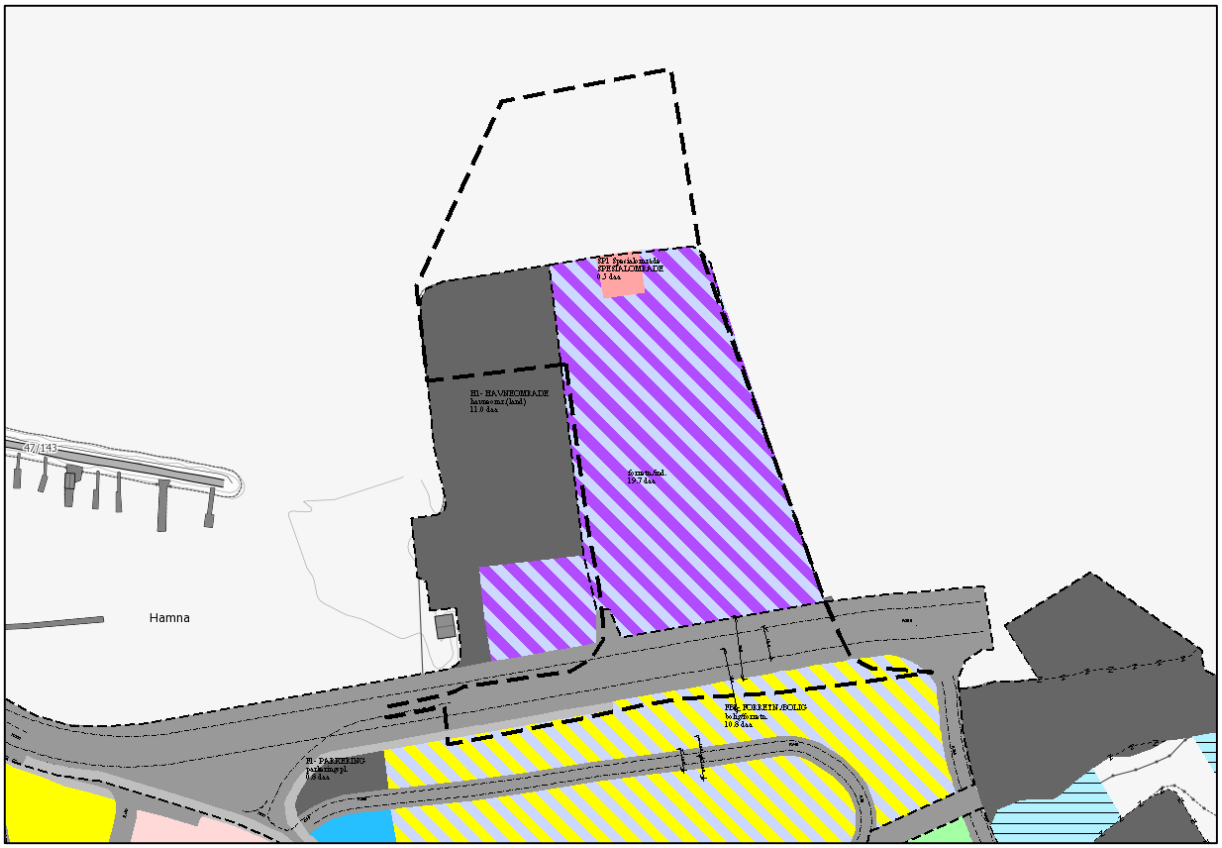


Figur 4: Avgrensning av planområdet.

4.2. Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Hele arealet har vært regulert tidligere. I gjeldene reguleringsplaner er arealet regulert til havneområde, kombinert formål forretning/industri, vann- og avløpsanlegg, vei, samt mindre arealer til gang-/sykkelvei og kombinert formål bolig/forretning. I kommuneplanens arealdel er arealene satt av til småbåthavn, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur og kombinert bebyggelse og anleggsformål.

I gjeldene reguleringsplan med plan id 19421979_003 er det regulert inn en ny trasé for E6. Dette traséforslaget er på et senere tidspunkt frafalt, men reguleringsplanen har ikke blitt endret.



Figur 5: Eksisterende reguleringsplaner og reguleringsplanformål som grenser inntil eller berøres av planforslaget.

4.3. Stedets karakter

4.3.1. Struktur og estetikk

Planområdet er i hovedsak en tidligere utfylling i sjø, i tillegg til et areal i sjø. Landområdet benyttes til lagerområde og i forbindelse med renseanlegg. Planområdet avgrenses naturlig av sjø i nord og øst, an bebyggelse i sør og av Sørkjosen havn og forretning/industriområde i vest.

4.3.2. Eksisterende bebyggelse

Det ligger en eksisterende bygning innenfor planområdet. Dette er en bygning for renseanlegg.

Rett øst for planområdet ligger det flere større bygninger. Dette er i hovedsak ulike lagerbygninger, samt en forretning (felleskjøpet) og noen bygninger som er tilknyttet Sørkjosen havn.

Sør for planområdet ligger det en rekke eneboliger med tilhørende mindre bygninger langs Nessevegen.

Figur 6: Eksisterende bygninger innen- og utenfor planområdet. Mørk oransje bygninger er eneboliger. Lys oransje bygninger er andre typer bygninger.

4.4. Landskap

4.4.1. Topografi og landskap

Landskapet i Sørkjosen, landskapsanalysens delområde 6 er beskrevet som: Et fjordlandskap med tettstedsbebyggelse, havn og flyplass ved det vernede Reisavassdragets utløp. Boligbebyggelse på flaten med korte siktlinjer. Utenfor bebyggelsen, ved havna og på høyere nivåer er det åpen utsikt mot fjord og fjell. Nord for tettstedet finnes fjellovergang til Langslett (med samisk utsalgssted og reintrekk på våren) og en del fritidsbebyggelse langs viker og nes. Sørkjosen var antagelig et kjerneområde for bosetting allerede på 1500-/1600-tallet, grunnet sin nærhet til havet. Fiskerbønder i Reisadalen hadde sine sjøboder i Sørkjosen. Bratte fjellsider med sammenhengende løvskogsbelte over bebyggelsen. Jernelva er den største av en rekke elver som renner ned fra fjellet og ut i fjorden.

Landarealet innenfor planområdet er flatt og ligger på en tidligere utfylling i sjø. Planområdets landareal ligger i hovedsak på høydekote 2 meter over havnivå, med høyeste punkt på 2,4 over havnivå. Det er også noen mindre forhøyninger innenfor planområdet som har en høyde på opptil 3,5 meter over havnivå.

Figur 7: Inntrykk av landskapet i og rundt planområdet. Kilde: http://norgei3d.no/

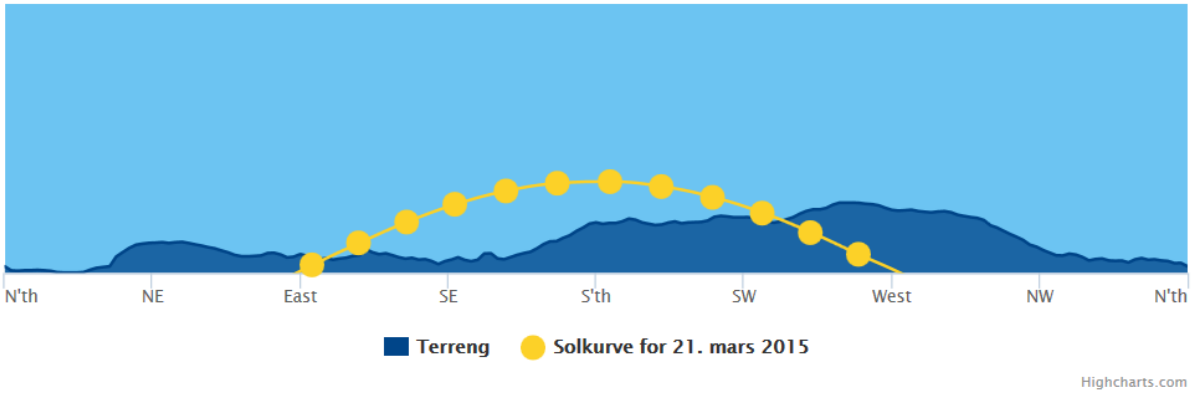
Figur 8: Bilde fra planområdet sett fra sørlig del mot nord. Grå bygning i nord tilhører renseanlegget. Kilde: Google Street View august 2010.

Figur 9: Planområdet sett fra E6 på vei mot Sørkjosen sørfra. Kilde: Google Street View.

Figur 10: Planområdet "forsvinner" bak eksisterende bygninger like utenfor planområdets vestre kant. Sett fra E6 rett foran Joker Havna Handel. Kilde: Google Street View.

4.4.2. Solforhold

Solforholdene innenfor planområdet er gode.



Soloppgang	Solnedgang	Faktiske soltimer	Soloppgang uten terreng	Solnedgang uten terreng
06:13	15:25	9:12	05:35	17:57

Figur 11: Figur som viser solkurven for vårjevndøgn den 21. mars hentet fra suncurves.com.

4.4.3. Lokalklima

Lokalklimaet preges av at planområdet ligger på en stor slette i utløpet av Reisadalen med fjell rundt. Nedbør og fuktige vinder kommer fra nord og nordvest, mens det fra sør og sørøst kommer varm vind om sommeren og kald vind om vinteren. Området ligger i et skille som ved sørlig vind påvirkes av innlandsklima, og som ved nordlig vind preges av kystklima.

Planområdets lokalklima preges av at området ligger i direkte tilknytning til sjø uten å være skjermet av vegetasjon.

4.4.4. Estetisk og kulturell verdi

Planområdet har ingen spesiell estetisk eller kulturell verdi.

4.5. Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert kulturminner eller kulturmiljø innenfor eller i umiddelbar nærhet av planområdet, jf. askeladden 21.1.2015.

4.6. Naturverdier

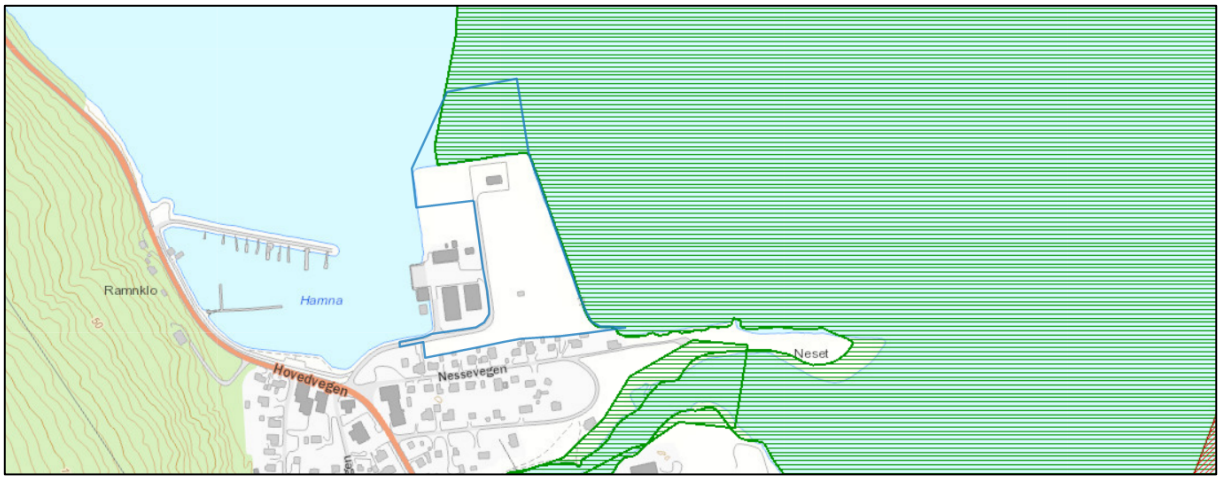
Planområdet ligger delvis på en gammel utfylling, definert som åpen fastmark på markslagskartet hos kilden (11.2.2015), og delvis i sjø.

På det nærmeste ligger planområdet, sørøstre hjørne, 0,7 km fra Reisautløpet naturreservat, jf. naturbase 21.1.2015. Revervatet har også Ramsar-status som et internasjonal verneverdig vårmarksområde.

Reisautløpet naturreservat er et våtmarksområde ved utløpet av Reisaelva. Elvedelta med sandører og strandenger. Strandengene har uvanlig godt utvikla dreneringssystemer og variert vegetasjon med både sørlige og nordlige, subarktiske trekk. Salteng, brakkvannseng og pøler. Arktiske arter (eskimomure, ishavs- stjerneblom). Viktig trekk- og beiteområde for fugl. Store konsentrasjoner av fiskeender (laksand og siland). Ellers gressender, vadere og terne. Strandengene har internasjonal verneverdi i botanisk sammenheng. Området har regional verneverdi for fuglelivet. I tilleg er reservatet viktig for bestandene av laks, sjøørret og sjørøye i Reisaelva som vandrer gjennom området .

I nordøst ligger deler av det svært viktige naturtypeområdet BN00061270 *bløtbunnsområde i strandsonen* innenfor sjødelen av planområdet. Hele planområdets østre kant grenser inntil den samme naturtypen, jf. naturbase 21.1.2015. Dette er en naturtype der man kan finne et stort antall arter, og produksjonen i vannmassene kan være høy. Naturtypen er derfor et viktig beiteområde for fugl og fisk. Det finnes slike områder over hele landet, men større områder er sjeldne. Det nærliggende Reisautløpet naturreservat er ett av atten bløtbunnsområder i strandsonen i Norge som omfattes av Ramsarkonvensjonen.

Utover dette vil planområdet ikke berøre trua, sårbare eller utvalgte naturtyper, prioriterte arter, inngrepsfrie naturområder eller utvalgte kulturlandskap, jf. naturbase 21.1.2015.



Figur 12: Kartutsnitt fra Naturbase som viser hvordan planen berører naturtypeområdet BN00061270 bløtbunnsområde i strandsonen, jf. naturbase 21.1.2015. I nedre høyre hjørne sees en rød skravur som markerer Reisautløpet naturreservat.

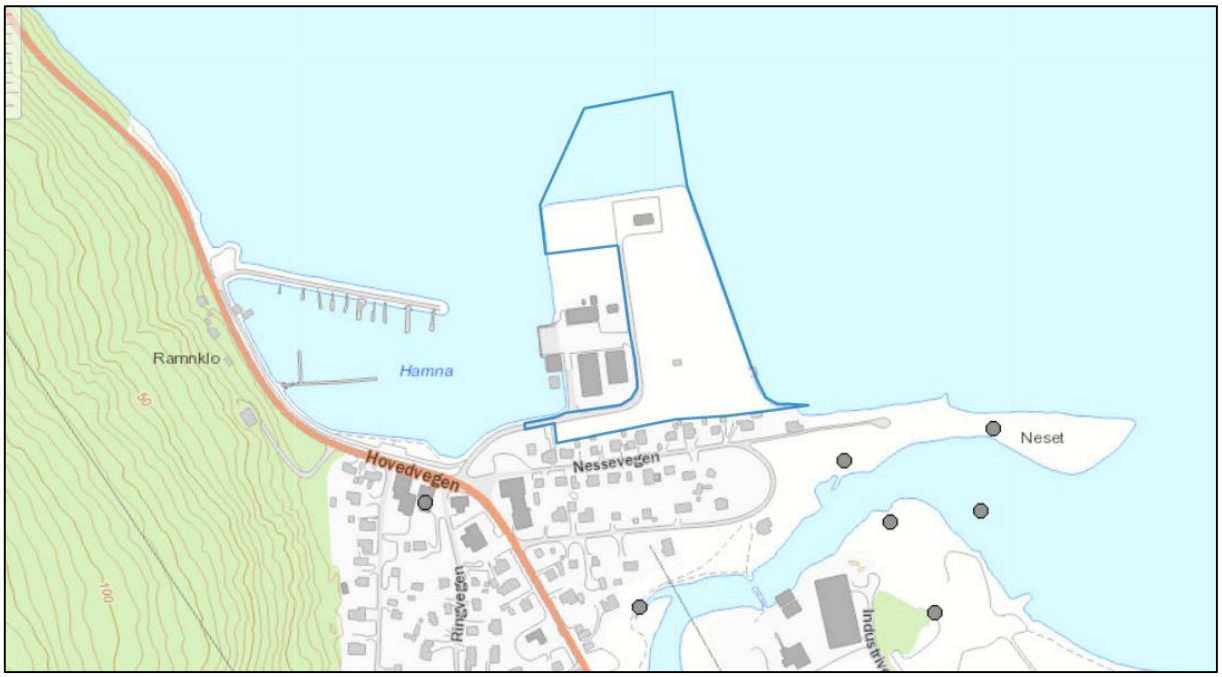
Det er registrert 10 ulike fuglearter og 33 ulike plantearter i og i nærheten av planområdet, jf. artkart 11.2.2015 (*tabell 1*). Én av fuglene, Krykkje, har status *sterkt truet* (EN) i rødlista, mens fire fuglearter, fiskemåke, hettemåke, storspove og tyvjo, har status *nær truet* (NT). Av plantene har alle registrerte arter status *livskraftig* (LC).

Tabell 1: Registerte arter i og i nærheten av planområdet i artskart per 11. februar 2015.

Norsk navn	Vitenskapelig navn	Rødliste-status
Fiskemåke	*Larus canus*	NT – Nær truet
Hettemåke	*Chroicocephalus ridibundus*	NT – Nær truet
Krykkje	*Rissa tridactyla*	EN – Sterkt truet
Lappspove	*Limosa lapponica*	LC – Livskraftig
Sandsvale	*Riparia riparia*	LC – Livskraftig
Siland	*Mergus serrator*	LC – Livskraftig
Småspove	*Numenius phaeopus*	LC – Livskraftig
Storspove	*Numenius arquata*	NT – Nær truet
Tjeld	*Haematopus ostralegus*	LC – Livskraftig
Tyvjo	*Stercorarius parasiticus*	NT – Nær truet
Bakkesoleie	*Ranunculus acris*	LC – Livskraftig
Bakkesvingel	*Festuca ovina*	LC – Livskraftig
Blåklokke	*Campanula rotundifolia*	LC – Livskraftig
Engsyre	*Rumex acetosa*	LC – Livskraftig
Fjellkrekling	*Empetrum nigrum hermaphroditum*	LC – Livskraftig
Fjellrapp	*Poa alpina*	LC – Livskraftig
Fjelløyentrøst	Euphrasia wettsteinii	LC – Livskraftig
Fjæresivaks	Eleocharis uniglumis	LC – Livskraftig
Føllblom	*Scorzoneroides autumnalis*	LC – Livskraftig
Grusstarr	Carex glareosa	LC – Livskraftig
Gåsemure	*Potentilla anserina*	LC – Livskraftig
Hundekjeks	*Anthriscus sylvestris*	LC – Livskraftig
Høymol	*Rumex longifolius*	LC – Livskraftig
Jåblom	Parnassia palustris	LC – Livskraftig
Kvassdå	*Galeopsis tetrahit*	LC – Livskraftig
Kvass-starr	Carex xsalina	LC – Livskraftig
Løvetannslekta	*Taraxacum sp.*	
Markrapp	*Poa trivialis*	LC – Livskraftig
Rogn	*Sorbus aucuparia*	LC – Livskraftig
Ryllik	*Achillea millefolium*	LC – Livskraftig
Rødsvingel	Festuca rubra	LC – Livskraftig
Saftstjerneblom	*Stellaria crassifolia*	LC – Livskraftig
Småengkall	*Rhinanthus minor*	LC – Livskraftig
Smårørkvein	*Calamagrostis neglecta*	LC – Livskraftig
Småsyre	*Rumex acetosella*	LC – Livskraftig
Strandarve	*Honckenya peploides*	LC – Livskraftig
Strandflatbelg	*Lathyrus japonicus*	LC – Livskraftig

Strandflatbelg	Lathyrus japonicus	LC – Livskraftig
Strandkjeks	*Ligusticum scothicum*	LC – Livskraftig
Strandrug	*Leymus arenarius*	LC – Livskraftig
Taresaltgras	Puccinellia capillaris	LC – Livskraftig
Vassarve	*Stellaria media*	LC – Livskraftig
Vendelrot	*Valeriana sambucifolia*	LC – Livskraftig

Det er ikke registrert arter av stor eller særlig stor forvaltningsinteresse innenfor planområdet, jf. naturbase 18.2.2015. Kjertelvier, polarrørkvein, grusstarr, taresaltgras, fjelløyentrøst, fjellrapp og strandkjeks er registrert sør for planområdet, men nord for Jernelva. Vi har ikke grunn til å tro at disse er tilknyttet planområdet på grunn av artenes habitatkrav.



Figur 13: Arter med stor eller særlig stor forvaltningsinteresse, jf. Naturbase 18.2.2015.

Planområdet ligger i utløpet av Reisaelva som er ett av tre nasjonale laksevassdrag i Troms. Gytebestanden av laks i elva har i de senere årene vært tilfredsstillende etter å ha hatt en periode der bestanden har vært redusert. Bestanden av sjøørret tilknyttet elva anses for å være god. Reisaelva huser også en bestand av sjørøye som det er særs viktig å ta vare på. Elva er regnet for å være en av Troms fylkes beste sjørøyevassdrag. (Miljøstatus Troms, 17.2.2015)

4.7. Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Deler av planområdet har en viss verdi til rekreasjonsbruk. Kanten av eksisterende fylling fra Felleskjøpet og rundt til nordsiden benyttes til stangfiske. I det nordvestre hjørnet er det en benk og bålgrue som benyttes hyppig av lokalbefolkningen, så fremt været er bra. Rett utenfor planområdet, bak felleskjøpet, er det en fiskehjell som benyttes av yrkesfiskere. De har også garnbuer her.

Figur 14: Bruk av området til rekreasjon. NB! Merk at omrisset av planområdet er justert noe i sjødelen etter at dette kartutsnittet er laget. Endingen er vurdert til ikke å være av betydning for illustrasjonen.

4.8. Landbruk

Ingen landbruksinteresser berøres av planområdet.

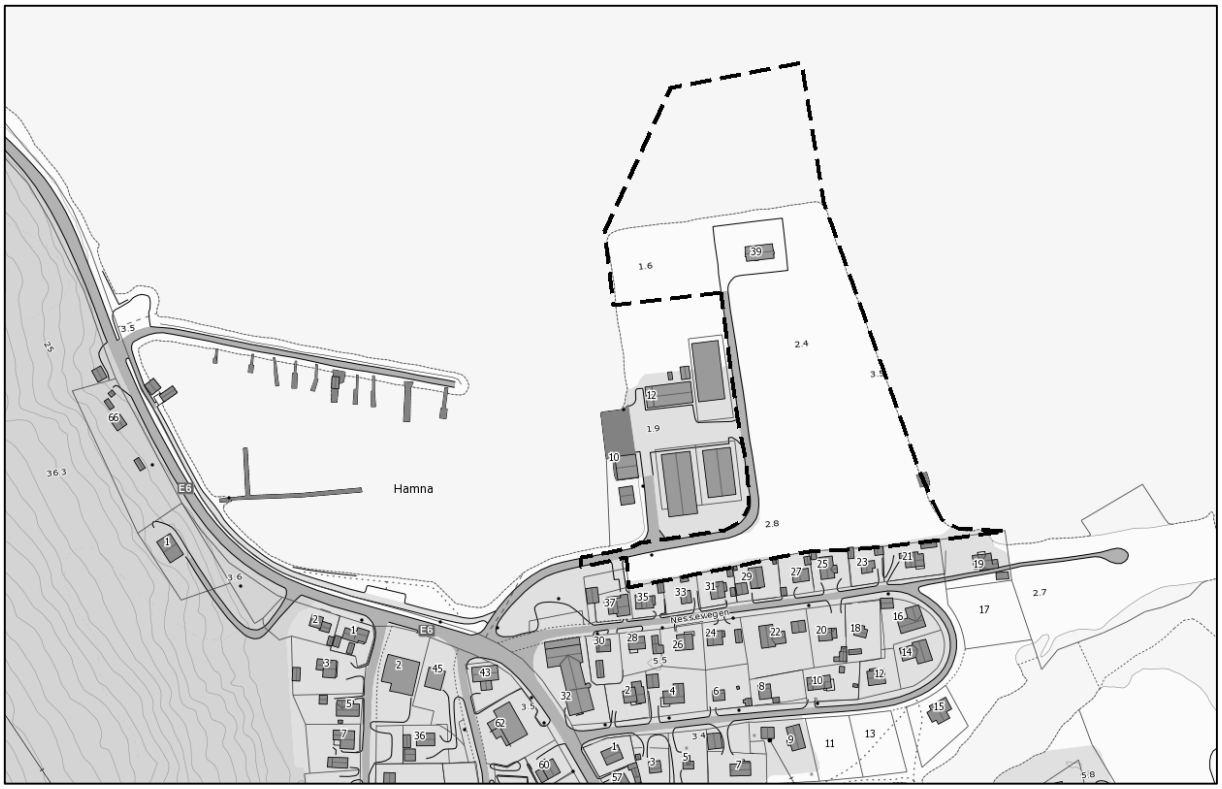
4.9. Trafikkforhold

4.9.1. Kjøreatkomst

Det er adkomst til området ved avkjøring fra E6 til Kaiveien.

4.9.2. Vegsystem

Det er en kommunal vei innenfor planområdet, Kaiveien.



Figur 15: Veisystemet i og i nærheten av planområdet.

4.9.3. Trafikkmengde

Trafikkmengden innenfor planområdet er ikke så høy da det ikke er et naturlig mål for så mange utenom de som benytter området til rekreasjon, eller til andre formål. Vestre del av vegen inne i planområdet har en noe større trafikk av kunder og varetransport til og fra Felleskjøpet og Sørkjosen havn.

Årsdøgntrafikken (ÅDT) på E6 (registeringspunkt Storslett nord) var i 2014 på 2547 kjøretøy hvorav 11,0 % var tunge kjøretøy. For perioden 2005-2014 var gjennomsnittlig ÅDT på ca. 2483 kjøretøy hvorav andelen tunge kjøretøy i gjennomsnitt var på 11,6 %.

4.9.4. Ulykkessituasjon

Det er ikke registrert noen trafikkulykker innenfor planområdet, jf. nasjonal vegdatabank (data tilsendt fra Statens Vegvesen 2.2.2015), men det er registrert flere ulykker langs E6 i nærheten av planområdet.

Figur 16: Ulykkespunkter i nærheten av planområdet. Hentet fra nasjonal vegdatabank/tilsendt fra Statens vegvesen.

4.9.5. Trafikksikkerhet for myke trafikanter

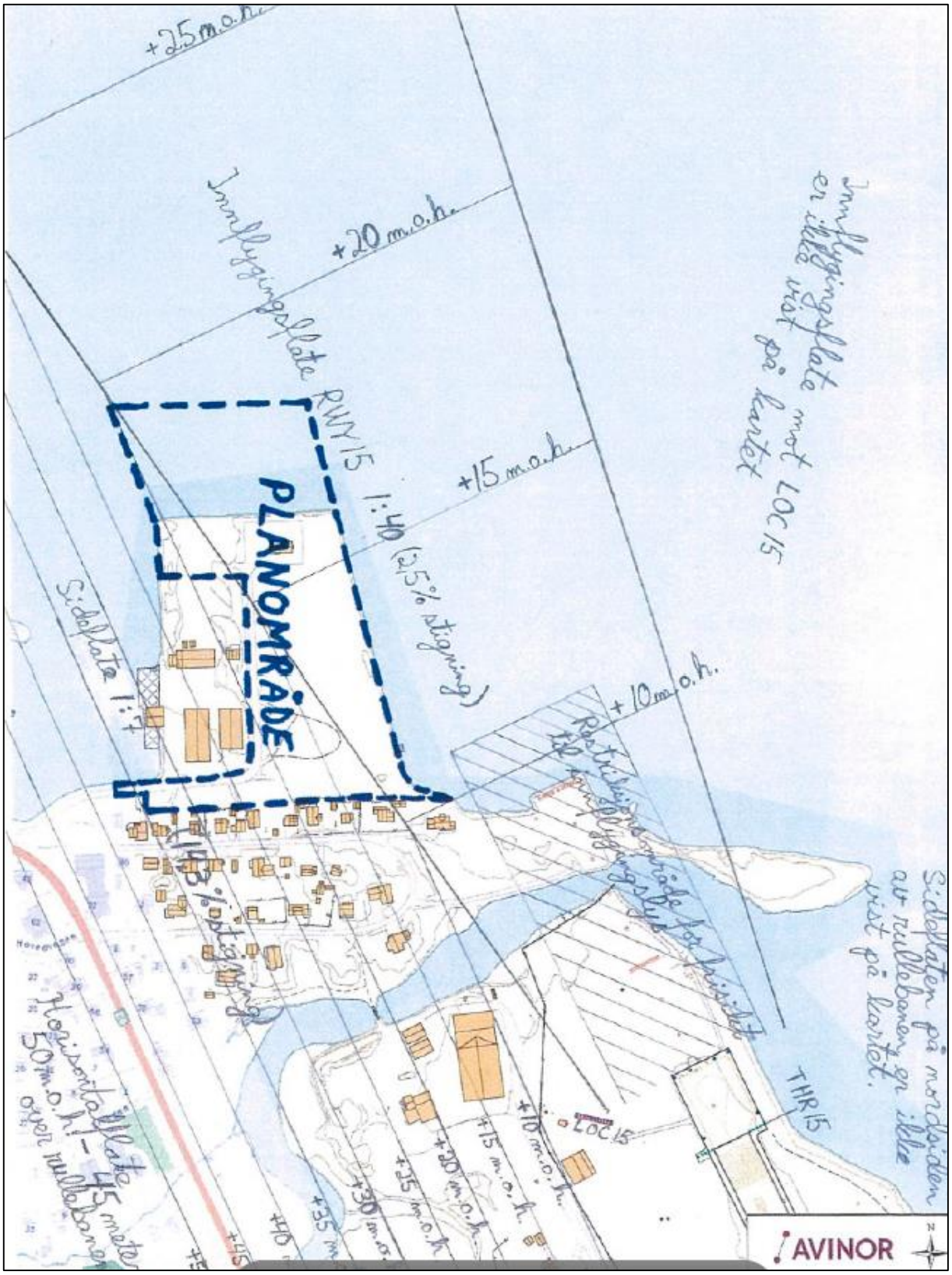
Området er per i dag ikke spesielt tilrettelagt for myke trafikanter. Det er for eksempel ikke gang- og sykkelsti i området.

4.9.6. Kollektivtilbud

Det er ingen kollektivtrafikk innenfor planområdet i dag. Nærmeste busstopp ligger ved krysset ut til E6.

4.10. Sørkjosen lufthavn

Planområdet ligger under innflygningen til, og er tillegg svært nært, Sørkjosen lufthavn. Det er svært viktig å ivareta lufthavnen gjennom planen. Dette har spesielt innvirkning på hvilken høyde som kan tillates på bygninger, spesielle krav for lyssetting og begrensninger på hvor stor total høyde fartøy som benytter småbåthavna kan ha.



Figur 17: Beregninger av innflygningsflate og sideflate til Sørkjosen luftshavn. Kilde: Avinor.

4.11. Barns interesser

Det er ingen tilrettelegging i området i dag for å ivareta barns interesser.

4.12. Sosial infrastruktur

Vi mener at tema som skolekapasitet, barnehagedekning o.a. sosial infrastruktur for øvrig ikke er relevant for planen da denne kun omfatter regulering av småbåthavn med tilhørende landareal.

4.13. Universell tilgjengelighet

Planområdet er i dag ikke universelt tilrettelagt, men terrenget er flatt og har få hindringer slik at det er relativt godt tilgjengelig i utgangspunktet.

4.14. Teknisk infrastruktur

4.14.1. Vann og avløp

Det er etablert vann og avløp innenfor planområdet. Lengst nord på dagens utfylling ligger Sørkjosen renseanlegg. Fra renseanlegget går det avløpsledning ut i sjø. Vann- og avløpsanlegg må hensyntas ved utbygging.

Figur 18: Vann og avløpsnett i og i nærheten av planområdet. Vannledninger er blå. Avløpsledninger er grønne. Sørkjosen renseanlegg er markert med svart sirkel. Utslippspunkt avløp er markert med rød trekant. Rød prikk markerer brannkum.

4.14.2. Energiforsyning

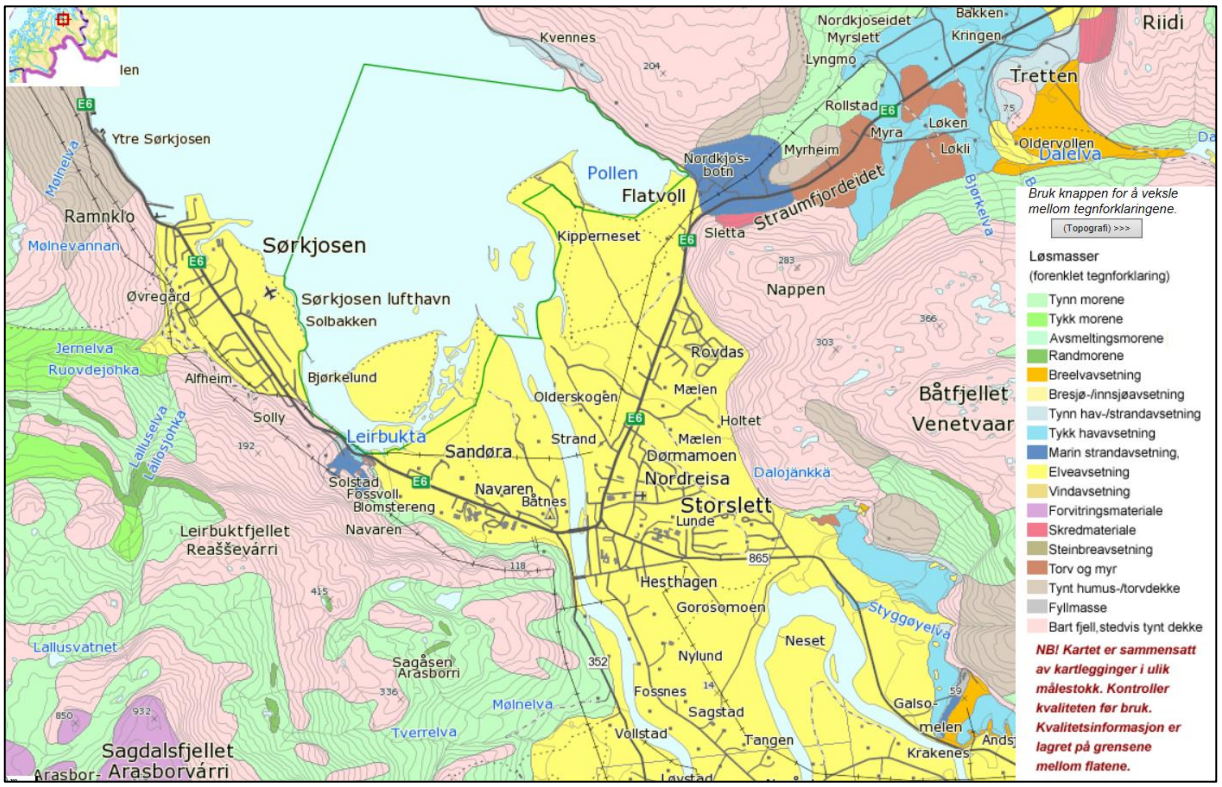
Det er ikke høyspentkabler eller høyspente luftledninger innenfor planområdet, kun lavspent. Tilførsel av energi (elektrisitet) til området kommer inn i området i sørvest gjennom luftledninger som går over til jordkabler videre inn til eksisterende bygninger i planområdet.

4.15. Grunnforhold

4.15.1. Berggrunn og løsmasser

Bergrunnskartet til NGU viser at det ikke er berggrunn i området, men morene, grus, sand og leire. Planområdet ligger i utkanten av et større område som på løsmassekartet er definert som en *elve- og bekkeavsetning*. Definisjonen på elve- og bekkeavsetning er materiale som er transportert og avsatt av elver og bekker. De mest typiske formene er elvesletter, terrasser og vifter. Sand og grus dominerer, og materialet er sortert og rundet. Mektigheten varierer fra 0,5 til mer enn 10 m.

Figur 19: Løsmassekart. Gult = Elve- og bekkeavsetning. Rosa = Bart fjell, stedvis tynt dekke. Lys brun = Tynt humus-/torvdekke over berggrunn. (http://geo.ngu.no/kart/)



Figur 20: Løsmassekart som viser et større område rundt planområdet (http://geo.ngu.no/kart/).

4.15.2. Stabilitetsforhold

I forbindelse med grunnboringer og geoteknisk vurdering av tidligere planlagt ny trasé for E6 (traséforslaget har senere blitt skrinlagt) gjort i 1973/1974. Det ble da gjort en vurdering av stabiliteten til eksisterende molo. Denne viste seg å være så god, spesielt for dypere utglidninger, at videre beregninger ble funnet unødvendige. Rapporten anbefaler at det som da var tenkt til vegfylling ble plastret med sprengstein for å unngå utvasking av vegfyllingen på grunn av bølgeerosjon. Mudringer med en skråning brattere enn 1:2 anbefaltes ikke. Grunnboringene som da ble foretatt i området viste at grunnen består av løst-middels fast lagret sand. Stabiliteten til massene vurdertes til å være statisk sett tilfredsstillende, men lett eroderbare. Det ble derfor tilrådt at mudringsskråningen ble plastret med sprengstein helt ned til foten for å unngå fremtidig utslaking og undervasking av fyllingene og molohodet.

4.15.3. Ledninger

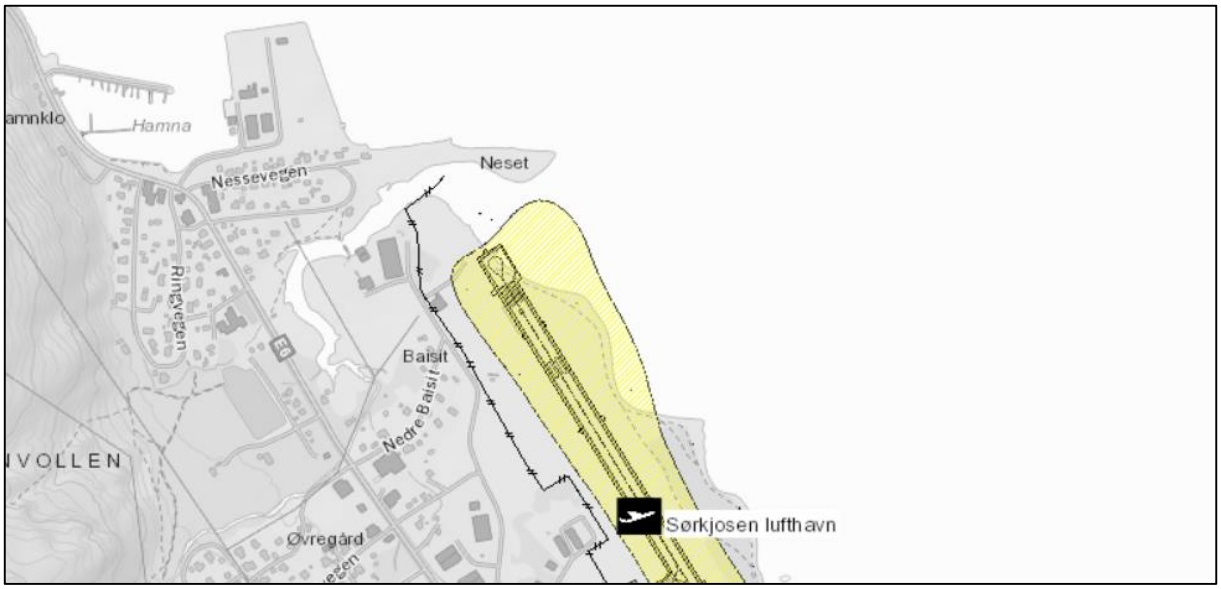
Det går en avløpsledning fra Sørkjosen renseanlegg og ut i sjø. Denne må det tas hensyn til denne ved utbygging og ev. mudring. Man må være obs på at ledningen på flyfoto ser ut til å ha en annen vinkel ut i sjø enn det som vises i kartlaget for vann og avløp.

Figur 21: Vann og avløpsnett i og i nærheten av planområdet. Vannledninger er blå. Avløpsledninger er grønne. Sørkjosen renseanlegg er markert med svart sirkel.

Elektrisk lavspent ligger i jordkabel ut til Sørkjosen renseanlegg. Traséen for denne lavspentkabelen følger omtrent samme trasé som vannledning.

4.16. Støyforhold

Vi kjenner ikke til støyforhold i området som gjør arealene uegnet for planlagt bruk av arealene. Planområdet berøres ikke av støysonen til flyplassen.



Figur 22: Utsnitt fra støysonekart for Sørkjosen lufthavn. Kilde: avinor.no.

4.17. Luftforurensing

Planområdet påvirkes ikke negativt av luftforurensning.

4.18. Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

I tillegg en tekstlig vurdering av risiko og sårbarhet er det gjort en mer visuell og kvantifiserbar fremstilling av ROS-analysen ved hjelp av en risikomatrise til slutt.

Reguleringsplanveilederen til miljøverndepartementet danner grunnlaget for analysen: http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/veiledninger/2011/reguleringsplanveileder.

- Rødt indikerer uakseptabel risiko. Tiltak må iverksettes for å redusere denne til gul eller grønn.
- Gult indikerer risiko som bør vurderes med hensyn til tiltak som reduserer risikoen.
- Grønt indikerer akseptabel risiko

Risikomatrisen ser da slik ut:

Konsekvens / Sannsynlighet	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig/en viss fare	3. Betydelig/ Kritisk	4. Alvorlig/ farlig	5. Svært alvorlig/ katastrofalt
5. Svært sannsynlig/ kontinuerlig	5	10	15	20	25
4. Meget sannsynlig/ periodevis, lengre varighet	4	8	12	16	20
3. Sannsynlig/ flere enkelttilfeller	3	6	9	12	15
2. Mindre sannsynlig/ kjente tilfeller	2	4	6	8	10
1. Lite sannsynlig/ ingen tilfeller	1	2	3	4	5

- Hendelser i røde felt: Tiltak nødvendig, i utgangspunktet ikke akseptabelt.
- Hendelser i gule felt: Tiltak må vurderes.
- Hendelser i grønne felt: Ikke signifikant risiko, men risikoreduserende tiltak kan vurderes.
- Tiltak som reduserer sannsynlighet vurderes først. Hvis dette ikke gir effekt eller er mulig, vurderes tiltak som begrenser konsekvensene.

Vurdering av sannsynlighet for uønsket hendelse er delt i:

- Svært sannsynlig/ kontinuerlig (5): Skjer ukentlig/ forhold som er kontinuerlig tilstede i området.
- Meget sannsynlig/ periodevis, lengre varighet (4): Skjer månedlig/ forhold som opptrer i lengre perioder, flere måneder.
- Sannsynlig/ flere enkelttilfeller (3): Skjer årlig/ kjenner til tilfeller med kortere varighet.
- Mindre sannsynlig/ kjenner tilfeller (2): Kjenner 1 tilfelle i løpet av en 10-års periode.
- Lite sannsynlig/ ingen tilfeller (1): Kjenner ingen tilfeller, men kan ha hørt om tilsvarende i andre områder.

Vurdering av konsekvenser av uønskede hendelser er delt i:

1. Ubetydelig/ ufarlig: Ingen person eller miljøskader/ enkelte tilfeller av misnøye.
2. Mindre alvorlig/ en viss fare: Få/små person- eller miljøskader/ belastende forhold for enkeltpersoner.
3. Betydelig/ kritisk: Kan føre til alvorlige personskader/ belastende forhold for en gruppe personer.
4. Alvorlig/ farlig: (behandlingskrevende) person- eller miljøskader og kritiske situasjoner.
5. Svært alvorlig/ katastrofalt: Personskade som medfører død eller varig men; mange skadd; langvarige miljøskader.

4.18.1. Rasfare

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Snø- og sørpeskred	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Betydelig/ kritisk 3	3	Planområdet ligger godt utenom fareområder for snøskred. Tema ikke relevant for planen.
Steinskred og steinsprang	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Betydelig/ kritisk 3	3	Planområdet ligger godt utenom fareområder for steinskred og steinsprang. Tema ikke relevant for planen.
Løsmasseskred	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Betydelig/ kritisk 3	3	Det vurderes slik at det er liten fare for løsmasseskred innenfor eller i umiddelbar nærhet til planområdet.
Kvikkleir	Ja	Sannsynlig/ flere enkelttilfeller 3	Svært alvorlig/ katastrofalt 5	15	I landdelen av planområdet er det ok grunnforhold, men grunnforholdene i sjødelen av planområdet er ikke avklart. Før det gis

					byggetillatelse til igangsetting av molo- og mudringsarbeidet, må det foreligge en geoteknisk grunnundersøkelse utført av sertifisert konsulentfirma som godtgjør tilstrekkelig geoteknisk sikkerhet for omsøkt tiltak.

4.18.2. Flomfare

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Flom	Ja	Sannsynlig/ flere tilfeller 3	Betydelig/ kritisk 3	9	Ytre deler av dagens utfylling vil kunne oversvømmes ved 10-500 års flom. Det er spesielt vestlig og nordlig del av utfyllingen som er utsatt for dette.

Figur 23: Flomsoner. 10-500 års flom (http://atlas.nve.no/). NB! Merk at omrisset av planområdet er justert noe i sjødelen etter at dette kartutsnittet er laget. Endingen er vurdert til ikke å være av betydning for illustrasjonen.

4.18.3. Ekstremvær: Vind, nedbør, kulde

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Vind	Ja	Sannsynlig/ flere enkelttilfeller 3	Betydelig/ kritisk 3	9	I planområdet dominerer den sør- østlige vindretningen på vinterstid, det er en kald og tidvis sterk vind fra Reisadalen. Tiltak som er spesielt sårbare for vind og kulde bør planlegges slik at

					det skapes le for denne vindretningen. Planområdet vil også være eksponert for nordlige og nordvestlige vindretninger.
Kulde	Ja	Sannsynlig/ flere enkelttilfeller 3	Betydelig/ kritisk 3	9	Det er ikke uvanlig med kalde perioder på vinteren i området, men da med et kystklima som oftest gir høyere fuktighet og kulde. Mot kysten vil kombinasjonen vind og kulde være kritisk, og man kan få et problem med ising. Kulden er en påkjenning for mennesker, dyr og bygninger.
Nedbør	Ja	Sannsynlig/ flere enkelttilfeller 3	Ubetydelig/ ufarlig 1	3	En økning i nedbørs mengde og intensitet må tas hensyn til ved utforming av terreng, tomt og bygg gjennom god drenering og byggetekniske løsninger.

4.18.4. Støy

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Støy	Ja	Mindre sannsynlig/ kjenner tilfeller 2	Ubetydelig/ ufarlig 1	2	Vi kjenner ikke til støyforhold i området som gjør arealene uegnet for planlagt bruk av arealene. I dag kommer støy i området fra aktivitet i havna, trafikk på dagens E6, og fra trafikk på Sørkjosen lufthavn, men planområdet blir ikke berørt av flystøysoner. Naboer til området må påregne noe støy under anleggsperioden.

4.18.5. Luftforurensing og forurensing i grunnen

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Luftforurensning	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Ubetydelig ufarlig 1	1	Etter det kommunen kjenner til er det ikke luftforurensning i området som medfører risiko.

Forurensning i grunnen	Ja	Mindre sannsynlig/ kjenner tilfeller 2	Betydelig/ kritisk 3	6	Nordreisa kommune kjenner ikke til forurenset grunn innenfor planområdet. Planområdet, spesielt i sjø, kan påvirkes av utslipp av kloakk rett utenfor planområdet. Det er også kjent et tilfelle der det ble dumpet asfaltmasser noe lengre ut i fjorden. Usikkert hvorvidt forurenset grunn i Sørkjosen havn påvirker planområdet.
Akutt forurensning	Ja	Mindre sannsynlig/ kjenner tilfeller 2	Alvorlig/ farlig 4	8	Kan oppstå akutt forurensning som følge av uhell/ ulykker i havna.
Radon	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Ubetydelig ufarlig 1	1	Det er ikke kartlagt radonforekomster i planområdet. Temaet er ikke relevant for planen.

4.18.6. Beredskap og ulykkesrisiko

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Politi	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Ubetydelig ufarlig 1	1	Politistasjon/ lensmannskontoret ligger ca. 5 km fra planområdet.
Brann	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Ubetydelig ufarlig 1	1	Brannstasjonen ligger ca. 1 km fra planområdet. Ved behov kan brannvesenet forsterkes med innsats fra lufthavnens brannberedskap.
Redning/helse	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Ubetydelig ufarlig 1	1	Sonjatun distrikts medisinske senter ligger ca. 5 km (langs vei) fra planområdet.
Annen beredskap	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Ubetydelig ufarlig 1	1	Sørkjosen lufthavn ligger ca. 1,5 km fra planområdet etter vei. Helikopterlandingsplass ligger ca. 1 km fra planområdet i luftlinje.

(Alle distanser er målt langs eksisterende vegtraséer, og med utgangspunkt i midten av planområdet.)

4.18.7. Andre relevante ROS tema

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Stormflo og havnivåstigning	Ja	Sannsynlig/ flere enkelt tilfeller 3	Betydelig/ kritisk 3	9	Høyeste astronomiske tidevann er ved en gjentaksintervall på: Normal = 1.61 m 10 år = 1.97 m 20 år = 2.00 m 50 år = 2.04 m 100 år = 2.06 m 200 år = 2.08 m 500 år = 2.10 m Stormflo kommer på toppen av vanlig tidevann og den generelle vannstandshevningen, og høyden på stormfloen henger nøye sammen med vindretning. Beregnet vannstand i Sørkjosen ved stormflo er: 20 års flo = 3.07 m 100 års flo = 3.27 m 200 års flo = 3.37 m 1000 års flo = 3.52 m Havnivåstigning er beregnet til å kunne gi en vannstandsøkning for kysten av Troms og Finnmark på 18-20 cm fram mot 2050 og 45-65 cm mot 2100 (korrigert for landhevning). Differansen mellom landheving og havnivåstigning er estimert til 56 cm, og i verste fall 91 cm. Rapporten viser estimat for stormflo opp til 2.92 m og i verste fall 3.27 m.
Høyspentledninger (elektromagnetiske felt)	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Betydelig/ kritisk 3	3	Det er ikke høyspentanlegg innenfor planområdet.
Trafikksikkerhet	Ja	Mindre sannsynlig/ kjenner tilfeller 2	Betydelig/ kritisk 3	6	Det er ikke registrert noen trafikkulykker innenfor planområdet, jf. nasjonal vegdatabank (data tilsendt fra Statens Vegvesen 2.2.2015).

					Ingen eksisterende tilrettelegging for myke trafikkanter, samtidig som det er endel trafikk av tunge kjøretøy inn mot planområdet i forbindelse med næringsaktivitet i tilgrensende arealer.
Sørkjosen lufthavn	Ja	Mindre sannsynlig/ kjenner tilfeller 2	Svært alvorlig/ katastrofalt 5	10	Per i dag utgjør ikke planområdet i seg selv og eksisterende tiltak en fare for flytrafikken.

4.19. Næring

Det er ingen næringsvirksomhet innenfor planområdet. Imidlertid grenser planområdet til arealer med næringsvirksomhet; Sørkjosen havn, Felleskjøpet AGRI SA, Reisafjord Hotel AS, Sjøtransport AS, Joker Havna, På Taket Kafé m.fl.

I tillegg er det en rekke ulike bedrifter innen handel og service m.m. i Sørkjosen.

4.20. Analyser/ utredninger

Det er ikke foretatt andre analyser eller utredninger utover det denne beskrivelsen omfatter.

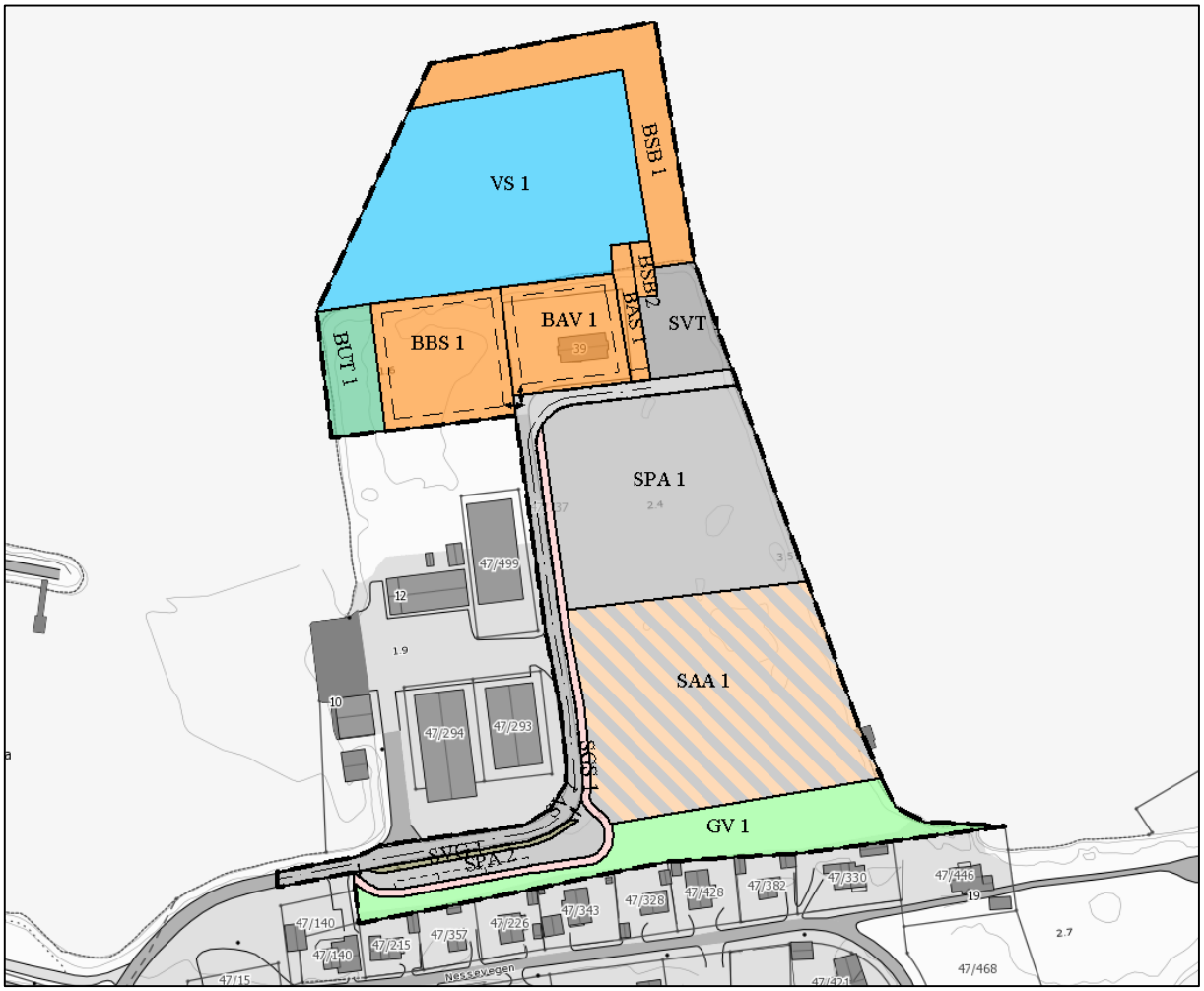
5. Beskrivelse av planforslaget

5.1. Planlagt arealbruk

5.1.1. Reguleringsformål

Det er satt av følgende reguleringsformål:

- Avløpsanlegg (1542) – 1,8 daa
- Småbåtanlegg i sjø og vassdrag (1587) – 2,6 daa
- Småbåtanlegg i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (1588) – 2,3 daa
- Annen særskilt angitt bebyggelse og anlegg (1590) – 0,4 daa
- Uteoppholdsareal (1600) – 0,9 daa
- Veg (2010) – 2,2 daa
- Gang-/sykkelveg (2015) – 0,8 daa
- Annen veggrunn – tekniske anlegg (2018) – 1 daa
- Annen veggrunn – grøntareal (2019) – 0,2 daa
- Parkering (2080) – 6,9 daa
- Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraséer kombinert med andre angitte hovedformål (2900) – 7,6 daa
- Vegetasjonsskjerm (3060) – 2,9 daa
- Småbåthavn (6230) – 7,2 daa



Figur 24: Kart utsnitt som viser plankartet uten hensynssoner.

Det er satt av følgende hensynssone:

- H 190 F – Sikringssone Sørkjosen Lufthavn
  (H 190 F er avsatt kun i planbestemmelsene da sikringssonen dekker hele planområdet)
- H 320 – Faresone flomfare

Figur 25: Kartutsnitt son viser plankartet med hensyns-, sikrings- og faresoner, men uten tomtegrenser, byggegrenser, midtlinje vei osv.

5.2. Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

5.2.1. Avløpsanlegg (1542)

BAV 1: Areal avsettes for å ivareta eksisterende Sørkjosen renseanlegg.

5.2.2. Småbåtanlegg i sjø og vassdrag (1587)

BSB 1: Areal for planlagt molo. Total bredde 15 m. Skal tilrettelegges for mulighet til å kjøre bil på toppen for frakt av utstyr til båter i havneanlegget.

BSB 2: Areal for båtutsett. Bygges samlet med tilsvarende del i BAS 1.

5.2.3. Småbåtanlegg i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (1588)

BBS 1: Areal som kan benyttes til klubbhus for båtforeningen. Det kan også tilrettelegges et område for båtpuss inni samme areal. Det må da tilrettelegges fasiliteter for sikker håndtering og korttidslagring av farlig avfall. Det bør også legges til rette for sykkelparkering under tak i samband med klubbhus.

5.2.4. Annen særskilt angitt bebyggelse og anlegg (1590)

BAS 1: Areal for utsett av evakuerings- og beredskapsfartøy for Avinor og brannvesen. Bygning for oppbevaring av slike fartøy kan oppføres innenfor avsatt areal.

5.2.5. Uteoppholdsareal (1600)

BUT 1: Areal som allerede i dag benyttes til rekreasjon og som har enkel tilrettelegging i form av bålring og noen benker. Tilrettelegging for allmenhetens bruk skal videreføres.

5.2.6. Veg (2010)

SV 1: I hovedsak eksisterende vei som oppgraderes og forlenges litt.

5.2.7. Gang-/sykkelveg (2015)

SGS 1: Areal avsettes til gang- og sykkelveg for å ivareta myke trafikanter, og legge til rette for trafikksikker adkomst til småbåthavna for disse.

5.2.8. Annen veggrunn – tekniske anlegg (2018)

SVT 1: Område for manøvrering av kjøretøy og henger i forbindelse med utsett av båt og frakt av utstyr til fartøy i småbåthavna. Kun korttidsparkering for lasting/lossing av kjøretøy tillatt. Ikke tillatt å parkere innenfor området for ikke å være til hinder ev. utrykningskjøretøy, samt for andre brukere av området.

5.2.9. Annen veggrunn – grøntareal (2019)

SVG 1: Avsatt for å separere vei og bussparkering bedre.

5.2.10. Parkering (2080)

SPA 1: Areal til parkering for brukere av området. Fortrinnsvis for personbiler. Sørlig halvdel av arealet kan benyttes til lagring av gods som kommer inn over Sørkjosen havn i spesielle tilfeller der det er behov for slik lagring utover det det er plass til innenfor areal markert SAA 1.

SPA 2: Egen bussparkering. Tiltenkt for langtidsparkering av buss etter at passasjerer er satt av f.eks. ved Reisafjord Hotel. Innkjøring lengst vest, utkjøring i øst.

5.2.11. Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraséer kombinert med andre angitte hovedformål (2900)

SAA 1: Areal med kombinert formål. Kan benyttes til lagring av gods i forbindelse med Sørkjosen havn til nytt havneområde på Hjellnes er klart til bruk. Deretter kan området benyttes til trailerparkering. Det kan tilrettelegges med eget servicebygg for dette sørvest i regulert areal. Det kan også vurderes tilrettelegging av tømmepunkt for bobiler/campingvogn i tilknytning til servicebygget.

5.2.12. Vegetasjonsskjerm (3060)

GV 1: Naturlig vegetasjon og trær på stedet bevares for å skjerme bebyggelsen langs Nessevegen fra vind og støy.

5.2.13. Småbåthavn (6230)

VS 1: Avsettes som småbåthavn. Mulighet for inntil 80 båtplasser. Fartøy over 15 m.o.h. ved middel høyvann kan ikke benytte anlegget og henvises til eksisterende anlegg inne i Sørkjosen havn. Dette av hensyn til Sørkjosen lufthavn.

5.3. Gjennomgang av aktuelle hensynssoner

5.3.1. H 190 F – Sikringssone Sørkjosen Lufthavn

Innflygingen til Sørkjosen lufthavn går over planområdet. Sikringssone H 190 F dekker hele planområdet og er derfor ikke avsatt i kart. Innenfor planområdet gjelder de høyderestriksjoner som er angitt med koter (sorte streksymboler) på restriksjonsplanen for Sørkjosen lufthavn, Avinors tegning ENSR-P-10 datert 10.02.2005.

5.3.2. H 320 – Faresone flomfare

Avsatt for å ivareta flomfare i området. Følger estimert flomlinje for 200 års flom. Flomsikringstiltak må vurderes ved prosjektering av nye bygninger i planområdet. Ikke mulig å ha kjeller i området.

5.4. Bebyggelsens plassering og utforming

5.4.1. Bebyggelsens høyde

Det kan oppføres bygninger i BBS 1, BAV 1, BAS 1 og SAA 1. Bygg kan innenfor disse områdene oppføres med maksimalt 1 etasje.

Avinor har følgende krav til radioteknisk vurdering av bygninger og anlegg:

> *Alle nye bygg og anlegg samt påbygg på eksisterende bygg og anlegg, med en maksimal byggehøyde over kote +3,2 meter over havet, skal sendes Avinor for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge konkrete fasadetegninger, tegninger av tak, materialvalg, plassering og fasaderetning. Kommunen kan ikke gi byggetillatelse før det foreligger positiv radioteknisk vurdering for byggene/anleggene.*
>
> *Bruk av mobilkran innenfor planområdet tillates uten radioteknisk vurdering. Dersom mobilkranen skal operere over innflygingsflaten og sideflaten, skal Avinor Sørkjosen lufthavn kontaktes på forhånd Det er ikke tillatt med bruk av tårnkran innenfor planområdet.*

5.4.2. Grad av utnytting

BBS 1: Utnyttingsgraden skal ikke overstige 30 % -BYA.

BAV 1: Utnyttingsgraden skal ikke overstige 50 % -BYA.

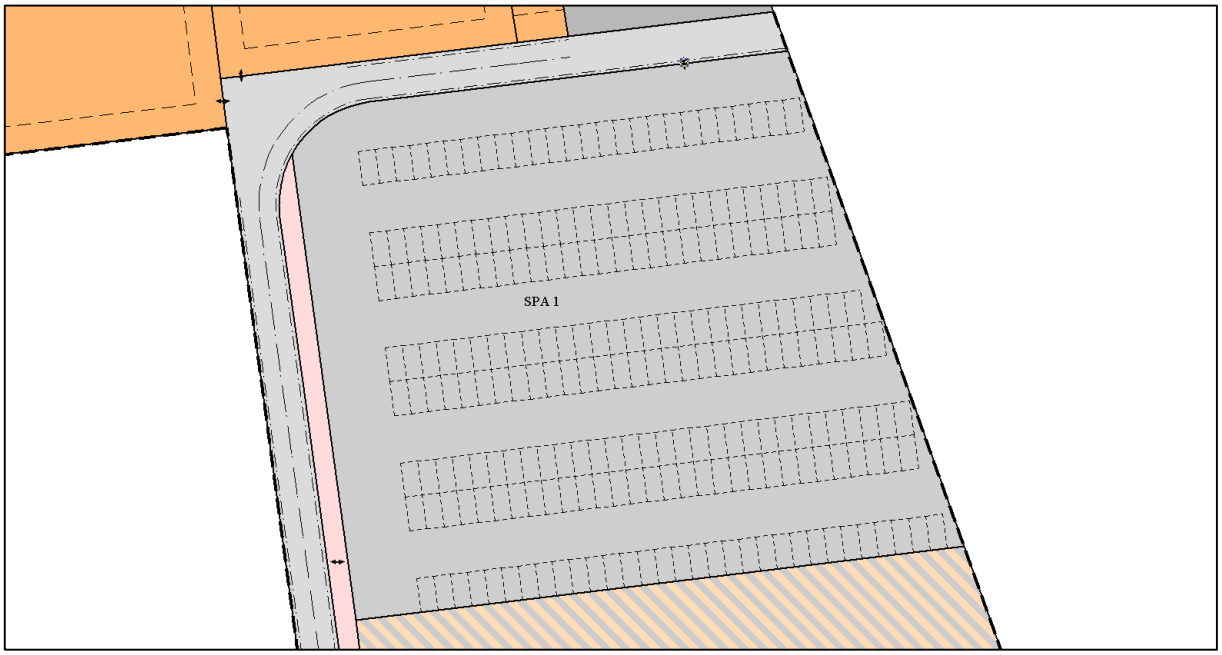
BAS 1: Utnyttingsgraden skal ikke overstige 100 m^2 -BYA.

SAA 1: Utnyttingsgraden skal ikke overstige 100 m^2 -BYA.

5.5. Parkering

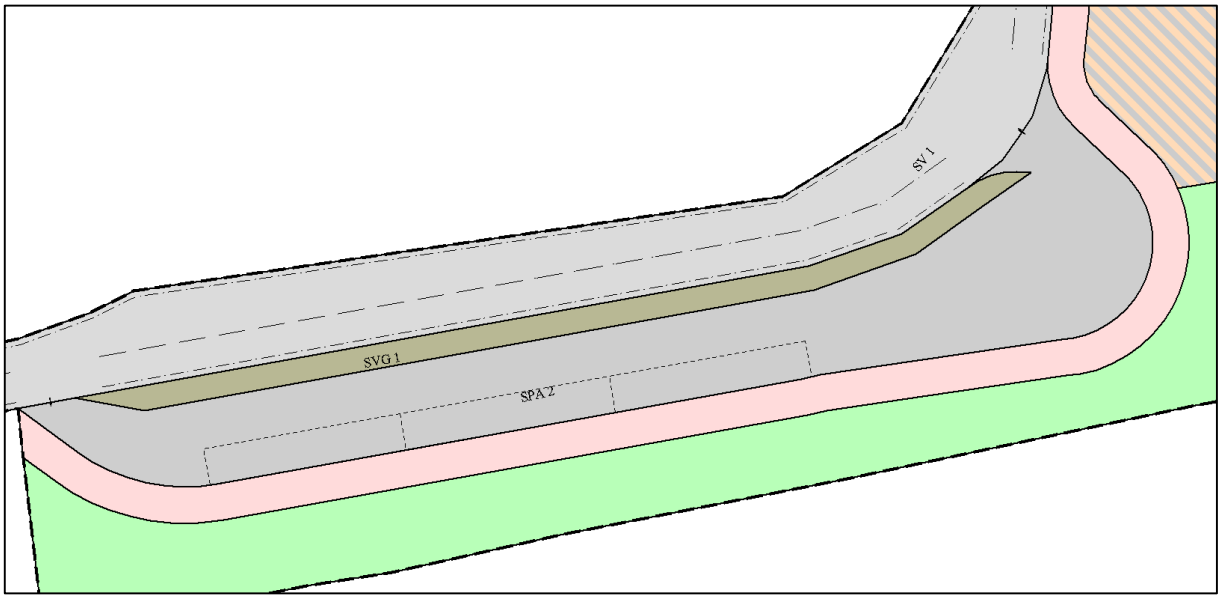
Innenfor SPA 1 kan det parkeres inntil 228 personbiler gitt utnytting av parkeringsarealet som vist under. Det må påregnes oppsett av rekkverk langs hele østsiden av planområdet, cirka 200 meter.

Sørlig halvdel av arealet kan benyttes til lagring av gods som kommer inn over Sørkjosen havn i spesielle tilfeller der det er behov for slik lagring utover det det er plass til innenfor areal markert SAA 1.



Figur 26: Regulert areal SPA 1 for parkering vist med 228 p-plasser. Illustrasjon laget etter spesifikasjoner for parkeringsplasser gitt i Statens vegvesens veileder N 100.

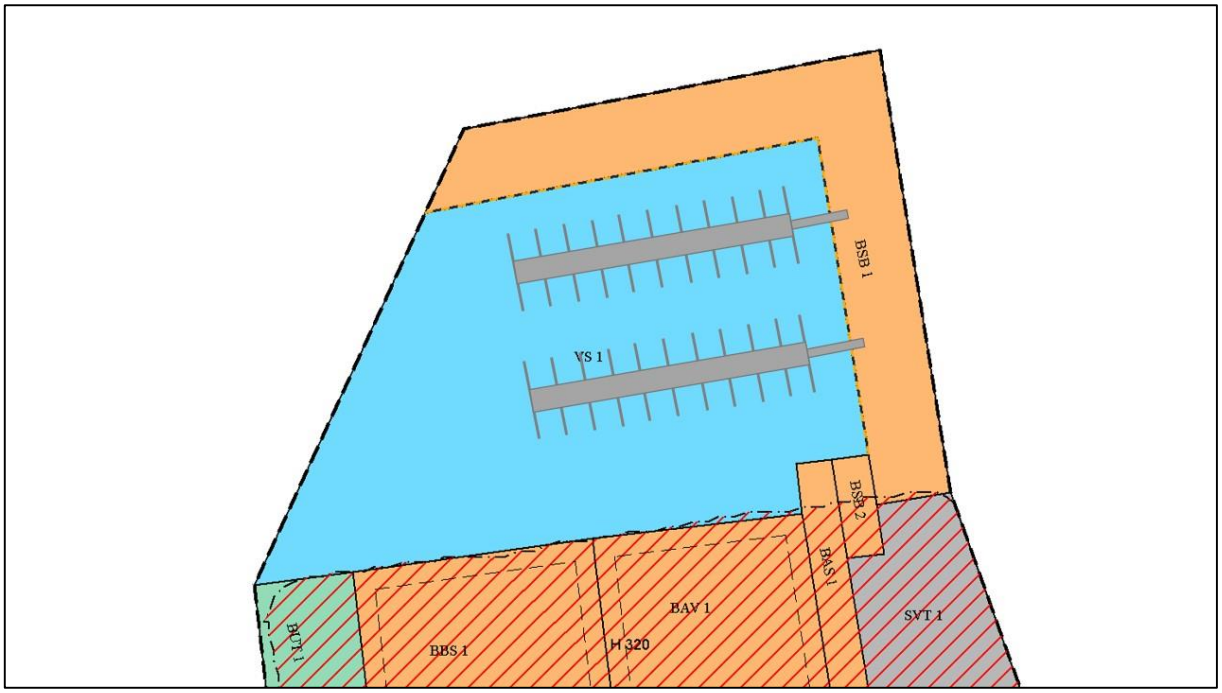
Innenfor SPA 2 er det lagt til rette for 3 oppstillingsplasser for buss.



Figur 27: Regulert areal SPA 2 for parkering for inntil 3 busser. Illustrasjon laget etter spesifikasjoner for parkeringsplasser gitt i Statens vegvesens veileder N 100.

5.6. Småbåthavn

I areal satt av til småbåthavn antas det at det maksimalt vil være plass for 80 båtplasser. Forutsetningen er at dimensjonene på båtplassene tilsvarer båtplasser i Sørkjosen havn, at total lengde på flytebryggen kan være 70 meter fra landfeste på landgangen, og at det er tilstrekkelig areal for to parallelle flytebrygger med båtplasser uten at det kommer i konflikt med båtutsett for evakueringsfartøy for Avinor.



Figur 28: Illustrasjon som viser en mulig plassering av småbåtanlegg ved maksimal utnyttelse. Illustrasjon av flytebrygge med båtplasser er ikke i rett målestokk, og må kun tolkes som en illustrasjon/prinsippskisse.

5.7. Tilknytning til infrastruktur

Fremtidig bebyggelse innenfor planområdet vil bli tilknyttet eksisterende teknisk infrastruktur i nærområdet. Delvis gjennom direkte tilkobling der det er mulig og ellers gjennom nyetableringer ved behov.

5.8. Trafikkløsning

5.8.1. Kjøreatkomst

Adkomsten til planområdet blir den samme som i dag. Adkomst fra E6 via Kaiveien og inn til planområdet.

5.8.2. Utforming av veger

Total veibredde 6 meter. 0,5 meter avsatt til vegkant.

5.8.3. Varelevering

Varelevering ivaretas gjennom eksisterende og planlagt veiareal.

5.8.4. Tilgjengelighet for gående og syklende

Gjennom etablering av SGS 1 vil tilgjengeligheten til området for gående og syklende ikke endres, men trafikksikkerheten for myke trafikanter vil bedres.

5.8.5. Felles atkomstveger, eiendomsforhold

SV 1 ligger i sin helhet på eiendom med GBR 47/137.

5.9. Planlagte offentlige anlegg

Alle planlagte tiltak utenom BBS 1 er offentlige anlegg.

5.10. Miljøoppfølging

Det er ikke planlagt noen spesielle miljøtiltak utover det som er fastsatt gjennom plan- og bygningsloven og andre gjeldene lover og forskrifter.

Dersom det opprettes eget område for båtpuss innenfor BBS 1, skal det også etableres fasiliteter for sikker håndtering og korttidslagring av farlig avfall.

Småbåtanlegget bør i sin helhet lages i samsvar med standardkravene for «Ren Marina»:

Standard 1:

- *Egen miljøstasjon som tar imot farlig avfall fra båtpuss/vedlikehold.*
- *Miljøstasjonen står under tak, er låsbar og sikret mot avsig ved søl/lekkasje fra beholdere.*
- *Det farlige avfallet blir hentet av eller levert til aktører som behandler dette etter gjeldende lover og regler.*

- *Marinaen/opplagsplassen har pusseutstyr med avsug eller annet egnet system som båteierne bruker ved pussing/sliping.*
- *Har duker tilgjengelig for å samle opp bunnstoffrester og malingssøl.*
- *Informerer alle som er tilknyttet stedet om regler og rutiner angående farlig avfall.*

Standard 2:

I tillegg til å oppfylle standard 1, kommer et viktig tiltak som det etterhvert vil komme pålegg fra myndighetene om å få på plass.

- *Egen spyleplass med oppsamler/rensing av spylevann for å skille ut malingsrester og miljøgifter i spylevannet, før dette går tilbake til sjøen.*

Kilde: http://renmarina.no/ og http://www.miljodirektoratet.no/.

5.11. Universell utforming

Tiltak innen planområdet skal utføres i henhold til plan- og bygningslovens krav til universell utforming (UU). Byggeteknisk forskrift TEK10 gir tekniske krav til byggverk, uteareal og miljø som skal sikre at krav til UU sikres. Plan- og bygningslovens § 11-9 punkt 5 samt krav til ikke-diskriminerende forhold, skal bidra til at UU ivaretas i planen. Felles uterom og alle arealer tilknyttet offentlig ferdsel skal så langt det er mulig ha universell utforming.

5.12. Uteoppholdsareal

Areal satt av til uteoppholdsareal skal ivareta eksisterende rekreasjonstilbud innenfor arealet.

5.13. Landbruksfaglige vurderinger

Planforslaget berører ikke landbruksareal. Vurdering derfor ikke sett på som nødvendig.

5.14. Kollektivtilbud

Planforslaget medfører ikke endringer av kollektivtilbudet.

5.15. Kulturminner

Det er ingen registrerte kulturminner innenfor det avsatte planområdet, jf. askeladden 21.1.2015. Ingen løsninger er derfor skissert.

5.16. Sosial infrastruktur

Planforslaget fører ikke til vesentlige endringer i sosial infrastruktur.

Planens hovedformål er å legge til rette for flere plasser til småbåter, da det er større etterspørsel etter båtplasser i området enn hva det er kapasitet i dagens småbåtanlegg i Sørkjosen havn.

5.17. Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Planområdet tilknyttes eksisterende offentlig infrastruktur for vann og avløp. Nye traséer for teknisk infrastruktur er lagt inn i planen der det er behov.

5.18. Plan for avfallshenting

Avfallshåndteringen i planområdet vil inngå i den kommunale avfallshåndteringen.

5.19. Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

H 190 F – sikringssone Sørkjosen lufthavn: Høyderestriksjoner som er angitt med koter (sorte streksymboler) på restriksjonsplanen for Sørkjosen lufthavn, Avinors tegning ENSR-P-10 datert 10.02.2005 må overholdes ved oppføring av nye bygg, samt ved anleggsarbeid der utstyr og midlertidige innretninger kan overstige høyder i restriksjonsplanen. I tillegg må man være oppmerksom på bruk og valg av belysning.

H 320 – flomfare: Før utbygging må flomforebyggende tiltak vurderes. Det settes forbud mot kjeller innenfor planområdet.

5.20. Rekkefølgebestemmelser

Før det gis byggetillatelse til igangsetting av molo- og mudringsarbeidet, må det foreligge en geoteknisk grunnundersøkelse utført av sertifisert konsulentfirma som godtgjør tilstrekkelig geoteknisk sikkerhet for omsøkt tiltak.

Anlegg for avfallshåndtering må være etablert før småbåthavna kan tas i bruk.

6. Konsekvensutredning

6.1. Om konsekvensutredning

Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven (heretter KU-forskriften) sier i § 3 c) at reguleringsplaner for tiltak i forskriftens vedlegg II skal vurderes nærmere etter vedlegg III. Bokstav c gjelder ikke reguleringsplaner der konsekvensene av det konkrete tiltaket er tilfredsstillende utredet på overordnet plannivå og der reguleringsplanen er i samsvar med overordnet plan.

I KU-forskriftens vedlegg II fremkommer det under punkt 10. *Infrastrukturprosjekter* bokstav j) at «*Bygging av erosjonsforebyggende kystanlegg og vannbygging til sjøs som kan medføre endringer av kysten, f.eks. diker, moloer, sjeteer og andre bygg til vern mot havet, bortsett fra vedlikehold og gjenoppbygging av slike anlegg*.» og punkt 12. *Turisme og fritid*bokstav b) «*Lystbåthavner*.» skal vurderes nærmere etter KU-forskriftens vedlegg III.

KU-forskriftens vedlegg III «Vurdering av vesentlige virkninger for miljø og samfunn» sier at:

Planer etter § 3, jf. vedlegg II, som kan få vesentlige virkninger skal behandles i tråd med bestemmelsene i forskriften.

Det skal vurderes om planer kan få vesentlige virkninger etter tredje ledd dersom det er sannsynlig at planen vil kunne komme i konflikt med eller medføre;

a. områder som er vernet, midlertidig vernet eller foreslått vernet etter naturmangfoldloven kap. V eller etter markaloven § 11,
b. kulturminner eller kulturmiljø som er fredet, midlertidig fredet eller foreslått fredet etter kulturminneloven eller vernet etter plan- og bygningsloven, eller hvor det finnes eller er stor sannsynlighet for å finne automatisk fredete kulturminner som inngår i et kulturmiljø med stor tidsdybde,
c. laksebestander i områder som er omfattet av ordningen med nasjonale laksevassdrag og nasjonale laksefjorder,
d. en forekomst av en utvalgt eller truet naturtype, verdifull naturtype av verdi A eller B, truet eller prioritert art, eller mot økologisk funksjonsområde for en prioritert art,
e. naturområder som er særlig viktige for utøvelse av friluftsliv,
f. særlig verdifulle landskap, store sammenhengende naturområder med urørt preg eller vernede vassdrag,
g. utøvelsen av samiske utmarksnæringer, eller er lokalisert i reindriftens særverdiområder eller minimumsbeiter og vil kunne komme i konflikt med reindriftsinteresser,
h. større omdisponering av landbruks-, natur- og friluftslivsområder eller områder som er regulert til landbruk og som er av stor betydning for landbruksvirksomhet,
i. vesentlig økt belastning av luftforurensning, støy eller lukt, eller vesentlig forurensning til vann, grunn eller sedimenter eller vesentlig stråling,
j. vesentlig økning av utslipp av klimagasser,
k. risiko for alvorlige ulykker, ras, skred eller flom,
l. konsekvenser for befolkningens helse eller helsens fordeling i befolkningen,

m. vesentlig påvirkning av miljømessig sårbarhet, naturens tålegrense eller områder der fastsatte grenseverdier er overskredet,
n. omfattende bruk av eller båndlegging av naturressurser eller medføre store mengder avfall,
o. vesentlige miljøvirkninger i en annen stat,
p. vesentlige konsekvenser for befolkningens tilgjengelighet til uteområder, bygninger og tjenester, eller
q. statlige planretningslinjer, statlige planbestemmelser eller regionale planbestemmelser gitt i medhold av lov 27. juni 2008 nr. 71 eller gjeldende rikspolitiske bestemmelser eller rikspolitiske retningslinjer gitt i medhold plan- og bygningsloven av 14. juni 1985.

Ved vurderingen av om en plan kan få vesentlige virkninger skal det ses hen til tiltakets størrelse, plassering eller egenskaper, samvirke med andre gjennomførte, vedtatte og planlagte tiltak, og virkningenes omfang, kompleksitet, varighet, frekvens og reversibilitet.

6.2. Vurderinger av vesentlige virkninger for miljø og samfunn, jf. KU-forskriftens vedlegg III

6.2.1. Verneområder

På det nærmeste ligger planområdet, sørøstre hjørne, 0,7 km fra Reisautløpet naturreservat, jf. naturbase 21.1.2015. Revervatet har også Ramsar-status som et internasjonal verneverdig vårmarksområde.

Vi mener at verneområdet ikke vil påvirkes direkte av tiltakene innenfor planområdet. Etablering av molo og småbåthavn vil endre innløpet til verneområdet noe, men endringen vil ikke være av vesentlig betydning da moloen vil bli en naturlig forlenging av eksisterende utfylling i sjø.

6.2.2. Kulturminner

Vi mener at planområdet ikke vil føre til konflikt med, eller at det vil gi vesentlig virkning på, kulturminner eller kulturmiljø som er fredet, midlertidig fredet eller foreslått fredet etter kulturminneloven eller vernet etter plan- og bygningsloven, eller hvor det finnes eller er stor sannsynlighet for å finne automatisk fredete kulturminner som inngår i et kulturmiljø med stor tidsdybde, da det ikke er registrert kulturminner innenfor eller i nærheten av planområdet.

6.2.3. Laksebestander

Innløpet til Reisaelva vil endres noe ved bygging av molo. Planområdet strekker seg ca. 95 meter ut i sjø fra eksisterende utfylling. Det må påregnes av laksefisk som følger fjordens vestside inn mot Reisaelva vil kunne ende opp inne i havneområdet. Men dette vil skje også ved dagens situasjon, «null-alternativet» til utbygging. Vi mener at en utbygging ikke vil representere en vesentlig virkning på vandringen til laksefisk i området.

6.2.4. Naturtyper

Se kapittel 4.6 *Naturverdier* for nærmere informasjon om det svært viktige naturtypeområdet BN00061270 *bløtbunnsområde i strandsonen* som ligger innenfor sjødelen av planområdet. Andre

trua, verdifulle eller utvalgte naturtyper og/eller prioriterte arter er det ikke innenfor eller grenser ikke til planområdet.

En utbygging av sjødelen av planområdet vil påvirke naturtypeområdet BN00061270 *bløtbunnsområde i strandsonen* direkte, men vi mener at påvirkningen ikke vil være vesentlig. Dette begrunner vi med at det er et mindre areal i utkanten av naturtypeområdet som påvirkes. Etablering av molo vil kunne endre måte sand som elva frakter utover i elvedeltaet avsettes på mot Sørkjosen havn. Per i dag avsettes det sand slik at det enkelte steder fører til fare for grunnstøting av skip på vei til og fra Sørkjosen havn. Det har vært flere tilfeller der fartøy har satt seg fast på sandgrunn. Dersom moloen leder noe av denne avsetningen av elvesedimenter vekk fra innløpet til Sørkjosen hvan, mener vi at det vil kunne telle positivt for naturtype området i sin helhet ved å redusere faren for grunnstøtinger. På grunn av antatt forurensete bunnsedimenter inne i Sørkjosen havn vil det også være positivt om det ikke er behov for å mudre området så ofte for å beholde tilstrekkelig dybde for besøkende fartøy.

6.2.5. Naturområder for friluftslivet

Vi anser ikke planområdet for å komme i konflikt med eller ha vesentlige virkninger for naturområder som er særlig viktige for utøvelse av friluftsliv. Vi mener planområdets tiltak vil være til gunst for sjørettet friluftsliv.

6.2.6. Landskap

Vi anser ikke planområdet for å komme i konflikt med eller ha vesentlige virkninger for særlig verdifulle landskap, store sammenhengende naturområder med urørt preg eller vernede vassdrag.

Planområdet vil blir en naturlig utvidelse av Sørkjosen havn og det småbåtanlegget som allerede eksisterer der i dag. Kommunen vurderer det slik at planlagt tiltak ikke vil få vesentlige virkninger på landskapet slik det oppleves i dag.

6.2.7. Samiske næringer

Vi anser ikke planområdet for å komme i konflikt med eller ha vesentlige virkninger for utøvelsen av samiske utmarksnæringer. Planområdet er ikke lokalisert i reindriftens særverdiområder eller innenfor minimumsbeiter. Nordreisa kommune mener at planområdet og planlagte tiltak ikke vil kunne komme i konflikt med reindriftsinteresser.

6.2.8. Omdisponering av landbruks-, natur- og friluftslivsområder

Vi anser ikke planområdet for å komme i konflikt med eller ha vesentlige virkninger for landbruks-, natur- og friluftslivsområder. Ingen slike områder berøres direkte. Vi mener også at ingen slike områder berøres indirekte på en negativ måte. En bedre tilrettelegging for småbåter vil kunne være positivt for friluftsliv til sjøs ved å gjøre det enklere å utnytte denne muligheten til å drive friluftsliv.

6.2.9. Økt forurensning

Vi mener at planområdet og formålene som avsettes innenfor dette ikke vil føre til vesentlig økt belastning av luftforurensning, støy eller lukt, eller vesentlig forurensning til vann, grunn eller sedimenter eller vesentlig stråling. Det vil alltid medføre fare for akutt forurensing dersom fartøy

forliser. I tillegg er det en rekke miljømessig problematiske stoffer som benyttes ved båtpuss. Vi mener planen tar hensyn til dette gjennom utforming av områder og krav til avfallshåndtering i planens bestemmelser.

6.2.10. Klimagasser

Vi mener at planområdet og tiltakene som tilrettelegges innenfor dette ikke vil føre til en vesentlig økning av utslipp av klimagasser.

6.2.11. Risiko for alvorlige ulykker, ras, skred eller flom

Det er ikke avdekket økt risiko for alvorlige ulykker i ROS analysen som er gjort for planområdet. Planområdet er ikke usatt for ras og skredfare. Det er noe flomfare innenfor planområdet, men dette må hensyntas ved utbygging.

6.2.12. Helse

Vi anser ikke planområdet for å komme i konflikt med eller ha vesentlige virkninger for befolkningens helse eller helsens fordeling i befolkningen.

6.2.13. Miljøets tålegrense

Vi anser ikke planområdet for å komme i konflikt med eller ha vesentlig påvirkning av miljømessig sårbarhet, naturens tålegrense eller områder der fastsatte grenseverdier er overskredet.

6.2.14. Båndlegging av naturressurser

Vi mener at planområdet og dets formål ikke vil føre til omfattende bruk av eller båndlegging av naturressurser.

6.2.15. Avfallsproblematikk

Vi mener at planområdet og dets formål ikke vil medføre store mengder avfall. Se for øvrig punkt 6.2.9.

6.2.16. Miljøvirkninger i annen stat

Utbygging av planområdet vil ikke føre til miljøpåvirkninger i andre stater.

6.2.17. Befolkningens tilgjengelighet

Planområdet og tiltak innenfor dette vil ikke får vesentlige negative konsekvenser for befolkningens tilgjengelighet til uteområder, bygninger og tjenester.

6.2.18. Konflikt med statlige planretningslinjer, statlige planbestemmelser, regionale planbestemmelser, rikspolitiske bestemmelser eller rikspolitiske retningslinjer

Vi anser ikke planområdet for å komme i konflikt med eller ha vesentlige virkninger for statlige planretningslinjer, statlige planbestemmelser eller regionale planbestemmelser gitt i medhold av lov

27. juni 2008 nr. 71 eller gjeldende rikspolitiske bestemmelser eller rikspolitiske retningslinjer gitt i medhold plan- og bygningsloven av 14. juni 1985.

7. Virkninger/konsekvenser av planforslaget

Her beskrives og vurderes virkninger og konsekvenser av gjennomføring av planen. Konsekvenser beskrives når planen avviker fra vedtatt oversiktsplan, temaplan, vedtatt retningslinje, norm eller vedtekt eller når planen vil medføre konsekvenser for natur, miljø eller samfunn. Eventuelle avbøtende tiltak skal beskrives

7.1. Overordnede planer

Planforslaget er i hovedsak i tråd med kommuneplanens arealdel. I forhold til de arealer som er avsatt i kommuneplanens arealdel er det kun gjort mindre justeringer og formålsendringer der dette har vist seg nødvendig. Det er ikke lagt ut nye arealer til bebyggelse utover det som er lagt ut i kommuneplanens arealdel.

Følgende justeringer er gjort:

- Planavgrensningen i sjø er trukket litt østover og samtidig redusert noe i vest. Dette for å unngå bygging av molo utfor marbakken. Endringen berører areal avsatt som småbåthavn (VS 2) og lufthavn (SL 1) i kommuneplanens arealdel. Det er vurdert slik at endringen i planavgrensning ikke vil få negative konsekvenser for en ev. senere utnyttelse av SL 1 for Sørkjosen lufthavn.
- Areal avsatt til småbåthavn (VS 3) i kommuneplanens arealdel er delt opp til et areal for uteopphold og det øvrige arealet til område med formål småbåthavn, der planen er å ha klubbhus for Nordreisa Båtforening og mulighet for å legge til rette et område for båtpuss.

7.2. Landskap

Landskapet rundt planområdet er åpent og lett synlig for ved adkomst fra sjø. Også ved adkomst til Sørkjosen langs E6 (gjelder også ny E6 trasé) når man kommer sørfra vil planområdet sees godt. Det er da spesielt molo og småbåtanlegget som vil være godt synlig. For reisende langs E6 nordfra, på vei sørover, vil synligheten være mindre.

Planområdet vil fremstå som en utvidet del av et eksisterende havneområde, og vi mener derfor det ikke vil påvirke landskapet i negativ retning. De som vil påvirkes mest er planområdet nærmeste naboer, blant annet beboere langs Nessevegen. For disse kan endringen oppleves som negativ, men i en helhetsvurdering mener vi at det vil være en positiv endring som legger til rette for både dagens, og fremtidig, bruk av området. En opprydding av landarealet mener vi også vil være positiv for alle som benytter seg av området til ulike formål.

For hele delområde 6 i landskapsanalysen for Nordreisa kommune vurderes påvirkningen på landskapet til å være relativt liten.

7.3. Stedets karakter

Fra å være et område litt utenfor dagens havneområde, så vil planområdet blir en integrert del av Sørkjosen havn. Sørkjosen havn er i dag en fiskerihavn, men det er også en ordinær havn for gods og med eget småbåt anlegg. På grunn av stor etterspørsel av plasser til småbåter oppstår det noe

konflikt mellom havnas egentlige formål som fiskerihavn og behovet for småbåtplasser. Denne planen er ment å løse denne konflikten, og gi bedre forhold for fiskebåtene.

Området rundt dagens Sørkjosen havn er påvirket av å ligge i umiddelbar nærhet av denne, og vi mener at en utvidelse med nytt anlegg for småbåter, samt store og tilrettelagte parkeringsplasser i området vil være positivt. Bedre parkeringsmuligheter for brukerne av både dagens og nytt havneanlegg vil gi bedre forhold for alle som har behov for parkering i området.

En tilrettelegging for et eget areal for båtpuss med de nødvendige fasiliteter for å kunne gjøre båtpussen på en mer miljøvennlig måte vil også være til gagn for alle som benytter området.

7.4. Kulturminner og kulturmiljø, ev. verneverdi

Ingen kulturminner vil påvirkes negativt av planforslaget.

7.5. Forholdet til kravene i kapittel II i Naturmangfoldloven

Kunnskap om naturverdiene i området er hentet inn fra flere ulike kilder, se planbeskrivelsens kapittel 4.6. Kommunen mener at kunnskapsgrunnlaget om naturverdiene i området er god, jf. naturmangfoldlovens (heretter nml) § 8.

Landarealet av planområdet ligger på en gammel utfylling i sjø. Vi mener derfor at utnyttelsen av dette arealet som det legges opp til i planforslaget ikke vil være i konflikt med naturmangfoldet. Ett mulig unntak kan være areal som kan benyttes til båtpuss dersom det oppstår utslipp av miljøskadelige stoffer herfra. Det bør legges til rette for sikker håndtering av avfall fra båtpuss og trygge fasiliteter for midlertidig oppbevaring av slike stoffer i tilknytning til området. Det anbefales at hele småbåtanlegget både på land og i sjø følger standardene til «ren marina».

Planområdet ligger forholdsvis nært Reisautløpet naturreservat. Formålet med fredningen er å bevare et stort elvedelta der ei av de tre mest verdifulle strandengene i Nord-Norge inngår, og hvor en rekke arter våtmarksfugl observeres i trekkperiodene. Reisautløpet naturreservat er ett av atten bløtbunnsområder i strandsonen i Norge som omfattes av Ramsar konvensjonen, noe som tydeliggjør viktigheten av verneområdet også i internasjonal sammenheng. Vi mener at en utvikling av planområdet i tråd med planforslaget i seg selv ikke vil være i konflikt med naturreservatet og vernebestemmelsene. Planforslaget vil etter utbygging medføre endel økt aktivitet tilknyttet bruk av landområdet og av sjø. Vi mener at en utbygging av en ny småbåthavn ikke vil føre til økt ferdsel inn mot Reisautløpet naturreservat, da vi antar at ferdsel med fartøy fra havneområdet i all hovedsak vil gå ut fjorden med utgangspunkt fra havna. Havneområdet vil også kunne benyttes som et informasjonspunkt med informasjon om verneområdet.

Planområdet kommer i direkte konflikt med det svært viktige naturtypeområdet «bløtbunnsområde i strandsonen» med id BN00061270 i naturbase innenfor sjødelen av planområdet. Dersom planrådet bygges ut i tråd med planforslaget vil anslagsvis 0,01 km^2 av naturtypen gå tapt. Vi viser for øvrig til vurdering i kapittel 6.2.4.

Utover dette vil planområdet ikke berøre trua, sårbare eller utvalgte naturtyper, prioriterte arter, inngrepsfrie naturområder eller utvalgte kulturlandskap, jf. naturbase 21.1.2015.

Innenfor og i nærheten av planområdet er det tilsammen registert fem arter som per i dag står på «norsk rødliste for arter». Alle artene er fugl; krykkje – sterkt truet (EN), fiskemåke – nær truet (NT), hettemåke – nær truet (NT), storspove – nær truet (NT) og tyvjo – nær truet (NT). Da planområdet ikke vil forringe hekkeområder for noen arter, samt at det antas at viktige beiteområder heller ikke vil gå tapt ved en utbygging, så mener vi at innvirkningen en utbygging vil ha på de rødlista artene vil være relativt lav. Det er ikke registrert arter av stor eller særlig stor forvaltningsinteresse innenfor planområdet, jf. naturbase 18.2.2015.

Planområdet ligger i utløpet av Reisaelva som er ett av tre nasjonale laksevassdrag i Troms. De største truslene mot laksebestandene i fylket er lakseparasitten Gyrodactylus salaris og rømt oppdrettslaks. Planforslaget vil ikke føre til økt press fra disse truslene. Utbygging av planområdet vil imidlertid føre til en endring av kystkonturen som teoretisk kan lede fisk på tur inn mot Reisaelva inn i havnebassenget fremfor videre inn mot elva dersom fisken følger kystkonturen slavisk. I praksis antar vi at dette vil være svært lite problematisk.

Vi mener at nml § 9 er ivaretatt gjennom et godt kunnskapsgrunnlag, og det vil derfor ikke komme til direkte anvendelse i denne saken.

Nordreisa kommune mener at den samla belastningen på de berørte økosystemene, jf. nml § 10, ved utbygging av planområdet i tråd med planforslaget vil være relativt lav. Vi har vektlagt at planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel. Videre har kommunen vektlagt at en utbygging sannsynligvis vil føre til en relativt lav konsekvens for naturmangfoldet. Dette begrunner vi med at planområdet er en naturlig utvidelse av eksisterende havneområde. Vi mener det vil være bedre for naturmangfoldet, samt at samfunnsnytten vil være større, ved et småbåtanlegg som er samlokalisert med eksisterende havneområde fremfor et nytt småbåtanlegg på et mer uberørt område. Kommunens prinsipp om fortetting kommer derfor til anvendelse også her, og ikke bare ved utvidelse av eksisterende boligområder rundt om i kommunen.

Gjennom planområdets lokalisering og kommunens prinsipp om fortetting av sentrumsområdene er kravene i nml § 12 om den lokalisering, driftsmetode og teknikk som vil gi det beste resultatet for samfunnet og naturmangfoldet være ivaretatt. Det gjelder også for nml § 11, om at tiltakshaver skal bære kostnadene ved miljøforringelse.

7.6. Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk

Forholdene for dagens rekreasjonsbruk i området vil ikke forringes av planforslaget. En ny molo vil kunne gi bedre fiskemuligheter for de som fisker fra land med stang. Selv om fiske i nærheten av et område der avløp slippes ikke er/bør være så veldig attraktivt i utgangspunktet. Det vil også være mulig å til rette mer og bedre for øvrig rekreasjonsbruk ved å forbedre forholdene i området, og ved øvrig forskjønning av området.

7.7. Uteområder

Det legges til rette for at eksisterende område som benyttes til rekreasjonsformål fortsatt skal være allment tilgjengelig og like godt tilrettelagt i framtiden.

7.8. Trafikkforhold

7.8.1. Vegforhold

Ingen store endringer i vegforhold. Kaiveien oppgraderes og forlenges noe. Ingen nye adkomster til E6.

Vi er klar over de ugunstige trafikkforholdene tilknyttet et noe utflytende og uoversiktlig kryss mellom E6 og Kaiveien, Nessevegen og Reisafjord Hotel AS. Statens vegvesen ønsket også gjennom innspill til varsel om oppstart til denne planen en utvidelse av planområdet for å rydde opp i dette forholdet. Kommunen har ikke imøtekommet vegvesenets ønske, men vi er klar over problematikken. Det er gjort en del grep i kommuneplanens arealdel for å løse problemet, og kommunen vil gjennom en revisjon av reguleringsplanen for Sørkjosen også sørge for å få området regulert inn i tilfredsstillende former.

7.8.2. Trafikkøkning/-reduksjon

Ved tilrettelegging av nytt småbåtanlegg og parkeringsplasser forventes trafikken inn til området å øke, spesielt i sommerhalvåret.

7.8.3. Kollektivtilbud

Planforslaget antas å ikke påvirke eksisterende kollektivtilbud.

7.9. Barns interesser

Planforslaget vil gi barn og unge muligheter for sjøtilknyttet rekreasjon ved å legge til rette for flere plasser for småbåter, og enklere utsett av småbåter som ikke har egen båtplass. God tilrettelegging for trafikksikker parkering og gang- og sykkelvei helt frem vil også øke trafikksikkerheten for barn som benytter denne.

7.10. Universell tilgjengelighet

Felles uterom og alle arealer tilknyttet offentlig ferdsel skal så langt det er mulig ha universell utforming.

7.11. ROS

Endringer som følge av planen, samme tema behandles som i beskrivelse av planområdet i tillegg til ev. nye tema som oppstår som følge av planleggingen.

7.11.1. Flomfare

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Flom	Ja	Sannsynlig/ flere tilfeller 3	Betydelig/ kritisk 3	9	Flomfare antas å verken økes eller reduseres vesentlig som følge av planlagte tiltak. Nybygg må ta hensyn til flomfare ved prosjektering.

7.11.2. Luftforurensing og forurensing i grunnen

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Forurensning i grunnen	Ja	Mindre sannsynlig/ kjenner tilfeller 2	Betydelig/ kritisk 3	6	Det er generelt et problem med utslipp av miljøskadelige stoffer i forbindelse med havneområder, også i småbåthavner. Utslippene oppstår som oftest i forbindelse med båtpuss og generell slitasje av båter. God tilrettelegging av arealer der det skal foregå båtpuss vil kunne redusere sannsynligheten for utslipp av slike stoffer til miljøet. Båteiere må også være bevisste ved valg av produkter til båtpuss.

7.11.3. Beredskap og ulykkesrisiko

Innenfor planområdet legges det til rette for bedre forhold for rask sjøsetting av Avinors og brannvesenets evakuerings- og beredskapsfartøy.

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Brann	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Ubetydelig ufarlig 1	1	Bedre fasiliteter for utsett av beredskapsbåt for brannvesenet vil bedre sikkerheten.
Annen beredskap	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Ubetydelig ufarlig 1	1	Bedre fasiliteter for usett og oppbevaring av Avinors beredskaps-/redningsfartøy vil bedre beredskapen ved Sørkjosen lufthavn.

7.11.4. Andre relevante ROS tema

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Sørkjosen lufthavn	Ja	Mindre sannsynlig/ kjenner tilfeller 2	Svært alvorlig/ katastrofalt 5	10	Nye bygninger innenfor planområdet må godkjennes av Avinor etter en radioteknisk vurdering for å redusere risiko for at nye bygg kommer i konflikt med kommunikasjonssystemer ved lufthavnen. Lyssetting av området må også planlegges

					nøye i samarbeid med Avinor for å unngå uheldig lyssetting som kan være i konflikt med innflygningslys til lufthavnen.

7.12. Teknisk infrastruktur

7.12.1. Vann og avløp

Eksisterende anlegg for vann og avløp må hensyntas ved utbygging. Spesielt er det viktig å ta hensyn til avløpsledningen som går ut i sjø fra Sørkjosen renseanlegg slik at den ikke ødelegges ved etablering av ny molo.

Nye etableringer av vann- og avløp etableres ved behov.

7.12.2. Elektrisitet

Det vil bli behov for noe nyetablering innenfor planområdet.

7.13. Økonomiske konsekvenser for kommunen

Detaljreguleringen er en kommunal plan, og kostnader ligger av den grunn i hovedsak på kommunen selv. Vellykket sentrum/stedsutvikling krever at det avsettes nok midler til planlegging og eventuelt også gjennomføring av enkeltprosjekter i ettertid. Nordreisa kommune tilrettelegger med hensyn på kommunalteknisk anlegg og infrastruktur. Planen krever ikke kjøp av grunn, da kommunen eier planområdet i sin helhet.

Småbåthavna er kostnadsberegnet til 4,5 millioner. Det er sendt inn søknad om støtte på 50 % fra Fylkeskommunen, men den blir ikke behandlet før reguleringsplan- og kommunens egenandel er vedtatt.

7.14. Konsekvenser for næringsinteresser

Nordreisa kommune mener at planforslaget vil ha positiv innvirkning for nærliggende bedrifter ved at det legges til rette for store parkeringsarealer som også kan benyttes av bedriftenes kunder. Ny småbåthavn kan også føre til flere brukere av havneområdet, som igjen kan generere flere kunder for bedriftene.

7.15. Annet berørt lovverk

Alle tiltak/byggearbeider langs land og ut i sjøen (bygninger, kaier, molo, kabler, ledninger, fortøyninger, oppdrettsanlegg m.m.) må i tillegg til behandling etter plan- og bygningsloven behandles etter havne- og farvannsloven av 17. april 2009 nr. 19. Planområdet er innenfor statens forvaltningsareal i sjø etter havne- og farvannsloven med farledsforskriften. Kystverket skal da behandle søknader om tillatelser til tiltak etter havne- og farvannsloven.

7.16. Interessemotsetninger

Det er ikke avdekket interessemotsetninger i løpet av planprosessen.

8. Innkomne innspill

8.1. Merknader/innspill til varsel om oppstart

Varsel om oppstart ble sendt ut per brev den 30.6.2014. Varsel om oppstart ble også annonsert i avisene Nordlys og Framtid i Nord og på kommunens hjemmesider.

Innspillsfristen var satt til den 1. september 2014. Ved fristens utløp har det kommet inn 6 innspill.

8.1.1. Kystverket Troms og Finnmark (31.7.2014)

Alle tiltak/byggearbeider langs land og ut i sjøen (bygninger, kaier, molo, kabler, ledninger, fortøyninger, oppdrettsanlegg m.m.) må i tillegg til behandling etter plan- og bygningsloven behandles etter havne- og farvannsloven av 17. april 2009 nr. 19. Planområdet er innenfor statens forvaltningsareal i sjø etter havne- og farvannsloven med farledsforskriften. Kystverket skal da behandle søknader om tillatelser til tiltak etter havne- og farvannsloven.

Planen bør inneholde opplysninger om gjeldende regelverk utover planbestemmelsene alene. Dette vil gjøre planen mer informativ og hensiktsmessig for brukere og eventuelle utbyggere.

Kystverket varsler om at det vil settes generelle krav for å ivareta sikkerhet og framkommelighet på sjøen, samt spesielle krav som vil ivareta innseilingen til Sørkjosen fiskerihavn. Det kan også bli satt krav om endring eller etablering av nødvendige navigasjonsinstallasjoner som følge av en eventuell utbygging.

Planlegges det tiltak som påvirker eventuelle ledninger eller kabler i sjøen, må dette avklares med eierne av disse. Dette av privatrettslige hensyn.

Kommunens kommentar:

Kystverkets innspill er tatt til etterretning. Henvisning til *Havne- og farvannsloven* og *Farledsforskriften* er tatt med både i planbeskrivelsen og planbestemmelsene.

Planområdet vil påvirke en kabel i sjø. Nordreisa kommune eier denne, og den vil bli tatt hensyn til ved utbygging.

8.1.2. Statens Vegvesen Region Nord (13.8.2014)

Adkomst fra E6: Statens vegvesen (heretter SVV) viser til stedsutviklingsprosjektet i Nordreisa kommune. Basert på resultatet av arbeidet ble det planlagt en rekke fysiske endringstiltak i Sørkjosen. På tiltakslisten er det i Sørkjosen lagt stor vekt på området rundt hotellet og havneområdet inkludert krysset med E6. Kryssområdet til hotellet og havnen er svært utflytende og uoversiktlig. En utvidelse av båthavnen vil medføre økt bruk av adkomsten fra E6. Sett i sammenheng med de tekniske forhold ved avkjørselen vurderes dette som trafikksikkerhetsmessig uheldig.

SVV vil derfor anmode Nordreisa kommune på det sterkeste om at planavgrensningen utvides til også å omfatte kryssområdet til E6. I denne sammenheng må det sees på sammenslåing og oppstramming av adkomst til båthavnen og til hotellet/boligene langs Nessevegen.

Infrastruktur — veg og gate: Det forutsettes at alt av vegareal planlegges og bygges iht. SVV vegnormal N100 Veg- og gateutforming (tidligere håndbok 017). Det skal utarbeides tekniske tegninger for alle tiltak som berører det overordnede vegnettet. Disse skal SVV godkjenne før eventuell igangsettelsestillatelse kan gis.

Myke trafikanter: I planarbeidet må det legges til rette for gode løsninger for myke trafikanter. SVV tenker her både på sammenhengen mellom tilgrensende områder, samt internt i planområdet. Trafikkareal og oppholdsarealer bør være adskilt i planen slik at det er trygt og sikkert å ferdes for de myke trafikantene.

Sykkelparkering: SVV råder til at det tilrettelegges for sykkelparkering. Sykkelparkeringen bør være overdekket og ha stativ slik at sykkelen kan låses fast.

Universell utforming: Det forutsettes at det i planen jobbes ut i fra prinsippene for universell utforming. Ved å la universell utforming være en grunnleggende premiss i alt planarbeid skapes det kvaliteter som kommer alle til gode.

Kommunens kommentar:

Adkomst fra E6: Nordreisa kommune er klar over forholdene rundt krysset fra E6 til planområdet. Det er i kommuneplanens arealdel gjort grep for å utbedre den trafikksikkerhetsmessige situasjonen i det nevnte området. Det vil imidlertid ikke gjøres noe med dette i denne reguleringsplanen, men kommunen har planer om å snarlig starte arbeidet med å omregulere gjeldene reguleringsplan for Sørkjosen. Der vil utbedring av trafikksikkerheten rundt kryssene inn til Kaiveien og Nesseveien m.m. være en viktig del av planarbeidet.

I denne omgang utvides ikke planavgrensningen til også å omfatte kryssområdet til E6.

Infrastruktur — veg og gate: SVVs vegnormal N100 Veg- og gateutforming (tidligere håndbok 017) benyttes som veileder til utforming av vegareal.

Myke trafikanter: Planarbeidet sees i sammenheng med grep gjort kommuneplanens arealdel og i fremtidig omregulering av gjeldene reguleringsplan(er) for Sørkjosen for å få en god og helhetlig ivaretakelse av myke trafikanter i området.

Sykkelparkering: Det er tatt med bestemmelser om at det kan etableres overdekket sykkelparkering innenfor areal markert BBS 1.

Universell utforming: Prinsippene for universell utforming ivaretas i planarbeidet.

8.1.3. Avinor (18.8.2014)

Restriksjonsplan for Sørkjosen lufthavn viser høyderestriksjonsflater (hinderflater) rundt rullebanen og byggerestriksjonsflater for navigasjonsanleggene på/ved lufthavnen. Kartet med høyde-restriksjoner er ikke revidert etter at lufthavnen har bygd ut sikkerhetsområder og lysanlegg. Avinor har nå startet arbeidet med revisjon av høyderestriksjonene.

Det foreslåtte planområdet ligger innenfor innflygingsflaten og sideflaten til Sørkjosen lufthavn. Innflygingsflaten og sideflaten er høyderestriksjonsflater (hinderflater) rundt rullebanen i medhold av kap. 10 og 11 i Forskrift om utforming av store flyplasser, BSL E 3-2 av 6.7.2006, som er hjemlet i § 7-

1 i Luftfartsloven. Planområdet og høyderestriksjonsflatene er vist på vedlagte grunnkart av 15.8.2014 i A3-format. Høyderestriksjonene ligger på ca. kote +10 moh. nærmest lufthavnen og stiger til ca. kote +19,5 moh. lengst unna lufthavnen. I vest over innkjøringen til planområdet ligger høyderestriksjonen på ca. kote +37 moh. Mellom de viste høydekoter må det interpoleres for å finne eksakt restriksjonshøyde.

Med hjemmel i § 11-4 punkt 2 i BSL E 3-2 er det ikke tillatt å etablere nye hinder innenfor innflygingsflaten og sideflaten. Det medfører at det i planbestemmelsene må legges inn maksimale høydebegrensninger for de ulike utbyggingsformålene som ikke penetrerer (gjennomtrenger) overnevnte høyderestriksjonsflater. Høydebegrensningene skal også gjelde alle båter, medregnet master, som manøvrerer/fortøyer innenfor planområdet.

Planområdet er vurdert mot byggerestriksjonene for navigasjonsanleggene på/ved lufthavnen. Innenfor det omtalte planområdet ligger det en byggerestriksjonshøyde på kote +3,2 moh. for navigasjonsinstrumentet LOC15.

Etter det vi kan se av kommuneplanens arealdel er det vist «småbåthavn» lengst bort fra LOC15 og «kombinert bebyggelse og anlegg» i området mellom småbåthavnen og LOC15. Det er en stor fordel at LOC15 er skiftet ut til et 12 elements LOC-anlegg. Det gir større mulighet for å godta de endringer som kommer innenfor planområdet, men Avinor må ha kontroll over de enkelte tiltak og hvordan tiltakene gjennomføres i byggefasen.

Med hjemmel i § 6 i Forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste, BSL G 6-1 av 27. 6.2011 ber Avinor om at følgende fellesbestemmelse tas inn i detaljreguleringen:

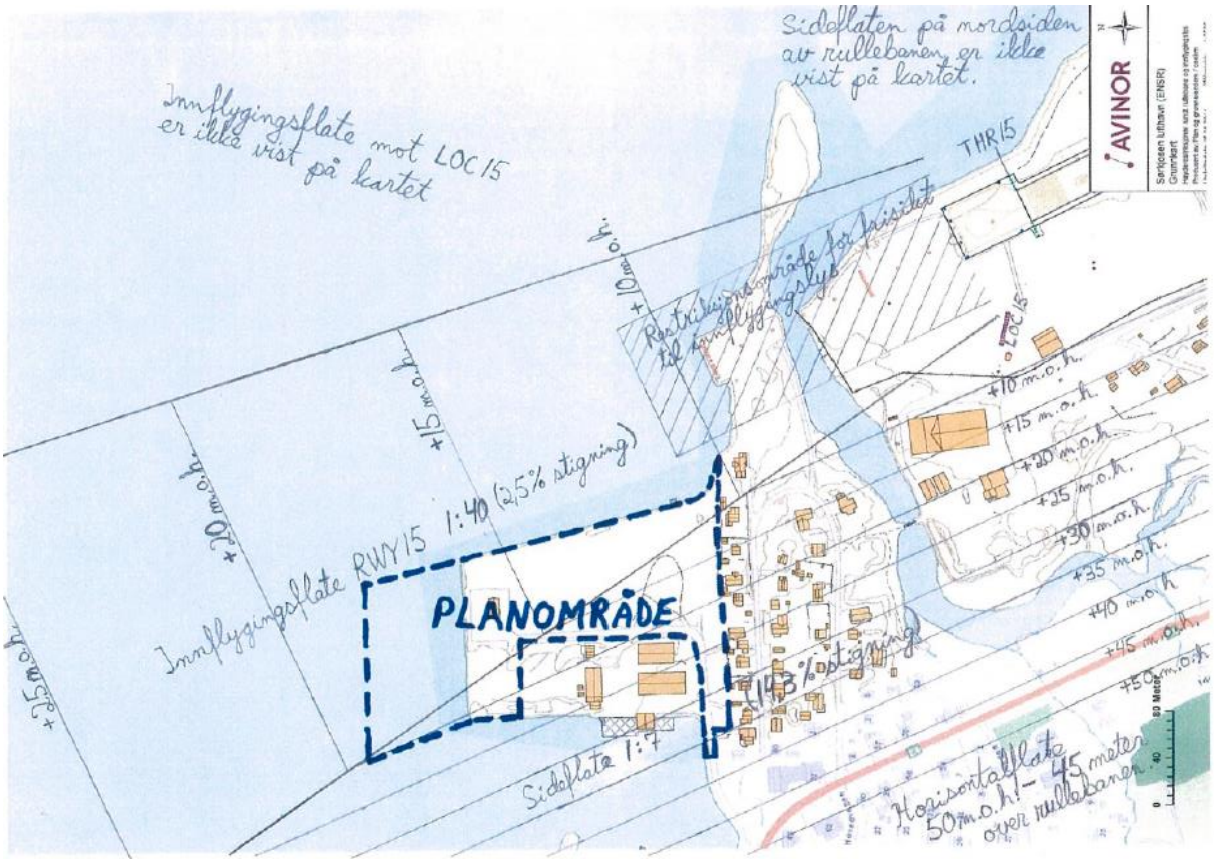
> ***Krav til radioteknisk vurdering av bygninger og anlegg***
>
> *Alle nye bygg og anlegg samt påbygg på eksisterende bygg og anlegg, med en maksimal byggehøyde over kote +3,2 meter over havet, skal sendes Avinor for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge konkrete fasadetegninger, tegninger av tak, materialvalg, plassering og fasaderetning. Kommunen kan ikke gi byggetillatelse før det foreligger positiv radioteknisk vurdering for byggene/anleggene.*
>
> *Bruk av mobilkran innenfor planområdet tillates uten radioteknisk vurdering. Dersom mobilkranen skal operere over innflygingsflaten og sideflaten, skal Avinor Sørkjosen lufthavn kontaktes på forhånd Det er ikke tillatt med bruk av tårnkran innenfor planområdet.*

Planområdet ligger tett opp til innflygingslysene ved landing fra nord (bane 15) på Sørkjosen lufthavn. Med hjemmel i § 13-3 i BSL E 3-2 ber Avinor om at følgende fellesbestemmelse tas inn i detaljreguleringen:

> ***Farlige eller villedende lys***
>
> *Det skal rettes søknad til Avinor i forbindelse med aktiviteter som endrer lyssettingen i området og som kan få innvirkning på sikkerheten for lufttrafikken ved Sørkjosen lufthavn.*

Planområdet er ikke berørt av flystøysoner.

Dersom overnevnte forhold ikke tas hensyn til i det videre arbeidet med planen, vil Avinor senere vurdere å fremme en innsigelse til reguleringsplanen/detaljreguleringen, jf. Plan- og bygningsloven § 5-4.



Kommunens kommentar:

Avinors kommentarer er tatt til etterretning, og foreslåtte bestemmelser er tatt med i planbestemmelsene som eget punkt under hensynssone H 190 F – Sikringssone Sørkjosen lufthavn.

8.1.4. Troms fylkeskommune - stabssjef (1.9.2014)

Planområdet er en vesentlig del av «sentrumsområdet» i Sørkjosen, og utformingen av denne reguleringsplanen kan gi gode bidrag til hvordan stedet skal framstå i framtiden.

Troms fylkeskommune vil be om at det i den videre planlegging tas hensyn til:

- Trafikksikre veiløsninger, adkomst- og parkeringsforhold.
- God tilrettelegging for gående og syklende, herunder universell utforming og tilgjengelighet.
- Gode uteoppholdsplasser/møteplasser.
- Estetikk/byggeskikk — at ny bebyggelse/anlegg utformes slik at dette virker positivt i stedets utvikling.

Kommunens kommentar:

Fylkeskommunens kommentarer er tatt tiletterretning.

8.1.5. Troms fylkeskommune - kulturetaten (4.9.2014)

Bebyggelsen i Nessevegen rett sør for planområdet er et enhetlig område med flere fine bygninger fra 50-tallet som vi mener bør tas vare på og tas hensyn til.

Vi ber om at det tas tilstrekkelig hensyn til den bakenforliggende bebyggelsen i Nessevegen sett i forhold til volum, høyder, plassering og utforming av tiltak innenfor planområdet.

Kommunens kommentar:

Vi mener vi har tatt hensyn til bebyggelsen i Nessevegen. Hovedvekten av ny bebyggelse innenfor planområdet planlegges i nordlig del av planområdets landareal.

8.1.6. Fylkesmannen i Troms (2.8.2014)

Konsekvensutredning: Det oppgis ikke i varsel om oppstart hvor mange båtplasser det er snakk om. FM gjør oppmerksom på at planer som inneholder småbåthavn med mer enn 20 båtplasser skal vurderes etter KU-forskriftens § 4. Planområdets ligger som kjent i det kartlagte bløtbunnsområdet i fjæra i Sørkjosen, vurdert til svært viktig i naturbase. FM ber om at kommunens vurdering kommer klarere fram i plandokumentene.

Forurensning: I forbindelse med etablering eller utvidelse av småbåthavner kan det være behov for mudring og/eller utfylling av masser i sjøen. Før slike tiltak iverksettes må det undersøkes om sjøbunnen som blir berørt er forurenset. Dersom dette er tilfelle vil det være en fare for at forurensningen på sjøbunnen virvles opp som følge av mudrings- eller utfyllingsarbeidet, med påfølgende spredning av miljøgifter. Mudring og utfylling i sjø krever tillatelse fra Fylkesmannen.

Ved etablering av småbåthavner vil det vanligvis være behov for å sette av et område på land for båtpuss og spyling av båter. Bunnstoff- og malingrester som skrapes, pusses eller spyles av båtskrog inneholder i de fleste tilfeller miljøgifter, og er å anse som farlig avfall. For å unngå risiko for spredning av miljøgifter fra planlagte småbåthavner mener Fylkesmannen at det bør settes krav om fast dekke (betong/asfalt) på område for båtpuss, slik at bunnstoff/malingrester enkelt kan samles opp. Dersom det legges opp til høytrykkspyling av båter i småbåthavnområdet bør det dessuten settes bestemmelser om at spylevannet skal samles opp og renses (for eksempel via sandfilter) før det kan slippes på sjøen. Dette er særlig viktig at kommunen stiller krav om grunnet nærhet til bløtbunnsområdet og Reisautløpet naturreservat.

For å unngå spredning av miljøgifter til naturen har båthavner og båteiere plikt til å håndtere bunnstoff- og malingrester fra båtpuss miljømessig forsvarlig, det vil si at det samles opp og leveres til godkjent avfallsmottak. Dette gjelder også annet farlig avfall som ofte forekommer ved småbåthavner, slik som spillolje, oljefiller og malingrester Inntil det farlige avfallet leveres til godkjent mottak skal det oppbevares i egnede beholdere, som er merket med innhold. Beholderne skal kunne låses når de ikke er i bruk. De skal dessuten stå under tak og være sikret mot lekkasje. Det bør derfor settes bestemmelser om at det skal være fasiliteter for korttidslagring av farlig avfall ved småbåthavna, og rutiner for levering av farlig avfall til godkjent mottak.

Fylkesmannen ber om at hensynet til forurensning fra småbåthavner ivaretas i det videre arbeidet med kommuneplanen. I dette området som ligger svært nært RAMSAR-område og Reisautløpet

naturreservat og i det kartlagte bløtbunnsområdet vil det være særlig viktig å følge opp området med tanke på både eksisterende og potensiell fremtidig forurensing.

Naturmangfold og naturmangfoldloven: Det må gjøres en konkret vurdering av tiltakets påvirkning på naturmangfold i området. Naturmangfoldlovens § 7 pålegger offentlig myndighet å synliggjøre sine vurderinger iht. lovens §§ 8-12 i sine besluttende vedtak. Konkret gjelder det også for kommunens vedtak i denne saken. Vurderingen etter naturmangfoldlovens §§ 8-12 må fremgå ved høring av forslag til reguleringsplan. En grundig vurdering er særlig viktig da området ligger i og nært arealer med store naturmangfoldverdier.

Samfunnssikkerhet: Plan og bygningsloven § 4-3 stiller krav om at det for bygge- og anleggsprosjekter skal gjøres en vurdering av mulige hendelser knyttet til nåværende og fremtidig bruk av planområdet. I planprosessen skal det dokumenteres at det er tatt hensyn til aktuelle risikoer, naturbasert eller menneskeskapt.

Klimautviklingen vil føre til et økt havnivå. I rapporten Havnivåstigning. Estimater for framtidig havnivåstigning i norske kystkommuner utgitt av DSB og Bjerknessenteret (2009) finnes det tabeller for framtidig havnivåstigning for år 2050 og 2100 for alle Norske kystkommuner. Fram til 2100 kan havnivået langs kysten forventes å stige med ca. 40 til 70 cm.

Som bygningsmyndighet kan kommunen påvirke det enkelte byggverk og stille krav til plassering og utforming av bygg. Byggeteknisk forskrift (TEK 10) § 7-2 Sikkerhet mot flom og stormflo omhandler blant annet sikkerhetskrav ved plassering av byggverk i områder som kan bli oversvømt av stormflo.

I henhold til § 7 -1 første ledd i Tek 10 stilles det krav om at byggverk skal ha tilfredsstillende sikkerhet mot naturpåkjenninger for de laster man prøver å unngå, ved å plassere bygninger slik at ikke rammes av naturpåkjenninger. Eksempel på denne type laster er flom og skred.

FM viser for øvrig til veileder 10 Samfunnssikkerhet i arealplanlegging og 12 Samfunnssikkerhet og plan- og bygningsloven fra DSB. Disse vil være nyttige i forbindelse med utarbeiding av ROS analysen. Fylkesmannen forventer at det blir gjennomført en tilfredsstillende ROS-analyse, jamfør det ovenstående.

Kommunens kommentar:

Konsekvensutredning: KU-forskriften ble endret etter at Fylkesmannen hadde gitt sitt innspill. Vi har tolket endringene slik at det er krav om at planforslaget etter KU-forskriftens § 3 c) jf. vedlegg II punkt 10 bokstav j) – *bygging av erosjonsforebyggende kystanlegg og vannbygging til sjøs som kan medføre endringer av kysten, f.eks. moloer* og punkt 12 bokstav b) – *lystbåthavner* skal vurderes nærmere etter KU-forskriftens vedlegg III.

I første omgang dreier det seg om inntil 40 båtplasser, maksimalt 80 dersom det ikke er til hinder for utsett av evakuerings- og redningsfartøy.

Påvirkningen på bløtbunnsområdene er vurdert i planbeskrivelsens kapittel 7.5.

Forurensning: Vi mener vi har planlagt slik at problemstillingene rundt forurensningsproblematikken skal være godt ivaretatt.

Naturmangfold og naturmangfoldloven: Det er gjort en konkret vurdering av tiltakets påvirkning på naturmangfold i området i planbeskrivelsens kapittel 7.5.

Samfunnssikkerhet: ROS-analyse er utført.

9. Avsluttende kommentar

Forslag til reguleringsplan er utarbeidet med bakgrunn i tilgjengelig, kjent og relevant kunnskap for å kunne følge opp kommuneplanens arealdel.

9.1. Endring av saksnummer

I forbindelse med at Nordreisa kommune går over fra arkivsystemet ePhorte 4 til ePhorte 5 ved årsskiftet 2015 fikk saken nytt saksnummer etter 5. januar 2015.

- Saksnummer ePhorte 4: 2014/1681
- Saksnummer ePhorte 5: 2015/283