



Detaljregulering

Storslett sentrum

Planbeskrivelse

Plan ID: 19422016_002

HØRINGSUTKAST

Dato: 20. august 2017

Sist revidert: 20. november 2017

Saksnummer: 2016/1372



**Nordreisa
kommune**

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

Besøksadresse:
Sentrum 17
www.nordreisa.kommune.no

Telefon: 77 58 80 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.	Eierforhold.....	7
1.4.	Tidligere vedtak i saken.....	7
1.5.	Krav om konsekvensutredning?	8
2.	Planprosessen.....	9
2.1.	Medvirkningsprosess.....	9
2.1.1.	Medvirkning.....	9
2.1.2.	Varsel om oppstart	9
2.1.3.	Varsel om utvidet planområde.....	10
2.1.4.	Planprogram	10
2.1.5.	Høring og offentlig ettersyn	10
3.	Planstatus og rammebetingelser (Med vekt på avvik fra overordnet plan)	11
3.1.	Overordnede planer	11
3.1.1.	Fylkesplan for Troms 2014 - 2025	11
3.1.2.	Regional transportplan for Troms 2014 - 2023	11
3.1.3.	Regionalplan for handel og service i Troms 2015-2024	12
3.1.4.	Kommuneplanens arealdel.....	13
3.2.	Gjeldende og tilgrensende reguleringsplaner	14
3.3.	Temaplaner.....	15
3.4.	Statlige planretningslinjer/rammer/føringer	15
4.	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	15
4.1.	Beliggenhet.....	15
4.2.	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.....	16
4.3.	Stedets karakter	17
4.3.1.	Struktur og estetikk/ byform	17
4.3.2.	Eksisterende bebyggelse	17
4.4.	Landskap.....	17
4.4.1.	Topografi og landskap	17
4.4.2.	Lokalklima og solforhold.....	17
4.5.	Kulturminner og kulturmiljø.....	18
4.6.	Naturverdier	18



4.7.	Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder	18
4.8.	Landbruk.....	18
4.9.	Trafikkforhold.....	19
4.9.1.	Vegsystem og kjøreatkomst.....	19
4.9.2.	Trafikkmengde.....	19
4.9.3.	Ulykkessituasjon.....	20
4.9.4.	Trafikksikkerhet for myke trafikanter.....	20
4.9.5.	Kollektivtilbud.....	21
4.10.	Barns interesser.....	21
4.11.	Sosial infrastruktur	21
4.11.1.	Skolekapasitet	21
4.11.2.	Barnehagedekning.....	21
4.11.3.	Annet	21
4.12.	Universell tilgjengelighet.....	22
4.13.	Teknisk infrastruktur	22
4.13.1.	Vann og avløp	22
4.13.2.	Energiforsyning.....	22
4.14.	Grunnforhold.....	22
4.14.1.	Berggrunn og løsmasser	22
4.14.2.	Stabilitetsforhold.....	23
4.14.3.	Rasfare.....	23
4.15.	Støyforhold.....	23
4.16.	Luftforurensing.....	23
4.17.	Klimaendringer	23
4.18.	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	25
4.18.1.	Rasfare.....	26
4.18.2.	Flomfare	27
4.18.3.	Ekstremvær: Vind, nedbør, kulde.....	28
4.18.4.	Støy.....	29
4.18.5.	Luftforurensing og forurensing i grunnen	30
4.18.6.	Beredskap og ulykkesrisiko.....	31
4.18.7.	Andre relevante ROS tema	31
4.19.	Næring	31
4.20.	Analyser/ utredninger	32



5.	Beskrivelse av planforslaget	33
5.1.	Planlagt arealbruk.....	33
5.1.1.	Reguleringsformål	33
5.2.	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	34
5.2.1.	Boligbebyggelse – frittliggende småhusbebyggelse (1111)	34
5.2.2.	Boligbebyggelse-konsentrert småhusbebyggelse (1112).....	34
5.2.3.	Forretninger (1150)	34
5.2.4.	Offentlig eller privat tjenesteyting (1160).....	34
5.2.5.	Administrasjon (1166)	34
5.2.6.	Hotell/overnatting (1320)	34
5.2.7.	Beverting (1330).....	34
5.2.8.	Energianlegg (1510).....	35
5.2.9.	Vann- og avløpsanlegg (1540)	35
5.2.10.	Bolig/forretning (1801).....	35
5.2.11.	Bolig/Tjenesteyting (1803)	35
5.2.12.	Kjøreveg (2011)	35
5.2.13.	Fortau (2012).....	35
5.2.14.	Torg (2013)	35
5.2.15.	Gang-/sykkelveg (2015).....	35
5.2.16.	Kollektivterminal (2072).....	36
5.2.17.	Kollektivholdeplass (2073)	36
5.2.18.	Parkering (2080)	36
5.2.19.	Park (3050)	36
5.3.	Gjennomgang av aktuelle hensynssoner.....	36
5.3.1.	H 190 F – Sikringssone – Sørkjosen Lufthavn	36
5.3.2.	H 190 SD	37
5.3.3.	H 320 – Faresone – flomfare	37
5.3.4.	H 570 – Hensynssone – Bevaring kulturmiljø.....	37
5.4.	Bebyggelsens plassering og utforming.....	37
5.4.1.	Bebyggelsens høyde	37
5.4.2.	Grad av utnytting (veileder) Forskrift.....	37
5.4.3.	Antall dekar næringsarealer	37
5.4.4.	Antall boliger, leilighetsfordeling	38
5.5.	Boligmiljø/ bokvalitet	38



5.6.	Parkering	38
5.7.	Tilknytning til infrastruktur.....	38
5.8.	Trafikkløsning	38
5.8.1.	Kjøreatkomst	38
5.8.2.	Utforming av veger.....	38
5.8.3.	Krav til samtidig opparbeidelse	39
5.8.4.	Varelevering	39
5.8.5.	Tilgjengelighet for gående og syklende.....	39
5.8.6.	Felles atkomstveger, eiendomsforhold.....	39
5.9.	Miljøoppfølging	39
5.10.	Universell utforming.....	39
5.11.	Uteoppholdsareal.....	39
5.12.	Landbruksfaglige vurderinger.....	39
5.13.	Kollektivtilbud.....	40
5.14.	Kulturminner	40
5.15.	Sosial infrastruktur	40
5.16.	Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett.....	40
5.17.	Plan for avfallshenting.....	40
5.18.	Avbøtende tiltak/ løsninger ROS	40
6.	Konsekvensutredning.....	41
7.	Virkninger/konsekvenser av planforslaget.....	41
7.1.	Overordnede planer	41
7.2.	Landskap.....	41
7.3.	Stedets karakter	41
7.4.	Kulturminner og kulturmiljø.....	41
7.5.	Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven	41
7.6.	Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk.....	42
7.7.	Trafikkforhold	42
7.7.1.	Vegforhold.....	42
7.7.2.	Trafikkøkning/reduksjon	42
7.7.3.	Kollektivtilbud.....	42
7.8.	Barns interesser.....	42
7.9.	Sosial infrastruktur	43
7.9.1.	Skolekapasitet	43



7.9.2.	Barnehagekapasitet.....	43
7.9.3.	Annet	43
7.10.	Universell tilgjengelighet.....	43
7.11.	ROS	43
7.11.1.	Flomfare	43
7.12.	Jordressurser/landbruk	43
7.13.	Teknisk infrastruktur	44
7.14.	Økonomiske konsekvenser for kommunen.....	44
7.15.	Konsekvenser for næringsinteresser.....	44
7.16.	Interessemotsetninger	44
8.	Innkomne innspill	45
8.1.	Merknader/innspill til varsel om oppstart	45
8.1.1.	Bjarne Henry Josefsen (8.12.2016).....	45
8.1.2.	Statens vegvesen (SVV) (12.12.2016).....	45
8.1.3.	AVINOR (20.12.2016).....	45
8.1.4.	Sametinget (04.01.2017)	46
8.1.5.	Betongservice AS (10.01.2017).....	46
8.1.6.	Konzept Arkitektur Bygg & Plan (10.01.2017).....	47
8.1.7.	Svein Erik og Britt Andersen (11.01.2017).....	47
8.1.8.	UIT – Norges arktiske universitet (11.01.2017).....	47
8.1.9.	Geir Sagelv (13.01.2017)	47
8.1.10.	Bios café (13.01.2017)	48
8.1.11.	Nygård Eiendom AS (12.01.2017).....	48
8.1.12.	Troms fylkeskommune (13.01.2017).....	48
8.1.13.	Nordreisa høyre (15.01.2017)	49
8.1.14.	Fylkesmannen i Troms (13.01.2017)	49
8.1.15.	NVE (13.02.2017).....	50
8.2.	Andre innspill mottatt	50
8.2.1.	Geir Lyngsmark.....	50
8.2.2.	Næringsutvalget	50
8.3.	Folkemøte.....	51
8.4.	Prosjekt forskjøningstiltak i sentrum	51



1. Bakgrunn

1.1. Hensikten med planen

Formålet med detaljreguleringen er å følge opp endringer av arealformål vedtatt i kommuneplanens arealdel for 2014-2026, forbedre trafikksikkerheten i området, omlegging av veikryss E6 og fylkesvei 865 ved Trekanten, tilrettelegge for torgområde og parkering samt tilrettelegging for midlertidig bruløsning med atkomst i forbindelse med ny Storslett bru.

Etter 1. gangs oppstartsvarsel er det avtalt med Statens vegvesen at de forestår selv å utarbeide reguleringsplan som omfatter Storslett bru og tilstøtende områder for adkomster til midlertidig bru og riggområde. Dette planområdet framkommer som en tilnærmet øy i planen for Storslett sentrum.

1.2. Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagsstiller og plankonsulent er Nordreisa kommune.

1.3. Eierforhold

Berørte eiendommer har følgende gårds- og bruksnummer:

Gårdsnummer: 13

Bruksnumrene: 3, 4, 6, 9, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 25, 38, 46, 55, 64, 106, 114, 117, 121, 126, 146 og 147.

Gårdsnummer 14 og bruksnummer 36.

Gårdsnummer: 15

Bruksnumrene: 1, 2, 3, 8, 9, 10, 12, 19, 20, 24, 25, 31, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 49, 51, 53, 57, 58, 60, 61, 62, 65, 66, 68, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 78, 79, 90, 113, 115, 121, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 131, 132, 139, 145, 146, 153, 154, 155, 157, 160, 164, 165, 167, 170, 171, 172, 174, 177, 178, 179, 180 og 181.

Gårdsnummer: 43

Bruksnumrene: 5, 6, 7, 14, 15, 16, 20, 24, 32, 33, 35, 37, 58, 60, 72, 75, 102, 111, 117, 131.

Gårdsnummer: 52

Bruksnumrene: 2, 3, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 130, 163 og 164.

1.4. 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.



Nordreisa kommune meldte oppstart av detaljregulering for Storslett sentrum den 06.12.2016.

I kommunal planstrategi for Nordreisa kommune 2016-2019, vedtatt 13. oktober 2016, er planen inntatt.

1.5. Krav om konsekvensutredning?

Planen er vurdert i forhold til forskrift om konsekvensutredning. Nordreisa kommune har konkludert med at planen ikke faller inn under vilkårene for en slik utredning, jf. KU forskriftens §§ 2 og 3 og vedlegg I og II. Dette begrunnes i at området i det vesentlige vil være i samsvar med kommuneplanens arealdel, og er for det meste utbygd og ikke vil ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn.



2. Planprosessen

2.1. Medvirkningsprosess

2.1.1. Medvirkning

I planprosessen er det intensjonen at lokale fagmyndigheter skal ha en aktiv rolle, og den aktuelle fagmyndighet skal konsulteres i alle faser av planprosessen. I den grad det er ønskelig og mulig skal aktuelle fagmyndigheter kontaktes for gjennomgang av del utredninger innen sitt fagfelt.

2.1.2. Varsel om oppstart

Varsel om planstart ble sendt ut i brev datert 06.12.2016 til alle berørte grunneiere og naboer, samt til berørte offentlige instanser. I tillegg ble varsel om oppstart kunngjort på kommunens hjemmeside og annonsert i lokalavisen Framtid i Nord den 08.12.2016. Varselet var også tilgjengelig på servicetorget på rådhuset. Innspillfrist var satt til 13.01.2017.



Varsel om oppstart:
Detaljregulering Storslett sentrum

I medhold av plan- og bygningslovens §§ 12-1, 12-3, 12-8 og 12-14 varsles oppstart av detaljregulering i Storslett sentrum.

Planområdet er avgrenset fra Reisaelvas østlige bredd, Strandvegen, Kirkevegen, Muoniovegen, Tømmernesvegen og Gammelbruvegen samt Storslett bru og et areal ved vestsiden av Storslett bru.

Formålet med detaljreguleringen er å følge opp endringer av arealformål vedtatt i kommuneplanens arealdel, forbedre trafikksikkerheten i området, omlegging av veikryss E6 og fylkesvei 865 i Trekanten, tilrettelegge for torgområde og parkering samt tilrettelegging for midlertidig bruløsning med atkomst i forbindelse med ny Storslett bru.

Planen vil i stor grad bli i tråd med kommuneplanens arealdel for Nordreisa kommune 2014-2026. Grunneiere og naboer varsles direkte med brev.



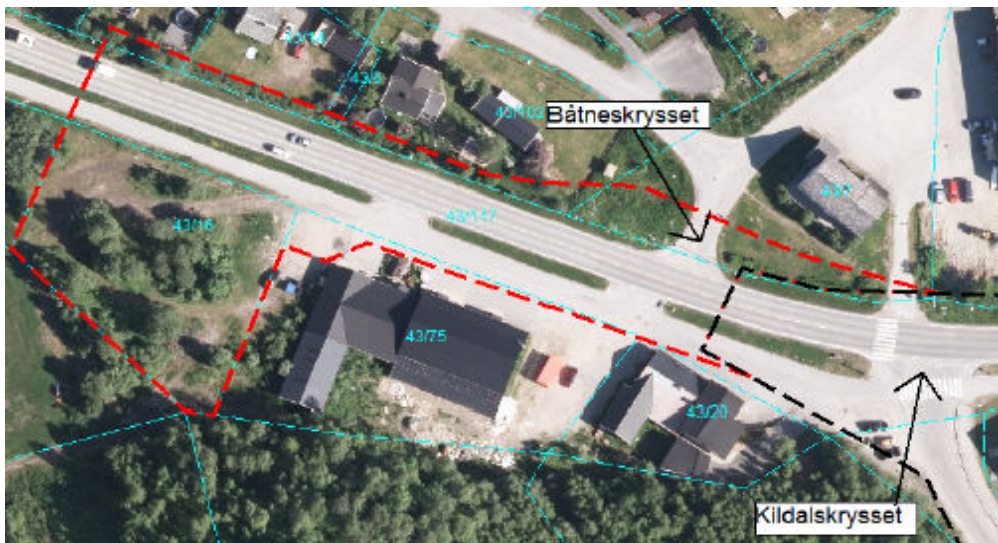
Fullstendig varsel om oppstart kan leses på www.nordreisa.kommune.no/planlegging/
Merknadsfrist 13.01.2017

Figur 1: Annonse i FiN om varsel oppstart

2.1.3. Varsel om utvidet planområde

Varsel om utvidet planområde ble sendt ut den 23.01.2017 til direkte berørte grunneiere, naboer og berørte offentlige instanser. I tillegg ble dette annonsert på kommunens hjemmeside. Frist for innspill var satt til 17.02.2017.

Bakgrunnen for utvidelsen var å kunne få mulighet for å innta i planen busslommer langs E6 i området Båtneskrysset og vest for Kildalskrysset samt at det gir mulighet for å se om det kunne være ønskelig med noen endringer i forbindelse med Båtneskrysset. Dette ble fremmet av Statens vegvesen, Troms fylkeskommune og av Bjarne Josefsen som er forretningseier i området. Utvidelsen var 5,5 dekar. Utvidelsen er merket med rødstiplet linje i figur 2.



Figur 2

2.1.4. Planprogram

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

2.1.5. Høring og offentlig ettersyn

Miljø-, plan- og utviklingsutvalget vedtok i møte den 30.11.2017 i sak 99/17 å sende planen ut på høring og offentlig ettersyn i seks uker.

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 lokalavisen Framtid i Nord.

Merknadsfrist er satt til **dd.mm.åååå**.

3. Planstatus og rammebetingelser (Med vekt på avvik fra overordnet plan)

3.1. Overordnede planer

3.1.1. Fylkesplan for Troms 2014 - 2025

Fylkesplan for Troms (2014-2025) sier bl.a. at senterstrategien innebærer at en gjennom utvikling av livskraftige regionsentra skal arbeide for at arbeidsmarkedet og tilbudet av spesialiserte tjenester gir bedre valgmuligheter og bredere fagmiljøer regionalt, enn det som ellers er mulig å få til i hver enkelt kommune. Dette skal gjøre fylket mer attraktivt for tilflyttere, samtidig som sentrene skal fungere som buffere mot flytting ut av distriktene/regionene og fylket. I sentrene utføres tjenester også overfor omlandsbefolkningen og næringslivet, og sentrene er samtidig avhengige av levedyktige samfunn i omlandet.

I de arealpolitiske retningslinjene sier fylkeskommunen at lokalisering av boligområder, arbeidsplasser og handels-/servicetilbud (næringsvirksomhet og tjenesteyting), samt offentlige tjenester (skole, barnehage mm) skal skje med hensyn til effektiv utnyttelse av arealer og infrastruktur, lavest mulig energi- og transportbehov og redusert bilavhengighet. I byer og tettsteder skal gangavstand til kollektivakse vektlegges.

Vi mener at vår detaljregulering av Storslett sentrum er i tråd med Fylkesplanen for Troms.

3.1.2. Regional transportplan for Troms 2014 - 2023

Samferdsel er en hjørnestein i arbeidet med regional utvikling. Regional transportplan må formes og bidra til den ønskede regionale utviklingen. Transportnett og kommunikasjoner skal utformes og driftes for å underbygge mål om regional utvikling. Det er derfor viktig at det utvikles en langsiktig og strategisk transportpolitikk for Troms. Tilrettelegging for effektiv og trygg transportinfrastruktur er viktig for næringsutvikling. Sammen med et godt utviklet kollektivtransporttilbud gir det grunnlag for velfungerende bo- og arbeidsmarked og økt bolyst i alle deler av fylket.

Hovedmål for kommunikasjon og infrastruktur er:

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.

Utviklingen av infrastruktur skal planlegges og utvikles etter fire hensyn:

- Fremkommelighet: Bedret fremkommelighet for alle brukere i hele transportsystemet.
- Effektivitet: Økt effektivitet i transportsystemet.
- Miljø: Mer miljøvennlig transport i hele fylket.
- Trafikksikkerhet: Økt trafikksikkerhet i hele fylket.

For å nå målene er det viktig å arbeide etter hovedstrategier med et helhetlig blikk på hele samferdselssektoren. Følgende hovedstrategier gjelder for Troms:



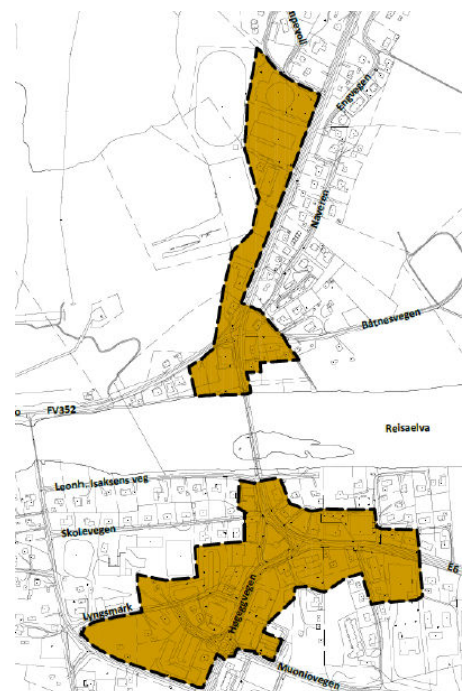
- Arbeide for å øke de økonomiske rammene for transportnettet i Troms. Det understrekes et spesielt behov for økte rammer i forhold til det store etterslepet på veginfrastruktur og behovet for økte rammer for å opprettholde og utvikle kollektivtilbudet.
- Igangsetting og fullføring av fergeavløsningsprosjektene Langsundforbindelsen og Bjarkøyforbindelsene prioriteres.
- Sikre vedlikehold av og reinvestering i eksisterende vegnettet slik at vegkapitalen ikke forringes.
- Utarbeide langsiktige strategier med fokus på helhetsvurderinger og samordning av vegsektoren og kollektivtransport. Det vil gi en optimal fordeling av ressurser mellom veg og kollektivtrafikk.
- Senterstrukturen i Troms legges til grunn: Innenfor sentrene på nivå 1 og 2 skal det tilrettelegges for bedre fremkommelighet, trafiksikkerhet og kollektivtransport, gang og sykkel. Innenfor øvrige sentre skal det arbeides for å bedre trafiksikkerhet og sørge for god helårlig standard på vegnett. Reduserte avstandsulempet og flaskehals for å styrke næringslivets konkurransekraft skal vektlegges.
- Det må utarbeides kriterier for hvordan forfallet på fylkesvegene skal innhentes gjennom en forfalls- og utbedringsstrategi. Strategien må ta utgangspunkt i senterstruktur og de ulike transportbehov mellom sentre, og internt i senter eller bo- og arbeidsmarked, med sikte på et sikkert og effektivt vegnett og forutsigbar kollektivtransport med god standard.
- Behovet for investeringer i nye store prosjekter må vurderes ut fra det som blir de endelige økonomiske rammer, samt behovene innenfor drift og vedlikehold av eksisterende vegnett og drift av fylkets kollektivtransport.

3.1.3. Regionalplan for handel og service i Troms 2015-2024

I perioden 2004-2012 har det vært en samlet økning av detaljvarer på 28 % i Nord-Troms regionen, samtidig som befolkningen har hatt en nedgang på 2,2 %. Frem mot 2030 forventes det en befolkningsøkning i regionen på 13 %. Det er beregnet et potensiale for en utvidelse av dagens handelsareal i Nordreisa med drøyt 35 % frem mot 2030.

I planens bestemmelser, som legges til grunn for nye kommune- og reguleringsplaner, fremkommer det at etablering av ny handelsvirksomhet som enkeltvis eller samlet utgjør et bruksareal(BRA) større enn 3000 m² eller utvidelse av eksisterende handelsvirksomhet som medfører en samlet BRA over 3000 m² er bare tillatt i definerte sentrumssoner. Dette gjelder ikke for handelsvirksomhet der den dominerende delen av vareutvalget består av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og større byggevarer, samt planteskoler og hagesenter.

En stor del av området innenfor planområdet er definert som sentrumssone, jf. kap. 8.10 i regionalplanen, jf. figur 3.



Figur 3 Sentrumssone

3.1.4. Kommuneplanens arealdel

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

Arealdelen har innenfor planforslaget avsatt arealer til (SOSI-koder i parentes):

- Detaljeringszone – videreføring av reguleringsplan (910)
- Offentlig eller privat tjenesteyting (1160)
- Næringsbebyggelse (1300)
- Veg (2010)
- Hovednett for sykkel (2050)
- Parkering (2080)
- Kombinerte formål for samferdselsanlegg og /eller teknisk infrastrukturtraséer (2800)

Et mål for arealplanen er at Nordreisa kommune skal legge til rette for styrking av sentrumsområdene Storslett – Sørkjosen som servicesenter i Nord-Troms.

Planforslaget er i stor grad i tråd med arealdelen. Det er gjort mindre justeringer, for å få til løsninger som tilfredsstillt krav til utforming.



Figur 4: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel for Nordreisa kommune 2014-2026 som viser planområdet. Planavgrensningen vises som en rød stipletp linje på kartutsnittet.

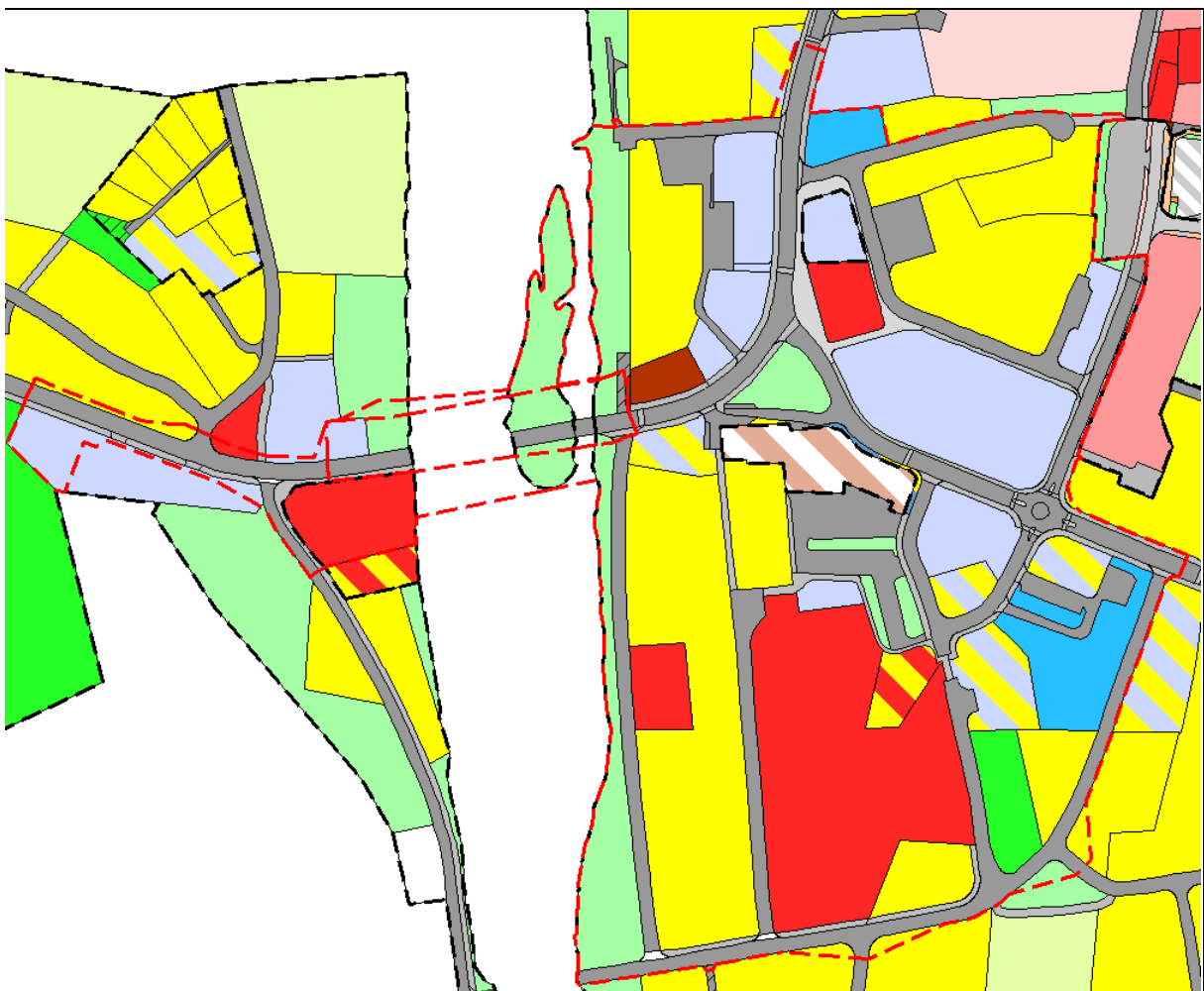
3.2. Gjeldende og tilgrensende reguleringsplaner

Planforslaget erstatter følgende reguleringsplaner:

- 19421999_002 Storslett Vest – endring Halti
- 19422001_011 Storslett sentrum-Endring Hegrand
- 19422001_012 Storslett sentrum-Endring F8 Bios-Imo

Planforslaget erstatter delvis eller grenser til følgende reguleringsplaner:

- 19421992_001 Storslett vest
- 19421997_001 Storslett sentrum
- 19422014_001 Lundejordet



Figur 5 Gjeldende reguleringer. Planavgrensning ny plan avmerket rødstiplet.

3.3. Temaplaner

Planområdet berøres av følgende temaplaner:

- Stedsutviklingsplan for Storslett og Sørkjosen.
- Trafikksikkerhetsplan for Kvænangen, Nordreisa og Kåfjord 2003-2012, som erstattes av ny trafikksikkerhetsplan for Nordreisa, som hadde planoppstart 2015, men er per i dag ikke ferdigstilt.

3.4. Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

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

- For samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- For differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2011)
- For klima- og energiplanlegging i kommunene (2009)
- For å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)
- For vernede vassdrag (1994)
- For samordnet areal- og transportplanlegging (1993)

4. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

4.1. Beliggenhet

Planområdet berører følgende gårds- og bruksnummer i Nordreisa kommune:

Gårdsnummer: 13

Bruksnumrene: 3, 4, 6, 9, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 25, 38, 46, 55, 64, 106, 114, 117, 121, 126, 146 og 147.

Gårdsnummer 14 og bruksnummer 36.

Gårdsnummer: 15

Bruksnumrene: 1, 2, 3, 8, 9, 10, 12, 19, 20, 24, 25, 31, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 49, 51, 53, 57, 58, 60, 61, 62, 65, 66, 68, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 78, 79, 90, 113, 115, 121, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 131, 132, 139, 145, 146, 153, 154, 155, 157, 160, 164, 165, 167, 170, 171, 172, 174, 177, 178, 179, 180 og 181.

Gårdsnummer: 43

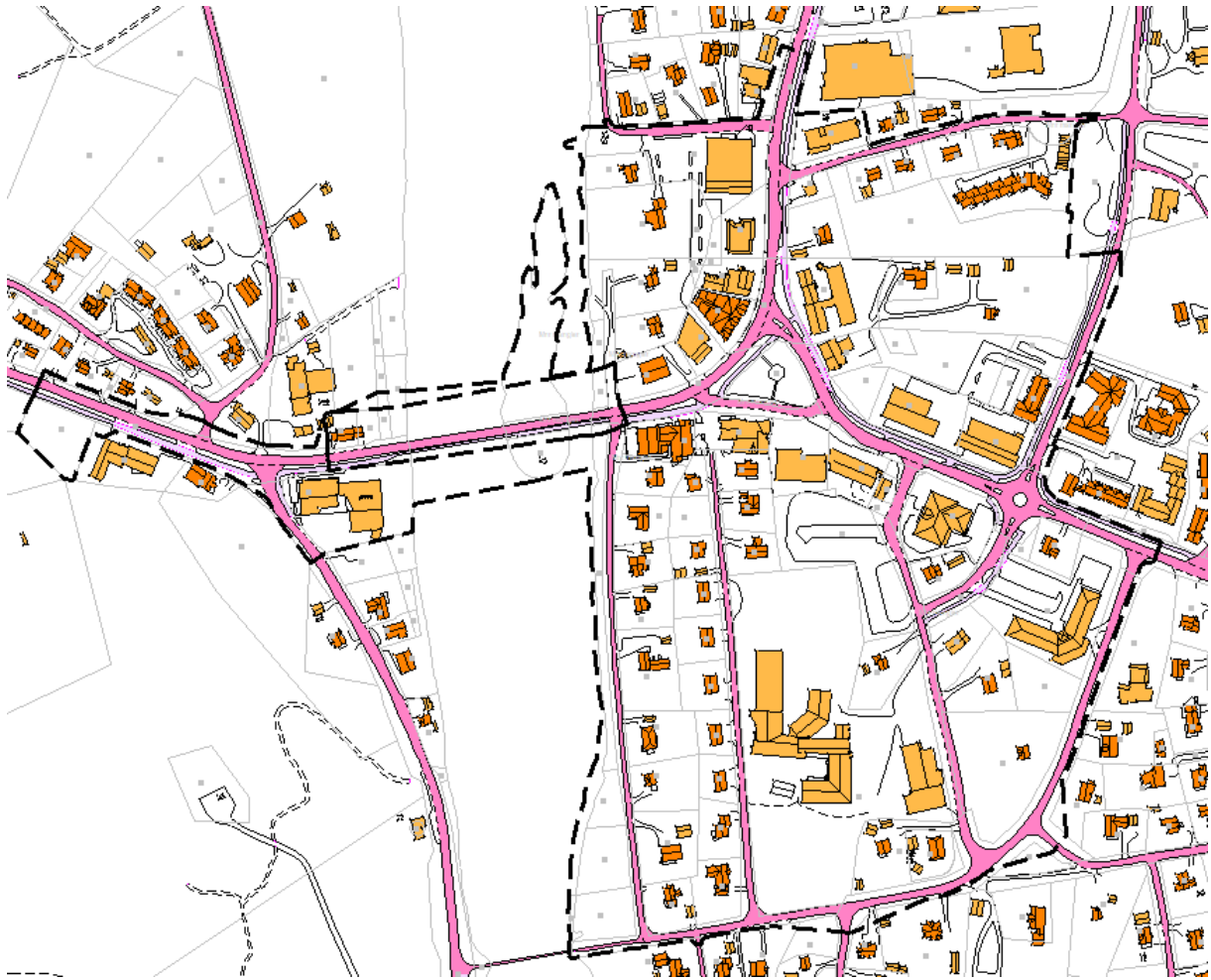
Bruksnumrene: 5, 6, 7, 14, 15, 16, 20, 24, 32, 33, 35, 37, 58, 60, 72, 75, 102, 111, 117, 131.

Gårdsnummer: 52

Bruksnumrene: 2, 3, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 130, 163 og 164.



Planområdet er på ca. 237 dekar. Alt er tidligere regulert med unntak av vannarealer som er del av Reisaelva.



Figur 6: Avgrensning av planområdet.

4.2. Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Storslett er, sammen med Sørkjosen, Nordreisas handels- og tjenestesentrum. Her fins det mange regionale tjenester og handelsstanden har regionalt marked. Storslett sammen med Sørkjosen utgjør Storslett nasjonalparklandsby. Nasjonalparklandsbyene baserer sin kommunikasjon på verdiene bærekraft, natur- og kulturarv. Fokuset på naturarven har resultert i flere gode stedsutviklingstiltak som kommunen ønsker å videreføre.

Storslett sammen med Sørkjosen har i de siste årene hatt befolkningsvekst, og man kan se en revitalisering av lokalsamfunnet. Økt boligutvikling, næringsutvikling og tjenestenivå har ført til økt trafikk mellom Storslett og Sørkjosen, i tillegg til generell trafikk langs E6, gjør at tiltak for økt trafiksikkerhet er hovedtema for denne planen. Dette er også viktig for å fremme bolyst og folkehelse.

4.3. Stedets karakter

4.3.1. Struktur og estetikk/ byform

E6 strekker seg fra nordøst til vest gjennom planområdet. Det er 50-sone på hele denne strekningen. Langs E6 fra nordøst ligger det flere forretninger spesielt på vestsiden av E6. Rådhuset ligger på østsiden av E6. «Trekanten» midt i sentrum er et parkområde med noen lekeapparater. Dette anses som uheldig trafiksikkerhetsmessig. Både E6 og Fv 865 (Dalaveien) går nært inntil Trekanten og begge veiene har svinger i dette området som øker faren for at biler kan havne inn på Trekanten. Sentrum 6 er et større bygg hvor det tidligere var forretningslokaler i første etasje, men hvor det nå er omgjort til leilighetsbygg i hele bygget. I dag parkerer noen av beboerne på framsiden av bygget mot E6. Dette er en dårlig løsning som vanskeliggjør vinterbrøyting og sandstrøing for gang- og sykkelveien forbi bygget. Dessuten framstår det som en noe rotete løsning. Rett før brua er det to større leilighetsbygg som står på hver sin side av E6.

På vestsiden av Storslett bru er Haldi kulturhus som rommer kulturscene (kinosal), museum og kontor- og møtelokaler. Her er det til tider mangel på parkeringsplasser. Båtneskrysset er avkjørsel til et område med boliger, gårdsbruk og forretninger. Denne avkjørselen har noe dårlige frisiktforhold sett mot Storslett bru. Det er også behov for busstopp i området. Krysset Kildalsveien/E6 behøver også en oppstramming.

Langs Fv 865 (Dalaveien) er det en dårlig løsning hvor det parkeres rett foran blomsterbutikken. Parkerte biler rygger rett ut på fylkesveien når de skal ut. Ved rundkjøringen bør gang- og sykkelveien forlenges videre mot Tømmernesvegen samt etableres et gangfelt som krysser Fv 865 på østsiden av rundkjøringen.

4.3.2. Eksisterende bebyggelse

Innenfor planområdet er det flere boligområder, offentlige bygg, Storslett skole som er kommunens største skole og forretningsområder. Alle disse områdene er stort sett utbygd med et unntak som er boligområdet BKS 5 som ligger øst for kommunehuset. Her er det et areal på knappe 5 dekar som ikke er utbygd.

4.4. Landskap

4.4.1. Topografi og landskap

Det er stort sett svært flatt innenfor planområdet. Høyde over havet ligger for det meste på 4 – 5 meter. Hele området består av elveavsetning. Reisaelva som er et verna vassdrag, går gjennom planområdet.

4.4.2. Lokalklima og solforhold

Området er vindeksponert, og spesielt om vinteren kan kald landvind være utfordrende. Årlig nedbørsmengde ligger på ca. 600 mm.

Det er stort sett gode solforhold, men noe dårligere med ettermiddagssol i vestlige del av planområdet på grunn av fjellmassivet i vest.



4.5. Kulturminner og kulturmiljø

Av bygninger er alt fra etterkrigstiden innenfor planområdet. Det er ikke registrerte kulturminner bortsett fra Gamle Storslett bru som delvis ligger innenfor planområdet, jf. askeladden.no per 2.5.2017.

4.6. Naturverdier

Planområdet er i stor grad utbygd, men langs Reisaelva finnes det naturverdier innenfor planområdet.

Planområdet er i sin helhet innenfor verneplanområdet for Reisavassdraget.

Det er ikke registrert viktige naturtyper innenfor planområdet i naturbase.

En utbygging av området vil ikke påvirke INON (Inngrepsfrie naturområder i Norge), jf. Naturbase 14.3.2017.

Tabell 1 Arter som er registrert innenfor eller like ved av planområdet, unntatt arter registrert som *Ikke rødlistet*

Navn	Vitenskapelig navn	Rødlistestatus
Planter		
Smånesle	Urtica urens	VU
Fugler		
Fiskemåke	Larus canus	NT
Sandsvale	Riparia riparia	NT
Gulspurv	Emberiza citrinella	NT
Biller		
	Olisthaerus substriatus	NT
	Miarus ajugae	DD

4.7. Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Innenfor planområdet er det i gjeldende reguleringsplan avsatt områder for park på Trekanten, langs Reisaelvas østlige bredd, nord for Storslett bru på vestsiden av Reisaelva samt øy i Reisaelva. I Trekanten er det i dag tilrettelagt med lekeapparater, men dette er en dårlig løsning med tanke på trafiksikkerheten. Ny plassering for lekeapparater er tenkt å være på gnr. 15 bnr. 139 som skal være en del av torgområdet. Dette vil gi en langt bedre trafiksikker løsning.

4.8. Landbruk

Innenfor planområdet er det ingen landbruksdrift eller landbruksarealer.



4.9. Trafikkforhold

4.9.1. Vegsystem og kjøreatkomst

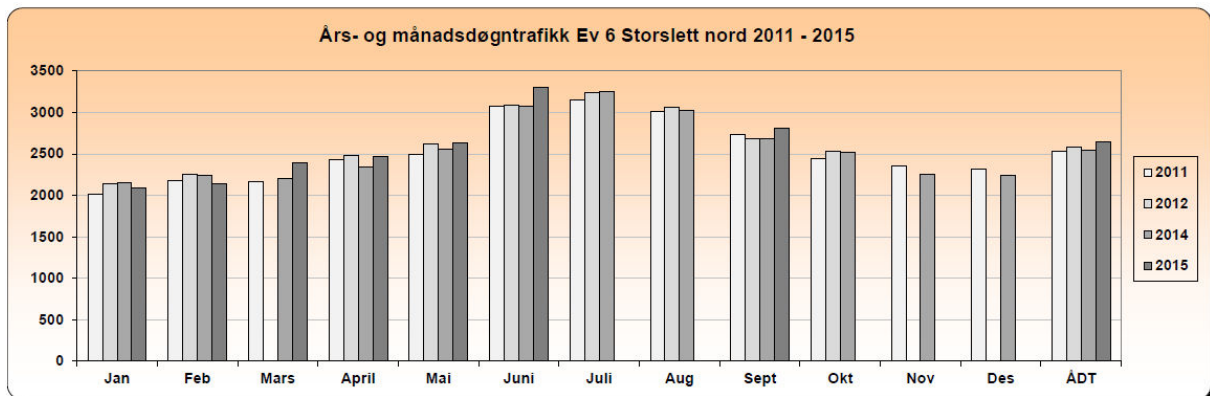
E6 er hovedvei, med fylkesvei 865 opp Reisadalen og fylkesvei 352 opp Kildalen som viktige tilførselsveier.

E6 har i dag vegbredde 7 meter, men innsnevres til 6 meter i planen på strekningen fra helt nordøst i planområdet til østsiden av Storslett bru. Bakgrunnen for dette er at en ønsker at det skal fungere som et fysisk fartsreducerende tiltak.

Øvrige veier er kommunal tilkomstvei for bolig eller forretningsbygg.

4.9.2. Trafikkmengde

Års- og månedsgøntrafikk Ev 6 Storslett nord 2011 – 2015:



År	Jan	Feb	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Des	ÅDT	ÅDT tunge	% tunge	Kommentar
2007	1986	2129	2318	2284	2501	3026	3169	2915	2463	2317	2198	2091	2450	296	12,1 %	
2008	2009	2128	2178	2327	2424	2868	3093	2734	2517	2354	2193	2145	2415	273	11,3 %	
2009	2053	2186	2190	2361	2524	2987	3181	2881	2553	2385	2239	2181	2478	289	11,7 %	
2010	2025	2204	2231	2452	2541	3039	3282						2536	314	12,4 %	
2011	2018	2175	2159	2428	2497	3073	3146	3009	2734	2446	2353	2321	2537	311	12,3 %	
2012	2143	2256		2475	2623	3089	3241	3057	2686	2526			2581	300	11,6 %	
2014	2157	2243	2197	2346	2557	3077	3253	3023	2685	2519	2249	2237	2547	279	11,0 %	
2015	2087	2141	2387	2469	2635	3307		2806					2641	292	11,1 %	

Tpknr. 1900105

Merk:

Data fra det enkelte registreringspunktet er kun representativt for den plass registreringen ble foretatt. For trafikktviklingen for et større geografisk område henvises det til vegtrafikkindeksen.

Ev 6 hp 25 km 0,5
SVV, Region Nord



Statens vegvesen

www.vegvesen.no/Faq/Trafikk/Trafikkdata

Side 4 av 17 Sider

Årsdøgntrafikk (ÅDT) i 2015 på Ev 6 i sentrum er 5.300 med andel lange kjøretøyer på 10 %.

Årsdøgntrafikk (ÅDT) i 2015 på Fv 865 i sentrum er 3.300 med andel lange kjøretøyer på 5 %.

Årsdøgntrafikk (ÅDT) i 2015 på Fv 352 ved Ev 6 er 755 med andel lange kjøretøyer på 10 %.

4.9.3. Ulykkesituasjon

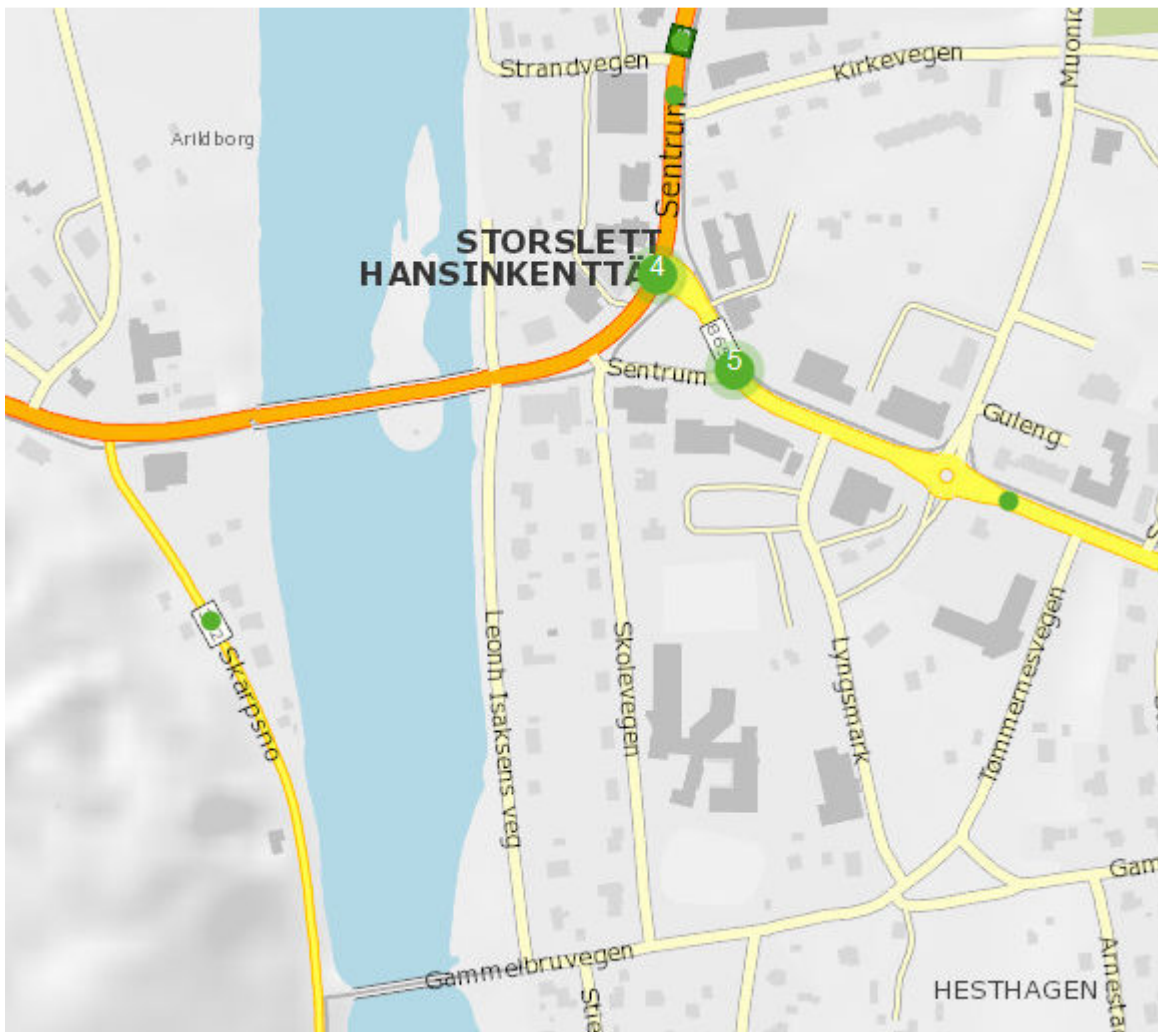
Ingen av veiene innenfor planområdet er definert som ulykkesstrekning.

Ulykkesstrekning defineres som en strekning på 1000 m som har minst 10 ulykker med personskade innenfor et tidsrom på 5 år.

Det er ikke registrert noen ulykkespunkter innenfor planområdet.

Ulykkespunkt defineres som en strekning på 100 m som har hatt minst 4 ulykker med personskade innenfor et tidsrom på 5 år.

Det er 12 registrerte ulykker innenfor planområdet.



Grønne punkter angir ulykkessted og antall.

4.9.4. Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Det er relativt godt utbygd nett av gang- og sykkelveier langs E6 og Fv 865 innenfor planområdet med ett unntak:

Ved rundkjøringen på Fv 865 i sentrum mangler forlengelse av gang- og sykkelveien fram til den østlige avkjøringen av rundkjøringen, og det bør etableres gangfelt over Fv 865 her. I

reguleringsplanen fra 1997 er det inntegnet en slik gang- og sykkelvei med fotgjengerfelt. I reguleringsplanen fra 1997 er det inntegnet videre trasé for denne gang- og sykkelveien lenger oppover langs Fv 865. Denne er så langt ikke etablert.

4.9.5. Kollektivtilbud

Det går skolebusser fra hele kommunen til Storslett daglig i tillegg til at det går buss mellom Tromsø-Alta langs E6. Det er bussterminal bak Sentrum 9 innenfor planområdet.

4.10. Barns interesser

I Trekanten er det tilrettelagt for barn med lekeapparater. Trekanten forsvinner med foreslått plan. Til erstatning er det foreslått nye lekeapparater satt opp på det nye torgområdet på andre siden av Fv 865 og på eiendommen 15/139 som vil gi en langt bedre trafiksikker løsning.

I tilknytning til Storslett skole (5. – 10. klasse) er det utelekeområder med lekeapparater og ballområde.

4.11. Sosial infrastruktur

4.11.1. Skolekapasitet

Per i dag er det ca. 600 elever i skolene i Nordreisa, fordelt på seks skoler (fire kommunale og to private). Storslett skole (5. - 10. trinn) ligger innenfor planområdet, mens Moan skole (1. - 4. trinn) ligger ca. 600 m øst for NØ-hjørne av planområdet.

4.11.2. Barnehagedekning

Nordreisa kommune har full barnehagedekning. Det er seks kommunale og fire private barnehager i kommunen. Det er i kommuneplanens arealdel avsatt noen flere arealer som er tiltenkt nybygg og/eller utbygging av barnehager. Dette fremkommer også av kommuneplanens handlingsdel.

Det er ingen barnehager innenfor planområdet. Kirkebakken barnehage er den nærmeste barnehagen som ligger utenfor det NØ-hjørnet av planområdet.

4.11.3. Annet

Avkjørselen til Sonjatun helsesenter og andre helsetjenester ligger like øst for planområdet ved Fv 865..

Nærmeste samfunnshus er Storslett samfunnshus med svømmehall.



4.12. Universell tilgjengelighet

Planområdet er til dels tilrettelagt universelt.

4.13. Teknisk infrastruktur

4.13.1. Vann og avløp

Området er lett tilgjengelig for tilknytning til eksisterende VA anlegg. Både hovedvannledningen og avløpsnettet går igjennom eller i nær tilknytning til området. Hovedvannledning og pumpehus må hensyntas ved utbygging. Øvrig eksisterende VA-anlegg kan justeres ved behov.

Det er flere brannkummer og brannhydranter innenfor og nært planområdet.

4.13.2. Energiforsyning

Det går høyspent som jordkabel flere steder i planområdet. Tilknytning til energiforsyning for nye enheter vil være enkelt.

4.14. Grunnforhold

4.14.1. Berggrunn og løsmasser

Hele planområdet består av løsmasser – elveavsetning hvor sand dominerer. Det kan antas at sandavsetningene er av ganske stor mektighet. Det framkommer ingen marine avsetninger på NGU løsmassekart innenfor planområdet.



Figur 7: Løsmassekart - NVE Atlas

4.14.2. Stabilitetsforhold

Planområdet er svært flatt slik at risikoen for at det skal utløses uforutsette skred er lavt.

Hele planområdet ligger under marin grense.

4.14.3. Rasfare

I henhold til NVE sine skredkart er det ingen skredfare innenfor planområdet.

4.15. Støyforhold

Eventuelle støyplager vil være knyttet mot vegtrafikk langs E6 og Fv 865. Innenfor planområdet er det lite med boligbebyggelse langs E6. Det er tre større eksisterende boligheter med flere leiligheter langs E6 innenfor planområdet.

Kommunen mener at det ikke er støyforhold i området som gjør arealene uegnet for planlagt bruk av arealene. Deler av planområdet ligger inntil E6 og noe trafikkstøy må påregnes.

4.16. Luftforurensing

Planområdet påvirkes ikke negativt av luftforurensing som vi kjenner til.

4.17. Klimaendringer

Klimaet vårt er i endring. Ved å ta hensyn til de forventede endringene i vår planlegging vil man kunne redusere risikoen for skade på folk og eiendom.

Klimaet i Troms kjennetegnes av en relativt mild og nedbørrik kyst, mens det i indre dalstrøk er lav årsnedbør og lave temperaturer vinterstid. Det forventes ikke at dette mønsteret endres vesentlig. Vinterstid kan polare lavtrykk gi rask vindøkning og kraftig nedbør som snø i ytre strøk.

Endringer fram mot 2100, sammenliknet med normalen for 1971-2000:

- Årstemperaturen er beregnet å øke med ca. 5 grader.
- Årsnedbøren er beregnet å øke med ca. 15 prosent.
- Dager med mye nedbør øker både i intensitet og hyppighet.
- Temperaturen beregnes å øke mest om vinteren og minst om sommeren.
- Ingen store endringer i vindmønster, men usikkerheten er stor.

Dette vil for oss si at klimaendringene særlig vil føre til behov for tilpasning i forhold til ekstremnedbør og økte problemer med overvann; havnivåstigning og stormflo; endringer i flomforhold og flomstørrelser; og skred.



Tabell 2: Sammendrag av forventede endringer i Troms fra 1971–2000 til 2071–2100 i klima, hydrologiske forhold og naturfarer som kan ha betydning for samfunnssikkerheten.

ØKT SANNSYNLIGHET	
 Kraftig nedbør	Det er forventet at episoder med kraftig nedbør øker vesentlig både i intensitet og hyppighet. Dette vil også føre til mer overvann
 Regnflom	Det forventes flere og større regnflommer
 Jord-, flom- og sørpeskred	Økt fare som følge av økte nedbørmengder
 Stormflo	Som følge av havnivåstigning forventes stormflonivået å øke
MULIG ØKT SANNSYNLIGHET	
 Tørke	Til tross for mer nedbør, kan høyere temperaturer og økt fordampning gi noe økt fare for tørke
 Isgang	Kortere isleggings sesong og tidligere isgang. Is ganger vil kunne skje i andre vassdrag enn i dag
 Snøskred	Med et varmere og våtere klima vil det oftere falle regn på snødekket underlag. Dette kan på kort sikt gi økt skredfare. På lengre sikt vil snømengdene bli så redusert at faren for snøskred vil avta
UENDRET ELLER MINDRE SANNSYNLIGHET	
 Snøsmelteflom	Snøsmelteflommene vil komme stadig tidligere på året og bli mindre mot slutten av århundret
USIKKERT	
 Sterk vind	Liten endring
 Kvikkleireskred	Økt erosjon som følge av kraftig nedbør og økt flom i elver og bekker kan utløse flere kvikkleireskred
 Steinsprang og steinskred	Hyppigere episoder med kraftig nedbør vil kunne øke hyppigheten av disse skredtypene
 Fjellskred	Det er ikke forventet at klimaendringene vil gi vesentlig økt fare for fjellskred

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 risikomatrix 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

Risikomatriksen 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 risikoreducerende 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:

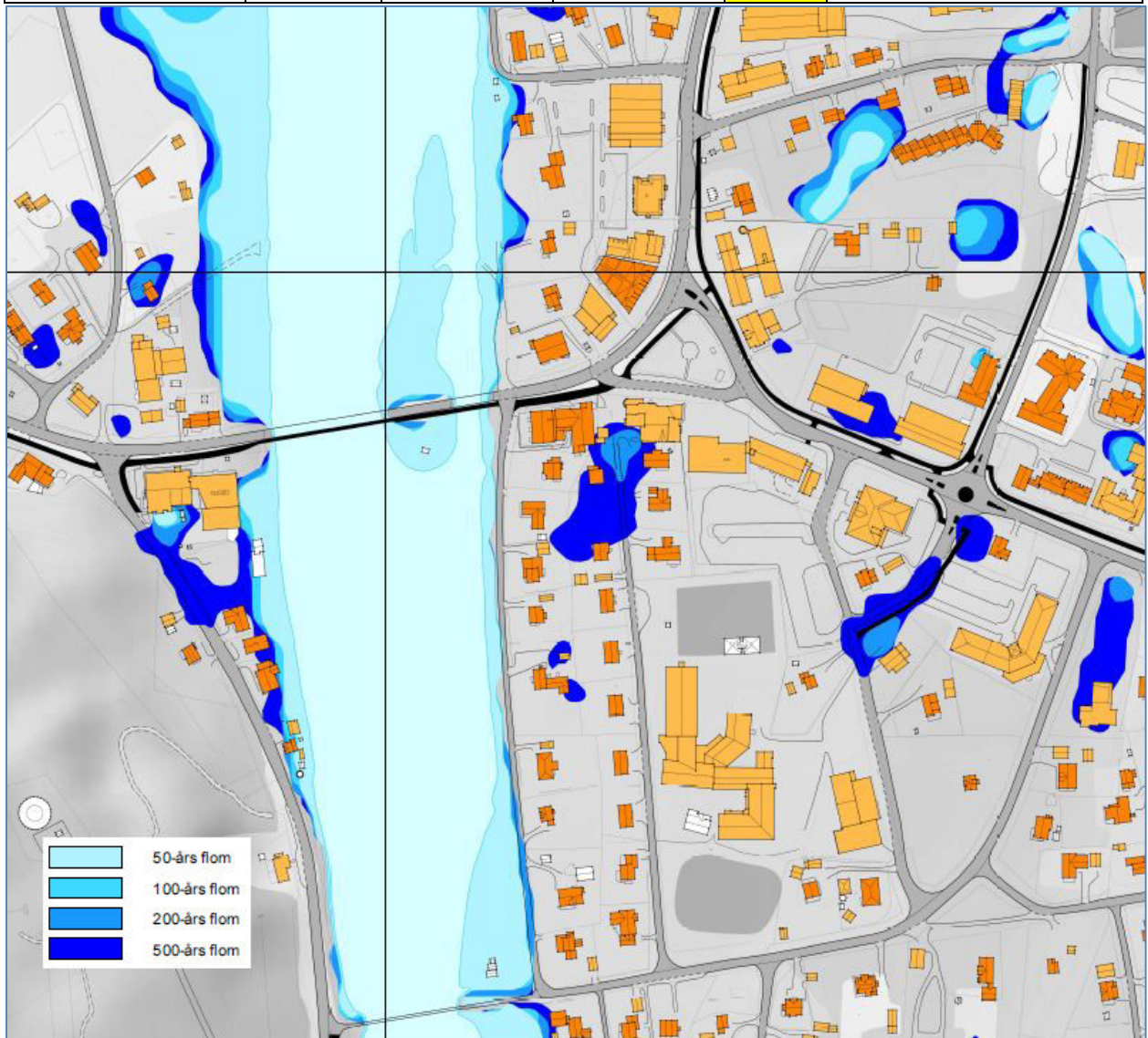
1. Ubetydelig/ ufarlig: Ingen person eller miljøskader/ enkelte tilfeller av misnøye.
2. Mindre alvorlig/ en viss fare: Få/små person- eller miljøskader/ belastende forhold for enkeltpersoner.
3. Betydelig/ kritisk: Kan føre til alvorlige personskader/ belastende forhold for en gruppe personer.
4. Alvorlig/ 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	Verken i henhold til Forsvarets skredkart eller NVE sine skredkart er det skredfare innenfor planområdet.
Steinskred og steinsprang	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Betydelig/ kritisk 3	3	
Løsmasseskred	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Betydelig/ kritisk 3	3	
Jord- og flomskred	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Betydelig/ kritisk 3	3	
Kvikkleir		Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Alvorlig/ farlig 4	4	Hele planområdet ligger under marin grense. Det er sannsynlig at det ligger leirmasser under elveavsetningene, men elveavsetningene er av stor mektighet. Hele planområdet er svært flatt.

4.18.2. Flomfare

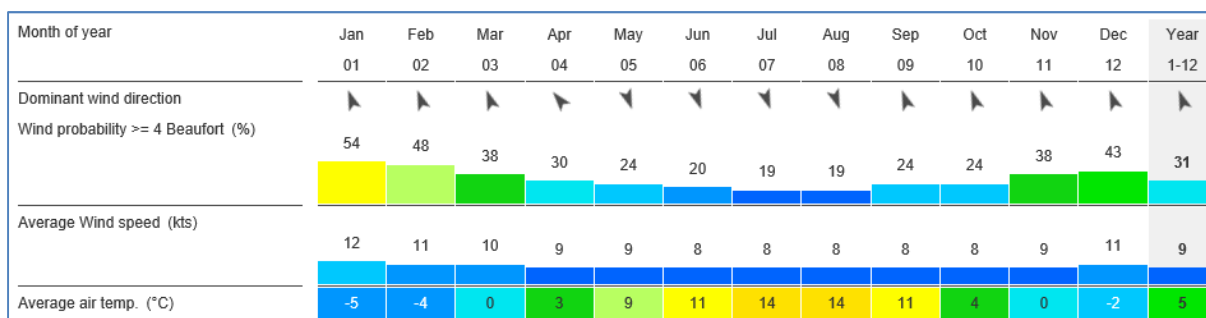
Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Flom	Ja	Sannsynlig/ flere enkelttilfeller 2	Betydelig/ kritisk 3	6	Reisaelva går gjennom planområdet. Det er lite sannsynlig at Reisaelva skal kunne gå over sine bredder i planområdet. Men stor flom i elva vil påvirke grunnvannstanden innenfor planområdet. Områder som er eksponert for 50- 200 års flom bør ikke ha kjeller.



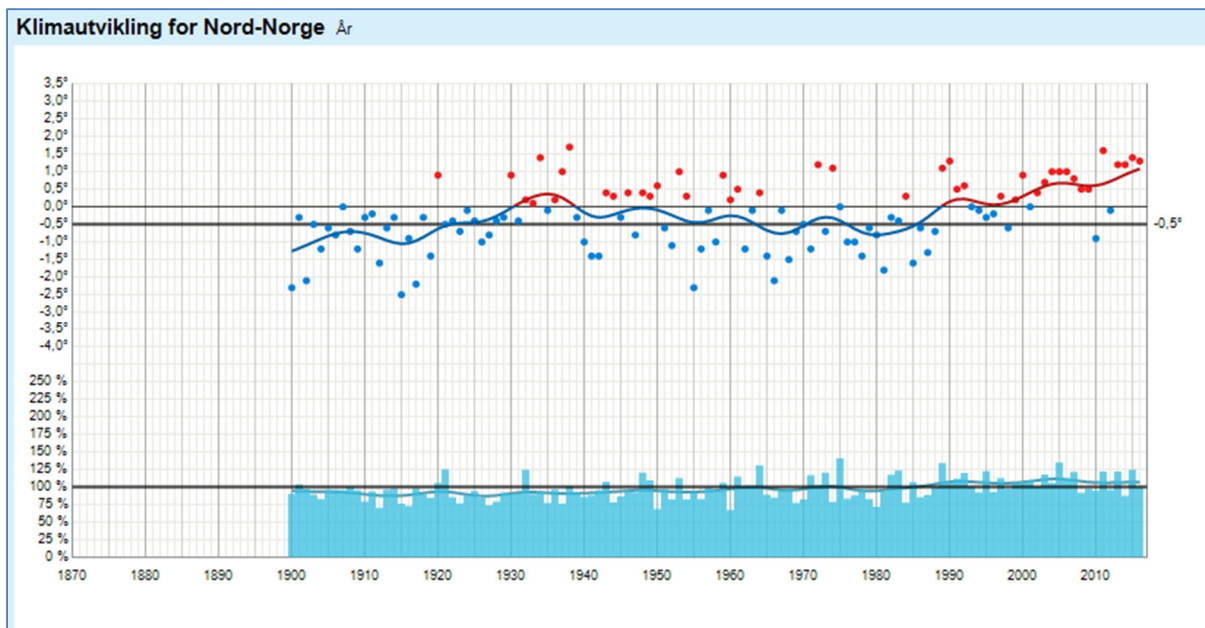
Figur 8: Kartutsnitt som viser flomfare innenfor planområdet. (Kilde: NVE).

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	Gjennom året er det en sørøstlig vindretning som dominerer, men i månedene mai-august er den dominante vindretningen fra nordvest. Den sørøstlige vinden som kommer ned Reisdalen er kald og tidvis sterk. Tiltak som er spesielt sårbare for vind og kulde bør planlegges slik at det skapes le for sørøstlig vind.
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. Kulden er en påkjenning for mennesker, dyr og bygninger.
Nedbør	ja	Sannsynlig/ flere enkelttilfeller 3	Mindre alvorlig/ en viss fare 2	6	En økning i nedbørs mengde og intensitet må tas hensyn til ved utforming av terreng, tomt og bygg gjennom god drenering og byggetekniske løsninger.



Figur 9: Vindstatistikk for Sørkjosen for perioden 4/2010-3/2017. Figuren viser dominant vindretning, sannsynlighet, gjennomsnittlig vindstyrke og gjennomsnittlig lufttemperatur. Kilde: <https://www.windfinder.com/windstatistics/sorkjosen>.



Figur 10: Grafen viser langtidsstatistikk for temperatur og nedbør for hele året. Temperatur: Prikkene viser gjennomsnittlig middeltemperatur per år. Linjen er en utjevning over 10 år. Normalen (gjennomsnittsvær over en periode på tretti år. I dag er normalperioden fra 1961 til 1990) vises som en tykk horisontal strek. Nedbør: De blå stolpene i bunnen av bildet gir en indikasjon på hvor mye nedbør som har falt sammenlignet med normalen — tegnet som en tykk strek over stolpene. Linjen er en utjevning over 10 år.

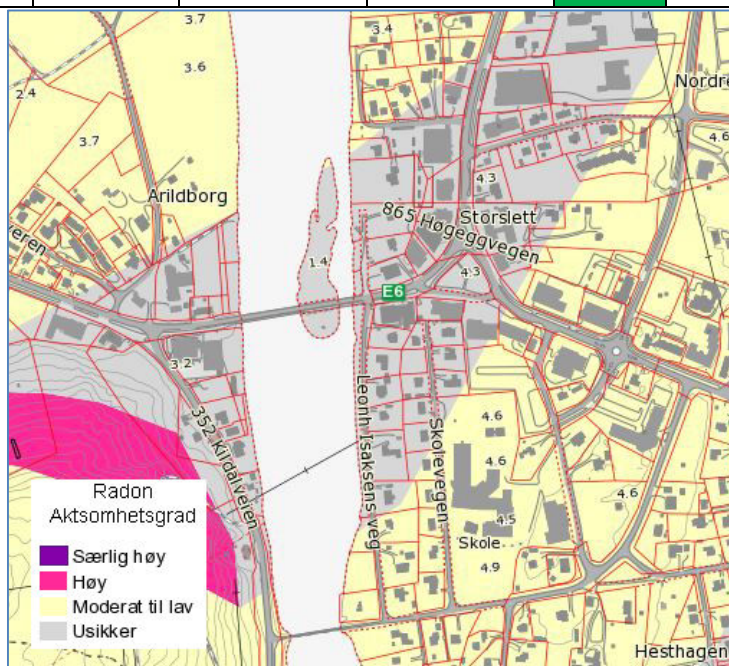
Kilde: <https://www.yr.no/sted/Norge/Troms/Nordreisa/Sørkjosen/klima.html>

4.18.4. Støy

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Støy	Ja	Mindre sannsynlig/ kjenner tilfeller 2	Mindre alvorlig/ en viss fare 2	4	I dag kommer støy i området fra trafikk på E6 og på Fv 865. Vi vurderer at støyforholdene i området ikke gjør arealene uegnet for planlagt bruk av arealene. Nye tiltak innenfor planområdet kommer ikke i konflikt med den anbefalte utendørs støygrensen på Lden= 55 dB som er satt i retningslinjene i T-1442/2012.

4.18.5. Luftforurensning og forurensning 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	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Ubetydelig/ ufarlig 1	1	Etter det kommunen kjenner til er det ikke forurensning i grunnen i området som medfører risiko.
Akutt forurensning	Ja	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Alvorlig/ farlig 4	4	Det vil alltid være en mulighet for at akutt forurensning vil kunne oppstå, f.eks. som følge av en trafikkulykke, brann e.l. Det er ingen grunn til å tro at det vil være en økt fare for akutt forurensning innenfor planområdet sammenliknet med tilsvarende områder andre steder i kommunen.
Radon	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Mindre alvorlig/ en viss fare 2	2	Etter det kommunen kjenner til er det ikke radonforekomster i området som medfører risiko.



Figur 11: Kartutsnitt som viser aktsomhetsgrad for radon i og i nærheten av planområdet. omkring halve planområdet er ikke kartlagt, men i den øvrige delen av planområdet er aktsomhetsgraden moderat til lav. Kilde: <http://geo.ngu.no/kart/radon/>.

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 innenfor planområdet.
Brann	Nei	Mindre sannsynlig/ kjenner tilfeller 2	Mindre alvorlig/ en viss fare 2	4	Brannstasjonen ligger i Sørkjosen ca. 4 km unna. Ved behov kan brannvesenet forsterkes med innsats fra lufthavnas brannberedskap.
Redning/helse	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Ubetydelig/ ufarlig 1	1	Sonjatun distrikts medisinske senter ligger like utenfor planområdet i øst.
Annen beredskap	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Ubetydelig/ ufarlig 1	1	Sørkjosen lufthavn ligger 4 km utenfor planområdet. Helikopterlandingsplass ligger ca. 0,5 km fra planområdets østlige ende.

(Alle distanser er målt langs eksisterende vegtraséer, der ikke annet er nevnt.)

4.18.7. Andre relevante ROS tema

Trafikksikkerhet	Ja	Sannsynlig/ flere enkelttilfeller 3	Alvorlig/ farlig 4	12	Det har vært flere trafikkulykker innenfor planområdet, men ingen meget alvorlig skadde eller drepte. Det finnes utflytende avkjøringer innenfor planområdet som bør strammes opp. Lekeområde på Trekanten er uheldig. Parkering foran Hagan-bygget hvor det rygges ut på Fv 865 er også uheldig.
-------------------------	----	---	--------------------------	----	---

4.19. Næring

Reguleringen har til hensikt å legge til rette for bedre trafikksikkerhet og for et moderne torgområde i området mellom Bios – Rådhuset – Haganbygget. Videre er FV 865 parallellforskjøvet nærmere mot bankbygget for å frigjøre/samle et større areal på nordsiden av Fv 865 mot Nygård-bygget som medfører et økt areal til næringsformål på denne siden. Ved større arrangement i sentrum som markeder kan det være aktuelt at deler av Fv 865 stenges og at gjennomgangstrafikken henvises å

bruke ny kommunal gjennomgangsvei bak rådhuset. Deler av sentrum vil dermed kunne holdes bilfritt ved slike arrangementer. Det er ellers ikke andre vesentlige endringer i reguleringsplanen som vil ha konsekvenser for næringslivet.

4.20. Analyser/ utredninger

Tidligere har det blitt utarbeidet en stedsutviklingsplan for Storslett og Sørkjosen, som kommunen bygget videre på i arbeidet med kommuneplanens arealdel som ble vedtatt i mars 2014, og som denne reguleringsplanen tar utgangspunkt i.

Kommunen har engasjert arkitekt Geir Lyngsmark til å utarbeide en detaljert plan for utforming av torgområdet og bruken av arealene mellom E6 – rådhuset – Haganbygget – Bios.



5. Beskrivelse av planforslaget

5.1. Planlagt arealbruk

5.1.1. Reguleringsformål

Det er satt av følgende reguleringsformål:

SOSI-kode	Formål	B-kode	Antall formålsflater	Antall dekar
1111	Boligbebyggelse – frittliggende småhusbebyggelse	BFS	12	38,65
1112	Boligbebyggelse-konsentrert småhusbebyggelse	BKS	7	19,29
1150	Forretninger	BF	11	22,66
1160	Offentlig eller privat tjenesteyting	BOP	5	38,52
1166	Administrasjon	BAD	1	1,83
1320	Hotell/overnatting	BH	1	5,58
1330	Beverting	BB	1	1,08
1510	Energianlegg	BE	1	0,03
1540	Vann- og avløpsanlegg	BVA	1	0,16
1801	Bolig/forretning	BKB	7	11,99
1803	Bolig/Tjenesteyting	BKB	1	1,83
2011	Kjøreveg	SKV	32	25,28
2012	Fortau	SF	1	1,01
2013	Torg	ST	2	2,81
2015	Gang-/sykkelveg	SGS	21	7,14
2018	Annen veggrunn – tekniske anlegg	SVT	41	14,04
2019	Annen veggrunn - grøntareal	SVG	50	6,50
2072	Kollektivterminal	SKT	1	0,95
2073	Kollektivholdeplass	SKH	6	0,38
2080	Parkering	SPA	19	15,77
3020	Naturområde – grønnstruktur	GN	1	0,05
3040	Friområde	GF	2	0,33
3050	Park	GP	6	18,23
6610	Naturområde i sjø og vassdrag	VNV	4	3,40
			Totalt	237,53

Det er satt av følgende hensynssoner:

Hensynssone – kode	Hensynssone – navn
H 190 F *	Sikringssone – Sørkjosen lufthavn
H 190 SD	Sikringssone – Deponering av snø i vinterhalvåret
H 320	Faresone – flomfare
H 570	Hensynssone – Bevaring kulturmiljø

* H 190 F dekker hele planområdet og er derfor ikke markert i plankartet, men hensynssonen har egne planbestemmelser.

5.2. Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

Reguleringsformålene gjennomgås og løsningene beskrives

5.2.1. Boligbebyggelse – frittliggende småhusbebyggelse (1111)

BFS 1-3, 5-7: Eksisterende boliger, som også i tidligere reguleringsplan har vært regulert til boligbebyggelse.

BFS 4: En ny boligtomt. Tidligere reguleringsformål var offentlig tjenesteyting (1160) – var en del av BOP 2. Ut fra kommunens kunnskap og grunnundersøkelser utført tidligere ikke så langt unna, så vurderer kommunen at det ikke behøves grunnundersøkelse for utbygging av denne tomta.

BFS 8: To eksisterende boliger i området som også i tidligere reguleringsplan har vært regulert til boligbebyggelse. Plass for fortetting av boliger.

5.2.2. Boligbebyggelse-konsentrert småhusbebyggelse (1112)

BKS 1-2: Sentrumsnære områder avsatt til rekkehus inntil 2 etasjer. Bebygd i dag for en stor del med eldre 4-manns boliger i 2 etasjer (opprinnelig som kommunale lærerboliger). Lavere krav til parkeringsplasser – 1,3 parkeringsplass per boenhet.

BKS 3 og 7: Sentrumsnære områder avsatt til rekkehus inntil 2 etasjer.

BKS 4 og 5: BKS 4 er ferdig utbygget med rekkehus i 1½ etasje. BKS 5 skal ha en lignende byggutforming.

BKS 6: Tidligere regulert til allmenntilgjengelig institusjon (LHL-bygget), men er nå solgt av LHL og leies ut av eier til leietakere av leilighetene.

5.2.3. Forretninger (1150)

BF 1, 3-9: Eksisterende forretningsområder

BF 2: Endret fra formål hotell/overnattings til forretning som er i samsvar med gjeldende bruk.

BF 10: En mindre utvidelse av BF 5 som det blir rom for ved en parallellforflytning av Fv 865.

5.2.4. Offentlig eller privat tjenesteyting (1160)

BOP 1-4: Eksisterende offentlige (kommunale) tjenesteytinger. BOP 2 («Gamle doktorgården») er redusert ved å avsette plass til en ny boligtomt.

5.2.5. Administrasjon (1166)

BAD 1: Eksisterende – rådhuset.

5.2.6. Hotell/overnatting (1320)

BH 1: Eksisterende hotellområde.

5.2.7. Bevertning (1330)

BB 1: Bios Café



5.2.8. Energianlegg (1510)

BE 1: Trafokiosk bak rådhuset

5.2.9. Vann- og avløpsanlegg (1540)

BVA 1: Nye formålsflate sammenliknet med tidligere plan, men eksisterende anlegg for vann og avløp (pumpestasjon og knutepunkt).

5.2.10. Bolig/forretning (1801)

BKB 1-7: Eksisterende områder.

5.2.11. Bolig/Tjenesteyting (1803)

BKB 8: Eksisterende bolig ved Storslett skole.

5.2.12. Kjøreveg (2011)

SKV 1: Den delen av E6 som ligger øst for Storslettbrua. Vegbredden reduseres fra 7,0 m til 6,0 m. Dette er for å «tvinge» til fartsreduksjon. Fartssonen reduseres fra 50 til 40 km/t. Myke trafikanter skal være i fokus på denne veistrekninga. Andre fartsreduserende tiltak bør også vurderes som fartsdumper. Fv865 får nytt kryssløp til E6 (se SKV 7).

SKV 4: Veien er ikke anlagt, men var også med i reguleringsplan fra 1997. Bredden på kjørebane er økt fra 5,0 til 6,0 meter. Dette er gjort for at denne veistrekningen lettere skal kunne brukes som omkjøringsvei når Fv 865 stenges for gjennomkjøring ved arrangementer og annet.

SKV 7: Fv865 får ny trasé og ny kryssløsning til E6. Dagens trasé går nært opp til blomsterbutikk hvor det parkeres foran butikken og rygges ut på veien. Dette er uheldig trafiksikkerhetsmessig. Ny trasé er også parallellforsjøvet mot bankbygget. Dette er for å kunne gi et mer samlet areal til torgløsning på nordsiden Dette er i henhold til utarbeidet konseptløsning for nytt sentrumsområde utarbeidet av Konzept arkitektur bygg og plan v/Geir Lyngsmark.

SKV 2-3, 5-6, 8-24: Ingen endringer.

5.2.13. Fortau (2012)

SF 1: Fortau i området ved bussterminalen.

5.2.14. Torg (2013)

ST 1: Torgområde som etableres i henhold til ny sentrumsplan utarbeidet av Konzept arkitektur bygg og plan.

5.2.15. Gang-/sykkelveg (2015)

SGS 2, 11, 12 og 13: Nye traséer for gang- og sykkelveg tilpasset omlegging av veikryss E6/Fv865 og ny sentrumsplan.

SGS 21: Ny gang- og sykkelveg etableres fra parkeringsområdet SPA 8 og mot sentrum.

SGS 14: Må ses i sammenheng med flytting av gangfeltet som krysser over E6 noen meter lenger vestover.



SGS 1, 3-10,15-20: Samsvarer med dagens traséer for gang- og sykkelveg.

5.2.16. Kollektivterminal (2072)

SKT 1: Eksisterende bussterminalområde bak IMO-bygget.

5.2.17. Kollektivholdeplass (2073)

SKH 1-6: Busslommer for av- og påstigning. Disse oppfyller ikke normen etter Statens vegvesens håndbok 017 for utforming av busslommer, men samsvarer med dagens størrelse på busslommer i området.

5.2.18. Parkering (2080)

SPA 1, 5, 6, 8, 12-18: Eksisterende parkeringsplasser i henhold til tidligere planer.

SPA 2: Parkeringsområdet er tiltenkt for parkering til boenheter i Sentrum 6. Beboere i Sentrum 6 bruker området foran Sentrum 6 mot E6 som parkeringsområde. Dette er svært uheldig da det skaper hindring for brøyting og sandstrøing av gang- og sykkelveien foran bygget. SPA 2 skal erstatte parkeringa som skjer foran bygningen. Parkering foran bygget vil bli skiltet forbudt.

SPA 4, 7 og SPA 9: I henhold til den nye sentrumsplanen.

SPA 3 og 10: Ikke anlagte parkeringsplasser, men regulert til formålet i eldre reguleringsplan.

SPA 11: Nytt parkeringsområde som tiltenkes som parkeringsområde for både Halti kulturhus og bobiler. Må ses i sammenheng med reguleringsplan for ny Storslett bru hvor øvrig areal mellom SPA 11 og E6 avsettes til samme formål. Det vil også seinere kunne bli aktuelt å regulere tilgrensende areal nord for SPA 11. En undergang for gående under E6 vil være nødvendig å etablere for å opprette forbindelse mellom Halti og parkeringsområdet.

5.2.19. Park (3050)

GP 1-4: Parkområder i samsvar med gammel plan.

GP 5: Nytt parkområde. I gammel reguleringsplan var området regulert til forretningsformål. Dette området skal for en stor del erstatte «Trekanten» som park- og lekeområde. Dette vil være en langt mer trafiksikker løsning for lekende barn. Området er i dag privat eid og må derfor innløses av kommunen.

5.3. Gjennomgang av aktuelle hensynssoner

5.3.1. H 190 F – Sikringssone – Sørkjosen Lufthavn

Innflygingen til Sørkjosen lufthavn går over planområdet. Hensynssonen dekker hele planområdet og vises derfor ikke i plankartet. Innenfor hensynssone H 190 F 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 190 SD

Avsatt for å sikre at det finnes områder for deponering av snø i vinterhalvåret.

5.3.3. H 320 – Faresone – flomfare

Avsatt for å ivareta flomfare i området. Følger estimert flomlinje for 200 års flom. Bebyggelsesområder må flomsikres/heves før bygging. Ikke mulig å ha kjeller i området.

5.3.4. H 570 – Hensynssone – Bevaring kulturmiljø

Nordreisa gamle bru - 108 SVV NVP – Brunr. 19-2961. KulturminneID: 176408-1. Den gamle brua inkludert brukarene er vernet.

5.4. Bebyggelsens plassering og utforming

5.4.1. Bebyggelsens høyde

I områder for frittliggende småhusbebyggelse **BFS 1-8** kan bygg oppføres med gesims/mønehøyde inntil 9 meter og maksimalt 2 etasjer.

I området for konsentrert småhusbebyggelse **BKS 1-7** kan bygg oppføres med gesims/mønehøyde inntil 9 meter og maksimalt 2 etasjer.

Garasjer/uthus kan ha maksimal gesims/mønehøyde på 6 meter. Høydene regnes fra planert terrengs gjennomsnittsnivå rundt bygget.

5.4.2. Grad av utnyttning (veileder) Forskrift

Utnyttingsgraden for frittstående bolighus med tilhørende garasje skal ikke overstige 35 % -BYA og for rekke-/kjedehus med garasje/garasjeanlegg ikke overstige 55 % -BYA.

5.4.3. Antall dekar næringsarealer

Samlet utgjør arealer til ulik næringsaktivitet 46,13 dekar.

SOSI-kode	Formål	B-kode	Antall formålsflater	Antall dekar
1150	Forretninger	BF	11	22,66
1320	Hotell/overnatting	BH	1	5,58
1330	Beverting	BB	1	1,08
1801	Bolig/forretning	BKB	7	11,99
1803	Bolig/Tjenesteyting	BKB	1	1,83
2013	Torg	ST	2	2,81
			Totalt	45,95

5.4.4. Antall boliger, leilighetsfordeling

Innenfor planområdet er det meste av boligområdene utbygd. Det er nok rom for fortetting i enkelte områder. Det har etter hvert vist seg at det er større behov og etterspørsel for leilighetsløsninger i sentrum. Her har en nærhet til butikker og andre servicetjenester. Kommunen har også registrert at det blant byggetreprenører og grunneiere er økt interesse for å bygge leilighetsløsninger i sentrum. Det er derfor endret en del områder som tidligere var regulert til eneboliger til formål konsentrert småhusbebyggelse. Dette er til dels etter henvendelser fra grunneiere som har ønske om å bygge leiligheter i sentrum.

5.5. Boligmiljø/ bokvalitet

Det er viktig at sentrumsområdet utvikles videre med leiligheter sentralt beliggende. Dette er spesielt for å dekke et behov blant eldre for noe mindre leiligheter og sentrumsbeliggende med kort vei for å dekke ulike service- og kulturbehov.

5.6. Parkering

Parkeringsbehov skal ivaretas jf. planbestemmelsene til kommuneplanens arealdel § 2.1.5.

Det er avsatt rimelig bra med parkeringsplasser i sentrum. Dette er påpekt av handelsstanden som viktig for at sentrumsområdet skal bestå som et handelssentrum.

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 av slik infrastruktur i planområdet. Kantsoner innenfor formålsflater med formål veg og gang-/sykkelveg kan benyttes til nødvendig teknisk infrastruktur.

5.8. Trafikkløsning

5.8.1. Kjøreatkomst

Hovedatkomsten til alle formålsflater for bebyggelse og anlegg og samferdsel går via E6 og deretter via eksisterende veger og en ny internvei (SKV 4) i planområdet.

5.8.2. Utforming av veger

Generelt: Kryss, adkomster og parkeringsplasser/snuplasser er utformet i samsvar med krav i Statens vegvesens veiledere N 100 og V 121.

Europaveg 6: SKV 1 og SKV 22. Formålsflatens grense følger i all hovedsak Statens vegvesens eiendomsgrænse langs E6.

Bredden på vegbanen er 7,0 meter for SKV 22 mens den er redusert til 6 meter bredde for SKV 1. Dette har sin bakgrunn i at en ønsker at bredden på kjørefeltene skal innby til redusert fart langs denne delen av E 6. Det ønskes at SKV 1 skiltes med 40 km/t.

Nytt kryss etableres mellom E6 og Fv865.



5.8.3. Krav til samtidig opparbeidelse

Det er en forutsetning at nødvendig infrastruktur som veg, vann, avløp og strøm er utbygget før bygging av bygninger for varig opphold igangsettes.

5.8.4. Varelevering

Varelevering ivaretas gjennom eksisterende og planlagt veiareal.

5.8.5. Tilgjengelighet for gående og syklende

Planområdet er godt tilgjengelig for gående og syklende.

5.8.6. Felles atkomstveger, eiendomsforhold

5.9. Miljøoppfølging

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

5.10. Universell utforming

Tiltak innen planområdet skal utføres i henhold til plan- og bygningslovens krav til universell utforming (UU). Byggeteknisk forskrift TEK17 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.

5.11. Uteoppholdsareal

Det er 5 områder som er avsatt til park/grønt områder – GP 1-5.
GP 1-2 er «Øya» under Storslettbrua. Det er parkbenker på GP 2.
GP 3-4 er grøntområder langs Reisaelva. Det er anlagt gangsti langs GP 4.
GP 3 er nytt område hvor park og lekeareal skal etableres. Dette vil erstatte «Trekanten».

5.12. Landbruksfaglige vurderinger

Det er ikke landbruksarealer innenfor planområdet.



5.13. Kollektivtilbud

Planforslaget medfører ikke endringer av kollektivtilbudet.

5.14. Kulturminner

I henhold til Askeladden er det 1 registrert kulturminne – Nordreisa gamle bru – kulturminneID 176408-1. Denne er satt hensynssone på – H 570.

5.15. Sosial infrastruktur

Planforslaget fører ikke til vesentlige endringer i sosial infrastruktur.

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

Ny bebyggelse innenfor planområdet tilknyttes eksisterende offentlig infrastruktur for vann og avløp.

5.17. Plan for avfallshenting

Avfallshåndteringen i planområdet vil inngå i den kommunale avfallshåndteringen.

5.18. 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 190 VA – Sikringssone – Hovedledninger vann og avløp: For å ivareta teknisk infrastruktur for vann- og avløp må avsatt sikringssone ikke bebygges.

H 320 – Faresone – flomfare: Det settes forbud mot kjeller i nybygg innenfor planområdet på grunn av flomfare, samt på grunn av høyt grunnvann og ev. fremtidig havnivåstigning som vil gi høyere grunnvannsstand i området.



6. Konsekvensutredning

Planen er vurdert i forhold til forskrift for konsekvensutredning, men kommunen har konkludert med at planen ikke faller inn under vilkårene for en slik utredning.

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 på grunn av faktiske forhold og på grunn av økt detaljeringsgrad i planen.

7.2. Landskap

Planforslaget vil ikke påvirke landskapet i særlig grad.

7.3. Stedets karakter

Planforslaget vil ha liten innvirkning på stedets karakter.

7.4. Kulturminner og kulturmiljø

Ingen kulturminner vil påvirkes negativt av planforslaget.

7.5. Forholdet til kravene i kap 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.

Planområdet består i hovedsak av bebygd areal.

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 liten. Vi har vektlagt at



planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel og at planforslaget er en fortetting av et område som allerede er sterkt påvirket av eksisterende bebyggelse. Vi mener det vil være bedre for naturmangfoldet at det fortettes i sentrale strøk fremfor å utvide sentrumsområdet til mer uberørte områder.

Vi mener at nml § 9 er ivaretatt gjennom et godt kunnskapsgrunnlag, og det vil derfor ikke komme til direkte anvendelse i denne saken. Føre-var-prinsippet kommer også noe frem gjennom vår arealdisponering, der vi har ivaretatt de mest verdifulle naturområdene i planområdet som naturområder.

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.

7.6. Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk

Planforslaget antas ikke å påvirke rekreasjonsinteressene i området negativt.

7.7. Trafikkforhold

7.7.1. Vegforhold

Eksisterende veikryss mellom E6 og Fv865 blir flyttet noe lenger vest. Dette har som hensikt å gi bedre trafiksikkerhetsmessige forhold i dette området.

7.7.2. Trafikkøkning/reduksjon

Det forventes marginale endringer på grunn av planforslaget.

7.7.3. Kollektivtilbud

Planforslaget antas å ikke påvirke eksisterende kollektivtilbud.

7.8. Barns interesser

Planområdet ligger nært flere rekreasjonsområder, og har relativt kort vei til innen- og utendørs idrettsanlegg og lekeområder. Det er også relativt kort vei til skoler og barnehager. Med det utgangspunktet for planleggingen som det har vært, har det vært lite rom for å legge til rette nye områder for lek og uteaktivitet for barn. Det har ikke vært spesielt fokus på dette, da de aller fleste boligområdene i planen har vært regulert og utbygd på et tidligere tidspunkt.

Lekeområdet som er på Trekanten flyttes til parkområdet GP 5.

Trafiksikkerheten innenfor planområdet mener vi er hensyntatt, også med tanke på barn og unges bruk og behov.



7.9. Sosial infrastruktur

7.9.1. Skolekapasitet

Kapasiteten i dagens skolestruktur i kommunen antas å være tilstrekkelig til å kunne dekke den økning i antall elever som de nye boenhetene kan representere.

7.9.2. Barnehagekapasitet

Barnehagekapasiteten i kommunen antas å være tilstrekkelig til å kunne dekke den økning i antall barnehagebarn som de nye boenhetene kan representere.

7.9.3. Annet

Dagens helsetjenester, og annen sosial infrastruktur er ivaretatt gjennom eksisterende tjenester og infrastruktur i kommunen.

7.10. Universell tilgjengelighet

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

7.11. ROS

7.11.1. Flomfare

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Flom	Ja	Sannsynlig/ flere enkelttilfeller 2	Mindre alvorlig/en viss fare 2	4	Planområdet vil fortsatt være utsatt for flom. Det tillates ikke kjeller i bygninger innenfor planområdet pga. flomfare og høyt grunnvann samt fare for fremtidig havnivåstigning som vil gi et høyere grunnvannsnivå i området.

7.12. Jordressurser/landbruk

Landbruksarealer finnes ikke innenfor planområdet.



7.13. Teknisk infrastruktur

Planforslaget legger til rette for ny veistruktur innenfor planområdet. Ny infrastruktur for vann, avløp og elektrisitet blir også etablert der det oppstår behov for dette i området.

7.14. Økonomiske konsekvenser for kommunen

Nordreisa kommune legger til rette for utbygging med hensyn til kommunalteknisk anlegg og infrastruktur. Kommunen kjøper areal til kommunale veier og andre offentlige formål.

7.15. Konsekvenser for næringsinteresser

Vi mener planforslaget vil være positivt for næringsinteressene i planområdet. Det legges til rette for torgområde.

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 07.12.2017. Varsel om oppstart ble også annonsert i avisa Framtid i Nord den 08.12.2017 og på kommunens hjemmesider.

Innspillsfristen var satt til den 13.01.2017. Det har totalt kommet inn 14 innspill.

8.1.1. Bjarne Henry Josefsen (8.12.2016)

Krysset mellom Båtnesvegen og E6 må med i planområdet:

- Stor trafikk med biler, lange trailere med varetransport til butikker og bondegårder
- Krysset er trangt og E6 burde være bredere og ha et utkjøringsfelt
- Det er sendt tidligere brev til kommunen om dette

Kommunens kommentar:

Planområdet er utvidet slik at det kan ses på problemstillingen i planen.

8.1.2. Statens vegvesen (SVV) (12.12.2016)

Som forvalter av fylkesveger og som statlig sektormyndighet innenfor vegtransportområdet påpeker SVV følgende:

- Særdeles viktig å ivareta trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper som ferdes på og ved hovedvegene
- Gode, trafikksikre og effektive løsninger for myke trafikanter
- Gode og oversiktlige kryssløsninger
- Tilrettelegging for kollektivtrafikk
- Parkeringstilrettelegging
- Ivareta miljømessige utfordringer
- Prinsippene for universell utforming legges til grunn i planleggingen

SVV stiller seg positiv til involvering og medvirkning i planlegging, jf. tidligere korrespondanse og møte.

Kommunens kommentar:

Statens vegvesen sitt innspill tas til etterretning.

8.1.3. AVINOR (20.12.2016)

Det vises til at planområdet ligger 2.570 – 3.240 meter sydøst for landingsterskel til bane 33 ved Sørkjosen lufthavn.



- Hele planområdet ligger innenfor høyderestriksjonsflaten. Den horisontale flaten ligger på kote 50 moh. Avinor ber om at følgende fellesbestemmelse tas inn i detaljreguleringen:

Det må ikke etableres bygg, påbygg, anlegg, konstruksjoner eller vegetasjon i strid med høyderestriksjonsflatene i restriksjonsplanen for lufthavnen, dvs. den horisontale flaten på kote 50 meter over havet. Vegetasjon må holdes under høyderestriksjonsflatene. Reguleringsplanen hjemler rettsgrunnlag for fjerning av vegetasjon. Dersom det skal benyttes byggekraner over kote 50 meter over havet, må tiltakshaver utarbeide risikoanalyse etter anerkjent standard for å fastslå om det er akseptabelt med hensyn til flysikkerheten. Risikoanalysen skal sendes Avinor som grunnlag til en eventuell dispensasjonssøknad til Luftfartstilsynet. Kommunen kan ikke gi rammetillatelse for bruk av kraner over kote 50 meter over havet før det foreligger godkjenning fra Avinor.

- Eventuell risikoanalyse utføres av konsulentfirma med luftkompetanse.
- Planområdet er ikke berørt av byggerestriksjoner for flynavigasjonsanleggene ved Sørkjosen lufthavn.
- Planområdet er ikke berørt av gjeldende flystøysoner for Sørkjosen lufthavn.

Kommunens kommentar:

Avinor sitt innspill tas til etterretning. Det inntas i fellesbestemmelsene til planbestemmelsene som angitt over.

8.1.4. Sametinget (04.01.2017)

De har ingen merknader. De kjenner ikke til registrerte automatiske fredete samiske kulturminner i planområdet. De vil ha følgende formulering innarbeidet i den ferdige planen:

Skulle det under arbeid i marken komme frem gjenstander eller andre levninger må arbeidet stanses. Melding sendes Sametinget og Troms fylkeskommune omgående, jf. Lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 andre ledd.

Kommunens kommentar:

Angitt formulering inntas i fellesbestemmelsene til planbestemmelsene.

8.1.5. Betongservice AS (10.01.2017)

De vil ha E6 omlagt til å gå utenfor Storslett sentrum for at sentrum skal få nye utviklingsmuligheter.

Kommunens kommentar:

Kommunestyret har gjennom kommuneplanens arealdel vedtatt i mars 2015 at E6 skal gå gjennom Storslett sentrum som i dag. Det er kun kommunestyret som selv kan endre på dette. Omlegging av E6 utenom Storslett sentrum var oppe som tema i planprosessen, men ble avvist politisk.

En omlegging av E6 utenfor Storslett sentrum kan selvsagt bestemmes en gang i framtiden. Arealene som berører den mulige traséen som var vurdert, er LNFR-arealer i gjeldende kommuneplanens arealdel. Statens vegvesen har også uttalt i tidligere møte at det haster med å få erstattet dagens Storslett bru som er en flaskehals på E6. De ser for seg at det blir byggestart for ny bru i 2019. De har også uttalt at dagens Storslett bru må uansett erstattes av ny bru uavhengig av hva som skjer med E6 og eventuell omlegging av den.



8.1.6. Konzept Arkitektur Bygg & Plan (10.01.2017)

Geir Lyngsmark har følgende innspill:

- E6 flyttes ut og nord for sentrum og kommer inn på eksisterende E6 ved Statoil
- Fv865 får ny trasé langs Muoniovegen og munner ut i E6 ved Statoil
- Dette åpner opp for å få en sentrumsveg med reduserte byggegrensener og frigjør arealer til forretningsarealer
- En får et sentrum med torg og som gir trivelig og varig opphold for folk

Kommunens kommentar:

Kommunens kommentar blir mye det samme som under punkt 9.1.5. En eventuell omlegging av Fv865 som beskrevet er avhengig av omlegging av E6 ut av Storslett sentrum.

8.1.7. Svein Erik og Britt Andersen (11.01.2017)

De er eiere av 14/4 og ønsker at felt B31 utvides nordover og at området mot E6 reguleres til forretning/næringsformål og området mot Reisaelva reguleres til boligformål.

Kommunens kommentar:

Dette området ligger like nord og nordvest for Statoil. Området er uregulert, men i kommuneplanens arealdel er det for det meste avsatt til LNFR. Dette er et mulig område for en potensiell trasé for framtidig omlegging av E6 og bør derfor ikke bygges ned. Dessuten ligger området ganske langt nord for planavgrensningen for detaljreguleringsplan Storslett sentrum. Området bør derfor inngå i en egen framtidig reguleringsplan.

8.1.8. UIT – Norges arktiske universitet (11.01.2017)

De har ingen merknader til oppstartsvarselet. Men de minner på om at tiltakshaver har plikt til, dersom en i forbindelse med tiltaket skulle komme over automatisk vernete kulturminner eller funn av kulturhistorisk betydning, å stanse arbeidet og Tromsø Museum skal varsles, jfr. kulturminneloven § 8, 2. ledd.

Kommunens kommentar:

Nevnte plikt for tiltakshaver tas med i planbestemmelsene.

8.1.9. Geir Sagelv (13.01.2017)

Han ser det som en dårlig løsning at gjennomgangstrafikken med mye tungtransport på E6 skal gå gjennom Storslett sentrum og etterlyser en varig løsning på dette. Han viser også til at det må forventes en vesentlig økning av tungtransporten når Kvæangsfjellet får tunnel og vinterstenginga blir vesentlig redusert.

Kommunens kommentar:

Det vises til kommunens kommentar under punkt 9.1.5.



8.1.10. Bios café (13.01.2017)

Bios Café v/Jane Johansen ønsker en avkjørsel fra E6 direkte mot Bios liknende den som eksisterer i dag som er enveis-kjørt.

Kommunens kommentar:

Kommunen har ikke noen sterke innvendinger mot en slik løsning, men del vil bli kortere avstand mellom T-krysset E6/Fv865 og innkjøringen til Bios enn det er i dag. Statens vegvesen sin vurdering i forhold til dette, vil bli avgjørende. Det må tas hensyn til trafiksikkerheten og trafikkflyten i forhold til en slik løsning.

8.1.11. Nygård Eiendom AS (12.01.2017)

De gjør oppmerksom på de har en ubebyggt forretningstomt 15/139 i sentrum. De ønsker å bebygge den med et forretningsbygg og ber om at tomta ikke blir brukt til annet formål.

Kommunens kommentar:

I gjeldende reguleringsplan er tomta avsatt til forretningsformål. En endring av reguleringsformålet kan ikke utelukkes, men vil eventuelt bli varslet til grunneierne.

8.1.12. Troms fylkeskommune (13.01.2017)

Fylkeskommunen har kommet med følgende innspill:

Kollektivholdeplasser:

- ønsker at planområdet utvides for å omfatte Båtneskrysset i området Nille – Halti for å kunne opprette bussholdeplasser i begge retninger.
- Dagens busstasjon, Storslett terminal, er ikke optimalt utformet da det er en uheldig sammenblanding av gående som ikke er passasjerer, biler og busser. Det er opptil 8 busser samtidig på stasjonen. Et moderne utformet knutepunkt med informasjon, plattformer, lys og eventuelt leskur/venterom trengs anlagt.
- Det påpekes at busstopp i begge retninger ved Kirkeveien bør få en riktigere utforming, blant annet med riktig plassert leskur.
- Troms fylkeskommune, som ansvarlig for rutetrafikken i fylket, ønsker å være aktiv med i utviklingen av disse prosjektene.

Kulturminnevernet:

- Den gamle brua over Reisaelva inngår i Statens vegvesen landsverneplan. Gammelbruas brokar og deler av veien på elvas østside inngår i planområdet og må på plankartet avsettes som hensynssone c) Statlig listeført bru. Det må utarbeides bestemmelser til denne hensynssonen at det ikke er tillatt med tiltak som kan endre skade eller endre kulturminnet og at istandsetting og vedlikehold av bruanlegget skal skje etter antikvariske prinsipper.
- Ved Storslett er det bygd et forbygningsanlegg på vestre side av elva. Den delen av forbygningen som inngår i varslet planområde, er en tørrmur med to trapper ned mot elva. Tørrmuren utgjør en del av fasaden mot elva ved nasjonalparksenteret. Forbygningsanlegget er et statlig listeført kulturminne og må på plankartet avsettes som hensynssone c) statlig listeført forbygning. Det må utarbeides bestemmelser til denne hensynssonen om at det ikke



må settes i gang tiltak som kan skade eller endre kulturminnet og at istandsetting og vedlikehold av forbygningen skal skje etter antikvariske prinsipper.

- Innenfor planområdet ligger fem Sefrak-registrerte bygninger. Vi ber om at hovedbygningene på eiendommene 15/9, 15/8, 15/10 og uthuset på 13/13 avsettes som hensynssone c) vern av bygninger. Vi ber om at det utarbeides bestemmelser til denne hensynssonen om at istandsetting og vedlikehold skal skje etter antikvariske prinsipper. På eiendommen 13/3 er det uklart om bygningen er gjennomgått store endringer og vi ber kommunen vurdere om denne bygningen skal gis et vern gjennom hensynssone c).
- Det må ikke legges til rette for tiltak i området nord for Gammelbrua og øst for elva på gnr.15/172 og 15/62 som kan redusere opplevelser av brua.

Kommunens kommentar:

Planområdet er utvidet i samsvar med fylkeskommunens ønske. Øvrige innspill tas til etterretning i den videre planprosessen.

8.1.13. Nordreisa høyre (15.01.2017)

Deres innspill går ut på å utvide planområdet ganske så betydelig. Forslått område strekker seg fra Saga og ned til Leirbuktsvingene, derfra i NØ-retning til Mælen, videre sørover til under bakken mot Høgegga og Hagen. Det er ikke begrunnet hvorfor det ønskes å utvide planområdet på denne måten.

Kommunens kommentar:

Det er noe vanskelig å kommentere ønsket om utvidelsen av planområdet siden den ikke er begrunnet. Varslet planområde er allerede ganske stort. Det kan nok være mer hensiktsmessig at øvrige områder i Storslett sentrum og omegn tas i egne detaljreguleringsplaner når konkrete behov for det melder seg.

8.1.14. Fylkesmannen i Troms (13.01.2017)

Fylkesmannen framhever følgende:

- Viktig med drøfting av planen med sektormyndighetene før den legges ut på 1. gangs høring. Dette fordi en kan få avklart en del problemstillinger på et mer uformelt grunnlag.
- Det anbefales at planen legges fram for Planforum v/Troms fylkeskommune før offentlig ettersyn.

Faglige merknad:

- Formålet med detaljreguleringen er bl.a. tilrettelegging for midlertidig bruløsning med atkomst i forbindelse med ny Storslett bru. Fylkesmannen vil i den anledning gjøre dere oppmerksom på at det er viktig at nødvendig inngrep i Reisaelva i forbindelse etablering av midlertidig bruløsning og bygging av ny bru på forhånd er avklart, enten i forhold til vannressursloven eller forskrift om fysiske inngrep i vassdrag, gitt i medhold av laks og innlandsfiskeoven. Slik avklaringen gjøres med Norges vassdrags- og energidirektorat eller Fylkesmannen.

Kommunens kommentar:

Kommunen tar til etterretning både framhevinger og faglig merknad.



8.1.15. NVE (13.02.2017)

NVE beklager at de ikke innenfor fristen hadde mulighet for å komme med innspill, men ønsker å få reguleringsplanen tilsendt på høring. Plan- og bygningsloven og byggteknisk forskrift (TEK10) setter tydelige krav til sikkerhet mot flom og skred ved ny utbygging. NVE har inntrykk av at kommunen i stor grad følger opp ansvaret for at fare for flom og skred er ivaretatt i arealplaner. De viser ellers til NVE sine sider hvor det finnes sjekklister, informasjon og veiledning.

Kommunens kommentar:

NVE sin orientering tas til underretning.

I tillegg ble det også varslet om en mindre utvidelse av planområdet den 05.02.

8.2. Andre innspill mottatt

8.2.1. Geir Lyngsmark

Han har en visjon hvor han ser for seg en langsiktig planlegging som strekker seg mot 2030 - 2040 med 3 faser:

- En langsiktig fase hvor Betesda-området utvikles som en del av sentrum for reiseliv, servicenæringer og forretningssenter med høy standard, hotell og campingplass med Andedammen i sentrum og E6 er lagt utenfor sentrum. F865 (Dalaveien) skal følge Muonioveien fra rundkjøringa og munne ut ved Statoilstasjonen.
- En mer kortsiktig fase som omfatter nytt torg, ny Storslett bru, planer rulleres og revideres og grunnavklaringer må skje.
- En tredje fase hvor også E6 gjennom Sørkjosen får en ny trasé for å unngå en stor del av tettbebyggelsen.

Til slutt vil vi da ha et Storslett sentrum som i kortere perioder kan stenges for biltrafikk i forbindelse med messer og festivaler m.m.

8.2.2. Næringsutvalget

Næringsutvalget har i møte 29.05.2017 fattet følgende vedtak i sak 8/17:

Næringsutvalget gir følgende innspill til reguleringsplan for Storslett sentrum:

Næringsutvalget mener god parkering for bobiler er et viktig bidrag til lokal næringsutvikling. En ønsker derfor at en del av den nye parkeringsplassen bak kommunehuset avsees dette formålet. Samtidig ønsker en at det på området mellom Flortex og Reisaelva omreguleres til bobilparkering og settes i stand til dette etter at ny bru er ferdig.



Videre ber vi om at kommunen kjøper tjenester fra aktuell tilbyder for å utrede ei skisse som beskriver arealbehov, markedsmuligheter og mulige organisasjonsmodeller for finansiering og drift. Det avsettes kr. 50 000,- fra kommunalt næringsfond til formålet.

8.3. Folkemøte

2. mai 2017 ble det arrangert folkemøte på Halti kulturscene i regi av Nordreisa kommune. Nordreisa kommune informerte om reguleringsplanen for Storslett sentrum. Statens vegvesen deltok også for å informere om reguleringsplan for ny Storslett bru. Møtet ble ledet av leder for miljø- plan og utviklingsutvalget Hilde Nyvoll. Det var ca. 70 – 80 personer som møtte opp. Flere av deltakerne tok sterkt til orde for å legge E6 utenom Storslett sentrum og at Fv865 legges om til å følge Muonioveien fra rundkjøringa og munne ut ved Statoilstasjonen.

8.4. Prosjekt forskjøningstiltak i sentrum

Formålet med prosjektet er å videreutvikle nasjonalparklandsbyen og regionsenteret Storslett ved å lage en detaljert plan for fysiske forskjøningstiltak i sentrumsområdet, basert på omleggingen av veikryss E6 og fylkesvei 865 i Trekanten og dermed frigivelse av vegareal til torg.

Nordreisa kommune ga prosjektoppdraget til Konzept Arkitektur Bygg & Plan v/Geir Lyngsmark. Geir Lyngsmark utarbeidet projektskisse som ble presentert både for næringsutvalget og miljø-, plan og utviklingsutvalget. Videre var det også arrangert et folkemøte 12.10.2017 hvor prosjektet var presentert, debattert og en del innspill ble gitt. Det ble også avholdt et eget møte hvor næringsaktører som sogner til det berørte sentrumsområdet, var invitert. Dette kveldsmøtet ble avholdt 30.10. Det var dessverre dårlig oppmøte fra næringslivet. Tidligere samme dag var det også avholdt et møte på Nordreisa videregående skole for en del klasser hvor prosjektet var presentert og elevene kom med en del innspill. Det ble oppfordret at elevene sendte inn skriftlige innspill. Kommunen har mottatt 2 skriftlige innspill fra elever i ettertid som er med i innspillslista.

De viktigste elementene i projektskissen datert 20. november som er tatt videre med i reguleringsplanen er:

- Fv 865 (SKV 7) er parallellforsjøvet mot bankbygget og Rejosbygget for å samle mer areal til torg og andre formål på siden mot Nygårdbygget og Rimibygget.
- Et større parkeringsareal (SPA 9) legges foran Bios mot E6.
- Et parkeringsareal (SPA 7) avsatt foran Hagan-bygget.
- Etablering av miljøgate for deler av E6 og Fv 865 blant annet ved hjelp av innsnevring av vegbredde fra 7 meter til 6 meter.
- Det skal være mulighet for å stenge deler av Fv 865 for biltrafikk ved større arrangementer på torgområdet. All trafikk dirigeres da via ny veg (SKV 4) som etableres mellom Kirkevegen og Muonioveien bak kommunehuset.
- Et nytt og større torg- og parkområde etableres i sentrum (ST 1 og GP 5).

