



Detaljregulering

Sørkjosen

Planbeskrivelse

Nasjonal plan ID: 19422015_001

HØRINGSUTKAST

Annen gangs høring og offentlig ettersyn

Dato: 20. oktober 2015

Sist revidert: 27. mars 2019

Saksnummer: 2015/2351



**Nordreisa
kommune**

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.....	9
1.1.	Hensikten med planen.....	9
1.2.	Forslagstiller og plankonsulent	9
1.3.	Eierforhold	9
1.4.	Tidligere vedtak i saken	10
1.5.	Utbyggingsavtaler.....	10
1.6.	Krav om konsekvensutredning?.....	10
2.	Planprosessen.....	11
2.1.	Medvirkningsprosess.....	11
2.1.1.	Medvirkning.....	11
2.1.2.	Varsel om oppstart	11
2.1.3.	Planprogram	12
2.1.4.	Første gangs høring og offentlig ettersyn	12
2.1.5.	Annen gangs høring og offentlig ettersyn.....	12
3.	Planstatus og rammebetingelser (Med vekt på avvik fra overordnet plan).....	13
3.1.	Overordnede planer	13
3.1.1.	Fylkesplan for Troms 2014-2025	13
3.1.2.	Regional transportplan for Troms 2014-2023	13
3.1.3.	Regionalplan for handel og service i Troms 2015-2024.....	14
3.1.4.	Kommuneplanens arealdel	14
3.2.	Gjeldende og tilgrensende reguleringsplaner.....	16
3.3.	Temaplaner	18
3.4.	Statlige planretningslinjer/rammer/føringer	18
4.	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold.....	19
4.1.	Beliggenhet	19
4.2.	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	20
4.3.	Stedets karakter	20
4.3.1.	Struktur og estetikk/ byform	20
4.3.2.	Eksisterende bebyggelse	21
4.4.	Landskap	21
4.4.1.	Topografi og landskap.....	21
4.4.2.	Lokalklima og solforhold	22
4.4.3.	Estetisk og kulturell verdi.....	23



4.5.	Kulturminner og kulturmiljø.....	23
4.6.	Naturverdier.....	26
4.7.	Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder	27
4.8.	Landbruk	28
4.9.	Trafikkforhold.....	29
4.9.1.	Kjøreatkomst	29
4.9.2.	Vegsystem	29
4.9.3.	Trafikkmengde.....	29
4.9.4.	Ulykkessituasjon	29
4.9.5.	Trafikksikkerhet for myke trafikanter	30
4.9.6.	Kollektivtilbud.....	30
4.10.	Barns interesser.....	30
4.11.	Sosial infrastruktur	31
4.11.1.	Skolekapasitet.....	31
4.11.2.	Barnehagedekning.....	31
4.11.3.	Annet.....	31
4.12.	Universell tilgjengelighet	31
4.13.	Teknisk infrastruktur.....	31
4.13.1.	Vann og avløp	31
4.13.2.	Energiforsyning.....	31
4.14.	Grunnforhold.....	32
4.14.1.	Berggrunn og løsmasser.....	32
4.14.2.	Stabilitetsforhold	34
4.14.3.	Rasfare	36
4.15.	Støyforhold.....	38
4.16.	Luftforurensing.....	39
4.17.	Klimaendringer	39
4.18.	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	41
4.18.1.	Rasfare	42
4.18.2.	Flomfare	43
4.18.3.	Ekstremvær: Vind, nedbør, kulde	45
4.18.4.	Støy	47
4.18.5.	Luftforurensing og forurensing i grunnen.....	48
4.18.6.	Beredskap og ulykkesrisiko	49



4.18.7.	Andre relevante ROS tema.....	49
4.19.	Næring	51
4.20.	Analyser/ utredninger.....	52
5.	Beskrivelse av planforslaget	53
5.1.	Planlagt arealbruk.....	53
5.1.1.	Reguleringsformål.....	53
5.2.	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål.....	54
5.2.1.	Boligbebyggelse – frittliggende småhusbebyggelse (1111)	54
5.2.2.	Boligbebyggelse-konsentrert småhusbebyggelse (1112)	54
5.2.3.	Forretninger (1150).....	55
5.2.4.	Forsamlingslokale (1165)	55
5.2.5.	Annen offentlig eller privat tjenesteyting (1169)	55
5.2.6.	Fritids- og turistformål (1170)	55
5.2.7.	Næringsbebyggelse (1300).....	55
5.2.8.	Industri (1340)	55
5.2.9.	Lager (1350).....	55
5.2.10.	Bensinstasjon/vegserviceanlegg (1360).....	55
5.2.11.	Vann- og avløpsanlegg (1540)	55
5.2.12.	Lekeplass (1610)	55
5.2.13.	Bolig/Forretning (1801).....	56
5.2.14.	Bolig/Forretning/Kontor (1802).....	56
5.2.15.	Forretning/Kontor (1810).....	56
5.2.16.	Forretning/Industri (1812)	56
5.2.17.	Industri/Lager (1826)	56
5.2.18.	Kontor/Industri (1830)	56
5.2.19.	Kjøreveg (2011).....	56
5.2.20.	Gang-/sykkelveg (2015).....	57
5.2.21.	Annen veggrunn – grøntareal (2019).....	58
5.2.22.	Lufthavn (2030)	58
5.2.23.	Kollektivholdeplass (2073)	59
5.2.24.	Parkering (2080)	59
5.2.25.	Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer kombinert med andre angitte hovedformål (2900).....	59
5.2.26.	Naturområde – grønnstruktur (3020).....	59



5.2.27.	Turdrag (3030)	59
5.2.28.	Turvei (3031)	59
5.2.29.	Friområde (3040)	60
5.2.30.	Vegetasjonsskjerm (3060)	60
5.2.31.	Angitt grøntstruktur kombinert med andre angitte hovedformål (3900)	60
5.2.32.	LNRF areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (5100)	60
5.2.33.	Naturvern (5300)	60
5.2.34.	Naturområde i sjø og vassdrag (6610)	60
5.3.	Gjennomgang av aktuelle hensynssoner	61
5.3.1.	H 190 F – Sikringssone – Sørkjosen Lufthavn	61
5.3.2.	H 190 VA – Sikringssone – Hovedledninger vann og avløp	61
5.3.3.	H 220 – Støysone – Gul støysone Sørkjosen lufthavn.....	61
5.3.4.	H 310 – Faresone – ras- og skredfare	61
5.3.5.	H 320 – Faresone – flomfare	61
5.3.6.	H 370 – Faresone – høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler)	61
5.3.7.	H 560 – Hensynssone – Bevaring naturmiljø.....	61
5.3.8.	H 570 – Hensynssone – Bevaring kulturmiljø.....	61
5.3.9.	H 720 – Båndleggingszone – Båndlegging etter lov om naturvern.....	61
5.4.	Bebyggelsens plassering og utforming	62
5.4.1.	Bebyggelsens høyde.....	62
5.4.2.	Grad av utnytting	62
5.4.3.	Antall m ² næringsarealer	62
5.4.4.	Antall boliger, leilighetsfordeling.....	63
5.5.	Boligmiljø/ bokvalitet	63
5.6.	Parkering.....	63
5.7.	Tilknytning til infrastruktur	63
5.8.	Trafikkløsning	63
5.8.1.	Kjøreatkomst	63
5.8.2.	Utforming av veger	63
5.8.3.	Krav til samtidig opparbeidelse	64
5.8.4.	Varelevering	64
5.8.5.	Tilgjengelighet for gående og syklende.....	64
5.9.	Planlagte offentlige anlegg	65



5.10.	Miljøoppfølging	65
5.11.	Universell utforming	65
5.12.	Uteoppholdsareal	65
5.13.	Landbruksfaglige vurderinger.....	66
5.14.	Kollektivtilbud.....	66
5.15.	Kulturminner	66
5.16.	Sosial infrastruktur	66
5.17.	Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett	66
5.18.	Plan for avfallshåndtering	66
5.19.	Avbøtende tiltak/ løsninger ROS	66
5.20.	Rekkefølgebestemmelser.....	67
6.	Konsekvensutredning.....	68
7.	Virkninger/konsekvenser av planforslaget.....	68
7.1.	Overordnede planer	68
7.2.	Landskap	68
7.3.	Stedets karakter	68
7.4.	Kulturminner og kulturmiljø.....	68
7.5.	Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven.....	68
7.6.	Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk	69
7.7.	Trafikkforhold.....	69
7.7.1.	Vegforhold.....	69
7.7.2.	Trafikkøkning/reduksjon	70
7.7.3.	Kollektivtilbud.....	70
7.8.	Barns interesser.....	70
7.9.	Sosial infrastruktur	70
7.9.1.	Skolekapasitet.....	70
7.9.2.	Barnehagekapasitet	70
7.9.3.	Annet.....	70
7.10.	Universell tilgjengelighet	70
7.11.	Risiko og sårbarhet (ROS).....	71
7.11.1.	Flomfare	71
7.12.	Jordressurser/landbruk.....	71
7.13.	Teknisk infrastruktur.....	71
7.14.	Klimatilpasning	71



7.15.	Økonomiske konsekvenser for kommunen	72
7.16.	Konsekvenser for næringsinteresser	72
7.17.	Interessemotsetninger.....	72
8.	Innkomne innspill.....	73
8.1.	Merknader/innspill til første gangs høring og offentlig ettersyn	73
8.1.1.	Fylkesmannen i Troms (13.12.2017)	73
8.1.2.	Norges vassdrags- og energidirektorat (12.12.2018)	82
8.1.3.	Avinor (21.11.2017)	84
8.1.4.	Statens vegvesen (7.12.2017).....	85
8.1.5.	Sámediggi/Sametinget (13.11.2017)	87
8.1.6.	Troms fylkeskommune (18.1.2018)	87
8.1.7.	Torhild Forså (13.11.2017)	89
8.1.8.	Kyrre Løvoll (16.11.2017)	89
8.1.9.	Kyrre Løvoll (16.11.2017)	89
8.1.10.	JB Elektro (30.11.2017)	90
8.1.11.	Jørn Michael Hansen (30.11.2017)	91
8.1.12.	Tove Holene (8.12.2017)	91
8.1.13.	Hans M. Hansen (12.12.2017)	95
8.1.14.	Kenneth Nilsen (18.12.2017).....	95
8.1.15.	Vangen Solutions AS (7.3.2018).....	95
8.1.16.	Løvoll AS (19.6.2018)	96
8.1.17.	G PLAN AS (2.7.2018).....	97
8.1.18.	Handelsbygg AS (5.4.2018).....	99
8.1.19.	Joda eiendom AS (13.8.2018).....	100
8.1.20.	Henriksen Gjestestue (21.10.2018)	101
8.2.	Internt høringsmøte med anleggsdrift (30.2.2018).....	103
8.3.	Referat fra møte i regionalt planforum (30.11.2017).....	104
8.4.	Merknader/innspill til varsel om oppstart	106
8.4.1.	Avinor (6.11.2015)	106
8.4.2.	Joda Eiendom AS (10.11.2015)	109
8.4.3.	Joda Eiendom AS (10.11.2015)	111
8.4.4.	Ingunn Syrstad (17.11.2015)	113
8.4.5.	Leirbukthulas Venner (24.11.2015)	113
8.4.6.	Norges vassdrags- og energidirektorat (27.11.2015)	116



8.4.7.	Statens vegvesen (30.11.2015).....	117
8.4.8.	Betongservice AS (28.11.2015).....	118
8.4.9.	Fylkesmannen i Troms (25.11.2015).....	118
8.4.10.	Troms fylkeskommune (1.12.2015).....	120
8.4.11.	JB Elektro (12.4.2016).....	121
8.4.12.	Joda eiendom AS (3.5.2016).....	122
8.4.13.	Ingunn Syrstad (18.5.2016).....	124
8.4.14.	Handelsbygg Holding AS (5.4.2017).....	124
8.4.15.	Betongservice AS (20.1.2017).....	125
8.4.16.	Statens vegvesen (28.6.2017).....	126
8.4.17.	Tromsø Museum - Universitetsmuseet (3.7.2017).....	126
8.4.18.	Fylkesmannen i Troms (10.7.2017).....	126
8.4.19.	Avinor (14.7.2017).....	127
8.4.20.	Troms fylkeskommune (29.6.2017).....	129
8.4.21.	Betongservice AS / Hansen og Bakkehaug eiendom (9.8.2017).....	129
8.4.22.	Ragnhild Flåten Andreassen (10.8.2017).....	130
8.4.23.	Løvoll (23.8.2017).....	130
8.5.	Referat fra åpent informasjonsmøte – varsel om oppstart.....	132
8.6.	Andre møter før første gangs høring og offentlig ettersyn.....	133
8.6.1.	Innspill gitt av Statens vegvesen i Skypemøte den 11.1.2017.....	133
8.6.2.	Møte med næringslivet – 17.8. 2017 – Reisafjord Hotell.....	135
9.	Vedlegg:.....	137



1. Bakgrunn

I kommuneplanens areal del ble det fanget opp flere forhold som gjør at en omregulering av området er nødvendig. Det viktigste er trafiksikkerhet langs E6, men det ble også sett på muligheter for næringsutvikling og boligområder. I forbindelse med utbygging av tunell gjennom Sørkjosfjellet har det vært tilgjengelige tunellmasser som har gitt kommunen mulighet til å gjennomføre tiltak i området, som klargjøring av byggegrunn.

1.1. Hensikten med planen

Formålet med detaljreguleringen er todelt. Planen skal følge opp de endringer av arealformål som ble vedtatt i kommuneplanens arealdel, herunder å legge til rette for arealer til næringsvirksomhet langs E6 i den nordlige delen av planområdet. Planen skal også forbedre trafiksikkerheten i området, og gjennomgår derfor eksisterende og nye vegsystemer.

Planområdet består i dag av flere utdaterte planer, der mange av planene ble vedtatt i 1979. Store deler av eksisterende boligområder er derfor tatt med i planen for å fornye planbestemmelsene i disse områdene til dagens standard. Her er det ikke gjort store endringer i plankartet utover det som er bestemt gjennom kommuneplanens arealdel og trafiksikkerhetstiltak.

Planen er i tråd med kommuneplanens arealdel for Nordreisa kommune 2014-2026.

1.2. Forslagstiller og plankonsulent

Forslagsstiller og plankonsulent er Nordreisa kommune.

1.3. Eierforhold

Planområdet berører en rekke grunneiere. De berørte eiendommene har følgende gårds- og bruksnummer:

Gårdsnummer: 46

Bruksnummer: 3, 8, 9, 17, 18, 19, 20, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 45, 48, 49, 53, 55, 56, 57 og 59.

Gårdsnummer: 47

Bruksnummer: 1, 2, 3, 5, 8, 10, 17, 18, 21, 22, 23, 30, 31, 32, 35, 38, 42, 45, 46, 47, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 83, 84, 85, 90, 91, 96, 97, 98, 99, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 122, 126, 138, 142, 145, 151, 178, 181, 182, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 195, 196, 197, 198, 199, 203, 204, 207, 208, 210, 211, 213, 216, 217, 219, 223, 224, 233, 235, 245, 247, 248, 251, 255, 256, 257, 258, 259, 261, 265, 278, 279, 286, 290, 296, 297, 300, 302, 303, 314, 319, 320, 329, 337, 353, 354, 363, 378, 385, 387, 389, 390, 391, 400, 408, 410, 411, 412, 418, 422, 425, 426, 429, 432, 433, 434, 435, 436, 442, 443, 456, 458, 469, 471, 473, 474, 478, 480, 481, 488, 489, 490, 492, 495, 497, 498, 501, 502, 503, 504 og 507.



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 Sørkjosen den 23.10.2015.

I kommunal planstrategi for Nordreisa kommune 2016-2019, vedtatt 13. oktober 2016, er arbeidet med planen videreført fra 2015.

1.5. Utbyggingsavtaler

Nordreisa kommune har hatt en avtale med Statens vegvesen om bruk av masser fra arbeidet med tunellen gjennom Reisafjellet/Sørkjosfjellet. Disse massene er brukt til å klargjøre enkelte deler av planområdet til byggegrunn i tråd med tidligere reguleringsplaner og/eller kommuneplanens arealdel.

1.6. Krav om konsekvensutredning?

Planen er vurdert i forhold til forskrift om konsekvensutredninger. Nordreisa kommune har konkludert med at planen ikke faller inn under vilkårene for en slik utredning, jf. KU forskriftens §§ 6-8 jf. forskriftens vedlegg I og II.

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 23.10.2015 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 27.10.2015. Varselet var også tilgjengelig på servicetorget på rådhuset. Innspillfrist var satt til 1. desember 2015.

I forbindelse med varsel om oppstart ble det også holdt et åpent folkemøte i kommunestyresalen på rådhuset torsdag 26. november 2015 kl. 18:00.

Varsel om utvidet planområde ble sendt ut den 20. juni 2017 til direkte berørte grunneiere, naboer og berørte offentlige instanser. I tillegg ble dette annonsert på kommunens hjemmeside. Frist for innspill var satt til 10. august 2017.

Planområdet ble da utvidet fire steder. Et mindre areal i gjeldene reguleringsplan for Sørkjosen lufthavn ønskes endret fra industriområde til flyplassareal. To andre mindre utvidelsesarealer ønsker kommunen å ta inn i planen da vi etter varsel om oppstart har sett behov for endringer av gjeldene reguleringsplaner i området.

Et stort areal har kommet til på grunn av at det flere steder var behov for litt mer areal enn det som opprinnelig var varslet oppstart for, for å kunne legge til rette for mer trafikksikre kryssinger av E6. Gjeldene reguleringsplan for Sørkjosen Øst 4 (plan ID 19421979_008) ble som følge av dette veldig oppstykket, og hele planområdet til denne planen ble derfor tatt inn i ny reguleringsplan for å få en helhetlig plan med oppdaterte planbestemmelser.

NORDREISA
Kommune
– regionsenter i Nord-Troms

**Varsel om oppstart:
Detaljregulering
Sørkjosen**

I medhold av plan- og bygningslovens §§ 12-1, 12-3, 12-8 og 12-14 varsles oppstart av detalj-regulering av følgende gårds- og bruksnummer i Nordreisa kommune:

Gårdsnummer: 46.
Bruksnummer: 3, 8, 9, 20, 27-31, 33, 34, 36-40, 42, 44, 53, 55, 57 og 59.

Gårdsnummer: 47.
Bruksnummer: 1, 2, 3, 5, 8, 10, 17, 18, 21-23, 30-32, 35, 38, 42, 45-47, 50-55, 57, 62, 64, 71, 73-80, 83-85, 96-99, 111, 112, 119, 126, 138, 142, 145, 151, 178, 189, 191-193, 195, 198, 199, 203, 204, 207, 208, 210, 211, 216, 217, 219, 224, 233, 251, 255, 257, 259, 261, 265, 278, 286, 290, 296, 297, 302, 303, 314, 319, 320, 353, 354, 363, 378, 385, 389-391, 400, 408, 410-412, 418, 422, 425, 426, 429, 432, 433, 435, 436, 442, 443, 469, 474, 478, 480, 488-490, 492, 495, 497, 498 og 501-504.

Formålet med detaljreguleringen er å følge opp endringer av arealformål vedtatt i kommuneplanens arealdel, forbedre trafikksikkerheten i området og legge til rette for arealer til næringsvirksomhet langs E6 i den nordlige delen av planområdet. Planen er 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 1. desember 2015

Figur 1: Første annonse om varsel om oppstart slik den ble trykket i avisen Framtid i Nord den 27.10.2015.

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. Første gangs høring og offentlig ettersyn

Miljø-, plan- og utviklingsutvalget vedtok i møte den 5. oktober 2017 i sak 79/17 å sende planen ut på høring og offentlig ettersyn i seks uker. Utvalgets vedtak var som følger:

Med hjemmel i plan og bygningslovens §§ 12- 10 og 12- 12 jf. § 12-3 vedtar Miljø-, plan- og utviklingsutvalget forslag til detaljregulering Sørkjosen med plan ID 19422015_001, og legger planforslaget ut til høring og offentlig ettersyn i seks uker.

Deler av gnr 47/302 og gnr 47/79 endres til formål næring.

BKB4 endres til formål bolig/kontor/forretning.

Brev om høringen ble sendt ut til alle berørte grunneiere, naboer til planområdet og til berørte offentlige myndigheter. I tillegg ble høringen annonsert på kommunens hjemmesider og i lokalavisen Framtid i Nord.

Merknadsfrist var satt til 20. desember 2017.

Det kom inn 20 høringsuttalelser til denne høringen. Av disse varslet Avinor og NVE innsigelser til planforslaget. Seks av høringsuttalelsene har kommet inn etter at høringsfristen hadde utløpt, men kommunen ønsker å ta disse med, da planprosessen har tatt lengre tid enn først antatt og innspillene vil være relevante for endringer av planforslaget før annen gangs høring og offentlig ettersyn.

2.1.5. Annen gangs høring og offentlig ettersyn

Miljø-, plan- og utviklingsutvalget vedtok i møte den 4. april 2019 i sak 20/19 å sende planen ut på annen gangs 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 14. juni 2019.



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 Sørkjosen 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 avstandsurempere og flaskehalsar for å styrke næringslivets konkurransekraft skal vektlegges.
- Det må utarbeides kriterier for hvordan forfallet på fylkesvegane 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 investeringar 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 bare er tillatt i definerte sentrumssoner. Dette gjelder ikke for handelsvirksomhet der den dominerende delen av vareutvalget består av biler, båtar, landbruksmaskiner, trelast og større byggevarer, samt planteskoler og hagesenter. Sørkjosen er ikke definert som sentrumssone i regional plan for handel og service i Troms.

3.1.4. Kommuneplanens arealdel

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

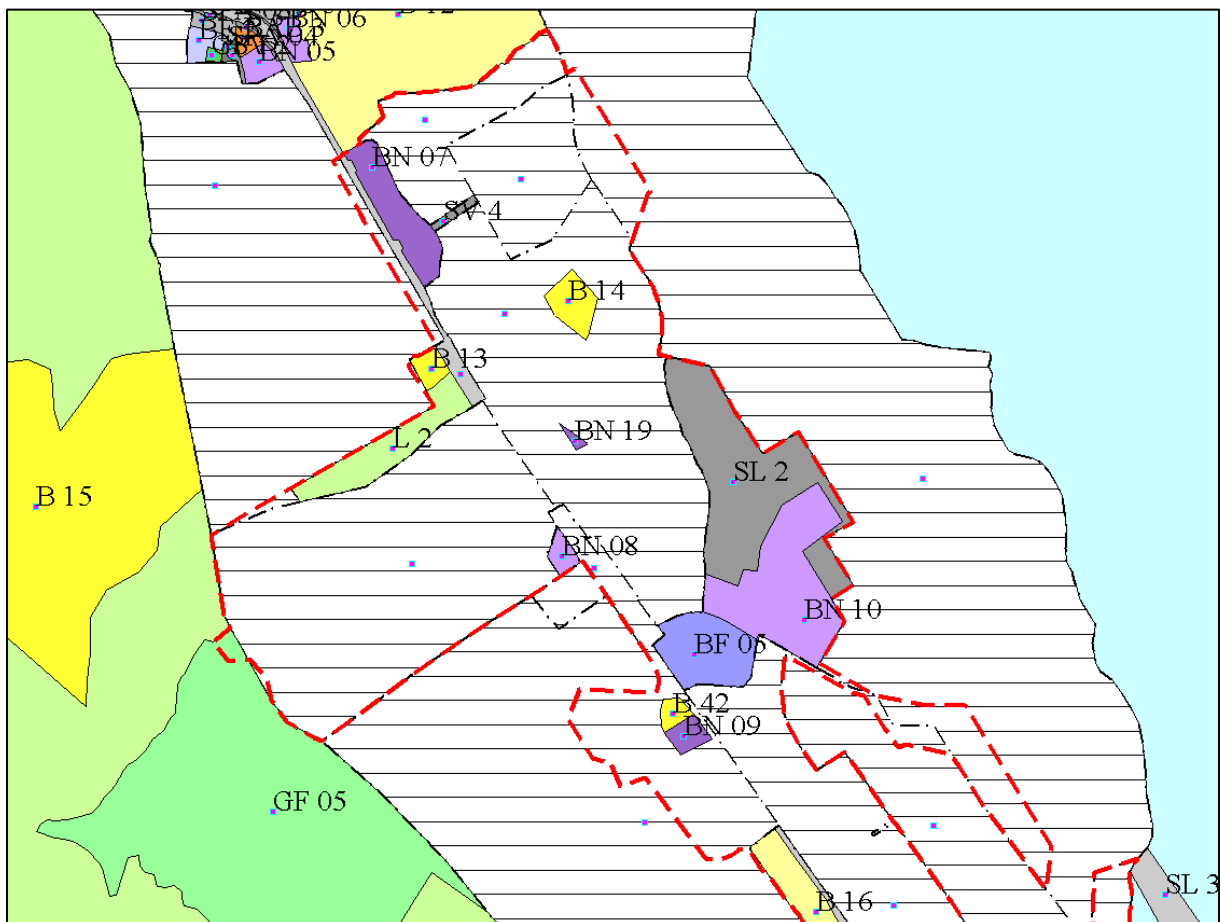
Arealdelen har innenfor planforslaget avsatt arealer til (SOSI-koder i parentes):

- Detaljeringszone – videreføring av reguleringsplan (910)
- Boligbebyggelse (1110)
- Forretninger (1150)

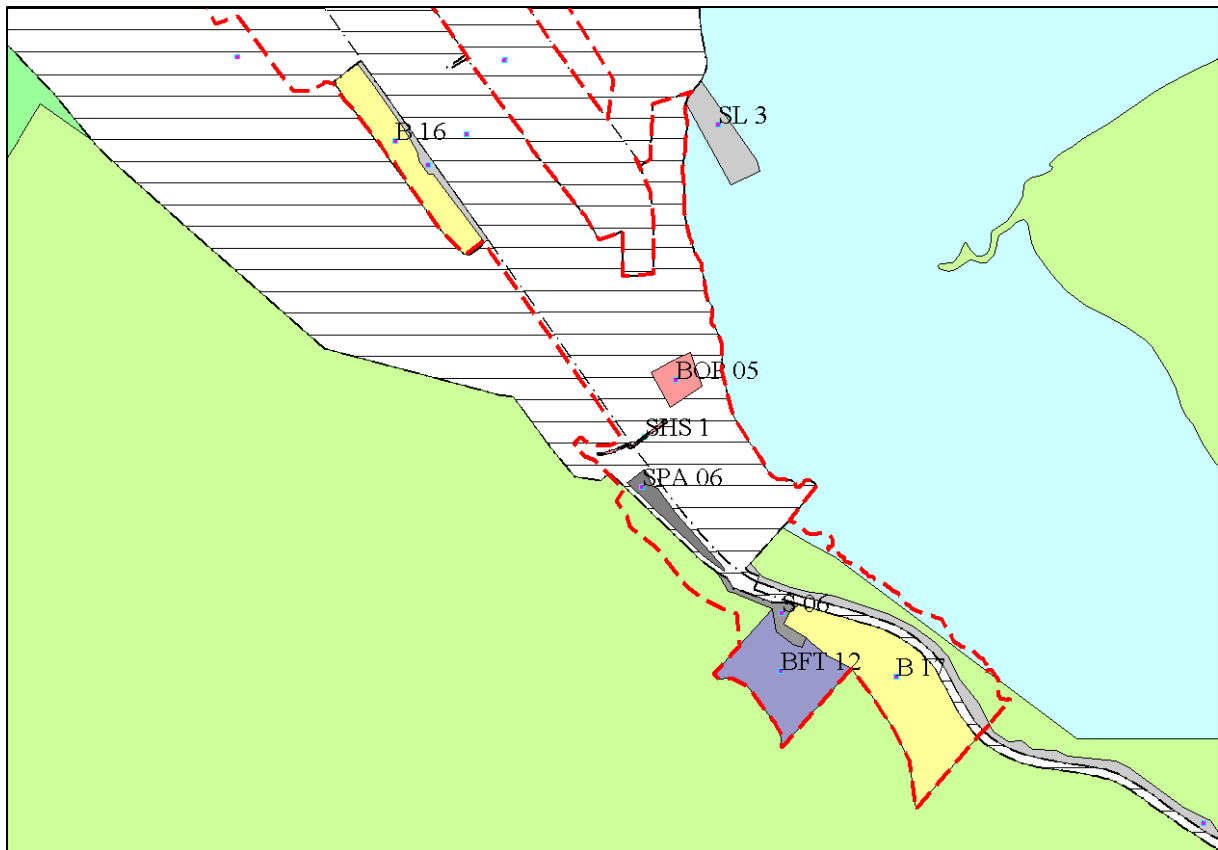
- Offentlig eller privat tjenesteyting (1160)
- Fritids- og turistformål (1170)
- Næringsbebyggelse (1300)
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (2001)
- Veg (2010)
- Lufthavn (2030)
- Hovednett for sykkel (2050)
- Parkering (2080)
- LNFR (5100)

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 tråd med arealdelen. Det er gjort mindre justeringer, for å få til gode løsninger som tilfredstiller de krav som er til utforming.



Figur 2: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel for Nordreisa kommune 2014-2026 som viser nordlig del av planområdet. Planavgrensningen vises som en rød stiplest linje på kartutsnittet. Eksisterende reguleringsplaner vises som hvite plater med sort skravur på.



Figur 3: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel for Nordreisa kommune 2014-2026 som viser sørlig del av planområdet. Planavgrensningen vises som en rød stiple linje på kartutsnittet. Eksisterende reguleringsplaner vises som hvite plater med sort skravur på.

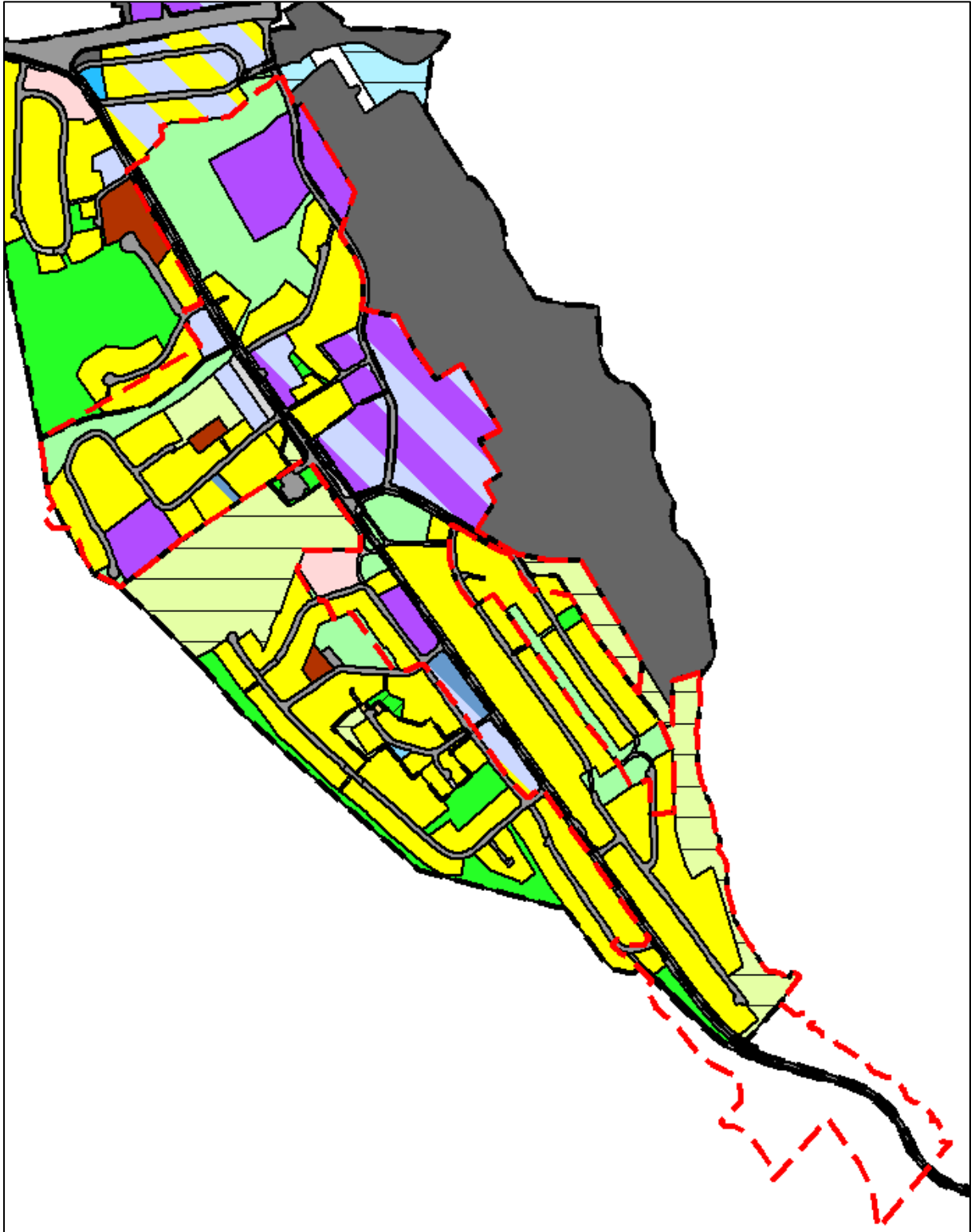
3.2. Gjeldende og tilgrensende reguleringsplaner

Planforslaget erstatter følgende reguleringsplaner:

- 19421979_006 Sørkjosen Øst 2
- 19421979_008 Sørkjosen Øst 4
- 19431987_004 Sørkjosen 3 - industri

Planforslaget berører delvis følgende reguleringsplaner:

- 19421979_001 Sørkjosen Vest A
- 19421979_002 Sørkjosen Vest B
- 19421979_003 Sørkjosen Øst 3 – Havna industriområde
- 19421979_004 Sørkjosen vest D
- 19421988_003 Boligområde Solbakken 2
- 19422006_006 Parkering og avkjørsel gnr 47 bnr 1 Museumsvollen
- 19422007_001 Sørkjosen Lufthavn



Figur 4: Eksisterende reguleringsplaner i området som grenser inntil eller berøres av planforslaget. Planavgrensningen vises som en rød stiptet linje på kartutsnittet. Hvite felter innenfor plangrensa er ikke regulert tidligere.

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. Trafikksikkerhetsplanen for Nordreisa 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 klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)**
- 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

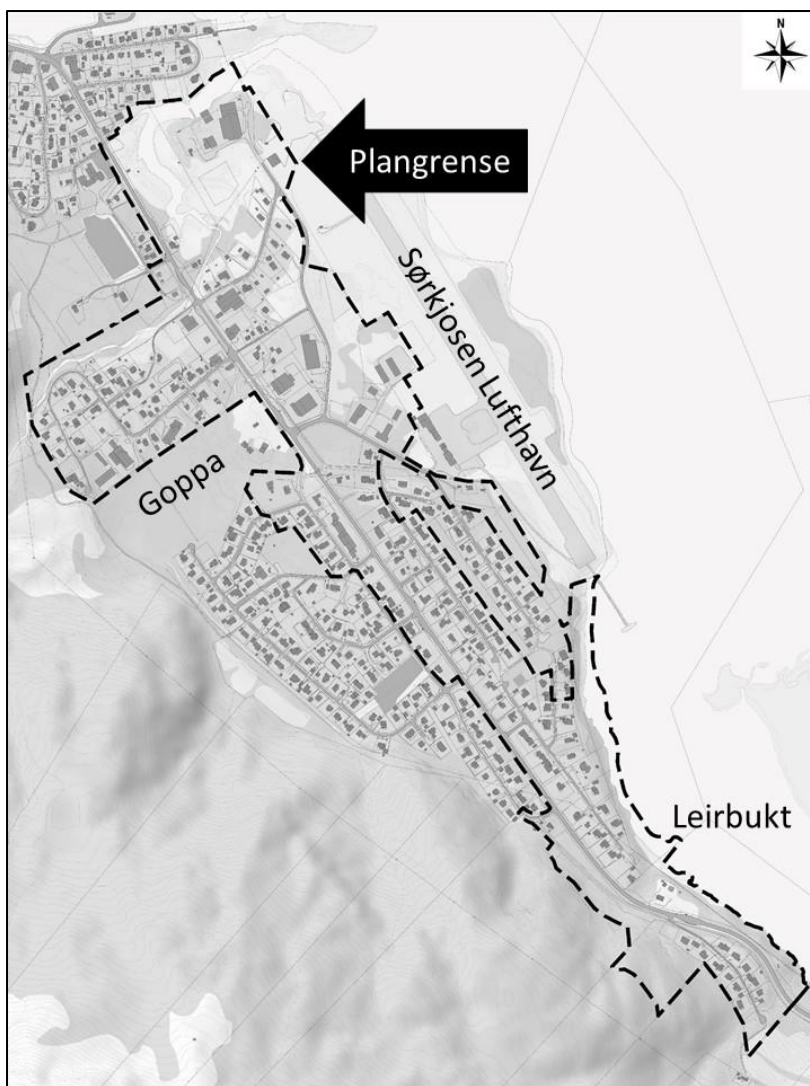
4.1. Beliggenhet

Planområdet berører følgende gårds- og bruksnummer i Nordreisa kommune:

Gårdsnummer: 46. Bruksnummer: 3, 8, 9, 20, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 44, 53, 55, 57 og 59.

Gårdsnummer: 47. Bruksnummer: 1, 2, 3, 5, 8, 10, 17, 18, 21, 22, 23, 30, 31, 32, 35, 38, 42, 45, 46, 47, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 62, 64, 71, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 83, 84, 85, 96, 97, 98, 99, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 126, 138, 142, 145, 151, 178, 189, 191, 192, 193, 195, 198, 199, 203, 204, 207, 208, 210, 211, 216, 217, 219, 224, 233, 235, 251, 255, 257, 259, 261, 265, 278, 286, 290, 296, 297, 300, 302, 303, 314, 319, 320, 353, 354, 363, 378, 385, 389, 390, 391, 400, 408, 410, 411, 412, 418, 422, 425, 426, 429, 432, 433, 435, 436, 442, 443, 469, 474, 478, 480, 488, 489, 490, 492, 495, 497, 498, 501, 502, 503, 504 og 507.

Planområdet er på 594,9 dekar. Av dette er 65,9 dekar ikke regulert tidligere.



Figur 5: Avgrensning av planområdet.

4.2. Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Sørkjosen er, sammen med Storslett, Nordreisas handels- og tjenestesentrum. Her fins det mange regionale tjenester og handelsstanden har regionalt marked. Sørkjosen er del av 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.

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 trafikksikkerhet er et hovedtema for denne planen. Dette er også viktig for å fremme bolyst og folkehelse.

I Sørkjosen er dagens havn er trang, og havnekapasiteten for liten for framtidig næring. Et framtidig behov for utvidelse av flyplassen, samt en innflygningssone som legger begrensninger på bygg, fører til at kommunen ikke har ledige arealer som kan benyttes til næringsarealer i Sørkjosen. Kommunen ønsker derfor å legge til rette for forretninger i Sørkjosen sentrum, og for industri/lager på Hjellnes. Handelsstanden er spesielt avhengig av gode løsninger for parkering, vareomlastning og gangveier.

4.3. Stedets karakter

4.3.1. Struktur og estetikk/ byform

Sørkjosen er preget av store trafikkmengder med dårlige trafikkløsninger. Strekningen fra tunellinnslaget til Leirbuktsvingene består av cirka 39 avkjørslers til E6, av disse er cirka 28 innenfor det foreslåtte planområdet. Flere av avkjøringene fremstår som utflytende. Dette gjør at trafikkbildet flere steder kan oppleves noe uoversiktlig.

Fra gamle Sørkjosen skole og nordover langs E6 er fotgjengernes forhold tydeligere. Her er det gang- og sykkelsti på vestsiden av E6. Langs veien bor det folk, og grøftene er i stor grad upleide hele sommeren. Betongservice, som er en av kommunens største private bedrifter, kan skimtes fra E6, men er uten logisk adkomst. Området rundt Jernelva, som er et vernet vassdrag, er uflidd og uten naturlig adkomst. Tilrettelegging langs Jernelva vil kunne gi et stort løft for trivselen, men er også utfordrende i forhold til erosjon. På vestsiden av E6 er reguleringsplanen for Nilseskogen boligfelt fjernet på grunn av dette.

Videre nordover langs E6 har vi en strekning med vei og gangstier til vi kommer til Baisit-området. Området fremstår i dag som et område for lett industri. Forholdene for myke trafikanter er relativt gode, med noen mindre bra områder. Som følge av ny bru over Jernelva er det behov for å se på busslommene og mulige gangfelt i dette området. Området trenger også en opprydning for å bedre trafikksikkerheten for både myke og harde trafikanter. Deler av området har veldig utflytende avkjørslers og det er tidvis problemer med sikten i kryss.

Videre nordover kommer man til et forretnings- og industriområde. Området er preget av parkeringer og veiareal. Europris har en god del kunder, men har noe utydelige vei- og parkeringsforhold. Det ligger ellers områder omkring som gir lite stedsforståelse, med grøfter og gjengrodd bjørkeskog, men som har betydelige potensial som næringsarealer. Videre innover Flyplassveien ligger flyplassen. På motsatt side av E6 ligger Høeghvollan, som er en kulturell oase



med småskala håndverksbedrifter, kafe og kultur lokaler. Høeghvollan er ikke berørt direkte i denne planen, men påvirker stedets karakter betraktelig.

Herfra og videre nordover langs E6 er det en lang strekning i 60 sone med boligbebyggelse på begge sider. Vestre side er godt tilrettelagt med infrastruktur for myke trafikanter, mens på østre side er situasjonen preget av mange avkjørsler direkte fra hus til E6 og manglende gangfelt over vei i strekningens øvre del. Dette fører til en del farlige trafikale situasjoner, der syklende og gående tar sjanser ved å krysse E6 i svingene før Leirbukt-svingene. Det er også busstopp på østre side uten gangfelt over vei helt sør i planen.

Generelt sett har området behov for flere boligområder, forretningsarealer og oppstramming av trafikken.

4.3.2. Eksisterende bebyggelse

Området dekker stort areal og har mange boliger, forretnings- og næringsbygg.

4.4. Landskap

4.4.1. Topografi og landskap

Planområdet ligger på moreneavsetninger, og det er forholdsvis flatt i hele området. Lengst nord i planområdet ligger det på omkring 2-4 meter over havnivå. Det er en høydeforskjell fra industriområdet til strekningen mot Leirbukt, som ligger på omkring 8-11 meter over havnivå. Bebyggelsen ved Leirbuktsvingene har sitt høyeste punkt på cirka 26 meter over havnivå. Planområdets høyeste punkt ligger i lia oppom Leirbukthula på omkring 75 meter over havnivå.

Planområdet er i all hovedsak bygget ut per i dag med både boliger og næringsvirksomhet. Jernelva og området rundt preges av våtmark og noen steder er det oppkommer av vann i forbindelse med snøsmeltingen. Jernelva kan bringe med seg leir og vannmengder inn i planområdet ved Nilseskogen.

Det er utført en landskapsanalyse for Nordreisa kommune, der kommunen ble delt inn i 14 delområder. Planområdet ligger i delområde 6 – Sørkjosen. Dette delområdet har stor verdi og beskrives i landskapsanalysen slik:

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. Fiskebønder 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.

Endringer som følge av planforslaget antas å ikke få stor betydning for opplevelsen av landskapet. En opprydning i trafikale forhold vil kunne virke positivt inn på området.



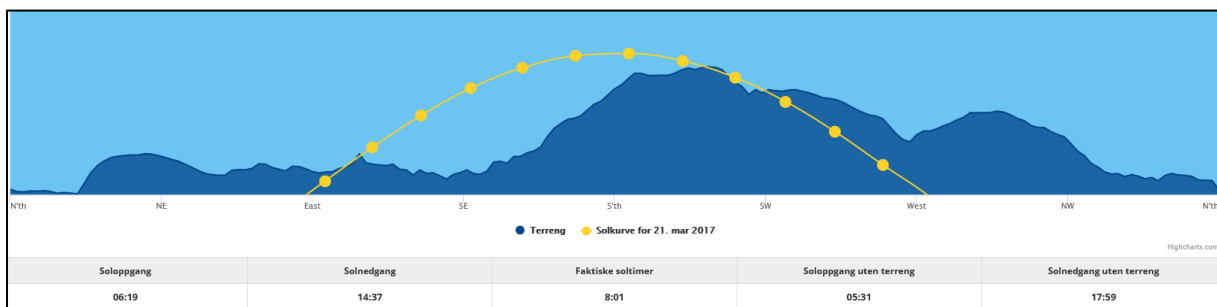


Figur 6: Skråfoto fra planområdet. Oppe til venstre: Planområdet starter oppe i høyrehjørne der et lite boligfelt skimtes og strekker seg videre ut av bildet. Oppe til høyre: Området fra Leirbuktsvingene til Goppa. I hovedsak boligbebyggelse, samt noe næring. Nede til venstre: Mye likt forrige bilde, men her ser man også bygningene på flyplassen samt endel av eksisterende næringsarealer. Nede til høyre: Viser videre fra Flyplasskrysset og ned til Sørkjosen havn.

4.4.2. Lokalklima og solforhold

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.

Solforholdene i planområdet påvirkes av nærheten til fjellene i sørvest, og det er en del variasjon innad i planområdet i antall soltimer. Ved vårjevndøgn 21. mars er det beregnet at området, i et punkt omtrent midt i planområdet, har 8:01 soltimer. Senhøstes og vinterstid (før/etter mørketid) vil solforholdene på ettermiddagen være noe redusert pga. nærheten til fjell i sørvest.



Figur 7: Figur hentet fra <http://suncurves.com/>

4.4.3. Estetisk og kulturell verdi

Planområdet er i dag preget av E6, men det finnes noen oaser som fremmer kulturell verdi. Disse ligger i hovedsak rett utenfor planområdet.

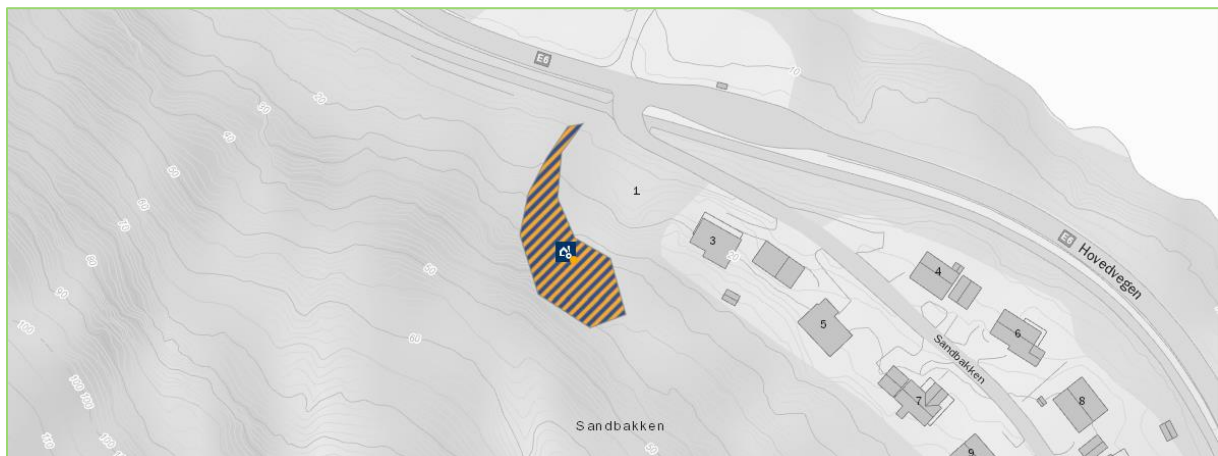
Høeghvollen der Kronebutikken ligger grenser til planområdet er viktig for kulturell utøvelse i form av kreative næringer, tradisjonsmat og lokalmat.

Nord for planområdet ligger Sørkjosen havn som tidligere var et stort handelssentrum der tømmer fra Reisadalen var den største handelsvaren. Det lå tidligere flere handelsgårder i tilknytning Sørkjosen havn. Gamlegården, som i dag benyttes til samfunnshus, er den eneste handelsgården som fortsatt er intakt, og har en viss historisk verdi.

4.5. Kulturminner og kulturmiljø

Det er registrert **ett** kulturminne, **samt 6 SEFRAK-registrerte bygninger**, innenfor planområdet i Askeladden (<http://askeladden.ra.no/>) per **14. mars 2019**.

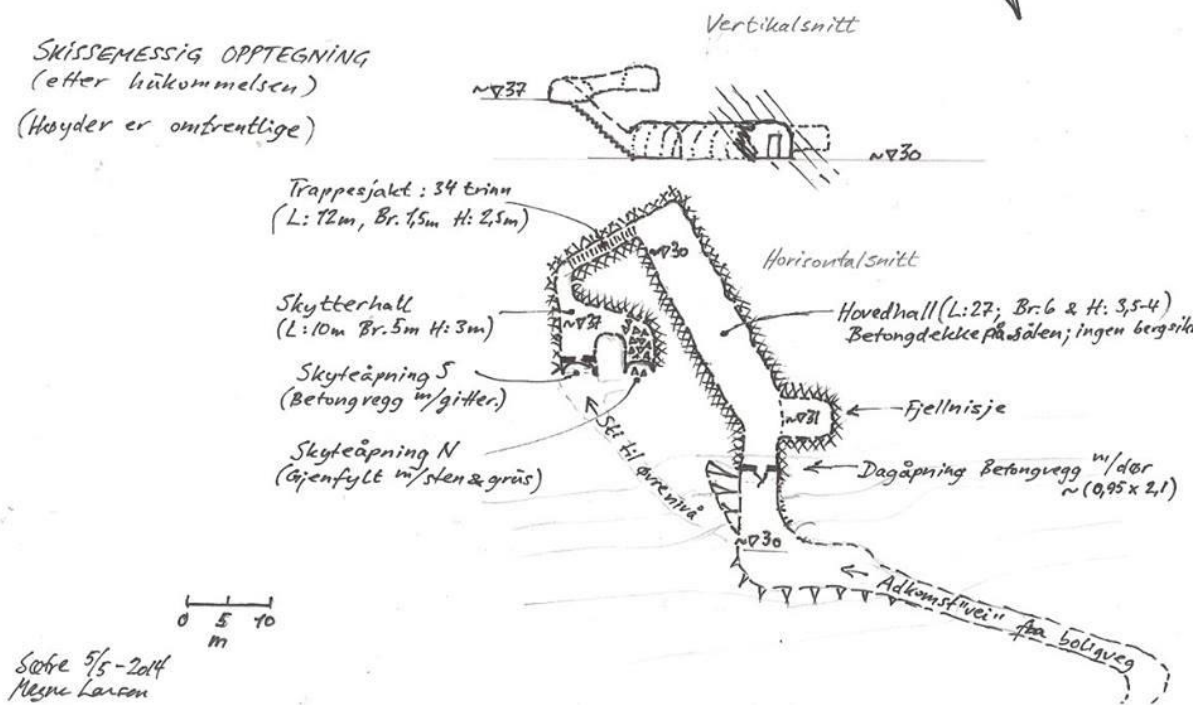
Kulturminnet som er registrert, er et krigsminne som ligger helt sør i planområdet; Leirbukthula. Dette er en fjellbunker fra andre verdenskrig, som ble brukt til lagring av krigsmateriell med bunkers og skyteskår. Hula ble også brukt under den kalde krigen av det norske forsvaret. Denne hula ble bygd av krigsfanger under 2. verdenskrig. Hula er vurdert til å være kommunalt verneverdig.



Figur 8: Kartutsnitt fra Askeladden som viser utstrekningen til det registrerte kulturminnet Leirbukthula.

LEIRBÜKT HULA
 1/5ØRKJØSEN - NORDREISA

SKISSEMESSIG OPPTEGNING
 (etter lukommelsen)
 (Høyder er omtrentlige)



Figur 9: Skisse som viser Leirbukthula. Kilde: Innspill fra Leirbukthulas venner.

Innenfor planområdet er det også seks SEFRAK-registrerte bygninger fordelt på tre eiendommer. Dette gjelder gårds- og bruksnummer 47/251, Bjørkelygården, samt 47/17 og 47/18 i Nedre Baisit.



Figur 10: De tre omtalte eiendommene. Sett fra venstre mot høyre: 47/251, 47/17 og 47/18. Bildemontasje av bilder fra Google Streetview.

Bjørkelygården, gårds- og bruksnummer 47/251, er tidligere eid av Nord-Troms Museum, men er nå i privat eie. Både skogvokterboligen, fjøsen og uthuset er vurdert verneverdig, men det er ikke oppført noen informasjon om bygningene hverken i Askeladden eller braArkiv. På den delen av eiendommen som er delt ut til nye boligtomter står det også en liten tømmerbu som Troms fylkeskommune har vurdert til å være verneverdig. Denne er ikke SEFRAK registrert. Bua ble flyttet til eiendommen på sent 80-tall eller tidlig 90-tall, og kommer mest sannsynlig fra Gorrosomen/Tørfoss. Alderen til bua er noe usikker, men den er mest sannsynlig fra før krigen.

For gårds- og bruksnummer 47/17, Nedre Baisit 3, og gårds- og bruksnummer 47/18, Nedre Baisit 9 har kommunen ikke noen informasjon om bygningene utover at de er SEFRAK registrert. Det er ikke oppført noen informasjon om disse hverken i Askeladden eller braArkiv.



Figur 11: Kartutsnitt fra Askeladden som viser SEFRAK-registrerte bygninger innenfor planområdet. Gule punkter er bygninger registrert som *Annet SEFRAK-bygg*. Røde punkter er bygninger registrert som *Meldepliktig ihht. Kulturminnelova §25*.

4.6. Naturverdier

Planområdet består i hovedsak av bebyggt areal, men det finnes mindre områder med lauvskog, åpen fastmark og elv. Skogen bonitet varierer mellom middels, lav og impediment.

Det er registrert flere viktige naturtyper innenfor planområdet. Langs Jernelva finner man både naturtypen *strandeng og strandsump* med ID BN 00070978 i naturbase og *bløtbunnsområder i strandsonen* med ID BN00061270 i naturbase. Den sistnevnte naturtypen sneier så vidt innom planområdet helt i sør. I Goppa-området er det *gråor-heggeskog* med ID BN 00070992 i naturbase.

Jernelva (**Vannforekomst ID 208-54-R i Vann-nett**) er i seg selv en naturverdi som må ivaretas i planområdet.

Lengst sør i planområdet er det så vidt innenfor grensen til Reisautløpet naturreservat med ID VV00000263 i naturbase.

På vest-sørvest-siden av planområdet ligger det statlig sikra friluftsområdet Goppa med ID FS00000390 i naturbase. Dette området ligger så vidt innenfor planområdets avgrensning enkelte steder.

Innenfor og i umiddelbar nærhet av planområdet er det registrert en rekke arter som vises i naturbase (*tabell 1*).

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

Planområdet ligger ikke innenfor verneplan for vassdrag, jf. Naturbase 14.3.2017.

Tabell 1: Arter som er registrert innenfor og i umiddelbar nærhet av planområdet inkl. rødlistestatus.

Navn	Vitenskapelig navn	Rødlistestatus
Planter		
Grusstarr	Carex glareosa	LC
Fjærestarr	Carex salina	LC
Taresaltgras	Puccinellia capillaris	LC
Fjelløyentrøst	Euphrasia wettsteinii	LC
Setermjelt	Astragalus alpinus	LC
Svartvier	Salix myrsinifolia myrsinifolia	LC
Ishavsstarr	Carex subspathacea	LC
Pølstarr	Carex mackenziei	LC
Fugler		
Lappspove	Limosa lapponica	LC
Alke	Alca torda	EN
Teist	Cepphus grylle	VU
Vipe	Vanellus vanellus	EN
Sjøorre	Melanitta fusca	VU
Temmincksnipe	Calidris temminckii	LC
Dvergsnipe	Calidris minuta	LC
Storspove	Numenius arquata	VU
Havelle	Clangula hyemalis	NT

Stjertand	Anas acuta	VU
Sandsvale	Riparia riparia	NT
Fiskemåke	Larus canus	NT
Tyvjo	Stercoarius parasiticus	NT
Ærfugl	Somateria mollissima	NT

4.7. Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Det er per i dag ikke etablert områder for park, rekreasjon eller uteområder innenfor planområdet.

Område BF 05 i kommuneplanens arealdel var i reguleringsplan med plan ID 19421979_003 opprinnelig avsatt til ballfelt, fra reguleringsplan, men er fortsatt ikke utbygd. Plasseringen av et ballfelt rett ved E6 var ikke heldig.

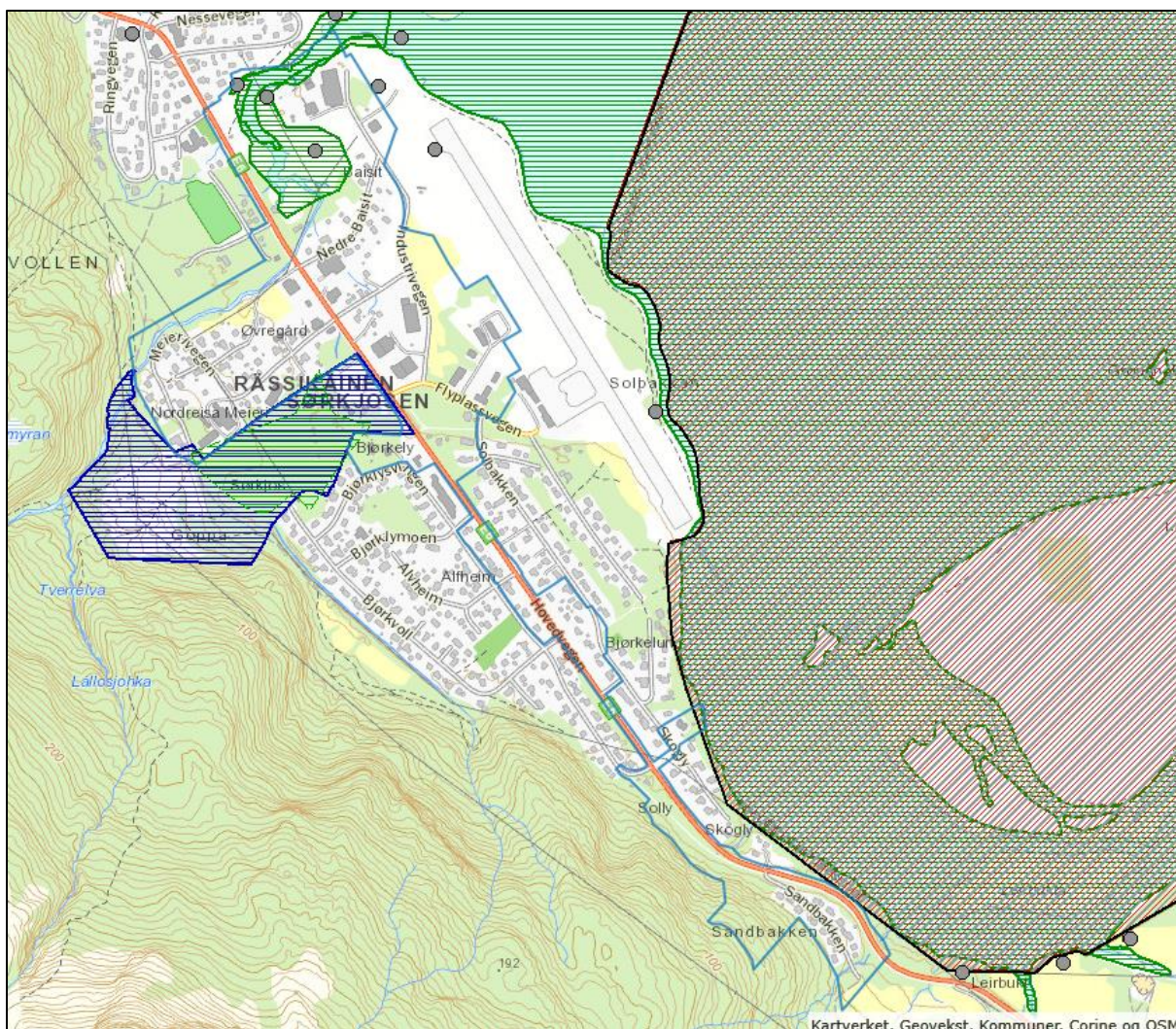
Området langs Jernelva har vært avsatt til formålet park i den samme reguleringsplanen (plan ID 19421979_003), men dette området er heller ikke opparbeidet til formålet. Området har potensiale som friområde, men det er ikke tilrettelagt for adkomst per i dag.

Mellom GBR 47/38, 47/412 og 47/80 (Reisa Bilsenter AS og Nordsjø Idé & Design) og boligtomtene med GBR 47/390 og 47/391 er det i tidligere reguleringsplan (plan ID 19421979_003) satt av areal til lekeplass. Denne er ikke opparbeidet.

På GBR 47/502 var det avsatt areal til formålet park i tidligere reguleringsplan (plan ID 19421979_003). Denne er ikke opparbeidet. Tomta er per i dag bebygd som boligomt.

Det er flere områder som grenser til planområdet som har verdi for rekreasjonsbruk:

- Goppa friluftsområde (Statlig sikret friluftslivsområde)
- Skogen bak Sørkjosen skole
- Høeghvollan



Figur 12: Kartutsnitt fra Naturbase den 13.3.2017 som viser hvordan planområdet (blå heltrukket linje) berører kartlagene: «arter av nasjonal forvaltningsinteresse» - grå prikker og grå skravur, «verneområder» - rød skravur, «naturtyper» - grønn skravur og «friluftslivsområder» - blå skravur. Andre kartlag ga ikke tilslag på informasjon i eller i umiddelbar nærhet av planområdet.

4.8. Landbruk

Det drives ikke landbruk innenfor planområdet, og det er kun mindre arealer som i dag har status som LNFR-områder innenfor planområdet. Ved Jernelva har et område som i tidligere reguleringsplan (plan ID 19421979_003) har status som boligområde, blitt endret til LNFR i kommuneplanens arealdel. I planområdet inngår det også et mindre LNFR areal i nærheten av Leirbuk.

4.9. Trafikkforhold

4.9.1. Kjøreatkomst

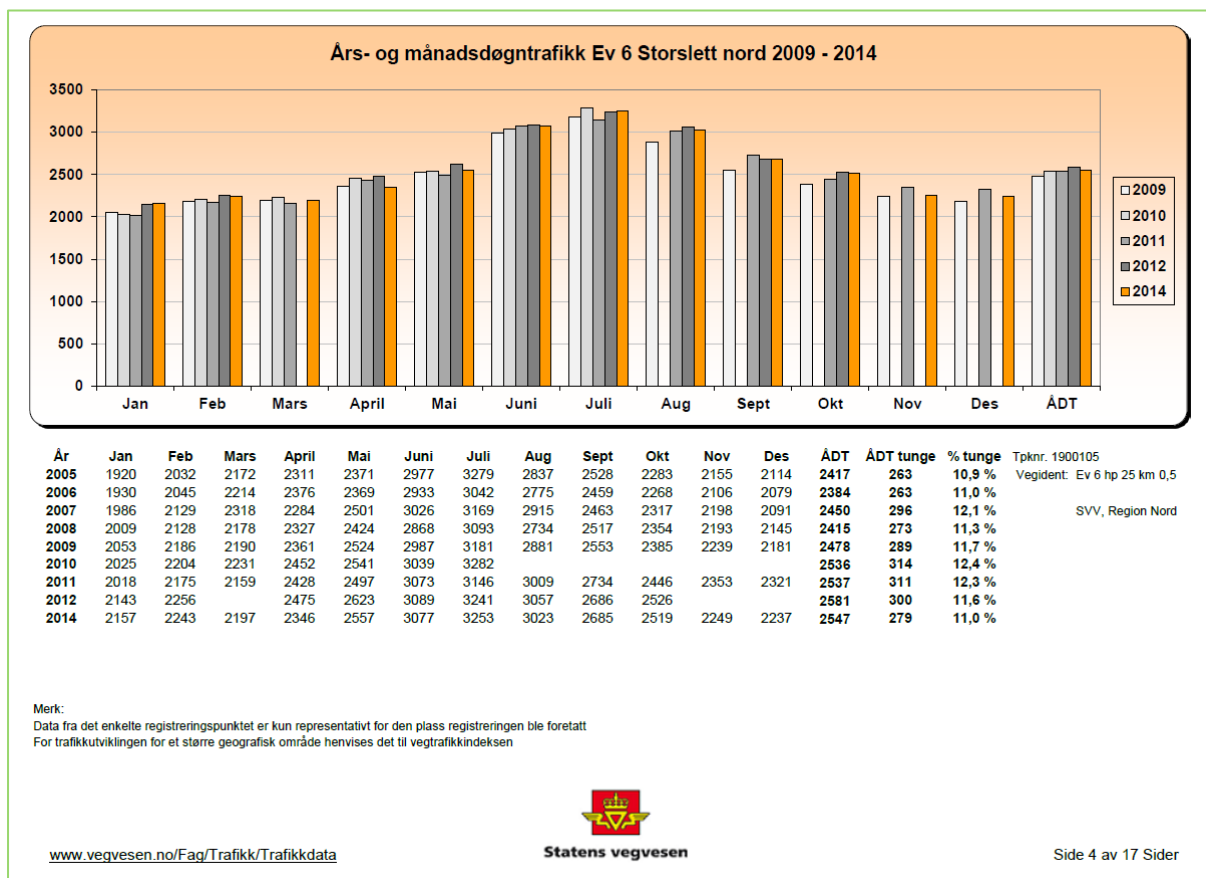
Hovedtrasé for ferdsel i området er Europavei 6. Øvrig adkomst via fylkeskommunale, kommunale og private veier og avkjørslser.

4.9.2. Vegsystem

E6 er hovedvei. **Fylkesvei 351; Flyplassveien, samt de kommunale veiene i området fungerer som tilførselsveier for bolig-, nærings og forretningsbygg i planområdet.**

4.9.3. Trafikkmengde

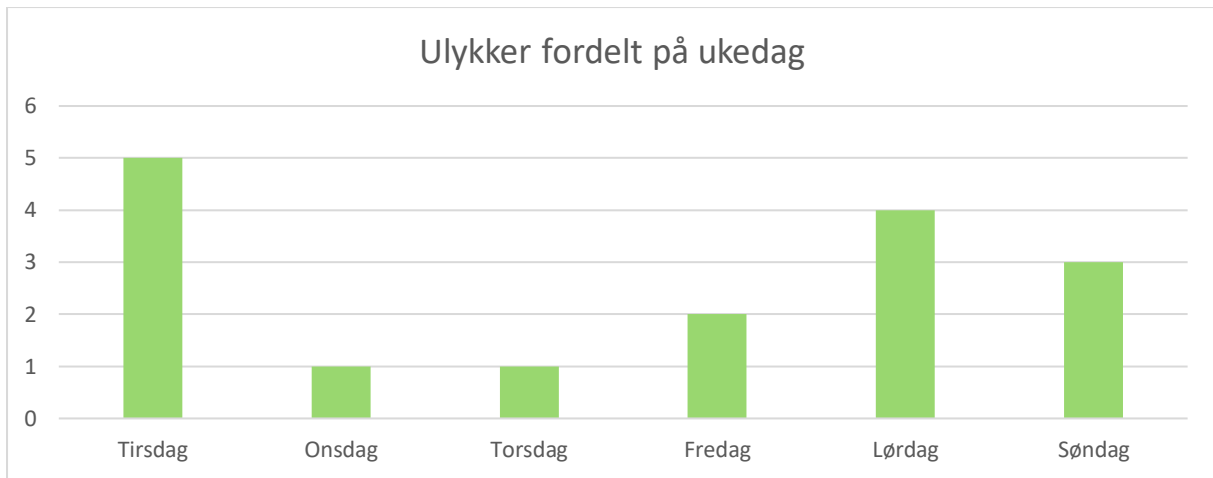
Målepunkter for vegdata ligger før planområdet og nord på Storslett. Den daglige trafikken mellom Sørkjosen og Storslett fanges derfor ikke opp av ÅDT. Det er grunn til å tro at ÅDT er betydelig høyere i planområdet.



4.9.4. Ulykkesituasjon

Statens vegvesen har registrert 16 trafikulykker innenfor planområdet (data hentet fra Statens vegvesens Vegkart 30.3.2017). Den første er registrert i 1977. Åtte av ulykkene er bilulykker, to er MC ulykker, tre er sykkelulykker og i tre ulykker er fotgjengere/akende involvert. Ulykkene har gitt seks alvorlig skadde og fjorten lettere skadde personer. Ingen er drept eller meget alvorlig skadd i

ulykkene innenfor planområdet. Elleve av ulykkene har skjedd i dagslys, de siste fem i mørke, men med veglys.



4.9.5. Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Ny tunell gjennom Sørkjosfjellet vil kunne gi høy fart inn langs E6 rett nord for planområdet.

Det er flere områder med utflytende avkjørsler og kryss til E6. Det er også områder der farlige situasjoner oppstår ved busstopp for skolebarn og øvrige myke trafikanter langs strekningen. Det er flere utydelige felt for fotgjengere på strekningen, og det finnes også hyppig brukte snarveier der E6 krysses utenom gangfelt. Dette fører til en del farlige trafikale situasjoner, der syklende og gående tar sjanser i svingene før Leirbukt-svingene, og direkte fra hus. Ved noen busstopp mangler det også gangfelt. På strekningen fra Høeghovollen til Leirbukt er situasjonen preget av mange avkjørsler direkte fra hus til E6 og manglende gangfelt over vei i strekningens øvre del.

4.9.6. Kollektivtilbud

Det går skolebuss fra Sørkjosen til Storslett daglig. Det går også buss mellom Tromsø-Alta og Storslett-Skjervøy langs E6. Det er viktig at reguleringsplanen tar hensyn til at skolebussene må ha god nok plass i busslommene og at det er oversiktlige forhold ved alle busslommene med tanke på myke trafikanter som må krysse veien.

4.10. Barns interesser

Det er ingen tilrettelegging for å ivareta barns interesser i området i dag. I tidligere reguleringsplan har det vært ett areal som var satt av til balløkke. Denne balløkka har ikke blitt utbygd, og arealet ble i kommuneplanens arealdel omdisponert til formålet forretning.

I nærheten av planområdet er det satt av flere mindre områder til lek i de gjeldene reguleringsplaner. Få av disse er opparbeidet til formålet. Det er også en lysløype på vestsiden av planområdet, samt en grusbane ved Sørkjosen skole (ikke skoledrift der per i dag). Grusbanen er for tiden utleid i forbindelse med utbyggingen av den nye 420 kV kraftlinja på strekningen Balsfjord-Skaidi.

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). Moan (1.-4. trinn) og Storslett (5.-10. trinn) skole er nærmeste skoler til planområdet.

Det er per i dag ingen skole i Sørkjosen. Alle elever fra Sørkjosen fraktes med buss til kommunesentret Storslett, som er 5 km unna. I tilgrensende reguleringsplan med plan ID 19421979_002 - Sørkjosen Vest B, ligger det et skolebygg (Sørkjosen skole), som ikke er i bruk.

4.11.2. Barnehagedekning

Nordreisa kommune har full barnehagedekning. Det er fem kommunale og fire private barnehager i kommunen. Sørkjosen barnehage, med to avdelinger, er nærmeste barnehage til planområdet. Barnehagen ligger rett utenfor plangrensa omtrent midt på planområdet. Det er i kommuneplanens arealdel avsatt noen flere arealer som er tiltenkt nybygg og/eller utbygging av barnehager. Dette fremkommer også av kommuneplanens handlingsdel.

4.11.3. Annet

Sørkjosen skole benyttes i dag til voksenopplæring og til kontorbygg for Statnett.

Sonjatun helsesenter og andre helsetjenester ligger cirka 2,6 kilometer fra sørenden av planområdet.

Nærmeste samfunnshus er Storslett samfunnshus med svømmehall. Gamlegården ved Sørkjosen havn, rett nord for planområdet, har også funksjon som samfunnshus.

4.12. Universell tilgjengelighet

Planområdet er til dels tilrettelagt universelt. **Planområdet er utbygd over en lang tidsperiode og graden av universell utforming av bygninger og utearealer henger derfor sammen med de krav som ble stilt til dette på byggetidspunktet for det enkelte tiltaket.**

4.13. Teknisk infrastruktur

4.13.1. Vann og avløp

Området er lett tilgjengelig for tilknytning til eksisterende VA anlegg. Noe nyetablering av VA må påregnes. Både hovedvannledningen og avløpsnettene går igjennom eller i nær tilknytning til området. Hovedvannledning og pumpehus må hensyntas ved utbygging. Øvrig eksisterende VA-anlegg kan justeres ved behov der det er mulig.

Det er flere brannkummer og brannhydranter innenfor og nært planområdet.

4.13.2. Energiforsyning

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



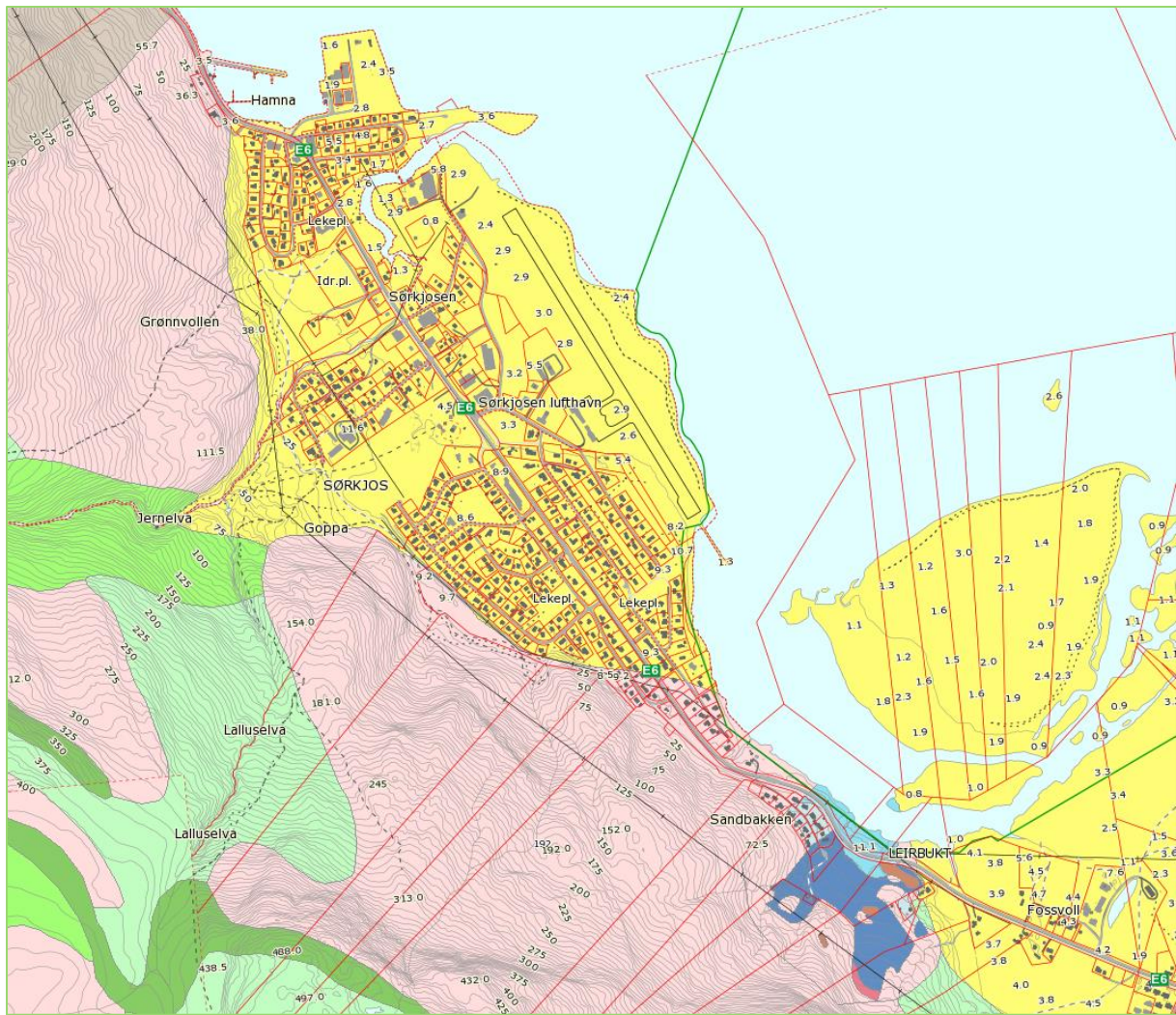
4.14. Grunnforhold

4.14.1. Berggrunn og løsmasser

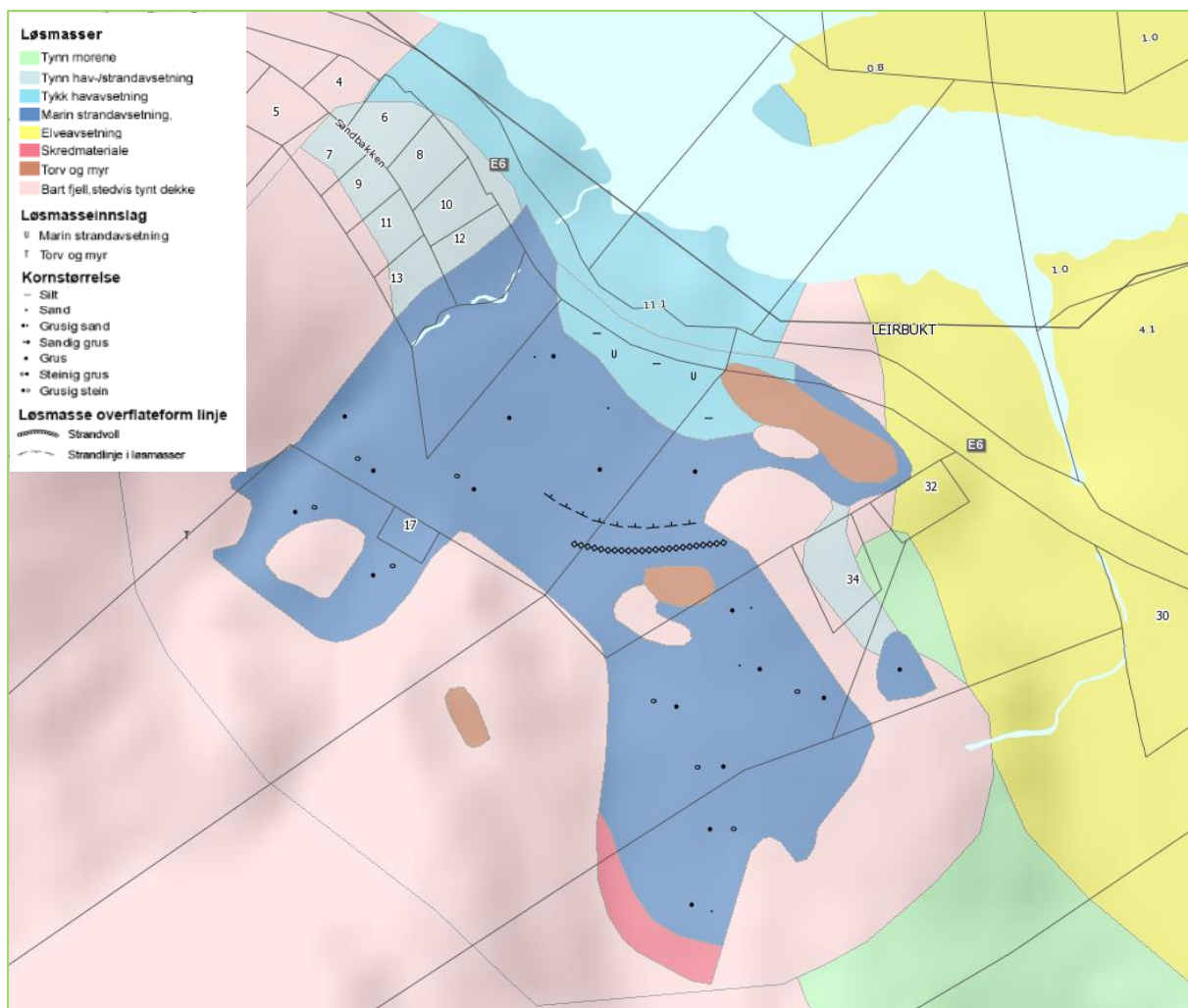
Helt sør i planområdet består berggrunnen av gråvakke, en type sandstein med tydelig lagdeling. Mesteparten av planområdet vises berggrunnskartet til NGU som et område «uten» berggrunn. Dette er områder som i hovedsak består av morene, grus, sand og leire. Dette bekreftes i løsmassekartet som viser området som «elve- og bekkeavsetning» jf. NGUs kart. I sørenden av planområdet viser NGUs løsmassekart marine avsetninger. Området ser i kartene ut til å være nærmere undersøkt og består av silt, og ulike blandinger av sand og grus.



Figur 13: Berggrunnskart. Lys grå = Morene, grus, sand og leire. Lys grønn = Gråvakke. Grønn = Leirskifer og siltstein. Rosa = Granodiorittisk gneis med pegmatitt- og abfibolittlinser. Brun = Grønnstein. Blå = Dolomitt og kalkstein.
(<http://geo.ngu.no/kart/berggrunn/>)



Figur 14: Løsmassekart. Gult = Elve- og bekkeavsetning. Rosa = Bart fjell, stedvis tynt dekke. Mørk rosa = Skredmateriale. Lys grønn = Morenemateriale, usammenhengende eller tynt dekke over berggrunnen. Mellom grønn = Morenemateriale, sammenhengende dekke, stedvis med stor mektighet. Mørk grønn = Randmorene/randmorenebelte. Lys blå = Tykk havavsetning. Mørk blå = Marin strandavsetning. Lys brun = Humusdekke/tynt torvdekke over berggrunn. Brun = Torv og myr. (<http://geo.ngu.no/kart/losmasse/>)



Figur 15: Løsmassekart. Nærmere utsnitt av området med marine avsetninger i Leirbukt.

4.14.2. Stabilitetsforhold

Det er gjort en rekke grunnundersøkelser som vi kjenner til, innenfor og i nærheten av planområdet, over en lengre tidsperiode fra slutten 1970-tallet frem til i dag.

1979:

I forbindelse med utbyggingen av gang- og sykkelveien fra Flomstad til Sørkjosen ble det utført grunnundersøkelser. På strekningen som er undersøkt og som inngår i planområdet (cirka profil 90-660) ble det funnet sand fra profil 90-280 (Raapanaveien til forslått ny gang-/sykkelveg over E6). Videre ble det i profil 280-430 (fra foreslått ny gang-/sykkelveg til kryss Sandbakken/E6) funnet at løsmassene varierer fra sand i teleklasse T2 til leirig siltav teleklasse T4. Fra profil 520-660 (Kryss Sandbakken/E6 til cirka planområdets sørlige grense er det fjell i dagen.

1981 og 1982:

Grunnundersøkelser gjort ved bygging av fotgjengerundergangen rett sør for Flyplasskrysset påvises det kun sand. Grunnvannstanden ble i 1982 målt til kote 2,70.

I forbindelse med utbygging av gang-/sykkelveg forbi Leirbuktsvingene ble det påvist leire fra omkring planområdets sørlige grense og rundt svingen videre sørover langs E6 (utenfor planområdet). Det virker som det er lagvis med leire, stein og sand. Ukjent stabilitet i området.

1990:

I forbindelse med vurdering av alternative traséer for E6 på strekningen Langslett-Tretten ble det også gjort endel grunnundersøkelser. Disse påviser mye sand, iblandet noe silt og noe grus der det er gjort boringer.

2015:

I forbindelse med utbyggingen av Jernelva bru ble det gjort grunnundersøkelser i 2015. Disse undersøkelsene viser at massene i dette området består av sand, silt og grus med et innskutt lag av silt med en mektighet på cirka 3 meter.

Det ble også utført grunnundersøkelser i forbindelse med plassering av tunnelmasser for å klargjøre byggegrunn, deriblant innenfor arealet BI 2. Grunnundersøkelsene her viser at grunnen i all hovedsak består av sand med enkle grus korn. Andelen silt og grus er lav.

I etterkant av skredet i Sørkjosen den 10. mai 2015 ble det gjort en rekke grunnundersøkelser på strekningen fra Hamna i sør til nord for påhugget ved Jubelen. Lagtykkelser og dybde til berg varierer betydelig over det undersøkte området. Øverst ligger et lag med løs til middels fast lagret sand/silt (Lag 1), etterfulgt av et lag med leire/siltig leire som stedvis er kvikk (Lag 2). Videre ned mot berg ligger et fast lag av antatt morene/fjell (Lag 3).

2018:

I forbindelse med nye byggeområder innenfor planområdet er det utført geotekniske vurderinger med tilhørende grunnboringer i desember 2018.

Se planbeskrivelsens vedlegg 1-3 for komplette geotekniske vurderinger for disse områdene.

NVE har også gjennomført kvikkleirekartlegging i kommunen i 2017/2018, se [NVEs ekstern rapport Nr 11/2018 Regional kvikkleirekartlegging - Risiko for kvikkleireskred i Nordreisa kommune](#).

Planområdet inngår i denne kartleggingen som en del av område 9 – Reisadalen. Det ble under kartleggingen påvist to interesseområder innenfor planområdet, område 9c (ved Meieriet) og 9d (Leirbukt). Innenfor disse interesseområdene ble det senere grunnboret i henholdsvis ett og tre punkter. Endelig rapport etter grunnboringer har ikke klassifisert noen av disse to interesseområdene som kvikkleiresoner. Dette betyr imidlertid ikke at kvikkleir ikke kan finnes her, men sannsynligheten for større kvikkleireskred kan vurderes som noe mindre. Allikevel må det gjennomføres mer konkrete grunnundersøkelser i disse områdene dersom det skal etableres nye byggeområder her, noe planforslaget ikke legger opp til i denne omgang.

Oppsummering:

Om man ser på alle undersøkelsene som er gjort i og i umiddelbar nærhet av planområdet så viser disse at grunnen i hovedsak består av sand med et lite innslag av silt og grus **ned til stor dybde**. **Nye grunnundersøkelser har ikke påtruffet berg, og det er i all hovedsak funnet friksjonsmasser som sand**

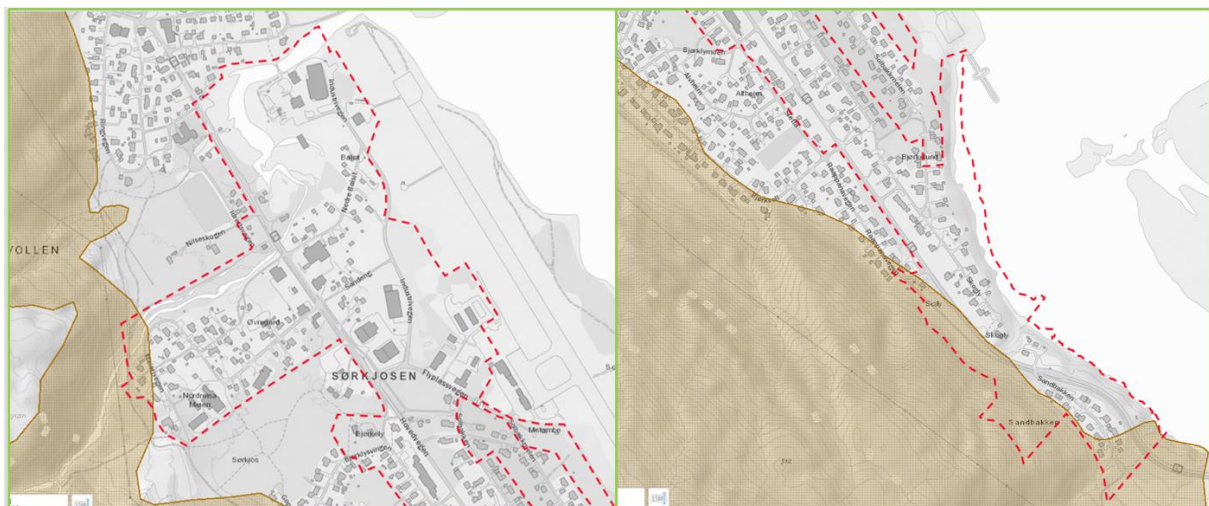


og grus ned til minst 50 meters dybde. Det kan imidlertid finnes lommer av leire som man ikke kjenner til, men det er ikke påvist kvikkleir innenfor noen av planområdets nye byggeområder. Planområdet er imidlertid svært flatt, med noen unntak, slik at risikoen for at det skal utløses uforutsette skred er relativt lav. Unntaket vil være der det er bratte partier, og man ikke kjenner grunnforholdene nøyaktig. Det er imidlertid ikke lagt nye tiltak til slike steder. Med utgangspunkt i eksisterende og nye grunnundersøkelser er områdestabiliteten vurdert til å være tilfredsstillende for alle nye byggeområder innenfor planområdet. Bygninger kan direktefundamenteres i original mineralsk grunn, og landkar og brufundament til ny bro i SKV 2 kan trolig fundamenteres på friksjonspeler eller direkte på mineralsk grunn i en spuntkasse. For en eventuell bro må sannsynligvis både landkar, fundament og elveløp opp- og nedstrøms erosjonssikres. Denne broen må detaljprosjekteres før bygging.

4.14.3. Rasfare

Snøskred og steinsprang

Ser man på NGIs aktsomhetskart for snøskred og steinsprang (NGU) ligger et lite areal nordvest i planområdet innenfor aktsomhetsområdet. Det gjør også store deler av planområdet fra Raappanavegen og videre sørover i planområdet på sørsiden av E6.



Figur 16: Aktsomhetsområder for snøskred og steinsprang (NGI). Plangrense markert med rød stiplet linje. Kilde: NVE Atlas.

Jord- og flomskred

En mindre del av planområdet berøres av aktsomhetsområde for jord- og flomskred.



Figur 17: Utsnitt som viser NVEs aktsomhetsområder for jord- og flomskred med brun skravur. Plangrense markert med rød stiptet linje. (Kilde: NVE Atlas)

Kvikkleir

Marin grense ligger på mellom 55 og 60 m.o.h. ved planområdet, jf. NVE Atlas. Det vil si at omkring hele planområdet ligger under marin grense, med unntak av et lite areal lengst sør. **Utførte grunnundersøkelser for nye byggeområder innenfor planområdet har ikke påvist kvikkleir. Dette betyr imidlertid ikke at det ikke kan finnes lommer med slik leire andre steder i planområdet der undersøkelser ikke er gjennomført.**



Figur 18: Kartutsnitt som viser marin grense. Blått areal er under marin grense. Plangrense markert med rød stiptet linje. Kilde: NVE Atlas.

4.15. Støyforhold

Vi kjenner ikke til støyforhold i området som gjør arealene uegnet for planlagt bruk av arealene. En mindre del av planområdet berøres av flystøysonen til Sørkjosen lufthavn, se egen figur.

I tillegg til støy fra Sørkjosen lufthavn, påvirkes planområdet av støy fra veitrafikken på E6 som går igjennom hele planområdet.

Vi minner om forskjellen på flystøy og vegtrafikkstøy, og hvilket støynivå som utløser gul støysone. Gul flystøysone starter ved Lden 52 dB, mens gul støysone for vegtrafikkstøy starter ved 55 dB.

Kommunen har sett på generelle utendørs støynivåer beregnet i Sintefs beregningsprogram for veistøy, N2kR-TC Version 1.1. Programmet viser følgende beregna støynivåer i Lden:

Forutsetning 1: Hard veiflate på samme nivå som omliggende terreng. Ingen hindringer (hus, trær o.l. som kan ta av for støy. ÅDT 5000. Værsituasjon: NO sentral år.

- 40 m fra midtlinje vei, 4 m over bakken: 57,7 dB
- 65 m fra midtlinje vei, 4 m over bakken: 53,3 dB

Forutsetning 2: Hard veiflate på samme nivå som omliggende terreng. Lydnivå mellom 5 m høye bygninger 20 og 45 m fra vei. ÅDT 5000. Værsituasjon: NO sentral år.

- 40 m fra midtlinje vei, 4 m over bakken: 56,4 dB
- 65 m fra midtlinje vei, 4 m over bakken: 51,5 dB

Forutsetning 3: Hard veiflate på samme nivå som omliggende terreng. Lydnivå bak 5 m høye bygninger 20 og 45 m fra vei. ÅDT 5000. Værsituasjon: NO sentral år.

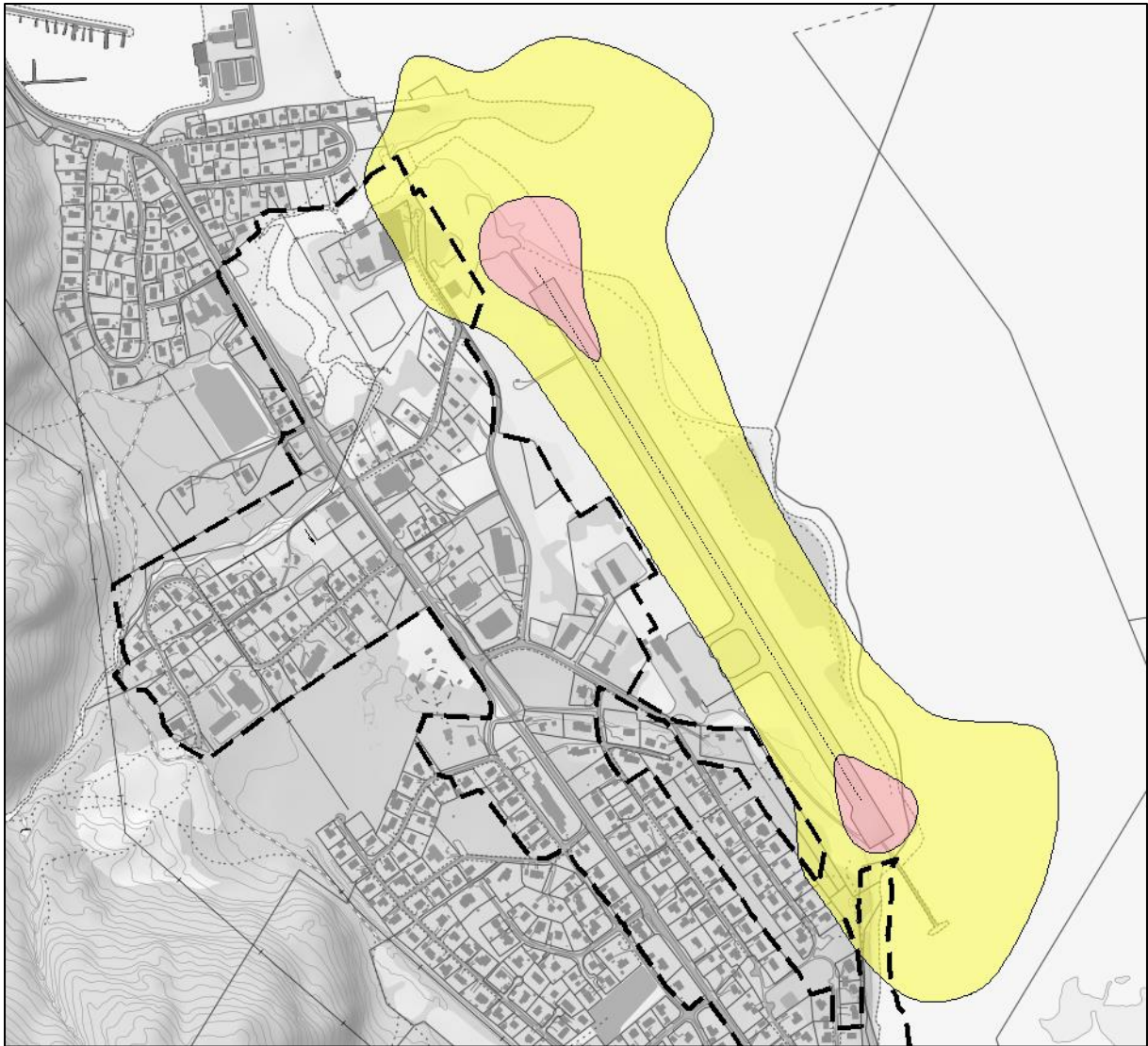
- 40 m fra midtlinje vei, 4 m over bakken: 56,6 dB
- 65 m fra midtlinje vei, 4 m over bakken: 51,4 dB

Områdene ut mot E6 har også stedvis noe naturlig vegetasjon, hovedsakelig av lauvskog. Da Sintefs beregningsprogram ikke har noen innstillinger der man kan legge inn vegetasjon er vegetasjonens dependende effekt uvisst, men generelt vet man at vegetasjon ikke demper støy vesentlig.

Innenfor planområdet ligger det en rekke bolighus langs E6. Dette er eksisterende boliger. Det er kun lagt til rette for én ny tomt for boligbebyggelse som grenser direkte til E6.

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. Ny boligbebyggelse og områder for uteopphold er trukket noe vekk fra E6 i planen for å redusere eventuell støyproblematikk.





Figur 19: Kartutsnittet viser rød og gul støysone i gjeldene flystøysonekart for Sørkjosen lufthavn for perioden 2014-2024, beregnet av Avinor i juni 2015 (Kilde: Avinor). Plangrensa vises med svart stiplet linje.

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.

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 samfunnsikkerheten.

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. isganger 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	Ja	Mindre sannsynlig/ kjenner tilfeller 2	Betydelig/ kritisk 3	6	Benytter man NGIs aktsomhetskart for snøskred og steinsprang ligger et lite areal nordvest i planområdet innenfor aktsomhetsområdet. Det gjør også store deler av planområdet fra Raappanavegen og videre sørover i planområdet på sørsiden av E6. Det er allikevel relativt få bolighus som berøres av aktsomhetsområdet innenfor planområdet.
Steinskred og steinsprang	Ja	Mindre sannsynlig/ kjenner tilfeller 2	Betydelig/ kritisk 3	6	Det er et mindre areal som berøres av faresone for steinskred og –sprang.
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. Dette bekreftes av de geotekniske vurderingene som er gjort for planområdet, med grunnlag i eksisterende og nye grunnundersøkelser.
Jord- og flomskred	Ja	Sannsynlig/ flere enkelttilfeller 3	Betydelig/ kritisk 3	9	Mindre deler av planområdet berøres av aktsomhetsområde for jord- og flomskred. Det forventes økt hyppighet av

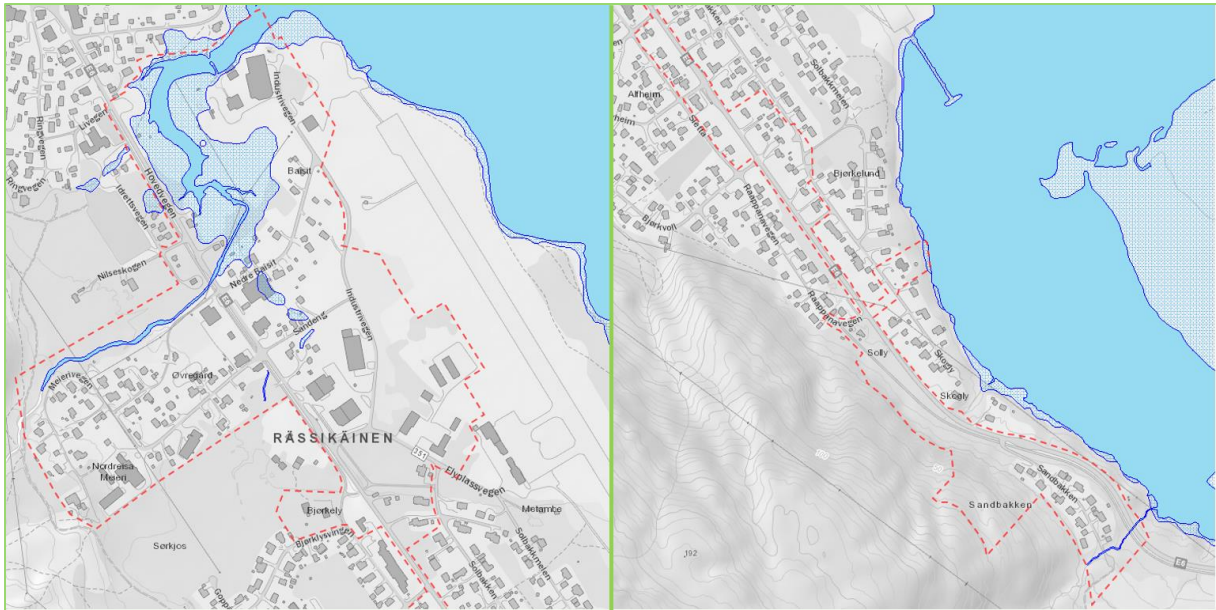
					kraftig nedbør som følge av klimaendringer, noe som fører til økt sannsynlighet for jord- og flomskred.
Kvikkleir		Sannsynlig/ flere enkelttilfeller 3	Alvorlig/ farlig 4	12	<p>Hele planområdet ligger under marin grense. Det er påvist områder med kvikkleir omkring 1,2 km nord-nordvest for planområdet, jf. NVE Atlas. Det er også funnet kvikkleir nærmere planområdet, ved moloen i Sørkjosen, jf. rapport etter skredet den 10. mai 2015.</p> <p>Økt sannsynlighet for tilfeller ned kraftig nedbør gir også økt sannsynlighet for å utløse hendelser knyttet til kvikkleir.</p> <p>Innenfor selve planområdet er det ikke påvist kvikkleir i de områder som er undersøkt med grunnboringer. Alle nye utbyggingsområder er vurdert til å ha en områdestabilitet som er tilfredsstillende for de tiltak som planlegges.</p>

4.18.2. Flomfare

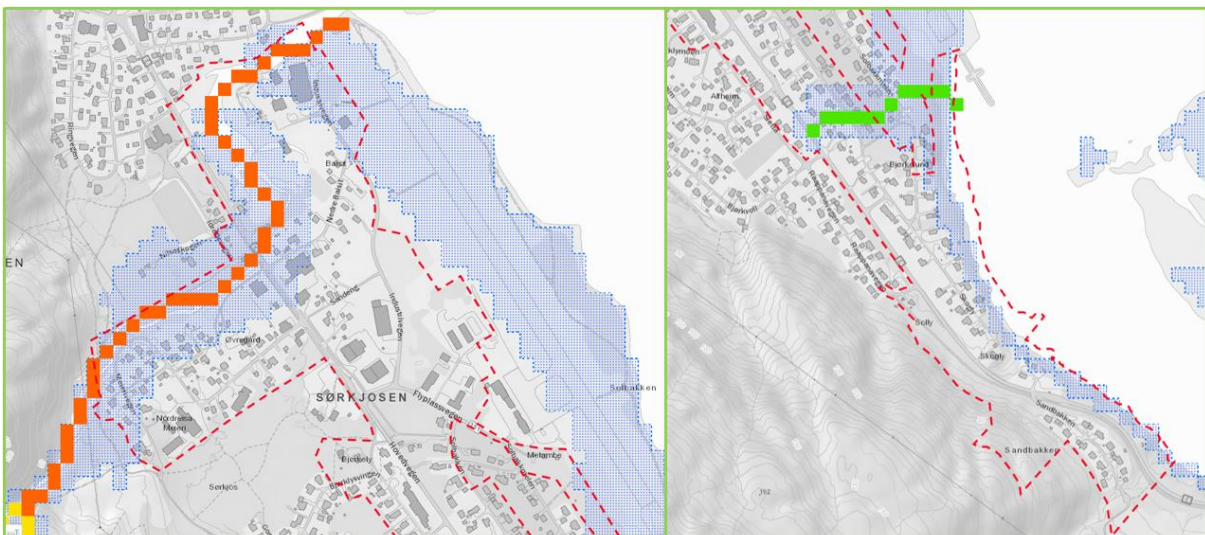
Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Flom	Ja	Sannsynlig/ flere enkelttilfeller 3	Betydelig/ kritisk 3	9	<p>Deler av planområdet er utsatt for flom. Dette gjelder i hovedsak området langs Jernelva, men også langs andre bekkeløp.</p> <p>Hensynssone H 320 tilsvarer NVEs flomsonekart, som vist med eksempel i figur 16.</p> <p>Hensynssone H 320_1 tar utgangspunkt i NVEs</p>

				<p>aktsomhetskart for flom, som vist med eksempel i figur 17.</p> <p>Aktsomhetskartet er kun retningsgivende, og gir derfor bare indikasjoner på problemområder. Modellen tar heller ikke høyde for eksisterende sikringstiltak.</p> <p>I geotekniske vurderinger for planområdet er det vurdert slik at eksisterende flom- og skredsikringstiltak (utført i 2011), langs Jernelva spesielt, og med ny bro på E6 over Jernelva (utført i 2017), vil gjøre at sikkerheten med tanke på flomproblematikk er vurdert til å være tilfredsstillende i området med tanke på planlagt ny bebyggelse. For ny vei/bro over Jernelva, SKV 2, vil det være nødvendig med detaljprosjektering, samt at både landkar, fundament og elveløp opp- og nedstrøms erosjonssikres.</p> <p>På grunn av høyt grunnvann og forventet økning i grunnvannsnivå som følge av klimaendringer tillates det ikke kjeller i bygninger som ligger i planområdet for å forebygge fremtidig skade på bygninger.</p>
--	--	--	--	---





Figur 20: Kartutsnitt som viser flomsone innenfor planområdet. Heldekkende blått er normalt vannstand. Lys blå skravur er beregnet nivå for 200-års flom (Kilde: NVE Atlas).

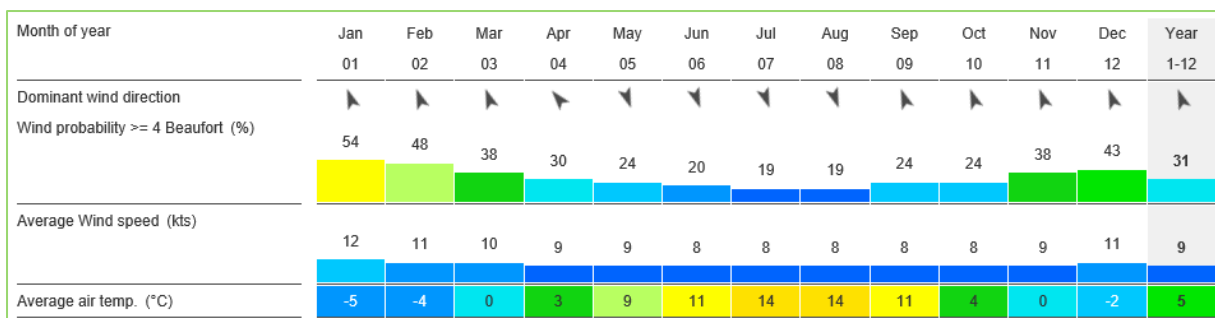


Figur 21: Aktsomhetsområder for flom (blå skravur). I nordlig del av området er det anslått mulig vannstandsstigning på 4-5 meter (oransje markering av elve-bekkeløp), mens det i sørlig del av planområdet anslås en mulig vannstandsstigning på 2-3 meter. (Kilde: NVE Atlas)

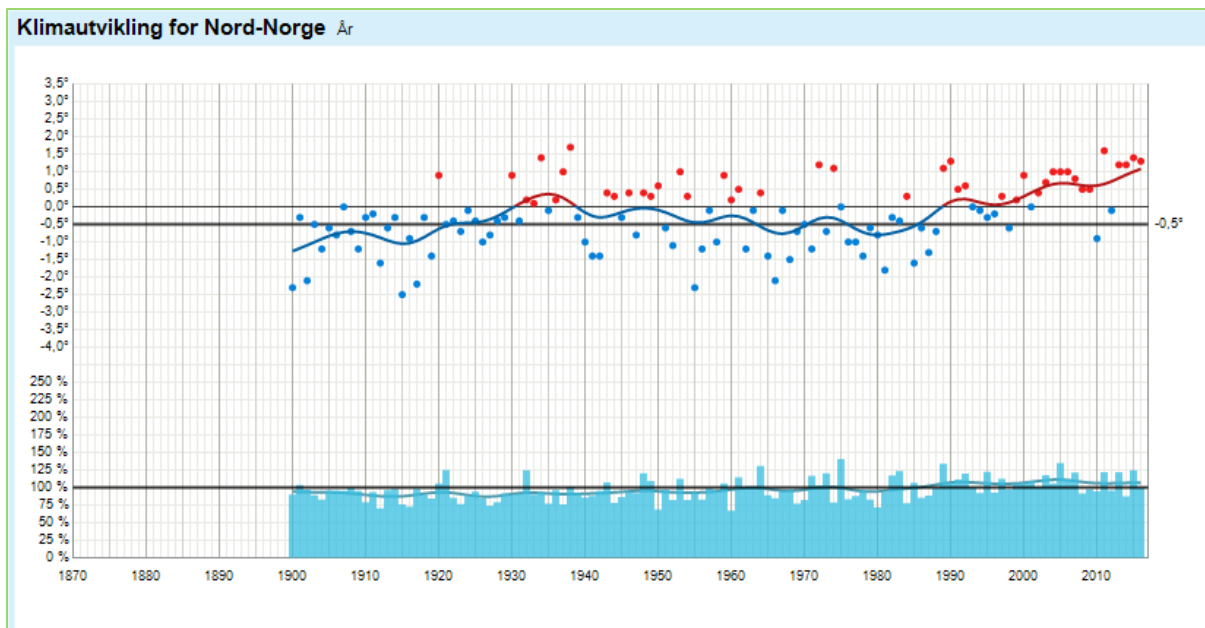
4.18.3. Ekstremvær: Vind, nedbør, kulde

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, selv om Sørkjosen ligger mer i le for den sterkeste vinden sammenliknet med Storslett. 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 22: 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 23: 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.

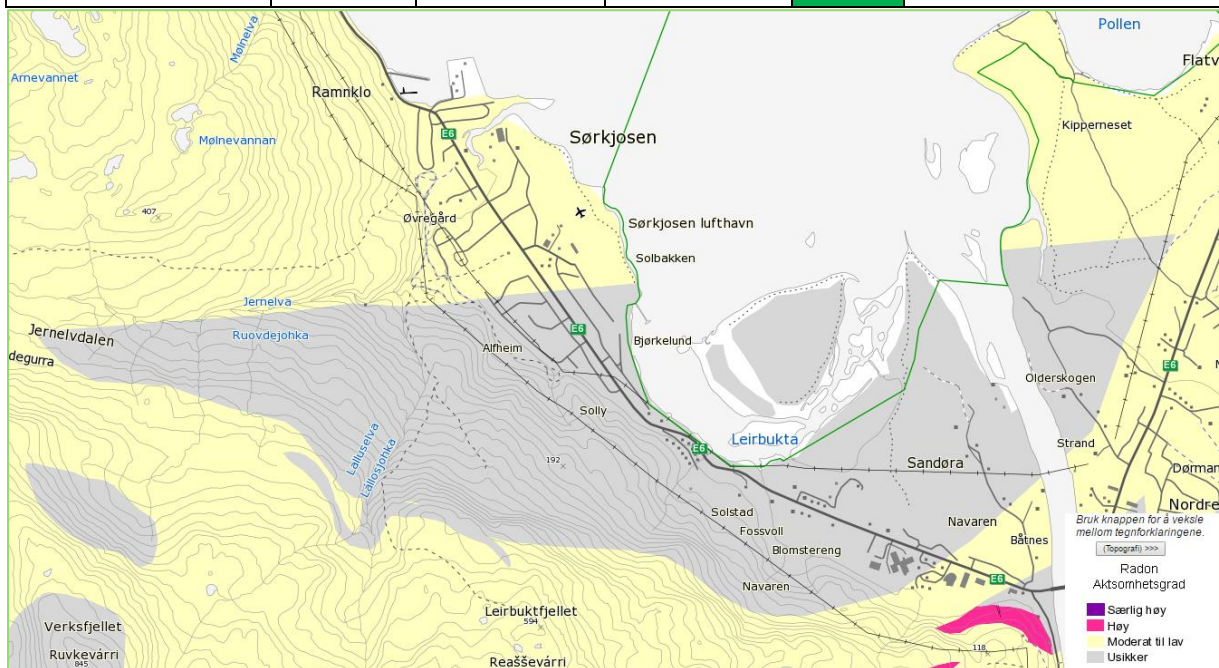
Kilde: <https://www.yr.no/sted/Norge/Troms/Nordreisa/Sørkjosen/klima.html>

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 Sørkjosen lufthavn. 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 24: 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 ca. 2,5 km fra sørlig ende av planområdet og ca. 4,5 km fra nordlig ende.
Brann	Nei	Mindre sannsynlig/ kjenner tilfeller 2	Mindre alvorlig/ en viss fare 2	4	Brannstasjonen ligger vest i 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. 3 km (langs vei) fra planområdets sørlige ende.
Annen beredskap	Nei	Lite sannsynlig/ ingen tilfeller 1	Ubetydelig/ ufarlig 1	1	Sørkjosen lufthavn ligger rett utenfor planområdet. Helikopterlandingsplass ligger ca. 3 km fra planområdets sørlige ende i luftlinje.

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

4.18.7. Andre relevante ROS tema

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Stormflo og havnivåstigning	Ja	Sannsynlig/ flere enkelttilfeller 3	Betydelig/ kritisk 3	9	Høyeste astronomiske tidevann er ved en gjentakintervall 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 vannstandshevingen, og høyden på stormfloer henger nøye sammen med vindretning. Beregnet vannstand i Sørkjosen ved stormflo er: 20 års flo = 3.07 m 100 års flo = 3.27 m

					<p>200 års flo = 3.37 m 1000 års flo = 3.52 m</p> <p>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).</p> <p>Differansen mellom landhevning 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.</p> <p>Som en følge av havnivåstigning forventer kommunen økt grunnvannsstand i området. Det tillates derfor ikke kjeller i planområdet for å forebygge for ev. skader som kan oppstå pga. dette.</p>
Høyspentledninger (elektromagnetiske felt)		Svært sannsynlig/kontinuerlig 5	Mindre alvorlig/ en viss fare 2	10	<p>Det går høyspent igjennom planområdet både som luftlinje og jordkabel.</p> <p>Før ev. arealer der høyspent krysser kan bebygges, må det vurderes om høyspenten skal flyttes.</p>
Trafikksikkerhet	Ja	Sannsynlig/ flere enkelttilfeller 3	Alvorlig/farlig 4	12	<p>Det har vært flere trafikkulykker innenfor planområdet, men ingen meget alvorlig skadde eller drepte. Rett utenfor planområdet har det vært en trafikkulykke med fatalt utfall. Deler av planområdet, spesielt i tilknytning til E6, har flere uoversiktlige og uheldig</p>



					plasserte avkjøringer. Det er også flere utflytende avkjøringer innenfor planområdet som bør strammes opp. Det er også flere hyppig brukte snarveier som krysser E6 uten noen form for tilrettelegging for dette, som skaper uheldige situasjoner.
--	--	--	--	--	--

4.19. Næring

Reguleringen har til hensikt å legge til rette for bedre trafiksikkerhet og for økt næringsvirksomhet i Sørkjosen, samt å oppdatere planverket til dagens situasjon. Planområdet består i dag av flere utdaterte planer, de seneste planene ble laget i 1979. Disse utdaterte planene er til hinder for utbygging per i dag, og flere steder er det mismatch mellom plan og virkelighet. Oppfølging av arealplanen og et ønske om god utnyttelse av tunellmassene, gjør at kommunen detaljregulerer området.

I dag er det et handelsområde i krysset Industriveien/Flyplassveien som har forretninger og kontorlokaler nært tilknyttet flyplass og næringsaktiviteter på Høeghvollen. Et annet handelsområde ligger ved Baisit, og består av bilforretning, karosseri, maling, kontorer og gjestestue.

Videre har vi Industriveien, som ligger noe bortgjemt, der Betongservice har sin butikk og fabrikklokaler. Det er viktig å legge til rette for god og tydelig adkomst til Industriveien direkte fra E6. Dette vil også løse dagens problematikk med at tungtransport kjører inn i boligfelt, spesielt Nedre Baisit, som er stengt for gjennomkjøring og uten muligheter for å snu, da disse kommer opp på GPS som en alternativ kjørerute. Langs industriveien ligger flere næringsarealer. På nordsiden av veien har man i Kommuneplanens arealdel satt av området til lufthavn. Nordreisa Næringsforening har i industriveien et skilt der bedrifter på industriområdet er synliggjort. Skiltet ble satt opp av kommunen under forutsetning at driftsansvaret for skiltet var lagt til Nordreisa næringsforening. Det er stor interesse for næringstomtene langs industriveien.

Langs Flyplassveien er det butikklokaler og kontorer.

Retten utenfor planområdet i nord ligger Sørkjosen havn med cafe, storkiosk og hotell. Reisafjord hotell har ønske om utbygging og tilrettelegging av bedre tilkomst til sjø, for å kunne tilby turister sjøbaserte aktiviteter.

4.20. Analyser/ utredninger

Det er ikke foretatt andre analyser eller utredninger i forbindelse med denne reguleringsplanen utover det denne beskrivelsen omfatter.

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.



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	37	211,96
1112	Boligbebyggelse-konsentrert småhusbebyggelse	BKS	1	1,50
1150	Forretninger	BF	2	8,90
1165	Forsamlingslokale	BFL	1	1,38
1169	Annen offentlig eller privat tjenesteyting	BAT	1	1,47
1170	Fritids- og turistformål	BFT	2	0,43
1300	Næringsbebyggelse	BN	5	23,28
1340	Industri	BI	2	21,15
1350	Lager	BL	1	5,73
1360	Bensinstasjon/vegserviceanlegg	BV	1	1,96
1540	Vann- og avløpsanlegg	BVA	3	2,71
1610	Lekeplass	BLK	1	2,19
1801	Bolig/forretning	BKB	1	1,17
1802	Bolig/forretning/kontor	BKB	1	3,75
1810	Forretning/kontor	BKB	1	1,14
1812	Forretning/industri	BKB	2	21,23
1826	Industri/lager	BKB	1	9,44
1830	Kontor/industri	BKB	1	4,83
2011	Kjøreveg	SKV	31	63,47
2015	Gang-/sykkelveg	SGS	17	12,01
2019	Annen veggrunn - grøntareal	SVG	28	20,23
2030	Lufthavn	SL	3	24,81
2073	Kollektivholdeplass	SKH	6	0,67
2080	Parkering	SPA	6	5,32
2900	Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer kombinert med andre angitte hovedformål	SAA	12	4,06
3020	Naturområde – grønnstruktur	GN	8	29,73
3030	Turdrag	GTD	3	4,31
3031	Turvei	GT	2	0,63
3040	Friområde	GF	7	13,64
3060	Vegetasjonsskjerm	GV	2	0,40
3900	Angitt grøntstruktur kombinert med andre angitte hovedformål	GAA	3	2,77
5100	LNRF areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag	L	7	42,12
5300	Naturvern	LN	2	30,82

6610	Naturområde i sjø og vassdrag	VNV	3	15,68
Totalt				594,88

Det er satt av følgende hensynssoner:

Hensynssone – kode	Hensynssone – navn
H 190 F *	Sikringssone – Sørkjosen lufthavn
H 190 VA	Sikringssone – Hovedledninger vann og avløp
H 220	Støysone – Gul støysone Sørkjosen lufthavn
H 310	Faresone – ras- og skredfare
H 320	Faresone – flomfare
H 370	Faresone – høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler)
H 560	Hensynssone – Bevaring naturmiljø
H 570	Hensynssone – Bevaring kulturmiljø
H 720	Båndleggingsssone – Båndlegging etter lov om naturvern

* 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, 9-15, 17-33: Eksisterende boliger, som også i tidligere reguleringsplaner har vært regulert til boligbebyggelse.

BFS 23 er redusert med en eksisterende, men ubebygde, tomt på 0,54 daa til fordel for snødeponi SAA 6.

BFS 31 er redusert med 0,2 daa til fordel for snødeponi SAA 7.

BFS 5 er delt i to, 5a og 5b, som følge av at SGS 2 er flyttet noe lengre østover

BFS 4 og 36: Eksisterende boliger som også i tidligere reguleringsplaner har vært regulert til boligbebyggelse, men det er lagt inn to nye tomter.

BFS 8: Nytt område for frittliggende boligbebyggelse med fem tomter. Ett eksisterende bolighus i feltet.

BFS 16: Nye boligtomter. Ett eksisterende bolighus og én ny tomt.

BFS 34 og 35: Eksisterende boligbebyggelse. Ikke tidligere regulert til formålet.

5.2.2. Boligbebyggelse-konsentrert småhusbebyggelse (1112)

BKS 1: Sentrumsnært område avsatt til rekkehus. Én tomt på 1,5 daa.



5.2.3. Forretninger (1150)

BF 1: Eksisterende forretning. Areal noe justert etter første gangs- høring og offentlig ettersyn på grunn av endringer i eiendomsstrukturen i området..

BF 2: Nytt område til forretninger. BF 2 og SPA 6 er slått sammen til kun BF 2 etter innspill til første gangs høring og offentlig ettersyn.

5.2.4. Forsamlingslokale (1165)

BFL 1: Eksisterende forsamlingslokale. Areal noe justert etter første gangs høring og offentlig ettersyn for å gi rom for snuplass og snødeponi. Får ny adkomst via SKV 5.

5.2.5. Annen offentlig eller privat tjenesteyting (1169)

BAT 1: Eksisterende areal til tjenesteyting. Per i dag er det en veterinærklinikk på tomta.

5.2.6. Fritids- og turistformål (1170)

BFT 1 og 2: Nye arealer til fritids- og turistformål knyttet til Leirbukthula.

5.2.7. Næringsbebyggelse (1300)

BN 1 og 2: Nytt areal til næringsformål. **UTGÅR.**

BN 4: Nytt areal til næringsformål.

BN 3, 5, 6 og 7: Eksisterende næringsbebyggelse. Rom for utvidelser/nyetableringer. Areal på BN 5 er noe justert etter første gangs- høring og offentlig ettersyn.

5.2.8. Industri (1340)

BI 1 og 2: Eksisterende industri.

5.2.9. Lager (1350)

BL 1: Eksisterende lager.

5.2.10. Bensinstasjon/vegserviceanlegg (1360)

BV 1: Nytt formål sammenliknet med tidligere plan, men bensinstasjon/vegserviceanlegg er etablert på tomta.

5.2.11. Vann- og avløpsanlegg (1540)

BVA 1- 3: Nye formålsflater sammenliknet med tidligere planer, men eksisterende anlegg for vann og avløp (pumpestasjoner og knutepunkt).

5.2.12. Lekeplass (1610)

BLK 1: Ny lekeplass. Arealet er i tidligere reguleringsplan regulert til park. Kan benyttes til snødeponi ved behov vinterstid.



5.2.13. Bolig/Forretning (1801)

BKB 1: Nytt areal til bolig/forretning. Slått sammen med BKB 2 etter første gangs høring og offentlig ettersyn og justert i størrelse på grunn av endringer i eiendomsstrukturen i området.

BKB 2: UTGÅR.

5.2.14. Bolig/Forretning/Kontor (1802)

BKB 3: Eksisterende bebyggelse for bolig/forretning/kontor.

5.2.15. Forretning/Kontor (1810)

BKB 4: Eksisterende bebyggelse for forretning/kontor.

5.2.16. Forretning/Industri (1812)

BKB 5 og 6: Eksisterende bebyggelse for forretning industri.

5.2.17. Industri/Lager (1826)

BKB 7: Eksisterende bebyggelse for industri/lager.

5.2.18. Kontor/Industri (1830)

BKB 8: Eksisterende bebyggelse for kontor/industri.

5.2.19. Kjøreveg (2011)

SKV 1: Ny adkomst til boligbebyggelse nord for planområdet. **UTGÅR.**

SKV 2: Ny adkomstveg til industriområdet BI 1 og 2. Tilknyttes Industrivegen (SKV 24 og 25).

SKV 3: Nedre Baisit. Vegen stenges mot E6 med bom – kun gjennomkjøring for brøytebil. Nytt kjøremønster via Industriveien og ut til E6 via Flyplasskrysset eller SVK 2.

SKV 4: Sandeng. Vegen stenges mot E6 med bom – kun gjennomkjøring for brøytebil. Nytt kjøremønster via Industriveien og ut til E6 via Flyplasskrysset eller SVK 2.

SKV 5: Forlengelse av Øvre Baisit. Adkomst til BFL 1, BKB 1 og BFS 8. Endret etter første gangs høring og offentlig ettersyn.

SKV 6: Ny veg. Privat adkomstveg til boligtomtene i BFS 8. Endret etter første gangs høring og offentlig ettersyn.

SKV 7: Meierivegen og Øvre Baisit.

SKV 8: Flyplassvegen og litt av Solbakkemelen. Ingen endringer.

SKV 9: Adkomstveg til BL 1, BN 3 og 6. Ingen endringer.

SKV 10-12, 14 og 15: Nye adkomstveger til eksisterende boligbebyggelse med adresse Solbakken.



SKV 13: Eksisterende adkomstveg til eksisterende boligbebyggelse med adresse Solbakken.

SKV 16: Solbakken. Ingen endringer.

SKV 17: Sletta. Ingen endringer.

SKV 18: Skogly og Solbakkemelen. Ingen endringer.

SKV 19: Sandbakken. Ingen endringer fra dagens eksisterende veg. Ikke regulert tidligere.

SKV 20: E6 (Hovedvegen). Ingen endringer.

SKV 21: Adkomstveg til GBR 46/32. Ingen endringer fra dagens eksisterende veg. Ikke regulert tidligere.

SKV 22: Adkomst til Leirbukthula fra Sandbakken.

SKV 23: Raappanavegen. Ingen endringer.

SKV 24 og 25: Industriveien. Ingen endringer.

SKV 26: Bjørkløysvingen. Ingen endringer.

SKV 27: Adkomst til snødeponi.

SKV 28: Adkomst til Kronebutikken, friluftsområdet i Goppa og BKS 1.

SKV 29: Nilseskogen og Idrettsvegen-. Ingen endringer. Ikke tegnet inn før første gangs høring og offentlig ettersyn.

SKV 30: Privat adkomstvei til gbr 47/504

SKV 31: Adkomst til BF 1 og BN 5.

SKV 32: Ny veg. Privat adkomstveg til boligtomtene i BFS 8.

SKV 33: Livegen. Ingen endringer. Ikke tegnet inn før første gangs høring og offentlig ettersyn.

5.2.20. Gang-/sykkelveg (2015)

SGS 1, 3, 4, 5, 10, 13, 14 og 16: Eksisterende gang-/sykkelveg.

SGS 2: Ny gang-/sykkelveg fra Nedre Baisit til Sandeng. Kobles til eksisterende gang-/sykkelveg SGS 3 via Sandeng. Etter første gangs høring og offentlig ettersyn har SGS 2 blitt flyttet noe lengre østover i boligfeltet for å få bedre forhold for vinterdrift.

SGS 7: Ny gang-/sykkelveg fra Flyplassvegen opp til eksisterende gang-/sykkelveg SGS 6. Formålet er å tydeliggjøre eksisterende gang-/sykkelveger i området.

SGS 8: UTGÅR etter første gangs høring og offentlig ettersyn.

SGS 9: Ny gang-/sykkelveg. Skal gi bedre forbindelse for myke trafikanter til og fra busstopp ved Alvheim. Benyttes per i dag som snarvei. En etablering av en fast gang-/sykkelveg vil også føre til at



denne tydeliggjøres for alle brukere av snarveien og kjørende på E6, samt at det vil bli etablert brøyting av denne vinterstid.

Traséen er noe endret, flyttet litt mot nordvest, etter første gangs høring og offentlig ettersyn. Dette for å skape mer rom mellom boligene og bedre kurvatur for vinterdrift av gang- og sykkelveien.

SGS 11 og 12: Ny gang-/sykkelveg. Ønskes etablert da det er mange myke trafikanter krysser E6 i dette området. Behov for fast krysningspunkt i området som er tydelig for både myke og harde trafikanter.

SGS 15: Ny gang-/sykkelveg for adkomst til Leirbukthula. Varetransport til anlegget kan også benytte denne.

SGS 17: Eksisterende gang-/sykkelveg langs E6. Delt fra SGS 1 av avkjøring/vei til Nilseskogen.

SGS 18: Eksisterende gang-/sykkelveg langs E6. Delt fra SGS 1 av avkjøring/vei til Livegen.

5.2.21. Annen veggrunn – grøntareal (2019)

SVG 1-3: Rabatter. Innstramning av inn-/utkjøring fra SPA 1 og BKB 5.

SVG 4-7 og 13: Grøntareal tilknyttet eksisterende veg og gang-/sykkelveg.

SVG 13 utgår der den først var tegnet inn. Ny formålsflate har fått denne koden.

SVG 8: Grøntareal tilknyttet eksisterende busstopp og ny gang- og sykkelvei.

SVG 9-12: Grøntarealer tilknyttet eksisterende og nye løsninger for gang- og sykkelvei.

SVG 2, 3, 5, 6, 8, 9 og 10 er blitt noe større som følge av endringer i opptegning av E6. SVG 3 og tidligere SVG 13 er slått sammen til en sammenhengende flate med formålsflatekode SVG 3.

SVG 13-28: Veikant, rabatter og grøfter langs E6. Nye etter første gangs høring og offentlig ettersyn som følge av endringer i opptegning av E6.

5.2.22. Lufthavn (2030)

SL 1: Område som per i dag er regulert til industriformål, men som benyttes av flyplassen. Kan benyttes til sikkerhetsområde, manøvreringsareal, flynavigasjonsanlegg, driftsbygg, terminalbygg, hangarer, parkering og andre lufthavntilknyttede bygg.

SL 2 og 3: Areal for videreutvikling av Sørkjosen lufthavn. Avsatt til forretning/industri i tidligere reguleringsplan. Endret til formål lufthavn i kommuneplanens arealdel. Kan benyttes til sikkerhetsområde, manøvreringsareal, flynavigasjonsanlegg, driftsbygg, terminalbygg, hangarer, parkering og andre lufthavntilknyttede bygg.

Det er gjort en mindre justering av arealet til SL 2 etter første gangs høring og offentlig ettersyn etter innsigelse fra Avinor.



5.2.23. Kollektivholdeplass (2073)

SKH 1-6: Busslommer. Dimensjonert i henhold til utbedringsstandard i Statens Vegvesens håndbok N 100 figur E.38.

5.2.24. Parkering (2080)

SPA 1: Parkering/trafikkområde for BKB 5.

SPA 2: Parkering for BF1. **Areal noe justert etter første gangs- høring og offentlig ettersyn.**

SPA 3: Parkering for BN 5. **Areal noe justert etter første gangs- høring og offentlig ettersyn.**

SPA 4: Parkeringsplass med tømmeplass for campingbil/-vogn. Adkomst fra SVK 2.

SPA 5: Parkering for BN 3 og 6.

SPA 6: Parkering for BF 2. **UTGÅR.**

SPA 7: Parkering for BFT 1 og 2.

5.2.25. Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer kombinert med andre angitte hovedformål (2900)

SAA 1-12: Snødeponi.

SAA 5-12 er lagt inn etter første gangs høring og offentlig ettersyn med bakgrunn i innmeldte behov fra anleggsdrift.

5.2.26. Naturområde – grønstruktur (3020)

GN 1-4 og 8: Naturområde langs Jernelva. Mulig å etablere tursti innenfor formålsflatene. **GN 8** erstatter GAA 4. **GN 1 og 4** har økt i størrelse som følge av at GAA 3 og 5 er redusert.

GN 5: Eksisterende naturområde.

GN 6-7: Skogsområde som bør bevares. Demper vind og binder jordsmonnet.

5.2.27. Turdrag (3030)

GTD 1-3: Grøntområde langs Jernelva. Formålet er å tilrettelegge en tursti fra gang-/sykkelveien SGS 1 og opp til eksisterende turstinett utenfor planområdet.

GTD 2 er utvidet med det arealet som til første gangs høring offentlig ettersyn hadde benevnelsen GAA 2.

5.2.28. Turvei (3031)

GT 1: Formålet er å ivareta tilgang til stinettet som ligger utenfor planområdet. **Adkomst til boligtomter på BFS 17 tillates.**

GT 2: Turvei som skal etableres som snarveg fra eksisterende gang-/sykkelveg (SGS 13) og opp mot Leirbukthula (BFT 1 og 2 og SGS 15).



5.2.29. Friområde (3040)

GF 1: Eksisterende friområde fra tidligere reguleringsplan. Kobler veiende/snuplass med eksisterende stinett utenfor planområdet.

GF 2: Område som tidligere har vært regulert til friområde, men som så i senere revisjoner/nyreguleringer i området har falt ut og blitt til et uregulert område.

GF 3-7: Områder som tidligere har vært regulert til friområde. Formål videreføres.

5.2.30. Vegetasjonsskjerm (3060)

GV 1: Eksisterende trær som skjermer BFS 5 for innsyn fra eksisterende gang-/sykkelvei (SGS 6).

GV 2: Eksisterende vegetasjon. Tidligere regulert til naturområde. Bevares med tanke på vinddemping.

5.2.31. Angitt grøntstruktur kombinert med andre angitte hovedformål (3900)

GAA 1: Arealet kan opparbeides og benyttes til parkering for BF 1, men allmenhetens tilgang til tursti skal ivaretas. Andre tiltak som er til gunst for friluftslivet og allmenheten tillates.

GAA 2: Utgår etter første gangs høring og offentlig ettersyn på grunn av innsigelse fra NVE.

GAA 3 og 5: Naturområder som kan benyttes til snødeponi i vinterhalvåret. **GAA 3 er betydelig redusert etter første gangs høring og offentlig ettersyn på grunn av innsigelse fra NVE. GAA 5 er flyttet til arealer tidligere avsatt til BN 1 og 2 samt SVK 1.**

GAA 4: Utgår etter første gangs høring og offentlig ettersyn på grunn av innsigelse fra NVE.

5.2.32. LNRF areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (5100)

L 1-7: Områder som beholdes «som de er».

L 2 er redusert med 0,15 daa til fordel for snødeponi SAA 8.

5.2.33. Naturvern (5300)

LN 1-2: Reisa utløpet naturreservat. Gjeldene regelverk er naturreservatets vernebestemmelser.

5.2.34. Naturområde i sjø og vassdrag (6610)

VNV 1-3: Jernelva.



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 VA – Sikringssone – Hovedledninger vann og avløp

Avsatt for å sikre hovedledninger for vann og avløp. Avsatt sikringssone må ikke bebygges.

5.3.3. H 220 – Støysone – Gul støysone Sørkjosen lufthavn

Gjeldende flystøysone for Sørkjosen lufthavn for perioden 2014-2024, beregnet av Avinor i juni 2015.

5.3.4. H 310 – Faresone – ras- og skredfare

Markerer faresone for snøskred, steinsprang, jord- og flomskred.

5.3.5. 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.

5.3.6. H 370 – Faresone – høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler)

Avsatt for å ivareta eksisterende høyspenningsanlegg i området.

5.3.7. H 560 – Hensynssone – Bevaring naturmiljø

Avsatt for å ivareta viktige naturtyper i tilknytning til Jernelva.

5.3.8. H 570 – Hensynssone – Bevaring kulturmiljø

Bjørkelygården – GBR 47/251. Hele eiendommen med gårdsanlegget er satt av som hensynssone for bevaring av kulturmiljø. Det skal ikke tillates nye tiltak i bebyggelse innenfor hensynssonen uten godkjenning av kulturminnemyndigheten. Istandsetting og vedlikehold av skogvokterboligen og uthuset skal fortrinnsvis skje etter antikvariske prinsipper.

5.3.9. H 720 – Båndleggingszone – Båndlegging etter lov om naturvern

Reisautløpet naturreservat. Gjeldene regelverk er naturreservatets vernebestemmelser.



5.4. Bebyggelsens plassering og utforming

5.4.1. Bebyggelsens høyde

I områder for frittliggende småhusbebyggelse **BFS 1-36** kan bygg oppføres med gesims/mønehøyde inntil 9 meter og maksimalt 2 etasjer.

I området for konsentrert småhusbebyggelse **BKS 1** 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.

Bebyggelse tilknyttet næringsvirksomhet kan oppføres med gesims/mønehøyde inntil 12 meter og maksimalt 3 etasjer. Hvilke spesifikke formålsflater dette gjelder for er nærmere spesifisert i planbestemmelsene.

5.4.2. Grad av utnytting

Utnyttingsgraden for frittstående bolighus med tilhørende garasje skal ikke overstige 30 % -BYA og for rekke-/kjedehus med garasje/garasjeanlegg ikke overstige 50 % -BYA.

Bebyggelse tilknyttet næringsvirksomhet skal ikke overstige 60 % BYA. Hvilke spesifikke formålsflater dette gjelder for er nærmere spesifisert i planbestemmelsene.

5.4.3. Antall m² næringsarealer

Samlet utgjør arealer til ulik næringsaktivitet **104 050 m² (104,05 dekar)**.

Tabell 3: Arealer forbeholdt ulik næringsaktivitet. Arealer som kombinerer næringsformål med andre formål er inkludert.

SOSI-kode	Formål	B-kode	Antall formålsflater	Antall dekar
1150	Forretninger	BF	2	8,90
1169	Annen offentlig eller privat tjenesteyting	BAT	1	1,47
1170	Fritids- og turistformål	BFT	2	0,43
1300	Næringsbebyggelse	BN	5	23,28
1340	Industri	BI	2	21,15
1350	Lager	BL	1	5,73
1360	Bensinstasjon/vegserviceanlegg	BV	1	1,96
1801	Bolig/forretning	BKB	1	1,17
1802	Bolig/Forretning/Kontor	BKB	1	3,75
1810	Forretning/kontor	BKB	1	1,14
1812	Forretning/industri	BKB	2	21,23
1826	Industri/lager	BKB	1	9,44
1830	Kontor/industri	BKB	1	4,83
Totalt				104,05

5.4.4. Antall boliger, leilighetsfordeling

Det er avsatt areal til **ti (10)** nye eneboliger og ett (1) nytt rekkehus/leilighetsbygg. Det vil også være mulig å bygge flere leiligheter innenfor arealer avsatt til bolig/forretning.

5.5. Boligmiljø/ bokvalitet

Vi mener planområdet har en god beliggenhet for boliger. Det er kort avstand internt i Sørkjosen og ikke langt til Storslett. Det er kort avstand til ulike butikker, post, bank, barnehage og skoler. I tillegg er det nært til turterreng.

5.6. Parkering

Parkeringsbehov skal ivaretas jf. planbestemmelsene til kommuneplanens arealdel § 2.1.5, **samt krav i plan- og bygningsloven med tilhørende forskrifter.**

Arealer SAA 1-4 avsatt til «Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastruktur» kan benyttes til parkering f.eks. som mulig gjesteparkering for beboere i området ved behov utover det de har av parkeringsareal på egen tomt ved f.eks. private arrangementer, såfremt parkering innenfor arealene ikke kommer i konflikt med bruk av arealene til snødeponi.

Innenfor areal avsatt til næringsbebyggelse, forretning, industri, lager, kontor, fritid/turistformål eller kombinasjoner av disse formål forutsettes det at arealet disponeres slik at det er tilstrekkelig areal til parkering av bedriftens egne kjøretøy, samt kundeparkering for deres kunder. For BF 1, BN 5-6 og BKB 5 er tilhørende parkeringsarealer avsatt med formål parkering. **Innenfor disse formålene bør det også legges til rette for sykkelparkering for både kunder og bedriftenes egne ansatte. Kommunen anbefaler at normtallene i Statens vegvesens håndbok V 122 kapittel 5.2. følges.**

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 og nye internveger i planområdet. Industriområdet BI 1 og 2 får ny hovedatkomst med ny veg fra E6, SKV 2, som knyttes til Industrivegen øst for industriområdet.

5.8.2. Utforming av veger

Generelt: Veier, kryss, adkomster, parkeringsplasser/snuplasser **og annen tilhørende infrastruktur** er utformet i samsvar med krav i Statens vegvesens veiledere N 100 og V 121.



Europaveg: SVK 20. Formålsflatens grense følger i all hovedsak eksisterende vei. Avsatt formålsflate er derfor i gjennomsnitt cirka 7 meter bred. Av dette er 6 meter innenfor kantlinje vei (juridisk linje). På begge sider av SVK 20 er det satt av arealer til formålet *Annen veggrunn – grøntareal* fra dagens vegbane til Statens vegvesens eiendomsgrense langs E6.

Når det gjelder avkjørsler til E6 planlegges det å etablere én ny avkjøring, en avkjøring flyttes og syv avkjørsler planlegges stengt. Avkjørsler som stenges skal stenges med bom. For to av de avkjørslene som ønskes stengt for alminnelig trafikk vil det være aktuelt å ha en bom som kan åpnes for gjennomkjøring for brøytebiler og renovasjon.

I alle veikryss til riks- og fylkesvei er det tegnet inn frisiktstriangler med juridisk linje *frisiktlinje* etter retningslinjene for dette i Statens vegvesens veiledere N 100 og V 121.

Fylkesveg: SVK 8, Flyplassvegen, er eksisterende fylkesveg 351. Veien er tegnet opp slik den er utformet per i dag.

Kommunale vegger: SVK 2-4, 5*, 7, 13, 16-19, 23-27, 29 og 33.

Veibredde er totalt 8 meter, der 5 meter er avsatt til vegbane, samt 1,5 meter på hver side er avsatt til kantsone. Nødvendig teknisk infrastruktur VA, strøm o.l. kan legges i vegens kantsone. Svingradius i kryss er $R = 7$ meter, unntatt kryss til E6 der $R = 15$ meter.

*SVK 5 kan overtas av Nordreisa kommune som kommunal veg etter ferdigstillelse dersom denne bygges etter kommunens krav til slik vei.

Øvrige adkomstveger: SVK 6, 9-12, 14-15, 21-22, 28, 30-32.

Total veibredde 5 meter. Svingradius i kryss er $R = 6$ meter.

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, men det er flere steder det ofte skjer krysninger av E6 utenom tilrettelagte steder. Gjennom planen forsøker vi å forbedre disse ved å legge til rette for faste krysningpunkter av E6 og ellers forbedre utsatte punkter langs E6 gjennom planområdet.

Det er også et mål at flere bedrifter legger til rette for sykkelparkering for både sine kunder og ansatte.



5.9. Planlagte offentlige anlegg

BVA 1-3: Ivaretar eksisterende pumpehus for avløp.

H 190 VA: Ivaretar hovedledninger for vann og avløp gjennom planområdet ved sikringssone.

SVK 2-4, 5*, 7-8, 13, 16-20, 23-27, 29 og 33: Offentlige vegger i planområdet.

SGS 1-7 og 9-18: Gang- og sykkelveger i planområdet. Av disse er SGS 2, 7, 9, 11-12 og 15 nye gang- og sykkelstier i planen.

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.

5.11. 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.

5.12. Uteoppholdsareal

Det er lite uteoppholdsarealer innenfor planområdet. Dette skyldes at det i tidligere planer heller ikke har vært lagt til rette for dette, og ny plan har ikke lagt opp til noen store endringer knyttet til temaet uteoppholdsarealer innenfor planområdet.

Av arealer som kan benyttes til uteopphold i planen er alle utenom ett knyttet til grønstruktur. Dette er turdrag (GTD 1-3 – 3,79 dekar), turveg (GT 1-2 – 0,63 dekar), friområder (GF 1-7 – 13,64 dekar) og angitt grønstruktur kombinert med andre angitte hovedformål (GAA 1, 3 og 5 – 2,77 dekar).

I tillegg kommer naturområder (GN 1-8) på tilsammen 29,73 dekar. Dette er områder som kan benyttes til friluftaktiviteter. VNV 1-3 dekker tilsammen 15,68 dekar, men kan ikke direkte benyttes til uteopphold da dette er elv.

Det er avsatt et område til lekeplass (BLK 1) på 2,19 dekar. Dette området var i tidligere plan avsatt til park, men er ikke opparbeidet til park, og brukes i dag delvis til lek da et lite område er ryddet og kan brukes til aktiviteter som ikke krever annen tilrettelegging.

Rett utenfor planområdet er det flere fasiliteter for uteopphold. Det er nærhet til lysløype og flere turstier, herunder enkel tilgang til nærfriluftsliv. Det er en grusbasis i tilknytning til Sørkjosen skole. I Goppa er det et statlig sikret friluftsområde med tursti som er delvis universelt utformet. I boligområdene, som ligger utenfor planområdet, på begge sider av E6 er det satt av arealer til lekeplasser.



5.13. Landbruksfaglige vurderinger

Landbruksareal berøres i svært liten grad av planforslaget, og det går ikke landbruksareal tapt som følge av planforslaget.

5.14. Kollektivtilbud

Planforslaget medfører ikke endringer av kollektivtilbudet.

5.15. Kulturminner

Det er registrert ett kulturminne, samt 6 SEFRAK-registrerte bygninger, innenfor planområdet i Askeladden (<http://askeladden.ra.no/>) per 14. mars 2019.

Vi minner imidlertid på tiltakshavers aktsomhets- og meldeplikt, jfr. Lov om kulturminner av 1978, § 8, som sier at arbeidet skal stoppes og kulturvernmyndighetene varsles, dersom tiltakshaver under arbeidet likevel skulle oppdage gjenstander eller andre spor etter tidligere menneskelig aktivitet.

GBR 47/251 – Birkely – ivaretas gjennom hensynssone for bevaring av kulturmiljø (H 570) med egne planbestemmelser.

5.16. Sosial infrastruktur

Planforslaget fører ikke til vesentlige endringer i sosial infrastruktur.

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

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

5.18. Plan for avfallshåndtering

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

H 220 – Støysone – Gul støysone Sørkjosen lufthavn: Støysonen viser gul flystøysone for Sørkjosen lufthavn. Området bør ikke bebygges av støysensitiv bebyggelse.

H 310 – Faresone – ras- og skredfare: Det må tas hensyn til faresone H 310 – ras- og skredfare ved prosjektering og utbygging innenfor faresonen.



H 320 – Faresone – flomfare: Før bygging av nye tiltak innenfor formålsflater som berøres av faresone H 320 - flomfare må det vurderes å utføres flomforebyggende tiltak der eksisterende flomforebygning innenfor planområdet ikke er vurdert til å være tilstrekkelig, dette kan for eksempel være heving av terrenget, for å forebygge oversvømmelse ved flom. Ved BI 1-2 er terrenget allerede hevet i dag.

Før ny vei/bro over Jernelva, SKV 2, vil det være nødvendig med detaljprosjektering av selve vei- og brokonstruksjonen, samt at både landkar, fundament og elveløp opp- og nedstrøms erosjonssikres.

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.

H 370 – Faresone – høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler): Ingen kjent konflikt.

H 720 – Båndleggingssone – Båndlegging etter lov om naturvern: Gjeldene regelverk er naturreservatets vernebestemmelser. Det er ikke lagt opp til nye tiltak i randsonen til reservatet.

5.20. Rekkefølgebestemmelser

SKV 5, 6 og 32 må etableres før utbygging av ubebygde tomter BFS 8.

Lysberegninger, og eventuelle oppgraderinger av lyspunktene ved gangfeltene som går over E6 i planområdet, skal være gjennomført før nye gangfelt over E6 tas i bruk.

GTD 1-3 skal opparbeides sammen med øvrig ny infrastruktur som veg, V/A, gang- og sykkelveg o.l.

SKV 2 skal detaljprosjekteres før byggetillatelse kan gis.



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.

Den største endringen gjelder ett område som i tidligere reguleringsplan har vært regulert til formålet gartneri, og der reguleringsplanen var videreført i kommuneplanens arealdel, nå er foreslått satt av til boligbebyggelse.

7.2. Landskap

Planforslaget vil ikke påvirke landskapet i betydelig grad. En oppstramming av trafikkforholdene vil antakeligvis gi et bedre inntrykk av landskapet i området.

7.3. Stedets karakter

Planforslaget vil ha liten innvirkning på stedets karakter. Se vurdering for landskap.

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, men det finnes mindre skogsområder, litt åpen fastmark og en elv.

Planområdet berører flere viktige naturtyper. Langs Jernelva er det både strandeng og strandsump og bløtbunnsområder i strandsonen. I tillegg er Jernelva i seg selv en naturverdi som bør ivaretas. I området der de viktige naturtypene er registrert er disse avsatt med formål naturområde og delvis



med hensynssonen – bevaring naturmiljø. **Jernelva vil berøres av etablering av, SKV 2, ny vei og bro fra E6 til Industriveien. Her vil det være viktig at utbyggingen av SKV 2 blir detaljprosjektert, både med tanke på at naturverdiene langs Jernelva skal ivaretas på en best mulig måte, samtidig som det vil være nødvendig at både landkar, fundament og elveløp opp- og nedstrøms erosjonssikres.**

En del av Reisautløpet naturreservat ligger også innfor planområdet. Dette arealet er avsatt med formålet naturvern og båndleggingssonen – Båndlegging etter lov om naturvern. Vi mener derfor at de viktigste naturområdene innenfor planområdet er godt ivaretatt gjennom planen.

Der det vil forsvinne øvrig naturareal på grunn av utbygging er det i hovedsak åpen fastmark som er relativt mye påvirket av eksisterende aktivitet. Vi mener at det ikke vil være et stort tap for naturmangfoldet. Fortetting og utvidelse av eksisterende utbygde områder vil være å foretrekke fremfor utbygging av mer uberørt 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 planområdetets 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. I planforslaget er det lagt til rette for flere og bedre krysningpunkter av E6 enn det som er i dag og flere naturlige snarveier som leder til friluft- og andre aktivitetsområder utenfor planområdet.

7.7. Trafikkforhold

7.7.1. Vegforhold

Det legges opp til ett nytt vegkryss fra E6 inn mot Industriveien, og flytting av én eksisterende avkjørsel for å oppnå bedre trafikksikkerhet. I tillegg stenges avkjørslene fra veiene Nedre Baisit og Sandeng til E6. Her vil det bli en endring i kjøremønsteret siden trafikken snus ut til Industriveien, med ny adkomst til E6 enten via det nye krysset mellom E6 og Industriveien eller via krysset mellom E6 og Flyplassveien. I tillegg til dette stenges flere private avkjørslar til E6. Disse erstattes av nye stikkveier til Solbakken.



7.7.2. Trafikkøkning/reduksjon

Det forventes en liten trafikkøkning som følge av nye boenheter, men økningen ansees ikke for å være betydelig. **Den største økningen vil oppstå langs Øvre Baisit, som følge av 4 nye eneboliger samt noen nye boenheter i form av leiligheter.**

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.

Trafikksikkerheten 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. Risiko og sårbarhet (ROS)

7.11.1. Flomfare

På grunn av oppfylling av terreng som flomforebyggende tiltak vil flomfaren reduseres ved industriområdet BI 1-2.

Hendelse/situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
Flom	Ja	Sannsynlig/ flere enkeltilfeller 3	Mindre alvorlig/en viss fare 2	6	Planområdet vil fortsatt være utsatt for flom, men etter oppfylling av terreng på de mest utsatte stedene så er det vurdert slik at både sannsynlighet og konsekvens vil reduseres. Det bør fortsatt ikke tillates kjeller i bygninger innenfor planområdet pga. gjenværende flomfare og høyt grunnvann samt fare for fremtidig havnivåstigning som vil gi et høyere grunnvannsnivå i området. <i>For ny vei/bro over Jernelva, SKV 2, vil det være nødvendig med detaljprosjektering, samt at både landkar, fundament og elveløp opp- og nedstrøms erosjonssikres.</i>

7.12. Jordressurser/landbruk

Landbruksarealer vil ikke påvirkes negativt av planforslaget.

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. Klimatilpasning

Det er gjort flere grep i reguleringsplanen for å forebygge negative konsekvenser av forventet klimaendringer.

Det er satt et forbud mot kjellere pga. forventet økning i nedbørsmengder, flere flom episoder, havnivåstigning og økt grunnvannsnivå som en konsekvens av de foregående.



Det er satt strenge krav til takvinkler og type nedløp fra tak på boligbebyggelse på grunn av forventet nedbørsøkning i kombinasjon med interkontinentalt klima i store deler av kommunen. Interkontinentalt og kontinentalt klima skaper utfordringer med tanke på enkelte taktyper som er tilpasset et mildere og mer oseanisk klima. Det er differensiert mellom boligbebyggelse, herunder inngår også alle typer kombinerte formål der bolig inngår som ett av formålene, og næringsbebyggelse (det vil si mellom hvermannsen og profesjonelle bygningseiere) for å forebygge store, og kanskje uventede, kostnader for boligeiere i framtida. Vi forventer at profesjonelle aktører vil ha bedre systemer for det vedlikeholdet som vil kreves på grunn av et klima i endring enn hva privatpersoner vil ha.

7.15. 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.

7.16. Konsekvenser for næringsinteresser

Vi mener planforslaget vil være positivt for næringsinteressene i planområdet. Det legges til rette for bedre adkomst og flere næringsarealer.

7.17. Interessesmotsetninger

Det er ikke avdekket interesset motsetninger i løpet av planprosessen.



8. Innkomne innspill

8.1. Merknader/innspill til første gangs høring og offentlig ettersyn

Planen ble vedtatt sendt ut på høring og offentlig ettersyn i møte i Nordreisa miljø-, plan- og utviklingsutvalg den 5. oktober i sak 79/17. Høringsbrev ble sendt ut til offentlige myndigheter, grunneiere og naboer den 10. november 2017. Høring og offentlig ettersyn ble også annonsert i Framtid i Nord den 10. november 2017, samt på kommunens hjemmeside og facebookside.

Høringsfristen var satt til den 20. desember 2017.

Troms fylkeskommune ba om, og fikk, utsatt høringsfrist til 17. januar 2018. Fylkeskommunen fikk også ettersendt en mindre justering som kommunen mente ville berøre deres fagområde innenfor kultur den 8. januar 2018 for at de skulle kunne uttale seg til dette sammen med det øvrige høringsutkastet. Endringen gjaldt tomteinndeling på gbr 47/251 – Bjørkligården som var uteglemt i utsendt høringsutkast.

Ved fristens utløp har det kommet inn fjorten innspill, herav to innsigelser fra offentlige myndigheter. I tillegg har det kommet inn seks innspill etter høringsfristens utløp. Det vil si at det tilsammen har kommet inn tjue innspill til planforslaget slik det lå ute til første gangs høring og offentlig ettersyn.

Alle innspill til planen som har kommet inn til kommunen frem til 15.2.2019 er vurdert ved revisjon av planforslaget etter første gangs høring og offentlig ettersyn, da arbeidet med planen har tatt noe lengre tid enn først planlagt.

8.1.1. Fylkesmannen i Troms (13.12.2017)

På vegne av følgende regionale statsetater formidler Fylkesmannen i Troms følgende innsigelser:

NVE:

Plandokumentene gir ikke tilstrekkelig avklaring av faren for mulig kvikkleireskred i eller utenfor planområdet. Deponiplasser for snø er plassert langs flom — og skredutsatt vassdrag.

Avinor:

Ber om at østre del av eiendommen 47/224 (Ymber AS) legges ut til lufthavnsformål

Følgende merknader fremmes:

Statens vegvesen:

Det vises til uttalelsen som er gjengitt i sin helhet under punktet merknader.

Fylkesmannen i Troms:

Universell utforming: planbeskrivelsen er mangelfull i forhold til å beskrive hvordan hensynet til universell utforming er ivaretatt.

INNSIGELSENE

NVE:

I Brev datert 12. desember har NVE fremmet to innsigelser.

NVE mener at det foreliggende planmaterialet ikke gir tilstrekkelig avklaring av faren for mulig kvikkleireskred i eller utenfor planområdet og fremmer derfor innsigelse til planen. NVE har også innsigelse til at deponiplasser for snø er plassert langs flom- og skredutsatt vassdrag.

Vurdering av grunnforhold for planen:

På siste plannivå skal grunnforholdene være vurdert og det skal være dokumentert at sikkerhetskravene i teknisk forskrift (TEK17) § 7-3 er tilfredsstillt for planlagte byggetiltak. Dette er nærmere beskrevet i NVEs veileder nr. 7/2014 «Sikkerhet mot kvikkleireskred». Det må også vurderes om planområdet kan bli berørt av skred utenfor planområdet. Hvis man finner kvikkleire eller andre sprøbruddsmateriale må det utføres en vurdering av områdestabiliteten.

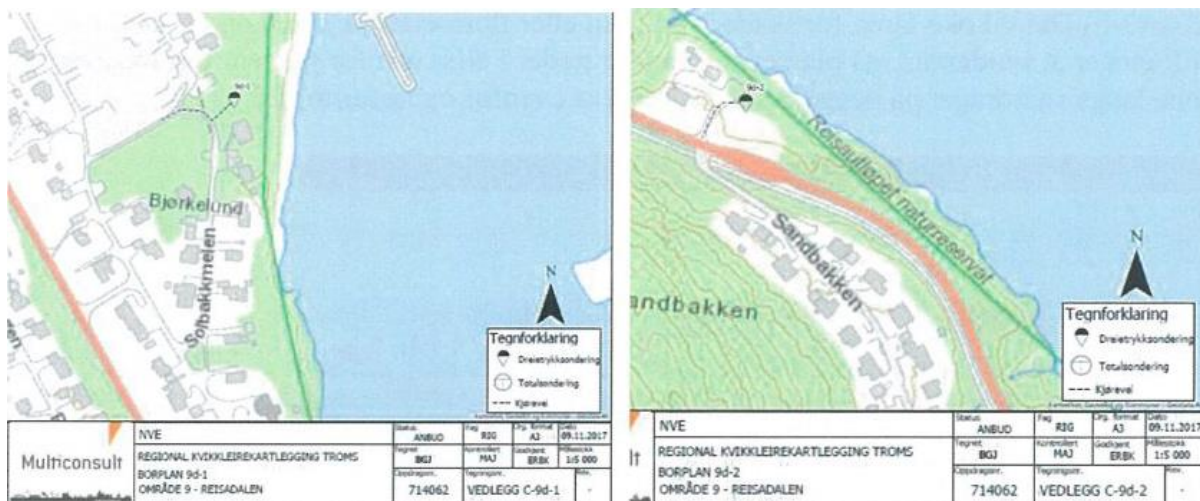
Eventuelle nødvendige risikoreduserende tiltak (sikringstiltak) skal være beskrevet. Eventuelle fareområder må innarbeides i plankartet som hensynssone med bestemmelser som ivaretar tilstrekkelig sikkerhet.

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse for reguleringsplanen. NVE mener at ROS-analysen for vurdering av grunnforhold ikke tilfredsstillt kravene i TEK 17. Hovedhensikten med planen er ikke ny utbygging men de foreslåtte utbyggingsområdene og brukryssing er ikke vurdert og det må vurderes om tiltakene kan bli påvirket av skred i strandsoner eller om utbyggingen kan utløse skred.

Det er gjort en bra sammenfatning over eksisterende kunnskap som for en mer overordnet plan kunne være med å definere aktsomhetsområder, men for en detaljregulering skal reel fare være utredet. Området er som omtalt i hovedsak flatt, men deler de foreslått utbygde områdene grenser til elv og sjø, og her må blant annet høydeforskjellen til fot marbakke og elvebunn også vurderes. Nasjonal kartlegging av fare for store kvikkleireskred foreslår eks. to borpunkter innenfor planområdet, det synliggjør at man utfra en geoteknisk vurdering ønsker mer kunnskap for å vurdere om det er fare for store kvikkleireskred i området.

For den aktuelle planen må en geotekniker vurdere eksisterende rapporter mot utbyggingsbehov i planen, for å vurdere gjennomførbarheten med hensyn til stabilitet. Geoteknisk vurdering må vurdere om det er behov for flere grunnundersøkelser eller om det er nok med faglig vurdering basert på eksisterende kunnskap og planbestemmelser med vilkår før å ivareta fare for kvikkleireskred for nye tiltak iht. kraven i TEK 17.





Figur 25: Utsnitt fra borplan på to borpunkter innenfor området.

Skred og flom

Forsvarets skredkart og NVE løsmassekart er brukt som grunnlag i planen. Forsvaret Skredkart kan ikke brukes i plansammenheng. Her må NGIs Snø- og steinsprangkart samt NVE jord og flomskredkart brukes sammen. Hensynssonen vil i dette tilfelle bli noe mindre enn det som foreligger i utsendte dokument. Se figur under.



Det er som kjent utført omfattende sikringstiltak i flere omganger i Jernelva. Det har også vært flere hendelser i elva bland annet sørpeskred under NVEs arbeide i elva. Planen legger opp til snødeponier inntil elva (GAA3-5) Det vil øke faren for skader ved flom eller flomrelaterte skred og er ikke ønskelig. NVE mener at snødeponi må plasseres på andre steder i eller utenfor planen. Det må avsettes en hensynssone langs vassdraget på begge sider av Jernelva ovenfor og nedenfor E6.



Figur 26: Aktsomhetskart. for. flom i området viser på en mulig vannstandstigning på 4-5 meter. Dette kartet er kun retningsgivende og, gir bare indikasjoner på problemområder (ofte konservativt). Her er ikke heller sikringstiltakene vurdert.

Konklusjon

Med hjemmel i PBL § 5—4 fremmer NVE innsigelse til planen med bakgrunn i:

- Utilstrekkelig beskrivelse av sikkerhet mot kvikkleireskred, jfr. TEK 17 § 7-3 med tilhørende veileder. Det må utføres en geoteknisk vurdering av området der også behov for ytterligere undersøkelser inngår. Planbestemmelser må ivareta krav til geoteknisk vurdering innen byggetillatelse gis.

Ved eventuelt funn av kvikkleire eller sprøbruddmateriale skal eventuelle fareområder for skred avmerkes som hensynssone (pbl § 12-6) med tilhørende bestemmelser (pbl § 12-7) som ivaretar de hensyn sonen er ment å vise.

NVE vil frafalle innsigelsen når det foreligger en geoteknisk vurdering og planbestemmelsene er oppdatert.

- NVE vil ha innsigelse inntil snødeponier langs nærområdet til Jernelva er fjernet. Området langs elva må legges ut som et fareområde og avmerkes som hensynssone (pbl § 12-6) med tilhørende bestemmelser (pbl § 12-7) som ivaretar de hensynsonen er ment å vise.

NVE vil frafalle innsigelsen når områdene er fjernet og det foreligger en hensynssone langs vassdraget.

AVINOR:

Avinor har i brev datert 21. november fremmet følgende innsigelse:

Arealbehov for Sørkjosen lufthavn

Etter det vi kan se er ca. 8 dekar av flyplass eiendommen gbnr. 47/418, som i dag benyttes til flynavigasjonsanleggene LOC og DME samt driftsbygg, tatt inn i planområdet og lagt ut til lufthavnformål (kode 2030) SL1 i tråd med kommuneplanens arealdel for 2014-2026.

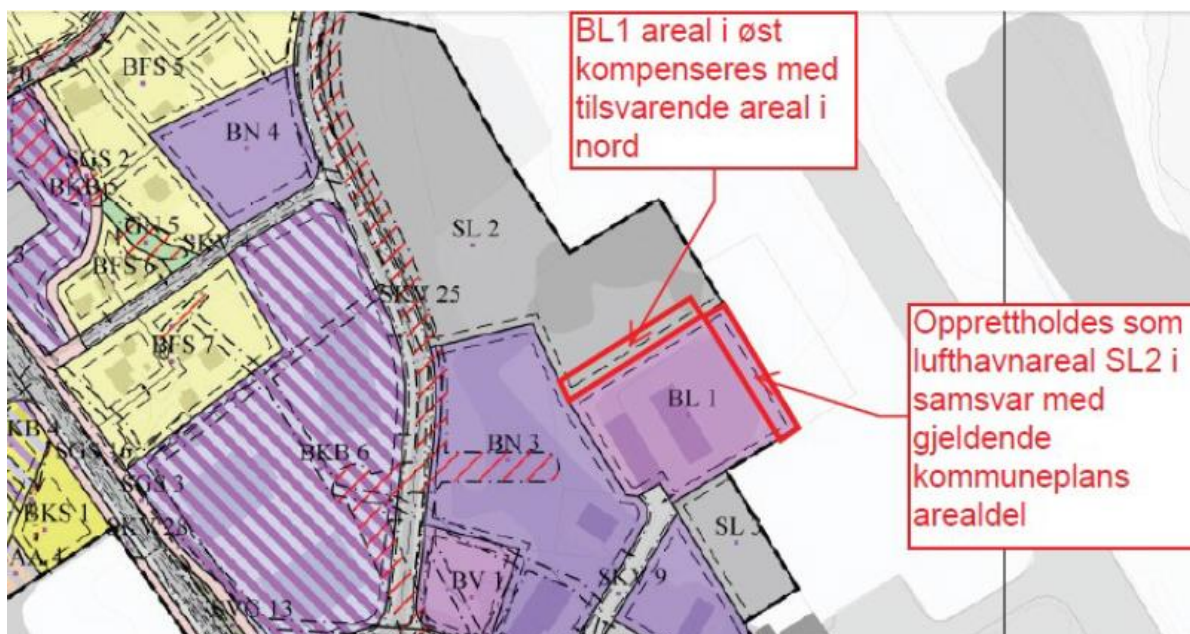
I planforslaget som nå er ute til høring, er et areal i østre del av eiendommen gbnr. 47/224 (Ymber AS) satt av til lagerformål BL1. Dagens lufthavngjerde bryter sideflaten og eiendomsgrensen ligger tett opp til lufthavngjerdet. Dersom Avinor får hånd om det ca. 11 meter brede arealet, som for øvrig ikke er opparbeidet, vil gjerdet i fremtiden kunne flyttes ut slik at det ikke bryter sideflaten.

Sideflaten er en høyderestriksjonsflate/hinderflate i restriksjonsplanen (tegning ENSR-P-10) for lufthavnen i medhold av kap. 10 og 11 i Forskrift om utforming av store flyplasser, BSL E 3-2 av 06.07.2006.

Med det ekstra lufthavnarealet blir det plass for en 3 meters restriksjonsstripe på utsiden av lufthavngjerdet som ikke skal benyttes til parkering eller lagring av materiell av sikkerhetsmessige hensyn, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.T.920 - Fencing, samt Avinors gjerdenorm - Arkivnr. KD00091 - Flyplassutforming - CS ADR-DSN T - Aerodrome operational services, equipment and installation - Krav.

Avinor ber derfor om at østre del av eiendommen gbnr. 47/224 (Ymber AS) legges ut til lufthavnformål (kode 2030) i samsvar med kommuneplanens arealdel for 2014-2026. Ymber kan i stedet få utlagt tilsvarende areal til BL1-formål nord for eiendommen sin, se planforslag nedenfor.





Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Sørkjosen lufthavn

Høyderestriksjonsflatene/hinderflatene i restriksjonsplanen er ivarettatt gjennom hensynssone H 190 F med tilhørende planbestemmelse § 7.1, jf. mottatte planbestemmelser sist revidert 03.11.2017. Hensynssonen dekker hele planområdet og gjelder for alle utbyggingsformålene.

Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg

Krav til radioteknisk vurdering av bygninger og anlegg samt bruk av kraner i utbyggingsperioden er tatt inn i § 7.1.1 i planbestemmelsene. Bestemmelsen er endret som følge av utvidet planområde, jf. vårt brev av 14.07.2017 til kommunen.

Farlige eller villedende lys

Nødvendig planbestemmelse om farlige eller villedende lys er innarbeidet i § 7.1.2.

Flystøysoner

Gul flystøysoner H 220 med tilhørende planbestemmelse er innarbeidet i § 7.3.

Innsigelse fra Avinor

Dersom ikke østre del av eiendommen gbnr. 47/224 (Ymber AS) legges ut til lufthavnformål (kode 2030) i samsvar med kommuneplanens arealdel for 2014-2026, må dette brev forstås som en innsigelse til detaljreguleringsplan for Sørkjosen, PlanID 19422015_001, jf. Plan- og bygningsloven § 5-4 og nærmere begrunnelse i punkt om arealbehov ovenfor.

MERKNADER

Statens vegvesen:

Statens vegvesen region Nord har i brev datert 7. desember fremmet følgende merknader:

E6 er hovedferdselsåren og den går igjennom hele planområdet, i tillegg ligger fylkesvei 351 innenfor planens avgrensning. Veggen har en fartsgrense på 50km/t, gjennom hele Sørkjosen og opp til Sandbakken. Ved Sandbakken er fartsgrensen på 70km/t. Trafikkmengden gjennom planområdet ligger på ÅDT 3535 (NVDB).

Plankart:

- Plankartet fremstår som noe uoversiktlig, og det er dermed vanskelig å se detaljer i kartet. Herunder bokstaver, linjer, adkomstpiler og sperresymbol ol. Uttalelsen gis ut ifra det som kan tydes ut ifra kartet, planbeskrivelse og planbestemmelsene. Vi ber om å få tilsendt et mer oversiktlig kart når det er klart.
- E6 som går igjennom planområdet er tegnet opp med veldig mange streker, både i ytterkanter og inni. Det er vanskelig å se klart hva som er tenkt her. For eksempel er bussholdeplass ved BFS 1 tenkt fjernet, men er på plankartet tegnet inn som kjøreveg. Vi ber om at det ryddes opp i plankartet for å få et klarere skille på bruken, herunder formålene kjøreveg, gang— og sykkelveg og annen veggrunn. Fargekode for kollektiv må brukes der det gjelder i plankartet.
- Vi registrerer at det ikke er tegnet inn frisisiktsoner i avkjørslene på plankartet. I henhold til plan— og bygningslovens § 12—6 skal frisisiktsone tegnes inn på plankartet, og vi ber om at dette blir gjort.
- Det er flere planlagte og eksisterende avkjørslere i plankartet som verken er vist med pil eller regulert stengt. Det må fremkomme klart hva som er status for adkomstene i et framtidig perspektiv, skal de opprettholdes eller stenges.

Planbeskrivelsen:

- Pkt. 4.9.1. Kjøreatkomst og pkt. 4.9.2. Vegsystem
Flyplassveien er omtalt som kommunal veg. Det må fremkomme at dette er en fylkesvei.
- Pkt. 4.9.6. Kollektivtilbud
«Det er viktig at reguleringsplanen tar hensyn til at skolebussen må ha god nok plass i busslommene....». Avsnitt er ufullstendig.
- Pkt. 5.2.19 Kjøreveg (20] i)
Det byttes om på bruken av SVK og SKV. Vi tar utgangspunkt i at det SKV det menes. Det vil si at SVK i under pkt. er SKV 1 i plankartet.
- Vi forutsetter at adkomst til BVA 1 (Anlegg for vann og avløp) og SPA 4 (parkering) blir via kommunal veg.
- SKV 2 Ny adkomstveg til industriområdet B 1 og B 2 — Vi forutsetter at det er satt av nok areal til vegformålet. Og at kryss, kjøreveg og bru planlegges og bygges ut ifra Statens vegvesen sine håndbøker.
- SAA 3 Angitte samferdselsanlegg og/eller tekniske infrastrukturtraséer kombinert med andre gitte hovedformål — Vi forventer at området blir tatt ut av planen. Dette området er veggrunn, og kan ikke brukes til dette formålet.
- SKV 5 Må være tegnet inn der avkjørsel skal ligge, ihht. hva som er avtalt. Avkjørsel skal etableres lengst mulig bort fra jernelva bru, dette for å få enda bedre siktforhold.
- Pkt. 5.8.2. Utforming av veger
Vi ser på det som positivt at kryss, adkomster og parkerings/snuplasser er utformet i samsvar



med krav i Statens vegvesens veiledere N 100 og V 121. Vi ber også om at nye planlagte vegformål utformes ihht. Statens vegvesen sine håndbøker.

- Vi savner en beskrivelse av veier som skal stenges, både med bom og uten. Herunder hvordan dette er tenkt gjennomført og hvor veiene skal stenges.
- Det er flere avkjørsler fra E6 til eneboliger som er markert med stengesympol. Kommunen må skrive noe om hvordan dette skal gjøres, og når.
- SGS 11—12 er positive tiltak som vil gjøre forholdene for myke trafikanter tryggere. Vi forutsetter at vi blir involvert i planleggingen.

Planbestemmelser:

- § 2.1.4 Byggegrenser og plassering av bygg
Byggegrense til riks— og fylkesveg må beskrives.
- § 7 Hensynssoner
Siktsoner til kryss må fremkomme i bestemmelsene.
- § 8 Rekkefølgebestemmelser
I rekkefølgebestemmelsene må det fremkomme at adkomst fra riks— og fylkesveg skal være kontrollert og godkjent av Statens vegvesenet før det kan gis byggetillatelse. Dette gjelder spesielt for nytt kryss mellom E6 og SKV7. Statens vegvesen ser det på som viktig at vi blir involvert i arbeidet med dette knutepunktet.

§ 9.2 Avkjørselsforhold

Vi ber om at det stilles krav til at avkjørsler skal bygges og utformes ihht. Statens vegvesens retningslinjer.

Fylkesmannen i Troms:

Universell utforming:

Reguleringsplanen for Sørkjosen er stor med mange ulike formål. Planforslaget gir ingen informasjon om hvordan dere har løst universell utforming i planområdet. I dette ligger også hvilke utfordringer planområdet stiller. Planbeskrivelsen omtaler universell utforming i en setning ved at «planområdet er til dels tilrettelagt universelt». Hvilke områder er det og hvilke er det ikke? og dertil hva tenker dere i forhold til avbøtende tiltak? Plankartet er også vanskelig å lese. Desto vanskeligere blir det å sikre reell medvirkning til planforslaget. I forhold til medvirkning lurer vi på om planforslaget har vært vurdert/kommentert av rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne.

Planbestemmelsen § 9.5 Universell utforming bør endres ved at dere fjerner «i størst mulig grad». Dere kan med fordel også endre TEK 10 til TEK 17. I forhold til bestemmelser om parkering må dere avsette HC parkering ved alle publikumsrettede steder.

I forhold til lekeplasser er det ikke et krav at hele lekeplassen skal være universelt utformet, men det skal være et tilbud til barn med nedsatt funksjonsevne på lekeplassen.

§ 4 omtaler områder for grønnstruktur. Disse skal være universelt utformet. Det skal redegjøres for de områdene der dette ikke er mulig å få til (heri også avbøtende tiltak).



De formålene som er offentlige skal tilfredsstille kravene til universell utforming. For boligområdene bør dere også vurdere tilvisningsrett og eventuelt realisering av boligsosial handlingsplan i planforslaget. I dette ligger om kommunen har vurdert erverv av boenhet i området. Det er kommunen selv som er tiltakshaver i denne planen og har derved mulighet til å stille strengere krav til universell utforming av boenhetene enn TEK 17. Dette kan for eksempel gjøres ved en bestemmelse om et antall boenheter i et området skal tilfredsstille kravene til universell utforming.

Kommunens kommentar:

Innsigelser:

NVE: Det er utført geotekniske vurderinger og grunnboringer for alle nye byggeområder som ikke har vært undersøkt tidligere. Delkapitler som berører dette temaet er oppdatert. Se også planbeskrivelsens vedlegg 1-3 for fullstendige geotekniske vurderinger.

Hensynssoner for flom- og skredfare er oppdatert i plankartet og planbestemmelsene i samsvar med NVEs kommentarer.

Når det gjelder snødeponi inntil Jernelva, så er de fleste fjernet i nytt planforslag. Gjenværende snødeponi inntil Jernelva er flyttet og/eller redusert i størrelse slik at vi anser at faren for at deponert snø her nå vil utgjøre liten fare for skader ved flom eller flomrelaterte skred.

Vi anser de aktuelle problemstillingene som løst, og ber NVE trekke sine innsigelser til planforslaget.

Avinor: Arealer er justert i samsvar med Avinors ønske. Vi anser derfor denne problemstillingen som løst, og ber Avinor trekke sin innsigelse til planforslaget.

Merknader:

Statens vegvesen: Plankartet er oppdatert i henhold til vegvesenets merknader. Vi må bare beklage at PDF/papir versjon av plankartet fremsto, og fortsatt vil fremstå, som noe uoversiktlig. Dette skyldes en rekke hensyns- og faresoner som overlapper formålsflater, samt juridiske linjer og punkter som er nødvendige. Planforslagets kart vil være tilgjengelig som nedlastbar SOSI-fil på vår nettside, samt at det er tilgjengelig i vår kartløsning på nett (<http://kommunekart.com/>). Lesbarheten vil være langt bedre i disse versjonene slik at vi ber om at disse variantene benyttes.

Planbeskrivelsen og planbestemmelsene er oppdatert i henhold til vegvesenets merknader.

Fylkesmannen i Troms: Under forutsetning av at det til enhver tid gjeldene regelverk for bygg er fulgt, så vil det være ulik grad av universell tilrettelegging innenfor planområdet. Planområdet er stort og omfatter mye eksisterende og eldre bebyggelse som er tatt med for at vi skal kunne modernisere standarden på planbestemmelsene for nybygg/påbygg i disse områdene. Vi har derfor ikke fullstendig oversikt over hvilke områder som har hvilken grad av universell tilrettelegging, da det vil avhenge av byggeår. Det kan ikke vært kommunens intensjon å kreve at eksisterende bygg må oppgraderes til gjeldende standard uten at bygningseier selv tar initiativ til dette, da vi ikke ønsker å påføre våre innbyggere uforutsette kostnader som følge av revisjon av reguleringsplaner i tidligere regulerte og bebygde områder. Planforslaget er oppdatert i henhold til fylkesmannens merknader.



Når det gjelder plankartet, så er vi klar over at pdf og papirversjoner av kartet kan være vanskelig lesbart. Kartet er også digitalt tilgjengelig i vårt webkart, der lesbarheten er langt bedre. I tillegg legges kartet også ut som en nedlastbar sosi-fil på vår hjemmeside for de som kan nyttiggjøre seg av dette. Plankartet er tegnet i henhold til nasjonal produktspesifikasjon, og vi kan dessverre ikke utelate hensyns- og faresoner eller juridiske linjer og punkt, selv om disse skaper «støy» som kan forringe forståelsen av formålsflatene og plankartet som helhet for allmenheten.

8.1.2. Norges vassdrags- og energidirektorat (12.12.2018)

NVE mener at det foreliggende planmaterialet ikke gir tilstrekkelig avklaring av faren for mulig kvikkleireskred i eller utenfor planområdet og fremmer derfor innsigelse til planen. NVE har også innsigelse til at deponiplasser for snø er plassert langs flom- og skredutsatt vassdrag.

Vurdering av grunnforhold for planen:

På siste plannivå skal grunnforholdene være vurdert og det skal være dokumentert at sikkerhetskravene i teknisk forskrift (TEK17) § 7-3 er tilfredsstillt for planlagte byggetiltak. Dette er nærmere beskrevet i NVEs veileder nr. 7/2014 «Sikkerhet mot kvikkleireskred». Det må også vurderes om planområdet kan bli berørt av skred utenfor planområdet. Hvis man finner kvikkleire eller andre sprøbruddsmateriale må det utføres en vurdering av områdestabiliteten.

Eventuelle nødvendige risikoreduserende tiltak (sikringstiltak) skal være beskrevet. Eventuelle fareområder må innarbeides i plankartet som hensynssone med bestemmelser som ivaretar tilstrekkelig sikkerhet.

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse for reguleringsplanen. NVE mener at ROS-analysen for vurdering av grunnforhold ikke tilfredsstillt kravene i TEK 17. Hovedhensikten med planen er ikke ny utbygging men de foreslåtte utbyggingsområdene og brukryssing er ikke vurdert og det må vurderes om tiltakene kan bli påvirket av skred i strandsoner eller om utbyggingen kan utløse skred.

Det er gjort en bra sammenfatning over eksisterende kunnskap som for en mer overordnet plan kunne være med å definere aktsomhetsområder, men for en detaljregulering skal reel fare være utredet. Området er som omtalt i hovedsak flatt, men deler de foreslått utbygde områdene grenser til elv og sjø, og her må blant annet høydeforskjellen til fot marbakke og elvebunn også vurderes. Nasjonal kartlegging av fare for store kvikkleireskred foreslår eks. to borpunkter innenfor planområdet, det synliggjør at man utfra en geoteknisk vurdering ønsker mer kunnskap for å vurdere om det er fare for store kvikkleireskred i området.

For den aktuelle planen må en geotekniker vurdere eksisterende rapporter mot utbyggingsbehov i planen, for å vurdere gjennomførbarheten med hensyn til stabilitet. Geoteknisk vurdering må vurdere om det er behov for flere grunnundersøkelser eller om det er nok med faglig vurdering basert på eksisterende kunnskap og planbestemmelser med vilkår før å ivareta fare for kvikkleireskred for nye tiltak iht. kravene i TEK 17.

Skred og flom



Forsvarets skredkart og NVE løsmassekart er brukt som grunnlag i planen. Forsvaret Skredkart kan ikke brukes i plansammenheng. Her må NGIs Snø- og steinsprangkart samt NVE jord og flomskredkart brukes sammen. Hensynssonen vil i dette tilfelle bli noe mindre enn det som foreligger i utsendte dokument.

Det er som kjent utført omfattende sikringstiltak i flere omganger i Jernelva. Det har også vært flere hendelser i elva bland annet sørpeskred under NVEs arbeide i elva. Planen legger opp til snødeponier inntil elva (GAA3-5) Det vil øke faren for skader ved flom eller flomrelaterte skred og er ikke ønskelig. NVE mener at snødeponi må plasseres på andre steder i eller utenfor planen. Det må avsettes en hensynssone langs vassdraget på begge sider av Jernelva ovenfor og nedenfor E6.

Konklusjon

Med hjemmel i PBL § 5—4 fremmer NVE innsigelse til planen med bakgrunn i:

- Utilstrekkelig beskrivelse av sikkerhet mot kvikkleireskred, jfr. TEK 17 § 7-3 med tilhørende veileder. Det må utføres en geoteknisk vurdering av området der også behov for ytterligere undersøkelser inngår. Planbestemmelser må ivareta krav til geoteknisk vurdering innen byggetillatelse gis.

Ved eventuelt funn av kvikkleire eller sprøbruddmateriale skal eventuelle fareområder for skred avmerkes som hensynssone (pbl § 12-6) med tilhørende bestemmelser (pbl § 12-7) som ivaretar de hensyn sonen er ment å vise.

NVE vil frafalle innsigelsen når det foreligger en geoteknisk vurdering og planbestemmelsene er oppdatert.

- NVE vil ha innsigelse inntil snødeponier langs nærområdet til Jernelva er fjernet. Området langs elva må legges ut som et fareområder og avmerkes som hensynssone (pbl § 12-6) med tilhørende bestemmelser (pbl § 12-7) som ivaretar de hensyn sonen er ment å vise.

NVE vil frafalle innsigelsen når områdene er fjernet og det foreligger en hensynssone langs vassdraget.

Kommunens kommentar:

Det er utført geotekniske vurderinger og grunnboringer for alle nye byggeområder som ikke har vært undersøkt tidligere. Delkapitler som berører dette temaet er oppdatert. Se også planbeskrivelsens vedlegg 1-3 for fullstendige geotekniske vurderinger.

Hensynssoner for flom- og skredfare er oppdatert i plankartet og planbestemmelsene i samsvar med NVEs kommentarer.

Når det gjelder snødeponi inntil Jernelva, så er de fleste fjernet i nytt planforslag. Gjenværende snødeponi inntil Jernelva er flyttet og/eller redusert i størrelse slik at vi anser at faren for at deponert snø her nå vil utgjøre liten fare for skader ved flom eller flomrelaterte skred.

Vi anser de aktuelle problemstillingene som løst, og ber NVE trekke sine innsigelser til planforslaget.



8.1.3. Avinor (21.11.2017)

Arealbehov for Sørkjosen lufthavn

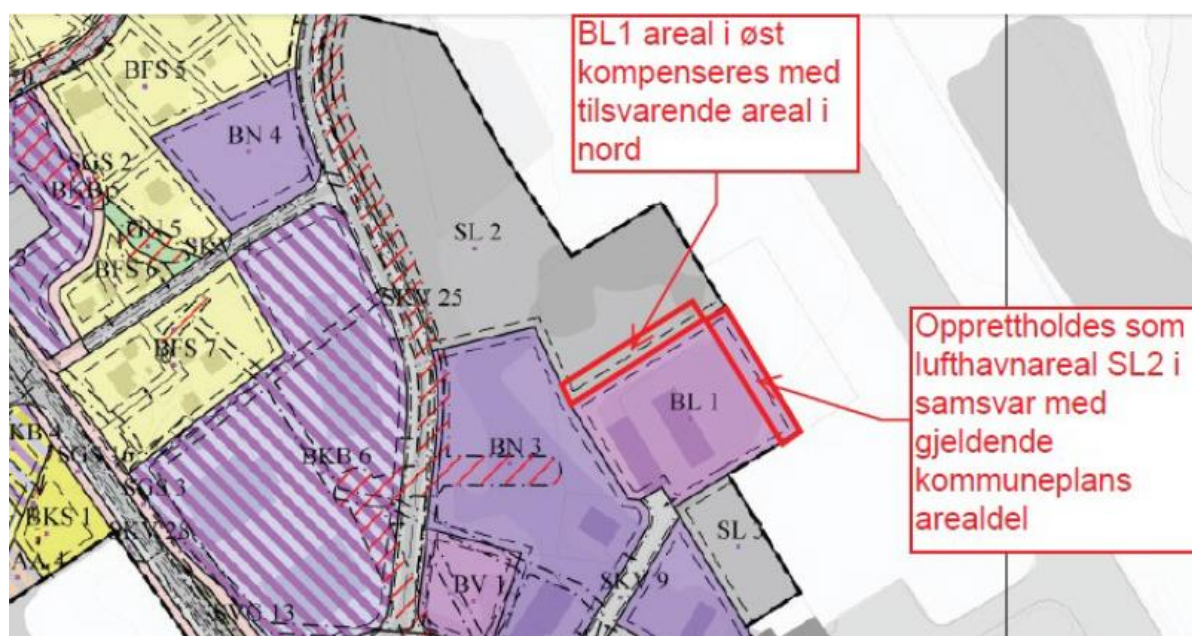
Etter det vi kan se er ca. 8 dekar av flyplass eiendommen gbnr. 47/418, som i dag benyttes til flynavigasjonsanleggene LOC og DME samt driftsbygg, tatt inn i planområdet og lagt ut til lufthavnformål (kode 2030) SL1 i tråd med kommuneplanens arealdel for 2014-2026.

I planforslaget som nå er ute til høring, er et areal i østre del av eiendommen gbnr. 47/224 (Ymber AS) satt av til lagerformål BL1. Dagens lufthavngjerde bryter sideflaten og eiendomsgrensen ligger tett opp til lufthavngjerdet. Dersom Avinor får hånd om det ca. 11 meter brede arealet, som for øvrig ikke er opparbeidet, vil gjerdet i fremtiden kunne flyttes ut slik at det ikke bryter sideflaten.

Sideflaten er en høyderestriksjonsflate/hinderflate i restriksjonsplanen (tegning ENSR-P-10) for lufthavnen i medhold av kap. 10 og 11 i Forskrift om utforming av store flyplasser, BSL E 3-2 av 06.07.2006.

Med det ekstra lufthavnarealet blir det plass for en 3 meters restriksjonsstripe på utsiden av lufthavngjerdet som ikke skal benyttes til parkering eller lagring av materiell av sikkerhetsmessige hensyn, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.T.920 - Fencing, samt Avinors gjerdenorm - Arkivnr. KD00091 - Flyplassutforming - CS ADR-DSN T - Aerodrome operational services, equipment and installation - Krav.

Avinor ber derfor om at østre del av eiendommen gbnr. 47/224 (Ymber AS) legges ut til lufthavnformål (kode 2030) i samsvar med kommuneplanens arealdel for 2014-2026. Ymber kan i stedet få utlagt tilsvarende areal til BL1-formål nord for eiendommen sin, se planforslag nedenfor.



Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Sørkjosen lufthavn

Høyderestriksjonsflatene/hinderflatene i restriksjonsplanen er ivarettatt gjennom hensynssone H 190 F med tilhørende planbestemmelse § 7.1, jf. mottatte planbestemmelser sist revidert 03.11.2017. Hensynssonen dekker hele planområdet og gjelder for alle utbyggingsformålene.

Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg

Krav til radioteknisk vurdering av bygninger og anlegg samt bruk av kraner i utbyggingsperioden er tatt inn i § 7.1.1 i planbestemmelsene. Bestemmelsen er endret som følge av utvidet planområde, jf. vårt brev av 14.07.2017 til kommunen.

Farlige eller villedende lys

Nødvendig planbestemmelse om farlige eller villedende lys er innarbeidet i § 7.1.2.

Flystøysoner

Gul flystøysone H 220 med tilhørende planbestemmelse er innarbeidet i § 7.3.

Innsigelse fra Avinor

Dersom ikke østre del av eiendommen gbnr. 47/224 (Ymber AS) legges ut til lufthavnformål (kode 2030) i samsvar med kommuneplanens arealdel for 2014-2026, må dette brev forstås som en innsigelse til detaljreguleringsplan for Sørkjosen, PlanID 19422015_001, jf. Plan- og bygningsloven § 5-4 og nærmere begrunnelse i punkt 2 ovenfor.

Kommunens kommentar:

Arealer er justert i samsvar med Avinors ønske. Vi anser derfor denne problemstillingen som løst.

8.1.4. Statens vegvesen (7.12.2017)

E6 er hovedferdselsåren og den går igjennom hele planområdet, i tillegg ligger fylkesvei 351 innenfor planens avgrensning. Vegen har en fartsgrense på 50km/t, gjennom hele Sørkjosen og opp til Sandbakken. Ved Sandbakken er fartsgrensen på 70km/t. Trafikkmengden gjennom planområdet ligger på ÅDT 3535 (NVDB).

Plankart:

- Plankartet fremstår som noe uoversiktlig, og det er dermed vanskelig å se detaljer i kartet. Herunder bokstaver, linjer, adkomstpiler og sperresymbol ol. Uttalelsen gis ut ifra det som kan tydes ut ifra kartet, planbeskrivelse og planbestemmelsene. Vi ber om å få tilsendt et mer oversiktlig kart når det er klart.
- E6 som går igjennom planområdet er tegnet opp med veldig mange streker, både i ytterkanter og inni. Det er vanskelig å se klart hva som er tenkt her. For eksempel er bussholdeplass ved BFS 1 tenkt fjernet, men er på plankartet tegnet inn som kjøreveg. Vi ber om at det ryddes opp i plankartet for å få et klarere skille på bruken, herunder formålene kjøreveg, gang— og sykkelveg og annen veggrunn. Fargekode for kollektiv må brukes der det gjelder i plankartet.
- Vi registrerer at det ikke er tegnet inn frisisiktsoner i avkjørslene på plankartet. I henhold til plan— og bygningslovens § 12—6 skal frisisiktsone tegnes inn på plankartet, og vi ber om at dette blir gjort.



- Det er flere planlagte og eksisterende avkjørslar i plankartet som verken er vist med pil eller regulert stengt. Det må fremkomme klart hva som er status for adkomstene i et framtidig perspektiv, skal de opprettholdes eller stenges.

Planbeskrivelsen:

- Pkt. 4.9.1. Kjøreatomst og pkt. 4.9.2. Vegsystem
Flyplassveien er omtalt som kommunal veg. Det må fremkomme at dette er en fylkesvei.
- Pkt. 4.9.6. Kollektivtilbud
«Det er viktig at reguleringsplanen tar hensyn til at skolebussen må ha god nok plass i busslommene...». Avsnitt er ufullstendig.
- Pkt. 5.2.19 Kjøreveg (2011)
Det byttes om på bruken av SVK og SKV. Vi tar utgangspunkt i at det SKV det menes. Det vil si at SVK i under pkt. er SKV 1 i plankartet.
- Vi forutsetter at adkomst til BVA 1 (Anlegg for vann og avløp) og SPA 4 (parkering) blir via kommunal veg.
- SKV 2 Ny adkomstveg til industriområdet B 1 og B 2 — Vi forutsetter at det er satt av nok areal til vegformålet. Og at kryss, kjøreveg og bru planlegges og bygges ut ifra Statens vegvesen sine håndbøker.
- SAA 3 Angitte samferdselsanlegg og/eller tekniske infrastrukturtraséer kombinert med andre gitte hovedformål — Vi forventer at området blir tatt ut av planen. Dette området er veggrunn, og kan ikke brukes til dette formålet.
- SKV 5 Må være tegnet inn der avkjørsel skal ligge, ihht. hva som er avtalt. Avkjørsel skal etableres lengst mulig bort fra jernelva bru, dette for å få enda bedre siktforhold.
- Pkt. 5.8.2. Utforming av veger
Vi ser på det som positivt at kryss, adkomster og parkerings/snuplasser er utformet i samsvar med krav i Statens vegvesens veiledere N 100 og V 121. Vi ber også om at nye planlagte vegformål utformes ihht. Statens vegvesen sine håndbøker.
- Vi savner en beskrivelse av veier som skal stenges, både med bom og uten. Herunder hvordan dette er tenkt gjennomført og hvor veiene skal stenges.
- Det er flere avkjørslar fra E6 til eneboliger som er markert med stengesymbol. Kommunen må skrive noe om hvordan dette skal gjøres, og når.
- SGS 11—12 er positive tiltak som vil gjøre forholdene for myke trafikanter tryggere. Vi forutsetter at vi blir involvert i planleggingen.

Planbestemmelser:

- § 2.1.4 Byggegrenser og plassering av bygg
Byggegrense til riks— og fylkesveg må beskrives.
- § 7 Hensynssoner
Siktsoner til kryss må fremkomme i bestemmelsene.
- § 8 Rekkefølgebestemmelser
I rekkefølgebestemmelsene må det fremkomme at adkomst fra riks— og fylkesveg skal være kontrollert og godkjent av Statens vegvesenet før det kan gis byggetillatelse. Dette gjelder spesielt for nytt kryss mellom E6 og SKV7. Statens vegvesen ser det på som viktig at vi blir involvert i arbeidet med dette knutepunktet.



- § 9.2 Avkjørselsforhold

Vi ber om at det stilles krav til at avkjørsler skal bygges og utformes ihht. Statens vegvesens retningslinjer.

Vi ønsker å få tilsendt et mer lesbart plankart oversendt, gjerne før vedtaket av planen.

Kommunens kommentar:

Plankartet er oppdatert i henhold til vegvesenets merknader. Vi må bare beklage at PDF/papir versjon av plankartet fremsto, og fortsatt vil fremstå, som noe uoversiktlig. Dette skyldes en rekke hensyns- og faresoner som overlapper formålsflater, samt juridiske linjer og punkter som er nødvendige. Planforslagets kart vil være tilgjengelig som nedlastbar SOSI-fil på vår nettside, samt at det er tilgjengelig i vår kartløsning på nett (<http://kommunekart.com/>). Lesbarheten vil være langt bedre i disse versjonene slik at vi ber om at disse variantene benyttes.

Planbeskrivelsen og planbestemmelsene er oppdatert i henhold til vegvesenets merknader.

8.1.5. Sámediggi/Sametinget (13.11.2017)

Etter vår vurdering av kjente forhold kan vi ikke se at det er fare for at det omsøkte tiltaket kommer i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner. Sametinget har som kulturminnemyndighet derfor ingen spesielle kulturminnefaglige merknader til planen.

Vi minner imidlertid om den generelle aktsomhetsplikten. Dette bør fremgå av bestemmelsene i den endelige reguleringsplanen og vi foreslår følgende tekst når det gjelder dette:

- Kulturminner og aktsomhetsplikten. Skulle det under bygge- og anleggsarbeid komme fram spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses. Melding sendes Sametinget og Troms fylkeskommune omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Vi forutsetter at dette formidles videre til de som skal utføre arbeidet.

Bestemmelsen bør også angis i forbindelse med enkelttiltak innenfor området. Vi minner også om at alle samiske kulturminner eldre enn 100 år er automatisk fredet ifølge kml. § 4 annet ledd. Mange er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme et automatisk fredet kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.

Kommunens kommentar:

Planbestemmelsene er oppdatert i henhold til Sametingets innspill.

8.1.6. Troms fylkeskommune (18.1.2018)

Planen innebærer i hovedsak «rydding» i bebygde områder og fornying av eldre planer, og legger ikke til rette for nye byggeområder som medfører konflikt med fylkeskommunens interesser.

Kulturminnevernet

Vi viser til vårt innspill til planarbeidet datert 01.12.15 der vi bad om vern av hele gårdsanlegget Birkely, gbnr 47/251. I opprinnelig utsendelse av planforslag var hele eiendommen omfattet av formål BFS 17 og hensynssone H 570 – bevaring kulturmiljø, slik vi ønsket i vårt innspill.



I oversendelse av 8.1.2018, presenterer kommunen en endring som vi bes vurdere. Her reduseres BFS17 ved at det legges to boligtomter i vestre del.

- Vi hadde helst sett at hele eiendommen gnr 47/251, Bjørklygården, ble vernet uten ytterligere bebyggelse enn det som allerede står på eiendommen.
- Vi kan likevel akseptere at det fradeles til to boligtomter mot vest, dersom det ikke tillates ytterligere bebyggelse på eiendommen 47/251 og at det utarbeides bestemmelser om at de to nye boligene i form, volum og høyde er tilpasset og underordnet de eksisterende vernede bygningene. De nye boligtomtene må tas ut av hensynssonen.
- Sør for fjøsen står en liten tømmerbu som vi vurderer til å være verneverdig. Den kan være original og oppført på stedet eller den kan være tilflyttet. Vi ber om at den sikres et vern enten der den står eller om den flyttes noe østover for å inngå i hensynssonen. Vi ber om at kommunen undersøker alder på denne bua og gir oss tilbakemelding på det. Det kan være Nord-Troms museum vet noe om denne bua.
- Vi ber om at mest mulig av den naturlig vegetasjon og trærne blir stående mellom de vernede bygningene og nye boliger.

Vi bad også i vårt innspill om vern av de to enkeltbygningene, skogvokterboligen og uthuset, i gårdsanlegget. Dette er ikke gjort, så vi ber igjen om at hver enkelt av de to bygningene gis et vern som hensynssone c) vern av bygning. Det må utarbeides bestemmelser til denne hensynssonen om at istandsetting og vedlikehold skal skje etter antikvariske prinsipper.

Vi ber om at løsningen i plan (kart og bestemmelser) avklares med vår kulturretat før vedtak.

Bjørklygården bør omtales under kap 4.5 (eksist. forhold) og ev. også i kap 7.4 (virkninger) i planbeskrivelsen. Vi savner også kommunens vurdering av gbnr 47/17 og 47/18 som var nevnt i vårt innspill.

Samferdsel

For innspill til utforming av veianlegg m.m., viser vi til Statens vegvesen sitt brev datert 7.12.2017. Fylkeskommunen forutsetter at busstoppene utformes etter krav i håndboka og til universell utforming. Samferdselsetaten ønsker gjerne å bli konsultert i arbeidet med utformingen av disse.

Troms fylkeskommune er positiv til at kommunen gjennom planen bedrer framkommelighet og trafiksikkerhet for syklister. Struktur på boligbebyggelse gir etter vårt syn ikke spesielt behov for bestemmelser om sykkelparkering, men vi savner dette temaet når det gjelder butikker, arbeidsplasser, offentlige bygg o.l. Dette bør omtales i beskrivelsens pkt. 5.6 / 5.8.5 og følges opp med bestemmelser. Vi viser her til vegvesenets V122 – Sykkelhåndboka, kap 5.

Jernelva - vannforskriften

I planbestemmelsene anfører kommunen under § 3.6 Angitte samferdselsanlegg og/eller tekniske infrastrukturtraséer kombinert med andre gitte hovedformål (SAA) og under § 4.6 Angitt grøntstruktur kombinert med andre angitte hovedformål (GAA) at områder som er regulert som SAA og GAA kan brukes som snødeponi. Fylkeskommunen registrer at slike områder ligger tett på Jernelva (vannforekomst-ID: 208-54-R). For elva er det registrert påvirkninger som forurensning (avrenning fra byer og tettsteder) og morfologiske endringer grunnet vannuttak og endring av



elveløp. For sistnevnte er det foreslått et tiltak (tiltaks-ID: 1104-221-M) gjennom åpning av sideløp og gjenskapning av elveløpet/meandring. Se www.vann-nett.no.

Fylkeskommunen gjør oppmerksom på at bruken av de angitte områdene som snødeponi kan påvirke vannkvaliteten av denne vannforekomsten, deriblant gjennom ytterligere forurensing og periodevise fysiske endringer av elveløpet som kan føre øke flomfaren. Dette er ikke vurdert i planen.

Kommunens kommentar:

Kulturminner

Fylkeskommunens kommentarer er fulgt opp. Planbeskrivelse, -kart og –bestemmelser er oppdatert.

Samferdsel

Innspillene er fulgt opp. Busstopp er dimensjonert i henhold til utbedringsstandard i Statens Vegvesens håndbok N 100 figur E.38.

Jernelva

De aller fleste snødeponiene langs Jernelva er tatt ut av nytt planforslag, og de som gjenstår er redusert i størrelse og/eller flyttet lengre unna elva. Det potensielle problemet med forurensning blir derfor vesentlig redusert sammenliknet med planforslaget som lå ute til første gangs høring og offentlig ettersyn.

8.1.7. Torhild Forså (13.11.2017)

Ønsker en ny avkjørsel til vår nye garasje på GBR 47/64, og at denne kommer i tillegg til den avkjørselen vi har i dag.

Kommunens kommentar:

Det er lagt til en ny avkjørsel til eiendommen i samsvar med ønske.

8.1.8. Kyrre Løvoll (16.11.2017)

§ 2.15 Bolig/Kontor (BKB) - område BKB 3

Kommentar til § 2.14.1 Bygningenes karakter:

På denne adressen har det, helt siden bygget ble bygd, blitt brukt til både til kort- og langtidsutleie av rom og leiligheter, egne kontorlokaler, samlingsted for foreninger og mindre selskap og til utleie av midlertidig bolig. Reguleringsbeskrivelse «bolig/kontor» er da feil. Riktig (historisk, eksisterende og fremtidig) regulering av område BKB3 vil være «bolig/kontor/hotell».

Kommunens kommentar:

Ønsket formål «bolig/kontor/hotell» eksisterer ikke som et eget formål i reguleringsplan. Formålsflaten er endret til formålet «bolig/forretning/kontor» med spesifikasjoner på type forretningsvirksomhet i planbestemmelsene.

8.1.9. Kyrre Løvoll (16.11.2017)



Jeg registrerer at vegen fra E6 til Meieriveiens øvre del er flyttet i forhold til siste skisse jeg så. Løsningen som nå er valgt er mer hensiktsmessig og fremstår for meg som en god løsning, dog med noen detaljforandringer til formålstjenlig plassering av vegen i forhold til eksisterende bygningsmasse, trafiksikkerhet og berørte parter.

Jeg mener vegen må, i sin helhet, flyttes vegen 4-5 meter sør/øst, slik at den plasseres på tomtegrense mellom (47/83-47/47) og på tomtegrense mellom (47/503-47/255)

(47/83-47/47)

Det gamle bakeriet har i dag røstet mot vegen, med den største takflaten på bygget mot sør/øst, langs den nye vegen. Om vinteren er det stor fare for takras som kan ramme trafikk og fotgjengere. Av den grunn mener jeg at vegen i sin helhet flyttes noen meter fra bygget på 47/83.

En annen moment er at på befaring sammen med berørte parter, kommunen og Statens vegvesen i høst, argumenterte grunneier av 47/22, 47/47, som har lang erfaring fra trafikketaten, at det ville være trafikkfarlig å plassere utkjørselen nær den nye brua. Ved å flytte vegen noen meter sør/øst vil en øke trafiksikkerheten ytterligere.

(47/503-47/255)

Vegen vil komme svært nær fremsiden av det gamle hovedhuset på 47/503 («Mettehuset»). Huset lar seg ikke flytte, så bokkvaliteten vil forringes med en ny veg svært nær forsiden av huset.

Det vil også være både naturlig og hensiktsmessig at 47/255 får ny innkjøring fra den nye vegen. Det bør tilstrebtes et prinsipp om lik belastning for berørte parter, noe jeg mener en kan gjøre ved å plassere vegen midt på tomtegrensen.



Kommunens kommentar:

I dette området er det gjort en større revisjon etter flere innspill om ønskede endringer.

8.1.10. JB Elektro (30.11.2017)

Viser av forslag at det er planlagt en vei helt inn mot vårt bygg på sørsiden (47/83).

Dette er nesten utidig da område lenger sør ikke har noen permanent utnyttelse/bruk. Bygget har store takflater tekket med stålplater. Dette medfører stor rasfare etter snøfall. Vi buker derfor å avstenge området for trafikk i perioder.

Sikring av området kan utføres med skrestoppere om byggkonstruksjonen tillater denne belastning. Et annet forslag er å flytte aktuelle vei ca. 5 m lenger sør. Dette vi eliminere problemet. Vi foreslår at avkjørsel mot E6 blir tilsvarende regulert.

Kommunens kommentar:

I dette området er det gjort en større revisjon etter flere innspill om ønskede endringer.

Veien inntil deres bygg er fjernet i nytt planforslag.

8.1.11. Jørn Michael Hansen (30.11.2017)

Jeg bor i Idrettsveien i Sørkjosen og har en 1 klassing som tar buss til Moan Skole. Kommer det noe ny bussholdeplass der hvor det var før den nye brua over Jernelva ble bygd? Synes det blir litt langt for en 1 klassing å gå opp til Europris for å ta bussen.

Kommunens kommentar:

Nei, det kommer ikke en ny busslomme som erstatter den som ble fjernet nå ny bro over Jernelva ble bygget. Det er gjort en vurdering i samråd med Statens vegvesen der vi har kommet frem til at busslommene ved hotellet og Europris/Flyplasskrysset vil være tilstrekkelig for området. Dette har å gjøre med avstanden i mellom de enkelte busslommene, og at de ikke skal komme for tett da en ny busslomme på nordsiden av rekkverket til den nye broen over Jernelva blir å ligge relativt nært eksisterende busslommer ved hotellet.

8.1.12. Tove Holene (8.12.2017)

Jeg ser at jeg ikke har kommet med noe forslag, når det gjelder min eiendom gnr bnr 47 /203. Fra år 2014 har Kommunen arbeidet med planene, med stadig nye innspill. Jeg har ikke hatt informasjon nok til å få klar oversikt og kunne gi mitt bidrag til min eiendom.

Kartet over planforslaget viser nå at området ikke er bebygget. Men i virkeligheten er mye av området nå fylt opp og bebygget.

Høringsutkastet — høringskartet over området — viser et stort våtmarksområde på den andre siden av Jernelva. Realiteten er slik at bygget «Mekonomen» allerede er bygd og et stort våtmarksområde er fylt opp med stein.

Jeg har vanskeligheter med å forstå at bygging blir tillatt i et ikke regulert område.

Det er tatt inn reguleringsønsker underveis. Flere av vedtakene er nå utført.

Jeg fikk for eksempel en telefon fra kommunen i april 2016. H.H. sa at min tomt ikke var verd noe, der var vann som ofte fløt utover. Dette ble dokumentert med bilder.



Kommunen ville gjerne kjøpe 1,2 daa, for å bygge vei over tomta med bru over Jernelva. Jeg avslo tilbudet og fylte ikke ut kjøps avtalen som kom raskt i min postkasse.

Nå ser jeg, at veien er plassert på kartet —høringsutkastet— og er som jeg skjønner et svar på ønske fra industriområdet på den andre siden av Jernelva. Hvordan komme raskt til og fra industriområdet og ut på E6.? Dette området må ha fått bygge tidligere fordi de hadde vei. Men nå vil de ha raskere veg over grøntområdet.

REFERERER fra Høringsutkastet: sist revidert 3 november 2017. Saksnummer 2015/2351.

Planbeskrivelse

4—6, 523 I Detaljregulering 1 D: 19422015—001. Naturverdier står det:

«Langs Jernelva finner man både naturtypen strandeng og strandsump med ID BN 00070978 i naturbase og bløtbunns område i strandsonen med ID BN 00061270 i naturbase.»

«Jernelva er i seg selv en naturverdi som må ivaretas i planområdet.»

Denne uttalelsen, hvem er det den gjelder for? Min eiendom? Jeg spør. Hva med den andre siden av elva? En elv har to sider. Man får ikke naturopplevelse av en pen side og en mindre pen side.

4—7, s. 24 — Rekreasjonsverdi — bruk — uteområde

«Langs Jernelva — området har potensiale som friområde men, det er ikke tilrettelagt for adkomst per i dag.»

Man behøver ikke forskjønne natur. Den skal bevares slik den er. Det er det som er naturvern. Nordreisa har for det meste bare pen natur som kan brukes: fjell, vann, skog, kyst og elver.

Veien som er planlagt over grøntområder vil dele området i to! Det er synd for grøntområdets rekreasjonsverdi.

Jeg vil nå si hva jeg vil med dette forslaget.

Når jeg ser området bygget «Mekonomen» har opparbeidet på industritomta, har jeg ikke problemer med å si at jeg vil beholde området mellom BFS 1 og BFS 2 og fram til elva, GN 3. Området vil bli lagt ut til boligtomter.

Jeg vil fylle opp med tilstrekkelig masse, slik at flere boliger kan bli bygd. Området vil da føye seg inn i området opparbeidet på den andre siden av elva. Det står allerede to boliger langs veien: BFS 1 og BFS 2. Nybygg vil føye seg inn i landskapet sammen med dem. Vedlegg 1. Kart. Vedlegg 2. Fotobilde.

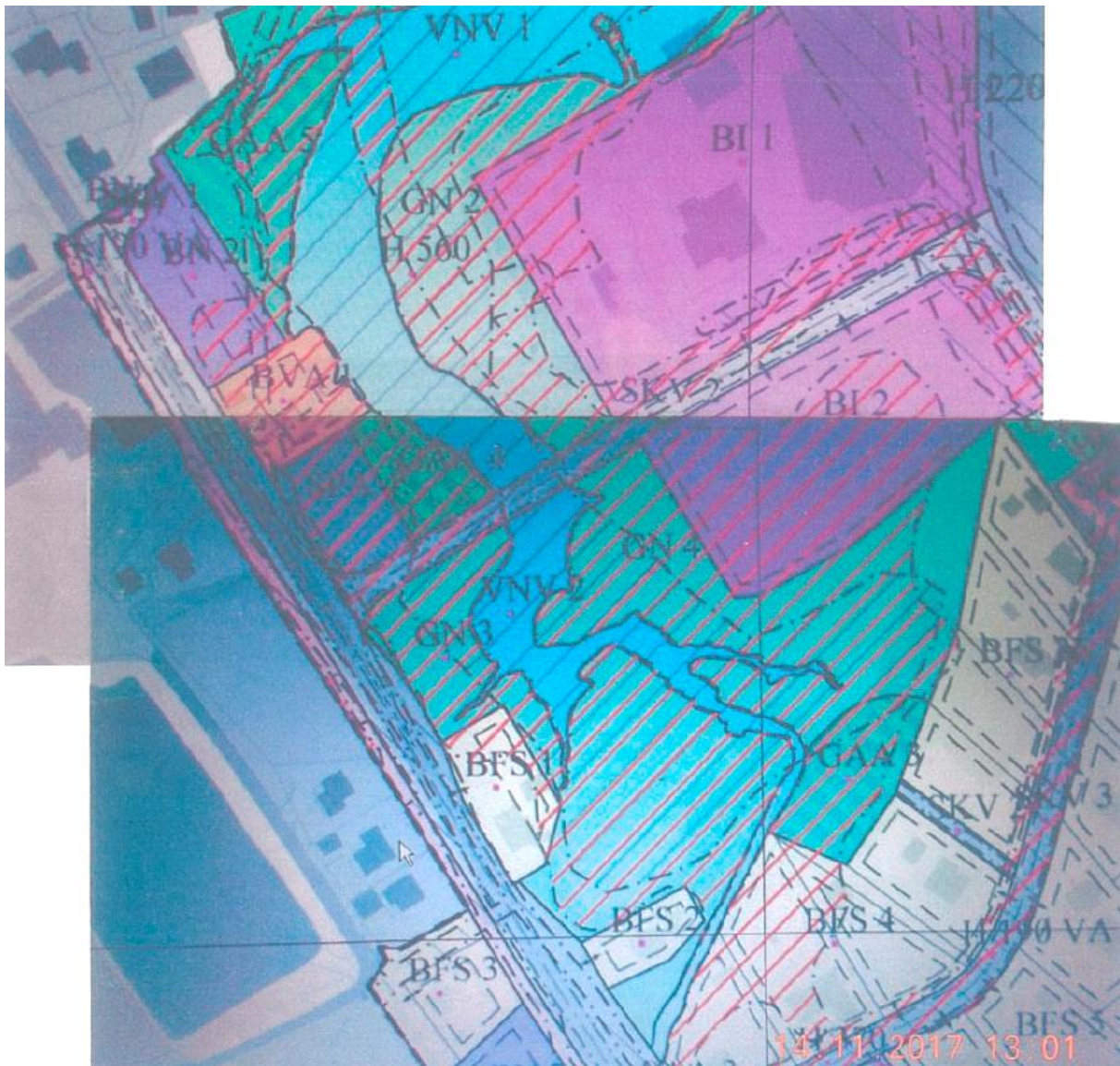
Fra BFS 1 og fram til pumpestasjonen vil grøntarealet GN 3 og GAA 4 bli opprettholdt. GAA 5 – grøntareal. Jeg imøtekommer kommunens forslag.

Området Grunneier til gnr bnr 47 /87 vil ha utkjøring på min eiendom BN 2 som er regulert til næring /industritomt. Næringstomt BN 2 grenser til gnr bnr 47/87. Problemet med utkjøring kunne eieren ha løst selv uten å skyve problemet over på andre. Det er ingen grunn til at han skal ha denne utkjørselen.



Jeg vil beholde industritomta BN 2.

Dette er et stort inngrep i privat eiendom. Det er vel slik i Norge at man kan regulere men, ikke kreve hele eiendommen.



Figur 27: Innspill fra Tove Holene. Vedlegg 1.



Figur 28: Innspill fra Tove Holene. Vedlegg 2.

Kommunens kommentar:

Hele eiendommen med gårds- og bruksnummer 47/203 er tidligere regulert i reguleringsplan Sørkjosen Vest C med nasjonal plan ID 19421979_003 vedtatt 15.11.1979. I denne reguleringsplanen er store deler av din eiendom regulert til park/friluftsområde, og industriområdet på andre siden av elva bla da regulert til industri. Oppfyllingen av industritomta som har skjedd i de senere år er dermed i samsvar med gjeldene reguleringsplan for området.

På østsiden av Jernelva er vei (SKV 2) og parkeringsplass (SPA 4), samt VA-anlegg (BVA 1) beholdt i nytt planforslag. Næringsformål (BN 1 og 2) og ny avkjørsel/vei (SKV 1) til private boliger nord for planområdet er tatt ut. Ønske om flere boligtomter er ikke tatt til følge da dette vil komme i konflikt med interessene langs Jernelva, samt flomsone. Utbygging av dette arealet er forventet å kunne gi større konsekvenser av eventuelle flom- og flom-/jordskredhendelser enn om området ikke bygges ut.

8.1.13. Hans M. Hansen (12.12.2017)

Det fremgår av planen at avkjøring fra veien Nedre Baisit til E 6 skal stenges. Avkjøringen fra E 6 til Nedre Baisit må fysisk stenges slik at det ikke blir gjennomgangs trafikk til og fra Industriveien.

Boligeiendommen 47/17 som eies av Idars Kvikk service A/S må bevares som boligeiendom Det må ikke tillates bruksendring av eiendommen. Det vises til tidligere sak der det ble gitt dispensasjon for 1 år.

Boligeiendommen 47/504 som grenser til vår eiendom må bevares som boligtomt og ikke tillates bruksendring på til annet formål.

Eiendommene 47/ 17 og 47/ 504 er i et boligfelt i Nedre Baisit og må bevares som boligeiendommer/tomter.

Ved ev. bruksendring av disse eiendommene vil det medføre forringelse av eksisterende boligeiendommer og hele boligfeltet i Nedre Baisit.

Kommunens kommentar:

De nevnte eiendommene er satt av til boligformål i planforslaget.

Eksisterende avkjørsel fra Nedre Baisit til E6 skal fysisk stenges med bom. Det legges opp til at det skal være mulighet for gjennomkjøring kun for renovasjon og brøyting.

8.1.14. Kenneth Nilsen (18.12.2017)

Det er i reguleringsplanene tegnet en sykkel og gangsti mellom eiendommene 47/337 og 47/258. Jeg bor på 47/258.

Jeg mener det ikke kan anlegges noen sykkel og gangsti der, denne vil bli helt opp på trappen min, og utseendemessig er ikke dette en god løsning. I vinter sesongen vil det bli ett stort problem med brøyting.

Når det gjelder snørydding vil det ikke være noen plass å gjøre av snø, slik dette er laget. Når det gjelder det området som er imellom eiendommene i dag så brukes dette om vinteren til å lagre snø. Jeg forslår heller at det bygges sykkel og gangsti langs E6 nedover til dit hvor det er sykkel og gangsti i dag. Mellom eiendommene 47/471 og 47/434.

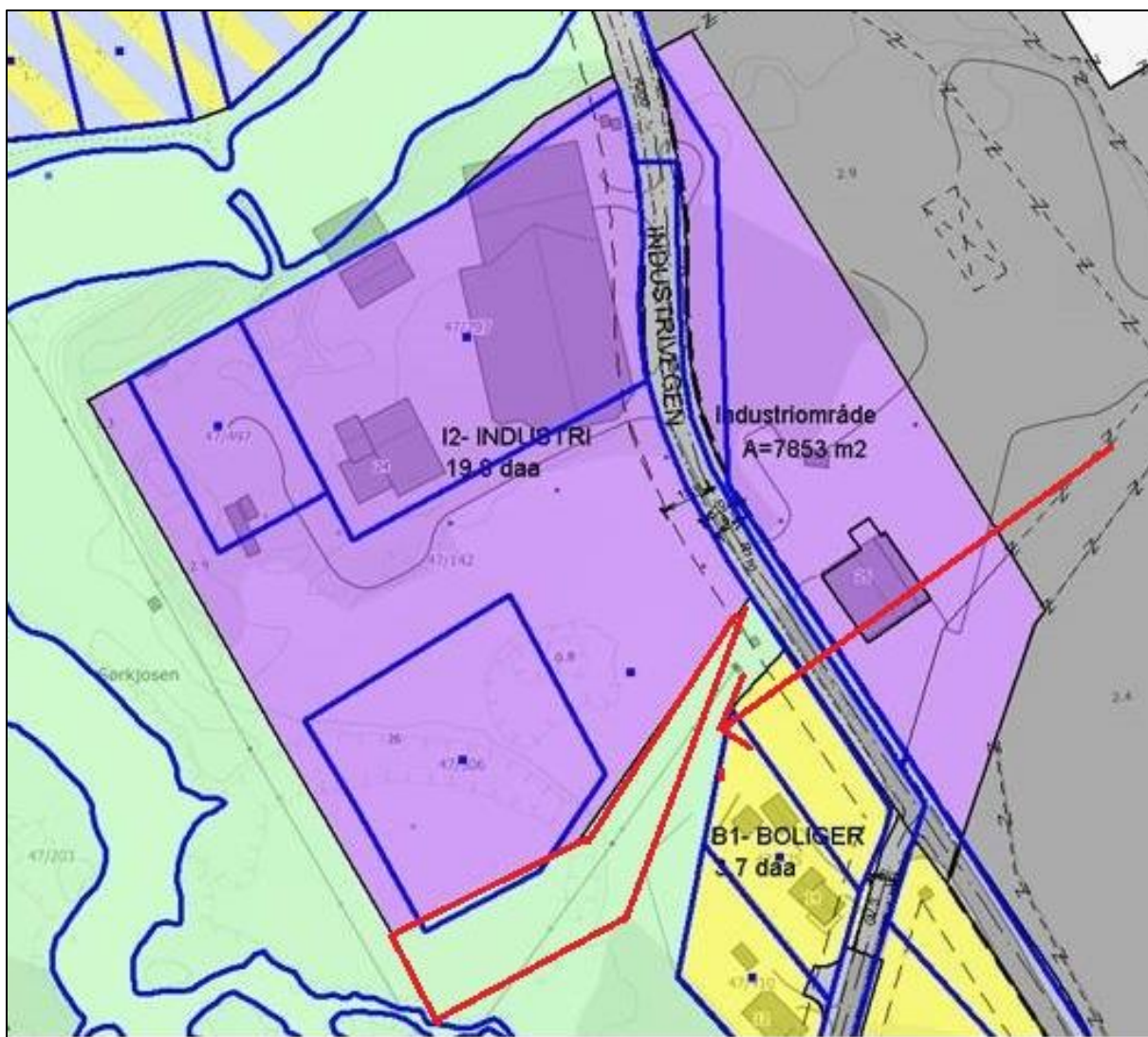
Kommunens kommentar:

Gang- og sykkelveien mellom gårds- og bruksnummer 47/337 og 47/258 beholdes, men er trukket lengre inn på GBR 47/337. Det er vurdert slik at det er mer hensiktsmessig og trafiksikkert å ha en brøytet gangs- og sykkelsti mellom 47/337 og 47/258 istedenfor mellom GBR 47/471 og 47/434, fordi man da slipper at myke trafikanter må gå langs E6 for å komme til busstopp og fotgjengerovergang.

8.1.15. Vangen Solutions AS (7.3.2018)

Vangen Solutions AS ønsker mer areal til deres bedrift som vist på skisse under.





Kommunens kommentar:

Arealet er justert noe slik at hele eiendommen med gårds og bruksnummer 47/506 ligger innenfor areal avsatt til industriformål, men ikke fullt så mye som ønsket, da dette vil komme i konflikt med Jernelva og interessene der (miljøinteresser, flomfare og flom/jordskredfare). Alt areal avsatt til industri ligger inne på dagens fylling.

8.1.16. Løvoll AS (19.6.2018)

Det ligger i dag inne et forslag der vegen skal gå fra E6, på grense mellom 47/83 og 47/47, på grense mellom 47/255 «Bedehuset» og 47/503 «Baisiteiendommen», og til slutt ut i Øvre Baisit (veg).

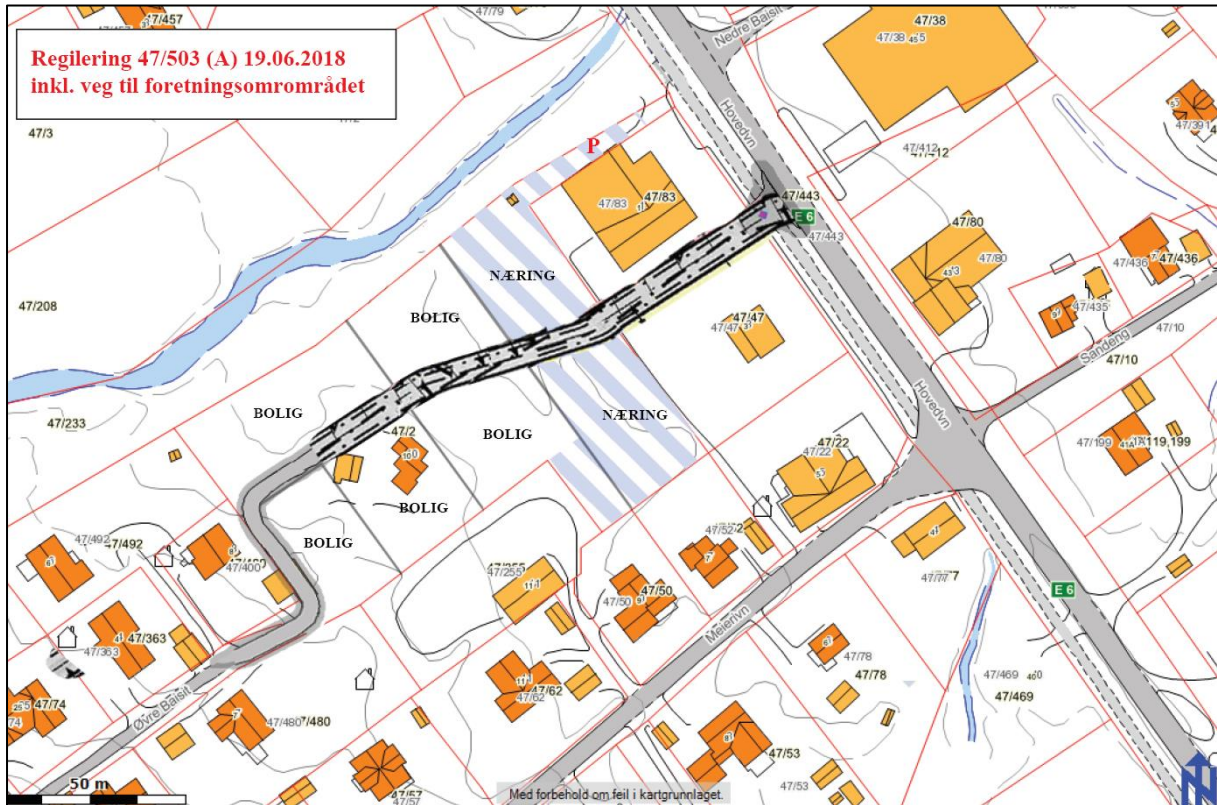
Formålet med avkjøringen fra E6 er avkjøring til 47/83 «Gammelbakeriet» og næringseiendommer og boliger på 47/503.

Eiendommene i Øvre Baisit har sine utkjøring i Øvre Baisit veg, så den nye vegen skal kun betjene område på nedsiden av Øvre Baisit.

Vi har nå fjernet all vegetasjon og fått oversikt over området.

Vi ser at slik vegen er tenkt i siste utkast blir det mer en gjennomkjøringsveg som vil ta uforholdsmessig stort areal, fordyre utbyggingen, forringe bokvaliteten på huset som allerede er der og «ødelegge» en næringstomt og en boligtomt, da det må dobbelt sett med veg for å få vei til tomtene langs Jernelva. Vi mener derfor at det må være tilstrekkelig med en veg midt på eiendommen frem til Boligtomter, så en gangveg som går inn Øvre Baisit.

Se vedlagt skisse under.



Kommunens kommentar:

Dette området er tegnet endel om i nytt planforslag for å gi en løsning som vi håper alle parter i området kan akseptere. Vi har beholdt to private stikkveier for å sikre adkomst til de to tomtene som ligger nærmest Jernelva. En løsning med gang-/sykkelsti med så skarp svingkurvatur som ønsket lar seg ikke gjøre med tanke på vinterdrift da brøytebilene vil ha problemer med å ta svingene.

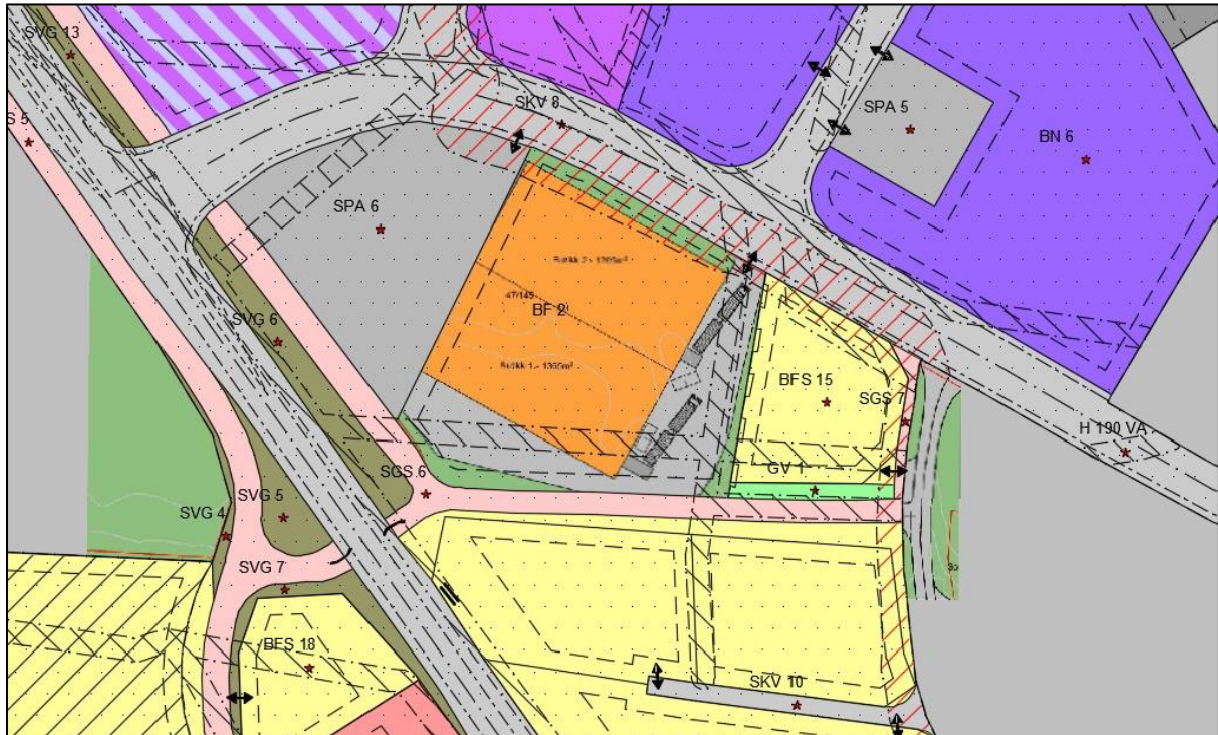
8.1.17. G PLAN AS (2.7.2018)

G PLAN AS ønsker seg følgende endringer:

Avgrensing av formål

Områdene BF2 og foreslått p-plass SPA6 slås sammen til ett formålsområde for forretning. Det er alltid ønskelig for oss å ha en mest mulig fleksibilitet i tomtene slik at nye bygg kan plasseres i forbindelse med byggesaken. Dette er slik vi ser det ivare tatt i bestemmelsenes §2.1.5. som gjøres gjeldende for forretningsformål.

Når jeg sammenholder vår tidligere oversendte situasjonsplan med høringsforslaget viser dette utfordringen med å begrense forretningsformålet. De 2 planlagte byggene bryter nå med byggegrenser både mot parkeringsplassen og mot SGS i syd. I illustrasjonen under har jeg lagt situasjonsplanen inn i sosifila for høringsforslaget.



Sikringszone VA

I Bestemmelsenes §7.2 er det nedlagt et forbud mot bebyggelse innenfor sikringszone H190 VA. Slik dette nå ligger i planen tillates heller ikke flytting. Er det slik at VA-anlegget ikke kan flyttes? Vi ser at VA-trasé over sydligste del av eiendommen beslaglegger mye areal. Forslag til revidert bestemmelse §7.2; «Areal avsatt som sikringszone H 190 VA kan ikke bebygges før anlegg er flyttet» på denne måten hindres at VA-anlegg overbygges, men man gis samtidig mulighet til å flytte anlegget til mer hensiktsmessige traséer.

Takform

Tradisjonelt bygges forretningsbygg med flate tak. Slik vi leser §2.1.8 åpnes det for pulttak og saltak ved bruka av formuleringen «kan oppføres...». Dersom dette er å forstå som et forbud mot flate tak ønsker vi at dette omformuleres eller ev. at 2.1.8 ikke gjøres gjeldende for forretningsformålet.

Kommunens kommentar:

BF 2 og SPA 6 er slått sammen til BF 2, men med bestemmelse om at parkeringsplass må plasseres ut mot Flyplasskrysset.

Det er ikke alltid mulig å flytte VA anlegg. Der det er mulig å flytte VA anlegg, vil ikke kommunen motsette seg dette, så lenge tiltakshaver tar kostnaden og ikke belaster abonnentene med flyttekostnaden. Planbestemmelsene på dette punktet er derfor endret til det følgende: *Areal avsatt*

som sikringszone H 190 VA kan ikke bebygges før anlegget, etter tillatelse fra Nordreisa kommune, er flyttet. Flytting av VA anlegg må bekostes av tiltakshaver.

Når det gjelder takform, så har vi hatt dette opp til vurdering, og kommet frem til at alle typer tak vil kunne tillates for nærings-/forretningsbygg. Bestemmelser som låser disse formålene til bestemte takformer er derfor fjernet.

8.1.18. Handelsbygg AS (5.4.2018)

Mht. regulering hadde vi ønsket følgende overordnede føringer inn for det angjeldende området;

- Tillatt grad av utnyttning på maks % BYA 70, inkl. parkering.
- Maks byggehøyde 11 meter målt fra gjennomsnitts planert terreng
- Alle typer takform tillates
- Ønsket formål sosi kode 1800. Forretning inklusive dagligvare og detaljhandel, offentlig og privat tjenesteyting, næring med tilhørende uteanlegg og parkering. Maks tillatt handelsareal 2 900 m².
- Parkering; 1 plass pr 50 m² salgsareal

Vedlegger også til informasjon 1. utkast til situasjonsplan for området. Vi tenker 2 større leietagere med separate innganger.



Kommunens kommentar:

Utnyttingsgrad; BYA er satt til 60 %. Parkeringsplasser kommer utenom.

Byggehøyde; er justert til inntil 12 meter og maksimalt 3 etasjer.

Takform; bestemmelsene om takform for bl.a. forretningsbygg er endret. Alle typer takform tillates.

Formål; Vi ønsker å opprettholde sosi-kode 1150 – forretninger da det er dette som er reelt for området. Det som beskrives at ønskes skal inngå vil alt kunne inngå i formålet.

Parkering; her reguleres antall parkeringsplasser av kommuneplanens arealdel, som sier at det for forretninger skal være *2,5 p-plasser pr 100 m² lasteareal + 1 p-plass pr ansatt. For møbelbutikker og andre forretninger med store utstillingsarealer legges skjønsmessige vurderinger til grunn.*

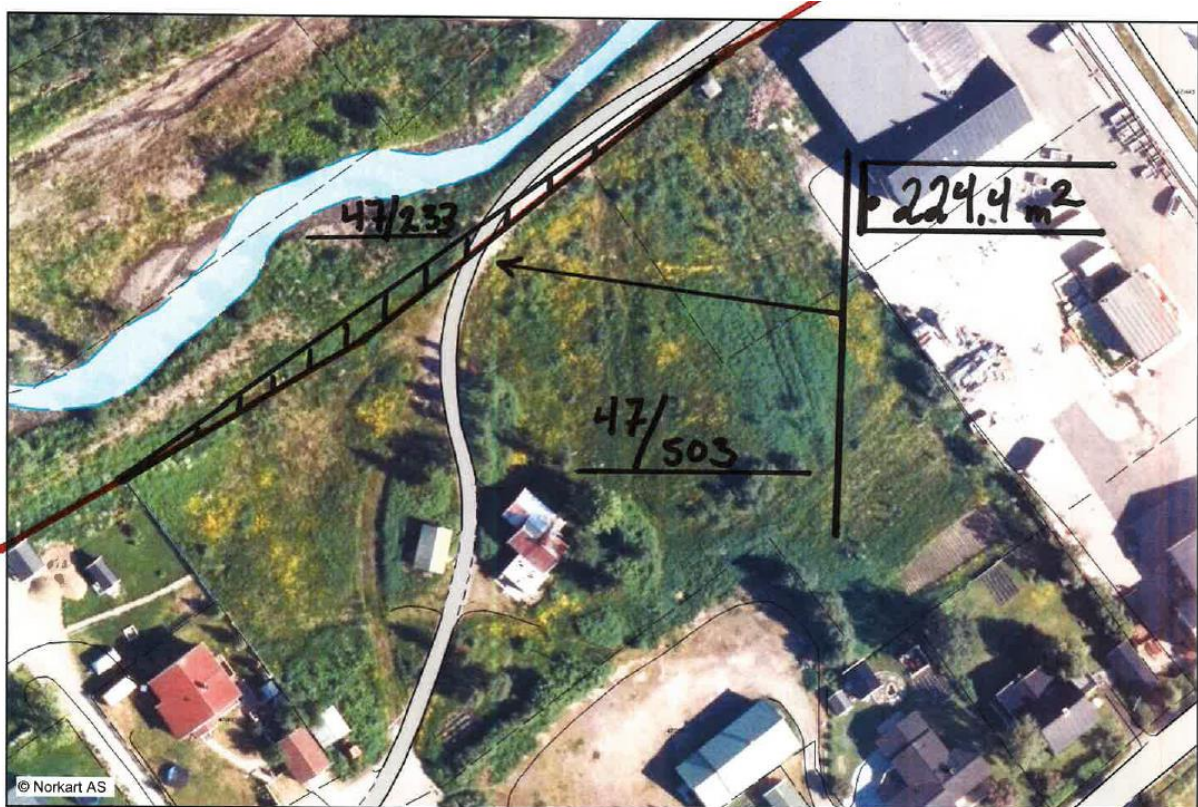
8.1.19. Joda eiendom AS (13.8.2018)

I den nye reguleringsplanen for Sørkjosen så er 47/503 satt av til bolig. Når Jernelva ble flomsikret ble det gått opp eiendomsgrense mot Baisiteiendommen. Den ble sannsynligvis lagt etter det gale løpet til elva. Under flomsikringsjobben ble løpet lagt lengere Nord/Vest, slik at det i dag er en unaturlig kurve som går «inn på» jordet på 47/503.

Vi holder nå på å planlegge bebyggelse på eiendommen. Jeg ønsker å kjøpe noe arealet tilbake fra Nordreisa kommune, med da å flytte det ene eiendomspunktet ca. 4 meter lengere ut fra det merkepinen er i dag. Da vil eiendomsgrensen følge foten til flomsikringen i stedet for å gå i en unaturlig kurve inn på 47/503. For fremtidig planleggingen og bebyggelse på eiendommen har det mye å si for byggelinjen.

Fint om vi kan ta en befaring, de dere lettere vil se hva jeg mener.





Kommunens kommentar:

Kommunen har foreløpig valgt å opprettholde denne eiendomsgrensen slik den er per i dag.

8.1.20. Henriksen Gjestestue (21.10.2018)

Vi viser til tidligere muntlige merknader angående forslag til reguleringsplanen -i forbindelse med møter på Sørkjosen hotell og befaring i området rundt vår eiendom 47/47 — 47/22. Vi viser også til møtet i kommunestyresalen den 21.10.2018, med Dag Funderud, May Halonen, Hanne Henriksen og Sigrid Birkelund -der de nye reguleringsplanene også ble diskutert i forbindelse med vår søknad om varig bygg i henhold til gjeldende reguleringsplan.

Etter møtet føler vi et behov for å skriftlig utdype tidligere merknader i forhold til den nye detaljreguleringsplanen i Sørkjosen, som vi har forstått kommer på ny høring.

Først vil vi påpeke at vi ble overrasket over i hvor stor grad vår drift vil bli berørt hvis disse planene blir realisert. Vi synes det er kritikkverdig at det ikke fra kommunens side er sendt en henvendelse til oss som næringsdrivende når det planlegges en vei over vår eiendom som medfører en så stor konsekvens. Det bekrefter det vi har hevdet — at kommunen bør ha en bedre dialog med både private og næringsaktører når det er tenkt en mulig ekspropriasjon i fremtiden. Det er for dårlig at man kun får en henvendelse om at det er en høring omkring detaljreguleringsplanen og at man inviteres til et møte. At det på en misvisende skisse over området er beskrevet en vei som vil gå midt i mellom Henriksen Gjestestue og JB Elektro sin eiendom 47/ 82; viser seg da ved nærmere samtale - i møtet den 21.10.2018 -ikke være fullt så «liten» som anvist på tegning.

I møtet ble det informert om at standard for kommunal vei er 10m bredde. Det ble videre hevdet at veien ville gå midt mellom grensen på begge eiendommene, noe vi vil bestride på det sterkeste. Det er en realitet at eiendommen til JB elektro strekker seg 4 m fra husveggen i retning oss. Ingen kan påstå for oss at det vil anlegges en vei fra husveggen til et hus. Det vil i realiteten si at veien vil starte i alle fall 4 m fra husveggen — dvs på grensen. Veien vil da i realiteten anlegges fullt ut — 10m i full bredde - som er tenkt ervervet fra vår eiendom. Hvis vi da i fremtiden ønsker å utvikle vår bedrift — vil det si at vi må bygge med en sikkerhetssone på 5m fra kommunal vei — noe som vil medføre at vi taper enda mer parkeringsplass i forbindelse med et nytt bygg med bredde ca. 8m.

I realiteten vil det si at vi på sikt risikerer å miste 25m effektivt parkeringsområde som vi har tilrettelagt gjennom årene - og som er tilpasset dagens drift ved Henriksen Gjestestue.

Synes virkelig Nordreisa kommune dette er en god plan — vi bare spør?

Vi vil videre påpeke at vi er betenkt over at det bestrebes etter å tilfredsstillende enkelte næringsaktører i markedet — i dette tilfelle — atter en gang -JODA eiendom og Kyrre Løvoll. Slik vi ser det handler hele reguleringsplanen rundt oss om JODA eiendom og Kyrre Løvoll sitt behov— på bekostning av andre næringsutøvere — noe vi synes er en direkte skam.

Kyrre Løvoll var fullstendig klar over den gang han ervervet eiendom 47/503 — at det ikke var utkjøringsmuligheter fra eiendommen i retning E6 — da den er tilknyttet et privat hus — som har utkjøring i Øvre Baisit. Er det virkelig så enkelt i Nordreisa Kommune – at det er bare å kjøpe en eiendom — gå til Nordreisa kommune — få det omregulert til næring og i samarbeid med Nordreisa Kommune tilrane fra seg rettigheter til vei fra andre næringsaktørers eiendom i markedet.

Vi vil presisere at det i dag er et krav om at enhver som skal tilrettelegge for næring også må sørge for å ha tilstrekkelig parkeringsplasser til den drift det legges opp til — noe som det har vist seg heller ikke gjelder alle næringsutøvere i vårt nærrområde. Her har vi eksempler på at det erverves nærings eiendommer der det legges opp til en drift med et parkeringsbehov som ligger langt over det eiendommene deres har dekning for i utgangspunktet.

Henriksen Gjestestue på sin side har gjennom årene brukt mange hundre tusen kroner på å tilrettelegge for våre kunder og vårt eget behov. Dette gjelder både ved tilleggs kjøp av eiendom og asfaltering av område til parkering. Våre kunder er hovedsakelig bedrifter i anleggsbransjen. De kan ankomme eksempelvis med utstyr (som en utlegger til asfalt) som har en bredde 6m og lengde 10m og flere lastebiler m/henger med lengde 18 -20m som brukes til asfaltering. Kommer det i tillegg firma som f.eks Mesta som holder på med fjellsikring så har vi plutselig 10 lastebiler parkert på området i tillegg til de som kommer med personbiler. Burde da ikke Nordreisa kommune ta kontakt med oss som overnattingsbedrift for en aldri så liten realitetsorientering — før dere lytter villig til de andre aktører som ønsker seg en vei- som aldri har vært der i utgangspunktet —over vår eiendom.

Vi har alltid trodd og ment at kommunens rolle i forhold til næringslivet er tilrettelegging for både utvikling og nyetablering. Gjennom årene har våre erfaringer dessverre bestått av mer motarbeidelse fra Nordreisa Kommune – enn bidrag til utvikling. Nå synes vi det er på tide at NOK er NOK.

Hvis Nordreisa kommune mener at denne planen skal bestå — vil vi sette pris på å få informasjon om hvilken naboeiendom - som det er tiltenkt ekspropriasjon av — for å tilrettelegge for vårt behov av parkering i fremtiden - da vi av åpenbare grunner ikke vil være i stand til å ivareta det selv. Slik vi ser



det kan JODA eiendom sitt område vis a vis Henriksen Gjestestue, (på andre siden av E6), vurderes egnet til formålet — hvis den viser seg å være stor nok.

Kommunens kommentar:

Det er gjort flere endringer av området i nytt planforslag.

8.2. Internt høringsmøte med anleggsdrift (30.1.2018)

Redusere GAA 3 og 5 pga. innsigelse fra NVE.

Kryss mellom Nedre Baisit og Industriveien må flyttes mot nord pga. konflikt med pumpehus.

Utvide SAA 1 nordover.

Nytt snødeponi på østre del av bedehustomta. Må være på ca. 10 meters bredde.

GBR 47/279 (ubebygd boligtomt) omgjøres til snødeponi. Tomta benyttes til dette i dag. Viktig å sikre snødeponi i boligfeltet.

Fjern SGS 8. La veien gå helt ut til E6, men må stenges med el.bom.

Flytte SGS 2 slik at den går mellom 47/17 og 47/314 og 504 og videre til 47/508 og ut til Sandeng. Plasser et snødeponi i hjørnet mot 47/390 og litt areal til snødeponi i nordøstre hjørne av 47/23 og næringstomta vedsiden av. Vær obs på behov for snøskjermer og eventuelt trær.

Lekeplassen BLK 1 må ha bestemmelser om mulighet for snødeponi.

Behov for snødeponi på GBR 47/65 ut mot krysset. Området benyttes i dag, men må sikres for framtida.

Må ha snødeponi ut mot Reisautløpet naturreservat i veiende ca. ved GBR 47/56.

Utvide snuplassen i SKV 19 så det blir plass til snødeponi både på øst og vest siden.

Kommunens kommentar:

Innspill fra Anleggsdrift er fulgt opp i nytt planforslag.

8.3. Referat fra møte i regionalt planforum (30.11.2017)



TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkasuohkan

Stabssjef¹

REFERAT

Løpenr.: 74719/17
Saknr.: 13/2094-107
Ark.nr.: L00SAKSARKIV
Saksbeh.: Anne Øvrejorde Rødven
Dato: 30.11.2017

GJELDER:
REFERAT FRA REGIONALT PLANFORUM 30.11.2017

MØTESTED: Fylkeshuset, Fylkesrådsalen
DATO: 30.november 2017
VARIGHET: 10:15-

Til stede på møtet:

Björg Kippersund , Planavd. Troms fylkeskommune, (møteleder)	Fra Nordreisa kommune:
Anne Øvrejorde Rødven , planavd., Troms fylkeskommune (referent)	Hanne Henriksen
Randi Ødegård , avd. for kulturarv, Troms fylkeskommune	
Geir Bye , samferdsel og miljøetaten, Troms fylkeskommune	
Toril Skoglund KUL Idrett og folkehelse Troms fylkeskommune	
Oddvar Brenna , Plan- reindrift- og samfunnssikkerhetsavd. Fylkesmannen i Troms	
Eva Forsgren , NVE	
Linda Normann Knutsen , SVV	
Hanne Vangen, SVV	
Andreas Schultz Olsen , SVV	

Sak 2 Nordreisa kommune - Detaljregulering Sørkjosen: Presentasjon – spørsmål

Planen har høringsfrist 20. desember. Høringsdokumenter ligger på kommunens nettside:

<http://www.nordreisa.kommune.no/hoering-og-offentlig-ettersyn-detaljregulering-soerkjosen.6050352-152541.html>

Hanne Henriksen presenterte planen og gikk igjennom foreslåtte endringer i forhold til nåværende regulering.

- Mye i samsvar med eksisterende reguleringsplaner og KPA
 - Eksisterende industriområde, også tidligere regulert. Avkjørsel; ønsker innkjøring lenger nord. Ny i planen. Stenge de to midterste avkjøringene,
 - Parkeringsplass med tilrettelegging for tømme-stasjon for bobil-er tilknyttet nåværende avløpsanlegg.
 - Område til lufthavn er tatt med. I gammel reguleringsplan; industri pga tidligere sagbruk. Deler av navigasjonssystemer til Avinor står i dette området.

- To nye boligtomter innimellom eksisterende eneboliger. + 5 nye boliger.
- Kombinert forretning/bolig.
- Snedeponi/grøntareal
- Strekka lang E6 kun eksisterende bygg
- Mål i KPA tilrettelegging for forretningsvirksomhet langs E6
- Blk1 eneste nye lekeplass. utfordring fordi svært lite avsatt i gjeldende planverk
- Leirukthula, avsatt til fritid/turisme

Tilbakemeldinger:

- Tilrettelegging for sykkel, (traseer, parkering) er lite omtalt.
- Vurder å innføre bedre belysning på fotgjengeroverganger
- NVE: Snødeponi ut i elva er ikke akseptert (gjelder foreslått deponi ut i Jernelva.)
- Brukryssing lengst nord. Skal dette kun behandles i byggesak? Mye som skal håndteres.
- SVV ønsker en dialog mtp utforming av ny kryss/avkjørsel. Dimensjoner, utforming, detaljer ellers. Mye som må avklares
- Tilrettelegging for barn/unge. Har vært lite i nåværende planverk og lite nytt er foreslått. Er dette helt umulig?
- Bra at det ryddes opp i gamle planer. Gjennomført grunnundersøkelser/vurdering, bra. På en områdereguleringsplan ville dette vært tilstrekkelig sammen med bestemmelser, men mange områder er ikke vurdert mtp detaljplannivå
- Overordnet geoteknisk vurdering pågår i Nordreisa (Multiconsult). Har dette området vært vurdert tatt med i denne undersøkelsen? Anbefaler å ta kontakt med Multiconsult om det kan gjøres en tilleggsvurdering. NVE kommer til å fremme innsigelse p.g.a. manglende vurderinger. Planbestemmelse på grunnforhold mangler også.
- Utfylling i sjø? (nei). Kvikkleire, vannmettet silt. Skummelt område. Forsvarets kart er ikke ok ifht. skred. NGI kart og jord/løsmassekart må brukes. Finnes maler på NVE sine hjemmesider. F.eks. grotten, her gikk fareskredkartet langt ut. Besøksstedet kan kanskje legges utenfor faresonen i kartet?

8.4. Merknader/innspill til varsel om oppstart

Varsel om oppstart ble sendt ut per brev den 23.10.2015. Varsel om oppstart ble også annonsert i avisene Framtid i Nord og Nordlys henholdsvis den 27. og 29.10.2015 og på kommunens hjemmesider.

Innspillsfristen var satt til den 1.12.2015. Det kom inn 10 innspill innen fristen. I etterkant av dette har kommunen også mottatt noen flere innspill. Disse er tatt med i det videre arbeidet da planarbeidet har ligget på vent en tid.

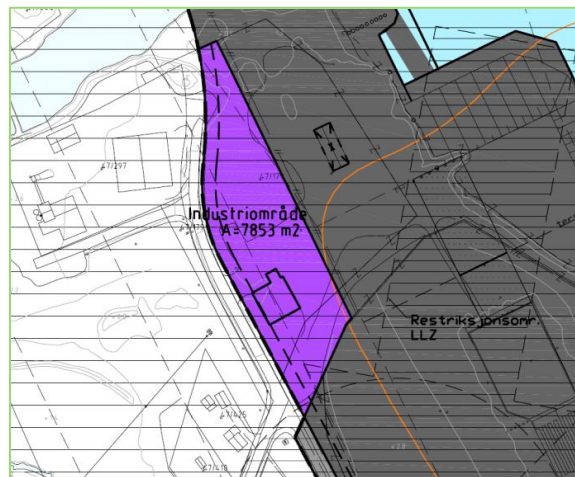
Det ble varslet oppstart av utvidet planområde den 20. juni 2017, med frist for innspill satt til den 10. august 2017. Til dette kom det 8 innspill.

Tilsammen kom det inn 23 innspill til varsel om oppstart.

8.4.1. Avinor (6.11.2015)

Arealbehov for Sørkjosen lufthavn

Planområdet er lokalisert langs vestsiden og sørsiden av Sørkjosen lufthavn og grenser inn til gjeldende reguleringsplan for lufthavnen. I denne reguleringsplanen er et areal på ca. 8 dekar lagt ut til industriformål. Avinor eier dette arealet, og det benyttes i dag til flynavigasjonsanleggene LOC og DME i nord samt et driftsbygg i sør. På grunn av flynavigasjonsanleggene er dette arealet i dag belagt med strenge byggerestriksjoner. Avinor ber om at planområdet utvides til å omfatte det aktuelle arealet, og at det i sin helhet omreguleres fra industri til lufthavnformål (2030). Det betyr at det blir lufthavnformål inntil østsiden av Industrivegen.



I kommuneplanens arealdel er det satt av arealer til lufthavnformål (2030) nord for Avinors terminalområde og øst for Industrivegen. Området er vist med grå farge (SL2) i utsnittet fra arealdelen, og er innenfor det aktuelle planområdet. Det er viktig for Avinor at dette arealet videreføres som lufthavnformål (2030) i detaljreguleringen. I planbestemmelsene må det angis at formålet lufthavn kan benyttes til sikkerhetsområde, manøvreringsareal, flynavigasjonsanlegg, driftsbygg, terminalbygg, hangarer, parkering og andre lufthavntilknyttede bygg.



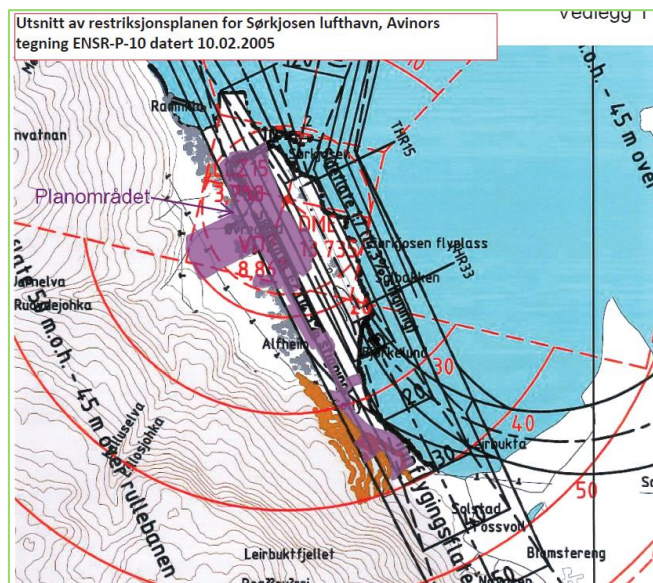
Restriksjonsplanen for Sørkjosen lufthavn

Planområdet ligger innenfor følgende høyderestriksjonsflater i restriksjonsflaten for lufthavnen i medhold av kap. 10 og 11 i Forskrift om utforming av store flyplasser, BSL E 3-2 av 06.07.2006:

- En liten del av innflygingsflaten til bane 15 (nordfra). Innflygingsflaten har en helning på 2,5 % og starter 60 meter foran landingsterskel.
- Sideflaten langs vestsiden av rullebanen. Sideflaten har en helning på 14,3 % og starter 75 meter fra rullebanens senterlinje eller forlengede senterlinje, i samme høyde som rullebanen. Sideflaten går opp til 45 meter over rullebanen.
- Den horisontale flaten (50 moh, dvs. 45 meter over rullebanen).
- Innflygingsflaten til bane 33 (sørfra). Innflygingsflaten har en helning på 2,5 % og starter 60 meter foran landingsterskel.

Planområdet er løselig skissert inn med lilla farge på vedlagte utsnitt av restriksjonsplanen for lufthavnen, Avinors tegning ENSR-P-10 datert 10.02.2005. Restriksjonshøyden varierer etter hvor man er innenfor planområdet. Det må interpoleres mellom de sorte kotene for å finne nøyaktig restriksjonshøyde i et punkt. Avinor vil ettersende restriksjonsplanen i sosi-format til kommunen (Restriksjonsplan mottatt 19.11.2015).

I arealdelen til kommuneplanen ligger restriksjonsplanen for Sørkjosen lufthavn inne som en hensynssone (H190) med tilhørende bestemmelse under punkt 7.1.7.



Med hjemmel i punkt 7.1.7 i bestemmelsene til kommuneplanens arealdel samt kap. 10 og 11 i overnevnte forskrift BSL E 3-2, bes det om at innflygingsflatene og sideflaten i restriksjonsplanen for lufthavnen legges inn som 10-meterskoter (moh) på detaljreguleringsplanen, samt at den horisontale flaten angis til 50 moh.

Videre må følgende fellesbestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Restriksjonsplanen for Sørkjosen lufthavn

Det må ikke etableres bygninger, tilbygg, anlegg og vegetasjon i strid med høyderestriksjonsflatene i den til enhver tid gjeldende restriksjonsplan (Avinors tegning ENSR-P-10) for lufthavnen av hensyn til flysikkerheten. Mellom høyderestriksjonskotene må det interpoleres for å finne korrekt restriksjonshøyde. Vegetasjon må holdes under høyderestriksjonsflatene. Detaljreguleringsplanen hjemler rettsgrunnlag for fjerning av vegetasjon.

Det må i planbestemmelsene legges inn maksimale byggehøyder (mønehøyder) for de enkelte utbyggingsformålene som ikke kommer i konflikt med overnevnte høyderestriksjonsflater. Avinor ber

om at det i plankartet legges inn maksimal kotehøyde (i moh) for gjennomsnittlig planert byggetomt, slik at det blir enklere å kontrollere planen mot høyderestriksjonsflatene.

Avinor gjør videre oppmerksom på at ved bruk av tårnkraner innenfor planområdet gjelder følgende regelverk:

- Rapportering og registrering av luftfartshinder til Statens kartverk i medhold av kapittel II i Forskrift om rapportering, registrering og merking av luftfartshinder av 15.07.2014.
- Merking av luftfartshinder i medhold av kapittel III i samme forskrift. Det er Luftfartstilsynet som håndhever denne forskriften og kan gi pålegg om utbedring dersom merkingen av hindrene (tårnkranene) ikke er gjort i henhold til forskriften. Luftfartstilsynet vil kunne gi veiledning i hvordan merkingen skal gjennomføres.

Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg

Flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen er ivaretatt gjennom punkt 7.1.7 i bestemmelsene til kommuneplanens arealdel.

Planområdet har en stor utstrekning. Det medfører at planområdet grenser helt inn til flynavigasjonsanlegget LOC i nord og går inn i det kritiske området for flynavigasjonsanlegget VDF. Samtidig er det betydelig avstand til flynavigasjonsinstallasjonene på lufthavnen sett fra planområdets sørlige del.

Med hjemmel i punkt 7.1.7 i bestemmelsene til kommuneplanens arealdel samt § 6 i Forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste, BSL G 6-1 av 27.06.2011, anmodes det om at følgende fellesbestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Krav til radioteknisk vurdering av bygninger og anlegg samt bruk av kraner i utbyggingsperioden

Nord av Bjørklymoen (veien) har følgende krav:

Alle søknader innenfor planområdet om byggetillatelse etter plan- og bygningsloven §§ 20-1 og 20-2, skal forelegges Avinor for å unngå konflikt mellom tiltakene og restriksjoner knyttet til flynavigasjonsanleggene.

Sør av Bjørklymoen (veien) har følgende krav:

Alle søknader innenfor planområdet om byggetillatelse etter plan- og bygningsloven §§ 20-1 og 20-2 som overstiger kotehøyde 20 meter over havet, skal forelegges Avinor for å unngå konflikt mellom tiltakene og restriksjoner knyttet til flynavigasjonsanleggene.

Restriksjoner vedrørende bruk av kraner til oppføring av bygg vil bli vurdert av Avinor sammen med søknaden om byggetillatelse. Dette gjelder både restriksjoner i forhold til flynavigasjonsanleggene og høyderestriksjonsflater rundt rullebanen.

Kostnader knyttet til radioteknisk vurdering vil bli belastet tiltakshaver (utbygger).

Bestilling sendes til:

Avinor Flysikring AS ved: Key Account Manager Jesper Krogh, e-post: jesper.krogh@avinor.no



Farlige eller villedende lys

Det er viktig for Avinor at det ikke etableres farlige eller villedende (generende) lys i forbindelse innflygingen til lufthavnen, både fra nord og syd. Dette dreier seg vanligvis om lys og skilt/reklameinnretninger (innvendige opplyste) som rettes mot innflygingsretningen.

Med hjemmel i punkt 3.3.1 i bestemmelsene til kommuneplanens arealdel samt § 13-3 i overnevnte forskrift BSL E 3-2, bes det om at følgende fellesbestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Farlige eller villedende lys

Avinor skal høres i forbindelse med søknad om tiltak som endrer lyssettingen rundt Sørkjosen lufthavn og som kan ha innvirkning på sikkerheten for lufttrafikken. Dersom piloter rapporterer om at de blir blendet/forvirret av lys/skilt/reklameinnretninger under innflyging til lufthavnen, må lyskilder endres eller lysstyrke reduseres.

Flystøysoner

Planområdet er ikke berørt av flystøysonene rundt Sørkjosen lufthavn.

Avsluttende merknader

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

Kommunens kommentar:

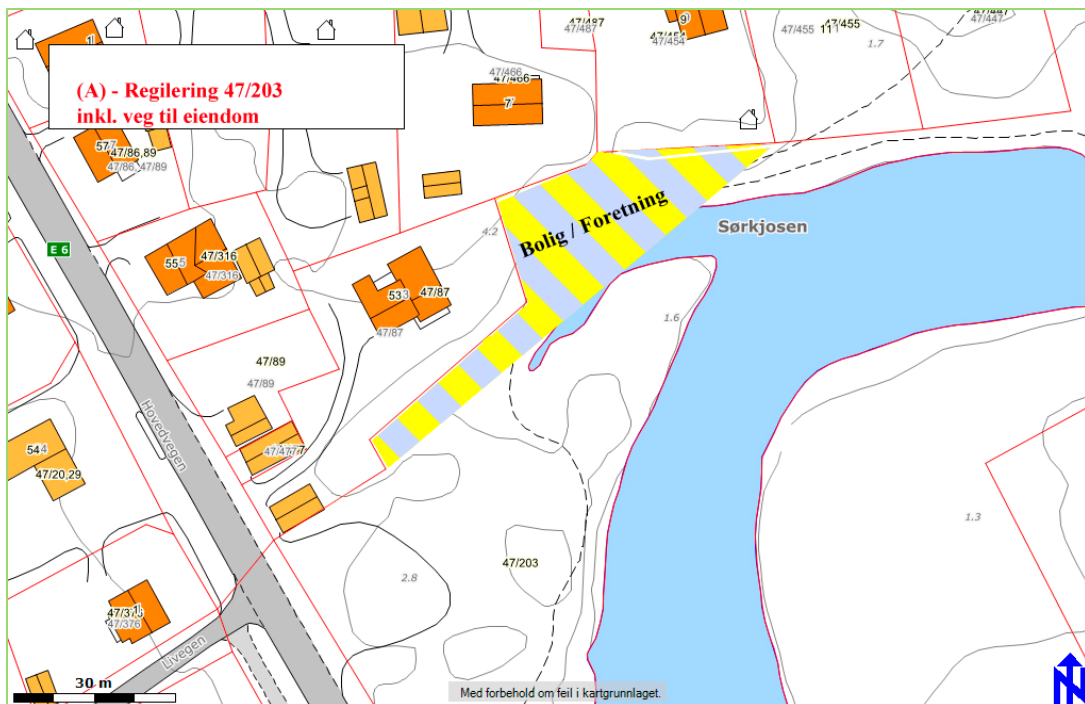
Avinors innspill tas til etterretning.

8.4.2. Joda Eiendom AS (10.11.2015)

(A) Regulering 47/203, bolig / Næring

Tilbudet av boligtomter i Sørkjosen er begrenset. Joda eiendom as eier naboeiendom 47/87. Vi foreslår å regulere deler av eiendom 47/203 til Bolig / Forretning. Med en slik løsning, og avkjørsel over 47/87 vil krav til boligtomt være tilfredsstillt.

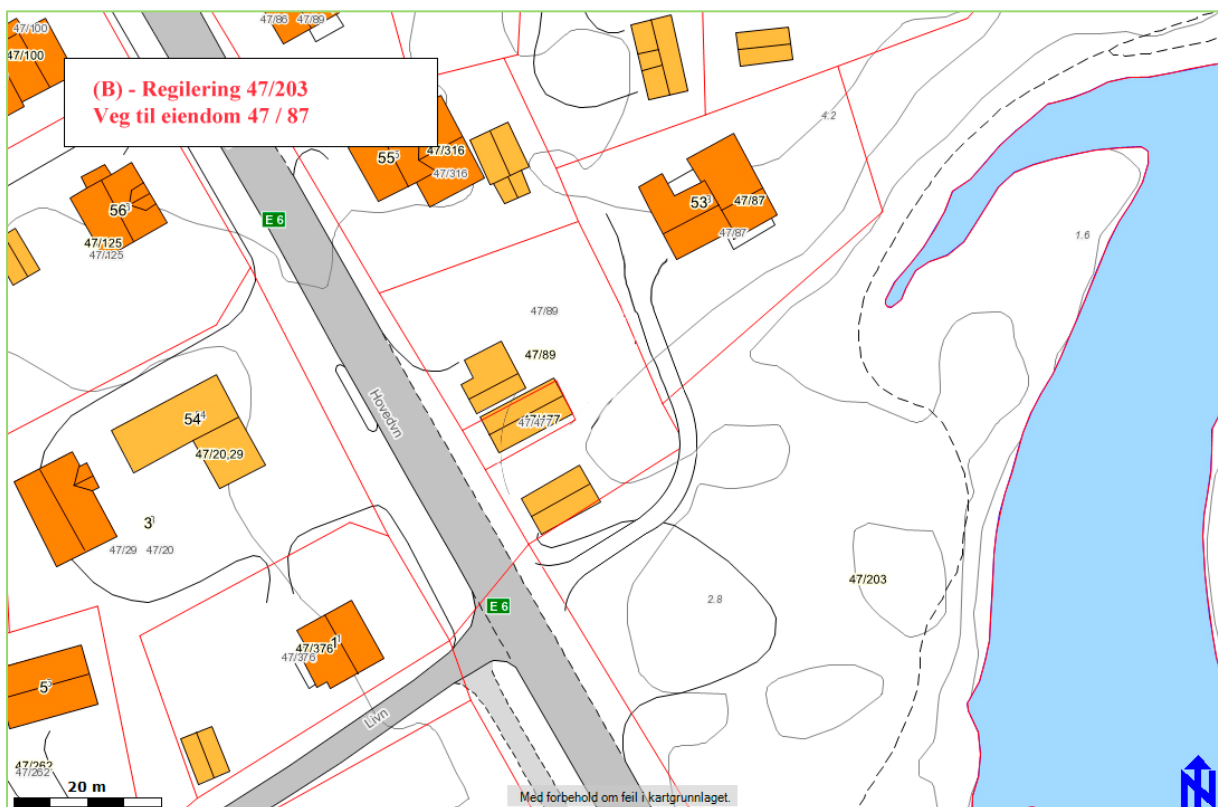




(B) Regilering 47/203, endret avkjørsel

Endring av avkjøring fra E6 for 47 / 87

Dagens avkjøring kommer ut på E6 mellom to garasjer med avstand 5m. fra veiskulder. Denne avkjørselen er svært trafikkfarlig. Det foreslås at avkjørselen reguleres lenger nord, slik at trafikksituasjonen blir mer oversiktlig for inn/utkjøring til eiendom 47/87.



Kommunens kommentar:

Forslag til ny avkjøring fra GBR 47/87 er tatt inn i planforslaget.

Forslag til boligtomt på GBR 47/87 og 47/203 er ikke tatt med. Dette på grunn av at GBR 47/87 ligger utenfor planområdet og eventuell boligtomt på 47/203 blir svært nært bredden av Jernelva og tilhørende flomsone.

8.4.3. Joda Eiendom AS (10.11.2015)

(A) Regulering 47/503 - Hovedbruk

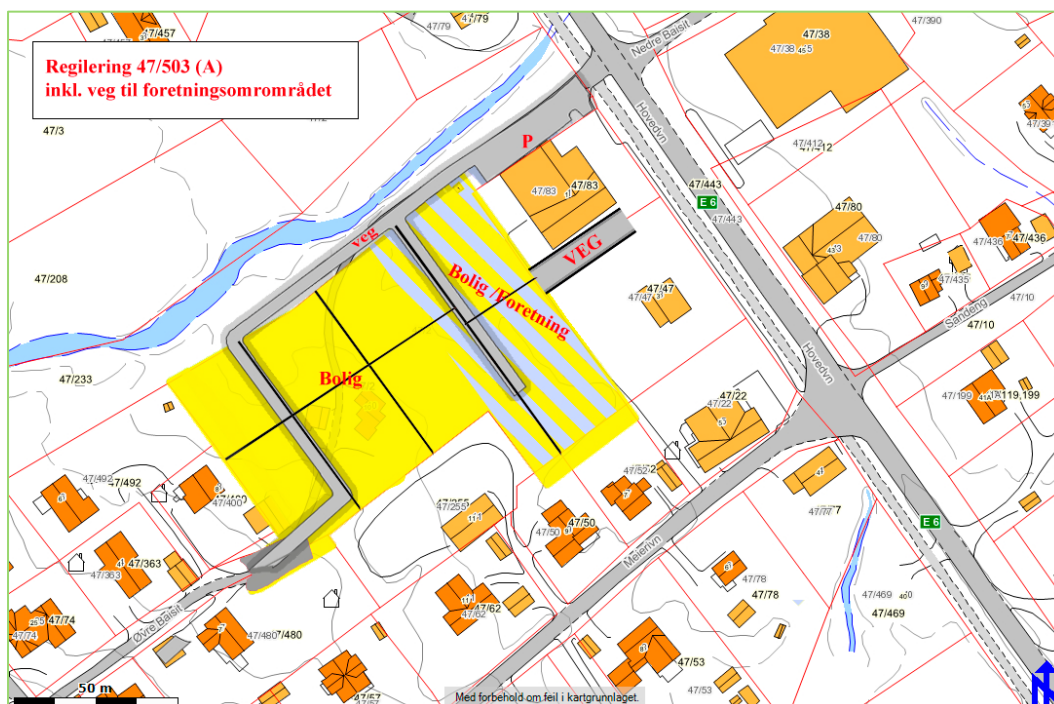
Grunneier ønsker å regulere eiendommen som bolig og deler av eiendommen som bolig/næring, samt sikre tilstrekkelig og praktisk adkomst til de planlagte boligene på eiendommen.

Vi har forstått at dette også er ønskelig fra reguleringsmyndighet.

Grunneier ønsker å etablere eneboliger, enebolig i rekke / leilighetsbygg på eiendommen.

Grunneier ønsker også å kunne tilby et eventuelt arealbehov for tilstøtende bedrifter ved å regulere deler av eiendommen til bolig/næring.

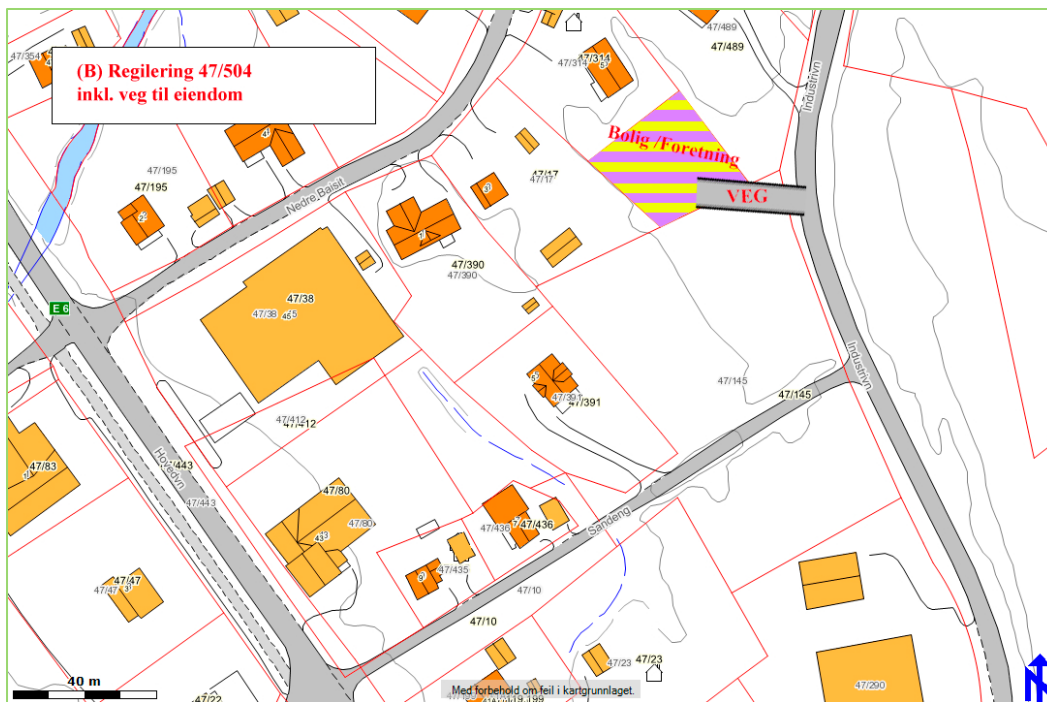
Grunneier ønsker regulering av eiendom i samsvar med vedlagt kartskisse.



(B) Regulering 47/504 - Parsell

Eiendommen er en boligtomt på 850 m². Grunneier ønsker at eiendommen regulert til boligformål/næring, samtidig ønsker en å sikre adkomst til eiendom.

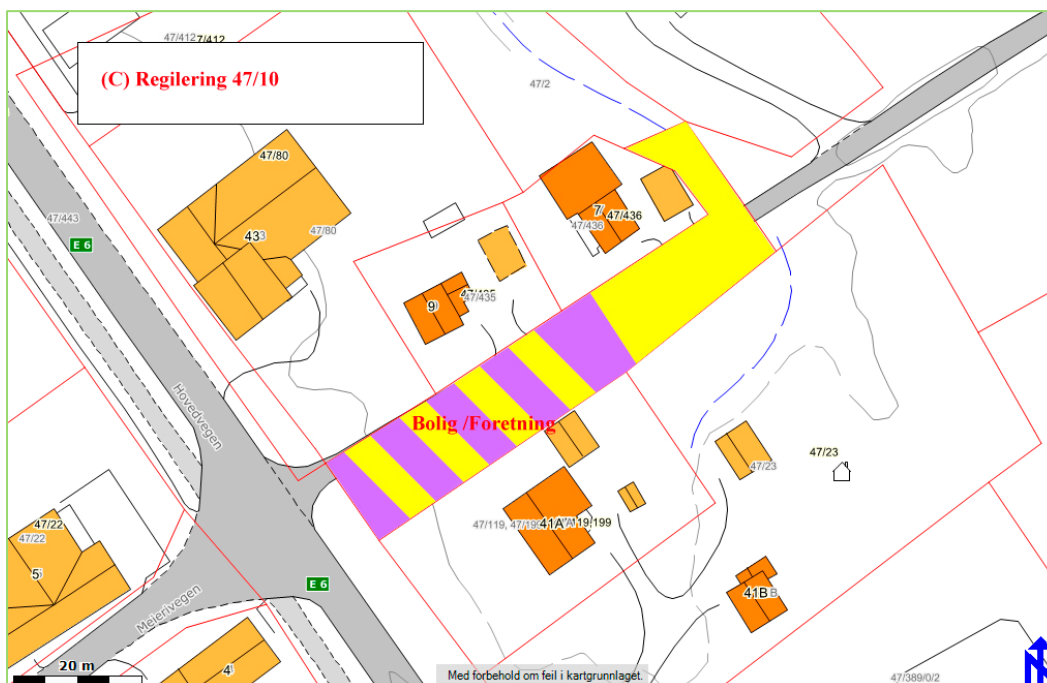
Grunneiers ønsker regulering eiendommen i samsvar med vedlagt kartskisse, med adkomst fra Industrivegen.



(C) Regulering 47/10- Parsell

Eiendommen er en parsell på 1143 m². Grunneier ønsker at eiendommen regulert til boligformål og til bolig/næring.

Grunneiers ønsker regulering eiendommen i samsvar med vedlagt kartskisse.



Kommunens kommentar:

Forslag A er tatt med i planforslaget, men med en noe annerledes vegløsning.

Forslag B er Tatt med i planforslaget med boligformål.

Forslag C er ikke tatt med i planforslaget. Deler av eiendommen benyttes til formålene veg og gnag-/sykkelveg. Øvrige deler er satt av med boligformål .

8.4.4. Ingunn Syrstad (17.11.2015)

For beboere på vestsiden av Industrivegen vil det være uholdbart dersom det lagres tunnelmasser uten tildekking langs Industrivegen. Dette på grunn av den vindretningen vi har mest av: sørøst, eller landvind som vi sier. Hvis massene ikke dekkes til, vil det medføre støvproblematikk for de som bor vest for Industrivegen. Området er flatt og åpent, og vindstyrken er stort sett den samme som på flyplassen.

Kommunens kommentar:

Innspillet er tatt til orientering.

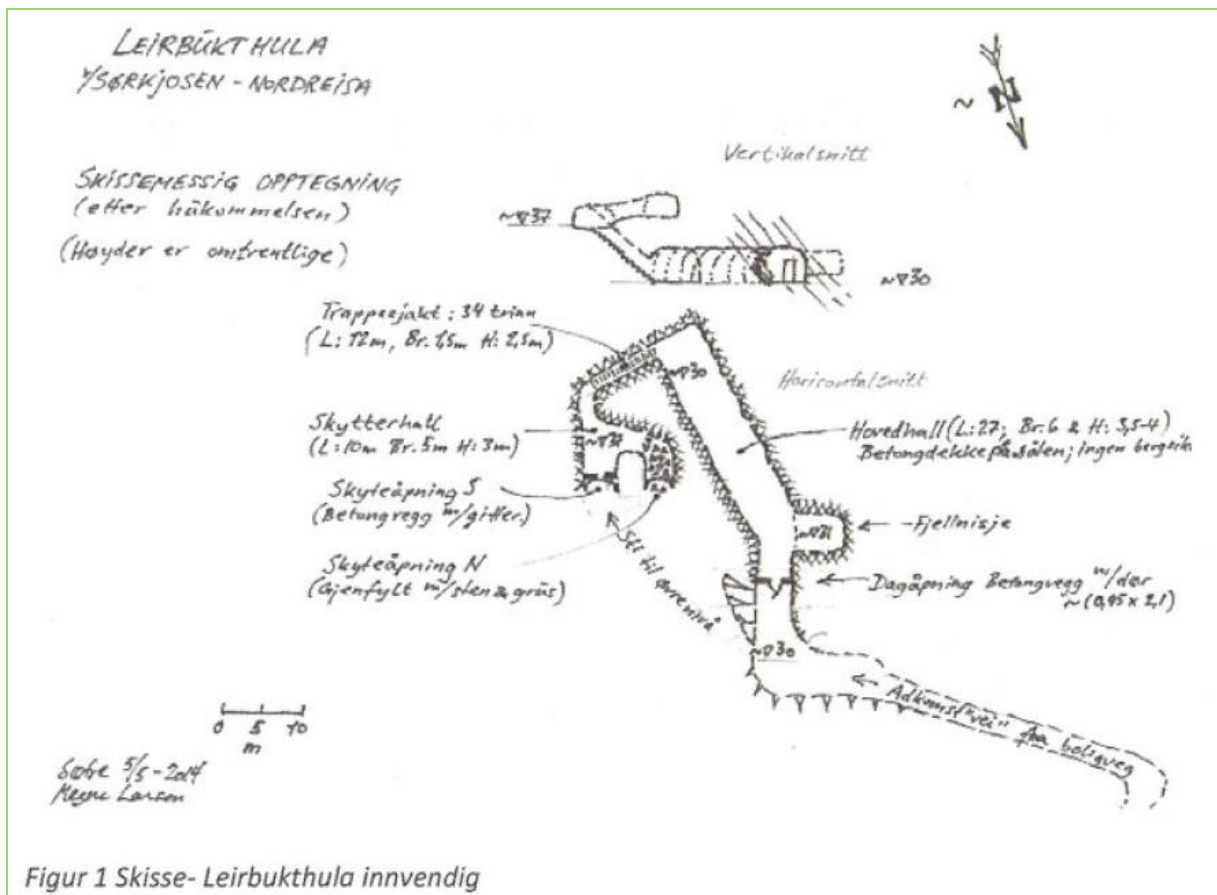
8.4.5. Leirbukthulas Venner (24.11.2015)

Leirbukthula er et militært fjellanlegg fra andre verdenskrig. Hula ble bygget av okkupasjonsmakten med hjelp av krigsfanger. Leirbukthula har lang historie, og har vært i bruk frem til ca. år 2000.

Leirbukthulas venner er en venneforening som jobber målrettet med å forvandle hula til et velfungerende formidlingscenter for krigshistorie. Hulas lokalitet midt mellom Sørkjosen og Storslett gir muligheter for også annen virksomhet. Leirbukthulas venner er interessert i å utvikle hula til et formidlingssted for krigshistorie, men har også til intensjon å leie ut hula til kommersielle aktører, som kan bringe potensialet for en flott attraksjon frem.

Leirbukthulas bruksareal i fjellet er på rundt 250 kvm. Det består av hovedinngangen på bakkeplan, inngangspartiet, hovedhallen som skal gi sitteplasser til inntil 100 personer, trapp opp til skytterhallen, og trapp videre opp til den tidligere kanonstillingen på toppen utvendig i anlegget.





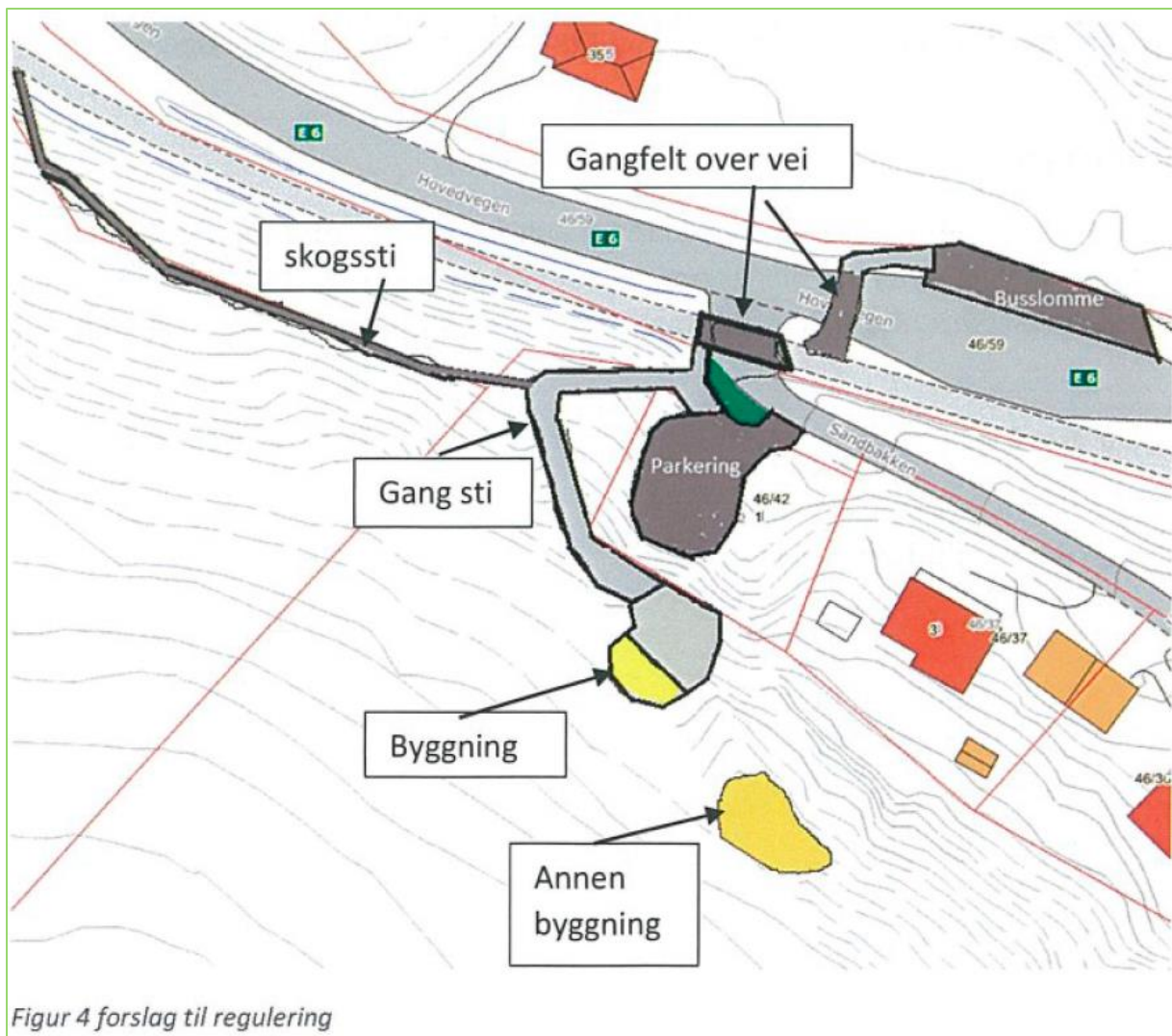
Figur 1 Skisse- Leirbukthula innvendig

I Leirbukthula beholdes hoved hallen og skytterhallen, samt trappeoppgangen mellom dem, slik de ble bygget under krigen - men nå som et velfungerende formidlings-senter for krigs- og kulturhistorie.

Leirbukthulas venner har hatt et forprosjekt gående, der man har sett for seg flere forskjellige løsninger for videre utvikling av hula, og det største hindret som har møtt oss er parkering.

Vi har laget en skisse som tar tak i følgende utfordringer omkring hula og framtidig virksomhet:

1. Parkering
2. Gangfelt for gjester som ankommer hula ved busslomme på sørgående kjørefelt.
3. Nedsatt hastighet på E6 som følger av gangfelt
4. Større busslomme for kortere parkering
5. Universelt utformet gangvei opp til hula
6. Tilrettelegging for bygninger



1. Parkering

Parkeringen ligger på tomt med GBR 46/42. Parkeringen skal romme personbiler for personell og parkering for mindre grupper. Parkeringsplassen må romme inntil 6 biler. Større grupper må bli lastet av ved dagens busstopp, som ligger i rimelig avstand fra hula. Det er viktig at gangfelt over vei blir etablert for at større grupper, som skoleklasser skal kunne være besøkende.

2. Gangfelt for gjester som ankommer hula ved busslomme på sørgående kjørefelt.

Det må være sikkert for gjester å passere E6. Det er en busslomme i dag på E6 i sørgående retning, men ingen gangfelt for skolebarn eller andre myke trafikanter. Dette bør reguleringsplanen virkeliggjøre.

3. Nedsatt hastighet på E6 som følger av gangfelt

Hastigheten fra busslomme til hula og Sandbakken boligfelt er per i dag 70 km/t, noe som ikke er en heldig trafikkløsning for noen. Vi foreslår at kommunen bruker høringen til å få Statens vegvesen til å senke farten til 50km/t, forbi alle busslommer i Leirbuktsvingene.

4. Større busslomme for kortere parkering

Vi har tidligere, les: i arealplanprosessen, hatt ønske om at busslomme mot Ramsar-området forstørres slik at det kan fungere som midlertidig rasteplass/parkering for buss, men at skolebussene kan operere uforstyrret.

5. Universelt utformet gangvei opp til hula

Hula ligger på GBR 46/8. Det er tegnet inn et forslag til gangvei opp til hula som følger gammel traktorvei. Det er tenkt at veien vil være universelt utformet, slik at man kan nå hula med rullestol. Det foreslås også at man ruster opp gammel traktorvei mot Sørkjosen til sti, for barnehager eller innbyggere i Sørkjosen.

6. Tilrettelegging for bygninger

Foran huleåpningen er det lagt av areal til samlingssted foran huleåpningen. Innerst mot hula er det tenkt at det skal oppføres en bygning. Det er planer om en arkitektkonkurranse, så vi kan ikke si eksakt hvor bygningen vil bli plassert. Bygningen skal inneholde enkel resepsjonsområde, toalett og anretning.

Utenfor kanonstilling har vi i planen lagt av et platå, som kan brukes til å legge til rette for ev. platting.

Kommunens kommentar:

Innspillet er tatt med i planforslaget.

8.4.6. Norges vassdrags- og energidirektorat (27.11.2015)

Grunnforhold

I henhold til NGUs løsmassekart består planområdet av elveavsetninger. Grunnforholdene må avklares nærmere i det videre planarbeidet jf. kravene i TEK 10, § 7-3. Fagkyndig vil kunne vurdere behov for eventuelle utredninger. Det antas at det er utført ulike grunnundersøkelser i området bland annet har nok Statens vegvesen vurderinger som er relevante. Utenfor området ved havna skjedde som kjent en utrasing i sjø i mai 2015.

Vassdrag

Området omfatter utløpet av Jernelva. Her har det tidligere vært skredhendelser. Den øvre delen av Øvregard ligger i aktsomhetsområde for skred jf. NVE Atlas: aktsomhetskart for flom- og jordskred samt NGIs snø- og steinsprangkart. Dette må vurderes i planen.

Det er ønskelig at det gjøres minst mulig inngrep i kantsonen langs vassdraget. Kantsoner langs vassdrag er viktige for friluftsliv samt artsrike og bevaringsverdige med hensyn til landskapsøkologi og biologisk mangfold. Jernelva har noen eldre avsnørte løp i nedre del som ofte fungerer både som flomdemper samt ofte er viktig for naturmangfoldet i vassdraget. Hvis inngrep kommer i nærheten av vassdrag og vassdragsnære soner må videre planutredning vurdere hvordan kantsonen langs vassdraget skal bevares.

Kommunens kommentar:



NVE's innspill er tatt til etterretning.

8.4.7. Statens vegvesen (30.11.2015)

Statens vegvesens (SVV) ansvar i planarbeidet er først og fremst knyttet til arealbruken langs riks- og fylkesveg. SVV har også ansvar for å sørge for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. SVV uttaler seg som forvalter av riksveg på vegne av staten, forvalter av fylkesveg på vegne av fylkeskommunen og som statlig fagstyresmakt med sektoransvar på transportområdet.

Planområdet omfatter del av Sørkjosen langs E6 og er avgrenset av Jernelva i nord og Leirbuktsvingene i sør. Fartsgrensen på E6 gjennom størstedelen av planområdet er 50 km/t, gjennom Leirbuktsvingene er fartsgrensen 70 km/t. Trafikkmengden er ca. 3450 kjøretøy/ døgn (år 2014).

Innspill i forhold til vårt vegforvalteransvar

- E6 inngår som en del av detaljreguleringsplanen, og det må settes areal for veg, jfr pbl § 12-5 nr. 2.
- Frisiktsone skal inngå i reguleringsplanen som hensynssone etter pbl § 12-6. Det skal gis bestemmelser etter pbl § 12-7 nr.2 som viser begrensninger i bruken av frisiktsonen. Her skal det fremgå at siktsonen skal være fri for vegetasjon og sikthindrende gjenstander i en høyde av 0,5 m over planet.
- Byggegrensen langs E6 er 50 meter målt fra midten av vegen. Detaljreguleringsplanen kan imidlertid gi andre byggegrenser. Vi aksepterer ikke byggegrenser nærmere vegen enn 20 meter. Dette gjelder også for parkeringsplasser/ oppstillingsplasser. Byggegrensene bør tegnes inn i reguleringsplanen, jfr. pbl. § 12-7 nr. 2.
- Avkjørsler merkes i planen med piler. Avkjørsler skal bygges etter krav i vegnormalene. Avkjørslene skal tilfredsstillende siktkrav gitt i vegnormalene. Antallet avkjørsler til E6 må begrenses i størst mulig grad for å oppnå best mulig trafiksikkerhet. Vi ber derfor kommunen se på muligheten for å sanere og/ eller slå sammen eksisterende avkjørsler.
- Rekkefølgebestemmelser er hjemlet i pbl § 12-7 nr. 10. Statens vegvesen krever at det i rekkefølgebestemmelsene tas med at avkjørsler til E6 skal bygges i henhold til krav i vegnormalene før det tillates byggestart i det regulerte området.

Innspill i forhold til vårt sektoransvar

- Myke trafikanter – syklende og gående
Planen må sikre at det blir lagt opp til gode løsninger for gående og syklende og at disse blir prioritert og ivaretatt på en trygg og god måte – både internt i planområdet og opp mot tilgrensende områder
- Universell utforming
Det må sørges for at transportsystemet i området gjøres tilgjengelig for majoriteten av brukerne ved hjelp av prinsippene for universell utforming.
- Kollektiv
Det er viktig at det blir lagt opp til gode løsninger for kollektivtrafikk i planområdet.



Statens vegvesen ønsker et nært og konstruktivt samarbeid i den videre planleggingen og utbyggingen av prosjektet, slik at konkrete problemstillinger og utfordringer tilknyttet de trafikale forholdene kan diskuteres og avklares. Dette for å sikre gode og trafikksikre løsninger i tråd med nasjonale føringer. Vi ber derfor om å få forslag til detaljplan oversendt oss til gjennomgang før planen sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

Kommunens kommentar:

Statens vegvesens innspill er tatt til etterretning.

8.4.8. Betongservice AS (28.11.2015)

Når det gjelder forslaget om parkering i Leirbuktsvingene for besøkende til «HULA» må ikke snuplass på enden av veien på Sandbakken omgjøres og utvides til dette formålet. Dette på grunn av at området på sørsiden ikke er lagt på is med hensyn til boligområde. Det jobbes med å få området undersøkt av geoteknikere. Dersom det blir aktuelt å anlegge dette til boligformål, er eneste foreløpige adkomst til området å forlenge veien på Sandbakken videre inn i området. Det er allerede laget et forslag til dette. Dersom E6 en gang i fremtiden legges om kan nye alternativer oppstå.

Videre når det gjelder ny vei til industriområdet hvor Betongservice AS er etablert, bør det jobbes hardt med andre statlige etater med hensyn til forskjøvning av området. Da menes blant annet å benke – rette ut en del unødige svinger på Jernelva og forta en forebygging slik at ikke floa går over alle bredder. Dessuten er det meget stygt med et slik uflidd område midt i Sørkjosen og helt inntil E6.

Det var også diskutert en del om bru – overgang – gangfelt i nordenden av Leirbuktsvingene av trafikksikkerhets grunner. Mitt forslag er å forlenge veien på Skogly ved å omgjøre den til sykkel og gangsti fra snuplass og videre gjennom Leirbuktsvingene på sjøsiden av E6 helt og helt fram til sørenden av svingene, under bakken. Her kan det etableres en undergang under E6 til eksisterende gangvei. Det er heller ikke så langt fram i tid at en ny trase av E6 vil starte nettopp her på bakken og over jordet mot Reisaelva. Dette var luftet på et tidligere møte med hensyn til arealplan, mener det var tidligere i år. Dette er verdt å vurdere.

Kommunens kommentar:

Innspillet er tatt til orientering. Forslag til trasé for gang- og sykkelveg er vurdert, men ble ikke tatt med i planforslaget.

8.4.9. Fylkesmannen i Troms (25.11.2015)

Det gis følgende merknader på de aktuelle fagområdene:

Støy

Fylkesmannens skal som statlig fagmyndighet for støy i plansaker blant annet sikre at nye boenheter får tilfredsstillende støyforhold som følge av planen.

Fylkesmannen baserer sine vurderinger på:

- Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2012) med tilhørende veileder M-128.



- Plan og bygningsloven § 29-5, byggeteknisk forskrift § 13-9 med henvisning til NS 8175:2012 «Lydforhold i bygninger» gir juridisk bindende grenseverdier for innendørs lydnivå.

Fylkesmannen kjenner ikke ÅDT for E6 som går gjennom planområdet. Dersom trafikkbelastningen tilsier at området ligger innenfor gul eller rød vegtrafikkzone jfr. T-1442, må det utarbeides en støyfaglig vurdering, dersom det skal oppføres ny støyfølsom bebyggelse innenfor planområdet. Planområdet grenser til Sørkjosen lufthavn, det minnes derfor om at det gjelder egne støykrav for støyfølsom bebyggelse i flystøysoner, og i soner med flere støykilder.

Naturmangfold

Det minnes om at alle reguleringsplaner skal tydeliggjøre at det er gjort vurderinger etter naturmangfoldloven (heretter NML) §§ 8-12, jfr. NML § 7. For mer informasjon om NML se veileder T-1415.

Ihht. Naturbase er det registrert to overlappende områder langs Sørkjosen med verdi B; bløtbnnsområde i strandsonen, og strandeng og strandsump. Innenfor områdene er det også gjort registreringer av arter med nasjonal forvaltningsinteresse. Områdene må derfor ivaretas særskilt i det videre planarbeidet.

Samfunnssikkerhet

Fylkesmannen er tillagt sektoransvar og innsigelses kompetanse for samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet i planprosesser. Kommunen er ansvarlig planmyndighet og skal gjennom plansystemet forebygge risiko for tap av liv, skade på helse, miljø og viktig infrastruktur, materielle verdier m.v.

Det skal utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse for reguleringsplanen jf. pbl § 4-3. I denne skal alle relevante fare-, risiko- og sårbarhetsmomenter være vurdert. For en ikke-uttømmende liste med relevante momenter vises det til DSBs veileder *Samfunnssikkerhet i arealplanlegging* nr. 11. Der det kartlegges fare-, risiko- eller sårbarhet skal dette følges opp i planforslaget gjennom plankart og/eller planbestemmelser. På reguleringsplannivå må reell fare kartlegges.

Innenfor planområdet er det særlig viktig å vurdere virkningen av risiko og sårbarhet mellom nye tiltak og eksisterende objekter som lufthavna og riksveien. Ubebygde areal ved Leirbuktsvingen ligger også i aktsomhetsområdet for snø- og steinskred. Ved utbygging av dette området skal i utgangspunktet krav etter TEK10 og reell sannsynlighet for skred være avklart. det henvises til NVE som skredfaglig myndighet.

Videre planprosess

Planen går inn i Fylkesmannens «innsigelsesprosjekt». Ordningen gir Fylkesmannen fullmakt til å samordne og eventuelt avskjære innsigelse fra statlige myndigheter. Samordning og eventuell avskjæring krever at Fylkesmannen avholder egne drøftingsmøter med berørte statlige sektormyndigheter. Ordningen fordrer også at planen er drøftet i planforum på et tidlig stadium.

Fylkesmannen stiller seg til rådighet for spørsmål og drøftinger i det videre arbeidet med planen.

Kommunens kommentar:

Fylkesmannens innspill er tatt til etterretning.



8.4.10. Troms fylkeskommune (1.12.2015)

Det er positivt at kommunen nå følger opp kommuneplanen med regulering av Sørkjosen. Planen omfatter ulike arealformål i et tettbygd område med både skole, barnehage, offentlig- og privat service. Store deler av planområdet er allerede utbygd.

Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging - trafikk

I tråd med Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene og statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, bør bolig-, areal- og transportplanlegging samordnes på en slik måte at persontransportbehovet kan ivaretas uten stor grad av bilbruk. Fylkeskommunen (heretter FK) anbefaler at det legges opp til en høyere utnyttelse for nye byggeområder, samtidig som de eksisterende omgivelsene hensyntas. Planens intensjon er å bedre trafikksikkerheten, og FK legger da spesiell vekt på tilrettelegging for gående og syklende. Det bør også være enkelt å bruke buss ved at det tilrettelegges for gode og universelt utformede snarveier til bussholdeplass. Ved ev. endringer i holdeplassløsninger må dette tas opp med FKs samferdsels/miljøetat i planprosessen. Etaten bidrar også gjerne i drøftinger om gode løsninger for gående og syklende.

Bebyggelsesmønster

Gode omgivelser gir folkehelse og trivsel. I følge plan- og bygningslovens § 1, 5. ledd, skal estetisk utforming av omgivelsene ivaretas. Planen innebærer en utbygging nært eksisterende bebyggelse. Det er viktig å ta hensyn til hvordan nye bygg på en best mulig måte kan spille sammen med det eksisterende miljøet når man fastsetter bestemmelser for utforming, utnyttelsesgrad og plassering.

Barn og unge—felles oppholdsarealer

Ved fortetting er det spesielt viktig at arealer avsatt til bruk av barn er av tilfredsstillende kvalitet. Jf. Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging, stilles det krav til utforming av lekeplasser. Vi forutsetter at disse blir gjort rede for i planforslaget, og at lekeplassen blir sikret mot støy, forurensning, trafikk- og annen helsefare. Vi anmoder også å ta vare på/utvikle de naturverdiene som fins i området (f.eks. ved utløpet av Jernelva) som bidrag til at det fins gode uteområder og tur-/aktivitetsmuligheter i nærmiljøet.

Kulturminneforvaltningen

Det er ikke påvist automatisk freda kulturminner innenfor planområdet og FK vurderer det heller ikke som sannsynlig at hittil ukjente kulturminner vil bli berørt. FK minner imidlertid om tiltakshavers aktsomhets- og meldeplikt, jfr. Lov om kulturminner av 1978, § 8, som sier at arbeidet skal stoppes og kulturvernmyndighetene varsles, dersom tiltakshaver under arbeidet likevel skulle oppdage gjenstander eller andre spor etter tidligere menneskelig aktivitet. FK ber om at dette tas med som opplysning på planens tekstdel.

FK ber om at hele gårdsanlegget på eiendommen 47/251, Birkely, vernes. Skogvokterboligen og uthuset må avsettes som hensynssone c) vern av bygninger. Det må utarbeides bestemmelser til denne hensynssonen som sier at istandsetting og vedlikehold skal skje etter antikvariske prinsipper. Hele eiendommen med gårdsanlegget må avsettes som hensynssone c) vern av bygningsmiljø.



Bestemmelser til denne hensynssonen må være at det ikke tillates nye tiltak i bebyggelse innenfor hensynssonen uten godkjenning av kulturminnemyndigheten.

Også to andre eldre gårdsanlegg på eiendommene 47/17 og 47/18 bør vurderes vernet som hensynssoner c) på tilsvarende måte som beskrevet over.

Klimatilpasning

Viser til ny fylkesplan der det i kapittel 5 er tatt inn at klimatilpasning vil bli mer sentralt framover. «Klimaprojekt Troms» har utviklet to konkrete verktøy til bruk i regional og lokal planlegging; «Klimaprofil Troms» og «Klimahjelperen».

«Klimaprofil Troms» inneholder oppdatert oversikt over forventede virkninger/ konsekvenser av pågående klimaendringer, innenfor tema temperatur og (ekstrem)nedbør, havnivåstigning, flom og skred. «Klimahjelperen» er en veiledning for hvordan og på hvilke plannivå kommunene kan og bør ta inn klimatilpasning som tema i planleggingen, for å redusere risiko for skade på bygninger og viktig infrastruktur, og fare for menneskers liv og helse. Klimatilpasning i planleggingen skal bidra til å gjøre samfunnet mer robust mot sannsynlige konsekvenser av de pågående klimaendringene.

Planforum

Troms fylkeskommune arrangerer månedlig regionalt planforum der kommuner som ønsker det kan legge fram planer for drøfting med sektormyndighetene. Dette kan være en nyttig arena for større planer som berører flere interesser. Drøfting i planforum bør fortrinnsvis skje før planforslaget legges ut på høring. Mer informasjon om regionalt planforum fins på www.tromsfylke.no. Ta gjerne kontakt med planavdelingen.

Avslutning

FK ønsker lykke til med planarbeidet. Ta gjerne kontakt ved behov for avklaringer, råd og veiledning underveis. Kontaktpersoner: Randi Ødegård (kulturvern), Øystein Olav Miland (samferdsel/miljø), Toril Skoglund (friluftsliv), Bjørg Kippersund (plan).

Kommunens kommentar:

Fylkeskommunens innspill tas til etterretning.

8.4.11. JB Elektro (12.4.2016)

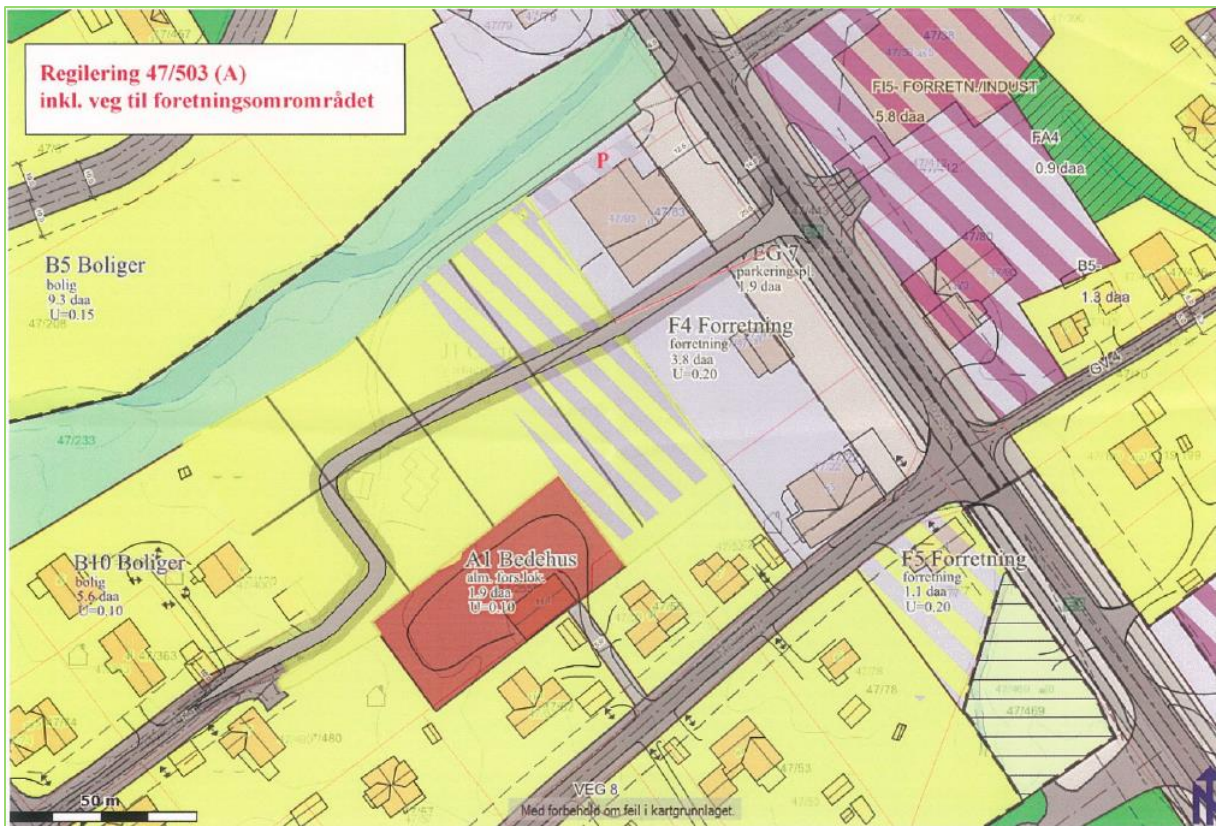
Ønsker ny avkjøring til Meieriveien 1 på eiendomsgrense mellom GBR 47/83 og 47/47, da eksisterende avkjørsel stenges pga. rekkverk til ny bro over Jernelva.

Fra avkjøringen bør det legges vei til eiendommer vest for avkjørselen, se kartskisse.

Eksisterende vei langs Jernelva ønskes fjernet.

Eiendom vest for Meieriveien 1 (nærmeste eiendom) bør reguleres til næring.





Kommunens kommentar:

Innspillet er innarbeidet i planforslaget.

8.4.12. Joda eiendom AS (3.5.2016)

Avkjøring til næringseiendom fra E6

Ved nye bru over Jernelva og med de krav og endringene dette medfører ønsker Joda eiendom AS å endre sine tidligere innspill.

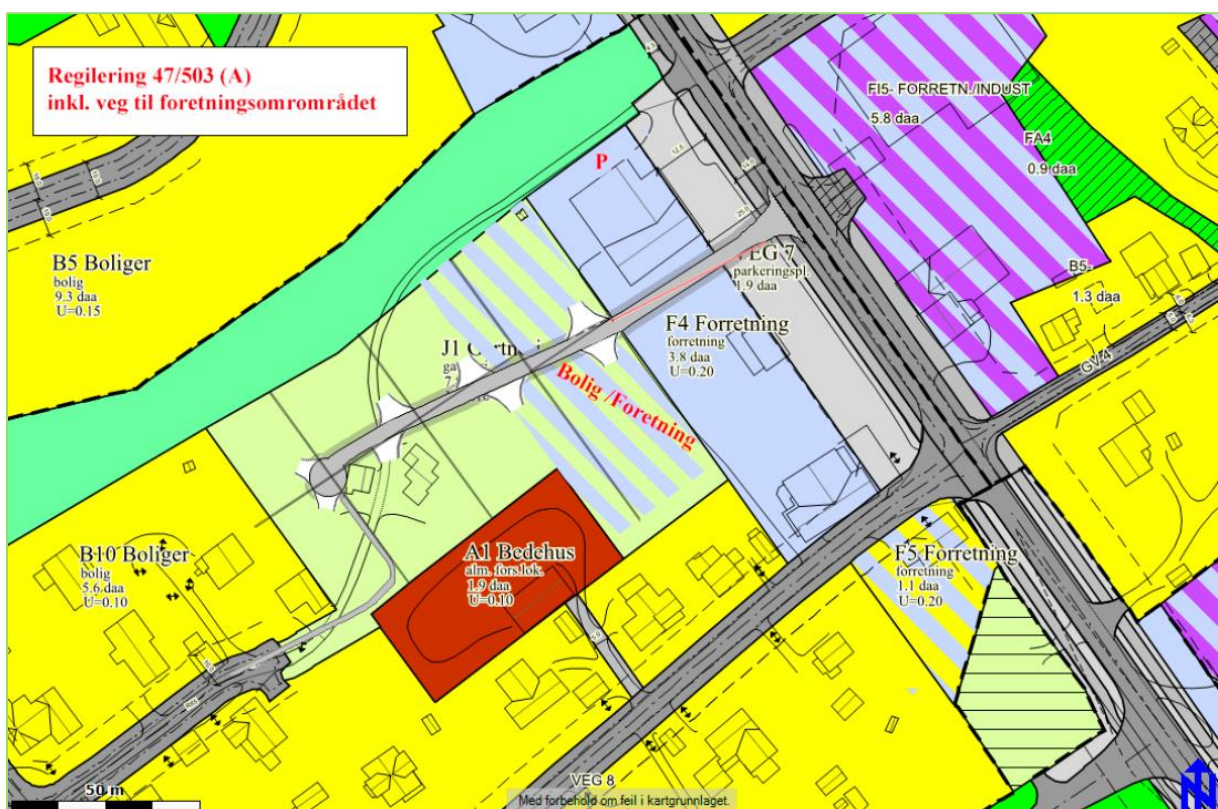
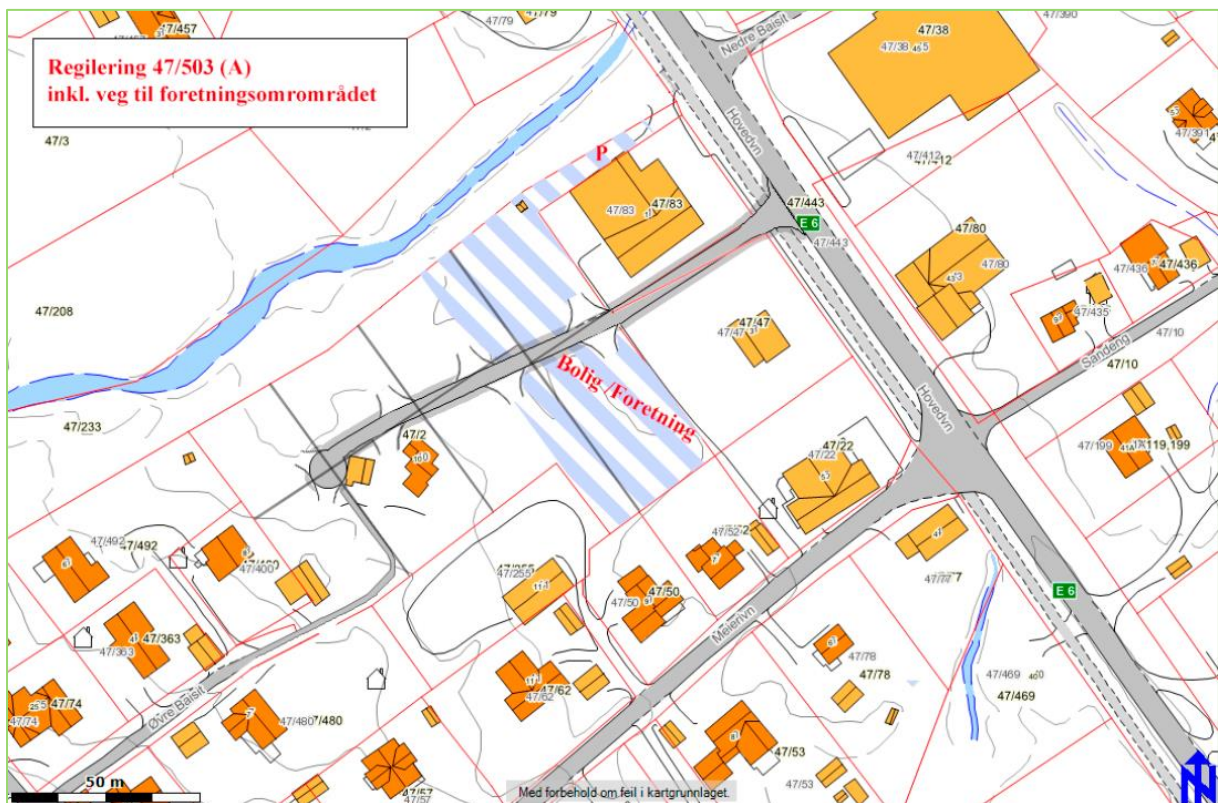
Det er i dag mangel på sentrale eiendommer hvor næringsliv kan etableres og vokse. Derfor ønsker Joda eiendom AS at område nærmest E6, på eiendom 47/503, reguleres til bolig/næring. Avkjøring fra E6 til næringseiendom er en forutsetning, derfor ønsker vi en ny permanent avkjøring lengere syd, på grensen mellom eiendom 47/83 og 47/47. Dette har jeg forstått er et ønske fra grunneier av 47/83 også.

Boligtomter

Den samme avkjøringen vil kunne betjene de seks boligtomtene Joda eiendom AS ønsker å regulere på 47/503. Veien vil da kunne stenges av i overkant med bom, mot eksisterende Øvre Baisit veg, med kun en sti mellom de to snuplassene. Det får bli opp til reguleringsmyndighet om denne skal være brøytet om vinteren.

Joda eiendom AS ønsker å etablere eneboliger eller enebolig i rekke / leilighetsbygg på eiendommen. Vi har forstått at dette også er ønskelig fra reguleringsmyndighet, da der er mangel på boligtomter i Sørkjosen.

Joda eiendom AS ønsker regulering av eiendom i samsvar med kartskisser under.



Kommunens kommentar:

Innspillet er innarbeidet i planforslaget.

8.4.13. Ingunn Syrstad (18.5.2016)

Jeg er blitt gjort kjent med at grunneier av GBR 47/10 i Sørkjosen og Nordreisa kommune ønsker å stenge utkjøringen mot E6 for veggen Sandeng.

Eier av GBR 47/10 har oppgitt at han ønsker å benytte deler av arealet selv, og da kan jeg tenke meg at det blir utvidelse av parkeringsplass eller noe lignende akkurat i utkjøringen mot E6.

Undertegnede, som er eier av GBR 47/391, og grunneier av GBR 47/436, har et rettsforlik fra Forlikrådet av 29.10.2015, der det fremgår at vi kan sperre veggen Sandeng for gjennomkjøring årlig i perioden 01.06-01.10, men at sperringen settes øst for min eiendom 47/391. Dette vil være enklest i forhold til levering av post, varer, etc. – og ikke minst for renovasjonen.

En permanent sperring av veggen Sandeng vil også skape trøbbel for snørydding.

Kommunens kommentar:

Avkjørselen fra E6 til Sandeng foreslås permanent stengt i planforslaget. Stengingen vil være med bom slik at den ikke vil være til hinder for vinterdriften (brøyting) og renovasjon.

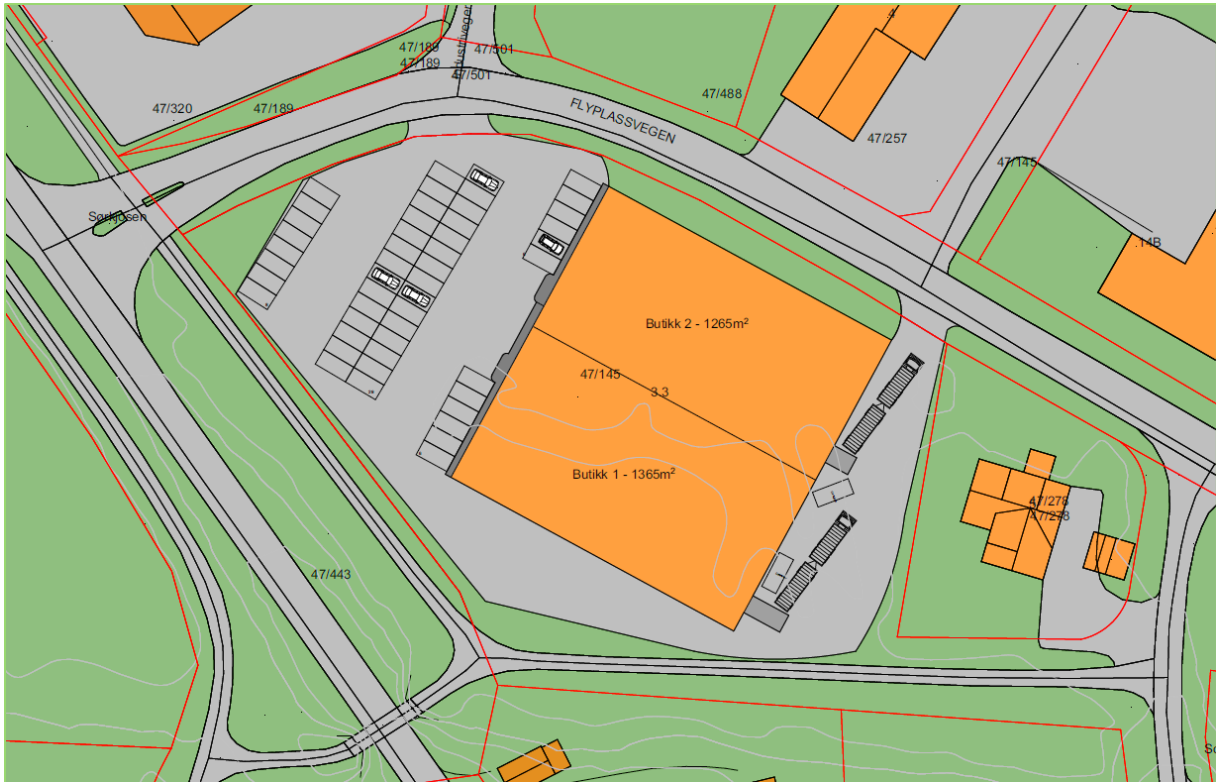
8.4.14. Handelsbygg Holding AS (5.4.2017)

Med tanke på regulering ønsker Handelsbygg Holding AS følgende overordnede føringer for GBR 47/145:

- Tillatt grad av utnyttning på maks % BYA 70, inkl. parkering.
- Maks byggehøyde 11 meter målt fra gjennomsnitts planert terreng
- Alle typer takform tillates
- Ønsket formål sosi kode 1800. Forretning inklusive dagligvare og detaljhandel, offentlig og privat tjenesteyting, næring med tilhørende uteanlegg og parkering. Maks tillatt handelsareal 2 900 m².
- Parkering; 1 plass per 50 m² salgsareal

De vedlegger også til informasjon 1. utkast til situasjonsplan for området.





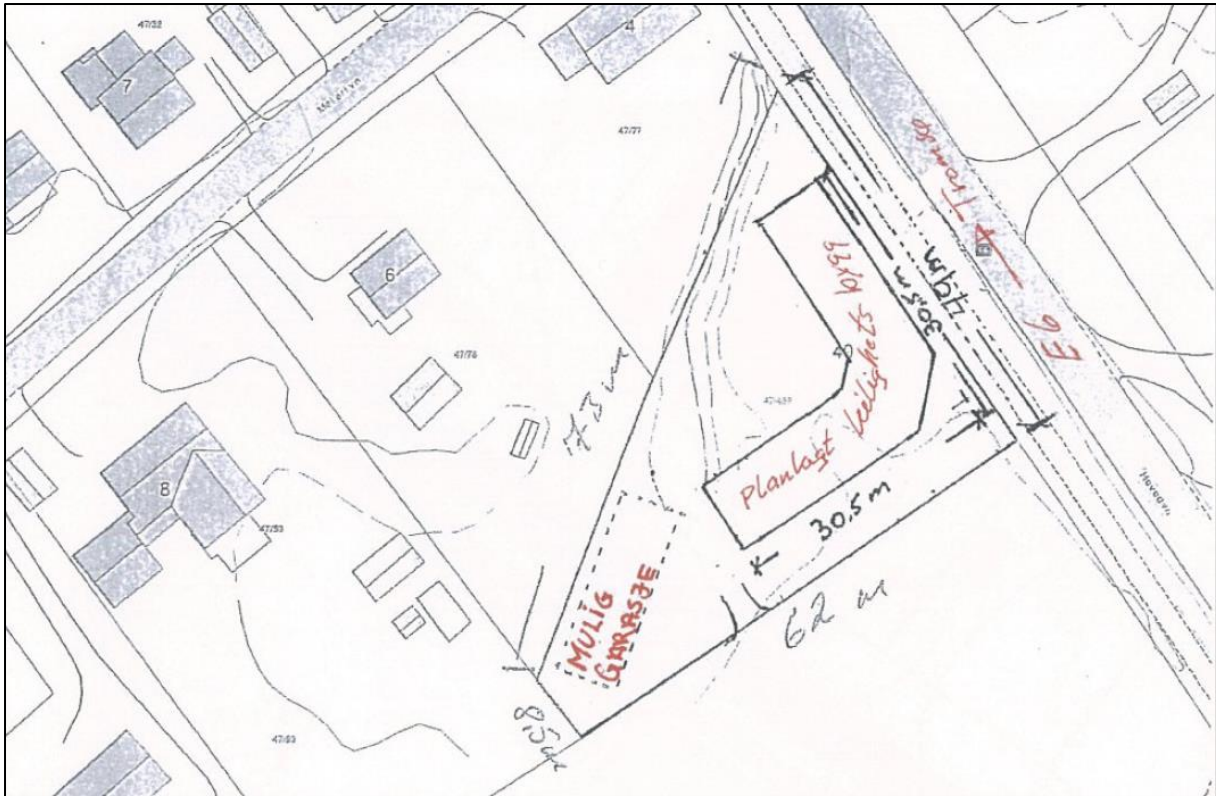
Kommunens kommentar:

Innspillet er innarbeidet i planforslaget.

8.4.15. Betongservice AS (20.1.2017)

Ønske å endre formål på eiendom med GBR 47/469 fra bolig/forretning til boligformål.





Kommunens kommentar:

Innspillet er delvis innarbeidet i planforslaget.

8.4.16. Statens vegvesen (28.6.2017)

Statens vegvesen (SVV) har ingen merknader til utvidelsen av planområdet. SVV viser forøvrig til deres uttalelse som ble gitt til varsel om oppstart av detaljreguleringsplan i Sørkjosen, datert 27.11.2015.

Kommunens kommentar:

Statens vegvesens innspill tas til orientering.

8.4.17. Tromsø Museum - Universitetsmuseet (3.7.2017)

Siden området i sjø reguleres til naturvern antas det at det ikke vil planlegges direkte tiltak der. Da har Tromsø museum ingen merknader til planområdet.

Kommunens kommentar:

Innspillet tas til orientering.

8.4.18. Fylkesmannen i Troms (10.7.2017)

Fylkesmannen viser til tidligere innspill til opprinnelig varsel om oppstart. De holder spesielt frem behovet for drøfting av planen med sektormyndigheter frem mot 1. gangs høring og offentlig ettersyn, og at formål og bestemmelser drøftes med sikte på å lokalisere uenigheter og finne omforente løsninger. Det bør være et mål å unngå tekniske innsigelser til plankart og bestemmelser.



Når planen legges ut til offentlig ettersyn vil det være vanskeligere å drøfte uformelle løsninger. Reaksjonen er innsigelser eller merknader som krever mer formelle og tidkrevende prosesser for å løse opp i.

Fylkesmannen vil anbefale at planen legges fram i Planforum v/Troms fylkeskommune før offentlig ettersyn. Her møter sektormyndigheter og kan gi innspill til planforslaget.

Kommunens kommentar:

Fylkesmannens innspill tas til orientering.

8.4.19. Avinor (14.7.2017)

Avinor knytter sine kommentarer til utvidelsen av planområdet til deres brev av 06.11.2015 i forbindelse med varsel om oppstart av plansaken.

1. Arealbehov for Sørkjosen lufthavn

Vi er tilfreds med at ca. 8 dekar av flyplass eiendommen gbnr. 47/418, som i dag benyttes til flynavigasjonsanleggene LOC og DME samt driftsbygg, er tatt inn i planområdet. Dette arealet må omreguleres fra industri til lufthavnformål (kode 2030) i tråd med kommuneplanens arealdel.

Utvidelsen av planområdet i sør ser ut til å følge grensen for lufthavnformål (kode 2030) i reguleringsplanen for Sørkjosen lufthavn, vedtatt av kommunestyret i Nordreisa den 01.03.2007 i sak 0007/07. Det er viktig at detaljreguleringen ikke legger opp til reguleringsformål i sør som kommer i konflikt med innflygingslysrekken til bane 33 (fra sør).

2. Restriksjonsplanen for Sørkjosen lufthavn

Det alt vesentlige av det utvidete planområdet blir liggende innenfor sideflaten langs vestsiden av rullebanen. Mens noe area l blir liggende innenfor den horisontale flaten samt innflygingsflatene til bane 15 (nordfra) og bane 33 (sørfra).

3. Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg

På grunn av utvidet planområde ber vi om at fellesbestemmelsen til detaljreguleringsplanen endres til følgende ordlyd:

Krav til radioteknisk vurdering av bygninger og anlegg samt bruk av kraner i utbyggingsperioden

Nord av Bjørklymoen (veien) og videre rett østover fra krysset med E6, gjelder følgende krav:

Alle søknader innenfor planområdet om byggetillatelse etter plan- og bygningsloven §§ 20-1 og 20-2, skal forelegges Avinor for å unngå konflikt mellom tiltakene og restriksjoner knyttet til flynavigasjonsanleggene.

Sør av Bjørklymoen (veien) og videre rett østover fra krysset med E6, gjelder følgende krav:



Alle søknader innenfor planområdet om byggetillatelse etter plan- og bygningsloven §§ 20-1 og 20-2 som overstiger kotehøyde 20 meter over havet, skal forelegges Avinor for å unngå konflikt mellom tiltakene og restriksjoner knyttet til flynavigasjonsanleggene.

Restriksjoner vedrørende bruk av kraner til oppføring av bygg vil bli vurdert av Avinor sammen med søknaden om byggetillatelse. Dette gjelder både restriksjoner i forhold til flynavigasjonsanleggene og høyderestriksjonsflater rundt rullebanen.

Bestilling av radiotekniske vurderinger er nå endret til: Avinor Flysikring AS på følgende e-post: post@avinor.no

4. Farlige eller villedende lys

Ingen nye kommentarer.

5. Flystøysoner

Avinor v/Miljøavdelingen har foretatt flystøyberegninger for Sørkjosen lufthavn for perioden 2014 – 2024, rapport datert 01.07.2016, jf. retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012). Flystøyberegningene og flystøysonekart ble oversendt Nordreisa kommune ved brev av 05.07.2016.

Deler av planområdet vil bli liggende innenfor gul flystøysone.

I Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012) punkt 3.2.1, er hovedregelen at gul sone er en vurderingssone hvor kommunene bør vise varsomhet med å tillate etablering av støyfølsomme bruksformål (nye boliger m.v.).

Ifølge M-128 – Veileder til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012), avsnitt 3.2, presiseres det at bebyggelse til støyfølsomt bruksformål kan tillates dersom avbøtende tiltak gir tilstrekkelige utendørs oppholdsareal med tilfredsstillende støynivå ($L_{den} \leq 52$ dB), og bygningen har en stille side ($L_{den} \leq 52$ dB) der rom med støyfølsom bruk kan plasseres. Den nevnte veileder påpeker videre at innenfor gul sone alene er det stor variasjon i faktiske støynivåer da sonen dekker nivåer mellom $L_{den} 52$ og 62 dB. Det kan derfor aksepteres at de enkelte kommunene utøver noe ulik forvaltningspraksis i sonen. Aktsomhetsgraden bør være størst i områder med støy nær øvre grense for gul sone, hvor de høye støynivåene naturlig nok vil føre til behov for mer omfattende avbøtende tiltak.

Vi minner om at kommunens krav til størrelse på utearealene på «en stille side» må oppfylles.

Det må presiseres at gul flystøysone starter ved $L_{den} 52$ dB, mens den for vegtrafikk støy starter ved 55 dB.

Avinor ber om at gul flystøysone legges inn som en hensynssone (H220) på plankartet med følgende tilhørende bestemmelse:

Flystøysoner rundt Sørkjosen lufthavn

Tiltakshaver (utbygger) må i forbindelse med rammesøknad/byggesøknad, legge ved en støyfaglig utredning der det dokumenteres at støymessige forhold i utbyggingen er ivaretatt



med hensyn til gjeldende retningslinjer og forskriftskrav. I utredningen skal behov for avbøtende tiltak på boligbebyggelsen og skjerming av tilstrekkelige utendørs oppholdsareal synliggjøres.

Hvis ønskelig, kan støysonekartet ettersendes i sosi-format.

6. Avsluttende merknader

Dersom overnevnte forhold i dette brev samt tidligere uttalelse av 06.11.2015 ikke tas hensyn til i det videre arbeidet med planen, vil Avinor senere vurdere å fremme en innsigelse til detaljreguleringsplanen, jf. Plan- og bygningsloven § 5-4.

Punkt 5 vedrørende flystøysoner er et faglig råd.

Kommunens kommentar:

Avinors innspill tas til etterretning.

8.4.20. Troms fylkeskommune (29.6.2017)

Troms fylkeskommune viser til deres uttalelse ved planoppstart, datert 01.12.2015. Deres innspill der er relevante også for de nye områdene som tas med i planen. Troms fylkeskommune, herunder kulturminnevernet, har ingen ytterligere kommentarer til utvidet planområde.

Kommunens kommentar:

Troms fylkeskommunes innspill tas til orientering.

8.4.21. Betongservice AS / Hansen og Bakkehaug eiendom (9.8.2017)

Undertegnede har i mange år jobbet målrettet mot Nordreisa kommune med hensyn til gjennomføre/fullføre arealplanen fra ca. 30 år tilbake som da gikk på å videreføre Industriveien nordover med bru over Jernelva og videre til kaiområdet.

For ca 6 - 7 år siden gjorde vi en henvendelse til kommunen som gikk på å endre denne planen på grunn av etablert boligfelt på nordsiden av industriområdet vi befinner oss. Forslaget gikk på å videreføre Industriveien slik det nå foreligger i planutkast.

Det vi imidlertid registrerer er at denne vegen er foreslått som en blindveg fra begge ender med bom eller hinder i krysset hvor veien i Nedre Baisit møter Industriveien. Dette er et meget dårlig forslag som vi vil motsette oss på det sterkeste. Det er i år etablert et drivstoffanlegg ved Industriveien vis a vis Europris. Dette anlegget benytter vi oss av og slik planen foreligger må vi kjøre en lang omvei og ut på E 6 for å komme til tankanlegget. Dette skaper unødig trafikk i krysset mot E6. Som etablert bedrift i området med stor bil og maskinpark vil dette være stor ulempe for oss og vi henstiller derfor at det på Industriveien blir gjennomkjøring etter at ny trase / forlengelse er fullført. En gjennomkjøring vil også være en stor fordel med tanke på brøyting om vinteren.

Kommunens kommentar:

Innspillet er innarbeidet i planen.



8.4.22. Ragnhild Flåten Andreassen (10.8.2017)

Har ønske om å dele tomte. Kommer tilbake til deg med skisse når du er ferdig med ferie. Forstod det slik at det ikke ville koste noe hvis jeg meldte inn om det nå, fordi det da ville være med på reguleringsplanen. Tomta dette gjelder er Flyplassvegen 9; GBR 47/507.

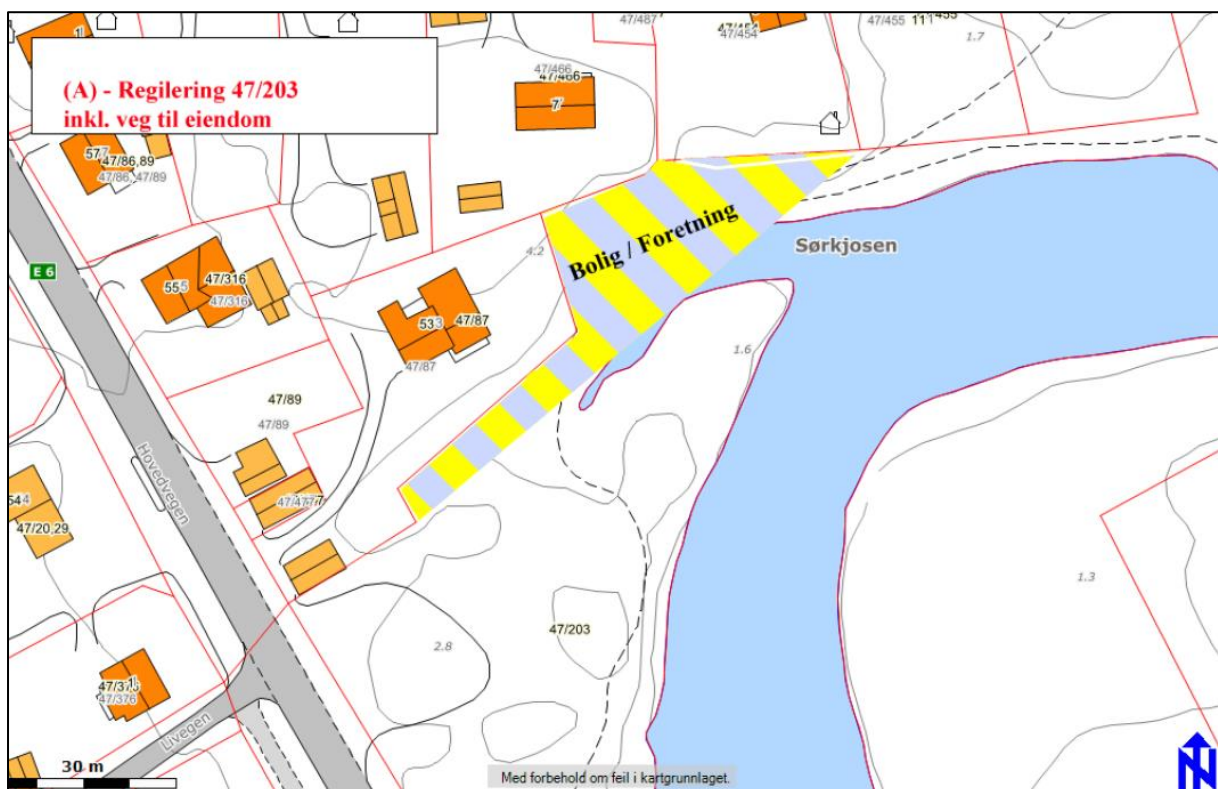
Kommunens kommentar:

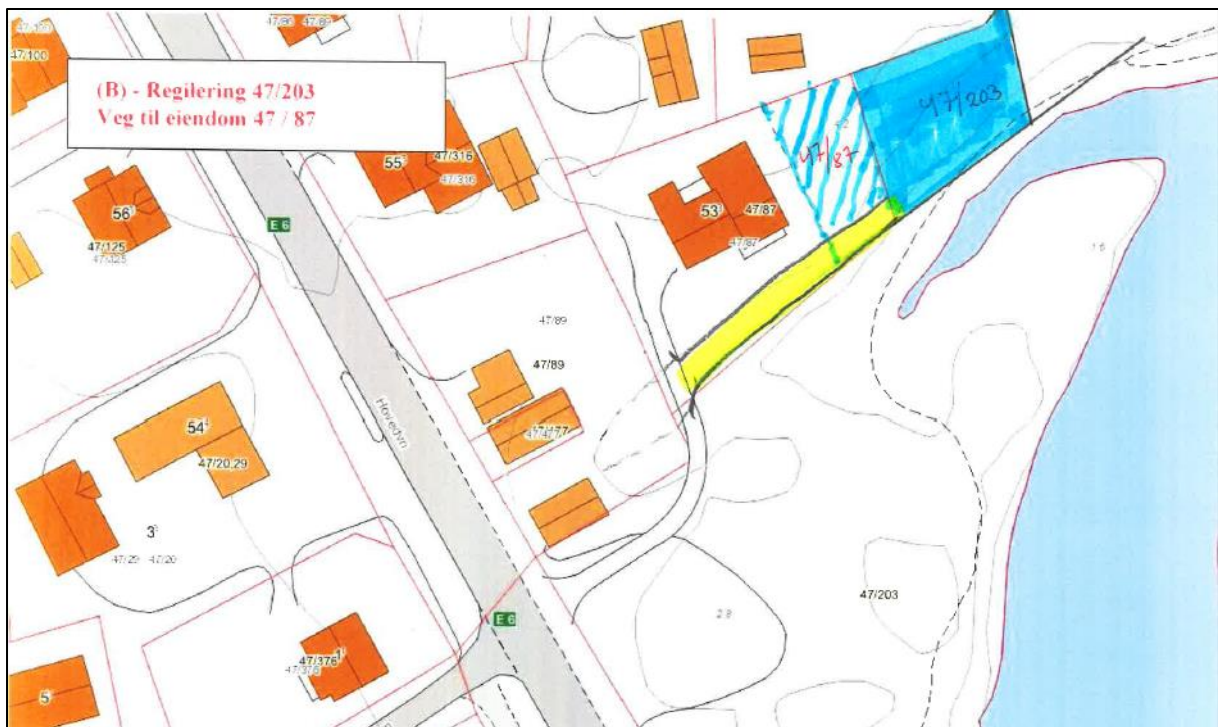
Innspillet tas til orientering

8.4.23. Løvøll (23.8.2017)

Løvøll eier Hovedvegen 53 (47/87) som grenser opp til «Jernelvaeiendommen» (47/203). 47/87 er ganske stor, men huset står midt på tomten. På østsiden av huset er der en halv tomt, men areal nok til en hel tomt lenger bort, på 47/203, om vi slår disse sammen. Om denne biten blir regulert til bolig så får vi til sammen en god og fin boligtomt, med vei og avkjørsel foran eksisterende bolig.

Har lagt ved to forslag til måter å gjøre det på.





Kommunens kommentar:

GBR 47/87 ligger utenfor planområdet. Det er ikke aktuelt å utvide planområdet ytterligere på nåværende tidspunkt da det vil forsinke planarbeidet.

8.5. Referat fra åpent informasjonsmøte – varsel om oppstart

Sted: Kommunestyresalen, Rådhuset, Storslett.

Tidspunkt: 26. november 2015, kl. 18:00-19:40

Tilstede: *Fra Nordreisa kommune:* Dag Funderud, Hanne Henriksen (referent).

- DF: Ønsker velkommen og orienterer om bakgrunnen for planen. Det åpnes så for innspill.

Følgende innspill kom:

- Parkeringsplassen som er avsatt i kommuneplanens arealdel i forbindelse med Leirbukthula er uønsket.
- Området på GBR 46/3 er privateid og er regulert til bolig i reguleringsplanen fra 1979. Det er ønske om å beholde arealet som bolig, og ikke til gang- og sykkelvei.
- Det er et trafikkfarlig punkt rett sør for GBR 47/337 på grunn av et høyt gjerde på stedet.
- Er det mulig å sette opp et gjerde ved GBR 46/44 for å stoppe krysning av E6 her?
- Kan snuplassen på Sandbakken utvides slik at man får parkeringsplass til Leirbukthula der?
- 70-sonen bør omgjøres til 50-sone.
- Mulig næring bak GBR 47/83 og 47/47.
- Bygningen der OK Consult holder til hindrer for sikten til E6 i krysset mellom Meieriveien og E6.
- Solbakk-mælen 43, 47, 49 og 51 har utkjørsel til E6, men adresse Solbakk-mælen. Dette er problematisk i forhold til utrykningskjøretøy.
- Er det mulig å forlenge gang- og sykkelveien i Skogly opp til busslommene ved Leirbuktsvingene og så etablere gangfelt der?
- Det må være skjerming mellom boligtomter og næringsarealer ved flyplasskrysset.
- Det er ikke samsvar mellom kart og virkelighet for avkjøringen til Hovedveien 35. Den korrekte avkjøringen er å se på flyfoto.

Møtet avsluttet cirka kl. 19:40.

Hanne Henriksen
referent

8.6. Andre møter før første gangs høring og offentlig ettersyn

8.6.1. Innspill gitt av Statens vegvesen i Skypemøte den 11.1.2017

Referat fra møtet er kortet noe ned, slik at det kun dreier seg om forhold innenfor planområdet.

Kollektivtilrettelegging (kl. 11:00-12:00)

Statens vegvesen (ved Torleif Hole) gikk gjennom innspillene og problemstillingene som SVV fikk presentert fra bussoperatør (Rune Hansen ved Torghatten buss AS) som kjører blant annet skolebuss i Nordreisa kommune. Kort oppsummert;

1. Bussholdeplassen «Sørkjosen» som betjenes av buss i sørlig retning er per i dag veldig ugunstig plassert. Det er ingen gode gangforbindelser til busstoppet, og man må krysse E6 uten at det er tilrettelagt for det. Busstoppet er relativt lite i bruk i dag. Må vurderes i langsiktig plan.
2. Jernelva – tas i eget møte da det er flere problemstillinger som må sees i sammenheng.
3. Bussholdeplassene «Sørkjosen Flyplassvegen» i begge retninger. Mye i bruk. I snitt 30 skolebarn som går på her i løpet av dagen. Mulig det har en sammenheng med anleggsarbeidet ved Jernelva. Må sees i sammenheng med eventuelle nye holdeplasser i området bensinstasjon/ JB elektro/ gjestestua.
4. Alvheim. Her oppstår det uheldige situasjoner ved at man har opptil 3 skolebuss som stopper samtidig her, 60-70 barn, som går av bussen. Mange av disse skal krysse E6 i gangfelt. Motgående trafikk skaper farlige situasjoner med kryssende skolebarn. Barn som bor på «riktig» siden av E6 har ingen gode gangforbindelser fra holdeplassen. Snarvegen ved gnr/bnr 47/337 bør reguleres i plan. Snarvegen bør driftes.

Jernelva bru – løsning for kollektivtrafikken (kl. 12:00-13:30)

Bakgrunn for møtet

Det bygges ny bru over Jernelva i Sørkjosen, og krav til rekkverk medfører at eksisterende busslomme «Sørkjosen» som betjenes av buss i nordlig retning mot Storslett blir berørt. Nytt rekkverk vil gå tvers over busslommen, og busslommen må dermed fjernes.

Det er derfor behov for å diskutere kollektivtilrettelegging i området – både på kort og lang sikt. Skal man erstatte busslommen «Sørkjosen» med en ny? Skal man legge til rette til noe midlertidig? Hvor eventuell? Er det tilstrekkelig med tilbudet som i dag finnes ved Flyplassvegen?

Nordreisa kommune har varslet oppstart av planarbeid med reguleringsplan for Sørkjosen hvor dette aktuelle området er med. Det vil derfor være naturlig at man i denne langsiktige planen ser på kollektivtilrettelegging i et større perspektiv enn man gjør i prosjektet Jernelva.

Punkter som ble diskutert på møtet 11.01.17

1. Veggen Øvre Baisit må stenges ut mot E6 pga. ny bru, ny adkomst er tenkt etablert i eiendomsgrensen mellom JB elektro og Henriksen Gjestestue.
2. Statoil/ Reisa Bilsenter - Området er generelt veldig utflytende, store åpne arealer ut mot E6, uklare skiller mellom kjøreareal, parkeringsareal, areal for myke trafikanter etc.



3. Kortsiktig løsning for buss i kjøreretning mot Sørkjosen v/ Statoil – Buss i retning mot Jubelen stopper ofte ved rabatten inn mot bensinstasjonen for å slippe av skolebarn. Det er ingen definert bussholdeplass der, men det praktiseres slik når det lar seg gjøre. Ofte står det parkert større kjøretøy her, noe som er svært uheldig da de blant annet hindrer for sikten ved utkjøring fra bensinstasjonen. Det er derfor ønskelig å få slutt på parkering av kjøretøy her. Det må undersøkes muligheten å få til skilting parkering forbudt.

4. Kortsiktig løsning for buss i kjøreretning mot Storslett – Buss i kjøreretning mot Storslett: Det ble diskutert muligheten for å tilrettelegge for en midlertidig/kortsiktig løsning på strekningen JB elektro-Henriksen Gjestestue-Meierivegen. Dette som et tiltak for å erstatte busslommen som forsvinner ved Jernelva. Her kan man ev. se på en midlertidig løsning hvor man kombinerer g/s-veg og venteeareal, og fyller ut grøfta slik at man får en lomme hvor bussen kan svinge av E6. Avstand til holdeplass ved Flyplassvegen vil da være maks 200 meter.

5. Langsiktig løsning buss sørover og nordover – Buss retning sør mot Jubelen: På lang sikt kan man se på muligheten å etablere en bussholdeplass ved Sandeng, da denne veggen er tenkt stengt for utkjøring i et langsiktig perspektiv. Må sees i sammenheng med holdeplassen ved Flyplassvegen. For buss i motsatt retning (mot Storslett) må det også her gjøres en helhetlig vurdering hvor man tar med seg bussholdeplassen ved Flyplassvegen. Ønsker man å beholde holdeplass Flyplassvegen, i tillegg til å ev. etablere en ny i området rundt Meierivegen?

I forbindelse med ny reguleringsplan for Sørkjosen som er under oppstart hadde kommunen følgende relevante opplysninger:

Kommunen informerte om at det er foreslått ca. 10 nye boliger i området bak JB elektro. Disse boligene er tenkt adkomst til E6 fra ny veg mellom JB elektro og Henriksen Gjestestue.

2. Kommunen ser for seg å stenge vegene Nedre Baisit og Sandeng ut mot E6, og lede all trafikk til boligene ut flyplasskrysset.

3. Kommunen ønsker å etablere ny adkomst fra E6 til industriområdet ved Industrivegen. Ny adkomst er tenkt i retning Sørkjosen skole.

Konklusjon

Kortsiktig løsning knyttet til prosjektet, bygging av ny bru over Jernelva:

På møtet ble det diskutert ulike muligheter på kort sikt, primært for å erstatte busslommen som må fjernes ved Jernelva pga. konflikt med rekkverk.

- Buss retning mot Jubelen – i prosjektet med bygging av ny bru vil man ikke gjøre konkrete tiltak for buss i kjøreretning mot Jubelen. Det som indirekte kan bidra til bedre forhold for bussen er å få bukt på parkering av større kjøretøy ut mot E6 ved bensinstasjon. SVV skal derfor se på muligheten å skilte parkering forbudt. På den måten tilrettelegger man for muligheten for avstiging- slik det ofte praktiseres i dag.
- I tillegg vil man måtte tilpasse terrenget (heving) ifbm ny bru. Dette vil også kunne gi bedre forhold for bussen i området ved bensinstasjonen. Det skisseres en løsning som viser disse forholdene.



- Buss i kjøreretning mot Storslett – alternativ midlertidig løsning ble diskutert (se over), men det ble konkludert på møtet at det verken er nødvendig eller god økonomi i å tilrettelegge for en ny kortsiktig bussholdeplass ved Meierivegen, da det kun er 180-200 meter til nærmeste holdeplass (Flyplassvegen). Det må heller gjøres en helhetlig holdeplassvurdering i forbindelse med reguleringsplanen for Sørkjosen som inkluderer hele E6-strekningen fra skolen til Leirbuktsvingene. Troms fylkeskommune/ fylkestrafikk/bussoperatør må få mulighet til å uttale seg om denne konklusjonen.

Langsiktig plan, reguleringsplan for Sørkjosen:

Flere av utfordringene knyttet til kollektivtilrettelegging i området må ivaretas gjennom reguleringsplan for Sørkjosen som kommunen er i startfasen av. Statens vegvesen ved Plan og forvaltning ber om å bli involvert i prosessen slik at man har et nært samarbeid om alle forhold som berører E6 – deriblant tilrettelegging og lokalisering av bussholdeplasser. Her må man se det i sammenheng med utvikling i området, nye boligområder etc. Troms fylkeskommune og Troms fylkestrafikk vil også være sentrale parter i disse drøftingsrundene.

Noen forhold som må vurderes:

- Bussholdeplass i begge retninger i nærheten av Sørkjosen skole/Idrettsvegen/Nilseskogen – hva er framtidig behov?
- Området utenfor bensinstasjon/Reisa Bilsenter/butikk bør strammes opp slik at man får kontroll over de store utflytende arealene ut mot E6. Dette er viktig for trafikksikkerheten.
- Bussholdeplass ved Flyplassvegen – riktig plassering? Kan man trekke disse nærmere Jernelva, i området ved Meierivegen/Sandeng for å bedre dekke et større område?
- Etablere nye holdeplasser ved bensinstasjon/gjestestua/Meierivegen/Sandeng, samt beholde holdeplasser ved Flyplassvegen?
- Alvheim – behov for å vurdere tiltak for å bedre trafikksikkerheten for myke trafikanter – særlig når skolebarna settes av bussen på ettermiddagen. Mange barn samtidig, kryssing av E6, motgående trafikk. Barn som bor på «riktig» siden av E6 har ingen gode gangforbindelser fra holdeplassen. Snarvegen ved gnr/bnr 47/337 bør reguleres i plan. Snarvegen bør driftes.

8.6.2. Møte med næringslivet – 17.8. 2017 – Reisafjord Hotell

Innspill og ønsker fra møte med næringslivet:

- Parkeringsplass ved Jernelva med muligheter for tømning av bobil/campingvogner.
- Gang- og sykkelvei langs Flyplassveien.
- Gangfelt over E6 i nærheten av busslommene ved Flyplasskrysset.
- Gangvei/tursti langs Jernelva fra Jernelva bro og opp til eksisterende stinett utenfor planområdet.
- Justere utformingen av næringsområdet fra Mekonomen til Industriveien for å få en bedre arrondering av arealet.
- Endre på foreslått utforming av vei og boligtomter på GBR 47/503.



På slutten av møtet ble det gjennomført en befaring av området på vestsiden av E6 fra Jernelva bro til Meieriveien.



9. Vedlegg:

Planbeskrivelsen har følgende vedlegg:

Vedlegg 1: Geoteknisk vurdering – Arktisk Geotek – 11.10.2018

Vedlegg 2: Geoteknisk vurdering – G-NOT-001 1350031569 – Rambøll – 28.2.2019

Vedlegg 3: Datarapport fra grunnundersøkelse – Rambøll – 15.2.2019