BALSFJORD KOMMUNE

DETALJREGULERINGSPLAN FOR BERGNESET KAI- OG INDUSTRIOMRÅDE

Planprogram / Plan ID 1933-261

Bilde: KU R3, Kommuneplanens arealdel 2011-2023

FCG DESIGN AND ENGINEERING LTD 12.12.2017 P27546

12.12.2017

Innholdsfortegnelse

1 BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET 3
1.1 Innhold og formål med planarbeidet 3
1.2 Krav om konsekvensutredning 3
1.3 Eksisterende utredninger 3
2 PLANSTATUS 3
2.1 Gjeldende planstatus 3
2.1.1 Kommuneplanens arealdel 3
2.1.2 Eksisterende reguleringsplaner 4
2.2 Pågående planer i området 6
3 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD 6
3.1 Avgrensning av planområde 6
3.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk 7
3.3 Naturmangfold og kulturminner 9
3.4 Nærmiljø og friluftsliv samt grønnstruktur 11
3.5 Trafikkforhold 11
3.6 Grunnforhold 11
3.7 Støy og forurensning 11
3.8 Barns intresser 11
3.9 Næring 11
4 BESKRIVELSE AV TILTAKET 12
4.1 Teknisk beskrivelse av dagens situasjon 12
4.2 Utbyggningsalternativer 13
4.2.1 Alternativ V1 13
4.2.2 Alternativ Ø2 14
4.2.3 Alternativ V4 14
5 KONSEKVENSUTREDNINGSTEMA 15
5.1 Forhold til annen planlegging 15
5.2 Tema og metodikk 15
5.2.1 Støy 15
5.2.2 Forurensning 16
5.2.3 Trafikk 16
5.3 ROS-analyse 17
6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING 17
6.1 Inspill ved forvarsling om oppstart av reguleringsplan og KU 18
6.2 Inspill og merknader ved høring av planprogram 19

DETALJREGULERINGSPLAN FOR BERGNESET KAI- OG INDUSTRIOMRÅDE

PLANPROGRAM

Plannavn: Detaljreguleringsplan for Bergneset kai- og industriområde

Plan-ID: 1933-261

Oppstartsmøte: Balsfjord kommune 15.9.2015

Forvarsling av plan: Annonse i Nye Troms og Nordlys samt Balsfjord kommunes hjemmeside 13.10.2015.

Planprogram: __.__.2017

Planforslag og konsekvensutredning: __.__.2018

Kontaktinformasjon:

FCG Design and Engineering Ltd
Osmontie 34, P.O. Box 950
FI-00601 Helsinki
Tfn. +358 10 4090
www.fcg.fi

Eva Persson Puurula
Planleggere, arkitekt SAFA
kristina.salomaa@fcg.fi
Tlf +358 50 312 0281

Verte landskap - arkitektur
Løkkeveien 53
Postboks 1034
9503 Alta

Anita Veiseth
Senior landskapsarkitekt MNLA
anita@verte.no
Tlf: +47 90 14 77 46

Balsfjord kommune
Rådhusgata 11
9050 Storsteinnes

Vegar Gystad
Kommunalsjef Plan og Utvikling
jvg@balsfjord.kommune.no
Tlf: 77 72 20 33

1 BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

1.1 Innhold og formål med planarbeidet

Intensjonen med planarbeidet er å legge til rette for utbygging av ny havn med lagerareal og byggetomter i tilknytning til eksisterende havn. Planen vil også sikre arealer til framtidig bergverksdrift i tilknytning til havn samt legge til rette for industriell næringsutvikling på området. Den nye planen vil erstatte eksisterende reguleringsplaner på planområdet.

Balsfjord kommune har foretatt en konseptvurdering (Multiconsult 2013) og et forprosjekt for utvikling av havnen. Disse tjener som grunnlag for detaljreguleringsplanen.

Bergneset havn ligger knappe 5 km øst for kommunesentret Storsteinnes og ca 80 km sørover fra Tromsø.

1.2 Krav om konsekvensutredning

Balsfjord kommune har vurdert att planen utløser krav om konsekvensutredning (*Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven*, §2). Konsekvensutredningen utføres for støy og forurensning.

1.3 Eksisterende utredninger

Som utgangspunkt for konsekvensutredning og planarbeid brukes utredninger tidligere utarbeidet for Bergneset Havn. Disse er:

- Bergneset Havn forstudie (17.4.2012, Rambøll).
- Bergneset Havn konseptvurdering (26.4.2013, Multiconsult).
- Bergneset Havn forprosjekt (2015, Multiconsult).
- Bergneset øst kartskisse og redegjørelse for områdestabiliteten (2017, Multiconsult)

2 PLANSTATUS

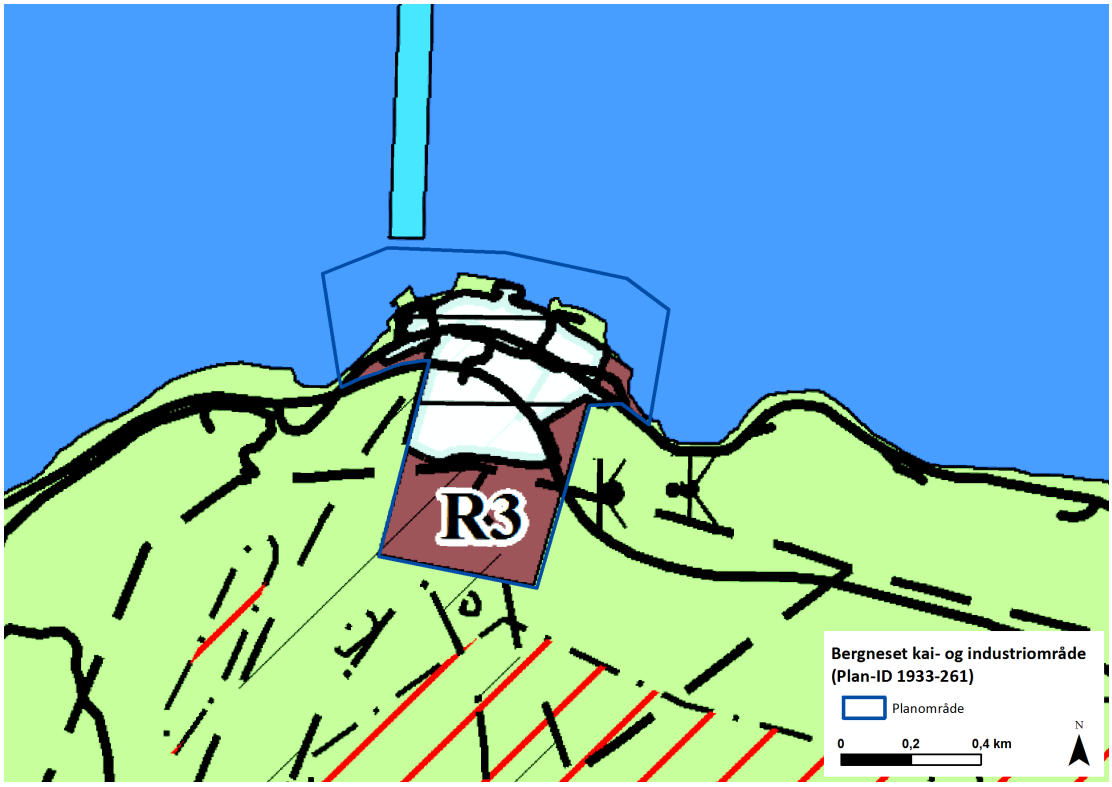
2.1 Gjeldende planstatus

2.1.1 Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel før Balsfjord kommune er vedtatt 21.9.2011. I kommuneplanens arealdel er det tilrettelagt for en utvidelse av industriområdet og det er lagt ut areal til råstoffutvinning samt fremtidig næringsområde. Det er et generelt behov for plasskrevende virksomhet å finne lokalisering utenfor Tromsø. Bergneset tilhører et av de områdene som er av strategisk betydning for kommunen ut fra dette perspektivet.

I kommuneplanens arealdel er Bergneset havn betegnet somR3. Etter planbestemmelse for kommuneplanens arealdel skal en detaljreguleringsplan utarbeides før det gjennomføres søknadspliktige tiltak i området. I kommuneplanen er de hvite områdene eksisterende reguleringsplaner (Bilde 1). I forhold til kommuneplanens arealdel justeres plangrensen noe langs veien i øst for å få med en liten del av eksisterende reguleringsplan som vil bli liggende utenfor. Størrelsen på dette området er ca 2 daa.

I forbindelse med konsekvensvurdering for kommuneplanens arealdel har man vurdert at arealbruken kommer til å gi mer positive enn negative konsekvenser for miljø og samfunn.

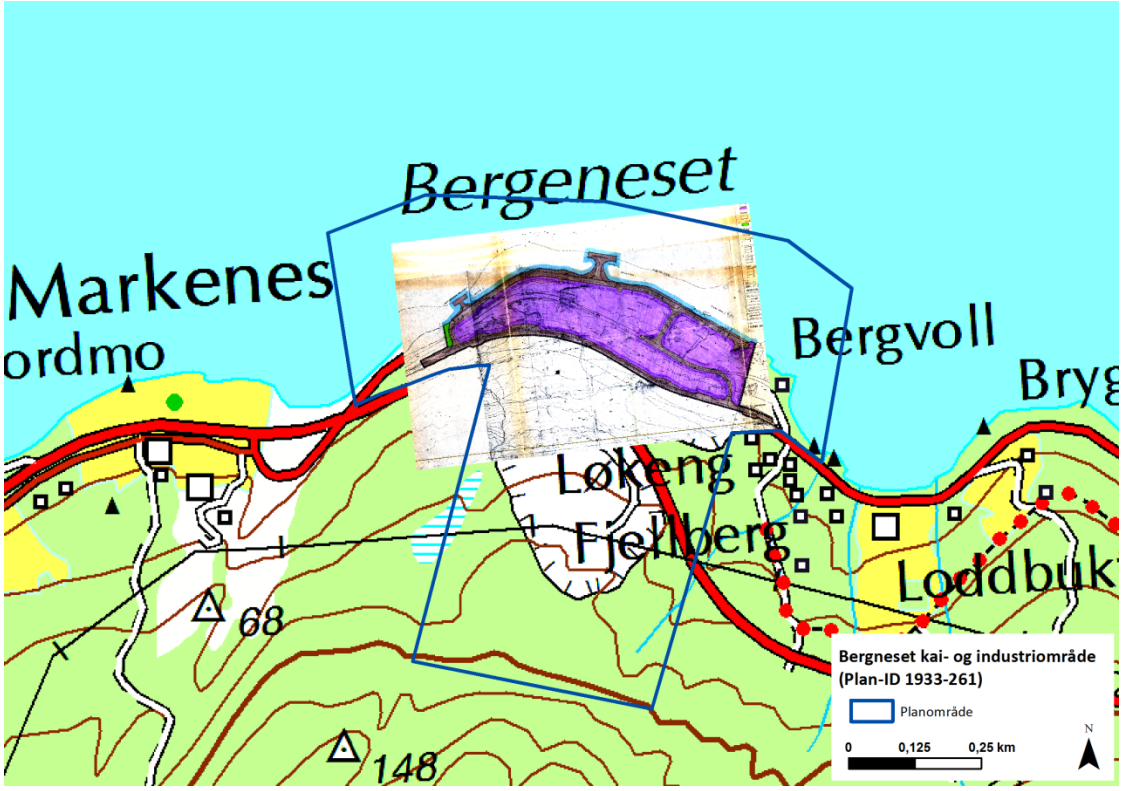


Bilde 1. Planområde i forhold til kommuneplanens arealdel.

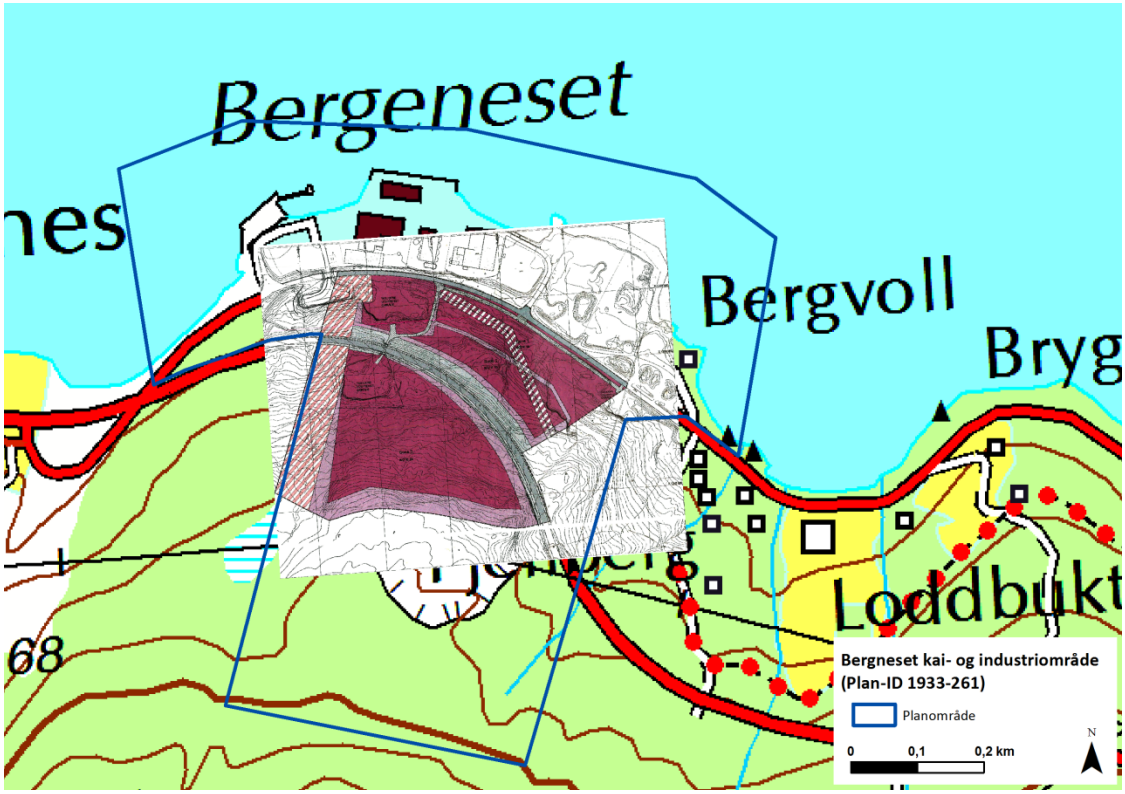
Sør for planområdet ligger en sone med risiko for skred (H310) og sone med drivningsleder for rein (H520).

2.1.2 Eksisterende reguleringsplaner

I planområdet er to detaljreguleringsplaner i kraft. Disse er reguleringsplan for industriområde Bergneset (dat. 13.1.1981, bilde 2) og reguleringsplan for massetak (dat. 5.7.2002, bilde 3).



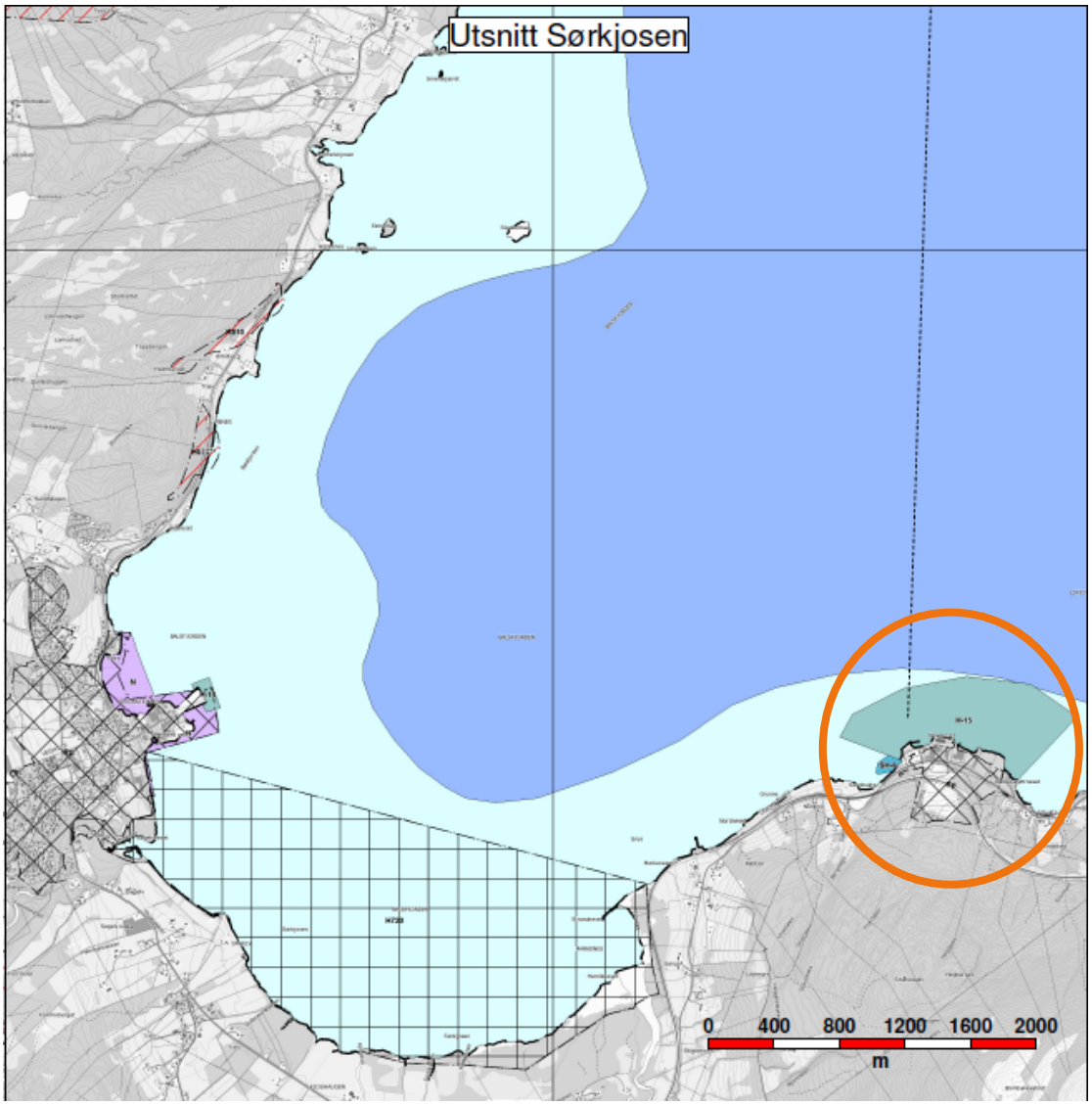
Bilde 2. Planområdet i forhold til Bergneset nedre reguleringsplan (veiledende posisjon).



Bilde 3. Planområdet i forhold til Bergneset øvre reguleringsplan (veiledende posisjon)

2.2 Pågående planer i området

Interkommunal kystsoneplan for Tromsøregionen ble vedtatt 23.09.2015. Planen er et vedtak mellom de fem kommunene Balsfjord, Karlsøy, Lyngen, Målselv og Tromsø. I planen er det regulert områder for havn (H-15), ny småbåthavn (SH-8) og allerede regulert område. I området H-15 er det etablert næringsvirksomhet og havneområdet viser dagens situasjon med mulighet for utvidelse. Blå områder er utpekte som fiskeområder.

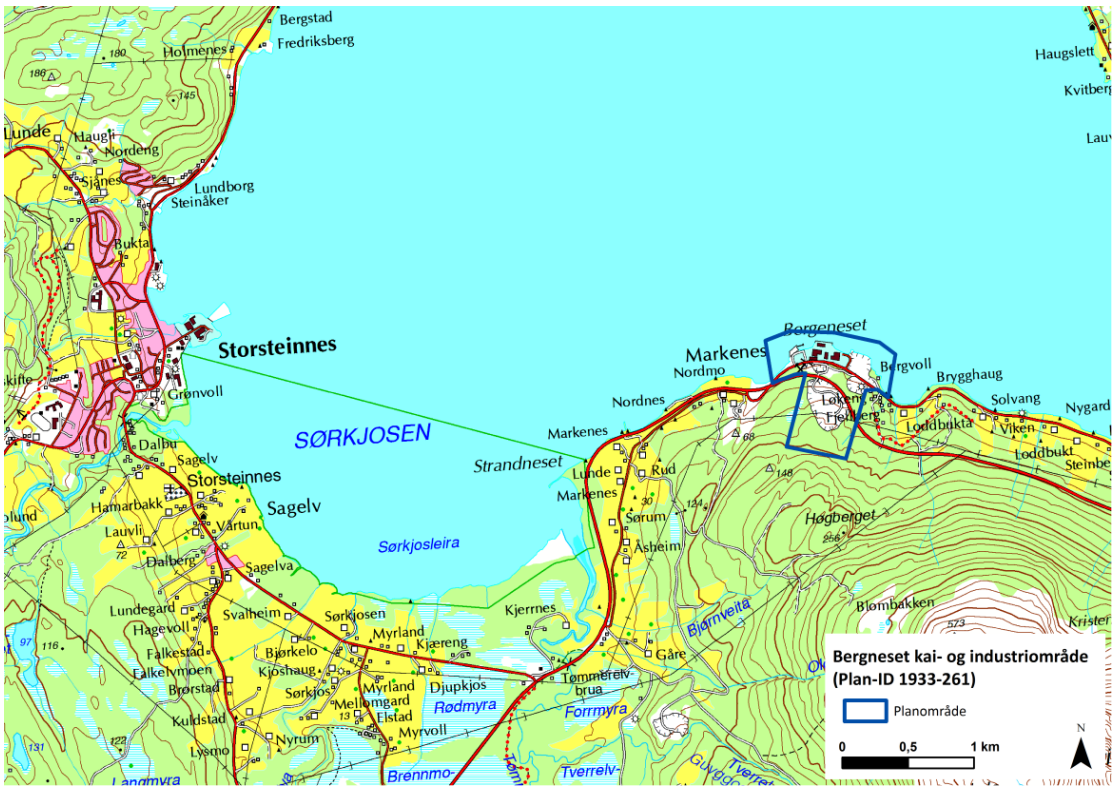


Bilde 4. Utsnitt fra kystsoneplan (Norconsult 2015). Bergneset havn er merket med orange sirkel.

3 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

3.1 Avgrensning av planområde

Planområdet dekker ca 450 daa landområder samt vannområder, hvis omfang vil fastsettes i forbindelse med innspill til planprogram og ved etablering av planforslag og KU.

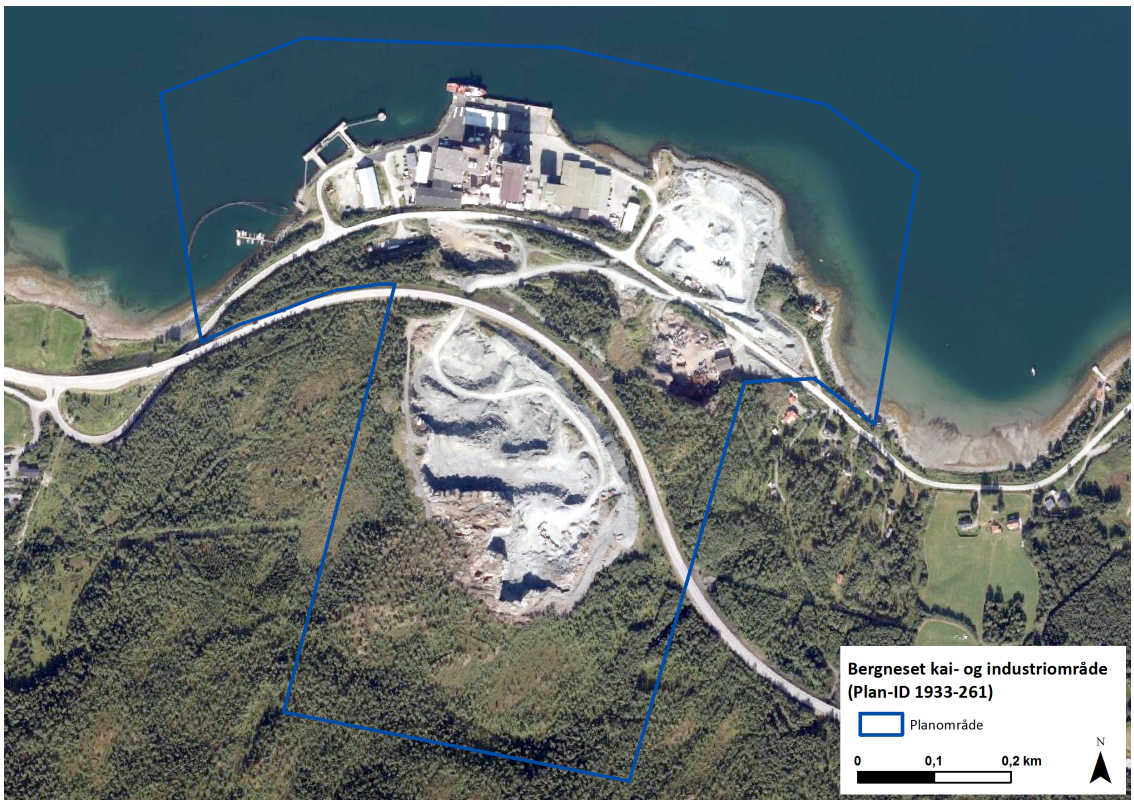


Bilde 5. Lægeskart for planområdet.

3.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Bergneset havn og industriområde ble bygd i 1980, med siste utbygging i 1990 (Rambøll 2012). Bergneset er en ISPS kai og dypvannskai. I dag er det flere virksomheter på planområdet og det løper to veier gjennom området, fylkesvei 295 og E6. Området sør for E6 er brukt til massetak. Mellom E6 og fylkesvei er Norsk Gjenvinning Metall AS etablert og nord for fylkesveien ligger EWOS anlegg, Felleskjøpets anlegg samt lagerareal. Vestre kai er eid av Forsvarsbygg.

På Kobbeskjærnesset i vestenden av reguleringsområdet ligger en fritidseiendom (33/28). De nærmeste boligene ligger rett øst for planområdet og den tilstøtende fylkesveien. Sør for E6 er planområdet omgitt av skog.



Bilde 6. Ortofoto av planområdet.

Bergneset kai og EWOS sett fra vest.

Bergneset eksisterende kai sett fra øst.

Østlige delen av planområdet.

Lager i østlige delen av planområdet.

Østlige delen av planområdet, sett fra kaia.

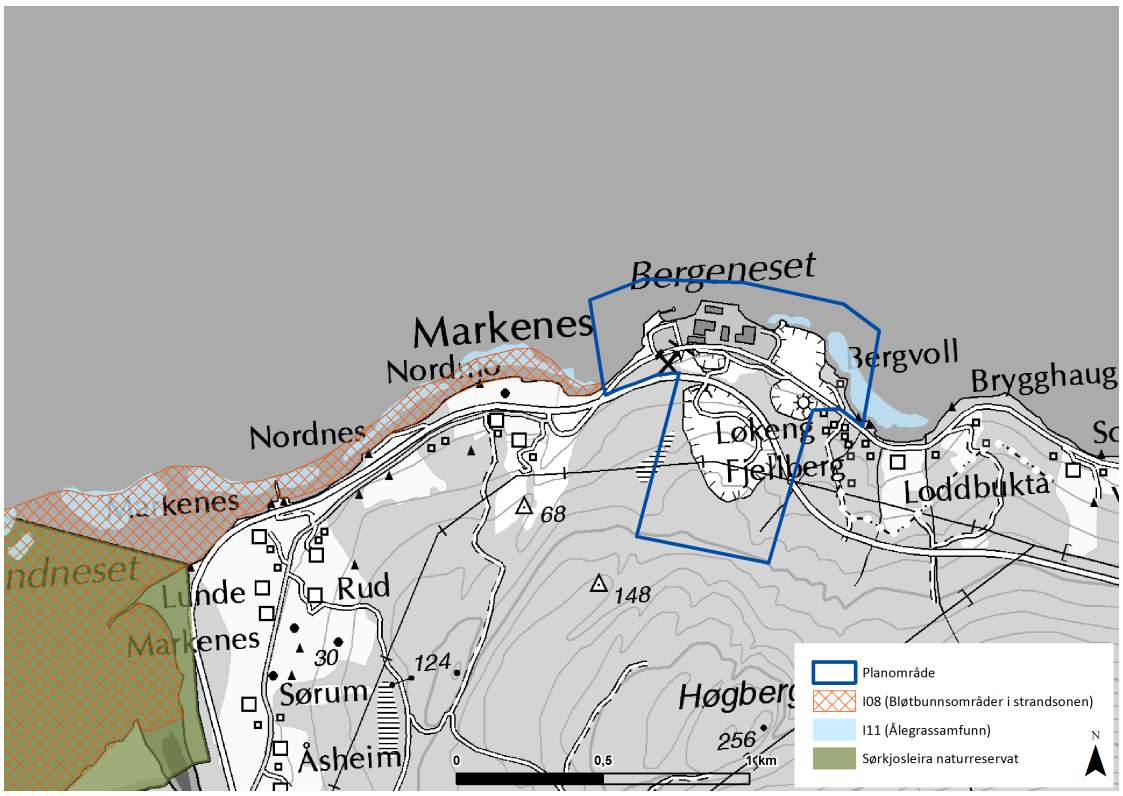
Kai sett fra øst.

Østlige delen av planområdet.

Norsk Gjenvinning Metall AS område mellom E6 og fylkesvei.

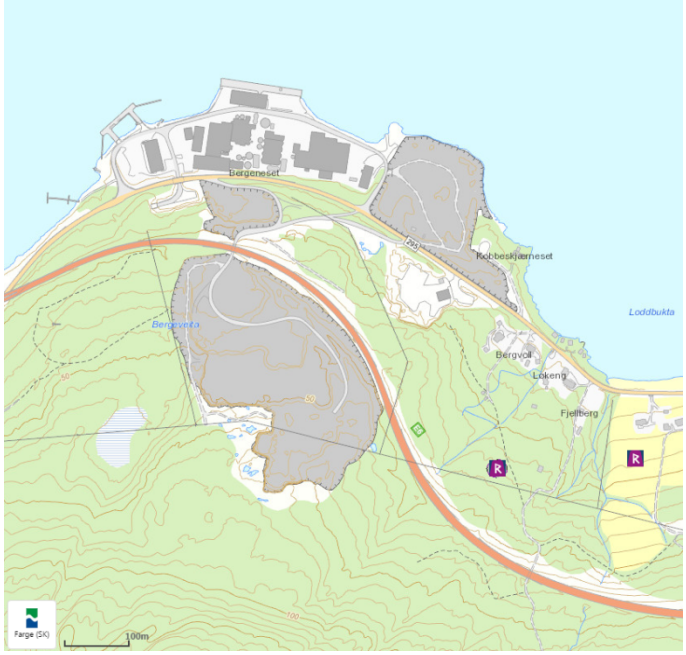
3.3 Naturmangfold og kulturminner

I Naturbasen er det på og i umiddelbar nærhet av planområdet to ålegrassamfunn i sjø (naturtype I11, svært viktig). Vest for planområdet finnes det også ålegrassamfunn og bløtbunnsområder i strandsonen. Dette utgjør 2,7 daa av i alt 1100 daa berørt sjøareal – altså 0,2‰ av sjøarealet. Ca 1,5 km vest for planområdet er et naturområde, Sørkjosleira naturreservat. Reservatet dekker et areal på ca. 3 893 daa, hvorav ca. 260 daa landareal, ca. 26 daa ferskvann og ca. 3 607 daa sjøareal. Formålet med fredningen er å bevare et stort fjæreområde med tilgrensende strandarealer som er en internasjonal viktig trekklokalitet for våtmarksfugler, og hvor et middels stort, svakt sørlig strandengkompleks inngår (FOR-1995-12-08-1003).



Bilde 7. Viktige naturtyper (Naturbase, miljødirektoratet) i forhold til planområdet.

Det finnes to kulturminner utenfor planområdet, en gravhaug og ett løsfunn i Loddbukta mer enn 100 meter øst for planområdet.



Bilde 8. Kartutsnitt fra *kart.naturbase.no* av kulturminner.

3.4 Nærmiljø og friluftsliv samt grønnstruktur

Området er til mestedels i industribruk, hvilket betyr at det ikke er fritidsbruk på en stor del av området. Området brukes av tunge maskiner og de grønne områdene er begrenset til de sørlige deler av området. I de østre delene av området finnes det en fritidseiendom med hytte, omgitt av litt skog.

3.5 Trafikkforhold

Gjennom planområdet løper to veier; fylkesvei 295 og E6. På fylkesveien er den midlere årsdøgntrafikken 321 kjøretøy og på E6 er tilsvarende tall 3 030 kjøretøy (Vegkart). I følge Vegvesenets statistikk om ulykker i området har det vært tre trafikkulykker, to på fylkesveien og en på E6, men hendelsene fant sted for over ti år siden.

Statens vegvesen, region nord har i deres innspill over oppstartsvarsling framhevet att fylkesvegstrekningen er skiltet som anbefalt sykkelrute for trafikanter langs E6 og for gående og syklende for øvrig i kommunen (se også kapitel 6).

3.6 Grunnforhold

I henhold til nasjonal berggrunnsadatabase er planområdet i stor grad gabbro. I henhold til nasjonal løsmassedatabase er planområdet bart fjell med stedvis tynt dekke.

I konseptvurderingen for Bergneset Havn (Multiconsult 2013) er det påvist bløt leire i det område som ligger mellom alternativ V1 og Ø2. Det er påtruffet kvikkleire i en forsenkning som går inn under deler av bebyggelsen på land (Multiconsult 2013).

3.7 Støy og forurensning

Bergneset og nærområder er i dag utsatt for støy og luftforurensning fra havne-, industri- og massetakvirksomhet samt fra trafikk. Støy fra området er preget av ankomst og avgang av skip, lasting og håndtering av gods og trafikk (lastebil, truck) i området.

I henhold til Miljødirektoratets database (miljøstatus.no) for forurenset grunn er det ikke påvist forurenset grunn i Bergneset. Så vidt man vet har det på området ikke hendt ulykker eller lekkasjer, som kunne ha ført til forurensning av grunn, sediment eller vann. På grunn av områdets industri og havne -virksomhet kan muligheten for forurensning likevel ikke utelukkes. Akutt forurensing dreier seg om utslipp av farlige gasser til luft, forurensing (eks oljeprodukter) til jord eller utslipp til sjø. Bergneset kaianlegg har i planbeskrivelsen til kommuneplanens arealdel vurdert å utgjøre et risikomoment i forbindelse med lossing av skipslast. Trafikken på planområdet og på E6, som går gjennom planområdet, utgjør en risiko knyttet til forurensning ved trafikkuhell.

3.8 Barns interesser

Slik området er i dag er det ikke naturlig for barn og unge å oppholde seg der.

3.9 Næring

Bergneset havn er viktig for næringsvirksomheten i kommunen, på området finnes det også flere arbeidsplasser. Området er strategisk viktig for Balsfjord

både på nåværende tidspunkt og i fremtiden, da områdets potensial for næringsetableringer utenfor Tromsø vokser. I forstudiet fra 2012 (Rambøll) er aktørene i området kartlagt.

Masseuttaket på Bergneset drives av Brødrene Karlsen og er regulert til uttak i 15 år og deretter til industri. Arealet vil tas i bruk avhengig av driftsplan og etterspørsel. Uttaket foregår sør for E6 i dag. Massene leveres i dag hovedsakelig til Tromsø. Fra masseuttaket leveres det i alle størrelser, fra sand til stein på 60-70 cm. Ca. 100 000 tonn leveres også via bil på vei. Lastebiler fylles opp med massen og kjøres ned til kaia hvor lastebilene tipper massen på rampe som går rett om bord i båten. Brødrene Karlsen laster på samme område som kornvarer til EWOS og Felleskjøpet og ferdigvarer til/fra Felleskjøpet losses og lastes. Tilgang til havna er avhengig av å kunne krysse fylkesveien. (Rambøll 2012)

EWOS både eier og leier areal på Bergneset. Bedriften produserer fiskefor. EWOS får inn råvarer over kai og leverer ferdigvarer ut. EWOS får inn mesteparten av råvarene med bulkbåter. Råvarene som leveres er både tørrvarer og oljer. Tørrvarene er blant annet soyakonsentrat, soyamel, hvete, hvetegluten, solsikkemel, erteprotein og fiskemel. Tørrvarene losses fra bulkbåter utstyrt med gravemaskin. Lossingen foregår med truck på østsiden av kaien. Det meste av tørrvarene losses til Balsfjord kornsilo hvor de lagres før bruk i produksjonen. Noe av tørrvarene, som hvetegluten, vitaminer etc., leveres i storsekk. Oljeprodukter som brukes til produksjon av laksefór er blant annet fiskeolje, rapsolje, lesitin, proteinkonsentrat og ensilasje. Oljeproduktene losses via slange/rør til lagertanker som er plassert ved fabrikken. Det meste av ferdigvarene skipes ut i storsekk med ca. 500 kg pr. enhet. (Rambøll 2012)

Eiendomsselskapet Fiskå Mølle eier eiendom på Bergneset, og leier ut til Fiskå Mølle Balsfjord AS. Bedriften har tønnevarelager for kraftfor, gjødsel, ensileringsmidler (silosyre med mer), strøflis, høy, halm og noe stykkgods. (Rambøll 2012)

Felleskjøpet produserer og leverer blant annet dyrefor, gjødsel og landbruksmaskiner til hele landsdelen, også til butikken på Bergneset. Kornprodukter som brukes i produksjon av dyrefor ved Felleskjøpets fabrikk kommer med bulkbåter. Ferdigvarer til/fra Felleskjøpet leveres med både skip og lastebiler/trailere. Båtene laster eller losser ferdigvarer på østsiden av kaien på grunn av kortere avstand til lager. Transport av varer til/fra skip og lager foregår med gaffeltrucker. Felleskjøpet butikk har åpent på dagtid, fra 08.00 til 16.30. (Rambøll 2012)

Veolia Miljø samler inn bilvrak og metall for videreforedling og salg. Ved lasting av skrapjern til båter, bruker Veolia som regel en rampe som eies av Br. Karlsen. Rampen plasseres på østsiden av kaien, nær kaikanten og lastebilene kjører opp på rampen og tipper metallet/skrapet direkte om bord i båtene. (Rambøll 2012)

4 BESKRIVELSE AV TILTAKET

4.1 Teknisk beskrivelse av dagens situasjon

For Bergneset havn er det utført en forstudie 2012 av Rambøll og en konseptvurdering 2013 av Multiconsult. Dagens kai har en lengde på ca 130 meter. For å oppnå tilfredsstillende geoteknisk stabilitet for de eksisterende fyllingsområdene fram til kaikonstruksjonene, er det mudret en bred renne til fjell/fast grunn som er fylt med sprengstein før fyllingene bakenfor ble utført. Vanndybden med dagens kaier er rundt 8-9 m under LAT. (Multiconsult, 2013)

Skip som anløper Bergneset er kystens frakteskip med lengder mellom 16-120 meter (mest mellom 65-85 m). Dagens kai har to båttillegg.

Forsvaret har en egen kai på Bergneset som er ca 70m lang og med dybde på 15 m. Kaia er bygd i forbindelse med forsvarets beredskapstankanlegg i fjellet bak E6. Shell opererer kaia. De drifter anlegget kommersielt og forsyner bensinstasjoner i store deler av Troms. Det er strenge sikkerhetskrav tilknyttet brannfarlig last, det kreves en distanse på 55 m fra hekken på drivstoffbåten til neste installasjon ved kaia. Lossing foregår via pumper og rør fra båt til tanker i fjell. Kaia er brukt til lossing av drivstoff ca 2 ganger i måneden, og står tom resten av tiden. (Rambøll 2012)

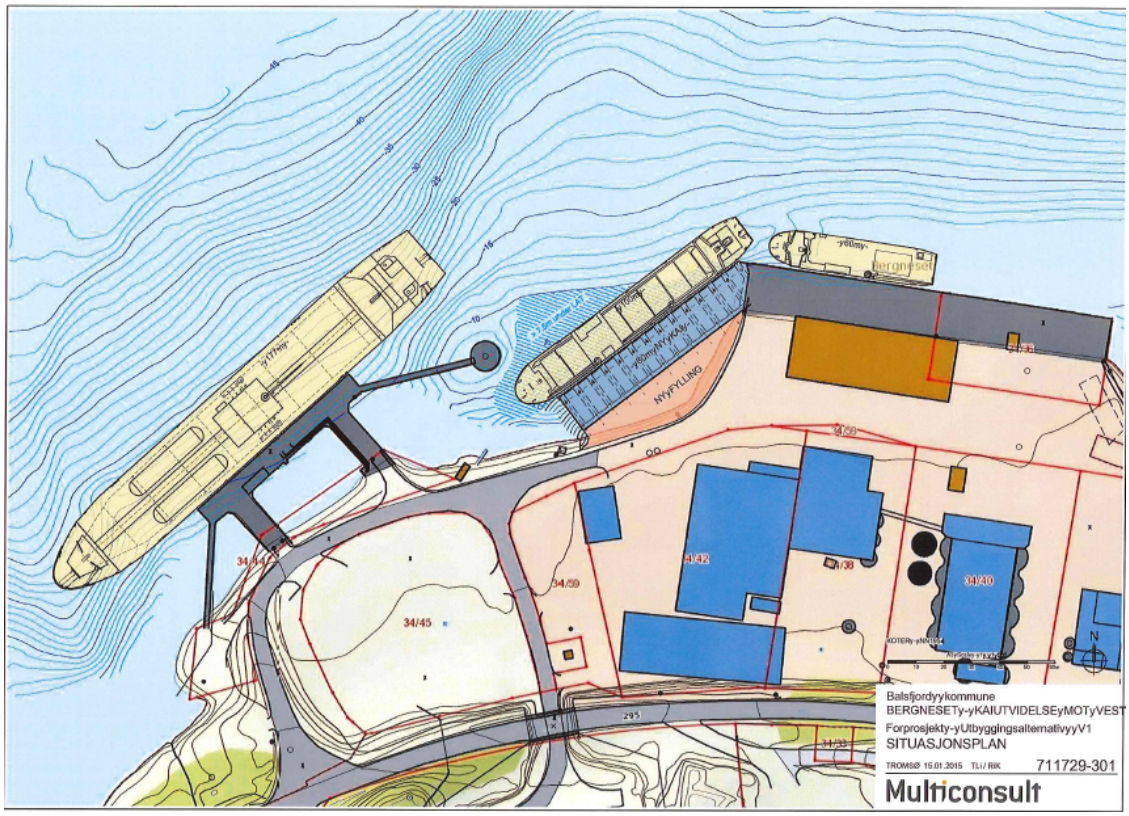
4.2 Utbyggingsalternativer

Basert på konseptvurderingen har Balsfjord kommune valgt tre utbyggingsalternativer som detaljreguleringsplanen skal muliggjøre. EWOS har planer om å bygge alternativ V1 og Balsfjord kommune alternativ Ø2 og alternativ 4.

4.2.1 Alternativ V1

Alternativet går ut på å forlenge kaien mot vest med en vinkel på 60 grader inn i forhold til eksisterende kai. Kaiforlengelsen er ca 72 m. (Multiconsult 2013)

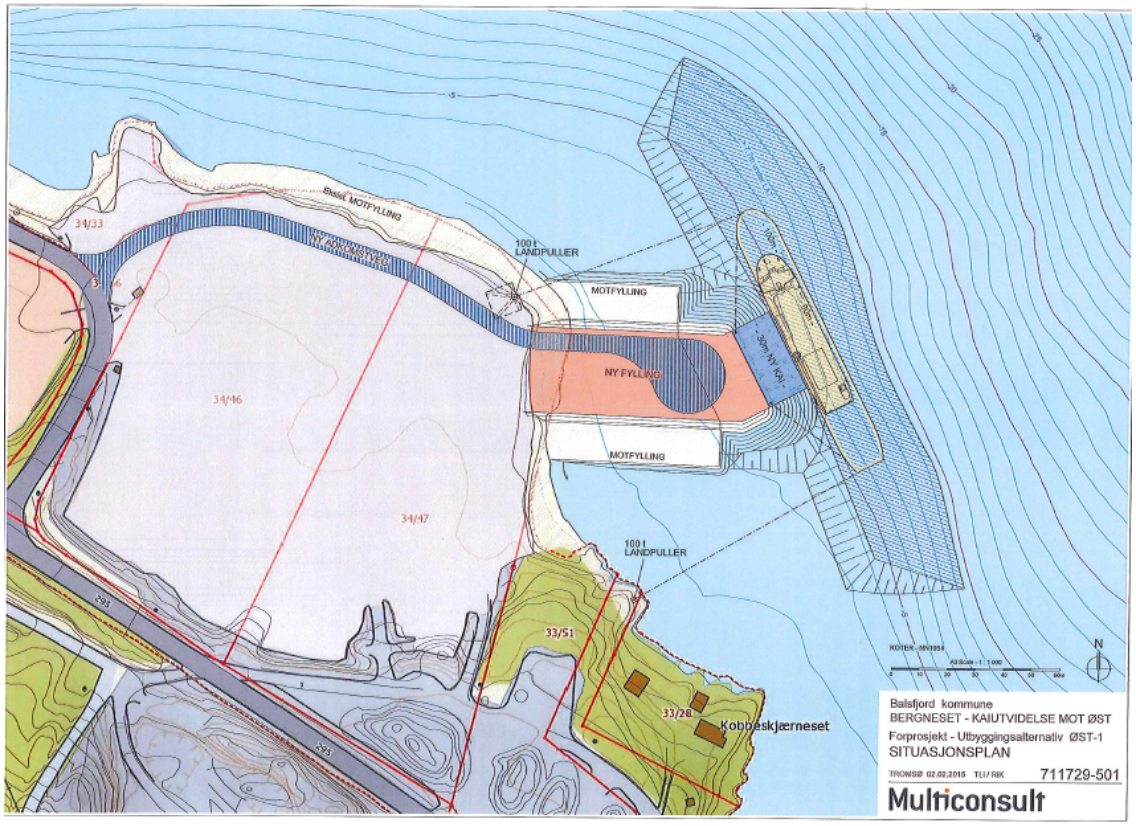
Kommunen har åpnet for at EWOS kan få bygge ut alternativ V1 selv, hvilket selskapet i henhold til innspill til oppstartsvarsel har planer om. Planen omfatter bulksiloanlegg og kai. Kaien er tenkt mellom eksisterende kommunal kai og forsvarets kai og skal gi plass til en båt på ca 70 m.



Bilde 9. Alternativ V1 for kaiutbyggelse (Forprosjekt, Multiconsult 2015).

4.2.2 Alternativ Ø2

Alternativet inkluderer en 50 meter lang kai i de østlige deler av planområdet. En ny kai i øst gjør det mulig å skille næringsvirksomheten fra sand-, grus- og avfallsaktørene. Undersøkelsene utenfor industriområdet like vest indikerer at det er et tynt løsmasselag over fjellet i det foreslåtte kaiområdet. Videre er det flere fjellblotninger langs land som gir samme indikasjon. En kailayout som skissert har fleksibilitet til å motta relativt store skip, samt bruk av forskjellige laste-/lossemetoder (bulk, kran, truck, etc.). (Multiconsult 2013)



Bilde 10. Ny kai i øst (Forprosjekt, Multiconsult 2015)

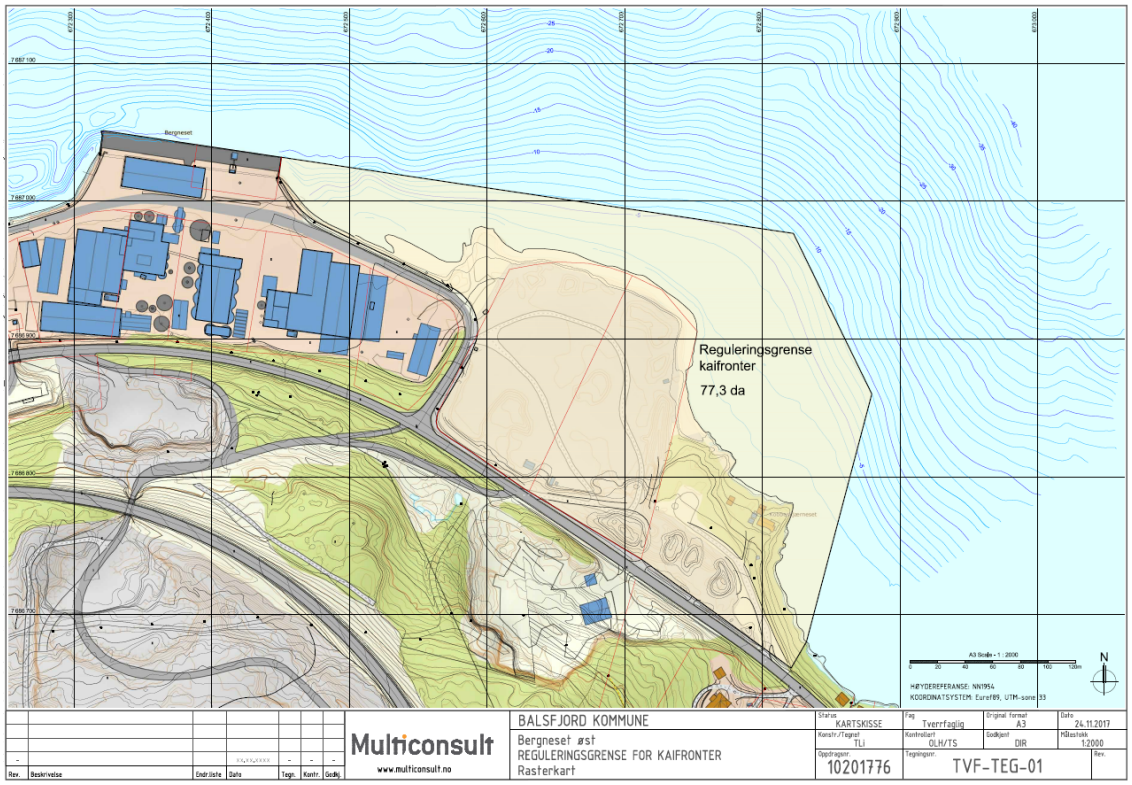
4.2.3 Alternativ Ø3

Bergneset øst, bygging med kaifronter i henhold til vedlagt tegning (Bilde 11).

Utredning av områdestabilitet for nytt alternativ (Multiconsult 23.11.2017) viser at bygging kan gjennomføres uten at det er risiko for skader fra leirskred. Betingelsene for tilfredsstillende stabilitet kan oppfylles ved:

- Vestre del – området nærmest eksisterende kai: Området og fronten etableres på en egen bærende konstruksjon fundamentert på berg. Dette kan være en cellespuntkonstruksjon eller pelefundamentert konstruksjon avstivet med skråpeler.

- Østre del: Området opparbeides ved at det mudres en renne til berg som fylles med sprengstein. Deretter legges det en omfatningsmolo. Alternativt kan en også vurdere å benytte celler av stålspunt som omfatningsmolo og at kaifronten etableres på disse som i den vestre delen.



Bilde 11. Bergneset øst, Reguleringsgrense for kaifronter (Multiconsult 2017)

5 KONSEKVENSUTREDNINGSTEMA

5.1 Forhold til annen planlegging

Detaljreguleringsplanens forhold til overordnet planstatus redegjøres.

5.2 Tema og metodikk

En konsekvensutredning skal gi en beskrivelse av antatte vesentlige virkninger av planforslaget for miljø, naturressurser og samfunn og vil ha fokus på problemstillinger som både er beslutningsrelevante for de aktuelle tiltak, og hvor det ligger et reelt behov for å utrede nærmere. Alle relevante kjente tiltak som følger av planen skal inngå, og vurderes opp mot dagens situasjon. For hvert tema vil avbøtende tiltak og videre utredninger vurderes. Utredningsarbeidet vil gå parallelt med, og integrert i reguleringsplanarbeidet.

For reguleringen av Bergneset kai- og industriområde utredes temaene støy og forurensning. Konsekvensene granskes for alternativene V1, Ø2 og V4, både i anleggs- og driftsfasen. For temaet trafikk vil konsekvenser ved og etter anlegg beskrives verbalt.

5.2.1 Støy

I henhold til kommuneplanens arealdel legges Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) til grunn for all planlegging og byggesaksbehandling i kommunen. Ifølge Kommuneplanens bestemmelser skal støyverdiene i T-1442 tab. 2 oppfylles.

På Bergneset er det noen boliger nær den eksisterende havnen, men området er ikke under utbyggingspress. Det nærmeste helårs bebodde huset ligger omkring 500 m fra dagens kai.

Metode

Det skal utarbeides et støysonekart (beregnet støy) iht Miljøverndepartementets retningslinje T-1442. Eventuelle behov for å tilfredsstille gjeldende normer og avbøtende tiltak skal beskrives.

5.2.2 Forurensning

Konsekvenser med tanke på lokal luftforurensning skal utredes. Utredningen skal legge særlig vekt på problematikken knyttet til svevestøv (PM_{10}) og nitrogendioksid (NO_2).

Tiltaket kan medføre spredning av eventuelle eksisterende forurensing i grunn/sjøbunn. Ved utbygging av området må det være tilstrekkelig sikkerhet om at grunnen/sjøbunnen ikke inneholder forurensning. Tiltaket kan medføre utslipp fra båter, samt industri- og havnevirksomhet på land.

Metode

<u>Luftforurensning</u>

Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520), samt Folkehelseinstituttet og Miljødirektoratet sine anbefalte luftkvalitetskriterier legges til grunn for vurderingene vedrørende folkehelse. Temaet skal utredes utfra foreliggende data.

<u>Forurensning av grunn og sjø</u>

Konsekvenser som følge av utslipp til jord og sjø skal utredes. Konsekvensutredningen skal avdekke eventuelle konsekvenser av selve anlegget og byggeaktiviteten, samt belyse eventuelle negative konsekvenser av forurensning som virksomheten på anlegget kan medføre. Det skal i utredningen tas høyde for etablering av den type virksomheter som er gitt i planprogrammet. Konsekvensutredningen skal også vurdere eventuelle negative konsekvenser fra økt skipsfart, herunder forurensning/utslipp fra båtene. Som del av utredningen skal det gjøres en vurdering om vannforekomsten Balsfjorden kan bli påvirket i en slik grad at økologisk eller kjemisk tilstand vesentlig påvirkes. Temaet skal utredes utfra foreliggende data. Vurderinger som krever nye grunnundersøkelser henvises til aktuelle utbyggingsprosjekt.

Risiko og sårbarhet knyttet til utslipp som følge av uforutsette hendelser vurderes i ROS-analysen.

5.2.3 Trafikk

Statens vegvesen, region nord, har i deres innspill over oppstartsvarsling sett at planprogrammet må omhandle temaet trafikk. Et mål i planleggingen er å forbedre adkomster til fylkesvei, som i dag inneholder flere utflytende og dårlig utformete adkomster som ikke tilfredsstiller dagens krav til utforming og sikt. Virksomheten i planområdet er slik at det er mye intern tungtrafikk. Ved hjelp av en detaljregulering er målet også å forbedre de interne trafikkforholdene.

Detaljregulering av området vil kunne bety økninger i trafikkmengder siden områdets unike fortrinn er plasseringen i krysningen mellom sjøveien og stamveinettet. Dette gjør Bergneset til et logistikk-knutepunkt, og det forventes at det tilkommer nye bedrifter. Situasjonen er slik at privat trafikk til og fra området ikke er å forvente.

Tiltaket vil medføre et endret trafikkbilde i anleggsperioden. Eventuelle konsekvenser i anleggsperioden for vegnettet og trafikken på vegnettet må beskrives i samband med planleggningen. Etter anleggsperioden er det antatt at konsekvenser for trafikk er positiv og vil forbedre dagens situasjon.

5.3 ROS-analyse

I henhold til plan- og bygningsloven § 3-1 skal planlegging etter loven fremme samfunnssikkerhet ved å forebygge risiko for tap av liv, skade på helse, miljø og viktig infrastruktur, materielle verdier mv. ROS-analysen gjennomføres med basis i *Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap* sin veileder for kartlegging av risiko- og sårbarhet.

6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

Planprosessen

Planprogrammet klargjør og beskriver opplegget for medvirkning og en samordnet prosess for reguleringsplan og konsekvensutredning (KU). Kommunen som planmyndighet er her den ansvarlige myndigheten.

Stipulert fremdrift for prosessen:

- Varsling om oppstart av planarbeid 13.10.-9.11.2015
- Offentlig ettersyn av planprogram 12/2017 – 01/2018
- Fastsetting av planprogram 01/2018
- Konsekvensutredning og utarbeidelse av KU og reguleringsplan 02-04/2018
- Innsending av komplett planforslag med KU 04/2018
- Første gangs behandling av reguleringsplan og konsekvensutredning 05/2018

Informasjon og medvirkning

Plan- og bygningslovens krav til medvirkning vil sikres gjennom:

- Mulighet til innspill ved varsling om oppstart
- Høring av planprogram
- Høring av konsekvensutredning og reguleringsplan

6.1 Innspill ved forvarsling om oppstart av reguleringsplan og KU

Selskap	Hovedsynpunkter	Svar
Statens vegvesen, region nord	a) Planprogrammet må omhandle temaet trafikk. b) Når den nye detaljreguleringsplanen utarbeides, må forholdet til oppgradering/ sanering av adkomster på fylkesvegen være gjennomført. c) Fylkesvegstrekningen gjennom planområdet er også skiltet som anbefalt sykkelrute for trafikanter langs E6 og for gående og syklende for øvrig i kommunen. Forholdet til god trafikksikkerhet og trafikkavvikling for myke trafikanter gjennom planområdet må ivaretas og forbedres. d) Det må også gjennomføres geotekniske undersøkelser som dokumenterer at utfylling i sjø, bygging av kai, lagerareal o.l. ikke svekker eller påvirker stabiliteten på riks- og fylkesveger gjennom området.	Dagens situasjon for trafikk er beskrevet i planprogrammet. På oppstartsmøtet for reguleringsplanen ble det etablert som et mål i planleggingen om å forbedre adkomst til fylkesvei, som i dag er litt vanskelig. Ved å forbedre adkomster kan også trafikksikkerheten forbedres. Planlagte alternativer for ny kai (kapittel 4) er belegget slik at det ikke på dette stadiet er anslått til å være en risiko for at stabiliteten av riks- eller fylkesveier gjennom området svekker.
Troms fylkeskommune	a) Deler av planområdet er konsekvensutredet i forbindelse med kystsoneplanen for Tromsøregionen. Det kan være nyttig å se på de temaene som her er utredet for å vurdere hvilke andre forhold som skal beskrives i det videre planprogrammet, og eventuelt konsekvensutredes. b) Vil understreke viktigheten av å legge til rette for syklende, samt bruk av kollektivtransport/ gående. c) Det er ikke påvist automatisk fredet kulturminner innenfor planområdet og vi vurderer det heller ikke som sannsynlig at hittil ukjente kulturminner vil bli berørt.	Kystsoneplan for Tromsøregionen er tatt i betraktning ved arbeidet. Ellers er referert til kjennskap.

Sametinget	Sametinget har ingen innspill til planarbeidet i denne omgang. Når planprogram/-forslaget blir sendt på høring vil vi vurdere om det er nødvendig å oppfylle undersøkelsesplikten etter kulturminneloven §9.	Referert til kjennskap.
Tromsø Museum - Universitetsmuseet	Tiltaksområdet ligger i et område mindre kjent for eldre maritimt aktivitet og vi antar at omfang av ny tiltak i sjø vil være nokså begrenset. Vi må likevel få oversendt detaljopplysninger angående tiltak som planlegges i sjø i god tid før offentlig ettersyn som nødvendig grunnlag for vurdering før vi kan gi endelig uttalelse.	Referert til kjennskap. Planprogram og planforslag vil bli sent på høring og mulighet til endelig uttalelse gis.
EWOS	a) Ny kai er tenkt imellom kommunal kai og forsvarets kai. Lengden på kai skal gi plass til en båt på ca 70m. b) Bulksiloanlegg er delvis på g.nr/b.nr 34/42, 34/38, kommunal vei og kommunal kai. Bulksiloanlegget vil medføre at kommunal vei vil bli fysisk stengt for gjennomkjøring. c) Ett viktig moment som må taes med i planen er adskilte soner.	Referert til kjennskap.

6.2 Inspill og merknader ved høring av planprogram

Suppleres etter høring.