
PLANPROGRAM

Områderegulering for Skjervøy sentrum, planID **1941201901**,
Skjervøy kommune



Prosjektnummer: 10209686

Rev.: 11.02.2019

Utarbeidet av:	Sign.:
Milan Dunderović	nodund
Kontrollert av:	Sign.:
Gunnar Pedersen	nogunp
Prosjektleder:	Prosjekteier:
Milan Dunderović	nodund

Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunn	4
1.1	Formålet med planen	4
1.2	Tiltakshaver	5
1.3	Krav om konsekvensutredning (KU)	5
2	Beskrivelse av planområdet	6
2.1	Beliggenhet	6
2.2	Eksisterende arealbruk og nærmiljø	6
2.3	Topografi og landskap	7
2.4	Naturmangfold	7
2.5	Lokalklima	9
2.6	Havnivåstigning	10
2.7	Kulturminner- og kulturmiljø	11
2.8	Barn og unge	11
2.9	Friområder og friluftsliv	12
2.10	Trafikk	12
2.11	Spesielle miljøforhold	13
3	Beskrivelse av tiltaket	15
4	Aktuelle overordnede rammer og premisser	16
4.1	Regionalplan	16
4.2	Kommuneplan	16
4.3	Kommunedelplan	18
4.4	Gjeldende reguleringsplaner	19
4.5	Pågående planarbeid	21
4.6	Andre relevante planer	21
5	Metode	23
6	Alternativer	25
7	Utredningsbehov	26
7.1	Kartlegging av utredningsbehov	26
7.2	Tema som skal utredes i konsekvensutredningen (KU)	27
7.3	Risiko- og sårbarhets analyse	28
8	Organisering av planarbeidet	29
8.1	Planprosess	29
8.2	Medvirkning og informasjon	29
8.3	Fremdrift	31

1 Bakgrunn

1.1 Formålet med planen

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

I Skjervøy kommunes arealplan 2015-2027 er arealknapphet på tettstedet Skjervøy pekt på som en utfordring. Mye av egnet areal på øya er tatt i bruk til ulike byggeformål og infrastruktur. Resterende areal i sentrum er under sterkt press. Skjervøy har en særegenhet der sjørettet industri ligger tett innpå boligområdene. Arealknapphet og boligmangel skaper utfordringer for kommunen i forhold til både plassering av boligområder, ulike næringer og hvordan eksisterende næringer skal kunne utvikle seg.

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

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

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

Områdeplanen skal avklare arealformålene i Skjervøy sentrum for sjørettet og ikke-sjørettet næringsvirksomhet, bruk av sjøarealet innenfor moloene, boliger, trafikale løsninger, parker, lekeområder og trivsel. Planen vil danne ramme for et fremtidsrettet sentrum som vil bidra til økt trivsel, verdiskapning og kvalitet blant innbyggere, næringslivet og besøkende. Hensikt med en god områdeplan er å skape et velfungerende og attraktivt Skjervøy sentrum som vil være samlingspunkt for innbyggere i kommunen og regionen, samt næringslivet. Et velfungerende sted kjennetegnes av tilbud til ulike aktører og er oppskrift på suksess for god samfunnsutvikling, vekst og bærekraftig samfunn.

Hovedfokus i områdeplanen for sentrum vil være:

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

Skjervøy kommune mener at gjennomføringen av planen for sentrumsområdet på Skjervøy vil bygge opp under Troms fylkeskommunes senterstrategi, gjennom å øke attraktiviteten og utvikle området til et bedre sted for innbyggere og besøkende.

1.2 Tiltakshaver

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

Kontaktperson i Skjervøy kommune er Silja Karlsen.

1.3 Krav om konsekvensutredning (KU)

Plan- og bygningslovens §§ 4-2, 12-10 og 14-6 bestemmer hvilke planer som skal konsekvensutredes.

Forskrift om Konsekvensutredninger definerer kriterier for hvilke planer som skal konsekvensutredes:

§ 6 Følgende planer og tiltak skal alltid konsekvensutredes og ha planprogram eller melding:
b) reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen.

Vedlegg 1 definerer følgende for konsekvensutredning:

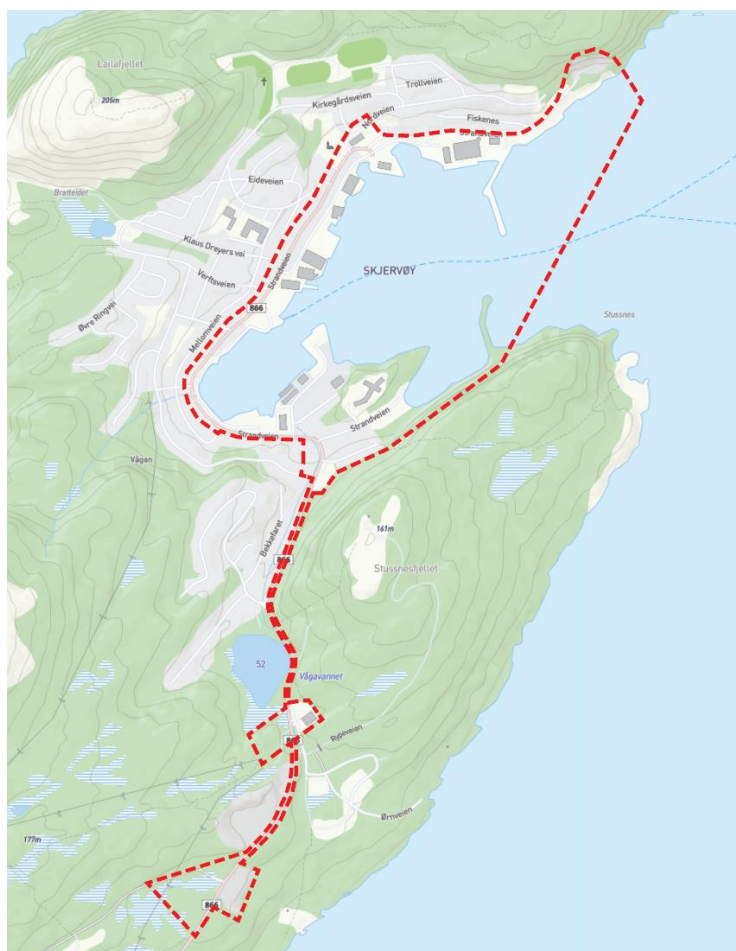
Punkt 24. Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m² (mindre tiltak omfattes av vedlegg II nr. 11j).
Punkt 25. Nye bolig- og fritidsboligområder som ikke er i samsvar med overordnet plan.

2 Beskrivelse av planområdet

2.1 Beliggenhet

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

Sentrumsplanen gjelder også for området fra Shell til steinbruddet (ved Rema 1000) og den gamle søppelfyllingen.



Figur 1: Skisse over planområde

2.2 Eksisterende arealbruk og nærmiljø

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

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

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

2.3 Topografi og landskap

Planområdet kan deles i to forskjellige landskap – urbansentrum og natur-/forstadslandskap. Det urbane landskapet preges av tett bebyggelse, veistruktur og industri som følger den naturlige kystlinjen og danner en naturlig våg/havn som er beskyttet mot nord, sør og vestsiden, med åpning mot øst. Topografien i denne delen av planområdet er relativt flat og gradvis stigende fra bukta mot de tre landsidene. Stigning i terrenget fortsetter utover planområdet. Deler av den naturlige vågen er i løpet av sin historie fått flere utfyllinger, kaier og moloer.

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

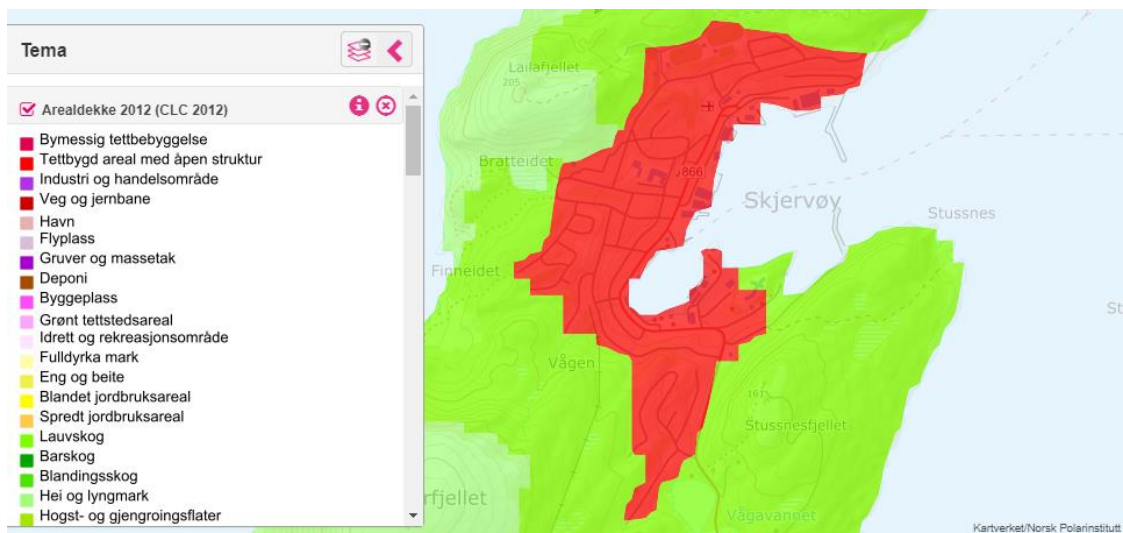
Formen på vågen og med molo på hver side av den danner beskyttelse og gode rammer for Skjervøy som fiskerihavn. I hver ende av bukta er det en molo som også markerer avslutning på sentrumsbebyggelse. Veien til moloen i sør strekker seg gjennom bebyggelsen og utdanningsinstitusjon – videregående skole,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

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

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

2.4 Naturmangfold

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

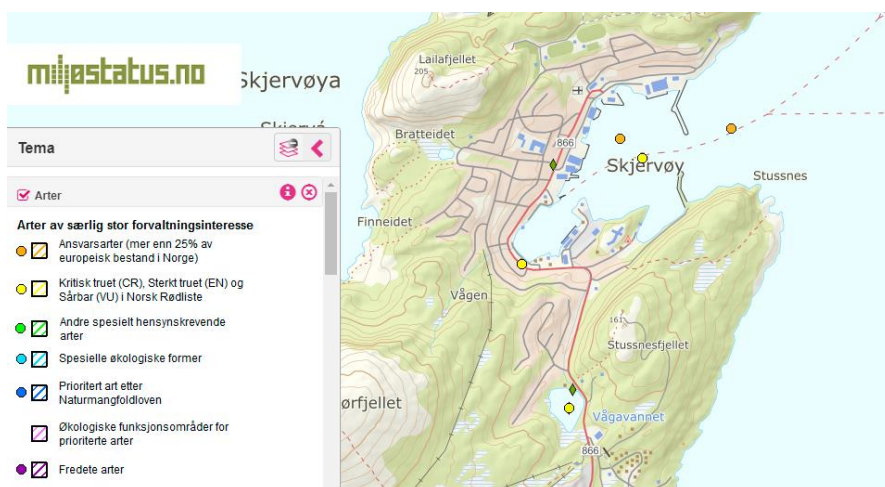


Figur 2: Kilde: Miljøstatus.no

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

FUGL	STATUS
Krykkje	Sterkt truet (EN)
Havelle	Nær truet (NT)
Ærfugl	Nær truet (NT)
Makrellterne	Sterkt truet (EN)
Fiskemåke	Nær truet (ET)
Svartbak	Livskraftig (LC)
FISK	
Sei	Livskraftig (LC)
Kolmule	Livskraftig (LC)
Ål	Sårbar (VU)
Rengbueørret	Fremmed art (HI)
PLANTE	
Hagelupin	Fremmed art (SE)

Figur 3



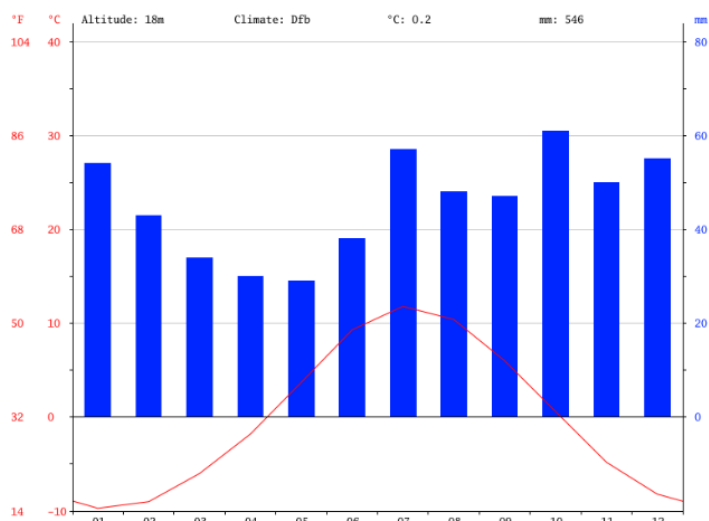
Figur 4

2.5 Lokalklima

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

	Januar	Februar	Mars	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Desember
Gjennomsnittstemperatur (°C)	-9.7	-9	-8	-1.8	3.7	9.3	11.8	10.4	6	0.6	-4.8	-8.2
Min. Temperatur (°C)	-13.4	-12.7	-9.9	-5.4	0.5	5.8	8.2	7	3.1	-1.9	-7.8	-11.9
Maks. Temperatur (°C)	-5.9	-5.2	-2	1.9	7	12.8	15.5	13.8	8.9	3.1	-1.7	-4.5
Gjennomsnittstemperatur (°F)	14.5	15.8	21.2	28.8	38.7	48.7	53.2	50.7	42.8	33.1	23.4	17.2
Min. Temperatur (°F)	7.9	9.1	14.2	22.3	32.9	42.4	46.8	44.6	37.6	28.6	18.0	10.6
Maks. Temperatur (°F)	21.4	22.6	28.4	35.4	44.6	55.0	59.9	56.8	48.0	37.6	28.9	23.9
Nedbør (mm)	54	43	34	30	29	38	57	48	47	61	50	55

Figur 5 Kilde: <https://no.climate-data.org/europa/norge/troms/skjerv%C3%B8y-204202/#climate-graph>



Figur 6: Søylediagram viser gjennomsnittlig nedbør og linjekurv viser gjennomsnittlig temperatur på Skjervøy.
 Kilde: <https://no.climate-data.org/europa/norge/troms/skjerv%C3%B8y-204202/#climate-graph>

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

2.6 Havnivåstigning

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

Figur 7: Tabellen oppgir stormflottall og havnivåstigning inkludert anbefalt klimapåslag for Skjervøy kommune.

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

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

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

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

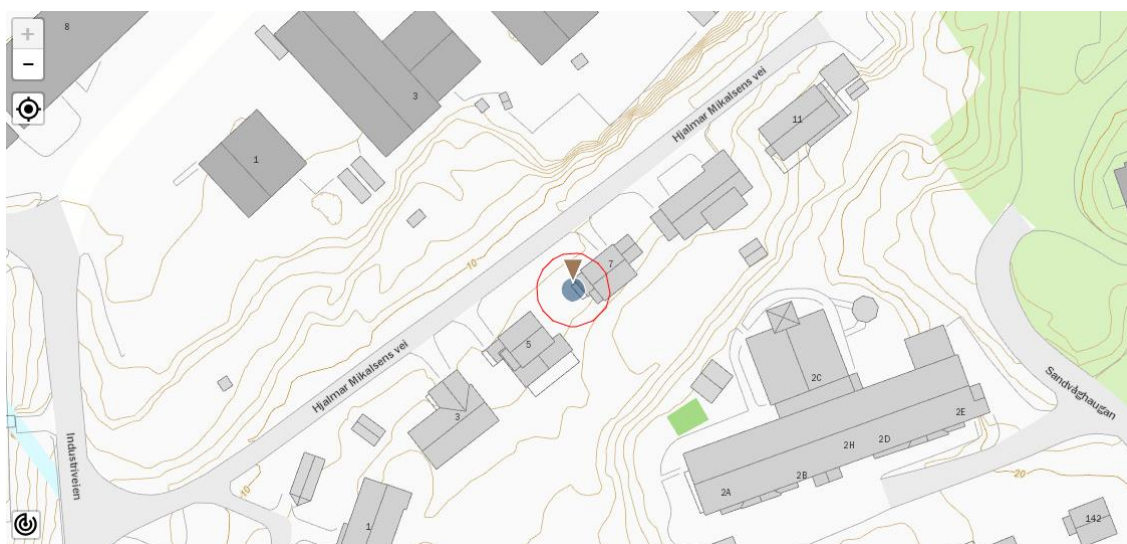
2.7 Kulturminner- og kulturmiljø

Det er ett registrert automatisk fredet kulturminne i planområdet og syv SEFRAK-registrerte bygg.

Den eneste automatisk fredet kulturminne ligger i Hjalmar Mikalsens vei 7. Det er et helleristningsfelt som er beskrevet slikt i databasen til Riksantikvaren:

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

Kulturminnet er bergkunst fra steinalder og har vernestatus som automatisk fredet.»



Figur 8: Kartutsnitt viser kulturminnets beliggenhet.

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

Det at et hus er registrert i SEFRAK gir det ikke vernestatus, og legger heller ikke spesifikke restriksjoner på hva som kan gjøres med det. SEFRAK-registerert sier ikke noe om objektenes verneverdi. På en annen side kan også objekter som *ikke* er registrert i SEFRAK ha verneverdi.

2.8 Barn og unge

Innenfor planområdet er det en videregående skole, men ingen barne-/ungdomsskole og barnehager. Dagens sentrum er i liten grad preget og tilrettelagt for barn og unge. Det er ingen lekeplasser eller byrom i sentrum som er tilrettelagt for barn og unge.

Tross manglende tilrettelegging for barn og unge er denne befolkningsgruppen bruker av sentrumsområdet. De deltar i sentrum gjennom daglige aktiviteter som myke trafikanter, handlende eller møtes på lokale utesteder.

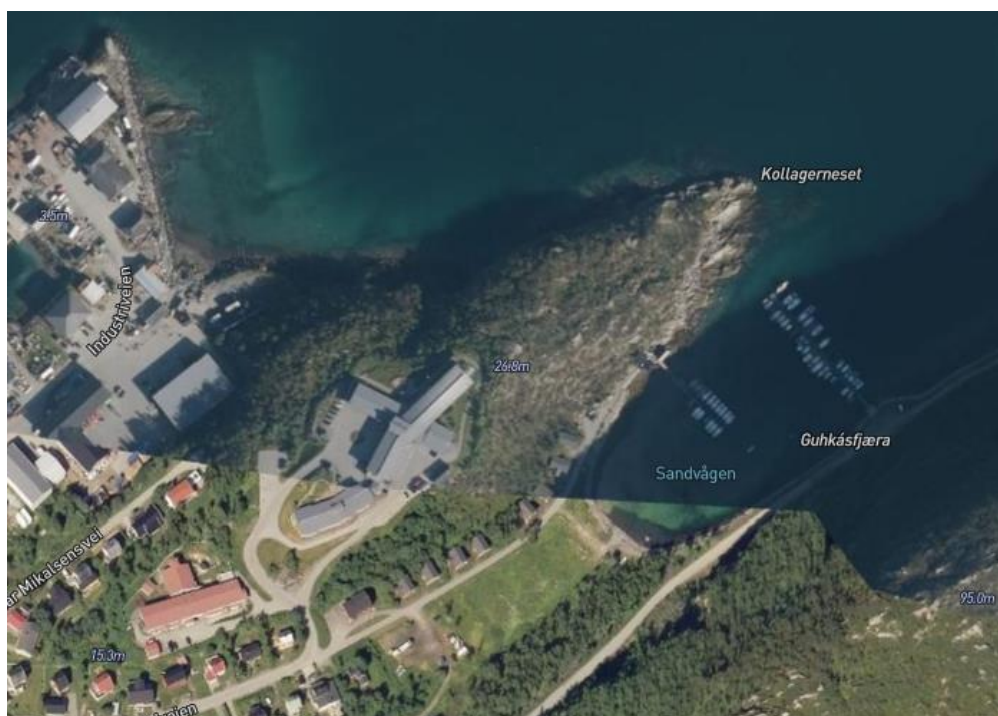
Barn og unge er aktive brukere av sentrumsområdet som ikke omfattes av denne områdeplanen. Influensområde for planen består av mange aktivitetsområder for barn og unge som for eksempel Seppalaparken, idrettshall, idrettsområde, skole etc.

2.9 Friområder og friluftsliv

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

Kollagerneset er har stigende terreng som avsluttes med et platå som er 26 meter over havet. På platået er det en helseinstitusjon.

Sandvågen er ubebygget og preges av relativt stort og flatt grøntområde som heller mot sjøen og sandstrand. På sørsiden av grøntområdet er det et lite skogholt.



Figur 9: Oroffoto av Kollagerneset og Sandvågen

2.10 Trafikk

Dagens trafikksituasjon i Skjervøy sentrum ansees som utfordrende med tanke på sikkerhet for myke trafikanter. Tungtrafikk som kjører gjennom sentrum kan være opp til 40 trailere per døgn.

Hovedgrunnen til at tungtransport kjører gjennom Skjervøy sentrum er produksjon av fisk som hovedsakelig foregår på nordsiden av vågen, slik at all trafikk er nød til å kjøre gjennom sentrumsgatene.

Den andre store utfordringen er parkering av trailere som skjer i ulike deler av sentrum samtidig, noe som gir utfordringer med hensyn til sikkerhet og miljø.

Trafikksikkerhet ansees som den største utfordringen i Skjervøy tettsted. Det er estimert ÅDT i sentrum på rundt 1500–3000 biler på de mest trafikkerte veiene internt på Skjervøya. Det finnes ingen utpregede registrerte trafikkulykkespunkt. Noen fortausstreknings mangler. Overordnet gang-sykkelveinett er godt utbygd, det vises spesielt til gang- og sykkelveien til Hollendervika, men mye kan gjøres bedre, bl.a. å sikre snarveiene.

En slik trafikkmengde i tillegg til en del biler og trailere som går på tomgang er en betydelig kilde til forurensning, særlig støy.

2.11 Spesielle miljøforhold

2.11.1 Støy

Strandveien og Havnegata er mest sannsynlig de mest trafikkerte veiene i Skjervøy. Persontrafikk, tungtransport og det meste av annen trafikk benytter seg av disse to veiene. Trafikken medfører utfordringer knyttet til trafikkstøy.

Støy er også en utfordring knyttet til industrien. Det er utfordring i ytre havn ved prosessanlegget til Lerøy. Det er foretatt støymålinger i området. Disse resultatene er mulig å få tilgang til hos Lerøy.

Hvordan bil- og tungtrafikk i lag med skipstrafikk påvirker omgivelser på Skjervøy med hensyn til støy er uklart. Det er ikke gjort noen beregninger av støy.

2.11.2 Utslipp

I databasen til Miljødirektoratet er det oppført to registreringer for utslipp i tilknytning til sentrumsområdet. Begge utslippene er registrert i den nordlige delen av vågen, Fiskenes – lakseslakteri til Lerøy og avløpsanlegg til kommunen.

I tillegg til opplysninger tilgjengelig på nettsidene til Miljødirektoratet er det kjennskap om at Skjervøy fisk og skaldyr har egen prosessledning som de har egen utslippstillatelse for.

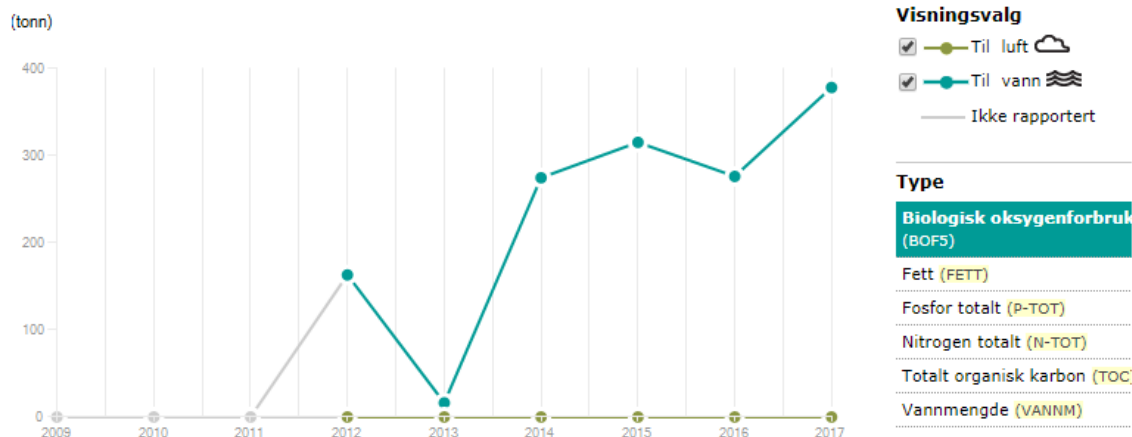
I følge kommunen er utslippene fra deres avløpsanlegg renset før de slippes ut i et område utenfor moloene og planområdet, noe som er i kontrast til tilgjengelig informasjon fra Miljødirektoratet (se informasjon under).

Det forventes at utslipp fra lakseslakteriet også er i henhold til gjeldende lover og reguleringer.

Informasjon fra Miljødirektoratet viser utslipp av organisk materiale til vann. Det er ikke registrert noen utslipp på land. Store deler av planområdet er i bruk av industri. På sidene til Miljødirektoratet foreligger det ingen informasjon om miljøforhold langs industrikanalene, verken på land eller i sjø. Det er lokalisert miljøgifter i sjøområdet og på tomta tilknyttet det gamle skipsverftet (i dag kalt Kystservice). Denne informasjonen skal være tilgjengelig hos fylkesmannen.

Utslipp av Biologisk oksygenforbruk (BOF5) (i tonn per år)

Lakseslakteri, Skjervøy



Figur 10: Kilde:

<https://www.norskeutslipp.no/Templates/NorskeUtslipp/Pages/company.aspx?CompanyID=17734> (Miljødirektoratet)

Fakta: Avløpsanlegg

Skjervøy

Anlegg id:	11820
Drives av:	SKJERVØY KOMMUNE TEKNISK ETAT
Myndighet:	Kommunal forurensningsmyndighet
Kommune:	Skjervøy (1941)
Driftsstatus:	Aktiv
Renseprinsipp:	Urenset
Renseprosess:	Urenset
Kapasitet (pe):	
Kategori vannforekomst:	Kystvann

Utslipp

Siste rapporteringsår: 2017

Parameter	Mengde (tonn/år)
Fosfor totalt (P-TOT):	1,41
Kjemisk oksygenforbruk:	
Biologisk oksygenforbruk (BOF5):	44,22
Tørrstoff, suspendert(SS):	
Nitrogen totalt(N-TOT):	9,40
Totalt organisk karbon (TOC):	

Figur 11: Kilde: <http://faktaark.miljodirektoratet.no/Avlopsanlegg.cshtml?id=11820> (Miljødirektoratet)

3 Beskrivelse av tiltaket

Ihht. Plan- og bygningsloven beskriver områdeplanen hva områdene skal brukes til uten å gå i dybden på plassering av bygg m.m. Områdeplanen skal være en fremtidsretta plan som er juridisk forpliktende. Den skal bestå av planbeskrivelse og plankart med bestemmelser og retningslinjer. Plankartet og bestemmelsene vil være juridisk bindende, mens retningslinjene og planbeskrivelsen vil utdype hva som er ønskelig.

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

En viktig del av arbeidet med områdeplanen for sentrum er å kartlegge ulike interesser og gjøre helhetlige vurderinger av arealdisponeringen i forbindelse med sentrumsutviklingen i et langsiktig perspektiv. Det er behov for å gi mer detaljerte områdevisse avklaringer av arealbruken. Områdeplanen skal avklare arealformålene i Skjervøy sentrum for sjøretta og ikke-sjøretta næringsvirksomhet, bruk av sjøarealet innenfor moloene, boliger, trafikale løsninger, parker, lekeområder og trivsel. Herunder:

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

For kommunen er det av stor betydning å få etablert en områdeplan for å sikre hovedmålet og samtidig bidra til vekst og utvikling i sentrum. På sikt vil Skjervøy kunne få et nytt, oppdatert og attraktivt sentrumsområde, som gir nye muligheter for nærings- og samfunnsliv.

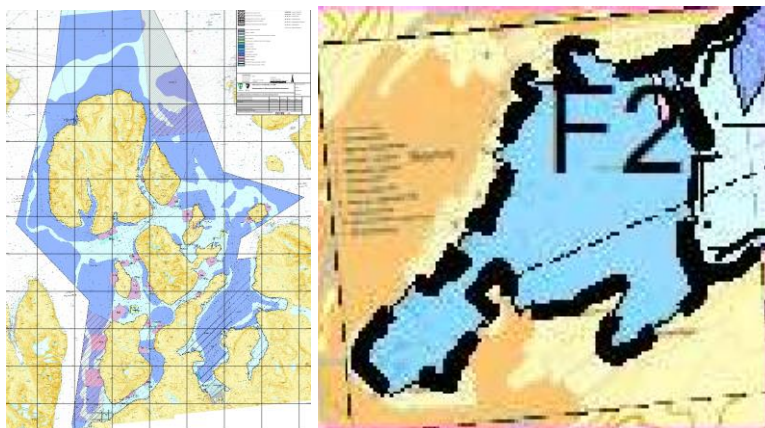
Skjervøy kommune mener at gjennomføringen av planen for sentrumsområdet på Skjervøy vil bygge opp under Troms fylkeskommunes senterstrategi, gjennom å øke attraktiviteten og utvikle området til et bedre sted for innbyggere og besøkende.

Det er et viktig prinsipp at kommunen i sin planlegging skal ivareta både kommunale, regionale og nasjonale mål, interesser og oppgaver og at all kommunal planlegging skal legge statlige og regionale pålegg og retningslinjer til grunn. Det skal være en samordning og et samarbeid om oppgaveløsning mellom sektormyndigheter, private organisasjoner og institusjoner, og allmennheten.

4 Aktuelle overordnede rammer og premisser

4.1 Regionalplan / Interkommunalplan

Nordreisa kommune og Skjervøy kommune har i lag utarbeidet felles kystsoneplan for de to kommunene. Planen ble vedtatt i 2014 - Kystsoneplanen for Nordreisa og Skjervøy kommuner 2014-2026.



Figur 12: Utsnitt fra kystsoneplan for Nordreisa kommune og Skjervøy kommune. Utsnitt til høyre viser Skjervøy sentrumsområde.

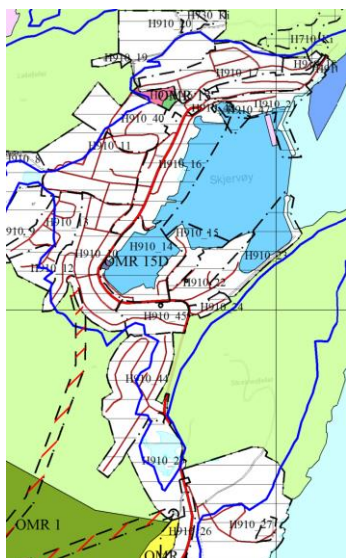
Vågen i Skjervøy betegnes som område F2 i kystsoneplanen. Området har formål «Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone».

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

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

4.2 Kommuneplan

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



Figur 13: Gjeldende plan er markert på KPAs kart som hensynssoner – H910-soner.

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

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

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

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

B) Det skal heller ikke tillates flere boliger/boenheter eller boliglignende komplekser (overnattingssteder) på arealene som defineres som «Sjøfronten» avgrenset fra sjø til nærmeste hovedvei innenfor de nevnte reguleringsplanene med unntak for strekning 2 som defineres fra krysset ved COOP-bygget til den videregående skolen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

KPA opphever to av reguleringsplaner i Sentrumsområde:

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

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

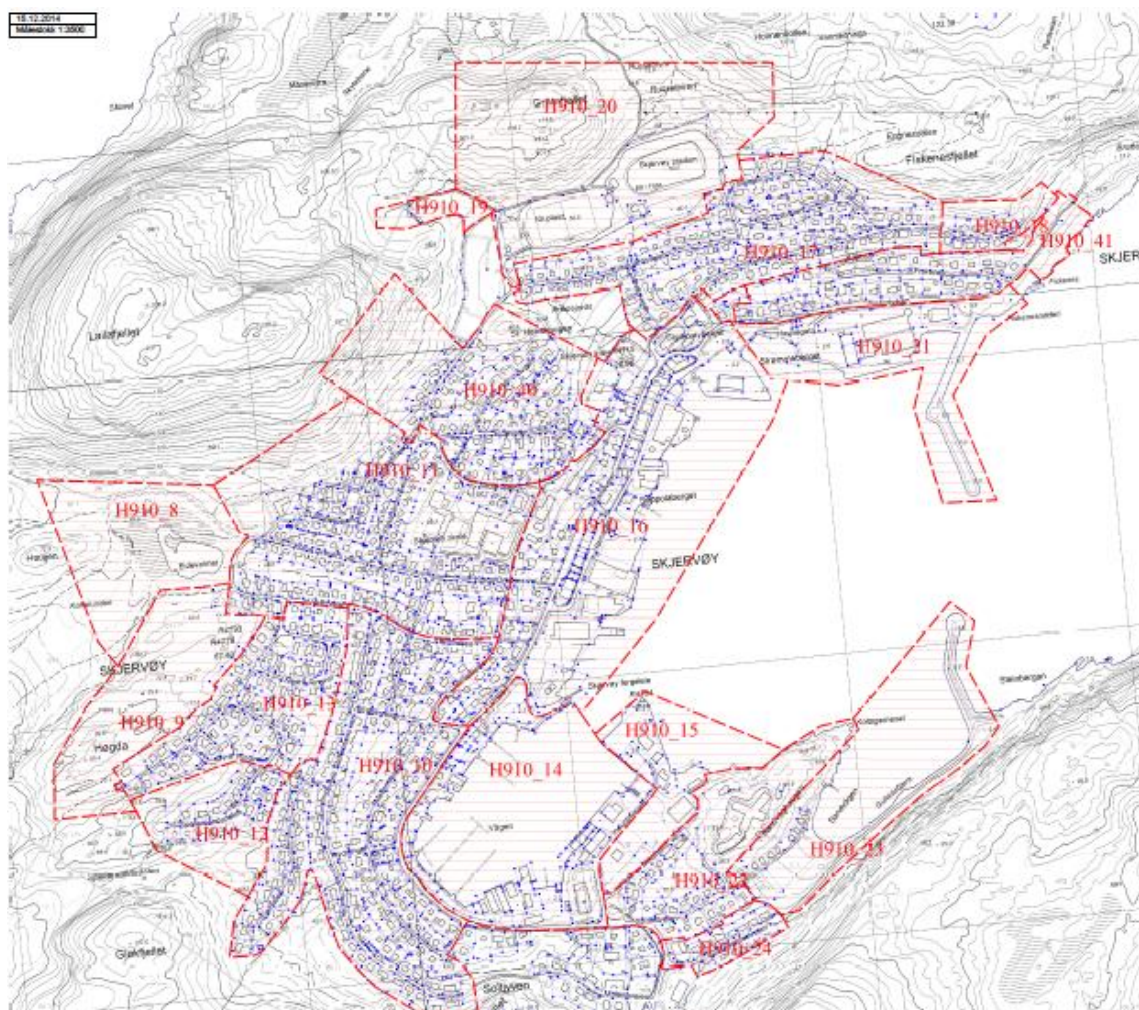
4.3 Kommunedelplan

Det er ingen gjeldende kommunedelplan i området.

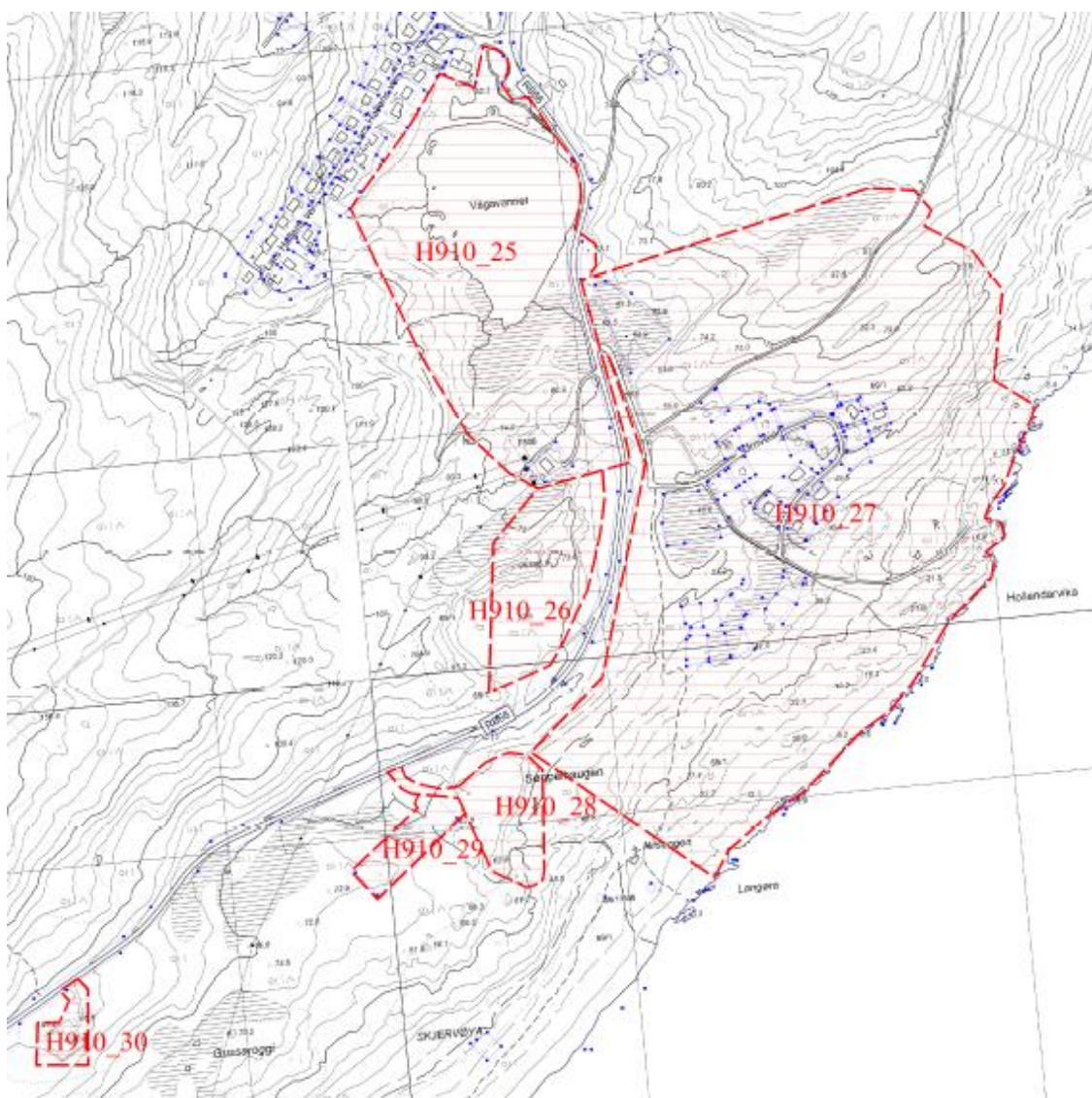
² Planbestemmelser og retningslinjer i KPA, side 7

³ Item

4.4 Gjeldende reguleringsplaner



Figur 14: Oversikt over de gjeldende reguleringsplanen i Skjervøy. Noen av planene er innenfor plangrense for Sentrumsplanen.



Figur 15: De gjeldende reguleringsplanene i område Vågavannet.

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

Navn	Sted	Formål	Vedtatt	K-sak
H910_10	Vågen	Boligområde, offentlig bygg	21.06.95	39/95
H910_14	Indre havn	Industri, kontorer, off. bygg NB! mange endringer etter 1987.	27.11.87	119/87
H910_15	Industriområde Indre havn	Industri	09.11.94	42/94
H910_16	Skjervøy sentrum	Boliger, industri, forretninger, off. bygg, parkering	1973	
H910_21	Ytre havn	Forretninger, industri. Endringer. Delvis overdekket av Skjervøy sentrum fra -73	13.06.90	30/90
H910_22	Sandvågshaugan	Boliger, off. bygg	12.03.97	2/97
H910_23	Sandvågen	Boliger, off. bygg, småbåthavn.	12.06.92	69/92
H910_24	Kveldssolveien og menighetshus	Boliger, menighetshus	05.04.67 26.04.95	31/67 28/95
H910_25	Vågvannet friluftsområde	Friluftsområde, grendehus, parkering, fareområde	29.09.93	48/93
H910_26	Vågvann steinbrudd	Steinbrudd	29.04.96	26/96
H910_27	Hollendervika	Boliger, off. bygg, forretning. Endringer.	21.06.95	38/95
H910_28	Industriområdet ved Hollendervika	Sorteringsanlegg for avfall	27.02.98	4/98
H910_29	Modellflyplass Hollendervika	Modellflyplass	29.09.00	44/00
H910_41	Fiskenes	Boliger, renseanlegg	15.06.11	20/11

Figur 16: Oversikt over gjeldende reguleringsplaner i planområdet.

4.5 Pågående planarbeid

Det pågår planarbeid i indre havn område H910-14. Her har kommunestyret gitt tillatelse til igangsettelse av omregulering av industri til boligformål.

4.6 Andre relevante planer og lover

- Kulturminneloven
- Lov om klimamål (Klimaloven)
- Retningslinjer for INON-områder
- Den europeiske landskapskonvensjonen
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene

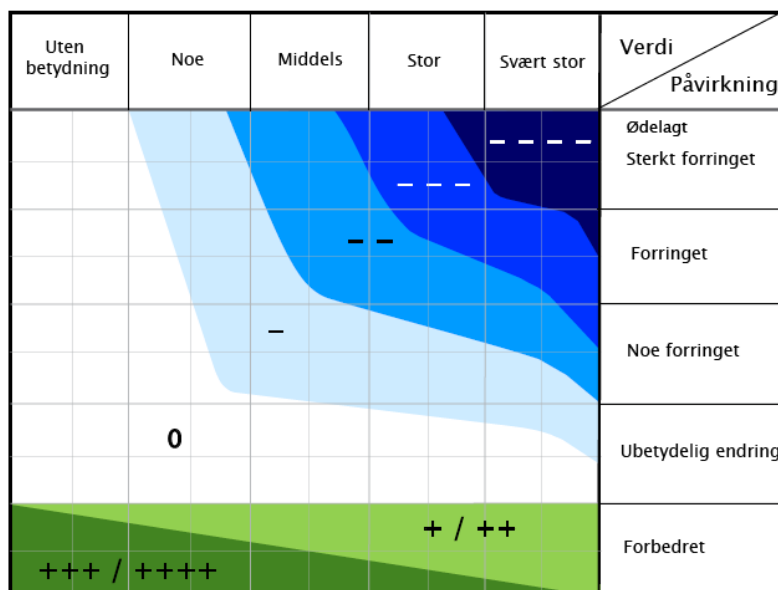
-
- Fylkesplan for Troms 2014-2025
 - Regional Transportplan for Troms 2014-2023
 - Forskrift om farlig last på norske skip
 - Forskrift om tiltak for å forebygge og begrense konsekvensene av storulykker i virksomheter der farlige kjemikalier forekommer (storulykkeforskriften)
 - Barn og unge og planlegging etter plan- og bygningsloven – temaveileder
 - Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

5 Metode

I henhold til plan- og bygningsloven og forskrift om konsekvensutredning skal det utarbeides en konsekvensutredning for planforslaget. Hensikten med konsekvensutredningen er å belyse og vurdere hvilke konsekvenser tiltaket vil ha for de tema som er valgt i planprogrammet.

Konsekvensutredningen vil bygge på eksisterende kunnskap gjennom innhenting av data fra offentlige databaser, eksisterende litteratur innenfor fagområdene, befarig og erfaringer i forbindelse med eksisterende virksomhet.

Konsekvensene skal beskrives med fordeler og ulemper for miljø og samfunn etter en felles norm i henhold til metodikk for ikke-prissatte tema i Statens vegvesens håndbok V712 "Konsekvensanalyser". Prinsippene som legges til grunn er en systematisk gjennomgang av verdi, tiltakets påvirkning og konsekvensens betydning. Konsekvensen for et tema fremkommer ved å sammenholde temaets verdi og påvirkning. Dette gjøres i en konsekvensvifte som vist i figuren til høyre.



Figur 5-1 Konsekvensvifte (kilde: Håndbok V712 Konsekvensanalyser, Statens vegvesen).

Det gjøres en **verdivurdering** av miljøet/området som blir berørt av tiltaket ut fra den funksjonen området har i dag, i forhold til de aktuelle tema. Verdien angis på en femdelt skala; uten betydning-noe-middels-stor-svært stor verdi.

Påvirkning er en vurdering av hvilke konkrete endringer tiltaket antas å medføre for de ulike miljøene eller områdene. Påvirkningen vurderes i forhold til alternativ 0, på en skala fra sterkt forringet til forbedret virkning tiltaket vil ha for miljøet/området.

Konsekvens beskriver de fordeler og ulemper tiltaket vil medføre i forhold til alternativ 0. Konsekvensvurderingen angis på en ni-delt skala fra stor positiv konsekvens (++++) til kritisk negativ konsekvens (- - -). Prinsippene og kriteriene for disse er samkjørt, slik at for eksempel stor verdi innenfor ett fagtema er sammenlignbart med stor verdi innenfor et annet fagtema.

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
----	4 minus (----)	Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder med stor eller svært stor verdi.
---	3 minus (---)	Alvorlig miljøskade for delområdet.
--	2 minus (--)	Betydelig miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	Noe miljøskade for delområdet.
0	Ingen/ubetydelig (0)	Ubetydelig miljøskade for delområdet.
+ / ++	1 pluss (+) 2 pluss (++)	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++ / ++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

Figur 5-2 Skala for vurdering av ikke-prissatte konsekvenser (kilde: Håndbok V712 Konsekvensanalyser, Statens vegvesen).

Konsekvensutredningen skal inneholde en sammenstilling av konsekvenser av tiltaket sammenlignet med 0-alternativet og en vurdering av måloppnåelse i forhold til overordnede planer. Det vil også bli redegjort for eventuelle avbøtende tiltak eller oppfølgende undersøkelser som anbefales.

Alle tema skal vurderes ut fra denne metoden.

6 Alternativer

Formålet med konsekvensutredningen er å gi en oversikt over virkninger og konsekvenser som planforslaget kan medføre.

Konsekvensutredningen vil vurdere planforslaget mot dagens situasjon (eksisterende reguleringsplan).

Alternativ som skal utredes	Beskrivelse av alternativet
Alternativ 0 Dagens situasjon og potensialet i eksisterende reguleringsplan	<ul style="list-style-type: none"> • Tettsted Skjervøy • Område kombinert av samferdsel, bolig, næring og industri. • Område utenfor sentrum med tidligere massedeponi og steinbrudd
Alternativ 1	<ul style="list-style-type: none"> • Skape et velfungerende og attraktivt sentrum til beste for hele kommunen og Nord-Troms regionen, gjennom å fremheve stedets særegenhet og bidra til økt verdiskaping i lokalmiljøet. • Skjervøy har en særegenhet der sjørettet industri ligger tett innpå boligområdene. Arealknapphet og boligmangel skaper utfordringer for kommunen i forhold til både plassering av boligområder, ulike næringer og hvordan eksisterende næringer skal kunne utvikle seg. Det handler om å sette av arealer til rett virksomhet på rett plass.

7 Utredningsbehov

Som en del av planprogrammet er det gjennomført en kartlegging av utredningsbehov i forbindelse med konsekvensutredning og planbeskrivelse. Det er tatt utgangspunkt i listen nedenfor som er hentet fra forskrift om konsekvensutredning § 21 «Beskrivelse av faktorer som kan bli påvirket og vurdering av vesentlige virkninger for miljø og samfunn». I endelig planbeskrivelse vil også andre temaer blir omtalt.

7.1 Kartlegging av utredningsbehov

Tema	Utredningsbehov	KU	Plan	Ikke aktuelt
Naturmangfold jfr. Naturmangfoldsloven	Tema beskrivelse og virkning omtales i planbeskrivelsen.		X	
Økosystemtjenester	Tema er ikke relevant i denne planen.			X
Nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål	Tema er relevant og vil omtales i planbeskrivelsen. Det skal vises til tiltak som bidrar til reduisering av klimagassutslipp.		X	
Kulturminner og kulturmiljø	Beskrivelse og virkning omtales i planbeskrivelsen. Flere av Sefrak-registrerte bygningene i planområdet vurderes.		X	
Friluftsliv	Tema beskrives og virkning omtales i planbeskrivelsen.		X	
Landskap	Tema beskrives og virkning omtales i planbeskrivelsen.		X	
Forurensning (forurensning ved deponering av snø, trafikk og industristøy, lukt fra industri)	Tema konsekvensutredes.	X		
Vannmiljø, jf. vannforskriften	Beskrivelse og virkning omtales i planbeskrivelsen		X	
Jordressurser (jordvern) og viktige mineralressurser				X
Samisk natur- og kulturgrunnlag				X
Trafikk og transport	Tema konsekvensutredes. Utrede i KU under temaet <i>Trafikksituasjon</i> . Det skal utarbeides mobilitetsplan for tiltaket. Beskrivelse og virkning av tiltaket omtales i planbeskrivelsen.	X		
Beredskap og ulykkesrisiko	Temaet er del av ROS-analyse i planbeskrivelsen.		X	
Virkninger som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo, flom og skred	Temaet er del av ROS-analyse i planbeskrivelsen.		X	
Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen	Tema er ikke relevant.			X

Tema	Utredningsbehov	KU	Plan	Ikke aktuelt
Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett	Beskrivelse og virkning omtales i planbeskrivelsen.		X	
Barn og unges oppvekstvilkår	Beskrivelse og virkning omtales i planbeskrivelsen. Det vil gjennomføres egen workshop med ungdomsrådet.		X	
Kriminalitetsforebygging	Tema er ikke relevant.			X
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet.	Bebyggelse, uterom, grønnstruktur og aktiv sjøfront beskrivelse og virkning av nye tiltak omtales i planbeskrivelsen.		X	
Samfunnsmessige forhold	Beskrivelse og virkning omtales i planbeskrivelsen.		X	

7.2 Tema som skal utredes i konsekvensutredningen (KU)

Planprogrammet viser hvilke problemstillinger som skal drøftes og løses i planen. Disse er knyttet til målene for sentrumsområde på Skjervøy:

- Forurensning
- Trafikk og transport

7.2.1 Miljø – forurensning, støy og luft

Dagens situasjon	
Snø fra sterkt trafikkerte områder eller bedriftsområder kan være betydelig forurenset. Deponering eller dumping foregår i vågen. Trafikksituasjon som preges av store mengder transport av fisk er også kilde til støy. I noen tilfeller er det også registrert stekt lukt. Som grunnlag for en slik tillatelse må man lage en risikovurdering i hvert tilfelle.	
Utredninger og avklaringer som foreligger	
Ingen.	
Utredningsbehov	Metodebeskrivelse
Det kan være store variasjoner i hvor forurenset brøytesnø er. Snø fra sterk trafikkerte områder er forurenset, men det er bare delvis sammenheng med hvor mye trafikk det er. De faktorene som har størst betydning er: <ul style="list-style-type: none"> • grusing og strøing • typen veidekke • typen kjøretøy • om det brukes piggdekk eller ikke 	<i>Forurensning</i> Gjennomfører prøvetaking og analyser for å fastslå innholdet av forurensninger. Dette vil så vurderes opp mot sårbarheten til nærområdet og de brukerinteressene som finnes her. For eksempel så vil dette håndteres strengere hvis avrenninga skjer til et friluftsområde eller boligområde, enn om den skjer til et industriområde.

<ul style="list-style-type: none"> • om det er mye køkjøring eller akselerasjon • værforholdene. <p>Støy er knyttet til både industri, bil- og båttrafikk i Skjervøy.</p> <p>Ubehagelig lukt kommer mest sannsynlig fra industri langs vågen.</p>	<p><i>Støy</i> Det skal gjennomføres støyanalyse som vil også være veiledende for etablering av formål.</p> <p><i>Lukt</i> Måling av lukt for å fastslå kilde og konsekvenser.</p>
---	--

7.2.2 Trafikk og transport

<p>Dagens situasjon</p>	
<p>Relativt store mengder godstrafikk trafikkerer gjennom Skjervøy sentrum.</p>	
<p>Utredninger og avklaringer som foreligger</p>	
<p>Ingen.</p>	
<p>Utredningsbehov</p>	<p>Metodebeskrivelse</p>
<p>Det er stort utredningsbehov for å beskrive dagens trafikksituasjon for alle trafikanter (gående, syklende, kollektiv, kjørende, båt), inklusive trafiksikkerhet (vi henter inn ulykkestall for periode 2008-2017). Vi vil bruke tilgjengelige trafikkdata fra bl.a. Nasjonal Vegdatabank (NVDB).</p>	<p>Vi vil beskrive dagens trafikksituasjon for alle trafikanter (gående, syklende, kollektiv, kjørende, båt), inklusive trafiksikkerhet (vi henter inn ulykkestall for periode 2008-2017). Vi vil bruke tilgjengelige trafikkdata fra bl.a. Nasjonal Vegdatabank (NVDB). Beskrivelsen av trafikksituasjonen vil kunne brukes som del av planbeskrivelsen.</p> <p>Videre vurderer vi konsekvensene av planforslaget for tema trafikk. Vi vil gjøre forenklede vurderinger av trafikale konsekvenser med bakgrunn i «Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensutredning». Vi vil i all hovedsak gjøre kvalitative vurderinger av trafikale konsekvenser av planforslaget. Vi vil beskrive konsekvensene for de ulike trafikanter: gående, syklende, kollektiv, kjørende og båt. Vurderingene omfatter ikke bruk av trafikksimuleringsmodeller eller beregninger.</p>

7.3 Risiko- og sårbarhets analyse

I henhold til plan- og bygningslovens § 4-3 skal det utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse i forbindelse med planarbeidet. Analysen skal omfatte risiko- og sårbarhetsforhold som kan ha betydning for realisering av tiltaket. Avbøtende tiltak skal beskrives. Risiko- og sårbarhetsanalysen vil utarbeides parallelt med konsekvensutredningen.

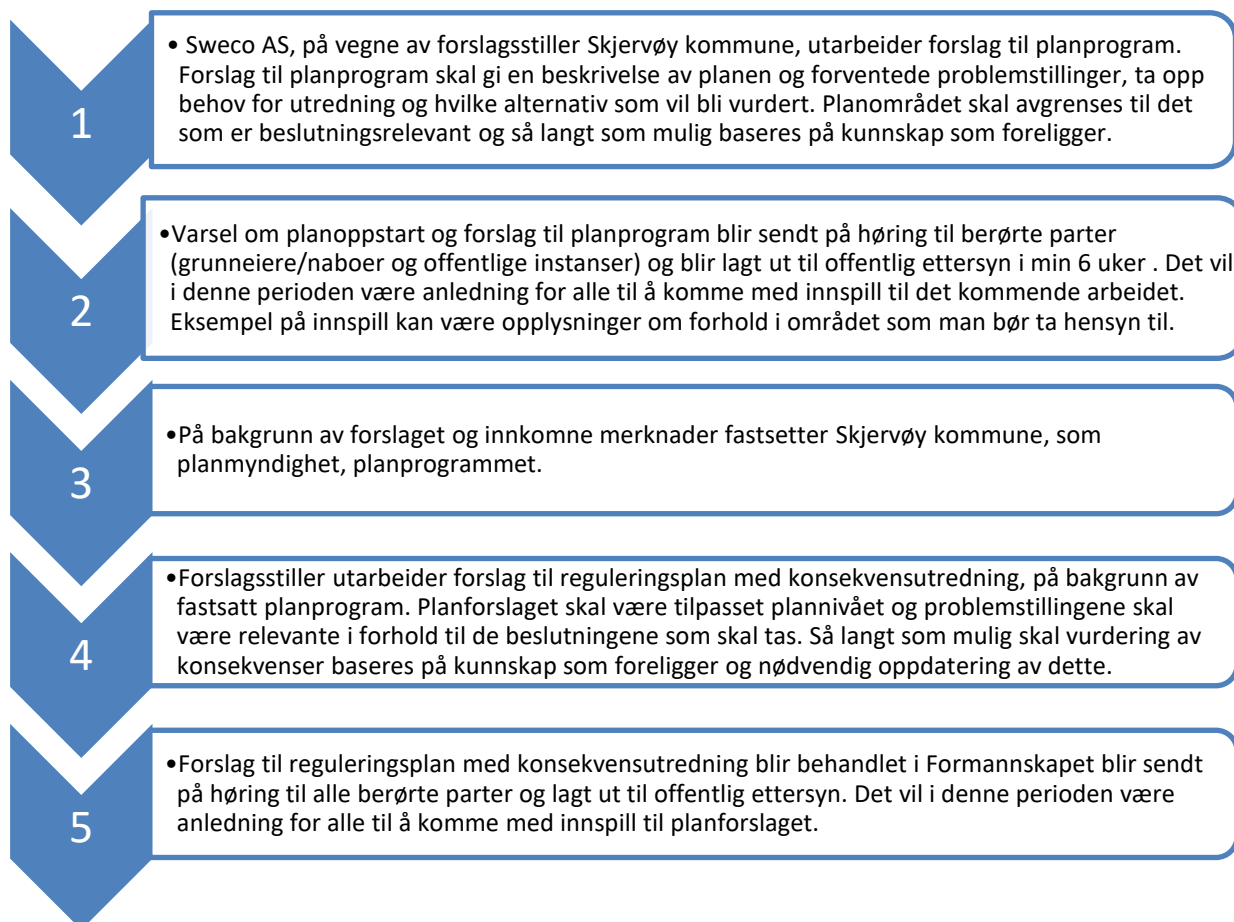
8 Organisering av planarbeidet

8.1 Planprosess

Det skal utarbeides områderegulering i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser §§ 12-2 og 12-3 og konsekvensutredning i henhold til § 4-2 i plan- og bygningsloven.

Arbeidet med områdeplan og konsekvensvurdering blir samordnet slik at det som sluttprodukt blir presentert et planforslag med tilhørende planbeskrivelse, konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse.

Saksgang for planarbeidet:



8.2 Medvirkning og informasjon

Arbeidet legges opp med utgangspunkt i plan- og bygningslovens krav til informasjon og medvirkning, i tillegg er det planlagt informasjonsmøte og flere medvirkningsmøter med relevante grupper i befolkningen:

- Varsel om oppstart og offentlig høring av planprogram
- Annonsering i en lokal avis og brev til berørte parter
- Kunngjøring på kommunens og Sweco sin hjemmeside
- Offentlig ettersyn av planforslag
- Folkemøte
- Workshop / Medvirkningsmøter

8.2.1 Involvering/ medvirkning

Denne fasen anser vi som den viktigste fasen for å danne et godt grunnlag for all videre arbeid med områdeplan som vil resultere i en fremtidsrettet sentrumsutvikling. For disse møtene er vi avhengig av at kommunen stiller opp med møtelokale og kartgrunnlag. Vi ønsker å bruke kart på møtene for å avdekke eventuelle konfliktpunkter i sentrum.

Skjervøy havn er fiskerihavn, dvs. at all forvaltning skjer i regi av Kystverket, samtidig finnes det interesser til å utvikle Skjervøy med sentrumsfunksjoner med et bredt tilbud innenfor handel, reiseliv, idrett og kultur, samt møtested for innbyggere og tilreisende. Vi oppfatter at sjømatproduksjon og servicenæring knyttet til sjømatproduksjon er grunnlaget for en positiv samfunnsutvikling av Skjervøy, og at sjømatnæringen skal fortsatt ha en viktig rolle i videre utvikling.

En av hovedveiene på Skjervøy eies av Statens vegvesen (SVV), og derfor ansees det som viktig å inkludere SVV i prosessen.

Vi ønsker å gjennomføre flere medvirkningsmøter med flere av brukergrupper som er representert på Skjervøy. Vårt forslag er å ha fem medvirkningsmøter og ett folkemøte:

1. Gårdeiere og næringsliv (inkludert reiseliv og SVV)
2. Oppdrett og fiskeri (inkludert Kystverket)
3. Representanter for ungdomslag og grupper
4. Møte med rådmann og enhetsleder i Skjervøy kommune
5. Møte med politikere i Skjervøy kommune
6. Folkemøte

Medvirkningsmøtene er forbeholdt brukergrupper, rådmann og enhetsledere, samt eget møte med politikere i Skjervøy kommune. Det er ønskelig at folkemøtet finner sted to uker etter annonsering av planoppstart. Workshop (medvirkningsmøtene) bør avholdes tett etter oppstart, helst i løpet av februar-mars 2019.

Felles for alle medvirkningsmøtene vil være en metodikk som består av tre trinn:

- Trinn a) Presentasjon av sentrumsplanen – planens fremdrift, muligheter og mål.
- Trinn b) Brukergruppe skal presentere deres virke og oppfatning av dagens situasjon i Skjervøy sentrum.
- Trinn c) En workshop hvor brukergruppene skal skrive ned deres løsninger og behov for fremtidig utvikling av Skjervøy sentrum. Workshopen kan være individuell eller gruppearbeid, avhengig av antall fremmøtte.

Neste steg i medvirkningsmøtet er individuelle eller gruppepresentasjon av fremtidige løsninger. En del av fremtidsbildet vil også ha fokus på «det som ennå ikke finnes» slik det nevnes i kommuneplanens arealdel 2015-2027. For å svare på dette spørsmålet ønsker vi å bruke en metode grunnet på verdiindikatorer i FN-bærekraftmodell og modell for bærekraft til Studio Dreiseitl. Metoden går ut på å måle indikatorer for blant annet miljø, individuell frihet, sosial kapital, økonomisk vekst, innovasjon og utdanning.

Siste del av medvirkningsmøte er forbeholdt diskusjon som styres av Swecos prosessleder.

