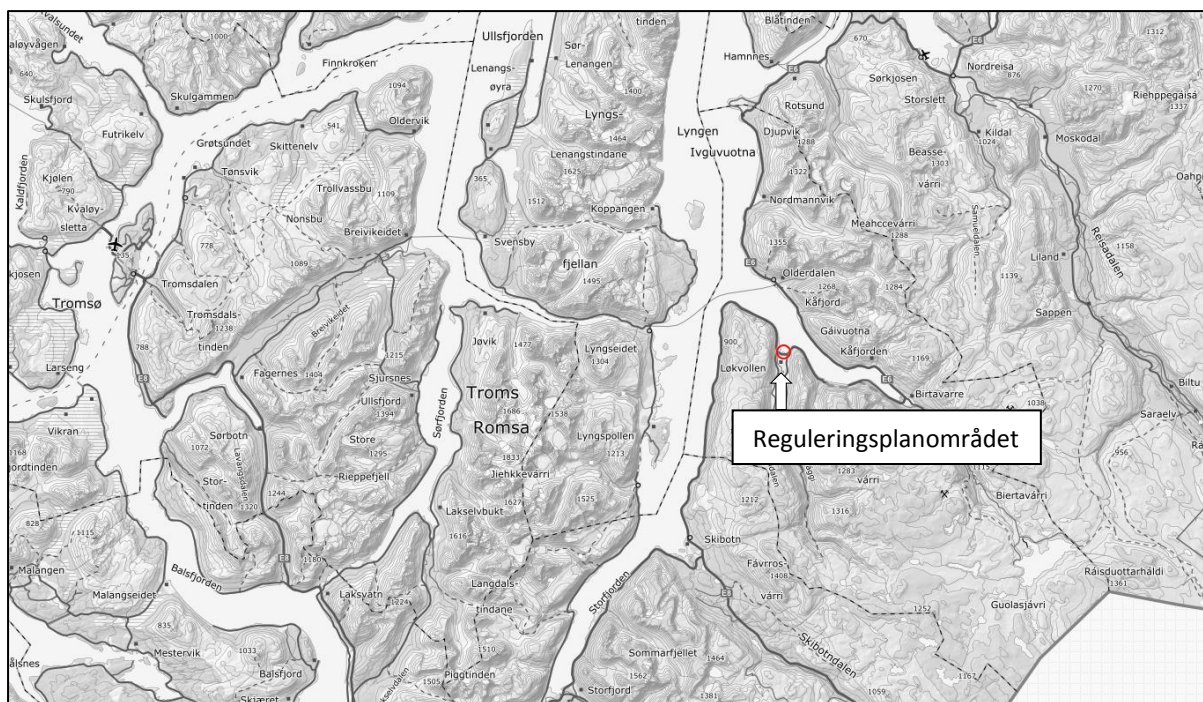


Reguleringsplan for Manndalen sjøbuer, Kåfjord kommune



Detaljregulering med ROS-analyse



Gáivuotna suohkan
Kåfjord kommune
Kaivuonon komuuni

Sluttbehandling i formannskapet 9. mars 2018
Sluttbehandling i kommunestyret 3. mai 2018

Innhold

1	Bakgrunn og eksisterende situasjon	3
1.1	Bakgrunn	3
1.2	Eksisterende situasjon	3
1.3	Reguleringsplan (områdeplan) for Manndalen/Løkvoll, Kåfjord kommune, 2015	5
2	Planstatus og rammebetingelser.....	6
2.1	Nasjonale føringer	6
2.2	Regionale føringer.....	6
2.3	Kommunale føringer	6
3	Om planprosessen	6
3.1	Organisering og medvirkning.....	6
3.2	Oppstartsmelding	6
3.3	Fremdrift og frister	6
4	Stedsanalyse.....	7
4.1	Landskap og natur	7
5	Beskrivelse av planforslaget	8
5.1	Hovedhensikt med reguleringsforslaget	8
5.2	Ny parkering - Utvidelse av planområdet mot sør	8
5.3	Utvidelse av planområdet mot nord	9
5.4	Terrengnivå	9
5.5	Reguleringsformål	9
5.6	Teknisk infrastruktur	10
6	Virkninger av planforslaget	10
6.1	Virkninger for andre samfunnsinteresser	10
6.2	Risiko- og sårbarhetsanalyse	12

1 Bakgrunn og eksisterende situasjon

1.1 Bakgrunn

Reguleringsplan for Manddalen/Løkvoll (områderegulering) ble vedtatt i 2015. I daværende planarbeid ønsket Manddalen sjøbuer at vegen til kaia ble flyttet slik at den kom i større avstand til eksisterende sjøbuer. Det ble tilrettelagt for utvidelse av virksomheten med en liten utfylling i sjø på sørsiden (se figur 1). Utfyllingen ble gjennomført i 2016-2017, jf. vedtatt reguleringsplan.

I ettertid har Manddalen Sjøbuer engasjert en arkitekt for å se nærmere på hensiktsmessig utvidelse av virksomheten. Dette har omfattet bygging av utleieenheter, restaurant, romutleie og spa-sauna. I denne vurderingen viser det seg at omleggingen av vegen slik som vedtatt i reguleringsplan av 2015 begrenser utbyggingsmulighetene. I en helhetsvurdering ønsker derfor Mandalen Sjøbuer sjøbuer at vegen opprettholdes som i dag (se figur 2).

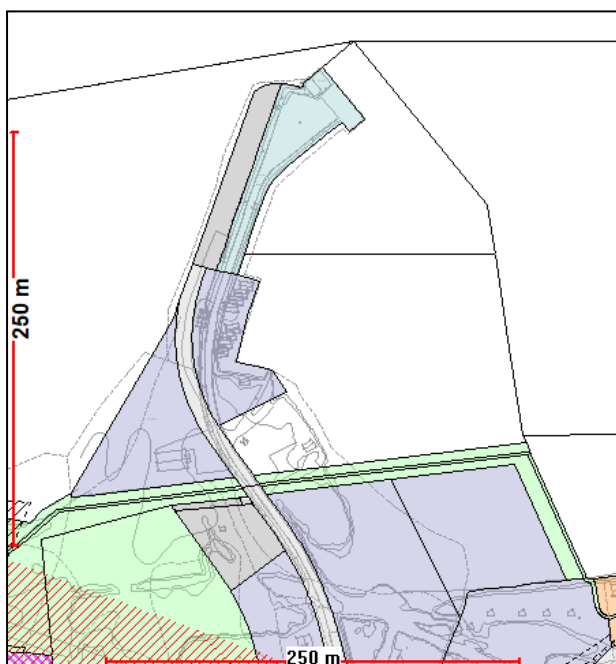


Fig. 1 – Vedtatt (gjeldende) reguleringsplan

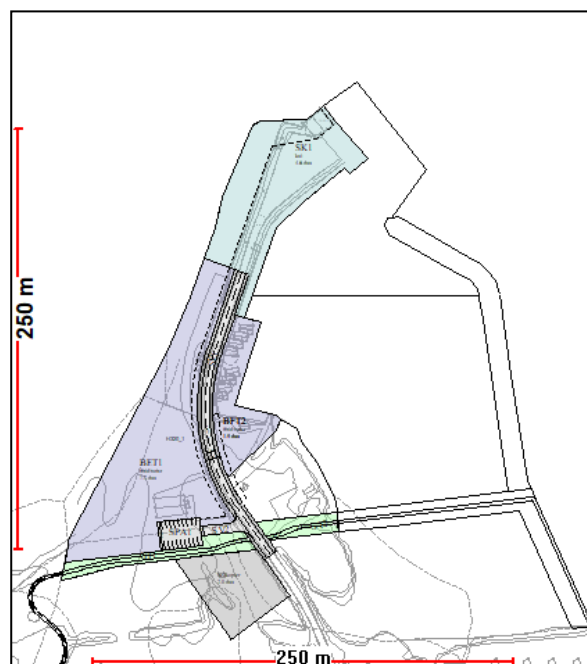


Fig. 2 – Ønsket endring

1.2 Eksisterende situasjon

Planavgrensningen

Planområdet er avgrenset fra Manddalen sjøbuer i sør og halvveis ut mot fiskemottaket i nord.

Topografi, vegetasjon og grunnforhold

Området ligger på en flat fylling som ligger i nord/sør retning og avgrenses av elvedelta i vest og sjøområde i øst. Vegetasjonen er beskjedne med unntak av noen løvtrær som er plantet sør i området. Området ligger på fylling bestående av grus- og steinmasser.

Atkomstforhold

Det går i dag en kommunal veg fra E6 og ned til moloen og kaiområdet. Vegen eksisterer som vist på figur 3. Vegen er planlagt som på figur 1, men er ikke realisert. Kommunen har kontaktet Troms fylkeskommune med forespørsel om vegen kan omklassifiseres til fylkesveg. En eventuell omklassifisering vil imidlertid ikke endre trafikkbildet.



Fig. 3 – Eksisterende situasjon (med unntak av molo)

Dagens bygningmasse

Mann dalen Sjøbuer har i dag 8 sjøbuer plassert på egen kai øst for moloen og Sjøbukafeen. Ytterst på moloen eksisterer et fiskemottak.

Eiendomsforhold

Følgende eiendommer berøres av planforslaget
29/69, 1,-2,-4

Fareområder

Hele området berøres av mulig oppskyllingshøyde for fjellskred. Dette gjelder for øvrig hele det omkringliggende området. Reguleringsplanen for Mann dalen/Løkvoll (2015) tar utgangspunkt i at ny bebyggelse ikke oppføres lavere enn kote 4.

I gjeldende rapport (Flodbølge i Lyngen 2013) fra NGI vises det til en oppskyllingshøyde på ca 6 meter for Mann dalen. En ny vurdering av oppskyllingshøyde er under beregning av NGI og ventes å bli noe mindre enn tidligere beregnet. Dersom oppskyllingshøyden blir lavere vil bestemmelsene som definerer anbefalt kotehøyde også endres.

Mulig fjellskred i Gámanjunni er aktualisert det siste året, men det antas at mulig flom som følge av fjellskredet ikke vil ha konsekvenser for planområdet. NVE utarbeider for tiden en rapport som vil belyse eventuelle konsekvenser nærmere.

Lekeplasser og friluftsområder

Det er i dag ingen lekeplasser i området. Moloen og til dels elvedeltaet brukes en del til rekreasjon og fiske i dag.

Mandalselva

Elven er et fredet vassdrag med stor verdi. Prioritert naturtype (strandfauna) er registrert like utenfor planområdet opp langs elva.

Havneområdet

Havneområdet er under endring. Etter 2015 har havneområdet blitt mudret og det er bygd ny molo til venstre på figur 3 (vises ikke på bildet).

1.3 Reguleringsplan (områdeplan) for Manndalen/Løkvoll, Kåfjord kommune, 2015

I det følgende gis en kort gjennomgang av gjeldende reguleringsplan der det er direkte relevans for Manndalen Sjøbuer AS. Planen er delt opp i tre dokumenter, *Reguleringsbeskrivelse*, *Virknninger av planforslaget* og *Reguleringsbestemmelser*. Kåfjord kommune har også *Merknadsbehandlet planforslaget*.

Reguleringsbeskrivelse

I beskrivelsen er det noen punkter som har direkte relevans for Manndalen. Det er foretatt en omfattende stedsanalyse med historisk utvikling, landskap og natur, bebyggelsens organisering og enkeltelementer (jf. punkt 3). Der fremkommer det at Manndalselva er et verna vassdrag. Videre trekkes Manndalen Sjøbuer frem som et eksempel på gruppebebyggelse.

I punkt 4.1 *Arealbruk og vegnett* tas det opp mangel på gang- og sykkelveier noe som medfører en uheldig blanding av gående og kjørende. Under samme punkt fremkommer det også at utvidelsesmulighetene for Manndalen Sjøbuer er begrenset.

Det fremheves videre at et viktig mål med planen har vært å gi eksisterende næringsvirksomheter utvidelsesmuligheter. I et eget punkt nevnes sjøbuene ved havneområdet (*punkt 6.3, s 23 og fig. 28 s 26*).

Virknninger av planforslaget

Reguleringen av området var omfattet av *Forskrift om konsekvensutredninger*. Dette medførte at det skulle gis en grundig beskrivelse av virkningene av utbyggingen. Manndalen Sjøbuer arealbruk ble som følge av dette utredet og fremkommer i Punkt 2.6 *Utleiehytter (BUH)*. Konsekvensvurderingen omfattet *Natur og miljø, Samfunn, Samfunnssikkerhet (ROS)* og en *Nærmere vurdering i forhold til Naturmangfoldloven*.

I oppsummeringen kom det frem at tiltaket ville «*gi stor positiv effekt for tiltakshaver, da området ligger på fylling med begrensede utvidelsesmuligheter. Konfliktnivået i forhold ulike temaer er beskjedne og utbygging tilrås.*».

Da konsekvensanalysen er av relativt ny dato og har direkte relevans for denne utredningen vil flere av temaene som ble beskrevet og vurdert bli behandlet særskilt nedenfor.

Reguleringsbestemmelser

Manndalen Sjøbuer kommer inn under formålene området er regulert til i medhold av PBL. § 12-5:

- Bevertning kode: 1330 BB 1-2
- Utleiehytter kode: 1171 BUH 1-2

Reguleringsbestemmelsene vil bli tatt hensyn til og behandlet særskilt nedenfor.

Kåfjord kommunes merknadsbehandling

Manndalen Sjøbuer kommer inn under to av merknadene som ble behandlet. *Hensynet til havnivåstigning/stormflo* (Merknad nr. 4c, Fylkesmannen i Troms) og *Oppskyllingshøyde fjellskred* (Merknad nr. 5d, NVE).

2 Planstatus og rammebetingelser

2.1 Nasjonale føringer

Kommunal planlegging må forholde seg til lover, forskrifter, bestemmelser og retningslinjer. Av de mest sentrale for reguleringsområdet nevnes følgende:

- Plan og bygningsloven
- Naturmangfoldloven
- Kulturminneloven
- Retningslinje 2/2011 NVE, Flaum og skredfare i arealplaner, revidert 2014
- Rundskriv T.2/08 Miljøverndepartementet, om barn og planlegging
- Regjeringens handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009-2013

2.2 Regionale føringer

- Fylkesplan for Troms 2014-2020
- Fylkesplanen for Troms 2014-2020, Kap. 5 – Arealpolitiske retningslinjer
- Folkehelse, idrett og friluftsliv 2008-2013 (under revisjon)

2.3 Kommunale føringer

- Kommuneplanens arealdel, 2017
- Reguleringsplan (områdeplan) for Mandalen/Løkvoll, Kåfjord kommune, 2015

3 Om planprosessen

3.1 Organisering og medvirkning

- *Planmyndighet.* Det er Kåfjord kommune og dermed ansvarlig for behandling av planen.
- *Styringsgruppe.* Formannskapet er kommunens planutvalg og styringsgruppe for arbeidet. Formannskapet vedtok i møte den 29.11.2017 at planen skulle legges ut til offentlig ettersyn.
- *Arbeidsgruppe.* Konsulent har i prosessen særlig hatt møter med plan og utviklingsavdelingen i kommunen. I Mandalen Sjøbuer AS har daglig leder Henrik Solberg deltatt aktivt. Sivilarkitekt Aage Myhre har særlig bidratt med de planlagte bygningers estetikk og utforming. Steinar Høgtun ved Høgtuns Plankontor AS har bidratt på konsultativ basis ved behov.

3.2 Oppstartsmelding

Oppstartsmelding med kartutsnitt som belyser formålet med reguleringen er sendt til 10 interessenter; Fylkesmannen i Troms; Troms fylkeskommune; NVE, Region Nord; Kystverket, Troms og Finnmark; Statens Vegvesen, Region Nord; Fiskeridirektoratet, Region Nord; Ymber AS; Sentrumsforeningen, Løkvoll; Grendelaget i Mandalen; Kåfjord fiskerlag.

3.3 Fremdrift og frister

Oppstartsmøte med Kåfjord kommune fant sted 20.6.2017. Oppstartsmeldingen ble annonsert i avis og på kommunens hjemmesider 1.9.2017 med frist for innspill 22.10.2017. Oppstartsmeldingen til berørte myndigheter og interessenter ble sendt noe senere, det vil si 10.9, med ny frist 20.11.2017. Det kom tre innspill til oppstartsmeldingen. Fra fylkesmannen i Troms, kystverket og NVE.

Planforslaget ble lagt ut på høring/offentlig ettersyn 1.12.2017, med frist for innspill 26. Januar 2018. Høringsfristen ble utsatt til 23. Februar på forespørsel fra fylkesmannen i Troms. Innen fristens utløp var det kommet én innsigelse fra Mattilsynet og merknader fra Fylkesmannen i Troms, Troms fylkeskommune, Fiskedirektoratet, kystverket og NVE. Mattilsynet trakk sin innsigelse 22.2.2018 og de merknader som kom inn er tatt til etterretning i merknadsbehandlingen (*se vedlegg*).

Planforslaget forventes sluttbehandlet i formannskapet 9. mars og kommunestyre 3. mai 2018.

4 Stedsanalyse

4.1 Landskap og natur

Tidligere arbeid, tema landskap

- Kommuneplanens arealdel (2017)
- Reguleringsplan (Områdeplan) for Manndalen/Løkvoll (2015)
- Reguleringsplan for ny E6, Statens vegvesen 2012
- Kommunedelplan, NINA 2000
- Natur og kulturmiljø, Norsk institutt for Kulturminneforskning (NIKU)
- Rapport «Verdier i Manndalselva», Direktoratet for Naturforvaltning m.fl.

Landskapsform

Planområdet befinner seg nederst i Manndalen som kan betegnes som en smal u-dal. Dalen strekker seg fra sjøen og mot sør. Mot øst er fjellområdet Čeallunalde/Manndalsklubben, som på samisk betyr kjølen av en båt. Mot vest er fjellpartiet Nordnesfjellet/Nuortanjárga. Planområdet er i hovedsak på moloen i Manndalsbukta (Den gamle). Mot øst er det bygget en ny molo. Mot vest er utløpet av Manndalselva det mest markerte landskapselementet.

Klima og vegetasjon

Manndalen har varme somre og lite nedbør (NIJOS 2005). Dette gir en frodig vekst om somrene noe som gir løvvegetasjon fra hagevegetasjonen og opp til ca 350 moh. I planområdet og i det nærliggende arealet er det i dag ingen vegetasjon eller dyrket mark da området er fylt opp med steinmasser fra pågående arbeid med tunnelen gjennom Nuortanjárga/Nordnesfjellet.

Manndalselva

Manndalselva ble vernet i 1973 og like øst for planområdet har elva sin munning. Da broen ble bygget i 1974 ble det gjort en utfylling i elva og i 2001-2002 ble det gjort en utfylling der hvor planområdet er i dag (molo og småbåthavna). I 2016 ble det gjort en mindre utfylling som i liten grad påvirket landskapsbildet (Reguleringsplan 2015).

Vegen i landskapet

Den vegen som gir det mest dominerende trekket i landskapsbildet i nedre del av dalen er E6. I planområdet er det en kommunal vei som går fra E6 og ned til moloen og kaiområdet.

Bebyggelse

Mot øst bakenfor den nye moloen er det naustbebyggelse som ble ført opp like etter krigen, i tillegg til en del blandet bebyggelse. I sørlig retning er det en campingplass og et mindre verkstedbygg. På sørlig side av E6 er det butikker og boligfelt. Mot vest på oversiden av Manndalselva er det industriområde og på andre siden av elva er det blandet bebyggelse. Manndalen Sjøbuer selv er i likhet med naustene nevnt ovenfor benevnt som gruppebebyggelse (Reguleringsplan 2015).

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Hovedhensikt med reguleringsforslaget

De to viktigste endringene med reguleringsendringen er:

- Endring av vegtraseen til havna
- Utvidelse av Manddalen Sjøbuer

I beskrivelsen nedenfor beskrives utvidelsen av planområdet i forhold til gjeldende reguleringsplan, endring av kommunal veg i gjeldende plan fra E6 og ned til kaiområdet. Det foretas en gjennomgang av reguleringsformålet og avslutningsvis et punkt om teknisk infrastruktur.

5.2 Ny parkering - Utvidelse av planområdet mot sør

Dagens areal utvides 10 meter mot sør for å få nødvendig areal til parkering. Eiendommen er kommunal og ønskes solgt/festet til Manddalen Sjøbuer AS. I planprosessen har det vært sett på to alternative løsninger for å få nødvendig areal til parkering.

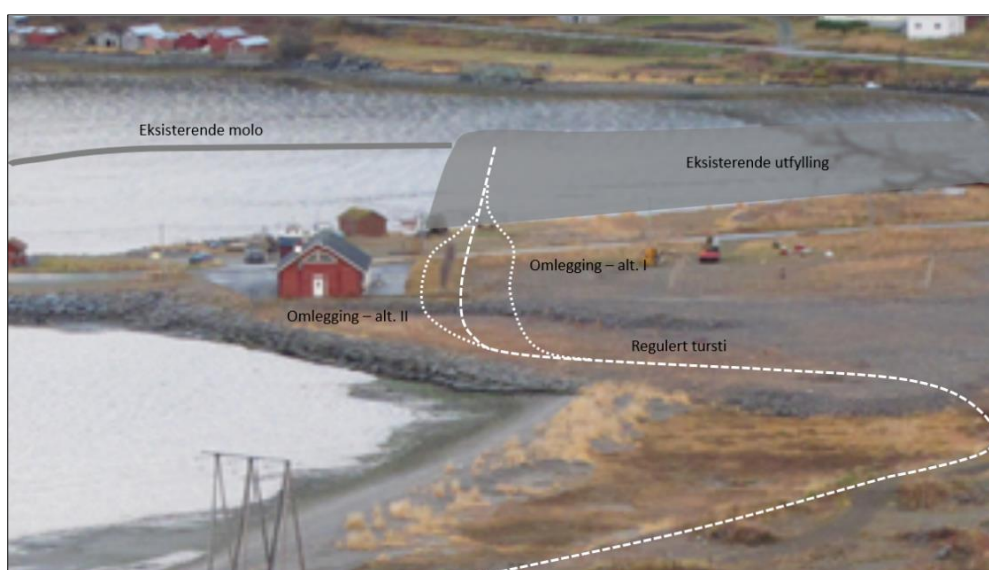


Fig. 4 – Alternative Parkeringsløsninger

Omlegging alternativ 1

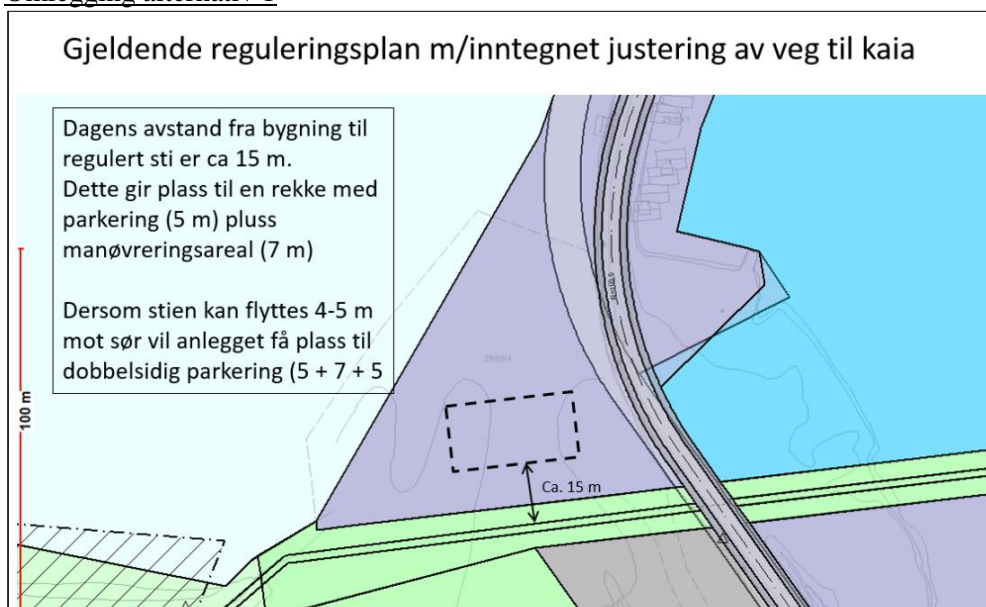


Fig. 5 – Foretrukket alternativ

Som det fremgår av skissen er dagens avstand fra bygning til regulert sti ca 15 m. Dersom stien flyttes 4-5 meter mot sør vil anlegget få plass til dobbeltsidig parkering med nødvendig manøvreringsareal. Denne løsningen er ønsket fra Manddalen Sjøbuer.

Omlegging alternativ II

En annen mulighet er å legge parkeringen på nordsiden av planlagt sti. Denne muligheten vil imidlertid medføre økt belastning på stien, noe Manddalen Sjøbuer ikke synes er en god løsning.

5.3 Utvidelse av planområdet mot nord

Planområdet utvides mot nord med ca 20 meter, ned langs moloen mot kaiområdet. Dette for å gi nødvendig areal for to utleieenheter. Disse to enhetene vil styrke muligheten til inntjening for selskapet samt at det gir et bedre visuelt uttrykk.

5.4 Terrengnivå

Som det fremgår av ROS-analysen ovenfor vil tiltaket omfattes av havnivåstigning og stormflo.

Terrengnivået forhøyes slik at gulvhøyde på ny bebyggelse ment for personopphold ikke legges lavere enn kote 4.

5.5 Reguleringsformål

Utleieenheter (BFT1)

I gjeldende reguleringsplan fremheves dagens sjøbuer som eksempel på gruppebebyggelse, sammen med det gamle naustområdet som er lokalisert rett over bukten mot øst. I planen videreføres dette da de nye boenhetene er planlagt samlet i to forskjellige «grupper».



Fig. 6 – Eksempel på ny gruppebebyggelse

Planen legger opp til å bygge 16 boenheter. 8 hvelvede glassbåter med rorbuer og 8 lavvuer i glass. Lavvuene vil ha en diameter på 6,6 m og høyde på 5,1 m. Alle boenhetene er planlagt med egnede uteområder.

Restaurant-lavvu i glass (BFT1)

Foran dagens Sjøbukafe legges det opp til å bygge en restaurant-lavvu i glass. Restauranten vil ha en diameter på 8,3 m og en høyde på 9 m. Denne bygningen vil utløse behov for nytt parkeringsareal.

Spa-Sauna (BFT2)

Planen legger opp til å bygge et en-etasjes spa-sauna bygning med torvtak på 96 m², med terrasse som uteområde. Høyden vil være 4,7 m.

Ny parkering (SPA1)

Foran hovedbygningen (mot sør) planlegges det nytt parkeringsareal.

Privat veg (SV2)

Det planlegges en privat veg fra den kommunale vegen til det nye parkeringsarealet.



Fig. 7 – Lavvuer i nytt materiale

Kommunal veg (VS1)

I dag går den kommunale vegen fra E6 gjennom planområdet. Vegløpet er på østre siden av moloen slik det fremgår av Figur 1, under punkt 1.1. I gjeldende reguleringsplan er kommunal veg vedtatt til å følge et vegløp på vestre side av molo ned mot kaiområdet. Med de nye utbyggingsplanene til Mandalen Sjøbuer er dette vegløpet ikke ønskelig. De planlagte boenhetene vil ikke være mulig å realisere da disse ikke vil kunne få egnet uteområde mot sjøen/elveutløpet. Vegen er i dag ikke skiltet med fartsbegrensning. Vegen foreslås å følge østlig side av moloen, slik det er i dag.

Tursti (GT1-2)

Turstien er justert for å gi rom for nytt parkeringsareal.

5.6 Teknisk infrastruktur

Det planlegges en økning i kapasiteten på pumpestasjon til kloakk.

Dagens kapasitet på ledningsnett på Løkvoll er marginal. Når anleggsvirkosheten i forbindelse med Nordnestunellen opphører, vil kapasiteten forbedres betraktlig. Likevel vil et høydebasseng, som nevnt i hovedplan for vann, være avgjørende for videre næringsutvikling i området.

Det er i bestemmelsene, under punkt 2.1.6 b) *rekkefølgekrav*, et krav om at nye bygg har dokumentert kapasitet ved rammesøknad.

El-forsyningen til området ansees som tilfredsstillende med trafoen ved E6.

6 Virkninger av planforslaget

6.1 Virkninger for andre samfunnsinteresser

I planforslaget for Mandalen, godkjent i 2015, ble det foretatt forholdsvis omfattende konsekvensutredning og ROS-analyser, hvor deler av dette også har gyldighet for nåværende planforslag.

Nåværende planforslag omfatter forholdsvis små endringer i forhold til vedtatt reguleringsplan for Mandalen/Løkvoll. Kåfjord kommune og forslagsstiller ble i oppstartmøte enige om at reguleringsplanen ikke omfattes av forskrift om konsekvensutredninger. Det gis likevel en en kortfattet beskrivelse av hvordan endringene påvirker andre forhold i planområdet.

Virkninger av planforslaget avgrenses til å omfatte forhold som medfører endringer i forhold til godkjent reguleringsplan av 2015,

Atkomstforhold

Eksisterende atkomstveg til kaiområdet opprettholdes som i dag og man oppnår dermed ikke større avstand til eksisterende sjøbuer i tråd med intensjonene i reguleringsplan av 2015. Ønske om å opprettholde eksisterende veg vil gi større rom for framtidig utvikling av bebyggelse i området. Se nærmere beskrivelse i ROS-analyse, under *trafiksikkerhet*.

Bebyggelse og pakering

Manndalen Sjøbuer har begrenset med areal for framtidig bebyggelse og i nåværende plan ønskes en utvidelse på ca. 20 meter i nordlig retning for å få plass til 2 utleieenheter til. I sør ønskes en utvidelse på ca. 10 meter for å få plass til parkeringsplass (man ønsker å minimalisere kjøretrafikk i området for utleieenheter og på vegstrekningen mot kaia).

Endringen vil påvirke:

Eiendomsforhold: Kåfjord kommune eier området som ønskes utvidet og Manndalen Sjøbuer er interessert i å disponere nevnte arealer (enten som leie, feste eller kjøp).

Gangsti: Etablering av parkeringsplass sør for eksisterende kafe vil medføre at regulert gangsti må flyttes rundt 5-10 m lenger mot sør og gis kurvatur i stedenfor rett strekning. Parkområdet vil få en liten innskrenking.

Helikopterlandingsplass: Flytting av stien mot sør vil medføre at regulert helikopterplass vil reduseres med rundt 0,2 da (fra 2,1 da til 1,9 da). Reduksjonen vil ikke påvirke bruken av helikopterlandingsplassen og er akseptert av NVE (se merknadsbehandling).

Bebyggelsen: Byggeområdet i gjeldende reguleringsplan utgjør rundt 7,5 da. Med disponering av tilleggsareal vil området utvides til rundt 9,0 da. Endringene som er beskrevet gir først og fremst anledning til en bedre utnyttelse av bygningsområdene.

Reguleringsplanen for Manndalen/Løkvoll, vedtatt i 2015 er en områdeplan og dermed fleksibel i forhold til bygningsformer og detaljeringsgrad. I nåværende arbeid ønskes bruk av glassmaterialer som skiller seg ut fra omkringliggende bebyggelse. Bygningsformene gjenspeiler imidlertid tradisjonelle bygningsformer som lavvu, gammer og bygninger med saltak.

Ny bebyggelse vil i stor grad henvende seg mot elvedeltaet som er et viktig landskapselement for området. Selve avgrensning mot elvedeltaet vil opprettholdes som i dag.

Øvrige forhold:

Næring og sysselsetting. Utvidelsen av planområdet gir økte utvidelsesmuligheter. Dette vil styrke grunnlaget for bedriften, gi mulighet for å gjennomføre større møter og konferanser i kommunen samt ha positiv innvirkning på sysselsetting. Utbygging av turistnæringen vil skape nye arbeidsplasser og bidra til både økt person- og bedriftsskatt til Kåfjord kommune.

Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk. Utvidelsen av planområdet innebærer ikke i seg selv noen endring i forhold til rekreasjonsinteresser. Når det er sagt så vil utvidelsen gjøre det mulig å etablere en restaurantlavvo og attraktive uteplasser, som vil gi lokale ringvirkninger i form av nye attraktive møteplasser til både innbyggere og besøkende.

Barns og unge. Manndalen Sjøbuer legges til rette med nærlekeplass i tilknytning til serveringslokalene. I tilgrensende parkområde vil det tilrettes for lek og aktiviteter.

Sosial infrastruktur. På Løkvoll mangler det i dag møteplasser som er åpent for befolkningen daglig. Med utbygging av kafe, restaurant, spa og sauna vil dette bidra meget positivt.

Teknisk infrastruktur. I dag er det ikke vann- og avløpsnett dimensjonert for større utbygging. Se punkt 5.6 *teknisk infrastruktur*, for mer informasjon.

Interessekonflikter. Tenkt utvidelse vil øke aktiviteten i området og det vil være viktig med god dialog, særlig med Kåfjord kommune, fiskere og småbåtforeningen.

6.2 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Beskrivelse av metode

Alle planer der det legges til rette for utbygging skal hensyn til risiko og sårbarhet (plan- og bygningslovens § 4-3) vurderes.

Konsekvens Sannsynlighet	1 Ubetydelig	2 Mindre alvorlig	3 Betydelig/ kritisk	4. Alvorlig/farlig	5. Svært alvorlig/ katastrofalt
5: Svært sannsynlig	5	10	15	20	25
4: Meget sannsynlig	4	8	12	16	20
3: Sannsynlig	3	6	9	12	15
2: Mindre sannsynlig	2	4	6	8	10
1: Lite sannsynlig	1	2	3	4	5

Fig. 8 – Risikomatrise -risiko defineres som en funksjon av sannsynlighet og konsekvens.

Hendelser i **røde** felt: Tiltak nødvendig, i utgangspunktet ikke akseptabelt, eventuelt endringer i plan.

Hendelser i **gule** felt: Tiltak må vurderes - eventuelt endringer i plan.

Hendelser i **grønne** felt: Ikke signifikant risiko, men risikodempende tiltak kan vurderes om de skal gjennomføres.

Nærmere om sannsynlighet

- 5. Svært sannsynlig / forholdet kan være kontinuerlig tilstede
- 4. Meget sannsynlig / periodevis, lengre varighet
- 3. Sannsynlig / flere enkelttilfeller
- 2. Mindre sannsynlig / kjenner tilfeller
- 1. Lite sannsynlig / ingen tilfeller.

Nærmere om konsekvenser:

- 1. Ubetydelig: Ingen person- eller miljøskader.
- 2. Mindre alvorlig / en viss fare: Få / små person- eller miljøskader.
- 3. Betydelig / kritisk: Kan føre til alvorlige personskader/ belastende forhold for en gruppe personer.
- 4. Alvorlig / farlig: Alvorlig person- eller miljøskader
- 5. Svært alvorlig / katastrofalt: Personskade som medfører død eller varig mén; mange skadd; langvarige eller varige miljøskader.

ROS-analyse

Faretype	Vurdering	Tilgjengelig kunnskap
<i>Naturbaserte farer</i>		
Snøskred	Tiltaket vil ikke være utsatt for snøskred.	NGIs aktsomhetskart
Fjellskred Nordnes	Tiltaket påvirkes av oppskyllingshøyde ved dambrudd skapt av skred. Ny oppskyllingshøyde er under beregning av NGI og det forventes noe lavere oppskyllingshøyde. Reguleringsbestemmelser vil justeres i henhold til ny kunnskap.	Beregnet oppskyllingshøyde NGI-rapport (datert 2013). Ny NGI-rapport ventes våren 2018.

Fjellskred Gamanjuni	Sekundærvirkninger av fjellskred (dambrudd) påvirker ikke reguleringsområdet.	NVE-rapport (2018).
Flomfare og erosjon	Flom er definert som flom i vassdrag. Området ligger i elvedelta/sjøområdet og ikke utsatt for flom. Utfyllingsområdet mot elvedeltaet er dessuten plastret med store steiner.	Rapport om 200 års-flom NVE 2017 Veileder - Flom og skredfare i arealplaner
Grunnforhold	Tiltakene ligger på utfylt område og byggegrunnen betraktes ikke som problematisk.	Tidligere utførte grunnundersøkelser . Dialog med geotekniker/fagkyndig er likevel hensiktsmessig før utbygging starter
Havnivåstigning/ stormflo	Tiltaket kan bli berørt av havnivåstigning og/eller stormflo. Avbøtende tiltak: Alle bygningsdeler under kote 3 skal tåle påvirkning fra sjøvann og gulvhøyde for bebyggelse for personopphold tillates ikke lavere enn kote 4.	“Estimater av havnivåstigning i norske kystkommuner”.
Ekstremnedbør	Fare knyttet til ekstremnedbør er definert som utfordringer ved overvannshåndtering. Anses ikke som problematisk, men må tas hensyn tas hensyn ved detaljplanlegging av utearealer.	Korttidsnedbør og ekstremnedbør (Norsk klimasenter)
Sterk vind	Tiltaket er ikke spesielt utsatt for sterk vind.	Norsk klimaservicesenter
Radon	Er ikke risikofylt.	Stråleverninfo 14:2012 Statens strålevern
Isgang	Vurdert som ikke relevant.	Klimaprofil Troms. Lokal kunnskap
Skog-/ lyngbrann	Vurdert som ikke risikofylt.	Lokal kunnskap
Virksomhetsbaserte farer		
Trafikksikkerhet	Dagens vegtrase utgjør en forverret trafikksituasjon med sin nærhet til eksisterende sjøbuer og planlagt bebyggelse. Trafikken til kaiområdet går gjennom området for utleiehyttene. Avbøtende tiltak: - Nedsatt fartsgrense (30 km/t) - God belysning - Ingen parkering ved utleiehyttene. All parkering skal lokaliseres til felles parkeringsplass sør for eksisterende kafe (SPA1) - Byggegrense følger vegformål (2 m fra kjørebane kant forbi eksisterende sjøbuer), for øvrig bebyggelse er byggegrensen 5,5 m fra kjørebane kant. - Utgangsdør for eksisterende utleiehytter skal ikke lokaliseres på vegfasadene mot atkomstvegen til kaia.	Statens vegvesens Håndbok N100 og lokal kunnskap
Brann/ eksplosjon	Tiltakene vil ikke medføre økt brann- og eksplosjonsfare.	Brann og eksplosjon (Arbeidstilsynet)
Støy	Tiltaket vil ikke medføre uakseptabel støy for omgivelsene.	Retningslinjer for støy i arealplanlegging

Forurensning	Avfallshåndtering behandles i henhold til gjeldende forskrifter.	Forurensning. Regjeringen.no
Ulykker transport	(Jernbane, fly, skipshavari, trafikkulykker) Vurdert som ikke relevant.	Havne og farvannsloven, vegloven
Transport av farlig gods	Planforslaget medfører ikke til økt transport av farlig gods. Vurdert som ikke relevant	Direktiv 2008/68/EF – Innlandstransport av farlig gods
Elektro-magnetisk felt	Byggegrense mot trafokiosker og kraftlinje 22kW ligger ikke i området. Vurdert som ikke relevant.	Troms kraft
Dambrudd	Vurdert som ikke relevant - vurdert under «fjellskred»	»Forskrift om sikkerhet ved vassdragsanlegg» 2010.
Terror/ sabotasje	Vurdert som ikke relevant	Lokal kunnskap
Sårbare objekter	Vurdert som ikke relevant	Lokal kunnskap

Fig. 9 – Vurdering av relevante farer

Vurdering av samlet risiko

Det totale risikobildet er særlig relatert til trafiksikkerhet og oppskyllingshøyde. Tiltaket vil bidra meget positivt til næringslivet i Kåfjord og vil avgi ringvirkninger i form av nye sosiale møteplasser. Det vil være interessemotsetninger på kaien i form av at turistvirksomheten ligger nært fiskemottaket og tett på den kommunal vegen. Havnen i Løkvoll er i tillegg en nødhavn. Tungtransport og brøytekanter vil gi utfordringer som må løses i form av avbøtende tiltak. Aktsomhet, god kommunikasjon og tidlig dialog er forutsetningene for at dette tiltaket tilrås.

Konklusjon

Utbygging i tråd med reguleringsplan tilrås.

Illustrasjonsskisse

