



TROMS fylkeskommune  
ROMSSA fylkkasuohkan



Statens vegvesen



Mølnelva på Hamn i Senja, Kilde: Norges vegdatabank

## Detaljregulering for 2 km fylkesveg 86 Hamn, fra Styrbergvika til Nikkelverket i Berg kommune.

Planbeskrivelse.

Dato vedtak: 15.02.2018

Sak: k-sak 04/18

Plan-ID: 192917201701

Berg kommune

*«Troms fylkeskommune har ansvar for fylkesvegene, avgjør hvilke prosjekter som skal gjennomføres hvert år og gir politiske føringer for utvikling av fylkesvegene. Det er Statens vegvesen som normalt planlegger, bygger, drifter og vedlikeholder fylkesvegene på vegne av fylkeskommunen».*



## Innhold

Detaljregulering for 2 km fylkesveg 86 Hamn, fra Styrbergvika til Nikkelverket i Berg kommune. ....	0
1 Sammendrag .....	5
2 Innledning .....	5
3 Bakgrunn for planforslaget .....	6
3.1 Planområdet .....	6
3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for fv. 86 Hamn Senja .....	6
3.3 Målsettinger for planforslaget .....	7
3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning .....	7
4 Planprosess og medvirkning .....	7
5 Rammer og premisser for planarbeidet .....	7
6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet .....	10
6.1 Beliggenhet.....	10
6.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk .....	10
6.3 Trafikkforhold .....	11
6.4 Teknisk infrastruktur .....	11
6.5 Landskapsbilde.....	11
Havlandskapet Bergsøyan.....	12
Områdekart.....	14
6.6 Nærmiljø/friluftsliv .....	20
6.7 Naturmangfold .....	21
6.8 Kulturmiljø .....	22
6.9 Naturressurser .....	22
6.10 Grunnforhold.....	22
6.11 Geologi.....	22
7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering.....	23
7.1 Planlagt arealbruk.....	23
7.2 Tekniske forutsetninger.....	23
7.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen .....	26
Delområde 1–1 Styrberget til Styrbergvika .....	26
Delområde 1–2 Styrbergvika–Mølnekjosen.....	26
Delområde 1–3 Mølnekjosen – Indre Hamn.....	27

Delområde 1–4 Indre Hamn .....	27
Delområde 1–5 Indre Hamn – Sandvika.....	27
Delområde 1–6 Nikkelverket– Hellandsneset .....	27
8 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger.....	29
8.1 Framkommelighet.....	29
8.2 Samfunnsmessige forhold .....	29
8.3 Naboer.....	29
8.4 Byggegrenser.....	30
8.5 Gang- og sykkeltrafikk .....	30
8.6 Kollektivtrafikk .....	30
8.7 Landskap .....	30
Delområde 1–1 Styrberget til Styrbergvika .....	31
Delområde 1–2 Styrbergvika–Mølnekjosen.....	32
Delområde 1–3 Mølnekjosen – Indre Hamn.....	32
Delområde 1–4 Indre Hamn .....	32
Delområde 1–5 Indre Hamn – Sandvika.....	33
Delområde 1–6 Nikkelverket– Hellandsneset .....	34
8.8 Nærmiljø/friluftsliv .....	34
8.9 Naturmangfold .....	35
Virkning på naturmangfoldet, naturmangfoldlovens §§ 8–12 (kap 8.9) .....	35
8.10 Kulturmiljø .....	35
Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger .....	35
8.11 Naturressurser.....	36
8.12 Støy .....	36
8.13 Massehåndtering .....	36
Vegteknologisk vurdering .....	36
8.14 Geologi og risiko for nedfall av stein på veg .....	37
8.15 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse.....	37
10 Gjennomføring av forslag til plan .....	37
10.1 Framdrift og finansiering.....	37
10.2 Utbyggingsrekkefølge.....	37
10.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden .....	38
10.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen.....	38

11 Sammen drag av innspill etter varsel om oppstart .....	39
12 Vedlegg .....	41
1. Reguleringsplankart .....	41
2. Reguleringsbestemmelser .....	41
3. Illustrasjonshefte .....	41
4. Begrunnelse for vurdering av Konsekvensutredning.....	41
5. ROS analyse .....	41
6. Adresseliste inkludert grunneierliste.....	41
7. Notat andre vurderinger av tiltak i prosjektet.....	41
Figur 1 Skravert felt viser planområdet 2 km veg på Hamn Senja .....	6
Figur 2 Mølnekjosen Kart fra Berg kommune .....	8
Figur 3 Hamn, kart fra Berg kommune.....	9
Figur 4 Nikkelverket, kart fra Berg kommune .....	9
Figur 5 Hamn på Senja. Ortofoto .....	10
Figur 6 Senja er en øy med variert landskap .....	12
Figur 7 Utsikt og kontakt mot havet og Bergsøyan .....	13
Figur 8 Områdekart .....	14
Figur 9 Knapp sving før tunnel gjennom Styrberget.....	14
Figur 10 Tunnel gjennom Styrberget sett fra Styrbergvika og Styrbergvika.....	15
Figur 11 Styrbergvika og Mølnelva i Mølnkjosen .....	15
Figur 12 Mølnelva i Mølnkjosen og Dalføret med Mølnelva (Google MAPs).....	16
Figur 13 Bergnabber står som portaler .....	16
Figur 14 Indre Hamn.....	17
Figur 15 Rett før avkjøringa til Hamn og avkjøringa ned mot Hamn .....	17
Figur 16 Sandvika og Sandvikholmen med fjellene bak .....	18
Figur 17 Parkeringsplass ved nikkilverket.....	18
Figur 18 Området ned mot nikkilverket og fritidsboligene nede på Hellandsneset .....	19
Figur 19 Ruiner etter bygninger på nikkilverket .....	19
Figur 20 Veien videre mot Ballesvikskaret, Gryllefjord og Torsken.....	19
Figur 21 Turskilt ved Mølnelva.....	21
Figur 22 Forslag til Parkerings- og utsiktsplass ved Nikkelverket, fv. 86 Hamn, Senja .....	28
Figur 23 Områdekart Landskap .....	31

## 1 Sammendrag

Detaljreguleringsplanen for 2 km veg på fv. 86 Hamn Senja, fra tunnel i Styrbergvika til parkeringsplass ved Nikkelverket, skal gi et formelt grunnlag for å punktutbedre vegen her. Målet for punktutbedringer er å bedre framkommelighet for trafikantene, spesielt tungtransport, og ivareta reiseopplevelse med fokus på at denne veg er en del av Nasjonal turistveg. Tiltaket er en del av vegeier Troms fylkeskommune «Torskenpakken», og blir omtalt senere i planbeskrivelsen.

## 2 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3-7 har Statens vegvesen i samarbeid med Berg kommune, utarbeidet en detaljreguleringsplan for 2 km veg fv. 86 Hamn, fra Styrbergvika til Nikkelverket i Berg kommune. Statens vegvesen har ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Deretter mottar Berg kommune planbeskrivelse, plankart og planbestemmelser til politisk behandling. Hensikten med planarbeidet er å bedre framkommelighet og trafiksikkerhet for trafikantene, spesielt større kjøretøy, samt ivareta reiseopplevelse med spesielt fokus på Nasjonal turistveg og vegens attraktivitet.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert i Nordlys og Folkebladet den 5. desember 2016. Varselet om oppstart av reguleringsplanlegging ble samtidig sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte.

Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart og illustrasjonshefte
- Planbestemmelser
- Planbeskrivelse

Planforslaget ble sendt på høring offentlig ettersyn i tiden 7. november 2017 til og med innen 19. desember 2017 på Berg kommunes servicetorget, Troms fylkeskommune i resepsjonen, Statens vegvesen, Region Nord, Mellomveien 40 i resepsjonen og på Internett: [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

Statens vegvesen har i samarbeid med administrasjon i Berg kommune behandlet og laget en oppsummering av 8 innkomne merknader. Det ble ikke foretatt justering av planforslaget og oversendes nå til Berg kommune for politisk behandling.

Kommunens vedtak kan påklages til Miljøverndepartementet iht. Plan- og bygningslovens § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen i Troms. Eventuell klage stiles til Fylkesmannen i Troms og sendes til Berg kommune.

### *Prosjektgruppen for utarbeidelse av planforslaget*

Forslaget til detaljreguleringen har vært utarbeidet av ansatte i Statens vegvesen Region nord, med fagområdene vegplanlegging, geoteknikk, grunnerverv, elektro, vann- og avløp, naturmangfold, landskap, og kulturminner. I tillegg har representant fra Nasjonal turistveg, og rådmannen i Berg kommune deltatt i prosjektgruppen.

## 3 Bakgrunn for planforslaget

### 3.1 Planområdet

Planområdet starter ved tunnel ved Styrberget og avsluttes ved Nikkelverket.



Figur 1 Skravert felt viser planområdet 2 km veg på Hamn Senja

### 3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for fv. 86 Hamn Senja

Fv. 86 gjennom Hamn på Senja ligger i Berg kommune. Dette er et populært sted for turister. Transport av fiskeprodukter skjer med vogntog fra Gryllefjord og Torsken og går gjennom Hamn. Fylkesvegen gjennom Hamn ligger i en smal trasé mellom fjell og sjø, og har en tunnel på 35 meter ved Styrbergvika. Vegen er i dårlig stand og er svingete og har liten bredde. Vegen har en gjennomsnittlig daglig trafikkmengde (ÅDT<sup>1</sup>) på totalt 200, og med fartsgrense på 60 og 80 km/t. Det er behov for å gjøre utbedringstiltak på strekningen for å bedre framkommeligheten særlig for tungtransport. Det er behov for mer vegareal, slik at det må en detaljregulering som danner grunnlag for erverv av nødvendig areal, til både punktutbedringer, andre tiltak på sikt og vedlikehold som f. eks vegetasjonsrydding.

---

<sup>1</sup> Årsdøgnetrafikk, forkortet **ÅDT**, er i prinsippet summen av antall kjøretøy som passerer et punkt på en vegstrekning (for begge retninger sammenlagt) gjennom året, dividert på årets dager, altså et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde.

### 3.3 Målsettinger for planforslaget

Samfunnsmålet er å bedre framkommelighet og trafiksikkerhet for trafikantene, spesielt større kjøretøy. Samfunnsmålet skal også ivareta reiseopplevelse med spesielt fokus på Nasjonal turistveg og vegens attraktivitet. Resultatmålet er å utarbeide et forslag til detaljreguleringsplan som skal oversendes Berg kommune. Hensyn til kurvatur- og breddeutvidelse, samt utbedring av Hamn tunnel er tiltak definert i Torskenpakken i Troms fylkeskommunes Fylkesvegplan 2010–2019.

### 3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Krav til konsekvensutredning er vurdert med Berg kommune etter «Forskrift om konsekvensutredninger». Vår vurdering er at planen ikke gir vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og at det ikke er krav til KU. Dette planforslaget uten KU skal likevel ivareta viktige miljø- og landskapshensyn, og virkningen av planforslaget blir beskrevet.

## 4 Planprosess og medvirkning

Det ble arrangert folkemøte på Hamn i Senja onsdag 7. desember 2016. Her deltok 20 mennesker både fra næringsliv, Torsken kommune, Berg kommune og grunneiere. Vi har mottatt flere innspill fra innbyggere og andre interessenter. Vi møtte næringslivsrepresentanter og representanter fra Berg kommune under befaring høsten 2016. På befaring og innmålinger har lokal kjentmann bistått dette arbeidet. Grunneiere har gitt sin tillatelse til at det ble gjennomført grunnundersøkelser på sjø og land i planområdet april 2017. Det har blitt avholdt møter med vegeier Troms fylkeskommune Samferdselsetaten, Torsken kommune og Statens vegvesen hvor planområdet og punktutbedringer utenfor planområdet har vært diskutert.

## 5 Rammer og premisser for planarbeidet

### *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging*

Forventingene til regional og kommunal planlegging som skal legges til grunn for fylkesting og kommunestyrenes arbeid, går blant annet ut på at Fylkeskommunen og kommunene skal fastsette regionalt utbyggingsmønster, senterstruktur og hovedtrekkene i transportsystemet.

### *Nasjonal transportplan*

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er: «Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.» Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader styrker konkurransekraften i næringslivet, og bidrar til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret. Reduserte reisetider i og mellom landsdeler vil øke framkommeligheten for godstransport og bedre grunnlaget for næringsliv og bosetting i hele landet.

### *Regional Transportplan (RTP)*

Dette prosjekt er som nevnt tidligere en del av Troms fylkeskommunes «Fylkesvegplan 2010–2019» Torskenpakken. Planen har som et av målene at man skal ha bedre framkommelighet



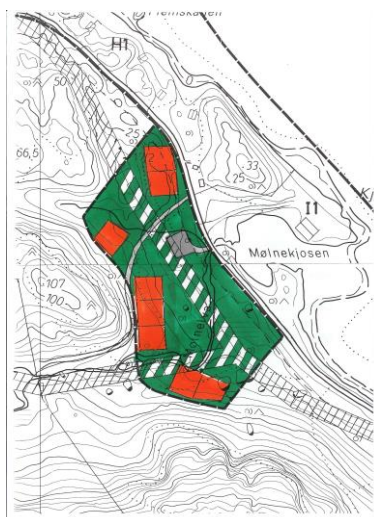
og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret. Denne detaljreguleringsplanen for 2 km veg på fv. 86 Hamn Senja med punktutbedringer vil imøtekommet fylkesvegplanens mål.

#### *Planstatus for området*

Gjeldene kommuneplan for Berg kommune ble vedtatt i 2011 og ble ikke revidert i siste periode. I gjeldene plan er ikke plassering av bygg langs veg og avkjørsler spesielt avklart i planen. Generelle byggegrenser mot veg gjelder. I utgangspunktet skal alle fylkesveger ha en byggegrense på 50 meter fra midtlinjen på veg. I Berg kommunes Kommuneplanens arealdel 2011–2013 (2020), opplyses det om at bygg langs veg og avkjørsler ikke er spesielt avklart i planen. Området har tre formål; LNF, annet byggeområde og fritidsbebyggelse.

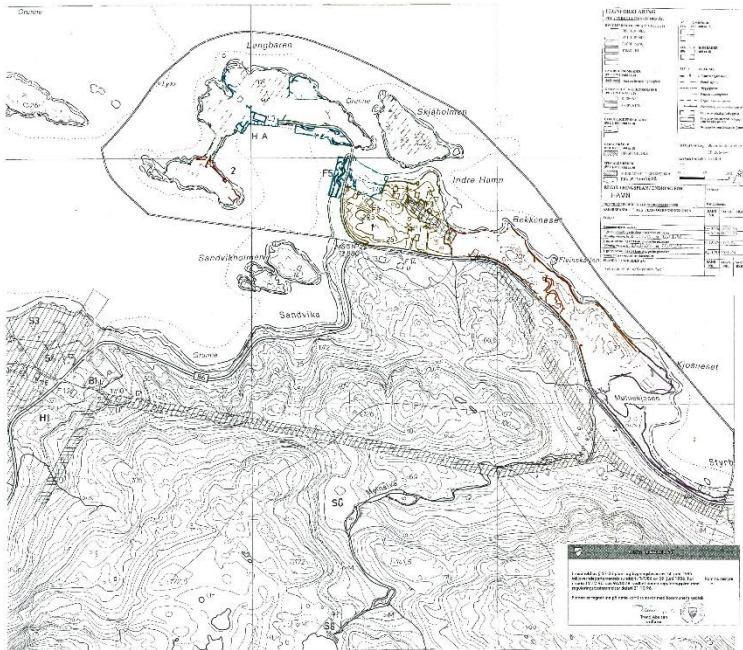
#### *Berørte reguleringsplaner*

I gjeldene reguleringsplan ved Mølnekjosen er det avsatt fritidsbebyggelse. Avkjørsel er regulert inn.



Figur 2 Mølnekjosen Kart fra Berg kommune

Gjeldene reguleringsplan for Hamn går fra Mølnekjosen og følger veien. Her er det innregulert to avkjørsler. Den ene er dagens avkjørsel til Hamn og den andre er ved bussholdeplass litt øst for Hamn. Gjeldene plan er tatt opp til revisjon.



Figur 3 Hamn, kart fra Berg kommune

Gjeldene reguleringsplan for Nikkelverket er omfattende. Den følger veien fra Mølnekjosen og gjeldene plan for Hamn. Den omfatter også det gamle Nikkelverket. Planen regulerer avkjørsel til ny P-plass ved verket.



Figur 4 Nikkelverket, kart fra Berg kommune

### Andre rammer og føringer

Dette planprosjektet har sitt utgangspunkt i tidligere «Torskenpakken». Torsken kommune tok initiativ til utbedringer av vegnettet som alternativ til Internveg Torsken. Prosjektet som

inneholder ras, investering- og vedlikeholdsprosjekter, ble vedtatt av fylkestinget i desember 2009 og fikk navnet Torskenpakken. Torskenpakken omfatter tre kommuner: Torsken, Berg og Tranøy. Ett av tiltakene i Torskenpakken er utbedring av fylkesveg 86 ved tunnel Hamn og gjennom Hamn.

Regional transportplan for Troms 2018–2029 ble vedtatt av fylkestinget 17. oktober 2017. Her sier vegeier Troms fylkeskommune at «Kyst til markedsstrategi» skal være et viktig element for samferdselstiltak. Tiltakene innebærer punktutbedringer som skal bidra til å løse flaskehals for tungtransporten i fylket og gi mer forutsigbar framkommelighet. Å sikre møteplasser, breddeutvidelser på veg, bedre kurvatur, samt utbedringer av tunnel og bru kan bidra til å nå målet om økt framkommelighet. Disse rammer kan påvirke f. eks byggeplan og videre prosjektering for denne detaljreguleringsplanen.

## 6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

### 6.1 Beliggenhet

Planområdet på ca. 2 km strekker seg fra Styrberget (1) til Nikkelverket (2) ved Hellandsneset. Området er en del av fv. 86 i Berg kommune.



Figur 5 Hamn på Senja. Ortofoto

### 6.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Turiststrømmen til Senja har økt betydelig de siste årene og det er stor vilje i Berg kommune til å styrke denne utviklingen. De fleste reisende kommer med bil i sommersesongen, men også vintertrafikken er økende. Viktige forhold i dette området er særlig stor uttransport av fisk på trailer fra anlegg i Torsken kommune, og spesielt i vintersesongen. Turistanlegget på

Hamn har de siste årene hatt en stor vekst i antall gjester og aktiviteter, og de foretar nå ytterligere utbygginger for å møte økt omsetning som har vært størst på vintersesongen. Virksomheten har fokus på naturopplevelser og aktiviteter, noe som innebærer at gjestene går mye langs veien, først og fremst ut mot Nikkelverket og videre opp i terrenget derfra, bl.a. til Sukkertoppen.

### 6.3 Trafikkforhold

De siste tilgjengelige data fra Norges Vegdatabank (NVDB) fra 2016 tilsier at årstdøgntrafikk på strekningen er 250 kjøretøy. Vegbredden varierer mellom 3,5 m – 6 m. Strekningen har fartsgrense 60 km/t og 80 km/t. 11 % av trafikken her er tunge kjøretøy. I løpet av 30 år har det vært registrert 7 ulykker i området, som inkluderer en ulykke juni 2017 i Sandvik. Av disse er to dødsulykker og 5 lettere skader. Ulykkene har vært utforkjøringer og møteulykker.

#### *Dagens vegstandard*

Eksisterende veg har generelt smal vegbredde og mye ugunstig vertikal- og horisontalkurvatur. Det er stedvis svært liten til ingen grøft på strekningen. Dekket har omfattende skadeomfang bestående av dype spor, krakeleringer og slaghull, langsgående og tversgående sprekker, og ujevnheter. Dette i særlig grad der grøft er helt fraværende. Bæreevne målinger ble utført i mai 1999 og viste en strekningsbæreevne på 9,1 tonn. Dette er en strekningsbæreevne under den tillatte aksellasten på 10 tonn, som betyr at strekningen ikke har en bæreevne tilstrekkelig til å tåle trafikkbelastningen den blir utsatt for. Det er overensstemmelse mellom punktene med omfattende skader i asfaltdekket og dårlig bæreevne.

### 6.4 Teknisk infrastruktur

Infrastruktur for elektro høy- og lavspent består stort sett av åpne kabelstrekking på trestolper langs vegen. Det er ikke vegbelysning langs vegen bortsett fra et par enkle lyspunkt ved krysset til Hamn. Eksisterende infrastruktur blir i liten – eller ingen grad berørt i prosjektet, men dette må vurderes avhengig av om det må fjernes fjell langs enkelte strekninger. Det er ikke medtatt ytterligere vegbelysning i prosjektet. Dersom kommunen vil etablere ny parkeringsplass på sørsida av veg ved Nikkelverket, bør det bygges en egen trafo på høyspentlinjen, som kan forsyne evt. sørvisbygg og parkeringsbelysning.

### 6.5 Landskapsbilde

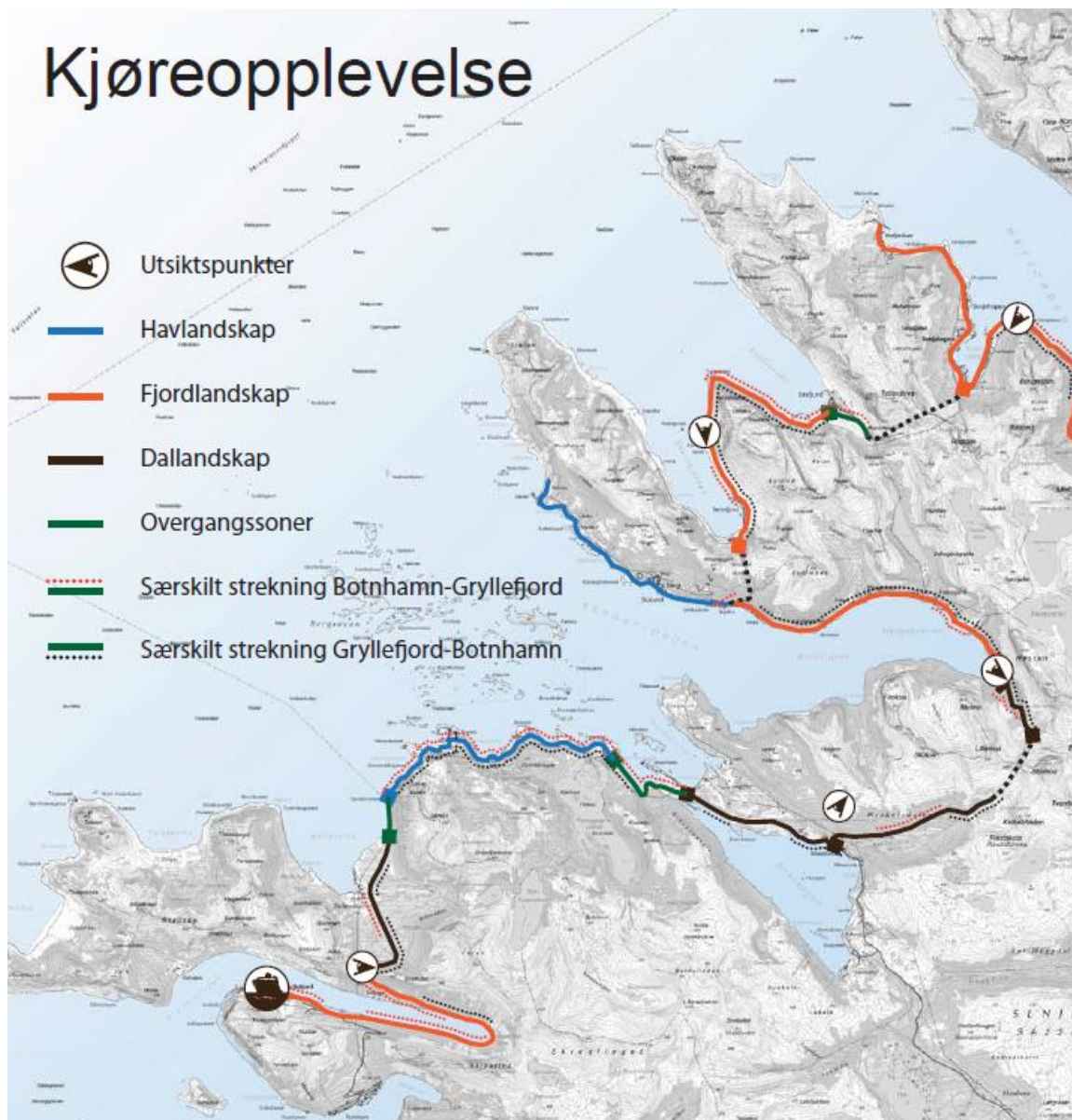
Utredningsområdet strekker seg fra tunnelen ved Styrberget til Nikkelverket ved Gruvebakken og går gjennom et småskalalandskap som avgrenses av bratte fjell og Bergsfjorden. Strekningen utgjør ca. 2 km. Dagen trasé preges av svært sidebratt terreng med høye bergskjæringer og bratte fyllinger som ender i sjøen, og det er en svært liten strandlinje. Veien er svingete, og smal med noen små møteplasser. Bergskjæringer ender til dels rett mot veibanen uten grøfter. Bergnabber helt ut mot veilinja gir problematiske siktforhold i kurver. Vegetasjonen langs veistrekninga preges av bjørk og selje samt lyng, urter og gress mellom

bergnabber og store blokker. Planlagt trasé er også en del av Nasjonal turistveg og følgende beskrivelser og føringer er lagt for fysiske inngrep her:

*Turistvegstrekingen på Senja er valgt ut på grunn av de storslåtte og forrevne fjellene som rammer inn fjordene ut mot storhavet. Opplevelsen og inntrykket av dette særegne landskapet skal ikke forringes/ændres av annen arealbruk eller tiltak innenfor influensområdet.*

*Turistvegen går gjennom definerte landskapsrom avgrenset av steile fjellsider, men også gjennom mer åpne landskapsrom med diffus avgrensning. På store deler av strekingen er det lite vegetasjon langs vegen, og sikten vil derfor være god.*

### Havlandskapet Bergsøyan



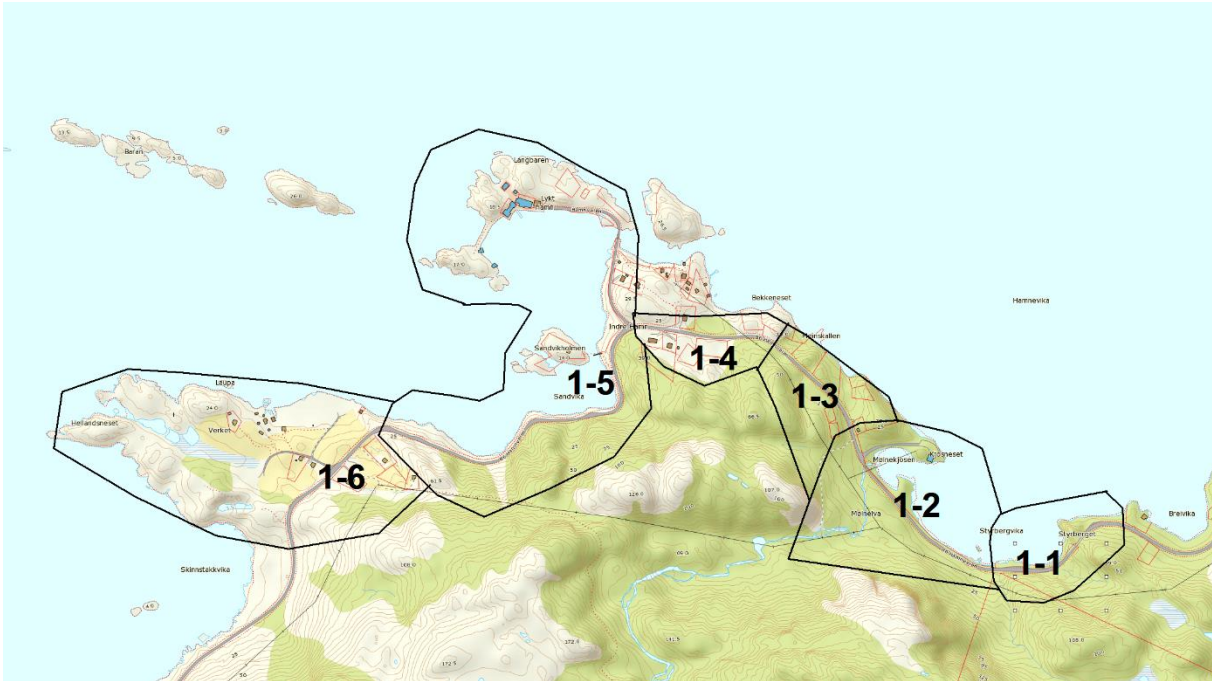
Figur 6 Senja er en øy med variert landskap

Turistveg–strekningen ligger på yttersiden, langs den nordre og vestre kyststripen, og preges av høye, forrevne og bratte fjell og tinder, fjordarmer, eider, sandstrender og klynger med bebyggelse i strandsonen.



Figur 7 Utsikt og kontakt mot havet og Bergsøyan

Utsikten er best på midtre del av strekningen på nes som stikker ut i havet. På et av dem ligger Hamn hotell i en lun vik, et gammelt handelssted som i dag drives som hotell og rorbuutleie. Ved Hamn er det også rester etter en gammel nikkelgruve. Denne er lite synlig fra veien. Veien svinger seg langs sjøen, skjærer seg inn i bergknauser og går mellom store kampesteiner. Veien går både helt ut mot havet og bak små knauser som skjærer og gir vekslende utsiktsforhold. Det er ofte dårlig sikt rundt svingene noe som tvinger frem lav hastighet. Verdien av dette landskapet er stor, og det samme er sårbarheten.



Figur 8 Områdekart

### Områdekart

#### *Delområde 1-1 Styrberget til Styrbergvika*

Småskalalandskapet fra Styrberget til Styrbergvika er preget av bratte berg som stuper helt i sjøen. Store blokker preger også de slakere skråningene. Vegetasjonen består av en del bjørkeskog, seljetrær, lyng, urter og gress mellom nakne berg og blokker. Et lite bekkefar kommer ned mellom bergene. Ei høgspenlinje ligger parallelt med veien oppe i lia. Området har svært gode visuelle kvaliteter med majestetiske og bratte fjell- og bergpartier og panoramautsikt over Bergsfjorden.

Den første delen fra Styrberget går gjennom en 35 m lang tunnel med ett kjørefelt. Det er dårlig siktforhold på nordsiden av tunnelen og inn- og utkjøringene preges av høge skjæringer på begge sider. Tunnelen kan oppfattes som en portal til området ved Hamn.



Figur 9 Knapp sving før tunnel gjennom Styrberget



Figur 10 Tunnel gjennom Styrberget sett fra Styrbergvika og Styrbergvika

I Styrbergvika ligger veien delvis på fylling i sjø og under ei høg fjellskjæring. Her er det også en møteplass. Her ligger veglinja helt i strandsonen en til to meter over havnivå. Vegetasjon med seljetrær og bjørk på begge sider av veglinja. Samlet verdivurdering er at dette landskapet er av stor verdi. Delområdet ligger eksponert og terrenget er bratt og ulendt. Delområdet har stor sårbarhet for store terrenginngrep som en veg.

#### *Delområde 1–2 Styrbergvika–Mølnekjosen*

Mot Mølnevika flater terrenget noe ut og vegen krysser Mølnelva her. Mølnelva som har sitt utspring i Storvatnet, kommer ned langs et lite dalføre som strekker seg fra strandlinja og opp mellom bergene til Storvatnet.



Figur 11 Styrbergvika og Mølnelva i Mølnekjosen





Figur 12 Mølnelva i Mølnkjosen og Dalføret med Mølnelva (Google MAPs)

Samlet verdivurdering, er at dette landskapet er av stor verdi. Delområdet ligger eksponert og terrenget er bratt og ulendt. Delområdet har stor sårbarhet for store terrengingrep som en utvidelse av vegen.

#### *Delområde 1–3 Mølnkjosen – Indre Hamn*

Fra Mølnkjosen ligger veilinja på ei smal flate mellom berg på begge sider og med noen skråninger ned mot sjøen mellom bergnabbene. Ganske frodig vegetasjon med urter, gress, lyng, vierkjerr og skog med bjørk, selje og noen større grantrær ved ei hytte.



Figur 13 Bergnabber står som portaler

Samlet verdivurdering her er at det er av stor verdi. Delområdet ligger eksponert og terrenget er bratt og ulendt. Delområdet har stor til middels sårbarhet for store terrengingrep som en veg.

### *Delområde 1–4 Indre Hamn*

Mellom bergnabben ved Bekkeneset og Indre Hamn ved avkjøringa til Hamn er landskapet litt flatere og det ligger noen boliger på begge sider av vegen.



Figur 14 Indre Hamn

Ved avkjøringa/krysset til hamn ligger veien mellom to bergnabber med utsikt rett mot havet i vest. Vegen svinger her og bergnabben på oppsiden av vegen gir dårlig sikt i kurven.



Figur 15 Rett før avkjøringa til Hamn og avkjøringa ned mot Hamn

Samlet verdivurdering her er at landskapet er av stor verdi. Delområdet ligger eksponert og terrenget er bratt og ulendt. Delområdet har stor sårbarhet for store terrenginngrep som en veg.

### *Delområde 1–5 Indre Hamn – Sandvika*

Mot Sandvika ligger veien med høy fjellskjæring og fylling mot sjøen. Her er fyllingene ned mot sjøen forsterket med tørrmurer. Her ligger den lille idylliske Sandvikholmen. Holmen har

litt fritidsbebyggelse. Sandvika har bratte høge fjell som kneiser bak og danner markante vegger i landskapsrommet.



Figur 16 Sandvika og Sandvikholmen med fjellene bak

Samlet verdivurdering for dette landskapet er at der er av stor verdi. Delområdet ligger eksponert og terrenget er bratt og ulendt. Delområdet har stor sårbarhet for store terrenginngrep som en veg.

#### *Delområde 1–6 Nikkelverket– Hellandsneset*

Fra Sandvika slynger vegen seg under bratte berg og bergskjæring mot Hellandneset og området ved nikkilverket. Ved nikkilverket endrer landskapet seg totalt. Her er det ei flate ut mot Hellandneset med rester etter aktiviteten i og rundt nikkilverket som var her på siste halvdel av 1800-tallet. Området har en del eldre boliger som i dag er fritidsboliger.



Figur 17 Parkeringsplass ved nikkilverket



Figur 18 Området ned mot nikkilverket og fritidsboligene nede på Hellandsneset



Figur 19 Ruiner etter bygninger på nikkilverket

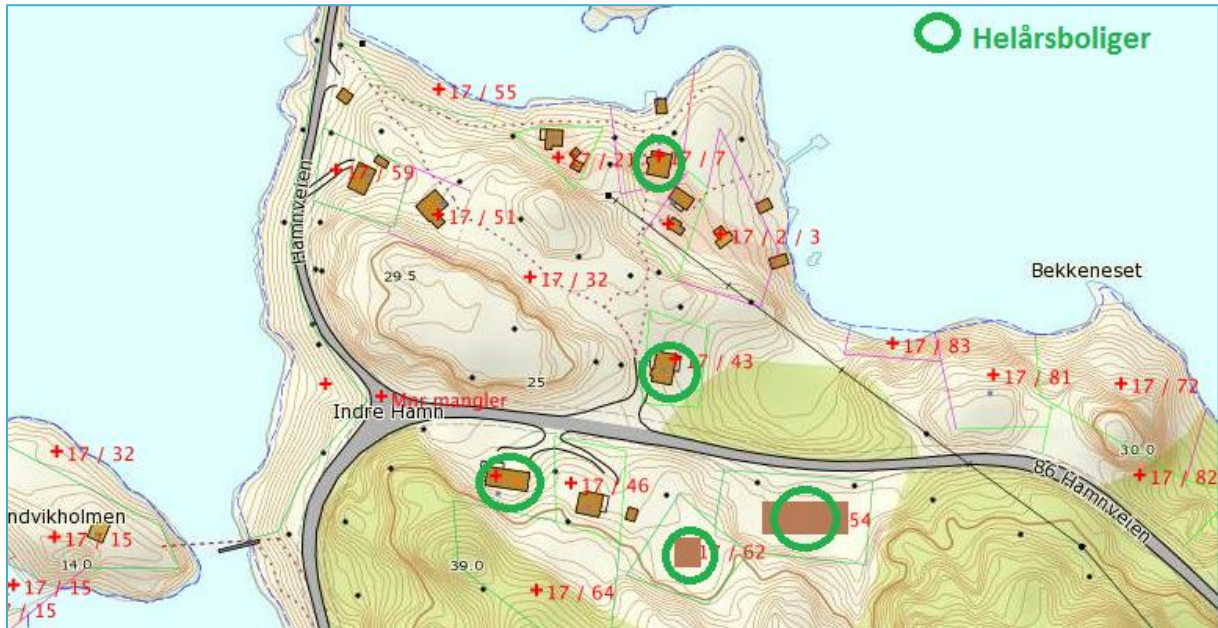


Figur 20 Veien videre mot Ballesvikskaret, Gryllefjord og Torsken

Samlet verdivurdering for dette landskapet er at det har stor verdi. Delområdet ligger eksponert og terrenget er slakere enn de andre delområdene og landskapet flater ut mot Hellandsneset. Delområdet har middels sårbarhet for store terrenginngrep som en veg.

## 6.6 Nærmiljø/friluftsliv

Det er fire helårsboliger som ligger nær veien (kilde: Wenche Pedersen, Berg kommune). Vegen forbi disse er smal og uten fortau eller skulder. I tillegg er det dårlig sikt i kurvene, noe som gjør det lite trygt å ferdes langs vegen. Det er ikke skole eller barnehage i området.



Områdene rundt Hamn er mye benyttet til friluftsliv. Det går turstier opp til Sukkertoppen, både fra Mølnelva og fra Nikkelverket og disse er mye brukt. På telleren opp mot Sukkertoppen ble det registrert 3932 passeringer (telling både opp og ned) mellom 29/6 og 29/9 2016 (kilde: Espen Prestbakmo, Midt-Troms Friluftsråd).

Det gamle Nikkelverket er også mye besøkt og inngår i det registrerte friluftsområdet «Nikkelverket og Storvannet, Hamn i Senja». Området er kartlagt i henhold til gjeldende metodikk og arealinformasjon, og området er gitt svært viktig verdi (naturbase.no). Detaljert informasjon om bruk er gjort tilgjengelig i et samarbeid mellom Berg kommune og Midt-Troms Friluftsråd.

Det er gjort flere turist- og reiselivsstudier for Senja, og av de som er særlig relevant for dette området trekkes fram i en masteroppgave fra Norges miljø- og biovitenskapelige universitet: Mariann Fredriksen, 2017: «Opplevelse slitasje og trengsel på populære turstier i Troms – En kvantitativ undersøkelse». Denne undersøkelsen analyserer data om besøkende på 8 kjente turruter på Senja, hvor Sukkertoppen er den ene. Besøkende fordeler seg slik på bosted: lokale 18,7 %, regionale 15,7 %, nasjonale 28,9 % og internasjonale 36,7 %. Hovedgrunnen til besøkende på Sukkertoppen og Storvannet er utkikkspunkt og særegen natur og landskap.

Sjøen/kysten utenfor Hamn er også brukt for fiske, båtturer og padling og da gjerne med utgangspunkt i Hamn.



Figur 21 Turskilt ved Mølnelva

## 6.7 Naturmangfold

I området som blir berørt av veien består berggrunnen av gabbro og noritt. Sistnevnte er knyttet til nikkelmalm. Dette er harde bergarter som ikke gir særlig grunnlag mye forvitring og dannelse av vekstmedium. Løsmassedekningen er tynn og det er mye bart fjell og blokkmark med mosedekke. Vegetasjonen langs veien er triviell og dominerende vegetasjonstype er blåbærskog med blåbær-krekling utforming (A4c i temahefte 12, NINA, Eli Fremstad 1997).

I søkkene er det noe rikere med innslag av storbregner. Av treslag er det bjørk og selje og en del einer. Karplantefloraen består av vanlige arter for området og det ble ikke registrert rødlistede arter eller svartelistede arter i planområdet. Av fauna er det registrert hare og oter i nærområdet. Hare er vanlig forekommende på Senja og oter er også vanlig langs kysten her selv om den er sårbar og på Norsk rødliste for arter 2015. Av fugl er måkeartene fiskemåke, gråmåke og svartbak vanlige her. I tillegg er sjøfugl som ærfugl og teist relativt vanlig besøkende. Det renner ei elv i planområdet, Mølnelva. Denne har vannføring nok til at anadrom fisk kunne gått opp, men i nedre del renner den relativt bratt og med flere fall som hindrer fiskevandring oppover elva.

Det er noe skjellsandforekomster innerst i buktene men ikke av en størrelse som tilsier registrering som egen naturtype. For øvrig er strandsonen bratt og uten spesielle naturkvaliteter. Den er også stedvis påvirket av tidligere utfylling. Det ble ikke registrert forekomster av løse koraller (rugl) i områdene som kan bli utfylt.

## 6.8 Kulturmiljø

Det er ikke kjent noen automatisk fredete kulturminner i eller i umiddelbar nærhet til planområdet. Landskapet er preget av bergknauser og viker, med varierende grad av potensial for uoppdagede kulturminner. Planområdet i vest tilstøter Senja Nikkelverk, et nyere tids kulturmiljø knyttet til gruvedrift og teknisk anlegg. Troms fylkeskommune, Berg kommune og Midt-Troms museum har interesser i dette kulturmiljøet.

## 6.9 Naturressurser

Det er ikke utnytting av naturressurser innenfor planområdet. Det er fiske i fjordene i nærområdet, men dette blir ikke berørt av planen. Det har vært utvinning av malmer i tidligere tider, men dette har mest historisk interesse og omtales under tema kulturminner og kulturmiljø. Emnet naturressurser kommenteres ikke videre.

## 6.10 Grunnforhold

Det er utført grunnundersøkelser langs strekningen både på land og i sjø på to steder. Det er generelt registrert sand/grus og steinholdige masser på land. I sjøen er det registrert silt og sand, og leirig, siltig, sandig og grusig materiale som anses som friksjonsmateriale. Utførte stabilitetsberegninger viser tilfredsstillende stabilitet med et krav til sikkerhet. I sjøen i Styrbergvika må massene legges ut fra sjøen og innover, noe som krever utfylling med sjøredskap. I området der det planlegges ny kulvert ved Mølnelva, blir det behov for omlegging av vegen og i fylling i fjæresonen. Det anbefales enkle opploddinger av sjøbunnen før fyllingsarbeidet utføres. I områder med torv må denne fjernes under fyllinger.

## 6.11 Geologi

Strekningen domineres av bergskjæringer på innersiden av vegen. Bergskjæringene har høyder opp mot 15 meter og preges av fraværende vedlikehold. Bergarten langs strekningen er for det meste en massiv gabbro, enkelte steder forekommer gneis-bergarter. Bergskjæringene har blokkete til småfallen oppsprekking. Det er stedvis observert en del løse blokker i bergskjæringene. Det er i all hovedsak fravær av sikring i bergskjæringene med unntak av bergskjæringa i profil 7350 – 7400. Det er registrert 5 nedfall av stein på veg fra bergskjæringene i NVDB.

## 7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

### 7.1 Planlagt arealbruk

Denne detaljreguleringsplan regulerer vegareal til ulike formål og tiltak. Reguleringsplanen viser eksisterende fylkesveg med enkelte punktutbedringer. Det er gjort vurderinger om å planlegge fylkesvegen etter vegnormal standard. Ulike standarder har vært vurdert, både et- og to felts vei. Slike tiltak ville blitt svært omfattende, og avhengig av en betydelig stor størrelse på bevilgning. En plan med punktutbedringstiltak vil være enklere å gjennomføre etappevis. I motsetning til en eventuell plan for oppgradering fv. 86 til vegnormalstandard.

### 7.2 Tekniske forutsetninger

I stedet for å gjøre fullverdig oppgradering er det planlagt punktutbedringer langs vegstrekninga. Dette er punkter som:

- Drenering
- Siktutbedring
- Møtelommer
- Forsterkning av veg

Punktutbedringene skal gjøres så skånsomt som mulig, på grunn av sårbarheten til terrenget, og fordi dette er en del av Nasjonal turistveg. Et punktutbedringsprosjekt følger ikke noen normaler, men det skal bidra til å øke sikkerheten og fremkommeligheten på ei strekning. Prosjektet skal unngå trafikkfarlige standardsprang på veggen.



Følgende punkter langs planområdet er vurdert:



Foto: Ulf-Håkon Stoltz

Styrbergtunnelen med tilstøtende  
veger på begge sider av tunnel.  
Profil 5980.



Møteplasser. Her ved profil 6100.



Mølnelva bru, profil 6500.



Tilstanden på veg. Ca. profil 6550



Sikt i innerkurver. Her ved profil  
6600.



Sikt innerkurve– Her ved profil 6840



Rekkverksforlengelser og grøfting.  
Profil 6900



Vegbredder og møteplasser  
mellom Nikkelverket og Hamn  
turistanlegg.



Forslag til å tilrettelegge for  
parkeringsanlegg for både  
toppturer og turister ved  
Nikkelverket.



Rasteplass/ utsiktspunkt

## 7.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen

### Delområde 1-1 Styrberget til Styrbergvika

Tunnelen ved Styrberget er tenkt opprettholdt slik den er, men mindre sikringstiltak oppgitt i hovedettersynsplan for tunnelen gjennomføres. I østsiden av tunnelen utvides utkjøringslommen i lengderetning. På vestsiden av tunnelen slakes terrenget ut på innsiden av vegen, stikkrenne etableres og vegen fylles ut mot sjøen. Disse tiltakene vil bedre fremkommeligheten for vogntog da det blant annet blir mulighet til å passere hverandre i svingen.



### Delområde 1-2 Styrbergvika–Mølnekjosen



Eksisterende møteplass i Styrbergvika utvides til en tilstrekkelig møteplass for to møtende vogntog.

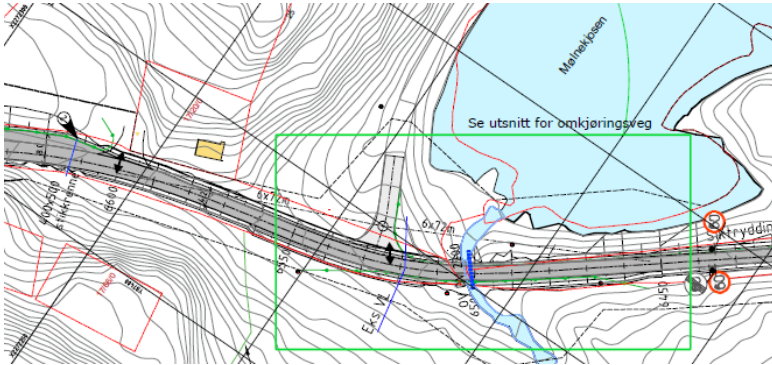
Mølnelva bru er en gammel smal bru. Denne foreslås byttet ut med enten kulvert på Ø2200, platebru eller betongkulvert.

Bredden på kjørebane på brua økes til 4 m. Endelig løsning for brua bestemmes i byggeplanen. Etter brua er vegens tilstand dårlig. Her foreslås det å forsterke vegen.



### Delområde 1–3 Mølnekjosen – Indre Hamn

I profil 6600 vest for Mølnelva, breddeutvides vegen for å sikre møtemulighet i svingen. Utvidelsen gjøres med fylling uten terrenginngrep på øvresiden av vegen.



### Delområde 1–4 Indre Hamn

Ved profil 6800 er det dårlig sikt gjennom kurven. Her foreslås det å breddeutvide vegen utover i fylling. Fyllinga må enten plastres med stein eller det må etableres støttemur mot avkjørselen for å få plass til tiltaket. Fyllingshøyden blir ca. 2m her. Dagens avkjørsel må tilpasses tiltaket.



### Delområde 1–5 Indre Hamn – Sandvika

Prosjektet har i sine vurderinger kommet frem til at kjørevegen på fylkesvegen utbedres i svingen forbi krysset til Hamn reiselivsanlegg slik at to kjøretøy kan møtes i svingen. I tillegg utvides møteplassen inni Sandvika. Evt. ny eller endret adkomst ned til Hamn turistanlegg løses ut i egen reguleringsplan.



### Delområde 1–6 Nikkelverket– Hellandsneset

I svingen før Nikkelverket ligger det er utstikkende bergparti som sprenges bort. Dette tiltaket skaper bedre sikt gjennom kurven og tilfører anlegget noe masser til andre tiltak.



### *Parkerings- og utsiktsplass ved Nikkelverket*

SVV har tegnet et forslag til en mulig parkerings- og utsiktsplass ved Nikkelverket. Det vil være opp til Berg kommune og regulere og bygge ut denne fasilitet, i samarbeid med andre mulige samarbeidspartnere.



Figur 22 Forslag til Parkerings- og utsiktsplass ved Nikkelverket, fv. 86 Hamn, Senja

### *Eksisterende situasjon*

Parkerings- og utsiktsplassen ligger fint til i landskapet omringet av hav og fjell. På begge sider av parkeringsplassen ligger det hytter. Eiendom 17/24 har adkomst til tomte via parkeringsplassen. Eiendom 17/22 har egen adkomst. Parkeringsplassen brukes i dag av de som går på fjellturer i området, samt de som ønsker å besøke det gamle nikkelverket som ligger nedenfor fylkesvegen. Mange av gjestene på Hamn i Senja går fra turistanlegget til nikkelverket. Fra parkeringsplassen og opp i terrenget går det en enkel skogsveg som er adkomst til eksisterende hytter samt regulerte tomter.

Det er planlagt 19 parkeringsplasser til personbiler og 7 plasser til bobiler. For å unngå at bobilene blir stående på parkeringsplassen over flere dager kan det skiltes. På deler av parkeringsplassen skal det være armert gress. Dersom nikkelverket utvikles til museumsområde er det mulig å opparbeide stopplommer for buss parallelt med fylkesvegen. For å begrense krysningspunkt av fylkesvegen er det planlagt lave murer samt en markert gangsoner over fylkesvegen. Størrelse og form på utsiktsplassen tilpasses eksisterende terreng slik at inngrep begrenses. Belegg på utsiktsplassen bør være noe annet enn asfalt. Det bør være en bevisst bruk av belysning.

## 8 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

For nærmiljø vil tiltaket gi opplevelse av økt trygghet ved å kunne gå langs vegen på grunn av at sikthindringer i kurver fjernes. Under anleggsfasen vil det bli støy og andre ulemper for de som bor og har hytte i området. Boligene får ikke redusert sin kvalitet i uteområdene som følge av tiltaket. For friluftsliv vil tiltaket ha positiv effekt fordi det legges opp til en opparbeidet parkeringsplass knyttet til Nikkelverket. Berg kommune jobber med planer for utvikling av området ved Nikkelverket og en stor og tilrettelagt parkeringsplass er viktig i den sammenheng. Løsning her avhenger derfor av dialog med kommunen om disse planene skal ses i sammenheng. Den lille parkeringsmuligheten ved Mølnelva vil bli uendret.

### 8.1 Framkommelighet

Framkommelighet for kjørende og gående på vegen vil forbedres ved at kjørende har flere gode møteplasser og bedre sikt gjennom svinger. Grøfting avhjelper ising på veg vinterstid. Det vil økte trafiksikkerheten på veg ved at det skal kunne parkeres ved Nikkelverket. Det vil være bedre for turister og andre brukere å kunne benytte turløype til Sukkertoppen, samt utsiktspunkt ved Nikkelverket. Tiltakene nevnt her kan bidra til en god reiseopplevelse på veg gjennom Hamn.

### 8.2 Samfunnsmessige forhold

Bedre trafiksikkerhet, økt framkommelighet for tungtransport, og reduksjon i antall ulykker vil gi en positiv samfunnsmessig gevinst og redusere samfunnets kostnader knyttet til trafikkulykker og skadde personer. Kvaliteter ved opplevelse av vegens attraktivitet og som Nasjonal turistveg, vil ikke forringes i særlig grad ved punktutbedringene.

### 8.3 Naboer

Vedtatt reguleringsplan er et juridisk dokument som blant annet danner grunnlag for erverv av nødvendig areal og rettigheter for å gjennomføre reguleringsplanen. En reguleringsplan fastsetter fremtidig arealbruk for området og er ved kommunestyrets vedtak bindende for nye tiltak eller utvidelse av eksisterende tiltak, jf. plan- og bygningsloven § 12-4 1.ledd.

Når Statens vegvesen skal lage nye veg, erverves eiendomsretten til de arealer som trengs til bygging, drift og vedlikehold av vegen. Areal som erverves til vegformål skal følge reguleringsplangrensen i reguleringsplanen. Dersom de ikke oppnås frivillige avtaler med grunneiere, kan areal og rettigheter erverves ved ekspropriasjon (tvungen avståelse). Ekspropriasjon kan vedtas av Statens vegvesen i medhold av veglovens § 50. Erstatning for areal og rettigheter ved tvungen avståelse blir da fastsatt ved rettslig skjønn. Som en del av planarbeidet er det foretatt en interesseavveining iht. Oreigningsloven § 2. Statens vegvesen har laget en informasjonsbrosjyre som heter «*Hva skjer når Statens vegvesen erverver grunn*». Det er vanlig at berørte grunneiere og rettighetshavere får denne brosjyren når forhandlingene starter. Den kan også leses på internett på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no) Eksisterende bebyggelse i området vil ikke bli berørt av reguleringsplanen.

#### *Avkjørsler og andre naboforhold*

En avkjøring må bygges om, men tilpasses slik at den settes tilbake i tilfredsstillende stand. GN 17. BN 22. Avkjørsel blir da nærmere Hamn (opprydding). Denne adkomsten blir justert på utsiden av eiendomsgrensen. Når parkeringsplassen blir opparbeidet og fjellknausen tatt bort, skal disse fyllmassene utjevne den gropen som er på østsiden av parkeringsplassen. Tegning C105 i illustrasjonsheftet.



#### **8.4 Byggegrenser**

Reguleringsplanen vil ikke medføre noen omlegging av eksisterende avkjørsler innenfor planområdet foruten ovennevnte avkjørsel. Eksisterende bebyggelse i området vil ikke bli berørt av reguleringsplanen. Liste over berørte grunneiere ligger vedlagt planbeskrivelsen.

#### **8.5 Gang- og sykkeltrafikk**

Sykkelferie på yttersiden av Senja blir stadig mer populært, og turistnæringa har fokus på å trekke til seg de som ønsker fysisk aktivitet og samtidig ta et ansvar for bærekraftighet i naturen. Hamn har lyktes med slik satsing og Berg kommune ser en kraftig økning av gjester som må gå langs veien for å komme seg ut i terrenget og til fjells.

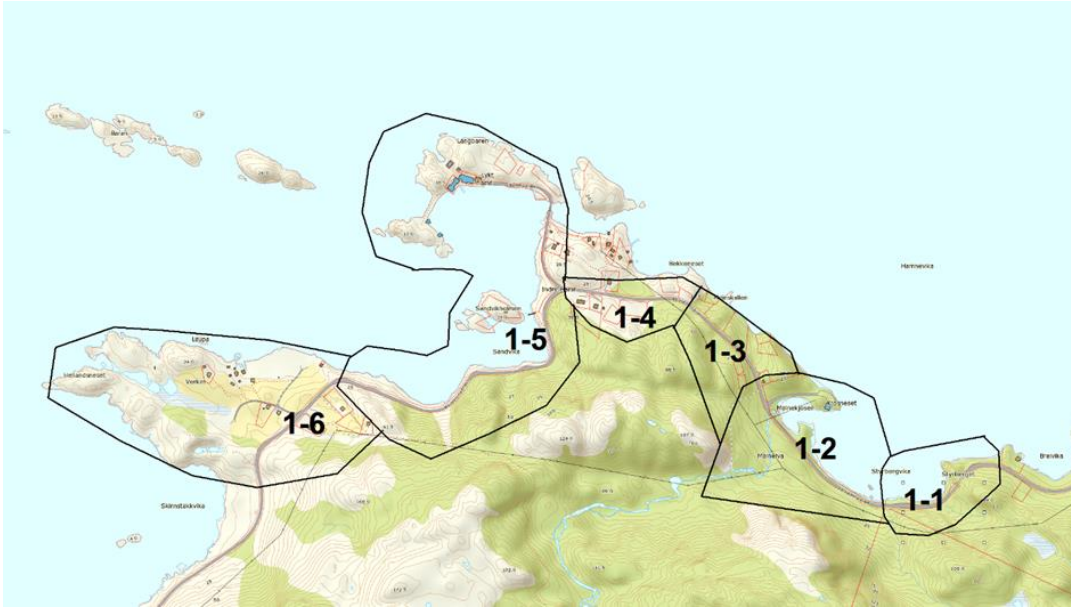
#### **8.6 Kollektivtrafikk**

Troms fylkestrafikk har per august 2017, 4 rutebuss per dag i trafikk forbi planområdet på Hamn. Disse bussene går fra Finnsnes til Torsken. Berg kommune ønsker mer miljøvennlig turisme. Dette kan oppnås med mer bruk av rutebuss, som fordrer funksjonelle bussholdeplasser ved turistanlegg.

#### **8.7 Landskap**

Planforslaget viser en punktvis utbedring med møteplasser i tilknytning til områder der disse kan etableres uten for store landskapsmessige konsekvenser og der de kan forbedre

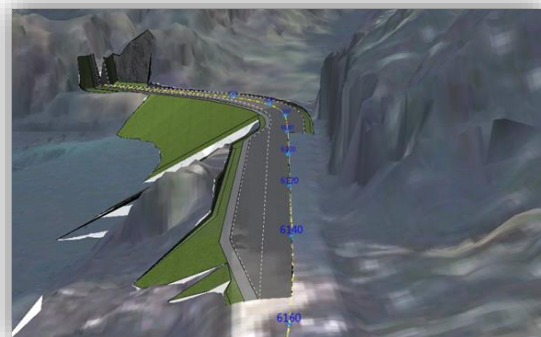
siktforhold i svinger. Utbedringen mellom Mølnekjosen og Indre Hamn medfører likevel noen fyllinger og mindre bergskjæringer langs traséen.



Figur 23 Områdekart Landskap

### Delområde 1-1 Styrberget til Styrbergvika

Tiltaket utvidelse og utfylling på østsiden av tunnel har en god tilpassing til terreng og gir liten eller ingen konsekvens. Utvidelse av skulder på begge sider av veien i Styrbergvika er tilpasset utfylling på begge sider av veien. Noe fylling i sjø som berører strandsonen i Styrbergvika. Dette gir liten konsekvens for landskapsbildet. Prosjektet har vurdert å fjerne tunnel, det kom mange innspill om dette under varsling om oppstart av planen, om et slikt tiltak. Vi har beregnet og tegnet et slikt tiltak, og når denne vurderingen ble satt opp mot kostnader og landskap/nasjonal turistveg, er det valgt og ikke fjerne tunnel. Samtidig vil framtidig transportmengde både fra fiskeri, reiseliv og turistme øke betraktelig, slik at planen regulerer et større areal til vegformål her, for evt. å kunne gjøre andre nødvendige tiltak på sikt.

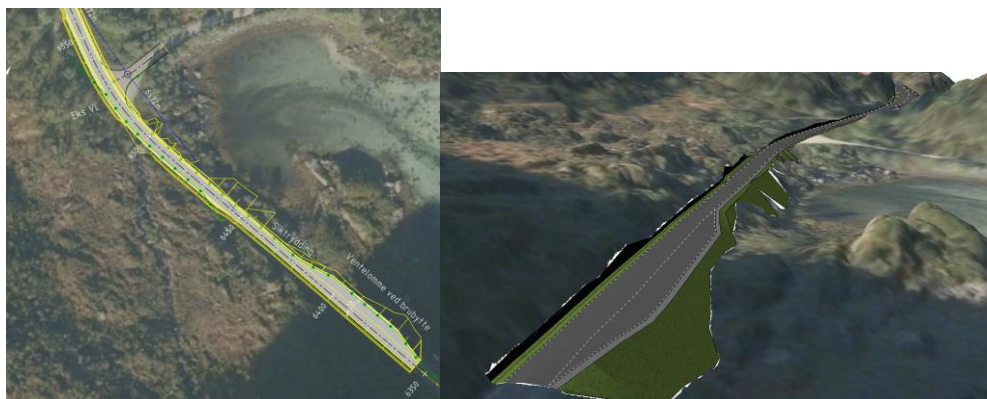


Møteplasser ved Styrberget og Styrbergvika



### Delområde 1–2 Styrbergvika–Mølnekjosen

Tiltak med utvidelser av møteplasser i området ved Mølnelva er godt tilpasset terreng og har liten konsekvens for landskapsbilde. Der fyllinger går helt ned mot strandlinjen må ny strandlinje etableres.



Møteplass, ny bro over Mølnelva og vegutbedring ved Mølnekjosen

### Delområde 1–3 Mølnekjosen – Indre Hamn

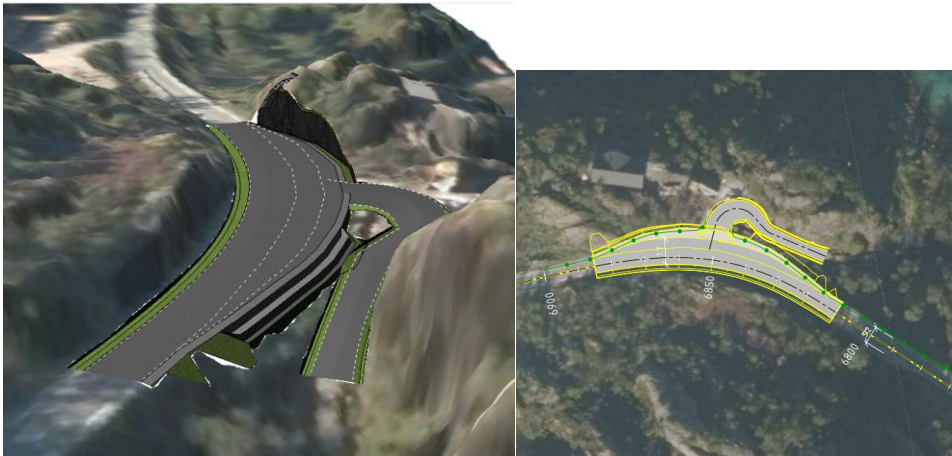
Tiltak med utvidelser av møteplasser er godt tilpasset terreng og har liten konsekvens for landskapsbildet. Noe større fyllinger mot terreng og noe bergskjæring vil likevel prege delområdet. Her kan det være tjenlig med mur for å ta opp høyden mellom vegen og adkomstvegen mot hytteområde.



Møteplass mellom Mølnekjosen og Indre Hamn

### Delområde 1–4 Indre Hamn

Tiltak med utvidelser av møteplasser er godt tilpasset terreng og har liten konsekvens for landskapsbildet. Noe større fyllinger mot terreng og noe bergskjæring vil likevel prege delområdet.



Møteplass og utvidelse/skjæring i sving ved Indre Hamn

### Delområde 1–5 Indre Hamn – Sandvika

Utvidelse av veien ved krysset til Hamn tilpasser seg terrenget på en god måte og gir liten negativ konsekvens for landskapsbilde. Fylling ned mot terrenget og mulig strandsoner ved krysset mot turistanlegget ved Hamn. Her må eventuelt strandsonen reetableres.



Området i tilknytning til krysset ned mot turistanlegget i Hamn

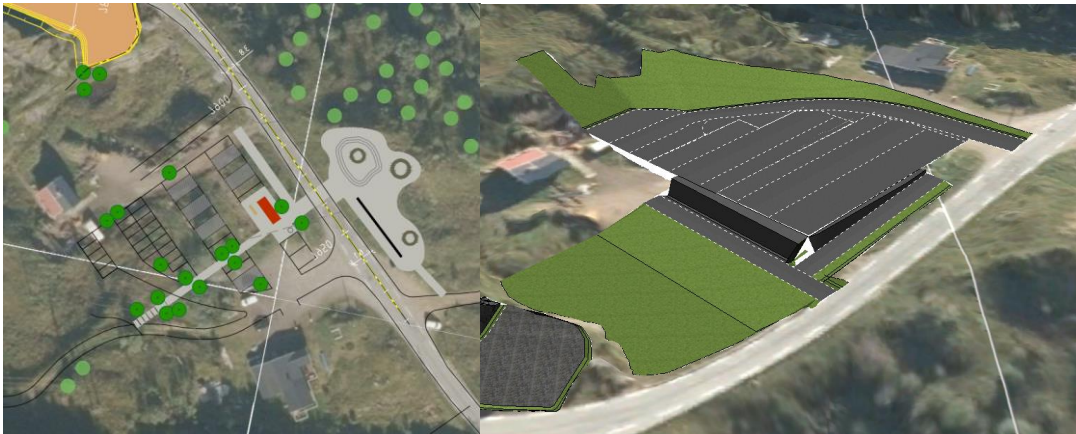
Utvidelse møteplass i Sandvika og noe siktutbedring medfører både fylling som strekker seg ned mot strandlinja og noe bergskjæring. Her må eventuelt strandsonen reetableres og bergskjæringene må gjøres så skånsomt og nøyaktig som mulig.





### Delområde 1–6 Nikkelverket– Hellandsneset

Parkeringsområdet og rasteplass/utsiktspunkt/fotopunkt ved nikkilverket er tilpasset terrenget og har liten til ingen konsekvens for landskapsbilde.



Parkeringsområde og rasteplass ved nikkilverket

### 8.8 Nærmiljø/friluftsliv

For nærmiljø vil tiltaket gi opplevelse av økt trygghet ved å gå langs vegen på grunn av at sikthindringer i svinger fjernes. Under anleggsfasen vil det bli støy og andre ulemper for de som bor og har hytte i området. Boligene får ikke redusert sin kvalitet i uteområdene som følge av tiltaket. For friluftsliv vil tiltaket ha positiv effekt fordi det legges opp til en opparbeidet parkeringsplass knyttet til Nikkelverket. Berg kommune jobber med planer for utvikling av området ved Nikkelverket og en stor og tilrettelagt parkeringsplass er viktig i den sammenheng. Løsning her avhenger av derfor av dialog med kommunen om disse planene skal ses i sammenheng. Den lille parkeringsmuligheten ved Mønelva vil bli bedre.

## 8.9 Naturmangfold

### Virkning på naturmangfoldet, naturmangfoldlovens §§ 8–12 (kap 8.9)

Det er krav om utredning/vurdering av kunnskapsgrunnlag og konsekvenser i samsvar med et sett miljørettslige prinsipper for ivaretagelse av naturmiljø ved all utøving av offentlig myndighet i Naturmangfoldloven § 7, jfr. §§ 8 – 12. Vegprosjektet ved Hamn vil berøre naturareal og kommer inn under dette kravet. Ny veglinje vil i all hovedsak følge dagens linje og vil være en punktvis utvidelse av bredde for å sikre møteplasser for framkommelighet/trafikksikkerhet. Inngrep i naturkvaliteter er svært små og avgrenser seg hovedsakelig til ny bru/kulvert over Mølnelva og noe utfylling i sjø. Informasjon om naturmangfold i området er basert på eksisterende informasjon og feltarbeid i juli 2014 og 2016. Eksisterende naturinformasjon er hentet fra naturbase (Miljødirektoratet) og artskart (Artsdatabanken), samt at naturforvalter har befart planområdet med tanke på naturverdier og med særlig fokus på sårbar natur og arter. Vi anser kunnskapen om naturmangfoldet i planområdet, og virkning av tiltaket som tilstrekkelig i forhold til sakens karakter, og potensiale for skade på naturmiljø, jamfør naturmangfoldlovens §8 om kunnskap om naturmangfold i området.

Tiltaket vil ikke berøre prioriterte naturtyper, truede naturtyper eller andre områder/lokaliteter med stor verdi for naturmangfold. Ut fra innhentet kunnskap supplert med befaring er det heller ikke grunnlag for å anta at tiltaket vil komme i strid med forvaltningsmål for naturtyper eller arter, jamfør naturmangfoldlovens §§ 4 og 5. Det er ikke skadelige, fremmede arter i området. Føre-var prinsippet i naturmangfoldlovens §9 kommer derfor ikke til anvendelse. Ny kulvert over Mølnelva vil ikke medføre forringelse av naturverdier da tiltaket vil være en videreføring av dagens situasjon. Utfylling i sjø vil være relativt små inngrep som ikke får betydning for samlet belastning på naturverdier knyttet til sjø og strandsoner. Konsekvensen for naturverdier er liten og den samfunnsmessige nytten av tiltaket er vesentlig.

## 8.10 Kulturmiljø

### Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

Tiltaket er ikke i konflikt med noen kjente fredete kulturverdier. Senja Nikkelverk er et kulturmiljø med nyere tids kulturminner knyttet til gruvedrift og teknisk anlegg. Tilrettelegging av et utsiktspunkt nord for fylkesvegen kan være positivt for bruken av området til omvisninger og museal virksomhet, men bruk av arealer tilstøtende dette kulturmiljøet må avklares med kommune og fylkeskommune. Planområdet ligger i sin helhet i tilknytning til fylkesveg 86, på en strekning som er klassifisert som nasjonal turistveg. Det er i denne planen i hovedsak aktuelt med punktutbedringer langs traséen for å forbedre framkommelighet og trafikksikkerhet, tiltak som omfatter begrensede arealer. Fylkeskommunen og Sametinget er sektormyndighet med ansvar for regional kulturminneforvaltning og vurderer om det er behov for undersøkelser etter kulturminneloven §9.

## 8.11 Naturressurser

Se kap. 6. 9, emnet naturressurser kommenteres ikke videre.

## 8.12 Støy

Ifølge støyretningslinjen T-1442 skal tiltak vurderes for boliger hvor vegtrafikkstøyen utenfor rom med støyfølsomt bruk, er høyere enn veiet gjennomsnitt 55 dB<sub>LEN</sub>. Kravet gjelder også for utendørs oppholdsareal. For fritidsboliger gjelder kravet kun utendørs oppholdsareal. En fritidsbolig på gnr/bnr 17/20 ligger innenfor gul sone, 55 dB<sub>LEN</sub>. Her foreslås det ingen tiltak. Tiltaket forventes ikke å medføre endringer i støy, verken i planområdet eller i nærheten da planen kun legger opp til punktutbedringer på strekninga. Ved etablering av nye veier er anbefalt støygrense tilsvarende nedre grense for gul sone. Dette er et punktutbedringsprosjekt og derfor utløses ikke krav om støytiltak, siden tiltakene ikke endrer støyforholdene.

## 8.13 Massehåndtering

Energi og klimahensyn tilsier behov for best mulig massebalanse. Prosjektet har en underdekning av stedlige masser og dette får derfor en negativ innvirkning på dette. Store deler av masser må tilføres utenfra, enten fra Lesbervatnet (her kan man øke siktlinje på eksisterende vei og samtidig få tilført prosjektet masser) eller det kan tas ut masser i bruddet på Torskenskarret. I Torskenskarret må det gjøres avtale med grunneiere før eventuelt uttak kan gjøres. Skulle begge disse alternativene utgå vil masser måtte kjøres fra Finnsnes. Til bærelag vil ikke massene i Torskenskarret eller Lesbervatnet tilfredsstillende kravene i prosjektet, disse må da tilføres fra f.eks. Finnsnes med bil. Den totale mengden er for liten til at det er hensiktsmessig å berge det inn med båt. Det er ikke avdekket forurensede masser i planområdet. Heller ikke svartlistede arter som kan spre seg ved mellomagring eller tilbakefylling.

## Vegteknologisk vurdering

Prosjektet innebærer ikke ny vegoverbygning på hele strekningen, men det er beskrevet ny overbygning, inklusive utkilinger, i tilknytning til stikkrenner, Mølnelva bru, møteplasser og parkeringsplasser. Basert på vurderingene av eksisterende veg, sett opp mot samfunnsmålene og effektmålene definert i prosjektbestillingen er det gjort vurderinger og anbefalinger. Det er fra en faglig vurdering anbefalt å ta med utbedring av grøfter i reguleringsplanen, for å sikre drenering av vegen, forhindre iskjøving i grøft, og for å sikre avrenning av regnvann og smeltevann. Dette er ikke modellert opp og tatt med i de planlagte tiltakene i reguleringsplanen. Det anslås at det er tilstrekkelig areal i planen til at slike tiltak stedvis kan utføres på sikt.

Ettersom eksisterende dekke er svært gammelt med et stort skadeomfang, anbefales det å legge nytt asfaldtekk på hele strekningen. Et nedkust og gammelt eksisterende dekke, i sammenheng med stedvis utbedring med ny overbygning og forsterkning, gir lite sammenheng i helhetsinntrykket. Vegen vil dermed ikke framstå som visuelt sammenhengende eller forseggjort. Det er faglig anbefalt å gjøre en forsterkning av vegen på

områdene med særlige store dekkeskader og redusert bæreevne, for å sikre en tilstrekkelig tilstand på veggen.

#### **8.14 Geologi og risiko for nedfall av stein på veg**

Det skal etableres om lag 20 m ny bergskjæring ca. i profil 7850. Dette er siktutbedringen vest for krysset for Hamn reiselivsareal. Dette er i dag ikke et punkt med vesentlig risiko for nedfall av stein på veg, men et punkt med dårlig sikt. Andre deler av strekningen i planområdet har høye fjellskjæringer tett på veggen, og faren for nedfall av stein på veg er tilstede. Tiltak for å lage fanggrøfter krever at man sprenger bort slike fjellskjæringer, som medfører svært store både økonomiske kostnader og store inngrep i landskapsbildet. Tiltak for å redusere risikoen for nedfall av stein på veg kan gjøres innenfor dagens eksisterende veggrunn. Dette er avbøtende tiltak og ikke en fullverdig sikring mot nedfall av stein på veg. Aktuelle tiltak er rensk, bolting og nett. I tunnelen i Styrbergvika kan det være aktuelt med noe sprøytebetong i tillegg til bolting.

#### **8.15 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse**

ROS analyse gjennomføres for å danne et grunnlag for bevisste beslutninger med hensyn til sikkerhet og miljø. Analysen baseres på faglige vurderinger og erfaringer, og skal være et positivt bidrag til å gjøre veggen så sikker som mulig, og sikre at miljøet ikke tar skade. I risiko- og sårbarhetsanalysen fant analysegruppen ingen risikoforhold av signifikant betydning for reguleringsplanen. En helhetlig vurdering av prosjektet dersom planlagte tiltak gjennomføres, er det viktig at vurderinger og avbøtende tiltak som er beskrevet i fagrapporter legges til grunn, og forholder seg til SVV sine håndbøker. Da vil de ulike punktutbedringstiltakene medføre en betydelig forbedring av trafiksikkerheten.

## **10 Gjennomføring av forslag til plan**

### **10.1 Framdrift og finansiering**

Gjennomføring av vedtatt detaljreguleringsplan vil være avhengig av bevilgning. De tiltak som er regulerte i planen som en del av Torskenpakken, vil prosjekteres når bevilgning foreligger. Det kan vurderes en samfinansiering med bla. Berg kommune, evt. andre.

### **10.2 Utbyggingsrekkefølge**

Utfra størrelsen på bevilgningene kan utbedringene gjøres etappevis. Utbyggingsrekkefølgen vil ta utgangspunkt i hvilke strekninger som har størst behov for utbedring. Siden det er punkter på vegstrekningen i planområdet som skal utbedres, vil det i denne planen være omfattende beskrivelser. Detaljer om utbyggingsrekkefølge vil beskrives og detaljeres under prosjektering av planen. Om nødvendig avklares utbyggingsrekkefølgen i byggeplanfasen.

### 10.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Omkjøringsveier finnes ikke i dette planområdet. Derfor må det reguleres et areal for omkjøringsveg ved Mølnelva. Det må tilvirkes et midlertidig anleggsbelte. Vegarbeidet må gjøres om nattetid, for å forhindre trafikk i minst mulig grad. Ved sprenging av skjæring må man stenge vegen for all trafikk. Vegarbeidet vil være optimalt å utføre tidlig vår. Men arbeidet vil generelt være utfordrende.

### 10.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen

En Ytre Miljøplan (YM-plan) skal beskrive tiltakets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal håndteres. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal ivareta miljøtema i forhold til lover og forskrifter. Planen skal være både grunnlag for prosjektering og konkurranse og en oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Statens vegvesens håndbok R760 "Styring av vegprosjekter" setter krav om at det skal utarbeides Ytre Miljøplan på alle prosjekt. Tabellen nedenfor viser spesielle miljøutfordringer som skal arbeides videre med i YM-plan og i en eventuell rigg- og marksikringsplan.

I anleggsfasen vil det medføre noe støy fra anleggsmaskiner og sprengningsarbeider. Arbeidet vil pågå både på dagtid og natt for at det skal være minst mulig stengt veg på dagen. Det skal imidlertid sikres slik at de negative konsekvensene av støyen ikke vil bli for belastende for befolkningen. Dette sikres gjennom en plan for ytre miljø i anleggsfasen. Det gjelder både støy fra anleggsmaskiner og støy og rystelser fra sprengning.

#### *Innspill til YM-plan (miljøtema i henhold til veileder for YM-plan)*

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Støy	<ul style="list-style-type: none"><li>Arbeidet vil pågå både på dagtid og natt for at det skal være minst mulig stengt veg på dagen. Det skal imidlertid sikres slik at de negative konsekvensene av støyen ikke vil bli for belastende for befolkningen. Dette sikres gjennom en plan for ytre miljø i anleggsfasen. Det gjelder både støy fra anleggsmaskiner og støy og rystelser fra sprengning.</li></ul>
Forurensing av jord og vann	<ul style="list-style-type: none"><li>Riggområde og steder for lagring og fylling av drivstoff, oljer etc. skal lokaliseres med minimum 20 meter avstand til bekk/vassdrag, samt at midler for å binde ev. oljesøl skal finnes på slike steder.</li></ul>
Friluftsliv	<ul style="list-style-type: none"><li>Tilkomst til eksisterende stier og turvegnett må ikke avskjæres i anleggsfase uten at det er ordnet med tjenlig alternativ veg å gå.</li></ul>

## 11 Sammendrag av innspill etter varsel om oppstart

Avsender	Innspill	Kommentar fra SVV
Troms fylkeskommune, Stabssjef, ved saksbehandler Signe Stoll	Området er viktig for friluftsliv, og opplevelsesverdi må ikke forringes. Det må utarbeides bestemmelser om at alle tiltak innenfor planområdet gjøres mest mulig skånsomt i forhold til landskapet.	Hensynet er ivaretatt i samfunns målet til prosjektet, dette er en del av Nasjonalt turistveg og vegens attraktivitet skal ivaretas.
Norges vassdrags- og energidirektorat	Behandler reguleringsplanen når den kommer på høring.	
Fylkesmannen i Troms Romssa Fylkkamánni	Vurdering etter naturmangfoldloven §§ 8–12 må fremgå ved høring av forslag til reguleringsplan.	Vegprosjektet ved Hamn vil berøre naturareal og kommer inn under dette kravet. Ny veglinje vil i all hovedsak følge dagens linje og vil være en punktvis utvidelse av bredde for å sikre møteplasser for framkommelighet/trafikkikkerhet. Inngrep i naturkvaliteter er svært små og avgrenser seg hovedsakelig til ny bru/kulvert over Mølnelva og noe utfylling i sjø. Vi anser kunnskapen om naturmangfoldet i planområdet, og virkning av tiltaket som tilstrekkelig, i forhold til sakens karakter, og potensiale for skade på naturmiljø, jamfør naturmangfoldlovens §8 om kunnskap om naturmangfold i området.
Ole-Henning Fredriksen Eier/Styreleder HAMN i SENJA Senja Reiseliv AS	Fredriksen gir innspill om å anlegge mulig parkeringsplass for dagsturister størrelsesorden 30–40 p-plasser ved Fylkesveien, ca. 100 meter fra krysset	SVV anser dette som et positivt innspill, og dette vil være et anliggende for utbygger og Berg kommune. SVV har vurdert at siktutbedring vest for krysset ned til Hamn i Senja vil forbedre forholdene i dette krysset.



	til Hamn i Senja mot øst. Og at dette vil gi et bedret og sikrere trafikk i området på Hamn.	
Torsken kommune ved ordfører Fred Ove Flakstad	Konkrete forslag til utbedringspunkter både i og utenfor planområdet til denne detaljregulerings- planen, mellom Straumen bru og Ballesvika.	Foreslåtte punktutbedringer i planområdet er tatt med i denne detaljreguleringsplanen. Forbedringsområder utenfor planområdet skal vurderes og kostnadsberegnes i en annen sammenheng.
Bjørnar Sørensen	Flere innspill på punktutbedringer, som tunnel, kulvert ved Mølnelva, fjellskjæring for bedre sikt, bredde- utvidelse av veg, svingen før Nikkelverket og parkeringsplass ved Nikkelverket.	Forslag til punktutbedringer er sammenfallende med tiltak beskrevet i detaljreguleringsplanen.

Innspill fra Folkemøtet 7. desember 2016

14 deltagere

- Man ønsker punktutbedringer utenfor planområdet, og at dette tas med inn i gjeldende reguleringsplanarbeidet
- Krysset med Hamn må utbedres
- Tunnel bør fjernes, og brukes fyllmasser til å lage utkikkspunkt med fiskeplass og rasteplass – ev. vurdere andre avbøtende tiltak for tunnelen – kostnader.
- Veg ned til oppdrett er ikke så bra og vegen mot, har bør man fylle ut, vegen er smal og man må finne avbøtende tiltak slik at man kan møtes på en tryggere måte
- Vi bør se dette opp mot kostnadene, vi kan ikke bruke alle pengene på tunnel
- Grøfter er for dårlig
- Det kommer vann over veien ved oppdrettsanlegget, kanskje legge inn flere stikkrenner
- Vannet sprenger vegen her (samme veg som nevnt ovenfor strekket ved oppdrettsanlegget) mye overflatevann, vi må se på drenerør
- Bakken opp der er smal
- Det er veldig dårlig sikt ved nasset Sandvika
- Det er behov for utkjøringsmuligheter der
- Det bør ses på om det er mulig med alternative stier andre steder opp til Sukkertoppen slik at ikke folk parkerer på veg
- Alternative ruter for turister og turgåere både mot Sukkertoppen og Nikkelverket

- Hvis vi lager plass til to lastebiler å møtes er det plass til folk å gå også
- Vi må se på helheten, ikke bare Hamn
- Det er en kul på vegen (stein som er i ferd med å komme opp) mot Ballesvikskaret
- Wilsgård sender 200 tonn fiskeprodukter per dag på veg
- Vi må lage større møteplasser, de er for knøttsmå

SVV har forsøkt å ivareta innspill gjennom foreslåtte punktutbedringstiltak i denne detaljreguleringsplanen.

## 12 Vedlegg

1. Reguleringsplankart
2. Reguleringsbestemmelser
3. Illustrasjonshefte
4. Begrunnelse for vurdering av Konsekvensutredning
5. ROS analyse
6. Adresseliste inkludert grunneierliste
7. Notat andre vurderinger av tiltak i prosjektet