MØTEINNKALLING

Kommunestyret

Dato: 14.11.2019 kl. 10:00
Sted: Kommunestyresalen
Arkivsak: 19/00313
Arkivkode: 0

Mulige forfall meldes snarest til ordføreren.
Dag.sigurd.brustind@ibestad.kommune.no

SAKSKART			Side
Saker til behandling			
40/19	19/00369-1	Vertskommunesamarbeid IKT	3
41/19	16/00407-16	Vedtak - Reguleringsplan Seglsteintunnelen - Statens Vegvesen	6
42/19	17/00535-10	Endelig vedtak av Kystplan II for Midt- og Sør-Troms	9
43/19	11/01379-32	Godkjenning av endret selskapsavtale. Arkiv Troms IKS	18
44/19	17/00438-7	Tilstandsrapport oppvekst 2019	20
45/19	19/00314-55	Oppvekstutvalg	23
46/19	19/00314-56	Mandat for viltnemnda	26
47/19	19/00314-57	Mandat for kulturutvalget i Ibestad kommune	28
48/19	14/00330-7	Tilbud til kommunene i Troms om å motta aksjer Troms Holding AS.	30
49/19	17/00395-21	Planprogram - kommuneplanens samfunnsdel (2)	32

50/19	18/00033-20	Orienteringer, spørsmål m.m. - Kommunestyremøte 14.11.2019	38

Hamnvik, 08.11.2019

Dag Sigurd Brustind
ordfører

Saker til behandling

40/19 Vertskommunesamarbeid IKT

Arkivsak-dok. 19/00369-1
Arkivkode. 074
Saksbehandler Roald Pedersen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Formannskap	07.11.2019	136/19
2 Kommunestyret	14.11.2019	40/19

Formannskap har behandlet saken i møte 07.11.2019 sak 136/19

Møtebehandling

Votering
Rådmannens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

Vedtak
Formannskapet tilrår kommunestyret å vedta avtalen mellom Harstad kommune og Ibestad kommune om administrativ vertskommunesamarbeid om IKT.

Saksfremlegg

Forslag til vedtak/innstilling:
Formannskapet tilrår kommunestyret å vedta avtalen mellom Harstad kommune og Ibestad kommune om administrativ vertskommunesamarbeid om IKT.

Vedlegg:
1. Avtale om administrativ vertskommunesamarbeid om IKT
2. Presentasjonen Ibestad kommune – IKT drift

Kort beskrivelse av saken
Itet AS står hovedsakelig for driften av Ibestad kommunes IKT-løsninger i dag, og har driftet løsningen siden 2011. Løsningen Itet drifter består i all hovedsak av servere med eldre operativsystem. Serverplattformen deles i to deler:
Produksjonsplattformen, som bærer fram servere som fil, print og database mm. Eksisterende produksjonsplattform er begrenset med tanke på krav fra systemleverandører. Så er det presentasjonsplattformen som består av Citrix på toppen av en eldre Windows server. Dette betyr at brukerne må benytte Windows 7

mens klientmaskiner i dag hovedsakelig benytter Windows 10. Videre er denne plattformen utstyrt med Office 2010 noe som betyr at kommunen ikke får utnyttet mulighetene som ligger i eksisterende Office 365 lisens.

Itet har selv foretatt en overordnet risikoanalyse der de har sett på konsekvensene ved *ikke* å gjøre tiltak. Disse kan kort oppsummeres slik:

- Nye versjoner av eksisterende fagsystemer kan ikke tas i bruk.
- Nye fagsystemer kan ikke implementeres.
- Vanskelig å etterleve gjeldende anbefalinger og regler vedrørende IT sikkerhet.
- Unødvendig høy sikkerhetsrisiko grunnet blant annet uklart forvaltningsregime og kontroll på klientmaskiner.
- Tregheter i systemer fører til misnøye hos brukere, som kan føre til at ikke godkjente arbeidsmetoder tas i bruk.
- Utdatert programvare kan ikke lenger vedlikeholdes med sikkerhetsfikser fra leverandører.

Ibestad kommune står nå ovenfor to løsninger for videre drift: Enten å gå ut på en ny anbudsrunde, eller søke samarbeid med en annen kommune.

Det er ikke aktuelt for Ibestad kommune å drifte IKT-løsningen selv, og har heller ikke vært vurdert.

Fakta i saken

Problemstillingen har vært presentert for formannskapet under «Topp ti»-presentasjonene og det er enighet om at veivalget er slik at kommunen først søker kommunesamarbeid.

Vurdering

Det har vært vurdert tre kommuner i forbindelse med kommunesamarbeid. Dette er Tromsø kommune, Salangen kommune og Harstad kommune.

Det har vært avviklet flere møter med Harstad og Salangen kommuner.

Salangen kommune har tilbydd Ibestad kommune å kjøre løsningen gjennom deres Polar Sky.

Harstad kommune tilbyr å bygge opp en egen løsning for Ibestad kommune i deres serverrom. I tillegg inngår de egen avtale med Bredbåndsfylket Troms om drift av nettverk, wifi-løsninger og brannmurløsninger.

Tromsø kommune kom sent på banen. Kommunikasjonen med Tromsø var hovedsakelig pr telefon, og da et avtalt møte ble avlyst like før sommeren ble det ikke tid til videre samtaler med Tromsø.

Administrativt ble det besluttet at Ibestad kommune ønsker å inngå avtale med Harstad kommune. Både Salangen og Tromsø kommuner er informert om dette.

Ibestad og Harstad kommuner har i denne forbindelse utarbeidet en samarbeidsavtale som har vært juridisk vurdert av begge parter.

Følgende forhold skal alltid vurderes:

Helse og miljø

Ikke vurdert

Personell

Ikke vurdert

Økonomi

Avtalen vil gi forutsigbare kostnader for Ibestad kommune.

Rådmannens konklusjon

Rådmannen vil tilrå at Ibestad kommune slutter seg til avtalen mellom Harstad kommune og Ibestad kommune om administrativ vertskommunesamarbeid om IKT.

Vedlegg til sak

Avtale om vertskommunesamart

Ibestad kommune - IKT-drift

SAK 40/19 - VI

AVTALE OM ADMINISTRATIV VERTSKOMMUNESAMARBEID OM IKT

Kommuneloven, lov 22.juni 2018 § 20-2 jf. § 20-1.

Innhold

1. Parter 3
2. Rettslig grunnlag 3
3. Formål. Generell ramme for samarbeidet 3
4. Fordeling av oppgaver og myndighet 4
   4.1. Vertskommunens oppgaver 4
   4.2. Myndighet relatert til IKT som deltakerkommunene beholder 5
   4.3. Oppgaver relatert til IKT som deltakerkommunene beholder 5
   4.4. Oppgaver som samarbeidskommunene har ansvar for 5
5. Når og hvordan oppgaver og myndighet overføres til vertskommunen 5
   5.1. Gjennomføring starter den 1. januar 5
   5.2. Delegering av myndighet 6
6. Gjennomføring 6
   6.1. Virksomhetsplan for IKT 6
   6.2. Utgifter til drift 6
   6.3. Kostnadsfordeling 6
   6.4. Budsjett 7
7. Dialog 7
8. Rapportering 7
9. Evaluering 7
10. Endring av avtalen 7
11. Uttreden og oppløsning av samarbeidet 8
   11.1. Uttreden av samarbeidet 8
   11.2. Oppløsning av samarbeidet 8
12. Mislighold 8
13. Tvister 8
14. Ikrafttredelse og varighet 9

1. Parter

Partene i avtalen er Harstad kommune og Ibestad kommune. Partene er åpne for at andre kommuner i regionen kan bli part i avtalen.

Harstad er vertskommune, de øvrige kommuner er samarbeidskommuner.

Med deltakerkommuner menes alle partene. Når avtalen omtaler kommuner, menes alle parter med mindre annet fremgår klart av sammenhengen.

2. Rettslig grunnlag

Fra og med ikrafttredelse av ny kommunelov, lov 22.06.2018 nr. 83 om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven), vil samarbeidsavtalen ha sitt rettslige grunnlag i denne lovens § 20-2 jf. § 20-1. Frem til det har samarbeidsavtalen sitt rettslige grunnlag i lov 25.11.1992 nr. 107 om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven) § 28-1 b, jf. § 28 1 a.

Avtalen bygger på ny kommunelov. Begge parter kan kreve revisjon av avtalen hvis den nye kommuneloven endres i tidsrommet etter at avtalen er inngått og den nye kommuneloven trer i kraft og endringen har betydning for avtalen.

Kapittel 20 i ny kommunelov trer i kraft fra første konstituerende kommune- eller fylkestingsmøte 2019, jf. forskrift 20.12.2018 nr. 2062 om delt ikraftsetting av lov 22.06.2018 nr. 83 om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven).

Gyldig inngåelse av bindende avtale forutsetter godkjennelse av kommunestyret selv i den enkelte kommune, jf. Kommuneloven § 20-4.

Oversendelse av inngått samarbeidsavtale til fylkesmannen vil bli ivaretatt av vertskommunen.

3. Formål. Generell ramme for samarbeidet

Avtalen gjelder IKT og har som formål å innfri kommunenes behov for god og systematisk ledelse og drift av IKT tjenester og annet som naturlig hører til det. Det er tale om å etablere systemer og organer for samarbeid samt å løse en praktisk oppgave innenfor de ambisjoner og rammer som deltakerkommunene til enhver tid blir enige om.

Samarbeidet vil være førende for deltakerkommunene sine langsiktige forpliktelser overfor hverandre, også for planlegging av bemanning og budsjetter.

Samarbeidet skal bidra til at kommunene når følgende mål:

- Kostnadseffektiv utførelse av tjenesten.
- En tjeneste med god service og tilgjengelighet for brukerne.
- Økt kvalitet og høy faglig kompetanse.
- Redusert sårbarhet i tjenesteytingen.
- Utvikle tjenesten i tråd med sentrale føringer.

- Standardisere og sikre tjenester.

Samarbeidsavtalen gir ikke deltakerkommunene ny vedtaksmyndighet, for eksempel overfor den andre kommunens innbyggere.

Samarbeidet kan over tid føre til mer standardisering av maskinvare og programvare. Dette og andre sider ved samarbeidet kan medføre behov for nyanskaffelser. Selv om standardisering og andre forhold kan gi føringer kommunene i mellom, herunder kvalitativ og kvantitativ koordinering med hensyn til hva den enkelte skal anskaffe, skal den enkelte kommune overfor tilbydere fortsatt selv være ansvarlig for gjennomføringen av egne anskaffelser, herunder etterlevelse av regelverket om offentlige anskaffelser.

Samarbeidet gjelder oppgaver og aktiviteter innen IKT som vertskommunen har utført og vil utføre for fremtiden for å effektivisere og forbedre kommunens samlede tjenestetilbud. Dette tjener ikke et forretningsmessig formål.

Gjennom avtalen får deltakerkommunene fordel av stordriftsfordelene som avtalen muliggjør.

4. Fordeling av oppgaver og myndighet

4.1. Vertskommunens oppgaver

Ved inngåelsen av samarbeidsavtalen får vertskommunen ved rådmannen disse hovedoppgaver:

- Fortsatt være arbeidsgiver for egne ansatte.
- Være IKT-faglig ressurs og drifte IKT-tjenestene i samarbeidet basert på nødvendige delegasjoner.
- Stille til disposisjon eget bygg og utstyr så langt det er nødvendig for samarbeidet.
- Stille til disposisjon sine støttefunksjoner så langt det er nødvendig for drift av samarbeidet.
- Utarbeide en virksomhetsplan med mål og resultatkrav. Planen skal beskrive de tiltak som planlegges for å få en god måloppnåelse, herunder forventet ressursinnsats.
- Organisere kunde- og publikumskontakt for kommunene i forbindelse med de oppgaver som er lagt til vertskommunen, herunder veiledning, utarbeide relevant informasjonsmateriale m.m.
- Annet arbeid som står i naturlig sammenheng med avtalens virkeområde.
- Utarbeide regnskap for drift av IKT samarbeidet. Regnskapet føres som eget regnskap i vertskommunens driftsregnskap.
- Utarbeide budsjett for tjenesten etter politiske føringer gitt i strategisamlinger med deltakerkommunene.
- Ibestad kommune sin IT-kompetanse inngår i totalpakken

I løpet av samarbeidet kan oppgavene både begrenses og utvides.

I særlige tilfeller kan rådmannen foreslå for deltakerkommunene at det bør gjennomføres felles anskaffelsesprosess ved kjøp av varer eller tjenester som anses være nødvendige for å oppnå formålet om gode IKT-tjenester for kommunene. Den konkrete gjennomføringen vedtas av deltakerkommunene fra gang til gang.

4.2. Myndighet relatert til IKT som deltakerkommunene beholder

Deltakerkommunene delegerer ikke myndighet til å treffe vedtak i saker som er av prinsipiell karakter med utøvelse av politisk skjønn for lovpålagte oppgaver.

Dette vil for eksempel gjelde vedtak vedrørende virksomhetsplan, budsjett, tertialrapporter og årsrapport i tillegg til saker av mer prinsipiell karakter som kommunestyrene selv initierer eller som legges frem av rådmannen i vertskommunen. Saker av slik art skal alltid legges frem for og behandles av deltakerkommunenes egne organer.

Myndigheten inkluderer:

a. Vedta forskrifter, herunder kommunale avgiftssatser

b. Vedta planer for den enkelte kommune.

c. Bestemme nivået på tjenesteinnholdet i den enkelte deltakerkommunen samt nivået på tjenester direkte rettet mot innbyggere i den enkelte deltakerkommunen.

4.3. Oppgaver relatert til IKT som deltakerkommunene beholder

Enhver kommune er ansvarlig for å skaffe nødvendig utstyr til rådighet for tjenesten i egen kommune. Med dette menes alt av egen infrastruktur og kommunikasjonsløsninger. Vertskommunen skal etter avtale anskaffe utstyr og løsninger på vegne av den enkelte kommune

4.4. Oppgaver som samarbeidskommunene har ansvar for

Samarbeidskommunene skal ved behov for egen kostnad stille til rådighet lokaler for IKT-tjenester og/ eller IKT-oppgaver, slik at IKT-personellet kan løse avtalefestede oppgaver fra base lokalt i samarbeidskommunen.

5. Når og hvordan oppgaver og myndighet overføres til vertskommunen

5.1. Gjennomføring starter den 1. januar

Med mindre partene avtaler annet skal gjennomføringen av avtalen starte den 1. januar året etter at avtalen er inngått. Vertskommunen utarbeider løsningsskisse til hvordan overtakelsen av ansvar fra deltakerkommunen skal gjennomføres og hvordan driften skal ivaretas.

5.2. Delegering av myndighet

Kommunestyrene i samarbeidskommunene gir i henhold til denne avtalen egen rådmann instruks om å delegere sin kompetanse til å forberede saker om vedtak i enkeltsaker til rådmannen i vertskommunen på det saklige virkeområde som avtalen her hjemler, jf. punkt 4. Det samme gjelder kompetanse til å avgjøre saker som er uten prinsipiell karakter slik dette er definert i punkt 4. Om delegasjon i saker av prinsipiell karakter vises til punkt 4.

6. Gjennomføring

6.1. Virksomhetsplan for IKT

IKT skal styres etter den virksomhetsplan som deltakerkommunene har vedtatt, jf. pkt. om myndighet mht. å forberede vedtak og å treffe vedtak. Planen skal inneholde mål og resultatkrav. Planen skal videre beskrive de tiltak som planlegges for å få en god måloppnåelse, herunder forventet ressursinnsats.

6.2. Utgifter til drift

Vertskommunens utgifter knyttet til gjennomføringen av denne avtalen, så som lønn, opplæring, veiledning, kurs, kontorutgifter og annet, finansieres gjennom innbetaling fra deltakerkommunene.

Den enkelte kommune forplikter seg til å utføre oppgaver som er hjemlet gjennom avtalen i tråd med vedtak som fattes i medhold av avtalen, og selv bære kostnadene ved dette.

Betalingen skjer ved à-konto beløp (jf. vedtatt budsjett) pr 30.4 og 31.8. Sluttoppgjør foretas innen utgangen av januar påfølgende år.

I de tilfeller hvor en kommune fatter vedtak om avvikende fagsystemer eller avvikende forvaltningspraksis, vil kommunene dekke alle kostnadene knyttet til dette.

6.3. Kostnadsfordeling

- Fast årlig andel kr 500 000. Indeksreguleres i forhold til kommunal deflator.

Variabel andel. Samarbeidskommunen betaler 5% av Kostnadene knyttet til gjennomføringen av denne avtalen vedrørende lønn, opplæring, veiledning, kurs, hospitering og utdanning og andre kompetansehevende tiltak, kontorutgifter, reiseutgifter, saksbehandlingssystem mv. (med fratrekk av den faste årlige andelen). Estimert grunnlag kr 9.000.000.Estimert grunnlag kr 9.000.000.

Følgende kostnader er unntatt fra fordeling og skal finansieres direkte av den enkelte kommune:

- Klientutstyr (Telefon, PC, skjerm, skrivere, møteromsutstyr o.l.)
- Infrastruktur i bygg (Kabling, nettverkselektronikk, trådløspunkter o.l.)
- Sentral infrastruktur som ikke er felles (Egne servere, lagring, brannmurer o.l).

- Programvare som ikke er felles.

Fordelingsnøkkelen er gjeldende fra avtalens inngåelse.

Endring av fordelingsnøkkel skal drøftes i samarbeidsmøte før oversendelse til den enkelte deltakerkommune for vedtak.

6.4. Budsjett

Det er vertskommunen som har det daglige ansvaret for tjenesteproduksjonen og partene i avtalen er enig om at budsjettvedtaket i vertskommunen vil være førende for samarbeidskommunenes vedtatte budsjett. Evt. avvikende endelig budsjettvedtak i samarbeidskommunen, vil anses som en uenighet mellom partene om inngått avtale og vil kunne medføre oppsigelse av avtalen for denne kommunen.

7. Dialog

Deltagerkommunene skal ha faste møter, kvartalsvis. Disse møtene skal fremme dialog mellom kommunene. Møtene skal ha en rådgivende, hørende rolle i tjenestesamarbeidene.

Dette samarbeidet skal skje på utøvende nivå; som leder IKT i vertskommunen og tjenestepersoner på tilsvarende nivå i samarbeidskommunen.

Dersom en av kommunen ønsker et møte skal det gjennomføres så snart som sakstemaet tilsier.

IKT skal styres etter en virksomhetsplan med mål og resultatkrav. Planen skal videre beskrive de tiltak som planlegges for å få en god måloppnåelse, herunder forventet ressursinnsats.

8. Rapportering

IKT i Harstad kommune rapporterer til vertskommunerådmannen.
Vertskommunerådmannen rapporterer over virksomheten inkludert regnskap til kommunestyrene i samarbeidet pr. tertial og avlegger årsrapport.

9. Evaluering

Med bakgrunn i målsettingen i denne avtalen skal det legges opp til en overordnet gjennomgang og drøfting av samarbeidet minst hvert fjerde år.

10. Endring av avtalen

Denne avtalen kan endres dersom minst en av kommunene i samarbeidet fremsetter krav om det. Endringer krever enstemmighet.

11. Uttreden og oppløsning av samarbeidet

11.1. Uttreden av samarbeidet

Den enkelte kommune kan si opp avtalen per 1/1. Oppsigelsen må være skriftlig, og gis minimum 1 år i forveien.

Ved uttreden vil den enkelte kommune selv overta ansvaret for de oppgaver som omfattes av samarbeidsordningen. De ansattes rettigheter bestemmes av deres arbeidsavtaler og arbeidsmiljøloven, og er som utgangspunkt uberørt av at samarbeidet opphører.

Ved uttreden av avtalen bortfaller kommunens forpliktelse til å betale utgiftsdekning.

Hvis kommunene har etablert et sameie i driftsmidler eller andre gjenstander av økonomisk verdi, skal sameiet oppløses. Hvor det er driftsmessig forsvarlig skal målet være at hver kommune beholder det man har brukt selv. Hvor dette er vanskelig eller omtvistet, skal sameiet oppløses etter sameielovens regler. Hvis det ikke foreligger konkrete holdepunkter for annet, skal eierbrøken i en eiendel eller en gruppe av eiendeler eventuelt alle tilsvare den fordelingsnøkkel som har vært brukt for deling av kostnader.

11.2. Oppløsning av samarbeidet

Dersom deltakerkommunene er enige om det kan samarbeidet oppløses med øyeblikkelig virkning, jf. Kommuneloven § 20-4. Hvis de ikke har truffet avtale om hvordan oppløsningen skal gjennomføres, skal reglene i punkt 11.1 anvendes så langt de passer.

12. Mislighold

Dersom samarbeidskommunen vesentlig misligholder sin forpliktelse etter denne avtalen, kan vertskommunen kreve opphør av samarbeidet med øyeblikkelig virkning.

Dersom vertskommunen vesentlig misligholder sine forpliktelser, kan samarbeidskommunen kreve opphør av samarbeidet med øyeblikkelig virkning.

I en slik situasjon kan kommunen kreve sitt økonomiske tap dekket av den kommunen som vesentlig har misligholdt, så langt tapet er forårsaket av dette.

13. Tvister

Eventuell uenighet knyttet til samarbeidsavtalen her, inkludert plikter og rettigheter som har oppstått med utgangspunkt i samarbeidsavtalen, skal søkes løst i minnelighet. Dersom partene ikke kommer til enighet, kan tvisten bringes inn for de ordinære domstolene. Trondenes tingrett vedtas som verneting.

Denne klausulen tar ikke stilling til hva som skal anses rettslig forpliktende respektive politisk forpliktende.

14. Ikrafttredelse og varighet

Avtalen trer i kraft så snart kommunestyrene har godkjent avtalen. Iverksettelse og gjennomføring starter den 1. januar året etter godkjennelsen.

Avtalen varer inntil samarbeidet er oppløst etter punkt 11 eller en part skriftlig krever opphør med hjemmel i punkt 12.

IKT-drift av Ibestad kommune

Velkommen til oss!

Harstad kommune

«Dagens bilde»

- Ibestad kommune driftes i dag av ITET og Funn på system- og serversiden
- Bakgrunnen for samtaler med Harstad kommune er ønske om samarbeid om kommunal IKT-drift, grunnet deres avtale utgår og Ibestad må ut på anbud.
- Ibestad ønsker drift helt ut til sluttbruker, i ny avtale med oss eller via leverandør.

Eksempler på driftsfordeler for Ibestad

- Sikker løsning for mobile enheter
- Sentral utrulling av PC programvare som ivaretar sikkerhet og funksjonalitet
- Sikker hjemmekontorløsning, «GDPR compliant»
- Løsning for mobilomsorg og sårbehandling med video på sikre mobile enheter
- Stabilt nettverk med fokus på sikkerhet og hastighet
- Brukerstøtte som tilbyr rask og profesjonell hjelp
- Tilgang til IKT på stedet
- Tilgang til brukerveiledninger og opplæring

Synergieffekter for Ibestad

- IKT kompetansemiljø og utvikling av deres tjenester på lik linje med våre tjenester
- Sikre, stabile og raske servertjenester
- IKT brukerstøtte med et sentralt kontaktpunkt
- Drift og brukerstøtte helt ut til kontorpulten
- Tilgang til IKT sine innkjøpsavtaler når vi fornyer disse
- Tilgang til våre databehandler- avtaler og arbeid rundt GDPR
- Mulighet for samarbeid rundt digitalisering
- Tilgang til vaktordning for drift av systemer, nettverk og serverpark

Synergieffekter for Harstad

- Kompetansemiljø for interkommunale IKT- samarbeid i regionen
- Partnerskap med BBFT øker vår kompetanse på brannmur- og nettverkssiden. Dette vil også resultere i større robusthet for HK på dette området.
- Ibestad kommune har erfaring med smarte skjermer i klasserom som Harstad kommune nå skal anskaffe
- Ibestad kommune har erfaring med 1-1 dekning på elev-pc og ordning med at elever kan ta med maskiner hjem etter skoletid
- Ibestad kommune og BBFT har bygd ut fiber til alle kommunale bygg og har en stabil, rask, sikker og fremtidsrettet infrastruktur. Harstad har i dag fremdeles samband til kommunale bygg som ikke har fiber.
- Harstad kommune IKT drifter i dag Harstad Havn KF og vil få mulighet til å levere samband via Ibestad kommune sine nett til kai på Engenes og Breivoll

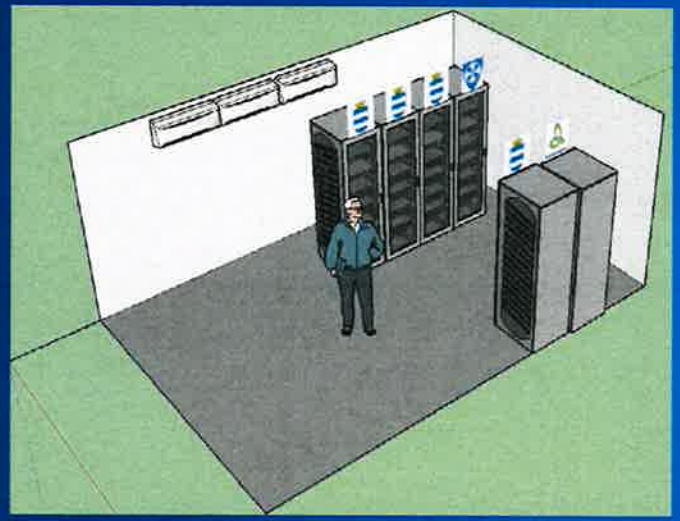
Felles målsetninger for Ibestad og Harstad

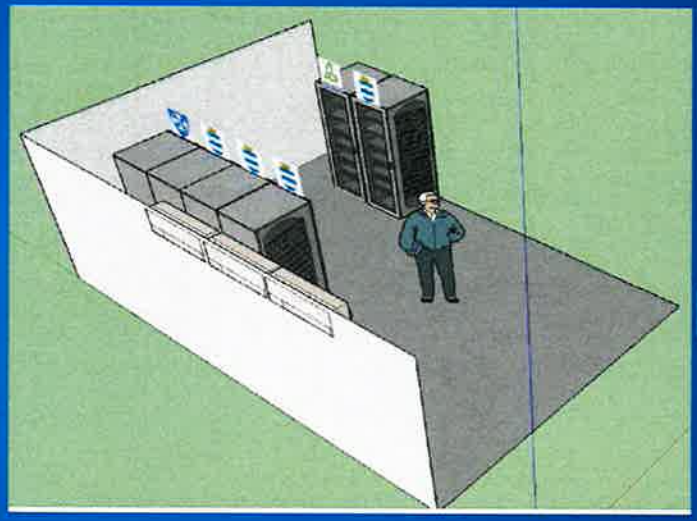
- Harstad kommune vil i et samarbeid med Ibestad levere komplett kommunal IKT-drift, helt ut til våre sluttbrukere
- Profesjonalisert IKT brukerstøtte
- Felles 24/7 vaktordning
- Gode tjenester helt ut til sluttbruker
- Tilnærmet 100% oppetid på kommunale IKT tjenester

«Selsbanes sky»

- Vi tilbyr skyløsning til Ibestad kommune via vårt serverrom
- Fremtidsrettet
- «Local cloud»
- Kostnadskontroll
- Enkle løsninger for oss og Ibestad
- Sikkerhet, stabilitet og kjappe tjenester
- Serverrom med nødstrøm, slukkeanlegg og «site 2» løsning for sikker backup

Skisse over serverrom





Harstad kommune

Avtalemodell

Harstad kommune

Partnerskap med BBFT

- BBFT skal levere tjenester og være en partner for Harstad kommune
- Harstad og Ibestad unngår kostnader med å øke IKT- staben, med et samarbeid er det snakk om 1 ressurs, og ikke 2 internt i HK.
- Harstad kommune og BBFT øker kompetansen seg i mellom på driftsområdene
- I en kompleks verden kreves det partnerskap for effektivitet og sikkerhet, og for å holde kostnader nede
- Partnerskapet reguleres med eksisterende avtaler Harstad og BBFT har i dag for hver kommune man skal levere tjenester til

Avtaleverk

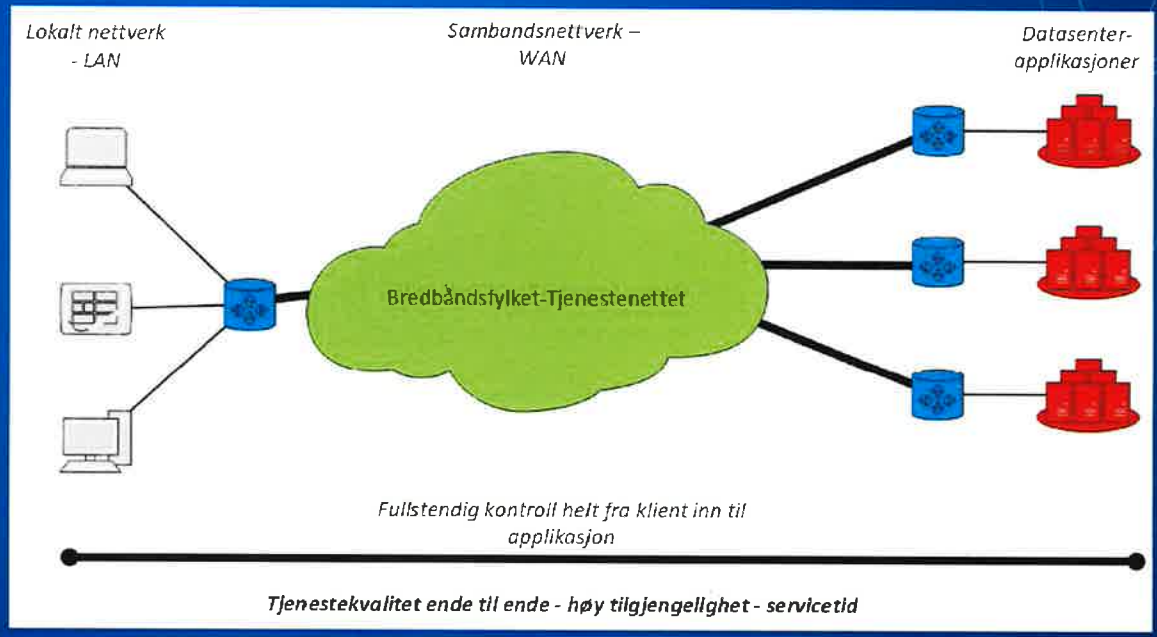
- Harstad kommune må som en forutsetning for samarbeid med Ibestad inngå avtale om drift av nettverk, Wifi-løsninger og brannmurløsninger med Bredbåndsfylket Troms AS.
- Harstad kommune og BBFT har egne avtaler for å ivareta de forskjellige driftsområdene vi samarbeider om for drift av Ibestad kommune.
- Statusmøter gjennomføres regelmessig ute hos Ibestad kommune

Dette bidrar Bredbåndsfylket med:

- Drift av kommunale fiberkabler
- Oppsett og drift av kunde switch, gjenbruk av fiberswitch
- Lokal nett porter, opp til 24 stk. Inkl PoE ved behov
- Wi-Fi som en tjeneste: Nye trådløse aksess punkt. Inkluderer bruk av brannmur som trådløs kontroller
- Brannmur og brannmur drift, alt som en tjeneste
- Redundans til typisk helse lokasjoner og rådhus
- Rapporter hvert kvartal over oppetid og evt båndbreddebruk

Tjenestekvalitet, ende til ende

- Fra sluttbruker til applikasjon, Harstad kommune sammen med Bredbåndsfylket tilbyr kontroll hele veien
- Et kontakt punkt
- Support samt vakt
- Driftssenter
- Kompetanse på alle områder
- Høy tilgjengelighet og oppetid



Tjenestekvalitet ende til ende - høy tilgjengelighet - servicetid

Harstad kommune

Utstyrskostnader oppstart estimater

- Server løsning 800.000.-
- ~~Lagringsløsning 200.000.-~~ (denne kostnaden unngår Ibestad kommune grunnet dere får tilgang til HK sin lagringsløsning)
- Sikkerutskrift
- 10000.- pr pc som må byttes, alle maskiner foruten elev- og ansatt-pc på skolen må påregnes å byttes ut
- 1500.- pr skjermer som må byttes ut
- Varighet på disse investeringer er 5-7 år på alt foruten PC- park, her beregnes utskifting hvert 4 år.

Migreringskostnader

- Flytting av serverpark fra Funn og ITET
- Oppsett og konfigurasjon av helt ny serverløsning
- Migrering av brannmur og regelsett
- Kostnader er vanskelig å stipulere men holdes til selvkost, Ibestad må bygge ny løsning uansett hvem dere går til.

Årlig driftsavtale – Harstad kommune

- Vi ser for oss en årlig driftssum for inndekning av ressurser, ekstra kostnader med bil, reise, overtid, vaktordning etc
- Fagarbeider IKT
- Tilgang til vaktordning 130.000.-
- Deling av kostnader på bil, overtid og reisekostnader 150.000.-
- Harstad kommune anbefaler at Ibestad kommune oppretter et IKT fond for utskifting av utstyr.
- Ekstraordinære kostnader avklares fra sak til sak – og avregnes årlig.

Harstad kommune

Månedlig driftskost – Nettverk og Brannmur

Drift	Pris pr. mnd. - Kundeeid	Pris pr. mnd. - Tjeneste
LAN	Kr. 2.000,-	Kr. 2.000,-
WiFi	Kr. 6.000,-	Kr. 12.300,-
Brannmur	Kr. 12.000,-	Kr. 15.190,-

Forutsetning:
Ibestad kommune kan velge om vi kjøpe driftstjeneste av kundeeid utstyr eller om driftstjenesten også skal innbefatte maskinvaren (levert som Tjeneste).

Tjenesteprisene er basert på følgende mengder:
LAN: Eksisterende switcher med 24 porter benyttes.
WiFi: basert på 90 stk. Aksesspunkt.
Brannmur: Cluster bestående 2 stk. Brannmurer.

Etableringskost – nettverk og brannmur

Etablering	Pris
LAN	Kr. 21.250,- ink mva
WiFi - 90 trådsløspunkt	Kr. 215.000,- ink mva
Brannmur	Kr. 90.000,- ink mva

Forutsetning:
Etableringskosten er basert på at Ibestad kommune eier utstyret som skal driftes.

Etableringskost er basert på estimert arbeidstid for etablering av tjenestene.

Eksempel på utstyrspriser

Utstyr	Pris ink.mva
LAN Switch m/24 porter og PoE	Kr. 11.031,-
Trådløst aksesspunkt m/PoE	Kr. 3662,5,-
Brannmur (cluster av 2 stk. Brannmurer)	Kr. 163.925,-

Programvare og migreringskostnader

- Ibestad eier programvare, klient utstyr, nettutstyr, servere etc
- Ibestad dekker kostnader på egne lisenser
- Ibestad dekker kostnader på oppgraderinger av fagsystemer fra deres leverandører

IKT serviceerklæring

- IKT er en tjeneste – den skal fungere hver dag – året rundt!
  - Kvalitetstjenester med best mulig stabilitet og oppetid.
  - Kritiske tjenester ivaretas 24/7 av IKT Beredskapsvakt.
- Vi tar **helhetlig ansvar** helt ut til sluttbruker.
  - **Servere, pc'er, programvare, nettverk og bredband – alt henger sammen.**
- Gode nettverksløsninger med tilstrekkelig hastighet og kapasitet.
  - **Enhetene skal fokusere på tjenesteproduksjon.**
- **Like tjenester** og **samme nivå** i hele kommunen.
  - Fjerner ulikheter mellom enheter og mellom sektorer.
  - Faste forutsigbare kostnader – ingen unødvendige overraskelser.
  - Moderne, sikker og oppdatert maskinpark.
- Utstyr som fungerer med dagens og morgendagens løsninger.
  - Enhetene unngår unødvendige feilanskaffelser.
  - Vi henter og leverer utstyr løpende hos enhetene ved feil, utskiftinger og endringer – normalt sett ila neste arbeidsdag.
  - Vi vil tilby låneutstyr (pc) slik at den ansatte blir minst mulig uten nødvendig utstyr.
    Feiler utstyr mot slutten av normal levetid – byttes det.
- Forberedt for satsing på **digitalisering**.
- **Enklere** for ansatte å gjøre en **god jobb**!

Alltid: Oppdatert – Sikkert - Tilgjengelig

Easymeeting
Eksempel på system Ibestad får fra Harstad kommune

Harstad kommune

Bredbåndsfylket

Vi har samarbeidet på videoløsninger siden 2008

Sammen med kommunene i Troms, har BBFT bygd landets beste regionale fiber stamnett. Det er en bredbåndssatsing som ble lagt merke til - nasjonalt og internasjonalt. Satsingen som Bredbåndsfylket Troms representerer, viser hvor langt vi kan komme – når vi setter oss felles mål, er ambisiøse og jobber sammen.

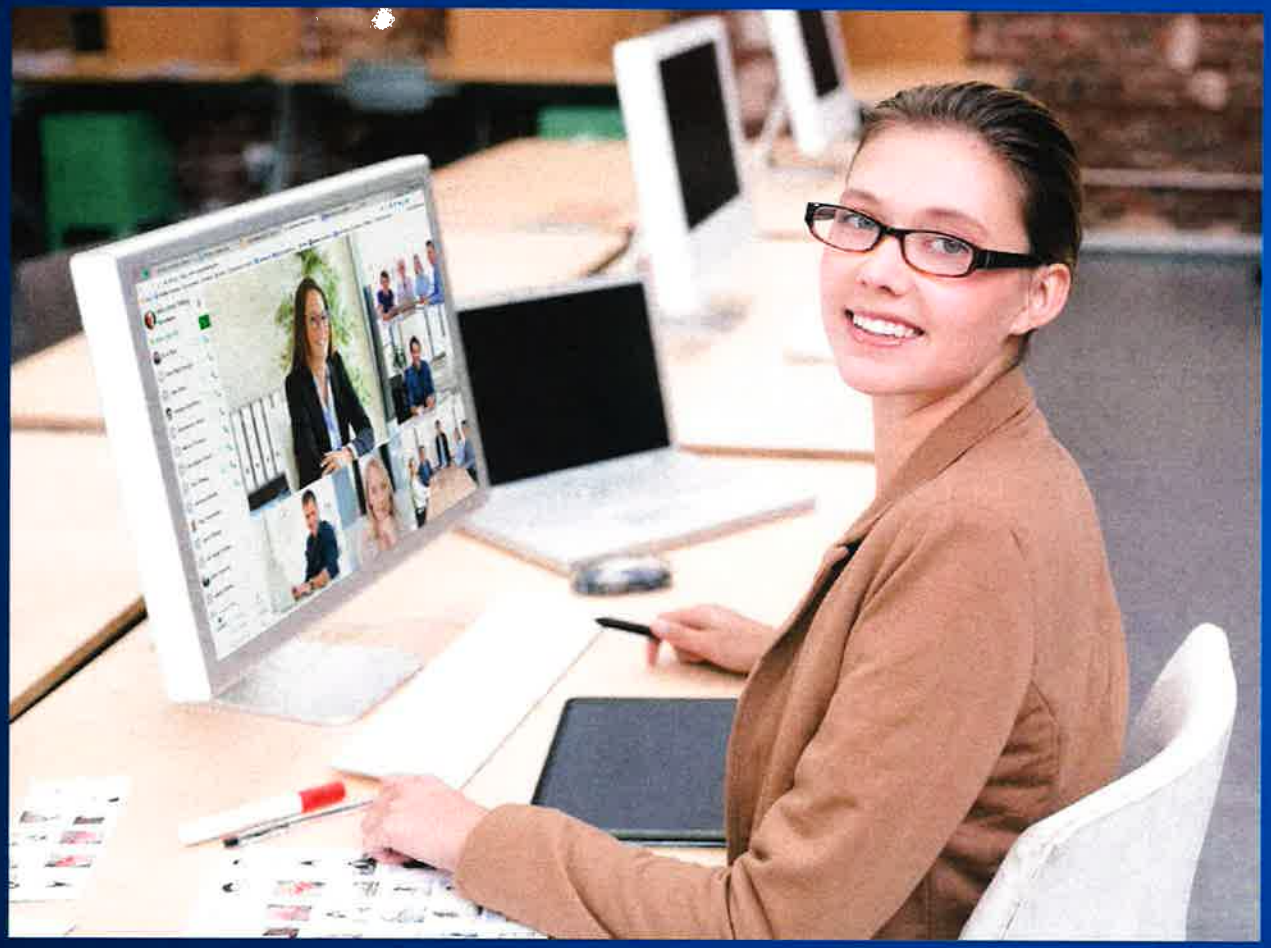
BBFT leverer i tillegg til nettverk og infrastruktur, sikkerhetstjenester og kobling mot eks Norsk Helsenett. Bredbåndsfylket har også etablert en autentiseringstjeneste, som gjør at kommunale brukere kan benytte eksisterende identitetsdatabase (AD) ved autentisering mot 3.parts tjenester slik som f.eks Easymeeting

Easymeeting har vært en samarbeidspartner på video løsningene for kommuner via bl.a Digitale Senter og har nå en egenutviklet plattform for enkel og sikre videomøter via Bredbåndsfylke Troms.

easymeeting·net

- Personlig support
- Opplæring
- Rådgivning/planlegging/gjennomføring
- Test sammen med oss i forkant av viktige møter
- Hjelp til feilsøking på videoutstyr
- Henvis dine møtedeltakere til vårt Servicesenter ved behov for support
- Norsktalende Servicesenter

Digitalisere kontakten med kommunens innbyggere

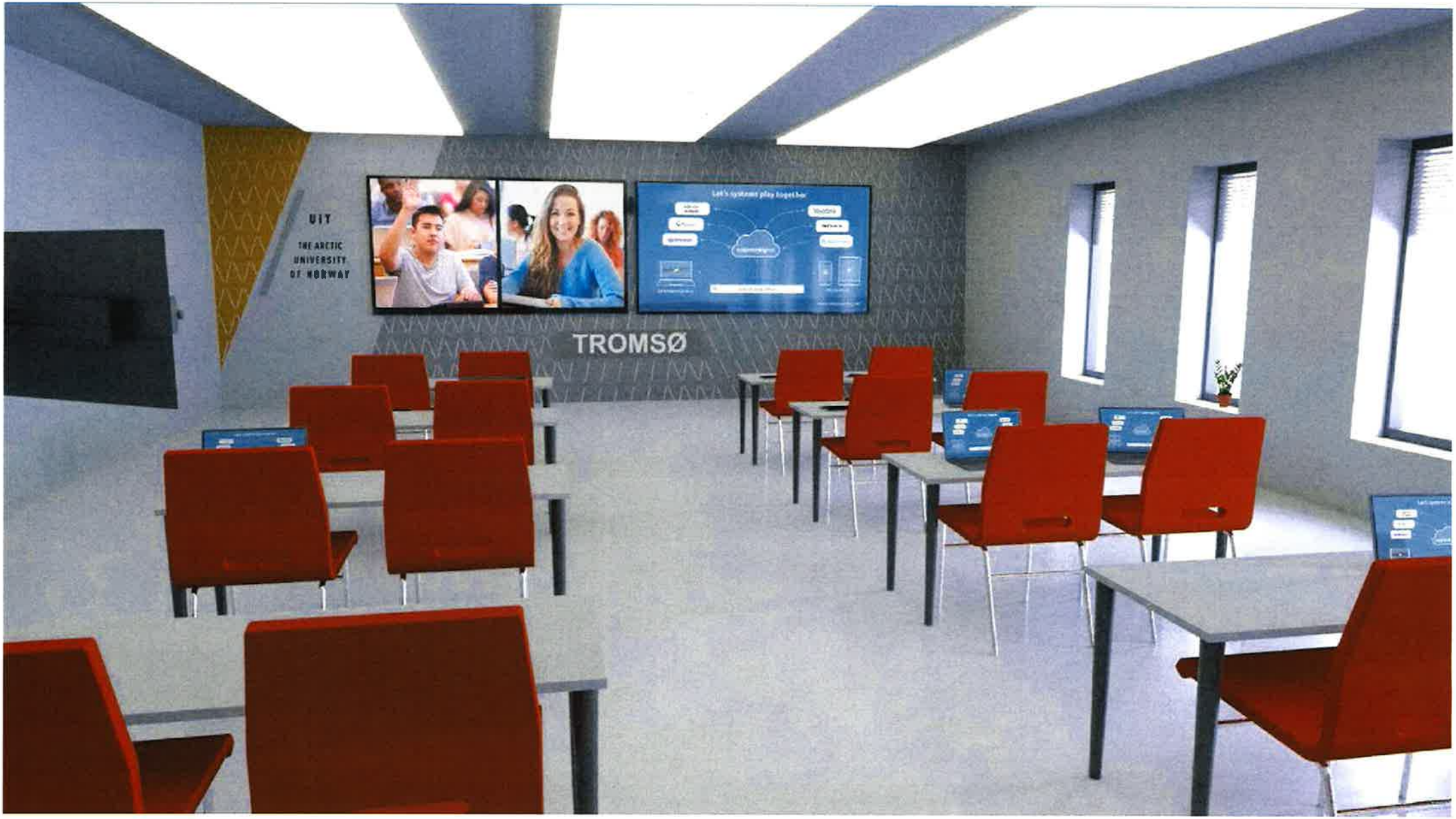


- Video katalog på kommunens nettside
- Alle ansatte kan ha eget Easynummer (eks. 780006)
- Søkes opp på navn, epost eller Easynummer og ringes direkte fra Easymeeting video katalogen
- Brukere/admin *bestemmer selv tilgjengelighet og synlighet i Easymeeting-katalogen*

Digitale Senter 2.0 er klar til bruk

Vi tilbyr nå alle kommuner å oppgradere til neste generasjons digitale møter.

- Videomøter via smarttelefoner, nettbrett, datamaskiner og tradisjonelle videosystemer
- Norsk support og opplæring fra Easymeetings møteverter
- Betydelig reduksjon i lisenskostnader for kommunene


UIT
THE ARCTIC
UNIVERSITY
OF NORWAY
TROMSØ

Sosial velferdsteknologi

Brukere kan ha videomøter med familie og venner fra egen sofa!

Bruk nettbrett eller bordmodell.
Kompatibelt med alle typer videosystemer, inkludert helsevesenet.
Familie og venner kan ringe med Easymeeting app eller direkte fra nettleseren, ingen ekstra kostnader.
Inntil 12 deltakere i samme møte

Velferdsteknologi

Sikker tilgang til videomøte mellom helsepersonell og brukere.

Bruk smartphone, nettbrett eller PC
Møte kan låses av bruker eller helsepersonell
Tverrfaglige team kan delta i samme møte - inntil 12 deltaker steder

41/19 Vedtak - Reguleringsplan Seglsteintunnelen - Statens Vegvesen

Arkivsak-dok. 16/00407-16
Arkivkode. B
Saksbehandler Trond Hanssen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Formannskap	07.11.2019	118/19
2 Kommunestyret	14.11.2019	41/19

Formannskap har behandlet saken i møte 07.11.2019 sak 118/19

Møtebehandling

Votering
Rådmannens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

Vedtak
Formannskapet tilrår kommunestyret å fatte følgende vedtak:

1. I medhold av Plan- og bygningslovens § 12 – 12 vedtar Ibestad kommune forslag til "Reguleringsplan Seglsteintunnelen" med tilhørende reguleringsbestemmelser.
2. Kommunestyret ønsker at overskuddsmasser blir prioritert benyttet til samfunnsnyttige tiltak, og i minst mulig grad blir dumpet i sjø.

Saksfremlegg

Forslag til vedtak/innstilling:

Formannskapet tilrår kommunestyret å fatte følgende vedtak:

1. I medhold av Plan- og bygningslovens § 12 – 12 vedtar Ibestad kommune forslag til "Reguleringsplan Seglsteintunnelen" med tilhørende reguleringsbestemmelser.
2. Kommunestyret ønsker at overskuddsmasser blir prioritert benyttet til samfunnsnyttige tiltak, og i minst mulig grad blir dumpet i sjø.

Vedlegg:

1. Planbeskrivelse
2. Tegningshefte
3. Merknadsbehandling
4. Oversendelsesbrev

Kort beskrivelse av saken

Statens vegvesen har på oppdrag fra Troms fylkeskommune og i samarbeid med Ibestad kommune utarbeidet detaljreguleringsplan for Seglsteintunnelen på fv. 848.

Fakta i saken

Fylkesveien over Segelstein har i mange år vært en utfordring og flaskehals for veifarende. Særlig vinterstid har veien ofte vært sperret på grunn av vogntog som har stått fast, noe som har gått ut over både næringsdrivende og privatbilister.

17. oktober 2016 varslet SVV om igangsetting av planarbeidet for fv.848 Seglstein. I etterkant av dette er det gjennomført en rekke møter med kommunen, det er arrangert folkemøte og planforslaget har ligget ute på høring i perioden 24.04.19 – 11.06.19. Det er mottatt til sammen 9 merknader fra offentlige instanser og grunneiere i forbindelse med offentlig ettersyn. Ingen av merknadene er av en slik art at det medfører endringer i planbestemmelser eller plankart.
Enkelte merknader foreslås ikke tatt til følge, noen foreslås tatt til orientering mens andre merknader foreslås tatt til følge og fulgt opp i forbindelse med videre utarbeidelse av byggeplan/detaljplan. (se forslag til merknadsbehandling, vedlegg 3.)

Planen omfatter ca. 3,2 kilometer med utbedret vei, ny vei og tunnel mellom Aspelia og Sæter. Tunnelen blir om lag 1,6 kilometer lang, har 2 kjørefelt og en vegbredde på 6,5 meter. Tunnelen er dimensjonert for vogntog.

Vurdering

Framlagte reguleringsplan er framtidsrettet, og vil eliminere de utfordringer og problemer som veien over Seglstein har gitt veifarende i kommunen over mange år. Rådmannen mener at reguleringsprosessen er gjennomført på en god og grundig måte av SVV.

Reguleringsplanen som er framlagt til sluttbehandling i dag er en god plan for Ibestad kommune og vil gjøre strekningen til en adskillig tryggere og bedre vei for kommunens innbyggere og alle andre som benytter den, enten som besøkende til kommunen eller som en gjennomkjøringsvei sør- eller nordover kysten.

Når tunnelen er ferdig vil dette også være meget positiv ovenfor de mange som dagpendler ut og inn i kommunen med tanke på sikker transport til og fra arbeidsplassen. På sikt kan dette også virke positivt på innbyggertallet i kommunen da flere kan tenkes å ville bosette seg i kommunen mens de fortsatt jobber utenfor kommunen da de da kan dagpendle på sikre veier.

Tunnelen vil særlig gi næringslivet et positivt løft da risikoen for at store kjøretøyer skal få problemer over Seglstein blir borte. Dette vil sannsynligvis også ha en økonomisk positiv konsekvens for enkelte næringsdrivende.

Helse og miljø:
Stor positiv konsekvens ved at en bratt, uoversiktlig og smal vei blir tatt bort og erstattet med en trafikksikker tunnel.

Personell:
Ingen konsekvens

Økonomi:
Ingen konsekvens

Rådmannens konklusjon:
Rådmannen anbefaler at formannskapet tilrår kommunestyret å godkjenne framlagt reguleringsplan for Seglsteintunnelen med tilhørende reguleringsbestemmelser.

Vedlegg til sak

Planbeskrivelse med reguleringsplankart o

Forslag til merknadsbehandling

Tegningshefte

Oversendelsesbrev

SAK 41/19 - VI

Statens vegvesen

TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkasuohkan

PLANBESKRIVELSE

Martin Venås, Svv

DETALJREGULERINGSPLAN

Prosjekt: FV. 848 Segelstein

Parsell: Hp02 Fornes - Ibestadtunnelen n, 10100-14100 m

Kommune: Ibestad

KOMM 1917 PLANID 2017004

Region nord

Dato: September 2019

Innhold

1 Sammendrag 3

2 Innledning 3

3 Bakgrunn for planforslaget 5

3.1 Planområdet 5

3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for "fv. 848 Segelstein" 6

3.3 Målsettinger for planforslaget 6

3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning (KU) 6

4 Planprosess og medvirkning 7

5 Rammer og premisser for planarbeidet 7

6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet 9

6.1 Beliggenhet 9

6.2 Dagens - og tilstøtende arealbruk 9

6.3 Trafikkforhold 9

6.4 Teknisk infrastruktur 10

6.5 Landskapsvurdering 10

6.6 Nærmiljø/friluftsliv 19

6.7 Naturmangfold 19

6.8 Kulturmiljø 20

6.9 Naturressurser 21

6.10 Geologi og skred 21

6.11 Grunnforhold 21

7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering 22

7.1 Planlagt arealbruk/reguleringsformål 22

7.2 Tekniske forutsetninger 23

8 Virkninger av planforslaget - arealbruk og løsninger 28

8.1 Framkommelighet 28

8.2 Samfunnsmessige forhold 29

8.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering 29

8.4 Naboer 29

8.5 Byggegrenser 30

8.6 Gang- og sykkeltrafikk 30

8.7 Kollektivtrafikk 30
8.8 Landskap 30
8.9 Nærmiljø/friluftsliv 35
8.10 Naturmangfold 36
8.11 Kulturmiljø 37
8.12 Naturressurser 37
8.13 Geologi: tunnel, skred og bergskjæringer 38
8.14 Geotekniske tiltak 40
8.15 Støy og vibrasjoner 41
8.16 Massehåndtering 41
8.17 Risiko, sårbarhet og sikkerhet 42
8.18 Rammer og premisser for planarbeidet 47
9 Gjennomføring av forslag til plan 48
9.1 Framdrift og finansiering 48
9.2 Utbyggingsrekkefølge 48
9.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden 48
9.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) og Ytre miljøplan (YM) for prosjekterings-/ byggefasen 48
10 Innkomne innspill i forbindelse med varsel om planstart 49
11 Innkomne merknader i forbindelse med høring og offentlig ettersyn 56
12 Endringer etter offentlig ettersyn 61
13 Vedlegg 61

1 Sammendrag

På oppdrag fra vegeier Troms fylkeskommune og i samarbeid med Ibestad kommune har Statens vegvesen utarbeidet detaljreguleringsplan for fv. 848 Segelstein på øya Andørja i Ibestad kommune, Troms fylke.

Planen omfatter ca. 3,2 km med utbedret veg, ny veg og tunnel mellom Aspelia og Sæter. For å koble sammen ny og eksisterende veg er det planlagt et ordinært T-kryss på Sæter og ei rundkjøring i Aspelia. Tunnelen blir om lag 1,6 km lang og planlegges med ett løp med 2 kjørefelt. Ny veg og tunnel planlegges med vegbredde 6,5 meter og dimensjoneres for vogntog. Planområdet omfatter også del av landområdet ved gamle Sørvik fergeleie, samt deler av eksisterende veger og omliggende arealer både på Sæter-sida og i Aspelia/Sørvik ettersom det vil bli behov for midlertidig anleggs- og riggareal.

2 Innledning

På oppdrag fra Troms fylkeskommune og i henhold til plan- og bygningsloven § 3-7 og § 12-8, har Statens vegvesen i samarbeid med Ibestad kommune utarbeidet detaljreguleringsplan for fv. 848 Segelstein på øya Andørja.

> Hva er en detaljregulering?
>
> En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse. Detaljregulering skal følge opp og konkretisere overordnet arealdisponering i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller områderegulering. Formålet med en detaljregulering er derfor å fastsette mer i detalj hvordan arealet innenfor planområdet skal utnyttes eller vernes. Detaljreguleringen er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

Hensikten med planarbeidet er å sikre tilstrekkelig areal til utbedring og omlegging av vegstrekningen mellom Aspelia og Sæter.

Planforslaget består av en planbeskrivelse med reguleringsplankart og tilhørende reguleringsbestemmelser. I tillegg er det utarbeidet et tegningshefte med ytterligere illustrasjoner.

Planforslaget er utarbeidet av en prosjektgruppe fra Statens vegvesen:

Navn	Firma	Fagansvar
Jan Åge Karlsen	Statens vegvesen	Prosjekteier
Stine Havelin/Hilde Heitmann	Statens vegvesen	Prosjektledere
Per Indal	Statens vegvesen	Planlegger
Viktor Renstrøm	Statens vegvesen	Geoteknikk
Martin Venås	Statens vegvesen	Geologi og skred
Ulf-Håkon Stoltz	Statens vegvesen	Landskap
Trond Aalstad	Statens vegvesen	Naturmiljø
Tom Andre Edvardsen	Statens vegvesen	Kulturminner/kulturmiljø
Asbjørn Nilsen	Statens vegvesen	VA/drenering og støy
Greger Wian	Statens vegvesen	Veg og materialteknologi
Kristine Wilhelmsen	Statens vegvesen	Eiendomsforvaltning/erverv
Roy Edorsen	Statens vegvesen	Landmåling
Dovland Ole Jakob	Statens Vegvesen	Konstruksjoner
Odd-Arild Strøm	Statens vegvesen	Elkraft
Jan Lind	Statens vegvesen	Drift og vedlikehold
Isak Mathisen	Statens vegvesen	Bygg og anleggsteknikk

Kontaktpersoner i forbindelse med planarbeidet har vært:

- Ibestad kommune v/ Trond Hanssen, tlf. 917 36 167.
  epost: trond.hanssen@ibestad.kommune.no
- Statens vegvesen v/ Hilde Heitmann, tlf. 951 18 077.
  epost: hilde.heitmann@vegvesen.no

Oppstart av planarbeidet ble annonsert 17.10.2016 og 20.12.2016. Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging ble sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte. Innspill til planen er referert og kommentert i kapittel 10.

Planforslaget har deretter vært på høring og lagt ute til offentlig ettersyn i tiden 29.04.19-11.06.19. Det foreligger ingen innsigelser til reguleringsplanen fra regionale statsetater, men det har kommet 9 merknader til reguleringsplanen fra offentlige instanser og grunneiere. Disse er referert og kommentert i kapittel 11.

Planbeskrivelsen er revidert, men innkomne merknader har ikke medført behov for endring av selve reguleringsplankartene eller tilhørende reguleringsplanbestemmelser. Statens vegvesen har imidlertid i høringsperioden optimalisert veglinja på Sætersida ved at vegen er lagt noe mere ned mot sjøen mellom profil 750 og 1130, men fremdeles innenfor reguleringsplanens avgrensing. Dette er nærmere gjort rede for i kapittel 12.

Statens vegvesen har hatt ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Planbeskrivelse, plankart og planbestemmelser oversendes nå til Ibestad kommune for politisk sluttbehandling/vedtak.

Kommunens vedtak vil kunne påklages til Miljøverndepartementet iht. Plan- og bygningslovens § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen. Eventuell klage stiles til Fylkesmannen og sendes til kommunen.

3 Bakgrunn for planforslaget

3.1 Planområdet

Planen omfatter ca. 3,2 km med utbedret veg, ny veg og tunnel mellom Aspelia og Sæter på øya Andørja i Ibestad kommune, Troms fylke. Planområdet omfatter også del av landområdet ved gamle Sørvik fergeleie, samt deler av eksisterende veger og omliggende arealer både på Sæter-sida og i Aspelia/Sørvik ettersom det vil bli behov for midlertidig anleggs- og riggareal.

Figur 1: Rolla og Andørja m/angitt planområde

3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for "fv. 848 Segelstein"

Standarden på dagens fylkesveg over Segelstein preges av bratte stigningsforhold, smal vegbredde, dårlig kurvatur og bratt sideterreng. Dette er forhold som skaper utfordringer for trafikken. Det skaper også utfordringer med hensyn til mulige utbedringstiltak. Planarbeidet skal derfor sikre tilstrekkelig areal til utbedring og omlegging av vegstrekningen mellom Aspelia og Sæter.

3.3 Målsettinger for planforslaget

Det er utarbeidet følgende mål for prosjektet:

Effektmål

Bedre vegstandard og forbedret fremkommelighet og trafikksikkerhet for brukere av vegstrekningen. Utbedringen vil ha stor betydning for næringstransport spesielt.

Resultatmål

Vedtatt reguleringsplan som hjemler utbedring og delvis omlegging av den aktuelle vegstrekningen.

3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning (KU)

I oppstartmøte med kommunen ble planarbeidet vurdert opp mot forskrift om konsekvensutredning §§ 2,3 og 4. Kommunen og Statens vegvesen ser ikke behov for konsekvensutredning. I planarbeidet har det likevel vært gjennomført utredninger for enkelte tema og avgrensede problemstillinger. Det er blant annet gjennomført en grundig landskapsanalyse, basert på KU-metodikken.

Vi mener tiltaket ikke gir vesentlig virkning for miljø og samfunn, jamfør vedlegg III fordi:

- Lokaliteten med gråorskog er en stor lokalitet som i sin helhet ligger ovenfor dagens veg. Vi skal ikke etablere ny veg her. Ny veg vil komme fra nedsiden og koble seg på dagens veg. Det vurderes gjennomført nødvendige sikringstiltak som vil kunne berøre en svært liten del helt i nord. Virkning for naturmangfold herunder denne lokaliteten er omtalt i denne planbeskrivelsen og inngår i vurdering av naturmangfoldlovens bestemmelser.
- Vegen vil ikke gå i strandsonen og arealene som planen omfatter er i liten grad benyttet til friluftsaktiviteter. Strandsonen er i dag lite tilgjengelig, særlig i sør. I nord ligger noen hytter. Det er liten trafikk på Fv. 848 og situasjonen blir tilnærmet uendret for tilgang til strandsone. At dagens veg bare får lokaltrafikk etter gjennomføring vil være et stort pluss for nærmiljø og bebyggelse på den strekningen.
- Det er ikke kjente fredete kulturminner eller kulturmiljøer innenfor tiltaksområdet.
- Det vil gå tapt lite jordbruksareal, og selv om dette er bruk som ikke er i drift skal matjord tas vare på og legges tilbake innenfor de aktuelle landbrukseiendommene.

4 Planprosess og medvirkning

Det er varslet planoppstart 2 ganger i 2016. I den forbindelse har vi mottatt 15 innspill til planarbeidet. Sammendrag av disse er referert og kommentert i kapittel 10. Tema det er gitt innspill på er også i stor grad kommentert og vurdert under de ulike deltema i planbeskrivelsen.

Planforslaget har deretter vært på høring og lagt ute til offentlig ettersyn i tiden 29.04.19-11.06.19 på følgende steder:

- Ibestad kommune, servicetorget, rådhuset, Hamnvik
- Statens vegvesen, Region nord, Vegavdeling Midtre Hålogaland, Fjordgata 5, Harstad
- Internett: https://www.vegvesen.no/Fylkesveg/fv848segelstein
- Internett: http://www.ibestad.kommune.no/

Det foreligger ingen innsigelser til reguleringsplanen fra regionale statsetater, men det har kommet 9 merknader til reguleringsplanen fra offentlige instanser og grunneiere. Disse er referert og kommentert i kapittel 11.

Statens vegvesen har hatt ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Planbeskrivelse, plankart og planbestemmelser oversendes nå til Ibestad kommune for politisk sluttbehandling/vedtak.

5 Rammer og premisser for planarbeidet

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Vi anser følgende nasjonale forventninger å være særlig aktuelle i dette reguleringsplanarbeidet:

- *«Fylkeskommunene og kommunene baserer planforslag og beslutninger på et godt og oppdatert kunnskapsgrunnlag, og ivaretar nasjonale og viktige regionale interesser. Fylkeskommunene og kommunene sikrer samtidig tidlig medvirkning og involvering av allmennheten, berørte myndigheter, parter og interesseorganisasjoner.».*

- *«Fylkeskommunene og kommunene tar hensyn til klimaendringer og risiko og sårbarhet i sin samfunns- og arealplanlegging og byggesaksbehandling. Kommunene sikrer at det utarbeides risiko- og sårbarhetsanalyser for utbyggingsplaner, som gir et godt kunnskapsgrunnlag for å forebygge og redusere aktuelle risiko- og sårbarhetsforhold. Det tas særlig hensyn til naturfarer og eksisterende og fremtidige klimaendringer.».*

- *«Fylkeskommunene og kommunene identifiserer viktige verdier av naturmangfold og landskap, friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø, og ivaretar disse i regionale og kommunale planer. Tilgjengelig kunnskap tas aktivt i bruk og samlede virkninger synliggjøres og tas hensyn til.».*

Regional transportplan for Troms fylke

Vi anser følgende utdrag fra Regional transportplan (RTP) for Troms 2018-2029 (vedtatt i 2017) å være aktuelt for dette reguleringsplanarbeidet:

- *«Mesteparten av fylkesvegnettet er lavtrafikkert. Vegnettet er likevel viktig for at transporten i fylket skal kunne foregå på en effektiv og god måte. For den som ferdes på vegnettet eller har varer som skal transporteres, er det ikke antall biler på vegen som er viktig, men at vegnettet kan betjene trafikken på en effektiv og sikker måte.».*

- *«Strekninger der kombinasjonen av smal veg, kurver med små radier (krappe kurver) samt stor stigning (bratte bakker) skaper framkommelighetsproblemer for tungtransporten, kan defineres som flaskehalser på vegnettet.»*

- *«Mange fylkesvegstrekninger utgjør bindeleddet mellom næringsvirksomheter som for en stor del ligger ved kysten og riksvegnettet som går lenger inne i landet. På disse strekningene utgjør tungtransporten en stor andel av trafikkgrunnlaget. For at transporten skal kunne gå så raskt og effektivt som mulig, må disse strekningene utbedres: .....- Fjerning av flaskehalser som oppstår med en kombinasjon av stor stigning, krappe kurver og smal vegbane. Som regel vil det være vanskelig å gjøre noe med stigningsforholdene uten omfattende tiltak med bygging av ny veg. Utvidelse av vegbredden samt utretting av de verste kurvene slik at to vogntog kan møte uten at de må redusere farten, vil i de fleste tilfelle være nok til å fjerne flaskehalsen.».*

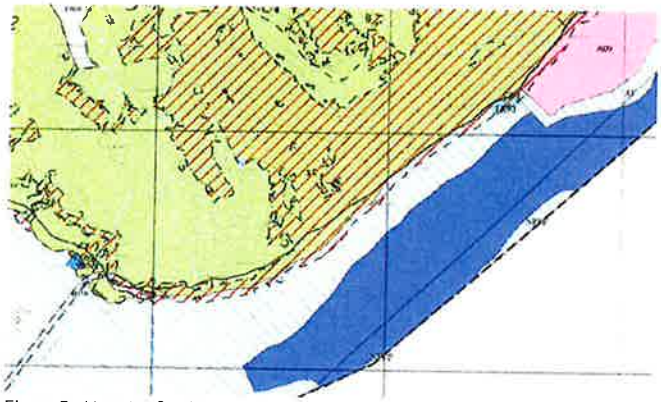
- *«Prioritere skredsikringstiltak ut fra oppdaterte risikovurderinger fra Statens vegvesen, samt sikring av viktige «kyst til marked» korridorer.»*

Fv. 848 både på Rolla og Andørja er definert på listen over de verste flaskehalsene i fylket. Fv. 848 er også nevnt som en av øvrige viktige strekninger i forbindelse med «kyst til marked» korridorer.

I vedtatt «Handlingsplan for fylkesveger i Troms 2018-2021» er Segelstein ett av flere investeringsprosjekter som foreslås finansiert over fornyingsrammen. Her er det foreslått en oppstartbevilgning på 100 mill. kr i 2021.

Planstatus for området

Området er uregulert, men i kommuneplanens arealdel 2015-2027 er det aktuelle planområdet avsatt til LNF-område og også definert som faresone i forhold til ras/skred. Jf. kommuneplanens bestemmelser pkt. 7.1.1 skal det i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan gjøres en fagkyndig vurdering/utredning av farene det er satt hensynssone for, og forslag om avbøtende tiltak skal eventuelt være innarbeidet i plan/bestemmelser. På Sørviksida kommer vi i berøring med plan H910 _25 Tunnelområde Aspelia (Id 1996_01).



Figur 2: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel

6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

6.1 Beliggenhet

Ibestad kommune består av øyene Rolla og Andørja. Kommunen har 1461 innbyggere og kommunens samlede areal er 241 km2. Bosetningen i Ibestad er spredt. Tettstedet Hamnvik har størst befolkningstetthet, og her er også kommunens rådhus samt ulike service- og næringsfunksjoner lokalisert. Mye av kommunens bebyggelse ligger innenfor 100 - metersonen til havet. Selve planområdet omfatter strekningen mellom Sørvika og Sæter på Andørja (se figur 1, side 5).

6.2 Dagens - og tilstøtende arealbruk

Deler av fylkesveg 848 ligger i smalt område mellom fjell og hav, og tilliggende områder både oppover og nedover i terrenget er i stor grad bratte og vanskelig tilgjengelige. Selve vegstigninga over Segelstein har større avstand til sjøen, men også her er det bratt både oppover og nedover i terrenget. Det ligger en del fritidsbebyggelse langs dagens vegstigning over Segelstein, og også mellom dagens fylkesveg og havet. Bortsett fra nevnte bebyggelse, så er bruken av arealer langs vegen begrenset, og i stor grad knytta til grunneieres eventuelle fritidsbruk og uttak av skog.

6.3 Trafikkforhold

Trafikalt sett er fylkesveg 848 - fra Harstad via hhv fergeforbindelse til Rolløya, tunnel videre til Andørja og bru over til fastlandet - en viktig ferdselsåre i distriktet, både med tanke på bosetting og næringsliv. Trafikkmengden er imidlertid relativt lav. På den aktuelle strekningen over Andørja er gjennomsnittlig trafikkmengde pr/døgn (ÅDT) på om lag 250 kjøretøy, og andelen tunge biler er anslått til mellom 5 og 10 %. Fartsgrensen i selve Sørvikområdet er skilta til 60 km/t, mens det på øvrig del av vegen over Segelstein og videre mot Sæter er 80 km/t.

Standarden på fylkesvegen er strekningsvis dårlig med smal kjørebane og dårlig kurvatur. Strekningen over selve Segelstein er på 1,3 km og har i dag ei stigning fra Sørviksida på 13 % og ei stigning fra Sætersida på 11 %. Vegen har en vegbredde på rundt 4 m og er en enfeltsveg med møteplasser. Fv. 848 er ikke en ulykkestrekning, men over Segelstein kan det vinterstid være stengt i kortere eller lengre perioder på grunn av bilberging. Spesielt tunge kjøretøy sliter i dette området.

6.4 Teknisk infrastruktur

Kommunen opplyser om at det ikke er offentlige anlegg for VA (vann og avløp) i det aktuelle området, og det finnes ingen oversikt over eventuelle private anlegg. Når det gjelder øvrige kabler og ledninger, så har Hålogaland Kraft en kraftlinje/høyspent i området, som følger deler av fylkesvegen på Sætersida. Det er også en del lavspentlinjer over Segelstein.

6.5 Landskapsvurdering

Et landskapsbilde er et uttrykk for et områdes visuelle særpreg eller karakter, og er basert på fagtradisjoner innen landskapsarkitekturen. Tema omhandler de visuelle, romlige og estetiske kvalitetene i omgivelsen og hvordan disse endres som følge av et vegtiltak. Her tar en for seg både hvordan tiltaket er tilpasset landskapet sett fra omgivelsene og hvordan landskapet oppleves sett fra vegen (reiseopplevelsen). Landskapsbilde omfatter alle omgivelsene, fra det tette bylandskap til det uberørte naturlandskap.

Det er ikke krav til konsekvensutredning (KU) i dette prosjektet. Landskapsvurderingen er likevel gjort etter mal av håndbok V712 Konsekvensanalyser, 2015. Det vil si at en har benyttet KU-metodikken både for å beskrive dagens situasjon/ landskapsverdier, og for å vurdere vegtiltakets virkning på landskapet. Metoden omfatter en vurdering i 3 trinn:

- **Trinn 1**: Verdi, beskrivelse av dagens situasjon og verdivurdering av tema innenfor et angitt område.
- **Trinn 2**: Omfang, vurdering av hvordan og i hvilken grad (positiv/negativ) det angitte tiltaket påvirker området.
- **Trinn 3**: Konsekvens, vurdering av fordelene og ulempene et definert tiltak vil medføre. Konsekvens fremkommer ved å sammenstille verdi og omfang.

Dette kapittelet omhandler trinn 1; verdier/dagens situasjon. Vurdering av virkning, jamfør trinn 2 (omfang) og trinn 3 (konsekvens), fremkommer i kapittel 8.8.

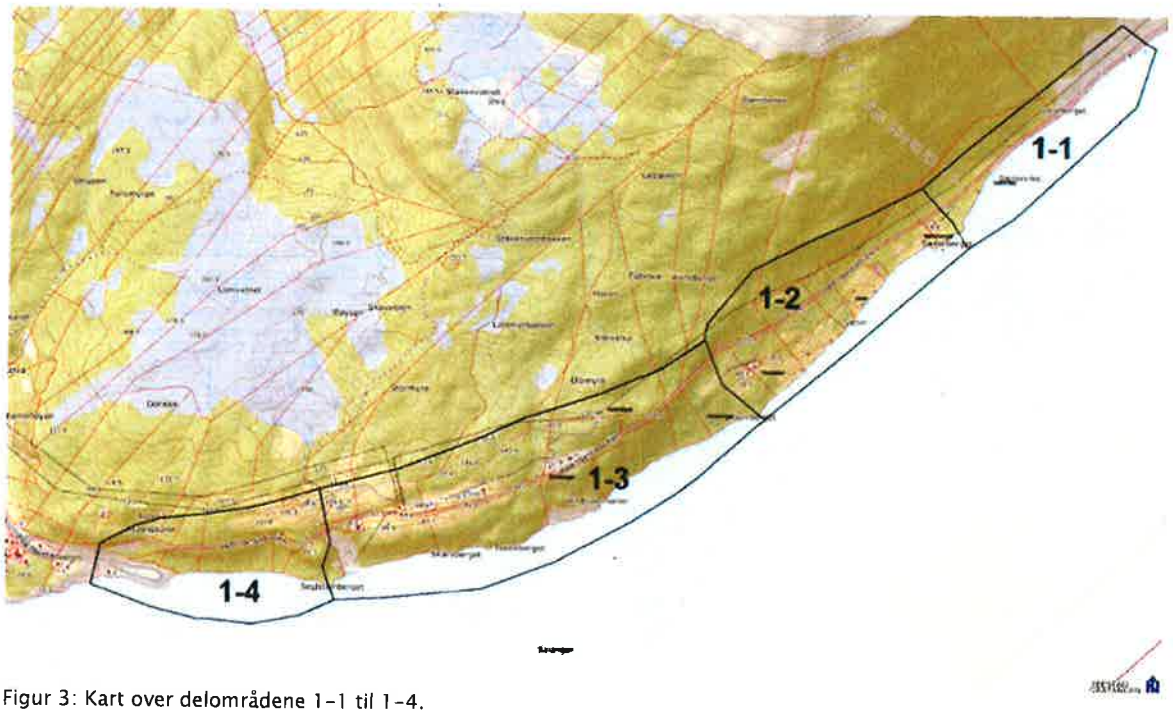
BESKRIVELSE OG VERDIVURDERING

Utredningsområdet strekker seg fra Sætervika til Aspelia/Sørvik og går gjennom et storskalalandskap som avgrenses av bratte fjell og Astafjorden. Terrenget langs hele strekningen er sterkt sidebratt med en svært liten strandlinje. Langs strekningen er det mye skredmateriale som fremstår som urer. Vegetasjonen oppleves som svært frodig.

Den tenkte vegtraseen passerer gjennom eller i nærheten av flere små gårder der bebyggelsen er en blanding av bolighus og små gårdsbruk. Alle gårdene oppfattes som nedlagt og bygningene benyttes som fritidsbebyggelse. Nede i fjæresonen finner vi noen naust.

Strekningen kan deles inn i 4 delområder:

- Delområde 1-1 Sætervika
- Delområde 1-2 Sæterberget-Yttersæter
- Delområde 1-3 Kleivberget - Segelsteinberget
- Delområde 1-4 Segelsteinberget - Aspelia/Sørvik



Figur 3: Kart over delområdene 1-1 til 1-4.

Delområde 1-1 Sætervika

Figur 4: Ortofoto delområde 1-1

Storskalalandskapet ved Sætervika er preget av ei svært bratt fjellside under Sæterfjellet og bratte skogkledte lier som stuper ned mot Astafjorden. Fjellsiden har mange ras- og bekkerenner. Området mellom fjæresone og fjellfot er svært smal, flere steder ikke-eksisterende.

Bilde 1: Steinras ved Sætervika (foto Kenneth Dahl, Haalogaland Avis)

Vegetasjonsbildet er preget av løvskog og noe innplantet granfelt på begge sider av eksisterende veg. Området er preget av mye rasblokker.

Eksisterende veg ligger på fylling like over strandlinja og svinger opp langs lia ved Sæterberget. Dagens veg er smal, og har en nøktern standard, som i stor grad følger landskapets terrengformer og er underordnet landskapet. Landskapet innenfor delområdet har visuelle kvaliteter som er representative for regionen.

Bilde 2: Sætervika (NVDB)

Samlet verdivurdering: middels til stor verdi

Sårbarhet: Delområdet har stor sårbarhet for større tekniske inngrep som for eksempel vegtiltak. Dette begrunnes i det svært sidebratte og eksponerte terrenget.

Delområde 1-2 Sæterberget-Yttersæter

Figur 5: Ortofoto delområde 1-2

Området ved Sæter og Yttersæter er et delvis gjenvokst kulturlandskap med slåtteenger med noen fritidsboliger/nedlagte småbruk, hytter og små naust. Terrenget er sidebratt med noe plantet gran og bjørkeskog.

Bilde 3: Dagens veg ved Sæterberget (NVDB)

Eksisterende veg ligger ovenfor bebyggelse og danner avgrensing mot fjellområdet ovenfor. Vegen ligger med en sterk stigning opp mot bygda Segelstein. Landskapet ovenfor vegen blir etter hvert betydelig brattere. Vegetasjonen er preget av gras og urter på engene som er på vei å bli gjenvokst. Ellers er det bjørk, selje og noen store grantrær ved gårdene.

Fjorden er et annet viktig landskapselement og danner den andre avgrensingen. Delområdet har godt utsyn over hele fjorden og Rolla på andre siden av sundet.

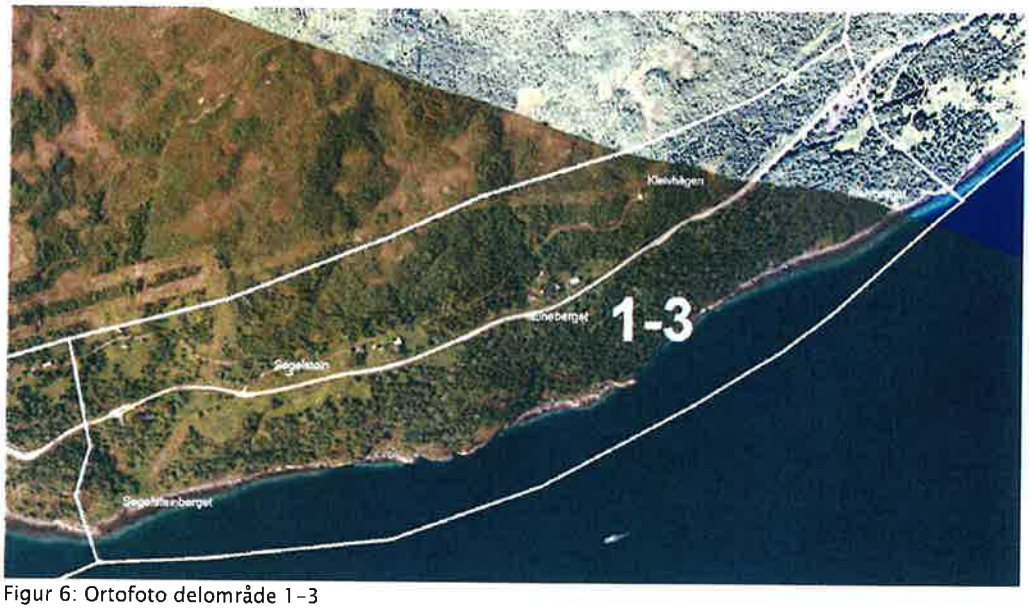
Bilder 4: Gjengroing av kulturlandskapet på Sæter (v.s.) og Yttersæter (h.s).

Bilde 5: Stigninga på dagens veg opp mot Segelstein like ovenfor Sæter (NVDB)

Samlet verdivurdering: middels til stor verdi

Sårbarhet: Delområdet har stor sårbarhet for større tekniske inngrep som for eksempel vegtiltak. Dette begrunnes i det sidebratte og eksponerte terrenget.

Delområde 1-3 Kleivberget - Segelsteinberget



Figur 6: Ortofoto delområde 1-3

Delområdet omfatter strekningen fra Kleivberget til Segelsteinberget, herunder det naturpregede og kulturlandskapspregede landskapet ved Kleivhågen, Eineberget og Segelstein.

Dagens veglinje stiger bratt opp fra Kleivberget og opp til gården på Eineberget. Her flater vegen ut og ligger på ei hylle fram til Segelstein, der den igjen faller bratt ned mot Aspelia og Sørvik. Mellom Eineberget og Segelstein er det et variert kulturlandskap med nedlagte småbruk og slåttemarker. Bebyggelsen ser i hovedsak ut til å være omgjort til fritidsboliger.

Bilde 6: Dagens veg ved bygda Eineberget (NVDB)

Bilde 7: Dagens veg ved bygda Segelstein (NVDB)

Ovenfor gårdene stiger terrenget med skogkledte lier relativt bratt opp mot fjellet. Nedenfor veien ligger noen grasenger/slåttemarker før terrenget igjen blir svært bratt med til dels berg og ur ned mot strandlinja. Vegetasjonen på området er preget av bjørkeskog og einer foruten grasenger og noe lyng.

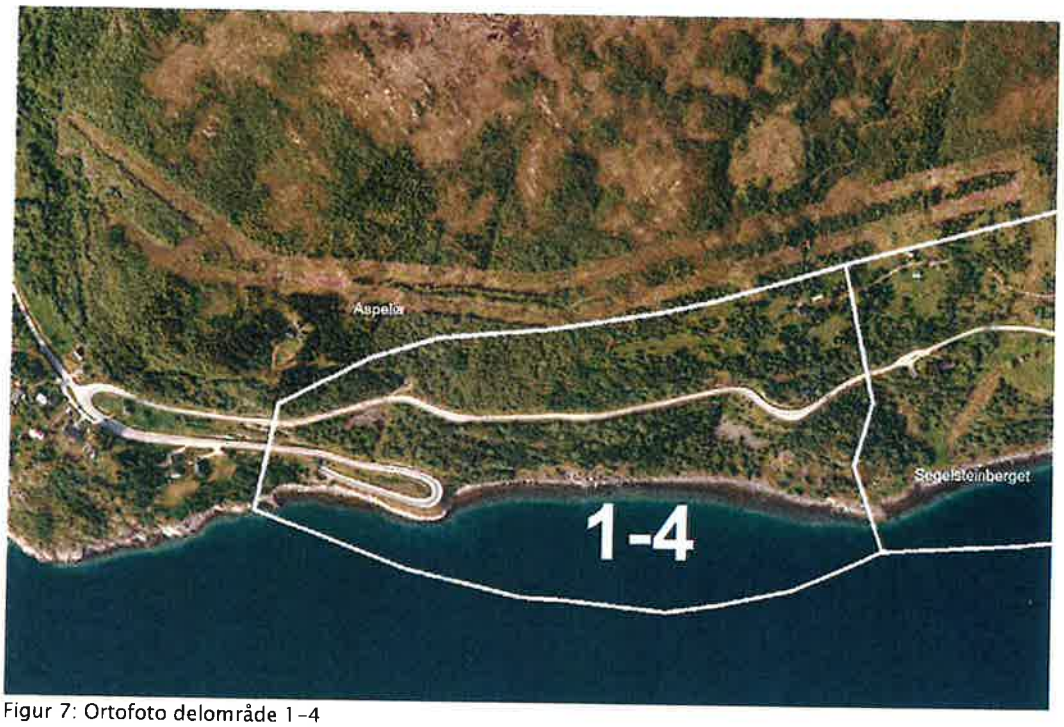
Fjorden er også her et annet viktig landskapselement og danner den andre avgrensingen. Delområdet har godt utsyn over hele fjorden og Rolløya på andre siden av sundet.

Bilde 8: Segelsteinberget (foto Per Indal)

Samlet verdivurdering: middels til stor verdi

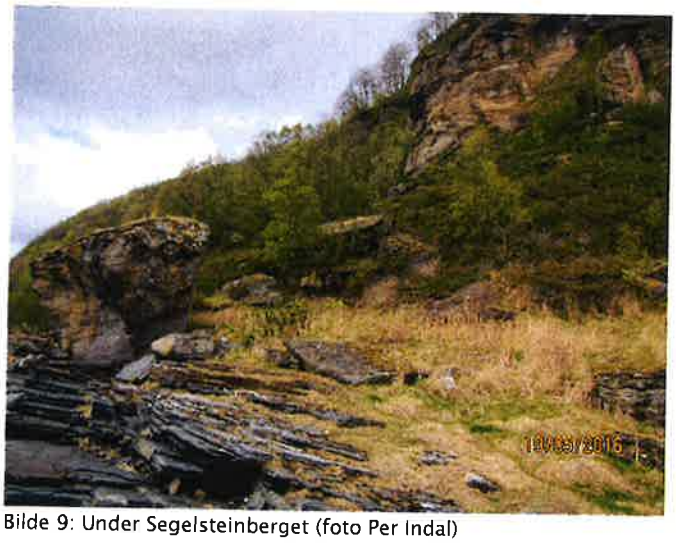
Sårbarhet: Delområdet har stor sårbarhet for større tekniske inngrep som for eksempel vegtiltak. Dette begrunnes i det sidebratte og eksponerte terrenget.

Delområde 1-4 Segelsteinberget - Aspelia/Sørvik



Figur 7: Ortofoto delområde 1-4

Dette området strekker seg fra bygda Segelstein og ned mot Aspelia og kryssområdet ved Sørvik. Dagens veglinje er smal, svingete og svært bratt (13 %) ned mot krysset ved Sørvik. Terrenget er svært sidebratt med urer, bart berg og bergskjæringer inntil veglinja. Vegetasjonen er preget av bjørkeskog, einer og lyng. Nede ved kryssområdet i Sørvik er det noen gårder med grasenger. Ved bygningene er det også endel felt med store grantrær. Området har tunnelportal for Ibestadtunnelen og veglinje som slynger seg opp mot kryssområdet i Sørvik. Veglinja ligger her delvis på fylling i sjøen.



Bilde 9: Under Segelsteinberget (foto Per Indal)

Bilde 10: Sørvik mot Ibestadtunnelen (NVDB)

Samlet verdivurdering: middels til stor verdi

Sårbarhet: Delområdet har stor sårbarhet for større tekniske inngrep som for eksempel vegtiltak. Dette begrunnes i det sidebratte og eksponerte terrenget.

KONKLUSJON:
Innenfor utredningsområdet er det registrert at delområdene 1-1 til 1-4 har visuelle kvaliteter som er representative for regionen, og disse har fått middels verdi.

Segelstein		
Delområde/element	Registreringskategori	Verdi
1-1: Sætervika	Naturpreget område	Middels-stor
1-2: Sæter-Yttersæter	Naturpreget/ Spredtbygd område	Middels-stor
1-4: Kleivberget-Segelsteinberget	Naturpreget/ Spredtbygd område	Middels-stor
1-5: Segelsteinberget-Aspelia/Sørvik	Naturpreget/ Spredtbygd område	Middels-stor

Figur 8: Verdier på visuelle kvaliteter

6.6 Nærmiljø/friluftsliv

Fylkesveg 848 har både gjennomgangstrafikk og lokaltrafikk, og det er en del adkomster fra dagens fylkesveg til fritidsboliger i området. Utover fritidsbebyggelsen er det ikke registrert turstier eller særlig aktivitet knytta til nærmiljø eller friluftsliv innenfor planområdet. Strandsonen er i dag lite tilgjengelig,

6.7 Naturmangfold

Vegetasjonen i østre del av planområdet er preget av tidligere landbruksaktivitet, men for det meste av engarealet er gjengroingen kommet ganske langt. Her er mest frodig/frisk vegetasjon med mye sølvbunke, skogstorkenebb, bringebær, kvitbladtistel, engsoleie, myrhatt, engsnelle, bekkeblom, enghumleblom, vendelrot, mjødurt, strutseving, sløke og skogbakkestjerne. Det er også innslag av noe mer krevende arter som sumphaukeskjegg og kranskonvall. Trolig har dette vært en frodig høgstaudeskog før oppdyrking. Innimellom er det skrinnere mark med tørrengsamfunn med arter som ryllik, blåklokke, legeveronika, rødkløver, kvitkløver, stormarimjelle, kvitmaure, harerug, flekkmure og firkantperikum. Tørreng er en viktig naturtype for mange insekter.

Kranskonvall i frodig skogbunn

Dyrka mark i gjengroing

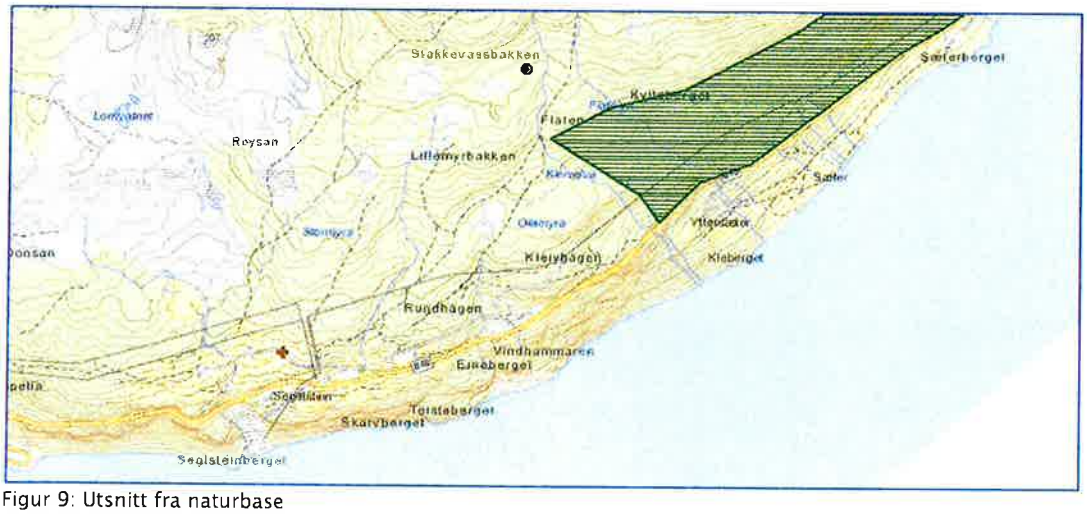
Tørreng

Villrose, trolig bustnype

Bilder 10: Vegetasjon (foto Trond Aalstad)

Bjørk er dominerende treslag, med innslag av gråor og selje. Det er noe granplanting i området. Ovenfor vegen er det i naturbase registrert naturtype gråor-heggeskog med stor verdi.

Den vestre delen, ved tunnelinnslag og vestover, har mye rasmark med veksling mellom tørre partier, ur og lett forvitrbart berg (i hovedsak mellom de to tunnelpåhuggene) og frodige søkk. Her vokser både osp, hegg og rips og i den frodige undervegetasjonen er det mye strutseving, skogburkne og firblad. På tørre steder i ly av berget vokser villrose (trolig bustnype). Andre arter her er teiebær, hengegras og vill-løk.



Figur 9: Utsnitt fra naturbase

Det er i artsdatabanken registrert en forekomst av bakkesøte (nær truet på Norsk Rødliste), men denne ligger utenfor planområdet. Det er registrert tromsøpalme øst i planområdet (artsdatabanken). Forekomsten ble ikke funnet på befaring, men en må være observant på det kan forekomme tromsøpalme i berørt område. Tromsøpalme er på fremmedartlista med svært høy risiko for skade på det stedlig, naturlige naturmangfoldet.

Det er mye spor etter elg i området. Hele planområdet er trolig i bruk av oter som er registrert her i artsdatabanken. Oter er på rødlista for arter som sårbar (VU). Det er registrert fjellvåk og kongeørn i nærområdet til planområdet. Både fjellvåk og kongeørn er regnet som livskraftig i Norge, men hekkelokalitetene er likevel sårbare. Lokal kilde (grunneier) opplyser at det hekker teist i Teistberget hvor det er egnete hulrom i berget. Her er ingen fiskeførende vassdrag.

6.8 Kulturmiljø

Det er ikke kjente kulturminner eller kulturmiljøer innenfor tiltaksområdet. I planprosessen har det kommet innspill om konkrete steder av kulturhistorisk verdi, blant annet hustufter på strekningen Sæter-Sørvik, Seglsteinen og Gudbrand Gløtt-hula. Ingen av disse blir berørt av tiltaket. Regionalt kulturminnevern ved Troms fylkeskommune og Sametinget har i 2017 og 2018 foretatt lovpålagte kulturminneregistreringer, og det ble ikke oppdaget kulturminner som blir berørt av tiltaket.

6.9 Naturressurser

Vi kjenner ikke til at berørte LNF-områder er i drift mht. jordbruk eller skogbruk. Her er heller ingen kjente drivverdige fjell- og løsmasse-forekomster. Ibestad kommune har ingen reindriftsnæring og er ikke del av reinbeitedistrikt.

6.10 Geologi og skred

Eksisterende fv. 848 går langs en sidebratt dalside med mange utsprengte bergskjæringer. Høyden på bergskjæringene varierer fra 5 til 20 m. Bergarten i området er vekslende, men hovedsakelig er det observert glimmerskifer, glimmergneis og meta-sandstein av vekslende kvalitet. Ulike sprekkesett avløser tilsammen steiner og blokker i forskjellige størrelser. Noen steder har sprekkesettene og dagforvitring av svakere bergartslag dannet overheng.

Løsmassene langs traseen består av tynne hav/fjord- og strandavsetninger, samt tynne morenemasser. Ved Sætervika er marine avsetninger og morenemasser i større grad dekket av eldre skredmateriale fra fjellsiden. Hele vegtraséen er planlagt under marin grense, som ligger på 70 moh. De marine avsetningene i og ved sjøen har omrørt skjærstyrke nært kvikkleire-definisjonen. Dette må hensyntas i prosjekteringsfasen.

Store deler av både gammel og ny vegtrasé ligger innenfor NVE's aktsomhetsområde for både snø-, stein-, jord- og flomskred. Det er imidlertid registrert få skredhendelser på eksisterende fv. 848, men det finnes spor av større utrasinger fra sideterrenget flere steder langs veien. Steinskred ved Sætervika antas å ha en returperiode ca. hvert 10. år, mens andre skred i øvrige områder antas å ha returperiode sjeldnere enn hvert 20. år. Utenfor prosjektets avgrensning i øst finnes det kjente snøskredpunkt hvor vi vet at snøskred har truffet vegen.

Det vises til 50878-GEOL-03 Geologisk rapport til reguleringsplan, for utførligere informasjon knytta til geologiske forhold.

6.11 Grunnforhold

Sæter

I Sætervika består løsmassene generelt sett av friksjonsmasser (grovkornige jordarter). I sjøen, ved strandkanten, er det er registrert et løsere relativt tynt lag under friksjons-massene. Laget ser ut å øke i tykkelse når man beveger seg ut fra strandkanten og har størst mektighet ved boringer lengst fra land. Det er ikke tatt prøver fra dette laget og totalsonderinger er derfor brukt for å anta at laget består av kohesjonsjord (leirholdige masser). Under dette lag er løsmassene tolket til å bestå av morene med varierende tykkelse ned til berg.

Ved Sæterberget er løsmassene delvis leirholdige med silt og sand de øverste 2 meterne i profilet. På grunn av bratt skråning mot eksisterende veg kan det være aktuelt å sette ned spunt, lage en mur eller jordnagle for å opprettholde stabilitet i eksisterende veg. Dette må avklares i byggeplanfase.

De siste 500 meterne før tunnelpåhugget preges av terreng med tynt løsmassedekke og mange bergblotninger. Her vil vegen stort sett gå i bergskjæring når en skjærer seg inn i terrenget, og på fylling når en beveger seg ut.

Segelstein

Det er utført boringer i sjøgrunn. Her består løsmassene av friksjonsjordarter (grovkornige jordarter) og leirholdige masser. Leirens styrke varierte mellom de ulike prøvene som er tatt opp i området, men alle sammen viser en svak og bløt leire. Det er også utført boringer i eksisterende vegfylling for å finne ut om denne står på leire, eller om leiren ble skiftet ut alternativt fortrengt under byggingen. Under vegfyllingen er det løsmasser som ifølge totalsonderingene kan tolkes som fast leire. Prøver viser at vanninnholdet i leiren er relativt lavt.

Det vises til rapport 50878-GEOT (nr. 1 - 5) for utførligere informasjon knytta til geotekniske forhold.

7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

7.1 Planlagt arealbruk/reguleringsformål

Arealbruken er iht. reguleringsformål i plan- og bygningsloven (PBL) § 12-5 og hensynssoner § 12-6.

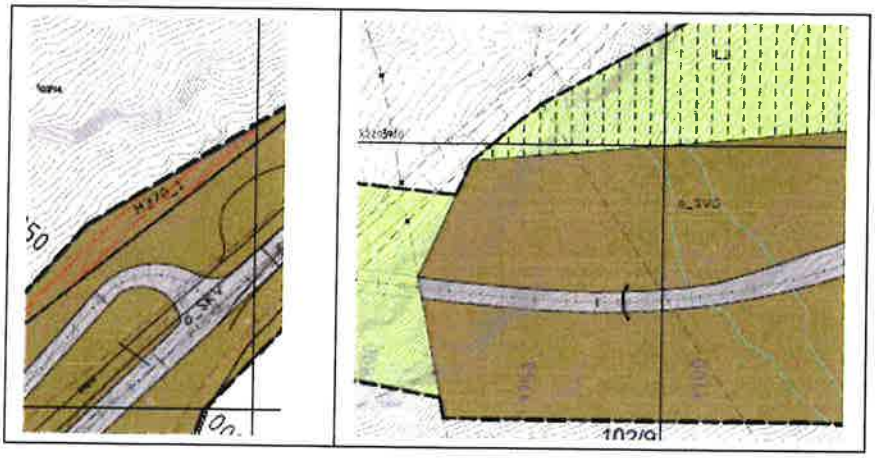
Nr. 2 - «Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur», Kjøreveg.

Nr. 2 - «Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur», Annen veggrunn - tekniske anlegg.

Nr. 5 - «Landbruks-, natur- og friluftsområder samt reindrift», LNFR areal over terreng for nødvendige tiltak for landbruk og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag. (I LNFR-området kan tunnel etableres i fjell/under terreng, som vist i planen).

Bestemmelsesområder: Midlertidige anlegg- og riggområder; #1 Sæter, #2 Sørvik.

Hensynssone: Faresone H370 Høyspenningsanlegg inkl. høyspentkabler



Eksempler fra reguleringsplankartet:
Kjøreveg vist med lys grå farge
Annen veggrunn (tekniske anlegg) vist med mørk grønn farge
Hensynssone (faresone høyspent) vist med rød skravur over annen veggrunn
LNFR-område vist med lys grønn farge (tunneltrasè fremgår)
Bestemmelsesområde vist med stipla sort skravur over LNFR-område

Figur 10: Eksempler fra reguleringsplankartet

7.2 Tekniske forutsetninger

Grunnlagsdata

Trafikkmengde og type:

- ÅDT (gjennomsnittlig trafikkmengde pr døgn) er 250 kjøretøy (2017-tall)
- ÅDT (framskrevet 20 år) er 370 kjøretøy/døgn
- Andel tungtrafikk 5-10 %
- Generelt mer trafikk på sommeren (turisme)
- Mer trafikk på strekningen når fergen (Stangnes-Sørrollnes) ankommer
- Noe ADR-transport (drivstoff)
- En del næringstransport

Fartsgrense:

- Veg og tunnel skal dimensjoneres for 80 km/t
- Fartsgrensen skal settes ned før utkjøring av tunnelen på Sørviksiden

Krav til stoppsikt:

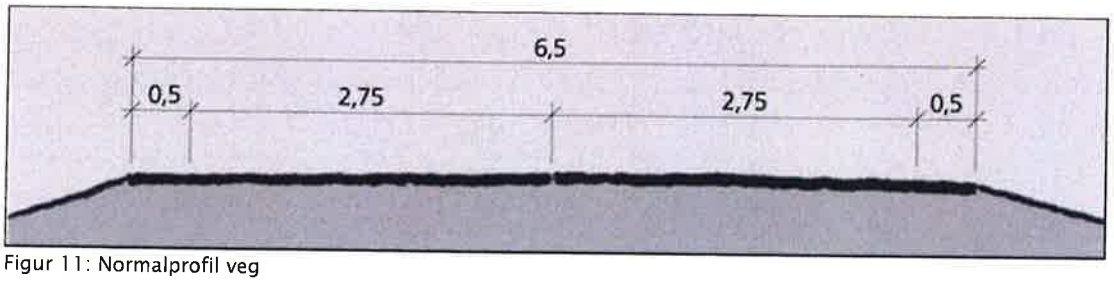
- 100 m i 80 sone

Krav til sikkerhetssone:

- 5 m fra vegkant + varierende tillegg ved skjæring/fylling

Kjøreveger

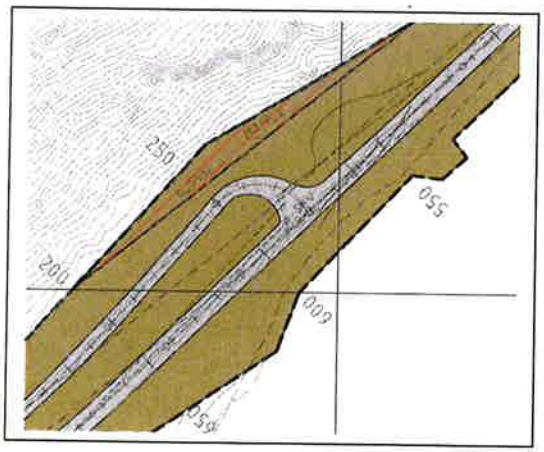
Vegtrasèen gjennom planområdet blir ca. 3,2 km lang, hvorav tunnelen utgjør ca. 1,6 km. Vegens dimensjoneringsklasse bestemmes ut fra fartsgrense og trafikkmengde, og ny veg planlegges i dette tilfellet i dimensjoneringsklasse Hø1, med 6,5 meters bredde (inkl. asfalterte skuldre). Dimensjonerende kjøretøy er vogntog (VT).



Figur 11: Normalprofil veg

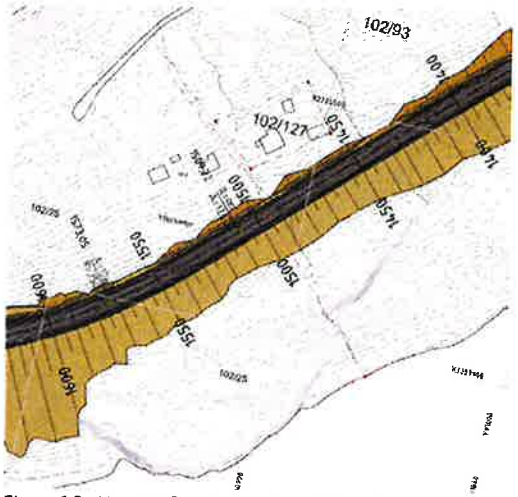
Områdets vanskelige topografi og nærhet til sjøen gjør at vegutvidelse samt etablering av ny veg gjør store utslag i sideterrenget. Vegutvidelse/ny veg er lagt vekselsvis oppover og nedover ut fra de naturgitte muligheter på de ulike deler av planstrekningen, herunder også ut fra forekomsten av henholdsvis fjell, ur- og løsmasser i området.

På Sætersida skal ca. 250 m av eksisterende veg utbedres før arbeidet med ny veg starter. Dette for å oppnå en naturlig overgang på linjeføringa mellom ny og gammel veg. Her tenkes breddeutvidelsen tatt i hovedsak på oversiden av vegen. Ny og gammel veg kobles sammen gjennom etablering av et T-kryss.



Figur 12: Utsnitt fra reguleringsplan - nytt kryss på Sæter

Ny veg videre mot påhugg tunnel på Sætersida preges av større vegfyllinger ned mot havet, men også enkelte skjæringer opp mot eksisterende veg, fjell og terreng ovenfor. Her vil det bli behov for en del sikringstiltak (f.eks. spunt/mur). Vegfyllinger er i stor grad lagt med bratt helning, dette med bakgrunn i svært avgående terreng ned mot sjø og av hensyn til en del fritidsbebyggelse. Noe fritidsbebyggelse må søkes innløst.

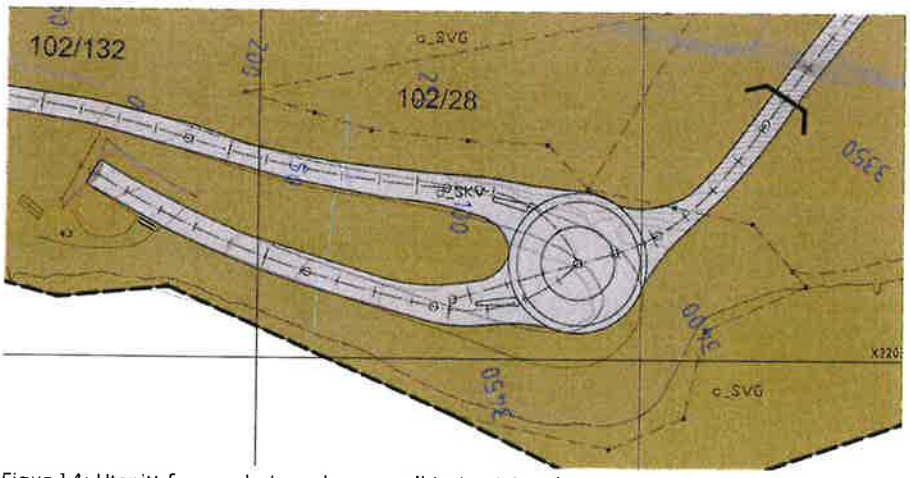


Figur 13: Utsnitt fra plan- og profiltegning, ny veg på Sætersida

Sikkerhetssonen mot sjøen ivaretas med rekkverk.

På oversiden av vegen vil det være mye bratt terreng og også en del fjellskjæringer innenfor sikkerhetssonen. Eventuelle behov for tiltak knytta til sikkerhetssonen på oversiden må vurderes nærmere i prosjekteringsfasen.

Tunnelen kommer ut i dagsone i Aspelia. Her er lite areal tilgjengelig, tunnelen kommer tett på eksisterende veg og det må etableres ei rundkjøring for å koble sammen ny og eksisterende vegtrasè.



Figur 14: Utsnitt fra reguleringsplan - rundkjøring i Aspelia

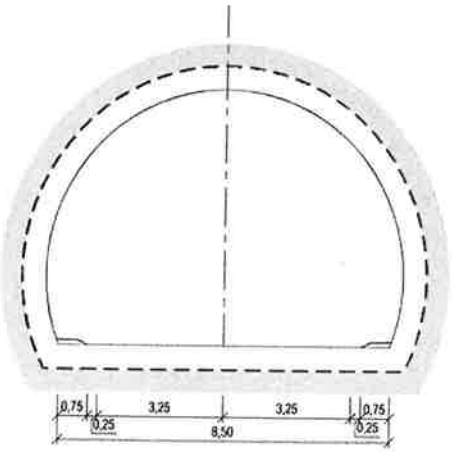
Tunnel

Selve tunnelen planlegges i tråd med gjeldende regelverk for tunneler, herunder vegnormal håndbok N500 og Tunnelsikkerhetsforskriften (TSF). Tunnelen blir om lag 1,6 km lang.

Valg av tunnelklasse er basert på trafikkmengde og tunnellengde, og denne tunnelen skal bygges i tunnelklasse B, og har ett løp med 2 kjørefelt.

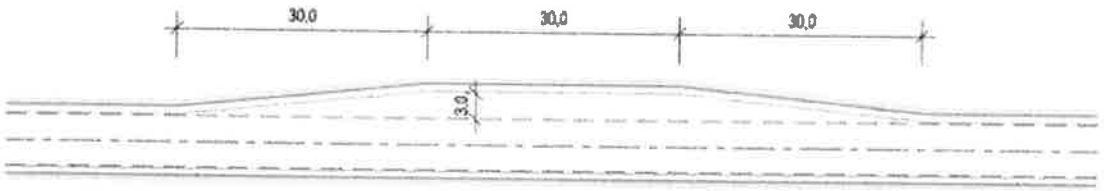
Hvert kjørefelt har en bredde på 3,25 m, som gir en total kjørevegbredde på 6,5 m.

Tunnelprofilet er T8,5 og gir rom for kantsteins-klaring på 0,25 m samt bankett på 0,75 m på hver side av kjørevegen.



Figur 15: Normalprofil tunnel

Tunnelen vil få en stigning på maks 2 %, den skal ha belysning og brannventilasjon, og vil få havarinisjer hver 500 m og nødstasjoner hver 125 m. Tekniske bygg etableres inne i tunnel. På nordsiden etableres utvendig nødkiosk og på sørsiden etableres det kombinert nødkiosk/radiosentralbygg og antennemast ca. 15 m høyde. Tunnelen blir utstyrt med signal «1094 Rødt stoppblinksignal» foran tunnelåpningene.



Figur 16: Havarinisje

Gang- og sykkelveger, fortau og kollektivtransport

Utover dagens holdeplasser blir det ikke etablert ytterligere tiltak for buss/kollektivtrafikk. Det blir heller ikke etablert tiltak for myke trafikanter på den aktuelle planstrekningen. Det vil ikke være anledning til å gå og sykle gjennom tunnelen.

Sørvik fergeleie

I planen er også medtatt deler av landarealet i området ved det gamle fergeleiet i Sørvik, herunder også den kommunale atkomstvegen ned til dette området. Reguleringsplanen hjemler justering av veg og kryssområde, samt etablering av oppstillingsplasser, og avsluttes mot et areal på nedre del av fergeleieområdet avsatt til næring i kommuneplanen.

Området tenkes benyttet som midlertidig fergeleie i forbindelse med stenging av Ibestadtunnelen for oppgradering iht. tunnelsikkerhetsforskriften. Området tenkes også benyttet som rigg- og anleggsområde i forbindelse med opparbeidelse av Segelsteintunnelen.

Andre tekniske forutsetninger

Midlertidige anlegg- og riggområder
Det er avsatt to områder i Sørvik og ett område på Sæter som tenkes benyttet til anlegg- og riggområder i byggeperioden. Arealer tenkes leid og disponert midlertidig til blant annet mellomlagring og sortering av masser, lagring av materialer, maskiner, rigg, utstyr og lignende, anlegg av interimsveger/pilotveger m.m. Bekker vil kunne bli permanent omlagt. Områdene skal utover dette istandsettes og tilbakeføres til angitt arealformål i planen (LNFR) etter at anleggsarbeidet er avsluttet.

Elektrotekniske anlegg
Ny tunnel etableres med belysning og øvrige el-installasjoner i henhold til gjeldende krav. Det legges ny høyspentkabel i bakken fra høyspenttrase på nordsiden av tunnelen til teknisk rom inne i ny tunnel. Det legges fremføringskabel for tele/datalinjer til ny tunnel fra eksisterende tunnel; Ibestadtunnelen. Fremføring av kabler legges i grøft eller i ny vegtrase. Det må etableres veglys fra nytt vegkryss på sørsiden og frem til tunnelen for å ivareta sammenhengende belysning.

Håndtering av overvann for nytt veganlegg i dagen
Overvann fra veganlegget samt bekkekryssinger med veganlegget håndteres lokalt via grøfter, stikkrenner og kulvertløsninger. Resultat fra flomberegninger er grunnlag for dimensjonering av stikkrenner og kulvertløsninger. Rasjonell formel for nedbørsfelt inntil 2 km2 (ref. kap. 404 i håndbok N200) er benyttet som metode for flomberegninger. Gjeldende IVF-kurver og feltparametere fra Nevina (NVE nettsted), samt 200 års gjentaksintervall og klimafaktor 1,3 er benyttet som grunnlag i flomberegninger.

Avløpssystemer for ny tunnel
Avløpssystemene for tunnelen er drenering/lekkasjevann fra fjell samt et vaskevannsystem som anlegges gjennom hele tunnelen. Utforming og dimensjonering vil være iht. krav i kap. 8 håndbok N500 Vegtunneler.

Drenering/lekkasjevann er et reint avløpssystem uten forurensninger og har derfor ingen restriksjoner mht. avløp. Vaskevannsystemet håndterer overvann fra veg i tunnel, som ledes via sluker i kantstein/bankett. Dette systemet håndterer i hovedsak vann ved nedvasking av tunnelen, som kan være forurenset i mindre grad. Oljeutskiller skal anlegges på vaskevannsystemet for å ta høyde for mulige forurensninger fra tunnelen som f.eks. tunnelbrann, tankbilvelt. Oljeutskiller anlegges like utenfor portalområdet.

Begge systemene ledes med selvfall ut av tunnelen og utslipp/avløp til sjø utenfor portalområdene. Det skal søkes om utslippstillatelse for vaskevannsystemet, og også for vann knytta til driving i anleggsfase.

Støyskjerming

Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442) gjelder ved planer og enkeltsaker etter Plan- og bygningsloven. Retningslinjen gir anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye boliger og annen bebyggelse med støyfølsomt bruksformål. Likeledes gis det anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye støykilder, som for eksempel veianlegg, næringsvirksomhet og skytebaner. For innendørs støy gjelder kravene i byggteknisk forskrift til plan- og bygningsloven.

Retningslinjen anbefaler at støy fra vegtrafikk skal beregnes og kartfestes med en inndeling i to støysoner:

- **Rød sone** nærmest støykilden, angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål, og etablering av ny støyfølsom bebyggelse skal unngås.
- **Gul sone** er en vurderingssone, hvor støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

	Kriterier for støysoner iht. **T-1442**, frittfeltverdier:			
Bidragskilde:	*Utendørs støynivå (døgn-gjennomsnitt)* $L_{den,frittfelt}$ *GUL sone*	*Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23-07* L_{5AF} *GUL sone*	*Utendørs støynivå (døgn-gjennomsnitt)* $L_{den,frittfelt}$ *RØD sone*	*Utendørs i støynivå i nattperioden kl. 23-07* L_{5AF} *RØD sone*
Vegtrafikk	55-65 dB	70-85 dB	≥ 65 dB	≥ 85 dB

Figur 17: Kriterier for støysoner

Nedre grenseverdi for gul sone (55 dB) må være tilfredsstilt «for et nærområde i tilknytning til bygningen som er avsatt og egnet til opphold og rekreasjonsformål». Dersom resultatet av støyberegninger overskrider denne verdien, så utløses krav om støy-skjermende tiltak.

Fravik fra vegnormal

Det foreligger godkjent fravik fra kravet til avstand mellom tunnelåpning og rundkjøring på Sørvik-sida. Avbøtende tiltak skal ivaretas i prosjekteringsfasen.

8 Virkninger av planforslaget - arealbruk og løsninger

8.1 Framkommelighet

Prosjektet medfører en omlegging av totalt 4 km av eksisterende fylkesveg 848 over Segelstein. Tilrettelegging for vegbredde på 6,5 m samt etablering av ny vegtrasè og tunnel medfører at problematikk knytta til smal veg og stigningsforhold vil bli eliminert for nærmest all trafikk på strekningen mellom Sæter og Sørvik. Dette medfører bedre fremkommelighet, og har også positiv betydning for trafikksikkerheten totalt sett.

8.2 Samfunnsmessige forhold

Som tidligere nevnt er fylkesveg 848 - fra Harstad via hhv fergeforbindelse til Rolla, tunnel videre til Andørja og bru over til fastlandet - en svært viktig ferdselsåre i distriktet, både med tanke på bosetting og næringsliv.

Alle næringstransporter på veg benytter seg i større eller mindre grad av hele vegnettet. For fiskeri- og havbrukstransportene er imidlertid fylkesvegnettet av særlig betydning fordi produksjons-bedriftene ofte ligger i enden av eller langs disse vegene (kilde: Troms Fylkesvegplan).

Utbedring av fylkesveg 848 på den aktuelle strekninga vil medføre bedre kjøreforhold for transport-næringa totalt sett, og for fiskeri- og havbruksnæringa spesielt. Vegen vil knytte bygdene på Andørja sammen, og gi gode forutsetninger for næringsutvikling og regional utvikling.

8.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering

Eksisterende veg over Segelstein foreslås omklassifisert til kommunal veg, og skal i den forbindelse oppgraderes noe i tråd med gjeldende regelverk. Kommunen må vurdere om denne skal holdes åpen av hensyn til fritidsbebyggelse, myke trafikanter samt beredskap.

8.4 Naboer

Vedtatt reguleringsplan er et juridisk dokument som 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 ny veg, erverver vi eiendomsretten til de arealer som trengs til bygging, drift og vedlikehold av vegen. Areal som erverves til vegformål skal følge reguleringsplangrensen i reguleringsplanen. Dette kalles grunnerverv. Dersom det 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.

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 denne adressen: http://www.vegvesen.no/_attachment/759373/binary/1008675?fast_title=07.01.2015.+BROSJYRE%3A+Slik+erverver+Statens+vegvesen+grunn.pdf

Berørte eiendommer

Reguleringsplanen berører følgende eiendommer direkte: Gnr 102 Bnr 1, 2, 4, 8, 9, 12, 13, 14, 21, 22, 24, 25, 27, 28, 48, 53, 79, 93, 105, 110 og 116. Areal til vegformål vil bli ervervet.

Innløsning av bebyggelse

Totalt 3 bygninger knytta til fritidsbruk foreslås innløst som følge av reguleringsplanen. Disse ligger på eiendommene gnr 102/105 og gnr 102/110. Utfyllende informasjon om prosess og tidsforløp ved innløsning fremgår av Statens vegvesen sin håndbok R731 «Retningslinje ved boliginnløsning». Den kan leses på internett på denne adressen: https://www.vegvesen.no/_attachment/61504/binary/963987?fast_title=H%C3%A5ndbok+R731+Boliginnl%C3%B8sning.pdf

Tilkomst og avkjørsler

Av hensyn til topografiske og terrengmessige forhold, samt trafikksikkerhet og framkommelighet blir det ikke anlagt avkjørsler fra den nye fylkesvegen. Innenfor planområdet på Sætersida er det registrert 2 kjørbare atkomster fra eksisterende fylkesveg. Den ene tas bort i forbindelse med innløsning av eiendom (gnr 102/110), mens den andre opprettholdes (gnr 102/93). Til øvrige eiendommer er det kun gangforbindelser/stier.

8.5 Byggegrenser

Anvisning av byggegrenser i reguleringsplan er kun aktuelt i forbindelse med regulering av utbyggingsområder langs veg. På den aktuelle planstrekningen er det ingen regulerte utbyggingsområder, og byggegrenser fremgår derfor ikke av reguleringsplanen. Der byggegrense ikke fremgår av plan, vil Veglovens bestemmelser om byggegrense i henhold til § 29 være gjeldende. Her fremgår at byggegrense langs fylkesveg skal være 50 m fra vegmidte.

8.6 Gang- og sykkeltrafikk

For gående og syklende vil det ikke være tillatt med ferdsel gjennom tunnelen, jamfør Ibestadtunnelen.

8.7 Kollektivtrafikk

For kollektivtransporten vil økt vegbredde gi bedre fremkommelighet og kjøreforhold, og bruk av ny veg og tunnel vil eliminere stigningsproblematikken over Segelstein.

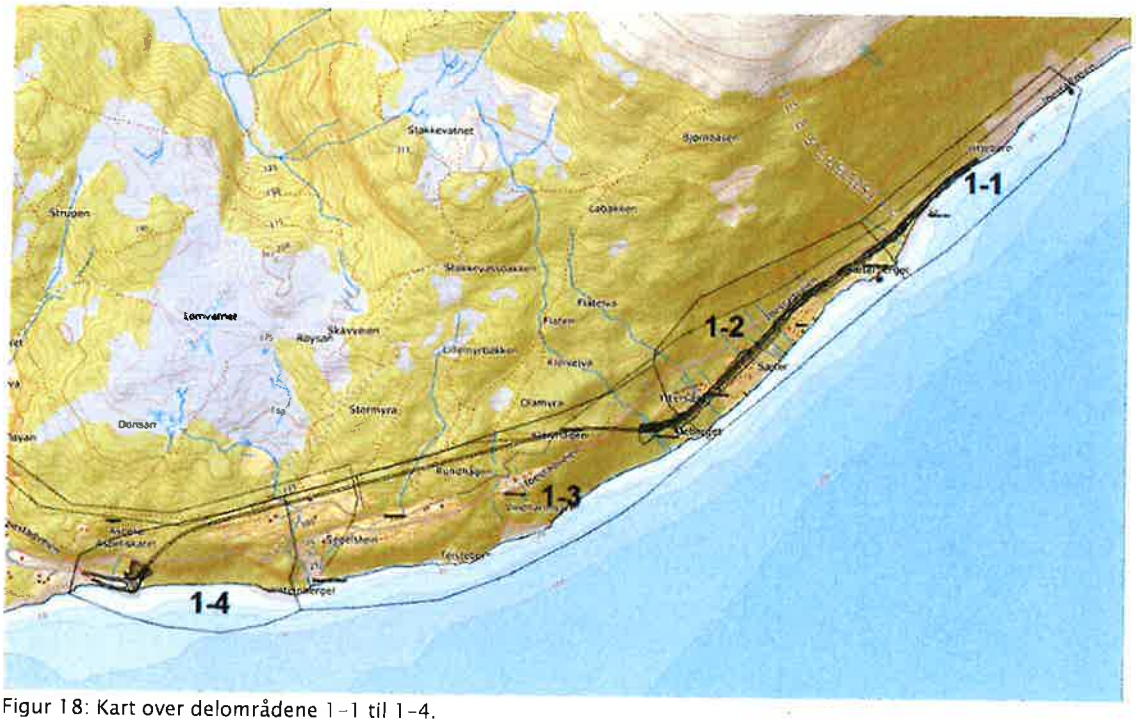
8.8 Landskap

I henhold til metodikk i håndbok V712 Konsekvensanalyser er det her gjort en vurdering av vegtiltakets virkning i form av omfang og konsekvens, både i anleggsfase og i driftsfase.

Virkning i anleggsfasen

For tema landskapsbilde er konsekvenser i anleggsperioden først og fremst knyttet til synlighet, nær- og fjernvirkning av området hvor anleggsarbeidet foregår.
I anleggsfasen kan hele arealet innfor plangrensen bli berørt av anleggsarbeid, mellomlagring av masser og riggområder. Vegetasjon langs traseen fjernes, og store fyllinger og skjæringer blir liggende åpne. I anleggsperioden vil derfor tiltaket stedvis se svært dramatisk ut, og konsekvensene i anleggsfasen vil være betydelig større enn de permanente konsekvensene.

Vegen vil flere steder gi eksponerte skjæringer og/eller store fyllinger ned mot strandsonen. Vegen vil fragmentere kulturlandskapet og bli en barriere mellom fritidsbebyggelse og strandsonen. Det vil bli relativt store fyllinger mot kulturlandskapet og mot sjøen, og skjæringer i terreng med mye ur. Landskapsrommene er smale, og nytt inngrep vil være godt synlig fra andre siden av fjorden.

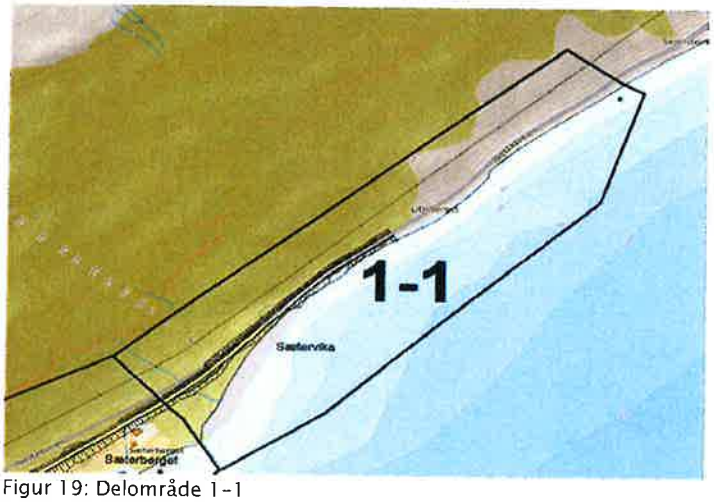


Figur 18: Kart over delområdene 1-1 til 1-4.

Virkning i driftsfasen

Landskapet har stedvis lav tåleevne for nye inngrep. Dette skyldes i stor grad de topografiske forholdene på delstrekningen og vegens plassering i landskapet. Det bratte terrenget forsterker omfanget av inngrepene og gjør de svært eksponerte.

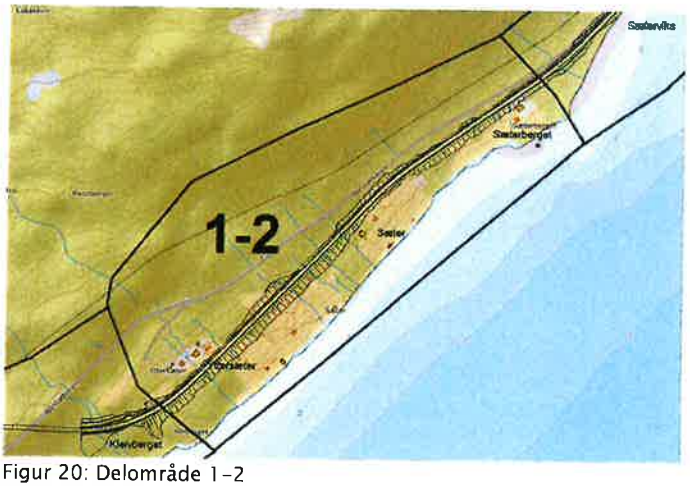
Delområde 1-1 Sætervika



Figur 19: Delområde 1-1

Den nye veien legges først langs eksisterende trasé inntil en kommer til Sætervika. Her legges traseen ut mot strandsonen. Vegen vil flere steder gi eksponerte skjæringer og medfører uheldige fyllinger i sjøen der strandsonen blir totalt endret.

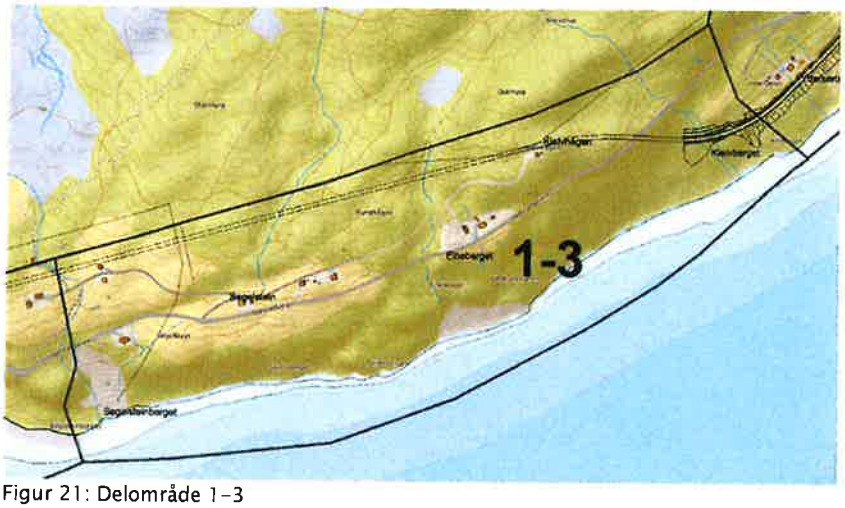
Delområde 1-2 Sæterberget-Yttersæter



Figur 20: Delområde 1-2

Fra Sæterberget ligger veglinja på fylling/skjæring og for det meste på eksisterende terrengnivå. Dette kan på noen områder medføre uheldige fjellskjæringer. Ved Sæterberget og Sæter blir vegen liggende ovenfor bebyggelsen og kommer mye nærmere bebyggelsen enn eksisterende veg. Området ovenfor veglinja blir fragmentert og lite tilgjengelig. Vegen ved Yttersæter blir en barriere mellom fritidsbebyggelsen og strandlinja.

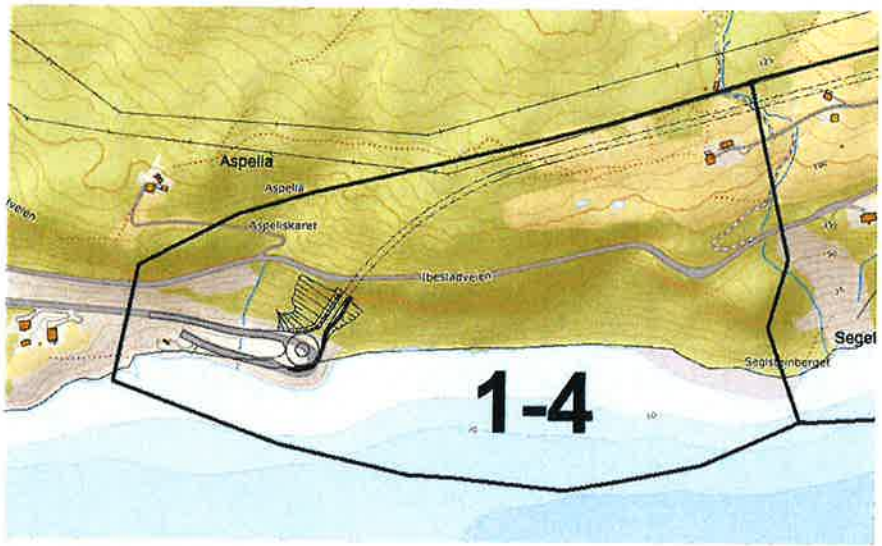
Delområde 1-3 Kleivberget - Segelsteinberget



Figur 21: Delområde 1-3

Fra Yttersæter mot tunnelpåhugget ovenfor Kleivberget er terrenget noe brattere og det er en del rasur med mye rasblokker. Vegen får derfor store fyllinger og skjæringer frem mot påhugget. Terrenginngrepet blir med dette betydelig i selve portalområdet. Mellom Kleivhågen og Aspelia går vegen i tunnel.

Delområde 1-4 Segelsteinberget - Aspelia/Sørvik



Figur 22: Delområde 1-4

Ved Aspelia vil tunnelpåhugget ligge i ei bratt ur med mye rasblokker. Det er fare for at terrenginngrepet blir betydelig på grunn av dette. Utvidelse av kryssområdet til en rundkjøring vil også medføre en del terrenginngrep som kan bli betydelige fordi det vil være inngripen i ei ur.

Den samlede konsekvensen for ny veg gjennom Segelstein

Den samlede konsekvensen er satt til liten til middels negativ konsekvens for landskapsbildet.

Tabell -1 Segelstein

(Parsell) Delområde	Verdi	Omfang	Konsekvens	Kommentar
1-1: Sætervika-Sæterberget	Middels-stor	Middels negativt	--	Sidebratt terreng, rasfare. Ny veg legges delvis på fylling i sjø.
1-2: Sæterberget-Sæter-Yttersæter	Middels-stor	Lite/Middels negativt	-/--	Veg i nytt terreng. Sidebratt terreng.
1-3: Kleivberget-Segelsteinberget	Middels-stor	Lite/Middels negativt	-/--	Sidebratt terreng. Ny veg går i tunnel. Portalområder i svært sidebratt terreng og rasurer.
1-4: Segelsteinberget-Aspelia/Sørvik	Middels-stor	Lite/Middels negativt	-/--	Veg i nytt terreng. Portalområder i svært bratt terreng og rasurer.
Samlet konsekvens Segelstein: Lite til middels negativt			-/--	

Figur 23: Konsekvens for landskapsbildet

Valgt veglinje følger i stor grad en ny trasé langs kulturlandskapet fra Sætervika gjennom Sæter og Yttersæter. Terrenget er sidebratt, og den nye veglinjen vil medføre til dels markerte terrenginngrep med både store fyllinger og løsmasse-skjæringer. Disse vil med tiden revegeteres og bli en mer integrert del av landskapet, men vegen vil likevel være fysisk og visuell barriere og bidra til økt fragmentering av landskapet.

Den nye veglinjen vil ha størst negativ konsekvens i delområdet mellom Sætervika og Yttersæter. Tunnelpåhuggene, det ene vest for gården på Yttersæter i området ovenfor Kleivberget, og det andre ved Aspelia, synes å bli de mest dominerende elementene i veganlegget. Områdene er svært bratte og ligger i et terreng med mye ur. Her vil avbøtende tiltak være murer som tar opp noe av terrenget ved portalområdene. Særlig er terrenget ved Kleivberget utfordrende på grunn av at portalen her kommer på skrå inn mot berget og avbøtende tiltak blir avgjørende for resultatet på inngrepet. Ved Aspelia er portalområdet mer rett på berget og det vil her være enklere å få et akseptabelt inngrep. Imidlertid er det svært mye ur i begge områdene og det vil være usikkerhet om hvor store inngrep det vil medføre.

Vegstrekningen går gjennom et storskala landskap som bidrar til å redusere det visuelle omfanget av vegen. Det nye vegtiltaket vil bli dominerende i hele delområdet, men vil ha liten påvirkning på det overordnede landskapet.

Forslag til avbøtende tiltak

I vedlagte tabell fremkommer forslag til avbøtende tiltak. Disse vil bli tatt nærmere stilling til i prosjekteringsfasen.

Kommune - sted/delområde	Forslag til avbøtende tiltak
Ibestad	
Generelt	For å sikre revegetering av erosjonsutsatte jordskjæringer, bør utsatte deler av skråningen plastres med sprengtstein før skråningen kles med vegetasjonsdekke/aktuell jord. Høye løsmasseskjæringer ***kan*** der det er mulig legges med helning 1:1,5 for å redusere inngrepet. Reetablering av strandsone og randvegetasjon vil redusere omfanget. Benytte murer ved tunnelpåhugg. Sidearealene bør revegeteres parallelt med at vegkroppen ferdigstilles. Dette vil redusere omfanget av tiltaket. Deponering av overskuddsmasser bør som hovedregel skje i tilknytning til veglinja, som utslaking av sideareal eller oppfylling av restareal.
Delområde 1-3: Kleivberget-Segelsteinberget	Murløsninger inntil tunnelportal ovenfor Kleivberget.
Delområde 1-4: Segelsteinberget-Aspelia/Sørvik	Murløsninger inntil tunnelportal ved Aspelia for å oppta de store terrengforskjellene og minske den visuelle konsekvensen av at ei stor steinur kanskje må fjernes i anleggsfasen. Områdene revegeteres på lik linje med annet sideareal. Dette vil redusere omfanget.

Figur 24: Forslag til avbøtende tiltak

8.9 Nærmiljø/friluftsliv

Arealene som planen omfatter er i liten grad benyttet til friluftsaktiviteter. Strandsonen er i dag lite tilgjengelig, særlig i sør. Helt i nord blir det ytterligere fylling i sjø, der vegen også i dag ligger på fylling i sjø. Videre fram mot tunnelpåhugg er vegen lagt oppe i terreng, ikke nede i strandsonen. Situasjonen blir tilnærmet uendret for tilgang til strandsone.

Det er liten trafikk på fv. 848, men det at dagens veg over Segelstein bare får lokaltrafikk etter gjennomføring vil likevel være et pluss for nærmiljø og bebyggelse på denne strekningen.

På nordsida av tunnelen ligger noen hytter og enkelte naust. Ny veg vil kunne oppfattes som en barriere i forhold til enkelte av disse fritidseiendommene. Utover dette forventes ikke at tiltak iht. reguleringsplan vil gi endringer i negativ retning i forhold til de aktiviteter som foregår i området i dag.

8.10 Naturmangfold

Dette omhandler virkninger av planforslaget og forholdet til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven.

Ny veg vil for det meste gå over tidligere dyrka mark og i tunnel. Tiltakets potensielle virkning på naturmangfold er liten. Det blir noe nedbygging av tidligere dyrka mark (slåttemark) og et område med rik flora vest i planområdet blir berørt.

Det er ikke verdier her som tilsier avgrensing av ny naturtype etter DN-håndbok 13 om kartlegging og verdisetting av naturtyper. Det er heller ikke registrert trua eller sårbare arter i planområdet. Et unntak er oter (VU=sårbar på Norsk Rødliste for arter 2015). Det er ikke registrert hilokalitet i berørt område (uten at det kan utelukkes), men oter vil bruke store deler av nærområdene til næringssøk. Tiltaket vil ikke påvirke denne bruken i særlig grad. Forekomst av bakkesøte (nær truet) vil ikke bli berørt. Fjellvåk og kongeørn er ikke registrert med hekkelokalitet i planområdet og tiltaket har ingen betydning for viktige funksjonsområder for disse artene. Teistberget blir ikke berørt siden tiltaket medfører lang tunnel og Teistberget ligger om lag midt mellom tunnelpåhuggene.

Det er krav om utredning/vurdering av kunnskapsgrunnlag og konsekvenser i samsvar med et sett miljørettslige prinsipper for ivaretakelse av naturmiljø ved all utøving av offentlig myndighet i Naturmangfoldloven § 7, jamfør §§ 8 - 12. Ny veg ved Segelstein vil berøre naturareal og kommer inn under dette kravet.

§8 Kunnskap om naturmangfold i området

Det er innhentet kunnskap om naturmiljø i tilgjengelige kilder som naturbasen (miljodirektoratet.no) og artskart (artsdatabanken.no). Naturforvalter befarte planområdet i august 2016 med tanke på naturverdier og med særlig fokus på truede naturtyper og spesielle habitat med særlig økologisk funksjon. Vi anser kunnskapen om naturmangfoldet i planområdet som tilstrekkelig god i forhold til sakens karakter og potensiale for skade på naturmiljø, jamfør Naturmangfoldloven § 8.

§ 9 Om føre-var-prinsippet

Tiltaket vil ikke berøre viktige naturtyper eller andre områder/lokaliteter med særlig verdi for naturmangfold. Det er mulig forekomst av tromsøpalme i området. Tromsøpalme er en fremmedart med høy risiko for skade på stedegen vegetasjon og må derfor håndteres spesielt. For å unngå spredning må lokaliteter med tromsøpalme nøyaktig stedfestes og masser fra areal med tromsøpalme må ikke blandes med andre masser. Dette skal derfor

bakes inn i Ytre miljøplanen for prosjektet når byggefasen planlegges. Statens vegvesen anser kunnskapen om naturtyper, arter, vannmiljø og effekter av tiltaket i planområdet som tilstrekkelig. Det er ikke sannsynlig at tiltaket vil medføre alvorlig skade på økosystem, naturtyper, vegetasjon, flora, landskap og geologi. Føre-var prinsippet kommer derfor ikke til anvendelse.

§10 Samlet belastning på naturmangfoldet i planområdet

Det går ei kraftlinje langs vegen på deler av strekningen. For øvrig er det ikke andre større inngrep enn vegen i naturmiljøet. Med de hensyn som skal bakes inn i Ytre Miljøplan vil planens tiltak ikke gi økt samlet belastning for viktige naturverdier.

§ 11 Kostnader ved miljøforringelse og § 12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

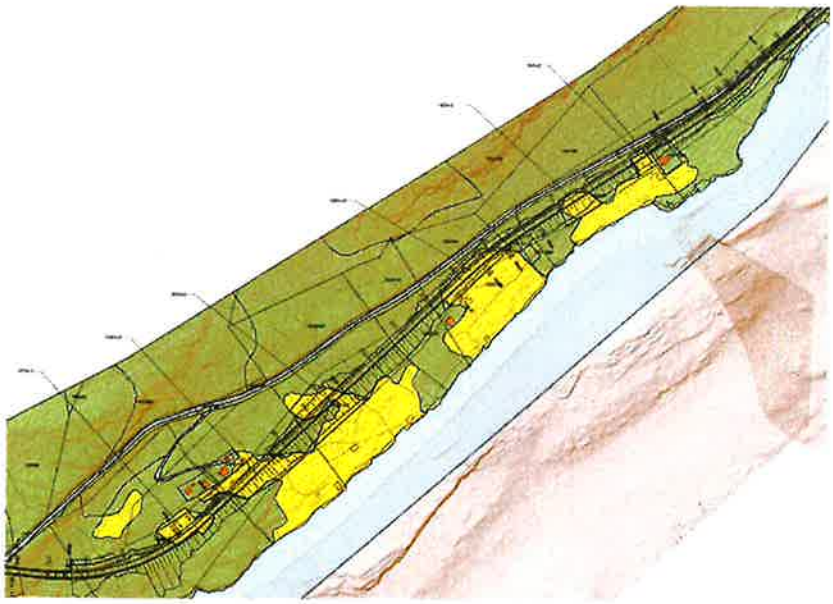
Tiltaket fører ikke til skade på naturmangfold av en slik karakter at kompenserende tiltak er aktuelt.

8.11 Kulturmiljø

Tiltaket vil ikke få noen virkning på kulturmiljø/kulturminner.

8.12 Naturressurser

Det vil gå tapt lite jordbruksareal, om lag 12.500 m2. Selv om dette er bruk som ikke er i drift skal matjord tas vare på og legges tilbake innenfor de aktuelle landbruks-eiendommene. I forhold til fugl/vilt vil tiltaket kunne ha en påvirkning særlig i anleggs-fase.



Figur 25: Markslagstegning med oversikt dyrbar mark (gult)

8.13 Geologi: tunnel, skred og bergskjæringer

Planstrekningen inkluderer om lag 270 m bergskjæringer og 1625 m tunnel. Bergskjæringshøydene forventes å variere mellom 2-25 m.

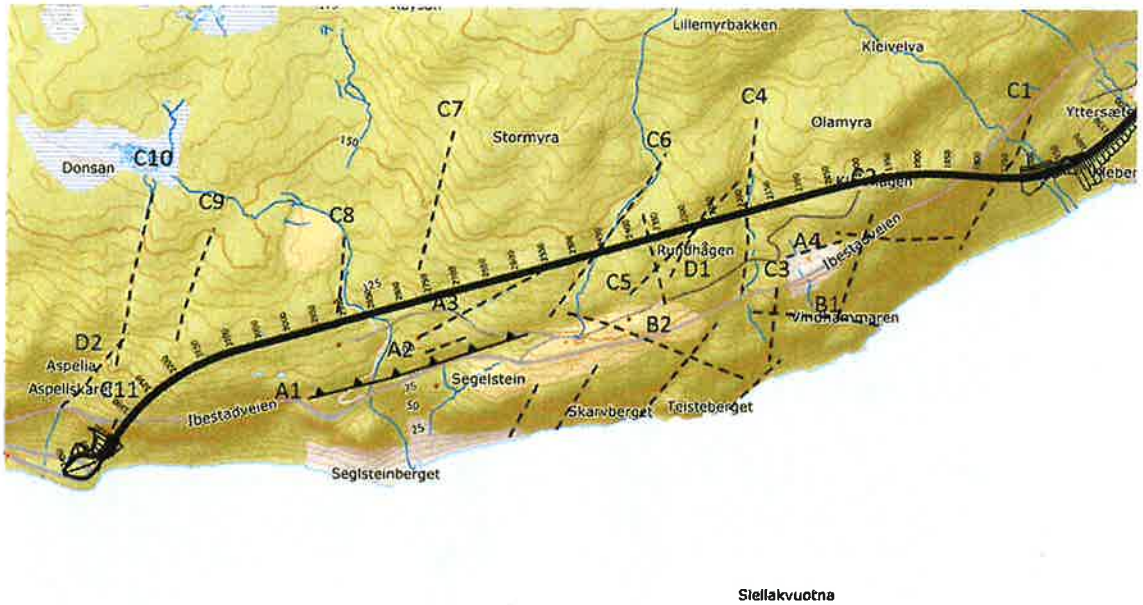
Bergskjæring

Bergskjæringsprofil 10:1 (nesten vertikalt) er valgt basert på retningslinjer i håndbok N200 - Vegbygging. Tilpasning etter geologien (sleppene) kan bli aktuelt. Der hvor utstikkende bergknauser kan sprenges med samme helning som terrenget, skal dette gjøres etter retningslinjer i N200. I forskjæringene til østre påhugg er det planlagt å etablere fjellhyller i skjæringen. Skjæringene forventes å hovedsakelig kunne sikres med konvensjonell sikring som bolt og nett.

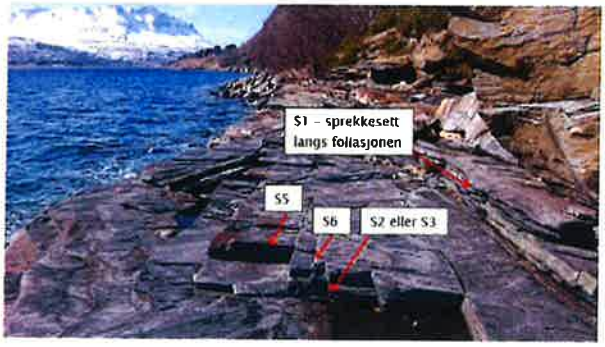
Tunnel

Tidlig i planfasen var det foreslått en kortere tunnel på 1060 m, men på grunn av usikre geotekniske forhold og behov for mye fjellsikring med dette alternativet ble lengre tunnel anbefalt. Det er vurdert ulike veglinjer for tunneltrasè, men med bakgrunn i geologiske forhold har en valgt «veglinje 11 000»;

- Her oppnås større marginer til langsgående svakhetssone kartlagt i terrenget, dette kan føre til mindre sikringsbehov.
- Tversgående svakhetssoner i østlige trase krysses med bedre vinkel. Dette gir kortere lengder med eventuell tung sikring.
- Det oppnås større overdekning, spesielt i dalsiden (venstre side/sørlig side). Dette vil gi noe jevnere/mer homogen innspenning og potensielt mindre vannføring. Veglinjen gir mange steder 15-25 m mer overdekning. Større overdekning kan føre til mindre sikringsbehov.



Figur 26: Oversikt over tolkede linjer/svakhetssoner fra kart og ortofoto, med «veglinje 11 000» inntegnet.



Bilde 11: Segelsteinberget, bilde tatt mot vest. Noen av de mest fremtredende sprekkesettene er vist i bildet.

Bilde 12: Svak bergartslag kan sees i lagdelingen i bergflog, her like øst for vestre påhugg.

Tunnelen ventes hovedsakelig å kunne sikres med konvensjonell sikring. På grunn av faren for flatt heng (som kan medføre utfall i berget), ventes det at tunnelen i stor grad må sikres med systematisk bolting. Forbolting kan også bli nødvendig i tunnelen for å sikre god kontur, dvs. jevnest mulig tunnelprofil etter sprengning. Ved påhuggene kan det bli behov for tung sikring med forbolting og sprøytebetongbuer. Armerte sprøytebetongbuer og injeksjon ventes ikke å bli nødvendig i øvrige deler av tunnelen, men kan ikke utelukkes. Det finnes kalkholdige bergarter i området som kan gi enkelte soner med vannførende berg. Disse kan potensielt gi store innlekkasjer. I andre bergarter ventes ikke betydelig vannføring.

Vestre påhugg er orientert 60° skeivt på påhuggsflaten på grunn av nærhet til kryss og krav om kurvatur. Dermed vil overdekningen være noe lavere i sørsiden i tunnelen og innspenningen kan derfor bli noe dårligere på denne siden i første del av tunnelen.

Påhuggsflatene ventes stort sett å kunne sikres med konvensjonell sikring, men sprøytebetong kan bli nødvendig hvis det påtreffes svake bergartslag som er utsatt for sterk forvitring og utvasking.

Ved vestre påhugg vil det bli en overgang mellom naturlig bergflog til påhuggsflate. Bergfloget må sikres godt både med arbeidssikring og permanent sikring. Det ventes at portal på 10 m vil sikre mot mindre steinnedfall, isskjøving og isnedfall på ferdig veg fra påhuggsflatene.

Alternativ påhuggsløsning ved østre påhugg er foreslått under uavhengig kontroll, og er beskrevet i vedlegg 9 i geologisk rapport til reguleringsplan. Dette må vurderes nærmere i prosjekteringsfasen.

Skred og naturfare

Statens vegvesens retningslinjer for risikoakseptkriterier for skred på veg er lagt til grunn for vurdering av nødvendigheten av sikringstiltak mot skred, hvor skredfrekvens og ÅDT er avgjørende for akseptabel/ikke akseptabel strekningsrisiko. Strekningsrisikoen i dette prosjektet er basert på fremskreven ÅDT (gjennomsnittlig årsdøgntrafikk) på 370 kjøretøy/døgn. Basert på en returperiode for steinskred hvert 10. år ved Sætervika må bergfloget i

fjellsiden sikres for steinskred. I øvrige deler av vegtraséen antas skredfrekvens sjeldnere enn hvert 20. år, noe som gir akseptabel strekningsrisiko og ikke behov for sikring etter retningslinjene. Det påpekes likevel at det utenfor prosjektets avgrensning i øst finnes kjente snøskredpunkt hvor vi vet at snøskred har truffet vegen.

Både påhugg og veg ligger tilstrekkelig høyt over havet også ved framskreven havnivå-stigning. Sikring mot bølgeerosjon må ivaretas i prosjektet. Bølger, vind og snøfokk er ikke et problem langs dagens vegtrasé.

Det vises til 50878-GEOL-03 Geologisk rapport til reguleringsplan, for utførligere informasjon knytta til geologiske forhold.

8.14 Geotekniske tiltak

Sæter

Stabiliteten for vegfyllingen er vurdert til tilstrekkelig, da den planlagte traseen kun går langs dagens veg uten noen særlige inngrep, og de utførte undersøkelsene langs traseen viser faste masser. Løsmasseskjæringene opp mot eksisterende veg må detaljeres i neste prosjektfase, det kan bli behov for noen form av murløsning alternativ spunt avhengig av hva man finner ut (se geoteknisk rapport/notat 50878-GEOT-04).

Segelstein

Der dagens veglinje kommer ut av tunnel, profil 3330, så anbefales det at ur/løsmasser renskes bort helt opp mot fjellsida frem til profil 3360. For skjæringen mellom profil 3360 - 3420 så anbefales det at en murløsning i kombinasjon med arrondering av løsmasser prosjekteres i byggeplanen. Det kan også vurderes å renske bort alt for å få areal til riggområde.

Rundkjøringen i Aspelia er byggbar, men der er behov for grunnundersøkelser i sjø i byggeplanfasen for å avdekke eventuelt og reelt behov for at sikkerheten i fyllingen skal nå opp til dagens krav. Eventuelt sikringstiltak kan være jordnagling eller bruk av lette masser. Stabiliteten for dagens sjøfylling inntil Ibestadtunnelen oppfyller ikke dagens krav. Vi ser imidlertid ingen risiko for utglidning for dagens situasjon, da fyllingen har ligget stabil siden den ble bygd.

Mulig utskipingskai må vurderes geoteknisk i prosjekteringsfasen, det kan bli behov for peler i front av kai. Dette er avhengig av hvilken dybde aktuelle lektere trenger og hvordan de skal lastes (se geoteknisk rapport/notat 50878-GEOT-05).

Det vises til rapporter 50878-GEOT geoteknisk rapport/notat nr. 1-5 for utførligere informasjon knytta til geotekniske forhold.

8.15 Støy og vibrasjoner

Det skal anlegges ny veg nedenfor eksisterende fylkesveg, delvis i tunnel, og veganlegget vil ligge nærme enkelte fritidsboliger. Det er på denne bakgrunn gjennomført støyberegninger og gjort vurderinger knytta til vibrasjon/rystelser.

Støyberegningene tar utgangspunkt i vegsituasjonen og trafikk-tall som fremskrives 20 år, og er basert på Nordisk Beregningsmetode for vegtrafikkstøy. Utførte støyberegninger for vegtrafikk viser at ingen fritidsboliger kommer innenfor gul eller rød sone. Beregnede vegstøynivåer utløser ikke skjermingstiltak for uteområder til fritidsboliger.

Vibrasjoner og lufttrykkstøt ved sprengning av bergskjæringer og tunnel vil kunne ha påvirkning på bygninger som ligger i nærheten av området hvor det skal sprenges. Nærmeste bygning til veilinjen hvor det er forventet sprengning av bergskjæring er ca. 30 m, og det er flere bygninger innenfor 100 m. For å unngå skade på byggverk er det beregnet vibrasjonskrav i henhold til NS-EN8141. I prosjekteringsfase/før anleggsstart må det gjennomføres bygningsbesiktigelse av uavhengig konsulent/aktør for alle hus nærmere enn 100 meter fra sprengningsområdet, og utarbeides måleprogram. Grenseverdiene kan måtte justeres etter en slik befaring. Krav til begrensning av vibrasjoner er nærmere utdypet i «50878-GEOL-03 Geologisk rapport til reguleringsplan».

8.16 Massehåndtering

Når en reguleringsplan utarbeides er forutsetningene for å kunne ha detaljkunnskap om prosjektets totale massedisponering og endelig omfang av overskuddsmasser (naturlige løsmasser og sprengt stein) ofte ikke tilstede. Det kan derfor være vanskelig å ha tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag til å gjøre gode nok vurderinger av virkninger og andre forhold rundt massehåndtering. I prosjekteringsfasen og byggefasen kan det bli nødvendig å endre massedisponering pga. mer kunnskap om kvalitet på masser, mengdevariasjoner grunnet landskaps- og linjejusteringer, samt tilpasninger av anleggsdriften.

Basert på dagens kunnskap ser det ut til å bli et overskudd på om lag 60.000 m3 faste masser (hovedsakelig tunnelmasser) fra Segelstein-prosjektet. Med bakgrunn i feltobservasjoner ventes det ikke betydelig sulfidinnhold i bergarten eller forekomst av sur avrenning fra disse sprengsteinmassene. Det ventes heller ikke at sprengsteinmasser vil gi avgasser av radon.

Miljødirektoratet har utarbeidet nye rutiner og krav til håndtering av overskuddsmasser som innebærer at masser som ikke brukes i veglinja/vegbygginga, skal søkes gjenbrukt i andre veganlegg, eller avhendes til andre aktører. Det å legge overskuddsmasser i et permanent masselager/deponi skal være siste utvei. Dette betyr at en må forsøke å nyttiggjøre overskuddsmasser fra Segelstein-prosjektet til andre vegprosjekter, eller søke å avhende masse til andre aktører, før en eventuelt går på etablering av deponi på land eller i sjø.
I dette tilfellet har kommunen signalisert at de kan ha prosjekter der overskuddsmasser vil kunne nyttes.

Endelig løsning for bruk og avhending av overskuddsmasser vil imidlertid måtte avklares i prosjekteringsfasen, og det må opprettes en dialog mellom fylkeskommunen, kommunen (og evt. andre aktører) for å avklare mulig avhending og eventuelle betingelser knytta til dette. Blant annet må aktuelle områder for bruk måtte avklares med hensyn til arealstatus og grunnforhold. Dersom det skulle blir aktuelt med deponi i sjø, så vil det måtte kjøres som en egen prosess med fylkesmannen.

8.17 Risiko, sårbarhet og sikkerhet

Det er et krav i Plan- og bygningsloven at det skal være gjort risiko- og sårbarhetsanalyse på alle areal-, regulerings- og bebyggelsesplaner. Risiko og sårbarhet skal vurderes tidlig i planprosessen og være et selvstendig tema. Det er på denne bakgrunn gjennomført ROS-analyse for reguleringsplanen.

Med bakgrunn i krav i tunnelsikkerhetsforskriften er det også gjennomført en risikoanalyse for selve tunnelen. Det er i tillegg krav om at det gjøres en beredskapsanalyse for tunnel. Denne skal gjennomføres før detaljprosjektering igangsettes.

ROS-analysen for reguleringsplanen og risikoanalysen for tunnel tar ikke for seg generell HMS i byggefasen da det finnes egne krav til dette i kontrakten mellom byggherre og entreprenør. Dette ivaretas i prosjekteringsfasen. Hvis det er åpenbare og kjente risikomomenter som kan forårsake skade på mennesker, miljø eller materielle verdier i byggeperioden vil dette likevel bli omtalt, f.eks. forurenset grunn, sårbar natur osv. Analysene forutsetter videre at tunnelen bygges etter krav angitt i tunnelsikkerhets-forskriften. Eventuelle avvik fra denne må fraviksbehandles og ved større endringer må også analyser oppdateres.

ROS-analyse og risikoanalyse tunnel gjennomføres for å kunne ta bevisste beslutninger med hensyn til sikkerhet og miljø. Analysen baseres på faglige vurderinger og erfaringer (beste praksis) og skal være et positivt bidrag til å gjøre tunnelene så sikre som mulig. Analysene skal belyse risikobildet, dvs. identifisere uønskede hendelser, årsaker til disse og mulige konsekvenser med tilhørende sannsynlighet.

En generell metode for risikovurderinger i fem trinn er brukt. Metoden bygger på HAZID (HAZard IDentification), som er en etablert metode for kvalitativ risikoanalyse. Siden det er en viss forskjell på risikoanalyse og ROS-analyse er metoden for ROS-analysen en kombinasjon av HAZID og metode, retningslinjer og prosessveileder fra DSB, NVE og SVV.

Noe av det viktigste med disse analysene er å dra nytte av interne og eksterne deltakeres erfaringer og lokalkunnskap. Lokale forhold kan i noen tilfeller gi grunnlag for å iverksette tiltak som er mer risikoreduserende enn de krav som ligger i Håndbøkene til Statens vegvesen. Altså at man øker sikkerheten utover kravene som ligger til grunn. Ved å øke sikkerheten kan man enten redusere sannsynligheten for en uønsket hendelse eller redusere konsekvensen av denne uønskete hendelse, eller begge deler. Da har man senket risikoen til et akseptabelt nivå.

ROS-analyse for reguleringsplan

I arbeidet med ROS-analysen har gruppa tatt utgangspunkt i de foreliggende løsningene i forslaget til reguleringsplanen, vurdert risiko ved disse og foreslått eventuelle risikoreduserende tiltak som kan innarbeides i endelig byggeplan.

Tiltakene dreier seg om å optimalisere utformingen av veganlegget med hensyn til risiko for trafikkulykker og risiko for å skade miljøet. Gruppa har anslått sannsynligheter for ulike hendelser og kommet fram til et bilde av forskjellene i hyppighet og konsekvens av hendelsene.

Risikobildet for dette prosjektet er en stor forbedring i forhold til dagens situasjon, både med tanke på trafikksikkerhet og fremkommelighet, særlig for tunge kjøretøy. Den foreslåtte løsningen vil blant annet bedre dagens utfordringer knyttet til stigning. Prosjektet er imidlertid lite i utstrekning, så det er begrenset hvor mange funn man kan gjøre. Det er i planarbeidet utarbeidet en rekke faglige rapporter/ vurderinger, og det henvises til disse for ytterligere informasjon om de ulike temaene.

I tabell under listes HAZID-samlingens vurdering og forslag til tiltak for å redusere risikoen til et akseptabelt nivå, og som samtidig er samfunnsøkonomisk forsvarlig.

Tiltak nr.	Tema	Hendelse / sikkerhetsproblem	ROS-analysens anbefalte tiltak
2	Flomskred	Det er ikke utført beregninger med tanke på skred som kan oppstå som følger av ekstremnedbør.	Prosjektleder kontakter hydrolog i Svv slik at det blir foretatt en vurdering.
4	Steinsprang eller steinskred	Hele veglinjen ligger innenfor NVE`s aktsomhetsområde. Teoretisk mulig at et skred vil treffe vegen.	Det skal utføres rensk i startsonen, ved T-krysset. I løpet av 2018 skal det utarbeides et notat som omhandler problematikken. Det bør gjøres en kost-nytte analyse for aktuelle tiltak når denne foreligger.
7	Ustabil grunn/fare for utglidning av vegbanen	Det skal etableres en liten fylling, kan være risiko for at vegen glir ut dersom det fylles ut for mye	Viser til *«Geoteknisk vurderingsrapport, reguleringsplan Sørvika–Sæter»* og tiltak foreslått der. SIA-planen bør ta for seg hvordan gravemaskinførere skal komme seg ut av graveren ved en eventuell utglidning.
8	Kvikkleireskred	Det er kvikkleiremateriale i sjøen. Vil ikke utgjøre en risiko såfremt man ikke fyller på så mye masser at grunne blir ustabil. Det er mulig det skal etableres en kai for lekter i området.	Det bør utarbeides en egen risikoanalyse i tilknytning til dette arbeidet.
9	Undersjøiske skred, fare for utglidning av sjøbunn	Se punkt 8.	Se punkt 8.
11	Flom i bekker	På Sætersiden er det en bekk som ligger nært tunnelpåhugget. Stor vannføring i bekk fra Stakkevatnet.	Det skal gjøres terrengtilpasninger slik at bekken flyttes lengre østover fra tunnelen. Det bør gjøres flomberegninger, hydrolog rådføres.
12	Oversvømmelse/overvann/ dreneringssvikt	Se punkt 11.	Se punkt 11.
14	Bølger		Områder ned ved sjøen bør plastres.
19	Store nedbørsmengder, intens nedbør	På Sætersiden er det en bekk som ligger nært tunnelpåhugget. Stor vannføring fra Stakkevatnet.	Det skal gjøres terrengtilpasninger slik at bekken flyttes lengre østover fra tunnelen. Det bør gjøres flomberegninger, hydrolog rådføres.

20	Isnedfall	Skjæringer på Sætersiden (øst).	Sikringstiltak må vurderes. Viser til *«Geologisk rapport til reguleringsplan fv.848 Segelstein»* og eventuelle tiltak etter denne.
21	Ustabil vegskjæring, nedfall fra skjæring	Det ligger en del skjæringer i planområdet. Tunnelen vil løse mye av denne problematikken.	Viser til *«Geologisk rapport til reguleringsplan fv.848 Segelstein»* og eventuelle tiltak etter denne.
30	Strømnett	Ved kryss på østsiden står det en høyspentkabel.	Det er regulert faresone for å ivareta denne. Under sprenging må denne kobles ut. Dette må ivaretas videre under prosjektering.
39	Akutt eller permanent forurensing	Utslipp fra anleggsmaskiner i byggeperioden. Forurensing under tunneldriving.	Anleggsmaskiner må ikke plasseres på en slik måte at de kan velte slik at diesel eller lignende kan rene ut i havet. Dette ivaretas i SHA-planen. Viser til rapport etter risikoanalysen for tunnel som omhandler dette.
41	Støy	Det ligger en fritidsbolig i nærheten av østre portal, i grenseland til støy.	Dette må ivaretas i SHA-planen
43	Avløp fra tunnel, drenering og vask av tunnel	Forurensing under driving av tunnelen.	Se punkt 39. Det ligger ingen drikkevannskilder eller verneområdet vassdrag i eller nært planområdet. Viser til egen risikoanalyse for tunnel.
44	Annet, forurensing	Kan bli utfordringer knyttet til sprekkdannelser ifm. sprenging (vibrasjon/rystelser).	Dette ivaretas videre under prosjektering.
48	Spredning av fremmede skadelige arter	Det er registret forekomst av Tromsøpalme i planområdet.	Dette hensyntas videre under prosjektering og SHA-planen for å forhindre videre spredning.
55	SEFRAK-bygninger	Det ligger en ruin i planområdet.	Ruinen er ikke registrert i kart. Analysegruppen er usikre på hva dette er. Undersøkes nærmere.
56	Turstier		Det ligger ingen turstier som vil bli berørt av prosjektet. Etablering av eventuelle utfartsparkeringer undersøkes med kommunen slik at disse plasseres hensiktsmessig i forhold til eventuelle stier.
60	Farefullt terreng, stup e.l	Det vil bli noen høye skjæringer ved tunnelpåhuggene. Kan utgjøre en risiko for folk som ferdes i området.	Det er lite som tilsier at det vil være gående i disse områdene. Ingen kjente populære turstier. Det vurderes nærmere om disse må sikres.
			Skjæringene vil blir sikret i anleggsfasen.
62	Fiskeri og fiskeoppdrett	Det er en del fiskeplasser langs land. Ved Gregusvika ligger det et oppdrett.	Dette må hensyntas og tiltak vurderes i forbindelse med plassering av deponi. Dette ivaretas under prosjektering.

70	Møteulykke		Forsterket midtoppmerking vil være et godt, effektivt tiltak mot denne typen ulykker. Ref. *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021*, tiltak nr. 104, skal fylkeskommunen i samråd med Svv plukket ut egnede strekninger for etablering av dette. Det vil være hensiktsmessig å etablere dette på et nytt anlegg.
71	Påkjørsel bakfra	Det ligger en rundkjøring på Sørvik-siden.	Farten reduseres til 50 km/t før du kjører ut av tunnelen.
72	Utforkjøring		Vegen bygges i henhold til krav til rekkverk/sideterreng. Sikkerhetssonen på denne strekningen er 5 meter. Innenfor denne sonen skal det ikke forekomme påkjøringsfarlige elementer.
73	Sidekollisjon (kryss, avkjørsel)		Det er god sikt på Sætersiden, ved Sørvik settes farten ned til 50 km/t.
74	Påkjørsel av syklende eller gående	Andørja er et populært område for sykling.	De må skiltes for syklende på en slik måte at disse benytter eksisterende veg i dagen og ikke tunnelen.
81	Standardsprang	Vegen i tilknytning til den nye traseen vil være smal med urolig kurvatur.	I Sørvika vil rundkjøringen være en naturlig avslutning. Ved Sæter tilpasses eksisterende veg til den nye traseen.

Figur 27: Risikovurdering og tiltaksoversikt

KOMMENTAR TIL TILTAKENE: Alle tiltak er vurdert. Tiltak nr. 2, 4, 55, 56, 73 og 81 er avklart i regulerings-prosessen. Øvrige tiltak skal følges opp nærmere i prosjekteringsfasen.

Risikoanalyse for tunnel

Tunnelen skal bygges etter dagens standard, det er derfor begrenset hvor mange svakheter/mangler i forhold til Tunnelsikkerhetsforskriften (TSF) man kan avdekke med denne analysen. Likevel er det noen svakheter, med påfølgende forslag til tiltak analysegruppen vil anbefale.

Ventilasjon:

Brannvesenet er stasjonert i Hamnvik og på Engenes og består av deltidsmannskap som ikke er i beredskap. Nærmeste røykdykkertjeneste er stasjonert i Harstad. Ibestadtunnelen ligger i nær tilknytning, har en stigning på 10% og anses som et særtrekk ved adkomstvegen som kan øke risikoen for varmgang i store kjøretøy. Forslag til tiltak: I TSF er det ikke et krav til ventilasjon i den planlagte tunnelen. Risikoanalysen vil med bakgrunn i problemstillingen over, på det sterkeste anbefale at dette likevel prioriteres sammen med brannventilasjon.

Slokkevann:

Det må sikres tilstrekkelig slokkevannkapasitet inne i tunnelen. Jamfør håndbok N500 for vegtunneler skal det finnes vannforsyning i alle tunneler; hydranter ved portaler og

innvendig, med mellomrom som ikke overstiger 250 m. Forslag til tiltak: I tilknytning til bekker på begge sider bør det være mulig å etablere vannmagasiner. Dette forutsetter at disse er frostfri og lett tilgjengelige. Inne i tunnelen kan en bruke dreneringskummer. Dersom dette ikke er mulig, skal slokkevann sikres gjennom tankbil med vann. Beredskapsanalysen skal gjøre nærmere vurderinger av dette.

Fjernstyrte bommer:
Dette er et vurderingskrav for denne tunnelklassen. Mange respekterer ikke rødt stopp-blink-signal og velger å kjøre gjennom. Ved en eventuell brann i tunellen kan man risikere at flere kjøretøy kjører inn. Brannmannskapene har lang utrykningstid, dette anses som et særtrekk. Ibestadtunnelen bør sees i tilknytning til dette. Forslag til tiltak: Risikoanalysegruppen anbefaler at fjernstyrte bommer etableres slik at man ikke får uønsket trafikk inn i tunnelen ved en eventuell hendelse. Dersom det ikke blir ventilasjon i tunnelen, forsterkes behovet og anbefalingen om å etablere bommer.

Videoovervåking:
Dette er ikke et krav for denne tunnelklassen. Forslag til tiltak: Med bakgrunn i lang utrykningstid for nødetatene vil analysegruppen anbefale at dette etableres med bommene. Da vil vegtrafikksentralen (VTS) kunne overvåke situasjonen og gi nødetatene viktig informasjon om hendelsen underveis/på veg til stedet, slik at de ikke bruker verdifull tid på dette når de ankommer.

Trafikksikkerhet:
Forslag til tiltak: Det anbefales at det etableres forsterket kant- og midtoppmerking dersom det er rom for begge deler. Ref. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 skal fylkeskommunen i samråd med Svv finne egnede strekninger for etablering av dette. Dette er et rimelig og godt tiltak for å forhindre møte- og utforkjøringsulykker. Rundkjøringen i tilknytning til tunnelen bør forvarsles inne i tunnelen for å redusere risikoen for påkjørsel bakfra.

Beredskapsanalyse:
Det er krav om beredskapsanalyse for tunnelen. Denne analysen tar for seg ulike scenario og beskriver nærmere hvilke ressurser som er tilgjengelig. Ved en slik analyse dannes et bilde av mulighetene og begrensningene slik at man kan dimensjonere, og planlegge deretter. Det anbefales at denne utføres i en tidlig fase.

KOMMENTAR TIL TILTAKENE: Beredskapsanalyse må gjennomføres før detaljprosjektering igangsettes. Øvrige tiltak fra risikoanalysen, samt evt. tiltak som fremkommer i arbeidet med beredskapsanalysen, skal vurderes og avklares nærmere i prosjekteringsfasen.

8.18 Rammer og premisser for planarbeidet

Oppdraget er å utarbeide reguleringsplan for en alternativ vegtrasè til dagens fylkesveg over Segelstein, da med utgangspunkt i tunnel og veg i dagen. Planleggingen er utført av Statens vegvesen, på vegne av vegeier Troms fylkeskommune.

9 Gjennomføring av forslag til plan

9.1 Framdrift og finansiering

Prosjektet er foreslått prioritert i handlingsplan for fylkesveg. Finansiering vil bli avklart ved fylkestingets behandling av budsjett/økonomiplan.

9.2 Utbyggingsrekkefølge

Det synes naturlig å drive tunnelen på stigning fra Sørvik-sida. Utover dette så vil utbyggings-rekkefølgen være avhengig av hvordan en anleggsteknisk velger å løse tiltaket. Det handler blant annet om trafikkavvikling og håndtering av masser/transport m.v. Endelig rekkefølge må utredes og avklares nærmere i prosjekteringsfasen.

9.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Målet er at trafikken skal kunne gå mest mulig som normalt på eksisterende vegstrekning under anleggsarbeidet, men det er pr i dag usikkerhet knyttet til omfang av vegstenging. Vegen vil i alle fall kunne bli stengt i kortere perioder, og det vil også kunne bli behov for midlertidig vegomlegging i forbindelse med arbeidene (eksempelvis ved bygging av kryss). Perioder med stenging av veg samt utførelse av større arbeidsoperasjoner vil søkes samkjørt med frekvensen på fergesambandet, slik at ulemper for trafikantene blir minst mulig. Forholdene omkring trafikkavviklingen vil bli nærmere konkretisert i prosjekteringsfasen.

9.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) og Ytre miljøplan (YM) for prosjekterings-/ byggefasen

I prosjekterings-/byggefasen skal det utarbeides en overordnet risikovurdering (RISKEN), som skal innarbeides i prosjektets SHA-plan (sikkerhet-, helse- og arbeidsmiljøplan) og spesielt påpeke farlige og miljøbelastede arbeidsoperasjoner og materialer i forbindelse med bygging. Sikker jobb analyser (SJA) utarbeidet av entreprenør vil være sentralt ved oppfølging av denne risikovurderingen i selve byggefasen.

Det skal også utarbeides en YM-plan (Ytre miljøplan), som skal beskrive prosjektets mulige utfordringer knyttet til ytre miljø, og redegjøre for hvordan disse utfordringene skal ivaretas. 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. YM-planen skal følges opp gjennom hele byggeperioden. I tabellen nedenfor er det opplistet spesielle miljøutfordringer som det skal arbeides videre med i YM-plan og i en eventuell rigg- og marksikringsplan.

Miljøtema (iht. veileder for YM-plan)	Problemstillinger/vurderinger
Støy	• Ingen problemstilling
Vibrasjoner	• Vibrasjonskrav i henhold til NS-EN8141. • Bygningsbesiktigelse for alle hus nærmere enn 100 meter fra sprengningsområdet. • Utarbeidelse av måleprogram.
Luftforurensning	• Ingen problemstilling
Forurensing av jord og vann	• Riggområde og steder for lagring og fylling av drivstoff, oljer etc skal lokaliseres i trygg avstand (minimum 10 meter) til bekk/vassdrag, samt at midler for å binde evt oljesøl skal finnes på slike steder.
Landskapskarakter	• Avbøtende tiltak jf. kap. 8.8
Friluftsliv og bygdeliv	• Ingen særlig problemstilling
Naturmangfold	• Jordmasser/toppdekket som fjernes i anlegget tilbakeføres som toppdekke/frøbank på sideareal. Toppmasser som tas av skal lagres på tilgrensende areal slik at tilbakeføring av stedegen vegetasjon går raskt og uten fare for innblanding av fremmede arter. • Tromsøpalme må kartlegges og avmerkes i felt slik at en ikke risiker å flytte masser som kan spre denne fremmedarten.
Kulturarv	• Ingen problemstilling
Klimagasser og energiforbruk	• Avklares i prosjekteringsfase
Materialvalg og avfallshåndtering	• Avklares i prosjekteringsfase
Naturressurser	• Fugl/vilt i anleggsfase • Ivaretakelse av vassdrag

Figur 28: Innspill til YM-plan

10 Innkomne innspill i forbindelse med varsel om planstart

Oppstart av planarbeidet ble annonsert 17.10.2016 og 20.12.2016. Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging ble sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte. Det kom inn 15 innspill til planvarsel. Disse er referert og kommentert under.

1. Fylkesmannen i Troms

Mudring og utfylling i sjø. Ved utfylling eller mudring i sjø må det undersøkes om sjøbunnen som berøres er forurenset. Dersom dette er tilfelle vil det være en fare for at forurensningen på sjøbunnen virvles opp, med påfølgende spredning av miljøgifter. Mudring og utfylling i sjø krever tillatelse fra Fylkesmannen. Fylkesmannen ber om at hensynet til forurenset sjøbunn ivaretas i det videre arbeidet med planen.

Naturmangfold. Et lengre belte med Gråor-heggeskog ligger delvis innenfor det vi oppfatter som planområdet. Denne lokaliteten er vurdert og verdisatt som B-viktig. Ut fra modellert veglinje vil denne lokaliteten ikke bli berørt. Ved Seglstein er det gjort flere observasjoner av

fjellvåk. Det er også en lokalitet av bakkesøte nært eksisterende veg. Det oppgis at det skal gjøres vurderinger etter naturmangfoldlovens miljørettslige prinsipper i det videre planarbeidet. Vi anser det som tilstrekkelig i utgangspunktet. Eventuell påvirkning på sjøfugl bør også beskrives. Vi minner om at landskap også er en del av naturmangfoldet. Landskapsvurderinger må også inngå i planmaterialet.

Støy. Det må kartlegges hvor mange bygninger med støyfølsom bruk som berøres. Disse må støyutredes av støyfaglig konsulent. Det må på bakgrunn av støyberegningene dimensjoneres nødvendige tiltak for å overholde krav til utendørs lydnivå slik at plan og bygningslovens krav til lydnivå og luftkvalitet overholdes. Reguleringsbestemmelsene må angi støygrenser for uteplasser/verandaer/balkonger som skal overholdes samt beskrive de avbøtende tiltak som er nødvendig for å overholde støy og ventilasjonskrav.

Friluftsliv og strandsone. Det finnes områder langs strekningen der det ser ut til å være lettere tilgjengelig fjære og som er i bruk. Dette bør beskrives i planforslaget, med evt. avbøtende tiltak.

Kommentar fra Statens vegvesen

Sjøbunnsforhold. Sjøbunnsforhold vil bli undersøkt med forurensingsbasen til Miljødirektoratet (Tidligere KLIF) og med kommunen for å sjekke mulige forurensningskilder. Utfylling i sjø krever tillatelse etter forurensingsforskriften dersom det er potensiale for forurensing (vurderes av fylkesmannen). Ved utfylling i sjø vil standard søknadsskjema bli fylt ut og sendt fylkesmannen for behandling.

Naturmangfold. Det er ikke verneområder i området og heller ikke registrert utvalgte eller truete naturtyper. Det er lokalitet med prioritert naturtype (gråorskog), og tiltaket vil berøre utkanten av denne. I forhold til fugl/vilt vil tiltaket kunne ha en påvirkning særlig i anleggsfase. Virkning for landskap er vurdert særskilt i eget kapitel i planbeskrivelsen. Tiltakets virkning på natur er beskrevet i henhold til naturmangfoldlovens kapittel II.

Støy. Ved planlegging av ny veg skal støy beregnes/utredes for bygninger med støyfølsom bruk. Resultater fra støyberegninger basert på grenseverdier i T-1442 viser at det ikke er grunnlag for støyskjermende tiltak. Støygrenser for utearealer er angitt i reguleringsbestemmelsene.

Friluftsliv og strandsone. Arealene som planen omfatter er i liten grad benyttet til friluftsaktiviteter. Strandsonen er i dag lite tilgjengelig, særlig i sør. I nord ligger noen hytter men ved disse vil vegen ikke gå i strandsonen. Det er liten trafikk på fv. 848 og situasjonen blir tilnærmet uendret for tilgang til strandsone. Virkning for nærmiljø og friluftsliv er for øvrig omtalt i planbeskrivelsen.

2. Troms fylkeskommune

Landskap/naturverdier. Det forutsettes at tiltaket i best mulig grad ivaretar landskap og naturverdier både ved plassering av trase og behandling av fyllinger/skjæringer.

Gående/syklende/kollektiv. Trafikksikkerhet for gående og syklende, samt tilrettelegging for kollektivtilbudet må ivaretas i planleggingen.

Sefrak-eiendommer. Ber om at to Sefrak-registrerte verneverdige bygninger på eiendommene 102/2 og 102/1, ved Sørvika, ikke blir berørt av ny veg. Ber om at hovedbygningene på eiendommene 102/1, 102/2 og smia på 102/1 avsettes som hensynssone c vern av bygninger. Det må utarbeides bestemmelser til denne hensynssone om at istandsetting og vedlikehold av bygningene skal skje etter antikvariske prinsipper. Opplysninger om bygningen på eiendom 102/27 mangler i vårt arkiv og vi ber Ibestad kommune vurdere om denne bygningen skal gis et vern gjennom hensynssone c. Ber om å få tilsendt mer detaljerte kart når dette foreligger for å kunne vurdere arkeologiske undersøkelser.

Kommentar fra Statens vegvesen

Landskap/naturverdier. Det er laget en landskapsanalyse for planområdet med vurderinger av dagens situasjon og nytt tiltak.

Gående/syklende/kollektiv. Det blir ikke tilrettelagt for gående og syklende langs ny veg/tunnel. Eksisterende veg, som tenkes nedklassifisert fra fylkesveg til kommunal veg, vil kunne benyttes i den grad den fortsatt skal holdes åpen/driftes. Utover eksisterende busslommer i Sørvik er det ikke ansett å være behov for ytterligere tilrettelegging for kollektiv/buss innenfor planområdet.

Sefrak-eiendommer. Området i Sørvika er medtatt i varslet planområde med bakgrunn i behov for areal til midlertidig fergeleie og anlegg- og riggareal. Varslet planområde er imidlertid større enn området som nå foreslås regulert. Ingen verneverdige bygninger vil inngå i planområdet eller bli berørt av tiltaket. Vi har hatt dialog og påfølgende avklaringer med fylkeskommunen mht. undersøkelser etter kulturminneloven § 9. Kommunen er tilskrevet i forhold til gnr 102 bnr 27, og det antas at de vil gi en nærmere tilbakemelding på dette.

3. Ibestad kommune

Kommunen ønsker å spille inn mulighet for utvikling av områder i Sørvik, Ånstad og Hamnvik som følge av overskudd på masser i prosjektet.

Kommentar fra Statens vegvesen

Generelt er det slik at merkostnader for transport / anbringelse av eventuelle overskuddsmasser må påregnes av mottaker dersom det blir aktuelt. Deponeringsområde må i så fall være klarert arealmessig og med tanke på grunnforhold. Håndtering av overskuddsmasser vil bli nærmere avklart i byggeplan-fasen.

4. Tromsø Museum - marinarkeologisk vurdering

Antar at eventuelle tiltak i sjø vil være i begrenset omfang og vurderer sannsynlighet for konflikt med evt. kulturminner som liten. Området er ikke kjent for utbredt eldre maritim aktivitet. Ingen merknader til planforslaget. Minner om kulturminneloven § 8, 2. ledd.

Kommentar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

5. Kystverket Troms og Finnmark

Ingen merknader til planoppstart.

Kommentar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

6. NVE

Vassdrag. Strekningen mellom Sørvika og Sæter krysser flere vassdrag. Det må tas hensyn til vassdragsmiljø, inkludert fisk, i det videre planarbeidet. Det er også viktig at krysninger planlegges på en slik måte at både sikkerhet og miljø ivaretas. Kantsonen langs vassdrag er gitt særskilt beskyttelse i Vannressursloven § 11, og det er naturlig at bestemmelsen ligger til grunn for planleggingen. NVE ber om at midlertidige tiltak i utbyggingsfasen også skal utredes og kartfestes, for eksempel midlertidige kryssinger av vassdrag og massedeponier.

Flom og skredfare. Varslet planområde krysses av flere små bratte vassdrag. Selv om Statens vegvesen er kjent med disse utfordringene, vil vi likevel nevne at det i små elver/bekker med tilsynelatende lite skadepotensiale kan oppstå store skader. NVE ber om at det tas hensyn til dette i videre planarbeid. I henhold til NVE Atlas ligger deler av varslet strekning innenfor aktsomhetsområder for snøskred, steinsprang, jord-/flomskred og flom. Vi regner med at det nettopp er på grunn av skredfaren, i tillegg til dårlig veistandard med bratte stigningsforhold, smal kjørebane og dårlig kurvatur, at vegparsellen utbedres. NVE forutsetter derfor at flom og skredfaren blir tilstrekkelig utredet og ivaretatt i det videre planarbeidet.

Kraftlinje. Det er viktig at det tas hensyn til kraftlinjen i det videre planarbeidet, samt at netteier kontaktes.

Kommentar fra Statens vegvesen

Vassdrag. Det er ingen fiskeførende vassdrag i dette området.

Flom og skredfare. Flomberegninger er utført og er grunnlag for dimensjonering av stikkrenner og kulvertløsninger for veganlegget.

Kraftlinje. Netteier kontaktes i forbindelse med planarbeidet.

7. Bygda båtforening

Båtforeningen melder interesse for steinmasser fra tunneldrivingen ved Segelstein da molo skal forsterkes betydelig etter stormskade. Ønsker betingelser for eventuell tilkjøring av stein.

Kommentar fra Statens vegvesen

Generelt er det slik at merkostnader for transport / anbringelse av eventuelle overskuddsmasser må påregnes av mottaker dersom det blir aktuelt. Deponeringsområde må i så fall være klarert arealmessig og med tanke på grunnforhold. Håndtering av overskuddsmasser vil bli nærmere avklart i byggeplan-fasen.

8. Grunneier gnr. 102 bnr. 13.

Ønsker å vite om eiendommen blir berørt og ønsker orientering fortløpende. Gjør oppmerksom på en stor steinblokk på oversiden av veien, som var utredet av SVV når veien ned til Ibestadtunnelen ble laget. Vil tro den kan løsne ved rystelser i området.

Kommentar fra Statens vegvesen

Eiendommen blir i hovedsak ikke berørt av tiltaket. Den delen av eiendommen som ligger mellom vegsystemet i Sørvika blir imidlertid foreslått regulert som LNFR-område. Den aktuelle steinblokken vil bli vurdert i det videre byggeplanarbeidet.

9. Grunneier gnr. 102 bnr. 22.

Ved bygging av eksisterende veg ble det ikke tatt hensyn til avkjøring/parkeringsplass. Ønsker at det nå blir tatt hensyn til avkjøring/parkeringsplass til våningshus og naust.

Kommentar fra Statens vegvesen

Eiendommen har pr i dag ingen avkjørsel fra offentlig veg. Det blir ikke anlagt avkjørsler fra ny fylkesveg. Dette av hensyn til topografiske og terrengmessige forhold, samt trafikksikkerhet og framkommelighet.

10. Grunneier gnr. 102 bnr. 9.

Det må tas hensyn til at eiendommene ikke blir mer ødelagt enn nødvendig mht. terrenginngrep. Adkomst til eiendommene må ivaretas der dette er mulig og hensiktsmessig. Status til eksisterende veg må avklares. Eksisterende veg medførte store og unødige terrenginngrep som først nå etter 40 år begynner å viskes ut. Bl.a. en steinfylling fra 100 m.o.h og nesten ned i fjæra som sannsynlig vil lage problemer for den nye vegen og bør renskes opp. Det forutsettes at de nye planene utføres mer detaljert og samvittighetsfullt ved bl.a. bruk av landskapsarkitekt, slik at terrenginngrep blir minst mulig skjemmende. Teisteberget er eller har vært tilholdssted og hekkeplass for teist. Denne er i dag på rødlista over truede fuglearter. Det er flere steder/formasjoner med kulturhistorisk verdi som bør ivaretas, f.eks. Seglsteinen og Gudbrand Gløtt-hula. På strekningen Sæter-Sørvika er det flere boplasser, norske og samiske. Noen har man kjennskap til, andre har en usikker beliggenhet. Har kunnskap om planområdets kulturhistorie og ønsker delta i planprosessen. Ønsker å bli holdt orientert og delta på befaringer.

Kommentar fra Statens vegvesen

Forholdene det vises til er vurdert i planarbeidet og omtalt i planbeskrivelsen. Eiendommen gnr. 102 bnr. 9 vil ikke bli berørt av veg i dagen, men tunnel-trasèen vil gå under denne eiendommen.

11. Grunneier gnr. 102 bnr. 27.

Har hus på Segelstein hvor det er en brønn som er 80-100 m dyp. Ønsker at Svv er obs på dette, slik at en ikke mister vannkilden.

Kommentar fra Statens vegvesen

Brønnen ligger såpass nærme at den vil kunne bli berørt i forbindelse med bygging av tunnel. Innspillet vil bli fulgt opp og ivaretatt i påfølgende byggeplanarbeid og byggefase.

12. Grunneiere av gnr. 102, bnr. 93 og 127, samt medeier i bnr. 25.

Huset påstående bnr. 127 har tidligere vært bebodd men benyttes nå som fritidsbolig på ulike tider av året. Vi har nå avkjørsel og veg til huset fra nåværende fylkesveg, men regner med at etter omlegging av vegen vil nåværende fylkesveg ikke bli brøytet i vinterhalvåret i

angjeldende område, noe som i vesentlig grad vil forringe bruksmuligheter for huset. Vi ber derfor om at det blir tatt med i planen at det opparbeides tilstrekkelig avkjørsel på passende område og som også kan gi mulighet for bilparkering i rimelig avstand fra huset. Som motytelse tilbyr vi å avstå betaling for avgitt grunn til veg.

Kommentar fra Statens vegvesen

Eiendommene er i dag tilknyttet en avkjørsel fra eksisterende fylkesveg. Det blir ikke anlagt avkjørsler fra ny fylkesveg. Dette av hensyn til topografiske og terrengmessige forhold, samt trafikksikkerhet og framkommelighet.

13. Grunneiere av gnr. 102, bnr. 25 og 28.

Forstår at dette er en reguleringsplan, derfor veldig tidlig i prosessen. Når det gjelder vår andel av Seter ønsker vi at det blir laget avkjørsel til husene og at det fortsatt blir mulig å komme til sjøen og båthuset på gnr. 102 bnr. 93, som er i bruk. Går ut fra at det blir foretatt mere «kontrollerte» inngrep i naturen i dette utbyggingsprosjektet.

Kommentar fra Statens vegvesen

Eiendommene er i dag tilknyttet en avkjørsel fra eksisterende fylkesveg. Det blir ikke anlagt avkjørsler fra ny fylkesveg. Dette av hensyn til topografiske og terrengmessige forhold, samt trafikksikkerhet og framkommelighet. Terrenget er vanskelig å bygge i, men vi ønsker å gjennomføre utbygging så skånsomt som mulig. Viser for øvrig til vurderinger av natur og landskap i planbeskrivelsen.

14. Grunneier gnr. 102 bnr. 24.

Etter at vegen kom i 1974 har alle små bekker tørket opp etter snøen har smeltet i fjellet. Den siste bekken er der den nye vegen er planlagt. Hvis vegen kommer der blir det fritt for vann på bruk gnr. 102 bnr. 25. Foreslår at dere legger vegen nedenfor huset på denne eiendommen og videre innover. Det er et lettere terreng og vi beholder den lille vannkilden.

Kommentar fra Statens vegvesen

Forholdet til vann/bekker er vurdert og omtalt i planbeskrivelsen, og disse blir i stor grad ivaretatt via stikkrenner gjennom ny veg. SVV vil også gjøre en registrering av private vann/avløpsanlegg, brønner osv. i tilknytning til fritidseiendommer i området, i forkant av utbygging, slik at disse kan ivaretas på best mulig måte.

15. Grunneier gnr.102 bnr. 123.

Eier en hytte i Aspelia, med avkjøring til godkjent hytteveg fra eksisterende fv. 848 mellom Sørvik og Segelstein. Da hytta har avkjøring fra vegen som nå søkes erstattet med ny trase,

lurer jeg på om det også for framtiden vil bli foretatt vedlikehold av eksisterende vei mellom Sørvika og Segelstein? Det finnes ingen alternativ adkomst til hytta.

Kommentar fra Statens vegvesen

Eksisterende fylkesveg 848 mellom Sørvik og Segelstein foreslås omklassifisert til kommunal veg i forbindelse med planleggingen av ny vegtrase. Prosess for omklassifisering av eksisterende veg vil bli gjort i tilknytning til realisering av prosjektet. Det vil være opp til kommunen å avgjøre i hvor stor grad denne vegen skal driftes og vedlikeholdes i framtiden, men det antas at tilkomst til hytter som er i bruk vil bli opprettholdt.

11 Innkomne merknader i forbindelse med høring og offentlig ettersyn

Planforslaget har vært på høring og lagt ute til offentlig ettersyn i tiden **29.04.19–11.06.19.** Det foreligger ingen innsigelser til reguleringsplanen fra regionale statsetater, men det har kommet 9 merknader til reguleringsplanen fra offentlige instanser og grunneiere. Disse er referert og kommentert under.

1. Fylkesmannen i Troms og Finnmark

Det foreligger ingen innsigelser til reguleringsplanen fra regionale statsetater. I og med at det ikke er avklart hvor tunnelmasser skal deponeres ønsker Fylkesmannen å bli orientert om hvor det er tenkt deponi. Fylkesmannen har ingen ytterligere merknader til planen.

Kommentar fra Statens vegvesen

Jf. nytt regelverk må en forsøke å nyttiggjøre overskuddsmasser til andre vegprosjekter eller søke å avhende masser til andre aktører, før en eventuelt går på etablering av deponi på land eller i sjø. I dette tilfellet har kommunen signalisert at de kan ha prosjekter der overskuddsmasser vil kunne nyttes.

Endelig løsning for bruk og avhending av overskuddsmasser vil imidlertid måtte avklares i prosjekteringsfasen, og det må opprettes en dialog mellom fylkeskommunen, kommunen (og evt. andre aktører) for å avklare mulig avhending og eventuelle betingelser knytta til dette. Dersom det skulle blir aktuelt med deponi i sjø, så vil det måtte kjøres som en egen prosess med fylkesmannen.

Planbeskrivelsens kapittel knytta til massehåndtering er revidert i tråd med ovennevnte. Vi mener merknaden med dette er ivaretatt. Merknaden foreslås tatt til følge.

2. Troms fylkeskommune

Troms fylkeskommune har gjennomgått planen, og deres innspill ved varsling anses ivaretatt. Troms fylkeskommune, herunder kulturminnevernet, har ingen merknader til planforslaget.

Kommentar fra Statens vegvesen

Uttalelsen foreslås tatt til orientering.

3. Sametinget

Sametinget befarte området i 2017 uten at det ble påvist automatisk freda samiske kulturminner i tiltaksområdet, og har ingen innvendinger til planforslaget. De minner om den generelle aktsomhetsplikten etter kml § 8, og ber om at denne nevnes i reguleringsbestemmelsene.

Kommentar fra Statens vegvesen

Aktsomhetsplikten etter kml § 8 fremgår allerede av reguleringsbestemmelsene. Merknaden vil derfor ikke medføre noen endring av reguleringsplanen og dens bestemmelser. Merknaden foreslås tatt til orientering.

4. Grunneier gnr 102 bnr 1

Merknader:

1. Det vises til at overløp fra septiktank, som går ut i betongrør i areal avmerket midlertidig riggområde, må ivaretas.
2. Eiendommen 102/79 har i alle år hatt parkering på bnr 1, og det må etableres erstatning for denne.
3. Det foreligger byggetillatelse for naust på eiendommen. Tomta er utgravd, og planen er å mure grunnmuren inneværende år. Planen viser ikke hvordan midlertidig fergeleie vil påvirke dette.
4. Det vises til en eksisterende stikkrenne gjennom veg og grøft i grenseskillet mellom eiendom bnr 1 og bnr 2. Her er mye vann på våren, og dette må ivaretas både i og etter byggeperioden.
5. Ber om tilbakemelding på tidligere innspill om mulig plassering av overskuddsmasser på deler av eiendom bnr 1.

Kommentar fra Statens vegvesen

1. SVV vil utføre og bekoste nødvendig omlegging av lovlig anlagte ledninger, unntatt dersom tillatelsen til å legge ledningene er gitt på spesielle vilkår. I dette tilfellet vil vi i utgangspunktet søke å ikke komme i berøring med overløp/betongrør. Dette vil imidlertid måtte vurderes nærmere i forbindelse med detaljplanlegging av riggområdet. Grunneier vil måtte påvise beliggenhet og dybde på røret.
2. Parkeringsplassen vil kunne erstattes med parkeringsplass på egen tomt, evt. på alternativt område på gnr 102/1. Dette vil bli sett nærmere på i forbindelse med prosjektering av midlertidig fergeleie.

3. Byggetomt for naustet ligger i areal avsatt til næring i kommuneplanens arealdel, og reguleringsplanen omfatter ikke dette området. Nærmere avklaring vil bli gjort i forbindelse med prosjektering av midlertidig fergeleie.
4. Stikkrenne gjennom veg og grøft i grenseskillet mellom eiendom bnr 1 og bnr 2 vil bli ivaretatt i forbindelse med detaljplanlegging.
5. Deponering av overskuddsmasser vil bli endelig avklart i forbindelse med detaljplanlegging, og det vil være fylkeskommunen som da avgjør spørsmål knytta til avhending, og eventuelle betingelser knytta til dette. Men det vil blant annet være krav om at aktuelle områder må avklares arealmessig og med tanke på grunnforhold.

Merknadens punkt 1, 2 og 4 vil bli ivaretatt i detaljprosjekteringa og foreslås tatt til følge. Merknadens punkt 3 og 5 må avklares nærmere i forbindelse med detaljprosjektering og foreslås tatt til orientering.

5. Grunneier gnr 102 bnr 79

Gjør oppmerksom på at bolig på eiendommen benyttes som helårsbolig.
Merknader:

1. Viser til at overløpsledning fra septiktank på eiendommen går gjennom eksisterende veg. Anmoder om at nødvendige hensyn/tiltak med tanke på dens funksjon ivaretas.
2. Viser til at eiendommen 102/79 har parkering på bnr 1, og at det må etableres erstatning for denne.
3. Ber om at vi ser på muligheten for omlegging/oppretting av veglinje, da dette vil ivareta både parkering og andre trafikale forhold.

Kommentar fra Statens vegvesen

1. SVV vil utføre og bekoste nødvendig omlegging / forlengelse av lovlig anlagte ledninger, unntatt dersom tillatelsen til å legge ledningene er gitt på spesielle vilkår. Overløpsledning vil bli ivaretatt i forbindelse med prosjektering av midlertidig fergeleie. Grunneier vil måtte påvise beliggenhet og dybde på røret.
2. Parkeringsplassen vil kunne erstattes med parkeringsplass på egen tomt, evt. på alternativt område på gnr 102/1. Dette vil bli sett nærmere på i forbindelse med prosjektering av midlertidig fergeleie.
3. Veglinja vil bli noe justert i forhold til dagens situasjon, både for å håndtere trafikk inn og ut av området, og med tanke på oppstillingsplasser. Endelig løsning blir avklart i forbindelse med prosjektering av midlertidig fergeleie.

Merknadene vil bli ivaretatt i detaljprosjekteringa og foreslås tatt til følge.

6. Grunneier gnr 102 bnr 14

Grunneier viser til en eksisterende avkjørsel til naust på eiendommen og til Sæterberget, en utfartsplass brukt av familien og andre. Det ønskes erstatning for denne avkjørselen i form av en avkjørsel fra ny veg.

Kommentar fra Statens vegvesen

Av hensyn til topografiske og terrengmessige forhold, samt trafikksikkerhet og framkommelighet, så vil det ikke bli anlagt avkjørsler fra ny fylkesveg. I dette tilfellet kan vi for øvrig ikke se at eiendommen pr i dag har en lovlig og etablert avkjørsel til naust. Når det gjelder utfart, så har kommunen definert aktuelle utfartsområder langs fylkesvegen i sin kystsoneplan. Dette området er ikke blant de definerte områdene, og det er derfor ikke grunnlag for slik tilrettelegging.

Merknaden foreslås ikke tatt til følge.

7. Grunneier gnr 102 bnr 22

1. Ønsker avkjøring / parkeringsplass til eiendommen, våningshus og naust. Den nye vegen er en barriere for atkomst til fritidsboligen, og grunneier spør hvordan vegvesenet tenker seg atkomsten til fritidshuset. Uten avkjørsel må de parkere i vegkant, noe som anses som mer trafikkfarlig enn etablering av en avkjørsel. I det minste må det anlegges parkeringslomme. De mener grunnen til at de ikke har avkjørsel i dag er at vegvesenet den gang glemte å bygge avkjørsel fra eksisterende veg.
2. Ønsker en god og sikker vanntilførsel (vannledning/brønn o.l.). Den gang eksisterende veg ble bygd ble også den naturlige vanntilførselen til fritidsboligen sterkt redusert, og de frykter ny veg vil forsterke dette ytterligere. Ny veg vil også sanere/ødelegge den gamle brønnen som de har benyttet som reserveløsning. De mener vegvesenet må sørge for en god og sikker vanntilførsel.

Kommentar fra Statens vegvesen

1. Eiendommen har ingen avkjørsel fra dagens fylkesveg. Av hensyn til topografiske og terrengmessige forhold, samt trafikksikkerhet og framkommelighet, så vil det ikke bli anlagt avkjørsler fra eller parkeringslommer langs ny fylkesveg. Vi ser imidlertid at ny veg med rekkverk vil skape en barriere da mulige gangveier fra eksisterende fylkesveg vil kunne bli avskjært. Vi ønsker derfor å tilrettelegge for at vegen kan krysses, slik at eiendommen også i fortsettelsen kan nåes til fots. Dette vil bli ivaretatt i forbindelse med detaljprosjektering.
2. Byggherre vil utføre og bekoste nødvendig omlegging av lovlig anlagte ledninger, unntatt dersom tillatelsen til å legge ledningene er gitt på spesielle vilkår. Når detaljprosjektering av vegen skal igangsettes, så vil det bli gjort en kartlegging av eksisterende vanntilførsel for eiendommen, og sørget for at kvalitet og mengde på denne ikke blir redusert som en følge av utbygginga. Dersom eksisterende vannforsyning til eiendommen må nedlegges i forbindelse med bygging av vegen vil en besørge ny vannforsyning.

Merknadens punkt 1 foreslås ikke tatt til følge. Merknadens punkt 2 vil bli ivaretatt i detaljprosjekteringa og foreslås tatt til følge.

8. Grunneier gnr 102 bnr 110

Ønsker tilbakemelding på følgende i forbindelse med innløsning av eiendom:

1. Det bes om at eksisterende atkomstveg fra eiendommen til fylkesvegen registreres i planen.
2. Spørsmål om angitt trasè med tilhørende lengde- og tverrprofiler er å anse som endelig, eller om det er mulig å korrigere disse.
3. Spørsmål om eksisterende veg over Segelstein i fremtiden vil bestå som kommunal veg og være åpen for ferdsel.
4. Spørsmål om hvordan prosess med innløsning i praksis foregår/forløper og hvilket tidsperspektiv som er satt for innløsningsprosessen.

Kommentar fra Statens vegvesen

1. Eksisterende atkomst fra eksisterende fylkesveg til eiendommen legges ikke inn i planen, da hele eiendommen vil søkes innløst.
2. Vegtrasèen er ikke å betrakte som endelig avklart. Det vil kunne komme justeringer innenfor regulert vegformål /annen veggrunn i påfølgende detaljprosjektering.
3. Eksisterende veg vil bli omklassifisert til kommunal veg, men det vil være opp til kommunen å avgjøre i hvor stor grad vegen skal holdes åpen, driftes og vedlikeholdes i framtiden.
4. Når reguleringsplanen er vedtatt og det er bevilget penger til grunnerverv, vil en kunne starte erverv av eiendom og innløsning av fritidsboliger som er krysset ut i reguleringsplanen. Før det sendes et forslag til kjøpekontrakt om innløsning må det tas en takst. Valg av takstmann gjøres i samarbeid med boligeier. I taksten vil man få en verdivurdering og en teknisk vurdering av boligen. I kjøpekontrakten blir en enig om bl.a. når overdragelsen av eiendommen skal skje. Når det gjelder tidsforløpet så legges det opp til at reguleringsplanen skal vedtas av kommunen i 2019, og grunnerverv vil ikke bli igangsatt før tidligst i 2020. Det vises for øvrig til håndbok R731 «Retningslinje ved boliginnløsning» som har informasjon om prosess og tidsforløp ved innløsning: https://www.vegvesen.no/_attachment/61504/binary/963987?fast_title=H%C3%A5ndbok+R731+Boliginnl%C3%B8sning.pdf

Uttalelsen vil ikke få noen betydning for reguleringsplanen og dens innhold, og foreslås tatt til orientering.

9. Grunneier gnr 102 bnr 159

Ingen merknader til reguleringsplanen. Ønsker imidlertid at vi ser på problematikk med vann og drenering fra tidligere utbygging av Ibestadtunnelen og tilhørende veg/gangveg.

Kommentar fra Statens vegvesen

De forhold som er omtalt er knytta til eksisterende fylkesveganlegg, og håndteres av vår vegseksjon, drift. Uttalelsen får ingen betydning for reguleringsplanen og foreslås tatt til orientering.

12 Endringer etter offentlig ettersyn

Planbeskrivelsen er revidert slik at den nå omfatter hele planprosessen. Det vil si at innkomne merknader i forbindelse med høring og offentlig ettersyn – samt vegvesenets kommentarer til disse – er tatt inn i beskrivelsen. Kapittel om massehåndtering er i den forbindelse også revidert.

Innkomne merknader har ikke medført behov for endring av selve reguleringsplankartene eller tilhørende reguleringsplanbestemmelser.

Staten vegvesen har imidlertid i høringsperioden optimalisert veglinja på Sætersida ved at vegen er lagt noe mere ned mot sjøen mellom profil 750 og 1130, men fremdeles innenfor reguleringsplanens avgrensing. Dette for å oppnå noe mer avstand mellom dagens veg og ny veg, samt å redusere sikringsbehovet. Optimaliseringa har medført en mindre justering av følgende tegninger:

- Reguleringsplantegninger R001 og R002
- Plan og profiltegninger B01, B02, C01 og C02
- Tverrprofiler U01

13 Vedlegg

Vedlegg til denne planbeskrivelsen er:

- Forslag til reguleringsbestemmelser
- Forslag til reguleringsplankart R001–R006

Det er i tillegg utarbeidet et tegningshefte med øvrige tegninger og illustrasjoner.

Alle dokumenter er tilgjengelige på vegvesenets prosjekthjemmeside; Fv. 848 Segelstein | Statens vegvesen

REGULERINGSBESTEMMELSER FOR FV.848 SEGELSTEIN – datert 23.01.19.

Nasjonal arealplan-ID:

PLANID (T16)	KOMM (H4)	Navn
2017004	1917	Segelstein

Formål:
Formålet med reguleringsplanen er å eliminere problematikk med fylkesvegstigninga over Segelstein ved å legge til rette for utbedring og omlegging av fylkesvegen med ny tunnel og veg i dagen.

Reguleringsbestemmelser er utarbeidet iht. plan- og bygningslovens (PBL) § 12-7.

1 FELLESBESTEMMELSER

Støy (PBL § 12-7 nr. 3.)

- Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen T-1442 legges til grunn, og anbefalt utendørs støygrense ved uteplass til bolig og fritidsbolig er Lden = 55 dBA.

Kulturminner (PBL § 12-7 nr. 2.)

- Dersom det under arbeid i planområdet påtreffes kulturminner skal arbeidet stanses omgående og beskjed gis til Sametinget og Troms fylkeskommune, jf. kulturminneloven § 8 andre ledd.

2 BESTEMMELSER TIL AREALFORMÅL (PLAN – OG BYGNINGSLOVEN §12-5)

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL § 12-5 nr. 2)

2.1
«Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur», Kjøreveg.
Innenfor formålet tillates etablert kjøreveger, vegkryss, tunnelinnslag, fergeoppstillingsplass. Utforming framgår av detaljplanens tegninger, jfr. PBL § 12-7 nr. 1, men skal detaljeres ytterligere i påfølgende prosjekteringsfase. Formålsgrensen mellom kjøreveg og annen veggrunn tillates justert i prosjekteringsfasen.

2.2.
«Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur», Annen veggrunn – grøntareal.
Innenfor arealer avsatt til annen veggrunn tillates etablert nødvendig vegteknisk infrastruktur og tiltak, som blant annet påhuggsområde, tekniske bygg, murer, rekkverk, bergsikring/stabiliserende tiltak, transportareal/pilotveger, belysning/master/bommer, grøfter, drenering/stikkrenner, bekkeomlegging, avløpsanlegg, rensedammer, skjærings- og fyllingsskråninger. Her tillates også lagret nødvendig utstyr for bygging, drift og vedlikehold av veganlegget.

2.3.

Matjord fra områder med tidligere landbruk, som tas bort i forbindelse med etablering av veganlegget skal tas vare på og legges tilbake innenfor de aktuelle landbrukseiendommene.

Vekstjordlag med frøbankjord fra naturområder, som tas bort i forbindelse med etablering av veganlegget tas vare på og legges tilbake i tråd med prinsipp for naturlig revegetering. Disse massene må ikke blandes med matjordmasser fra landbruksområdene.

De bygninger som er krysset ut i reguleringsplanen, skal innløses og rives.

5. Landbruks, natur- og friluftsområder samt reindrift (LNFR) (PBL § 12-5 nr. 5)

«Landbruks-, natur- og friluftsområder samt reindrift», LNFR.
LNFR-areal over terreng for nødvendige tiltak for landbruk og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag.

I LNFR-området kan tunnel etableres i fjell/under terreng, som vist i planen. Nøyaktig plassering og utforming av tunnelen skal detaljeres ytterligere i en påfølgende prosjekteringsfase. Det tillates ikke iverksatt tiltak som kan skade tunnelen, eller være en sikkerhetsrisiko for tunnelen.

3 BESTEMMELSER TIL HENSYNSSONER

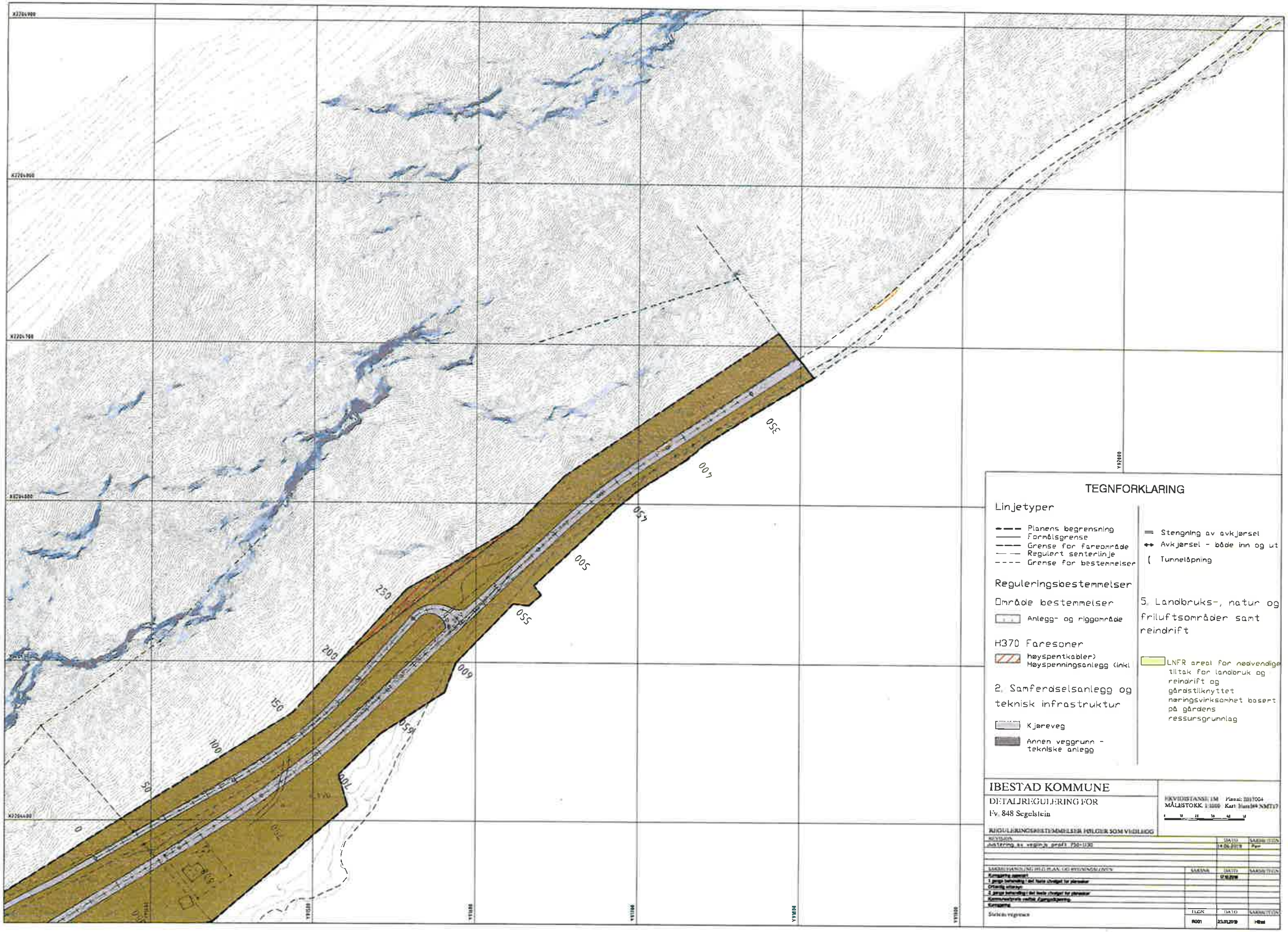
Faresoner (PBL §12-6 og 11-8a)
Arealet innenfor området H370 (Høyspenningsanlegg inkludert høyspentkabler) skal ikke bygges ut eller brukes på en måte som er i strid med restriksjonene i fareområdet.

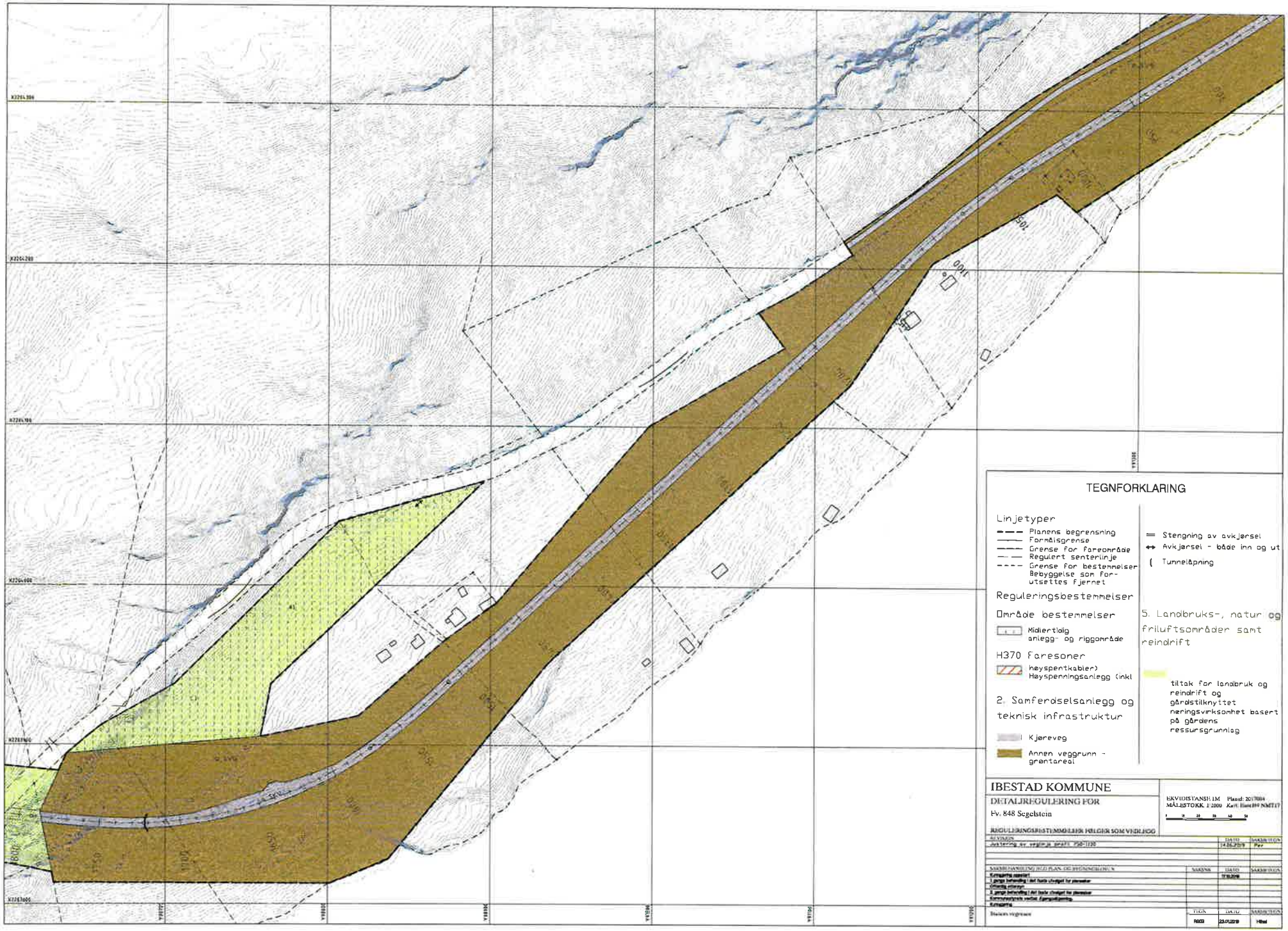
4 BESTEMMELSESOMRÅDE FOR MIDLERTIDIG BYGGE OG ANLEGGSOMRÅDE

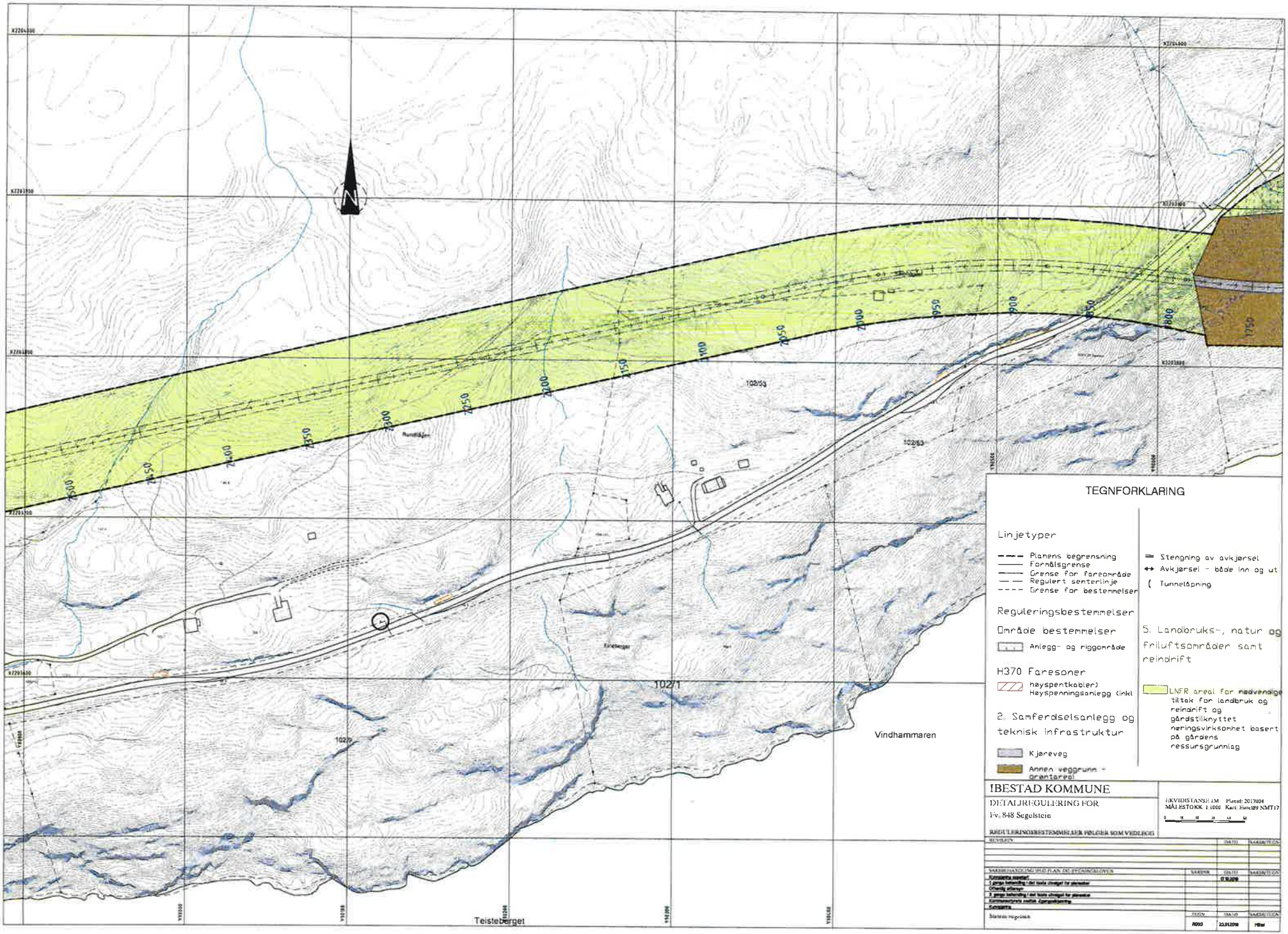
Bestemmelsesområder (midlertidig anlegg- og riggområde (#) (PBL § 12-7 nr. 1)
Arealer merket med bestemmelsesområde #1 (Sæter) og #2 (Sørvik) kan i anleggsperioden benyttes til anlegg- og riggområde. Det vil si til mellomlagring og sortering av masser, lagring av materialer, maskiner, rigg, utstyr og lignende, anlegg av interimsveger/pilotveger m.m. Bekker vil kunne bli permanent omlagt.

Bestemmelsesområde #2 (Sørvik) kan benyttes til mellomlagring av masser forutsatt at grunnundersøkelser og geotekniske vurderinger tillater dette.

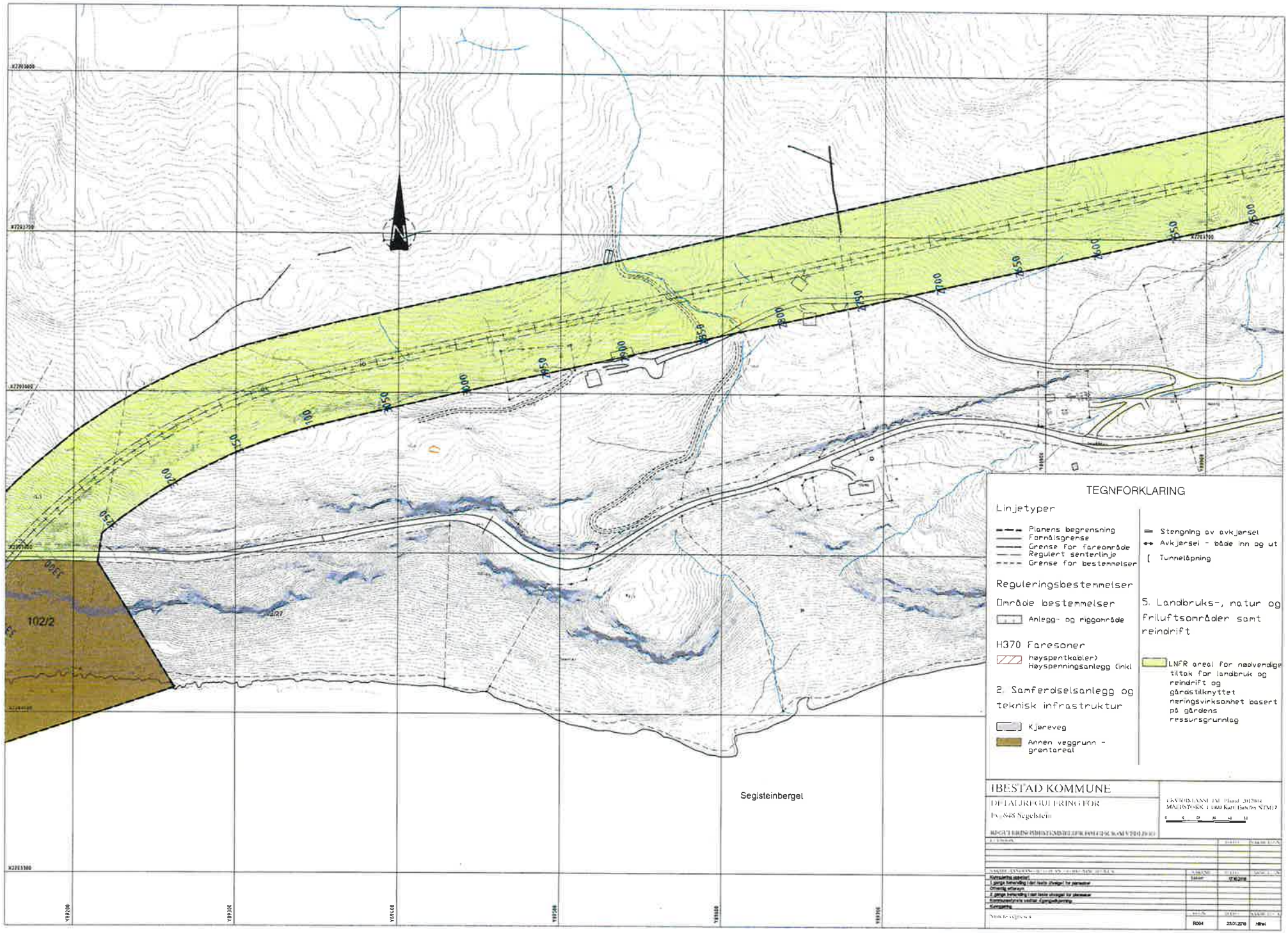
Bestemmelsesområdene skal istandsettes og tilbakeføres til angitt arealformål i planen innen 1 år etter at anleggsarbeid knytta til veg- og tunnelarbeider (Segelsteintunnelen/Ibestadtunnelen) er avsluttet.


350
400
450
500
550
600
650
700
250
200
150
100
50
0
TEGNFORKLARING
Linjetyper
Planens begrensning
Formålsgrense
Grense for fareområde
Regulert senterlinje
Grense for bestemmelser
Stengning av avkjørsel
Avkjørsel - både inn og ut
Tunnelåpning
Reguleringsbestemmelser
Område bestemmelser
Anlegg- og riggområde
H370 Faresoner
høyspentkabler) Høyspenningsanlegg (inkl
2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
Kjøreveg
Annen veggrunn - tekniske anlegg
5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift
LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
IBESTAD KOMMUNE
DETALJREGULERING FOR
Fv. 848 Segelstein
TEGN
DATO
R001
23.01.2019

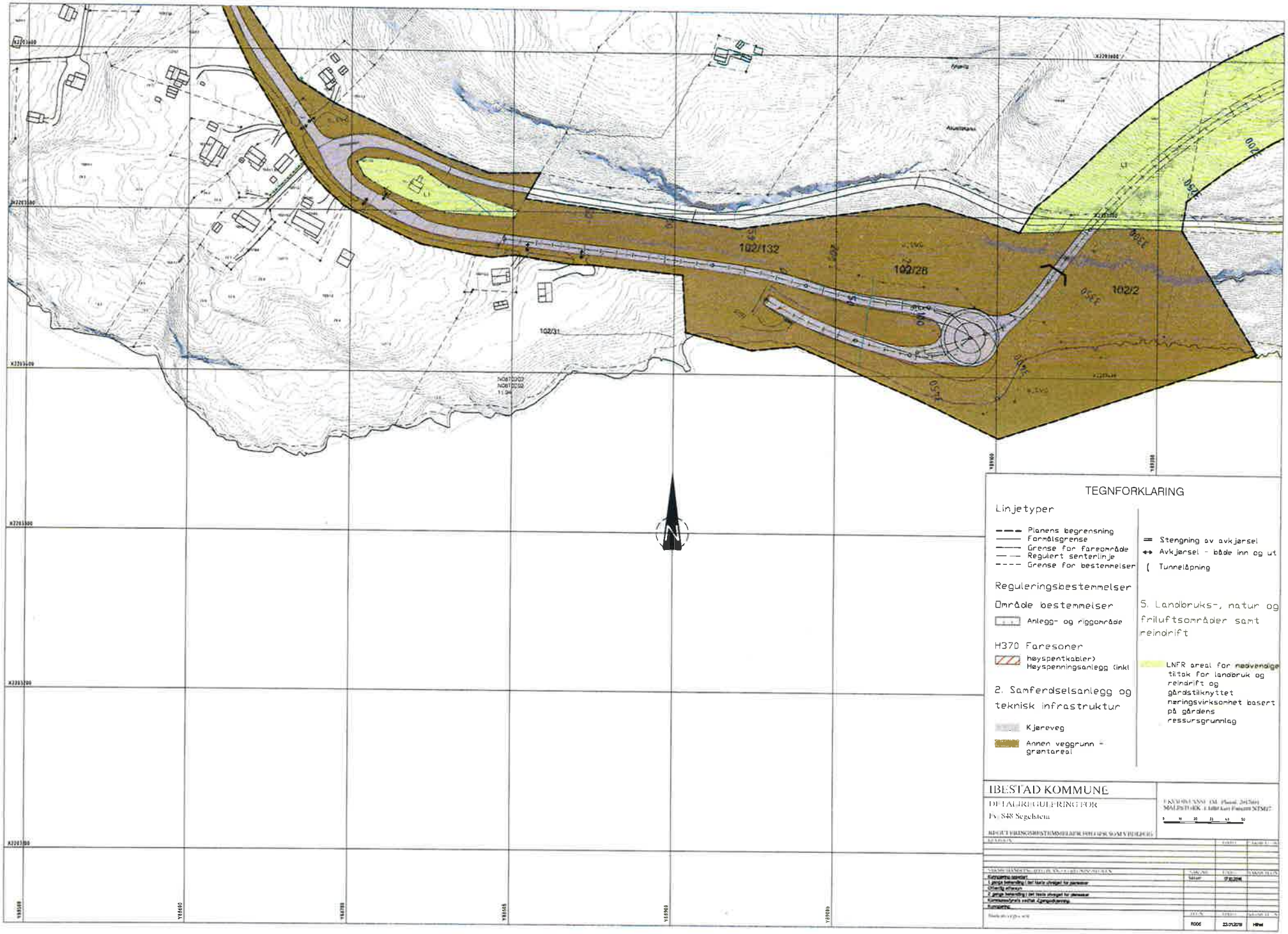

TEGNFORKLARING
Linjetyper
Planens begrensning
Formålsgrense
Grense for fareområde
Regulert senterlinje
Grense for bestemmelser
Bebyggelse som forutsettes fjernet
Reguleringsbestemmelser
Område bestemmelser
Midlertidig anlegg- og riggområde
H370 Faresoner
høyspentkabler)
Høyspenningsanlegg (inkl
2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
Kjøreveg
Annen veggrunn - grøntareal
Stengning av avkjørsel
Avkjørsel - både inn og ut
Tunnelåpning
5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift
tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
IBESTAD KOMMUNE
DETALJREGULERING FOR
Fv. 848 Segelstein
REGULERINGSBESTEMMELSER HØLGER SOM VEDLEGG
EKVIDISTANSE 1M
MÅLESTOKK 1:2000
Planid: 2017004
Kart: Euro89 NMT17
0 10 20 30 40 50
REVISION
Justering av veglinje profil 750-1100
DATO
14.06.2019
SAKSBEHANDLING REGULERINGSBESTEMMELSER
SAKSNR
DATO
SAKSBEHANDLING
Kongsberg opprettet
1. gange behandling i det faste utvalget for planarbeider
Offentlig ettersyn
2. gange behandling i det faste utvalget for planarbeider
Kommunestyrets vedtak Egengodkjenning
Kongsberg
Statens vegvesen
TEGN
R003
DATO
23.01.2019
SAKSBEHANDLING
Hilmi

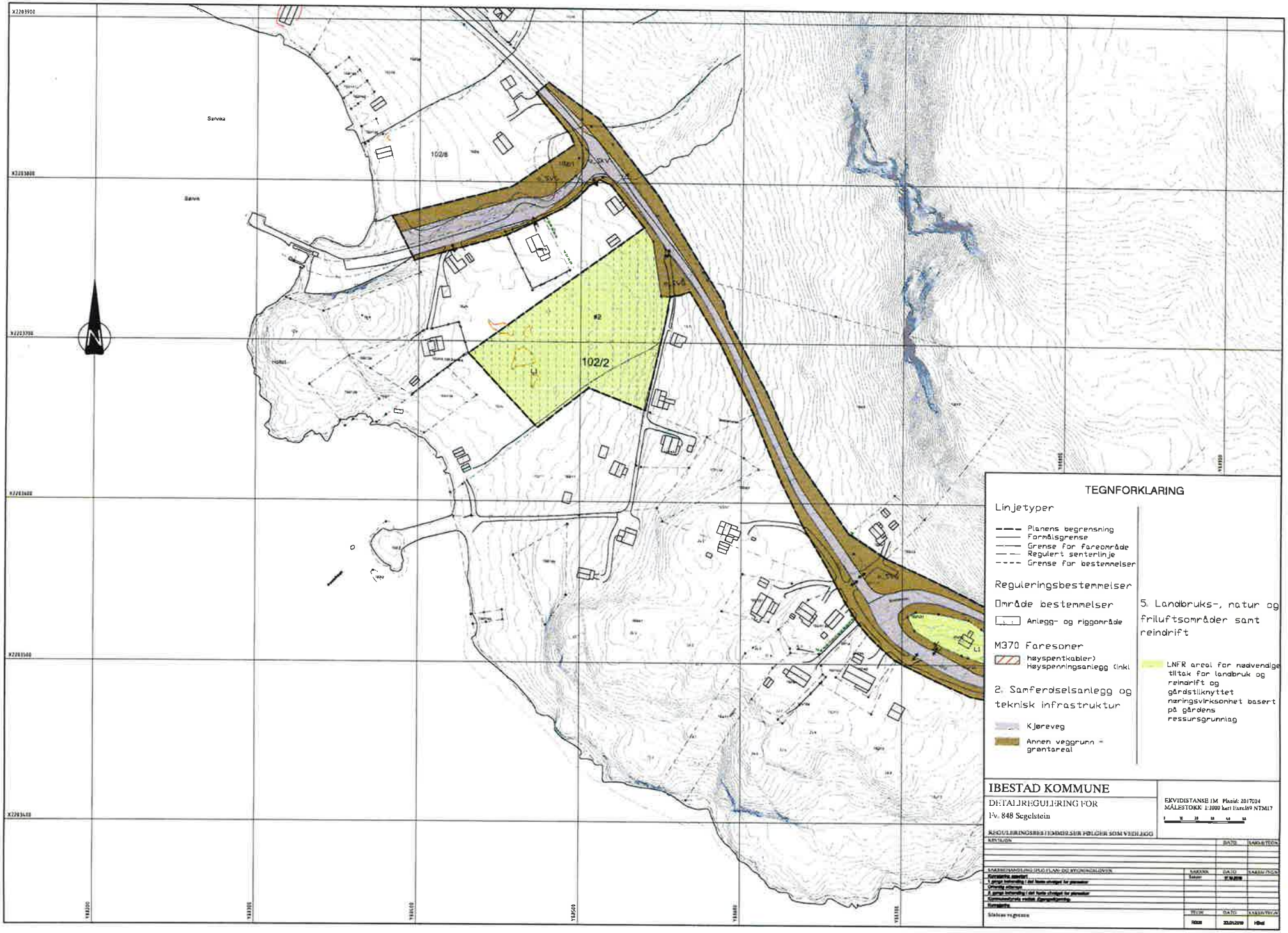


N
2500
2450
2400
2350
2300
2250
2200
2150
2100
2050
2000
1950
1900
1850
1800
1750
102/53
102/1
Vindhammaren
Teisteberget
TEGNFORKLARING
Linjetyper
Planens begrensning
Formålsgrense
Grense for fareområde
Regulert senterlinje
Grense for bestemmelser
Reguleringsbestemmelser
Område bestemmelser
Anlegg- og riggområde
H370 Faresoner
høyspentkabler)
Høyspenningsanlegg (inkl
2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
Kjøreveg
Annen veggrunn - grøntareal
Stengning av avkjørsel
Avkjørsel - både inn og ut
Tunnelåpning
5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift
LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
IBESTAD KOMMUNE
DETALJREGULERING FOR
Fv. 848 Segelstein
REGULERINGSBESTEMMELSER FØLGER SOM VEDLEGG
EKVIDISTANSE 1M
MÅLESTOKK 1:1000
Planid: 2017004
Kart: Euref89 NMT17
0 10 20 30 40 50
REVISJON
DATO
SAKSBEHANDLING IFLG PLAN OG BYGNINGSLOVEN
SAKSNR
DATO
SAKSBEHANDLING
Kunngjøring
1 gange behandling i det lokale utvalget for planeskar
Offentlig ettersyn
2 gange behandling i det lokale utvalget for planeskar
Kommunestyrets endlige utgangsbeslutning
Kunngjøring
Statens vegvesen
TEGN
DATO
SAKSBEHANDLING
R003
23.01.2018
Hilsø



TEGNFORKLARING
Linjetyper
Planens begrensning
Formålsgrense
Grense for fareområde
Regulert senterlinje
Grense for bestemmelser
Reguleringsbestemmelser
Område bestemmelser
Anlegg- og riggområde
H370 Faresoner
høyspentkabler) Høyspenningsanlegg (inkl
2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
Kjøreveg
Annen veggrunn - grøntareal
Stengning av avkjørsel
Avkjørsel - både inn og ut
Tunnelåpning
5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift
LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
IBESTAD KOMMUNE
DETALJREGULERING FOR
Fv. 848 Segelstein
Segelsteinbergel
102/2
R004
23.01.2019


102/132
102/28
102/2
102/31
TEGNFORKLARING
Linjetyper
Planens begrensning
Formålsgrense
Grense for fareområde
Regulert senterlinje
Grense for bestemmelser
Stengning av avkjørsel
Avkjørsel - både inn og ut
Tunnelåpning
Reguleringsbestemmelser
Område bestemmelser
Anlegg- og riggområde
H370 Faresoner
høyspentkabler)
Høyspenningsanlegg (inkl
2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
Kjøreveg
Annen veggrunn - grøntareal
5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift
LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
IBESTAD KOMMUNE
DETALJREGULERING FOR
Fv. 848 Segelstein
R006
23.01.2018
Hihel



Sørvika
102/8
102/2
TEGNFORKLARING
Linjetyper
Planens begrensning
Formålsgrense
Grense for fareområde
Regulert senterlinje
Grense for bestemmelser
Reguleringsbestemmelser
Område bestemmelser
Anlegg- og riggområde
M370 Faresoner
høyspentkabler)
Høyspenningsanlegg (inkl
2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
Kjøreveg
Annen veggrunn - grøntareal
5. Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift
LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
IBESTAD KOMMUNE
DETALJREGULERING FOR
Fv. 848 Segelstein
EKVIDISTANSE 1M Plansid: 2017034
MÅLESTOKK 1:1000 kart Euref89 NTM17

STAM 41/19-V2

Statens vegvesen

TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkasuohkan

Merknadsbehandling

Martin Venås, Svv

DETALJREGULERINGSPLAN

Prosjekt: Fv.848 Segelstein

Parsell: Hp02 Fornes - Ibestadtunnelen n, 10100-14100 m

Kommune: Ibestad

Region nord

Dato: September 2019

Innhold

1 Sammendrag 2

2 Høringen 3

2.1 Planprosessen 3

3 Merknader mottatt ved offentlig ettersyn 3

3.1 Merknader fra offentlige aktører 3

3.2 Merknader fra private aktører 4

4 Endringer etter offentlig ettersyn 8

1 Sammendrag

Det foreligger ingen innsigelser til reguleringsplanen fra regionale statsetater, men det har kommet til sammen 9 merknader til reguleringsplanen fra offentlige instanser og grunneiere.

Offentlige instanser:

1. Fylkesmannen stiller spørsmål med deponering av overskuddsmasser. Dette har medført en revisjon av kapittel om massehåndtering i planbeskrivelsen. Vi mener merknaden med dette er ivaretatt og merknaden foreslås tatt til følge.

2. Troms Fylkeskommune har ingen merknader. Uttalelsen foreslås tatt til orientering.

3. Sametinget minner om aktsomhetsplikten men har for øvrig ingen merknader. Aktsomhetsplikten er allerede ivaretatt i reguleringsbestemmelsene. Merknaden foreslås tatt til orientering.

Private grunneiere:

1. Grunneier 102/1 viser til forhold knytta til avløp, stikkrenne, parkering (punkt 1,2,4), naust-tomt (punkt 3) og ønske om masser (punkt 5). Merknadens punkt 1, 2 og 4 vil bli ivaretatt i detaljprosjekteringa og foreslås tatt til følge. Merknadens punkt 3 og 5 må avklares nærmere i forbindelse med detaljprosjektering og foreslås tatt til orientering.

2. Grunneier 102/79 viser til forhold knytta til avløp, parkering og justering av veglinje. Merknadene vil bli ivaretatt i detaljprosjekteringa og foreslås tatt til følge.

3. Grunneier 102/14 ønsker avkjørsel til naust og utfart. Eiendommen har ingen avkjørsel pr i dag, og av en rekke årsaker foreslås at merknaden ikke tas til følge.

4. Grunneier 102/22 ønsker avkjørsel til fritidseiendom og ber om at eksisterende vanntilførsel ivaretas. Eiendommen har ingen avkjørsel pr i dag, og av en rekke årsaker foreslås at merknad om avkjørsel ikke tas til følge. Gangforbindelsen vil imidlertid bli ivaretatt. Punkt om vanntilførsel vil bli ivaretatt og foreslås tatt til følge.

5. Grunneier 102/110 har spørsmål knytta til innløsning av eiendom/bygninger. Uttalelsen vil ikke få noen betydning for reguleringsplanen og dens innhold, og foreslås tatt til orientering.

6. Grunneier 102/159 omtaler forhold knytta til eksisterende fylkesveganlegg, og håndteres av vår vegseksjon, drift. Uttalelsen får ingen betydning for reguleringsplanen og foreslås tatt til orientering.

2 Høringen

2.1 Planprosessen

Oppstart av planarbeidet ble annonsert 17.10.2016 og 20.12.2016. Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging ble sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte. Planforslaget har vært på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 29.04.19-11.06.19.

3 Merknader mottatt ved offentlig ettersyn

3.1 Merknader fra offentlige aktører

Fylkesmannen i Troms og Finnmark

Det foreligger ingen innsigelser til reguleringsplanen fra regionale statsetater. I og med at det ikke er avklart hvor tunnelmasser skal deponeres ønsker Fylkesmannen å bli orientert om hvor det er tenkt deponi. Fylkesmannen har ingen ytterligere merknader til planen.

Kommentar fra Statens vegvesen

Jf. nytt regelverk må en forsøke å nyttiggjøre overskuddsmasser til andre vegprosjekter eller søke å avhende masser til andre aktører, før en eventuelt går på etablering av deponi på land eller i sjø. I dette tilfellet har kommunen signalisert at de kan ha prosjekter der overskuddsmasser vil kunne nyttes.

Endelig løsning for bruk og avhending av overskuddsmasser vil imidlertid måtte avklares i prosjekteringsfasen, og det må opprettes en dialog mellom fylkeskommunen, kommunen (og evt. andre aktører) for å avklare mulig avhending og eventuelle betingelser knytta til dette. Dersom det skulle blir aktuelt med deponi i sjø, så vil det måtte kjøres som en egen prosess med fylkesmannen.

Planbeskrivelsens kapittel knytta til massehåndtering er revidert i tråd med ovennevnte. Vi mener merknaden med dette er ivaretatt. Merknaden foreslås tatt til følge.

Troms fylkeskommune

Troms fylkeskommune har gjennomgått planen, og deres innspill ved varsling anses ivaretatt. Troms fylkeskommune, herunder kulturminnevernet, har ingen merknader til planforslaget.

Kommentar fra Statens vegvesen

Uttalelsen foreslås tatt til orientering.

Sametinget

Sametinget befarte området i 2017 uten at det ble påvist automatisk freda samiske kulturminner i tiltaksområdet, og har ingen innvendinger til planforslaget. De minner om den generelle aktsomhetsplikten etter kml § 8, og ber om at denne nevnes i reguleringsbestemmelsene.

Kommentar fra Statens vegvesen

Aktsomhetsplikten etter kml § 8 fremgår allerede av reguleringsbestemmelsene. Merknaden vil derfor ikke medføre noen endring av reguleringsplanen og dens bestemmelser. Merknaden foreslås tatt til orientering.

3.2 Merknader fra private aktører

Grunneier gnr 102 bnr 1

1. Avløp fra septiktank går ut i areal avmerket midlertidig riggområde. Dette er et gammelt betongrør som må ivaretas.
2. Eiendommen 102/79 har i alle år hatt parkering på bnr 1, og det må etableres erstatning for denne.
3. Det foreligger byggetillatelse for naust på eiendommen. Tomta er utgravd, og planen er å mure grunnmuren inneværende år. Planen viser ikke hvordan midlertidig fergeleie vil påvirke dette.
4. Viser til stikkrenne gjennom veg og grøft i grenseskillet mellom eiendom bnr 1 og bnr 2. Her er mye vann på våren, og dette må ivaretas både i og etter byggeperioden.
5. Ber om tilbakemelding på tidligere innspill om mulig plassering av overskuddsmasser på deler av eiendom bnr 1.

Kommentar fra Statens vegvesen

1. SVV vil utføre og bekoste nødvendig omlegging av lovlig anlagte ledninger, unntatt dersom tillatelsen til å legge ledningene er gitt på spesielle vilkår. I dette tilfellet vil vi i utgangspunktet søke å ikke komme i berøring med overløp/betongrør. Dette vil imidlertid måtte vurderes nærmere i forbindelse med detaljplanlegging av riggområdet. Grunneier vil måtte påvise beliggenhet og dybde på røret.

2. Parkeringsplassen vil kunne erstattes med parkeringsplass på egen tomt, evt. på alternativt område på gnr 102/1. Dette vil bli sett nærmere på i forbindelse med prosjektering av midlertidig fergeleie.

3. Byggetomt for naustet ligger i areal avsatt til næring i kommuneplanens arealdel, og reguleringsplanen omfatter ikke dette området. Nærmere avklaring vil bli gjort i forbindelse med prosjektering av midlertidig fergeleie.

4. Stikkrenne gjennom veg og grøft i grenseskillet mellom eiendom bnr 1 og bnr 2 vil bli ivaretatt i forbindelse med detaljplanlegging.

5. Deponering av overskuddsmasser vil bli endelig avklart i forbindelse med detaljplanlegging, og det vil være fylkeskommunen som da avgjør spørsmål knytta til avhending, og eventuelle betingelser knytta til dette. Men det vil blant annet være krav om at aktuelle områder må avklares arealmessig og med tanke på grunnforhold.

Merknadens punkt 1, 2 og 4 vil bli ivaretatt i detaljprosjekteringa og foreslås tatt til følge. Merknadens punkt 3 og 5 må avklares nærmere i forbindelse med detaljprosjektering og foreslås tatt til orientering.

Grunneier gnr 102 bnr 79

Gjør oppmerksom på at bolig på eiendommen benyttes som helårsbolig.

1. Viser til at overløpsledning fra septiktank på eiendommen går gjennom eksisterende veg. Anmoder om at nødvendige hensyn/tiltak med tanke på dens funksjon ivaretas.

2. Viser til at eiendommen 102/79 har parkering på bnr 1, og at det må etableres erstatning for denne.

3. Ber om at vi ser på muligheten for omlegging/oppretting av veglinje, da dette vil ivareta både parkering og andre trafikale forhold.

Kommentar fra Statens vegvesen

1. SVV vil utføre og bekoste nødvendig omlegging / forlengelse av lovlig anlagte ledninger, unntatt dersom tillatelsen til å legge ledningene er gitt på spesielle vilkår. Overløpsledning vil bli ivaretatt i forbindelse med prosjektering av midlertidig fergeleie. Grunneier vil måtte påvise beliggenhet og dybde på røret.

2. Parkeringsplassen vil kunne erstattes med parkeringsplass på egen tomt, evt. på alternativt område på gnr 102/1. Dette vil bli sett nærmere på i forbindelse med prosjektering av midlertidig fergeleie.

3. Veglinja vil bli noe justert i forhold til dagens situasjon, både for å håndtere trafikk inn og ut av området, og med tanke på oppstillingsplasser. Endelig løsning blir avklart i forbindelse med prosjektering av midlertidig fergeleie.

Merknadene vil bli ivaretatt i detaljprosjekteringa og foreslås tatt til følge.

Grunneier gnr 102 bnr 14

Grunneier viser til eksisterende avkjørsel til naust på eiendommen og til Sæterberget, en utfartsplass brukt av familien og andre. Det ønskes erstatning for denne i form av atkomst fra ny veg.

Kommentar fra Statens vegvesen

Av hensyn til topografiske og terrengmessige forhold, samt trafikksikkerhet og framkommelighet, så vil det ikke bli anlagt avkjørsler fra ny fylkesveg. I dette tilfellet kan vi for øvrig ikke se at eiendommen pr i dag har en lovlig og etablert avkjørsel til naust. Når det gjelder utfart, så har kommunen definert aktuelle utfartsområder langs fylkesvegen i sin kystsoneplan. Dette området er ikke blant de definerte områdene, og det er derfor ikke grunnlag for slik tilrettelegging.

Merknaden foreslås ikke tatt til følge.

Grunneier gnr 102 bnr 22

1. Ønsker avkjøring / parkeringsplass til eiendommen, våningshus og naust. Den nye vegen er en barriere for atkomst til fritidsboligen, og grunneier spør hvordan vegvesenet tenker seg atkomsten til fritidshuset. Uten avkjørsel må de parkere i vegkant, noe som anses som mer trafikkfarlig enn etablering av en avkjørsel. I det minste må det anlegges parkeringslomme. De mener grunnen til at de ikke har avkjørsel i dag er at vegvesenet den gang glemte å bygge avkjørsel fra eksisterende veg.

2. Ønsker en god og sikker vanntilførsel (vannledning/brønn o.l.). Den gang eksisterende veg ble bygd ble også den naturlige vanntilførselen til fritidsboligen sterkt redusert, og de frykter ny veg vil forsterke dette ytterligere. Ny veg vil også sanere/ødelegge den gamle brønnen som de har benyttet som reserveløsning. De mener vegvesenet må sørge for en god og sikker vanntilførsel.

Kommentar fra Statens vegvesen

1. Eiendommen har ingen avkjørsel fra dagens fylkesveg. Av hensyn til topografiske og terrengmessige forhold, samt trafikksikkerhet og framkommelighet, så vil det ikke bli anlagt avkjørsler fra eller parkeringslommer langs ny fylkesveg. Vi ser

imidlertid at ny veg med rekkverk vil skape en barriere da mulige gangveier fra eksisterende fylkesveg vil kunne bli avskjært. Vi ønsker derfor å tilrettelegge for at vegen kan krysses, slik at eiendommen også i fortsettelsen kan nåes til fots. Dette vil bli ivaretatt i forbindelse med detaljprosjektering.

2. Byggherre vil utføre og bekoste nødvendig omlegging av lovlig anlagte ledninger, unntatt dersom tillatelsen til å legge ledningene er gitt på spesielle vilkår. Når detaljprosjektering av vegen skal igangsettes, så vil det bli gjort en kartlegging av eksisterende vanntilførsel for eiendommen, og sørget for at kvalitet og mengde på denne ikke blir redusert som en følge av utbygginga. Dersom eksisterende vannforsyning til eiendommen må nedlegges i forbindelse med bygging av vegen vil en besørge ny vannforsyning.

Merknadens punkt 1 foreslås ikke tatt til følge. Gangforbindelse vil imidlertid bli ivaretatt.
Merknadens punkt 2 vil bli ivaretatt i detaljprosjekteringa og foreslås tatt til følge.

Grunneier gnr 102 bnr 110

Ønsker tilbakemelding på følgende i forbindelse med innløsning av eiendom:

1. Det bes om at eksisterende atkomstveg fra eiendommen til fylkesvegen registreres i planen.

2. Spørsmål om angitt trasè med tilhørende lengde- og tverrprofiler er å anse som endelig, eller om det er mulig å korrigere disse.

3. Spørsmål om eksisterende veg over Segelstein i fremtiden vil bestå som kommunal veg og være åpen for ferdsel.

4. Spørsmål om hvordan prosess med innløsning i praksis foregår/forløper og hvilket tidsperspektiv som er satt for innløsningsprosessen.

Kommentar fra Statens vegvesen

1. Eksisterende atkomst fra eksisterende fylkesveg til eiendommen legges ikke inn i planen, da hele eiendommen vil søkes innløst.

2. Vegtrasèen er ikke å betrakte som endelig avklart. Det vil kunne komme justeringer innenfor regulert vegformål /annen veggrunn i påfølgende detaljprosjektering.

3. Eksisterende veg vil bli omklassifisert til kommunal veg, men det vil være opp til kommunen å avgjøre i hvor stor grad vegen skal holdes åpen, driftes og vedlikeholdes i framtiden.

4. Når reguleringsplanen er vedtatt og det er bevilget penger til grunnerverv, vil en kunne starte erverv av eiendom og innløsning av fritidsboliger som er krysset ut i

reguleringsplanen. Før det sendes et forslag til kjøpekontrakt om innløsning må det tas en takst. Valg av takstmann gjøres i samarbeid med boligeier. I taksten vil man få en verdivurdering og en teknisk vurdering av boligen. I kjøpekontrakten blir en enig om bl.a. når overdragelsen av eiendommen skal skje. Når det gjelder tidsforløpet så legges det opp til at reguleringsplanen skal vedtas av kommunen i 2019, og grunnerverv vil ikke bli igangsatt før tidligst i 2020. Det vises for øvrig til håndbok R731 «Retningslinje ved boliginnløsning» som har informasjon om prosess og tidsforløp ved innløsning:
https://www.vegvesen.no/_attachment/61504/binary/963987?fast_title=H%C3%A5ndbok+R731+Boliginnl%C3%B8sning.pdf

Uttalelsen vil ikke få noen betydning for reguleringsplanen og dens innhold, og foreslås tatt til orientering.

Grunneier gnr 102 bnr 159

Ingen merknader til reguleringsplanen. Ønsker imidlertid at vi ser på problematikk med vann og drenering fra tidligere utbygging av Ibestadtunnelen og tilhørende veg/gangveg.

Kommentar fra Statens vegvesen

De forhold som er omtalt er knytta til eksisterende fylkesveganlegg, og håndteres av vår vegseksjon, drift. Uttalelsen får ingen betydning for reguleringsplanen og foreslås tatt til orientering.

4 Endringer etter offentlig ettersyn

Planbeskrivelsen er revidert slik at den nå omfatter hele planprosessen. Det vil si at innkomne merknader i forbindelse med høring og offentlig ettersyn – samt vegvesenets kommentarer til disse - er tatt inn i beskrivelsen. Kapittel om massehåndtering er i den forbindelse også revidert.

Innkomne merknader har ikke medført behov for endring av selve reguleringsplankartene eller tilhørende reguleringsplanbestemmelser.

Staten vegvesen har imidlertid i høringsperioden optimalisert veglinja på Sætersida ved at vegen er lagt noe mere ned mot sjøen mellom profil 750 og 1130, men fremdeles innenfor reguleringsplanens avgrensing. Dette for å oppnå noe mer avstand mellom dagens veg og ny veg, samt å redusere sikringsbehovet. Optimaliseringa har medført en mindre justering av følgende tegninger:

- Reguleringsplantegninger R001 og R002
- Plan og profiltegninger B01, B02, C01 og C02
- Tverrprofiler U01

Statens vegvesen

TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkasuohkan

SPHC 41/19-V3

TEGNINGSHEFTE

DETALJREGULERINGSPLAN

Prosjekt: FV. 848 Segelstein

Parsell: Hp02 Fornes - Ibestadtunnelen n, 10100-14100 m

Kommune: Ibestad

TEKNISKE DATA

Profil:	6,5 m
Dimensjoneringsklasse:	Hø1
Fartsgrense:	80 km/t
Trafikkgrunnlag (ÅDT):	ÅDT (2037) = 370 kjøretøy/døgn

KOMM 1917 PLANID 2017004

Region nord

Dato: September 2019

Statens vegvesen

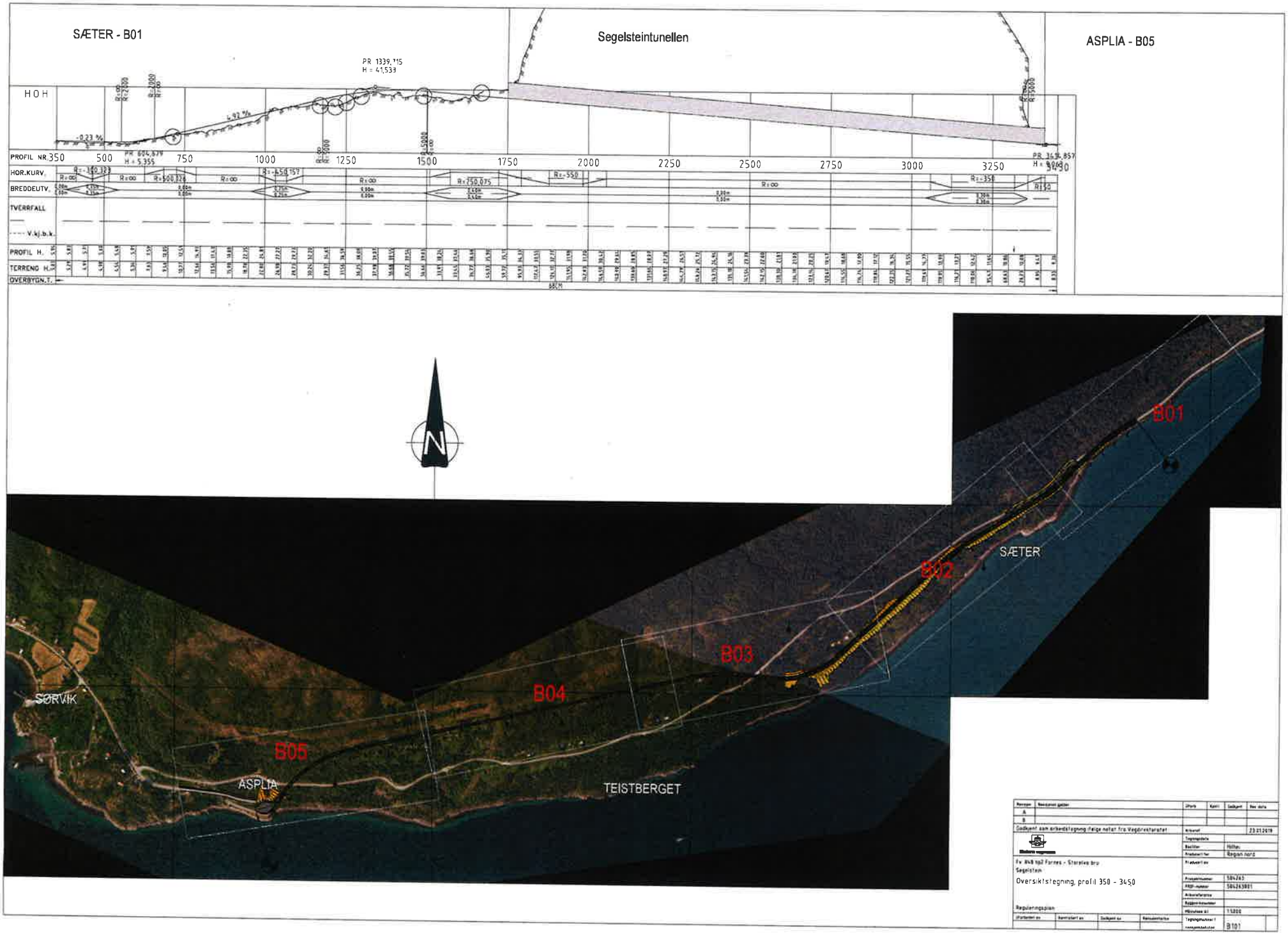
A102 TEGNINGSLISTE

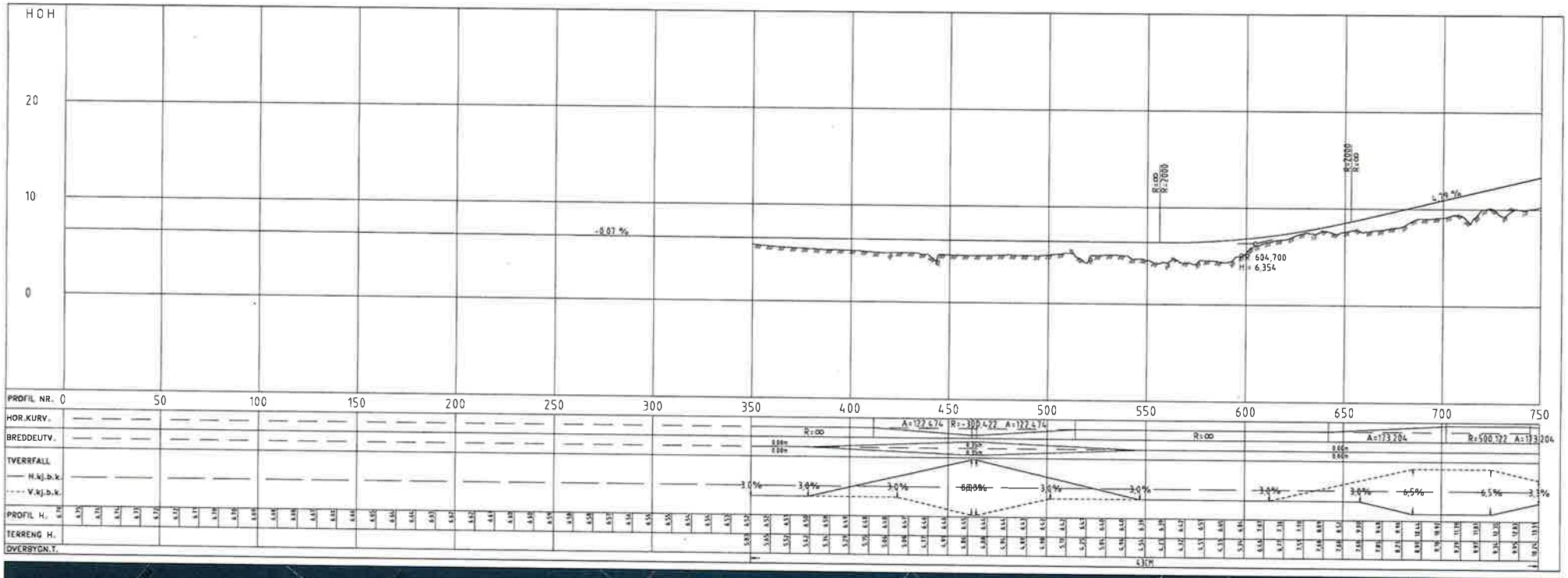
Prosjekt: Reguleringsplan Fv.848 Segelstein Hp2 Fornes- Ibestadtunnelen

Ajour pr 17.09.2019 **Liste nr.1**

Reguleringsplan

Tegn. Nr.	Tegningstittel		Orig. Format	Målestokk	Orig. Dato	Revisjon		Utarbeidet av	Merknader
						Bokstav	Dato		
A-tegninger									
A102	Tegningsliste	Fv. 848 Segelstein, Ibestad kommune	A3		23.01.2019		17.09.2019	peinda	Dette ark
B-tegninger									
B101	Oversikt Plan og profil. 11000 pr-350-3450	Fv. 848 Segelstein, Ibestad kommune	A1	1:5000	23.01.2019			peinda	Ortofoto
B01	Oversikt Plan og profil. 11000 pr-350-750	Fv. 848 Segelstein, Ibestad kommune	A1	1:1000/1:200	23.01.2019		14.06.2019	peinda	Ortofoto
B02	Oversikt plan og profil. 11000 pr-750-1450	Fv. 848 Segelstein, Ibestad kommune	A1	1:1000/1:200	23.01.2019		14.06.2019	peinda	Ortofoto
B03	Oversikt plan og profil. 11000 pr-1450-2200	Fv. 848 Segelstein, Ibestad kommune	A1	1:1000/1:200	23.01.2019			peinda	Ortofoto
B04	Oversikt plan og profil. 11000 pr-2200-2850	Fv. 848 Segelstein, Ibestad kommune	A1	1:1000/1:200	23.01.2019			peinda	Ortofoto
B05	Oversikt plan og profil. 11000 pr-2850-3450	Fv. 848 Segelstein, Ibestad kommune	A1	1:1000/1:200	23.01.2019			peinda	Ortofoto
C-tegninger									
C01	Plan og profil. Hovedveg 11000 pr-350-750	Fv. 848 Segelstein, Ibestad kommune	A1	1:1000/1:200	23.01.2019		14.06.2019	peinda	
C02	Plan og profil. Hovedveg 11000 pr-750-1450	Fv. 848 Segelstein, Ibestad kommune	A1	1:1000/1:200	23.01.2019		14.06.2019	peinda	
C03	Plan og profil. Hovedveg 11000 pr-1450-2200	Fv. 848 Segelstein, Ibestad kommune	A1	1:1000/1:200	23.01.2019			peinda	
C04	Plan og profil. Hovedveg 11000 pr-2200-2850	Fv. 848 Segelstein, Ibestad kommune	A1	1:1000/1:200	23.01.2019			peinda	
C05	Plan og profil. Hovedveg 11000 pr2850-3450	Fv. 848 Segelstein, Ibestad kommune	A1	1:1000/1:200	23.01.2019			peinda	
F-tegninger									
F01	Normalprofil fylkesveg	Fv. 848 Segelstein, Ibestad kommune	A1	1:50	23.01.2019			peinda	
U-tegninger									
U01	Tverrprofiler vegmodell 11000	Fv. 848 Segelstein, Ibestad kommune	A3	1:200	23.01.2019		03.09.2019	peinda	
X-tegninger									
X101	L_støykart	Fv. 848 Segelstein, Ibestad kommune	A1	1:500	23.01.2019			felalv	
X102	L_støysonekart	Fv. 848 Segelstein, Ibestad kommune	A1	1:1000	23.01.2019			felalv	
X201	L_støy_ved_fasade	Fv. 848 Segelstein, Ibestad kommune	A1	som vist	23.01.2019			felalv	


SÆTER - B01
Segelsteintunellen
ASPLIA - B05
HOH
PR 1339,715
H = 41,533
PROFIL NR.
350
500
750
1000
1250
1500
1750
2000
2250
2500
2750
3000
3250
3450
HOR.KURV.
BREDDEUTV.
TVERRFALL
V.kj.b.k.
PROFIL H.
TERRENG H.
OVERBYGN.T.
N
B01
B02
B03
B04
B05
SÆTER
SØRVIK
ASPLIA
TEISTBERGET
Fv. 848 kp2 Fornes - Storelva bru
Segelstein
Oversiktstegning, profil 350 - 3450
Regulerings plan
Regionnord
B101



TEGNFORKLARING

- Eksisterende eiendomsgrense
- Rekkverk
- Mur
- Terrengprofil jord
- Terrengprofil fjell
- Avkjørsel
- (P) Avkjørselstype, se tegning E1
- 68000 Henvisning til vegmodell
- 12/297 gårds- og bruksnummer

Skjøring
Grøft
Skulder
Kjørefelt (hvilstriger)
Senterlinje
Fylling

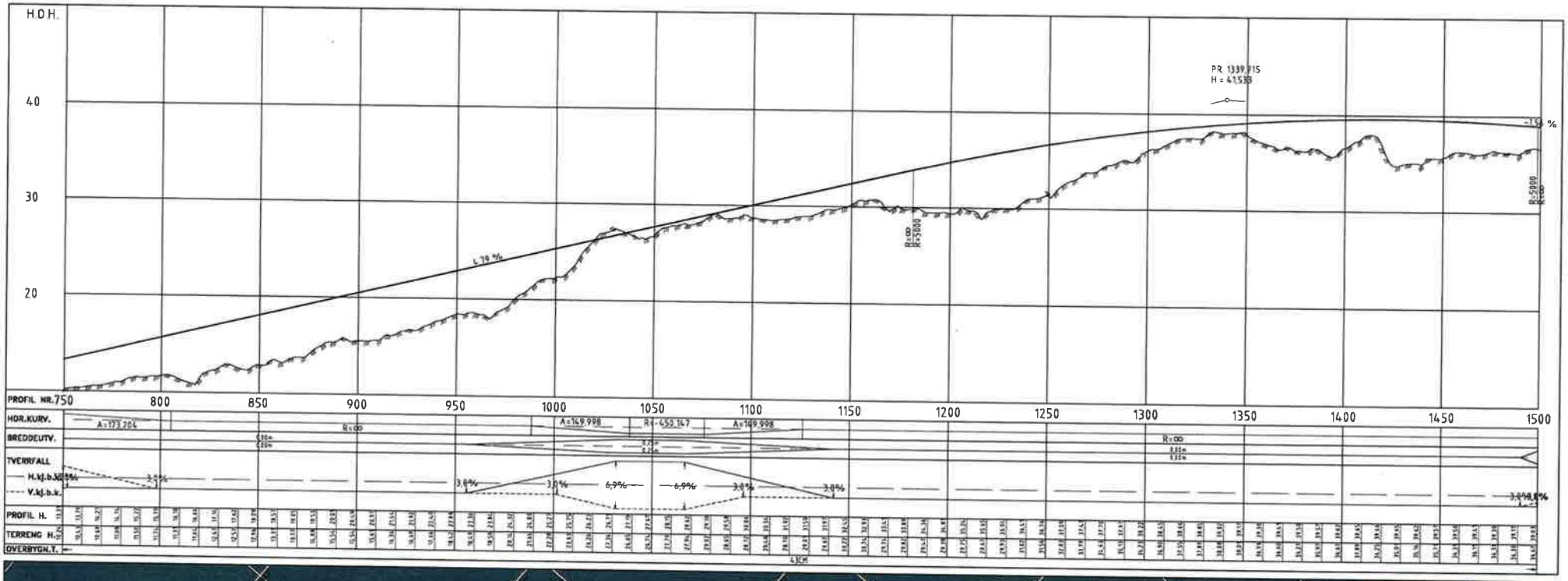
Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb.	Kontr.	Godkjent	Rev. dato
A	justert veglinje pr. 750 - 1130	peinda			2019.04.14
B					

Fv. 848 hp2 Furnes-Storelva bru
Segelstein
Oversikt plan og profil, 350-750

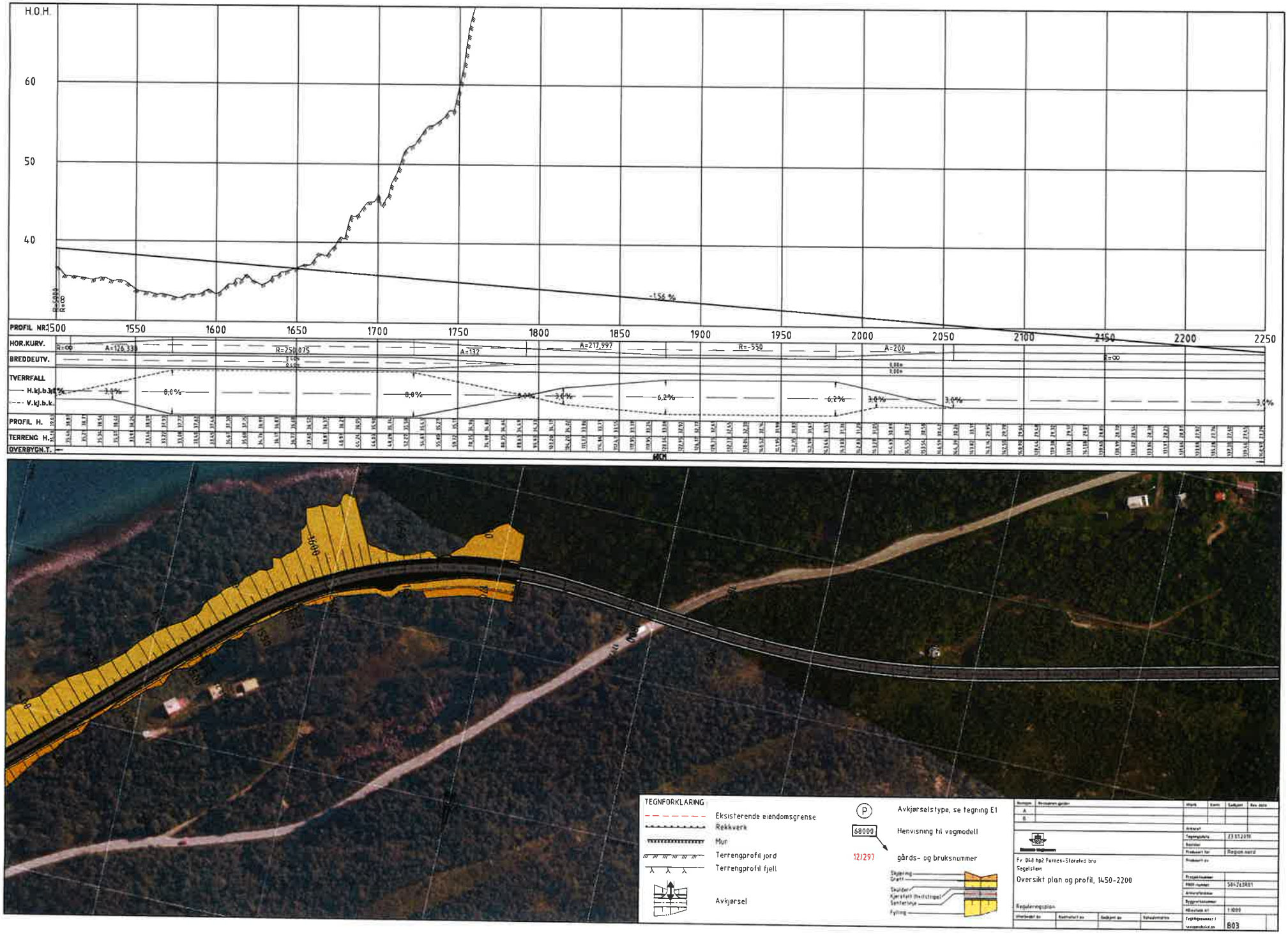
Reguleringsplan

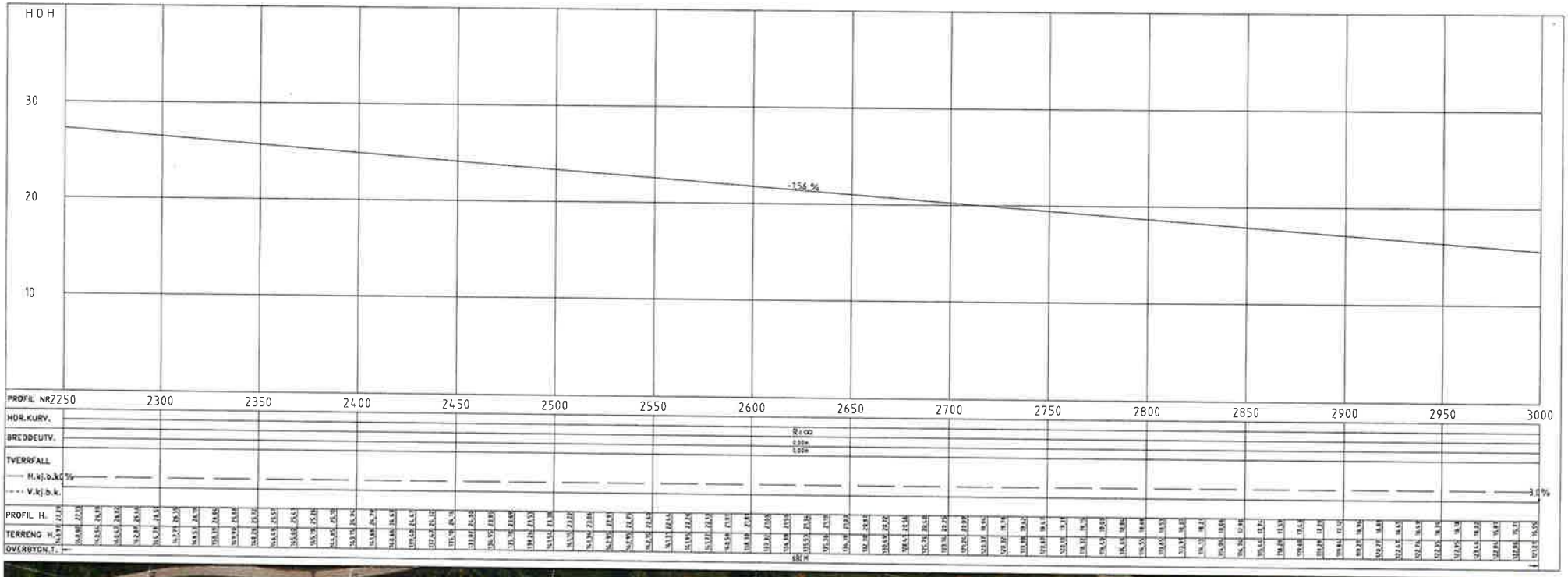
Tegningsdato	23.01.2019
Prosjekt for	Region nord
Prosjekt av	
Prosjektnummer	
NBR-nummer	504243R01
Arkivreferansa	
Byggeprosjektnummer	
Målestokk ut	1:1000
Tegningsnummer / rekkjeneboksfelt	B01

Storbindet av | Kontrollert av | Godkjent av | Konsulentarkiv

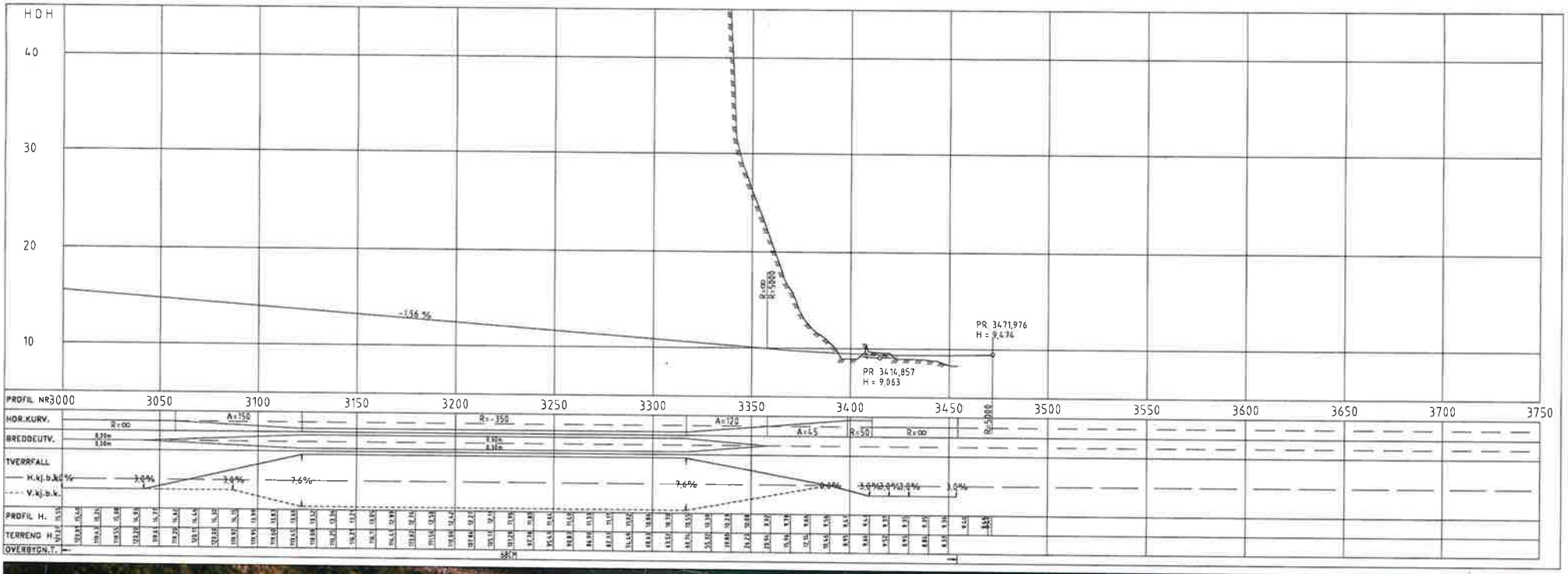

H.O.H.
40
30
20
PR 1339,715
H = 41,533
4,79 %
R=∞
R=5000
PROFIL NR. 750
800
850
900
950
1000
1050
1100
1150
1200
1250
1300
1350
1400
1450
1500
HOR.KURV.
A=173,204
R=∞
A=149,998
R=450,147
A=149,998
BREDDEUTV.
TVERRFALL
H.kj.b.k.
V.kj.b.k.
3,0%
6,9%
PROFIL H.
TERRENG H.
OVERBYGN.T.
43CM

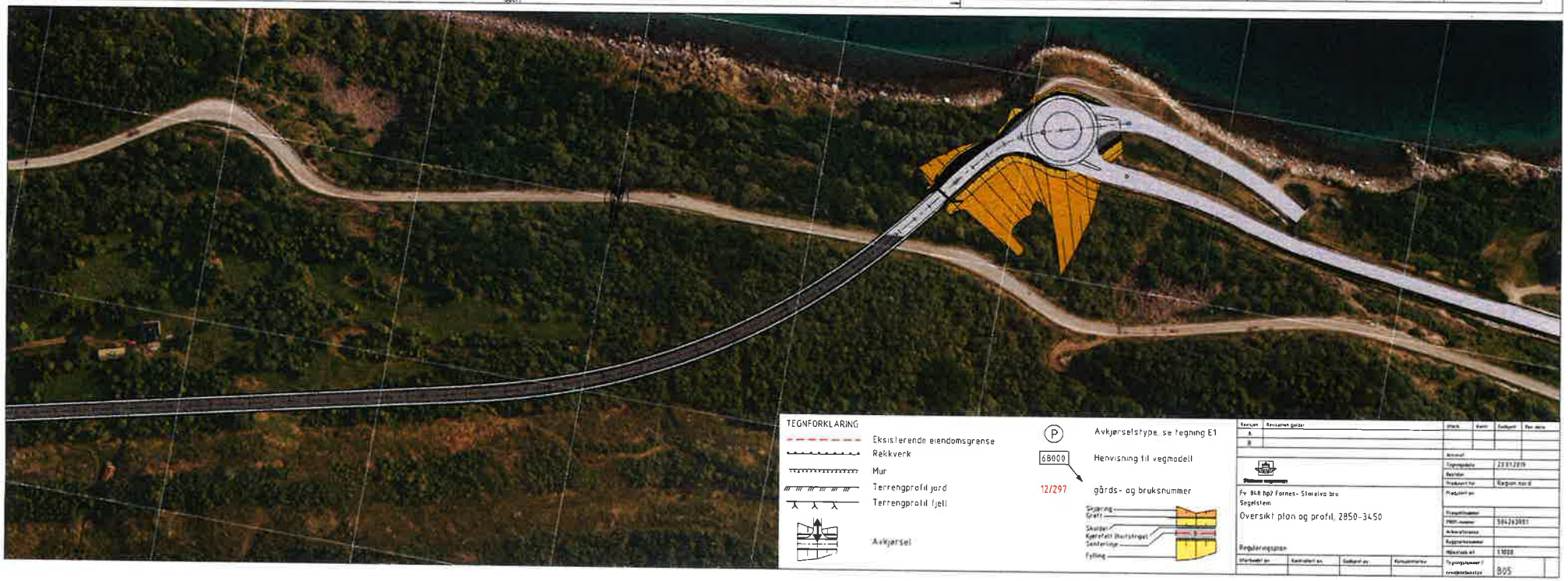
TEGNFORKLARING
Eksisterende eiendomsgrense
Rekkverk
Mur
Terrengprofil jord
Terrengprofil fjell
Avkjørsel
Avkjørselstype; se tegning E1
68000
Henvisning til vegmodell
12/297
gårds- og bruksnummer
Skjæring
Grøft
Skulder
Kjørefelt Shvilstripel
Senterlinje
Fylling
Fv 848 hp2 Fornes-Storelva bru
Segelstein
Oversikt plan og profil 750-1450
Reguleringsplan
B02


H.O.H.
60
50
40
-1,56 %
PROFIL NR.
1500
1550
1600
1650
1700
1750
1800
1850
1900
1950
2000
2050
2100
2150
2200
2250
HOR.KURV.
BREDDEUTV.
TVERRFALL
H.kj.b.
V.kj.b.k.
PROFIL H.
TERRENG H.
OVERBYGN.T.
A=126,338
R=250,075
A=132
A=217,997
R=-550
A=200
8,0%
6,2%
3,0%
TEGNFORKLARING
Eksisterende eiendomsgrense
Rekkverk
Mur
Terrengprofil jord
Terrengprofil fjell
Avkjørsel
Avkjørselstype, se tegning E1
68000
Henvisning til vegmodell
12/297
gårds- og bruksnummer
Skjæring
Grøft
Skulder
Kjørefelt (hvilstripe)
Senterlinje
Fylling
Fv 848 hp2 Fornes-Storelva bru
Segelstein
Oversikt plan og profil, 1450-2200
Regulerings plan
Region nord
1:1000
803


HOH
30
20
10
-1,56 %
PROFIL NR 2250
2300
2350
2400
2450
2500
2550
2600
2650
2700
2750
2800
2850
2900
2950
3000
HOR.KURV.
BREDDEUTV.
TVERRFALL
H.kj.b.k.
V.kj.b.k.
3,0%
PROFIL H.
TERRENG H.
OVERBYGN.T.

TEGNFORKLARING
Eksisterende eiendomsgrense
Rekkverk
Mur
Terrengprofil jord
Terrengprofil fjell
Avkjørsel
P
Avkjørselstype, se tegning E1
68000
Henvisning til vegmodell
12/297
gårds- og bruksnummer
Skjøring
Grøft
Skulder
Kjørefelt Hvitstripel
Senterlinje
Fylling
Fv 848 hp2 Fornes Storelva bro
Segelstem
Oversikt plan og profil, 2200-2850
Regulerings plan
Tegningsnummer
R04





TEGNFORKLARING

- Eksisterende eiendomsgrense
- Rekkverk
- Mur
- Terrengprofil jord
- Terrengprofil fjell
- Avkjørsel

- (P) Avkjørselstype, se tegning E1
- 68000 Henvisning til vegmodell
- 12/297 gårds- og bruksnummer

Fv. 848 hp2 Fornes - Storelva bru
Segelstein

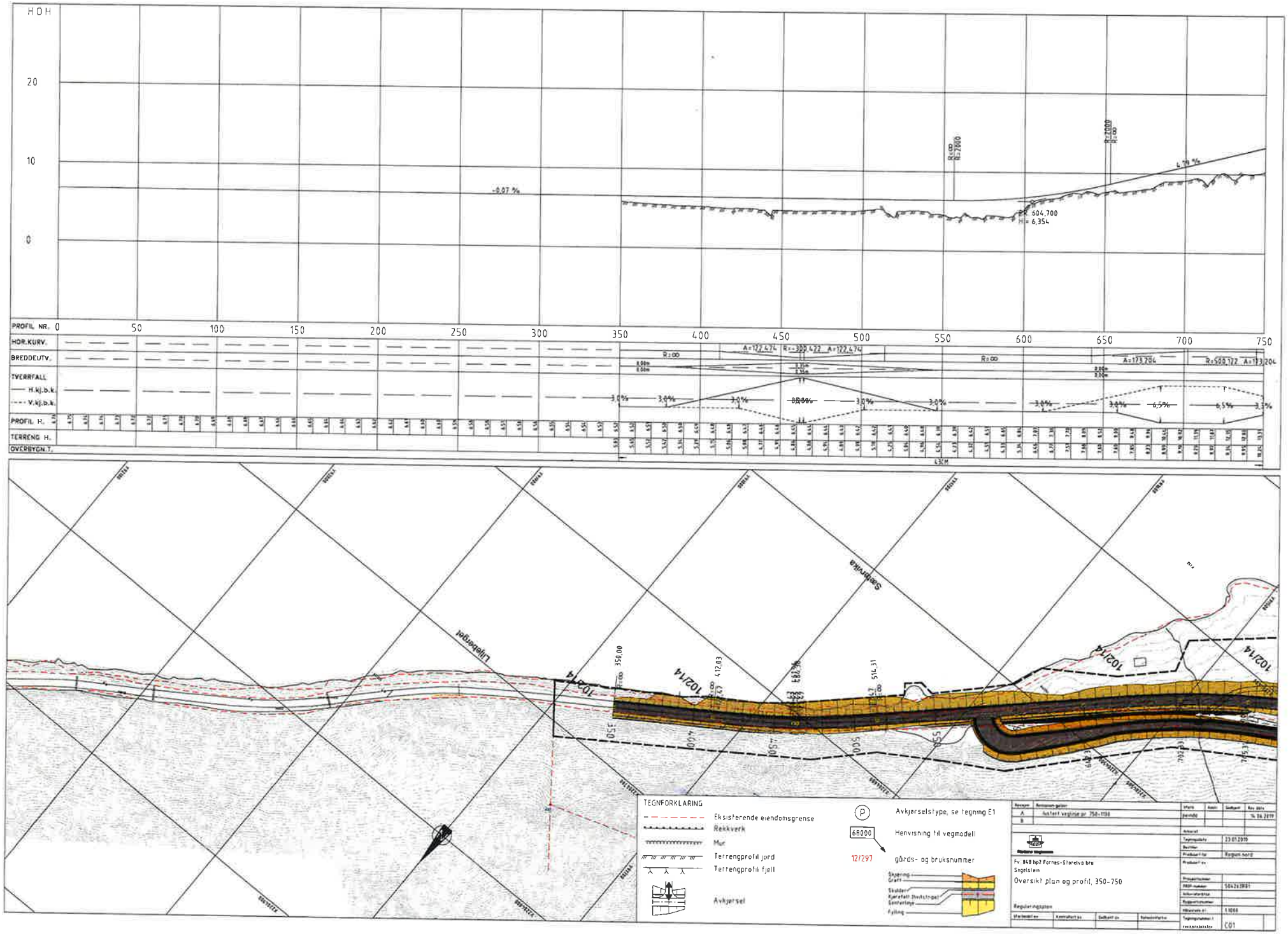
Oversikt plan og profil, 2850-3450

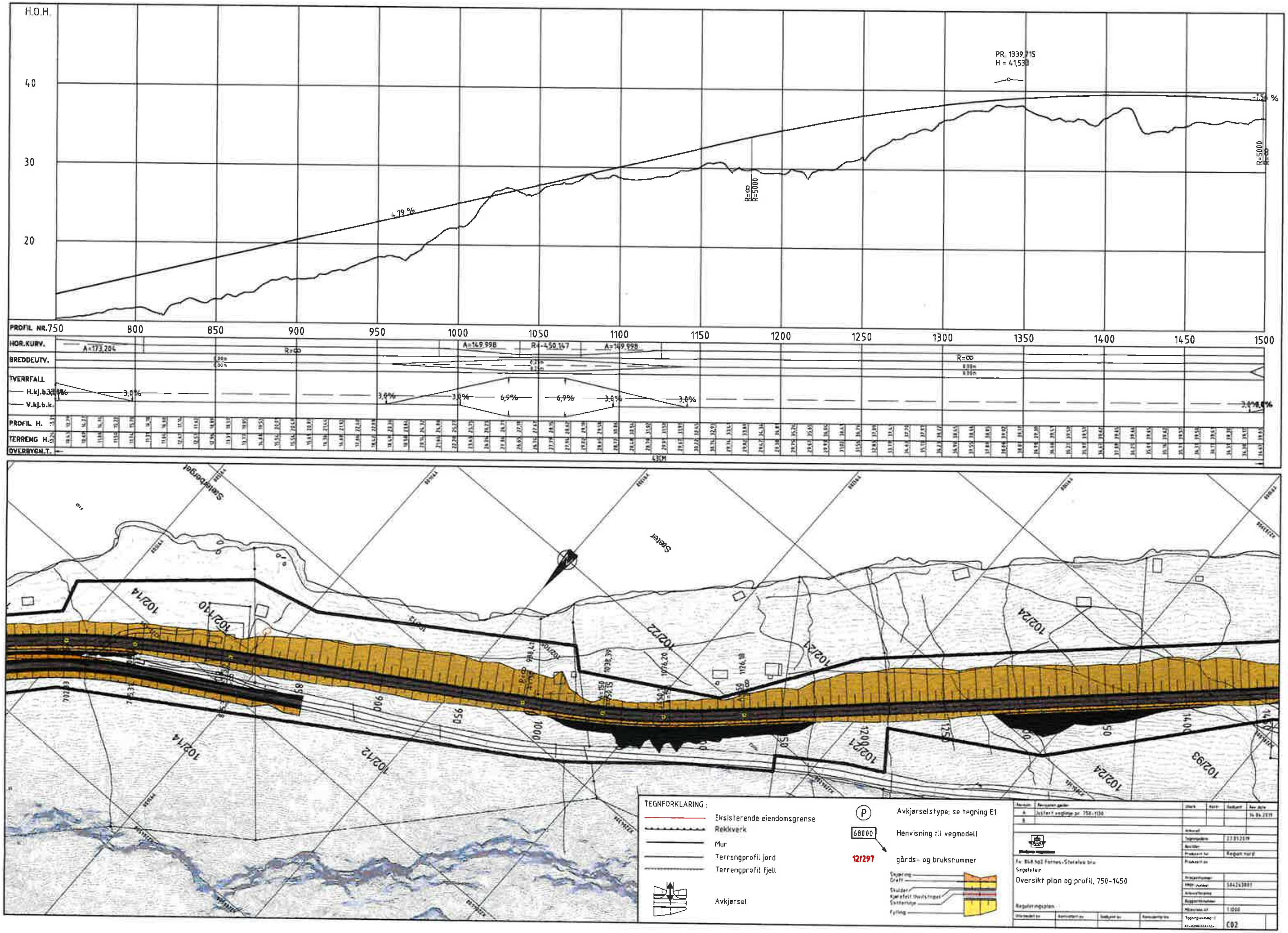
Reguleringsplan

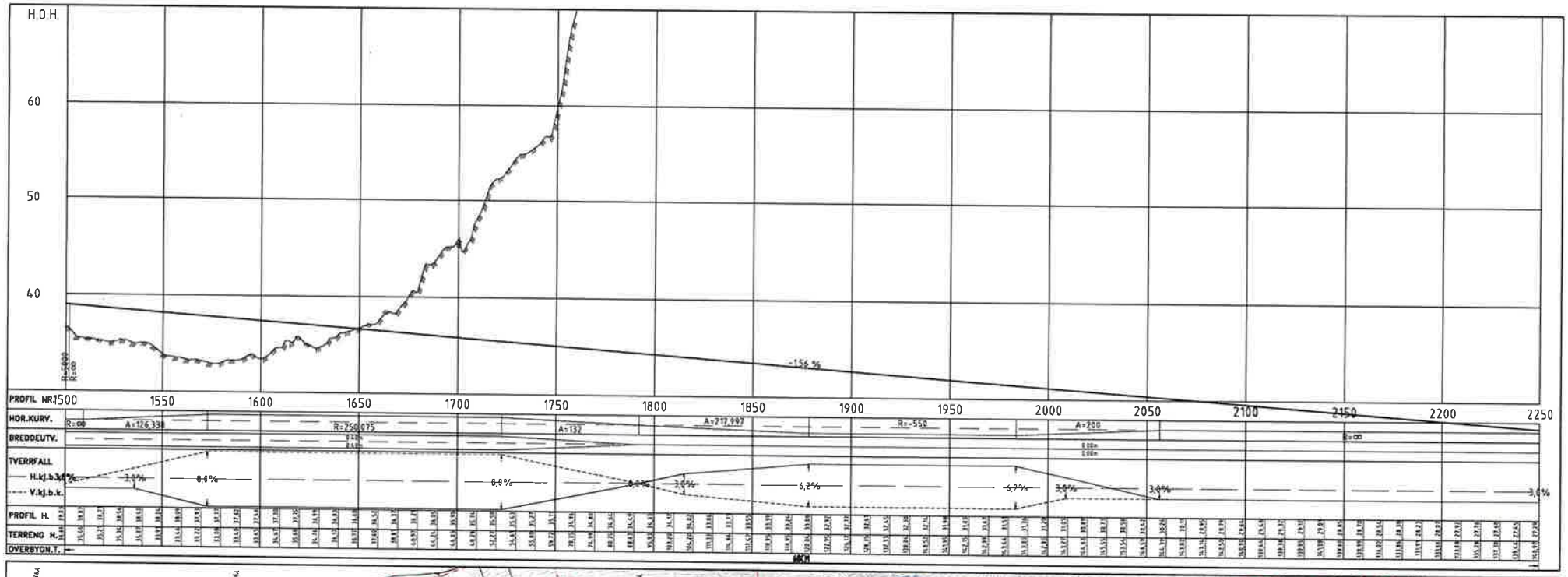
Rev. nr.	Revisjonen gjelder	Utført	Kontr.	Godkjent	Ver. dato
A					
B					

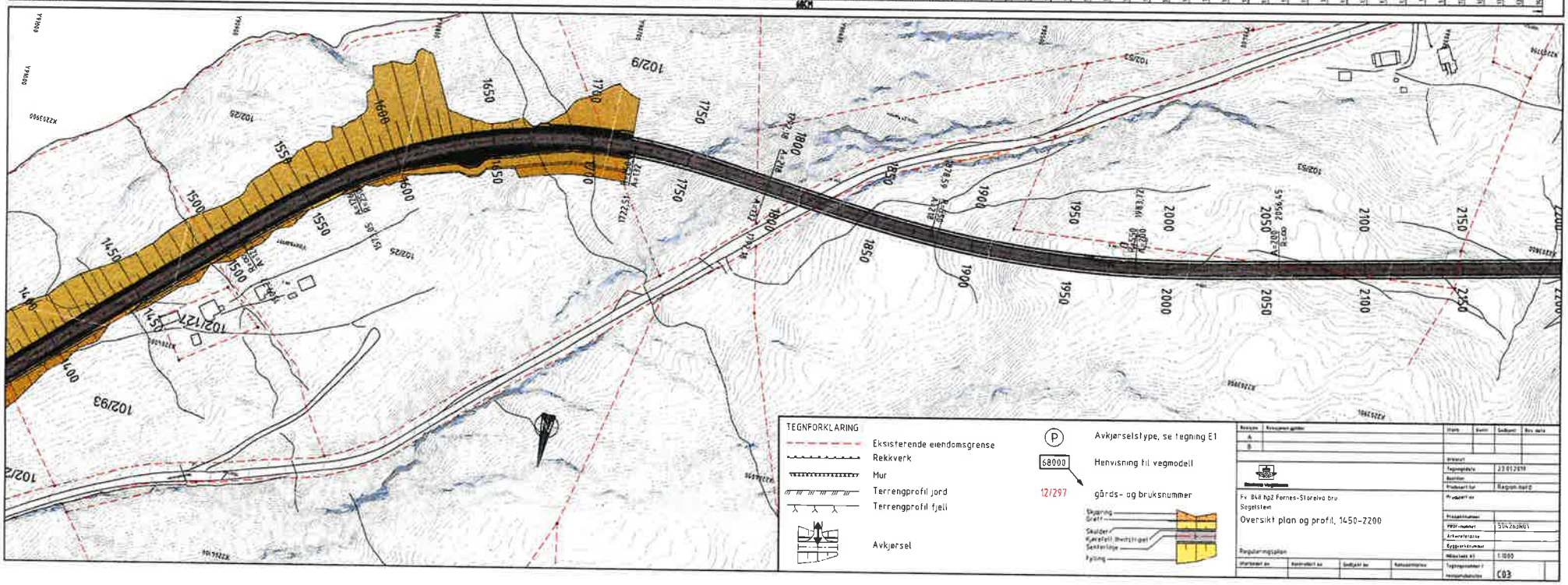
Arkivref.	
Tegningsdato	23.01.2019
Revidert	
Produsert for	Region nord
Produsert av	
Prosjektnummer	
PROT-nummer	584263981
Arkivreferanse	
Byggherrenummer	
Målestokk A1	1:1000
Tegningsnummer / revisjonsbetegnelse	B05

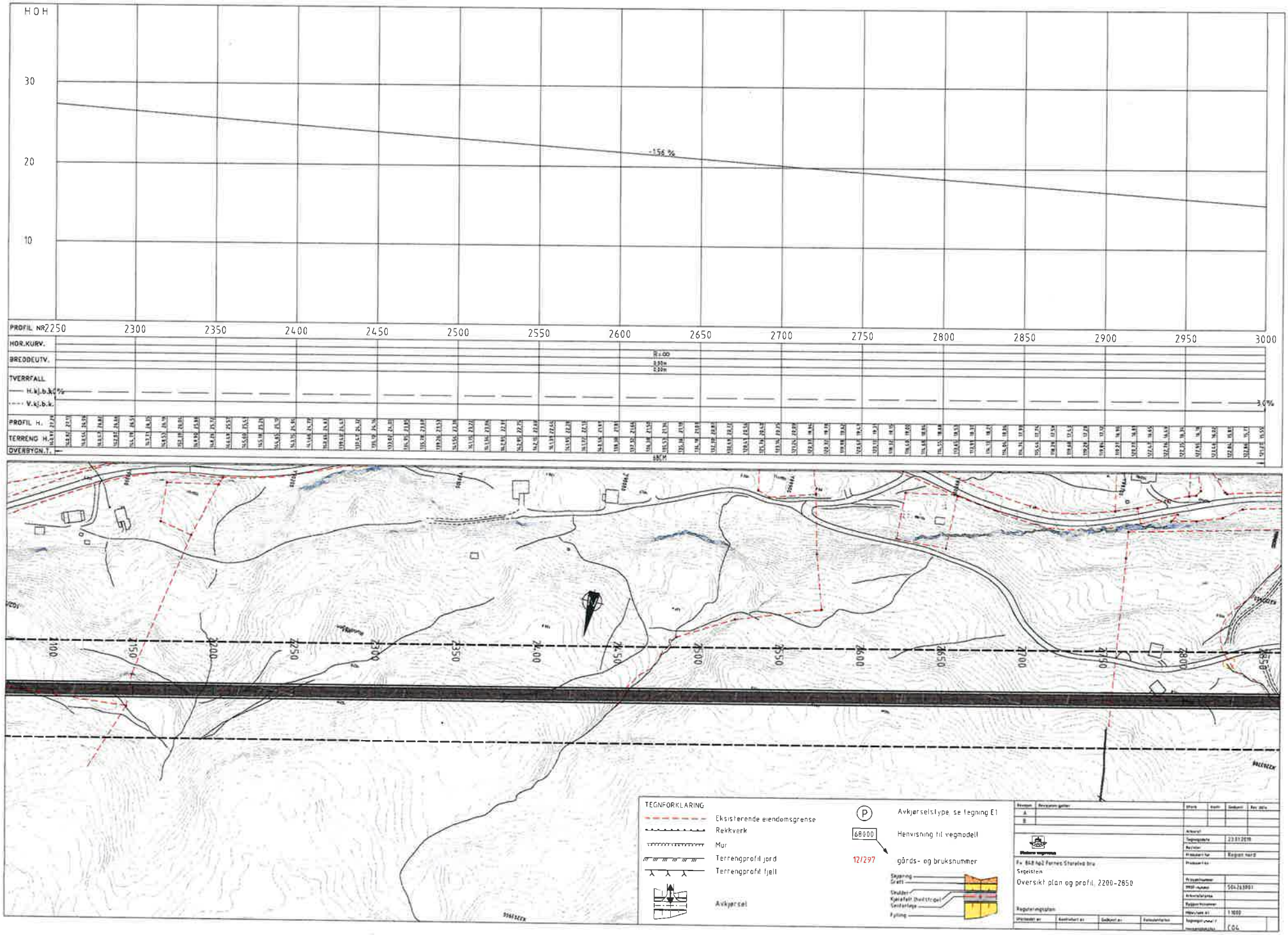
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av	Kvalitetsnivå

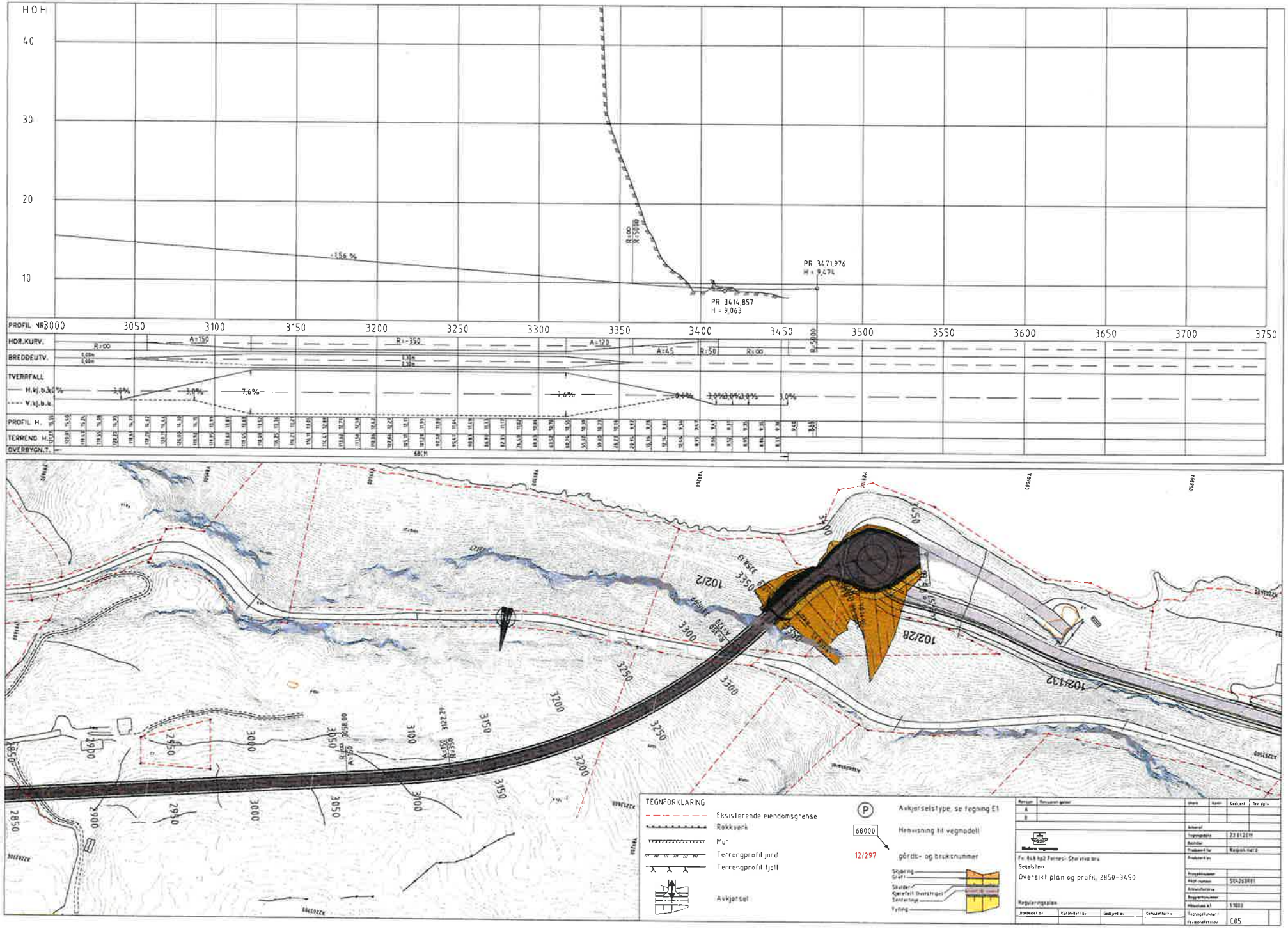

HOH
20
10
0
-0,07 %
R=∞
R=2000
R=2000
R=∞
4,79 %
PR 604,700
H= 6,354
PROFIL NR.
0
50
100
150
200
250
300
350
400
450
500
550
600
650
700
750
HOR.KURV.
BREDDEUTV.
TVERRFALL
H.kj.b.k.
V.kj.b.k.
PROFIL H.
TERRENG H.
OVERBYGN.T.
A=122,474
R=-300,422
A=122,474
R=∞
A=173,204
R=500,122
A=173,204
3,0%
3,0%
3,0%
3,0%
3,0%
3,0%
3,0%
6,5%
6,5%
3,5%
43CM
Liljeberget
Sæbrivika
102/14
102/14
102/14
102/14
350,00
412,03
514,31
TEGNFORKLARING
Eksisterende eiendomsgrense
Rekkverk
Mur
Terrengprofil jord
Terrengprofil fjell
Avkjørsel
Avkjørselstype, se tegning E1
68000
Henvisning til vegmodell
12/297
gårds- og bruksnummer
Skjæring
Grøft
Skulder
Kjørefelt (hvitstripe)
Senterlinje
Fylling
A
B
Fv. 848 hp2 Fornes-Storelva bru
Segelstein
Oversikt plan og profil, 350-750
Regulering
C01


H.O.H.
40
30
20
PR. 1339,715
H = 41,530
4,79 %
R=∞
R=5000
PROFIL NR. 750
800
850
900
950
1000
1050
1100
1150
1200
1250
1300
1350
1400
1450
1500
HOR.KURV.
A=173,204
R=∞
A=149,998
R=-450,147
A=149,998
BREDDEUTV.
TVERRFALL
H.kj.b.k.
V.kj.b.k.
3,0%
6,9%
PROFIL H.
TERRENG H.
OVERBYGN.T.
Sæterberget
Sæter
102/14
102/110
102/12
102/22
102/21
102/24
102/93
1038,39
1076,20
1126,18
TEGNFORKLARING:
Eksisterende eiendomsgrense
Rekkverk
Mur
Terrengprofil jord
Terrengprofil fjell
Avkjørsel
Avkjørselstype; se tegning E1
68000
Henvisning til vegmodell
12/297
gårds- og bruksnummer
Segelstein
Oversikt plan og profil, 750-1450
Reguleringsplan
Regoin nord
1:1000
C02


H.O.H.
60
50
40
-1,56 %
PROFIL NR.
1500
1550
1600
1650
1700
1750
1800
1850
1900
1950
2000
2050
2100
2150
2200
2250
HOR.KURV.
A=126,338
R=250,075
A=137
A=217,997
R=-550
A=200
BREDDEUTV.
TVERRFALL
H.kj.b.k.
V.kj.b.k.
3,0%
6,0%
6,0%
6,2%
6,2%
3,0%
3,0%
3,0%
PROFIL H.
TERRENG H.
OVERBYGN.T.

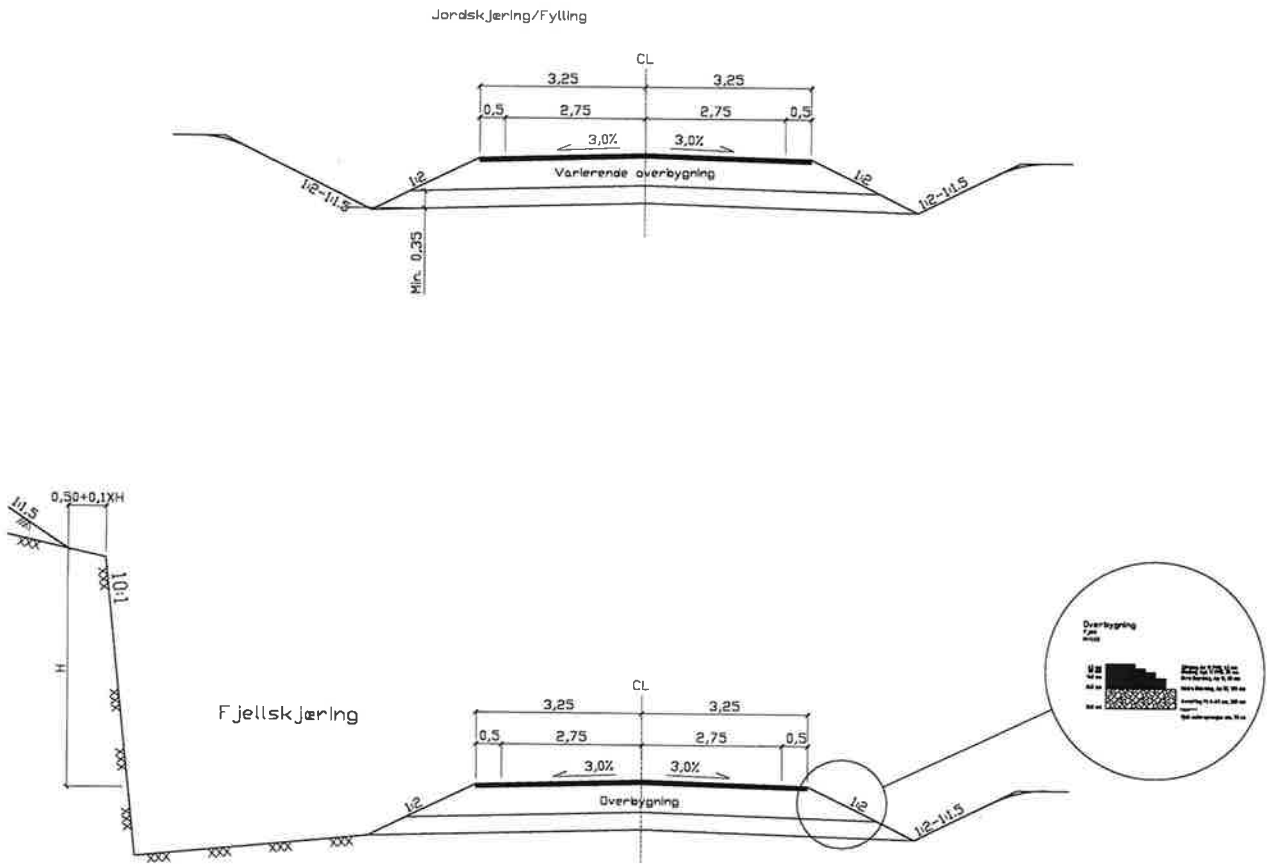

TEGNFORKLARING
Eksisterende eiendomsgrense
Rekkverk
Mur
Terrengprofil jord
Terrengprofil fjell
Avkjørsel
P
Avkjørselstype, se tegning E1
68000
Henvisning til vegmodell
12/297
gårds- og bruksnummer
Fv. 848 hp2 Fornes-Storelva bru
Segelsten
Oversikt plan og profil, 1450-2200
Reguleringsplan
1:1000
C03


HOH
30
20
10
-1.56 %
PROFIL NR 2250
2300
2350
2400
2450
2500
2550
2600
2650
2700
2750
2800
2850
2900
2950
3000
HOR.KURV.
BREDDEUTV.
TVERRFALL
H.kj.b.k.
V.kj.b.k.
3.0%
PROFIL H.
TERRENG H.
OVERBYGN.T.
TEGNFORKLARING
Eksisterende eiendomsgrense
Rekkverk
Mur
Terrengprofil jord
Terrengprofil fjell
Avkjørsel
Avkjørselstype, se tegning E1
68000
Henvisning til vegmodell
12/297
gårds- og bruksnummer
Skjøring
Grøft
Skulder
Kjørefelt (hvilstripe)
Senterlage
Fylling
Fv. 848 hp2 Fornes Storelva bru
Segelstein
Oversikt plan og profil, 2200-2850
Regulerings plan
Region nord
1:1000
C04


HOH
40
30
20
10
-1,56 %
R=∞
R=5000
PR 3471,976
H = 9,474
PR 3414,857
H = 9,063
PROFIL NR
3000
3050
3100
3150
3200
3250
3300
3350
3400
3450
3500
3550
3600
3650
3700
3750
HOR.KURV.
BREDDEUTV.
TVERRFALL
H.kj.b.k.
V.kj.b.k.
PROFIL H.
TERRENO H.
OVERBYGN.T.
A=150
R=-350
A=120
A=45
R=50
R=∞
7,6%
3,0%
102/2
102/28
102/132
TEGNFORKLARING
Eksisterende eiendomsgrense
Rekkverk
Mur
Terrengprofil jord
Terrengprofil fjell
Avkjørsel
Avkjørselstype, se tegning E1
68000
Henvisning til vegmodell
12/297
gårds- og bruksnummer
Skjøring
Grøft
Skulder
Kjørefelt Overstriges
Sentertinge
Fylling
Segelstem
Oversikt plan og profil, 2850-3450
Regulerings plan
C05

Normalprofil H1ø

M=1:50



Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb.	Kontr.	Godkjent	Rev. dato
A					
B					

Arbeidet

Tegningsdato: 23.01.2019

Beskriftet

Produsert for: Regjon nord

Fv. 848 Hp2 Fornes - Ibestadtunnelen N
Parsell: Fv. 848 Segelstein

Normalprofil

Produsert av

Prosjektnummer

PROF-nummer: 504263001

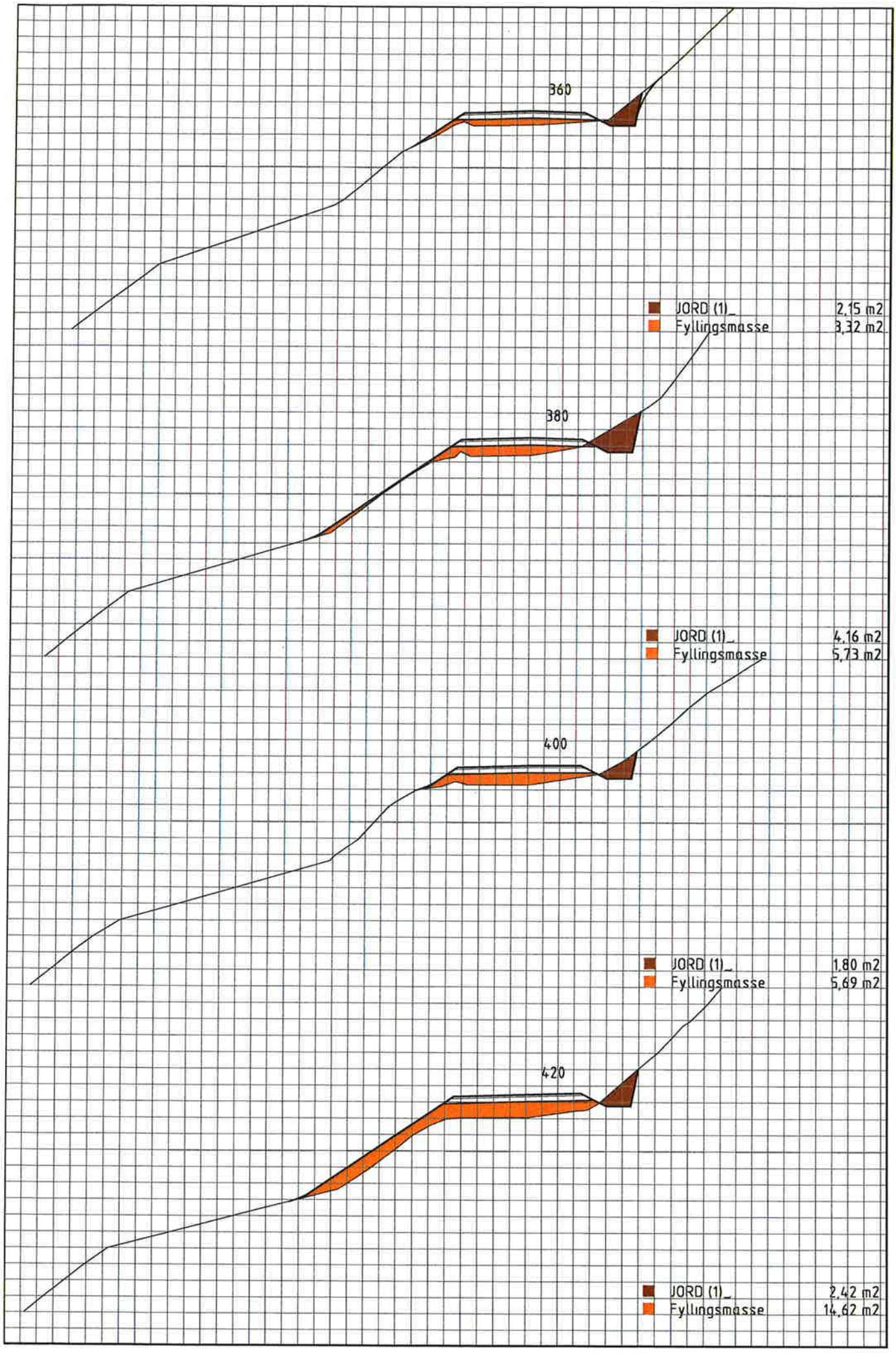
Arbeidsfolgeno

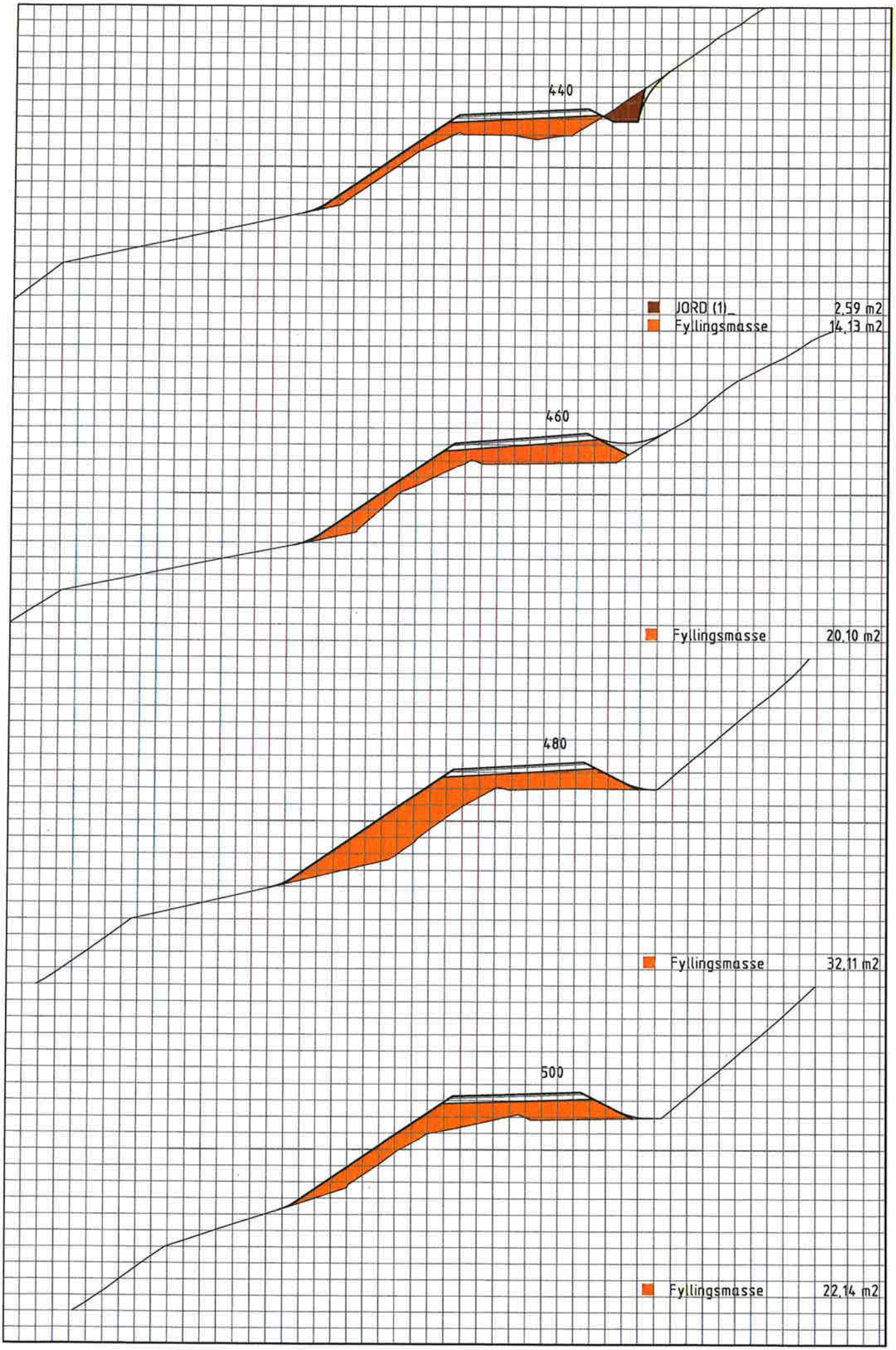
Byggeriknummer

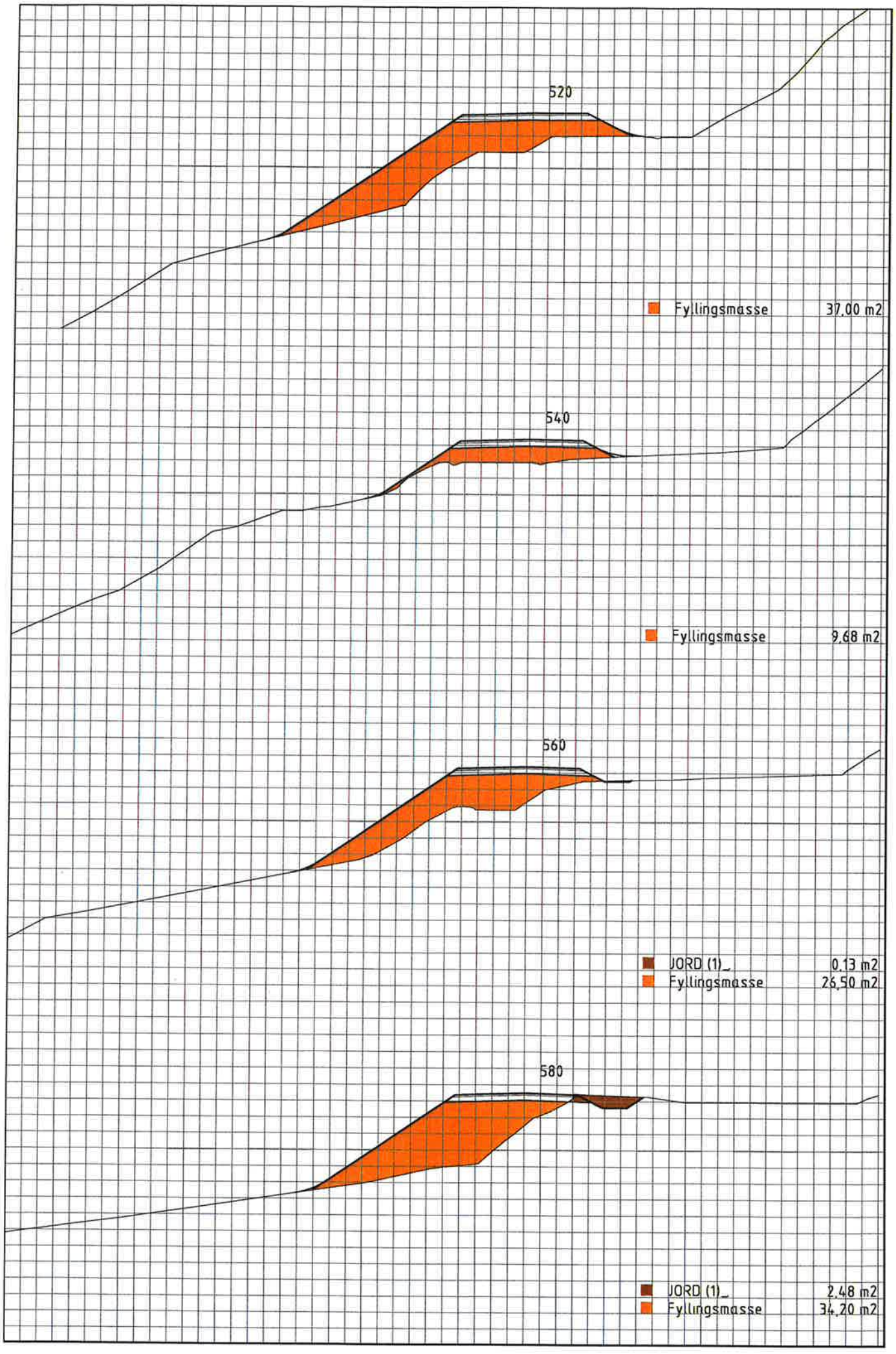
Hilsvinkel-Nr.: 1:1000

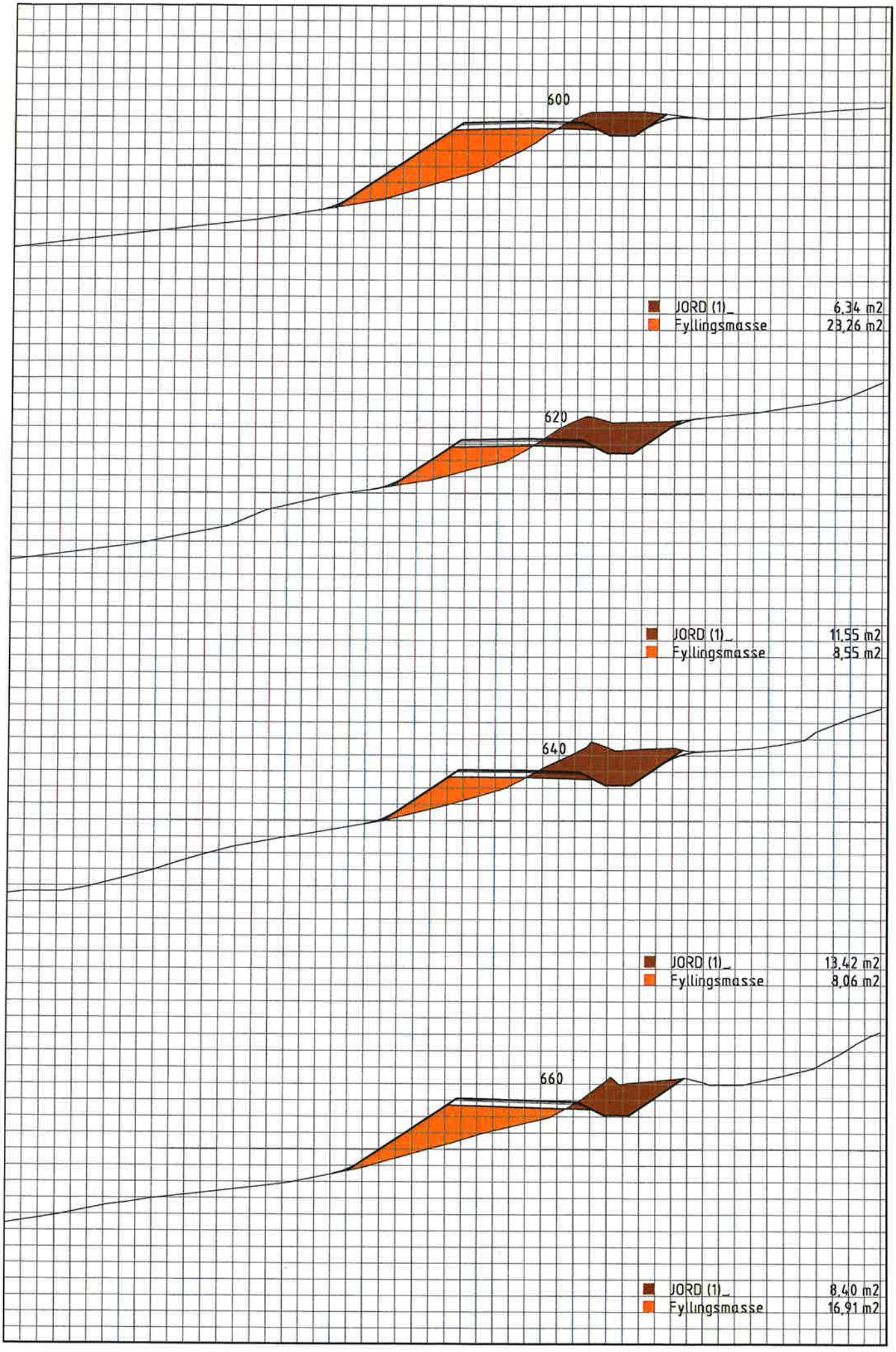
Regulerungsplan

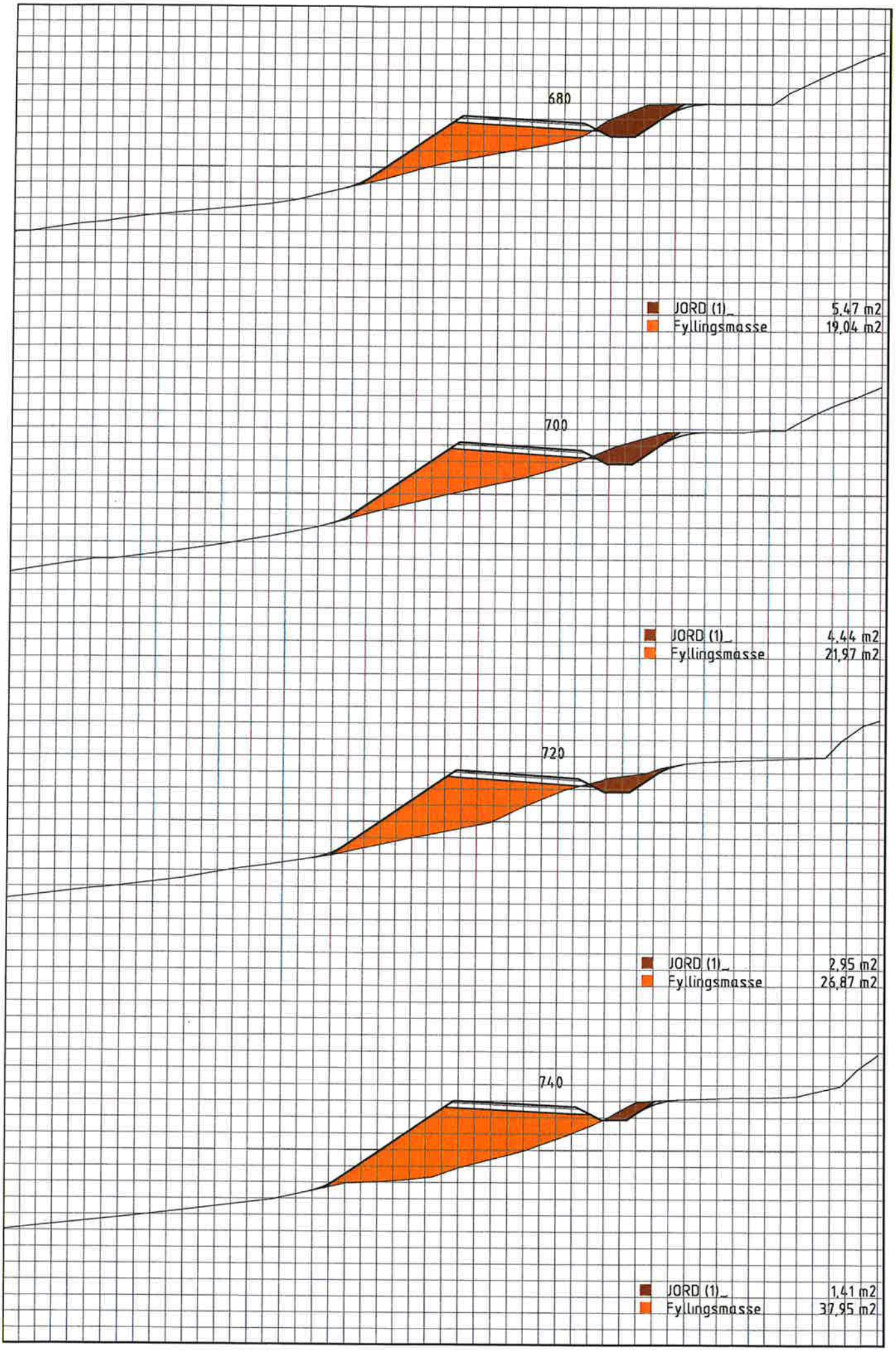
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av	Konsulentnr.	Tegningsnummer / revisjonsbokstav
				F01

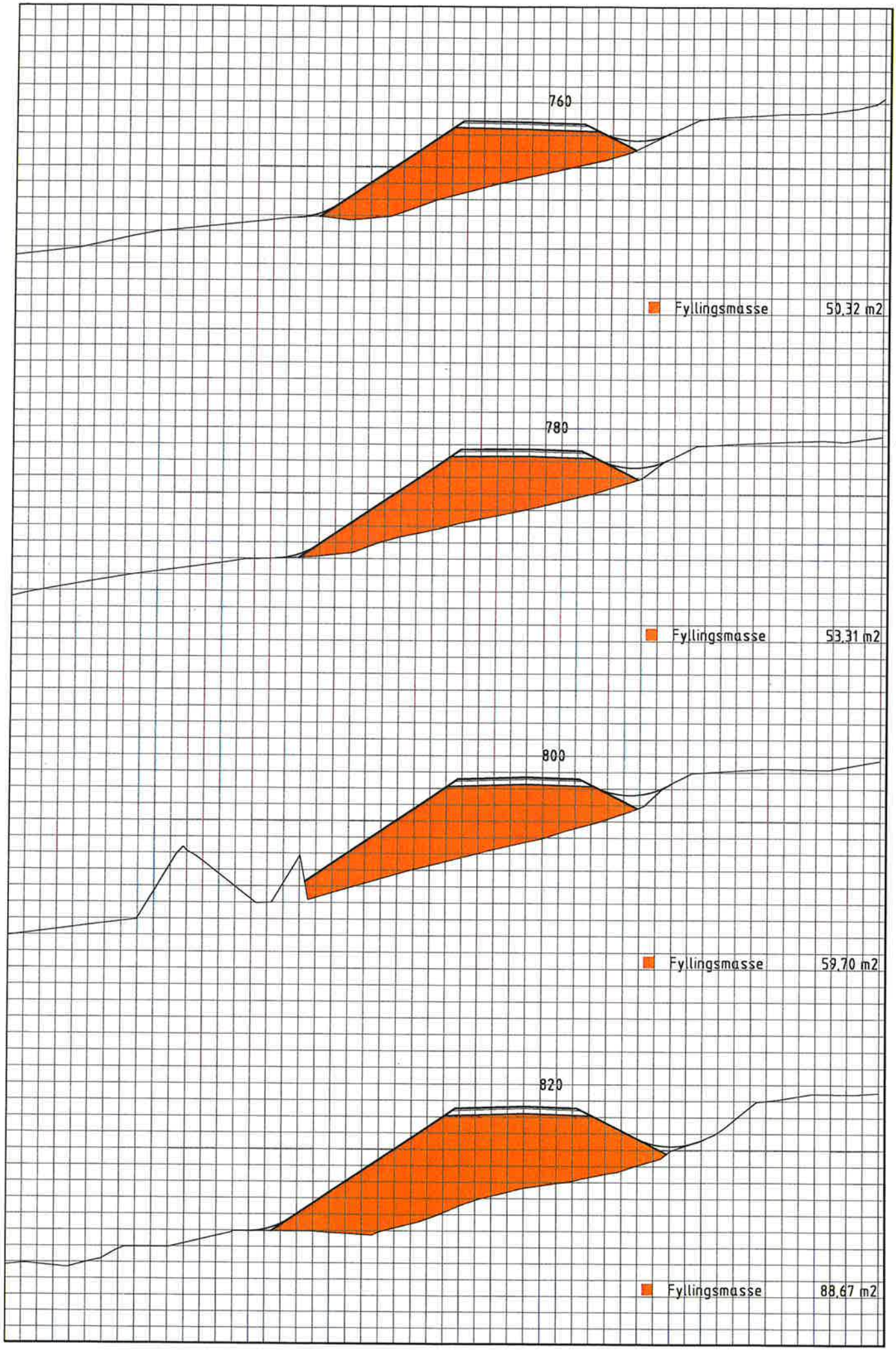

360
JORD (1)_ 2,15 m2
Fyllingsmasse 3,32 m2
380
JORD (1)_ 4,16 m2
Fyllingsmasse 5,73 m2
400
JORD (1)_ 1,80 m2
Fyllingsmasse 5,69 m2
420
JORD (1)_ 2,42 m2
Fyllingsmasse 14,62 m2

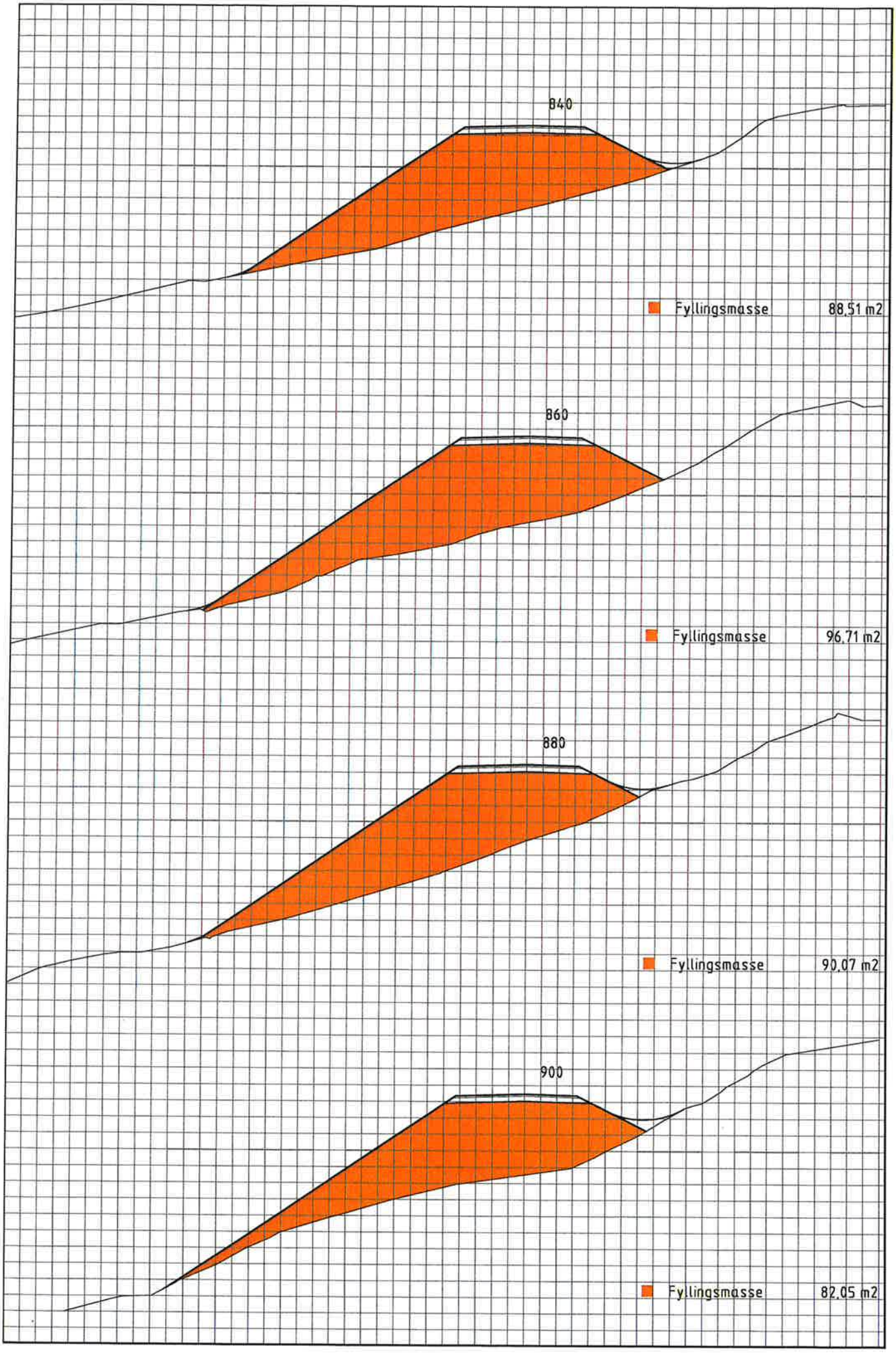

440
JORD (1)_ 2,59 m2
Fyllingsmasse 14,13 m2
460
Fyllingsmasse 20,10 m2
480
Fyllingsmasse 32,11 m2
500
Fyllingsmasse 22,14 m2

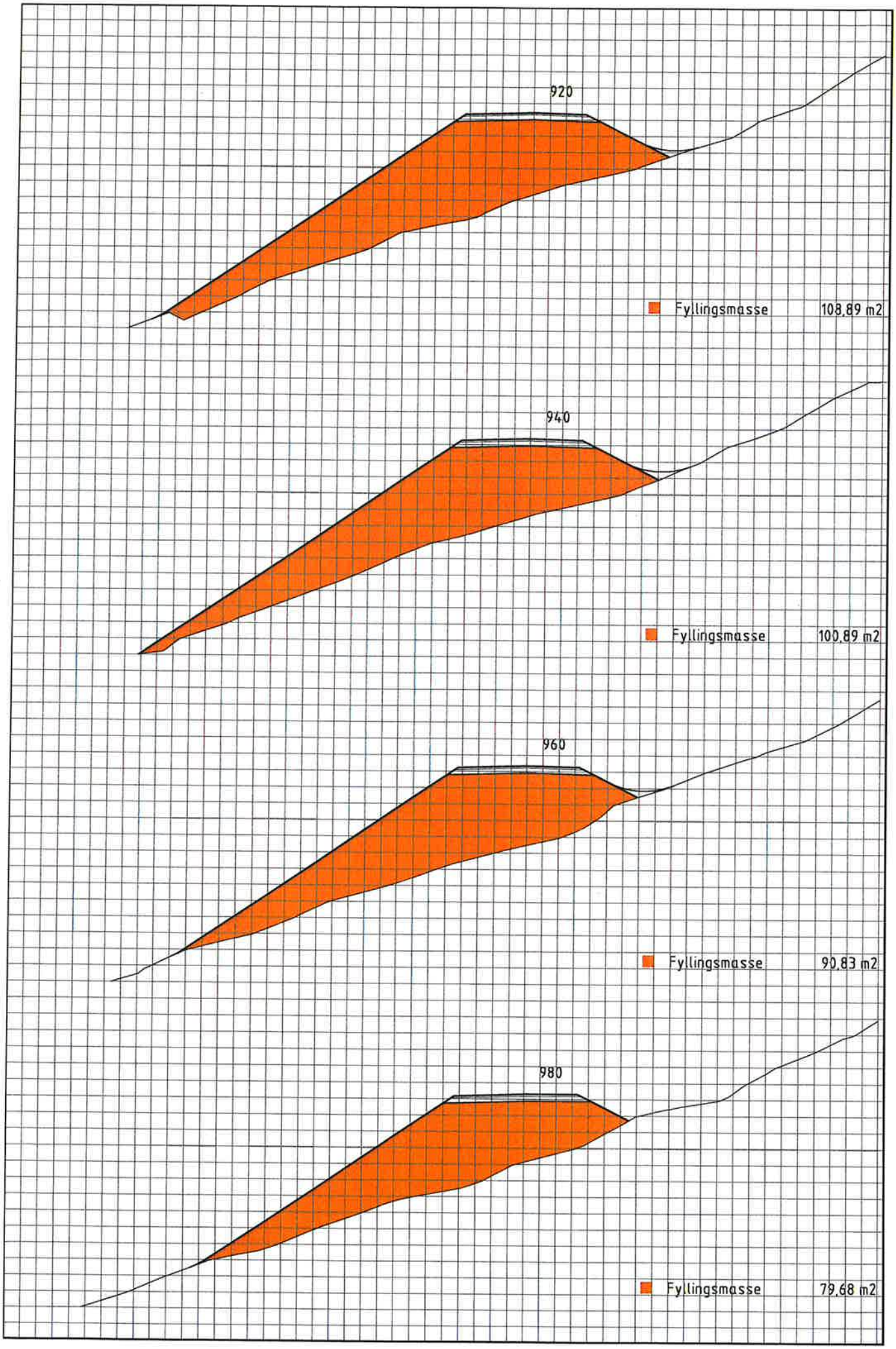

520
Fyllingsmasse 37,00 m2
540
Fyllingsmasse 9,68 m2
560
JORD (1)_ 0,13 m2
Fyllingsmasse 26,50 m2
580
JORD (1)_ 2,48 m2
Fyllingsmasse 34,20 m2

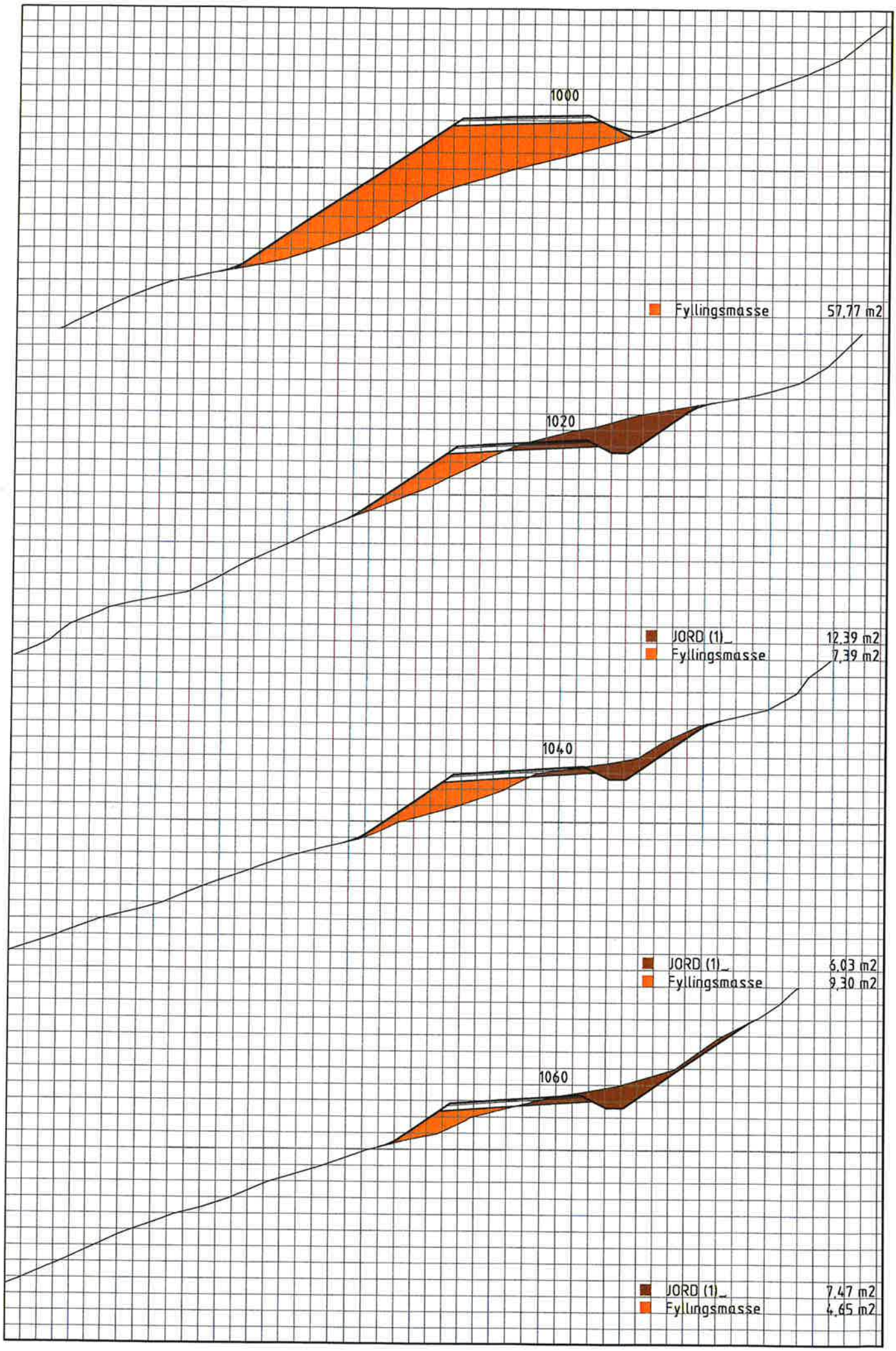

600
JORD (1)_ 6,34 m2
Fyllingsmasse 23,26 m2
620
JORD (1)_ 11,55 m2
Fyllingsmasse 8,55 m2
640
JORD (1)_ 13,42 m2
Fyllingsmasse 8,06 m2
660
JORD (1)_ 8,40 m2
Fyllingsmasse 16,91 m2

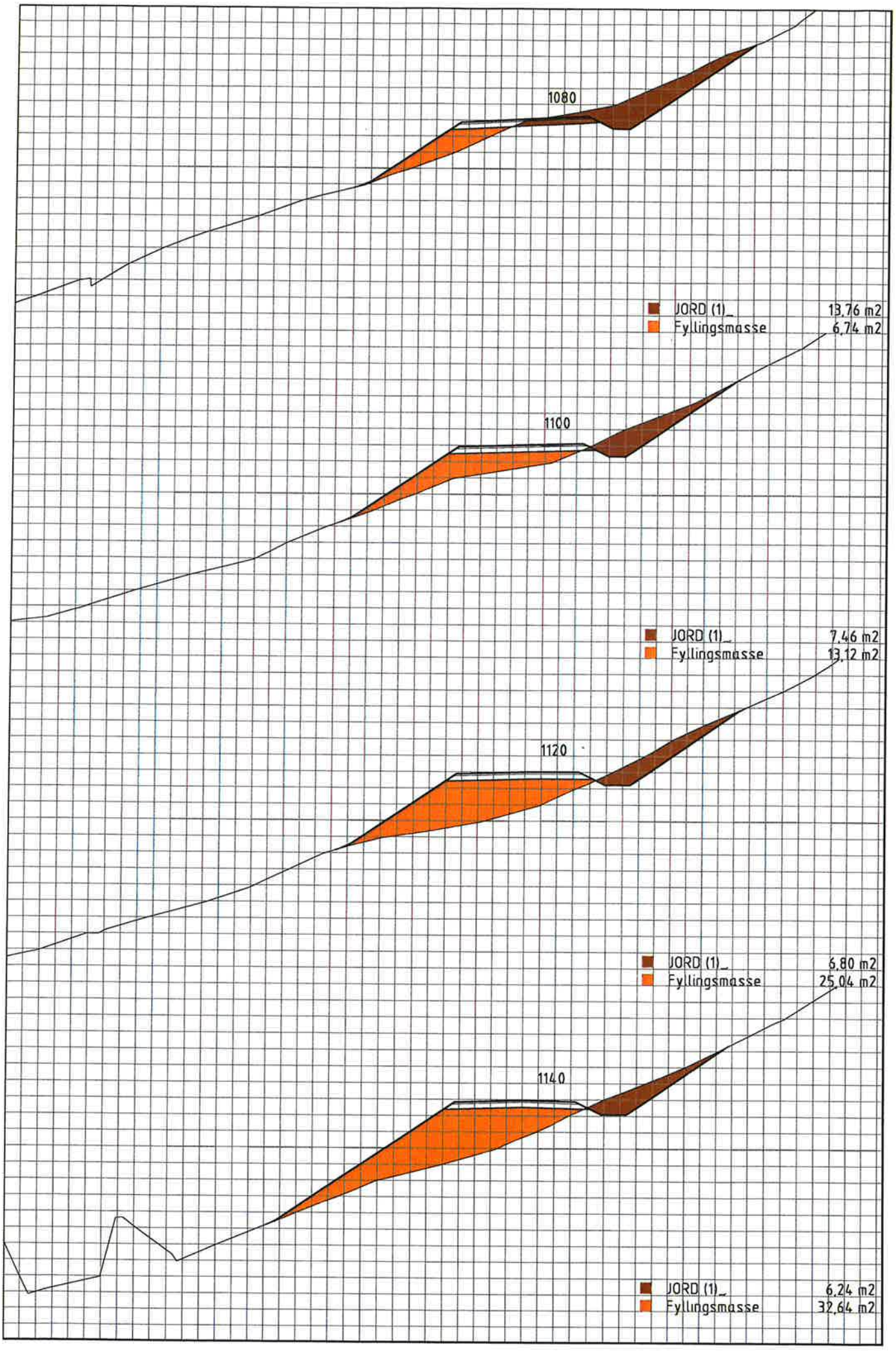

680
JORD (1)_ 5,47 m2
Fyllingsmasse 19,04 m2
700
JORD (1)_ 4,44 m2
Fyllingsmasse 21,97 m2
720
JORD (1)_ 2,95 m2
Fyllingsmasse 26,87 m2
740
JORD (1)_ 1,41 m2
Fyllingsmasse 37,95 m2

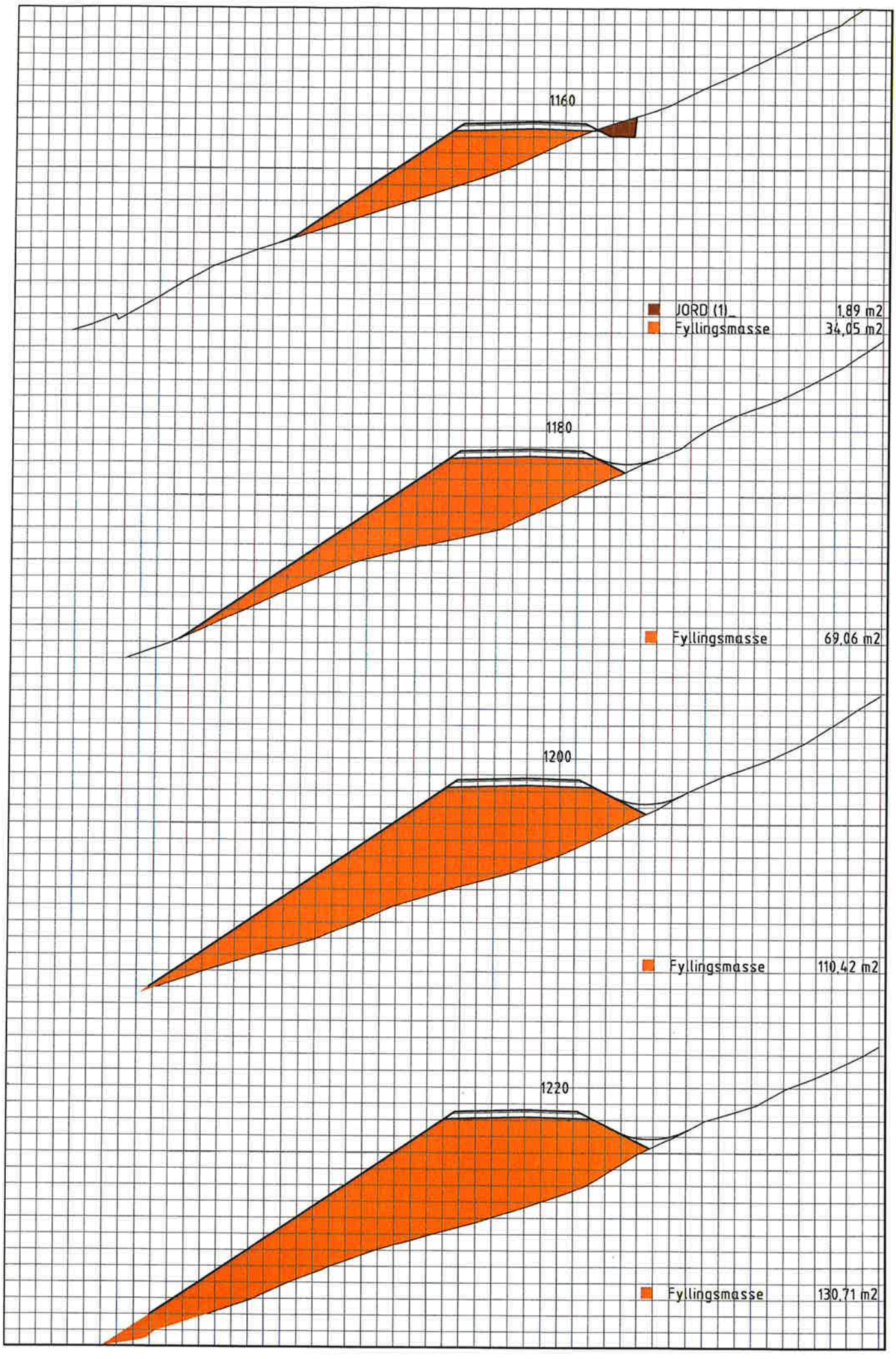

760
Fyllingsmasse 50,32 m2
780
Fyllingsmasse 53,31 m2
800
Fyllingsmasse 59,70 m2
820
Fyllingsmasse 88,67 m2

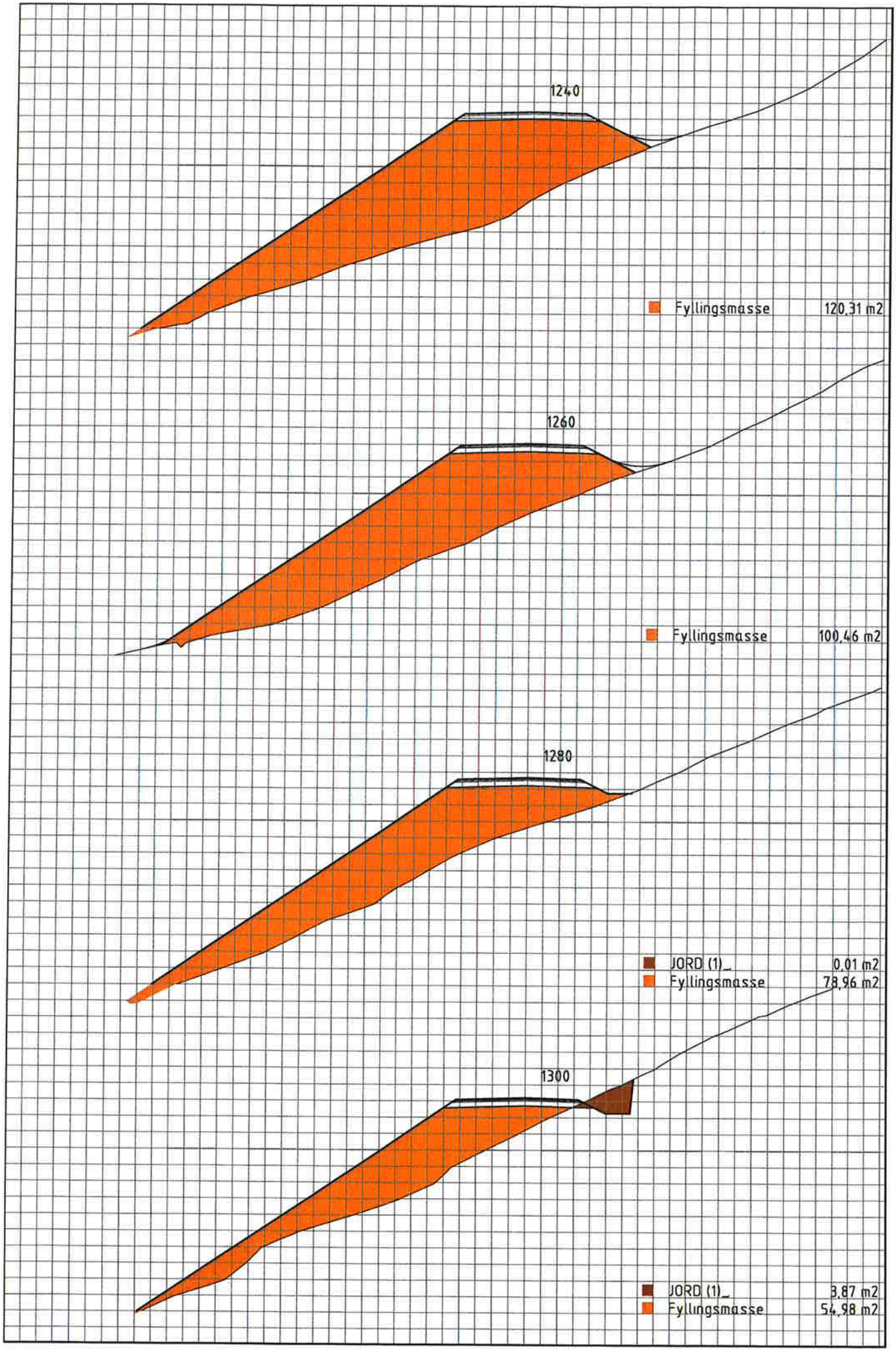

840
Fyllingsmasse 88,51 m2
860
Fyllingsmasse 96,71 m2
880
Fyllingsmasse 90,07 m2
900
Fyllingsmasse 82,05 m2

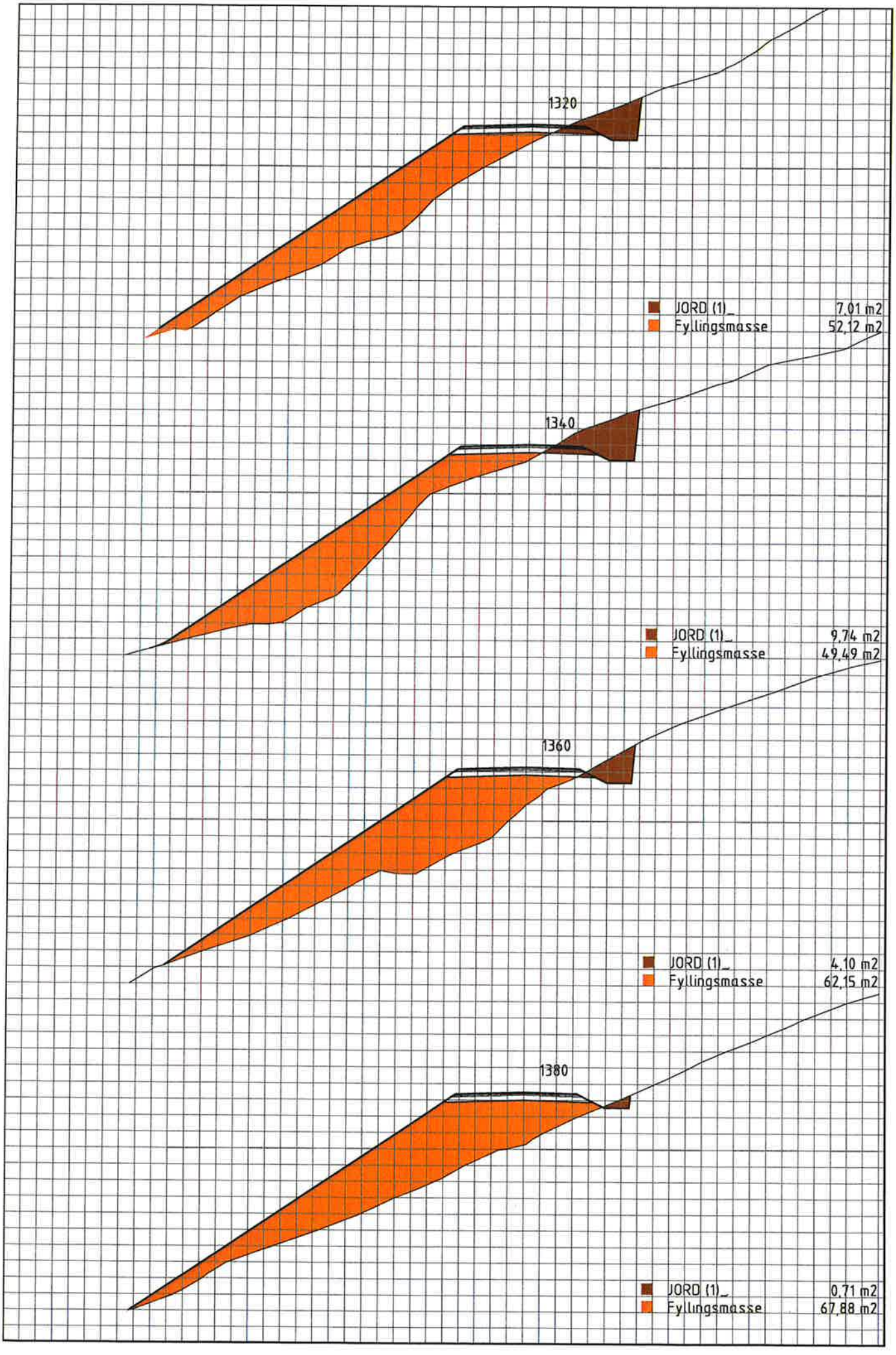

920
Fyllingsmasse
108,89 m2
940
Fyllingsmasse
100,89 m2
960
Fyllingsmasse
90,83 m2
980
Fyllingsmasse
79,68 m2

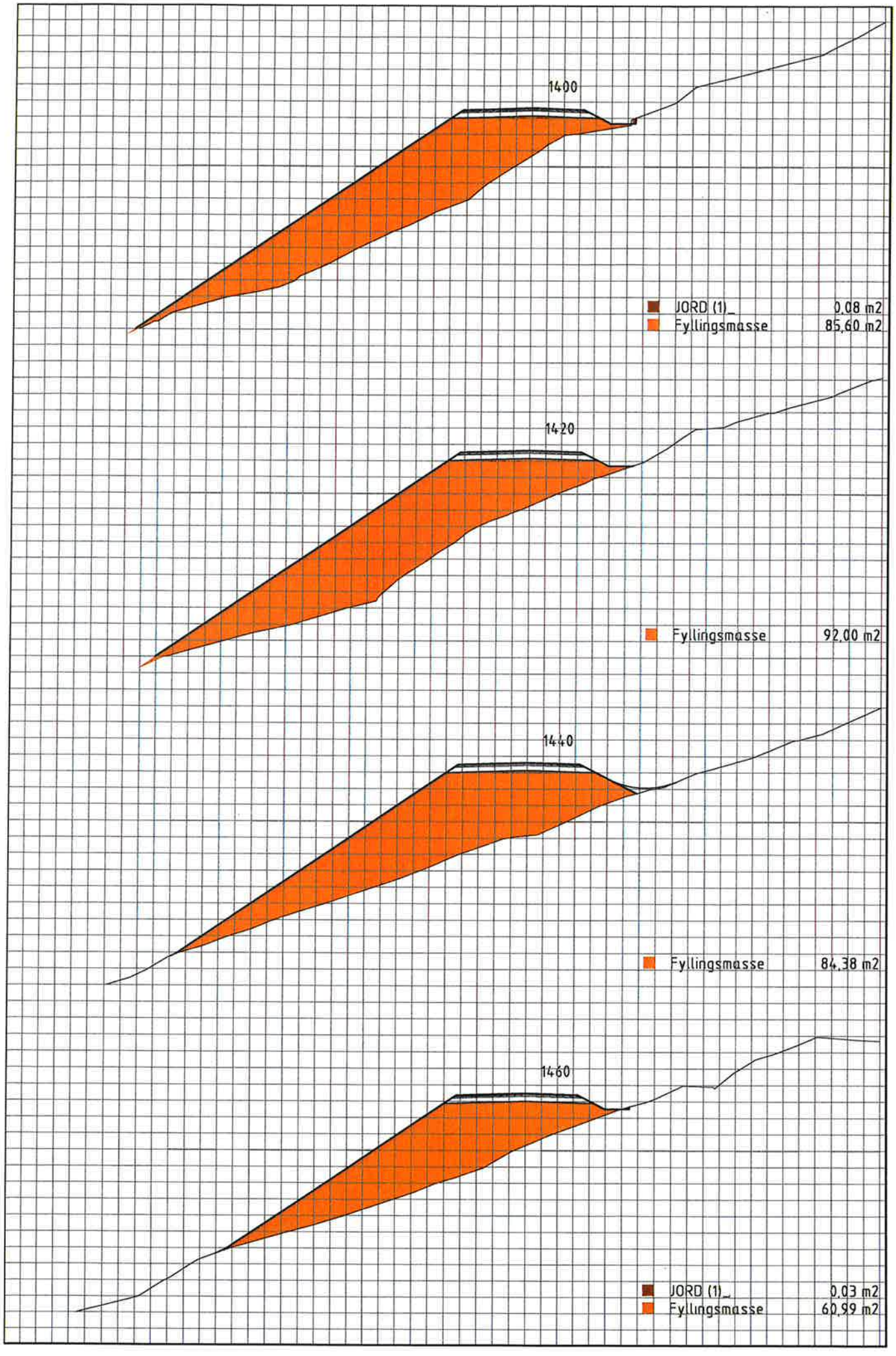

1000
Fyllingsmasse 57,77 m2
1020
JORD (1)_ 12,39 m2
Fyllingsmasse 7,39 m2
1040
JORD (1)_ 6,03 m2
Fyllingsmasse 9,30 m2
1060
JORD (1)_ 7,47 m2
Fyllingsmasse 4,65 m2

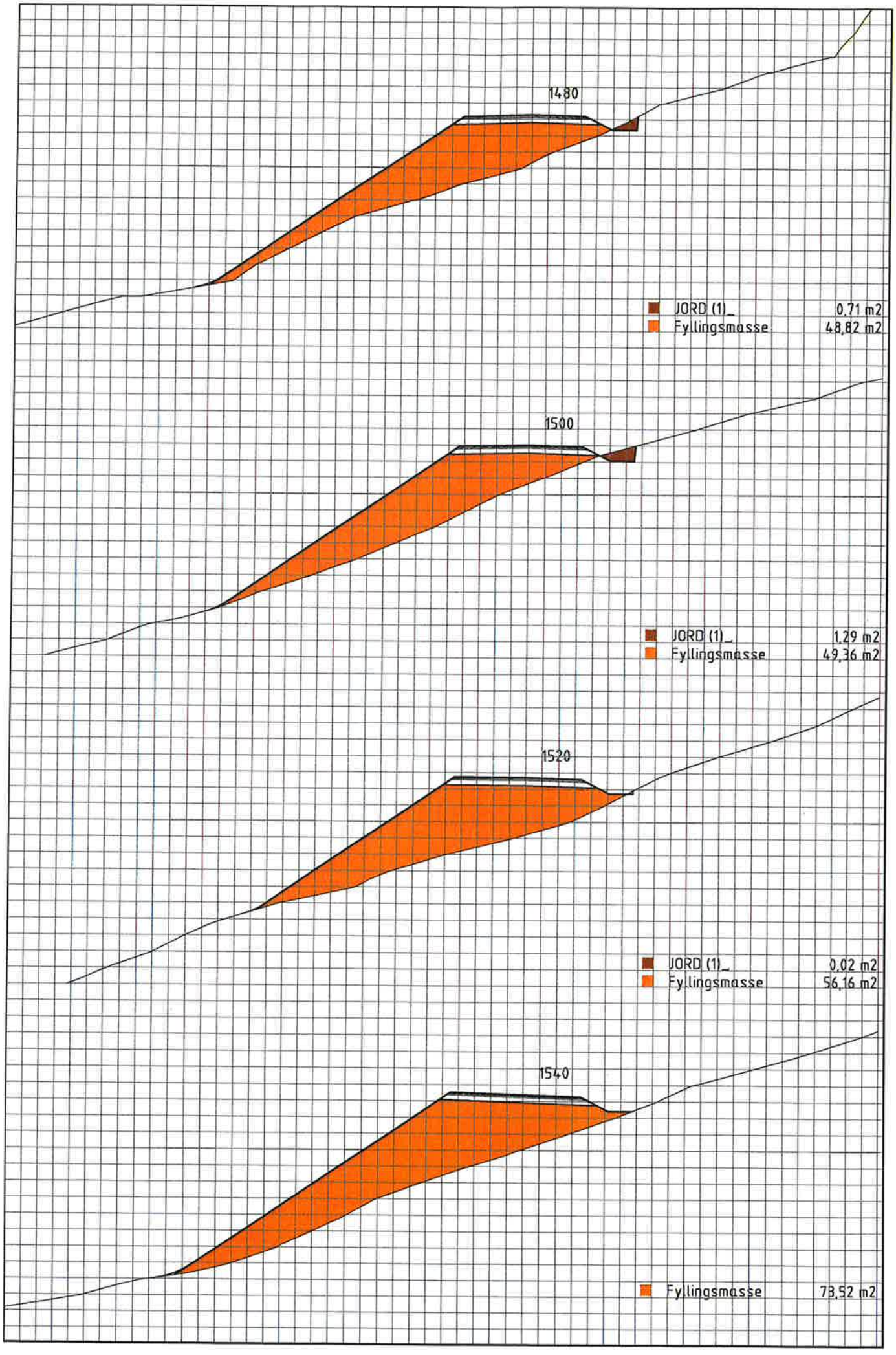

1080
JORD (1)_
Fyllingsmasse
13,76 m2
6,74 m2
1100
JORD (1)_
Fyllingsmasse
7,46 m2
13,12 m2
1120
JORD (1)_
Fyllingsmasse
6,80 m2
25,04 m2
1140
JORD (1)_
Fyllingsmasse
6,24 m2
32,64 m2

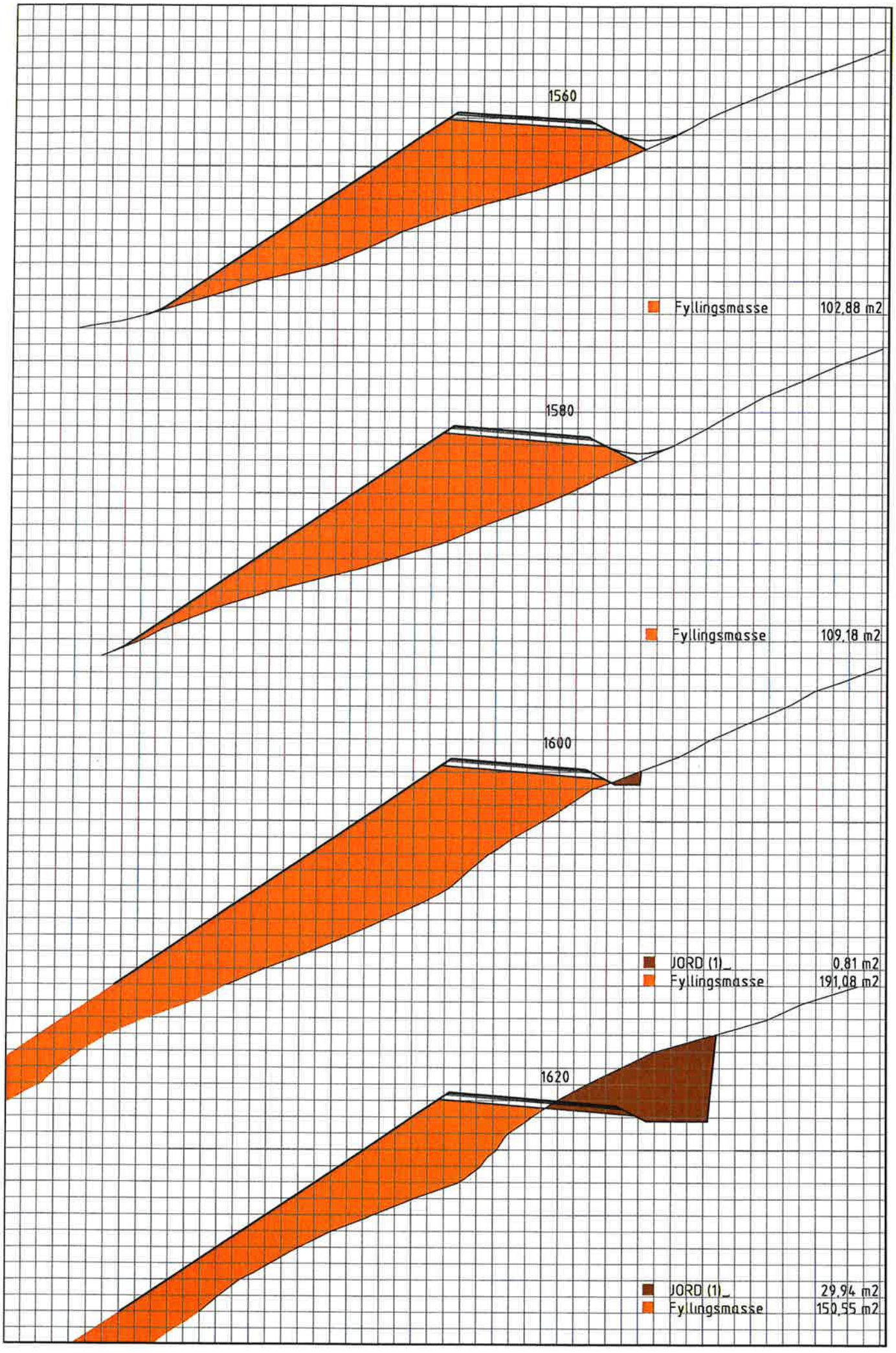

1160
JORD (1)_ 1,89 m2
Fyllingsmasse 34,05 m2
1180
Fyllingsmasse 69,06 m2
1200
Fyllingsmasse 110,42 m2
1220
Fyllingsmasse 130,71 m2

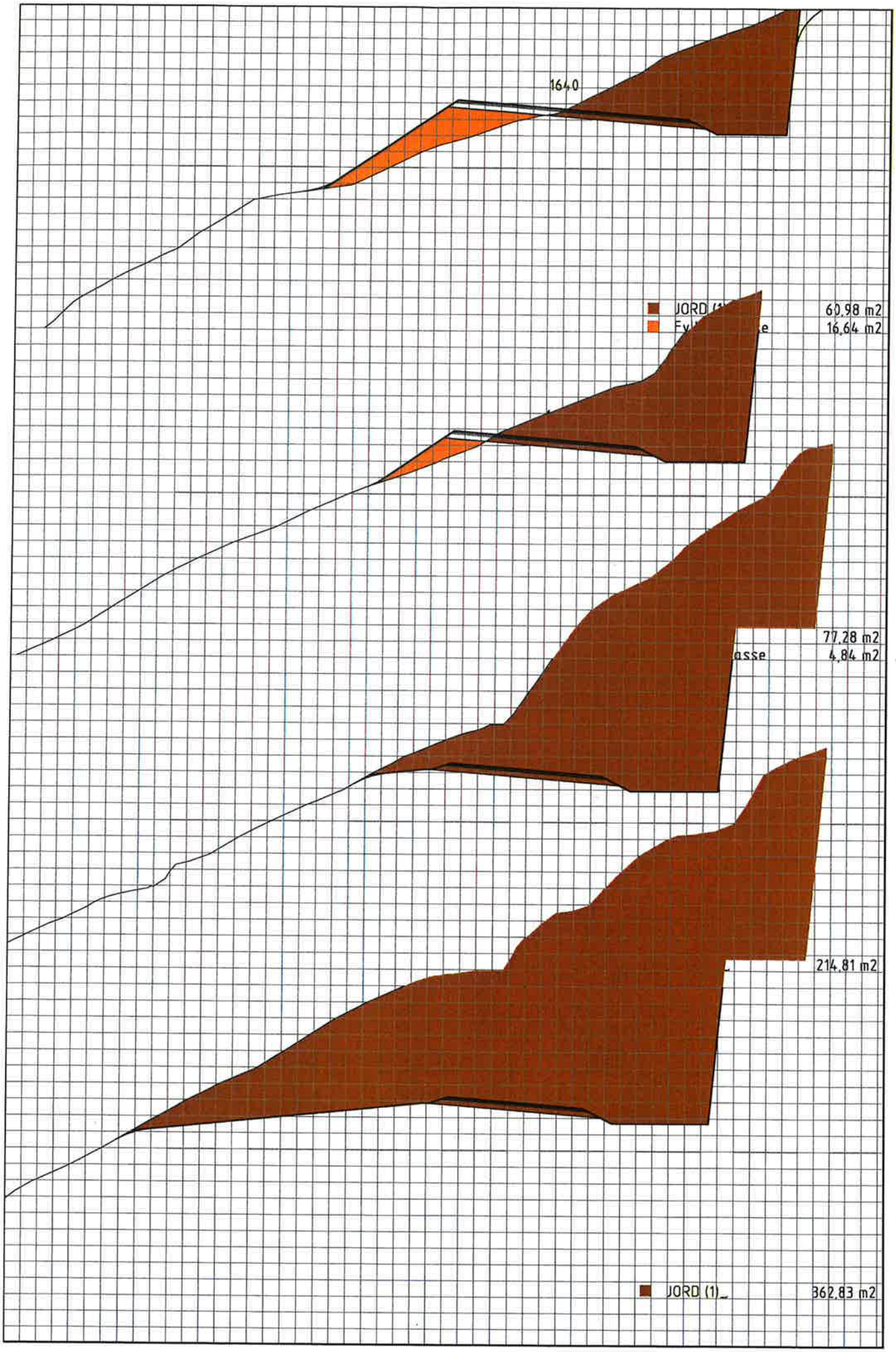

1240
Fyllingsmasse 120,31 m2
1260
Fyllingsmasse 100,46 m2
1280
JORD (1) 0,01 m2
Fyllingsmasse 78,96 m2
1300
JORD (1) 3,87 m2
Fyllingsmasse 54,98 m2

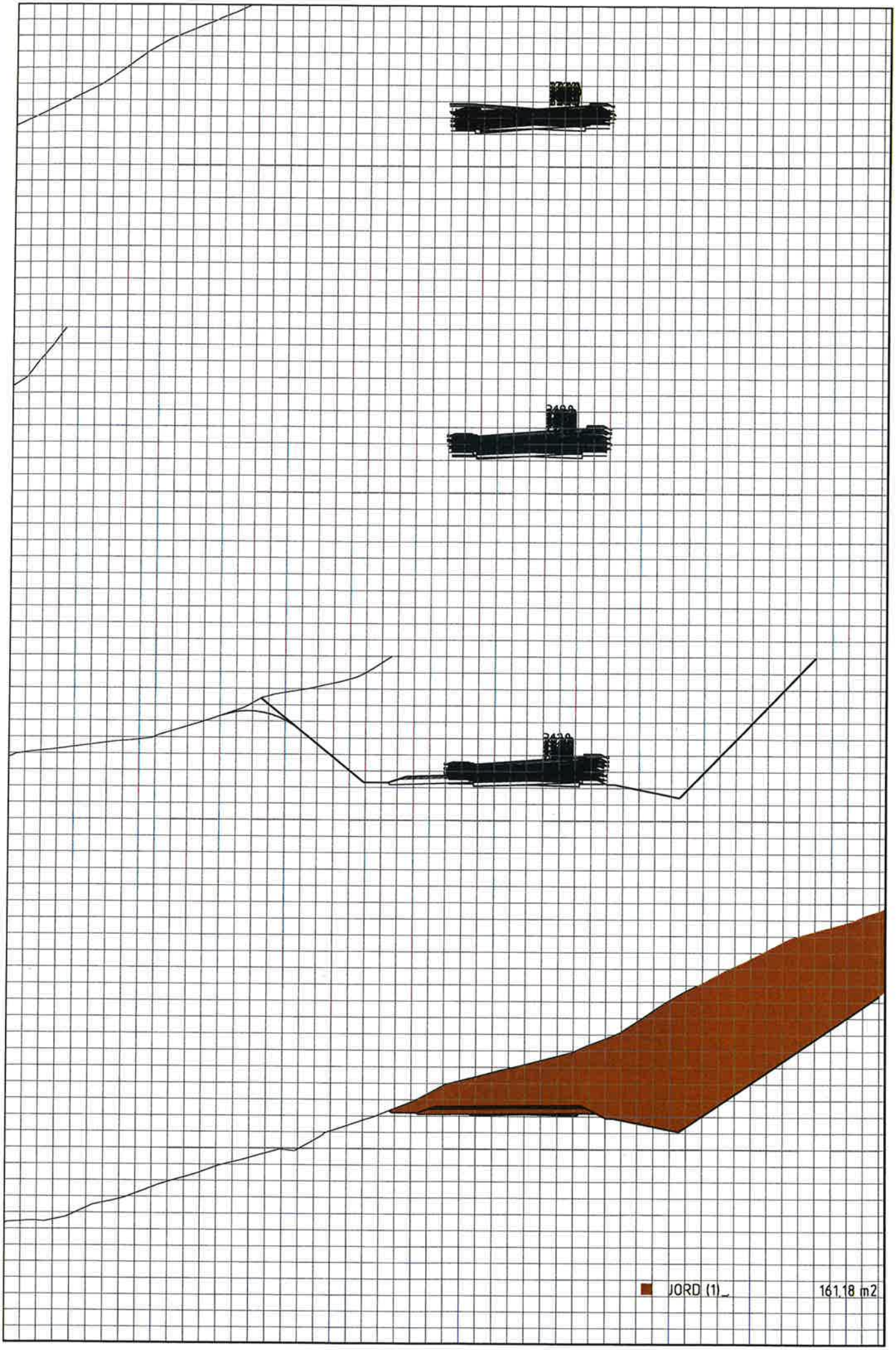

1320
JORD (1)_ 7,01 m2
Fyllingsmasse 52,12 m2
1340
JORD (1)_ 9,74 m2
Fyllingsmasse 49,49 m2
1360
JORD (1)_ 4,10 m2
Fyllingsmasse 62,15 m2
1380
JORD (1)_ 0,71 m2
Fyllingsmasse 67,88 m2

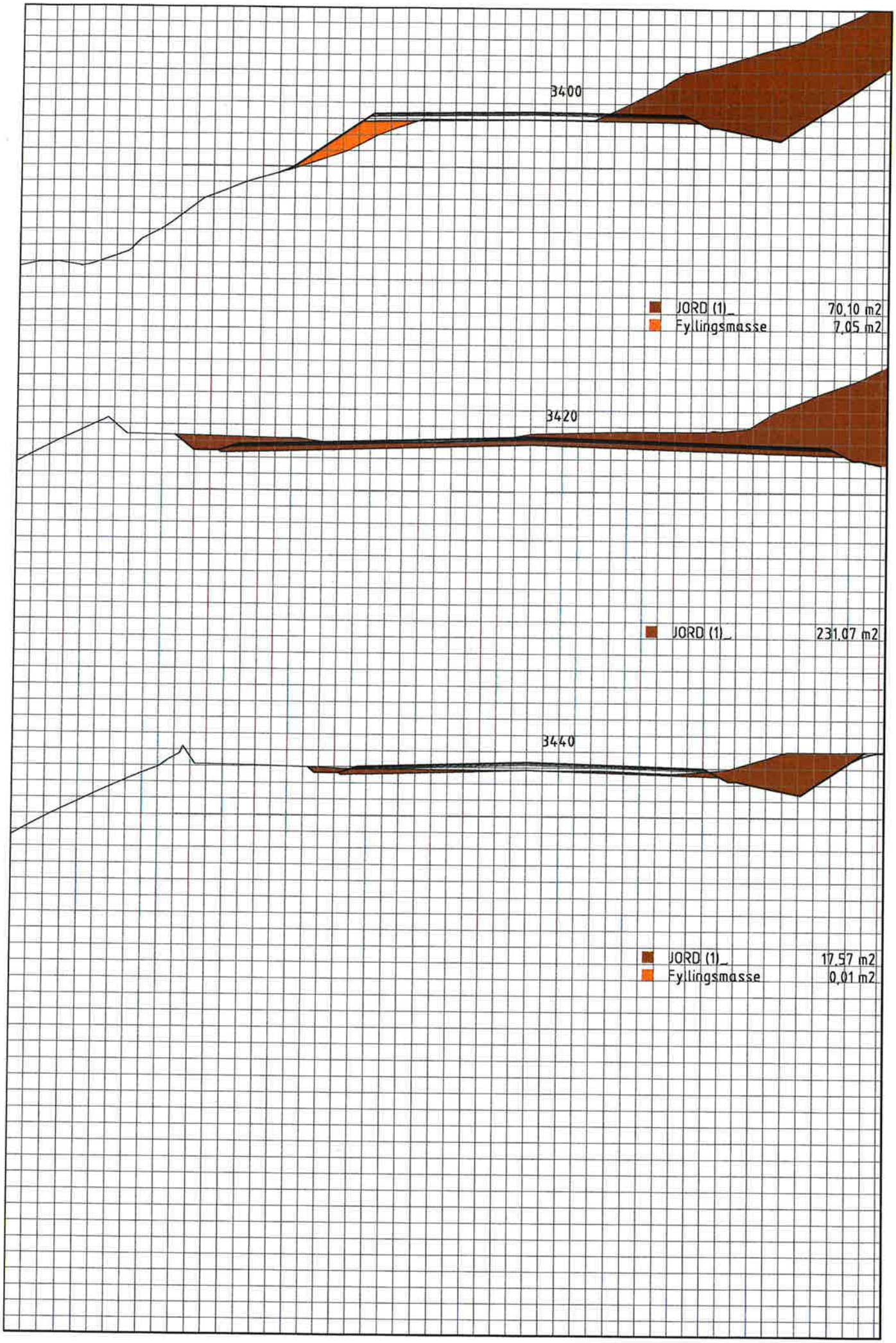

1400
JORD (1)_ 0,08 m2
Fyllingsmasse 85,60 m2
1420
Fyllingsmasse 92,00 m2
1440
Fyllingsmasse 84,38 m2
1460
JORD (1)_ 0,03 m2
Fyllingsmasse 60,99 m2

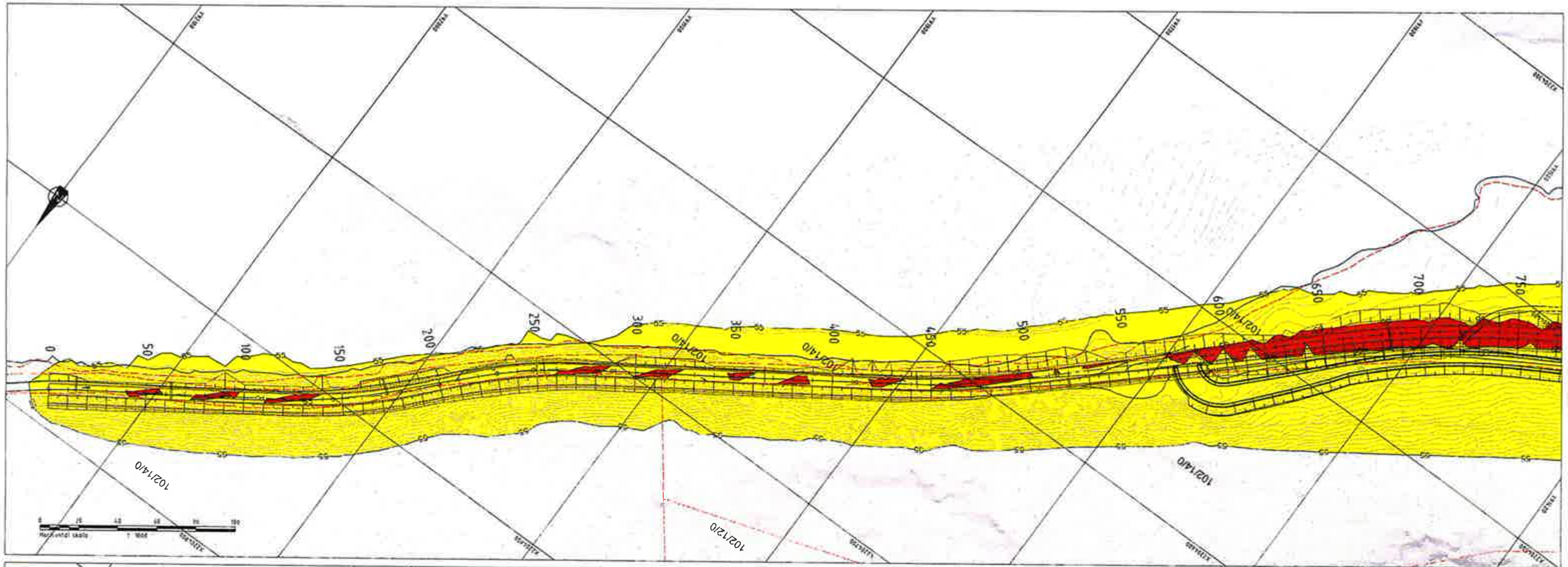

1480
JORD (1)_ 0,71 m2
Fyllingsmasse 48,82 m2
1500
JORD (1)_ 1,29 m2
Fyllingsmasse 49,36 m2
1520
JORD (1)_ 0,02 m2
Fyllingsmasse 56,16 m2
1540
Fyllingsmasse 73,52 m2

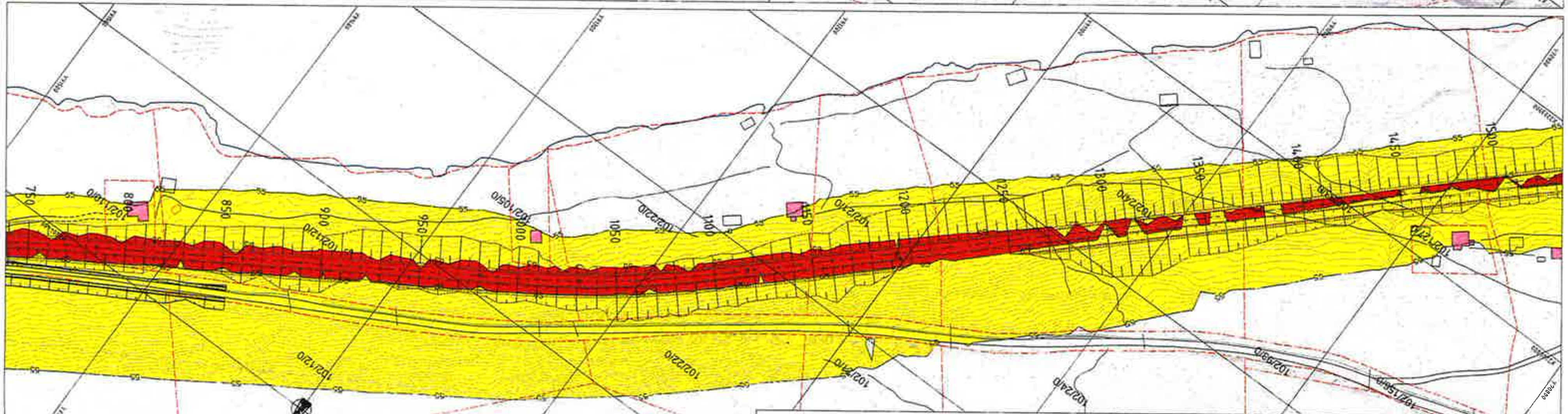

1560
Fyllingsmasse 102,88 m2
1580
Fyllingsmasse 109,18 m2
1600
JORD (1)_ 0,81 m2
Fyllingsmasse 191,08 m2
1620
JORD (1)_ 29,94 m2
Fyllingsmasse 150,55 m2


1640
JORD (1)
60,98 m2
16,64 m2
77,28 m2
4,84 m2
214,81 m2
JORD (1)
362,83 m2


JORD (1)
161.18 m2


3400
JORD (1)_ 70,10 m2
Fyllingsmasse 7,05 m2
3420
JORD (1)_ 231,07 m2
3440
JORD (1)_ 17,57 m2
Fyllingsmasse 0,01 m2





FORKLARING

Basert på trafikkprognoser for år 2040
Beregningshøyde: 4 meter over bakken
Avstand mellom beregningspunkt: 7 meter
Uten skjerming

- Rød sone: Lden > 65dBA
- Gul sone: 55dBA ≤ Lden ≤ 65dBA
- Hvit sone: Lden < 55dBA

TEGNFORKLARING

- Bolighus
- Fritidshus
- Våningshus

TRAFIKKDATA

ADT(2040) = 400 kjøretøy
Andel tunge = 12%
Hastighet: 80 km/t
Trafikkfordeling dag/kveld/natt: 75/15/10 %

A1-tegninger har målestokk som vist.
A3-tegninger har halv målestokk.

Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb.	Kontr.	Godkjent	Rev. dato

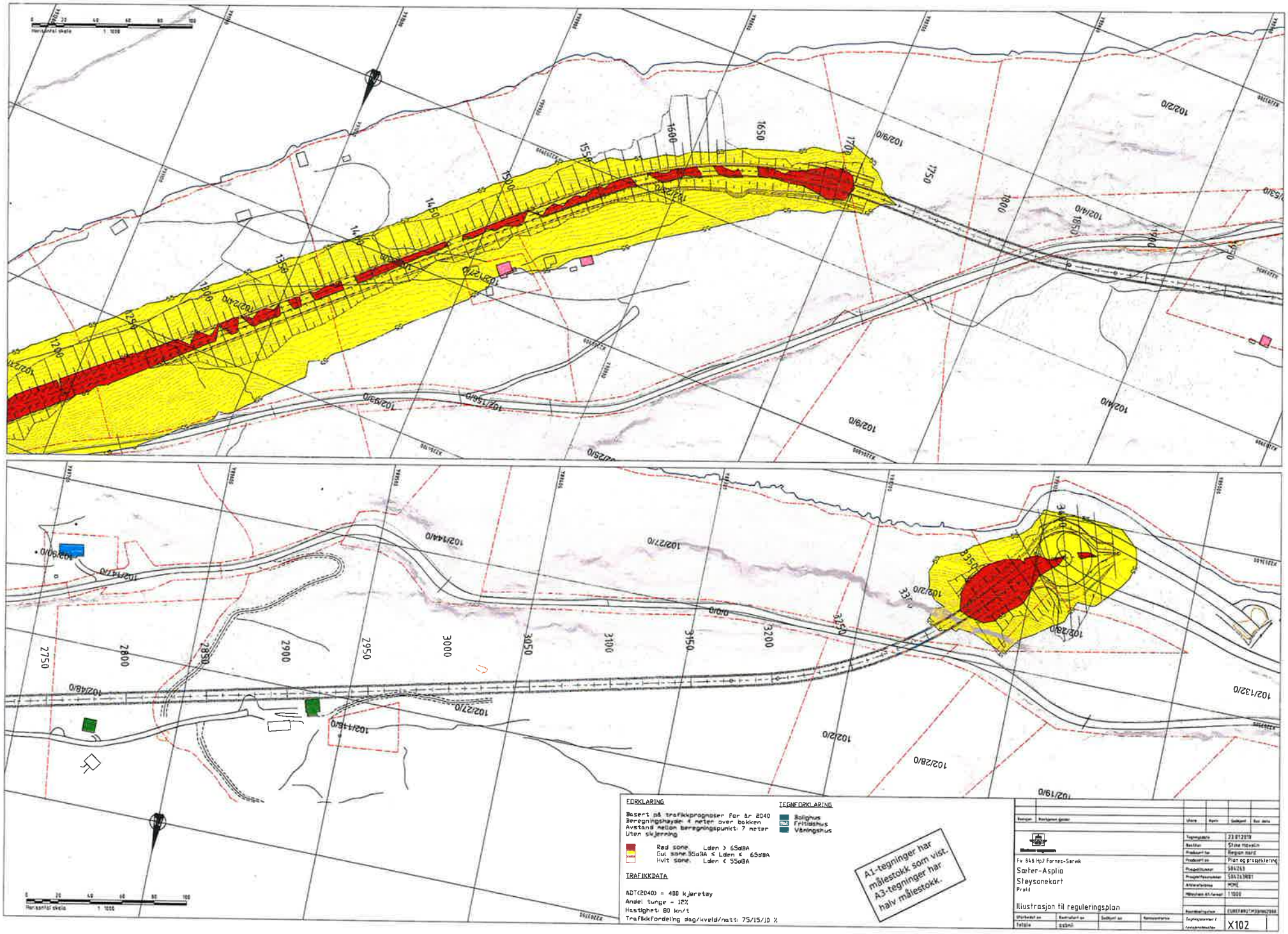
Statens vegvesen

Fv. 848 Hp2 Fornes-Sørvik
Sæter-Asplia
Støysonekart
Profil

Illustrasjon til reguleringsplan

Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
fetste	asbhil	

Tegningsdato	23.01.2019
Bestiller	Stine Haveslin
Produsert for	Region nord
Produsert av	Plan og prosjektering
Prosjektnummer	504263
Prosjektfilnummer	504263R01
Arkivreferanse	MPME
Målestokk A1-format	1:1000
Koordinatsystem	EUREF89 UTM33 / NN2000
Tegningsnummer / revisjonsbokstav	X101



FORKLARING

Basert på trafikkprognoser for år 2040
Beregningshøyde: 4 meter over bakken
Avstand mellom beregningspunkt: 7 meter
Uten skjerning

Rød sone. Lden > 65dBA
Gul sone. 55dBA ≤ Lden ≤ 65dBA
Hvit sone. Lden < 55dBA

TRAFIKKDATA

ADT(2040) = 400 kjøretøy
Andel tunge = 12%
Hastighet: 80 km/t
Trafikkfordeling dag/kveld/natt: 75/15/10 %

TEGNFORKLARING

Bolighus
Fritidshus
Våningshus

A1-tegninger har målestokk som vist.
A3-tegninger har halv målestokk.

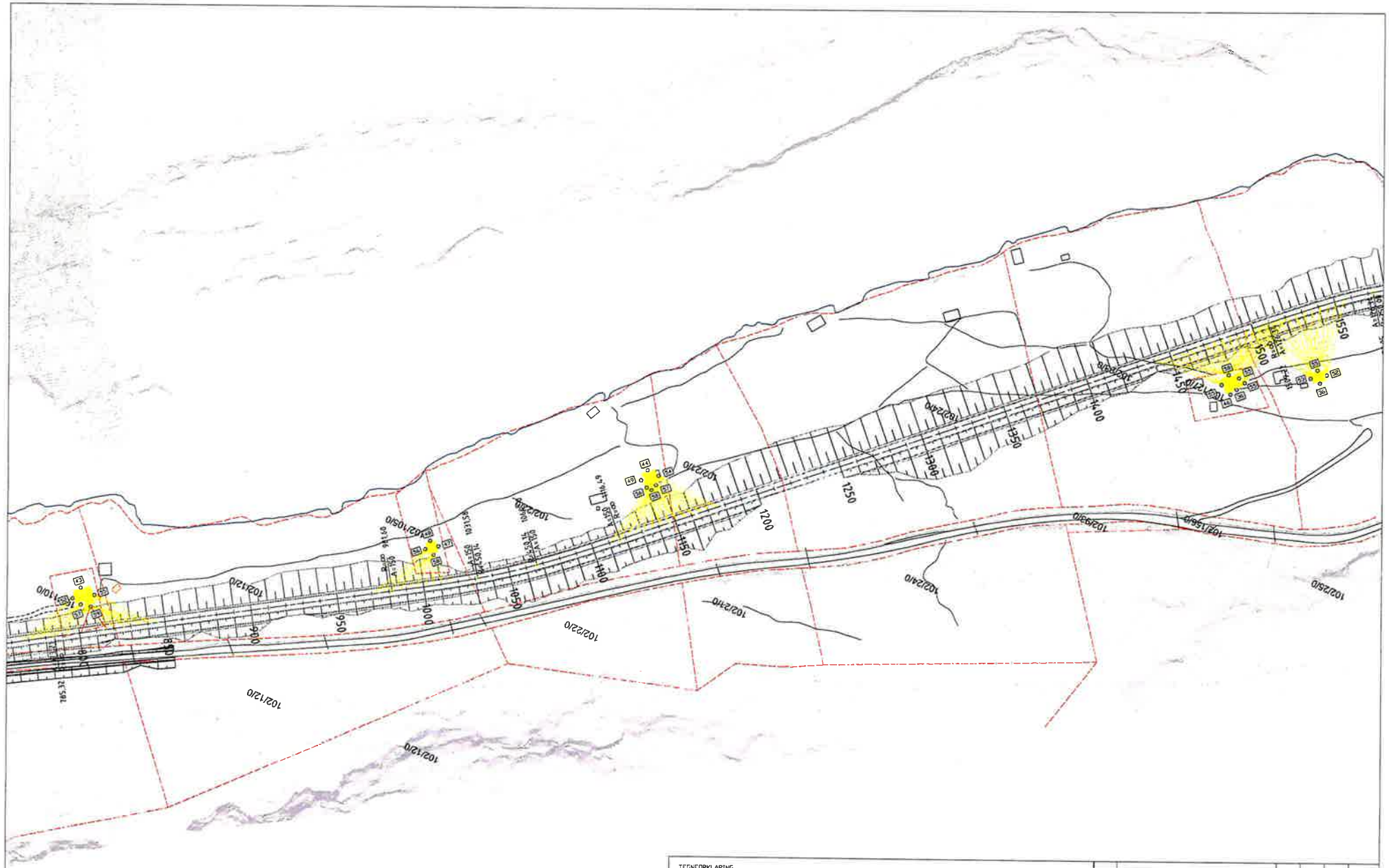
Revisjon	Revisjonen gjelder	Utvare	Kontr.	Godkjent	Ruv. dato

Fv 848 Hp7 Fornes-Sørvik
Sæter-Asplia
Støysonekart
Profil

Illustrasjon til reguleringsplan

Tegningsdato	23.01.2019
Bestiller	Stine Hovelin
Produsert for	Region nord
Produsert av	Plan og prosjektering
Prosjektnummer	584269
Prosjektfasenummer	584263001
Aktiveforsinn	MCME
Målestokk A1/format	1:1000
Koordinatsystem	EUREF89/UTM33NN2000
Tegningsnummer / revisjonsbokstav	X102

Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av	Kommentarer
felale	asbnil		



TEGNFORKLARING

Lden > 65dBA
55dBA < Lden ≤ 65dBA
Lden ≤ 55dBA

o Beregningspunkt, 1m fra Fasade.

1. etasje
2. etasje

Støynivå planlagt veg

Verdi i dBA
Beregning utfør i Lden

TRAFIKKDATA

ADT(2040) = 400 kjøretøy
Andel tunge: 12%
Hastighet: 80 km/t
Trafikkfordeling dag/kveld/natt: 75/15/10 %

A1-tegninger har målestokk som vist. A3-tegninger har halv målestokk.

Fv 848 Hp2 Fornes-Sørvik
Sæter-Asplia
Støy ved fasade
Profil

Illustrasjon til reguleringsplan

Tegningsdato	23.01.2019
Bestiller	Stine Hjavelin
Produsert for	Region nord
Produsert av	Plan og prosjektering
Prosjektnummer	504263
Prosjektfasenummer	504263801
Arkivsteksnummer	PIPE
Målestokk A3-format	1:1000
Koordinatsystem	EUREF WGS1984
Tegningsnummer i Fyrlaksnummerfelt	X201

SAK. 41/19-V4

Statens vegvesen

Ibestad Kommune

9450 HAMNVIK

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Region nord	Hilde Heitmann / 77617052	16/12221-131		25.09.2019

Oversender forslag til detaljreguleringsplan til merknadsbehandling og sluttbehandling.

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-3 jf. § 3-7 har Statens vegvesen, i samarbeid med Ibestad kommune som planmyndighet, utarbeidet forslag til **«Detaljreguleringsplan for fv.848 Segelstein»**. Hensikten med planarbeidet er å sikre tilstrekkelig areal til utbedring og omlegging av vegstrekningen mellom Aspelia og Sæter.

Planforslaget har ligget til offentlig ettersyn i perioden 29.04.19-11.06.19. Det er mottatt til sammen 9 merknader fra offentlige instanser og grunneiere i forbindelse med offentlig ettersyn. Planbeskrivelsen er revidert, men ingen av merknadene er av en slik art at det medfører endring i planbestemmelser eller plankart. Enkelte merknader foreslås ikke tatt til følge, noen foreslås tatt til orientering mens andre merknader foreslås tatt til følge og fulgt opp i forbindelse med videre utarbeidelse av byggeplan/detaljplan. Detaljer knyttet til dette fremgår av vedlagte forslag til merknadsbehandling.

Vi gjør oppmerksom på at Statens vegvesen i høringsperioden har søkt å optimalisere veglinja på Sætersida ved at vegen er lagt noe mere ned mot sjøen mellom profil 750 og 1130, men fremdeles innenfor reguleringsplanens avgrensing. Dette for å oppnå noe mer avstand mellom dagens veg og ny veg, samt å redusere sikringsbehovet. Optimaliseringa har medført en mindre justering av følgende tegninger: reguleringsplantegninger R001 og R002, plan og profiltegninger B01, B02, C01 og C02 samt tverrprofiler U01. Reviderte tegninger er vedlagt planbeskrivelsen.

Planforslaget består av en planbeskrivelse med reguleringsplankart og tilhørende reguleringsbestemmelser. I tillegg er det utarbeidet et tegningshefte med ytterligere illustrasjoner.

Postadresse
Statens vegvesen
Region nord
Postboks 1403
8002 BODØ

Telefon: 22 07 30 00

firmapost-nord@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Fjordgt. 5
9405 HARSTAD

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Samtlige plandokumenter samt et forslag til merknadsbehandling oversendes med dette til formell merknadsbehandling og sluttbehandling i Ibestad kommune, jf. plan- og bygningsloven § 12-12.

Minner forøvrig om at kommunen skal kunngjøre reguleringsplanen straks den er vedtatt, varsle grunneiere og rettighetshavere ved brev ang. klageadgang, frister for erstatning m.v. samt sende vedtatt plan til fylkeskommunen og fylkesmannen. Dette jf. avtale om regulering inngått mellom Statens vegvesen og Ibestad kommune.

Med hilsen

Jan-Åge Karlsen
seksjonsleder

Hilde Heitmann
saksbehandler

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Vedlegg: 3