

NORDKAPP KOMMUNE

Eidet i Kamøyvær

Planbeskrivelse

Detaljreguleringsplan



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Nordkapp kommune
Tittel på rapport: Eidet i Kamøyvær
Oppdragsnavn: Planbistand Nordkapp kommune
Oppdragsnummer: 632018-01
Utarbeidet av: Judith Aakre/Allan Hjorth Jørgensen
Oppdragsleder: Allan Hjorth Jørgensen
Tilgjengelighet: Åpen

| Ver | Dato | Beskrivelse | Utarb. av | KS |
|-----|---------------|-----------------|-----------|-----|
| 01 | 20. sep. 2021 | Planbeskrivelse | JHA | AHJ |

Forord

Asplan Viak AS er engasjert av Nordkapp kommune til å utarbeide en detaljreguleringsplan for deler av Eidet i Kamøyvær. Kommuneplanlegger Vegard Juliussen er oppdragsgivers kontaktperson for oppdraget.

Ål, 20.09.2021

Judith Aakere
Oppdragsmedarbeider

Allan Hjorth Jørgensen
Kvalitetssikrer

Innholdsfortegnelse

| | | |
|----|---|----|
| 1. | Innledning | 4 |
| | 1.1. Bakgrunn og formål | 4 |
| | 1.2. Eiendomsforhold | 5 |
| | 1.3. Planlegger | 5 |
| | 1.4. Vurdering av krav om konsekvensutredning | 5 |
| 2. | Utvalgte planfaglige tema | 6 |
| | 2.1. Lokalisering og avgrensing | 6 |
| | 2.2. Dagens bruk | 7 |
| | 2.3. Gjeldende planer | 8 |
| | 2.4. Naturmiljø | 9 |
| | 2.5. Kulturminner | 9 |
| | 2.6. Friluftsliv | 9 |
| | 2.7. Naturfare | 10 |
| 3. | Prosess | 11 |
| | 3.1. Historikk | 11 |
| | 3.2. Merknader | 11 |
| 4. | Planforslaget | 14 |
| | 4.1. Løsningen i reguleringsforslaget | 14 |
| | 4.2. Utfylling | 17 |
| | 4.3. Biologisk mangfold - naturmangfoldloven | 18 |
| 5. | ROS-analyse | 19 |

1. Innledning

1.1. Bakgrunn og formål

Kamøyvær har over tid utviklet et særdeles aktivt næringsliv med fiskeri og reiseliv. Disse aktivitetene avstedkommer til tider et stort trykk på trafikksituasjonen i fiskeværet, særlig på og rundt Eidet. I tillegg til private biler og bobiler har det vært en markant økning i turistbusser og trailere som skal hente fisk. Kamøyvær er i dag ikke tilrettelagt for denne trafikale veksten, og ifølge befolkningen er situasjonen prekær og til tider trafikkfarlig.

Formålet med reguleringen er å løse den trafikale situasjonen ved å tilrettelegge for en ryddig løsning med snuplass for trailere og busser, samt parkering for biler og busser. I tillegg skal det reguleres sammenhengende fortausareal langs sjøen for økt trivsel og trafiksikkerhet.



Figur 1: Oversiktskart. Rød sirkel markerer planområdets plassering på Magerøya.

1.2. Eiendomsforhold

Planområdet omfatter deler av følgende eiendommer:

| Gnr./bnr. | Hjemmelshaver |
|-----------|---------------------------------------|
| 5/101 | Jofred Hjelle og Aina Johanne Solbakk |
| 5/13 | Nordkapp kommune |
| 5/76 | (Sjøveien/fylkesvei 8048) |
| 5/12 | Jofred Hjelle |

1.3. Planlegger

Asplan Viak er et av Norges ledende rådgivningsselskaper innen plan, arkitektur- og ingeniørfag. Våre medarbeidere er til stede over hele landet, fordelt på 32 kontorer og med ca. 1200 ansatte.

1.4. Vurdering av krav om konsekvensutredning

Tiltaket omfattes ikke av det automatiske krav om konsekvensutredning for tiltak etter forskriftens §6. Gjennomføringen medfører behov for utfylling av sjø i sjøkanten. Utfylling av sjø fremkommer av vedlegg 2, pkt. 10 K). Det skal vurderes om den planlagte utfylling kan få vesentlig virkning for miljø og samfunn.

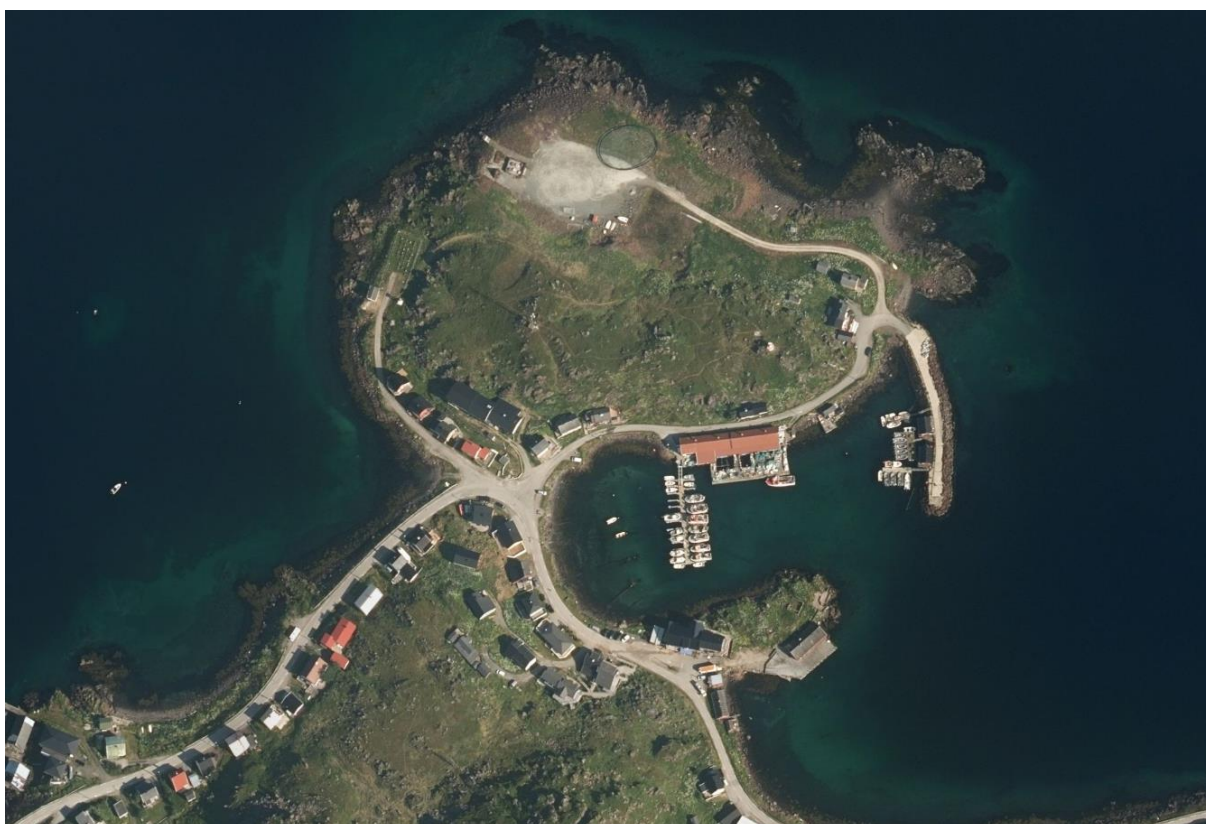
Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Klima- og miljødepartementet har sammen utarbeidet veilederen: «Når skal tiltak i vedlegg II konsekvensutredes? Vurdering etter § 10 i forskrift om konsekvensutredninger». Det legges til grunn at det vil være relativt få reguleringsplaner som vil falle inn under forskriftens definisjon av vesentlige virkninger, og det legges til grunn at saker som ikke blir omfattet av kravet til konsekvensutredning like fullt blir tilfredsstillende belyst i planbeskrivelsen.

I dette tilfelle dreier det seg om en beskjeden utfylling på grunt vann og det vurderes ikke til at denne utfyllingen medfører vesentlige virkninger for miljø og samfunn etter forskriften. Det er imidlertid viktig at det foretas grunnundersøkelse før utfylling slik at det sikres at grunnen er stabil og at evt. forurenset grunn ikke virvles opp.

2. Utvalgte planfaglige tema

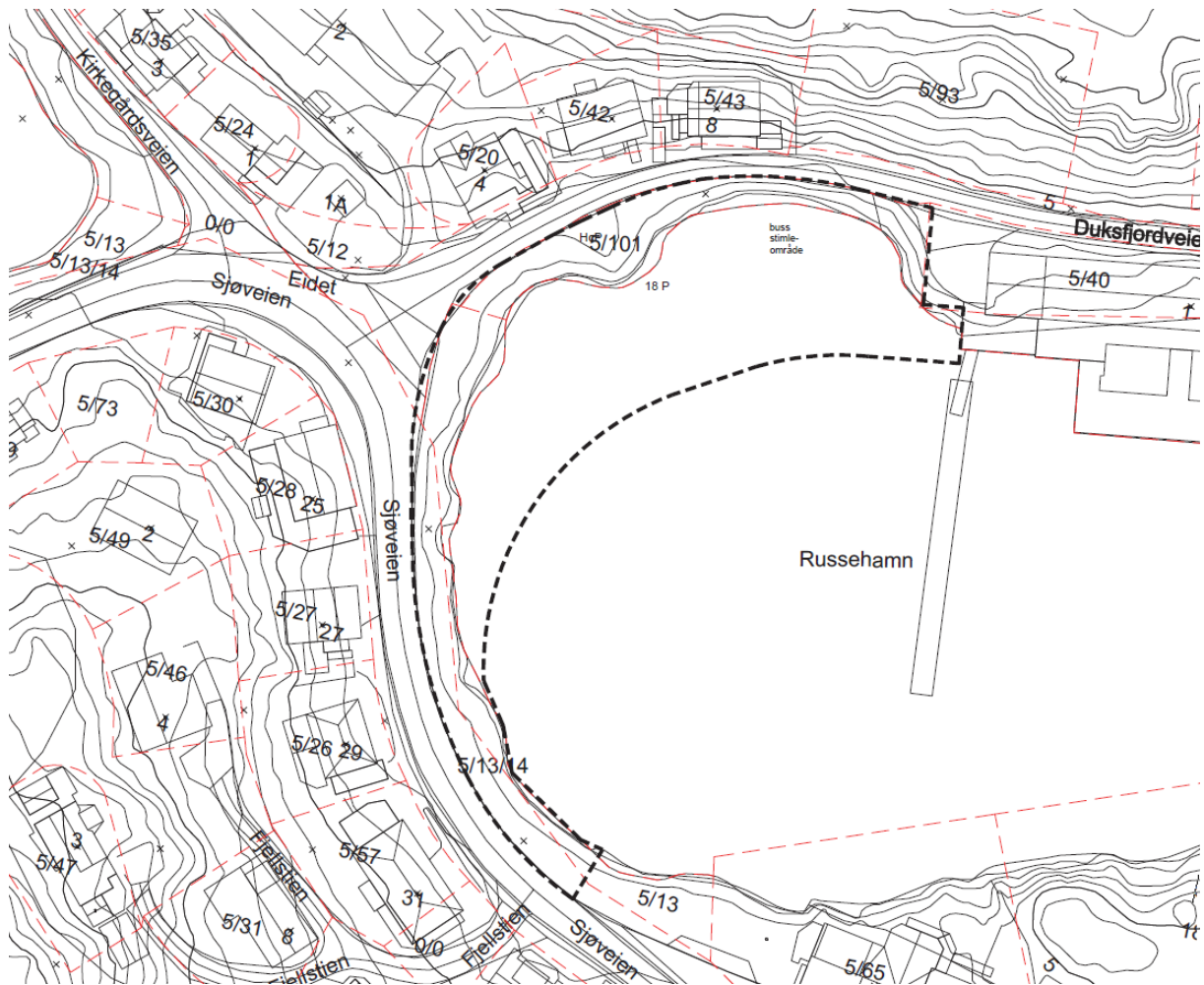
2.1. Lokalisering og avgrensning

Kamøyvær ligger ca. 10 km fra Honningsvåg, innerst i Kamøyfjorden, på østsiden av Magerøya. Det bor om lag 70 innbyggere i fiskeværet i dag. Hovednæringen er fiske, samt en del turisme sommerstid. Kamøyfjorden er, som en av Europas mest fiskerike fjorder, et populært utgangspunkt for havfisketurer.



Figur 2: Ortofoto av Kamøyvær (www.kilden.nibio.no).

Planområdet er avgrenset langs Sjøveien/fv. 8048 og Duksfjordveien rundt Russehamn, og omfatter deler av gnr./bnr. 5/101, 5/12, 5/13 og 5/76 i tillegg til sjøområde.



Figur 3: Utsnittet viser foreløpig planområde til varsel om oppstart.

2.2. Dagens bruk

Planområdet består av asfaltert og gruset flater samt fjøre. Det er lite oppmerking og ikke tydelige grenser mellom arealer til forskjellige formål. Dette medfører at parkeringen blir uten system og at mange trafikanter blir blandet med biler og tunge kjøretøy på en uheldig måte.



Figur 4: Bildet viser planområdet slik det ser ut i dag. (Kilde google streetview)

2.3. Gjeldende planer

Området er regulert i planen «Eidet, Kamøyvær», vedtatt 20.02.01. Planområdet er regulert til formålene parkeringsplass, veg, trafikkområde i sjø og vassdrag og park.



Figur 9: Utsnitt av gjeldende reguleringsplan for området.

2.4. Naturmiljø

Området består av åpen fastmark og bebygd areal (AR5). I artsdatabanken er det registrert de to truede artene krykkje og teist i Russehamn.



Figur 5: Utsnitt av området fra www.artsdatabanken.no. Sirkler markerer registrerte arter.

2.5. Kulturminner

Ingen registrerte kulturminner i planområdet (www.kulturminnesok.no).

2.6. Friluftsliv

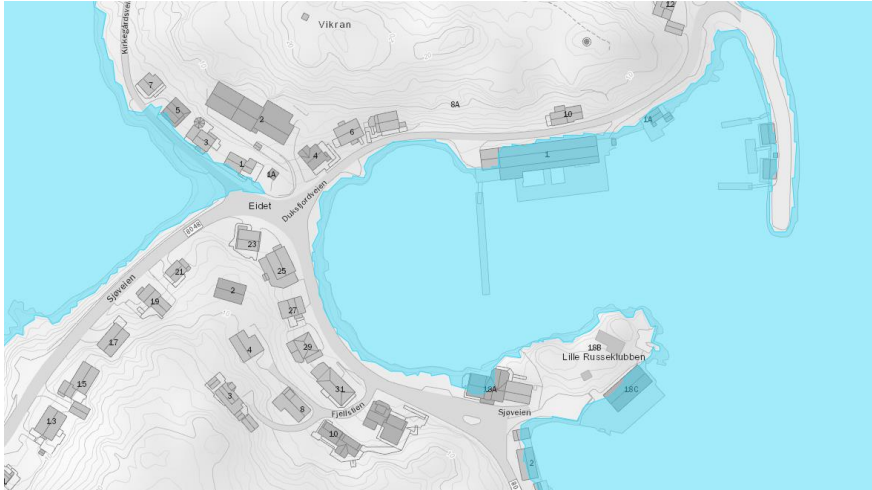
På Kamøyvær er friluftsområdet Vikran kartlagt og verdsatt.



Figur 6: Utsnittet viser Vikran friluftsområde med lilla farge (www.miljostatus.miljodirektoratet.no).

2.7. Naturfare

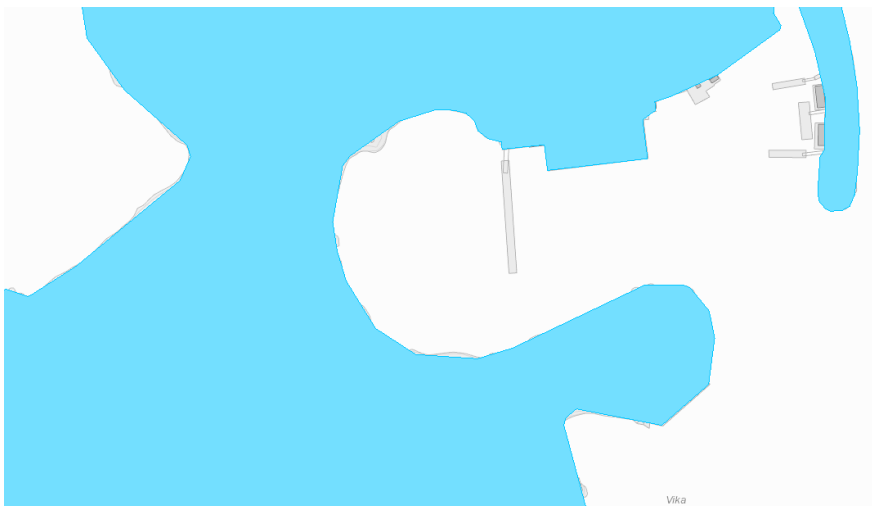
2.7.1. Stormflo



Figur 7: Utsnittet viser stormflo nå (2017) 200-års intervall (NVE Atlas).

Det er en egen reguleringsbestemmelse vedrørende havnivå og stormflo.

2.7.2. Areal under marin grense



Figur 8: Utsnittet viser aktsomhetsområde for kvikkleier (NVE Atlas).

I følge NVE Atlas er arealet under marin grense og marine avsetninger kan derfor forekomme. Området er imidlertid registrert i løsmassekart som flate bart fjell, stedvis tynt løsmassedekke, mektighet ubetydelig dekke.

3. Prosess

3.1. Historikk

Oppstart av arbeidet ble varslet 22.2.2021 med brev og annonse i lokalavisen.

3.2. Merknader

| Avsender | Oppsummering | Vurdering |
|--------------------------------------|---|---|
| Samediggi/ Sametinget | Inge kulturminnefaglige merknader til varslingen. Skulle det likevel komme frem funn eller gjenstander som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses. Melding sendes Sametinget og fylkeskommunen omgående, jf. Lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 andre ledd. Vi forutsetter at dette pålegget formidles til de som skal utføre arbeidet. | Standardbestemmelse er med i reguleringsbestemmelsene |
| Statsforvalteren i Troms og Finnmark | Det er viktig å avklare sikker byggegrunn i tidlig fase. Reell fare skal være utredet i reguleringsplan. Stabilitet i grunnforhold må være avklart ved eventuell utfylling. Før slike tiltak iverksettes må det undersøkes om sjøbunn er forurenset. Mudring og utfylling i sjø krever tillatelse fra Statsforvalteren. | Planfremstiller er ikke kjent med forurenset sjøbunn i planområdet. Det er lagt inn krav i bestemmelsene om undersøkelse/vurdering før utfylling. Vanddybden innen planområdet er ut fra kartet 0 til 1 m. |
| Hugo Salomonsen | Ingen av alternativene er ideelle for å løse problemet. Det er kun tatt høyde for to busser, dermed vil trafikksituasjonen forbli uheldig. Det er til tider syv busser på Eidet samtidig, i tillegg til busstrafikken til Arran hotell og annen tungtransport. Det kreves bedre snuforhold i Vassvika enn det er i dag. Begge forslagene forringer idyllen i fiskeværet, det estetiske er overhodet ikke ivaretatt, kun det praktiske til en viss grad. Skisserte løsninger vil ikke være til det beste for fiskeværet. Det bør utarbeidet nytt forslag som tar hensyn til stedets kvaliteter. Kommunen har lenge sagt at reguleringen skal gjøres i sammenheng med realisering av ny fiskehavn. Vanskelig å forstå hvorfor de er kommet så sent i gang, uforståelig at kommunen ikke har tatt det opp med veieier mht, | Skissen til løsning er bearbeidet siden oppstartsvarslingen og foreslåtte løsning er fremkommet gjennom dialog mellom kommune, trafikkingeniør og veieier. Dessuten har landskapsarkitekt vært involvert i utformingen. |

| | | |
|----------------------|--|--|
| | trafikksikkerheten. Før vedtak bør fastboende, brukere, veieier og Statens vegvesen være på befarings. | |
| Kamøyvær Bygdelag | Har jobbet med trafikksikkerhetsplan for Eidet siden begynnelsen av 2000 tallet. Har gjort undersøkelser bla. fra turistbussjåførere, langtransportsjåførere tilknyttet lokale fiskeribedriften, fiskerne, lokalbefolkningen, brøytemannskap og renovasjonssjåførere. Det lokale galleriet. Forslag 2 med lederundell er det som alle peker ut som det beste alternativet. Har bare hatt positive tilbakemeldinger, fiskerne vil ha litt omrokninger i parkeringsalternativet, som at busslomme og bilparkering bytter plass, bilparkering nærmest egne buer. | I det revidert forslag er det tatt hensyn til innspillene fra bygdelaget blant annet med å plassere parkeringsplassene for vanlige biler tett på egne buene. |
| Aina Solbakk | Parkeringsplassene som jeg har til min bolig på 3 etasjer (gnr. 5 bnr. 42, Duksfjordveien 6 i reguleringsfeltet) ber jeg om blir øremerket i reguleringsplanen med tre oppstillingsplasser for boligens biler. Har i dag tilgang til sjøen fra tomt rett foran boligen 5/42, og ber om at denne tilgangen fortsatt skal være åpen. Alternativ 2 er best med hensyn for å ivareta trafikksikkerheten med rundkjøringen lokalisert på Eidet, samt bedre trygghet for barn og fotgjengere i Duksfjordveien. | Eventuell øremerking av parkering ses naturlig i sammenheng med privat avtale/avklaring av grunnforholdene og er ikke en del av reguleringsplanen. |
| NVE | Generelt innspill om NVEs ansvarsområder; flom, erosjon, skred, overvann, og vassdrags- og grunnvannstiltak samt energianlegg. | |
| Kystverket | Ikke i berøring med Statens forvaltningsareal i kommunalt sjøområde. Dette betyr at eventuelle tiltak innenfor planområdet som krever tillatelse etter havne- og farvannsloven, må få slik tillatelse fra kommunen. Kystverket gjør oppmerksom på at alle tiltak/byggearbeider langs land og ut i sjøen (bygninger, kaier, molo, kabler, ledninger, fortøyninger, oppdrettsanlegg m.m.) må i tillegg til behandling etter plan- og bygningsloven behandles etter havne- og farvannsloven. Kystverket ser det som viktig at alle tidligere vedtatte planer/plandokumenter blir samordnet slik at arealbruken blir entydig og sammenfallende. Kystverket anbefaler at man i planleggingsfasen benytter Kystverkets karttjeneste Kystinfo på www.kystverket.no . Planen bør se på om, og | Det er lagt inn bestemmelse for å sikre at utfyllingen også behandles etter Havne- og farvannsloven. Det er pt. ikke gjort særskilt vurdering av om utfyllingen innerst i bukta kan påvirke bukta og eksisterende kaianlegg. |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>eventuelt hvordan, utfyllingen i sjøen kan påvirke bruken av Russehamnbukta og flytebryggeanlegget nærmest tiltaksområdet.</p> <p>Planlegges det tiltak som påvirker eventuelle ledninger eller kabler i sjøen, må dette avklares med eierne av disse. Dette av privatrettslige hensyn.</p> <p>Planlagte tiltak som kan skape vesentlig ulempe for den alminnelige ferdsel krever tillatelse fra Kystverket etter havne- og farvannsloven § 14 tredje ledd.</p> | |
|--|--|--|

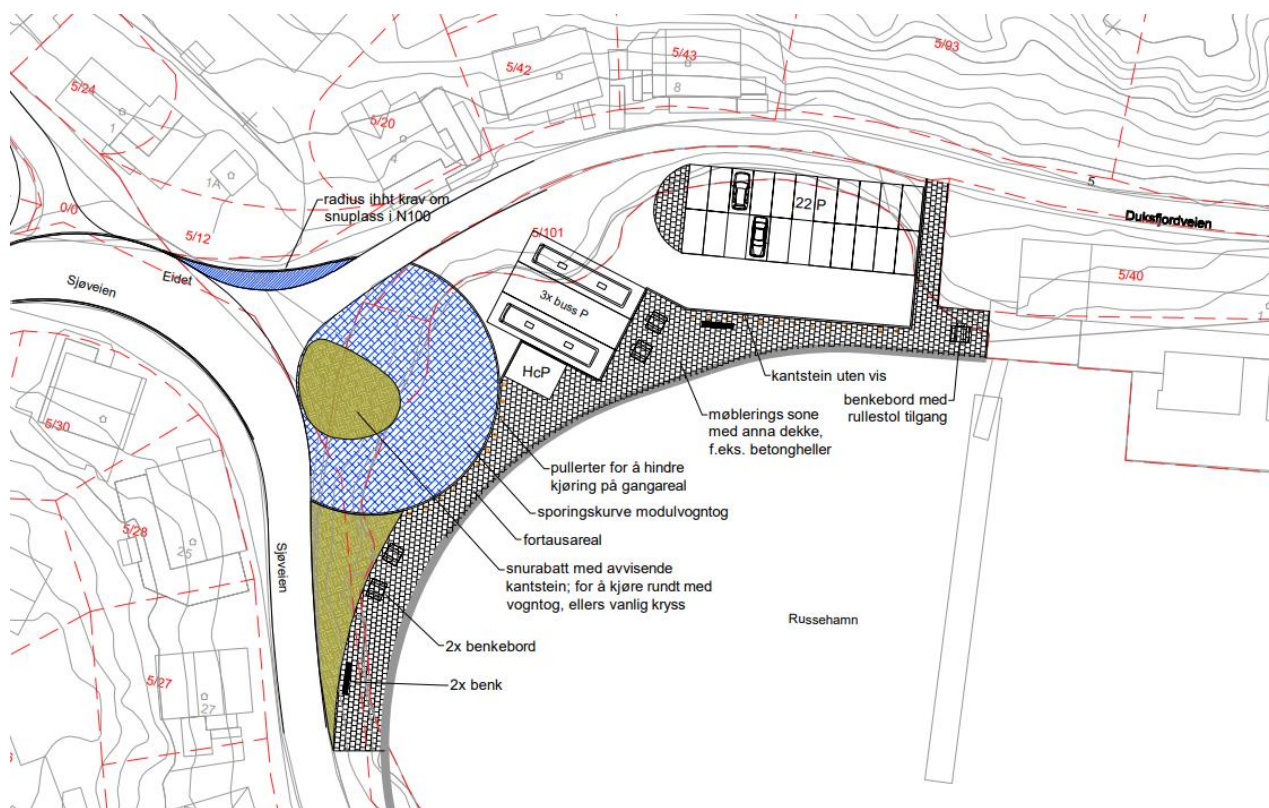
4. Planforslaget

4.1. Løsningen i reguleringsforslaget

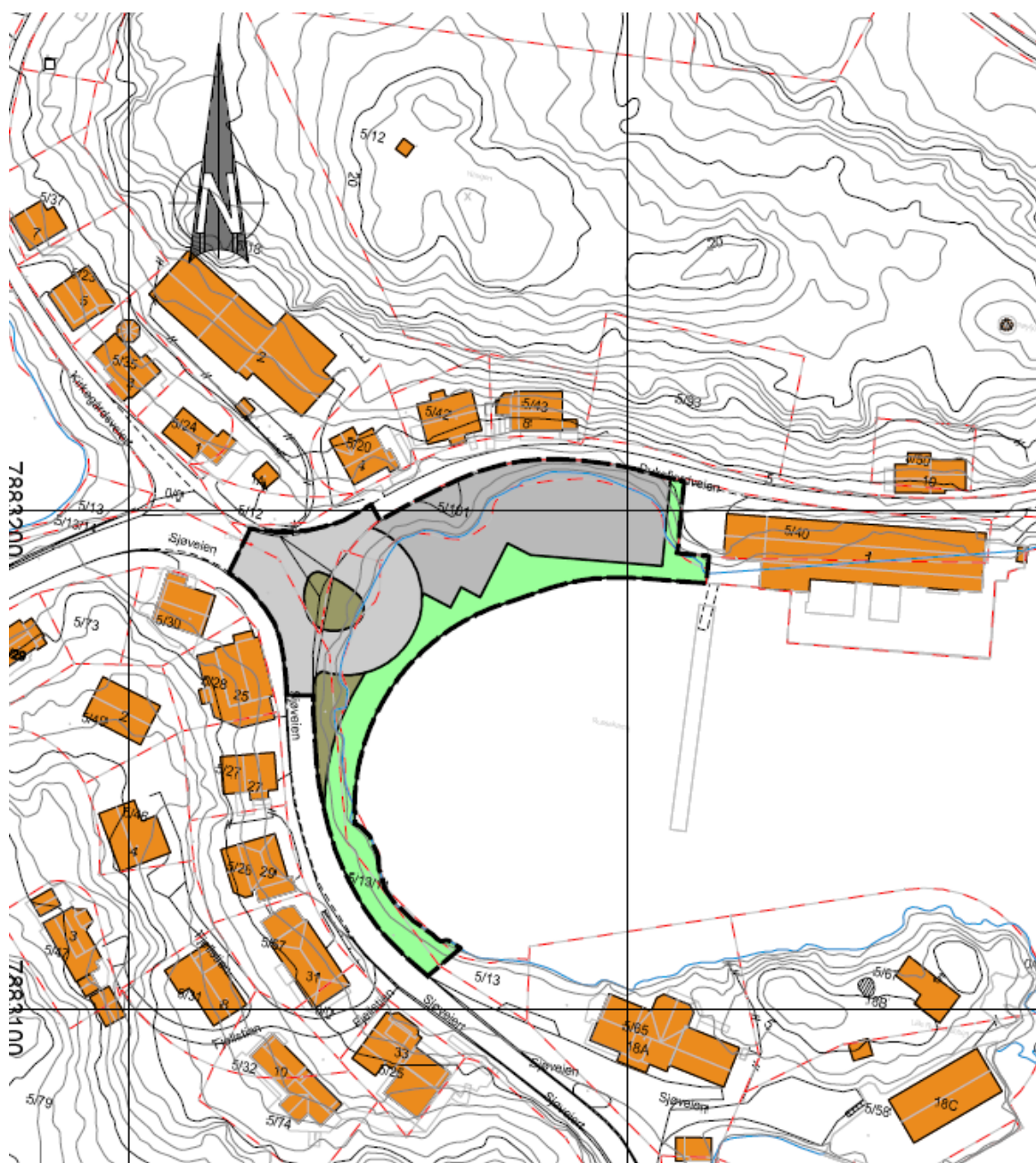
Den sentrale avklaring i planarbeidet har vært å finne en trafikal løsning som tilfredsstillende de forskjellige trafikale behovene i området. Dette gjelder særlig behovet for en snuplass for vogntog som jevnlig skal hente fisk i fiskebruket som ligger før en kommer til selve tettstedet Kamøyvær. Det er ikke snuplass her så alle trailere kjører til Kamøyvær for å snu. Videre er det behov for snuplass og parkeringsplass for turistbusser som besøker det idylliske fiskevær. For lokalbefolkningen, tilreisende fiskere og turister er det nødvendig med flere parkeringsplasser. Ytterst langs vannet vil det være et fint gangareal/promenade som adskiller myke trafikanter og gir nærkontakt med sjøen.

Sammen med varsel om oppstart lå det ved 2 alternative løsninger. Med bakgrunn i innspill fra fylkeskommunen som vegeier ble vegingeniør tidlig involvert i reguleringsplanen og det ble opprettet dialog. Etter et par forskjellige skisseforslag kom en i fellesskap frem til løsningen som ses under. Denne løsningen gir nødvendig oppdeling mellom de forskjellige formålene samtidig som det vil bli en flott promenade langs med sjøen. Parkeringskapasiteten blir 3 busser, 22 personbiler og 1 handicaplass.

For utseende, trafiksikkerhet og funksjonalitet er det viktig at områdene etableres med forskjellige materialer og oppmerking slik som vist på skissen. I reguleringsbestemmelsene er det derfor utformet reguleringsbestemmelse som henviser til at hovedprinsippene i detaljtegningen skal følges.



Figur 10: Skisse som viser løsningsforslaget som der er oppnådd enighet om.



Figur 11: Forslag til nytt plankart, basert på detaljtegning LB002.

4.2. Utfylling

Både Statsforvalteren og Kystverket har i deres uttalelser vært opptatt av utfylling. Det er i reguleringsbestemmelsene satt krav om undersøkelser i forhold til mulig forurenset grunn og sikring av stabil grunn. Arealet som skal fylles ut har ingen/lite vann på fjøre sjø.



Figur 12: Markering av arealet som skal fylles opp for å realisere planen.

4.3. Biologisk mangfold - naturmangfoldloven

De miljømessige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 - 12 skal legges til grunn ved utøvelse av offentlig myndighet. Vi har gjort følgende vurderinger:

Til § 8 om kunnskapsgrunnlaget: Det er ingen kjente registreringer i området av viktig biologisk mangfold (<http://artskart.artsdatabanken.no/>, www.kilden.nibio.no og naturbase.no) som vil påvirkes av planforslaget. Det er registrert mange fuglearter i området generelt, deriblant krykkje og teist.

Til § 9 om føre-var-prinsippet: Gradvis nedbygging av areal er den største trusselen for naturmangfoldet. Planforslaget er en omregulering for å bedre eksisterende trafikk situasjon, og innebærer ikke ny bebyggelse/tiltak som vil medføre økt trafikk. Reguleringsplanen medfører ikke inngrep av et omfang som vurderes å medføre behov for innhenting av ny data/kunnskapsgrunnlag. Det vurderes som lite sannsynlig at tiltaket i seg selv vil medføre ukjente negative konsekvenser for naturmangfoldet. Det er et krav i lovgivningen at kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Til § 10 om økosystemtilnærming og samlet belastning: Naturtypene i området er ikke unike, og det vurderes at tiltak ikke vil medføre vesentlig tap av viktig biologisk mangfold. Samlet belastning ved gjennomføring av tiltak i planområdet vurderes som liten.

Til § 11 om at kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver: Følger av loven.

Til § 12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder: Det legges som en forutsetning at miljøforsvarlige teknikker legges til grunn ved utbygging av feltet.

Reguleringsplanen medfører totalt sett ikke inngrep av et omfang som vurderes til å medføre behov for innhenting av nye data/kunnskapsgrunnlag. De miljørettslige prinsippene for offentlig beslutningstaking i Naturmangfoldloven vurderes til å være oppfylt.

5. ROS-analyse

Hensikten med ROS-analyser er å bidra til den enkeltes trygghet for liv, helse og eiendom, og å bidra til å ivareta samfunnets evne til å fungere teknisk, økonomisk og institusjonelt, og hindre en utvikling som truer viktige forutsetninger for dette (DSB 2017).

Risiko og sårbarhetsanalysen er gjennomført med sjekklister basert på veilederen «Samfunnssikkerhet i arealplanlegging» utgitt av Direktoratet for samfunnssikkerhet. Analysen er basert på forslaget til reguleringsplan for Kamøyvær i Nordkapp kommune. I risikovurderingene er det tatt utgangspunkt i en vurdering av relevante farekategorier, konsekvenser som

en relevant hendelse kan få, og tiltak som er lagt inn i planen for å motvirke eller avbøte fare eller uønskede hendelser. I tråd med tilråkningene i veileder fra Direktoratet for samfunnssikkerhet er det vist varsomhet med sannsynlighetsgraderinger. Det har ikke dukket opp moment som tilsier at planforslaget medfører endrer eller er spesielt utsatt for uønskede hendelser, og det er derfor ikke laget en mer omfattende utgave av ROS-analysen.

Farekategoriene som er vurdert er delt inn i naturhendelser og andre uønskede hendelser (menneske- og virksomhetsbaserte farer).

Vurderingene er sammenfattet i nedenstående tabell (sjekklister for identifisering av uønskede hendelser (bearbeidet versjon av sjekklister i vedlegg 5 til DSBs veileder for ROS-analyser 2017):

| | UØNSKEDE HENDELSER | AKTUELL? | |
|----------------|------------------------|----------------------------------|---------------------------|
| | | Ja - vurderes i planbeskrivelsen | Nei (begrunnes her) |
| Naturhendelser | Ekstremvær | | |
| | Storm og orkan | | |
| | Lyn- og tordenvær | | Nei, ikke spesielt utsatt |
| | Flom | | |
| | Flom i sjø og vassdrag | x | |
| | Urban flom/overvann | | Nei, NVE Atlas |
| | Stormflo | x | |
| | Skred | | |

| | | | |
|---|--|-------------------|---------------------------|
| | Skred (kvikkleire, jord, sten, fjell, snø) | | Nei, NVE Atlas |
| | Skog- og lyngbrann | | |
| | Skogbrann | | Nei, ikke spesielt utsatt |
| | Lyngbrann | | Nei, ikke aktuelt |
| Andre uønskede hendelser | Transport | | |
| | Større ulykker (veg, bane, luft, sjø) | | Nei, ikke spesielt utsatt |
| | Næringsvirksomhet/industri | | |
| | Utslipp av farlige stoffer | | Nei |
| | Akutt forurensning | | Nei |
| | Brann, eksplosjon i industri (tankanlegg, oljeterminal, LNG-anlegg, raffineri) | | Nei |
| | Brann | | |
| | Brann i transportmiddel (veg, bane, luft, sjø) | | Nei |
| | Brann i bygninger og anlegg (sykehus, sykehjem, skole, barnehage, idrettshaller/tribuneanlegg, asylmottak, fengsel/arrest, hotell, store arbeidsplasser, verneverdig/fredet kulturminne) | | Nei |
| | Eksplosjon | | |
| | Eksplosjon i industrivirksomhet | | Nei, ikke aktuelt |
| | Eksplosjon i tankanlegg | | Nei, ikke aktuelt |
| | Eksplosjon i fyrverkeri- eller eksplosivlager | | Nei, ikke aktuelt |
| | Svikt i kritiske samfunnsfunksjoner/infrastrukturer | | |
| | Dambrudd | | Nei, ikke aktuelt |
| | Distribusjon av forurenset drikkevann | | Nei, ikke aktuelt |
| | Bortfall av energiforsyning | | Nei, ikke aktuelt |
| | Bortfall av telekom/IKT | | Nei, ikke aktuelt |
| | Svikt i vannforsyning | | Nei, ikke aktuelt |
| | Svikt i avløpshåndtering/ overvannshåndtering | | Nei, ikke aktuelt |
| Svikt i fremkommelighet for personer og varer | | Nei, ikke aktuelt | |
| Svikt i nød- og redningstjenesten | | Nei, ikke aktuelt | |

Kilder:

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. 2017. Samfunnssikkerhet i kommunens planlegging – metode for risiko- og sårbarhetsanalyse i planleggingen. Veileder.

Direktoratet for byggkvalitet. 2017. Byggteknisk forskrift (TEK17). Kapittel 7 Sikkerhet mot naturpåkjenninger.

Direktoratet for byggkvalitet. 2017. Veiledning til kapittel 7 Sikkerhet mot naturpåkjenninger. Byggteknisk forskrift (TEK17) med veiledning. Ikrafttredelse 1. juli 2017.

NVE Atlas