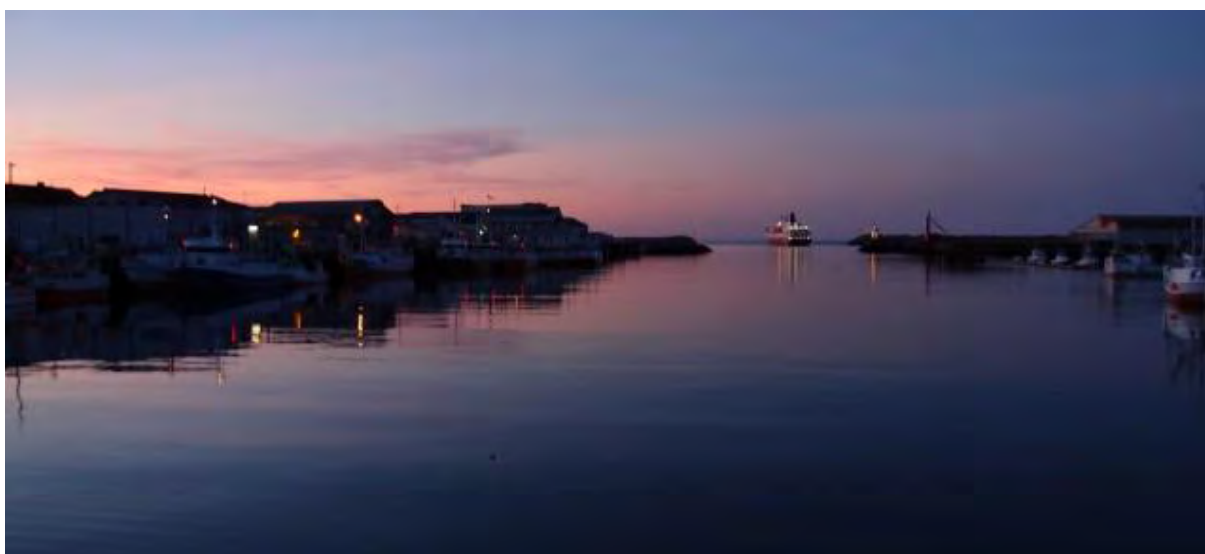




Berlevåg kommune



OMRÅDEREGULERING FOR BÆRLEVÅG SENTRUM, HAVN OG REVNES

PLANBESKRIVELSE

Arkivsak		Kommunennummer	2024
PlanID			
Vedtatt			
Forslag ved	28.1.2013	Offentlig ettersyn (dato)	
		Sluttbehandling (dato)	

Innhold

1	Bakgrunn.....	6
1.1	Formålet med planarbeidet.....	6
1.2	Forslagsstiller, plankonsulent	6
1.3	Krav til konsekvensutredning.....	6
1.4	Plandokumenter	6
2	Planprosessen	7
2.1	Gjennomført prosess.....	7
2.1.1	Folkemøte	7
2.1.2	Workshop.....	7
2.2	Prosessen videre	8
2.2.1	Høring og offentlig ettersyn	8
2.2.2	Sluttbehandling	8
2.2.3	Vedtak og offentliggjøring.....	8
2.2.4	Fremdriftsplan for videre prosess	8
3	Planstatus og rammebetingelser	9
3.1	Overordnede planer	9
3.1.1	Strategisk utviklingsplan - Samfunnsplan	9
3.1.2	Kommunedelplan for Berlevåg tettsted.....	9
3.2	Gjeldende reguleringsplaner	10
3.2.1	Reguleringsplan for Berlevåg sentrum.....	10
3.2.2	Reguleringsplan for deler av industriområde 4 og 5 "nytt fiskemottak".....	10
3.3	Temaplaner	11
3.3.1	Strategiplan for utvikling og omstilling 2011-2014.....	11
3.3.2	Strategi- og tiltaksplan 2007-2012 for reiselivssatsing	11
3.3.3	Strategi og handlingsplan for havnene 2011-2014	11
3.3.4	Trafikksikkerhetsplan 2010-2013.....	12
3.4	Statelige planretningslinjer	12
3.4.1	100-metersbelte	12
3.5	Andre relevante planer	12
3.5.1	Utdyping av Indre havn	12
3.5.2	Vindkraft.....	12
3.5.3	Sentrumsfornyelsesprosjekt	13
4	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold.....	14
4.1	Beliggenhet og avgrensning	14
4.2	Eiendomsinformasjon.....	14
4.3	Eksisterende bebyggelse og virksomheter	15
4.3.1	Sentrum	15
4.3.2	Bebyggelse på Revnes	16
4.4	Stedets karakter	16
4.4.1	Struktur og estetikk/ byform.....	16
4.4.2	Uterom	17
4.5	Landskap og lokalklima	17
4.6	Havna og havnetjenester.....	18
4.6.1	Indre havn og kaikapasitet.....	18
4.6.2	Kaiområdet i sentrum	18
4.7	Kulturminner og kulturmiljø	19
4.8	Naturverdier	19
4.9	Rekreasjon og friluftsliv	20
4.9.1	Tursti/kulturminneløype	20
4.9.2	Storelva.....	20
4.9.3	Revnes høyden	20
4.10	Reindrift.....	20

4.11	Trafikkforhold i tettstedet	21
4.11.1	Atkomst	21
4.11.2	Gater og veger	21
4.11.3	Parkering for personbiler	21
4.11.4	Tungtransport og atkomst til industri.....	21
4.11.5	Varelevering	21
4.11.6	Myke trafikanter.....	21
4.11.7	Kollektivtilbud	21
4.12	Barns interesser	22
4.12.1	Leke- og oppholdsarealer.....	22
4.12.2	Helse og sikkerhet.....	22
4.13	Universell tilgjengelighet.....	22
4.14	Teknisk infrastruktur	22
4.15	Grunnforhold	22
4.16	Støyforhold.....	23
4.17	Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)	23
4.17.1	Tidligere utarbeidet ROS-analyse for Berlevåg kommune	23
4.17.2	ROS-analyse for områdereguleringen	23
5	Beskrivelse av plantiltaket	24
5.1	Planlagt arealbruk	24
5.1.1	Områdeinndeling.....	25
5.2	Bygge- og anleggsområder	25
5.2.1	Begrepsforklaringer	25
5.2.2	Boligformål	27
5.2.3	Sentrumsformål.....	27
5.2.4	Forsamlingslokale	28
5.2.5	Næringsarealer i sentrum/Indre havn - sjørettet næringsvirksomhet.....	28
5.2.6	Beverting – på torget.....	28
5.2.7	Bensinstasjon/ veiserviceanlegg.....	28
5.2.8	Energianlegg.....	28
5.2.9	Annen særskilt angitt bebyggelse og anlegg - Snødeponi	28
5.2.10	Kombinert bebyggelse og anlegg – Havneveien	28
5.2.11	Kombinert formål bolig/ tjenesteyting.....	29
5.2.12	Kombinert forretning/tjenesteyting	29
5.2.13	Kombinert forretning og industri på Revnes.....	29
5.2.14	Kombinert nærings- og tjenesteyting – reiselivsrettet nærings- og tjenesteyting.....	29
5.3	Gater og veiareal samt torg/gatetun	30
5.3.1	Veiareal.....	30
5.3.2	Fortau/gangareal.....	31
5.3.3	Nytt torg – felles møteplass	32
5.3.4	Gatetun	32
5.3.5	Annen veigrunn – grøntareal.....	32
5.3.6	Parkering i tettstedet	33
5.3.7	Parkering for tungtransport/ døgnhvileplass	33
5.4	Grøntområder.....	34
5.4.1	Omregulering av grøntområder til byggeformål	34
5.4.2	Regulerte grøntområder	34
5.5	Havne- og sjøareal.....	34
5.5.1	Ny molo for å utbedre forholdene i Indre havn:.....	34
5.5.2	Ny liggehavn for fiskebåter i Indre havn med nytt lagerareal	34
5.6	Hensynssoner	35
5.6.1	Hensynssoner for landskap	35
5.6.2	Hensynssoner for bevaring av kulturmiljø.....	35
5.6.3	Båndlegging av kulturminneområde etter lov om kulturminner	35

5.6.4	Båndlagt område for ny molo	35
5.6.5	Båndlagt område for ny kai for hurtigruta på Vardneset:.....	35
5.7	Ivaretagelse av viktige samfunnsmessige hensyn	35
5.7.1	Ivaretagelse av universell utforming	35
5.7.2	Løsninger i forhold til kulturminner.....	36
5.7.3	Plan for vann- og avløp samt tilknytning til infrastruktur	36
5.8	Avbøtende tiltak/ løsninger ROS	36
5.8.1	Eksisterende situasjon	36
5.8.2	ROS knyttet til nye plantiltak.....	37
5.9	Rekkefølgebestemmelser.....	37
5.9.1	Rekkefølgekrav knyttet til utbedring av trafikale forhold.....	37
5.9.2	Rekkefølgekrav knyttet til opparbeidelse av torg	37
6	Virkninger av planforslaget	38
6.1	Virkninger i forhold til gjeldende planer og retningslinjer	38
6.1.1	Samfunnsplan	38
6.1.2	Gjeldende arealplaner	38
6.1.3	Temaplaner	39
6.1.4	Statelige planretningslinjer/rammer/føringer	40
6.1.5	Andre relevante planer	40
6.2	Virkninger for stedets karakter, byform og estetikk	40
6.2.1	Sentrale utfordringer.....	40
6.3	Virkninger i forhold til landskap.....	41
6.3.1	Siktlinjer mot sjøen	41
6.3.2	Utbygging på Revnes - velkomst til Berlevåg	41
6.4	Virkninger for havna og havnetjenester	41
6.4.1	Økonomiske virkninger	41
6.4.2	Økt kapasitet og bedre sikkerhet	42
6.4.3	Service tilbud	42
6.4.4	Båtplasser for fritidsbåter og småbåter tilknyttet turistnæring	42
6.5	Virkninger for kulturminner og kulturmiljø	42
6.6	Virkninger for naturmangfold og naturverdier.....	42
6.7	Virkninger for friluftsliv og rekreasjonsbruk	42
6.7.1	Konsekvenser for kulturstien	42
6.7.2	Storelva.....	43
6.7.3	Revnes høyden	43
6.8	Virkninger for reindrift	43
6.9	Virkninger for trafikkforhold.....	43
6.9.1	Varelevering og varemottak i sentrum	43
6.9.2	Tilgjengelighet for myke trafikanter	43
6.9.3	Vintervedlikehold og snørydding	43
6.9.4	Atkomst til fiskemottakene ved offentlig kai	44
6.10	Virkninger for barn- og unges oppvekstvilkår	44
6.11	Virkninger i forhold til sosial- infrastruktur	44
6.12	Virkninger for universell tilgjengelighet	44
6.13	Virkninger for teknisk infrastruktur og energibehov	44
6.14	Virkninger for luftforurensning, støy og annen forurensning.....	45
6.15	Virkninger for eksisterende næringsvirksomheter	45
6.15.1	Fiskerinæringen	45
6.15.2	Handels- og servicenæringen.....	45
6.15.3	Reiselivsnæringen.....	46
6.15.4	Konkurransforhold	46
6.16	Direkte berørte private eiendommer	46
6.17	Kostnader knyttet til offentlige tiltak	49
6.18	Interessemotsetninger	49
6.19	Samlet avveining av virkninger	50

6.20	Endringer av risiko og sårbarhet.....	50
7	Konsekvensutredning.....	51
7.1	Konsekvenser for biologisk mangfold	51
7.2	Støy fra vogntog i sentrum	51
7.3	Stedsanalyse.....	52
8	Innkømne innspill.....	53
8.1	Offentlige instanser og sektormyndigheter	53
8.2	Næringsaktører, hjemmelshavere og lokale parter	56
9	Avsluttende kommentar.....	59

Vedlegg:

1. Eiendomskart
2. Eiendomsliste med eierform
3. ROS-analyse
4. Referat fra folkemøte 28. februar 2012
5. Stedsanalyse av Berlevåg tettsted
6. Konsekvensutredning biologisk mangfold
7. Støyanalyse ny kai og oppstillingsplass for vogntog

1 Bakgrunn

1.1 Formålet med planarbeidet

Følgende hovedformål var gitt for områdereguleringen av Berlevåg tettsted:

- Revurdere arealbruk i gjeldende plan og avklare arealbruken i sentrum/Indre havn. Herunder:
 - Avklare lokalisering av biloppstillingsplasser i sentrum.
 - Avsette deler av dagens kaiområde innerst i værret til offentlig møterom/torg med mulighet for serveringslokale.
 - Revurdere avgrensningen av verneområdet ved museet med tanke på atkomst til utfyllingsområdet i Indre havn
 - Vurdere egnet bruk av arealer i sentrum med tanke på fremtidige behov knyttet til fiskerinæring, reiselivsnæring, kultur, mv..
 - Avklare utfyllingsområder og utdypningsområder i Indre havn med tanke på fremtidig behov for nye liggeplasser ved kai og arealer til fiskeindustri på land
- Vurdere generelle føringer for estetisk utforming av ny bebyggelse i sentrum. Herunder vil krav til innendørs lagring av materialer og utstyr vurderes.
- Tilrettelegge for ny kai på Vardneset for både hurtigruta og avlastningskai for fiskeindustrien.
- Tilrettelegge attraktive arealer for hotellvirksomhet i sentrum.
- Tilrettelegge for nytt industriområde på Revnes.
- Avklare lokalisering av oppstillingsplass for tungtransport. Målsetningen er å fjerne all sjenerende tungtransportparkering fra sentrum. Mest aktuelle lokalisering av parkeringsplass for tungtransport er på Revnes.
- Tilrettelegge for tiltak som blir avklart i sentrumsfornyelsesprosjektet.

1.2 Forslagsstiller, plankonsulent

Områdereguleringen utarbeides for Berlevåg kommune. Plankonsulent er Sweco Norge AS.

1.3 Krav til konsekvensutredning

Områdereguleringen har til hensikt å legge til rette for nye utbyggingsområder og faller dermed inn under § 2, bokstav d ”*områdereguleringer som innebærer utlegging av nye områder til utbyggingsformål*” i forskrift om konsekvensutredninger. Planen behandles derfor etter kapittel III som innebærer krav om planprogram og konsekvensutredning. Ansvarlig myndighet for konsekvensutredningen er Berlevåg kommune.

1.4 Plandokumenter

Planforslaget består av plankart, bestemmelser og planbeskrivelse, alle datert 28.1.2013. Som del av planforslaget med konsekvensutredning er det også utarbeidet følgende delutredninger:

- Stedsanalyse for Berlevåg tettsted datert 31.8.2012
- rapport med vurdering av støy fra planlagt hurtigrutekai og oppstillingsplass for vogntog i sentrum datert 11.9.2012, samt
- rapport med konsekvenser for biologisk mangfold, datert 15.11.2012.

2 Planprosessen

2.1 Gjennomført prosess

Planarbeidet ble initiert september 2011. Varsel om oppstart og høring av planprogram ble sendt ut 19. januar 2012 med frist for innspill 9. mars 2012. Planprogrammet ble vedtatt mai 2012.

2.1.1 Folkemøte

For å få til en nødvendig debatt omkring videre utvikling av Berlevåg ble det gjennomført et åpent folkemøte den 28. februar 2012 i forbindelse med høringen av planprogrammet. På folkemøte ble gitt informasjon om planarbeidet og deltakerne fikk komme med spørsmål og innspill. Under møte var det stort fokus på utfordringer knyttet til utvikling av havna. Referat fra folkemøte er vist i vedlegg 4.

2.1.2 Workshop

I tillegg til åpent folkemøte er det avholdt en workshop hvor lokale næringsaktører og viktige interesseorganisasjoner ble invitert. Under workshopen var planarbeidet og sentrumsfornyelsesprosjektet tema. Workshopen ble avholdt i forbindelse med høringen av planprogrammet den 28. og 29. februar. Under workshopen ble det arbeidet med hva som er viktige momenter å ivareta i Berlevåg og hva som er utfordringer for videre utvikling.

Det ble under workshopen blant annet arbeidet med spørsmålsstillinger som:

- Hva som skal til for å få et levende torg hele dagen, hele uka, hele året
- Hvordan Berlevåg skal se ut om 20 år
- Hva som er den viktigste funksjonaliteten for fiskerinæringen i Berlevåg
- Hva som gjør Berlevåg attraktivt for turister

Videre ble det arbeidet med fordeler og ulemper med tre ulike utviklingsscenarioer for Berlevåg hvorav det ble drøftet lokalisering av fremtidig knutepunkt/felles møtested i Berlevåg.

Scenario 1: Velferden og torget i dag...

- 1) Logistikken knyttet til fiskeri setter premissene for bruk av Indre havn
- 2) Mest sentrale møteplasser er eksisterende Velferden innendørs og oppgradert torg på "torget"
- 3) Reiselivet etablerer seg utenfor Indre havn med sine funksjoner

Scenario 2: Nytt møtested på kaia...

- 1) Et areal, et torg, fra kaikant til Villa Borealis i Indre havn fredeliggjøres for fotgjengere og er flankert av arealer til fiskerilogistikk på hver side
- 2) Det etableres ny felles møteplass for turister, fiskere, og andre innbyggere med bygg, m/bespisning, info osv.
- 3) Fasiliteter for parkering og opphold for vogntog etablerer seg skjermet for boliger, utenfor kjernen på østsiden

Scenario 3: Velferden og hotell ved Fjærtoftbruket...

- 1) Hotell og evt. andre aktører etablerer seg på Fjærtoftbruket og blir det nye knutepunktet for reiselivsnæringen
- 2) Fjærtoftbruket blir også en ny møteplass og supplerer blant annet Velferden
- 3) Indre havn er uforandret

2.2 Prosessen videre

2.2.1 Høring og offentlig ettersyn

Reguleringsplan med konsekvensutredning skal sendes på høring til berørte myndigheter og interesseorganisasjoner og legges ut til offentlig ettersyn. Fristen for å gi uttalelse skal være minst seks uker.

Reguleringsplan med konsekvensutredning gjøres tilgjengelige på kommunens hjemmeside på internett. Relevante bakgrunnsdokumenter og fagrapporter skal også være tilgjengelige på rådhuset. Direkte berørte registrerte grunneiere og festere og så vidt mulig andre rettighetshavere i planområdet og naboer underrettes om forslaget til områderegulering med opplysninger om hvor dokumentene er tilgjengelig.

Under høringsperioden vil det ved behov avholdes møter med berørte parter og instanser.

2.2.2 Sluttbehandling

Berlevåg kommune skal på bakgrunn av høringen ta stilling til om det er behov for tilleggsutredninger eller ytterligere dokumentasjon om bestemte forhold. Herunder vil behovet for nytt folkemøte eller egne møter med berørte parter også vurderes med bakgrunn i innspill fra lokale interesser. I den videre fremdriftsplanen tar man høyde for at det ikke er behov for tilleggsutredninger eller nytt folkemøte.

Planmyndigheten skal ved behandlingen av planen ta i betraktning konsekvensutredningen og innkomne uttalelser. I administrasjonens saksframlegg eller innstilling til vedtak skal det framgå hvordan virkningene av planforslaget og innkomne uttalelser er vurdert, og hvilken betydning disse er tillagt.

2.2.3 Vedtak og offentliggjøring

Når forslag til reguleringsplan er ferdigbehandlet, legges det fram for kommunestyret til vedtak. Saksframlegget eller innstillingen med begrunnelse skal gjøres offentlig tilgjengelig. Vedtaket i saken kunngjøres i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-12. Kommunestyrets endelige vedtak om reguleringsplan kan påklages, jf. plan- og bygningslovens § 1-9.

Når planen er vedtatt vil registrerte grunneiere og festere i planområdet, og så vidt mulig andre rettighetshavere i planområdet og naboer til planområdet, når de blir direkte berørt underrettes særskilt ved brev. Underretningen vil inneholde opplysninger om klageadgangen og frist for klage. Plandokumentene gjøres også tilgjengelige på kommunens hjemmeside på internett.

2.2.4 Fremdriftsplan for videre prosess

Følgende fremdriftsplan er gjeldende:

Milepæler	Tidsrom (2013)
Høring og offentlig ettersyn	Februar - mars 2013
Evt. møter med berørte parter	Mars 2013
Sluttbehandling	Mars-april 2013
Vedtak av plan og offentliggjøring av vedtak	April 2013

2-1 Videre fremdrift

3 Planstatus og rammebetingelser

Kapittelet tar for seg gjeldende planer og retningslinjer som gir føringer for utformingen av områdereguleringen.

3.1 Overordnede planer

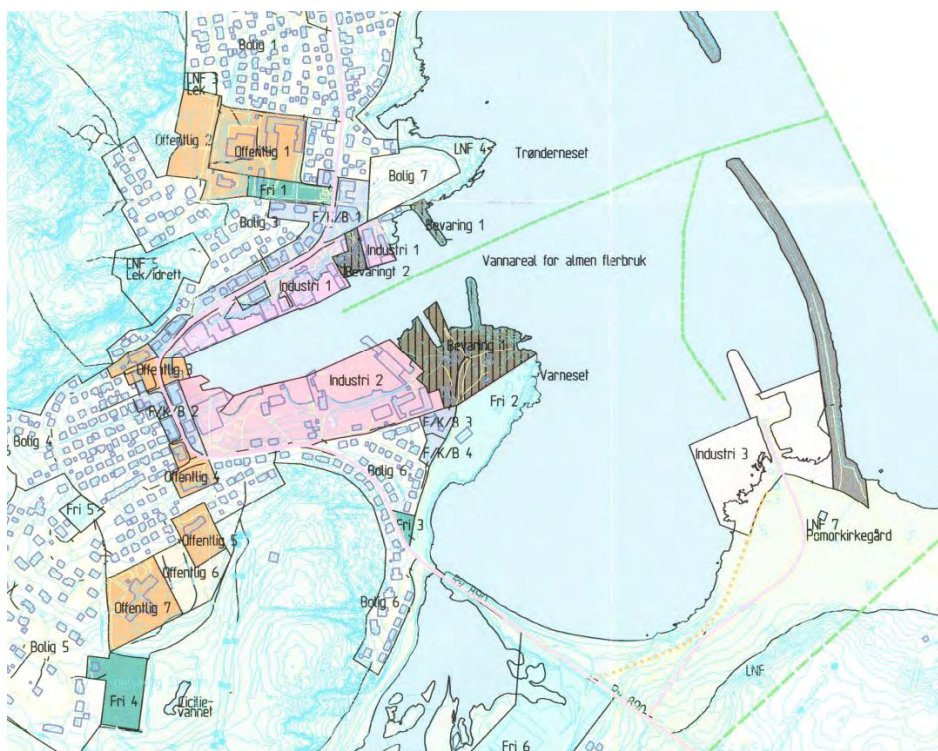
3.1.1 Strategisk utviklingsplan - Samfunnsplan

Samfunnsplanen for Berlevåg kalles Strategisk utviklingsplan og gjelder for perioden 2006-2018. Planen gir blant annet føringer i form av målsetninger for Berlevåg. Særlig målsetningene for næringsutviklingsarbeidet i Berlevåg vurderes som relevant i denne plansammenheng. Berlevåg kommune har i sin Strategisk utviklingsplan satt opp følgende målsetning næringsutviklingsarbeidet:

1. Fiske, fiskeforedling og fiskerelaterte aktiviteter vil fram til 2016 være den næringsmessige bærebjelken for samfunnene Berlevåg og Kongsfjord.
2. Det skal tilrettelegges for etablering av energiproduksjon (vindkraft, petroleum) i Berlevåg og Kongsfjord. Slike etableringer vil ha negative konsekvenser, og forutsetningen er at samfunnene får en klar gevinst i form av arbeidsplasser og inntekter til kommune og næringsliv.
3. Det skal tilrettelegges for økt satsing på natur- og kulturbasert aktivitetsturisme

3.1.2 Kommunedelplan for Berlevåg tettsted

Kommunedelplan for Berlevåg tettsted vedtatt 22.9.1998 er gjeldende overordnede arealplan for tettstedet. Her er sentrumsområdet og øvrige byggeområder i tettstedet definert. Revnes er her satt av som Landbruks- natur- og friluftsområde. Det er videre satt av et areal til utfylling for industriformål ved dampskipskaia.

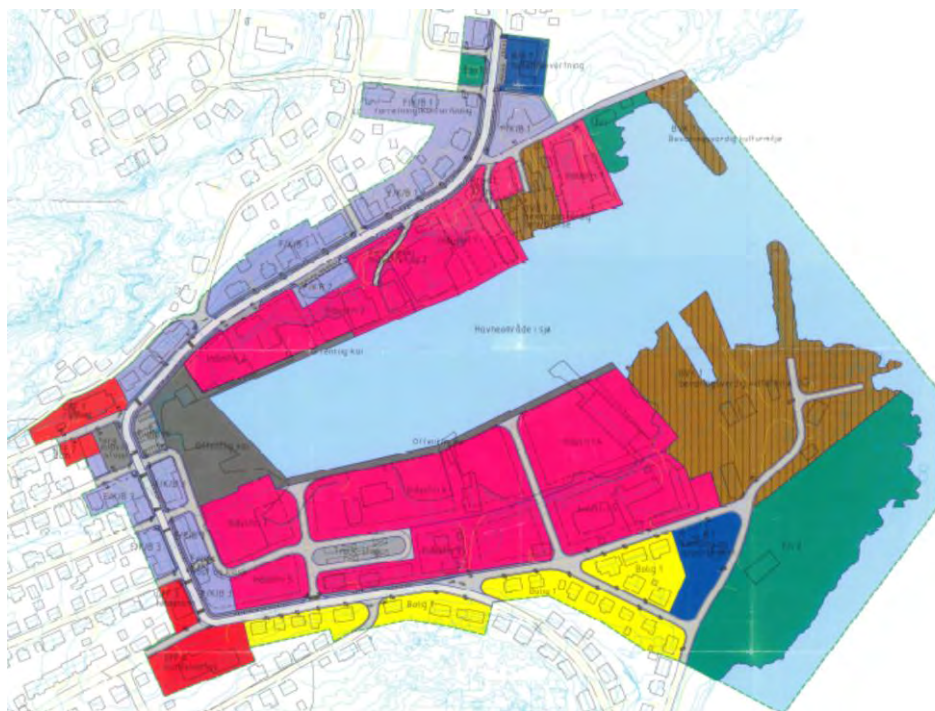


3-1 Kommunedelplan for Berlevåg tettsted

3.2 Gjeldende reguleringsplaner

3.2.1 Reguleringsplan for Berlevåg sentrum

Gjeldende arealplan for sentrum og Indre havn er reguleringsplan for Berlevåg sentrum og Indre havn vedtatt den 12.05.98. Områdene markert med lys blått er forretnings- og kontorområder, rosa er industriområder (sjørettet næring), mørk blått er hotell/overnatting, rødt er offentlig tjenesteyting, mens brunt er områder for vern av kulturminner/kulturmiljø.



3-2 Gjeldende reguleringsplan for sentrum og Indre havn

3.2.2 Reguleringsplan for deler av industriområde 4 og 5 "nytt fiskemottak"



3-3 Reguleringsplan for nytt fiskemottak

Detaljreguleringsplan datert 10.6.2011 for nytt fiskemottak i Indre havn. Reguleringsplanen har regulert inn ny atkomst til kaia og Hydraulikk Finnmark som enda ikke er utbygd. Det er også regulert inn en offentlig parkering i området. Området for oppstilling av vogntog i reguleringsplanen for sentrum og Indre havn 1998 er tatt ut. Reguleringsplanen åpner for forretnings- og kontorvirksomhet i kvartalet mot fylkesveien.

3.3 Temaplaner

3.3.1 Strategiplan for utvikling og omstilling 2011-2014

Som del av hovedmålsetningen satt i Strategiplan for utvikling og omstilling skal Berlevåg kommune ha en positiv befolkningsutvikling og stabilisering og utvikling i næringslivet gjennom vekst og rekruttering i perioden 2011-2014.

”Erfaringer viser at de kommunene som klarer å ha et helhetlig lokalsamfunnsperspektiv på sitt utviklingsarbeid og koble utvikling av de fysiske omgivelsene med næringsutvikling, kultur, helse, sosialt miljø mm, oppnår positive synergier og dermed også ofte bedre resultater. Gjennom utviklingsarbeidet mobiliserer vi nå kommunen, innbyggerne og næringslivet i Berlevåg til et felles løft for eget lokalsamfunn. Erfaringer viser at slikt samarbeid styrker folks tilhørighet til stedet, lagånden og det sosiale nettverket. Samtidig øker gjerne stoltheten over eget sted – noe som igjen kan bidra til å gi Berlevåg et mer positivt omdømme.” Strategiplan for utvikling og omstilling 2011-2014.

3.3.2 Strategi- og tiltaksplan 2007-2012 for reiselivssatsing

Planen er utarbeidet av Berlevåg kommune i samarbeid med Berlevåg reiselivsforum og vurderes fortsatt som relevant. Det er en klar målsetning om økt omfang av reiseliv i Berlevåg. Herunder er det blant annet mål om å gjøre det mulig, enkelt og godt å være turist i Berlevåg.

3.3.3 Strategi og handlingsplan for havnene 2011-2014

Hovedmålsetningen med planen er at man i løpet av planperioden skal tilby styrket infrastruktur og servicenivå til havnene i kommunen og derigjennom sikre økt aktivitet og lønnsomhet i næringslivet og høyere inntekter til havneforvaltningen. Tabellen under viser et utdrag av hvilke utfordringer og muligheter som er lagt til grunn.

Muligheter:

- Arealer i ytre havn for å avlaste Indre havn,
- Moderne offentlig fiskerikai i Indre havn,
- Leverandørindustri for fiskeflåten,
- Nærhet fra kai til handels- og servicetilbud,
- Betydelige investeringer i lokal flåte og industri de siste årene.

Utfordringer:

- Liten, trang og grunn havn,
- Dårlige liggeforhold i ytre havn,
- Landbasert servicetilbud til fiskerinæringen er for dårlig,

Resultatmål for Indre havn er; Oppgradering og videreutvikling av infrastruktur og servicenivå for fiskeflåten for å gi grunnlag for økt aktivitet, flere arbeidsplasser og økte inntekter til havnedrift.

Resultatmål for ytre havn/Damskipskaia er å tilby en oppgradert og funksjonell dampskipskai i Berlevåg for å sikre at hurtigruten opprettholder innseilingen til Berlevåg, samt for å kunne tilby godkjent infrastruktur til utbyggere av vindkraft i Berlevåg kommune. Av delmålene og tiltakene var blant annet vurdering av bygging av ny kai i forbindelse med vindkraftutbyggingen i Berlevåg kommune.

3.3.4 Trafikksikkerhetsplan 2010-2013

Kommunestyret vedtok i møte 17.12.2009 trafikksikkerhetsplan for 2010-2013.

Hovedpunktene i planen er:

- Innføring av 30 km/t fartsgrense langs hovedvegen i Berlevåg,
- Gjennomgående gang- og sykkelsti fra Kvellobergan forbi skolen, barnehagen og langs Lensmann Ellilas veg til Løberg Larsens veg
- Utredning av parkeringsplasser i sentrum for å unngå villparkering

Statens vegvesens TS-inspeksjon av fv. 890

Det ble gjennomført en trafikksikkerhetsinspeksjon av fv. 890 Berlevåg sentrum høsten 2010. Rapporten er datert 7.2.2011 og inneholder tiltaksplan for utbedring av trafikksikkerheten gjennom sentrum. TS-inspeksjonen satte opp flere utbedringer, herunder utbedringer av avkjørsler mot fylkesveien og oppstramming av kryss.

3.4 Statelige planretningslinjer

3.4.1 100-metersbelte

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen fastsatt ved kgl.res. av 25. mars 2011, jfr. plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 § 6-2. For Berlevåg kommune gjelder følgende retningslinjer:

- *Byggeforbudet i 100-metersbeltet langs sjøen i § 1-8 i plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 gjelder generelt. I den nye loven er forbudet og bestemmelsene om dispensasjon i kapittel 19 strammet inn. 100-metersbeltet er av nasjonal interesse, og bygging her i de nevnte kommunene skal bare tillates etter en konkret vurdering ut fra lokale forhold.*
- *I områder uten press vil det være enklere for kommunene å gi tillatelse til å bygge enn i områder der presset er stort. Det vil gi kommunene utenfor pressområdene mulighet til å inkludere 100-metersbeltet langs sjøen i sine helhetlige utviklingsstrategier. Dette innebærer at kommunene kan vedta planer som innebærer utbygging til ulike formål også i 100-metersbeltet.*

3.5 Andre relevante planer

3.5.1 Utdyping av Indre havn

Høsten 2012 ble det bevilget 23 millioner til utdyping av Indre havn. Planlagt gjennomføring er satt til 2013-2014.

3.5.2 Vindkraft

Varanger kraft har planer om å etablere vindkraftanlegg i Berlevåg kommune. De har blant annet behov for tilrettelegging av infrastruktur for mottak og transport av vindturbiner. Varanger kraft vurderer Båtsfjord og Berlevåg som mulige lokasjoner for ilandføring av turbinene. For ilandføring av turbiner må mottakskai og nødvendig mellomlagringsareal i nærheten av kaien være tilgjengelig. Berlevåg kommune har et ønske om å legge til rette for

Varanger kraft sine planer og ønsker samtidig at man ser disse planene i sammenheng med øvrige behov, da særlig med tanke på opparbeidelse av industriarealer og døgnhvileplass. Kaia i Berlevåg er ikke dimensjonert med tanke på mottak av vindturbiner og har gjennom

årene også tatt skader. Dampskipskaia er derfor vurdert med tanke på stabilitet for mottak av vindturbiner. Konklusjonen fra foreløpig vurdering er at det trolig er mulig å benytte dampskipskaia, men at det er behov for å gjennomføre ytterligere vurderinger når man har mer konkret informasjon om hvordan transporten vil foregå.

3.5.3 Sentrumsfornyelsesprosjekt

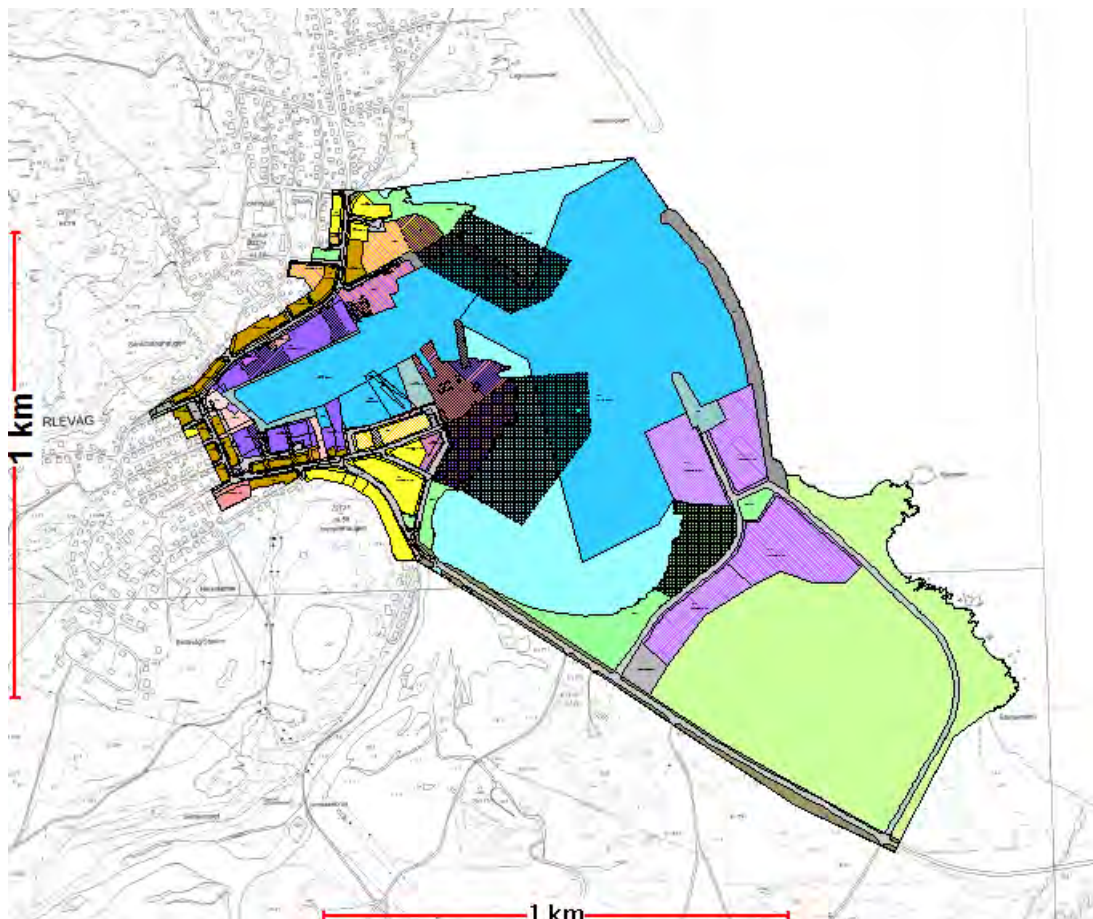
Parallelt med reguleringsplanarbeidet for Berlevåg sentrum har kommunen igangsatt et sentrumsfornyelsesprosjekt som har til hensikt å kartlegge mulige tiltak for fornying av Berlevåg sentrum. Sentrumsfornyelsesprosjektet er ment å være et langvarig prosjekt hvor overordnet målsetting er å skape et mer attraktivt sentrum for dagens innbyggere så vel som potensielle innflyttere.

4 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

Kapittelet beskriver planområdet slik området fremstår i dag, med vekt på de kvalitetene og utfordringene innenfor området som tas hensyn til ved utforming av reguleringsplanen.

4.1 Beliggenhet og avgrensning

Områdereguleringen omfatter Berlevåg sentrum, Indre havn og Revnes. Planområdet avgrenses i sentrum av fylkesvei 890 og inkluderer eiendommene som grenser til veien. Mot nord avgrenses området av Skolegata/Sjøgata.



4-1 Planområdet

Totalt utgjør planområdet et areal på 1275 dekar. Av disse er om lag 735 dekar eksisterende landareal og 540 dekar sjøareal.

4.2 Eiendomsinformasjon

Planen omfatter en rekke private eiendommer, samt betydelige offentlig arealer som hovedsakelig utgjør veiareal, samt kai. Finnmarkseiendommen er hjemmelshaver av østre del av Revnes, samt arealer mot fylkesvei 890. Eiendommene i sentrum er innmålt med stor nøyaktighet. Eiendommene på Revnes har relativt stor unøyaktighet med unntak av gnr 9 bnr 36 og 37 (Øfas).

Kart med planavgrensning hvor eiendomsnummer er påført, samt eiendomsliste med informasjon om eierforhold er vedlagt som hhv. vedlegg 1 og 2.

4.3 Eksisterende bebyggelse og virksomheter

4.3.1 Sentrum

Av funksjoner i sentrumsområdet finnes hovedsakelig boliger, forretninger, offentlig og privat tjenesteyting, næringsvirksomhet som blant annet fiskerivirksomheter og pensjonat/camping, museum, samt trafikkarealer og grøntarealer.

Boliger

Hoveddelen av boligbebyggelsen i Berlevåg består av eneboliger. Kommunen opplever boligmangel som en utfordring og ønsker å tilrettelegge flere attraktive boligtomter. Samtidig er det ønske om å tilrettelegge for billige boliger for unge nyetablerere. Arealer for eneboligtomter vil i hovedsak avklares i egen tettstedsplan og har dermed ikke vært et vesentlig tema i denne plansammenhengen. Avgrensningen av boligformål mot industriarealene i Indre havn har vært diskutert, herunder hvorvidt man skal tillate boligbebyggelse langs fylkesveien også ned mot havna.

Forretninger og privat tjenesteyting

Forretninger og privat tjenesteytende virksomheter i sentrum er i hovedsak knyttet til småhusbebyggelsen langs Storgata i området fra Samfunnsgata til Parkplassen og Samfunnsgata fra W Grundts gate til Storgata. En stor del av bebyggelsen har forretningsvirksomhet/tjenesteyting i første etasje og boligformål i øvre etasjer. Storgata fra Samfunnsgata til Rådhusgata er kjerneområde i sentrum.

Offentlig tjenesteyting og administrasjon

Rådhuset ligger sentralt ved torget. Brannvesenet ligger i samme bygg. Grunnet lite egnete arealer og mangel på arealer vurderes det å bygge nytt rådhus. Trønderneset ved Storgata er vurdert som mulig lokalisering av nytt rådhus.

Fiskeindustri og annen sjørelatert industri

Siden fiskerivirksomhet har en så sentral rolle i Berlevåg er det viktig å opprettholde og sikre gode vilkår for denne virksomheten også arealmessig. Reguleringsplanen for sentrum som ble vedtatt i 1998 har regulert så å si alt areal mot sjøen i Indre havn til industri. Det er per i dag store arealer som ikke er utnyttet. Likevel er det mangel på egnete arealer til bøteri og lagerbygg. Dette skyldes at de regulerte industriområdene som ikke er opparbeidet har en ugunstig lokalisering og/eller krever kostnadskrevenende opparbeidelse som ikke har vært gjennomførbart.

Gjesteflåten lagrer i dag utstyr utendørs ved offentlig kaiområde nedenfor Villa Borealis. Utendørs lagring her er ingen god løsning av flere grunner. En del av utstyret bør lagres innendørs, utendørs lagring av fiskeutstyr fremstår som rotete og kaiområdet virker utilgjengelig for folk flest. Å sikre arealer til innendørs lagring av fiskeritstyr anses som svært viktig både for å sikre gjesteflåten bedre vilkår og for å kunne utnytte potensialet i det offentlige kaiområdet i dag på en god måte.

Selv om det i dag er mangel på egnete lagerarealer mv. på land til fiskerivirksomhet er arealknappheten vurdert å være større på sjøen. Det er mangel på liggeplasser for fiskebåter og det er regelmessig fullt ved kaianleggene.

Reiseliv – hotell og overnatting

Overnattingsmulighetene i Berlevåg tettsted er per i dag begrenset da det kun finnes ett pensjonat med camping som tilbyr overnatting i selve tettstedet. For å nå målene om økt turisme er det blant annet behov for økt overnattingskapasitet.

Berlevåg havnemuseum

Berlevåg havnemuseum ligger plassert på Vardneset, på østsiden av Berlevågs Indre havn. Flere av byggene på museumsområdet ble bygget av Statens havnevesen etter 1945 og er fra utbyggingen av moloene i Berlevåg. Området fremstår som enhetlig og byggene er restaurert i nyere tid og i god stand (Berlevåg havnemuseum 2012).

Torget og møteplasser

Dagens torgplass har en svært begrenset funksjon som utendørs møteplass. Plassen er ikke opparbeidet med tanke på opphold og rekreasjon og har ingen tilknyttede innendørs lokaler eller funksjoner som kafé, kiosk eller lignende. Til daglig benyttes torgplassen som parkeringsplass og det er kun ved spesielle anledninger/arrangement at det er aktivitet på torget. Av innendørs plasser hvor folk møtes er kafeen Velferden ved siden av Neptun pub de viktigste. Både kafeen og puben har matservering.

Det vurderes som en svært viktig prioritering for tettstedet at man får etablert en felles møteplass hvor folk kan møtes til ulike tider og i ulike sammenhenger. Møteplassen bør ha utendørs arealer med tilknyttede innendørs lokaler med bevertning. Utformingen av torget/møteplassen bør tilpasses ulike former for kulturarrangement herunder også små og store arrangement så langt det er mulig. Det er viktig at innendørs og utendørs lokaler blir fleksible med tanke på bruksområder og samtidig blir tilpasset bruk hele året og til alle døgnetts tider. God universell utforming av møteplassen er svært viktig for at området skal bli tiltrekkende for flest mulig brukergrupper.

4.3.2 Bebyggelse på Revnes

Revnes omfatter Øfas sitt avfallsmottak, et mindre masseuttak og en enebolig i tillegg til dampskipskaia. Store deler av området er ubebygget.

4.4 Stedets karakter

4.4.1 Struktur og estetikk/ byform

Så å si all bebyggelse i Berlevåg ble brent ned under krigen. En vesentlig del av bebyggelsen i sentrum består av eneboliger og småhusbebyggelse fra årene 1960-1980. Typisk "gjenreisningsstil", enkel og funksjonalistisk arkitektur og med bruk av et vidt fargespekter kjennetegner bebyggelsen. Bebyggelsen er lav (2- 3 etasjer) og oppleves som ensartet. Boligbebyggelsen ligger for seg selv, mens næringsbebyggelsen ligger nærmest sjøen.

Nært sjøen ligger større næringsbygg av ulik alder og uttrykk. Disse brukes til fiskemottak eller annet sjørettet virksomhet. Det gamle fiskebruket Fjærtoftbruket skiller seg ut med den eldre bebyggelsen ytterst i Indre havn ved Trønderneset. Den eldre bygningsmassen består av hvitmalt eldre trehus i tre til fire etasjer med sprossede vinduer og bratte saltak røstet mot vannet.

Berlevåg havnemuseum som ligger ved Vardneset skiller seg også ut bygningsmessig og fremstår som enhetlig. Disse byggene tilhørte opprinnelig Statens havnevesen og ble bygget etter 1945 og har i nyere tid fått ny bruk.



4-2 Rådhus og brannvesen



4-3 Kontor- og forretningsbygg ved torget



4-4 Nytt forretnings- og boligbygg i sentrum



4-5 Typisk næringsbebyggelse i sentrum

4.4.2 Uterom

Uterommene i Berlevåg bærer preg av de harde klimatiske forholdene. Det er få trær i byen og området kan fremstå som "forblåst" på enkelte steder. Utearealene virker utflytende med store åpne asfaltplasser som har liten konkret bruksverdi. I selve sentrum har Vardneset og Trønderneset verdi som grøntområder. Det er lite tilrettelagt for lek og opphold i sentrumsområdene. Det er ikke tilrettelagt for allmennhetens ferdsel langs sjøen i Indre havn, noe som kan oppleves som et savn.

Se ellers vedlagt stedsanalyse av Berlevåg tettsted.

4.5 Landskap og lokalklima

Berlevåg er omgitt av berg og hauger som danner et "bakteppe" til byen. Landskapet og naturen er preget av det barske kystklimaet. Landskapet fremstår som åpent og med sparsom vegetasjon, uten skog og liten grad av buskvegetasjon.

Berlevåg har et værhardt klima med til tider sterk vind, kalde vintere med tidvis mye snø. Sommeren er kald, men med varme perioder. Bebyggelsen og utforming av utendørsområder er preget av de klimatiske forholdene. Sterk sjø skaper til tross for fire moloer til tider vanskelige forhold også i Indre havn. Utforming av ny bebyggelse, uterom og infrastruktur må ta hensyn til de lokalklimatiske forhold. Mengden snø skaper sjelden problemer i seg selv, men sterk vind medfører likevel at snørydding til tider er krevende/ krever store resurser. Dette gjør at utformingene av trafikkområder må ta særlig hensyn til hvordan områdene skal ryddes for snø.

Se ellers vedlagt stedsanalyse av Berlevåg tettsted.

4.6 Havna og havnetjenester

4.6.1 Indre havn og kaikapasitet

Havna har behov for et stort antall liggeplasser da det til tider er mange fiskebåter som ligger til kai. Tidvis er det for få plasser i Indre havn. Deler av kystlinja i Indre havn mangler kaifront og enkelte kaier er i dårlig forfatning. Det er dermed et potensial for utbedring av kaier i Indre havn.



4-6 Deler av Indre havn. Foto fra Havneportalen.no

Klimaforholdene begrenser områdene for etablering av nye liggeplasser i Ytre havn. Til tider er det problematiske forhold også i Indre havn. Berlevåg havn har ønske om å få etablert en ny avskjermingsmolo som bedrer forholdene i Indre havn.

4.6.2 Kaiområdet i sentrum



4-7 Kaiområdet slik det fremstår i dag. Området fremstår som rotete og generelt lite tilgjengelig. Området vurderes å ha et stort potensial hva gjelder utnyttelse og forskjøning.

Flere av fiskemottakene og fiskebåtene mangler arealer til lagringsplasser innendørs, noe som oppfattes som et problem. I dag lagres diverse utstyr og redskaper utendørs på kaiområdet. Dette er ingen god løsning verken for fiskerne eller for Berlevåg generelt. Lagringsplassen er lite strukturert og fremstår rotete og sjenerende. Trafikken og lagringen gjør at kaiområdet oppfattes lite tilgjengelig for folk flest. Lagret utstyr stenger også delvis for utsikt mot sjøen fra riksveien/torget.



4-8 Panorama fra kaiområdet. Bildet er tatt fra samme sted som bildet over.

4.7 Kulturminner og kulturmiljø

Området omfatter flere verneverdige kulturminner. Herunder nevnes Fjærtoftbruket som er fredet, automatisk freda kulturminner på Revnes, gravplass på Revnes og museumsbebyggelsen. Se kapittel 5.7.2 og 6.5 for hhv. hvordan kulturminnene er ivarettatt i planforslaget og vurdering av konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø.

4.8 Naturverdier

Områdets naturverdier er beskrevet ytterligere i vedlagte konsekvensutredning for biologisk mangfold (vedlegg 3).

Viktige naturtyper

Deler av Revneset består av naturbeitemark av typen frisk fattigeng. Strekningen Revneset-Løkvika har tidligere vært beiteområder for sau. Sauebeite opphørte tidligere andre steder i Berlevåg sentrum, og naturtypen anses som uvanlig i dette området. Lokaliteten vurderes derfor å ha lokal verdi. Enga er dog preget av inngrep, og er fragmentert av vei- og bebyggelse. Hevd er i dag opphørt, og dersom den ikke tas opp igjen vil området bli preget av gjengroing og forfall, få en annen artssammensetning og tape sin verdi for biologisk mangfold. Se for øvrig KU-biologisk mangfold.

Annen flora og vegetasjon

Det er ikke registrert viktige naturtyper, truede vegetasjonstyper eller rødlistede arter i området.

Pattedyr og fugler

Berlevåg er leveområde for et mangfold av fuglearter. Den geografiske plasseringen gjør at området benyttes av nordlige arter på trekk og overvintring, samt som hekkeområde for vade- og sjøfugl. Også Berlevåg tettsted huser mange fuglearter.

Ærfugl, praktærfugl og stellerand (sårbar) overvintrer i store antall langs nordkysten av Varangerhalvøya, også i Berlevåg havn. Berlevåg havn, spesielt brakkvannsdeltaet der Storelva renner ut i Revnesbukta, er et svært viktig område for fugl. Flere av dem er rødlistete. Her er det observert måkefugl; grønlandsmåke, polarmåke, gråmåke, fiskemåke (nær truet) og krykkje (sterkt truet) i store antall. Området benyttes også av flere arter ender, vadere og spurvefugl, deriblant de rødlistede artene stjertand, bergirisk og tornirisk som alle er nær truet.

Det er registrert observasjoner av oter (sårbar) i Berlevåg havn på åttitallet.

Basert på at flere rødlistede arter har leveområde her, vurderes både Revneset og planområdet for øvrig til å ha stor verdi for pattedyr og fugl.

4.9 Rekreasjon og friluftsliv

4.9.1 Tursti/kulturminneløype



4-9 Utsnitt av kulturminneløype

Fra Berlevåg Havnemuseum er det opparbeidet en kulturminneløype som ble offisielt åpnet høsten 2009. Løypa inneholder i alt 21 poster med tema fra den omfattende molobygginga som fant sted mellom 1913 og 1974. Postene er merket i terrenget og vist på kart. Berlevåg havnemuseum er ansvarlig for kulturminneløypa.

4.9.2 Storelva

Storelva har en rekreasjonsverdi for turgåere, samt for fritidsfiskere. I følge Fylkesmannen i Finnmark har Storelva liten bestand av laks og sjørøye. Vassdraget ble tidligere beskrevet som et brukbart vassdrag. Årsaken til tilbakegangen er uvisst, men kan muligens tilskrives eksisterende inngrep i elva og munningsområdet. I følge Berlevåg jeger og fiskeforening har bestanden av sjørøya og laks tatt seg opp de siste årene og elven er av dem sett på som meget verdifull.

4.9.3 Revneshøyden

Kommunen har kjennskap til at høyden på Revnes benyttes som turområde, men at det hovedsakelig er kulturminneløypa, og strandsonen som benyttes. Det er hovedsakelig traktorveiene på høyden som benyttes.

4.10 Reindrift

Østre del av Revnes inngår i reinbeitedistrikt 7- Råkkonjårgas vår- og sommerbeiteområde for rein.



4-10 Reindriftskart for Berlevåg utarbeidet av reindriftsforvaltningen. Skravert område viser vår- og sommerbeiteområde.

4.11 Trafikkforhold i tettstedet

4.11.1 Atkomst

Fylkesvei 890 er innfartsvei til tettstedet og fungerer som hovedgate gjennom sentrum. Veien er en Sa2 samlevei med en ÅDT på rundt 700-1300 gjennom sentrum i følge nasjonal vegdatabank.

4.11.2 Gater og veger

Øvrige sideveier/gater innenfor området er kommunale veier. Gatebelysning er utbygd langs hovedgatenettet. Flere av kryssene og deler av veiarealet er utflytende.

4.11.3 Parkering for personbiler

Besøksparkering til forretninger i sentrum skjer i hovedsak langs Storgata og på torget. Et fåtall forretninger har også parkering på egen eiendom. Det er ikke oppmerkete plasser eller fysisk avgrensede plasser langs gata. Dette gjør at parkering langs gata skjer noe tilfeldig.

4.11.4 Tungtransport og atkomst til industri

Fylkesveien benyttes som atkomstvei for tungtransport til fiskemottakene i sentrum. Avkjørsel fra fylkesveien ned til mottak på nordsiden av Indre havn er særdeles bratt og med skrå vinkel mot fylkesveien. Den skrå vinkelen gjør at kjøretøy snur langs fylkesveien. Avkjørsel fra fylkesveien til fiskemottaket på sørsiden av Indre havn er også bratt.

4.11.5 Varelevering

De fleste av forretningene langs Storgata har varemottaket henvendt ut mot Storgata. Ved varelevering er det til tider problematisk med oppstilte varebiler i gata. På nedsiden av forretningskvartalet på sjøsiden av Storgata er det regulert en vei som vil kunne fungere til vareleveranse, men veien er ikke opparbeidet.

4.11.6 Myke trafikanter

På tross av et relativt tett sentrumsområde og korte avstander er andelen som går eller benytter sykkel tilsynelatende lav. Det er flere faktorer som kan forklare en høy bilandel. Først og fremst er det enkelt å benytte bil i Berlevåg da man kan parkere gratis og stort sett like ved målpunktet. I kalde og mørke perioder og særlig når det er vindfullt er bilen et naturlig førstevalg også for korte turer for mange. Gatene i sentrum er dessuten ikke opparbeidet med separerte gang- og kjøreareal. Ferdsel til fots kan for enkelte oppleves som utrygt i områder hvor farten kan være høy og særlig når det er mørkt.

For de som ikke benytter bil er spark et vanlig fremkomstmiddel om vinteren. Forholdene for spark er ofte gode siden det sjelden må benyttes strøsand.

4.11.7 Kollektivtilbud

Berlevåg har bussforbindelse til Tana Bru via Kongsfjord og Gjedne med avgang to ganger om dagen i hverdagene og en gang om dagen i helgene. Bussen mangler en opparbeidet holdeplass og står i dag oppstilt vis a vis torget ved siden av Villa Borealis-bygget.

4.12 Barns interesser

4.12.1 Leke- og oppholdsarealer

Planområdet omfatter ikke særskilte lekearealer av særlig interesse for barn. Verken skolen eller barnehagen benytter områdene i vesentlig grad. Sentrum vurderes likevel å ha betydning for barn- og unge. Barn og unge oppholder seg i sentrum i ulike sammenhenger. Av særlig interesse nevnes torget og området nedenfor Villa Borealis som benyttes til lekeområde om vinteren av barn og unge som blant annet lager snøskulpturer. Samfunnshuset vurderes som viktig for barn- og unge som innendørs idretts- og kulturarena.

4.12.2 Helse og sikkerhet

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen T-2/08 stiller blant annet krav om at *"arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare."* Barn har ikke den samme trafikkforståelsen som voksne og er dermed særlig utsatt i trafikken. Statens vegvesen har påvist behov for trafikksikkerhetstiltak i sentrum. Støy fra vogntog som står oppstilt i sentrum berører barna som bor i de omkringliggende boligene.

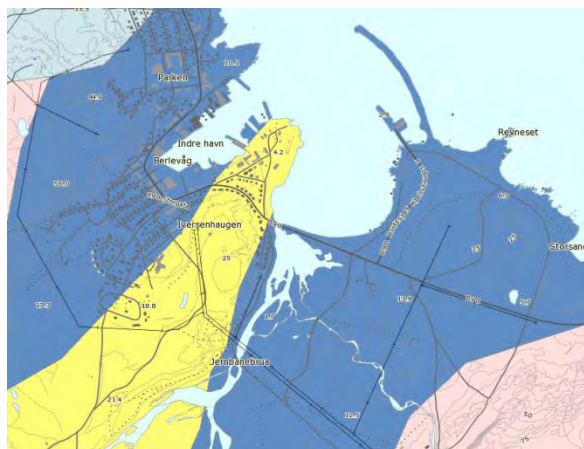
4.13 Universell tilgjengelighet

Berlevåg har en del eldre bebyggelse som er bygd før krav om universell utforming var gjeldende. Disse byggene har til dels mangelfull tilgjengelighet for enkelte vanskeligstilte grupper. Dette gjelder også offentlig tilgjengelige bygg som forsamlingslokale og rådhuset.

4.14 Teknisk infrastruktur

Bebyggelsen i Berlevåg varmes hovedsakelig av elektrisk oppvarming i kombinasjon med vedfyring. Vann- og avløpsanlegget i Berlevåg sentrum er gammelt og har begrenset overskuddskapasitet. Ved større tiltak må behovet for oppgradering av vann- og avløpsanlegget vurderes. Hovedplan for vann- og avløp skal etter vedtatt planstrategi rulleres i 2013.

4.15 Grunnforhold



4-11 Løsmassekart fra nasjonal løsmassedatabase. Blå farge viser område med marin avsetning, gult område viser elveavsetning.

Berlevåg ligger iht. nasjonal løsmassedatabase i et område med marine avsetninger hvor det er fare for kvikkleire. Det er gjennom årene gjennomført flere utfyllinger i Indre havn. Grunnforholdene må kontrolleres i forkant av samtlige større tiltak.

4.16 Støyforhold

Berlevåg har i dag et problem med tungtransport som står oppstilt i sentrum i mangel av egnede oppstillingsplasser/døgnhvileplasser utenfor sentrum. Beboere i nærliggende bebyggelse opplever dette som et problem i forhold til støy og annen sjenanse. For øvrig er det ingen vesentlig støyende virksomheter i sentrum.

4.17 Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)

4.17.1 Tidligere utarbeidet ROS-analyse for Berlevåg kommune

Kommunen har utarbeidet en egen overordnet ROS-analyse for Berlevåg kommune datert 22.4.2010. ROS-analysen for hele Berlevåg kommune tar blant annet for seg overordnede rammer for kommunens beredskapsarbeid. ROS-analysen tar videre for seg følgende tema:

- Svikt i kritisk infrastruktur
 - Svikt i kraftforsyning i mer enn 12 timer
 - Brudd i telekommunikasjon over 5 timer
 - Brudd i transportsystemet mer enn 12 timer
 - Brudd på vannforsyning over 5 timer
 - Svikt i avløpsnett
- Ulykker med masseskade:
 - Fiskebåthavari
 - Ulykker på passasjerskip (i eller like utenfor havna)
 - Flyulykker
 - Industribranner
 - Store trafikkulykker/ bussulykker
- Naturskader
 - Brudd på eller tett overløpsledning
 - Stein, eller snøskred langs fylkesveien
 - Ekstremvær (ekstrem vind kombinert med lave temperaturer og/eller store nedbørmengder)
 - Dambrudd
- Sykdommer som rammer mennesker
 - Pandemisk influensa
 - Smitte fra mat og/eller drikke
- Atomulykker
- Uønskede hendelser knyttet til transport av farlig gods
 - Havari, lekkasjer, utblåsninger mv. til havs
 - Tankbilhavari, eller ukontrollerte utslipp av oljeprodukter

ROS-analysen omtaler også temaet havnivåstigning og stormflo.

4.17.2 ROS-analyse for områdereguleringen

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse for planområdet som er vedlagt (se vedlegg 3). Analysen skal jf. plan- og bygningslovens § 4-3:

”vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealene er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.” (fra pbl § 4-3).

5 Beskrivelse av plantiltaket

Kapittelet gir en oversikt over hva planforslaget innebærer og hvordan målsetningene med planarbeidet vurderes løst. Herunder

- 5.1 Oversikt over de arealformål som inngår i planen
- 5.2-5-5: Redegjørelse av de ulike formålsområdene
- 5.6: Redegjørelse av hensynssoner
- 5.7: Redegjør for hvordan planen ivaretar viktige samfunnsmessige hensyn
- 5.8: Ivaretagelse av risiko og sårbarhets
- 5.9: Gjennomgang av rekkefølgebestemmelser

5.1 Planlagt arealbruk

Planområdet er regulert til følgende reguleringsformål, jfr. pbl § 12-5:

- Bebyggelse og anlegg (pbl § 12-5. nr.1)
 - Boligbebyggelse (B1-B3)
 - Sentrumsformål
 - Forsamlingslokale
 - Næringsbebyggelse (sjørettet næringsvirksomhet)
 - Bevertning
 - Bensinstasjon/ veiserviceanlegg
 - Energianlegg
 - Annen særskilt angitt bebyggelse og anlegg -s
 - Kombinert bebyggelse og anleggsformål
 - Bruken av området avklares nærmere ved detaljregulering
 - Kombinert bolig og tjenesteyting
 - Kombinert forretninger og tjenesteyting
 - Kombinert forretninger (kun plasskrevende varer) og industri
 - Kombinert næring og tjenesteyting (reiselivsrettet nærings- og tjenesteyting)
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL § 12-5. nr. 2)
 - Veg
 - Fortau/gangareal
 - Torg
 - Gatetun
 - Gangveg/gangareal/gågate
 - Annen veggrunn – grøntareal
- Grønnstruktur (pbl § 12-5 nr. 3)
 - Naturområde
 - Park
- Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift (pbl § 12-5 nr. 5)
 - Landbruks- natur- og friluftformål, samt reindrift
- Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone (pbl § 12-5 nr. 6)
 - Havneområde i sjø
 - Naturområde i sjø og vassdrag

Følgende hensynssoner jf. pbl § 12-6 jf. § 11-8 bokstav c og d inngår:

- Hensynssoner for særlig hensyn til landskap jf. pbl § 12-6 jf. § 11-8 c)
- Hensynssoner for bevaring av kulturmiljø jf. pbl § 12-6 jf. § 11-8 c)
- Hensynssone for båndlegging av kulturminneområde jf. pbl § 12-6 jf. § 11-8 d)
- Hensynssone for båndlegging i påvente av vedtak etter plan- og bygningsloven jf. pbl § 12-6 jf. § 11-8 d)

5.1.1 Områdeinndeling

Berlevåg tettsted er delt opp i soner hvor ulik utnyttelse tillates. Grovt deles tettstedet opp i følgende områder:

- **"Sentrumsområdet"**: Omfatter sentrumsformål tiltenkt detaljhandel, tjenesteyting og boligformål samt torgarealer med område for bevertning/kultur.
- **"Industri i Indre havn"**: Nærings- og havneformål tiltenkt sjørettet næringsvirksomhet herunder fiskeindustri/fiskemottak.
- **"Reiselivsområder"**: Nærings- og tjenesteytingsområder tiltenkt reiselivsorientert nærings- og tjenesteyting som blant annet hotell, overnatting, bevertning og museum.
- **"Utkantsområder"**: Områder for ren boligbebyggelse.
- **Revnes**: Omfatter industri- og næringsvirksomhet, kaianlegg samt område for døgnhvileplass.

5.2 Bygge- og anleggsområder

5.2.1 Begrepsforklaringer

Herunder gis en beskrivelse av hvordan enkelte av formålsbegrepene som benyttes i reguleringsplanen tolkes i arealplansammenheng.

Næringsvirksomhet

Næringsvirksomhet er et svært omfattende begrep. Uten nærmere beskrivelse omfatter næringsvirksomhet i arealplansammenheng følgende virksomheter:

- industrivirksomhet, håndverksvirksomhet, lagervirksomhet,
- kontor,
- hotell/overnatting,
- bevertning,
- bensinstasjon/veiserviceanlegg,
- annen næring som for eksempel messehall, konferansesenter og forskningssenter.

Næringsvirksomhet omfatter ikke forretning/handel og tjenesteyting. I reguleringsplanen benyttes uttrykket sjørettet næringsvirksomhet og reiselivsorientert næringsvirksomhet.

Sjørettet næringsvirksomhet:

Med sjørettet næringsvirksomhet menes her industri-, verfts og håndverksvirksomheter som har behov for direkte nærhet til sjø. Særskilte kontor- og lagervirksomheter tillates ikke.

Reiselivsrettet næringsvirksomhet:

Med reiselivsrettet næringsvirksomhet menes her hotell, overnatting, bevertning, konferansesenter, opplevelsesnæring, reisebyrå og formidlingsvirksomhet.

Tjenesteyting

Tjenesteyting i arealplansammenheng omfatter offentlig eller privat tjenesteyting der annet ikke er spesifisert. Tjenesteyting er et meget omfattende begrep som uten nærmere beskrivelse kan omfatte:

- barnehager,
- undervisning,
- institusjoner (blant annet helseinstitusjoner, fengsel, kulturinstitusjoner, bibliotek, museum, galleri mv.),
- kirke/annen religionsutøvelse,
- forsamlingslokale,

- administrasjon,
- annen offentlig eller privat tjenesteyting som blant annet kan omfatte:
 - treningscenter,
 - legesenter/lege/tannlege,
 - fysioterapi, kiropraktor, frisør, hudpleie, fotpleie o.l.,
 - servering/bevertning/kafe/restaurant/pub o.l.,
 - konsulentvirksomhet
 - virksomhet for allmennyttig formål
 - lekeland for barn
 - kino

I reguleringsplanen benyttes begrepet reiselivsrettet tjenesteyting.

Reiselivsrettet tjenesteyting:

Med reiselivsrettet tjenesteyting menes her virksomheter som yter tjenester til blant annet turister herunder kulturinstitusjoner, konsertlokale, teater, museum, galleri, servering/bevertning/kafé/restaurant/pub mv., samt annen tjenesteyting rettet mot på reiselivsnæring.

Forretninger

Reguleringsformålet forretning nyttes normalt for bygninger, lokaler og arealer der det skal drives detalj- eller engrossalg av bearbejdede produkter til kunder som selv henter varene i lokalene. I reguleringsplanen benyttes også begrepene butikkhandel og plasskrevende varer.

Butikkhandel:

Med butikkhandel menes følgende:

- Dagligvarebutikker og kiosker (mat- og drikkebutikker med hovedvekt på nærings- og nytelsesmidler)
- Spesialbutikker mat og drikke (frukt- og grønnsakbutikker, kjøttforretninger, fiskebutikker, vinmonopolutsalg mv)
- Bekledningsbutikker (kles- og skobutikker, reiseeffekter)
- Helse- og velværeboutikker (apotek, parfymier, helsekostbutikker)
- Gullsmeder, urmakere og optikere
- Sports- og fritidsbutikker (sportsbutikker, lekebutikker, dyrebutikker, fotobutikker)
- Bokhandlere
- Interiørboutikker (møbelforretninger, butikker med salg av tekstiler og utstyrsvarer, butikker med salg av kjøkkenutstyr, glass og stentøy, belysning, tepper m.v.)
- Multivarebutikker (butikkhandel med bredt vareutvalg og butikkhandel ikke nevnt annet sted)
- Hus og hagebutikker (byggevarerbutikker (ikke større byggevarer), fargehandlere, jernvareforretninger, blomsterbutikker mv.)
- Elektrobutikker (elektromarkeder, databutikker, butikker med salg av audio- og videoutstyr og lignende)

Plasskrevende varer:

Med plasskrevende varer menes biler og motorkjøretøyer, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og salg fra planteskoler/hagesentre.

Sentrumsformål

Sentrumsformål innbefatter forretninger, tjenesteyting og boligbebyggelse.

5.2.2 Boligformål

Områdene for ren boligbebyggelse omfatter kun eksisterende småhusbebyggelse. Det legges ikke opp til nye rene boligtomter innenfor planområdet. Dog er det åpnet for kombinert formål med bolig i øvre etasje(r) i kvartalet fra Havnegata til Storgata. Samtidig er det åpnet for en viss boligbebyggelse på Trønderneset. Ved en evt. fornying av området ved Havnegata/Samfunnsgata mellom museet og slippen vil det ved detaljregulering også kunne åpnes for boligformål.

Potensiell boligbebyggelse på Trønderneset

Området for ny kombinert boligbebyggelse på Trønderneset er todelt hvor øvre del har naturlig atkomst via Jørgen Lunds gate og nedre del har atkomst via Storgata (atkomsten til indre molo). Største delen av området vurderes som dårlig egnet til ren eneboligbebyggelse. Det er plass til et fåtall eneboliger øverst ved Jørgen Lunds gate, men øvrig areal anses lite egnet til eneboliger. På den ytre del av Trønderneset bør bebyggelsen være lett slik at nesets landskapsmessige verdi som grøntområde bevares. I dette området vil boligbebyggelse være mindre aktuelt. På ytre del av neset er det derfor angitt et hensynsområde hvor tillatt utnyttelse er begrenset. Området langs Storgata vurderes egnet for høyere utnyttelse. Ren boligbebyggelse kan være aktuelt, men her tillates også bolig i kombinasjon med tjenesteyting. Området er også vurdert til område for nytt rådhus. Områdereguleringen åpner for detaljregulering av området med mulighet for rådhus.

Reguleringsplanen tar ikke stilling til endelig utnyttelse da dette vil avklares ved detaljregulering av området. Antall boliger og type boliger vil avklares ved detaljregulering.

Potensiell boligbebyggelse på fornyingsområde ved Havnegata

Området hvor den eksisterende entreprenørvirksomheten Berlevåg Bygg AS, bilverkstedet Reidar Svendsen AS og materialforhandleren Byggtorget er lokalisert vurderes godt egnet til fremtidig boligbebyggelse eventuelt i kombinasjon med annen virksomhet. Ved et en realisering av planlagt ny liggehavn og økt press på sjønære og sentrumsnære boliger vil en fornying av området kunne bli aktuelt. Reguleringsplanen åpner derfor for blant annet boligformål. Nærmere formål og utnyttelse av området må avklares ved detaljregulering.

Eksisterende boligbebyggelse

Bebyggelsen sør for Fv 890 fra Storelvbrua til Søndre gate er regulert til ren boligbebyggelse. Videre fra Søndre gate til Samfunnshuset er boligbebyggelsen regulert til sentrumsformål med mulighet for rent boligformål. Området avgrenset av Samfunnsgata, Havnegata og Berlevåg camping og pensjonat er også regulert til rent boligformål. På nordsiden av Indre havn er grensen for ren boligbebyggelse satt fra "Sangernes Hus"/ gamle hotellet og nordover.

5.2.3 Sentrumsformål

Områdene regulert til sentrumsformål omfatter hovedsakelig eiendommene langs Storgata hvor det i dag drives forretnings- og kontorvirksomheter. I tillegg er kvartalene langs Samfunnsgata fra Havnegata til Storgata, samt fra Søndre gate til Samfunnshuset tatt med under sentrumsformål.

Sentrumsformål omfatter forretninger, tjenesteyting og boligbebyggelse. Her tillates det forretnings- og/eller tjenesteyting/kontorvirksomhet evt. i kombinasjon med boligformål i etasjer over gateplan. Rent boligformål i 1. etasje (gateplan) tillates generelt ikke. Hensikten med begrensningen av boligformål i gateplan er å opprettholde Storgata som handelsgate og hindre at gata blir en boliggate med kun et innslag av forretninger. Det "nye kvartalet" fra Havnegata til Storgata som er omregulert til sentrumsformål anses heller ikke egnet for boligbebyggelse i 1. etasje. Kvartalet øst for Samfunnshuset som er som nevnt omregulert til sentrumsformål hvor boliger likevel tillates i 1. etasje da det opprinnelig har vært, og fortsatt

er hovedsakelig et boligområde. Kvartalet omreguleres til sentrumsformål da man ønsker å tillate forretningsvirksomhet og annen virksomhet i tillegg til bolig. Det gjøres også unntak for bygg som allerede har fått tillatelse til boligformål i 1. etasje da hensikten ikke er å hindre evt. utvidet bruk av disse boligene, men heller hindre en ytterligere "boligfisering" av handlegata.

Området fra og med Storgata 1 til og med rådhuset vurderes som kjernen av sentrum. Funksjoner som krever store parkeringsbehov bør sentreres til kjerneområdet og evt. til reiselivsområder i Berlevåg både for å hindre parkeringsproblematiske forhold, samt for å bygge opp om sentrumsområdet kjerneområde i Berlevåg tettsted.

5.2.4 Forsamlingslokale

Områder for ren tjenesteyting omfatter kun forsamlingslokale (samfunnshuset).

5.2.5 Næringsarealer i sentrum/Indre havn - sjørettet næringsvirksomhet

Den senere utviklingen gjør at man ikke lenger vurderer at det er hensiktsmessig å sette av arealer til store nyetableringer i sentrum. Nye arealkrevende etableringer må heller løses utenfor sentrum. Utfordringen har heller vært å sikre dagens virksomheter best mulig vilkår og samtidig løse andre samfunnsmessige utfordringer som behovet for ny møteplass og arealer til reiseliv. En annen utfordring som må sees i sammenheng med utnyttelse av de sjønære arealene er at man bør ivareta og sikre åpne siktlinjer mot sjøen fra hovedveien og bakenforliggende bebyggelse slik at havneområde ikke lukkes ute fra innbyggerne og turister. Dette medfører enkelte begrensninger på hvordan man kan utnytte arealene ned mot sjøen.

5.2.6 Beverting – på torget

Område for bevertning omfatter areal tilegnet servering/bevertning/kafé/restaurant ved torget. Planen tar ikke stilling til eierskap.

5.2.7 Bensinstasjon/ veiserviceanlegg

Området omfatter eksisterende bensinstasjon.

5.2.8 Energianlegg

Området omfatter trafostasjon ved rådhuset.

5.2.9 Annen særskilt angitt bebyggelse og anlegg - Snødeponi

Området ovenfor Hydraulikk Finnmark er regulert til område for deponering av snø. Området vil fungere som grøntområde om sommeren og sikrer siktlinje mot sjøen/havna i perioder med lite snø.

5.2.10 Kombinert bebyggelse og anlegg – Havneveien

Området omfatter kvartalet langs Havneveien mellom slippen og museet. Eksisterende virksomheter videreføres, med sikte på fornying av området ved økt press på arealet. Bruken av området avklares ved detaljregulering. Større utvidelser av eksisterende virksomheter begrenses før området er vurdert i sin helhet.

5.2.11 **Kombinert formål bolig/ tjenesteyting**

Trønderneset (BT1)

Trønderneset er regulert til bolig/tjenesteyting med krav om detaljregulering. Det er ikke tatt endelig stilling til utnyttelsen av området. Deler av området har naturlig atkomst via Jørgen Lunds gate, mens det nedre området vil ha atkomst via Storgata (atkomstveien til moloen). For ytre del av trønderneset er det gitt bestemmelse om hensynssone for å bevare grønne verdier i området. Området som har atkomst via Jørgen Lunds gate vurderes som uegnet for formål som medfører stor trafikk, noe som også vil begrense den potensielle utnyttelsen av det ytre området av Trønderneset.

Sangernes hus (BT2)

Sangernes hus på eiendom gnr 11 bnr 467 nord for parken er regulert til kombinert formål bolig og tjenesteyting med tanke på kulturinstitusjon.

Parkveien (BT3)

Området sør for skolen som i reguleringsplan fra 1998 inngår i forretning/kontor/bolig er regulert til kombinert bolig/tjenesteyting uten forretning. Forretningsvirksomhet tillates ikke da forretninger ønskes sentrert til Storgata/Samfunnsgata. Området vurderes bedre egnet til ren boligbebyggelse evt. i kombinasjon med tjenesteyting som ikke medfører stor pågang av besøkende.

5.2.12 **Kombinert forretning/tjenesteyting**

Området for kombinert formål forretning/tjenesteyting omfatter kun eiendommen som omfatter adressen Storgata 20 (Spar Berlevåg). Området er ikke egnet til bygg i flere etasjer og er uegnet til boligformål. Her tillates forretnings- og eller tjenesteyting.

5.2.13 **Kombinert forretning og industri på Revnes**

Betydelige arealer på Revnes reguleres til forretnings- og industriformål. Virksomheter som medfører støy ut over anbefalte grenseverdier iht. T-1442 "Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging" tillates ikke. Av forretningsvirksomhet tillates kun forretninger med konsept som i hovedvekt omfatter plasskrevende varer. Området omfatter i alt 4 delområder:

- Området F11 planlagt utfylling øst for eksisterende kai og utgjør 20,7 dekar inklusive landareal.
- Området F12 omfatter planlagt utfylling mellom ytre molo og dampskipskaia og utgjør i alt 18,8 dekar.
- Området F13 nord for Revneshøyden utgjør ca 34 dekar.
- Området F14 nærmest fylkesveien utgjør 16,3 dekar (inkluderer Øfas)

5.2.14 **Kombinert nærings- og tjenesteyting – reiselivsrettet nærings- og tjenesteyting**

Reguleringsplanen omfatter to nye områder tiltenkt reiselivsnæringen. Dette gjelder Vardneset inkludert museumsområdet og Fjærtoftbruket mot Trønderneset. Områdene reguleres til næring/tjenesteyting med mulighet for reiselivsrettet næringsvirksomhet som hotell/overnatting, konferansesenter og tjenesteyting, herunder servering/bevertning, kulturinstitusjoner, museum, galleri og tilsvarende. Begge områdene må detaljreguleres før ny bebyggelse kan tillates.

Områdene for hotell/bevertning i reguleringsplan fra 1998 omreguleres til sentrumsformål. Området for campingen i reguleringsplan fra 1998 videreføres som overnattingsmulighet men omreguleres til reiselivsrettet næringsområde tilsvarende som for Vardneset.

5.3 Gater og veiareal samt torg/gatetun

5.3.1 Veiareal

Ny atkomstvei til kaia – fiskemottak i sentrum

Det er regulert ny atkomstvei fra Samfunnsgata til kaia, fiskemottak og Hydraulikk Finnmark hvor avkjørselen mot Samfunnsgata er flyttet nærmere Storgata for å få en slakere og tryggere avkjørsel. Ved å flytte avkjørselen vil man også oppnå bedre arealutnyttelse på siden av veien. Veien dimensjoneres for vogntog ned til kaiområdet og fiskemottaket. Vei frem til og snuplass ved Hydraulikk Finnmark dimensjoneres for lastebil.

Ny atkomst til planlagt liggehavn og slippen

Det er regulert ny atkomstvei til slippen med avkjørsel fra Samfunnsgata mellom Østre gate og W Grundts gate. Veien foreslås forbundet med ny atkomstvei til havneområde ved museet. Atkomst til havneområdet foreslås lagt mellom museet og Byggtorget.

Utbedringer av eksisterende veier

Oppstramming av gater, kryss og udefinerte arealer

Hvordan gatene og vegene i en by eller et tettsted utformes er en svært viktig del av byplanleggingen generelt. Gatene angir formen og strukturen i byen/tettstedet. Det anses som viktig at man søker å opprettholde og forsterke den eksisterende strukturen i gatemønsteret. Flere av kryssene og avkjørslene i sentrum er utflytende og en del arealer er udefinert. En oppstramming av gater og kryss anses dermed som positivt. Det er også foreslått en oppstramming av ny atkomstvei til Hydraulikk Finnmark.

Et tydelig gatemønster med rette gater og utbedring av kryss gir:

- lange siktlinjer langs gatene
- bedre estetikk
- ryddig og oversiktlig trafikkbilde, samt reduserer fart – bedre trafiksikkerhet
- muliggjør en bedre utnyttelse av tilgrensende eiendommer (minsker arealbehovet knyttet til vei)

Spesielt for området ved dagens torg og utenfor Samfunnshuset i krysset Samfunnsgata x Storgata er det behov for tiltak for å bedre definere arealene. Det foreslås at man etablerer et fysisk skille for å separere gata fra parkeringsområdet fremfor Samfunnshuset. Dette kan gjøres ved å lage en rabatt beplantet med hardfør, lav vegetasjon. Alternativt kan grøfthing vurderes.

Området ved dagens torg som omreguleres til parkering mangler fysiske avgrensninger av arealene og området blir uklart definert. Hele torgflaten sammen med de tilstøtende gatene blir et samlet trafikkareal. Her vurderes det som særlig viktig å etablere fysisk skille mellom parkeringsplassen og de tilgrensende gatene med klart definerte avkjørsler til parkeringsplassen.

Utforming av gater/ veier og kryss

Dimensjonerende kjøretøy for hovedveien (fylkesveien) er vogntog iht. Statens vegvesens veinormal. Det samme gjelder ny atkomstvei til kaia og gatetunet ved torget som fungerer som atkomst til fiskemottak. Atkomstvei til kaianlegget og industriområdet på Revnes må også dimensjoneres for vogntog. Øvrige offentlige veier dimensjoneres for lastebil. På grunn av lav ÅDT kan større kjøretøy benytte motgående kjørefelt i kryss (kjøremåte B) noe som reduserer arealbehovet betydelig i forhold til kryss hvor en slik kjøremåte ikke er mulig.

Jørgen Lunds gate

Det er regulert nødvendig sideareal og areal til snuplass for å kunne oppgradere veien iht. veinorm.

Avvik i forhold til veinormalen:

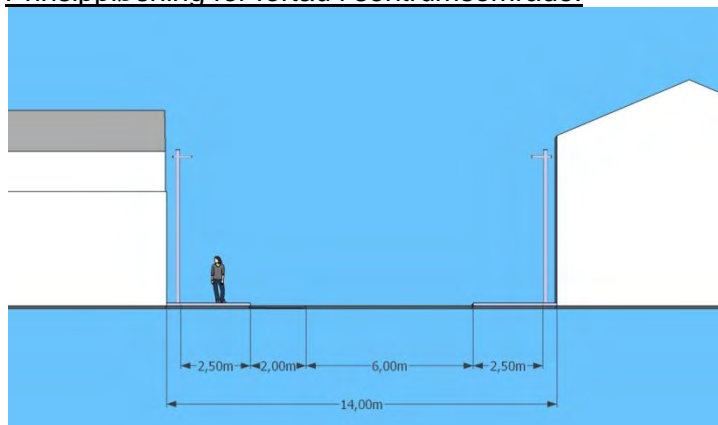
Berlevåg har enkelte utfordrende atkomstsituasjoner. Særlig fiskemottakene på nordsiden av Indre havn har utfordrende avkjørsler. En utbedring av avkjørsler til virksomhetene her vil medføre store og kostnadskrevende tiltak. Det er i planforslaget vurdert om det finnes en egnet løsning uten at man har avklart hvordan en utbedring bør gjennomføres. Dagens avkjørsel til fylkesveien fra eiendommene med gnr. 11 bnr. 250 og 406 innebærer at større kjøretøy kun kan kjøre i nordgående retning ut fra avkjørselen. Nærmeste veikryss 80 meter lenger nordøst er utflytende og benyttes som snuplass. En slik snuplass er ikke ønskelig av trafikksikkerhetsmessige årsaker og vil heller ikke lenger være mulig ved en oppstramming av krysset. Planforslaget tar ikke stilling til en konkret løsning for å utbedre selve avkjørselen. Det er i stedet lagt opp til at man opparbeider en snuplass utenfor tettstedet og henviser trafikken til denne, slik at man unngår at tynge kjøretøy benytter veikryss for å snu.

5.3.2 Fortau/gangareal

Fortau og gangarealer langs Samfunnsgata og Storgata

Reguleringsplanen tilrettelegger for tosidig fortau langs Storgata gjennom kjerneområdet av Berlevåg sentrum fra Samfunnsgata til og med Rådhusgata. Det er også regulert fortau/gangareal (fysisk skille mellom harde- og myke trafikanter) langs Storgata og samfunnsgata i øvrige områder regulert til sentrumsformål. For rene boligområder foreslås det ikke fortau.

Prinsippløsning for fortau i sentrumsområde:



Fortau vurderes som en god løsning for Berlevåg fordi:

- man bedrer trafikksikkerheten ved å;
 - skille myke og harde trafikanter,
 - reduserer farten da veien smales inn og kryss strammes opp,
 - hindrer "villparkering" som kan skape uoversiktlige og farlige situasjoner.
- etablering av fortau vil gi en estetisk oppgradering av Berlevåg og gjør dermed stedet mer attraktivt.

Fortau vil medføre endret praksis for brøyteberedskap. Med egnet brøyteutstyr vurderes det som fullt mulig å opprettholde en god brøytestandard uten uforholdsmessige merkostnader. Ved å sette av møbleringssone inn mot fasadene vil man kunne brøyte vei og fortau samtidig.

Fortau vs. annen atskillelse av gangareal

Statens vegvesen har i TS inspeksjonen av fv. 890 gjennom Berlevåg tettsted fra 2011 påpekt feil hastighetsnivå og manglende skille mellom veg, parkering og fotgjengere/syklende. For å utbedre utflytende vegareal foreslår vegvesenet i rapporten at man vurderer om det er mulighet for grøfte slik at veg og evt. gang- og sykkelveg blir separert. Grøfting i sentrumsområdet vurderes generelt som en dårlig løsning for tettstedet da grøfter ikke er visuelt forenlig med utforming av sentrumsområdet i Berlevåg. Samtidig krever grøfting relativt mye areal slik at det ikke vil være nok plass til fotgjengere og sideparkering i trange områder. Den eneste løsningen som vurderes som egnet i kjerneområde av sentrum er å etablere fortau med sideparkering der det er plass til dette. Fortau vurderes også som det beste alternativet for de øvrige områdene men kantstein (Svelvikprofil) kan vurderes.

5.3.3 Nytt torg – felles møteplass

Flere alternative løsninger for nytt møtested og torg er vurdert. Av disse er det to hovedprinsipper hvor det ene er å fornye dagens torg og det andre er å etablere nytt torg ved kaia. Stedsanalysen for Berlevåg tettsted vurderer i alt 4 alternative prinsipløsninger. Formannskapet har valgt å gå videre med et alternativ som omfatter nytt torg på området nedenfor Villa Borealis med mulighet for å etablere nytt bevertningslokale tilknyttet torget.

På bakgrunn av at havna og sjøen er en så vesentlig del av samfunnet i Berlevåg vurderes det som viktig området gjøres tilgjengelig for allmennheten. Et nytt torg vil kunne bli en felles møteplass for Berlevågs befolkning og besøkende. Sentral beliggenhet, nærhet til sjøen og utsikten til livet i havna gjør at potensialet for området vurderes som stort.

En utfordring som bør tas hensyn til ved videre detaljplanlegging er at området ikke ligger ved et naturlig knutepunkt. Videre detaljplanlegging bør derfor ta hensyn til at menneskene som oppholder seg langs Storgata visuelt og fysisk skal ledes til torget på en god måte. At området ligger rett ved sjøen er positivt i så måte da menneskene naturlig vil tiltrekkes av sjøen.

En utbygging av torget må ikke skje på bekostning av fiskerivirksomheten. En god løsning på logistikk og innendørs lagerarealer til fiskerivirksomhetene er avgjørende for at en plassering av torg/møteplass på kaia skal lykkes. Planforslaget legger opp til at atkomst til de to fiskemottakene på kaia skal løses ved innmating fra hver sin side av torget slik at trafikken over kaia kan stenges for tungtransport. Selve kaia vil dog være åpen for transport knyttet til lossing av båter. Arealer til innendørs lagring av fiskericutstyr tilegnet de enkelte fiskemottakene må i utgangspunktet løses på de enkelte industrieiendommene. Øvrig lagringsbehov av fiskericutstyr, herunder fra gjesteflåten, tenkes løst ved opparbeidelse av ny liggehavn i Indre havn med tilknyttete arealer på land for lager. Før den nye liggehavna med lagerarealer er ferdigstilt vil en anleggelse av torget som planlagt være i konflikt med fiskeriinteressene. En realisering av nytt torg avhenger derfor av en realisering av ny liggehavn.

5.3.4 Gatetun

Område mellom Storgata, Villa-Borealis, Norway Seafoods fiskemottak og regulert torg/bevertning reguleres til gatetun. Området vil fungere som atkomstområde for transport til fiskemottaket og bevertning, samt oppstillingsplass for buss.

5.3.5 Annen veigrunn – grøntareal

Sidearealer som bør beplantes/skjøttes er regulert til annen veigrunn – grøntareal. Områdene bør inngå i kommunens skjøtselsplan for grøntområder.

5.3.6 Parkering i tettstedet

Reguleringsplanen legger til rette for et økt antall parkeringsplasser i sentrum i forhold til i dag.

Regulerte offentlige parkeringer

Dagens torg er regulert til parkering iht. gjeldende bruk. Samtidig er området sørvest for rådhuset og området sør for kiosken regulert til parkering. Det er også foreslått en parkeringsplass mellom Havnegata 15 (museumsområdet) og Havnegata 11 (Byggtorget). Sistnevnte parkeringsplass vil serve ny liggehavn og museum. Siden parkeringsplassene langs Storgata i dag ikke er oppmerket vil en etablering av fortau redusere parkeringsarealet noe. Det vil ved utbygging iht. plan fremdeles være rom for gateparkeringsplasser langs Storgata. I området fra Samfunnsgata til rådhuset vil gateparkering på vestsiden av Storgata være mulig, samtidig som det er lagt opp til parkeringslommer utenfor Storgata 6 (kiosken) for å sikre plasser med kort atkomst til forretninger på østsiden av Storgata. Det er også lagt opp til gateparkering langs Samfunnsgata fra Samfunnshuset til Søndre gate.

Ved større arrangement hvor det er behov for et stort antall parkeringsplasser i sentrum har man i tillegg muligheten for å benytte området ved Samfunnshuset, samt evt. regulert gatetun.

Parkering på egen eiendom

Øvrig parkeringsbehov knyttet til de ulike virksomhetene i sentrum, samt boliger løses på egen eiendom.

Det er foreslått bestemmelser som skal sikre at man ved etablering av nye virksomheter eller vesentlig utvidelse av eksisterende virksomhet skal påse at parkeringsbehovet knyttet til virksomheten er ivaretatt.

5.3.7 Parkering for tungtransport/ døgnhvileplass

For å unngå unødig sjenanse og støy fra tungtransport som står oppstilt i sentrum foreslås det å opprette en døgnhvileplass utenfor sentrum, men så nært som mulig sentrum. Det er ikke funnet egnete arealer i sentrumsområde for etablering av døgnhvileplass. En lokalisering øst for sentrum foretrekkes da dette medfører et mindre trafikkbehov gjennom sentrum enn en lokalisering vest for sentrum.

Reguleringsplanen foreslår en lokalisering av døgnhvileplass i området mellom Øfas sitt avfallsmottak og fylkesveien med atkomst fra Distriktsjef Kjelstrups vei. Det er regulert et samlet areal på om lag 6 dekar (ca 80 x 75 meter). Arealet vil være tilstrekkelig til å opparbeide en døgnhvileplass med plass til minimum 10 oppstillingsplasser, samt nødvendige servicelokaler. En utfordring med foreslått lokalisering er den relativt lange avstanden til sentrum med de fasiliteter som finnes der. Dette er særlig gjeldende i vinterhalvåret. Etablering av en døgnhvileplass på Revnes forutsetter at det etableres et tilfredsstillende tilbud til sjåførene. Døgnhvileplassen bør utarbeides iht. Statens vegvesens håndbok 279 "Døgnhvileplasser for tungtransport". Iht. håndboken er det ikke krav til bevertning og andre tilbud for hver enkelt plass, men det anbefales at et flertall av plassene bør ha tilgang til mat (minimum kiosk) og sosiale møteplasser. På Revnes vil det kunne være vanskelig å oppnå et fullgodt mattilbud til sjåførene. Ut i fra en helhetsvurdering vurderes det likevel som fullt mulig å få til et tilfredsstillende servicetilbud. En etablering av døgnhvileplass på Revnes vurderes som en god løsning for å redusere problematikken knyttet til oppstilling av tungtransport i sentrum.

5.4 Grøntområder

5.4.1 Omregulering av gröntområder til byggeformål

Friområde i reguleringsplanen fra 1998 som omfatter blant annet eksisterende lagerbygning, omreguleres til nytt havneområde og næring/tjenesteyting tiltenkt reiselivsnæring.

Friområde ved Fjærtoftbruket omreguleres til næring/tjenesteyting tiltenkt reiselivsnæring.

5.4.2 Regulerte gröntområder

Deler av LNF-området ved Trøndernes er bevart som gröntområde og er regulert til friområde. Deler av området er båndlagt til ny molo.

Parkene sør for skolen og ved krysset Samfunnsgata x Østregate, hvor det er satt opp en tetrapode, er regulert til park. Grøntområdet ved brua er særlig viktig med hensyn til at området er det første man møter når man kjører inn til Berlevåg.

På Revnes er området ved Pomorkirkegården regulert til parkområde med særlige hensyn til kulturminneområdet. Området mellom Distriktsjef Kjelstrupsvei og sjøen er regulert til friområde med hensynsområde til samiske kulturminner.

5.5 Havne- og sjøareal

5.5.1 Ny molo for å utbedre forholdene i Indre havn:

Området for ny molo er avmerket på plankartet. Endelig lokalisering av molo er ikke bestemt. Det er derfor båndlagt et relativt stort område i påvente av en endelig avklaring. En evt. flytting av molo i forholdt til regulert areal vil behandles som en mindre endring av planen. Kystverket står for videre planlegging, prosjektering og gjennomføring. Ved anleggelse av ny molo vil trolig masser fra eksisterende molo på nordsiden benyttes slik at denne moloen fjernes.

5.5.2 Ny liggehavn for fiskebåter i Indre havn med nytt lagerareal

Planen innebærer utdyping av område mellom slippen og museet for opparbeidelse av ny fiskerihavn med liggeplasser for hjemmeflåte og gjesteflåte. Eksisterende trelastkai må rives og området utdypes. Tiltaket vil øke kapasiteten i Indre havn og innebærer flere plasser med tryggere liggeforhold enn i øvrig havneområde. Tilknyttet liggehavna reguleres servicearealer på land for lager, bøteri etc..

Kaiområdet lenger inn ved mottakene vil ved etablering av en liggehavn kunne fungere som rene avlossingskaier. Det er da naturlig at nødvendige lagerfasiliteter og reparasjonslokaler/bøteri anlegges i tilknytning til den nye liggehavna. Det bør også tilrettelegges for viktige funksjoner som tilgang på strøm og påfylling av drivstoff i området. En slik etablering vil minske behovet for ny bebyggelse på presset areal ved dagens offentlige kai og muliggjøre en etablering av et nytt torg.

5.6 Hensynssoner

5.6.1 Hensynssoner for landskap

Det er regulert hensynssoner for ivaretagelse av landskapsmessige verdier. Herunder er det regulert hensynssoner for siktlinjer mot havna som skal sikre at man ikke bygger ned/skjermer havna fra Storgata og bakenforliggende bebyggelse. Det er også regulert hensynssone for bevaring av grøntområde på Trønderneset. Tillatt utnyttelse av Trønderneset avklares nærmere ved detaljregulering.

5.6.2 Hensynssoner for bevaring av kulturmiljø

Det er regulert hensynssoner for å bevare kulturmiljø ved Fjærtoftbruket og ved museet. Alle tiltak skal ta hensyn til kulturmiljø.

5.6.3 Båndlegging av kulturminneområde etter lov om kulturminner

Området hvor det er registrert automatisk freda kulturminner på Revnes er båndlagt iht. kulturminneloven.

5.6.4 Båndlagt område for ny molo

Nøyaktig lokalring og utforming av ny avskjermingsmolo er ikke bestemt. Det er derfor båndlagt et større område i påvente av at utforming av den planlagte moloen er bestemt.

5.6.5 Båndlagt område for ny kai for hurtigruta på Vardneset:

Etablering av ny kai for hurtigruta på Vardneset har i lang tid vært drøftet i kommunen. Bakgrunnen for vurderingen er at en utbedring av eksisterende kai er kostbart og kommunen har et ønske om å trekke hurtigruta nærmere sentrum i tillegg til at det er fordelaktig med en avlastningskai for fiskeri. Ved en etablering av nytt industriområde på Revnes anses det dog som mer aktuelt å utbedre kaianlegget på Revnes enn å bygge nytt på Vardneset. Dog er etablering av ny kai på Vardnes fremdeles ikke helt utelukket. Reguleringsplanen båndlegger derfor et større areal på Vardneset i påvente av en endelig avklaring vedrørende ny kai. Ved et evt. vedtak om videreføring av planene om ny kai på Vardnes vil det måtte utarbeides en detaljregulering av området hvor endelig lokalisering innenfor det båndlagte område ble fastslått mv..

5.7 Ivaretagelse av viktige samfunnsmessige hensyn

5.7.1 Ivaretagelse av universell utforming

Teknisk forskrift stiller en rekke krav til universell utforming. For Berlevåg vil særlig universell utforming være et viktig kvalitetskriterium ved utforming av nytt torg og utbedringer av gater/trafikkarealer. Det vurderes som særlig viktig at de som vil være ansvarlig for utforming av disse arealene har nødvendig erfaring og kompetanse til å sikre en god universell utforming. Det stilles derfor krav til kompetanse for utførende og prosjekterende av offentlige uterom.

5.7.2 Løsninger i forhold til kulturminner

Fjærtoftbruket:

Bygg som skal bevares er avmerket på kartet. Bevaring av bygg og anlegg skjer best ved å sikre at byggene og anleggene fortsatt blir brukt. Bebyggelsen er i sin helhet regulert til industri i reguleringsplanen fra 1998. Bebyggelsens forfatning tilsier at det er lite trolig at hele anlegget vil kunne benyttes til industriformål/fiskemottak. Annen bruk av bebyggelsen bør tillates. Anlegget er foreslått å inngå i området for reiselivsrettet nærings- og tjenesteyting tilknyttet nytt byggeområde for hotellvirksomhet.

Automatiske freda Samiske kulturminner på Revnes:

De automatisk freda kulturminnene på Revnes er ivaretatt ved å regulere området til grøntområde i stedet for utvidelse av nærings- og industriområde. Det er videre angitt hensynssone med bestemmelser som skal sikre at området ivaretas i forhold til tiltak etter plan- og bygningsloven.

Gravplassen på Revnes

Gravplassen ivaretas ved å regulere parkområde rundt gravminne, samt ved bruk av hensynsområde med bestemmelser for bevaring av kulturminne.

Museumsbebyggelsen på Vardneset:

Bevaring av museumsbebyggelsen på Vardneset er videreført fra eksisterende plan. Bygg som skal bevares er avmerket på plankartet. Det er videre angitt en hensynssone for bevaring av kulturmiljø. Bevaringsområde fra reguleringsplan av 1998 er redusert noe mot planlagt ny fiskehavn i Indre havn i forhold til eksisterende plan. Samtidig er det foreslått at flere typer virksomheter enn kun museum kan tillates ved at området inngår i reiselivsrettet nærings- og tjenesteyting.

5.7.3 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til infrastruktur

Det er ikke utarbeidet egen vann- og avløpsplan tilknyttet områdereguleringen. Vann- og avløp må vurderes ved detaljregulering av enkeltområder, samt at det bør utarbeides en egen vann- og avløpsplan for utbedring av eksisterende anlegg og tilkobling til nye byggeområder. Ny nærings- og industribebyggelse på Revnes vil kreve nytt anlegg for vann- og avløp. Det er per i dag for stor usikkerhet knyttet til type virksomhet som vil etablere seg at det vurderes som uhensiktsmessig å avklare vann og avløp i overordnet plan. Vann- og avløpsløsning må derfor avklares i forbindelse med detaljregulering.

5.8 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

5.8.1 Eksisterende situasjon

I forhold til eksisterende situasjon har ikke ROS-analysen avdekket prekære risikoelementer hvor tiltak bør/må iverksettes omgående knyttet til eksisterende situasjon. Analysen påpeker dog enkelte tema som kommunen bør være oppmerksomme på i deres videre plan- og byggesaksbehandling, samt risikoelementer hvor kommunen bør vurdere tiltak.

Kvikkleire og utglidning

Da grunnen i Berlevåg tettsted i stor grad består av marin avsetning er det avgjørende at nye tiltak vurderes i forhold til kvikkleire og sikkerhet mot utglidning. Det er derfor stilt generelt krav om geoteknisk vurdering av tiltak med unntak av enkle tiltak.

Radon

På grunn av tidligere påviste forhøyede radonforekomster anbefales det at man vurderer ytterligere kartlegging og behovet for ytterligere informasjon til innbyggerne.

Havnivåstigning

Forventet havnivåstigning vil medføre økt risiko for skader knyttet til stormflo. Reguleringsplanen tar ikke stilling til hvordan man skal ivareta eksisterende bebyggelse og anlegg som ligger utsatt til med tanke på forventet havnivåstigning. Ved utforming av nye tiltak nær sjøen må man derimot ta hensyn til den forventede havnivåstigningen.

Trafikkulykker

Reguleringsplanen legger til rette for utbedringer i tråd med trafikksikkerhetsplanen og Statens vegvesens anbefalinger. Herunder utbedringer av kryss, avkjørsler, samt skille mellom myke og harde trafikanter.

Støy

For å redusere støyproblematikken knyttet til oppstilling av vogntog i sentrum er det avsatt areal til døgnhvileplass på Revnes.

5.8.2 ROS knyttet til nye plantiltak

ROS-analysen har ikke avdekket prekære risiko- og sårbarhetssituasjoner knyttet til nye bygge- og anleggsområder som følge av reguleringsplanen. Det er heller ikke påpekt behov for tiltak som følge av økt risiko i forhold til eksisterende situasjon.

5.9 Rekkefølgebestemmelser

Rekkefølgen for gjennomføring av en rekke tiltak i planen er usikker med tanke på fremdrift. Områdereguleringen er derfor fleksibel med tanke på gjennomføring av tiltak. Rekkefølgekravene er hovedsakelig knyttet til utbedringer av trafikale forhold for å hindre at man forverrer situasjonen i områder hvor det er behov for utbedringer. Det stilles også rekkefølgekrav knyttet til opparbeidelse av torget.

5.9.1 Rekkefølgekrav knyttet til utbedring av trafikale forhold

Krav til utbedring av kryss

Det stilles krav til utbedring av en rekke utglidende veikryss iht. gjeldende veinorm før tillatelse til nye tiltak som omfatter vesentlig økt trafikk i kryssene tillates.

Krav til opparbeidelse av atkomstvei til kaia og Hydraulikk Finnmark

Det stilles krav til opparbeidelse av ny atkomstvei til kaia og Hydraulikk Finnmark før nye tiltak tillates innenfor tilknyttet næringsområde.

Krav til opparbeidelse av snuplass:

For å legge til rette for en trafikksikker trafikk situasjon og hindre at kjøretøyene snur i veikryss kreves det opparbeidelse av snuplass for vogntog på vestsiden av tettstedsbebyggelsen før tillatelser som medfører økt bruk av avkjørsel til gnr. 11/ bnr 406 tillates.

5.9.2 Rekkefølgekrav knyttet til opparbeidelse av torg

Krav til opparbeidelse av døgnhvileplass

Det stilles krav til opparbeidelse av døgnhvileplass før man tillater nye tiltak (vesentlige utvidelser) innenfor næringsområdene i sentrum.

6 Virkninger av planforslaget

Kapittelet omfatter kvalitative vurderinger av virkningene planforslaget medfører ved realisering. Følgende tema er vurdert:

- Gjeldende planer,
- Landskap
- Stedets karakter,
- Byform og estetikk,
- Havna og havnetjenester,
- Kulturminner og kulturmiljø,
- Naturmangfold og naturverdier,
- Rekreasjonsbruk og uteområder,
- Reindrift,
- Trafikkforhold,
- Barn- og unges oppvekstvillkår,
- Sosial- infrastruktur
- Universell tilgjengelighet,
- Teknisk infrastruktur og energibehov,
- Luftforurensning og støy,
- Eksisterende næringsvirksomheter,
- Berørte private eiendommer,
- Økonomiske konsekvenser for kommunen og andre offentlige tiltak som ligger til grunn,
- Interessesetninger,
- Samlet avveining av virkningene.

6.1 Virkninger i forhold til gjeldende planer og retningslinjer

6.1.1 Samfunnsplan

Områdereguleringen vurderes å være i tråd med kommuneplanens samfunnsdel om videre satsing på fiskerivirksomhet, reiseliv og tilrettelegging for kraftindustri. Planen har til hensikt å gi bedre vilkår for både fiske, fiskeforedling og fiskerelaterte aktiviteter, tilrettelegger for etablering av servicevirksomheter knyttet til energiproduksjon (kraftindustri) og økt satsing på reiseliv.

6.1.2 Gjeldende arealplaner

Både reguleringsplan for sentrum Indre havn fra 1998 og reguleringsplan for fiskemottak gjøres ikke gjeldende.

I forhold til reguleringsplan for sentrum og Indre havn vil det legges til rette for nye byggeområder og endrete formål. Atkomstveien som er regulert i reguleringsplan for fiskemottaket forslås flyttet for å forbedre stigningsforholdet i krysset og muliggjøre en bedre utnyttelse av tilgrensende arealer.

Nye områder for bebyggelse og endrete formål

I forhold til reguleringsplan for sentrum og Indre havn vedtatt 1998 og kommunedelplan for Berlevåg tettsted omfatter reguleringsplanen følgende større endringer:

- Nytt torg / bevertning ved kaia:
Ved den kommunale kaia innerst i Indre havn foreslås nytt torg og bebyggelse for bevertning.

- Redusert næringsareal til sjørettet næring i sentrum
Ubebygde og ikke opparbeidede arealer regulert til sjørettet næring i sentrum er redusert betydelig i forhold til industriarealene i reguleringsplan fra 1998. Eventuelle større nye sjørettete næringsvirksomheter vil måtte etablere seg utenfor sentrum.
- Ny liggehavn og lagerarealer i Indre havn:
I planforslaget legges det opp til at deler av området mellom slippen og museet utdypes og at det etableres en ny båt plass forbeholdt fiskebåter.
- Nærings-, industri- og lagerbebyggelse på Revnes.
Samlet legger ny plan ut et område på snaut 100 dekar til nærings/industriareal og døgnhvileplass inklusive området for eksisterende avfallsmottak.
- Reiselivsrettet nærings- og tjenesteyting på Vardneset:
Ubebygde deler av Vardneset foreslås utnyttet til næringsformål med hotell/overnatting/turistvirksomheter samt kultur i tillegg til museum. Det foreslås lav utnyttelse og krav til detaljregulering som skal sikre at blant annet hensynet til kulturmiljø og landskap ivaretas på en god måte.
- Endret bruk av Trønderneset:
Deler av Trønderneset omreguleres fra boligformål til kombinert bolig/tjenesteyting med krav om detaljregulering.

6.1.3 Temaplaner

Strategi og handlingsplan for havnene 2011-2014

Reguleringsplanen vurderes å være i tråd med handlingsplan for havnene 2011-2014. Det legges til rette for utbedringer av liggeforholdene i Indre havn, samt at det settes av arealer til bedre servicetilbud for fiskerinæringen. Ny kai på Vardneset vil også kunne fungere som avlastningskai.

Strategiplan for utvikling og omstilling 2011-2014

Reguleringsplanen stiller krav til utformingen av de fysiske omgivelsene i Berlevåg. Målsetningen er at kravene skal sikre at man i den videre utformingen av Berlevåg bygger opp om og forsterker de eksisterende kvalitetene i stedet og samtidig utbedrer svakheter. Utvikling av fysiske omgivelser skjer over lang tid og krever derfor langsiktige rammer. Reguleringsplanen skal gi et rammeverk som skal bidra til at utviklingen av de fysiske omgivelsene i Berlevåg skal skje i et langsiktig perspektiv. Ved utbedringer av de fysiske omgivelsene vil man kunne oppnå positiv synergi for næringsutvikling, kultur, helse, sosialt miljø, med mer jf. strategiplanen for utvikling og omstilling.

Strategi- og tiltaksplan 2007-2012 for reiselivssatsing

Reguleringsplanen avsetter betydelige arealer til reiselivsnæring og vurderes med dette å utbedre de arealmessige forutsetningene for økt satsing på reiselivsnæringen.

Trafikksikkerhetsplaner for Berlevåg

Reguleringsplanen følger opp kommunedelplan for trafikksikkerhet og tiltak som omfatter bruk av arealer i Statens vegvesens inspeksjon.

Sentrumsfornyelsesprosjekt

Reguleringsplanen legger føringer for flere sentrumsfornyelsesprosjekter. Herunder nytt torg og opparbeidelse av fortau.

6.1.4 Statelige planretningslinjer/rammer/føringer

Byggeforbud i 100- meters belte

Presset på utbygging i strandsonen i Berlevåg kommune totalt sett er vurdert som liten. Samtidig er det behov mer tilgjengelig sjønære nærings- og industriområder. For Berlevåg kommune har man vurdert at man i områder innenfor sentrumsområdet av Berlevåg og Revnes kan tillate bebyggelse nærmere enn 100 meter fra sjø og at en slik utbygging er i tråd med Statlig planretningslinje for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen.

6.1.5 Andre relevante planer

Utdypning av havna og ny molo

Reguleringsplanen omfatter område for utdypning i Indre havn, båndlagt område for ny molo og område for mottak av mudringsmasser.

Vindkraftanlegg

Planen omfatter betydelige arealer som kan opparbeides for mellomlagring av vindturbiner nær dampskipskaia, samt arealer for etablering av servicevirksomheter.

6.2 Virkninger for stedets karakter, byform og estetikk

Det er i områdereguleringen lagt vekt på at de estetiske kvalitetene ivaretas og forsterkes. Samtidig søkes det å tilrettelegge for positiv utvikling av områder med forbedringspotensialer.

Områdereguleringen har forsøkt å bygge opp om kvalitetene og utbedre problemområder ved å:

- gi føringer for utforming av ny bebyggelse som skal gi bygningsmyndigheten anledning til å ivareta særpreget i Berlevåg, herunder er det gitt føringer for fargebruk og tilpasning til eksisterende bebyggelse,
- sikre siktlinjer mot sjøen for å sikre at havna fortsatt skal være et allemannseie og en sentral del av hele samfunnet,
- lokalisere et felles møterom sentralt i havneområdet for å sikre en positiv utnyttelse av et sentralt område i sentrum/”værret”, samt bygge ytterligere opp om samfunnets tilknytning til havna og fiskerivirksomheten,
- tilrettelegge for utbedringer av offentlige uterom og oppstramming av gater og kryss,
- samt sikre at man ved nye tiltak opprettholder eksisterende byggelinjer mot gatene i områdene hvor bebyggelsen følger gatene.

6.2.1 Sentrale utfordringer

Rikspolitiske føringer har den siste tiden fremhevet viktigheten av god estetikk i plan- og byggesaksbehandling og minner kommunene om deres ansvar for å sikre at krav til estetikk ivaretas. God estetisk utforming er et viktig element for et steds attraktivitet både for innbyggere og for gjester/turister. Kommunen har blant annet ambisjoner om å få til en positiv vekst i folketallet og økt satsing på turistnæringen. I hvilken grad Berlevåg klarer å ta vare på de fremtredende estetiske kvalitetene på stedet og samtidig løse de eksisterende utfordringene knyttet til estetikk vil være med på å påvirke hvordan Berlevåg lykkes med sine ambisjoner. Da folketallet også er grunnlaget for fiskerinæringene og annen næring i samfunnet påvirkes alle virksomhetene i Berlevåg direkte eller indirekte av de estetiske kvalitetene.

I Berlevåg finnes det enkelte bygg og områder som tydelig bærer preg av manglende vedlikehold og skjøtsel over tid. Dette kan være tegn på at holdningene blant enkelte bærer preg av skjødesløshet. Selv om naturen rundt skaper en vakker ramme er det viktig å bekjempe en hver skjødesløshet til bebyggelse og uterom innenfor byggeområdene. Negative holdninger blant enkelte kan fort spres blant befolkningen og kan danne en negativ sirkel. Dette vil særlig være gjeldende i samfunn som er preget av fraflytting. En slik neglisjering kan naturlig ha andre årsaker enn skjødesløshet, men vil likevel være med på å påvirke i feil retning. Bygg som ikke lenger tjener sin funksjon og som ikke tas vare på bør heller fjernes enn stå ubrukt og forfalle over tid.

Selv om enkelte av byggene og områdene i Berlevåg bærer preg av negativ utvikling vurderes det totale bildet også som positivt. Blant annet er Borealisbygget et godt eksempel på et nyere bygg med en god lokal tilpasning. For å skape en positivitet og "stå på vilje" blant flere av innbyggerne kan blant annet oppgraderinger av offentlige uterom være en "kickstart" på en videre positiv utvikling. Både anleggelse av nytt torg/møteplass, samt fortau langs Storgata/Samfunnsgata er store og betydningsfulle prosjekter i så måte. Andre raskere og mindre prosjekter vil også kunne gi effekt. Samtidig er det viktig med fokus på krav til god estetikk i den enkelte byggesak da den langsiktige utviklingen av de fysiske omgivelsene er summen av alle store og små endringer.

6.3 Virkninger i forhold til landskap

6.3.1 Siktlinjer mot sjøen

I forhold til landskapet er det regulert hensynssoner for å ivareta siktlinjer mot havna og sjøen fra bolig- og veiarealer. Det anses som særdeles viktig at man opprettholder kontakten mot havna. All videre utbygging mot sjøen, samt lagring av utstyr må ta hensyn til siktlinjene.

6.3.2 Utbygging på Revnes - velkomst til Berlevåg

En utbygging på Revnes vil endre den visuelle velkomsten til Berlevåg for bilister som kommer langs fylkesveien. Største delen av ny bebyggelse vil ligge i skul bak høyden. Området sør for Øfas sitt avfallsmottak er regulert til døgnhvileplass. Det vil derfor ikke være aktuelt med høye bygg i området nærmest veien. Ved utforming av døgnhvileplassen bør man ta særlig hensyn til områdets visuelle fremtoning mot fylkesveien.

6.4 Virkninger for havna og havnetjenester

Planen legger til rette for omfattende tiltak som vil utbedre forholdene i havna. Konsekvensene for havna vil i stor grad påvirkes av gjennomføringen av de store offentlige tiltakene som; utdypning av sjøområdene i Indre havn og området for ny liggehavn og etablering av ny molo for skjerming av Indre havn.

6.4.1 Økonomiske virkninger

Da Berlevåg havn er en statlig fiskerihavn vil Kystverket være ansvarlig for gjennomføring av utdypning av havna og ny molo. Etablering av ny liggehavn vil delvis måtte dekkes av Berlevåg havn selv. Kostnadene for Berlevåg havn er ikke avklart, men tiltaket vurderes så omfattende at det vil medføre økte havneavgifter.

6.4.2 Økt kapasitet og bedre sikkerhet

En realisering av ny liggehavn vil gi en betydelig økt kapasitet av antall liggeplasser i havna. Ny molo og ny liggehavn vil også bedre liggeforholdene vesentlig da havna vil bli bedre skjermet mot naturkreftene. Havna vil også være bedre rustet mot fremtidig havnivåstigning og stormfloer.

6.4.3 Servicetilbud

En ny liggehavn vil forlenge avstanden fra båt plass til servicefunksjonene som i dag er etablert inne i sentrum og særlig funksjonene på nordsiden av Indre havn. En etablering av liggehavn vil dermed medføre et behov for et økt tilbud av bevertning og annen tjenesteyting for fiskere i nærområdet. Det vurderes som særlig viktig at man får til en løsning som sikrer at kostnadene og tjenestetilbudet ved å bruke liggehavna er akseptable slik at fiskerne foretrekker å benytte denne fremfor eksisterende kaier.

Dagens lagervirksomhet ved kaia vil måtte flyttes. Utnyttelsen av området i dag er lav, men ved å etablere et nytt egnet lagerareal anses fiskernes interesser som ivaretatt. Lagerbehovet i tilknytning til de etablerte fiskebrukene forutsettes løst i innenfor egne eiendommer eller utvidelse av disse og vurderes som håndterbart.

6.4.4 Båtplasser for fritidsbåter og småbåter tilknyttet turistnæring

Ved etablering av ny molo vil forholdene i Indre havn utbedres slik at forholdene kan være gode nok for fritidsbåter og båter tilknyttet reiseliv. I dag mangler man plasser for fritidsbåter og turistvirksomhet. Behovet for slike plasser vurderes ikke som særlig omfattende, men at det er et vist behov i høysesongen om sommeren. Tildeling av båtplasser til fritidsbåter og/eller båter tilknyttet reiselivsnæring må behandles etter havne- og farvannsloven og vil ikke gis på permanent basis. Plasser til fritidsbåter og reiselivsnæring vil ikke kunne tillates på bekostning av plasser til fiskebåter. Med en økt kapasitet i havna vil det i sommersesongen trolig være tilstrekkelig plass til andre aktører enn fiskere uten at dette vil gå på bekostning av fiskevirksomheten.

6.5 Virkninger for kulturminner og kulturmiljø

De registrerte kulturminnene innenfor planområdet ivaretas i områdereguleringen. Områdereguleringen medfører ikke tap av registrerte kulturminner eller økt fare for tap eller skade på registrerte kulturminner. Se kapittel 5.7.2.

6.6 Virkninger for naturmangfold og naturverdier

Det er gjennomført en egen utredning av konsekvensene for biologisk mangfold som følge av områdereguleringen. I rapportene vurderes forholdet til naturmangfoldloven:
"Kunnskapsgrunnlaget anses for å være tilfredsstillende. Tiltaket anses ikke å medføre en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet. Det er gitt forslag til driftsmetoder og lokalisering for å begrense skade på naturmangfoldet."

6.7 Virkninger for friluftsliv og rekreasjonsbruk

6.7.1 Konsekvenser for kulturstien

En utbygging av nærings- og/eller industrivirksomheter på Revnes, samt ytterligere utbygging på Vardneset vil få konsekvenser for kulturstien som går fra museet og ut til

Revnes. Ved en utbygging på Revnes vil området verdi som turområde reduseres. Dog er området mellom veien og Revnesbukta hvor kulturstien går bevart som grøntområde. Det er med dette bevart et sammenhengende grøntdrag på østsiden av Revnesbukta helt frem til ytre molo via gravminneplassen. Det er av forslagsstiller vurdert at områdets nærhet til sentrum og potensialet som utbygningsområde samlet gir området en større verdi som forretnings-, og industriområde enn som turområde. Herunder legges det vekt på at det finnes rikelig med gode alternative turområder i nærområdet, hvorav det ikke finnes egnede alternative industriarealer. For øvrig vil områdene nærmest sjøen bevares slik at det fortsatt vil være fullt mulig å gå tur helt frem til ytre molo og videre langs etablert vei rundt/over Revneshøyden.

Ny kai og bebyggelse tilknyttet reiselivsnæring på Vardneset vurderes ikke som negativt da området allerede fremstår som et bebyggelsesområde. Detaljregulering for Vardneset vil synliggjøre hvordan hensynet til kulturstien ivaretas ved en utbygging.

6.7.2 Storelva

Turområdene langs Storelva berøres ikke av områdereguleringen.

6.7.3 Revneshøyden

En utbygging av nærings-/industribebyggelse på Revnes vil medføre en visuell konsekvens for bruken av området som rekreasjonsområde. Bruken av området er ikke særlig omfattende og påvirkningen vurderes som liten. Forslagsstillers samlede vurdering er at den negative konsekvensen for Revneshøyden som turområde er liten/ubetydelig.

6.8 Virkninger for reindrift

Nye bebyggelsesområder på Revnes vil medføre et tap av beiteområder. For å hindre at rein kommer inn på industriområdet stilles det krav til inngjerding av nye virksomheter. Samlet vurderes konsekvensene for reindriften som akseptable.

6.9 Virkninger for trafikkforhold

6.9.1 Varelevering og varemottak i sentrum

Planforslaget tilrettelegger for at man ved evt. vesentlige utvidelser eller endringer av eksisterende forretninger langs storgata skal plassere varemottakene vekk fra Storgata. En realisering av sidegata øst for Storgata fra Samfunnsgata til regulert gatetun vil muliggjøre en bedre vareleveranse til de tilgrensende eiendommene. Ellers vil varemottak fungere som i dag.

6.9.2 Tilgjengelighet for myke trafikanter

Utbygging av fortau og separert gangareal vil utbedre forholdene for myke trafikanter. Fortau vurderes ikke å være til vesentlig hinder for bruk av spark. Det bør settes av plass til parkering av sykkel/spark utenfor arbeids- og publikumsbygg.

6.9.3 Vintervedlikehold og snørydding

Opparbeidelse av fortau/gangareal vil endre forholdene for snørydding. Utformingen av gater, kryss og fortau/gangarealer må ta hensyn til vintervedlikehold og snørydding og det utstyret man vil benytte. Gatelys og gatemøbler/skilt kan plasseres langs fasadene for å

forenkle snørydding. Ved prosjektering av fortau bør det benyttes solide materialer/løsninger som tåler stor påkjenning forårsaket av brøyting. Ved å benytte brøyteutstyr som brøyter fortau samtidig som vei vil snørydding fremdeles kunne løses effektivt selv ved utbygging av fortau. Fortau gjør snørydding enklere enn om man benytter kantstein (Svelvikprofil) da man ved bruk av kantstein må brøyte gangarealet separat med eget utstyr.

6.9.4 Atkomst til fiskemottakene ved offentlig kai

Godstransporten langs kaia vil ved etablering av nytt torg begrenses til lettere kjøretøy som gaffeltrucker og tilsvarende. Kaiområdet foran nytt torg vil fysisk sperres for brede kjøretøy. All transport med tyngre kjøretøy må da løses med inn- og utkjøring separat på hver side av torget.

6.10 Virkninger for barn- og unges oppvekstvilkår

Områdereguleringen omfatter blant annet nytt torg med lekeplass i sentrum, samt utbygging på grøntområder på Vardneset. Sentrum i Berlevåg mangler utendørs oppholdsarealer med opparbeidete lekeområder. En opparbeiding av torg med lekeområdet i sentrum vil gjøre sentrum mer attraktivt for barnefamilier særlig om sommeren. I hvilken grad området vil kunne fungere som samle plass for barn avhenger blant annet av hvordan torget utformes. Ved å ha fokus på barns behov vil torget også kunne fungere som en plass hvor barn kan samles for leke mv. Dersom man lykkes å etablere en samlepass vurderes dette som positivt for barn og unge i Berlevåg. Utbyggingen av grøntområder på Vardneset vil etter forslagsstillers vurdering ikke medføre negative konsekvenser for barn- og unges oppvekstvilkår.

Trafikksikkerhetstiltakene som områdereguleringen tilrettelegger for vurderes som særlig positive for barn- og unge da denne gruppen generelt har liten forståelse av trafikkbilde og derfor er særlig utsatt.

Forslagsstillers samlede vurdering er at nevnte tiltak vil gi positiv virkning for barn- og unge i Berlevåg, og at reguleringsplanen ellers ikke medfører vesentlige konsekvenser for barn- og unges oppvekstvilkår.

6.11 Virkninger i forhold til sosial- infrastruktur

Planforslaget vil etter forslagsstillers vurdering ikke medføre vesentlige konsekvenser for sosial infrastruktur.

6.12 Virkninger for universell tilgjengelighet

Planforslaget innebærer forslag om fortau/separert gangareal langs deler av fylkesveien gjennom området. Separering av harde og myke trafikanter vil bedre forholdene for de som er/ føler seg utsatt i trafikken. Ved opparbeidelse av fortau og nytt torg vurderes universell utforming som et vesentlig suksesskriterium. For øvrig medfører planforslaget ingen vesentlige endringer med tanke på universell tilgjengelighet.

6.13 Virkninger for teknisk infrastruktur og energibehov

Realisering av omfattende tiltak i planen vil kunne utløse behov for utbedringer av både vann- og avløpsanlegg. En utbygging på Revnes vil medføre behov for ny vanntilførsel og

nytt avløpsanlegg. Kommunedelplan for vann- og avløp skal iht. planstrategien rulleres i 2013. Energitilførsel til Revnes må også sees i sammenheng med detaljregulering.

6.14 Virkninger for luftforurensning, støy og annen forurensning

Realisering av en døgnhvileplass på Revnes vil vesentlig redusere støyen fra oppstilling av tungtransport i sentrum.

Områdereguleringen vil ikke medføre vesentlige konsekvenser med tanke på luftforurensning eller annen forurensning. På Revnes tillates ikke virksomheter som medfører støy ut over retningsgivende norm gitt i T-1448.

6.15 Virkninger for eksisterende næringsvirksomheter

6.15.1 Fiskerinæringen

Planen har hatt til hensikt å sikre tilstrekkelig areal til de etablerte næringsvirksomhetene med fremtidig utvidelsesmuligheter innenfor rammene av opparbeidete arealer, samt sikre arealer til servicefunksjoner som innendørs lagring og bøteri.

Endrete atkomster:

Det legges opp til ny atkomst til fiskemottaket på østsiden av havna tilsvarende den i gjeldende reguleringsplan. Vogntog må benytte deler av kaiområdet foran planlagt torg.

Fiskemottakene på vestsiden av havna har en krevende atkomstsituasjon da atkomstene fra Fv 890 er bratt og vinkelen på avkjørselen gjør at større kjøretøy ikke kan svinge ut sørover på Fv 890 fra avkjørselen. For å sikre en best mulig løsning foreslås det at man etablerer en snuplass for vogntog langs fylkesveien utenfor tettstedet. Med økt bruk av områdene langs Storgata mot moloen er det særlig viktig at kjøretøy ikke snur i krysset Storgata (Fv 890) x Storgata (mot molo) slik praksis er i dag. Det foreslås derfor at etablering av snuplass og oppstramming av kryss langs fylkesveien gjøres samtidig.

Reguleringsplanen vurderes samlet å ivareta arealbehovet knyttet til fiskerinæring iht. hensikten.

6.15.2 Handels- og servicenæringen

Områdereguleringen vil i liten grad medføre vesentlige konsekvenser for handels- og servicenæringen. Forretnings- og kontorområdene vil i stor grad videreføres fra reguleringsplan fra 1998. Forretnings- og kontorområdet er utvidet til å omfatte eiendommene nedenfor Samfunnsgata fra Havnegata til Storgata. Nye parkeringsplasser i sentrum i tillegg til gateparkering vurderes å ville tilfredsstille behovet for parkering i sentrum. Nytt parkeringsmønster vil endre forholdene for virksomhetene i sentrum, men vurderes ikke å medføre vesentlig negative konsekvenser for enkeltvirksomheter.

Virksomheter langs Havnegata

For de etablerte virksomhetene langs Havnegata som omfatter trelasthandelen, verkstedet og entreprenørvirksomheten vil det stilles krav om detaljregulering før større utvidelser tillates. En slik bestemmelse vil i praksis hindre nye bygg og større utvidelser av eksisterende bebyggelse som vanskeliggjør en senere fornying. Mindre tiltak som er nødvendig for å opprettholde dagens drift vurderes som uproblematisk. Større kostnadskrevende tiltak bør dog sees i sammenheng med området's potensial til fornying.

Hensikten er at dagens virksomhet skal kunne fortsette innenfor gjeldende rammer. Offentlig erverv/ekspropriasjon er ikke aktuelt.

Krav om detaljregulering synliggjør potensialet for fornying og at man på sikt kan oppnå en ny og bedre utnyttelse av det aktuelle området. Langsiktig målsetning bør være at en videre utvikling av museumsområdet og etablering av ny liggehavn vil skape nok press på fornyingsområde slik at det vil lønnes å flytte etablerte virksomheter ut av sentrum og realisere en positiv fornying av området. Områdereguleringen tar ikke stilling til hvilke konkrete formål som skal tillates. Dette må løses ved detaljregulering av området

6.15.3 Reiselivsnæringen

Områdereguleringen omregulerer flere egnede arealer i sentrum til nærings- og tjenesteyting tiltenkt hotell-, overnattings- og andre virksomheter tilknyttet reiselivsnæringen.

Områdereguleringen vil dermed gi reiselivsnæringen bedre rammevilkår når det gjelder arealbruk i tettstedet. Samtidig vil nytt torg ved kaia gi turister bedre tilgang til havneområdet og være en flott arena for kulturarrangement i sentrum. Planen vurderes med dette å være i tråd med overordnede målsetninger om økt satsing på reiseliv i Berlevåg.

6.15.4 Konkurransforhold

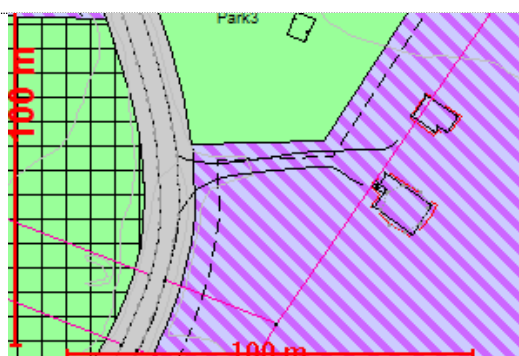
Etter planforslagsstillers samlede vurdering vil planen ikke medføre vesentlige konsekvenser med tanke på konkurransevridding etc. Parkeringsplasser tilknyttet etablerte forretninger i sentrum vurderes som tilfredsstillende ivaretatt. Samtlige fiskerivirksomheter vurderes også som ivaretatt på en tilfredsstillende måte uten at virksomheter forfordes.

6.16 Direkte berørte private eiendommer

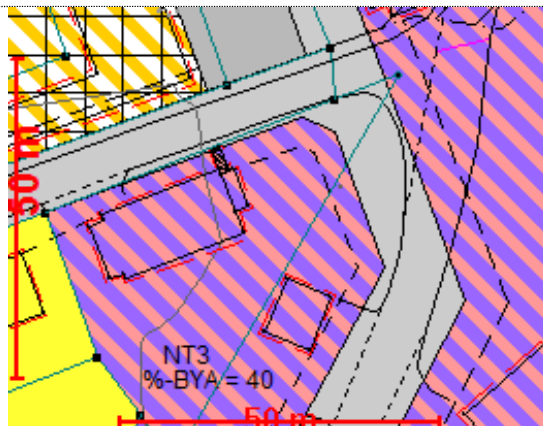
Planen omfatter en rekke eiendomsjusteringer og erverv av areal. Herunder er det foreslått en rekke justeringer knyttet til nye og endrete atkomstveier, samt justeringer mot offentlig veiareal. I tabellen under oppsummeres reguleringsendringer som omfatter utvidelser, avkortninger, justeringer og/eller opphevelser av bebygde eiendommer innenfor planen. Konsekvenser for ubebygde eiendommer synliggjøres av plankartet.

Endret formål - industribebyggelse

Eksisterende bolig på festet eiendom med gnr/bnr 9/29 på Revnes er omregulert til industri. Eiendommen inngår i næringsområde NI4 som omfatter at industribebyggelse vil kunne etableres på tilgrensende hovedeiendom med bruksnummer 24. Kommunen har ingen planer om selv å erverve eller ekspropriere eiendommen. Søknader om tiltak på eksisterende eiendom 9/29 vil fortsatt kunne tillates og vil behandles tilsvarende som øvrige frittliggende boliger i kommunen.



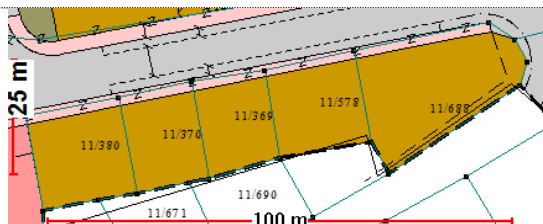
Gnr/Bnr 11/748 (Campingplassen) avkortes mot regulert ny vei. Eiendommen kan slås sammen med 11/58 avgrenset av Østregate.



Ny atkomst til kaia og Hydraulikk Finnmark (AV4): Ny atkomst går delvis over eiendommene 11/853, 11/839 og 11/847 i tillegg til offentlig areal.

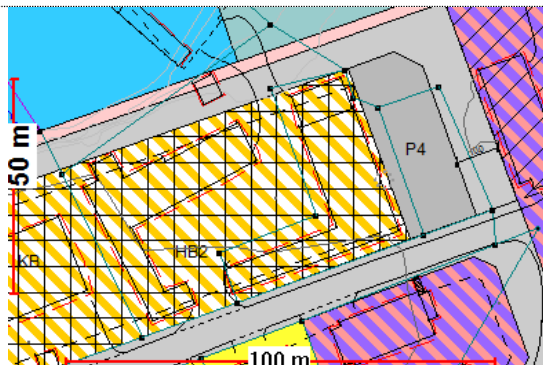


Eiendommene 11/369, 11/370, 11/380, 11/578 og 11/688 må avkortes ved opparbeidelse av fortau.

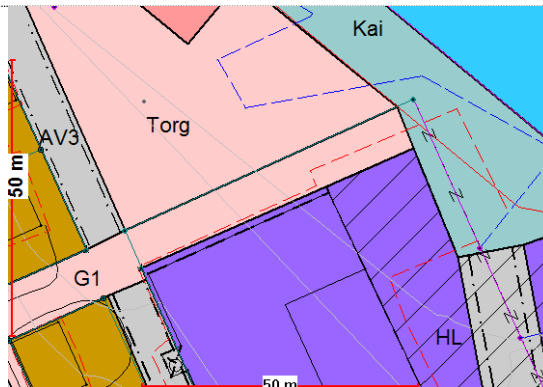


Gnr/bnr 11/477 og 11/888 avkortes mot regulert offentlig vei.

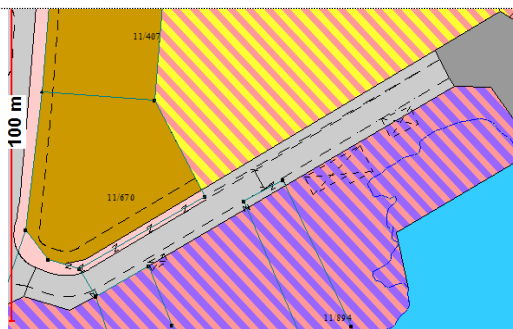
Gnr/bnr 11/286 oppheves og innlemmes i offentlig parkering og veiareal.



Gnr/Bnr 11/853 avkortes mot kai og mot offentlig gang og kjøreareal G1.

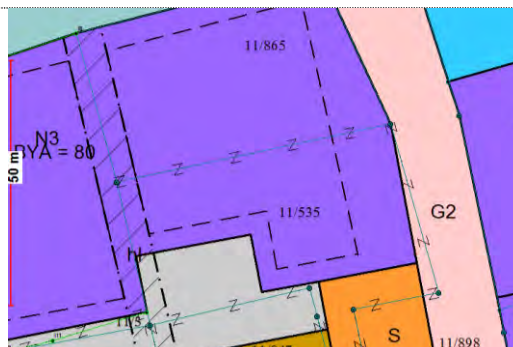


Ny offentlig atkomstvei vil medføre erverv av deler av eiendommer 11/4, 11/49, 11/894 og 11/922



Øvrige endringer/justeringer

Eiendom 11/865 mangler atkomst og foreslås slått sammen med 11/535 ved opparbeidelse av ny atkomst.

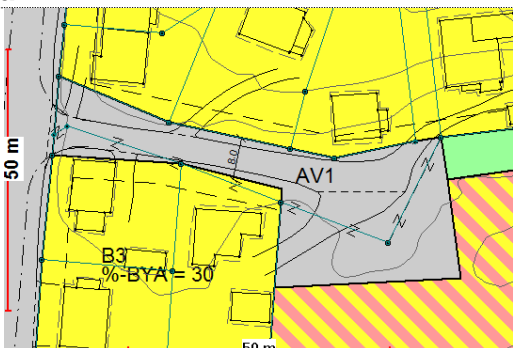


Eiendom 11/515 foreslås avkortet mot regulert gatetun som kompenseres med utvidelse mot kaia.



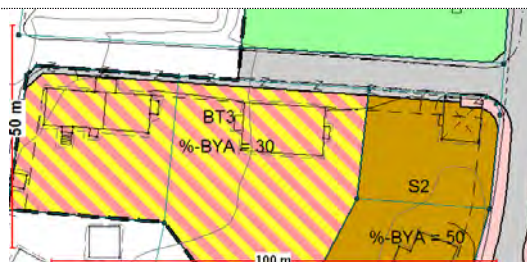
Justeringer av eiendomsgrenser mot veiareal:

Jørgen Lunds gate (AV1): eiendomsgrenser er foreslått justert iht. eksisterende atkomstvei. Offentlig avsatt areal til atkomstvei er ikke egnet da arealet er for smalt og medfører uheldig vinkel mot Storgata. Eiendom 11/393 avkortet mot AV1.

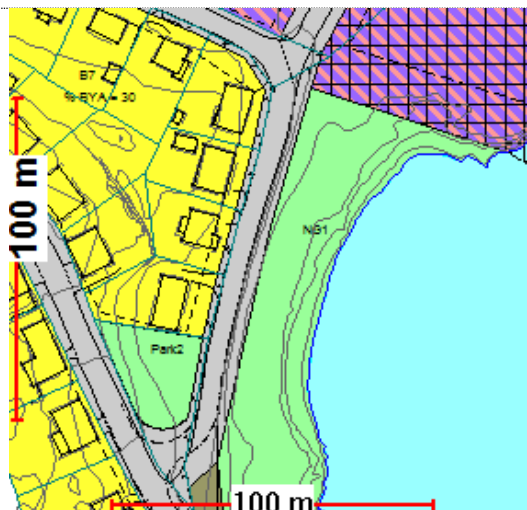


Gnr/bnr 11/537 foreslås avkortet mot offentlig vei for å sikre nødvendig sideareal.

Eiendommene gnr/bnr 11/666, 851 og 443 foreslås avkortet



Eiendommer mot Østre gate foreslås avkortet mot offentlig vei for å sikre nødvendig sidearealer.



6.17 Kostnader knyttet til offentlige tiltak

Områdereguleringen legger til rette for omfattende offentlige tiltak. Når en realisering av disse vil gjennomføres vil bero på finansiering fra flere parter. Av tiltak som vil medføre kostnader for kommunen og andre offentlige instanser nevnes:

- Ny molo
- Utdyping av havna
- Ny liggehavn med tilknyttete lagerarealer i Indre havn
- Nytt rådhus
- Oppgradering av Storgata og nytt torg i sentrum
- Døgnhvileplass på Revneset
- Mindre eiendomsverv knyttet til justeringer av eiendommer langs offentlig vei
- Endrete drifts- og vedlikeholdskostnader knyttet til trafikkarealer og torg.

I tillegg legges det opp til at enkelte offentlige arealer/eiendommer kan selges til private.

6.18 Interessesetninger

Det er under planleggingsfasen kommet frem ulike synspunkter på bruken av arealene mot sjøen. Enkelte hevder at områdene mot sjøen i sin helhet bør reguleres til industri etter fiskerivirksomhetens premiss da denne næringen er så vesentlig for områdets eksistens.

Planforslaget bygger på den oppfatning at en positiv utvikling av tettstedet også avhenger av videre utvikling av andre type næringer ved siden av fiskerivirksomhet. Herunder er reiselivsnæring et vedtatt satsningsområde. I tillegg vurderes det som særskilt viktig at allmennheten for en større tilknytning til havna enn i dag. Fiskerinæringen er dessuten også

avhengig av lokalsamfunnet rundt seg. En positiv utvikling av andre næringer vil gi positive ringvirkninger også for fiskerivirksomheten. For "hjemmeflåten" vil mulighetene for rekruttering av yngre fiskere blant annet bero på tettstedets attraktivitet. Dog skal utviklingen av andre næringer ikke skje på bekostning av fiskeindustrien som også i fremtiden vil være en viktig del av Berlevåg.

6.19 Samlet avveining av virkninger

Samlet vurderes områdereguleringen å være i tråd med nasjonale og regionale planer og retningslinjer. Planen er ment å ivareta de kommunale vedtatte målsetninger knyttet til stedets arealmessige utfordringer. Konsekvensutredningen har ikke påvist vesentlige negative virkninger for biologisk mangfold eller som følge av støy. Planforslaget vurderes også å ivareta hensyn til kulturminner, viktige landskapsmessige hensyn, samt estetiske kvaliteter.

6.20 Endringer av risiko og sårbarhet

Planen medfører ingen vesentlig endring av risiko- og sårbarhetsbilde for Berlevåg tettsted.

7 Konsekvensutredning

Kapittelet omfatter en oversikt over de analysene/utredningene som er gjennomført for at man skal kunne vurdere konsekvensene av planforslaget på et tilstrekkelig grunnlag.

Det er iht. vedtatt planprogram gjennomført følgende utredninger/analyser:

- Utredning av konsekvensene for biologisk mangfold
- Støyanalyse som viser beregnet støy fra tungtransport i sentrum og forventet støy fra ny hurtigrute kai.
- Stedsanalyse av Berlevåg tettsted med fokus på viktige estetiske og landskapsmessige trekk som bør bevares/forsterkes.

Rapportene nevnt ovenfor er vedlagt planforslaget.

7.1 Konsekvenser for biologisk mangfold

Ny områderegulering vil berøre to viktige naturtyper med lokal verdi og en rekke rødlistede fuglearter. Tiltaket er i et sentrumsområde, som allerede er preget av menneskelig aktivitet, bebyggelse, bil- og båttrafikk, ferdsel og støy.

Den samlede belastning på økosystemet vil øke noe. Naturtypen kalkrike områder i fjellet anses ikke som utsatt i området som helhet, da det er store arealer med kalkrik grunn lokalt og regionalt. Naturtypen naturbeitemark er allerede forringet, men forringelsen vil skje raskere grunnet tiltaket. Belastningen på fugl, deriblant rødlistede arter, vil øke noe grunnet økt aktivitet. Omfanget av denne belastningen er noe usikker, da fugl som benytter området dag ser ut til å være habituert (tilvendt) til aktivitet.

Kunnskapsgrunnlaget anses for å være tilfredsstillende. Tiltaket anses ikke å medføre en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet. Det er gitt forslag til driftsmetoder og lokalisering for å begrense skade på naturmangfoldet.

7.2 Støy fra vogntog i sentrum

Det er vurdert støy fra 2 oppstillingsplasser for tungtransport. Basert på tilbakemelding fra kommunen er det antatt at det kan dreie seg om inntil 5 vogntog samtidig, og de kan stå der flere dager om gangen. Det klages på støy fra kjøleaggregatene og at vogntogene går på tomgang.

Det beregnes ekvivalent lydnivå over 45 dBA for en rekke boliger for ett døgn (natt). Det anbefales at det forsøkes å tilfredsstillende grenseverdien på 45 dBA for et enkelt døgn (verste døgn). Dette krever en avstand på 220 m mellom vogntog og boliger dersom 1 vogntog er oppstilt, og en avstand på 500 m med 5 vogntog oppstilt for å tilfredsstillende 45 dBA over ett døgn / en natt. Årsmidlet ekvivalent lydnivå vil være avhengig av hvor mange vogntog som er oppstilt, samt antall døgn de står i løpet av året. Aktuelle tiltak som er påpekt som mulig løsning:

- Tilrettelegging av elektrisk drift av kjøleaggregat er anslått å kunne redusere støynivåene med ca 10 dB.
- Flytting av oppstillingsplasser
- Støyskjerming av oppstillingsplasser

Det er i det videre arbeidet vurdert at flytting av oppstillingsplasser er det beste alternativet da støyskjerming av oppstillingsplassen og/eller tilrettelegging av elektrisk drift av kjøleaggregat ikke vil gi en tilfredsstillende løsning.

7.3 Stedsanalyse

Stedsanalysen bringer arkitektoniske, estetiske og historiske verdier inn i plandiskusjonen i Berlevåg. Rapporten tar for seg utfordringer generelt i Berlevåg og det fokuseres på fire innsatsområder:

- Vardneset,
- sentrum,
- Fjærtøftbruket- og Trønderneset og
- Revnes

Innsatsområdene er analysert med vekt på landskapsmessige kvaliteter.

Referanseprosjekter fra steder med like utfordringer er trukket frem og brukt som forbilder.

Sist legges det frem forslag til "ny bruk" av de ulike innsatsområdene. For sentrumsområdet legges det også frem forslag for ny utforming og ulike alternativer når det gjelder funksjoner i sentrum drøftes.

8 Innkomne innspill

Innspillene til høringsutkastet av planprogrammet er gjengitt under. Det er i alt kommet inn innspill fra 11 berørte parter/instanser. Til de innspill der forslagsstiller har kommentar er kommentarene vist i kursiv under vært enkelt innspill.

8.1 Offentlige instanser og sektormyndigheter

Fylkesmannen i Finnmark

Fylkesmannen kommer med følgende merknader til planprogrammet i brev datert 8.3.2012:

- Fylkesmannen kan ut fra forslag til planprogram ikke se at planarbeidet vil komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn.
- ROS-analyse:
 - Vektlegger viktigheten av samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyse.
 - Ønsker at risikoen knyttet til grunnforhold, trafikksikkerhet, ekstremvær havnivåstigning og konsekvensene av sedimentering fra Storelva for ny hurtigrute kai vurderes. Samt påpekes radon som aktuelt tema.
- Støy 5.1.1:
 - Støy må utredes i tråd med anbefalinger gitt i "Retningslinjer for støy i arealplanlegging" T-1442.
 - Nye kaiområder, industriområde og oppstillingsplass for tungtransport nevnes som eksempel på tiltak som kan generere støy.
- Naturmangfold 5.1.4 og 5.2.2:
 - Direktoratet for naturforvaltning sine håndbøker må benyttes i kartleggingsarbeidet.
 - Ber om at det tas inn i planprogrammet at utredningen må gi et grunnlag for å foreta vurderinger etter naturmangfoldlovens rettslige prinsipper.
 - Havna i Berlevåg er en viktig overvintringsplass (vekting 2-3, dvs. viktig lokal til regional verdi) for ender, særlig ærfugl, praktærfugl og stellerand.
 - Storelva har i dag liten bestand av laks og sjørøye. En utbygging av et kaiområde vil redusere tilgjengeligheten til beiteareal noe, men fylkesmannen anser imidlertid at de planlagte inngrepene ikke vil medføre vesentlig negativ effekt for sjørøyebestanden i elva. For laksen vil tiltaket ikke ha noen betydning.
- Landskap 5.1.5:
 - Ber om at Direktoratet for naturforvaltning og Riksantikvaren sin veileder "Fremgangsmåte for vurdering av landskapskarakter og landskapsverdi - versjon 2010" benyttes i landskapsanalysen.
 - Ber om at det legges vekt på en god analyse av landskapskarakter og sårbarhet, konsekvenser og avbøtende tiltak.
 - Minner om "Den Europeiske Landskapskonvensjonen" som Norge har skrevet under.
- Estetikk:
 - Fylkesmannen ser det som positivt at kommunen legger opp til en vurdering av arkitektur og estetisk utforming av Berlevåg sentrum gjennom konsekvensutredningen.
- Barn og unges oppvekstvilkår 5.1.13:
 - Fylkesmannen minner om punkt 5d i "Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen. Punkt 5d omhandler erstatning ved utbygging av eller omdisponering av arealer som brukes av unge eller er egnet for lek.

- Friluftsliv:
 - Fylkesmannen anbefaler at Direktoratet for naturforvaltning sine håndbøker: Håndbok 25 "Kartlegging og verdisetting av friluftsområder og Håndbok 18 "Friluftsliv i konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven, benyttes i utredningsarbeidet.
 - Forslag og evt. avbøtende tiltak skal beskrives.
- 100-metersbeltet langs sjø:
 - I 100-metersbeltet langs sjøen og langs vassdrag skal det tas særlige hensyn til natur- kulturmiljø, friluftsliv, landskap og allmenne interesser.

Fylkesmannen kommer videre med følgende innspill til reguleringsplanen:

- Viser til reguleringsplanveileder, og anbefaler at denne benyttes.
- Det er viktig å sikre estetisk kvalitet i våre omgivelser og skal ligge som et grunnleggende premiss i all planlegging.
- Grad av utnytting må føres på planen eller fastsettes i bestemmelser.
- 100-metersbeltet langs sjø og vassdrag er en nasjonal interesse og byggeforbudet i pbl § 1-8 gjelder generelt. Tiltak skal bare tillates etter en konkret vurdering.

Kommentarer: Innspillet vurderes som ivaretatt.

ROS-analysen vurderes å ivareta nevnte tema med unntak av konsekvensene med tanke på sedimentering. Hurtigrutekaia er ikke endelig avklart og konsekvensene med tanke på sedimentering må undersøkes nærmere ved en evt. detaljregulering.

Konsekvenser med tanke på støy er synliggjort. Det er gitt begrensninger med tanke på støyende virksomheter på Revnes.

I forhold til landskap er det utarbeidet en stedsanalyse som har tatt med viktige landskapsmessige trekk. Analysen vurderes å gi et tilstrekkelig grunnlag for å ivareta landskapsmessige verdiene i området. Stedsanalysen gir også et grunnlag for å vurdere estetiske krav til ny bebyggelse.

I forhold til barn og unge vurderes det ikke som nødvendig å etablere erstatningsarealer for nye utbyggingsområder.

Planforslaget og verdien av nye utbyggingsområder med tanke på friluftsliv er vurdert på bakgrunn av forslagsstillers lokalkunnskap og innspill til planarbeidet. Planmyndigheten vurderer å inneha tilstrekkelig lokalkunnskap til å vurdere konsekvenser for friluftsliv og egen utredning vurderes derfor som unødvendig. I forhold til 100-metersbeltet vurderes alle de ubebygde områdene nær sjøen å være innenfor Berlevåg tettsted, hvor utbyggingsareal prioriteres.

Sametinget

Sametinget kommer med følgende forhåndsuttalelse i brev av 7.2.2012:

- På Revnes kjenner Sametinget til at det i 2003 ble registrert en kulturminnelokalitet med automatisk fredete samiske kulturminner.
- I kulturminnedatabasen ligger det også en lokalitet som ble registrert i 1975, men som mangler geometri i den digitale kulturminnedatabasen. Trolig dreier det seg om det samme kulturminnefeltet, med noe ulik tolkning av kulturminnene.
- Sametinget finner det også sannsynlig at det kan være samiske kulturminner som enda ikke er registrert innenfor det aktuelle planområdet. Sametinget må derfor foreta en befaring før endelig uttalelse kan gis. Befaringa vil bli utført i løpet av barmarksperioden 2012.
- Tiltaket kan ikke iverksettes før Sametingets endelige uttalelse foreligger.

Etter gjennomført befaring kommer Sametinget med følgende uttalelse datert 24.10.2012:

- Det ble ikke påvist nye kulturminner ved befaring av området.

Kommentar: Sametingets innspill vurderes som ivaretatt.

Finnmark fylkeskommune

Fylkeskommunen kommer med følgende innspill i brev datert 27.2.2012:

- Påpeker at omgjøring av LNF-området på Revnes til industriområde er en vesentlig endring av overordnet plan og at konsekvensene av denne endringen bør vurderes utredet nærmere.
- Vektlegger viktigheten av universell utforming og varslers at innsigelse kan benyttes dersom dette ikke ivaretas tilstrekkelig i planen.
- Ønsker at hensynet til gjenreisningsbebyggelsen vurderes i forhold til kulturminner og foreslår at "Telebygget" vernes.
- Orienterer om automatisk fredet kulturminne på Revnes som ikke er omtalt i høringsutkastet til planprogrammet.
- Vurderer det som sannsynlig med ytterligere funn av kulturminner innenfor området og varslers om befaring før endelig uttalelse kan gis.

Kommentar: Kommunen er ikke enig med fylkeskommunen vedrørende vern av "Telebygget". Fylkeskommunens innspill vurderes for øvrig som ivaretatt.

Kystverket

Kystverket kommer med følgende innspill i brev datert 3.2.2012:

- Kystverket forutsetter at sjøarealene i kommunen blir integrert del av kommuneplanens arealdel og at planen er fremtidsrettet og gir en forutsigbar arealforvaltning.
- Orienterer om Kystverkets interesser knyttet til arealdisponering og arealplanarbeid.
- Generelle merknader:
 - Planperioden bør fremgå av planforslaget
 - Tiltak i sjø krever egen tillatelse etter havne- og farvannslovens bestemmelser
 - Viktig at arealdisponering tar høyde for at fareleder forbeholdes sjøverts ferdsel.
 - Orienterer om avmerkede ankringsplasser.
 - Ny bebyggelse må ta hensyn til fyrlykt og lanterne innenfor planområdet.
 - Fiskeriinteressene vil i evt. interessekonflikter prioriteres i Indre havn som er en statlig fiskerihavn.
 - Viktig at havnekrav blir grundig dokumentert og at nytte- kostvurderinger blir en vesentlig del av utredningsarbeidet.
 - Kystverket har tinglyste rettigheter til arealene rundt havnene hvor Kystverket har gjort investeringer.
 - Poengterer viktigheten av ROS-analyse i planleggingen med tanke på blant annet transport langs kysten.
 - Poengterer at man må ta hensyn til økt bruk av containere ved fremtidige industriarealer relatert til sjø/havner.
 - Orienterer om funksjonelle kriterier som er forutsetninger ved etablering av olje-/petroleumbaser og at Kystverket må kontaktes dersom kommunen har konkrete planer om slik etablering.
 - Tidligere områder for dumping av fartøy og kondemneringsområder, samt evt. områder for dumping av ammunisjon bør fremgå av planen.
 - Orienterer om krav knyttet til ISPS-havn.
 - Orienterer om Kystverkets oppmerksomhet til akvakulturområder.

- Konkrete merknader til planforslaget:
 - Orienterer om Kystverkets handlingsprogram og planer for utdyping av Indre havn.

Kommentar: Kystverkets innspill vurderes som ivaretatt.

Statens vegvesen

Statens vegvesen forvalter fylkesvegnettet på vegne av Finnmark fylkeskommune og har ved brev datert 8.3.2012 kommet med følgende innspill:

- Vegvesenet påpeker utfordringer knyttet til trafikksikkerhet i sentrum jf. TS-inspeksjon av fv. 890. Problemene i tettstedet er blant annet knyttet til følgende:
 - Det er utydelige skiller mellom gang- og vegarealer
 - Flere kryss i tettstedet som bør strammes opp
 - En rekke tiltak foreslått i kommunedelplanen for trafikksikkerhet 2010-2013 bør vurderes innarbeidet i områdereguleringen.
- Vegvesenet anbefaler at man legger håndbok 279 Døgnhvileplasser for tungtransporten til grunn for å finne gode løsninger for lokalisering av oppstillingsplasser for tungtransporten.
- Statens vegvesen ønsker å være involvert i den videre planprosessen. Eventuelle endringer av fylkesveien må skje i samarbeid med vegvesenet.

Kommentar: Statens vegvesens innspill vurderes som ivaretatt.

Fiskeridirektoratet

Fiskeridirektoratet kommer med følgende innspill i brev datert 22.2.2012:

- Fiskeridirektoratet er positive til ønske om en ny avskjermingsmolo.
- For øvrig ingen merknader til planen.

Kommentar: Ingen merknad.

Reindriftsforvaltningen i Øst-Finnmark

Reindriftsforvaltningen kommer med følgende innspill i brev datert 6.3.2012:

- Varsel om oppstart er oversendt berørte rbd. 7- Rákkonjárga til vurdering og evt. uttalelse. Reinbeitedistriktet hadde ingen merknader til områdereguleringen eller konsekvensutredningen.
- Reindriftsagronomen mener at reindrift burde vært et eget fagtema i planprogrammet og påpeker at tiltaksområdet er delvis lokalisert innenfor rbd. 7. Reindriftsagronomen forutsetter at tiltaket ikke vil medføre fare, skade eller ulempe for reindriften i området og har ingen ytterligere merknader til områdereguleringen eller planprogrammet. Reindriftsagronomen vurderer at tiltaket ikke vil være til skade eller ulempe for reindriften i området.

Kommentar: Reindriftsforvaltningens innspill vurderes som ivaretatt. Det er ikke vurdert som nødvendig med egen utredning av konsekvenser for reindriften.

8.2 Næringsaktører, hjemmelshavere og lokale parter

Flere av innspillene omhandler parkering av vogntog i sentrum og utforming av storgata gjennom sentrum. Disse innspillene er kommentert samlet under.

Finnmarkseiendommen (FeFo):

Finnmarkseiendommen kommer med følgende innspill i brev av 22.2.2012:

- FeFo har i utgangspunktet ingen merknader til at det utarbeides reguleringsplan for området. FeFo sine interesser er særlig av økonomisk karakter.
- Ønsker som grunneier å bli involvert i planarbeidet.
- Minner om Sametingets retningslinje for endret bruk av utmark

Kommentar: Innspillet vurderes som ivaretatt. Finnmarkseiendommen vil som direkte berørt grunneier få tilsendt planforslaget ved offentlig ettersyn.

Grete og Svend-Åge Ankjær:

Ankjær driver turistbedriften "Berlevåg trolling & Deep-sea Fishing AS" og er hjemmelshaver av bolig i sentrum (Storgata 13). Ankjær kommer med følgende innspill i brev datert 6.2.2012:

- Ankjær oppfatter sentrum som svært støyende som følge av blant annet "rånere", motorlyd fra båter og parkert tungtransport.
- Ankjær er bekymret for at ny plan skal tilrettelegge for parkeringsplass for tungtransport i sentrum og da særlig utenfor deres bolig. Ankjær mener argumentet om kort avstand til sentrumsfunksjoner for sjåførene er et dårlig argument og at det er urimelig å la konsekvensene gå ut over beboerne i sentrum.
- Dersom kommunen likevel legger parkeringsplass i sentrum er det et ønske om at kommunen bekoster støyisolering av alle berørte boliger.

Kommentar: Innspillet vurderes som ivaretatt. Se kommentar vedrørende parkering av vogntog under.

Bjøruns Mathus AS v/Bjørn F. Hansen:

Hansen kommer med følgende innspill datert 5.3.2012 på vegne av Bjøruns Mathus AS:

- Hansen viser til at det vurderes å fjerne parkeringsplasser i sentrum og frykter at dersom det kan få stor negativ betydning for hennes nyetablerte forretning. Hansen kommer med forslag til utbedringer herunder bedre merking av parkeringsplasser, gangfelt, samt bedre skilting.
- Videre er det ønske om at man senker fartsgrensen i området mellom slippen og hotellet.

Kommentar: Forslagsstiller vurderer innspillet som ivaretatt. Fartsgrenser og detaljutforming behandles som egen sak.

Ottar Neergård:

Neergård bor i Storgata 37 og kommer med følgende innspill i e-post datert 2.3.2012:

- Vedrørende oppstillingsplass for vogntog i sentrum:
 - Neergård poengterer at beboere i Storgata 37 sliter med dagens tungtransport som står utenfor deres hus. Han påpeker at området hvor vogntogene står ikke er en parkeringsplass og at hele nabolaget sliter med dette. Det henvises til støy fra motorer og kjøleaggregat som står på hele døgnet og forurensning. Det kan til tider være opptil fire vogntog som bytter på å stå på tomgang gjennom natten. Ungene i huset våkner og minste barnet på tre blir redd. Det er også observert sjåfører som gjør "alt" sitt *for* nødvendne rett utenfor kjøretøyet.

- Neergård påpeker at det er klaget til kommunen om forholdene allerede for 1,5 år siden uten at man har fått en tilbakemelding.
- Neergård foreslår området ved dagens hurtigrutekai som oppstillingsplass for vogntog og at det lages de nødvendige lokaliteter der. En evt. parkering i sentrum vil kun flytte problemene uten å løse noe.
- Vedrørende trailerparkering oppgir Neergård at alle beboere fra Neptun pub til Varanger kraft er enige i innspillet.
- Hurtigrutekai:
 - Påpeker at en ny kai på Varneset vil kunne hindre utvidelsesmuligheter for campingplassen.
 - Informerer om tidligere vurderinger rundt flytting av elveutløpet til Storsand.
- Arealer til hotell:
 - Neergård foreslår Trønderneset, Fjærtoftbruket, Blåbruket og området over lensmannskontoret/Tana arbeidsservice som mulige lokasjoner.
- Angående sentrumsfornyelse:
 - Ønsker ikke opphøyd fortau eller innbygde parkeringslommer
 - Håper å få rettet opp "vannproblemet" ned Prestegårdsgata
 - Ønsker slakere oppkjøring til Lensmann Ellilas vei fra Storgata 19/Prestegårdsgata da store kjøretøy har problemer der i dag. Veien er en del av trygg skolevei prosjekt, men blir benyttet som atkomstvei.

Kommentar: Innspillet vurderes som ivaretatt. Vedrørende lokalisering av ny hurtigrutekai vurderes campingplassen som tilstrekkelig ivaretatt. Flytting av utløp er ikke konkret vurdert i denne plansammenheng. Ved utforming av forprosjekt og videre planer for ny hurtigrutekai, må man vurdere konsekvensene knyttet til sedimentering fra Storelva nærmere. Ved utbygging av fortau foreslås avkjørsel fra Storgata til Prestegårdsgata flyttet østover for å vinne høyde, samt at avkjørselen til Lensmanns Ellilas fra Prestegårdsgata blir slakere.

Forslagsstillers kommentarer til utforming i Storgata og tungtransport i sentrum:

Tungtransport i sentrum:

Forslagsstiller er enig i at dagens løsning er uheldig og at det er behov for en bedre løsning for oppstilling av tungtransport. Det legges derfor opp til ny oppstillingsplass for tungtransport på Revnes.

Utforming av Storgata gjennom sentrum:

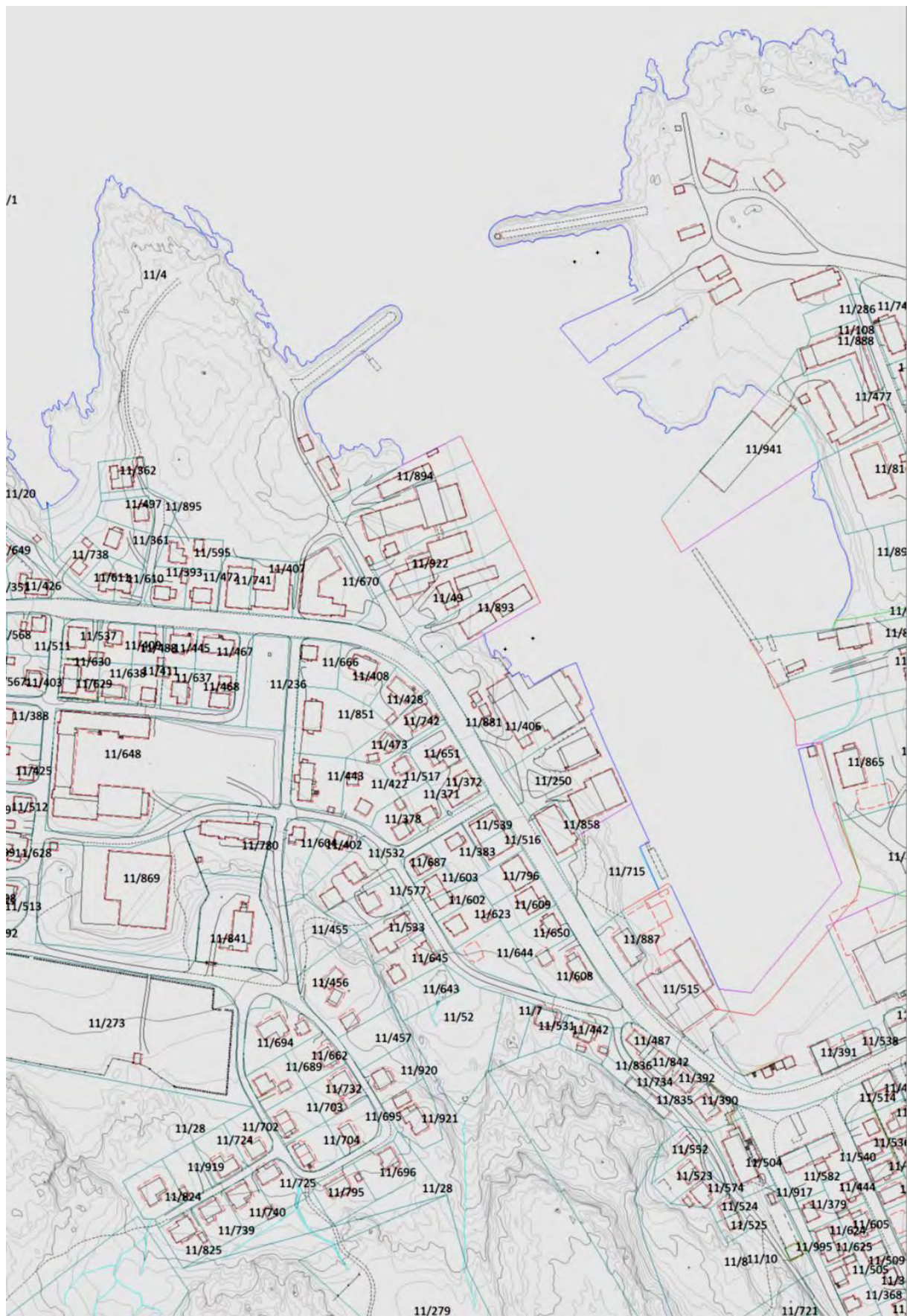
Dagens løsning er ikke ideell. Gata er bred med uklar avgrensning og med utflytende kryss. Utformingen muliggjør høy fart. Villparkering, dårlig løsning for varelevering og sammenblanding av harde og myke trafikanter er også reelle utfordringer. Estetisk fremstår gata som noe ustrukturert noe som forsterkes av at biler parkeres noe vilkårlig. Fortau vurderes som den beste løsningen etter en samlet vurdering.

9 Avsluttende kommentar

Områdereguleringen av Berlevåg tettsted vil gi kommunen et oppdatert styringsverktøy i for behandling av kommende plan- og byggesaker innenfor det avgrensede tettstedet som er i tråd med gjeldende planer og målsetninger for Berlevåg. Iht. gjeldende praksis vil ny reguleringsplan medføre en skjerpet praksis for blant annet dispensasjonsbehandling. Dog vil en områderegulering som omfatter et så omfattende areal og en rekke ulike formål som denne inneholde løsninger som like gjerne kan endres uten at endringene strider med hovedmålsetningene og viktige prinsipper.

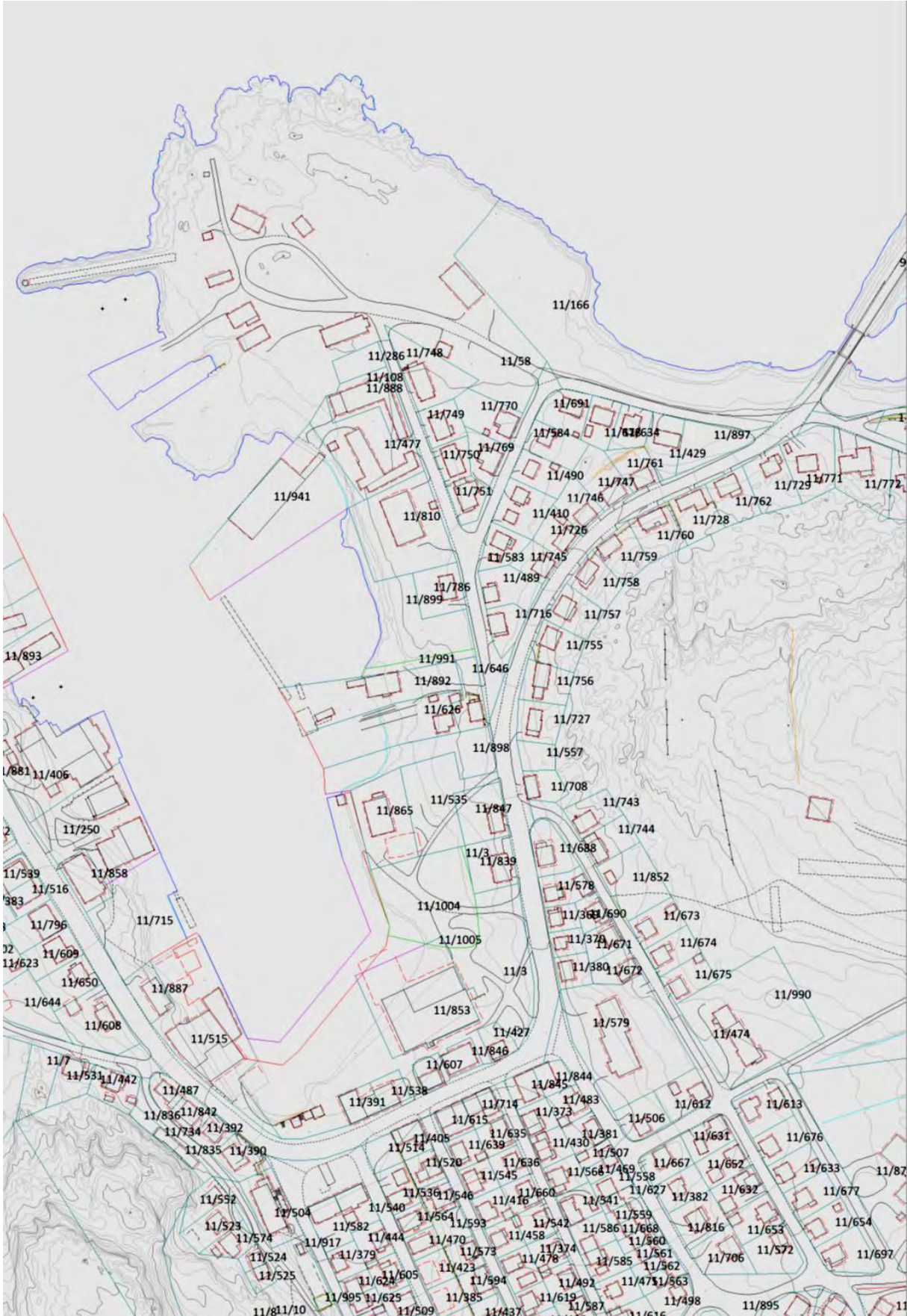
Ved behandling av saker i strid med denne planen er det viktig å vurdere om tiltaket kun er i strid med "en vedtatt mulig løsning" som kan endres, eller strider med "formålet med løsningen som er vedtatt". Tiltak som kan komme i strid med de overordnede føringene bør ikke behandles som dispensasjonssaker eller mindre endringer.

VEDLEGG 1 – Eiendomskart



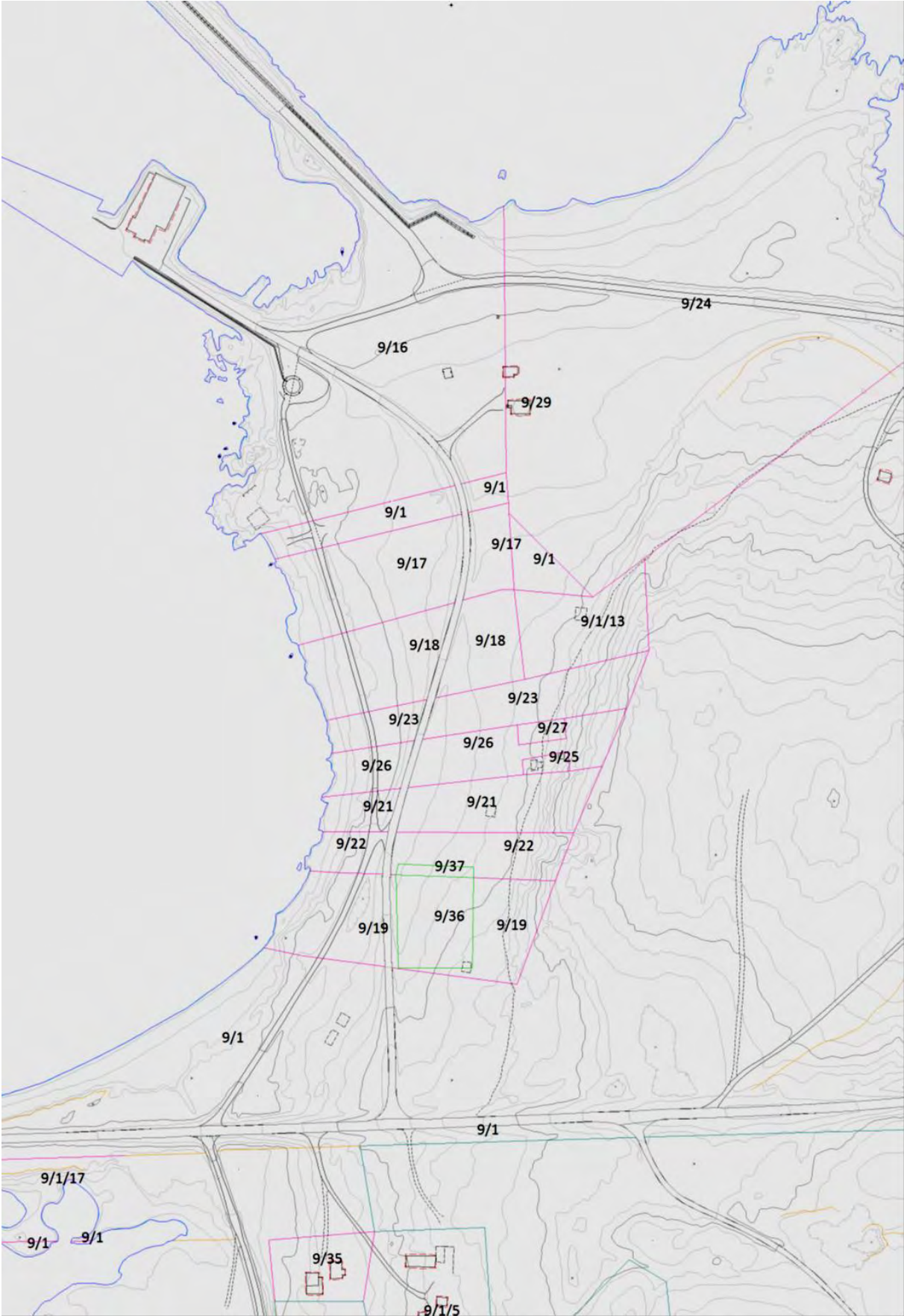
Eiendomskart utsnitt 1:3 Sentrum nord (øst vendt opp)

VEDLEGG 1 – Eiendomskart



Eiendomskart utsnitt 2:3 Sentrum sør (øst vendt opp)

VEDLEGG 1 – Eiendomskart



Eiendomskart utsnitt 3:3 Revnes (kart ikke vendt mot nord)

VEDLEGG 2 – Eiendomsliste med eierform

Følgende eiendommer omfattes helt eller delvis i reguleringsplanen:

Gnr.	Bnr.	Feste.	Hjemmelshaver/ fester (Eiendommer uten navn er privat eid)
9	1		Finnmarkseiendommen
9	1	13	Finnmarkseiendommen
9	1	28	Televerket
9	15		
9	16		
9	17		
9	18		
9	19		
9	21		
9	22		
9	23		
9	24		
9	26		
9	27		
9	29		
9	29		
9	33		Statens vegvesen
9	36		Berlevåg kommune
9	37		Berlevåg kommune
11	3		Berlevåg kommune
11	4		Arctic Fiskeriservice Berlevåg AS
11	8		Berlevåg kommune
11	49		Arctic Fiskeriservice Berlevåg AS
11	58		Staten v/ Kystverket
11	108		
11	162		Arctic Fiskeriservice Berlevåg AS
11	166		Staten v/ Kystverket
11	236		Berlevåg kommune
11	250		Berle Fisk AS
11	286		Staten v/ Kystverket
11	361		
11	362		
11	369		
11	370		
11	372		
11	380		Berlevåg Fiskemottak AS
11	390		
11	391		
11	392		
11	393		
11	405		
11	406		Fiskeri og kystdepartementet/ Berlevåg Fiskemottak AS
11	407		Storgaten 30 Eiendom AS
11	408		
11	409		
11	410		
11	427		
11	428		
11	429		
11	442		
11	443		Berlevåg aktivitetslag
11	445		Finnmark Fylkeskommune
11	467		Berlevåg Mannsangforening og Berlevåg blandakor
11	472		

Gnr.	Bnr.	Hjemmelshaver/ fester (Eiendommer uten navn er privat eid)
11	477	Berlevåg Bygg eiendom AS
11	487	
11	488	Berle Fisk AS
11	489	
11	490	
11	497	
11	504	Berlevåg kommune
11	514	
11	515	Berlevåg Fiskemottak AS
11	516	Svendsen Eiendom AS
11	535	Berlevåg kommune
11	536	
11	537	
11	538	
11	540	
11	578	
11	579	Berlevåg Samfundshus
11	582	Berlevåg kommune
11	583	
11	584	
11	595	
11	607	
11	608	
11	609	
11	610	
11	611	
11	615	
11	626	Berlevåg kommune/Slipen AS
11	634	
11	646	
11	650	
11	651	
11	666	Arctic Fiskeriservice Berlevåg AS
11	670	Varanger kraftnett AS
11	678	
11	688	
11	691	
11	708	
11	713	
11	714	
11	715	Berlevåg kommune
11	716	
11	726	
11	727	Berlevåg kommune
11	728	
11	729	
11	738	
11	741	Storgaten 30 Eiendom AS
11	742	
11	745	
11	746	
11	747	
11	748	Berlevåg Camping & Apartment AS
11	749	Norsk Folkehjelp Berlevåg

VEDLEGG 1 – Eiendomskart

Gnr.	Bnr.	Hjemmelshaver/ fester
11	750	Forsvarsdepartementet
11	751	
11	755	
11	756	Polar Seafood Norway AS
11	757	
11	758	
11	759	
11	760	
11	761	
11	762	
11	769	
11	770	
11	771	
11	786	
11	796	
11	810	Berlevåg/Svendsen Eiendom AS
11	839	Fiskarlaget Fremskritt og Fiskarkvinnelaget Havblikk
11	842	
11	844	
11	845	
11	846	
11	847	
11	851	
11	853	Berlevåg Eiendomsselskap AS
11	858	Nilsen J. Eiendom AS
11	865	Hydraulikk Finnmark
11	881	Statens vegvesen
11	887	
11	888	Berlevåg Bygg eiendom AS
11	892	Berlevåg kommune/Slipen AS
11	893	Berlevåg Fiskemottak AS
11	894	Berlevåg Fiskemottak AS
11	895	Berlevåg kommune
11	897	Berlevåg kommune
11	898	Berlevåg kommune
11	899	
11	917	Berlevåg kommune
11	922	
11	941	Berlevåg kommune
11	991	Berlevåg kommune

ROS-analyse

Metode

Analysen bygger på Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB`s) manualer og veiledere, samt Miljøverndepartementets reguleringsplanveileder. Analysen tar kun utgangspunkt i ting som man forventer kan skje i fredstid.

ROS-analysen tar først og fremst for seg risiko og sårbarhet av betydning for den fysiske utformingen av arealene i tettstedet, herunder også lokaliseringer av ulike typer virksomheter/bebyggelse. Det er ikke fokusert på de temaene som anses tilstrekkelig vurdert i ROS-analysen for Berlevåg kommune.

Risikovurdering

Det er foretatt en vurdering av hvilke tema som er aktuelle for Berlevåg. For tema som antas å være aktuelle er det gjennomført en risikovurdering tilknyttet mulige hendelser (potensielle risikoområder). Først har man sett på risikoområdene for dagens situasjon, for deretter å vurdere selve plantiltaket og endringer av risikobilde. Risikoområdene er vurdert med tanke på:

- hvor sannsynlige de er iht. tabell,
- konsekvensen av slike hendelser iht. tabell og
- hvilke tiltak som kan motvirke risiko og skadeomfang.

For hvert risikoområde beskrives/ vurderes behovet for risikobegrensende tiltak (og om disse kan ivaretas gjennom planen) og evt. behov for ytterligere analysering. Tiltak som reduserer sannsynlighet vurderes først. Hvis dette ikke gir effekt eller er mulig, vurderes tiltak som begrenser konsekvensene.

Konsekvens- og sannsynlighetsvurderinger

I selve analysen benyttes følgende tabell for å vurdere og klassifisere sannsynligheten for at en hendelse inntreffer og konsekvensen av hendelsen:

Sannsynlighet		
1	Lite sannsynlig/ ingen hendelser	Kjenner ingen hendelser, men kan ha hørt om tilsvarende i andre områder
2	Mindre sannsynlig/ kjenner tilfeller	Kjenner 1 tilfelle i løpet av en 10-års periode
3	Sannsynlig/ flere enkelttilfeller	Skjer årlig/ kjenner til tilfeller med kortere varighet
4	Meget sannsynlig/ periodevis, lengre varighet	Skjer månedlig/ forhold som opptrer i lengre perioder, flere måneder
5	Svært sannsynlig/ kontinuerlig	Skjer ukentlig/ forhold som er kontinuerlig til stede i området
Konsekvens		
1	Ubetydelig/ ufarlig	Ingen person eller miljøskader/ enkelte tilfeller av misnøye
2	Mindre alvorlig/ en viss fare	Få/små person- eller miljøskader/ belastende forhold for enkeltpersoner
3	Betydelig/ kritisk	Kan føre til alvorlige personskader/ belastede forhold for en gruppe mennesker
4	Alvorlig/ farlig	Behandlingskrevende person- eller miljøskader og kritiske situasjoner
5	Svært alvorlig/ katastrofalt	Personskade som medfører død eller varig men; mange skadd; langvarige miljøskader

9-1 Konsekvens- og sannsynlighetstabell

Risikomatrise

Sannsynligheten for og konsekvensen av hendelsen sammenstilles iht. risikomatrisen under.

- Rødt felt indikerer uakseptabel risiko: Tiltak må iverksettes for å redusere denne til gul eller grønn.
- Gult felt indikerer risiko som bør vurderes med hensyn til tiltak som reduserer risiko.
- Grønt felt indikerer akseptabel risiko.

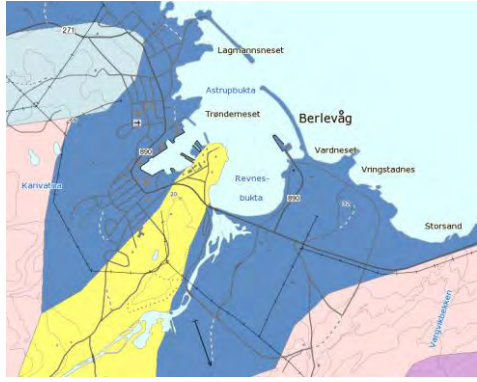
VEDLEGG 1 – Eiendomskart

Konsekvens Sannsynlighet	1 Ubetydelig/ ufarlig	2 Mindre alvorlig/ en viss fare	3 Betydelig/ kritisk	4 Alvorlig/ farlig	5 Svært alvorlig/ katastrofalt
5 Svært sannsynlig/ kontinuerlig	5	10	15	20	25
4 Meget sannsynlig/ periodevis, lengre varighet	4	8	12	16	20
3 Sannsynlig/ flere enkeltilfeller	3	6	9	12	15
2 Mindre sannsynlig/ kjenner tilfeller	2	4	6	8	10
1 Lite sannsynlig/ ingen hendelser	1	2	3	4	5

9-2 Risikomatrise

- Hendelser i røde felt: tiltak nødvendig, i utgangspunktet ikke akseptabelt.
- Hendelser i gule felt: Tiltak må vurderes.
- Hendelser i grønne felt: Ikke signifikant risiko, men risikoreduserende tiltak kan vurderes.

VEDLEGG 3 – ROS-analyse

DAGENS RISIKOSITUASJON					
Er området utsatt for risiko i dag?					
Hendelse/situasjon	Aktuelt	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
NATURFARER					
Ras/skred og grunnforhold- Er området utsatt for ras/skred eller dårlig grunnforhold?					
1a Kvikkleireskred	JA	1	5	5	<p>I følge kvartergeologiske kart over området finnes det marine avsetninger i tillegg til elveavsetninger fra Storelva og Vedalselva som munner ut i Revnesbukta innenfor planområdet. I slike områder skal det alltid gjøres vurderinger knyttet til mulig fare for ras som følge av ustabile grunnforhold (kvikkleire).</p>  <p>Det er gjennomført store utfyllinger i Indre havn på midten av 1980-tallet og i forbindelse med bygging av ny kai rundt årtusenskiiftet.</p> <p>Det er gjennomført undersøkelser av områder i sjøen som gir noe grunnlag for vurderinger knyttet til tiltak i sjø og langs sjø i områdene ved Indre havn og hurtigrutekaia.</p> <p>I 1998 gjennomførte Geovest 25 totalsonderinger innerst i Indre havn. Geovest påviste dårlig fjellkvalitet og uklar og vanskelig definerbar overgang mellom løsmasser og fjell. NGU gjennomførte også målinger i havna for å kartlegge mektigheten av løsmassene.</p> <p>I 2009 ble det utført geotekniske og geofysiske undersøkelser med tanke på utdypning. Multiconsult har i år gjennomført ytterligere sjøundersøkelser av 7 sjøområder på vegne av Kystverket på bakgrunn av planene om utdypning.</p> <p>Ingen tiltak vurderes som nødvendig for eksisterende tiltak.</p>

VEDLEGG 3 – ROS-analyse

DAGENS RISIKOSITUASJON					
Hendelse/situasjon	Aktuelt	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
2a Jordskred	Nei				
3a Flomskred	Nei				
4a Snøskred/ sørpeskred	Nei				
5a Steinsprang/ steinskred	Nei				
6a Fjellskred	Nei				
7a Tsunami (som følge av skred)	Nei				
8a Oppdemning (som følge av skred)	Nei				
9a Radon	JA	2	4	8	<p>I en undersøkelse av 56 boliger i Berlevåg ble det påvist radonverdier over grenseverdien på 200 Bq/m³ i 14,8 % av boligene. Anbefalt tiltaksgrense ved påvist radon er maks 100 Bq/m³ iht. Statens Strålevern sine anbefalinger.</p> <p>Anbefalte tiltak: Ytterligere kartlegging av bygg for varig opphold bør gjennomføres. Særlige utsatte områder bør kartlegges og utsatte bygninger overvåkes. Kommunen bør informere innbyggere, samt gjennomføre radonmålinger i egne bygg, herunder poengteres særskilt barnehage og skole. Radonmålinger bør etter anbefaling fra Statens Strålevern utføres som langtidsmålinger i vinterhalvåret med sporfilmmetoden. Det vises til Statens Stråleverns nye anbefalinger for radon i Norge "StrålevernInfo 25 09".</p>
10a Stabilitet/utglidning	JA	2	4	8	Bløte masser (dårlig stabilitet) er påvist i topplaget i Indre havn. Utfyllinger og ny bebyggelse på eksisterende utfyllinger må vurderes med tanke på stabilitet før tillatelse til igangsettelse kan gis.
<i>Klimatiske forhold - Er området utsatt for særlig risiko knyttet til klimatiske forhold?</i>					
11a Flom	JA	1	3	3	Eksisterende boligbebyggelse langs Storelvas nedre del ligger ca 5-6 meter over elvas normalvannstand. Ingen tiltak vurdert som nødvendig.
12a Erosjon	Nei				
13a Isgang	JA	1	3	3	Isgang i Storelva inntreffer enkelte år. Ingen tiltak vurderes som nødvendig i forhold til dagens bruk av arealer.

VEDLEGG 3 – ROS-analyse

DAGENS RISIKOSITUASJON					
Hendelse/situasjon	Aktuelt	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
14a Ekstremvær/ storm/orkan	JA	3	3	9	Bebyggelsen i Berlevåg er tilpasset sterk vind og befolkningen er vant til røffe forhold. Risikoen for liv og helse knyttet til ekstremvær vurderes generelt som liten. En viss risiko knyttes likevel til berging av båter og materielle verdier dersom uværet kommer uventet. Risikoen for skader på båter i havna og tilknyttende anlegg vurderes som særlig relevant. Det er fremmet ønske om ny avskjermingsmolo for å bedre forholdene i Indre havn.
15a Ekstrem nedbør	Nei				Området vurderes ikke spesielt utsatt. Overvannsproblematikk løses ved detaljprosjektering av enkelttiltak. Berlevåg har god beredskap for snøhåndtering og det er relativt store områder tilgjengelig for oppbevaring av snø.
16a Havnivåstiging og stormflo	JA	3	4	12	<p>Eksisterende kaifronter i Berlevåg ligger mellom ca 2,2 og 3 meter over 0-nivå ved NN1954 (heretter moh). Flere av industribyggene innerst i Indre havn ligger på mellom ca kote 2,1 og 2,6. Lavest liggende bolig ligger over 4 moh.</p> <p>Prognoser knyttet til fremtidig havnivåstigning viser at man frem mot år 2050 og 2100 må kunne påregne en havnivåstigning på hhv. 20 og 67 cm (tall fra Klimatilpasning Norge 2009). Usikkerheten er satt til -8 - +14 cm. En havnivåstigning på opp mot 70 cm vil medføre at eksisterende kaifronter vil ligge kun 1,5-2,3 moh.</p> <p>100 års stormflohøyde er beregnet til hhv. 227 og 279 cm med tilsvarende usikkerhet som havnivåstigning for årene 2050 og 2100. Faren for liv og helse vurderes som liten, men stormflo kan medføre betydelige materielle skader. Dersom prognosene stemmer vil en 100 års stormflo forårsake problematiske forhold allerede før 2050. De lavest liggende byggene vil ved en 100-års stormflo ligge under vann fra ca 2050 og frem mot år 2100 vil ytterligere flere bygg kunne ligge under vann. Det er herunder en viss risiko for at Fjærtuftbruket vil bli utsatt for stormflo.</p> <p>Det foreslås ingen konkrete tiltak knyttet til eksisterende bygg/anlegg for å redusere risiko knyttet havnivåstigning og stormflo. Ved større restaureringer/nybygg nær sjøen og etablering av nye kaifronter vil man måtte ta hensyn til forventet havnivåstigning.</p> <p>Størst risiko knyttes til båtene som ligger fortøyd i havna som vil kunne få alvorlige problemer ved en fremtidig stormflo da vannet vil kunne komme over eksisterende kainivå. Havnen vil da heller ikke fungere som nødhavn. Båter som ikke har blitt fjernet fra havna vil kunne ta skade, samt kunne skade andre bygg/anlegg.</p>
17a Skog- og gressbrann	Nei				

VEDLEGG 3 – ROS-analyse

DAGENS RISIKOSITUASJON					
Hendelse/situasjon	Aktuelt	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
MENNESKE- OG VIRKSOMHETSBASERTE FARER					
<i>Håndtering av farlige stoffer:</i>					
18a Brannfarlig, reaksjonsfarlig og trykksatt stoff	Nei				
19a Oppbevaring av eksplosiver	Nei				
20a Transport av farlig gods	Nei				
21a Håndtering av strålekilder	Nei				
<i>Forurensning</i>					
22a Avfall	Nei				
23a Forurenset grunn	JA	2	2	4	Det er en viss sannsynlighet for forurenset grunn innenfor deler av området. Blant annet skipsverft, bilverksted, bensinstasjon kan medføre utslipp til grunn. Det er ikke kjennskap til vesentlige spesifikke hendelser.
24a Forurenset sjøbunn	JA	3	2	6	Sjøbunn undersøkes med tanke på forurensning i forbindelse med planlagt utdypning av havna. Forurensede masser vil ivaretas iht. gjeldende regelverk.
25a Klimagasser	Nei				
26a Langtransportert luftforurensning	Nei				
27a Lokal luftforurensning	Nei				
28a Olje og gass	JA	1	1	1	Mindre utslipp fra småbåter kan forekomme, men forholdet vurderes ikke som en kritisk.
29a Vann/sjø	Nei				
30a Støy	JA	5	2	10	Støy fra vogntog som står oppstilt i sentrum. Vises til egen støyanalyse.
<i>Kritisk infrastruktur. Er området utsatt for risiko knyttet til viktige funksjoner/bygg?</i>					
31a Viktige logistikknutepunkt	Nei				
32a Nødetater	Nei				Ambulanse er per i dag lokalisert til Havnegata 6 (bolig). Brannbil leies av Avinor.
33a Tilfluktsrom	Nei				
34a Drikkevannskilde	Nei				
35a Strømforsyning	Nei				
36a Vannforsyning	Nei				

VEDLEGG 3 – ROS-analyse

DAGENS RISIKOSITUASJON					
Hendelse/situasjon	Aktuelt	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
37a Jordkabler og installasjoner under bakken	Nei				
38a Sjøkabler og undersjøiske installasjoner	Nei				
39a Andre viktige/sårbare bygg/funksjoner	Nei				
<i>Storulykker. Er området risikabelt med tanke på større/alvorlige ulykker i dag?</i>					
40a Manglende tilgjengelighet for nødetater	Nei				
41a Trafikkulykker	JA	2	5	10	Det vises til TS-inspeksjon av fylkesvei 890 gjennom Berlevåg sentrum datert 7.2.2011. Trafikkmengden er relativt lav. Det er ikke registrert mange trafikkulykker innenfor planområdet de seneste årene. I fireårsperioden 2006-2009 ble det registrert 1 ulykke med alvorlig skadd og 2 ulykker med lettere skadd. Berlevåg- og Båtsfjord kommune deler på politiresursene. Dette medfører at trafikkulykker ikke nødvendigvis blir registrert i STRAKS. Ved vegvesenets inspeksjon ble det registrert feil rekkverk og rekkverksavslutning, feil utforming av fotgjengerfelt iht. 017., avkjørsel og kryss som må utbedres, manglende skille mellom veg, parkering og gående/syklende og feil hastighetsnivå. Kommunen opplever et høyt risikonivå blant annet knyttet til høy fart. Tiltak iht. TS-rapport bør gjennomføres.
42a Storbrann	JA	1	3	3	Brannvesenet disponerer mannskap og materielle resurser til å kunne ta seg av "normale" branner og ulykker. Brannbiltjenesten leies fra Avinor ved Berlevåg lufthavn. Ved større og/eller kompliserte branner eller ulykker kan man forvente hjelp og bistand fra nabobrannvesen. Tettstedet har en betydelig andel eldre trehusbebyggelse og stedvis liten avstand mellom byggene. Dette medfører en viss fare for storbrann. Det er også en viss fare knyttet til brann i båter til sjøs som kan spres raskt dersom båtene ligger tett. Ved behov for bistand fra naboetater vil reaksjonstiden være relativt lang, og det forutsettes dermed at lokal brannetat håndterer nødvendig evakuering. Risikoen for liv og helse vurderes ikke som særlig prekær.
43a Terror og sabotasje	Nei				
44a Dambrudd	Nei				
45a Andre større ulykker	Nei				
<i>Annen risiko knyttet til bebygde områder</i>					
46a Annen risiko	Nei				

VEDLEGG 3 – ROS-analyse

ENDRET RISIKOSITUASJON SOM FØLGE AV TILTAK I TRÅD MED PLANEN					
<i>Medfører planlagt utbygging i området endret risiko for uønskede hendelser og/eller er tiltaket særlig sårbart?</i>					
Hendelse/situasjon	Aktuelt	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
NATURFARER					
<i>Ras/skred og grunnforhold – Vil nye tiltak iht. planen medføre endret risiko knyttet til ras/skred og dårlig grunnforhold?</i>					
1b Kvikkleireskred	Nei			Se punkt 1a	Planen omfatter endret bruk i forhold til dagens situasjon og nye områder for utbygging. En rekke tiltak må vurderes i forhold til geoteknikk og faren for kvikkleireskred før tillatelse kan gis. Generelt vurderes det at reguleringsplanen ikke medfører endret risiko i forhold til dagens situasjon og gjeldende plan.
2b Jordskred	Nei				
3b Flomskred	Nei				
4b Snø-/sørpeskred	Nei				
5b Steinsprang/-skred	Nei				
6b Fjellskred	Nei				
7b Tsunami (som følge av skred)	Nei				
8b Oppdemning (som følge av skred)	Nei				
9b Radon	Nei			Se punkt 9a	Områdereguleringen legger til rette nye områder for bebyggelse for varig opphold. Jf. teknisk forskrift § 13-5 punkt skal det gjøres forebyggende tiltak mot radon i alle nye bygg for varig opphold. Per i dag finnes dog begrensedede varige trygge løsninger. Nye bygg iht. teknisk forskrift vil ikke kunne garanteres radonfrie uten at radonmålinger gjennomføres regelmessig. Ved gjennomføring av tiltak iht. punkt 9a kan særlig utsatte områder kartlegges. For evt. særlig utsatte områder bør særskilte tiltak og behov for radonovervåkning vurderes. Bebyggelse innenfor utsatte områder bør overvåkes ved regelmessige radonmålinger. Teknisk forskrift sine krav vurderes ellers som tilstrekkelig. Ytterligere tiltak vurderes ikke som nødvendig.
10b Stabilitet/utglidning	Nei			Se punkt 10a	Planen omfatter flere områder som må undersøkes i forhold til geoteknikk. Herunder blant annet ny liggehavn, ny kai for hurtigruta og utfyllingsområde ved dampskipskaia. Foreløpige vurderinger knyttet til utfylling i sjø ved dampskipskaia viser at området kan fylles ut. Ytterligere undersøkelser er nødvendig for å fastsette metode. Risikoen for utglidninger vurderes ikke som økt som følge av planen.
<i>Klimatiske forhold - Medfører tiltak etter planen endret risiko i knyttet til klimatiske forhold?</i>					
11b Flom	Nei				
12b Erosjon	Nei				
13b Isgang	Nei				
14b Ekstremvær/ storm/orkan	JA	2	3	6	Ny molo vil kunne bedre forholdene i havna. Færre stormer vil medføre skader.
15b Ekstrem nedbør	Nei				

VEDLEGG 3 – ROS-analyse

ENDRET RISIKOSITUASJON SOM FØLGE AV TILTAK I TRÅD MED PLANEN					
Hendelse/situasjon	Aktuelt	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
16b Havnivåstigning og stormflo	JA	3	3	9	Områdereguleringen omfatter endret bruk av områdene langs sjøen. Herunder nytt byggeområde på Vardneset, samt nye havneområder. Det er angitt en generell planbestemmelse om at nye bygg og anlegg skal ta nødvendige hensyn til forventet havnivåstigning. Dette gjøres enten ved å sikre at bygget og dens funksjon ikke forringes betydelig om havnivået stiger og/eller sikre at senere tiltak er gjennomførbare uten at disse tiltakene medfører uforholdsmessige store kostnader. Realisering av planlagt ny liggehavn vil bedre risikosituasjonen for båtene i havna. Så lenge ny liggehavn dimensjoneres for å imøtekomme en forventet havnivåstigning vil liggehavna ha en betydelig kapasitet til å ivareta båter også ved fremtidige stormfloer hvor eksisterende kaier ikke kan benyttes. Ny molo vil også kunne redusere skadene knyttet til bølgeoverskylling ved fremtidige stormfloer. Ytterligere tiltak for å ivareta fiskerihavna ved havnivåstigning og stormflo bør vurderes.
17b Skog- og gressbrann	Nei				
MENNESKE- OG VIRKSOMHETSBASERTE FARER					
<i>Håndtering av farlige stoffer – Medfører tiltak etter planen endret risiko knyttet til håndtering av farlige stoffer?</i>					
18b Brannfarlig, reaksjonsfarlig og trykksatt stoff	Nei				
19b Oppbevaring av eksplosiver	Nei				
20b Transport av farlig gods	Nei				
21b Håndtering av strålekilder	Nei				
Forurensning					
22b Avfall	Nei				
23b Forurenset grunn	Nei				
24b Forurenset sjøbunn	Nei				
25b Klimagasser	Nei				
26b Langtransportert luftforurensning	Nei				
27b Lokal luftforurensning	Nei				
28b Olje og gass	Nei				
29b Vann/sjø	JA	1	2	2	Ny bebyggelse på Revnes vil medføre behov for nytt avløpsanlegg med sannsynlig utslipp til sjø.
30b Støy	JA	3	1	3	Støy fra vogntog som står oppstilt i sentrum reduseres ved realisering av døgnhvileplassen på Revnes. Støy fra industri på Revnes vurderes i forbindelse med detaljregulering.

VEDLEGG 3 – ROS-analyse

ENDRET RISIKOSITUASJON SOM FØLGE AV TILTAK I TRÅD MED PLANEN					
Hendelse/situasjon	Aktuelt	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/tiltak
<i>Kritisk infrastruktur. Er området relevant i dag for viktige funksjoner/bygg?</i>					
31b Viktige logistikknutepunkt	Nei				
32b Nødetater	Nei				
33b Tilfluktsrom	Nei				
34b Drikkevannskilde	Nei				
35b Strømforsyning	Nei				
36b Vannforsyning	Nei				
37b Jordkabler og installasjoner under bakken	Nei				
38b Sjøkabler og undersjøiske installasjoner	Nei				
39b Andre viktige/sårbare bygg/funksjoner	Nei				
<i>Storulykker. Er området risikabelt med tanke på større ulykker i dag?</i>					
40b Manglende tilgjengelighet for nødetater	Nei				
41b Trafikkulykker	JA	1	5	5	Trafikksikkerheten forbedres ved gjennomføring av plantiltak. Utbedring av kryss og separasjon av myke og harde trafikanter vil redusere risikoen for alvorlige trafikkulykker.
42b Storbrann	Nei				
43b Terror og sabotasje	Nei				
44b Dambrudd (innenfor sone)	Nei				
45b Andre større ulykker	Nei				
<i>Annen risiko knyttet til nye bygge- og anleggsområder</i>					
46b Annen risiko	Nei				

Folkemøte vedrørende Sentrumsutvikling og Indre havn 28.2.2012

Representanter fra forslagsstiller:

*Robert Moan – planfaglig ansvarlig Berlevåg kommune
Øystein Willersrud – plankonsulent Sweco Norge AS*

Referent: Siv Efraimsen, Berlevåg kommune

Agenda:

Det ble under møte orientert om det pågående planarbeidet og intensjonen med planarbeidet.

Deltakere:

Om lag 30 personer var tilstedet. Nøyaktig oppmøte ble ikke registrert. Av de tilstedeværende var det hovedsakelig representanter fra fiskerinæringen, samt enkelte beboere i sentrum som kom med innspill.

Under møte kom det inn følgende innspill:

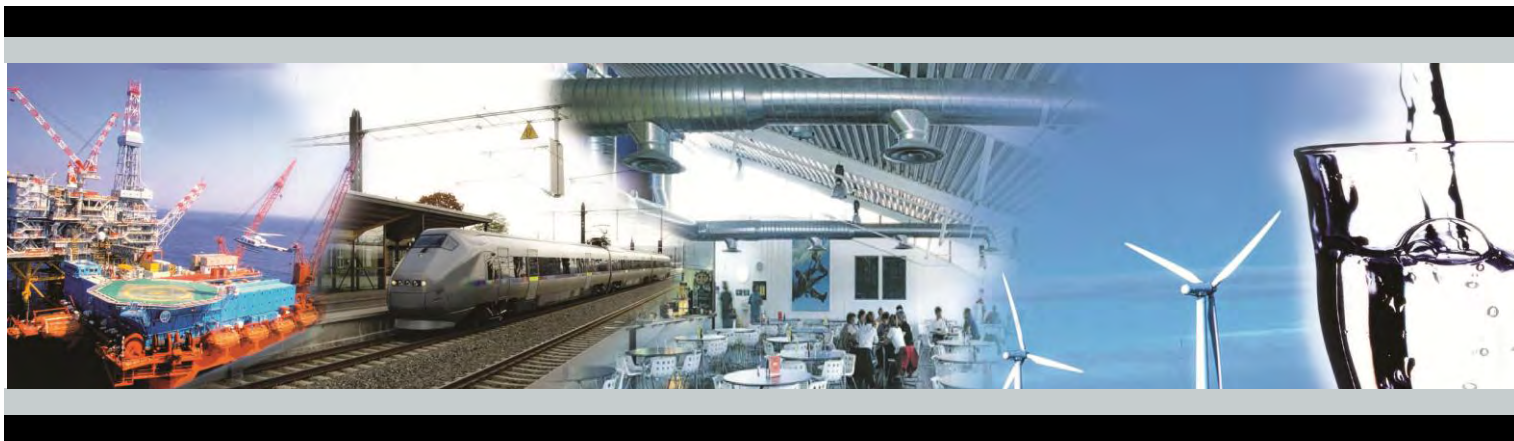
Trailere i sentrum:

- *Trailere må fjernes fra sentrum og boligområde*
- *Det er behov for å bygge servicefasiliteter knyttet til ny oppstillingsplass utenfor sentrum*

Havna og havneforhold:

- *Det ble påpekt behov for mer kai og at det finnes store arealer i havna hvor man kan bygge mer kai og legge til rette for mer industri osv.*
- *Det er ønske om areal tilegnet bøteri.*
- *Det ble påpekt at det er plassmangel i havna og at det er behov for mer kai.*
- *Det kom frem ønske om å utvikle havna på Revnes.*
- *Det kom frem skepsis mot fisketurisme pga. de røffe værforholdene.*
- *Det kom frem ønske om mulighet for oljefylling for småbåter/fiskeskøyter i Indre havn da det er problematisk med oljefylling på dampskipskaia.*
- *Det ble reist spørsmål om torget skal være både på øversiden og nedenfor Storgata, og påpekt at dette kan stoppe utviklingen for bygging av bøteri/lagerbygg.*
- *Det kom frem ønske om å bygge sjøbuer på "ny" kaia.*
- *Det er et sterkt ønske om å utbedre forholdene i Indre havn, herunder utbedre mololøsningene. Videre ble det stilt spørsmål om hvor ny molo skal være og om ny molo vil realiseres. Et forslag var å bygge molo på innersiden av trelastkaia og forlenge vestermoloen slik at kaia/båtene kommer i ly for vær og vind.*
- *Det ble stilt spørsmål om finansiering og tidsperspektiv knyttet til utdypning av havna.*

Berlevåg kommune

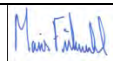


Områdereregulering av Berlevåg tettsted

Stedsanalyse

RAPPORT

Stedsanalyse Berlevåg

Rapport nr.: 1	Oppdrag nr.: 447921	Dato: 31.08.2012
Kunde: Berlevåg kommune		
<h3>STEDSANALYSE: BERLEVÅG TETTSTED</h3>		
<p>Sammendrag: Stedsanalysen skal bringe arkitektoniske, estetiske og historiske verdier inn i plandiskusjonen i Berlevåg. Rapporten tar for seg utfordringer generelt i Berlevåg og det fokuseres på fire innsatsområder, Vardnes, sentrum, Fjærtoftbruket- og Trønderneset og Revnes som analyseres med vekt på landsskapsmessige kvaliteter. Referanseprosjekter fra steder med like utfordringer er trukket frem og brukt som forbilder. Sist legges det frem forslag til "ny bruk" av de ulike innsatsområdene. For sentrumsområdet legges det også frem forslag for ny utforming og ulike alternativer når det gjelder funksjoner i sentrum drøftes.</p>		
Utarbeidet av: Elisabeth Pettersen	Sign.: 	
Kontrollert av: Marius Fiskevoll	Sign.: 	
Oppdragsansvarlig / avd.: Thor-Arthur Didriksen/Alta	Oppdragsleder / avd.: Øystein Willersrud/Alta	

Innhold

1	INNLEDNING	1
1.1	AVGRENSING AV PLANOMRÅDET.....	1
2	ANALYSE.....	2
2.1	BERLEVÅG: LANDSKAP, ARKITEKTUR OG UTEROM	2
2.1.1	Kjennetegn og landskap.....	2
2.1.2	Utvikling og arkitektur.....	2
2.1.3	Uterom	2
2.2	ANALYSE AV INNSATSOMRÅDENE	4
2.2.1	Vardnes.....	5
	Kjennetegn og problemstillinger	5
	SWOT- analyse (strengths, weaknesses, opportunities, threats)	5
2.2.2	Sentrum.....	6
	Kjennetegn og problemstillinger	6
	SWOT- analyse (strengths, weaknesses, opportunities, threats)	6
2.2.3	Fjærtuftbruker og Trøndernes	7
	Kjennetegn og problemstillinger	7
	SWOT- analyse (strengths, weaknesses, opportunities, threats)	7
2.2.4	Revnes	9
	Kjennetegn og problemstillinger	9
	SWOT- analyse (strengths, weaknesses, opportunities, threats)	9
3	REFERANSEPROSJEKTER	10
3.1	SVOLVÆR TORG	10
3.2	ALTA TORG	11
3.3	INNDYR.....	12
4	FORSLAG TIL NY BRUK- OG UTFORMING.....	13
4.1	VARDNESET	13
4.1.1	Ny bruk.....	13

4.2	SENTRUM	15
4.2.1	Ny bruk.....	15
4.2.2	Forslag til utforming.....	16
	Materialbruk- og vegetasjon.....	19
	Alternativ 1	21
	Alternativ 2	22
	Alternativ 3	23
	Alternativ 4	224
4.3	FJÆRTOFTBRUKET- OG TRØNDERNES.....	25
4.3.1	Ny bruk.....	25
4.4	REVNES	26
4.4.1	Ny bruk.....	26
	Referanser.....	27

1 INNLEDNING

Denne stedsanalysen er en tilleggsutredning gjort i forbindelse med områdereguleringen for Berlevåg tettsted. Stedsanalysen er ment som et utgangspunkt for den påfølgende plandebatten om Berlevåg tettsted.

Med stedsanalyse brukes Riksantikvarens definisjon hentet fra "Nettsted for tettsted" som sier at "Stedsanalyser bringer arkitektoniske, estetiske og historiske verdier inn i plandiskusjonen." (Riksantikvaren 2012). Denne stedsanalysen skal peke på hva som er viktige kvaliteter i Berlevåg sett fra en landskapsarkitekts ståsted der det visuelle er i hovedfokus.

1.1 AVGRENSING AV PLANOMRÅDET

Analysen tar for seg sentrumsområdene som har spesielle problemstillinger og er såkalte "innsatsområder", som er sentrum, Vardneset og Fjærtoftbruket med Trønderneset. I tillegg blir Revnes, der det har vært diskutert å utvide med industvirksomhet, diskutert.



Figur 1

2 ANALYSE

2.1 BERLEVÅG: LANDSKAP, ARKITEKTUR OG UTEROM

2.1.1 Kjenntegn og landskap

Berlevåg er omgitt av berg og hauger som danner et "bakteppe" til byen. Hovedvegen som leder til flyplassen i vest, og videre mot Båtsfjord i øst går gjennom sentrum av Berlevåg og blir kalt "Storgata". Spesielle landemerker på stedet er kirka som ligger litt oppi terrenget sammen med moloene som gir stedet er særpreg. Både bebyggelsen og uformingen av uteområder er preget av de klimatiske forholdene, men sterk sjø skaper til tross for fire moloer til tider vanskelige forhold i indre havn.

2.1.2 Utvikling og arkitektur

Så å si all bebyggelse i Berlevåg ble brent ned under krigen. En vesentlig del av bebyggelsen i sentrum består av eneboliger og småhusbebyggelse i to til tre etasjer fra ca 1960-1980 (Sweco 2012). Det som kjennetegner bebyggelsen i Berlevåg er at den er i typisk "gjenreisingsstil", enkel og funksjonalistisk og med bruk av et vidt fargespekter. Bebyggelsen er lav (2- 3 etasjer) og oppleves som ensartet. Boligbebyggelsen ligger for seg selv, mens næringene ligger nærmest sjøen.



Figur 2. Foto fra ca 1955. Fiskarhjemmet, som i dag er noe påbygget. Fiskehjellene utover Trønderneset som er fjernet i dag. (Berlevåg havnemuseum).

Nært sjøen ligger større næringsbygg av ulik alder og uttrykk. Disse brukes til fiskemottak eller annet sjørettet virksomhet. Fjærtoftbruket skiller seg ut og er et eldre bevart fiskebruk ytterst i indre havn ved Trønderneset. Bygningsmassen består hovedsakelig av hvitmalte eldre trehus i tre til fire etasjer med små- sprossede vinduer og bratte saltak med røst mot vannet.

Berlevåg havnemuseum som ligger ved Vardneset skiller seg også ut bygningsmessig og fremstår som enhetlig. Disse byggene tilhørte opprinnelig Statens havnevesen og ble bygget etter 1945 og har i nyere tid fått ny bruk.

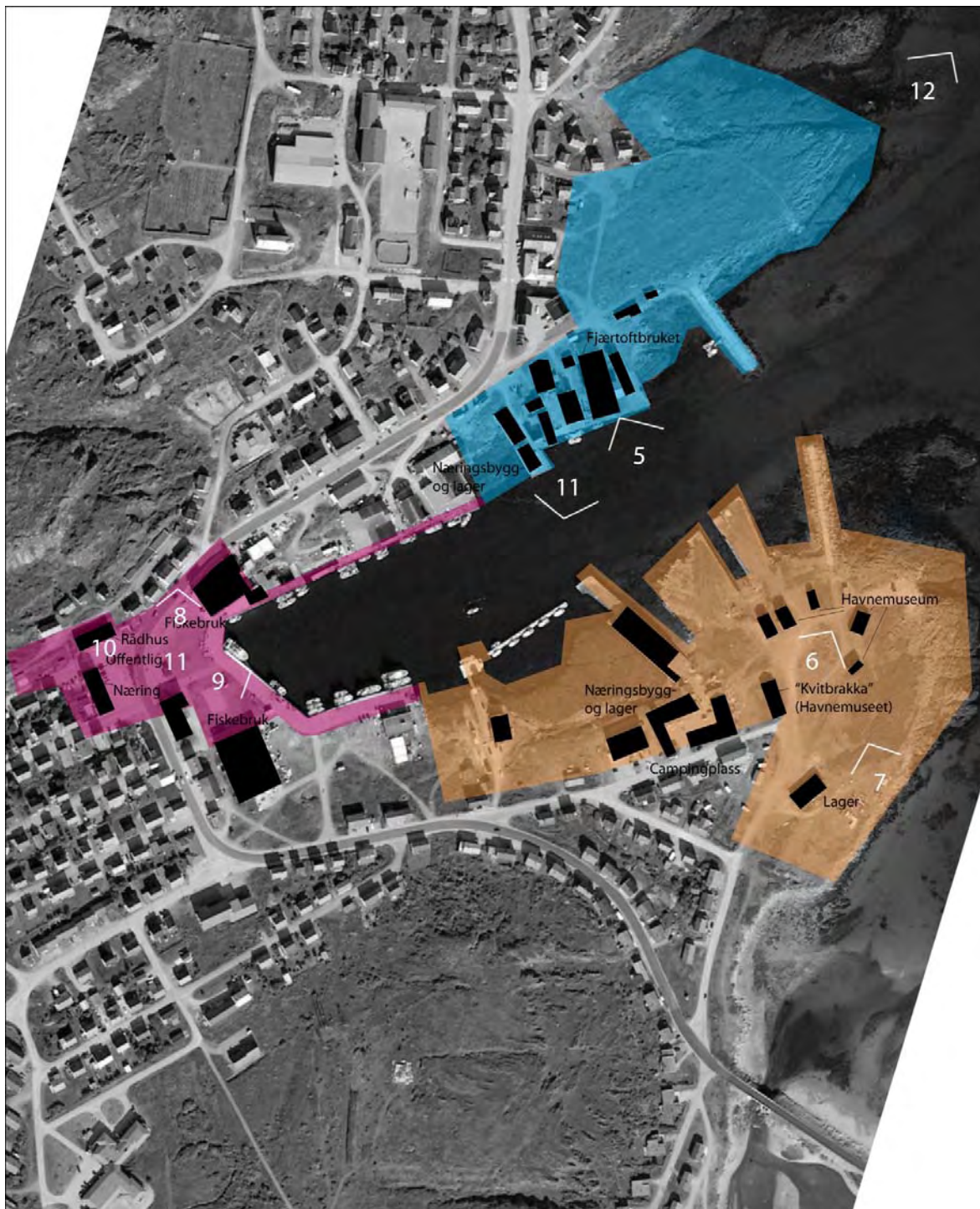
2.1.3 Uterom

Berlevåg har harde klimatiske forhold med mye vind, noe uterommene bærer preg av. Det er få trær i byen og området kan fremstå som "forblåst" på enkelte steder. Utearealene virker utflytende med store åpne asfaltplasser som ikke har liten konkret bruksverdi. Dette er noe som er slående når man kommer tilreisende. I selve sentrum fremstår grøntområdene på Vardneset og Trønderneset som verdifulle. Det er lite tilrettelagt for lek og opphold i sentrumsområdene. I tillegg er det et savn å kunne bevege seg langs kaia fra Trønderneset til Vardneset.



Figur 3. Foto fra ca 1962/63, Th. Hammers fiskebruk, senere ulike eiere. Flere kaier var bygget av tre. I dag har området en sammenhengende kai av betong (Berlevåg havnemuseum). Det kan være en ide å gjøre kaiområdene mer attraktive for mennesker å bevege seg i.

2.2 ANALYSE AV INNSATSOMRÅDENE



Figur 4. Viktige bygninger og bruk av tre av innsatsområdene i dag. De hvite markørene viser ståsted for oversiktsbilder (se figur 5 til 12).

2.2.1 Vardnes

Kjennetegn og problemstillinger

Vardnes kjennetegnet i dag av den gamle Havnevirksomheta som har blitt gjort om til museum, i tillegg til moloer mot vest (se figur 5) og et åpent grøntområde med rev mot øst. Områder ligger inntil campingplassen som ligger midt på Vardneset. I fremtiden kan det være aktuelt å tilrettelegge mer for turisme i området og Hurtigrutekaaien har vært foreslått lagt til vest i området. I tillegg er det mulig å utvide overnattingsmulighetene.



Figur 5. Vardnes sett fra Trønderneset

SWOT- analyse (strengths, weaknesses, opportunities, threats)

STYRKER: Stedet har mye historie med spesielle steinplastrede kaier og andre spesielle elementer, det er et fint grøntområder her og fine rev ut mot havet, "Kvitbrakka" (figur 6) som er pusset opp skaper aktivitet med kafedrift og utstillinger

SVAKHETER: Det er lite struktur av bygninger i området og det finnes en del utflytende asfaltflater, få mindre uterom som skaper gode oppholdsplasser

MULIGHETER: Det er en mulighet å legge Hurtigrutekaia på vestre del av Vardneset- dette er et mer attraktivt adkomstområde enn der Hurtigruten legger til i dag, forbindelse fra Vardneset og mot sentrum, det er mulig å utnytte utearealene bedre til å for eksempel stille ut museumsgjenstander, tilrettelegge for opphold, tydelige parkeringsplasser, det er mulig å lage en sammenhengende gjennomgangssone fra Vardneset og inn mot sentrum

TRUSLER: At historiske elementer, som kaiene, skal forsvinne, at det eksisterende grøntområdet skal bygges helt ned (se figur 7)



Figur 6. "Kvitbrakka"

31.08.2012
Stedsanalyse Berlevåg



Figur 7. Del av grøntområde der det planlegges
Hurtigrutekai

2.2.2 Sentrum



Figur 8



Figur 9

Kjennetegn og problemstillinger

Dagens torg, som hovedvegen (figur 8) går gjennom, er omkranset av Rådhuset (figur 10), andre offentlige bygninger og næringer. Store deler av torget blir brukt til parkeringsplasser, noe som hindrer gode oppholdskvaliteter. Store åpne flater preger området og disse har ikke noe særlig bruksverdi utenom at de er trafikkarealer (figur 9). Området fortsetter nedenfor hovedvegen og mot kaia der fiskevirksomheter og en oppgradert bygg, som brukes som utsalg for kunstgjenstander, omkranser uterommet. Her er det heller ikke gode oppholdskvaliteter, det er ikke lagt opp til lek og det er lite skjerming fra vind.

Siktlinja gjennom dette rommet og ned mot kaia må være viktig å ta vare på under en eventuell oppgradering av stedet. I dag parkerer det trailere i denne siktlinja, noe som skjemmer området. Siktlinja er viktig fordi den gir utsikt til havnevirksomheten, noe som er grunnlaget for stedets eksistens. Det har blitt foreslått å bygge nye næringsbygg på kaia, men disse bør i så fall kombineres med opphold.

SWOT- analyse (strengths, weaknesses, opportunities, threats)

STYRKER: Det er mye liv på kaia med industri og mennesker, bygningen med galleri- og utsalg er en attraksjon

SVAKHETER: Det er dårlig sikt fra torget og ned mot kaia, det er få plasser å oppholde seg komfortabelt, det er ikke tilrettelagt for barn, vegen som går gjennom sentrum virker som en barriere

MULIGHETER: Tilrettelegging for opphold, fartsdumper for å redusere farten inn mot torget, det er mulig å definere sentrum mer som en plass enn en gjennomfartsåre, skjerming for vind med levegger er en mulighet, flytting av parkeringsplasser fra torget og bak bygning som vender mot havet

TRUSLER: Trafikk og parkeringsplasser gjør torget mindre tilpasset mennesker, trailere skjærer for sikt



Figur 11



Figur 10

2.2.3 Fjærtoftbruker og Trøndernes

Kjennetegn og problemstillinger

Det som kjennetegner Trønderneset i dag er grøntområdet der det før i tiden stod fiskehjeller, sammen med fiskerirelatert virksomhet nede ved kaia. Det gamle hotellet er falleferdig og det er foreslått å bruke det i en oppgradering av området der det skal inngå hotell med badebasseng og forskjellige andre fasiliteter (se figur 14 og 15). Det gamle hotellet er det høyeste bygget i området og ved en utvidelse bør man tenke på at ikke bygningene ruver for mye.

SWOT- analyse (strengths, weaknesses, opportunities, threats)

STYRKER: Området har et attraktivt åpent grøntområde og et fint bygningsmiljø med gamle kaianlegg

SVAKHETER: Vanskelig adkomst langs kaia i dag, falleferdige bygninger

MULIGHETER: Det er mulig å kombinere nye bygg med eksisterende, det er mulig å lage en adkomst langs sjøen, bedre tilrettelegging for ferdsel inne på grøntområdet

TRUSLER: At grøntområdet skal bygges igjen, at det bygges for høyt og bryter med de eksisterende bygningene, at området fremstår som "for urbant" og skjærer med det opprinnelige



Figur 12

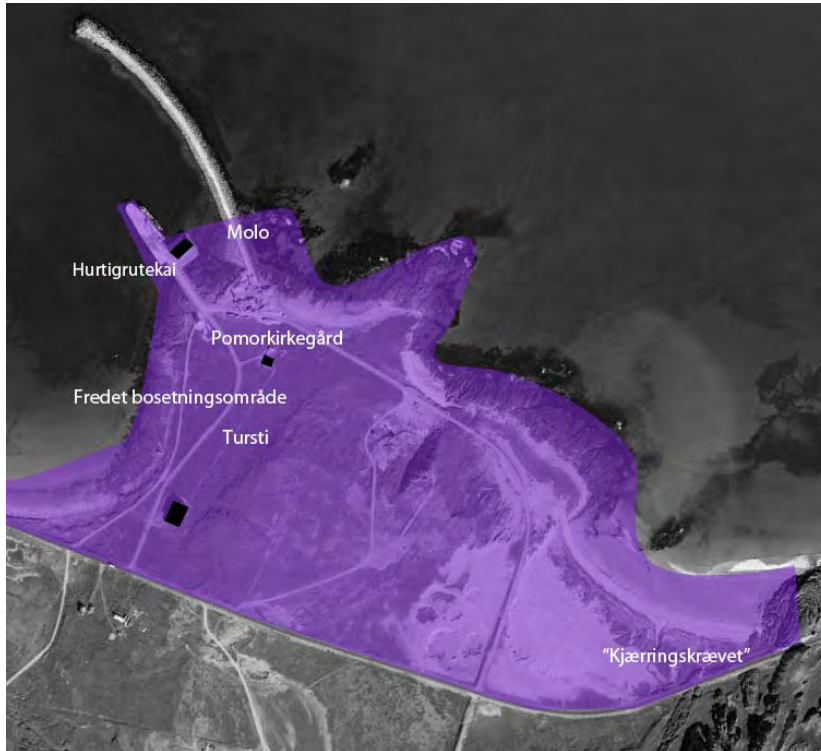


Figur 13. Forslag til utbygging (Stein Halvorsen AS Sivillarkitekter)



Figur 14. Modell av en eventuell utbygging. Bygningene er lagt inn i terrenget og berører ikke terrengformasjonen, noe som hadde vært uheldig (Stein Halvorsen AS Sivillarkitekter)

2.2.4 Revnes



Figur 15

Kjennetegn og problemstillinger

Revnes i dag har kai for Hurtigrute sammen med molo som beskytter indre havn. Neset er i hovedsak grønt og den gamle pomorkirkegården ligger inne på området. Det høyeste punktet i området ligger på 32 meter over havet og denne terrengformen er verdt å ta hensyn til ved en eventuell utbygging.

SWOT- analyse (strengths, weaknesses, opportunities, threats)

STYRKER: Portal til Berlevåg med "Kjerringskrævet" (steinformasjon man kjører gjennom), kulturminner

SVAKHETER: Det er langt fra Hurtigrutekaia til sentrum i dag for fotgjengere, mange veger inne på området som deler opp stedet i mange deler

MULIGHETER: Ny industri, flytting av hurtigrutekaia til sentrum, den gamle kaia kan brukes til ny industri, velkomstskilt til Berlevåg ved "Kjerringskrævet"?, færre veger

TRUSLER: Industrien kan bli visuelt skjemmende fra sentrum og fra vegen



Figur 16. Fra sør. Sandstrender med beitende rein.

3 REFERANSEPROSJEKTER

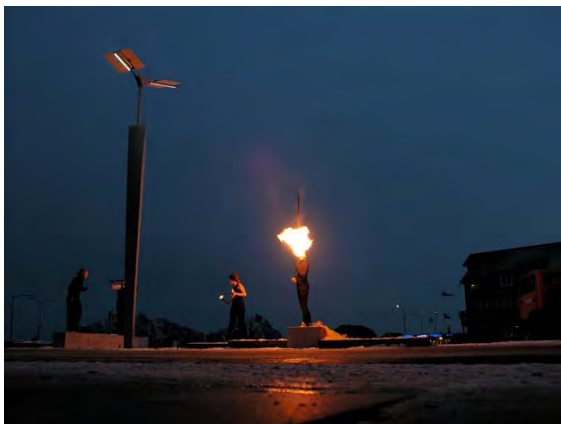
For å komme med ideer til innhold og utforming, spesielt av Berlevåg sentrum, har det vært nyttig å finne referanser til hva som har blitt gjort i lignende stedsutviklingsprosjekt i andre kystbyer i Norge og ellers i Finnmark.

3.1 SVOLVÆR TORG

Torget i Svolvær ble tegnet av Cubus Arkitekter og ble ferdigstilt i 2005.

Utformingen og bruken av torget er sett i sammenheng med byens behov og utvikling forøvrig, og det er lagt stor vekt på å skape et sentralt samlingspunkt med fleksibel bruk. Svolvær blir kalt "Destination Lofoten", og er et viktig startpunkt for turismen forøvrig i Lofoten. Byens og torgets forhold til sjøen og havet skal forsterkes, ved at torget åpner seg ut mot havnefronten (Cubus Arkitekter, 2012).

Torghandelen er sentral på torget, og denne funksjonen er gitt en sentral plass. I tillegg er det foreslått et podium, som ved enkle grep kan bygges ut til større scenearrangement. Klatrevegg i glass skal gi stedet en identitet. Det indre torget er omrammet av grove steinflak fra Beiarn (Nordland). "Løperen" ut i havet skal bestå av granitt fra Evjen i Nordland. Fortauene rundt torget skal utvides til bredde 4,5 meter (Cubus Arkitekter, 2012).



Figur 17. Nytt belegg av lokal stein (Cubus arkitekter AS)



Figur 18. Det er tenkt bruk av stedet også på kveldstid (Cubus arkitekter AS)

3.2 ALTA TORG

Alta torg ble oppgradert av Aurora Landskap (Verte landskap- arkitektur AS, 2011). Dette er et stort prosjekt, men at prosjektet skal kunne skape rom for sosialt samvær, kulturelle arrangementer, festdager og handel er de samme målsetningene som bør være for torget i Berlevåg.

Formgivning og materialbruk skulle bidra til å synliggjøre og styrke Altas identitet. Løsningen er hentet fra Altaelva, med landskapet og kulturen som knytter seg til dette området. Elva er en viktig identitetsbærer i altasamfunnet, og var en av naturressursene som gjorde at folk etablerte seg her. Kunnskaper om gode fiskeplasser, kunsten å bygge og ro elvebåter, fisketeknikker, tilberedning av fangsten og gode fiskehistorier er også i dag en levende del av kulturen. Elva som inspirasjon var også noe som alle kunne samle seg om, og som de aller fleste har en positiv tilknytning til. Andre inspirasjonskilder har vært nordlyset (se figur 20) og de store klimavariasjonene, og furuvegetasjonen og hagetradisjonen som finnes lokalt.

Utfordringen ble å omforme den konkrete virkeligheten langs elvestrengen til et formspråk som ga mening og ikke ble for banal og selvfølgelig i et uteromsprosjekt. Vi har arbeidet med gågata som selve elvestrengen, med ulike overflater, stryk og kulper. Treplantingene er fritt plassert innenfor en bredde av gågata slik at den illuderer en naturlig planting. Gjennom prosjektet ble det tegnet og produsert et spesialdesignet rekkverk, lyktestolper og sittebenker. Ved formgivning av sittebenkene er det tatt utgangspunkt i formen til elvebåtene, og disse er plassert på skrå som om de er dratt opp på sandbanken - i tillegg gir de optimal solvinkel tidlig om ettermiddagen (se figur 21) (landskapsarkitektur.no, 2012).



Figur 19. Det tekniske skapet/benken til høyre er inspirert av nordlyset



Figur 20

3.3 INNDYR

Arkitektgruppen Cubus oppgraderte miljøgaten i Gildesskål kommune i 2004.

Ønsket var å gi Inndyr sin egen identitet, og vise stedets ressurser. Dette er gjort ved å bruke granitt fra lokale brudd, og gatemøbler og lys utviklet av lokale bedrifter.

Miljøgaten er skapt med basis i stedets egenart. Granitten er brukt slik den kommer fra fjellet, ikke bearbeidet, men brukt i dialog med dens egenart og struktur. Møblene er produsert av stedets skipsverft i syrefast stål, for et røft klima. Plassene er kledd med granitt fra Evjen.

Fotgjengerovergangene er lagt i lys portugisisk granitt med kraftige striper av granitt fra Beiarn. Portalene er 6 meters lys-strå eller seilings- og fiskemerker, laget i glassfiber med bånd av LED som lar dem lyse om natten. Pullertene har lysåpning inspirert av sandflygen på Nordfugløya. Lysmastene binder gaten sammen og gir stedet sin klare tilknytning til havet. Rogn er brukt som gjennomgående tre (landskapsarkitektur.no, 2012).

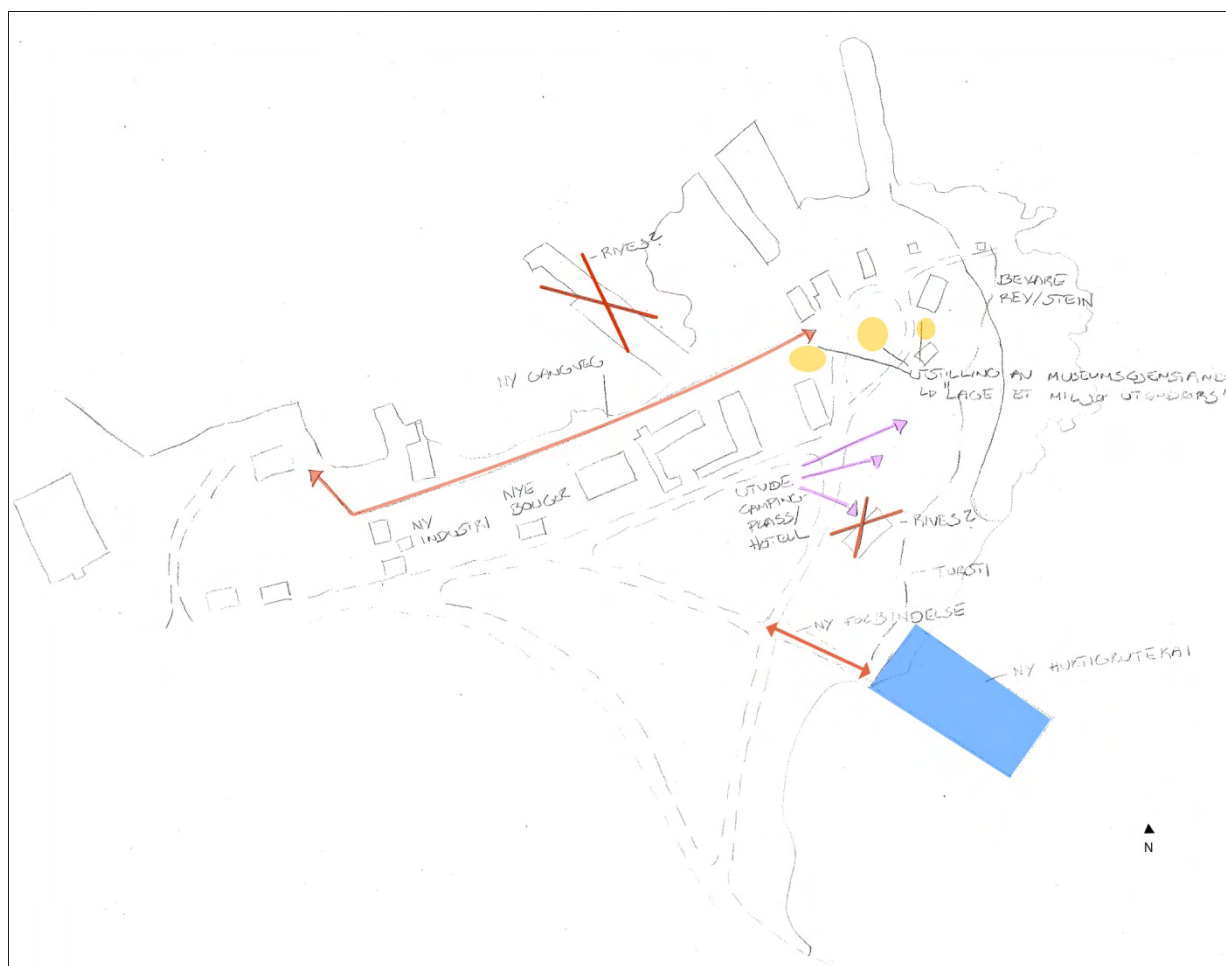


Figur 21 (landskapsarkitektur.no)

4 FORSLAG TIL NY BRUK- OG UTFORMING

4.1 VARDNESET

4.1.1 Ny bruk



Figur 22. Forslag til ny bruk av Vardneset

Den gamle falleferdige brygga vest for de gamle moloene i stein foreslås rives. Det samme gjelder bygningen på østsiden for campingplassen. En ny gangveg, der deler kan legges på kai, anlegges fra museet og til sentrum og det bør lages en ny forbindelse mellom den nye hurtigrutekaia og det eksisterende vegnettet.

Campingplassen kan utvides mot øst og det kan bygges hotell i tilknytning til den nye hurtigrutekaia. Det er hensiktsmessig å ta være på grøntområdet i øst som kan brukes som et rekreasjonsområde og det kan tilrettelegges med turveger og lignende her. Museumet kan fremstå som ryddigere ved at parkeringen flyttes til et avmerket område og ved at arealene kan utnyttes bedre ved at det for eksempel stilles ut museumsgjenstander.



Figur 23. Hvordan nye Vardneset kan bli.

- 1 Ny gangveg
- 2 Felles parkering
- 3 Utviding av campingplass med hytter etc
- 4 Nytt hotell i tilknytning ny hurtigrute kai
- 5 Ny hurtigrute kai
- 6 Turveg i grøntområdet

4.2 SENTRUM

4.2.1 Ny bruk



Figur 24. Forslag til ny bruk av sentrum.

Det er en fordel å frigjøre mer av arealet inne på den eksisterende rådhusplassen til opphold og aktiviteter for folk. Parkering kan derfor flyttes til området vest for rådhuset (figur 25). Det kan tilrettelegges med flere sykkelparkeringer da det er fine muligheter for å sykle siden byen er så kompakt som den er. Bussen som i dag stopper midt på plassen sperrer utsikt, men det er få andre områder steder i sentrumsområder som egner seg som busstopp. Området fra rådhuset og ned til havet er en viktig akse visuelt sett og området bør holdes åpent fordi dette er en naturlig ganglinje i tillegg til at det kjører nyttetraffikk her. Vogntog som ofte sperrer for sikt ned mot kaia kan få oppmerkede parkeringsplasser i nord.



Figur 25 Potensielle parkeringsplasser vest for rådhuset

På det nye torget kan det tilrettelegges for opphold, lek- og gjennomfart. Området nedenfor utsalget for kunstgjenstander kan gjøres om til park. Ellers er det behov for steder å kunne oppholde seg også når det er regn og tilførsel av andre materialer enn asfalt for å gjøre stedet triveligere.

4.2.2 Forslag til utforming



Figur 26. Forslag til elementer og innhold.

1. Plen med sittekant mot kai
2. "Leskur"- steder for lek og opphold ved kaia selv om det regner
3. Stein kan legges i betong/asfalt eller det kan brukes asfalmaling for å bryte opp asfaltflatene
4. Det tilrettelegges med flere sykkelparkeringer enn det er i dag
5. Scene for arrangementer, bør også kunne brukes til å sitte på
6. Oppgradering utenfor hus og bedre muligheter for opphold.



Figur 27. Illustrasjon av hvordan torget kan se ut og bli brukt i fremtiden. Siktaksen ned til havna er åpen, det er tilrettelagt med scene og sitteplasser på torget.



Fra venstre figur 28 fra Hornøya i Vardø

figur 29 (<http://www.landskapsarkitektur.no/?nid=47447&lcid=1044>), figur 30 <http://www.landskapsarkitektur.no/?nid=54576&lcid=1044&preview=4>, figur 31



Figur 32. Foreslått bruk av nedre torget. Områder for lagring og opphold kan kombineres.

Området for lek

Sentrum er lite tilrettelagt for barn i dag og det er en mulighet å tilrettelegge området med lekeplasser som skaper liv på torget i tillegg til at de fungerer som møteplasser. Det kan tilrettelegges med småbarnslek i tilknytning oppholdsarealer og større apparater for større barn mer frittliggende i parkområdet.



Figur 33 Klatrenett ved Strandkanten i Tromsø (blueverticalstudio.com)

Materialbruk- og vegetasjon

Sentrum fremstår som goldt i dag og kan gjøres mer innbydende med bruk av vegetasjon som kan brukes til å dele opp området i ulike rom. Det er hovedsakelig tenkt hardføre busker, som

- **Grønnvier 'Andøy'**. *Salix phylicifolia 'Andøy'* (200 cm utvokst)
- **Blåleddved 'Kirkenes'**. *Lonicera coer. 'Kirkenes'* (100- 200 cm utvokst)
- **Grønlandsmure 'Nuuk'**. *Potentilla tridentata 'Nuuk'* (40 cm utvokst)
- **Høg Rognspirea 'Vadsø' - Sorbaria sorbifolia 'Vadsø'** (200- 300 cm utvokst)
- **Kamtschat/Alaska-rhododendron**. *Rhododendron Camtschaticum* (25 cm utvokst)

Aktuelle trær kan være:

- **Sibirlerk 'Ny Raivola'**. *Larix sibirica 'Ny Raivola'* (500- 800 cm)
- **Rogn Pasvik**. *Sorbus aucuparia Pasvik* (500- 800 cm)
- **Blågran**. *Picea pungens 'Glauc'* (400- 800 cm)

Aktuelle stauder:

- **Bakkeryllik Cassis'**. *Achillea mill. 'Cassis'* (50 cm)
- **Kvit Prakhjelm**. *Aconitum septentrionale 'Ivorine'*. (80 cm)
- **Storblomstret Rød Akeleie**. *Aquilegia cultorum 'Songbird Cardinal'* (70 cm)
- **Vårakeleie 'Kola'**. *Aquilegia glandulosa 'Kola'* (40 cm)
- **Kvit Valmuesøster 'Alba'**. *Meconopsis bet. 'Alba'*. (90 cm)
- **Sibirasters**. *Aster sibiricus* (25 cm)

Bruk av stauder som kommer igjen år etter år er en mer langvarig investering enn å plante sommerblomster hvert år. I tillegg er bladverket et dekorativt element gjennom hele året. Vegetasjonen som brukes bør stå til det omkringliggende landskapet.



Figur 34. Grønnvier 'Andøy' (Dragland Planteskole)



Figur 35. Grønlandsmure (Dragland Planteskole)

Flere ulike materialer som deler opp områder bidrar til å gjøre stedet hyggeligere. Det er mye asfalt og betong i sentrum i dag. Mer bruk av treverk i opprustningen kan være aktuelt og er med på å skape en lun atmosfære. I tillegg kan asfaltsmaling eller bruk av stein i asfaltbelegningen være med å bryte opp flatene. I deler av området kan det også brukes sand som dekke.

Alternativ 1



Figur 36

I dette forslaget er det viktigste knutepunktet området utenfor Rådhuset fordi det ligger på det høyeste området i terrenget og er derfor mest synlig samtidig som det ligger i et "kryss" der folk kommer til fra mange sider. Det er naturlig å legge en scene med benker rundt hit siden området ligger høyt i terrenget og torget kan skjermes av med buskplantinger. I tillegg kan det tilrettelegges med flere sykkelparkeringer. Det øvre torget har gode solforhold og det er naturlig å legge en eventuell uteservering hit. Kanskje deler av de eksisterende byggene som ligger rundt det øvre torget kan gjøres om til serveringssted. Et annet alternativ er å oppjustere det nyoppussede bygget med galleri eller nabobygget i sør til serveringssted.

Området ned mot havet opparbeides mer som et parkareal der det tilrettelegges for lek og sitteplasser mot sjøen skjermet av med busker. Deler av området kan brukes som lagringsplass for næringene og det er satt av et areal til oppstilling av et vogntog. Deler av kaiområdet må kanskje sperres av med pullerter for å hindre innkjøring? Området fra Rådhuset og ned mot kaia holdes åpent siden dette er en naturlig ferdselsåre.

Parkering flyttes til vestsiden av Rådhuset, mens det kan tilrettelegges for HC- parkering i sørvest. Bussen kan fortsatt ha stoppested på torget.

Alternativ 2



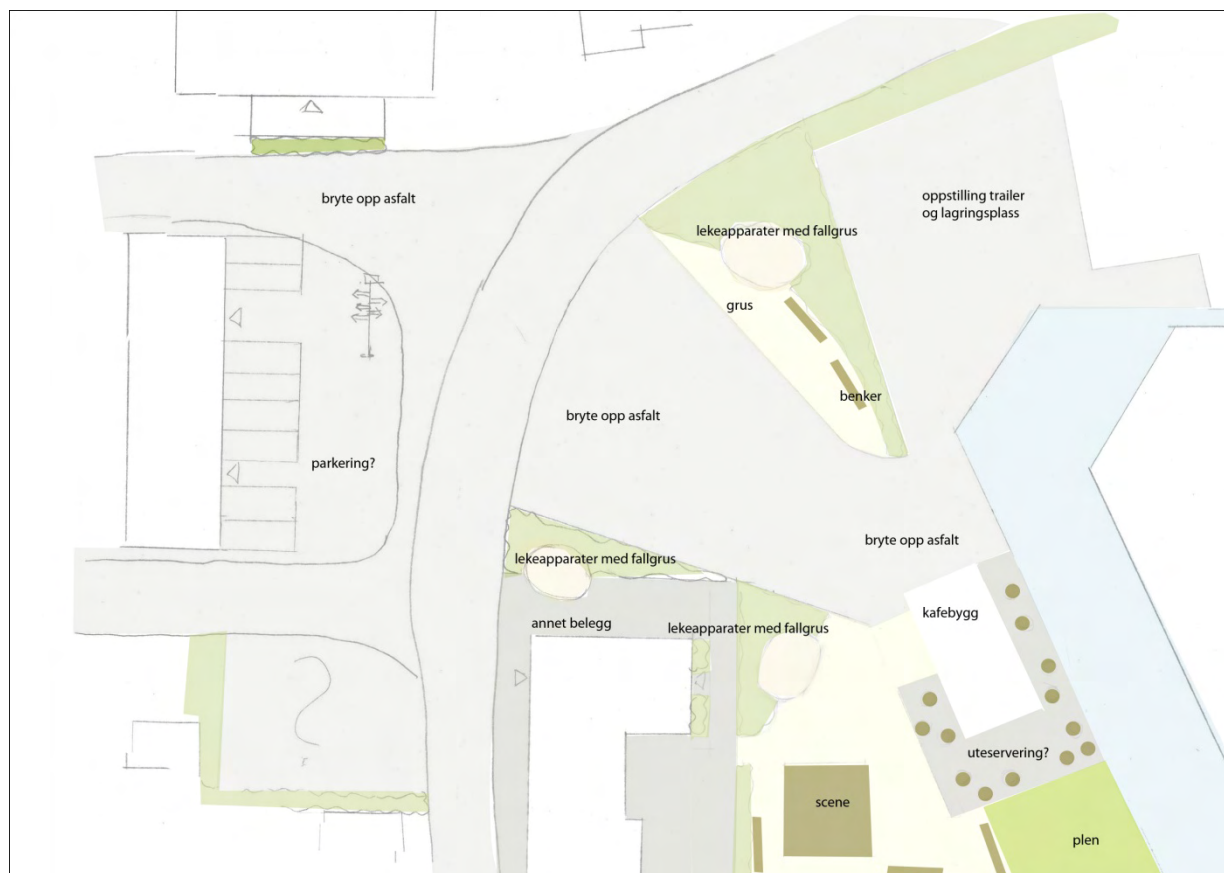
Figur 37

Her er scenen flyttet ned til kaia og et av leskurene er tenkt gjort om til kafé der det er mulighet for uteservering. Området nedenfor galleriet er utvidet slik at det er plass til bord og benker og det kan ellers tilrettelegges med sitteplasser i tilknytning scenen.

Parkeringen på torget er beholdt. En ulempe med dette forslaget er at det ikke kommer en like naturlig gjennomstrømming av folk gjennom "det nye torget" som i Alternativ 2. I tillegg ser det lite innbydende ut med parkeringsplasser for fotgjengere og folk som kommer i bil langs vegen. At parkeringsplassene ligger på det høyeste området gjør de i tillegg enda synligere.

Det åpne området mot havet og det nordre området planlegges likt som i Alternativ 2.

Alternativ 3



Figur 38

Dette alternativet tar utgangspunkt i et allerede diskutert alternativ. Lagringsplassen mot nord er utvidet og all lagring skal foregå her. Et større kafébygg gjør det mulig med både inne- og uteservering og det er mulig å følge med hva som skjer nede på kaia fra bygget.

En fordel med forslaget er at et større kafébygg muliggjør bruk både i sommer- og vinterhalvåret. En utfordring er å få en naturlig gjennomstrømning av folk ned til kaia, da det virker som hovedgata er den mest naturlige gjennomfarsåren.

Lagringsplassen fremstår som dominant siden den er så stor og parkområdet mot nord fremstår som lite. I tillegg er parkering på torget problematisk som nevnt i alternativ 2.

Alternativ 4- landskapsarkitektens forslag



Figur 39

Visst ingen eksisterende bygninger kan gjenbrukes til serveringssted kan det bygges et bygg i lette materialer nede ved kaia (se figur 40), gjerne i glass, som det er mulig å se gjennom. Her kan det tilrettelegges med bord og benker, i tillegg til lekeområder. I dette forslaget er det tilrettelagt med vegetasjon og benker inntil bygningene for å skape private rom. Scenen ligger på det øvre torget. Parkeringen er flyttet vest for rådhuset og mot sør.

En utfordring med dette forslaget er at det er lagt opp til flere samlingssteder der alle kanskje ikke blir fylt opp og som dermed kan oppfattes som tomme. Løsninger for å samle flest mulig folk på et sted kan være å flytte scenen ned til kaia. Å bruke det øvre torget som markeds plass er da et alternativ.



Figur 40 (<http://inhabitat.com/nyc/fishers-island-modern-glass-pavilion-blurs-the-lines-between-inside-out/>)

4.3 FJÆRTOFTBRUKET- OG TRØNDERNES

4.3.1 Ny bruk

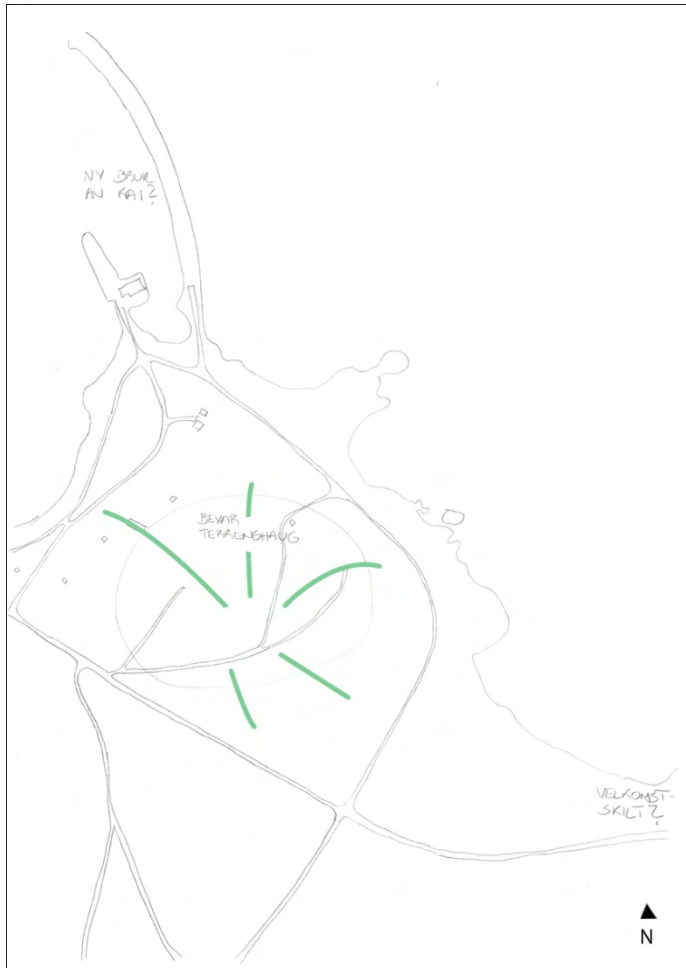


Figur 41. Forslag til ny bruk av Trønderneset

Det viktigste landskapselementet å ta vare på ved en eventuell utbygging av Trønderneset er den grønne terrengformen på området. Her kan det også tilrettelegges for opphold med turveger, benker og eventuelt leskur. Kanskje kan noen av fiskehjellene bli satt opp igjen? Det bør være mulig å kunne bevege seg fra sentrum og ut mot Trønderneset der forbindelsen kan fortsette i en tursti som bidrar til å gjøre området mer tilgjengelig for friluftsmål.

4.4 REVNES

4.4.1 Ny bruk



Figur 42. Forslag til ny bruk og elementer ved Revnes.

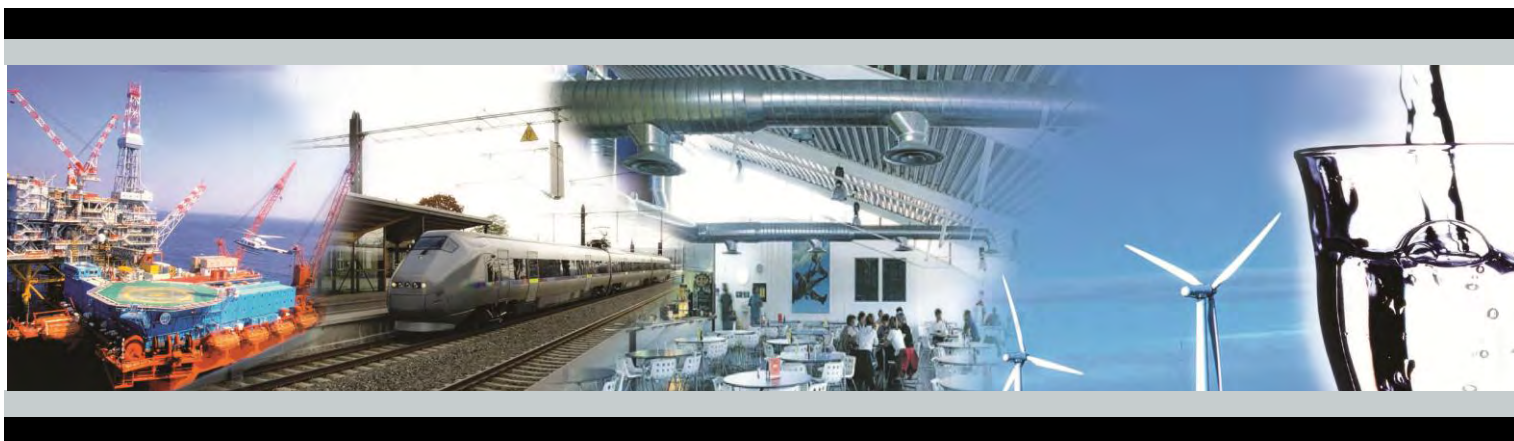
Ved etablering av ny industri er det en fordel at den samles rundt Hurtigrutekaia og ikke spres ut i området. Strandområdene og terrenghaugene har en landskapsverdi både fra innkjøringa i øst og fra sentrum i vest. Hvis Hurtigrutekaia går ut av bruk kan den brukes til ny industri. Ved "Kjerringskrævet" der man kjører inn i Berlevåg fra vest kan det være en ide å lage et velkomstskilt etc. for å markere at man er kommet til Berlevåg.

Referanser

Eier, årstall	Type	Navn, datering, spesialisering
Sweco AS, 2012	Rapport	Forslag til planprogram tilknyttet områdereguleringa av Berlevåg tettsted
Cubus Arkitekter AS, 2012	Nettside	http://www.arkitektgruppen-cubus.no/?page=54&show=144&slideshow=207 , 17.08.12
Landskapsarkitektur. no, 2012	Nettside	Alta: http://landskapsarkitektur.no/?nid=43254&lcid=1044 , 17.08.12 Inndyr: http://landskapsarkitektur.no/?nid=43211 , 17.08.12
Riksantikvaren, 2012	Nettside	http://www.riksantikvaren.no/?module=Articles;action=Article_publicShow;ID=2404 , 31.08.12

Når det gjelder figurhenvisninger er bildene/kartene tatt eller bearbeidet av landskapsarkitekten visst ikke annet er oppgitt.

Berlevåg kommune



Områderegulering av Berlevåg tettsted

Konsekvenser for biologisk mangfold

RAPPORT

Områderegulering av Berlevåg tettsted - Konsekvenser for biologisk mangfold

Rapport nr.:	Oppdrag nr.: 447921	Dato: 15.11.2012
Kunde: Berlevåg kommune		
Områderegulering av Berlevåg tettsted Konsekvenser for biologisk mangfold		
Sammendrag:		
<p>Berlevåg kommune ønsker å oppdatere gjeldende reguleringsplan for Berlevåg sentrum. Foreslått plan innebærer blant annet etablering av industriområde på Revnes. Berlevåg ligger i et viddelandskap i sørarktisk klimasone, i overgangen mellom oseanisk og kontinental vegetasjonsseksjon. Vegetasjonen er heipreget og sparsom, men basisk berggrunn gir grunnlag for partier med rikere vegetasjon. Området er viktig for fugl, spesielt sjøfugl.</p> <p>Revneset har middels verdi for biologisk mangfold men grunnlag i nærhet til viktige leveområder for rødlistede fuglearter og funn av naturtypene kalkrike områder i fjellet og naturbeitemark med lokal verdi. Planområdet for øvrig har middels verdi for biologisk mangfold da det ikke er registrert viktige naturtyper eller truede vegetasjonstyper her. Også denne delen av Berlevåg huser rødlistede fuglearter.</p> <p>Negative konsekvenser av områdereguleringen omfatter redusert areal av naturtyper og forstyrrelser for fugl. For industriområde på Revnes vurderes konsekvensen å være middels negativ. For planområdet for øvrig vurderes reguleringen å gi liten negativ konsekvens.</p>		
Rev.	Dato	Revisjonen gjelder
Utarbeidet av: Julie Kollstrøm Nguyen		Sign.: <i>Julie Kollstrøm Nguyen</i>
Kontrollert av.: Aslaug T. Nastad		Sign.: <i>Aslaug T. Nastad</i>
Oppdragsansvarlig / avd.: Thor-Arthur Didriksen/ Alta		Oppdragsleder / avd.: Øystein Willersrud/ Alta

Innhold

1	Sammendrag	1
1.1	Metode og datagrunnlag	1
1.2	Influensområde	1
1.3	Konsekvenser	1
1.4	Forslag til avbøtende tiltak og oppfølgende undersøkelser.....	1
2	Innledning	2
2.1	Innhold og avgrensning	2
3	Metode og datagrunnlag	3
3.1	Avgrensning av influensområde	3
3.2	Datagrunnlag	3
3.3	Metode	3
3.4	Vurdering av verdi	3
3.5	Vurdering av tiltakets omfang	4
3.6	Fastsetting av konsekvensgrad	5
4	Utbyggingsplanene	6
5	Dagens situasjon og verdivurdering	6
5.1	Kort områdebeskrivelse.....	6
5.2	Biologisk mangfold	7
5.2.1	Vegetasjon og naturtyper	7
5.2.2	Pattedyr og fugl	9
6	Konsekvenser av tiltaket	11
6.1	0-alternativet	11
6.2	Omfang og konsekvenser for biologisk mangfold	11
6.2.1	Samla verdi-, omfangs- og konsekvensvurdering	12
7	Avbøtende tiltak og oppfølgende undersøkelser	13
7.1	Forslag til avbøtende tiltak	13
7.2	Oppfølgende undersøkelser	13
8	Forhold til Naturmangfoldloven	14
9	Referanser	15
9.1	Skriftlige kilder.....	15
9.2	Kilder på internett	15
9.3	Muntlige kilder	16

Vedleggsliste

Vedlegg 1 Konsekvensmatrise

Vedlegg 2 Artsliste fugl

1 Sammendrag

Berlevåg kommune ønsker å oppdatere gjeldende reguleringsplan for Berlevåg sentrum. Oppdateringen innebærer utlegging av nye områder for utbygging og mulig flytting av kai. Denne utredningen gjør rede for konsekvenser for biologisk mangfold.

1.1 Metode og datagrunnlag

Verdi- og konsekvensvurderinger følger Håndbok 140 Konsekvensanalyser (Statens vegvesen 2006). Konsekvensutredningen følger en tretrinnsprosess med verdi- omfangs- og konsekvensvurdering.

Informasjon om området er samlet inn ved gjennomgang av tilgjengelig litteratur og databaser, kontakt med Fylkesmannen i Finnmark, lokale ressurspersoner samt egen befaring av området i uke 28 sommeren 2012.

Kvaliteten på samlet datagrunnlag (befaring, litteratur og databaser) vurderes som tilfredsstillende.

1.2 Influensområde

Influensområdet for biologisk mangfold omfatter alle arealer som vurderes påvirket av den planlagte utbyggingen.

Vegetasjonen anses for å bli påvirket innenfor en radius av 100 meter fra tiltak. For pattedyr og fugler vil influensområdet være i størrelsesordenen 200- 2000 meter, avhengig av art.

1.3 Konsekvenser

Støy fra industri og menneskelig aktivitet kan virke forstyrrende på hekkende og furasjerende fugl. Vegetasjonen vil påvirkes negativt av arealbeslag.

Konsekvensvurdering for hvert av områdene:

Område	Verdi	Omfang	Konsekvens
Revneset	Middels	Middels negativt	Middels negativ
Øvrig planområde	Middels	Lite negativt	Liten negativ

1.4 Forslag til avbøtende tiltak og oppfølgende undersøkelser

Støyende og forurensende industri foreslås lokalisert til områder der forstyrrelsene vil få mindre omfang. Byggeaktivitet anbefales utført i mindre sårbare perioder.

2 Innledning

Berlevåg kommune ønsker å oppdatere gjeldende reguleringsplan for sentrum/Indre havn. Ny reguleringsplan omfatter blant annet utlegging av nye områder for utbygging på Trønderneset, Vardneset og Revneset. Denne rapporten er en konsekvensutredning av fagtema biologisk mangfold. Rapporten omfatter en beskrivelse av dagens situasjon og vurdering av omfang samt mulige konsekvenser av tiltaket. Forslag til avbøtende tiltak, oppfølgende undersøkelser og vurderinger på grunnlag av Naturmangfoldloven blir også kommentert.

Utredningen er gjennomført i henhold til plan- og bygningslovens krav om konsekvensutredninger.

2.1 Innhold og avgrensning

Utredningen tar for seg planlagte utbyggingsområder. Disse er undersøkt for viktige naturtyper, truede vegetasjonstyper og rødlistede arter i henhold til planprogram.

Utredningen tar ikke for seg konsekvenser for marint biologisk mangfold ved eventuelle tiltak i havna. Storelva anses ikke å bli berørt av planforslaget. Kai som vurderes flyttet vurderes ikke å føre til annerledes bruk av området enn dagens bruk, og nevnes derfor ikke spesielt.

3 Metode og datagrunnlag

3.1 Avgrensing av influensområde

Med influensområde menes det område der naturtyper og vegetasjon blir direkte eller indirekte berørt av de planlagte tiltakene. Planter, vegetasjonstyper og naturtyper vil stort sett bare påvirkes nært inngrepene. Hydrologiske forhold, endring i lokalklima og forurensning i luft eller vann kan gi indirekte påvirkning lengre vekk fra inngrep.

Størrelse på influensområdet for fauna bestemmes av aksjonsradiusen til hver enkelt art. De store rovdyrene har leveområder på flere titalls km², men de blir først og fremst påvirket ved inngrep de nærmeste 1-2 km fra yngleplassene. Det samme gjelder i store trekk andre (sårbare) fugler og pattedyr. Influensområdet for fugl defineres derfor som en buffersone på ca. 2 km omkring utbygging.

3.2 Datagrunnlag

Informasjon om området er samlet inn ved gjennomgang av tilgjengelig litteratur og databaser (Artsdatabanken & GBIF 2012, Direktoratet for naturforvaltning 2012, Norges geologiske undersøkelse 2012), kontakt med Fylkesmannen i Finnmark, Berlevåg Havnemuseum og tidligere bonde på Revneset, Kristian Møller.

Strekningen fra Trønderneset til Vardneset ble befart for rødlistet flora og viktige naturtyper av biolog Julie Kollstrøm Nguyen i uke 28.

Kvaliteten på samlet datagrunnlag (befaring, litteratur og databaser) vurderes som tilfredsstillende.

3.3 Metode

Verdi- og konsekvensvurderinger følger Håndbok 140 Konsekvensanalyser (Statens vegvesen 2006). Konsekvensutredningen følger en tretrinnsprosess med verdi-, omfangs- og konsekvensvurdering som beskrevet i de neste tre punktene.

3.4 Vurdering av verdi

Verdien fastsettes langs en 3-delt skala som spenner fra *liten verdi* til *stor verdi* (figur 1) vurdert ut fra tema i tabell 1.

Verdivurdering		
<i>Liten</i>	<i>Middels</i>	<i>Stor</i>
-----	-----	-----

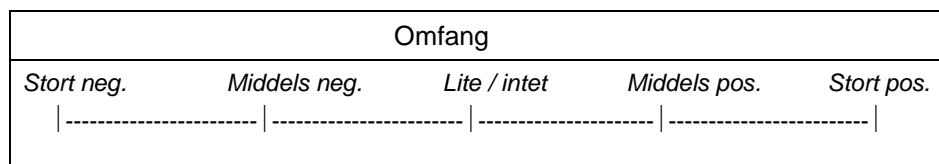
Figur 1 Skala for verdivurdering (Statens vegvesen 2006).

Tabell 1 Rådgivende kriterier for verdisetting av områder: Liten, middels eller stor i verdi, i relasjon til ulike grunnlagsdokumenter. Berøres viktige områder for norske ansvarsarter, tillegges dette økt verdi.

Kilde	Stor verdi	Middels verdi	Liten verdi
DN-håndbok 13	Naturtyper som får verdi "Svært viktig".	Naturtyper som får verdi "Viktig" og "Lokalt viktig".	
Norsk Rødliste for Arter 2010	Viktige leveområder for arter i kategoriene "kritisk truet", "sterkt truet", eller "sårbar".	Viktige leveområder for arter i kategoriene "nær truet" eller "datamangel".	Viktige leveområder for arter som står på eventuelle regionale rødlistene.
Norsk Rødliste for Naturtyper 2011	Naturtyper i kategoriene "kritisk truet", "sterkt truet" eller "sårbar", eller der det er grunn til å tro at slike finnes.	Arter i kategoriene "nær truet" eller "datamangel", eller der det er grunn til å tro at slike finnes.	
Truete vegetasjonstyper (Fremstad & Moen, 2001)	Typer i kategoriene "akutt truet" og "sterkt truet".	Typer i kategorien "noe truet".	Typer i kategorien "hensynskrevende".
Vernestatus	Område vernet eller foreslått vernet med hjemmel i Lov om naturvern.	Område vurdert i verneplansammenheng, men forkastet.	Lokale verneområder (Reguleringsplan).
DN håndbok 2000-11	Svært viktige viltområder.	Viktige viltområder.	Registrerte, lokalt viktige viltområder.
DN håndbok 15	Ferskvannslokalitet som er vurdert som svært viktig (verdi A)	Ferskvannslokalitet som er vurdert som viktig (verdi B)	Andre områder

3.5 Vurdering av tiltakets omfang

Mulige virkninger av tiltaket blir beskrevet, og tiltakets omfang blir vurdert på en 5-delt skala fra *stort negativt omfang* til *stort positivt omfang* (figur 2).



Figur 2 Skala for omfangsvurdering (Statens vegvesen 2006).

3.6 Fastsetting av konsekvensgrad

Konsekvensgraden av tiltaket er funnet ved å sammenstille vurderingene av tiltakets omfang med vurderingene av områdenes verdi. Jo mer verdifullt det aktuelle området/komponenten er, jo større betydning vil inngrepet ha. Konsekvensen er gradert i en 9-delt skala fra *meget stor positiv konsekvens* til *meget stor negativ konsekvens*. I vurderingene av konsekvensgrad er tiltaket sammenlignet med det såkalte "0-alternativet", som innebærer en forventet utvikling i området dersom tiltaket ikke gjennomføres.

4 Utbyggingsplanene

Varslet planområde omfatter sentrum i tettstedet Berlevåg med Indre havn, strandsoneområdene Trønderneset og Lagmannsneset til og med Vestermoloen, samt Revneset med Østermoloen.

5 Dagens situasjon og verdivurdering

5.1 Kort områdebeskrivelse

Tettstedet Berlevåg ligger i Berlevåg kommune i Finnmark fylke, og tilhører landskapsregionen Kystbygdene i Øst-Finnmark. Området er et viddelandskap, og Berlevåg ligger eksponert mot havet.

Berlevåg ligger i sørarktisk sone, og i likhet med halvparten av Finnmark, i overgangen mellom oseanisk og kontinental vegetasjonsseksjon (Moen 1998). Vegetasjonen i sørarktisk sone er dominert av hei og dvergbusker, samt noe våtmark og vierkratt. Dette er også betegnende for vegetasjonen i området. Tettstedet er i stor grad bebygd, og vegetasjonen er preget av menneskelig aktivitet. Vegetasjonen er sparsom og preget av hei med fjellblotninger. Hovedbergarten i området er fyllitt, og mye av løsmassene er marine avsetninger, noe som gir grunnlag for kalkkrevende vegetasjon.



Figur 3. Berggrunnskart (NGU 2012) for Berlevåg sentrum. Grønn farge indikerer grå fyllitt i veksling med lys metasandstein.

5.2 Biologisk mangfold

5.2.1 Vegetasjon og naturtyper

Viktige naturtyper

Deler av Revneset består av naturbeitemark av utformingen frisk fattigeng. Enga har vanlig artsutvalg; engkvein, sølvbunke, fjellgulaks, fjelltimotei og andre graminider, engsoleie (dominerende), ryllik, harerug, og fjellmarikåpe. Også enghumleblom, fjelltistel, fjellfiol og perlevintergrønn opptre. Enga har enkelte friskere partier med ballblom og skogstorkenebb. Partier med ullvier tyder på gjengroing. Strekingen Revneset- Løkvika ble benyttet som beite for sau fram til begynnelsen av nittitallet (Kristian Møller, pers. medd.). Enga er preget av inngrep, og er fragmentert av vei- og husbygging. Hevd er i dag opphørt, og dersom den ikke tas opp igjen vil området bli preget av gjengroing og forfall, få en annen artssammensetning og tape sin verdi for biologisk mangfold. Sauebeite opphørte tidligere andre steder i Berlevåg sentrum, og naturtypen anses som uvanlig i dette området. Lokaliteten inkluderes derfor som naturtypen naturbeitemark med lokal verdi.



Figur 4 Naturbeitemark på Revnes.

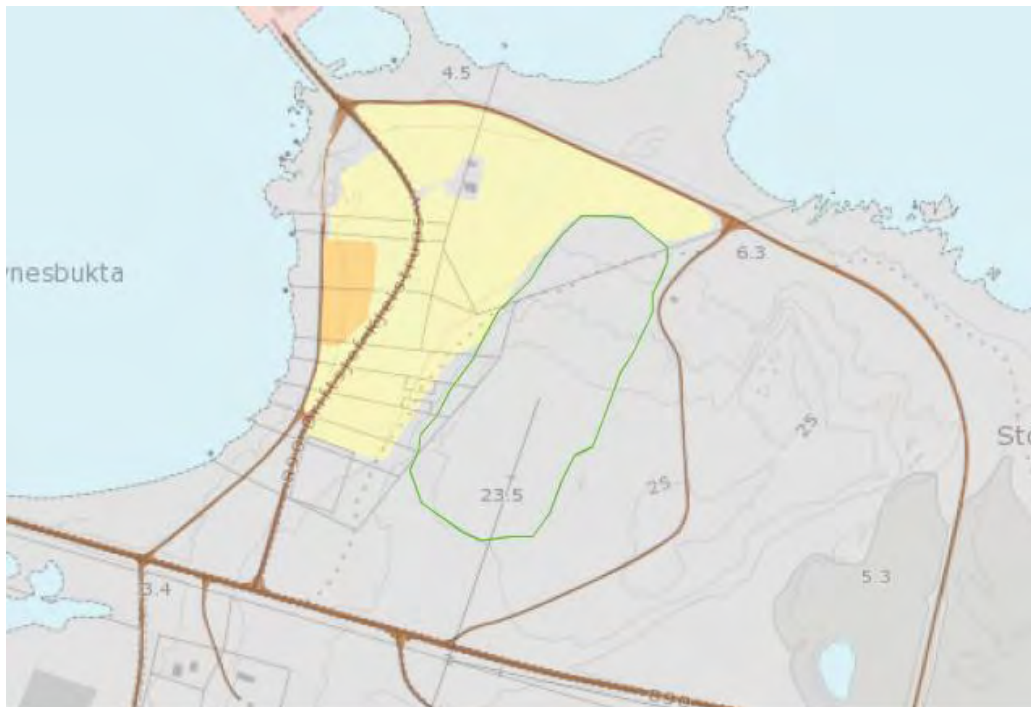
Opp mot høyden går engvegetasjonen gradvis over i fjellvegetasjon, med perlevintergrønn, legevintergrønn, skogstjerne, fjellfrøstjerne, småengkall og svarttopp i overgangen. Vegetasjonen i høyden kan beskrives som kalkrik fjellvegetasjon. Reinrosehei med utforming reinrose-gras-lavrabb opptre i mosaikk med bart fjell og fattig kreklinghei. I de rike partiene vokser kravfulle arter som reinrose, jåblom, grønnekurle og bjønnbrodd. For øvrig forekommer arter som musøre, fjellsmelle, svarttopp, fjelltistel, fjellkrekling, rypebær, rabbesiv, fjellfrøstjerne, svartstarr, fjellrapp og fjellarve. Naturtypen antas ikke å være uvanlig i området da det er store arealer med kalkrik berggrunn i Berlevåg. Da lokaliteten er relativt artsrik, og

det er potensial for funn av rødlistede arter, inkluderes den som naturtypen kalkrike områder i fjellet med lokal verdi.



Figur 5 Kalkrike områder i fjellet på Revnes.

På bakgrunn av to lokalt viktige naturtyper uten registreringer av rødlistede arter, vurderes Revneset til å ha noe over **liten verdi** for vegetasjon og naturtyper.



Figur 6 Naturtyper på Revneset. Gult område er naturbeitemark, område med grønt omriss er kalkrike områder i fjellet.

Annen flora og vegetasjon

Vegetasjonen i utbygningsområder for øvrig er sterkt preget av menneskelig påvirkning, og framstår som skrotemark med ordinære arter. Det er ikke registrert viktige naturtyper, truede vegetasjonstyper eller rødlistede arter her, og området anses å ha **liten verdi** for flora og vegetasjon.

5.2.2 Pattedyr og fugl

Berlevåg er leveområde for et mangfold av fuglearter. Den geografiske plasseringen gjør at området benyttes av nordlige arter på trekk og overvintring, samt som hekkeområde for vade- og sjøfugl. Også Berlevåg tettsted huser mange fuglearter (se vedlegg 2 for artsliste).



Figur 7 Storelva sett fra nederste del av deltaet.

Berlevåg havn, spesielt brakkvannsdeltaet der Storelva renner ut i Revnesbukta, er et svært viktig område for fugl. Flere av dem er rødlistete. Rødlistestatus står i parentes. Her er det observert måkefugl; grønlandsmåke, polarmåke, gråmåke, fiskemåke (Nær truet - NT) og krykkje (sterkt truet - EN) i store antall. Området benyttes også av flere arter ender, vadere og spurvefugl, deriblant de rødlistede artene stjertand (NT), bergirisk (NT) og tornirisk (NT).

Ærfugl, praktærfugl og stellerand (sårbar - VU) overvintrer i store antall langs nordkysten av Varangerhalvøya, også i Berlevåg havn.

Det er registrert observasjoner av oter (VU) i Berlevåg havn på åttitallet. Mye tyder på at oterbestanden i Varangerområdet er lav (Bjørn 2001), og det er usikkert hvorvidt oter fortsatt bruker området.

Basert på at flere rødlistede arter har leveområde her, vurderes både Revneset og planområdet for øvrig til å ha **stor verdi** for pattedyr og fugl.

Se tabell 2 for samlet verdivurdering for vegetasjon, naturtyper, pattedyr og fugl.

Tabell 2. Tabellen viser samlet verdivurdering for hvert av områdene:

Område	Verdi vegetasjon og naturtyper	Verdi pattedyr og fugl	Samlet verdi
Revneset	<i>Liten</i>	<i>Stor</i>	<i>Middels</i>
Øvrig planområde	<i>Liten</i>	<i>Stor</i>	<i>Middels</i>

6 Konsekvenser av tiltaket

6.1 0-alternativet

Konsekvensene av tiltaket vurderes i forhold til forventet fremtidig tilstand i området dersom tiltaket ikke gjennomføres. Denne tilstanden kalles "0-alternativet". Den fremtidige situasjonen vil kunne avvike fra dagens situasjon. Dette vil eventuelt gå fram av planer, målsettinger og retningslinjer for området.

0-alternativet her er at områder ikke bygges ut, og at aktiviteten i området blir som før. Dersom områdene ikke bygges ut, kan man forvente at forholdene for flora og fauna blir som i dag. Naturtypen naturbeitemark på Revneset vil miste sin verdi over tid dersom den ikke holdes i hevd.

6.2 Omfang og konsekvenser for biologisk mangfold

Ved utbygging på Revnes vil arealet av naturtypene bli redusert. Store deler av det kalkrike området i fjellet vil likevel stå igjen. Naturbeitemarka vil bli ytterligere fragmentert og dermed få redusert verdi. Over tid med dagens hevdsituasjon er dette en naturtype som uansett vil forsvinne.

Utbygging i Berlevåg indre havn og Revnesbukta vil medføre økt menneskelig aktivitet, med medfølgende forstyrrelser og støy. Forstyrrelser kan ha flere negative konsekvenser for fugl. Stadige forstyrrelser kan påvirke reproduksjon og overlevelse, og føre til fugl slutter å benytte områder med forstyrrelse. Fugl kan dog utvikle en toleranse for forstyrrelser (habituering), spesielt for jevn og/eller mekanisk støy. Ulike arter reagerer ulikt på forstyrrelser. Vadere, måker, gjess og andefugler regnes som å være særlig følsomme for forstyrrelser. Likevel viser også arter innen disse gruppene tegn på habituering.

Fuglelivet i Berlevåg havn, Revnesbukta og Storelvas delta vil bli påvirket av økt aktivitet. Sentrumsområdet er allerede preget av menneskelig aktivitet i kystsonen, og det er derfor grunn til å tro at fugl som benytter området er habituert. Aktiviteten i området vil være av samme art som tidligere.

Etablering av industri på Revnes vil kunne føre til økt støy fra industri og medfølgende økning av trafikk på land og båtanløp. Forurensning fra eventuell industri vil kunne være svært skadelig for fugl i Revnesbukta.

Ærfugl og stellerand overvintrer gjerne i flokk i sentrumsnære områder med menneskelig aktivitet. Næringstilgang anses å være den mest kritiske faktor for overvintrende fugl. Ærfugl kan sies å tiltrekkes av menneskelig aktivitet, da de trekkes mot områder med god tilgang på fiskeavfall. Stellerand beiter helst i tareskog. Havnene synes ikke å være så viktige for næringssøk for stellerand sammenlignet med naturlige habitater i området (Bustnes og Systad 2000). Det er derfor ikke grunn til å tro at næringstilgangen for disse artene vil endres vesentlig av tiltaket

Tiltakets omfang vurderes som middels negativt for Revneset og lite negativt omfang for området for øvrig.

6.2.1 Samlet verdi-, omfangs- og konsekvensvurdering

Middels verdi og middels negativt omfang gir middels negativ konsekvens for biologisk mangfold for tiltak på Revneset.

Middels verdi og lite negativt omfang gir liten negativ konsekvens for biologisk mangfold i området for øvrig.

Tabell 3 Samlet verdi-, omfangs- og konsekvensvurdering

Område	Verdi	Omfang	Konsekvens
Revneset	Middels	Middels negativt	Middels negativ
Øvrig planområde	Middels	Lite negativt	Liten negativ

7 Avbøtende tiltak og oppfølgende undersøkelser

7.1 Forslag til avbøtende tiltak

Grunnet fare for forurensning i Revnesbukta anbefales det at potensielt forurensende industri henvises til østsiden av moloen på Revneset. Dette for å gjøre det lettere å begrense og få kontroll på forurensningen før den når sårbare områder. Industri som medfører mye støy, spesielt plutselige, høye lyder, anbefales plassert mest mulig skjermet for Storelvas delta og Revnesbukta. Forstyrrelsen for fugl blir mindre ved redusert sikt til forstyrrelsen.

Anleggsarbeid ved opparbeidelse av utbygningsarealer forutsettes utført i mindre sårbare perioder, utenom hekkesesong (mai-juli).

7.2 Oppfølgende undersøkelser

Da området er viktig for fugl, og det er usikkert hvorvidt fugl vil tilvennes nye tiltak, foreslås det at fuglebestanden i området overvåkes ved at en registrerer forekomst og antall av de ulike artene før og etter utbygging.

8 Forhold til Naturmangfoldloven

Ny områderegulering vil berøre to viktige naturtyper med lokal verdi og en rekke rødlistede fuglearter. Tiltaket er i et sentrumsområde, som allerede er preget av menneskelig aktivitet, bebyggelse, bil- og båttrafikk, ferdsel og støy.

Den samlede belastning på økosystemet vil øke noe. Naturtypen kalkrike områder i fjellet anses ikke som utsatt i området som helhet, da det er store arealer med kalkrik grunn lokalt og regionalt. Naturtypen naturbeitemark er allerede forringet, men forringelsen vil skje raskere grunnet tiltaket. Belastningen på fugl, deriblant rødlistede arter, vil øke noe grunnet økt aktivitet. Omfanget av denne belastningen er noe usikker, da fugl som benytter området i dag ser ut til å være habituert til aktivitet.

Kunnskapsgrunnlaget anses for å være tilfredsstillende. Tiltaket anses ikke å medføre en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet. Det er gitt forslag til driftsmetoder og lokalisering for å begrense skade på naturmangfoldet.

9 Referanser

9.1 Skriftlige kilder

Bjørn, T. H. (2000) Oteren i Finnmark. En kartlegging av oterbestanden ved hjelp av sportegnmetoden. Rapport fra Fylkesmannen i Finnmark, miljøvernavdelingen.

Bustnes, J. O. & Systad, G. H. 2000 Vinterøkologi hos stellerand. Oppsummering av resultater fra forskningsprosjekt i Varangerfjorden, 1996-2000. NINA Oppdragsmelding 662: 1-22.

Direktoratet for naturforvaltning (2000) Viltkartlegging. DN-håndbok 11. Revidert utgave 2000.

Direktoratet for naturforvaltning (2006) Kartlegging av naturtyper – verdisetting av biologisk mangfold. Håndbok 13. 2. Utgave 2006, oppdatert 2007.

Follestad, A. (2012) Innspill til forvaltningsplaner for Lista- og Jærstrendene: Kunnskapsoversikt over effekter av forstyrrelser på fugler. NINA Rapport 851.

Fremstad, E. & Moen, A. (red.) (2001) Truete vegetasjonstyper i Norge – NTNU Vitenskapsmuseet Rapp. bot. Ser. 4: 1-231.

Kålås, J.A., Viken, Å., Henriksen, S. & Skjelseth, S. (red.) (2010) Norsk rødliste 2010. Artsdatabanken.

Lid, J. & Lid, D.T. (2007) Norsk flora. Det Norske Samlaget, 7 utg., 3. opplaget 2007. Elven, R. (ed.).

Moen, A. (1999) National atlas of Norway: Vegetation. Norwegian Mapping Authority, Hønefoss.

Nordisk ministerråd (1994) Naturgeografiske regioner i Norden.

Statens vegvesen (2006) Konsekvensanalyser, Nr. 140 i Vegvesenets håndbokserie.

9.2 Kilder på internett

Artsdatabanken og GBIF Norge (2012). Artskart 1.6. Tilgjengelig fra: <http://artskart.artsdatabanken.no/Default.aspx>

Direktoratet for Naturforvaltning (2012) Naturbase. Tilgjengelig fra: <http://dnweb12.dirnat.no/nbinnsyn/http://dnweb12.dirnat.no/nbinnsyn/>

Norges geologiske undersøkelse (2012). Tilgjengelig fra: <http://www.ngu.no/kart/bg250/>

9.3 Muntlige kilder

Kristian Møller

Vedlegg 1 Konsekvensmatrise

Fastsetting av tiltakets konsekvens ut fra områdenes verdi og tiltakets omfang. (Statens vegvesens 2006).

Verdi Ingen verdi	Omfang		
	Liten	Middels	Stor
Stort positivt			Meget stor positiv konsekvens (++++)
Middels positivt			Stor positiv konsekvens (+++)
Lite positivt			Middels positiv konsekvens (++)
Intet omfang			Lite positiv konsekvens (+)
Lite negativt			Ubetydelig (0)
Middels negativt			Lite negativ konsekvens (-)
Stort negativt		Middels negativ konsekvens (--)	
		Stor negativ konsekvens (- - -)	
		Meget stor negativ konsekvens (- - - -)	

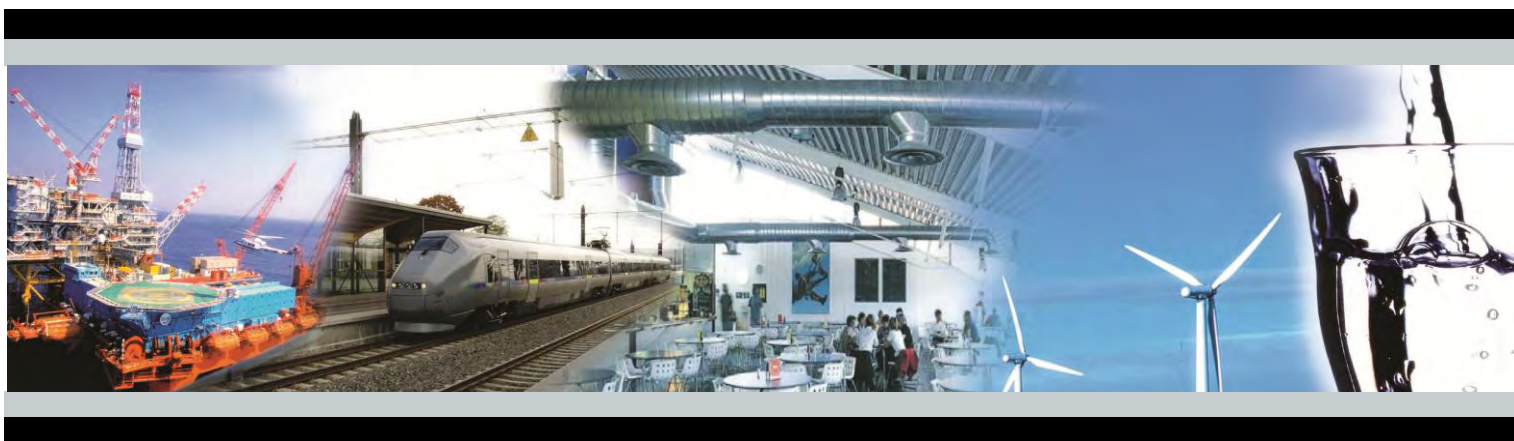
Vedlegg 2 Artsliste fugler

<i>Vit. Navn</i>	<i>Norsk navn</i>	<i>Status</i>
<i>Alauda arvensis</i>	Sanglerke	VU
<i>Anas acuta</i>	Stjertand	NT
<i>Anas platyrhynchos</i>	Stokkand	LC
<i>Anser albifrons</i>	Tundragås	
<i>Anthus pratensis</i>	Heipiplerke	LC
<i>Aythya fuligula</i>	Toppand	LC
<i>Branta leucopsis</i>	Hvitkinngås	NA
<i>Calidris temminckii</i>	Temmincksnipe	LC
<i>Carduelis cannabina</i>	Tornirisk	NT
<i>Carduelis flammea</i>	Gråsisik	LC
<i>Carduelis flavirostris</i>	Bergjirisk	NT
<i>Cephus grylle</i>	Teist	VU
<i>Charadrius hiaticula</i>	Sandlo	LC
<i>Clangula hyemalis</i>	Havelle	LC
<i>Larus argentatus</i>	Gråmåke	LC
<i>Larus canus</i>	Fiskemåke	NT
<i>Larus glaucoides</i>	Grønlandsmåke	
<i>Larus hyperboreus</i>	Polarmåke	
<i>Larus marinus</i>	Svartbak	LC
<i>Mergus merganser</i>	Laksand	LC
<i>Mergus serrator</i>	Siland	LC
<i>Motacilla alba</i>	Linerle	LC
<i>Oenanthe oenanthe</i>	Steinskvett	LC
<i>Passer domesticus</i>	Gråspurv	LC
<i>Plectrophenax nivalis</i>	Snøspurv	LC
<i>Polysticta stelleri</i>	Stellerand	VU
<i>Rissa tridactyla</i>	Krykkje	EN
<i>Somateria mollissima</i>	Ærfugl	LC

Totalt 28 arter

Artene er registrert av Norsk Ornitologisk Forening de siste åtte år.

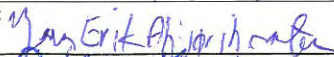

Berlevåg kommune



Områderegulering av Berlevåg tettsted

Støy fra hurtigrutekai og oppstillingsplass for vogntog

RAPPORT

Rapport nr.: 1	Oppdrag nr.: 447921	Dato: 11.09.2012	
Kunde: Berlevåg kommune			
Støy fra planlagt hurtigrutekai og oppstillingsplass for vogntog			
Sammendrag: SWECO AS er engasjert av Berlevåg kommune for å vurdere støy fra planlagt ny hurtigrutekai og oppstillingsplass for tungtransport i forbindelse med ny områderegulering av Berlevåg sentrum.			
Støy fra planlagt kai I Berlevåg møtes nord og sørgående hurtigrute. Begge har et kvarters liggetid, hhv fra 22:30 – 22:45 og 22:15 – 22:30. Nærliggende bebyggelse vil normalt være utsatt for støy fra hurtigruten maksimalt 1 time på kveldstid, fra ca kl 22 til 23. Dersom det antas at hurtigruten legger til tilnærmet hele året, vil nødvendig avstand mellom bolighus og hurtigruten være ca 110 m for å tilfredsstillere grenseverdien i T-1442. Beregnet lydnivå til bebyggelse er lavere enn anbefalt grenseverdi på 55 dBA. Driftsbygninger bør plasseres slik at de skjermes for eventuelle støykilder ved kaien. Støy fra andre aktiviteter i forbindelse med bruk som avlastningskai for fiskeindustri er ikke vurdert i denne fasen, da omfang av støyende aktiviteter ikke er kjent. Støy fra anleggsfasen er vurdert på generelt grunnlag. Det antas at grenseverdiene for støy i anleggsperioden vil kunne overskrides for arbeider som foregår ved selve kaianlegget.			
Støy fra planlagt oppstillingsplass for vogntog Det er vurdert støy fra 2 oppstillingsplasser for tungtransport. Basert på tilbakemelding fra kommunen er det antatt at det kan dreie seg om inntil 5 vogntog samtidig, og de kan stå der flere dager om gangen. Det klages på støy fra kjøleaggregatene og at vogntogene går på tomgang. Det beregnes ekvivalent lydnivå over 45 dBA for en rekke boliger for ett døgn (natt). Det anbefales at det forsøkes å tilfredsstillere grenseverdien på 45 dBA for et enkelt døgn (verste døgn). Dette krever en avstand på 220 m mellom vogntog og boliger dersom 1 vogntog er oppstilt, og en avstand på 500 m med 5 vogntog oppstilt for å tilfredsstillere 45 dBA over ett døgn / en natt. Årsmidlet ekvivalent lydnivå vil være avhengig av hvor mange vogntog som er oppstilt, samt antall døgn de står i løpet av året. Aktuelle tiltak er: <ul style="list-style-type: none"> • Tilrettelegging av elektrisk drift av kjøleaggregat er anslått å kunne redusere støynivåene med ca 10 dB. • Flytting av oppstillingsplasser • Støyskjerming av oppstillingsplasser 			
1	11.09.2012	Utgitt	JEAA
0	22.08.2012	Utgitt for kommentar	JEAA
Rev.	Dato	Revisjonen gjelder	Sign.
Utarbeidet av: Jan Erik Åbjørsbråten		Sign.: 	
Kontrollert av: Petter Holager Eriksen		Sign.: 	
Oppdragsansvarlig / avd.: Rasmus Nord / akustikk, støy, vibrasjon		Oppdragsleder / avd.: Jan Erik Åbjørsbråten / akustikk, støy, vibrasjon	

Innhold

1	Oversikt	1
2	Grenseverdier	2
3	Støyberegninger og vurderinger.....	3
3.1	Nytt kaianlegg for hurtigruta	3
3.1.1	Støy fra hurtigruten	3
3.1.2	Støy fra andre aktiviteter på kaianlegget.....	4
3.1.3	Støy i anleggsperioden.....	4
3.2	Oppstillingsplass for vogntog	5

1 Oversikt

SWECO AS er engasjert av Berlevåg kommune for å utrede støy fra ny hurtigrute kai og oppstillingsplass for tungtransport i forbindelse med ny områderegulering av Berlevåg sentrum.

Figur 1 viser en oversikt over området.



Figur 1: Oversiktskart som viser området.

2 Grenseverdier

I følge planprogram for Områderegulering av Berlevåg tettsted (Sweco rapport 447921, datert 19.01.2012), skal Miljøverndepartementets Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) legges til grunn for støyutredningen. T-1442 er i juli 2012 revidert, men de aktuelle grenseverdiene eller kravene til utredning for havner og terminaler er ikke endret i den nye revisjonen, bortsett fra at krav til maksimalnivå er definert ved parameteren L_{AFmax} mot tidligere L_{5AF} .

Tabell 1: Utdrag fra T-1442, anbefalte lydnivå.

Støykilde	Støynivå på uteplass og utenfor rom med støyfølsom bruk	Støynivå utenfor soverom, natt kl. 23-07
Havner og terminaler	Uten rentone: 55 L_{den} Med rentone: 50 L_{den}	45 L_{night} , 60 L_{AFmax}

Tabell 2: Definisjoner for lydnivå.

L_{den}	Årsmidlet A – veid ekvivalent lydnivå re. 20 μ Pa for dag – kveld – natt med 10 dB / 5 dB ekstra tillegg for natt / kveld. Tidspunkter for de ulike periodene er dag: 07-19, kveld: 19-23 og natt: 23-07
L_{night}	Årsmidlet A – veid ekvivalent lydnivå re. 20 μ Pa for 8 timers nattperiode fra 23-07
L_{5AF}	A – veid maksimalt lydnivå re. 20 μ Pa målt med tidskonstant "Fast" på 125 ms som overskrides av 5 % av hendelsene i løpet av en angitt periode
L_{AFmax}	A – veid maksimalt lydnivå re. 20 μ Pa målt med tidskonstant "Fast" på 125 ms
$L_{pA,ekv,24}$	A – veid ekvivalent lydnivå re. 20 μ Pa for 24 timers periode. Benyttes i forbindelse med krav til innendørs lydnivå.

Ved oppstillingsplasser for lastebiler vil støy som kjøleaggregat, tomgangskjøring, trykkluftutslipp dominere støybildet, og grenseverdier for terminaler bør benyttes.

I retningslinjen er det definert såkalte gule (55-65 dBA uten impulslyd/rentoner) og røde (over 65 dBA uten impulslyd/rentoner) støysoner. Grenseverdien for etablering av ny støyende virksomhet tilsvarer nedre grenseverdi for gul sone. I arealplaner er gul sone en vurderingssone der støyfølsom bebyggelse (f.eks boliger) kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold. Rød sone angir områder som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål og etablering av slik bebyggelse skal unngås. De beregnede støysonekartene gir dermed også informasjon i forhold til fremtidig arealdisponering.

3 Støyberegninger og vurderinger

Beregninger av støysonekart er utført etter Nordisk beregningsmetode for industristøy med beregningsprogrammet Cadna/A versjon 4.2. Beregningsmodellen er basert på digitalt kartverk levert av kommunen. Det er regnet 1. og 2. ordens refleksjoner¹.

3.1 Nytt kaianlegg for hurtigruta

I Figur 1 er plassering av planlagt nytt kaianlegg for hurtigrute og avlastningskai for fiskeindustri vist. Kaia vil ligge nært boligbebyggelse og campingplass/pensjonat.

3.1.1 Støy fra hurtigruta

I Berlevåg møtes nord og sørgående hurtigrute. Begge har et kvarters liggetid, hhv fra 22:30 – 22:45 og 22:15 – 22:30. Nærliggende bebyggelse vil normalt være utsatt for støy fra hurtigruten maksimalt 1 time på kveldstid, fra ca kl 22 til 23.

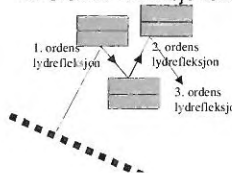
Bestemmende grenseverdi er årsmidlet A – veid ekvivalent lydnivå for dag – kveld – natt med 10 dB / 5 dB ekstra tillegg for natt / kveld. Grenseverdien er $L_{den} 55$ dBA.

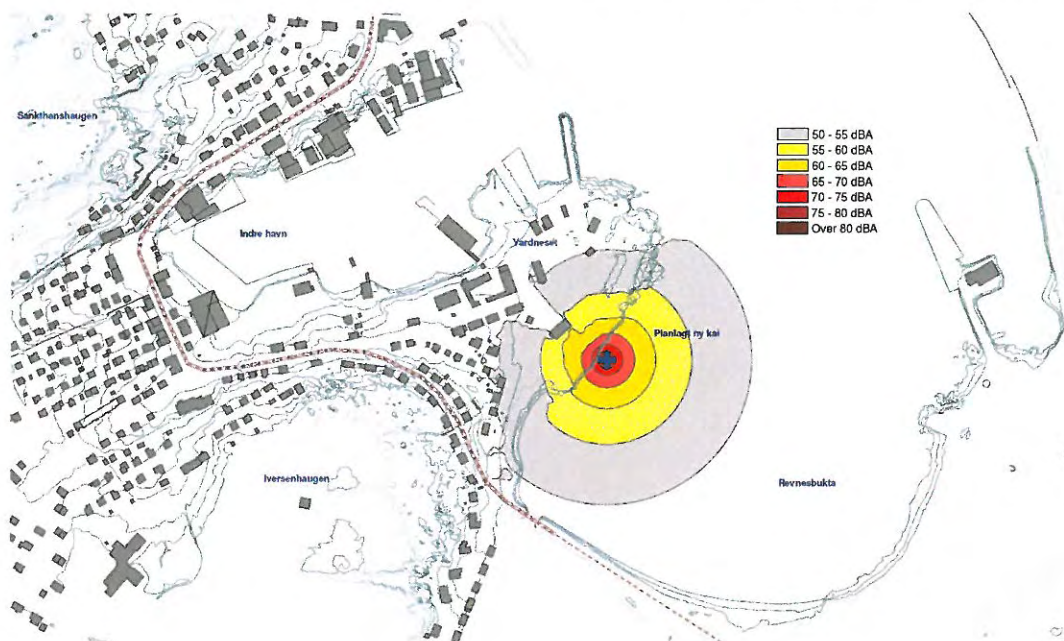
Data for lydeffekt på hurtigruten er hentet fra TA-2115. Det er antatt en total lydeffekt ($L_{W,A}$) på 113 dBA for oppholdstiden til hurtigrutene.

Dersom det antas at hurtigruten legger til tilnærmet hele året, vil nødvendig avstand mellom bolighus og hurtigruten være ca 110 m for å tilfredsstille grenseverdien i T-1442.

I Figur 2 er beregnet A-veid ekvivalent lydnivå L_{den} vist for støy fra hurtigruten.

¹ n. ordens refleksjoner: Lydreflekser via n bygning(er) eller skjerm(er).





Figur 2: Beregnet ekvivalent A-veid lydnivå L_{den} fra hurtigruten. [dBA re 20 μ Pa]. Støysoner i høyde 4m over terreng. Grenseverdi 55 dBA.

Beregnet lydnivå til bebyggelse er lavere enn anbefalt grenseverdi på 55 dBA.

Aktuelle tiltak:

- Driftsbygninger bør plasseres slik at de skjermer for eventuelle støykilder ved kaien.

3.1.2 Støy fra andre aktiviteter på kaianlegget

Støy fra andre aktiviteter i forbindelse med bruk som avlastningskai for fiskeindustri er ikke vurdert i denne fasen, da omfang av støyende aktiviteter ikke er kjent.

3.1.3 Støy i anleggsperioden

I byggeperioden vil anleggstrafikk og støy fra byggearbeidene kunne ha innvirkning på miljøet til naboer.

Dersom det antas en anleggsperiode på over 6 måneder, vil følgende grenseverdier gjelde i henhold til T-1442 (revisjon 2012).

- Dagtid ($L_{pAeq12h}$ 07-19): 60 dBA
- Kveld (L_{pAeq4h} 19-23): 55 dBA
- Natt (L_{pAeq8h} 23-07): 45 dBA

Hvis karakteristikken i lyden fra det støyende arbeidet inkluderer impulser eller rentoner bør støygrensene skjerpes med 5 dB.

Støykilder i byggefasen kan ha kildeeffekter typisk i området $L_{WA} = 100-130$ dB.

Antas en gjennomsnittlig lydeffekt i de aktuelle tidsperiodene på 115 dBA, vil beregnet lydnivå ved nærmeste støyømfintlig bebyggelse være ca 60-65 dBA.

Det antas at grenseverdiene for støy i anleggsperioden vil overskrides for arbeider som foregår ved selve kaianlegget.

Eventuell tungtransport på dagens veinett vil øke støybelastningen for bebyggelse langs denne. Når nærmere informasjon om omfanget av dette (antall transporter pr. døgn) foreligger, bør det utføres en beregning av lydnivå til berørte boliger.

Aktiviteter som sprengning er det ikke mulig å prediktere støykonsekvensen av, men må betraktes som enkelthendelser der det i korte øyeblikk kan oppstå høye lydnivåer. Miljøbelastningen vil være avhengig av antall hendelser, ladningenes størrelse osv. Varsling om større støyhendelser og regulering av anleggstiden over døgnet vil redusere opplevd belastning for beboere.

På et overordnet nivå vil en konsekvens av fokusering på støyforholdene til naboene være at et handlingsprogram for å forebygge og kontrollere støyen bør utarbeides.

Handlingsprogrammet bør omhandle blant annet følgende:

- Tilgjengelighet for klager. Kontaktinformasjon til anleggsleder, byggeplassmyndighet eller lignende, skal være tilgjengelig for klagerne (telefonnummer, e-post og evt. hvor personen kan nås fysisk)
- Rutiner for informasjon/varsling til de støybelastete
- Valg av støysvakt utstyr/arbeidsmetoder
- Prediktering av utendørs støybelastning
- Støykrav til entreprenør
- Vurdering av avbøtende tiltak
- Kontroll (støymålinger)
- Behandling av klager

Når det senere i prosjektet foreligger data på hvilke støyende aktiviteter som skal foregå ulike steder på eiendommen, vil det være nødvendig å beregne bygge og anleggsstøy som kan benyttes i planleggingen av tiltak i forbindelse med støybelastningen på og i nærheten av byggetomten

For å unngå overskridelser av støygrensene er det i første hånd viktig å velge støysvakt utstyr og arbeidsmetodikk. I neste omgang vil skjermende tiltak være aktuelle. I siste hånd kan ekstra lydisolasjon være en utvei for å tilfredsstille innendørs støygrenser. Som komplement/alternativ til disse konkrete tiltak bør driftstidsbegrensninger og tilbud om alternative oppholdssted vurderes.

3.2 Oppstillingsplass for vogntog

I Figur 1 er plassering av 2 oppstillingsplasser for tungtransport vist. Basert på tilbakemelding fra kommunen er det antatt at det kan dreie seg om inntil 5 vogntog samtidig, og de kan stå der flere dager om gangen. Det klages på støy fra kjøleaggregatene og at vogntogene går på tomgang.

Det er utført en vurdering av situasjonen der ett vogntog er plassert på oppstillingsplassen, samt en antatt verste situasjon med 5 vogntog samtidig på oppstillingsplassen.

Data på lydeffekt fra vogntogene er hentet fra TA-2115 ($L_{W,A} = 100$ dBA). Krav til ekvivalent lydnivå om natten L_{night} på 45 dBA vil være bestemmende grenseverdi. Parameteren L_{night} er i T-1442 definert som årsmiddel. Dette medfører at for direkte sammenligning med grenseverdien må det også korrigeres for antall døgn i året vogntogene står der. Vi anbefaler at det forsøkes å tilfredsstille grenseverdien på 45 dBA natt for verste døgn / enkelt døgn.

Nødvendige avstander for å tilfredsstille grenseverdien i T-1442 ved uskjermet situasjon er vist i Tabell 3. Det er antatt at aggregatene kjøres på diesel.

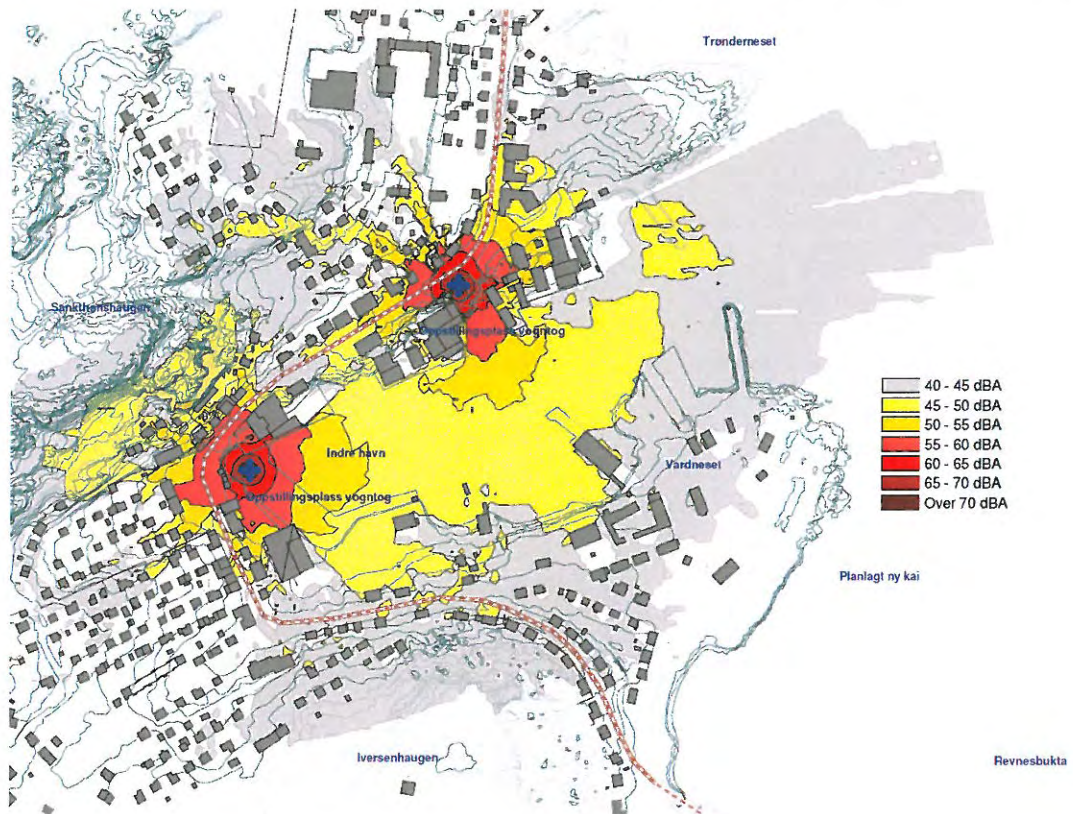
Tabell 3: Minste avstand for å tilfredsstille grenseverdier i T-1442 ved uskjermet situasjon.

Støykilde: Parkerte vogntog / lastebiler på tomgang med kjøleaggregat, Lydeffekt $L_{W,A} = 100$ dBA	Nødvendig avstand for uskjermet situasjon, drift om natten.	Nødvendig avstand for uskjermet situasjon, drift kun dag.
1 vogntog, antatt oppstilling hele året eller enkelt døgn	220 m	50 m
5 vogntog, antatt oppstilling hele året eller enkelt døgn	500 m	100 m
1 vogntog, antatt 6 mnd oppstilling i året	150 m	35 m
5 vogntog, antatt 6 mnd oppstilling i året	350 m	80 m
1 vogntog, antatt 1 mnd oppstilling i året	60 m	15 m
5 vogntog, antatt 1 mnd oppstilling i året	140 m	40 m

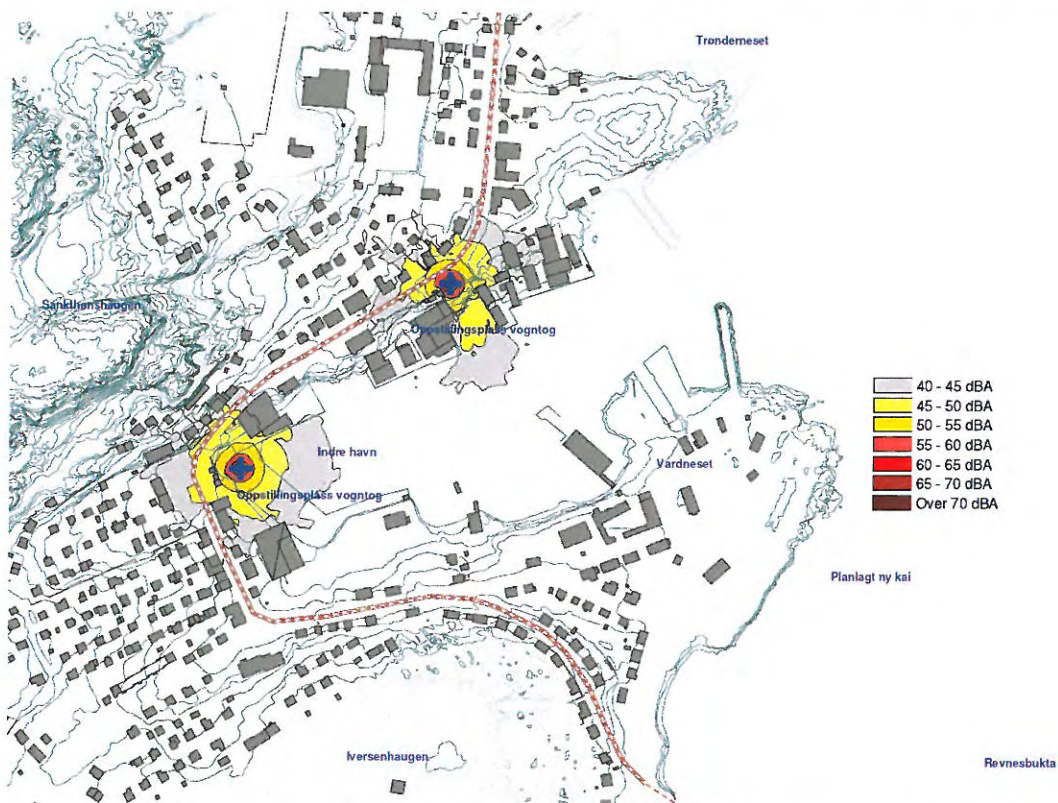
I Figur 3 er beregnet A-veid ekvivalent lydnivå for en natt vist for et eksempel med ett vogntog på hver oppstillingsplass.

I Figur 4 er beregnet årsmiddel A-veid ekvivalent lydnivå for natt vist for et eksempel med antatt oppstilling totalt 1 mnd i året med ett vogntog på hver oppstillingsplass.

Mer nøyaktige beregninger må utføres når mer eksakte data for antall vogntog på hver oppstillingsplass, oppholdstid og drift (strøm eller diesel) foreligger.



Figur 3: Beregnet ekvivalent A-veid lydnivå L_{night} fra ett vogntog på hver oppstillingsplass, [dBA re 20 μ Pa]. Støysoner i høyde 4m over terreng. Anbefalt grenseverdi for natt er 45 dBA. Beregningene er ikke korrigert for driftstid (antatt drift hele natten og hele året).



Figur 4: Beregnet ekvivalent A-veid lydnivå L_{night} fra ett vogntog på hver oppstillingsplass, [dBA re 20 μ Pa]. Figuren viser et eksempel på årsmidlet støynivå med antatt oppstilling totalt 1 mnd i året. Andre oppholdstider på plassene vil gi endringer i årsmidlet støynivå. Støysoner i høyde 4m over terreng. Grenseverdi 45 dBA.

Det beregnes ekvivalent lydnivå over 45 dBA for en rekke boliger for ett døgn (natt). Det anbefales at det forsøkes å tilfredsstille grenseverdien på 45 dBA for et enkelt døgn (verste døgn). Årsmidlet ekvivalent lydnivå vil være avhengig av hvor mange vogntog som er oppstilt, samt antall døgn de står i løpet av året og drift av aggregat (strøm eller diesel).

Aktuelle tiltak er:

- Tilrettelegging av elektrisk drift av kjøleaggregat er anslått å kunne redusere støynivåene med ca 10 dB (TA-2115).
- Flytting av oppstillingsplasser
- Støyskjerming av oppstillingsplasser