



PlanID: 5412202002

## ► **Detaljregulering Sentrumsgata Evenskjer**

### Planbeskrivelse

Vedtatt: 24.03.2021, Tjeldsund kommunestyre

Vedtak ophevet av Statsforvalteren i brev datert 02.02.2022.

Oppdragsnr.: 5151602 Dokumentnr.: Versjon: 02 Dato: 2021-03-01



**Oppdragsgiver:** Tjeldsund kommune  
**Oppdragsgivers kontaktperson:** Ivar Hartviksen  
**Rådgiver:** Norconsult AS, Skoleveien 1, NO-9407 Harstad  
**Oppdragsleder:** Øyvind Monsen  
**Fagansvarlig:** Herbjørg Arntsen  
**Andre nøkkelpersoner:** Marit Berntzen

02	2021-03-01	Revisjon etter offentlig ettersyn	HERARN	ACS	OEYMON
01	2020-10-07	Forslag til planbeskrivelse	HERARN	ACS	OEYMON
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

## Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning</b>	<b>4</b>
1.1	Oppdragsgiver og planlegger	4
1.2	Bakgrunn og formål med planarbeidet	4
1.3	Beskrivelse av tiltaket	4
1.4	Krav om konsekvensutredning, lovgrunnlaget	5
1.5	Planstatus: overordnede planer og gjeldende regulering	5
1.6	Dokumenter som er utarbeidet til planforslaget	6
<b>2</b>	<b>Planområdet</b>	<b>7</b>
2.1	Planområdet, beliggenhet og adkomst	7
2.2	Justert planområde etter planvarsel	7
<b>3</b>	<b>Planområdet – dagens situasjon</b>	<b>9</b>
3.1	Berørte eiendommer	9
3.2	Dagens arealbruk og forholdet til omgivelsene	9
3.3	Landskap: topografi, vegetasjon og estetisk/kulturelle verdier	12
3.4	Naturverdier	13
3.5	Barnas interesser, sosial infrastruktur og universell utforming	13
3.6	Adkomst og trafikkareal	14
3.7	Teknisk infrastruktur	14
3.8	Grunnforhold	16
3.9	Risiko- og sårbarhet	16
<b>4</b>	<b>Planprosess</b>	<b>17</b>
4.1	Planprosess og medvirkning	17
4.2	Innspill og merknader til planarbeidet	17
<b>5</b>	<b>Beskrivelse av planforslaget og dets virkninger</b>	<b>23</b>
5.1	Hovedgrep	23
5.2	Utforming og grad av utnytting	23
5.3	Terrenginngrep og grunnforhold	31
5.4	Universell utforming	31
5.5	Barns interesser og sosial infrastruktur	31
5.6	Landskap, vegetasjon, naturmangfold og estetiske/kulturelle verdier	31
5.7	Trafikk: adkomst, kollektiv og parkering	32
5.8	Teknisk infrastruktur	34
5.9	Risiko- og sårbarhetsvurdering (ROS)	35

# 1 Innledning

## 1.1 Oppdragsgiver og planlegger

Planforslaget er utarbeidet for Tjeldsund kommune av Norconsult AS, Harstad.

## 1.2 Bakgrunn og formål med planarbeidet

### Formål

Hensikten med reguleringen er å skaffe hjemmel for nye samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur i Evenskjer sentrum. Formålene og løsningen i gjeldende regulering er langt på vei videreført. Reguleringsendringen medfører i hovedsak at regulerte parkeringsplasser langs fylkesvei 832 utgår og erstattes med bussholdeplass og fortau for fotgjengere. Sør for rådhuset vil dagens regulerte parkeringsplasser videreføres i ny løsning.

### Bakgrunn

Evenskjer sentrum er trafikkmessig uoversiktlig både for myke trafikanter og kjørende. Fylkesvei 832 (tidligere fv. 115) går gjennom sentrum. Det finnes ikke oppmerkede parkeringsplasser, opphøyde gangfelt eller andre elementer som skiller myke og harde trafikanter. Per i dag framstår sentrum som lite tiltalende, både for næring og opphold. Tjeldsund kommune ønsker at Evenskjer sentrum skal innby til et aktivt næringsliv og være et hyggelig sted å besøke. Kommunen ser derfor behov for at nødvendig fysisk infrastruktur etableres. Befolkningen har også ytret et sterkt ønske om fortau og belysning gjennom sentrum, spesielt siden fortau og lys er etablert i begge endene av sentrum. Videre er torg og møteplasser etterlyst.

Arbeidet med sentrumsutvikling i Evenskjer ble påbegynt i 2015, og gjenopptatt i 2019 på bakgrunn av vedtak i Planutvalget i (tidligere) Skånland kommune. Planutvalget fattet følgende vedtak i sak 96/18, arkivsak 18/996:

*«Planutvalget vedtar oppstart av detaljreguleringsplan og prosjektering av fv. 115 gjennom sentrum av Evenskjer.»*

Det er gjennomført en innledende fase hvor det ble utarbeidet et konsept/skisseprosjekt for utvikling av Evenskjer sentrum. For å hjemle tiltakene forslått i skisseprosjektet, vedlegg 1, har kommunen vurdert at det må gjennomføres en reguleringsplanprosess. Skisseprosjektet ble lagt fram for Planutvalget 06.11.2019 i sak 55/19, arkivsak 18/996. Følgende vedtak ble fattet:

*«Planutvalget viser til administrasjonens gjennomgang av arbeidet slik det foreligger pr nå, og legger dette til grunn for den videre planprosessen.»*

## 1.3 Beskrivelse av tiltaket

Ny reguleringsplan legger til rette for fortau med beplantning, sitteplasser og sykkelparkering langs begge sider av fv. 832. Areal til torg ved ungdomshuset videreføres. Parkeringsplasser langs fv. 832 (kantparkering) utformes i henhold til gjeldende krav, og kryss tilrettelegges med tilstrekkelig svingradius for større kjøretøy. Kantstopp for buss, i begge kjøreretninger, planlegges ved rådhuset.

For nærmere beskrivelse: se skisseprosjektet (vedlegg 1) og veitegninger (vedlegg 2).



Figur 1-1. Visualisering fra skisseprosjektet. Den nye sentrumsgata i Evenskjer i fugleperspektiv.

#### 1.4 Krav om konsekvensutredning, lovgrunnlaget

Detaljreguleringen er vurdert til ikke å utløse krav konsekvensutredning etter *Forskrift om konsekvensutredninger*, jf. §§ 6 og 8. Planområdet omfatter allerede regulerte arealer, ligger langs fv. 832 og vurderes til ikke å få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

#### 1.5 Planstatus: overordnede planer og gjeldende regulering

##### Nasjonale planer og Rikspolitiske retningslinjer

- 2018 Statlige plantreningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
- 2014 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- (2014) Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming
- 1995 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

##### Fylkeskommunale planer

- Fylkesplan for Troms 2014-2025
- Regional Transportplan for Troms 2018-2029
- Regional plan for handel og service Troms 2014-2025
- Regional forvaltningsplan for vannregion Troms 2016-2021
- Planprogram Troms vannregion 2022-2027
- Hovedutfordringer Troms vannregion 2022-2027
- Handlingsplan for Regional næringsprogram Troms og Finnmark 2019-2022

### Kommuneplanens arealdel

Planområdet er i gjeldende kommunedelplan avsatt som «regulerte områder»:  
Skånland kommune – kommunedelplan for Evenskjer. Vedtatt 07.02.2008, siste revisjon 30.04.2009.

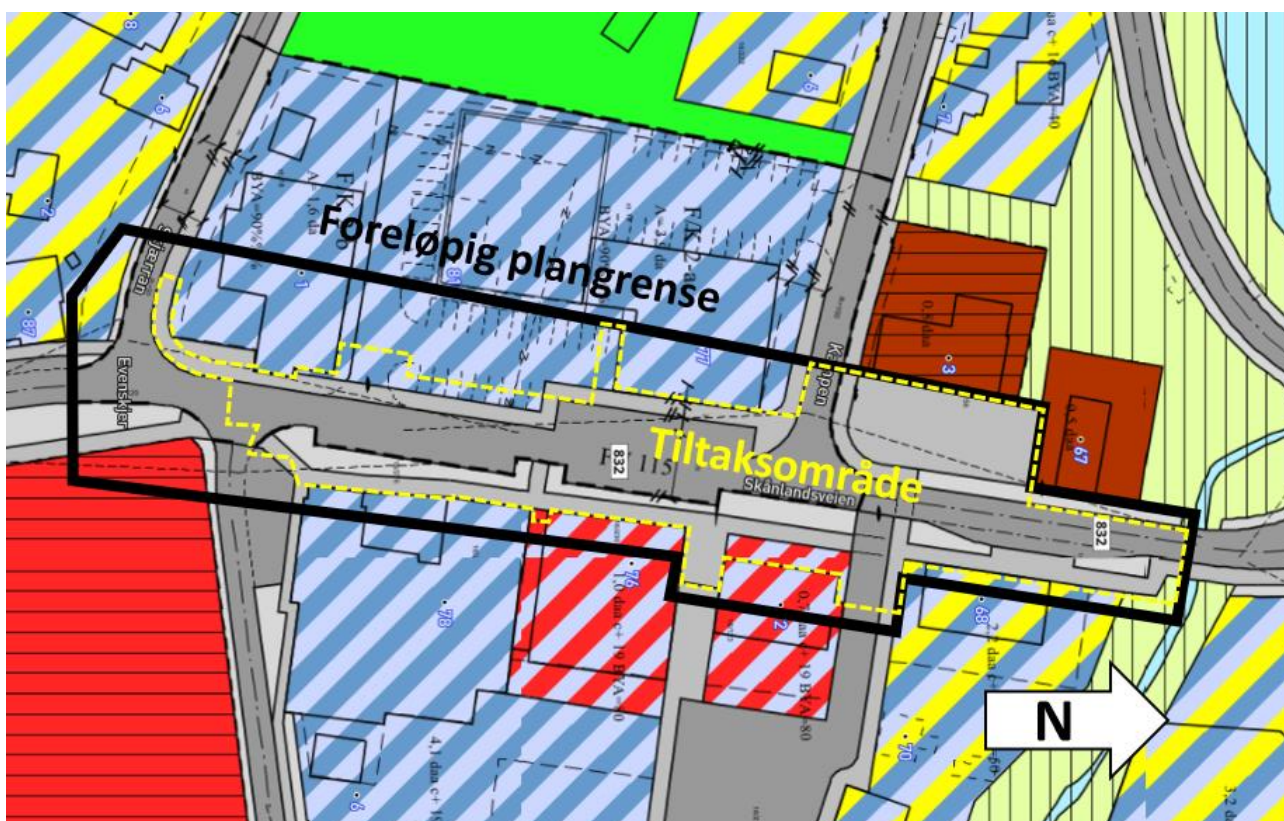
### Reguleringsplaner

Planområdet omfatter, og erstatter deler av to reguleringsplaner (figur 1-2 og figur 2-2):

- Reguleringsendring Evenskjer Sentrum, vedtatt 04.09.2003, siste revisjon 04.12.2003.
- Evenskjer Sentrum – områdene F7K2 og BS2 i gjeldende plan, vedtatt 29.09.2009.

Planlagte tiltak samsvarer i all hovedsak med det overordnede formålet i de gjeldende reguleringsplanene:

- Offentlige trafikkområder (samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur)



Figur 1-2. Gjeldende regulering innenfor varslet planområde. Tiltaksområdet iht. konsept/skisseprosjekt (vedlegg 1).

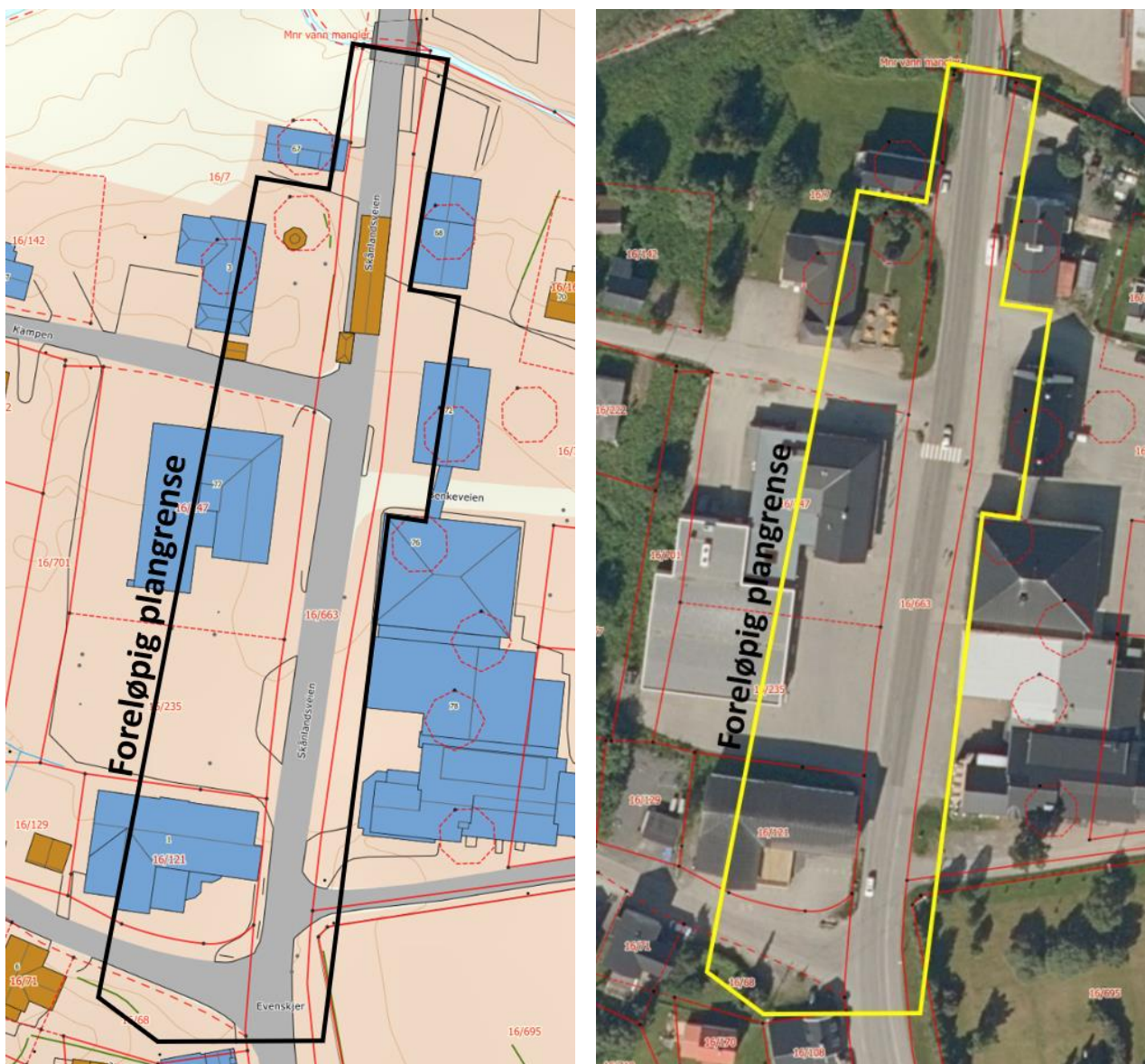
## 1.6 Dokumenter som er utarbeidet til planforslaget

- Planbeskrivelse inkl. ROS-analyse
- Plankart
- Planbestemmelser
- Vedlegg 1: Skisseprosjekt/illustrasjoner, datert 18.10.2019
- Vedlegg 2: Veitegninger og alternative sentrumsnære parkeringsplasser, datert 02.10.2020

## 2 Planområdet

### 2.1 Planområdet, beliggenhet og adkomst

Planområdet ligger i Evenskjer sentrum (figur 2-1) og inkluderer fylkesvei 832 med tilhørende arealer på begge sider. Arealet utgjør ca. 5,3 dekar.

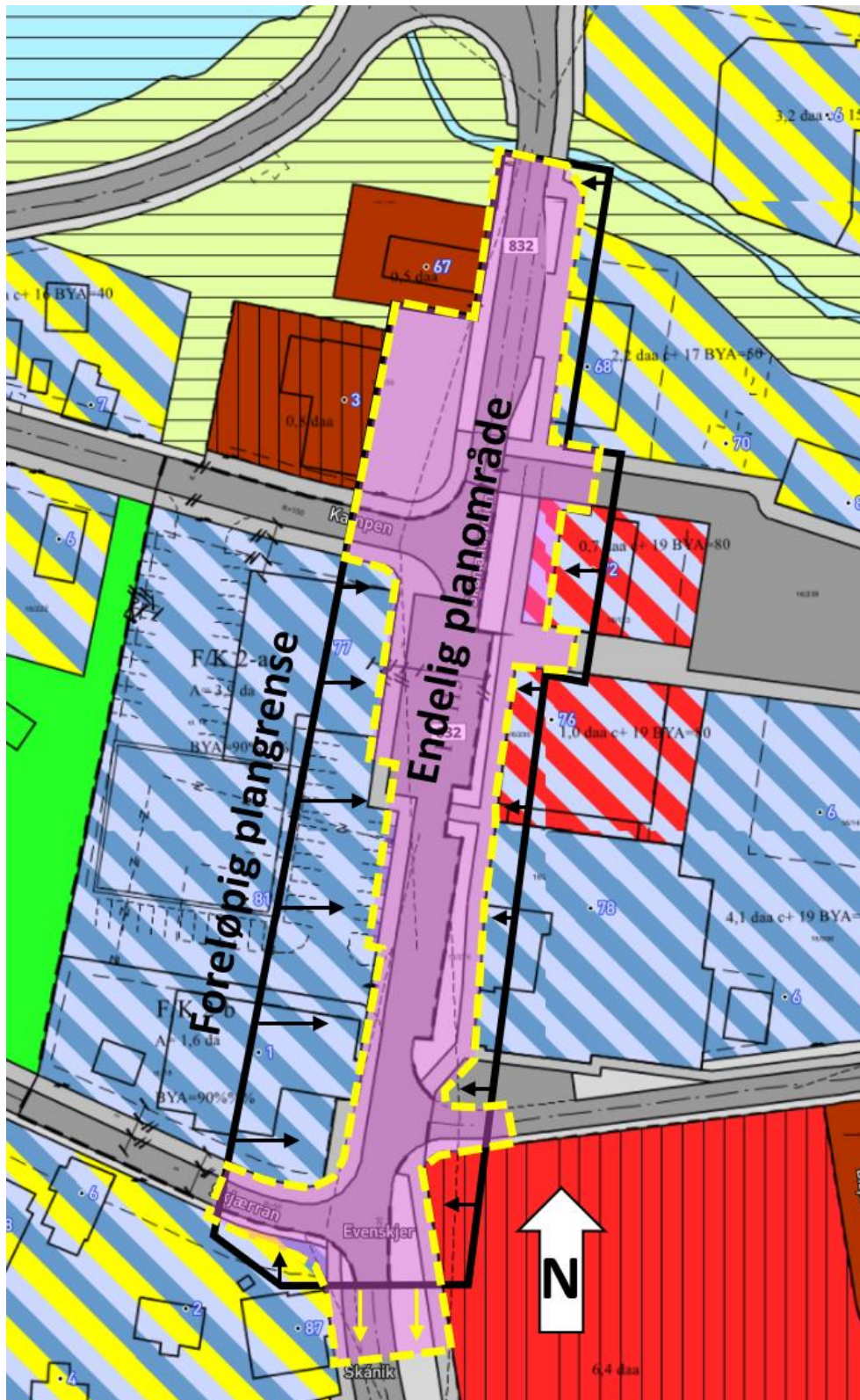


Figur 2-1. Planområdet som varslet ligger i Evenskjer sentrum, Tjeldsund kommune. Røde linjer = eiendomsgrenser.

### 2.2 Justert planområde etter planvarsel

Planområdet er gjennom planprosessen redusert både i øst og vest (figur 2-2). Dette slik at justert plangrense sammenfaller med forslaget til formålsgrenser for samferdselsanlegg. Tilgrensende arealer for bebyggelse og anlegg er dermed holdt utenfor planområdet.

Krysset ved Skjærran er utvidet noe for å oppnå tilstrekkelig svingradius for større kjøretøy. For å inkludere hele krysset i reguleringsplanen, er planområdet utvidet ca. 12 meter mot sør (figur 2-2). Utvidelsen omfatter kun areal som allerede i dag er regulert til fv. 832, fortau og annet veiformål.



Figur 2-2. Foreløpig plangrense ved planvarsel (svart) og forslag til justert plangrense (gul).



## 3 Planområdet – dagens situasjon

### 3.1 Berørte eiendommer

Mange av eiendomsgrensene i Evenskjer sentrum er ikke fastsatte i matrikkelen. Det er derfor vanskelig å fastslå eksakt hvilke eiendommer planområdet omfatter. Det er anslått at planområdet omfatter deler av følgende eiendommer:

**Gnr. Bnr.**

16 7, 68, (96), 108, 117, 121, 132, 147, (150), 156, 230, 235, 238, 275, 276, 512, 663

### 3.2 Dagens arealbruk og forholdet til omgivelsene

Planområdet ligger midt i tettstedet Evenskjer, og er tidligere regulert og opparbeidet/asfaltert. Planområdet grenser til andre sentrumsarealer med bygningsmasse brukt til offentlige tjenester og private forretninger. Bilder fra Google Street View (2018) gjenspeiler langt på vei dagens situasjon i og bruk av planområdet.



Figur 3-1. Planområdet og fv. 832 ligger midt i sentrum av Evenskjer. Kilde: kommunekart.com



Figur 3-2. Nord i planområdet. Utsikt fra brua over Nerelva, sørover i planområdet. Kilde: Google Street View 2018.



Figur 3-3. Planområdet sett fra nord mot sør. Samfunnshus og torg t.h. Kilde: Google Street View 2018.



Figur 3-4. Avkjøring til parkeringsplassen bak rådhuset. Kilde: Google Street View 2018.



Figur 3-5. Planområdet sett fra nord mot sør. Rådhus t.v. Forretning / Vinmonopolet t.h. Kilde: Google Street View 2018.



Figur 3-6. Inngangspartiet ved rådhuset. Kilde: Google Street Viewe 2018.



Figur 3-7. Planområdet sett fra nord mot sør. Midt i planområdet. Forretninger på begge sider av fv. 832. Coop Ekstra har parkeringsplass på høyre side av fylkesveien. Kilde: Google Street View 2018.



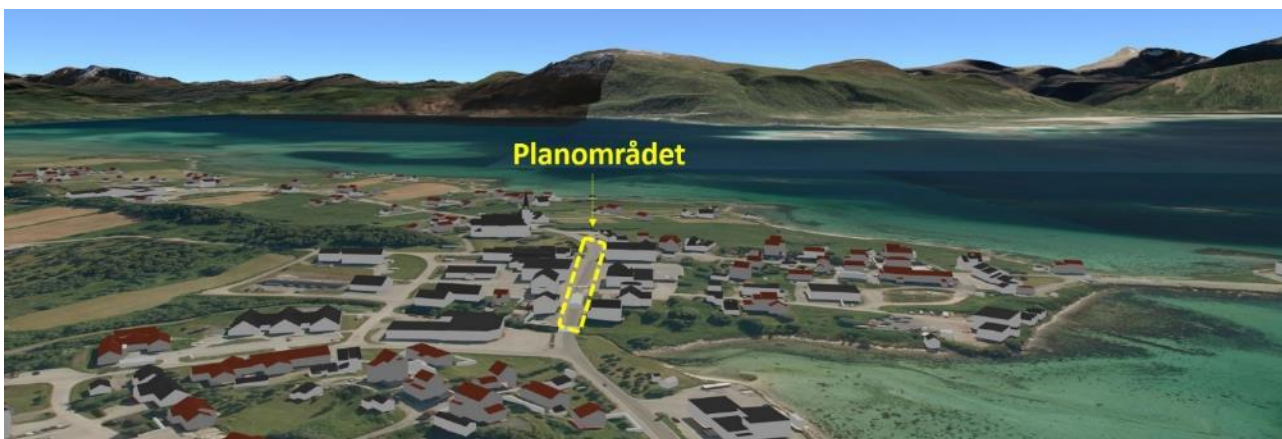
Figur 3-8. Planområdet sett fra nord mot sør. Sør i planområdet. Hjørnegården t.h. Kilde: Google Street View 2018.



Figur 3-9. Sør i planområdet kryss til Skjærran. Utsikt fra sør mot nord. Kilde: Google Street View 2018.

### 3.3 Landskap: topografi, vegetasjon og estetisk/kulturelle verdier

Evenskjer sentrum ligger i et fjordlandskap med relativt omfattende bebyggelse og infrastruktur. Sentrum framstår som et tettsted omkranset av dyrket mark, sjø og åser.



Figur 3-10. Planområdet midt i sentrum, sett fra nord mot sør. Kilde: kommunekart.com



Figur 3-11. Planområdet midt i sentrum, sett fra sør mot nord. Kilde: kommunekart.com

Arealtypene i planområdet er bebygd areal og samferdsel (NIBIO). Vegetasjonen i området tilnærmet fraværende. Unntaket er arealet utenfor samfunnshuset med plen og små prydbusker; samt noe grøftevegetasjon (gress og urter).

Det er ikke registret kulturminner eller SEFRAK-bygninger innenfor planområdet, og heller ikke i umiddelbar nærhet (Riksantikvaren - Kulturminnesøk).

### 3.4 Naturverdier

#### Naturmangfold

Planområdet berører ikke inngrepsfire naturområder (INON) og verneplan for vassdrag, samt kommer ikke i konflikt med registrerte naturverdier. Følgende finnes ikke innenfor eller inntil plangrensa (Artsdatabanken og Naturbase 2020):

- Verneområder
- Foreslåtte verneområder
- Utvalgte og prioriterte naturtyper
- Ansvarsarter, prioriterte arter, trua og freda arter

### 3.5 Barnas interesser, sosial infrastruktur og universell utforming

#### Lek- og uteområder

Planområdet er ikke tilrettelagt og ikke i bruk som lek- og uteområde for barn. Trafikksituasjonen i planområdet er uoversiktlig, og området er ikke tilrettelagt for trygg ferdsel for barn (se kapittel 3.6).

#### Rekreasjonsverdier

Planområdet utgjør i hovedsak offentlige trafikkområder og er ikke tilrettelagt for rekreasjon. Unntaket er arealet utenfor ungdomshuset, avsatt til torg, som er tilrettelagt med bord, benker og paviljong (*figur 3-12 og figur 3-13*). I dag benyttes torget av skoleklasser og barnehager, til barnebursdager, lunsj og av turister.



Figur 3-12. Ungdomshuset med tilhørende torg. Foto: Norconsult 29.04.2020.



Figur 3-13. Torget utenfor ungdomshuset. Foto: Norconsult 17.09.2020.

### 3.6 Adkomst og trafikkareal

Fylkesvei 832 (tidligere fv. 115) går gjennom Evenskjer sentrum. Veien har i hovedsak lokal trafikk og lite gjennomgangstrafikk. Fjertrafikk går på E10.

Sentrum er trafikkmessig uoversiktlig både for myke trafikanter og kjørende. Veibane og øvrige arealer langs fylkesveien flyter i ett. Det finnes ikke oppmerkede parkeringsplasser, opphøyde fortau eller andre elementer som skiller myke og harde trafikanter. Parkeringssituasjonen, med biler som eksempelvis rygger direkte ut i fv. 832 er ikke i henhold til dagens normer og trafikksikkerhetskrav.

Parkeringskapasiteten i sentrum er knapp sammenholdt med behovet. Se også redegjørelse i kapittel 5.7.

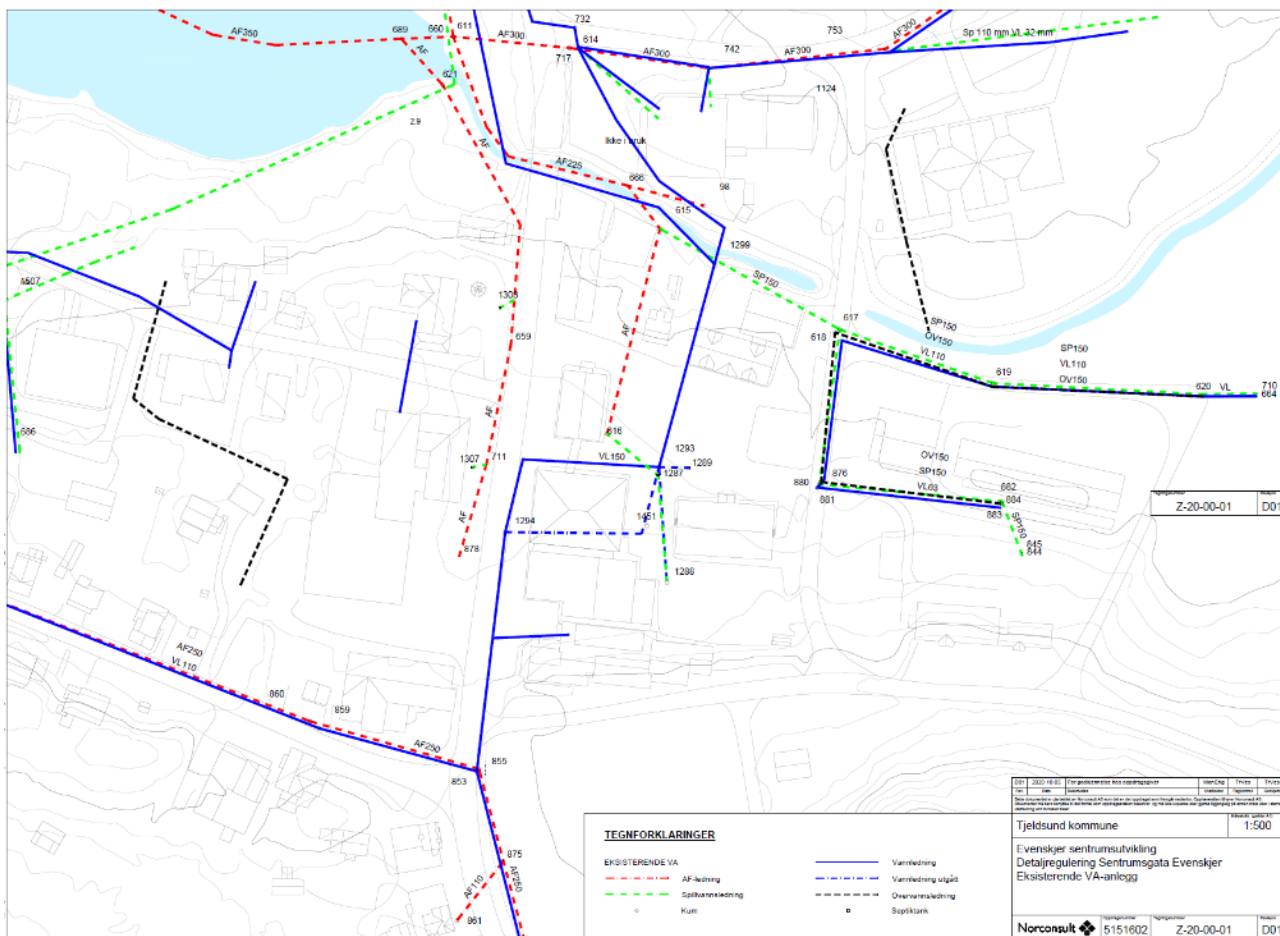
Det er et sterkt ønske om fortau og belysning gjennom sentrum, spesielt siden fortau og lys er etablert i begge endene av sentrum. Fartsgrensen gjennom sentrum er 50 km/t og trafikkmengden (ÅDT - årsgjennomsnitt) er i dag ca. 1800 kjøretøyer med tungbil-andel 8 %.

Det er 4-6 bussanløp per dag i hver retning på fylkesveien.

### 3.7 Teknisk infrastruktur

#### Vann, avløp og overvann

Deler av eksisterende VA-anlegg i Evenskjer sentrum ligger gjennom planområdet. Dette gjelder en avløpsledning på vestsiden av fv. 832 og en vannledning på østsiden av fv. 832 (figur 3-14). Ved fv. 832/Skjærran krysser både vannledning og avløpsledning fra vestsiden av fv. 832 og forsetter nedover Skjærran. Vannledningsnettets er privat og vannledningen som går under bygningen (mellom kum 1294 og 1287) er ikke lenger i bruk. Kommunen har ikke fullstendig oversikt over det gamle VA-anlegget.



Figur 3-14. Eksisterende VA-anlegg i Evenskjer sentrum (VA-data fra Tjeldsund kommune).

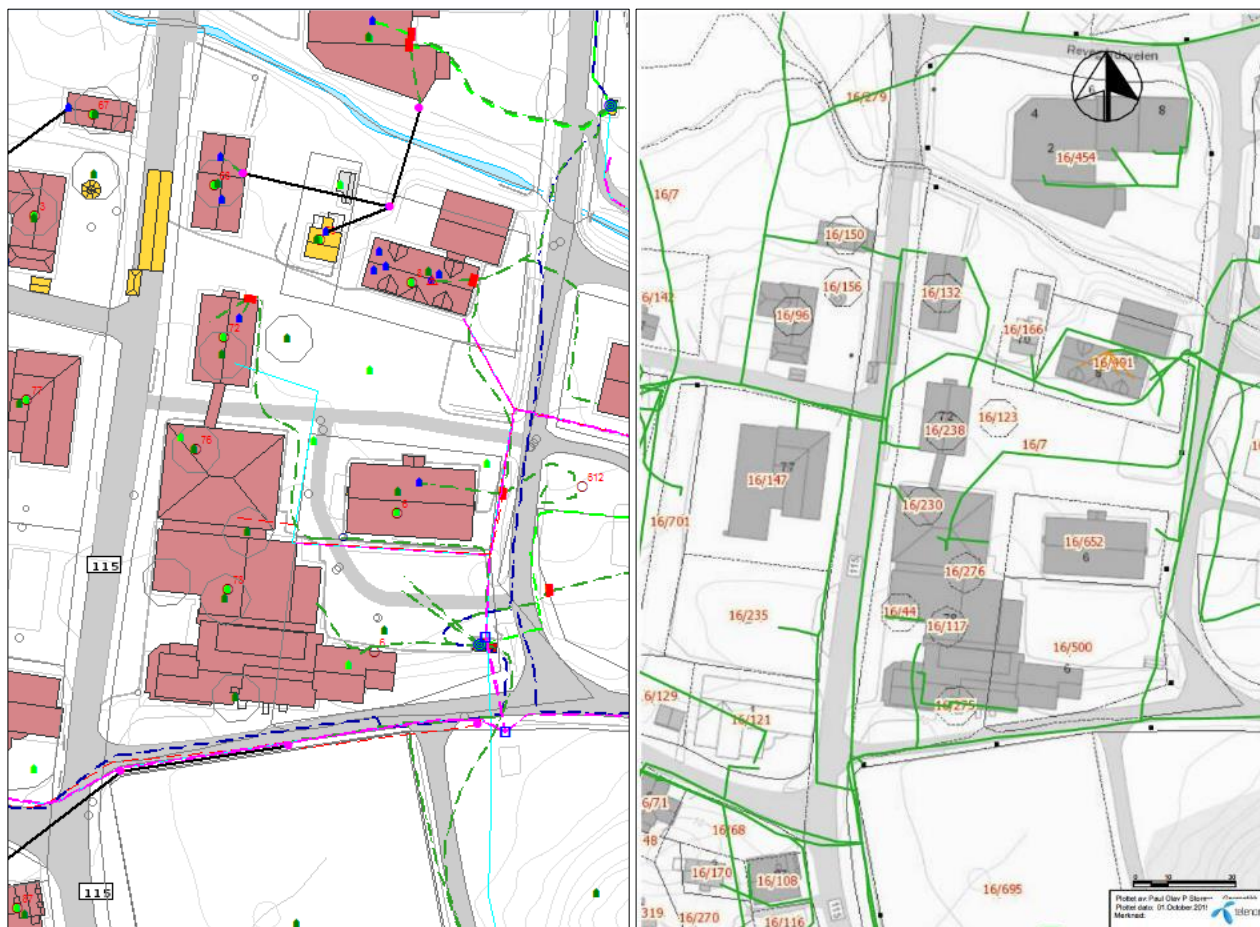
**Elektriske anlegg og fiberkabel**

Hålogaland Kraft har kabler som krysser anleggsområdet (figur 3-15). Kablene ligger langs Benkeveien, krysser fv. 832 og går videre langs Skjærran.

Telenor har kabler i grunnen (figur 3-15) langs begge sider av fv. 832, fra krysset Benkeveien/fv. 832 til krysset Kampen/fv. 832. Videre nordover er det telekabler i grunn på østsiden av fv. 832. Teletraseene krysser fv. 832 ved begge ovennevnte kryss, samt til enebolig adresse Skånlandveien 67.

Fra Tjeldsund kommunehus og nordover langs østsiden av fv. 832 er det en rørtrase i grunn for fiber. Dette er en ny fibertrasé og eier av kabler er Bredbåndsfylket Troms (framgår ikke av figur 3-15).

Ovennevnte kabeltraséer forutsettes ivarettatt i anleggsperioden og videreført i eksisterende posisjoner.



Figur 3-15. Kabler tilhørende Hålogaland Kraft (t.v.) og kabler tilhørende Telenor (t.h.).

### 3.8 Grunnforhold

Berggrunnen i området består av marmor, vesentlig kalkspatmarmor (N250, NGU).

Hele planområdet ligger under marin grense og løsmassene består av marin strandavsetning i et sammenhengende dekke (NGU). Tjeldsund kommune opplyser at massene i området generelt består av skjellsand over blåleire og delvis morenemasse. Det antas 1-1,5 meters tykkelse på laget over leire. Tilgjengelig informasjon tilsier at det er lite variasjon i grunnforholdene. Leire- og morenemasser antas å være stabile masser.

Løsmassenes kornfordeling, samt jorddybde og terrengforhold indikerer middels infiltrasjonsevne. Grunnvannspotensiale i løsmassene er begrenset.

Det er ikke registrert grus, pukk og mineralressurser (industrimineraler, naturstein og metaller) i planområdet.

### 3.9 Risiko- og sårbarhet

Planområdet er hovedsak utsatt for risiko i form av trafikkulykker i forbindelse med ferdsel langs fv. 832, og ved på/avkjøring i kryss. Dette gjelder både bilulykker og ulykker med gående/syklende. Se ellers ROS-analyse i kapittel 5.9.



## 4 Planprosess

### 4.1 Planprosess og medvirkning

Planprosessen har fulgt de krav til rutiner og saksbehandlingsprosedyrer som plan- og bygningsloven krever. Møter med Tjeldsund kommune og plankonsulent er gjennomført. I tillegg er det gjennomført møter og dialog med flere grunneiere/naboer i området.

#### Oversikt over fremdrift og møter i planarbeidet

- 19.02.2020: Planmøte 1/oppstartsmøte
- 25.02.2020: Planvarsel sendt ut til grunneiere/naboer.
- 26.02.2020: Planvarsel sendt ut til myndigheter per epost.
- 27.02.2020: Planvarsel annonsert i Harstad Tidende.
- 27.05.2020: Planmøte 2/etter planvarsel.
- 01.09.2020: Planmøte 3/arbeidsmøte.
- 07.10.2020: Innsendelse av planforslag datert 07.10.2020.
- xx.xx.2020: Ev. planmøte 4/gjennomgang av planforslag.

Administrasjonen framsender deretter planforslaget til Planutvalget for politisk behandling.

1. gangs behandling av Planutvalget innebærer vedtak om offentlig ettersyn/høring av planforslaget. Etter at planforslaget er lagt ut til offentlig ettersyn overtar kommunen selv ansvaret for slutføring av planen.

### 4.2 Innspill og merknader til planarbeidet

Kunngjøring og oppstart av planarbeidet:

- 25.03.2020 Planvarsel sendt ut til berørte grunneiere i brev.
- 26.02.2020 Planvarsel sendt ut til myndigheter i epost.
- 27.02.2020 Planvarsel annonsert i Harstad Tidende
- 05.05.2020 Merknadsfrist

Tabellen under oppsummerer innspill til planarbeidet og hvordan disse er vurdert av planlegger. Merknadene er i sin helhet vedlagt planforslaget.

Nr.	Avsender	Innspill/merknad og planleggers kommentar
1	Sametinget 26.03.2020	<b>Innspill/merknad</b> <ol style="list-style-type: none"><li>Ikke registrert automatisk freda kulturminner i område. Ingen kulturminnefaglige merknader på nåværende tidspunkt.</li><li>Minner om aktsomhetskravet iht. kulturminneloven § 8, 2.ledd. Bør framgå av reguleringsbestemmelsene.</li><li>Samiske kulturminner eldre enn 100 år et automatisk freda. Mange av disse er fortsatt ikke funnet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme et freda kulturminne eller sikringssonen på 5 m rundt kulturminnet.</li></ol> <b>Kommentar</b> <ol style="list-style-type: none"><li>Tas til orientering.</li><li>Tas til etterretning. Tatt inn i reguleringsbestemmelsene § 3.6.</li><li>Tas til orientering.</li></ol>

<p><b>2</b></p>	<p><b>Statens vegvesen</b> 20.04.2020</p>	<p><b>Innspill/merknad</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Statens vegvesens rolle og ansvar. Uttaler seg som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor veitransport.</li> <li>2. Ser positivt på at det tilrettelegges for bedre trafikkløsninger gjennom Evenskjer sentrum. Tiltaket vil være i tråd med gjeldene retningslinjer.</li> <li>3. Trafikksikkerhet:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Positivt at trafikksikkerheten for myke trafikanter er i fokus. Sikkerheten for bilistene må også ivaretas på best mulig måte. Liste med momenter som må vektlegges.</li> <li>b. Vegnormalene må legges til grunn for planlegging og bygging.</li> <li>c. Området må gjøres tilgjengelig for alle, jf. universell utforming. Håndbok V129.</li> <li>d. Forutsetter at Troms og Finnmark fylkeskommune ivaretar forvalteransvaret for fv. 832 (tidligere fv. 115).</li> </ol> </li> </ol> <p><b>Kommentar</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering.</li> <li>2. Tas til orientering og etterretning. Det legges bl.a. til rette for kollekttransport midt i sentrum av Evenskjer.</li> <li>3. Tas til orientering og etterretning:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Tas til orientering og etterretning. Løsninger i planforslaget er drøftet med Statens vegvesen underveis i planarbeidet.</li> <li>b. Tas til etterretning, så langt som tilgjengelig areal tillater at vegnormalene følges. Kryssløsninger er drøftet med Statens vegvesen.</li> <li>c. Tas til etterretning. Tatt inn i reguleringsbestemmelsene § 3.5</li> <li>d. Tas til orientering.</li> </ol> </li> </ol>
<p><b>3</b></p>	<p><b>Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)</b> 22.04.2020</p>	<p><b>Innspill/merknad</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. NVEs generelle innspill med tema:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Flom, erosjon, skred og overvann</li> <li>b. Vassdrag- og grunnvannstiltak</li> <li>c. Energianlegg</li> <li>d. Veiledere og verktøy</li> </ol> </li> <li>2. NVE legger til grunn at kommunen vurderer om planen ivaretar nasjonale og regionale interesser, og de saksområdene hvor NVE er sektormyndighet. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen.</li> </ol> <p><b>Kommentar</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering og etterretning.</li> <li>2. Tas til orientering og etterretning. Ivaretatt i planforslaget: se kapittel 3.8 Grunnforhold, 5.8 Teknisk infrastruktur (VAO) og 5.9 ROS-analyse.</li> </ol>
<p><b>4</b></p>	<p><b>Coop nord</b> 23.04.2020</p>	<p><b>Innspill/merknad</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. I utgangspunktet positive til detaljreguleringen.</li> <li>2. Parkeringsplasser langs fv. 832 forsvinner – bekymrer. Coop Extra er avhengig av tilstrekkelig parkeringsplasser for kundene. Forsvinner offentlige parkeringsplasser, blir det økt trykk på de private, øremerket for handlende på Extra. Forventer at det foretas en behovskartlegging og konsekvensvurdering dersom 20 offentlige parkeringsplasser fjernes. Kommunen må ivareta parkering for besøkende til andre forretninger og kontorer.</li> </ol>

		<p>3. Forventer medvirkning og dialog slik at gode og hensiktsmessige løsninger for et attraktivt næringsliv kan ivaretas.</p> <p><b>Kommentar</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering.</li> <li>2. Alternative, sentrumsnære parkeringsplasser er vurdert i planprosessen. Se kapittel 5.7.</li> <li>3. Grunneier har fått tilbud om å møte Tjeldsund kommune, men har ikke benyttet tilbudet.</li> </ol>
5	<p><b>Fylkesmannen</b> 29.04.2020</p>	<p><b>Innspill/merknad</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planen inngår i Fylkesmannens samordningsoppgave.</li> <li>2. I utgangspunktet positiv til tiltak som vil bedre trafiksikkerheten og kollektivtilbudet i kommunen. Har ingen ytterligere merknader til oppstartsvarselet.</li> <li>3. Ved henvendelser til Fylkesmannen: oppgi saksnummer 2020/3097.</li> </ol> <p><b>Kommentar</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering.</li> <li>2. Tas til orientering.</li> <li>3. Tas til orientering.</li> </ol>
6	<p><b>Evenskjer Bygg AS v/AMB Arkitekter AS</b> <b>Gnr. 16, bnr. 147 m.fl.</b> 05.05.2020</p>	<p><b>Innspill/merknad</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. AMB Arkitekter har fått i oppdrag fra Evenskjer Bygg AS å vurdere muligheten for å være med å utvikle Evenskjer Sentrum.</li> <li>2. Evenskjer Bygg AS har iht. kommunestyrevedtak fått anledning til å kjøpe en viktig tomt (tilleggesareal) for Evenskjer Bygg AS: tomten er ikke klar for salg per dags dato.</li> <li>3. Fornuftig og strategisk rett for kommunen å benytte anledningen til å lage en helhetlig plan og strategi for hele sentrum, ikke bare en detaljregulering for vei. Vesentlig for Evenskjer Bygg. Sees i sammenheng med punkt 2.</li> <li>4. Planforslaget berører to næringseiendommer: Hjørnegården AS og Evenskjer Bygg AS. Deler av eiendommen skal beslaglegges til gangvei og grøntareal. Setter funksjonelle begrensninger og får økonomiske konsekvenser. Etterlyser forhandlinger/avtale om hvordan arealene skal overtas av kommunen. Ønsker at kommunen ev. erstatter med nye parkeringsplasser i nærheten.</li> <li>5. En reduksjon på estimert 30 parkeringsplasser vil føre til en kaotisk situasjon. Mangel på parkeringsplasser vil svekke sentrumskjernen og kunne presse virksomheter/utvikling ut. Bekymret for at leietakere, og at mangel på offentlige parkeringsplasser, øker trykk på private.</li> <li>6. I forbindelse med planlagt reguleringsarbeid er Sweco Narvik er engasjert av Kubra AS på vegne av Evenskjer bygg AS for å lage en helhetlig trafikal strategi. Tegningene er under arbeid. Ber kommunen ta dokumentasjon inn i sin helhetlige vurdering.</li> <li>7. Savner dialog med kommunen eller forslagsstiller vedr. prosjektering som berører eiendommene og fremtidig utvikling av sentrumskjernen. Anmoder om et møte – for å nå en helhetlig god fellesløsning for sentrum.</li> </ol> <p><b>Kommentar</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering.</li> <li>2. Tas til orientering. Egen sak.</li> <li>3. Tas til orientering. Ligger utenfor rammene til detaljreguleringen. 1. prioritet er å skaffe hjemmel for nye samferdselsanlegg og sikre økt trafiksikkerhet i sentrum. Dagens parkeringssituasjon, med biler som</li> </ol>

		<p>rygger direkte ut i fylkesveien er ikke i holdbar med hensyn til trafikkikkerheten.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Eiendommene blir i liten grad berørte, ut over tiltak som er hjemlet i gjeldende plan. Arealet som foreslås tatt inn i planforslaget medfører ingen reduksjon i antall parkeringsplasser på eiendommene. Utenfor Coop frigjøres areal for 2 nye parkeringsplasser.</li> <li>5. Alternative, sentrumsnære parkeringsplasser er vurdert i planprosessen. Se kapittel 5.7.</li> <li>6. Tas til orientering. Krav fra Statens vegvesen og Troms fylkeskommune legger føringer for foreslått trafikkkløsing i sentrum.</li> <li>7. Grunneier har fått tilbud om å møte Tjeldsund kommune, men har ikke benyttet tilbudet. Se også punkt 6, merknad 7.</li> </ol>
<p><b>7</b></p>	<p><b>Hjørnegården AS v/Hinnstein AS Gnr. 16, bnr. 121 05.05.2020</b></p>	<p><b>Innspill/merknad</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hinnstein AS er engasjert for å ivareta Hjørnegården AS sine interesser i planarbeidet.</li> <li>2. Har ikke mottatt informasjon. Etterlyser dialog i saken.</li> <li>3. Optelling viser at ca. 42 parkeringsplasser langs begge sider av fylkesveien vil forsvinne, og erstattes av 7 nye. Kritisk for brukerne av sentrum, næringsdrivende og arbeidsplasser. Uakseptabel stor belastning på resterende (private) parkeringsplasser. Kommunen må utrede bevegelsesmønsteret og parkeringsbehov i sentrum.</li> <li>4. Planene for fylkesveien vil legge sterke føringer for utforming og utvikling av sentrum. Uheldig å ferdigstille en slik plan før man har laget en strategi for hele sentrum, hvor man ser sammenhenger i et større perspektiv: strategi som omhandler næring, bolig, kultur, parkering og trafikk mm. Kommunedelplan?</li> <li>5. Kommunen kan ikke belage seg på å dekke parkeringsbehov i sentrum på private eiendommer.</li> <li>6. Ber om at alle næringsdrivende og grunneiere i Evenskjer sentrum blir invitert til et informasjonsmøte med kommunen. Viser til pbl. § 5-1. Grupper som krever spesiell tilrettelegging.</li> <li>7. <i>Hjørnegården.</i> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Fylkesveien planlegges nært Hjørnegården, med et smalt og farlig fortau langs bygget. Nytt løsningsforslag.</li> <li>b. Planene vil medføre økt belastning på parkeringsplasser hos Hjørnegården. Forbeholdt brukerne av bygget. Må vurdere å innføre begrensninger, for å sikre leietakere. Ikke ønskelig pga. økte utgifter og ulemper.</li> <li>c. Planene for fylkesveien vil legge føringer for en rekke forhold på privat grunn. Løsninger må utformes i samarbeid med grunneierne.</li> <li>d. Hjørnegården AS kommer ikke til å avstå grunn frivilling uten av det foreligger enighet om utformingen i forkant.</li> </ol> </li> <li>8. Bør innlede et samarbeid med de private aktørene i sentrum for å utvikle planer og strategier. Må sammen dra utviklingen i en retning for å skape et enda mer attraktivt sted.</li> <li>9. Anmoder om å bli løpende orientert i planprosessen og får fremlagt planforslaget til kommentar før disse sendes til kommunal behandling. For å unngå ev. klage ved offentlig ettersyn.</li> </ol> <p><b>Kommentar</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering.</li> </ol>

		<ol style="list-style-type: none"><li>2. Tas til orientering. Grunneier har fått tilbud om å møte Tjeldsund kommune.</li><li>3. Alternative, sentrumsnære parkeringsplasser er vurdert i planprosessen. Se kapittel 5.7.</li><li>4. Tas til orientering. Hensikten med reguleringen er å skaffe hjemmel for nye samferdselsanlegg og infrastruktur, slik at trafikksikkerheten øker. Krav fra Statens vegvesen og Troms fylkeskommune legger føringer for foreslått trafikk-løsning i sentrum.</li><li>5. Tas til orientering. Alternative, sentrumsnære parkeringsplasser er vurdert i planprosessen. Se kapittel 5.7.</li><li>6. På grunn av corona-situasjonen er det ikke avholdt et åpent møte. Alle naboer/grunneiere har fått tilbud om møte med kommunen. Grunneier på eiendom 16/121 har ikke benyttet seg av tilbudet.</li><li>7. Hjørnegården:<ol style="list-style-type: none"><li>a. Fortauet er planlagt med 3 m bredde.</li><li>b. Se kapittel 5.7 om alternative parkeringsplasser.</li><li>c. Nytt planforslag gir større rom mellom Hjørnegården og fortau, enn gjeldende regulering.</li><li>d. Grunneier har fått tilbud om møte med kommunen. Avtaler inngås i etterkant av reguleringen.</li></ol></li><li>8. Utvikling av planer og strategier for sentrum vil være et arbeid som kommunen ev. tar videre uavhengig av planforslaget.</li><li>9. Grunneier har fått tilbud om møte. Hjørnegården vurderes å bli mindre berørt av nytt planforslag, enn gjeldende regulering.</li></ol>
<b>8</b>	<b>Troms og Finnmark fylkeskommune</b> 07.05.2020	<b>Innspill/merknad</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Fylkesveiadministrasjoner ble overført til fylkeskommunene 01.01.2020.</li><li>2. Forutsetter at planlegging av fylkesveinettet skjer i tett dialog med fylkeskommunen, herunder plassering og utforming av bussholdeplass.</li><li>3. Vegnormalene må legges til grunn for planlegging og bygging. Det må også tilrettelegges for sykkelparkering på et trygt område og helst under tak.</li><li>4. Universell utforming, jf. pbl. § 1-1. Krav om tilgjengelighet for alle brukergrupper.</li><li>5. En del av tiltakene, beskrevet i planvarsel, krever godkjent skiltplan.</li><li>6. Byggegrense. Forutsetter at gjeldende byggegrense langs fylkesveien opprettholdes. Ta kontakt med fylkeskommunen for fastsettelse av byggegrense der dette mangler.</li><li>7. Deler av bygningen på gnr. 16/96, ligger innenfor planområdet. Kjenner ikke til bygningens historie, men ut fra bygningstype og utseende vil vi anbefale at hele bygningen tas med i planen og gis et vern gjennom hensynssone c) med bestemmelser om at istandsetting og vedlikehold skal skje etter antikvariske prinsipper.</li><li>8. Aktsomhets- og meldeplikten jf. kml §8, 2. ledd, må framgå av planens dokumenter.</li><li>9. Det må i planbeskrivelsen redegjøres for lek og opphold, og hvordan lekeplass/uteoppholdsareal oppfyller krav og normer.</li><li>10. Info om planforum.</li><li>11. Ved høring av planforslag sendes sosi-fil og pdf-fil av plankart til <a href="mailto:planTRF@kartverket.no">planTRF@kartverket.no</a></li></ol>

		<p><b>Kommentar</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering.</li> <li>2. Tas til etterretning. Løsninger er drøftet med fylkeskommunen.</li> <li>3. Veiløsninger er drøftet med fylkeskommunen. Planforslaget viderefører løsningen i skisseprosjektet med sykkelparkering ved holdeplassene. Kan vurderes med tak i detaljprosjekteringen.</li> <li>4. Tas til etterretning. Tatt inn i reguleringsbestemmelsene § 3.5.</li> <li>5. Tiltakene som krever godkjent skiltplan/skiltvedtak reguleres ikke i plankart. Skiltplan utarbeides parallelt med reguleringsplanen mht. løsninger som krever skiltvedtak.</li> <li>6. Planområdet er justert. Inkl. ikke arealer til bebyggelse og anlegg. Dermed er det ikke tatt inn byggegrenser i plankartet.</li> <li>7. Tas ikke til etterretning. Bygget tas i sin helhet ut av reguleringsplanen, jf. formålet med reguleringen.</li> <li>8. Tas til etterretning. Tatt inn i reguleringsbestemmelsene § 3.6.</li> <li>9. Planområdet inneholder kun samferdselsanlegg. Se redegjørelse i kapittel 3.5 og kapittel 5.5.</li> <li>10. Tas til orientering.</li> <li>11. Tas til etterretning.</li> </ol>
<p><b>9</b></p>	<p><b>Várdobáiki samisk senter</b> 07.05.2020</p>	<p><b>Innspill/merknad</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Várdobáikis uteareal foran hovedinngang. Tiltak gjennomført: betongstripe fram til inngang, sitteplasser. Bjørk planlegges plantet, nær vei, i mai 2020. Fasaden lyses opp.</li> <li>2. Parkering, inngang og varemottak. Nødvendig å kunne rygge bil inn på plassen foran bygget. Ev. etablering av kantstein må vurderes i samråd med <i>Várdobáiki</i>.</li> <li>3. Mange «frie» parkeringsplasser forsvinner som følge av reguleringsendringen. Skaper et stort behov for andre areal til parkering. Ber om at kommunen arrangerer et møte for berørte parter slik at vi får informasjon og kan komme med innspill til parkeringsbehov.</li> <li>4. Bak Várdobáiki er det parkeringsplass. Ved besøkende til museet ved senteret vil det sannsynligvis komme turistbuss. Ber om at det planlegges et bussoppstillingsareal slik at busser ikke trenger å parkere bak bygget. Hvis det finnes annen bussoppstillingsplass vil det være godt med parkeringsplasser for ansatte og besøkende ved museet og for leietakere på baksiden.</li> </ol> <p><b>Kommentar</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering. Utenfor planområdet/justert plangrense. Dette kommer ikke i konflikt med nye tiltak langs sentrumsgata. Nytt fortau tilpasses etablert betongplate, og anleggsarbeidet for etablering av den nye sentrumsgata må hensynta og ikke skade inngangspartiet til Várdobáiki.</li> <li>2. Det er ikke regulert inn adkomst fra fv. 832 i gjeldende regulering, og fylkeskommunen tillater ikke ny adkomst. Adkomst må skje fra baksiden av bygget. Kantparkeringen er utvidet med 25 cm etter utkast til veiløsning, slik at varelevering ev. kan skje langs fortauet.</li> <li>3. Alternative parkeringsplasser er vurdert i planprosessen. Se kapittel 5.7. Møte har vært avholdt med Várdobáiki.</li> <li>4. Tas til orientering. Det er ikke plass til bussoppstillingsplasser innenfor planområdet. Saken er drøftet i møtet med Várdobáiki.</li> </ol>

## 5 Beskrivelse av planforslaget og dets virkninger

### 5.1 Hovedgrep

Reguleringen legger til rette for nye samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur i Evenskjer sentrum. Formålene og løsningen i gjeldende regulering er langt på vei videreført. Reguleringsendringen medfører i hovedsak at 7 regulerte parkeringsplasser langs fv. 832 utgår og erstattes med bussholdeplass og fortau for fotgjengere. Sør for rådhuset vil dagens regulerte parkeringsplasser videreføres i ny løsning. I tillegg blir det avsatt spesifikke arealer til grøntstruktur som kan beplantes med trekker, hekk/busker, enkelttrær og annen vegetasjon i henhold til utomhusplan eller annen detaljert plan. Jf. vedlegg 1 og vedlegg 2.

Arealregnskap – forslag til nytt planområde:

Pbl § 12-5 nr 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		Areal (m <sup>2</sup> )
• Kjørvevei	SKV1-5	1996
• Fortau	SF1-5	1831
• Torg	ST	448
• Annen veigrunn – tekniske anlegg	SVT1-6	505
• Annen veigrunn - grøntareal	SVG1-5	383
• Parkering	SPA	91
<b>Totalt areal</b>		<b>5254</b>

### 5.2 Utforming og grad av utnytting

#### Planområdet – generelt

Planområdet er allerede opparbeidet, men skal oppgraderes i henhold til dagens normer. Ny reguleringsplan legger til rette for fortau med beplantning, sitteplasser og sykkelparkering langs begge sider av fv. 832. Areal til torg ved ungdomshuset videreføres. Parkeringsplasser langs fv. 832 (kantparkering) utformes i henhold til gjeldende krav, og kryss tilrettelegges med tilstrekkelig svingradius for større kjøretøy. Kantstopp for buss, i begge kjøreretninger, planlegges ved rådhuset. Konseptet/skisseprosjekt datert 18.10.2020 (vedlegg 1) illustrere hvordan Evenskjer sentrum er planlagt utformet (*figur 5-1* → *figur 5-5*). Det er gjort mindre justeringer i trafikkarealene/veigeometrien etter at skisseprosjektet ble utarbeidet. Dette for å gjøre plass til utvidede kryssløsninger til Kampen og Skjærran (detaljer i henhold til vedlegg 2).



Figur 5-1. Visualisering fra skisseprosjektet. Den nye Sentrumsgata Evenskjer i fugleperspektiv.

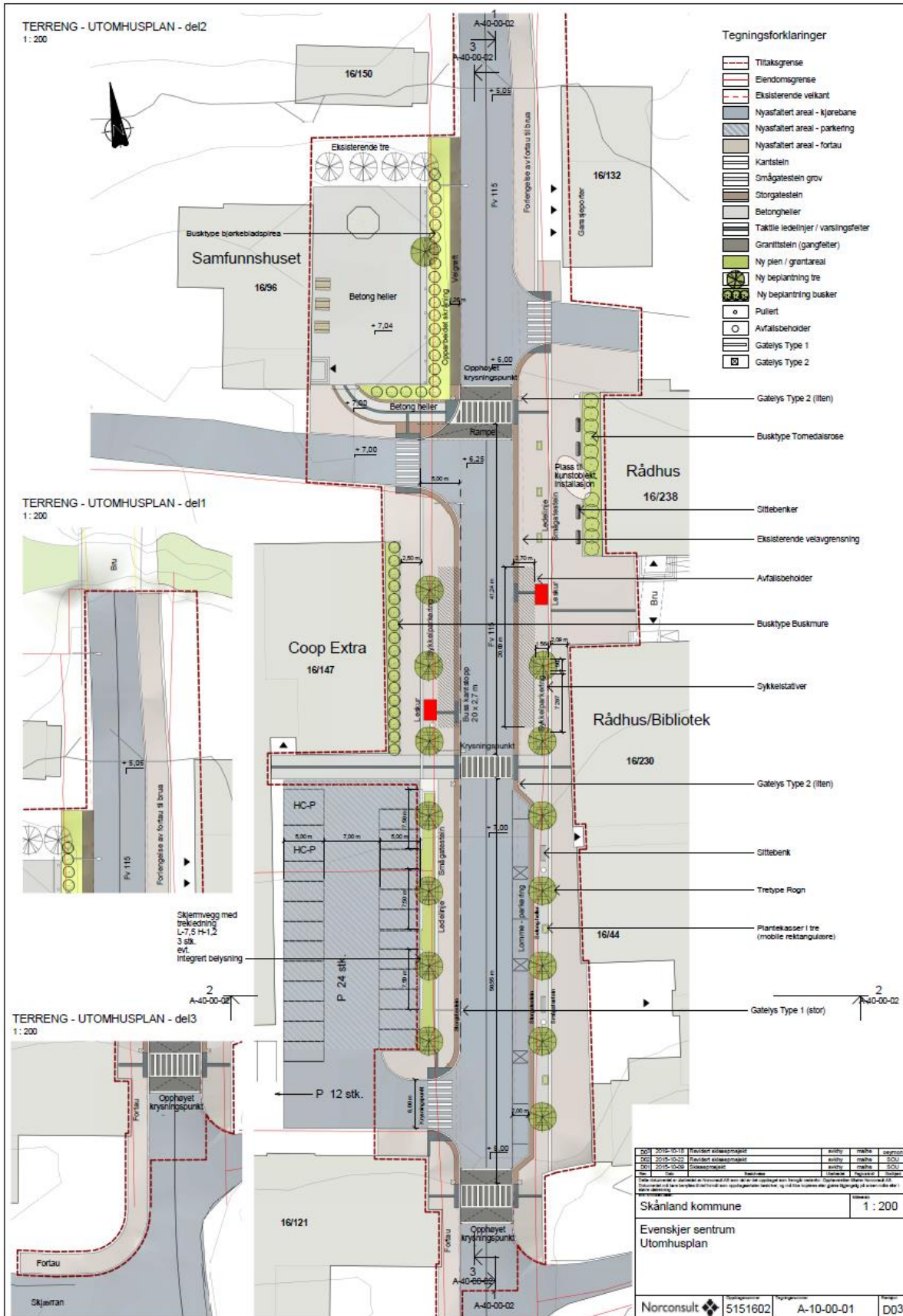


Figur 5-2. Visualisering fra skisseprosjektet. Gateperspektiv. Kantstopp for buss, utenfor rådhuset.



Figur 5-3. Visualisering fra skisseprosjektet. Gateperspektiv – miljøgata.





Figur 5-4. Situasjonsplanen fra skisseprosjektet datert 18.10.2020.

## Torg

Torget benyttes av mange forskjellige brukergrupper i alle aldre. Skånland ungdomslag som eier arealet, ønsker å videreføre denne bruken. Ungdomslaget har komme med innspill om at opparbeidelse av torget må passe til ungdomshuset, og ønsker å beholde torget omtrent som i dag:

- Planlegger å ta opp hellene og utbedre dette arealet.
- Plen/grønt areal ønskes beholdt som i dag.
- Forslår å sette opp gjerde rundt torget med port v/inngang. Dette for å øke sikkerheten for barna, og å unngå at noen springer ut på fylkesveien.

Videre samarbeid mellom ungdomslaget og kommunen blir viktig etter at planforslaget er vedtatt – når prosjektering og utformingen av torget skal bestemmes (organisering, opparbeidning, materialvalg m.m.).



Figur 5-5. Visualisering fra skisseprosjektet. Gateperspektiv – fra torget til rådhuset.

## Vei

Det er gjennomført møter og dialog med Troms og Finnmark fylkeskommune samt Statens vegvesen i arbeidet med skisseprosjektet og i reguleringsfasen. Deres innspill ved planvarsel er lagt til grunn ved utforming av vei- og trafikkarealer.

Veiene i planområdet dimensjoneres i henhold til Statens vegvesens håndbok N100, kap. B Gater.

Fv. 832 har i dag en ÅDT (årsdøgntrafikk) på ca. 1800 biler. Derav ca. 8 % tungbilandel. Framskreven ÅDT i dimensjoneringsperioden, 20 år fram i tid, er ca. 2700.

Tidligere Skånland kommune søkte i 2019 om nedsatt fartsgrense gjennom sentrum. Statens vegvesen har avslått dette og vurderer eksisterende fartsgrense på 50 km/t som korrekt gjennom Evenskjer sentrum. Det er vist til at de trafikale utfordringene i Evenskjer sentrum må løses ved å etablere klarere avgrensning mellom kjørebane, veiskulder og tiliggende parkeringsareal.

Det er lagt vekt på at løsningene i sentrumsgata skal sikre et godt bymiljø. Løsningene har tatt utgangspunkt miljøprioritert gjennomkjøring i sentrumsgata.

Gangfelt er plassert ved de antatt mest naturlige kryssingssteder over fylkesveien. Det er foreslått opphøyd gangfelt i hver ende av sentrum for å markere tydelig overgang fra vei til gate og for å markere sentrumsgata. Opphøyde gangfelt vil sannsynligvis medføre senket kjørehastighet gjennom sentrum. Gangfeltet ved rådhuset er noe justert sammenlignet med dagens plassering av gangfeltet.

Fortauene langs sentrumsgata er planlagt med tilstrekkelig bredde med tanke på drift og brøyting av fortausarealene. Det er lagt opp til 3 meters bredde der det er mulig å få til. Fortausareal/plattform ved holdeplassene har bredde 2,7 meter.

Dagens veibredde på fv. 832 er ca. 6 meter både sør og nord for sentrum. Bredden over brua i nordenden av sentrum er ca. 5,5 meter. Ved krysset med Skjærranveien i sør er fylkesveiens bredde ca. 5,75 meter. Veibredde i gjeldende reguleringsplan er 6,0 meter.

Iht. håndbok N100 bør veibredden være 7,0 meter (3,25 m kjørefelt og skulder mot kantstein 0,25 m), ved fartsgrense 50 km/t for gater med personbiltrafikk. Se kapittel B.3.2 Kjørefelt i N100. Planforslaget legger til grunn veibredde 6,5 meter (inkl. skuldre, dvs. kjørefeltbredde 3,0 m og skulder mot kantstein 0,25 m). Foreslått veibredde er valgt med tanke på tilpasning til eksisterende veibreder i nord og i sør, samt at overgangen i bredde ikke skal bli for stor. Større økning i veibredden i sentrumsgata kan innby til økt hastighet, noe som ikke er ønskelig i forhold til miljøprioritert gjennomkjøring. Dagens veibredde på fv. 832 langs kirkeparken/kryss Skjærran er smal og tilfredsstillende ikke dagens krav til bredde. Veibredden bør økes slik at gjennomgående veibredde blir 6,0 meter gjennom kurven for å sikre god framkommelighet for større kjøretøy og tilfredsstillende trafiksikkerhet. Det betyr at fortauskanten må forskyves noe. Gjenværende bredde på fortauet vil fortsatt være tilstrekkelig.

Utbygging av det regulerte vei- og gatenettet i og rundt Evenskjer sentrum ansees ikke å være aktuelt i overskuelig framtid. Alle gater og kryss innenfor planområdet må av den grunn være framkommelig og dimensjonerer for største kjøretøy som trafikkerer området i dag samt for de neste 20 år.

Gatenettet kan karakteriseres som nett for personbiltrafikk, men er samtidig nett for godstransport og kollektivtrafikk samt nett for gående og syklende. Det er i dag kun 4-6 bussanløp i hver retning gjennom sentrum, men dette har ingen dimensjonerende innvirkning på sentrumsgata. Dimensjonerende kjøretøy og valg av kjøremåte for gatenettet vil være bestemmende for utforming av kryssene langs sentrumsgata. Dimensjonerende kjøretøy for de fleste gatene i planområdet settes til vogntog (VT). Kjøremåte for dimensjonerende kjøretøy må sees i sammenheng med type trafikk, trafikkmengde og avviklingsbehov. Det vises til N100 kapittel B.8.

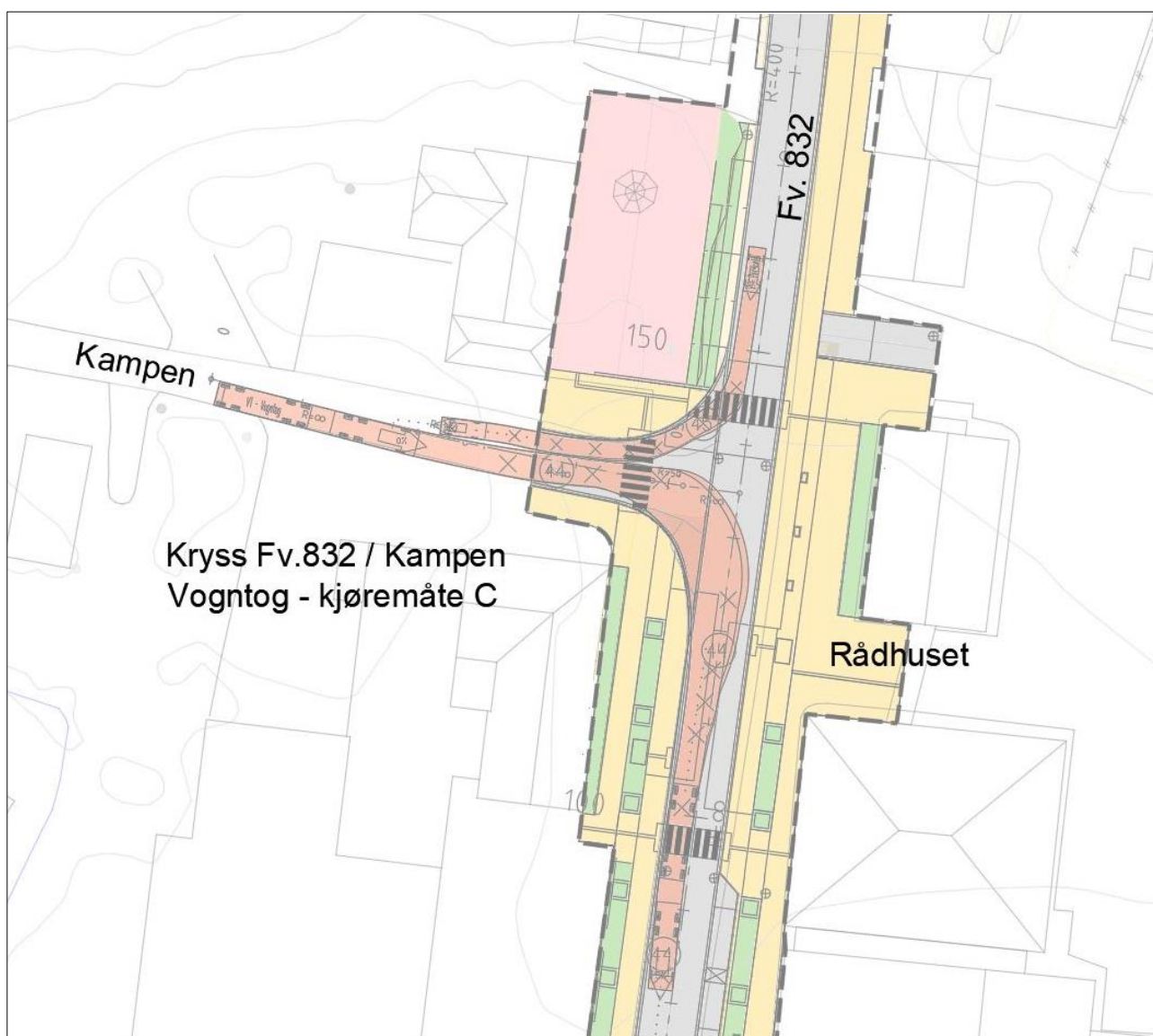
#### Forenklet forklaring av begrepet kjøremåter:

- Kjøremåte A – kjøretøy benytter eget kjørefelt
- Kjøremåte B - kjøretøy kan ta i bruk deler av motgående kjørefelt i den vei/gate det svinger inn i
- Kjøremåte C – kjøretøy kan benytte hele kjørebanebredden i den vei/gate det svinger av fra og i den vei/gate det svinger inn i.

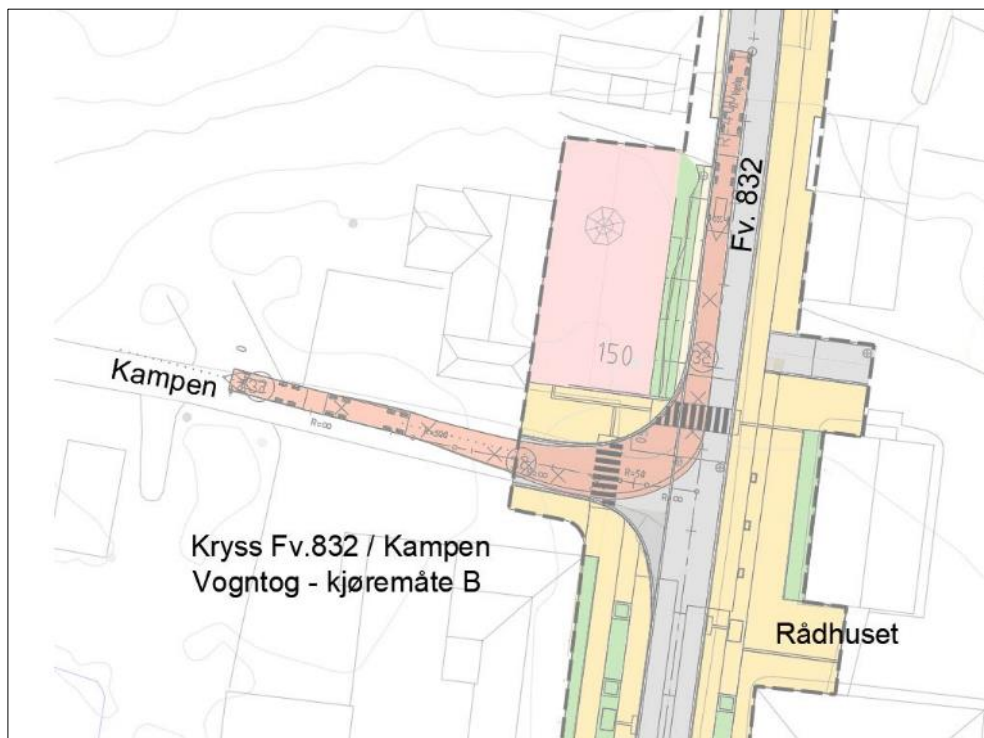
Kryssene fv. 832/Skjærran og fv. 832/Kampen er forsøkt dimensjonert iht. dimensjonerende kjøretøy VT og kjøremåte B for alle kjøreretninger. Kjøremåte A ville her gi uforholdsmessige vide kryss med store hjørneavrundinger. Dette vil være ugunstig i forhold til etablering av gode gangforbindelser og ansees å være uaktuelt. Kjøremåte B oppnås for de fleste kjøreretninger. Se kulepunktene under og skisser for de mest kritiske/vanskelige kjøreretningene.

#### Kjøremåte og sporing i kryss:

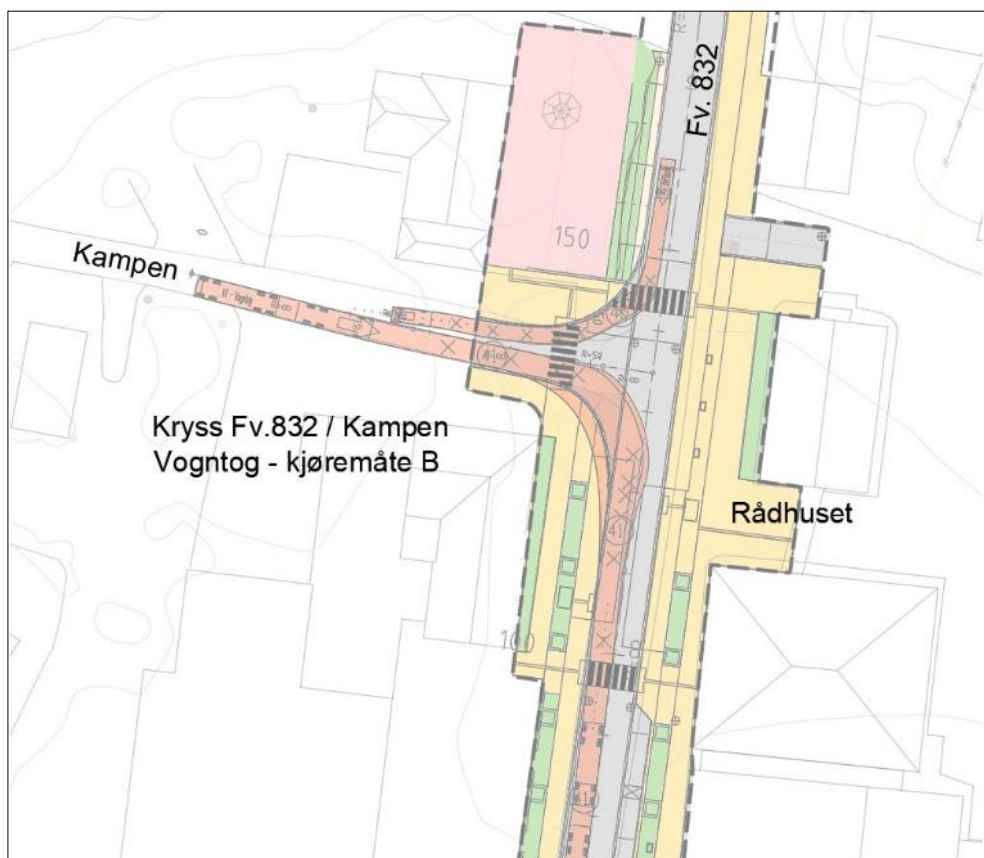
- Krysset Fv.832/Benkeveien er dimensjonert for personbiltrafikk, kjøremåte A.
- Fv.832/Kampen: Kjøremåte C legges til grunn for kjøreretningen fra sidevei (Kampen) til hovedvei (fv.832) og sørover. Dette anses å være det beste man kan oppnå for denne kjøreretningen. Kjøremåte B ville medføre ytterligere utvidelse av krysset, noe som vil være uheldig i forhold til kryssingslengde over Kampen og spesielt i forhold til holdeplassen langs fv. 832. Det meste av plattformen ville da ha blitt liggende i kurve, noe som er uheldig i forhold til av- og påstigning. For kjørebewegelsen fra nord på fv. 832 til Kampen er Kjøremåte B lagt til grunn.



Figur 5-6. Kryss fv. 832/Kampen. Kjøremåte C – legges til grunn i planforslaget.

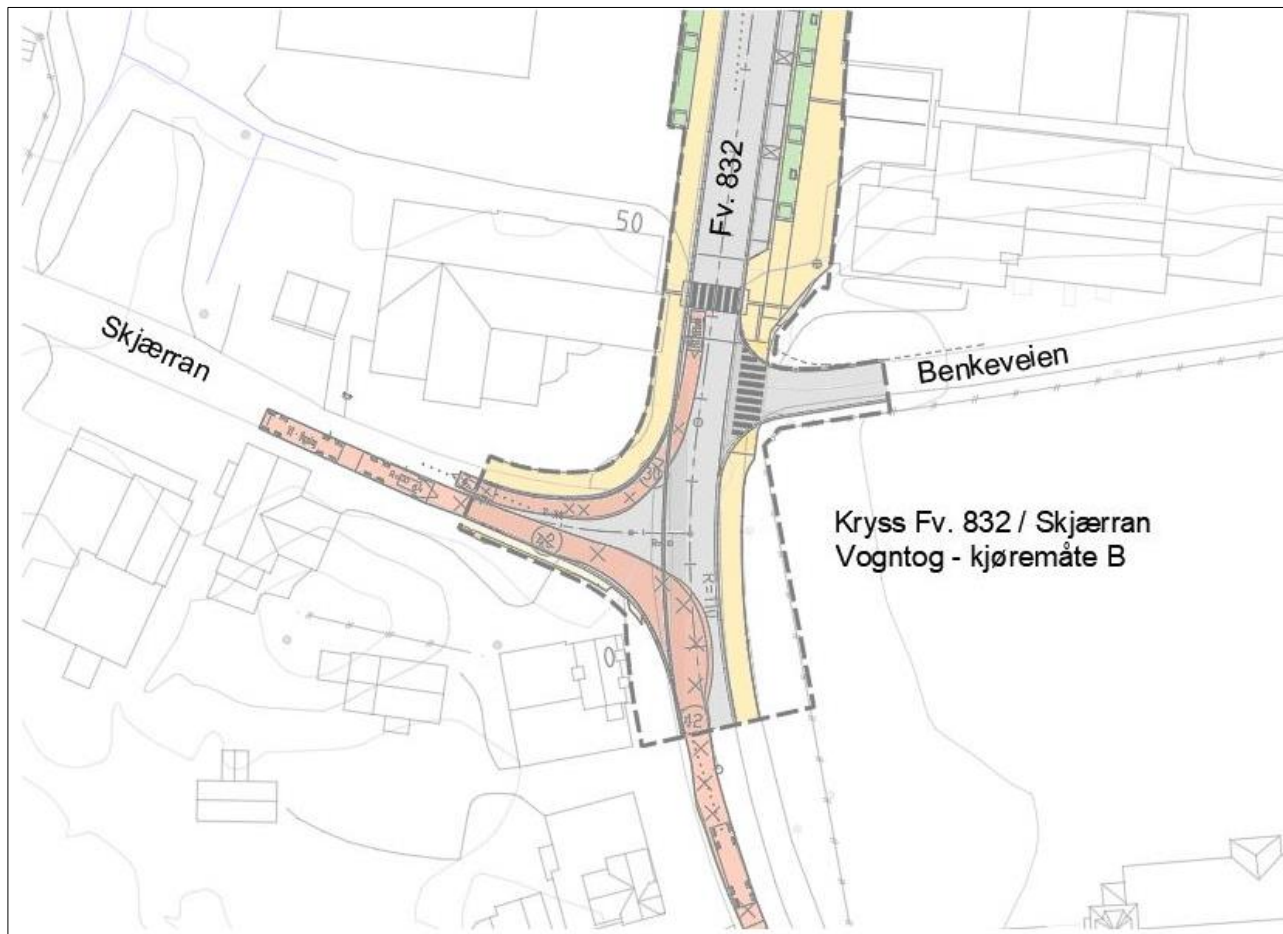


Figur 5-7. Kryss fv. 832/Kampen. Kjøremåte B.



Figur 5-8. Kryss fv. 832/Kampen. Kjøremåte B.

- Fv.832 / Skjærran: Kjøremåte B for kjøreretningen fra sidevei (Skjærran) til hovedvei (fv.832) og retning sørover er mulig å oppnå. Det er ikke lagt opp til kryssing for fotgjengere over Skjærran slik at utformingen av krysset kan beholdes omtrent som i dag. Eventuell kryssing for fotgjengere ville kreve kortere kryssingslengde og dermed krappere hjørneavrundinger i krysset. Kjøremåte B ville da ikke vært mulig.



Figur 5-9. Kryss fv. 832/Skjærran. Vogntog kjøremåte B.

Snitt, normalprofiler og overbygningsdelajer for gatene framgår av vedlegg 2.

### 5.3 Terrenngrepp og grunnforhold

Tiltaket medfører ikke nye terrenngrepp i grøntområder.

### 5.4 Universell utforming

Opparbeidelse av arealer innenfor planområdet skal etableres iht. krav om universell utforming i TEK17 og Statens vegvesens Håndbok V129. Detaljprosjektering vil omfatte løsninger som omfatter forskriftsmessig utforming, egnet materialbruk og farger, samt nivåforskjeller for kjøre- og gangarealer etter behov/krav.

### 5.5 Barns interesser og sosial infrastruktur

Planområdet er hverken tilrettelagt for eller i bruk som lek- og uteområde for barn. Planområdet utgjør i hovedsak offentlige trafikkområder.

Evenskjer sentrum er i dag trafikkmessig uoversiktlig både for myke trafikanter og kjørende. Trafikksikkerheten planlegges forbedret ved å etablere opphøyde gangfelt/fortau og andre elementer som skiller myke og harde trafikanter. Belysning gjennom sentrum vurderes å bidra både til et triveligere sentrum, samtidig som det blir mer oversiktlig for alle trafikanter.

Arealet utenfor ungdomshuset er i dag avsatt til torg. Dette planlegges videreført. Området skal kunne brukes til både små og store arrangementer (for eksempel 17. mai). Det skal i tillegg legges til rette for opphold, torghandel og rekreasjon. Det skal også være plass for kunst/skulptur og flaggstenger. Toget kan slik bli en naturlig møteplass i sentrum.

### 5.6 Landskap, vegetasjon, naturmangfold og estetiske/kulturelle verdier

#### Vurderinger i forhold til naturmangfoldlovens §§ 8-12

Planområdet er tidligere regulert og opparbeidet/asfaltert. Viktige forhold som knytter seg til naturmangfold antas å være hensyntatt også i tidligere planprosess, men det er foretatt en sjekk opp mot Miljødirektoratets Naturbase og Artskart hos Artsdatabanken for eventuelt nye funn. Her fant en ingen registrerte funn i området knyttet til naturmangfold, og heller ingen funn i nærheten som antas å bli påvirket av planlagte tiltak. Kunnskapsgrunnlaget vurderes å stå i et rimelig forhold til planens omfang og karakter, da planområdet allerede er avklart til offentlige trafikkområder i gjeldende planer. Området er omkranset av næringsbebyggelse, asfalterte flater og infrastruktur, og man bryter derfor ikke inn i urørt naturområde.

Det er ingen ukjente faktorer for utslipp og forurensing knyttet til disse formålene, som må utredes. Opparbeidelse og tilrettelegging av fortau og bussholdeplass skal utføres i tråd med gjeldende lover og forskrifter. Miljøforsvarlige teknikker forutsettes lagt til grunn for utbygging og drift, detaljer rundt dette må avklares ved detaljprosjektering.

Naturmangfoldet, slik man kjenner det i dag, vurderes med dette ikke å komme til skade ved den utbyggingen som planlegges innenfor planområdet. Nye grøntarealer med trekker, hekk/busker, enkelttrær og annen vegetasjon kan fungere som grønne «stepping stones» og være positivt for blant annet insekter og fugler.

#### Vegetasjon

Arealtypene i planområdet er samferdsel og bebygd areal (NIBIO). Reguleringsplanen viderefører langt på vei dagnes situasjon og vil i liten grad endre vegetasjonsbildet i planområdet (se kapittel 3.3). Eksisterende vegetasjon er planlagt bevart og nye trekker, hekk/busker o.l. plantet på ca. 7 % av arealet i planområdet.

#### Kulturminner

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner på området (Riksantikvaren - Kulturminnesøk). Dersom det under arbeidene dukker opp materiale av kulturhistorisk betydning, må arbeidet stanses og Troms Fylkeskommune og Sametinget varsel iht. kulturminneloven § 8, 2. ledd.

## 5.7 Trafikk: adkomst, kollektiv og parkering

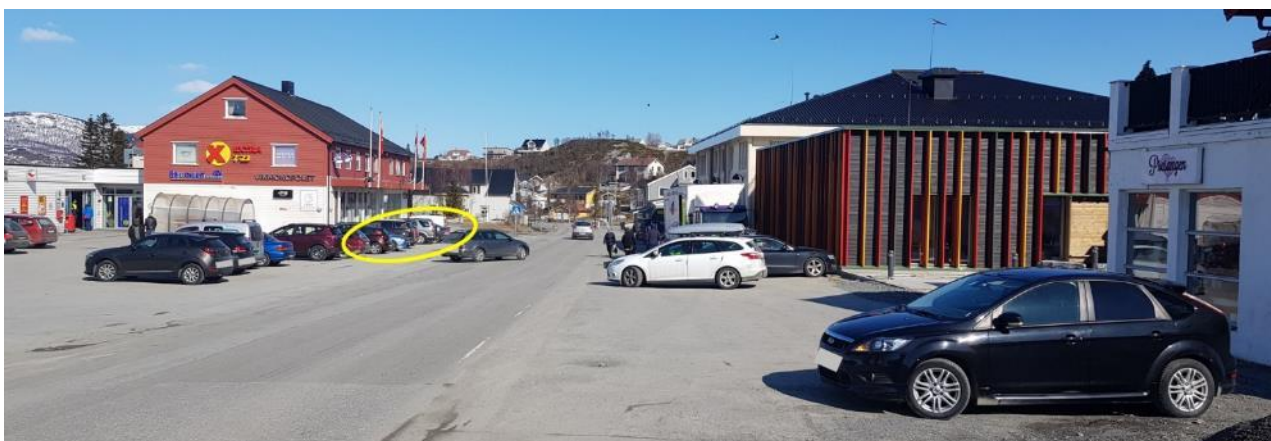
Trafikkarealene i sentrum er planlagt utformet som beskrevet i kapittel 5.1 og kapittel 5.2. Det har vært dialog med Statens vegvesen og fylkeskommunen om løsninger for trafikkarealene underveis i planarbeidet. Mindre justeringer kan bli utført i detaljprosjekteringen for å imøtekomme dagens krav og normer.

### Kollektiv

Kantstopp for buss, i begge kjøreretninger, planlegges ved rådhuset. Her skal det tilrettelegges med leskur og sykkelparkering. Det er i dag 4-6 bussanløp per dag i sentrum av Evenskjer (Troms og Finnmark fylkeskommune).

### Parkering

I dag flyter veibane og øvrige arealer langs fv. 832 i ett (*figur 5-10*), og det parkeres hvor enn det er ledig plass. Parkeringssituasjonen med biler som eksempelvis rygger direkte ut i fylkesveien, er ikke holdbar med hensyn til trafiksikkerheten.



*Figur 5-10. Regulerte parkeringsplasser, 7 stykk, i området markert med sirkel utgår for å gjøre plass til fortau og kantstopp for buss. Foto: Norconsult 29.04.2020.*

Ved oppgradering av sentrumsgata må parkeringsplasser langs fv. 832 utformes i henhold til dagens krav og normer. Med hjemmel i gjeldende regulering kan det etableres 14 kantparkeringer langs fylkesveien. I ny reguleringsplan er dette redusert til 7 plasser for å frigjøre areal til kantstopp for buss og fortau. Dette tiltaket ansees som nødvendig for et framtidsrettet og trafiksikkert sentrum, hvor et fysisk skille mellom harde og myke trafikanter er prioritert (hjemles i framlagte planforslag).

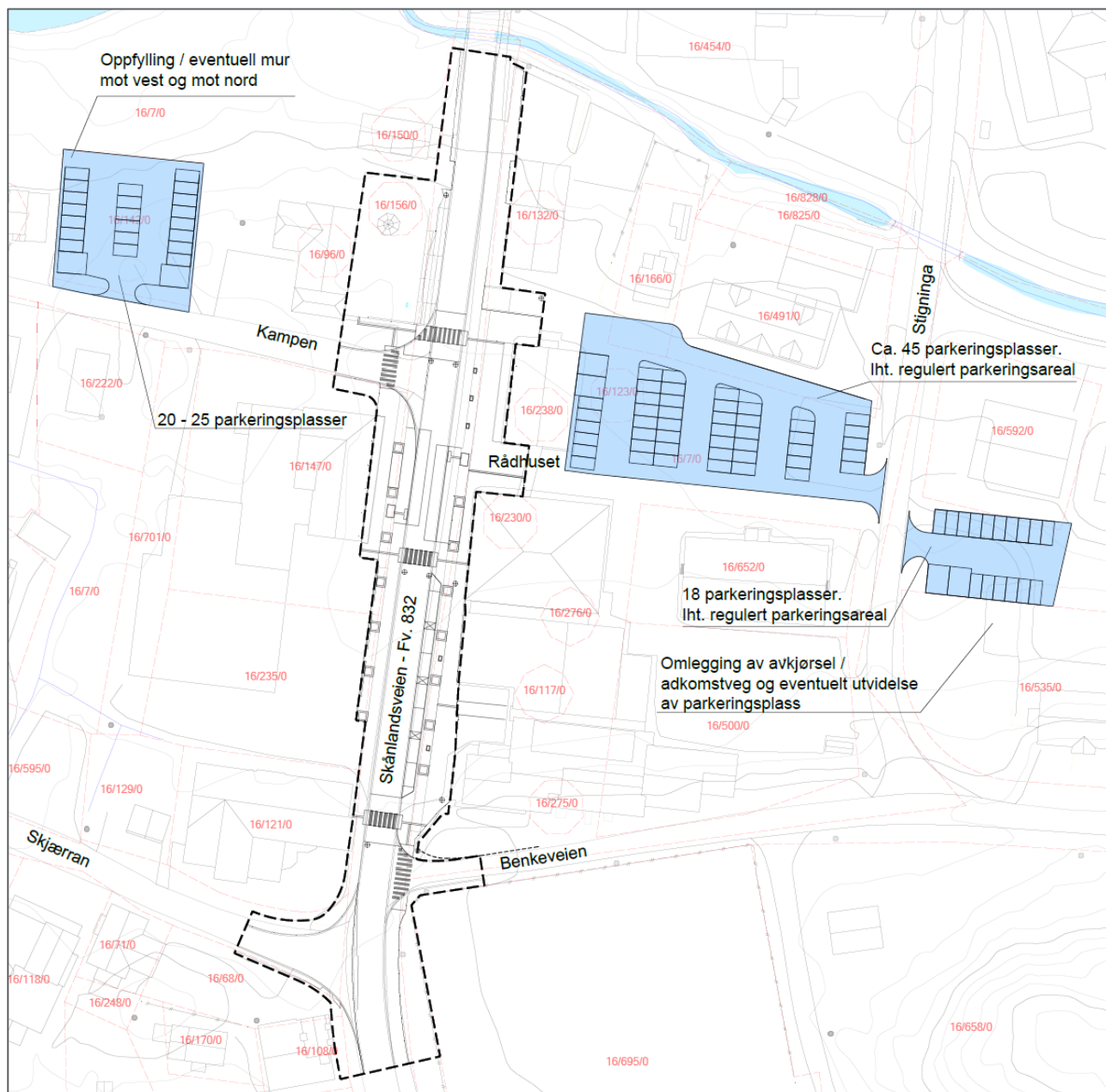
Parkeringskapasiteten i sentrum er knapp sammenholdt med behovet. I dag parkerer inntil ca. 40 biler på sidearealene til fv. 832 (*figur 5-10*). Planforslaget medfører økt tilrettelegging for/satsing på kollektivtransport, men dette løser ikke mangelen på parkingsplasser i sentrum. Med oppgradering av sentrumsgata forsvinner  $\geq 30$  parkeringsplasser som benyttes i dag. Dagens bruk er som nevnt ikke er iht. gjeldende regulering og/eller trafiksikkerhetskrav, og påkrever derfor endring.

I gjeldende regulering «Reguleringsendring Evenskjer Sentrum» er det tatt inn følgende rekkefølgekrav:

«Samtidig med at utbedring av Sentrumsvegen starter opp, skal 1. byggetrinn av parkeringsplass PP2 anlegges og parkeringsplass PP1 skal utbedres og merkes.»

Rekkefølgekravet må følges for å avbøte på dagen parkeringssituasjon. I planarbeidet er det sett på totalt tre alternative, sentrumsnære parkeringsarealer (*figur 5-11* og vedlegg 2) som erstatning for arealene brukt til parkering langs fv. 832:





Figur 5-11. Alternative, sentrumsnære parkeringsplasser på kommunal eiendom.

Områder (arealer) som kan erstatte dagens parkering i/ved sentrumsgata:

### 1. Parkeringsplass, bak rådhuset

Parkeringsplass PP1, bak rådhuset, er langt på vei allerede opparbeidet og benyttes hovedsakelig av kommunes egne ansatte. Denne parkeringsplassen bør organiseres/merkes med avsatte plasser også til HC-parkering og besøkende. Beregninger synliggjør at det kan legges til rette for ca. 45 parkeringsplasser innenfor areal regulert til parkering.

### 2. Parkeringsplass vis á vis rådhusparkeringen

Ca. 2/3 av parkeringsplass PP2, mellom Stigninga og Oppsvingen, ble i 2013 omgjort til boligformål - omsorgsboliger. Resten på ca. 500 m<sup>2</sup> ble videreført som parkeringsareal. Dette arealet er ikke opparbeidet per i dag. En parkeringsplass iht. gjeldende regulering vil bidra til 18 nye parkeringsplasser. Krever omlegging av eksisterende adkomstvei til eiendom 16/686.

### 3. Parkeringsplass langs Kampen

Tjeldsund kommune er hjemmelshaver til eiendom 16/142 bak ungdomshuset. Arealet på 825 m<sup>2</sup> er i dag regulert til bolig/forretning/kontor. Ved en omregulering til parkering og noe opparbeiding av terrenget, kan det tilrettelegges for 20-25 nye parkeringsplasser her.

#### Oppsummert

Planforslaget medfører at  $\geq 30$  parkeringsplasser som benyttes i dag utgår. Disse kan erstattes ved å opparbeide 38-43 helt nye trafikksikre parkeringsplasser, jf. punkt 2 og 3. I tillegg vil en organisering av parkeringsplassen bak rådhuset medføre økt kapasitet på arealet.

Det har over lengre tid vært for få parkeringsplasser i Evenskjer sentrum. Dette har tiltalt ytterligere etter kommunesammenslåingen av Skånland og Tjeldsund kommune. Dersom alternative parkeringsplasser ikke opparbeides som beskrevet, kan dette medføre økt trykk på private eiendommer og næringsarealer. Folk vil parkere der de finner ledig plass.

Det anbefales også at Tjeldsund kommune videre framover å ha spesielt søkelys på følgende:

- Regulerte parkeringsarealer bør gjøres tilgjengelige. Det finnes arealer (både offentlige og private) som allerede er regulert til parkering, men ikke opparbeidet og/eller tatt i bruk til parkeringsplasser.
- Når sentrum utvides og/eller nye virksomheter kommer til, må det tas høyde for tilstrekkelig med parkeringsplasser. Det samme gjelder ved omreguleringer.
- Store arealer til overflateparkering ansees som ugunstig. Parkeringskjeller/parkeringshus bør vurderes, spesielt ved nybygg.

## **5.8 Teknisk infrastruktur**

### **Vann, avløp og overvann**

Tiltaket vil ikke medføre behov for VA-anlegg eller økte mengder overvann, da mengden tette flater opprettholdes.

Det skal settes ned sluker for å håndtere overvann fra veiarealene, som ledes i ny overvannsledning til sjø/resipient. Der det er hensiktsmessig ledes overvann via takfall/grøft direkte til resipient.

AF-ledningen som ligger på vestsiden av fv. 832 er gammel, men i bruk. Det må legges ny: separat overvanns- og spillvannsledning. Det er også to slamavskillere/septiktanker i sentrumsgata som skal fjernes (1307 og 1308). Vannledningsnett er privat, så tilstanden er usikker, men dette må sannsynligvis byttes når det jobbes i området. Det er mye gammelt, anboringer med mer, så det trengs en opprydning.

### **Elektriske anlegg og fiber kabel**

Det skal etableres nytt gatelysanlegg med intensivbelysning ved fotgjengeroverganger i planområdet. Anlegget vil bestå av 6 gatelysmaster med høyde 9,0 meter. Lysmastene blir plassert langs østsiden av fv. 832 med innbyrdes avstand på ca. 30 meter. Ved hver av fotgjengerovergangene etableres en lysmast med høyde 6,0 meter på hver side av vegen. Anlegget prosjekteres i henhold til Statens vegvesen sine håndbøker. Det legges til grunn en ÅDT på 1800 og fartsgrense 50 km/t. Belysningsklasse settes til MEW3.

På begge bussholdeplasser (kantstopp) etableres det lys og info-skjerm i leskur. For strømforsyning til gatelysanlegget og leskur etableres det et nytt utvendig fordelingskap. Skapet monteres enten ved siden av Hålogaland Krafts lavspentskap mot vegg til rådhuset eller i tilknytning til leskur på østsiden av fv. 832.

Det etableres ny kabelrørtrasé langs østsiden av fv. 832 for å ivareta behovet for kraft og signalkabler. Det legges kabelrør som krysser fv.832 ved hver fotgjengerovergang og til leskur på vestsiden, samt inn til lavspentskap på rådhuset. I traséen medtas reserverør for fremtidig kabelføring. Herunder to stk. Ø110mm. Det etableres tre TK-1 kummer i traséen, en i hver ende og en ved leskur øst.

## 5.9 Risiko- og sårbarhetsvurdering (ROS)

Vurderingen er basert på veilederen fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap/DSB<sup>1</sup>. Kartlegging av risiko og sårbarhet identifiserer aktuelle uønskede hendelser og vurderer sannsynligheten (*tabell 5-1*) for at de opptrer og konsekvensen (*tabell 5-2*) av dem hvis de inntreffer. Risiko (*tabell 5-3*) er et produkt av sannsynligheten for at hendelsen inntreffer og konsekvensen av denne.

Det brukes følgende inndeling av **sannsynlighet**:

*Tabell 5-1. Vurderingen av sannsynlighet tar utgangspunkt i historiske data, lokalkunnskap, statistikk, ekspertuttalelser og annen relevant informasjon, og en vurdering av om fremtidige klimaendringer kan påvirke dette bildet. Vektet for sannsynlighetsgrad fra 1 – 4.*

Sannsynlighet	Forklaring	
Begrep	Periodisk hendelse	Enkeltstående hendelse
1. Lite sannsynlig	Mindre enn en gang i løpet av 50 år.	Hendelsen er ikke kjent i tilsvarende situasjoner, men det eksisterer en teoretisk sjanse for at hendelsen inntreffer.
2. Mindre sannsynlig	Mellom en gang i løpet av 10 år og en gang i løpet av 50 år.	Hendelsen kan inntreffe, men det er mindre sannsynlig.
3. Sannsynlig	Mellom en gang i løpet av ett år og en gang i løpet av 10 år.	Det er sannsynlig at hendelsen inntreffer.
4. Meget sannsynlig	Mer enn en gang i løpet av ett år.	Det er meget sannsynlig at hendelsen inntreffer, faren er kontinuerlig til stede.

Kriteriene for å vurdere **konsekvenser** av uønskete hendelser:

*Tabell 5-2. Vurdering av konsekvenser av uønskede hendelser, vektet for alvorlighetsgrad fra 1 - 4.*

Konsekvenser	Forklaring		
Begrep	Personskade	Miljøskade	Skade på eiendom, forsyning mm.
1. Ubetydelig	Ingen alvorlig skade	Ingen alvorlig skade	Systembrudd er uvesentlig
2. Mindre alvorlig	Få/små skader	Ikke varig skade	Systembrudd kan føre til skade dersom reservesystem ikke fins
3. Alvorlig	Behandlingskrevende skader	Midlertidig/behandlingskrevende skade	System settes ut av drift over lengre tid; alvorlig skade på eiendom
4. Svært alvorlig	Personskade som medfører død eller varige mén; mange skadd	Langvarig miljøskade	System settes varig ut av drift; uopprettelig skade på eiendom

Karakteristikk av **risiko** som funksjon av sannsynlighet og konsekvens:

<sup>1</sup> Veileder for kommunale risiko- og sårbarhetsanalyser (1994), Systematisk samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeid i kommunene (2001), Samfunnssikkerhet i arealplanlegging. Kartlegging av risiko og sårbarhet (2010).

Tabell 5-3. Matrise for risikovurdering.

Konsekvens: Sannsynlighet:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
4. Svært sannsynlig				
3. Sannsynlig				
2. Mindre sannsynlig				
1. Lite sannsynlig				

- Hendelser i røde felt: Tiltak nødvendig.
- Hendelser i gule felt: Tiltak vurderes ut fra kostnad i forhold til nytte.
- Hendelser i grønne felt: Rimelige tiltak gjennomføres.
- Tiltak som reduseres sannsynlighet vurderes først. Hvis dette ikke gir effekt eller er mulig, vurderes tiltak som begrenser konsekvensene.

Risikoforhold vurderes opp mot gjeldende grenseverdier i aktuelle forskrifter/retningslinjer, for eksempel:

- Skred, flom og stormflo – kapittel 7 Byggeteknisk forskrift
- Radon - §13-5 Byggeteknisk forskrift
- Forurensning i grunn – kapittel 2 Forurensningsforskriften med vedlegg 1
- Luftforurensning - kapittel 7 Forurensningsforskriften
- Elektromagnetisk stråling § 26 Strålevernforskriften. Statens Strålevern veiledning: grenseverdier/utredningsmiljø
- Støy - Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442)

Hendelser som er aktuelle for planområdet er vist i tabellen under. Det er vurdert både risiko for planområdet/plantiltaket fra omgivelsene, og risiko som plantiltaket kan medføre for omgivelsene.

Tabell 5-4. Bruttoliste mulige uønskede hendelser.

Hendelse/Situasjon	Aktuelt	Sanns.		Kons.	Risiko	Kilde/Kommentar/Tiltak
<b>Naturrisiko</b>						
<i>Er området utsatt for, eller kan planen/ tiltaket medføre risiko for:</i>						
1. Masseras/-skred; steinsprang	Nei					Ingen skredhendelser, aktsomhets- eller fareområder er registrert (NVE).
2. Snø-/isras	Nei					Se punkt 1.
3. Flomras; kvikkleire	Nei					Se punkt 1.
4. Elveflom	Nei					Ingen større elver/bekker.
5. Tidevannsflo; stormflo	Nei					Laveste punkt i planområdet er på ca. kote +4 m.o.h.
6. Havnivåstigning	Nei					Se punkt 5.
7. Radongass	Nei					I det nasjonale aktsomhetskartet for radon ligger

Hendelse/Situasjon	Aktuelt	Sanns.		Kons.	Risiko	Kilde/Kommentar/Tiltak
						planområdet i område med moderat til lav aktsomhetsgrad (NGU). Kartet er basert på inneluftmålinger av radon og på kunnskap om geologiske forhold. Planområdet skal ikke bebygges og/eller brukes til varig opphold.
8. Vindutsatt	Nei					-
9. Nedbørutsatt	Nei					-
10. Naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc)	Nei					-
11. Annen naturrisiko (spesifiser)	Nei					-
<b>Sårbare naturområder og kulturmiljøer mm</b>						
<i>Medfører planen/tiltaket fare for skade på:</i>						
12. Sårbar flora	Nei					Ingen arter registrert i planområdet (Naturbase og Artsdatabanken).
13. Sårbar fauna/fisk	Nei					Se punkt 12.
14. Naturvernområder	Nei					-
15. Vassdragsområder	Nei					-
16. Automatisk fredete kulturminner	Nei					Det er ikke registrert kulturminner i eller rett ved planområdet.
17. Nyere tids kulturminne/-miljø	Nei					-
18. Viktige landbruksområder (både jord-/skogressurser og kulturlandskap)	Nei					-
19. Parker og friluftsområder	Nei					-
20. Andre sårbare områder (spesifiser)	Nei					-
<b>Teknisk og sosial infrastruktur</b>						
<i>Kan planen/tiltaket få konsekvenser for strategiske områder og funksjoner:</i>						
21. Vei, bru, knutepunkt	Nei					-

Hendelse/Situasjon	Aktuelt	Sanns.		Kons.	Risiko	Kilde/Kommentar/Tiltak
22. Havn, kaianlegg, farleder	Nei					-
23. Sykehus/-hjem, andre inst.	Nei					-
24. Brann/politi/ambulanse / sivilforsvar (utrykningstid mm)	Nei					-
25. Kraftforsyning	Nei					-
26. Vannforsyning	Nei					-
27. Forsvarsområde	Nei					-
28. Tilfluktsrom	Nei					-
29. Annen infrastruktur	Nei					-
<b>Virksomhetsrisiko</b>						
<i>Berøres planområdet av, eller medfører planen/tiltaket risiko for:</i>						
30. Kilder til akutt forurensning i/ved planområdet	Nei					-
31. Tiltak i planområdet som medfører fare for akutt forurensning	Nei					-
32. Kilder til permanent forurensning i/ved planområdet	Nei					-
33. Tiltak i planområdet som medfører fare for forurensning til grunn eller sjø/vassdrag	Nei					-
34. Forurenset grunn	Nei					Det er ikke registret forurenset grunn i området (Miljøstatus).
35. Kilder til støybelastning i/ved planområdet (inkl. trafikk)	Ja	2		2		Planområdet består av trafikkarealer. Aktuell aktivitet og ferdsel vil naturlig medføre støy.
36. Planen/tiltaket medfører økt støybelastning	Nei					Ingen nye tiltak som medfører økt støy.
37. Høyspentlinje (elektromagnetisk stråling)	Nei					-
38. Skog-/lyngbrann	Nei					-

Hendelse/Situasjon	Aktuelt	Sanns.		Kons.	Risiko	Kilde/Kommentar/Tiltak
39. Dambrudd	Nei					-
40. Regulerte vannmagasiner, med spesiell fare for usikker is, endringer i vannstand mm	Nei					-
41. Gruver, åpne sjakter, steintipper osv.	Nei					-
42. Risikofylt industri mm (kjemikalier/eksplosiver osv.)	Nei					-
43. Område for avfallsbehandling	Nei					-
44. Oljekatastrofeområde	Nei					-
45. Ulykke med farlig gods til/fra eller ved planområdet	Nei					-
46. Ulykke i av-/påkjørsler	Ja	2		2		Ny organisering av trafikkarealene i sentrum, og utvidelse av kryssene til Kampen og Skjærran vil gi et mer oversiktlig trafikkbilde – dette senker risikoen for ulykker.
47. Ulykke med gående/syklende	Ja	2		3		Oppmerkede parkeringsplasser, fortau, opphøyde gangfelt og andre elementer som skiller myke og harde trafikanter bidrar til å senke risikoen for ulykker.
48. Andre ulykkespunkter langs vei eller bane	Nei					-
49. Er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål?	Nei					-
50. Er det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten?	Nei					-
51. Annen virksomhetsrisiko (spesifiser)	Nei					-

Hendelse/Situasjon	Aktuelt	Sanns.		Kons.	Risiko	Kilde/Kommentar/Tiltak
<b>Spesielle forhold ved utbygging/gjennomføring</b>						
52. A. Utfylling og rekkefølge	Nei					-
53. B (f.eks. riveavfall)	Nei					-
54. C (f.eks. byggegrop)	Nei					-

### Vurdering av risiko

Planområdet vil i hovedsak være utsatt for følgende risiko:

- Trafikkulykker i forbindelse med ferdsel langs fv. 832, og ved på/avkjøring i kryss.

### Skadereduserende tiltak

Hele planforslaget er å anse som et tiltak for å redusere risikofylt aktivitet og uønskede hendelser: myke og harde trafikanter skal skilles. Ny reguleringsplan legger til rette for fortau og sykkelparkering langs begge sider av fv. 832. Parkeringsplasser langs fv. 832 (kantparkering) utformes i henhold til gjeldende krav, og kryss tilrettelegges med tilstrekkelig svingradius for større kjøretøy. Kantstopp for buss, i begge kjøreretninger, planlegges ved rådhuset.

### Aktuelle hendelser er plassert i risikodiagrammet under;

ROS-diagrammet viser risiko/sårbarhet **når avbøtende tiltak er iverksatt/gjennomført** – dvs. når planen gjennomføres som utarbeidet ift. trafikktiltak og bygningsutforming.

**Tabell 5-5.** Endelig risikovurdering og tematisk fordeling av konsekvens. Tall henviser til type hendelse/situasjon.

Konsekvens: Sannsynlighet:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
4. Svært sannsynlig				
3. Sannsynlig				
2. Mindre sannsynlig		35, 46	47	
1. Lite sannsynlig				