



Statens vegvesen



Nordland
FYLKESKOMMUNE

Gjennomgang etter offentlig ettersyn



Ana Kastratovic

REGULERINGSPLAN

Prosjekt: Detaljregulering for farled og ferjeleie - Mindtangen

Parsell: Fs. 17 (Fv. 17) Hp59, m 14800 - 15400

Kommune: Alstahaug

Innhold

1 Sammendrag	2
2 Høringen	2
2.1 Planprosessen.....	2
3 Merknader mottatt ved offentlig ettersyn.....	3
3.1 Merknader fra offentlige aktører	3
3.2 Merknader fra private aktører	6
4 Eventuelle endringer etter offentlig ettersyn	8

1 Sammendrag

Forslag til detaljreguleringsplan for farled og ferjeleie - Mindtangen er utarbeidet av Statens Vegvesen, på vegne av Nordland fylkeskommune og i samarbeid med Alstahaug kommune. Arbeidet er utført med hjemmel i plan og bygningslovens § 3-7.

Reguleringsplanen legger til rette for større brede og dybde på farleden ved Mindtangen. I tillegg er det åpnet for endret plassering av dagens ferjekai. Det vises til planbeskrivelse, plankart og bestemmelser for nærmere informasjon.

Høringspartene gir uttrykk for å være positive til de foreliggende planene. Blant de offentlige partene er det fokusert på miljø, framkommelighet og sikkerhet, sikring av eksisterende havn (småbåthavn og kommunal flytebrygge) samt hensynet til kulturminner.

Blant de private partene er det pekt på at fiskeriinteressene er ivaretatt. Mindland småbåtforening har et uttrykt ønske om skjerming av småbåthavna gjennom etablering av molo.

2 Høringen

2.1 Planprosessen

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert i Helgelands Blad og på www.vegvesen.no den 17. april 2015. Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging ble sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte etter egen adresseliste. Merknader til igangsetting er referert og kommentert i planbeskrivelsen.

Det ble avholdt en utekontordag ved ferjeleiet på Mindtangen 22. februar 2016.

Planforslag ble lagt ut på offentlig høring i perioden 26.02.16 – 08.04.16 jf. plan- og bygningsloven § 12-10 (annonse i Helgelands Blad, brev til parter og kunngjøring på www.vegvesen.no.) I forbindelse med offentlig ettersyn ble det avholdt en utekontordag ved ferjeleiet på Mindtangen 29. mars.

Underveis i prosessen er det avholdt informasjonsmøter med Alstahaug kommune.

3 Merknader mottatt ved offentlig ettersyn

Statens vegvesen har mottatt i alt 10 skriftlige innspill ved offentlig ettersyn av planforslaget. Disse er referert og kommentert nedenfor. I tillegg har vi mottatt muntlige innspill ved åpne utekontordager. Disse innspillene har vært knyttet til sikring av småbåthavn og kommunal flytebrygge på Mindtangen.

3.1 Merknader fra offentlige aktører

Fiskeridirektoratet, 04.03.16

Samfunnsnyttene av tiltaket vurderes som betydelige mens de negative konsekvenser for berørte næringsinteresser er vurdert som små. Ettersom tiltakshaver opplyser at det vil bli tatt kontakt med lokalt fiskarlag og oppdrettsselskaper har fiskeridirektoratet ingen merknader til planen.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Med bakgrunn i de avstander som er oppgitt til oppdrettsanlegg og rekefelt anser vi konsekvensene som ubetydelige. Lokalt fiskarlag og oppdrettsselskaper blir uansett varslet før oppstart av anlegget.

Nordland fylkeskommune, 15.03.16

Fylkeskommunen uttaler seg med bakgrunn i lov om kulturminner, naturmangfoldloven og plan- og bygningsloven, herunder fylkesplanen og rikspolitiske retningslinjer. Fylkeskommunen har ingen spesielle planfaglige eller kulturminnefaglige merknader, men gjør oppmerksom på tiltakshavers aktsomhets- og meldeplikt dersom en under markinngrep skulle støte på fornminner, jf. kulturminnelovens § 8.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Tas til etterretning. Dette er for øvrig søkt ivaretatt gjennom reguleringsbestemmelsene.

Kystverket, 21.03.16

Kystverket er positive til reguleringsplanen. Kystverket i Nordland har forvaltningsansvaret for leden og alle tiltak som utføres i eller tilgrensende leden som kan påvirke sikkerhet eller framkommelighet i farvannet krever tillatelse etter §§ 19 og 27. Utdyping, sprenging, midlertidig og ny merking skal derfor behandles av Kystverket etter havne – og farvannsloven §§ 19 og 27, annet ledd. Søknad etter

havne- og farvannsloven må komme Kystverket i hende etter vedtatt reguleringsplan, og før søknad om rammetillatelse.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Tas til etterretning. Det blir fremmet egen søknad etter havne- og farvannsloven.

Direktoratet for mineralforvaltning, 22.03.16

Direktoratet har ingen merknader.

Fylkesmannen i Nordland (samordnet uttalelse), 05.04.16

Uttalelse fra Kystverket er kommentert ovenfor. Fylkesmannen gjør oppmerksom på at utdyping og deponering krever egen tillatelse etter forurensningsloven §§ 11 og 16 og forurensningsforskriften kapittel 22 Mudring og dumping i sjø og vassdrag.

Planforslaget viser et stort deponeringsområde under kote minus 12 og må i forbindelse med søknaden avgrenses. Det må gjøres nærmere undersøkelser blant annet med hensyn til stabilitet, strømforhold mv. jf. TA-2624/2010. Dersom utdypingen omfatter løsmasser med større arealer enn 10000 m² og under 10 meters dyp vil det være behov for prøvetaking utover pkt M30.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Det er vurdert som lite sannsynlig at det finnes forurensning i området utfra foreliggende miljøundersøkelse. Det er heller ingen kjente forurensningskilder i nærheten. Det aller meste av massene som skal tas ut er bart fjell (ca. 95 % av totalmengden) og dette er masser uten forurensning. I og med at topografien viser at det er fjell på tilstøtende areal, vurderes også grunnforholdene som gode, krav til grunnforhold er også sikret gjennom reguleringsbestemmelsene. Med bakgrunn i dette, har vi i reguleringsplanen valgt et større område for deponering. Et stort område gir større fleksibilitet for deponering av masser noe som igjen gir positive effekter i form av kortere anleggsperiode og mindre massetransport. Vi unngår at alt må lastes opp i lekter, og baserer oss på i størst mulig grad å forflytte massene under vann. Ved at massene kan flyttes under vann, hindres unødig partikkelspredning, og en unngår i stor grad uheldige miljøkonsekvenser som følge av lekterdrift. Deponering ved strømskifte kan også være et annet mulig bidrag til minst mulig partikkelspredning under arbeidet. Løsmassene som tas ut vil bli vurdert overdekt av fjellmasser slik at spredning av løsmasser etter deponering unngås.

Et fleksibelt deponeringsområde har også en positiv økonomisk konsekvens for prosjektet. Avgrensning av deponeringsområde vil bli nærmere vurdert i søknad etter forurensningsloven med hensyn til grunnforhold og miljø. Det blir ikke foretatt uttak av løsmasser under kote minus 10 meter.

NTNU-vitenskapsmuseet, 07.04.16

Det er gjennomført marinearkeologisk befaringsplanområdet i 2015 og vitenskapsmuseet har etter dette ingen merknader. Det minnes om meldeplikten etter kulturminneloven. Det bes om at følgende blir tatt med i reguleringsbestemmelsene: «Dersom det under arbeid i planområdet påtreffes kulturminner under vann vernet iht. kulturminnelovens §§ 14 og 4, skal arbeidet straks stanses og NTNU-vitenskapsmuseet varsles omgående.»

Kommentar fra Statens vegvesen:

Vi foreslår å innarbeide forslag til bestemmelse som tillegg til § 2.1.

NVE, 13.04.16

Ingen merknader.

Alstahaug havnevesen, 08.04.16

Alstahaug havnevesen er positive til at farleden utvides i bredde og dybde da dette vil bidra til en tryggere seilas i området. Det påpekes imidlertid at det innenfor ferjeleiet er etablert en privat småbåthavn og en offentlig flytebrygge som blant annet brukes til ambulansetransport. Ved gjennomføring av tiltaket vil denne havnen bli vesentlig eksponert for grovere sjø ved at vinder fra nordøst vil bli kraftigere, samt at bølger fra fartøy som vil være brukere av leden. Det bes derfor om å etablere avbøtende tiltak for å skjerme havnen. Dette kan gjøres ved at det bygges molo for å skjerme havnen ved bruk av de masser som tas ut. Det påpekes også at det kan være en alternativ plassering for ferjeleiet som også kan dra nytte av en etablering av molo.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Den plassering av eventuelt ny ferjekai som framkommer på plantegningen er vurdert som mest optimal i forhold til manøvrering av ferja og effektiv trafikkavvikling. Plasseringen samsvarer også med innspill fra rederi. Det er heller ikke ønskelig å lokalisere ei ny ferjekai nærmere småbåthavna av hensyn til framkommelighet og sikkerhet.

Når det gjelder skjerming av havna viser vi til det som er vurdert og kommentert under innspillet fra Mindland småbåtforening. Det kan i tillegg bemerkes at ambulansébåten kan benytte ferjekai ved oppdrag, noe som også gjøres i dag.

Vi imøteser gjerne et samarbeid med Alstahaug havnevesen for å vurdere hensiktsmessige løsninger dersom det mot formodning skulle oppstå uønskede hendelser som følge av mer bølgepåvirkning av den kommunale flytekaien.

3.2 Merknader fra private aktører

Nordland fylkes fiskarlag, 25.02.16

Fiskarlaget er positive til planen og har ingen spesielle merknader.

Mindland småbåtforening, 17.03.16

Småbåtforeningen er meget positive til prosjektet da dette vil føre til tryggere og bedre samferdsel når farleden blir utvidet. Det opplyses at småbåtforeningens havn vil få en del ulemper ved gjennomføring av prosjektet da den nye farleden vil føre til mer og tyngre trafikk, og dermed mer sjø inn i havneanlegget. Ved større åpning mot nordøst vil også dette gi mer sjø inn i havneanlegget fordi vinden fra nordøst får en fallvind effekt fra Røyfjellet. Småbåtforeningen ønsker at skjerming/molo blir tatt inn i prosjektet som et avbøtende tiltak. Det bør være mulig å benytte de store mengder stein som tas ut gjennom prosjektet og som uansett må deponeres. Dette vil gi en allmenntilgjengelig effekt.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Den nordlige holmen vil få en redusert utstrekning på ca. 12 meters lengde, høyeste punkt på holmen er 2,2 moh. Den sørlige holmen vil reduseres med ca. 37 meter, høyeste punkt er 4,2 moh. De to berørte holmene ligger i hovedsak i retning nord-sør og samlet lengde på utvidelsen er i underkant av 50 meter. Effekten av tiltaket i forhold til økning i vindstyrke vurderes som svært begrenset ut fra de fysiske forutsetningene. I følge rederiet er nordøstlig vind relativt sjelden ved Mindtangen. Vestlig til nordlig vind kan bli til dels sterk i området, samt sør til sørøstlig vind.

Det er rimelig å anta at en økning av åpningen mellom holmene vil kunne generere noe mer bølger inn i småbåthavna ved vind fra nordøst, samt ved potensielt økt trafikk og økt hastighet på båttrafikken i kombinasjon med nordlige vindretninger.

Ferjetrafikken vil i seg selv ikke generere mer bølger enn ved dagens situasjon. Eventuelle ulemper kan oppstå som en følge av at andre fartøy muligens benytter leden i noe større grad og at fritidsbåter holder høyere fart. Omfanget av dette vurderes som begrenset, samtidig som det må vektlegges at småbåthavna er etablert i nærheten av en eksisterende offentlig farled.

Vår samlede vurdering ut fra overnevnte er at tiltaket ikke medfører betydelige ulemper for småbåthavna, hverken i forhold til vind eller bølgepåvirkning. Det er videre betydelige samfunnsinteresser knyttet til utbedring av farleden som i dette tilfellet vurderes å veie tyngre enn hensynet til småbåthavna.

Dersom det viser seg at etablering av den nye farleden, til tross for vurderingen over, likevel medfører negative konsekvenser, vil Statens vegvesen anbefale etablering av fysisk bølgedemping i form av en flytende konstruksjon som også kan sikre den kommunale flytekaiaen bedre enn i dag, jf. kommentar til innspill fra Alstahaug havnevesen.

Når det gjelder etablering av molo som steinfylling, må det bemerkes at dette vil være et omfattende tiltak som krever egen prosjektering. Største fundamenteringsdybde kan bli 24 meter, og massebehov kan teoretisk utgjøre rundt 30.000 m³. Retning og beliggenhet må i alle tilfelle avgjøres utfra konkrete vurderinger.

Det er riktig at noe av steinmassene fra utdypingsprosjektet kan benyttes til å etablere molo. I utdypingsprosjektet er det anslått at ca. 58000 m³ faste masser tas ut under vann. Disse massene vil sannsynligvis være egnet til molobygging opp til kote minus 5/6. For øvrig oppbygging, er disse kun egnet som kjerne i moloen. For å beskytte kjernen må det tilføres filtermasse og dekkstein.

Under en eventuell molobygging kan splittlekter benyttes for å fylle opp noe av massen under overflaten, den øvrige oppfyllingen må skje med maskin fra lekter eller maskin fra land. Dette er svært kostnadskrevenende og vil som nevnt betinge tilførsel av egnede masser som må hentes utenfor tiltaksstedet. Utdypingsprosjektet legger ellers opp til at mest mulig av masseforflytningen skal skje under vann, slik at deponeringen av massene blir nærmest mulig uttaksstedene av hensyn til effektivitet, miljø og kostnader. Eierskap og ansvar for en slik molo må dessuten avklares.

Statens vegvesen har for øvrig besluttet å ikke foreta utlysning for salg av massene.

Vi anbefaler at det ikke innarbeides konkrete avbøtende tiltak med rekkefølgebestemmelse i reguleringsplanen. Vi vil imidlertid, uavhengig av dette, følge opp saken etter at tiltaket er gjennomført.

4 Eventuelle endringer etter offentlig ettersyn

Med bakgrunn i innspill fra NTNU-vitenskapsmuseet foreslås følgende tilførsel til bestemmelsenes § 2.1: «Dersom det under arbeid i planområdet påtreffes kulturminner under vann vernet iht. kulturminnelovens §§ 14 og 4, skal arbeidet straks stanses og NTNU-vitenskapsmuseet varsles omgående.»