



Statens vegvesen



Nordland
FYLKESKOMMUNE

PLANBESKRIVELSE - FORSLAG



Ana Kastratovic

REGULERINGSPLAN

Prosjekt: Detaljregulering for farled og ferjeleie - Mindtangen

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

Alstahaug kommune

Nasjonal planid. 182020150057

Region nord
Mosjøen kontorsted
Dato: 02.02.2016

Innhold

1 Sammendrag	3
2 Innledning	4
3 Bakgrunn for planforslaget	6
3.1 Planområdet	6
3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for Mindland ferjeleie	6
3.3 Målsettinger for planforslaget	6
3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	7
4 Planprosess og medvirkning	8
5 Rammer og premisser for planarbeidet	8
6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	9
6.1 Beliggenhet	9
6.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk	10
6.3 Trafikkforhold	10
6.4 Teknisk infrastruktur	10
6.5 Landskapsbilde	10
6.7 Naturmangfold	11
6.8 Kulturmiljø	11
6.9 Naturressurser	11
6.10 Grunnforhold	11
6.11 Andre forhold	11
7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering	12
7.1 Planlagt arealbruk	12
7.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen	13
8 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger	14
8.1 Framkommelighet	14
8.2 Samfunnsmessige forhold	14
8.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering	14
8.4 Naboer (Eiendomsforhold)	15
8.5 Byggegrenser	15
8.6 Gang- og sykkeltrafikk	15
8.7 Kollektivtrafikk	15
8.8 Landskap og strandsone	15
8.9 Nærmiljø/friluftsliv	17

8.10 Naturmangfold	18
8.11 Kulturmiljø	19
8.12 Naturressurser	19
8.13 Støy og vibrasjoner	19
8.14 Massehåndtering	19
9 Gjennomføring av forslag til plan	19
9.1 Framdrift og finansiering	19
9.2 Utbyggingsrekkefølge	20
9.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden	20
9.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen	20
10 Sammendrag av innspill	22
11 Vedlegg	24

1 Sammendrag

Statenes vegvesen har i samarbeid med Alstahaug kommune og Nordland fylkeskommune igangsatt arbeid med reguleringsplan for farled og ferjeleie – Mindtangen. Farleden inngår i ferjesambandet Tjøtta – Forvik.

Hensikten med reguleringsplanen er å tilrettelegge for nødvendig utbedring av farleden slik at større ferje kan settes inn. Samtidig sikres arealer for mulig etablering av ny ferjekai med tilhørende anlegg.

Gjennomføring av planen vil medføre et masseuttak for ny farled tilsvarende ca. 63000 m³. Det største inngrepet vil være i to holmer øst for ferjeleiet. Løsning for ferjeleiets landområde er ikke detaljert i plankart.

Utbedring av farled er prioritert i Nordland fylkeskommunes økonomiplan for 2016 – 2019. Ny ferjekai har pr. i dag ikke finansiering.

Området er uregulert. Gjeldende arealplan for området er «Kommuneplanens arealdel m/kystzone 2006 – 2016».

2 Innledning

Forslag til detaljreguleringsplan for farled og ferjeleie – Mindtangen er utarbeidet av Statens vegvesen i samarbeid med Alstahaug kommune. Arbeidet er utført med hjemmel i plan og bygningslovens § 3-7.

Statens vegvesen har ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Deretter mottar Alstahaug kommune planbeskrivelse, plankart og plan til politisk behandling.

Hva er en detaljregulering?

En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse.

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

Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for større bredde og dybde på leden inn til, og forbi ferjekaien. Plassering og retning av ferjekai skal også vurderes endret i forhold til dagens situasjon.

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.

Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart, datert 02.02.2016
- Reguleringsbestemmelser, datert 02.02.2016
- Planbeskrivelse m/ risiko- og sårbarhetsanalyse, datert 02.02.2016

Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i tiden 26. februar 2016 – 8. april 2016 på følgende steder:

- Alstahaug kommune, servicetorget, rådhuset, Strandgata 52, 8805 Sandnessjøen
- Statens vegvesen, Region nord, Sandnessjøen trafikkstasjon, Torolv Kveldulvsonsgate 7, 8801 SANDNESSJØEN
- Internett: www.vegvesen.no/vegprosjekter

Utlekking til offentlig ettersyn blir kunngjort i Helgelands Blad og på www.vegvesen.no. Grunneiere og rettighetshavere vil få skriftlig melding om dette. Planforslaget blir samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser.

Eventuelle merknader til planforslaget må være skriftlige og sendt **innen 8. april 2016** til: Statens vegvesen Region nord, Postboks 1403, 8002 Bodø eller firmapost-nord@vegvesen.no

Kontaktperson i Alstahaug kommune: Ellen-Karin Kolle, tlf. 75 07 50 00, e-post: ellen-karin.kolle@alstahaug.kommune.no

Kontaktperson i Statens vegvesen: John Alvin Mardal, tlf. 95 27 55 83, e-post: john.alvin.mardal@vegvesen.no

Statens vegvesen lager en oppsummering av innkomne merknader, og foretar eventuell justering av planforslaget før dette sendes kommunen for endelig vedtak.

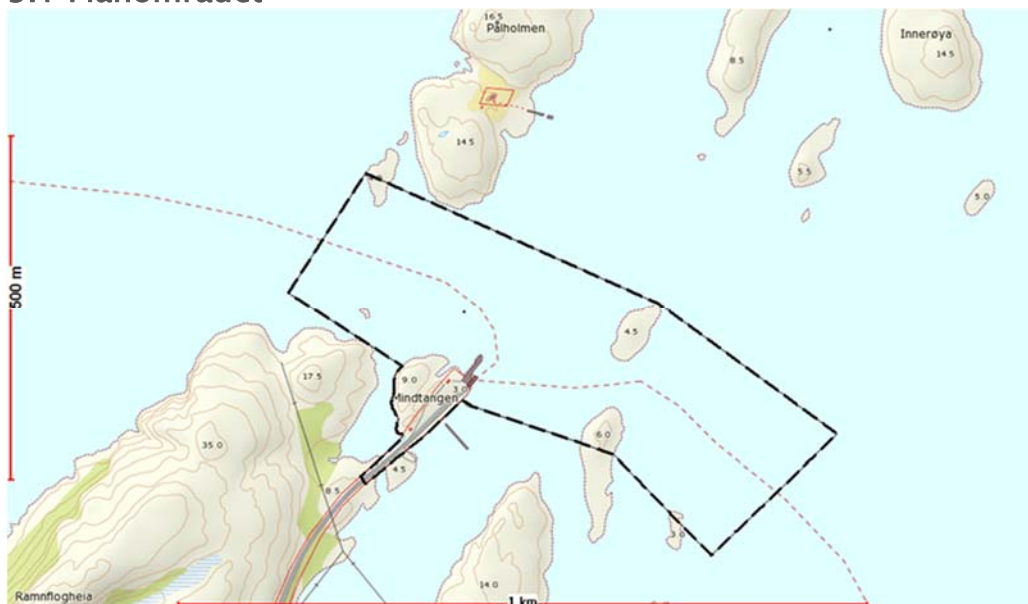
Kommunens endelige vedtak kan påklages til departementet iht. plan- og bygningslovens § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen. Eventuell klage stiles til Fylkesmannen og sendes til Alstahaug kommune.

Prosjektgruppa for utarbeidelse av planforslaget:

Navn	Firma	Fagansvar
Gunnar Aamodt Andersen	Statens vegvesen	Vegplanlegging
Kjetil Løding	Statens vegvesen	Ferjekai og farled
Hilgunn Iversen	Statens vegvesen	Grunnerverv
Harald Mortensen	Statens vegvesen	Kart og oppmåling
Ana Kastratovic	Statens vegvesen	Landskapsarkitektur
Dag Theodor Andreassen	Statens vegvesen	Geoteknikk
John A. Mardal	Statens vegvesen	Planleggingsleder
Hanne Alvsing	Statens vegvesen	Prosjekteier

3 Bakgrunn for planforslaget

3.1 Planområdet



Figur 1: Ytre avgrensning av planområde

3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for Mindland ferjeleie

Dybdeforhold og to holmer i farleden er til hinder for bruk av større ferjer i sambandet, noe som igjen fører til kapasitetsproblemer og økte kostnader. Den største ferjen som benyttes i sambandet Tjøtta – Forvik kan i dag ikke følge leden i sundet ved Mindtangen, og får dermed en lengre omvei nord for Pålholmen, Langøya og Innerøya. Dette medfører blant annet økte drivstoffkostnader og økt tidsbruk.

Ved regulering av området, åpnes det for å utbedre farleden slik at større ferjer kan benytte leden. Det vil også søkes tilrettelagt for å kunne bygge ny ferjekai på stedet med endret plassering og retning.

3.3 Målsettinger for planforslaget

Planforslaget skal legge til rette for større fleksibilitet med hensyn til størrelse på ferjemateriell og en mer effektiv og sikker trafikkavvikling i sambandet Forvik–Tjøtta. Dette medfører at:

- Farleden som passerer Mindtangen skal utbedres slik at den får en bredde på 110 meter i bunnen, og en dybde på minst minus 8,7 meter (målt fra 0-nivå for høyder i landkart benevnt som NN1954, og er tilsvarende kote minus 6,93 meter målt fra 0-nivå i sjøkart).
- Planforslaget legger til rette for endret plassering/retning for eventuelt ny ferjekai.
- Ferje med følgende størrelse skal kunne benyttes etter gjennomføring av tiltak i farleden: lengde lik 86 meter, bredde lik 15 meter og største dybde lik 4,5 meter.
- Gjennomføring av tiltak etter planen, skal medføre betydelige besparelser i driften av sambandet.

3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Plan- og bygningsloven og forskrift om konsekvensutredninger (ikrafttredelse 01.01.15) fastsetter bestemmelser om krav til konsekvensutredninger (KU) for visse tiltak og planer. Formålet er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning. Krav om KU gjelder ikke for reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet på et høyere plannivå og der reguleringsplanen er i samsvar med overordnet plan (jfr. §§ 2 og 4). Forholdet til eventuell KU på høyere plannivå er ikke vurdert her. Det er tatt utgangspunkt i at gjeldende plan for området er «Kommuneplanens arealdel m/kystsone 2006 – 2016». Landarealer er avsatt til LNF-sone 1, mens sjøarealene er uplanlagt med unntak av angitt skipsled.

Det er forskriftens §§ 2, 3 og 4 som kommer til anvendelse. Vår vurdering av prosjektet i forhold til de enkelte bestemmelsene i forskriften er følgende:

§ 2. Planer og tiltak som alltid skal behandles etter forskriften

Tiltaket vurderes ikke å omfatte nye områder for utbyggingsformål ettersom endringene berører eksisterende anlegg og mindre tilgrensende arealer. Tiltaket medfører masseuttak og investeringer som er mindre enn oppfangskriteriene i vedlegg I. Tiltaket gjelder ikke pkt. 21 nyetablering av farleder, havn og havneanlegg. Planarbeid og tiltaket kommer dermed ikke inn under § 2.

§ 3. Planer som skal vurderes nærmere

Aktuelle ledd:

c) Reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II

Aktuelle kriterier i vedlegg II er pkt. 10) bokstav e) «Bygging av veier, havner og havneanlegg...samt utvidelse...» og pkt. 11 bokstav k) «større deponier for masser på land og i sjø».

Med bakgrunn i at tiltaket medfører utvidelse av eksisterende farled, og mulig deponering av masser, skal tiltaket vurderes etter forskriftens § 4. Etter gjennomgang av vedlegg III er det ikke funnet spesielle registreringer som tilsier at tiltaket skal utredes. Dette er en vurdering Alstahaug kommune har sluttet seg til.

4 Planprosess og medvirkning

Planarbeidet er kunngjort igangsatt i lokalavisen Helgelands Blad og på www.vegvesen.no. I tillegg er alle berørte parter tilskrevet i henhold til egen adresseliste. Det er avholdt oppstartsmøte og orienteringsmøte med Alstahaug kommune.

Når planen legges ut til offentlig ettersyn, vil dette bli kunngjort på tilsvarende måte som ved igangsetting. I tillegg vil det bli avholdt arbeidsmøte med Alstahaug kommune og informasjonsmøte med områdeutvalg på Mindland. Berørte grunneiere kontaktes særskilt.

Ved behov holdes det avklaringsmøter med følgende parter:

- Fylkeskommunen og fylkesmannen
- Kabeletater
- Kollektivselskap, Torghatten Trafikkselskap, Torghatten Nord, Nordlandsbuss
- Kystverket

5 Rammer og premisser for planarbeidet

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Gjeldende nasjonale forventninger ble vedtatt ved kongelig resolusjon 12. juni 2015. Det overordnede målet for regjeringens transportpolitikk er i henhold til Nasjonal transportplan 2014 – 2023 å utvikle et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raskere og sikrere.

Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan 2014–2023 ble godkjent i statsråd 12. april 2013. Prosjektet er ikke omtalt i denne.

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen

Formålet med disse retningslinjene er å tydeliggjøre nasjonal arealpolitikk i 100-meters beltet langs sjøen. Målet er å ivareta allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen.

Planstatus for området

Gjeldende arealplan for området er «Kommuneplanens arealdel m/kystzone 2006 – 2016». Landarealer er avsatt til LNF-sone 1, mens sjøarealene er uplanlagte med unntak av angitt farled (farledsnr. 2580). Alstahaug kommune har igangsatt arbeid med revisjon av kommuneplanens arealdel.

Andre rammer og føringer

Utbedring av leden er omtalt i Nordland fylkeskommunes Økonomiplan 2016 – 2019 og Budsjett 2016. I økonomiplanen er det satt av kr 20 mill. i 2016 og 31 mill. i 2017 for utbedring av farleden. Dette er inkludert MVA.

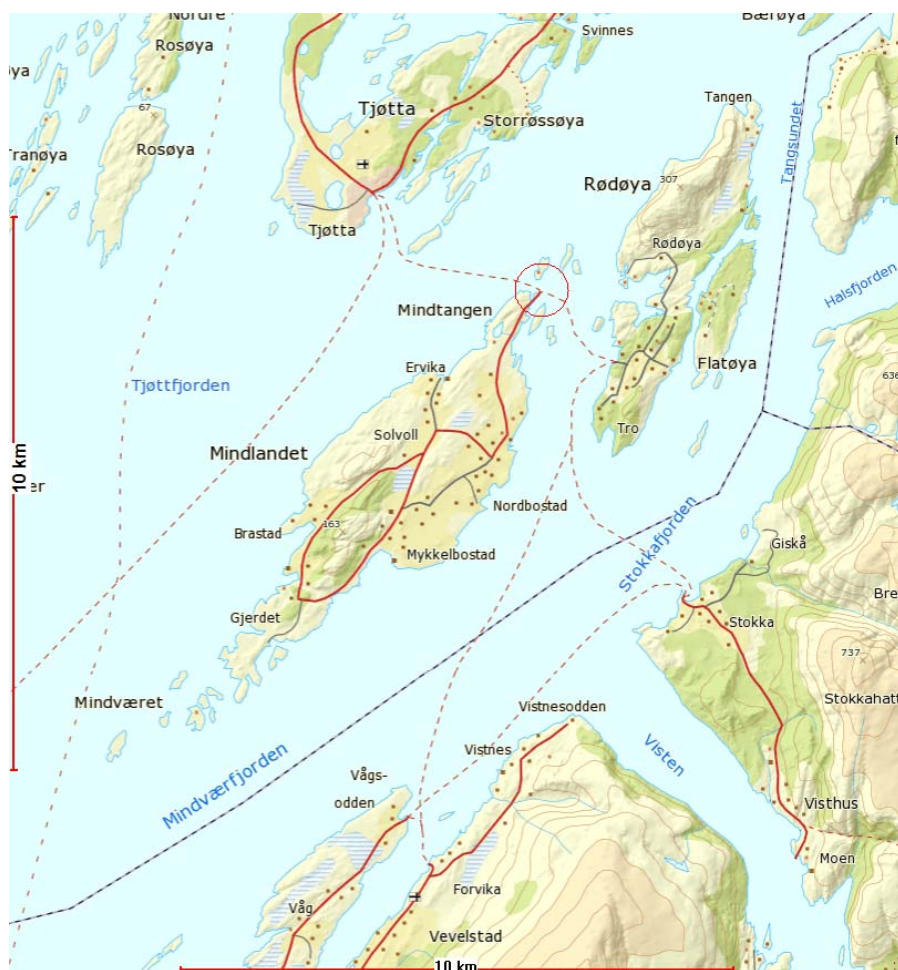
Kostnadene med å etablere nye merker, samt å rive eksisterende materiell beløper seg til kr 5,2 mill. inkl. MVA.

Etablering av ny ferjekai har ikke finansiering og ingen tiltak i tilknytning til ny ferjekai vil bli gjort før finansiering er å plass.

6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

6.1 Beliggenhet

Planområdet ligger ved øya Mindland i Alstahaug kommune og omfatter i hovedsak ferjeleie med oppstillingsplasser på Mindland og den tilstøtende farleden.



Figur 2: Planområdets beliggenhet i sambandet Tjøtta – Forvik markert med rød ring

6.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Dagens bruk av området er fylkesveg med oppstillingsplasser og ferjekai samt farled. De tilstøtende landarealene består av utmark. Langs vegfyllingen i retning sørøst finnes kommunal flytekai og privat småbåthavn.

6.3 Trafikkforhold

- Ferjesamband 17 Tjøtta – Forvik hadde i 2012 en årsdøgntrafikk (gjennomsnittlig døgntrafikk i året, ÅDT) på 240 personbilenheter (Håndbok V620).
- Fylkesvei 131 hp 0–5190 på Mindland har en ÅDT=75 og en veibredde på 4,5 meter (Nasjonal vegdatabank, NVDB).
- I 2012 gikk det i snitt pr. dag 24 kjøretøy mindre enn 10 meters lengde og et kjøretøy over 10 meters lengde fra Tjøtta til Mindland. Fra Forvik til Mindland var snitt pr. dag 2 kjøretøyer mindre enn 10 meters lengde (fra arbeidet med konseptvalgutredning, KVVU for fv.17 mv).

Det er ikke registrert trafikkulykker innenfor planområdet de siste fire år.

6.4 Teknisk infrastruktur

Kystverket har fire navigasjonslys i området som er forsynt med nettstrøm. Helgeland kraft AS har egne installasjoner innenfor planområdets landareal. Alstahaug kommune har ingen kommunale ledninger i området.

6.5 Landskapsbilde

Planområdet ligger i landskapsregion 29 «Kystbygdene i Helgeland og Salten» (NIJOS-rapport 10/2005).

Landskapstype er «Kystslettas øyer med infrastruktur- og jordbrukspreg». Landskapet er flatt, borealt landskap (under tregrensen). Landskapstypen omfatter kystslettas øylandskap og er preget av inngrep med bygg og anlegg, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, enkelte industriområder og tettsteder med omkringliggende jordbruksområder (Nordlandsatlas.no).

Underregion 29.1 Sør-Helgelandskysten

Sør-Helgelandskysten dekker øyer og halvøyer i det ytre kystlandskapet mot Nordsjøen. En del skjær og holmer bidrar til en svært taggete og variert kystlinje. Spesielt gjelder dette der den flate strandflaten utgjør overgangen fra hav til land.

Variert strandvegetasjon: strandenger, myr/kystlyngheier, lauv- og barskog, granplantinger, middels omfattende bebyggelse og infrastruktur, høyt jordbrukspreg.

6.6 Nærmiljø/friluftsliv

Friluftslivsaktiviteter i tilknytning til planområdet er primært rettet mot den private småbåthavna. Det er ingen boliger eller fritidsboliger i nærområdet. I følge Alstahaug kommunes friluftskartlegging er det ikke registrert spesielle friluftsområder i området (se www.naturbase.no).

6.7 Naturmangfold

Det er ikke registrert spesielle naturverdier eller utfordrende miljøforhold.

6.8 Kulturmiljø

Det er ikke registrert kjente kulturminner eller andre kulturmiljøer i, eller i umiddelbar nærhet av planområdet.

6.9 Naturressurser

800 meter vest for tiltaksområdet er det et rekestrålefelt. Det er en lokalitet for skalldyr ca. 1,3 km sør for planområdet, og lokaliteter for skalldyr og matfisk øst for øya Tro. I tillegg er det lokalitet for matfisk ved Vistnesodden ca. 8 km sør for planområdet.

6.10 Grunnforhold

Rambøll har gjennomført grunnundersøkelser på sjø i området. Opptatte prøver viser at løsmassene i de undersøkte punktene i hovedsak består av sand og skjellsand. Det er i flere av punktene registrert et lag av leire- og siltholdige masser i det nederste laget, inntil 2 meter over fjell. Dybden til fjell varierer. I sonderingspunktene er det målt dybde til fjell fra 0 til 9,6 meter under terreng (sjøbunn). Bart fjell ble kartlagt ved hjelp av dykker.

Når det eventuelt blir aktuelt å bygge ny ferjekai, vil det være nødvendig å utføre supplerende undersøkelser.

De analyserte sedimentprøvene tilfredsstillende miljømålet med god tilstand (tilstandsklasse 2) for alle analyserte stoffer, og sedimentene i tiltaksområdet vurderes dermed ikke å være forurenset.

6.11 Andre forhold

Deler av leden benyttes av Jillen–Njaarke reinbeitedistrikt som seilingslinje for pramming av rein. På landarealet til ferjeleiet er det ifølge reindriftskart (<https://kart.reindrift.no/reinkart>) lokasjon for mobilt arbeidsgjerde. Dette er et midlertidig gjerde som fjernes etter bruk. Planarbeidet vil etter dagens kunnskap ikke komme i konflikt med gjeldende bruk. Landområdet ved ferjeleiet er vinterbeite for rein.

7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

7.1 Planlagt arealbruk

Reguleringsformål og løsninger

Planområdet foreslås regulert til følgende formål:

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Veg
- Kai

Landbruks-, natur- og friluftsområder

- LNFR

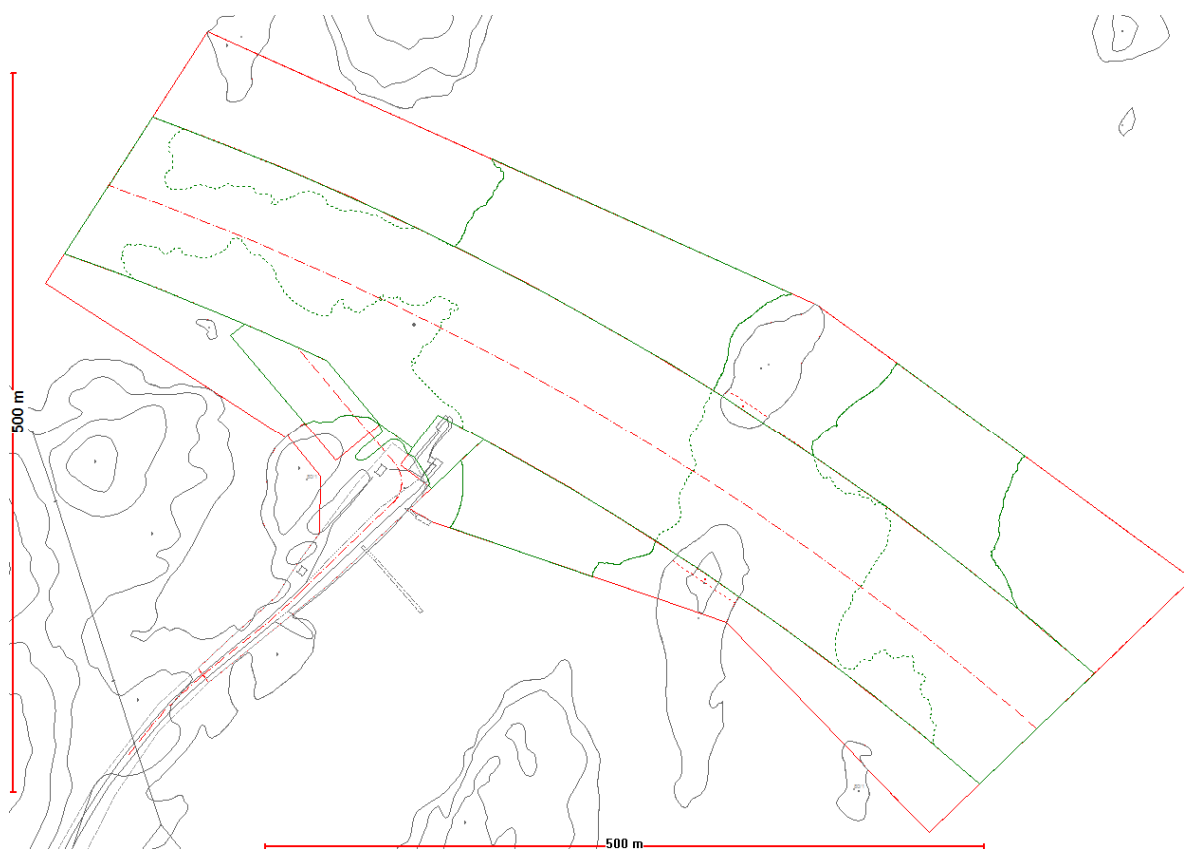
Bruk og vern av sjø og vassdrag

- Farled
- Friluftsområder i sjø og vassdrag

Bestemmelsesområder

- Bestemmelsesområde - anlegg og riggområde
- Bestemmelsesområde - utforming

Reguleringsplanen består av to reguleringskart. Dette skyldes at planleggingen foregår på to forskjellige vertikalnivå, henholdsvis på overflaten (vertikalnivå 2) og på sjøbunn (vertikalnivå 4). Det er utarbeidet et sett reguleringsbestemmelser som gjelder for begge plankart.



Figur 3: Sammenhengen mellom de to vertikalnivåene. Rød farge er nivå 2, grønn farge er nivå 4.

7.2 Tekniske forutsetninger

Farled

Reguleringsplanen legger opp til et betydelig masseuttak på i overkant av 60000 m³ som skal bidra til større bredde og dybde på farleden. Masser som tas ut fra de berørte holmene og andre grunner i sjøen vil bli søkt deponert på sjøbunn. Planlegging og gjennomføring av anleggsarbeid må skje i nær dialog med trafikksekskap som trafikkerer farleden med ferje og hurtigbåt.

Det skal settes opp totalt 8 nye navigasjonsmerker. Eksakt plassering gjøres når utførende enhet er på stedet.

Ferjeleie

Reguleringsplanen legger til rette for endret plassering av ferjekai og utvidelse av ferjeleiets landområde. Detaljert løsning er ikke vist i denne planen, men vil bli prosjektert når det eventuelt foreligger finansiering. Dagens ferjekai er ivaretatt i planen.

Kjøreveger

Reguleringsplanen vil ikke gjøre endringer på kjøreveg. Dersom det skal bygges ny ferjekai vil detaljeringen av kjøremønster, oppstillingsplasser og av- og påkjøringsfelt gjøres i prosjekteringsfase.

Gang- og sykkelveger, fortau og gangfelt

Det er ingen egen løsning for gående og syklende på ferjeleie i dag. Dette vil bli vurdert i en prosjekteringsfase for nytt ferjeleie.

7.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen

Planområdet ligger i Alstahaug kommune og er tilknyttet ferjesambandet Tjøtta–Forvik på fv. 17. Ferjeleiet på Mindland er tilknyttet fv. 131. I nær tilknytning til området finnes privat småbåthavn og kommunal flytekai.

8 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

8.1 Framkommelighet

Dagens dybdeforhold og to holmer i farleden, er til hinder for bruk av større ferjer i sambandet, noe som igjen fører til kapasitetsproblemer gjennom økt tidsbruk, dårligere trafikkavvikling og økte kostnader. Den største ferjen som benyttes i sambandet Forvik – Tjøtta kan i dag ikke følge leden i sundet mellom Mindland og Pålholmen, men må gå nord for Pålholmen, Langøya og Innerøya.



Figur 4: Utbedret farled betinger blant annet uttak av de to holmene mellom de røde linjene

Reguleringsplanen medfører at det kan tilrettelegges for bedre framkommelighet for ferjetrafikken, herunder også større materiell. På landområdet blir det ingen endring av betydning for motorisert trafikk eller myke trafikanter.

8.2 Samfunnsmessige forhold

Økt fleksibilitet og bedre framkommelighet medfører positive økonomiske konsekvenser for driften av ferjesambandet Tjøtta – Forvik, herunder anløp av Mindland. Økt kapasitet og kortere seilingstid, samt tilrettelegging for bedre regularitet er av stor positiv betydning for brukerne av sambandet.

8.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering

Planforslaget medfører ingen endringer.

8.4 Naboer (Eiendomsforhold)

Planforslaget medfører ingen konsekvenser for eksisterende bebyggelse med unntak av bebyggelse direkte knyttet til driften av ferjeleiet.

Planforslaget medfører grunnavståelse for to private parter. Grunneiere som må avstå grunn, blir kontaktet og informert når det foreligger tilstrekkelig data, og senest før offentlig ettersyn av planforslaget.

Matrikkelkart blir benyttet som kartgrunnlag for eiendomsforholdene. Erverv av grunn er vist på vedlagte w-tegning.

Berørte grunneiere er:

Lisbeth Skagen, eiendom 80/1, ca. 2600 m².

Sigurd Holmen, eiendom 80/7, ca. 2120 m², samt rettigheter for oppsett av navigasjonsmerker.

Avkjørsler og andre naboforhold

Planforslaget medfører ingen konsekvenser for avkjørsler eller naboer med unntak av nødvendig grunnerverv.

8.5 Byggegrenser

Planforslaget fastsetter ikke egne byggegrenser med unntak for plan- og bygningslovens bestemmelser om byggegrense i 100-metersbeltet langs sjøen. I planforslaget er denne byggegrense sammenfallende med formålslinjer for nærmere angitte formål. Utover dette er veglovens bestemmelser gjeldende.

8.6 Gang- og sykkeltrafikk

Ingen konsekvenser for gang- og sykkeltrafikk. Løsning for myke trafikanter avklares i prosjekteringsfase. Bygninger og anlegg tilknyttet ferjeleiet skal utformes etter prinsippene for universell utforming.

8.7 Kollektivtrafikk

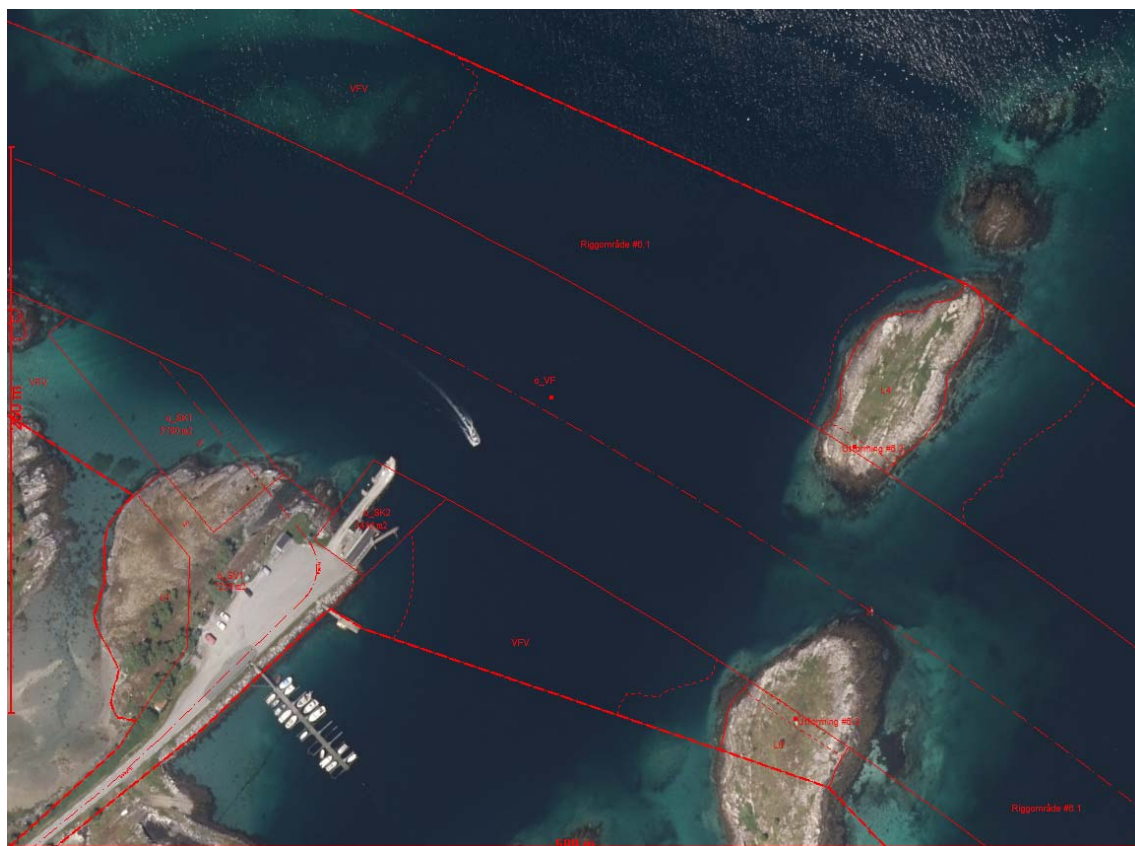
Ingen konsekvenser for kollektivtrafikk på land. I forhold til sjøveis kollektivtransport vises det til pkt. 8.2.

8.8 Landskap og strandsone

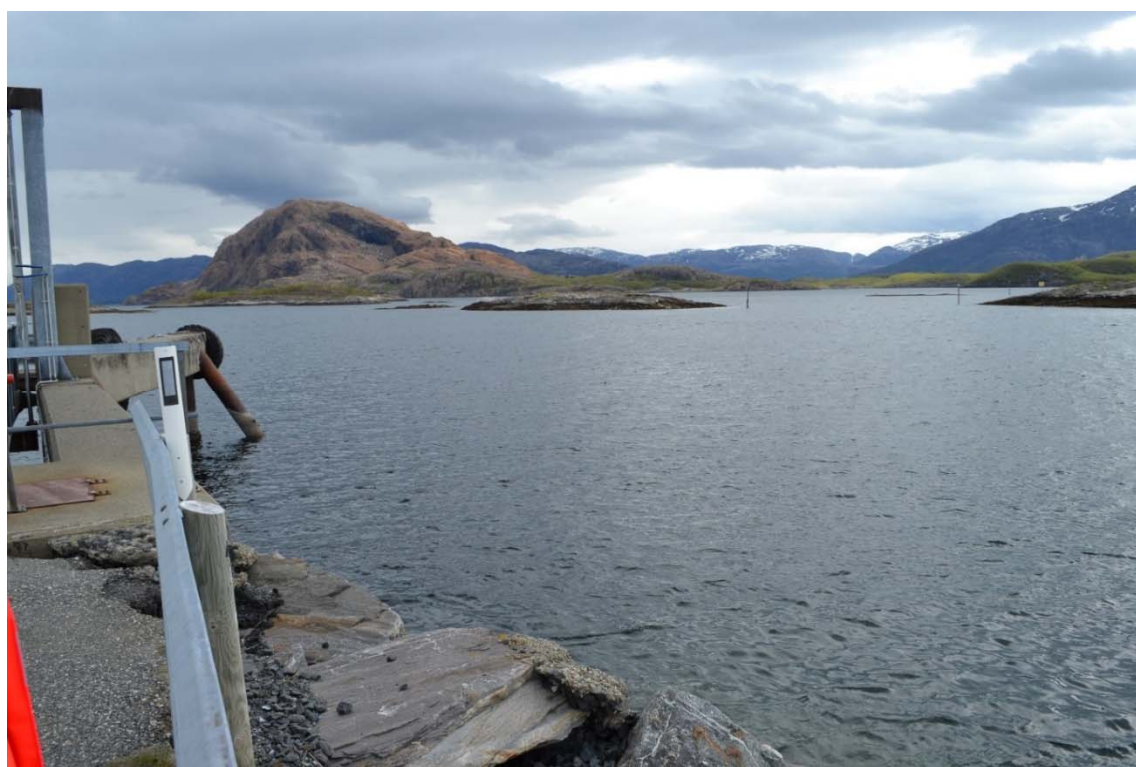
Planområdet ligger innenfor 100-meters beltet langs sjøen og omfatter ellers sjøarealer. Det skal legges til rette for avbøtende tiltak med hensyn til landskapsinngrep i strandsonen.

For å forbedre farled må det tas ut masser fra to holmer. Som følge av dette tiltaket, vil deres opprinnelige form og avslutning mot vannet forsvinne. Sett på avstand, for eksempel fra

ferjekaia, vil den visuelle virkningen av inngrepet i holmene ikke være så stor. Dette gjelder særlig over tid, når det sprengte berget har fått en mørkere farge.



Figur 5: Ortofoto med linjer fra planforslag



Figur 6: Fra ferjeleiet mot de to berørte holmene

Tiltaket vil være godt synlig for de som bruker ferje. Inngrepet vil også fremstå tydelig for de som ferdes på vannet. Virkningene er mer synlig når det er lavvann.



Figur 7: Holmene før og etter inngrep. Skjæring er vist med rød strek på det øverste bildet

Landareal for ferjeleie må detaljprosjekteres før det kan tas stilling til endelig landskapsutforming. Det vil bli fyllinger og skjæringer i området og det må tas hensyn til utforming med tanke på sikkerhet og visuell kvalitet. Avgrensning av ferjeleiets landområde strekker seg til en høyde på ca. 7 moh.

Anbefalt prinsipp for utforming av bergskjæring er å følge strukturene i berget. Dette gjelder både landarealet og holmene. På den måten vil inngrep bli mer naturlig.

8.9 Nærmiljø/friluftsliv

Planforslaget medfører mindre endringer av nærmiljøet som vurderes å ha ubetydelige konsekvenser for friluftslivet.

8.10 Naturmangfold

Drøfting av Naturmangfoldlovens alminnelige bestemmelser §§8–12

Det er krav om utredning/vurdering av kunnskapsgrunnlaget og konsekvenser i samsvar med et sett miljørettslige prinsipper for ivaretagelse av naturmiljø ved all utøving av offentlig myndighet i Naturmangfoldloven § 7 jfr. §§ 8 – 12. Masseuttak og tilrettelegging for flytting av ferjekai vil berøre naturareal og omfattes dermed av dette kravet.

§ 8 Kunnskap om naturmangfoldet i området

Informasjon om naturmangfoldet i området er basert på eksisterende informasjon og innspill. Informasjonen er hentet fra naturbase (Miljødirektoratet www.miljodirektoratet.no) og artskart (Artsdatabanken www.artsdatabanken.no). Vi anser kunnskapen om naturmangfoldet i planområdet som tilstrekkelig god i forhold til sakens karakter og potensielle skade på naturmiljø. Naturmangfoldlovens § 8 om kunnskapsgrunnlaget ansees om oppfylt.

§ 9 Om føre-var-prinsippet

Det er ikke registrert verdifulle naturtyper eller arter (med unntak av Tjeld) innenfor planområdet. Det er ikke sannsynlig at tiltaket vil medføre alvorlig skade på økosystem, naturtyper, vegetasjon, fauna, landskap og geologi. Føre-var-prinsippet kommer derfor ikke til anvendelse.

§ 10 Samlet belastning på naturmangfoldet i planområdet

Da planen ikke gir noen negativ innvirkning på sårbare naturverdier er vurderingen av samlet belastning på naturmiljøet lite relevant i denne saken.

§ 11 Kostnader ved miljøforringelse

Tiltaket fører ikke til skade på naturmangfold av en slik karakter at kompensierende tiltak eller kostnader ved miljøforringelse er aktuelt (nml § 10). Miljøforsvarlig teknikk og drift gjelder ikke minst anleggsfase og momenter som skal sikre dette er skissert under avbøtende tiltak (innspill til Ytre Miljøplan (nml § 12)).

§ 12 Om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

I tråd med vegvesenets retningslinjer vil det bli utarbeidet ytre miljøplan (eventuelt også en rigg og marksikringsplan) hvor forebyggende eller avbøtende tiltak vil framgå og gi føringer for prosjektering og gjennomføring.

Verneområder

Planområdet berører ingen verneområder.

Vassdrag

Planområdet berører ingen vassdrag.

8.11 Kulturmiljø

Planområdet kommer ikke i berøring med spesielle kulturmiljø.

8.12 Naturressurser

Jordbruk, skogbruk, reindrift, fiske og akvakultur

Produktivt jordbruks- og skogsareal blir ikke berørt ved gjennomføring av planen. Gjennomføring av planen endrer ikke reindriftas bruk av området, men beiteområdet berøres i mindre grad ved ferjeleiet. Det er gjort vurderinger med hensyn til fiskeriinteresser og akvakultur. Berørte parter har ikke meldt inn problemstillinger utover rekefelt vest for planområdet. Tiltaket er vurdert til ikke å ha betydelige negative konsekvenser. Forholdet til rekefeltet avklares nærmere med lokalt fiskarlag i prosjekteringsfase, jf. ROS-analyse.

Drivverdige fjell- og løsmasseforekomster

Planområdet berører ikke kjente mineralressurser.

8.13 Støy og vibrasjoner

Anleggsfasen vil medføre noe støy fra anleggsmaskiner. Ettersom det er god avstand til boligbebyggelse vil støy ikke bli belastende for befolkningen. Etter gjennomføring av planen blir det ingen endringer av forholdene vurdert opp mot dagens situasjon.

8.14 Massehåndtering

Det er prosjektert uttak av ca 63000 m³ faste masser. Mesteparten av massene er berg og tas ut ved sprenging. Masser som tas ut i forbindelse med utbedring av farleden vil i hovedsak bli søkt deponert på sjøbunn under kote minus 12 meter (NN54) / kote minus 10,23 meter (sjøkartnull).

8.15 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Det er utarbeidet en egen risiko- og sårbarhetsanalyse, se vedlegg. Analysen viser at det er sannsynlig med uønskede hendelser. Alle disse hendelsene er imidlertid knyttet til gjennomføringsfasen av de planlagte tiltakene, og ikke til den permanente situasjonen. Det er ikke avdekket stor risiko for noen av de kontrollerte forholdene. Risiko knyttet til sårbar fauna – rekefelt, trafikkavvikling og ulykker ved gjennomføring er vurdert høyest. Det er beskrevet tiltak for å redusere alle vurderte risikoforhold.

9 Gjennomføring av forslag til plan

9.1 Framdrift og finansiering

Utbedring av farleden er planlagt gjennomført i løpet av 2016/2017. Utbedringen er finansiert av Nordland fylkeskommune.

9.2 Utbyggingsrekkefølge

Utbedring av farleden vil skje først. Eventuell utbygging av ny ferjekai med tilhørende anlegg har pr. i dag ingen finansiering.

9.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Masseuttak i den regulerte farleden betinger varsling av kollektivselskap, utrykningsetater og Alstahaug kommune (gjelder eventuelle forsinkelser knyttet til skoleskyss). Det blir utarbeidet egen arbeidsvarslingsplan som skal ligge til grunn for arbeidet.

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

En Ytre Miljøplan (YM-plan) skal beskrive prosjektets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal håndteres. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal ivareta miljøkrav i lover og forskrifter. Planen er både grunnlag for prosjektering og konkurranse, og en oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Statens vegvesen sin håndbok R 760 «Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt» stiller krav til at det skal utarbeides en Ytre Miljøplan på alle prosjekt.

I tabellen nedenfor er det listet opp spesielle miljøutfordringer som det skal arbeides videre med i YM-plan.

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Støy	Det vil være noe støy knyttet til selve anleggsperioden. Krav i forhold til dette vil bli ivaretatt i prosjekteringsfase.
Vibrasjoner	Kun i anleggsfase
Luftforurensning	Gjennomføring vil ikke medføre luftforurensning.
Forurensning av jord og vann	Sikring mot dette ivaretas gjennom egne prosedyrer. Uttak og deponering av masser i sjø skal være avklart med Fylkesmannen med hensyn til krav i forurensningsloven.
Landskap	Detaljer rundt utforming av ferjeleiets landområde er ikke avklart. Dette må gjøres i prosjekteringsfase.
Nærmiljø og friluftsliv	Ingen spesielle konsekvenser.
Naturmiljø	Liten virkning. Rekefelt ca. 800 meter vest for tiltaksområdet (550 meter fra planområdets yttergrense). Det må tas kontakt med lokalt fiskarlag. Oppdrettsselskaper tilskrives gjennom planprosessen.
Vassdrag og strandsone	Vassdrag blir ikke berørt, det må tas landskapshensyn i prosjekteringsfasen med hensyn til strandsonen.
Kulturminne og kulturmiljø	Ingen kjente, det er gjennomført karlegging i sjø. jf. reguleringsbestemmelser.
Naturressurser	Ingen spesielle hensyn.

Energiforbruk	Det bør legges til rette for kort massetransport.
Materialvalg og avfallshåndtering	Forurensningsloven og lokale forskrifter må oppfylles.
Massehåndtering	Krav og detaljer fastsettes i prosjekteringsfase.
Tiltak i sjø	Før tiltak i sjø iverksettes skal det foreligge tillatelse fra Kystverket etter Havne- og farvannsloven. Dette gjelder tillatelse for fast og midlertidig merking etter Havne- og farvannsloven § 19 samt andre tiltak i sjø som mudring og dumping etter § 27.

Figur 8: Innspill til YM-plan:

10 Sammendrag av innspill

Fiskeridirektoratet, 22.04.15

Gjør oppmerksom på rekestrålerfelt 200 meter vest for tiltaksområdet. Anbefaler at det tas kontakt med lokale fiskere og oppdrettere dersom den videre planleggingen resulterer i behov for mudring, etablering av riggområder og/eller deponiområde i sjø.

Kommentar: Lokalt fiskarlag og berørte oppdrettere er tilskrevet og har ikke kommet med merknader. I forhold til planforslaget er rekefeltet ca. 800 meter fra tiltaksområdet og ca. 550 meter fra planområdets yttergrense.

Nordland fylkes fiskarlag, 24.04.15

Fiskarlaget har vært i kontakt med lokalt fiskarlag og har ingen merknader.

Kystverket, 23.04.15

Gjør oppmerksom på at planområdet omfatter forvaltningsområdet til Kystverket Nordland. Når planforslaget foreligger vil kystverket sende planen til uttalelse etter havne- og farvannsloven, og gjennomføre nautisk vurdering. Reguleringsplanen skal ha godkjenning etter plan- og bygningsloven og havne- og farvannsloven før igangsetting.

Kommentar: Tas til etterretning.

NTNU-vitenskapsmuseet, 30.04.15

Som generelt innspill i denne fasen varsles at det ut i fra opplysningene som foreligger, vil bli avkrevd befaring før endelig uttalelse kan gis til planen. Området er ansett å inneha et potensial for kulturminner under vann, og det er ikke tidligere gjennomført undersøkelser her. Omfanget av befaringskrav avgjøres når plan med mer detaljert informasjon foreligger.

Kommentar: Befaring ble gjennomført i uke 35. Det ble ikke påvist konflikt med kulturminner som nevnt i kulturminneloven § 14. NTNU Vitenskapsmuseet har etter dette ingen videre merknader til planen.

Direktoratet for mineralforvaltning, 04.05.15

Planområdet kommer ikke i konflikt med kjente mineralressurser. Det bes om at sosi-filer av planforslaget gjøres tilgjengelig ved høring av planforslaget.

Kommentar: Sosi-fil oversendes ved offentlig ettersyn.

Mindland båtforening, 08.05.15

Mindland båtforening ønsker en skjerming (molo) nordøst om eksisterende kommunale flytebrygge, samt forlengelse av eksisterende molo sør for Mindland båtforenings marina. Masser fra utbedring av farled bør kunne benyttes.

Kommentar: Utfylling av molo som skjerming for småbåthavn, krever prosjektering som ikke faller inn under formålet med planarbeidet. Arbeidet må avklares med Alstahaug kommune gjennom egen sak.

Fylkesmannen i Nordland, 13.05.15

Det gjøres oppmerksom på at det må påregnes forurensning i sjøbunnen blant annet med TBT. Det bør framkomme i bestemmelsene at det i forbindelse med søknad om utfylling og/eller mudring må gjennomføres miljøtekniske undersøkelser og utarbeides plan for håndtering av forurensete masser og gjennomføring av arbeidet og at søknad om mudring/utfylling skal sendes Fylkesmannen som forureningsmyndighet. Det blir erfaringsmessig betydelig tidspress i behandling av slike søknader dersom disse forhold ikke er tilstrekkelig behandlet i planarbeidet. Ved behov for etablering av strandkantdeponi for eventuelt forurensete masser må dette avklares i planen, og området fremgå med hensynssone for forurenset grunn med tilhørende bestemmelser. Øvrig utfylling forutsetter bruk av rene masser.

Kommentar: Rambøll har foretatt en miljøteknisk undersøkelse iht. Miljødirektoratets veiledere. De analyserte sedimentprøvene tilfredsstiller miljømålet med god tilstand (tilstandsklasse 2) for alle analyserte stoffer, og sedimentene i tiltaksområdet vurderes dermed ikke å være forurenset.

Mindland bondelag, 13.05.15

Bondelaget ber om at det legges til rette for fortsatt levering av tonn- og bulkvarer til landbruksnæringen på Mindland med båt. Ferjeleiet er i dag eneste mulighet for å få levert gjødsel, kalk, grus etc. i store kvantum. Det er derfor ønskelig at fenderveggen som i dag er kjørbar, beholdes, og eventuelt bygges bredere, eller at det bygges en så bred (> 3m) fendervegg på en eventuelt ny ferjekai, at det er lett framkommelig med traktor og tilhenger. Ved eventuell ny ferjekai er det fordelaktig om den gamle fenderveggen beholdes slik som i dag slik at fraktbåter slipper å komme om natten og at de slipper å flytte seg ut av ferjeleiet hver gang ferjen skal innom.

Kommentar: Innspillet tas til orientering. Bruk av ferjekai for lasting og lossing av varer må reguleres gjennom en avtale. En slik avtale kan eventuelt inngås mellom Nordland fylkeskommune representert ved Statens vegvesen og Alstahaug kommune.

Nordland fylkeskommune, 26.05.15

Planarbeidet kommer ikke i konflikt med verneverdige kulturminner etter hva som er kjent i dag. Endelig uttalelse gis ved offentlig ettersyn.

Kommentar: Tas til orientering.

Sametinget, 20.05.15

Planarbeidet kommer ikke i konflikt med kjente automatisk fredete samiske kulturminner og har derfor ingen spesielle merknader. Det gjøres oppmerksom på aktsomhetsplikten i henhold til kulturminneloven § 8.

Kommentar: Tas til orientering.

11 Vedlegg

1. Reguleringsbestemmelser
2. Tegningsgrunnlag
 - Plankart vertikalnivå 2 – R01
 - Plankart vertikalnivå 4 – R02
 - Oversikt plan – B01
 - Lengdeprofiler – F01
 - Lengdeprofiler – F02
 - Tverrprofiler – U01
 - Tverprofiler – U02
 - Tverprofiler – U03
 - Grunnerverv – W01
3. Andre dokumenter
 - Risiko og sårbarhetsanalyse
 - Geoteknisk rapport
 - Miljøteknisk rapport
 - Adresseliste