

NOTAT

Oppdrag **Sørarnøy havn – reguleringsendring (1350042928)**
Kunde **Gildeskål kommune**
Notat nr. **01**
Emne **Notat til planforum i Nordland**
Dato **23.04.2021**
Til **Planforum Nordland fylkeskommune**
Fra **Mathias Wigum (Rambøll)**
Kopi **Vivian Birkeland (Gildeskål kommune)**

1. Innledning

Dato 23.04.2020

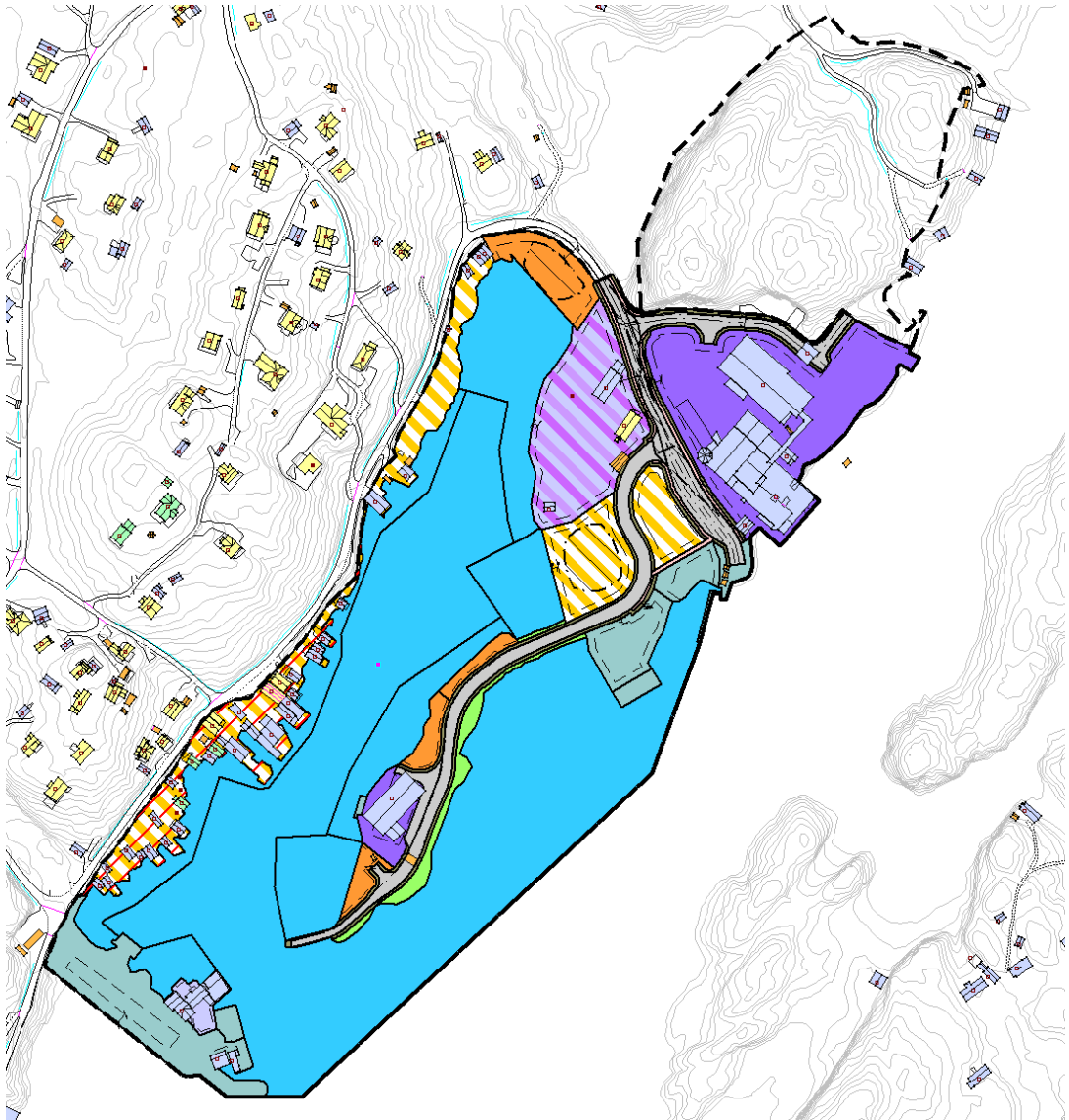
Gildeskål kommune har engasjert Rambøll for å utarbeide endring av eksisterende reguleringsplan 201102. Det primære formålet med planarbeidet er å regulere inn industrikai som samsvarer med plasseringen av kai for både hurtigbåt og ferge, iht. tidligere vedtak i kommunestyret. Det nye planforslaget skal inkludere oppstillingsplass for trailere i tilknytning til industriområdet på Sørarnøy, servicebygg for trailersjåfører, venterom for passasjerer, parkeringsplass for ambulanse, lagerbygg med lenser mm. Det er i forbindelse med tidligere utarbeidet forprosjekt blitt gjennomført grunnundersøkelser, sedimentundersøkelser og bølgevurderinger i det aktuelle området.

Rambøll
Kobbegate 2
PB 9420 Torgarden
N-7493 Trondheim

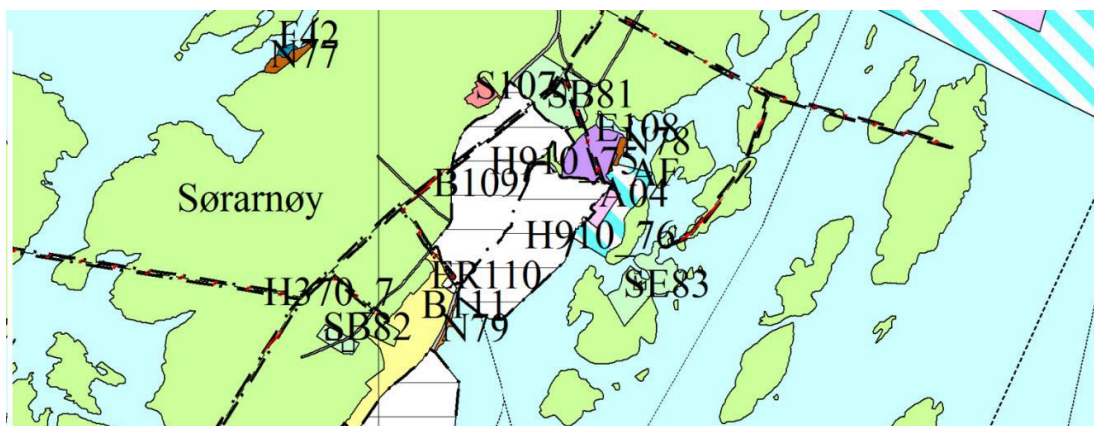
T +47 73 84 10 00
<https://no.ramboll.com>

Planens avgrensning består av gjeldende reguleringsplan, planID 201102 (141 daa), med en utvidelse i nordøst på ca. 35 daa. Det nye arealet som innlemmes i reguleringsendringen er i kommuneplanens arealdel avsatt til næringsbebyggelse. I dette området planlegges det uttak av masser for utfylling i sjø til den planlagte industrikaien. Planavgrensningen er videre blitt justert noe i sørlig retning ved dagens fergekai for å kunne tilrettelegge for fremtidig utvidelse av fendervegg/fergebås. De ytterligere områdene som må gjennomgå i forbindelse med reguleringsendringen er i hovedsak regulert med formålene næringsbebyggelse, forretning/kontor/industri og kombinert bebyggelse og anleggsformål.

Varsel om planoppstart ble sendt ut i mai 2020. PlanID for nytt reguleringsforslag er 202001. Gildeskål kommune har søkt Statsforvalteren om tillatelse til tiltak i sjø med grunnlag i forprosjektet som ble utarbeidet av Multiconsult våren 2020. Søknaden er ved nåværende tidspunkt under behandling i påvente av vedtatt reguleringsplan.



Figur 1 Eksisterende reguleringsplan (201102) inkl. utvidet avgrensning i nord.



Figur 2 Utsnitt fra Kommuneplanens arealdel (2015-2027)

2. Krav om konsekvensutredning

Planforslaget vil i all hovedsak være i tråd med kommuneplanens arealdel. I forbindelse med arbeidets oppstart ble det av Gildeskål foretatt en vurdering om planen utløser krav om konsekvensutredning jf. Forskrift om konsekvensutredninger § 6, § 7, § 8 og § 10.

Planlagte utfyllinger i sjø og etablering av kai vurderes som en utvidelse av et eksisterende havneområde og faller derfor ikke under pkt 8.b) i Vedlegg I. Planlagte masseuttak er langt under 200.000 m³ / 200 daa. og faller ikke under pkt. pkt 19. i Vedlegg I. Tiltaket innebærer utvidelse av eksisterende planområde. Dette området er avsatt til næringsbebyggelse i overordnet plan, noe den nye reguleringen også vil legge opp til.

Som følge av overnevnte vurderes reguleringsendringen av Gildeskål kommune til ikke å utløse automatisk utredningsplikt, jf. Forskrift om konsekvensutredninger § 6. Planarbeidet faller imidlertid under pkt 2.a) og 10.e) ii) i vedlegg II, og fanges dermed opp av § 8. Etter grundig vurdering av kriterier etter § 10 (se vedlegg 1) har kommunen konkludert med at planen ikke kommer til å få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og dermed ikke utløser krav om konsekvensutredning jf. Pbl § 4-2 og jf. Forskrift om konsekvensutredning § 10.

3. Sentrale tema som utredes i planbeskrivelsen

3.1 Trafikk

Fv. 7446 inngår i eksisterende reguleringsplan for Sørarnøy havn, og vegen blir berørt av de planlagte tiltakene. Vegen har ADT på om lag 200 kjøretøy, med 10% tunge kjøretøy. Fartsgrensen er skiltet 50 km/t. På nåværende tidspunkt blandes tungtransport, personbiler, sykkelende og gående i havneområdet. Et sentralt punkt i reguleringsendringen vil derfor være å tilrettelegge for bedre trafikkløsninger. Dette arbeidet gjøres i dialog med Nordland Fylkeskommune.

Konkrete forhold som må avklares ifm. ny detaljregulering er:

- Adkomst til kai.
- Oppstilling av biler og trailere som skal med ferga.
- Snuområde for biler som ikke skal med ferga.
- Bil/bussadkomst til ny hurtigbåt kai.
- Adkomst og parkering for småbåthavn.
- Forebyggende tiltak mtp. konflikt mellom industri og annen trafikk i området.
- Fortaus- eller G/S-løsninger langs vegnett i havna.

3.2 Støy

Etablering av næring/industri/havn vil medføre støyende aktiviteter som vil kunne være til sjenanse for de nærliggende områdene. Støyutredningen som medfølger planforslaget vil vurdere anleggsperioden og en situasjon med full kapasitetsutnyttelse av næringsarealer skal at eventuelle tiltak blir dimensjonert i riktig størrelsesorden.

Støyutredningen vil bestå av følgende omfang:

- Beregning av støy for anleggsperioden.
- Utrede støy ved full kapasitetsutnyttelse.
- Det beregnes støysonekart for vegtrafikk- og industristøy iht. T-1442.
- Det utarbeides ett forslag til skjermingstiltak dersom behov.
- Premisser, resultater og vurdering av støysituasjonen dokumenteres i en rapport.

3.3 Nærings og tettstedsutvikling

I og med at det nye næringsarealet som tas inn i reguleringsendringen kun er avsatt i overordnet plan og ikke tidligere detaljregulert er det viktig at det gis utfyllende bestemmelser som styrer arealbruken slik at utbygging kan skje på forsvarlig vis. Arealet for næring og industri må ses i sammenheng med området som helhet, og bygninger og utearealer må utformes slik at det ivaretar hensynet til andre tettstedsfunksjoner. Et tema som utpeker seg som særlig aktuelt er at man ser muligheten for samlokalisering av funksjoner som servicebygg, nærbutikk og blålysetater i tilknytning til det nye havneområdet.

3.4 Landskap, kulturmiljø og kulturminner

Nye konstruksjoner og ny bebyggelse må tilpasses området på en realistisk og helhetlig måte. Viktige kulturmiljø og kulturminner bør utnyttes som identitetsskapende ressurser i stedsutviklingen. Eksempelvis ligger det ei gravrøys fra jernalderen (id 8059 i den nasjonale kulturminnedatabasen Askeladden) innenfor utvidelsen av planområdet. Et annet tema som er særlig aktuelt for Sørarnøy er forholdet mellom massetilgang og tomteutforming med tanke på landskapsmiljø. Selv om man har behov for å sprengte ut, og flytte på, masser er det viktig at landskapsrommene i sjøsonen enten beholdes mest mulig slik de er eller erstattes av omgivelser som holder like høy kvalitet. I arbeidet med å vurdere konsekvenser ved temaet landskapsbilde benyttes tilgjengelige kart og rapporter, ortofoto, fotos fra tiltaksområdet, samt dataregistrere som Naturbase og NIBIOs base over landskapstyper og jord/skog. Det vil også være behov for supplerende dokumentasjon og egne registreringer. Det aktuelle utredningsområdet bli følgelig bli befart, og det tas bilder av tiltaksområdet fra steder som vil bli visuelt berørt av tiltaket. Etter at landskapskonsekvensene er identifisert og beskrevet, gjøres en vurdering av evt. avbøtende tiltak eller alternativer som vil kunne redusere evt. negative konsekvenser for landskapsbildet.

3.5 Naturmiljø

Uttak av masser og etablering av nye næringsarealer nord for dagens planavgrensning (Skauholmen) vil kunne påvirke arealer med natur av høy verdi. I henhold til Naturmangfoldloven §53 første ledd er kommunen forpliktet til å ta spesielt hensyn til utvalgte naturtyper. I tillegg kommer prinsippene for offentlig beslutningstaking i §§ 8 til 12 som skal legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet. Essensielt i dette er at kunnskapsgrunnlaget må være godt nok, og det er derfor viktig å undersøke planområdet, inkludert influensområde, slik at beslutninger kan tas på riktig grunnlag og at virkningene av planforslaget er kjent. En enkel utsjekk av nasjonale databaser har gitt indikasjoner på at det ikke foreligger fullgod kartlegging i det aktuelle området, og at det særlig i gruntvanns-områdene i nord og nordvest er potensiale for viktige naturtyper og viktige arealer for fugl.

På bakgrunn av overnevnt er det blitt besluttet at det i mai 2021 gjennomføres en naturmangfoldkartlegging i planområdet med særlig fokus på følgende tema:

- Naturtyper iht. DN-håndbok 13. Potensiale i influensområde for gruntvannsområder/mudderflater og strandenger. Utsjekk av skogsarealer.
- Hekkelokaliteter for sårbare og truede fuglearter.
- Fremmede uønskede arter.

3.6 Vannmiljø

Det er registrert lite miljødata fra det aktuelle sjøområdet i nasjonale databaser. Som følge av dette må kunnskapsgrunnlaget betegnes som mangelfullt, og det skal derfor gjennomføres en kartlegging av eksisterende naturmiljø, hvor evt. verdifulle naturtyper skal identifiseres for å kunne beskyttes. For å objektivt kunne dokumentere og beskrive undervannsmiljøet i og nær utfyllingsområdet, vil Rambøll sørge for at det gjennomføres en videokartlegging med UV-drone supplementært med at eksisterende kunnskapsgrunnlag vurderes. I tillegg vil naturtypen i fjæresonen dokumenteres og beskrives ved befaring på plass i forbindelse med drone-karteringen. Befaringen gjennomføres i mai 2021.

3.7 Vann, avløp og klimatilpasning

Utbyggingen ved Sørarnøy havn må ta hensyn til tilstrekkelig håndtering av overvann, i tillegg til havnivåstigning og stormflo. Det er i forbindelse med forprosjektet gjort en vurdering i forhold til eksisterende og fremtidige VA-behov i planområdet. Vurderingen baserer seg på et begrenset informasjonsgrunnlag og antakelser. Den nye detaljreguleringen skal derfor inneholde en overordnet VAO-plan som avklarer vannforsyning/avløp, samt overvannshåndtering i henhold til kommunal norm. Minimum kotehøyde for ny bebyggelse (mtp. stormflo) vil fastsettes i bestemmelsene iht. føringer i KPA.

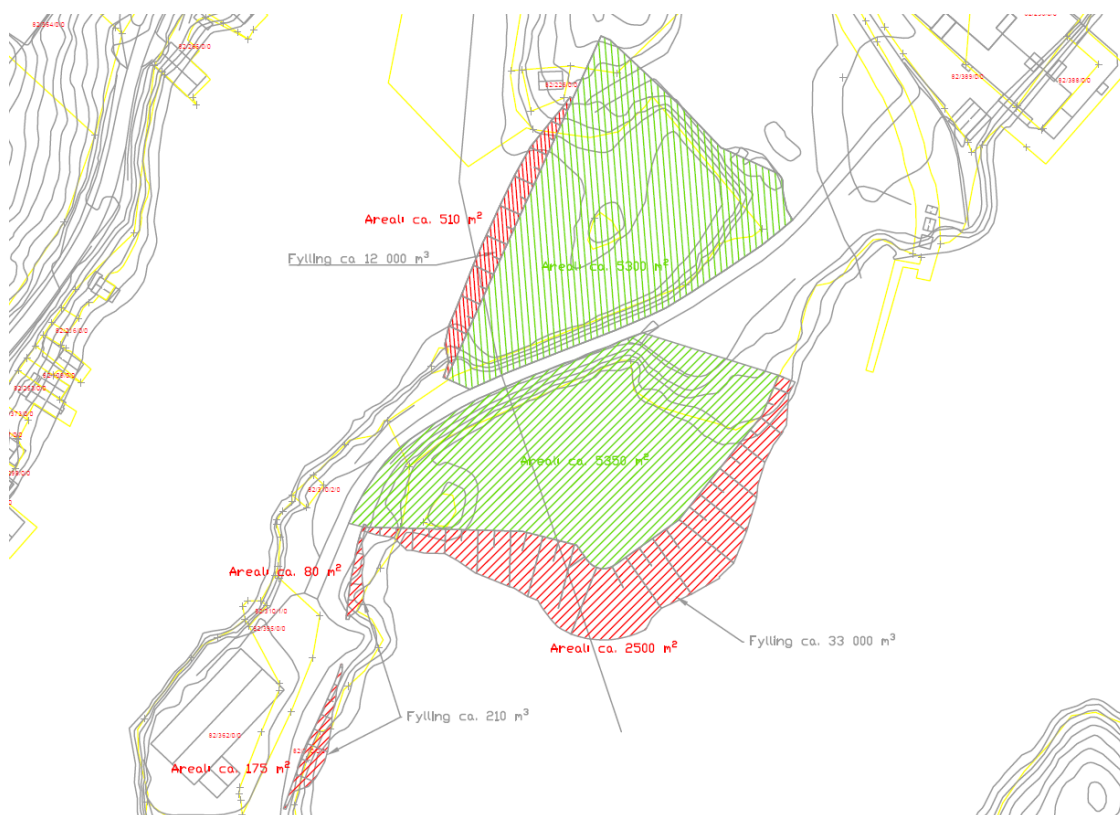
4. Medvirkning

Det anses som avgjørende for prosjektets gjennomføringsevne, både med tanke på tid og valg av løsninger, at det gjennomføres en riktig medvirkningsprosess som en del av planarbeidet. I forbindelse med varsel om oppstart av planarbeid er det blitt kjent at det foreligger et sterkt lokalt engasjement, og det er kommet inn konkrete innspill om blant annet lokalisering av kai og verdier forbundet med natur og friluftsliv ved Skauholmen. Videre kan en se for seg at økt person- og biltrafikk, samt støy fra ny næringsvirksomhet kan oppleves som utfordrende for enkelte interessenter. På bakgrunn av dette ønsker Gildeskål kommune at det gjennomføres et folkemøte for berørte naboer, interessenter fra lokalsamfunnet og andre aktuelle aktører. Folkemøtet planlegges gjennomført 29. april 2021. Grunnet den pågående situasjonen med Covid-19 vurderes det som mest hensiktsmessig at folkemøtet foregår på digital plattform, med lokal tilrettelegging for fysisk oppmøte av et begrenset antall personer.

5. Foreløpige beskrivelser av tiltak

5.1 Fyllinger i sjø

I forbindelse med utformingsarbeidet i planprosessen er det funnet hensiktsmessig å utvide de planlagte fyllingene på nord- og sør-siden av Buskjæret i forhold til hvordan de fremkommer i forprosjektet. Grunnen til dette er at man ønsker å tilrettelegge for en mest mulig rett vegføring ut fra kryss på nordsiden av fergemagasinet. Fordelen med en slik løsning er at man frigjør et større sammenhengende nærings-/industriareal på nordsiden av planlagt kai-anlegg. Man vil på denne måten også i størst mulig grad unngå at intern trafikk forbundet med industriområdet blandes med bil- og persontrafikk langs vegnettet forøvrig. Nye fyllinger vil totalt utgjøre ca 45 000 m³. Statsforvalteren i Nordland vil kontaktes ang. behov for revisjon av søknad om fylling i sjø.



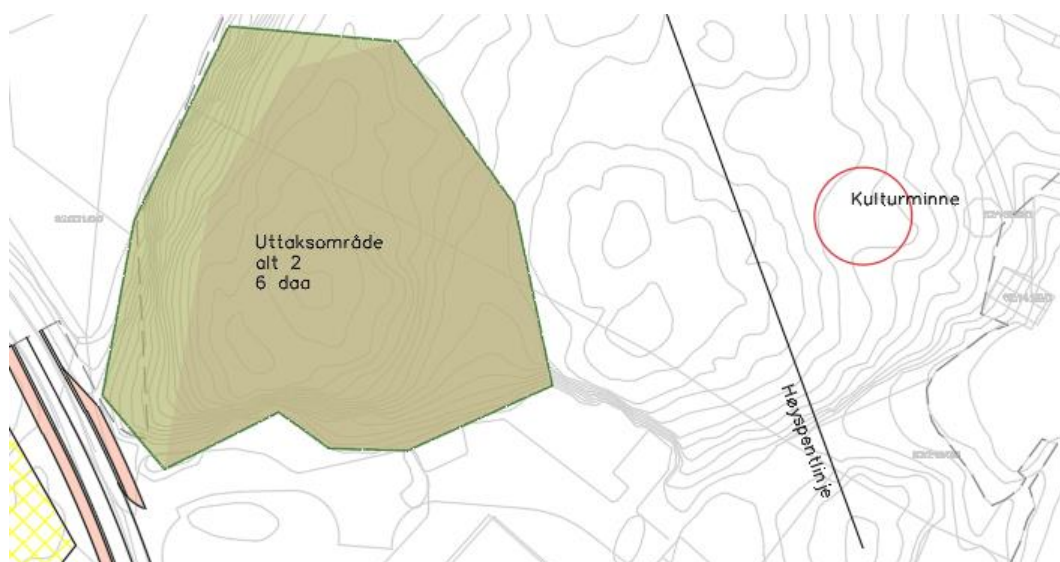
Figur 3 Kartet viser planlagte fyllinger i sjø. Totalt volum utgjør ca. 45 000 m³.

5.2 Masseuttak

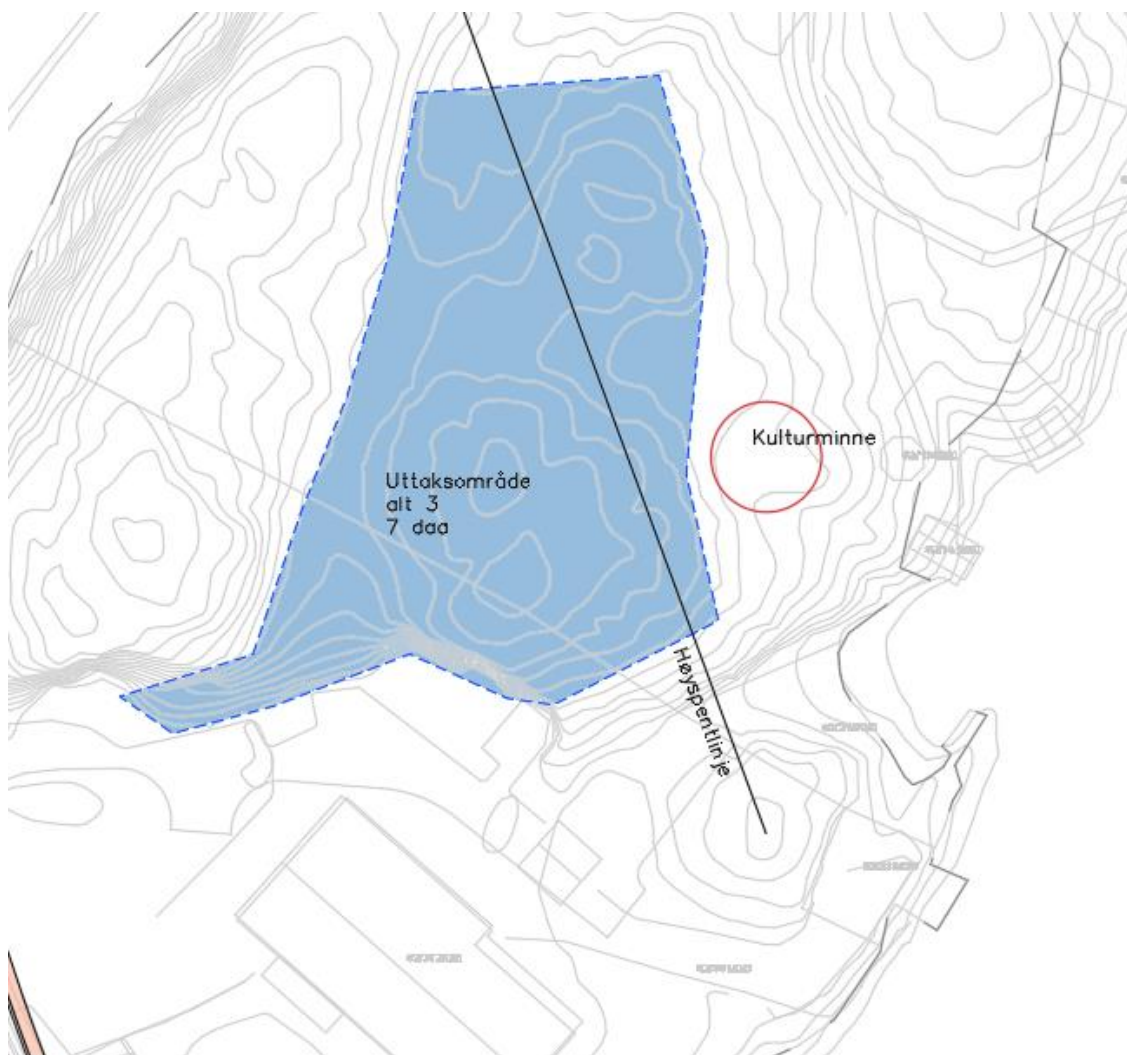
Masser som skal fylles ut ved Buskjæret skal etter planen hentes ut av Skauholmen, nord i varslet planområde. Det nedsprenge område som står igjen vil tilfalle dagens næringsområde hvor Salten N950 (lakeslakteri) har sin produksjon. Utredninger underveis i planprosessen vil gi føringer for mest mulig hensiktsmessig utforming med tanke på eksisterende gassanlegg, tilstøtende badeplass, kulturminner, samt behov for parkering og traileroppstillingsplasser. Det aktuelle området er i KPA avsatt til næring. Utover overnevnte ligger det i dagens situasjon allerede en del masser lagret forskjellige steder i havneområdet og utover Buskjæret. Disse kan med høy sannsynlighet også benyttes i fyllingene. Det antas at det er tilstrekkelig tilgang på fyllmasser innenfor planområdet.



Figur 4 Alternativ 1 for uttaksområde. Buffer av fjell mot badeområde.



Figur 5 Alternativ 2 for uttaksområde. Planering av hele området.

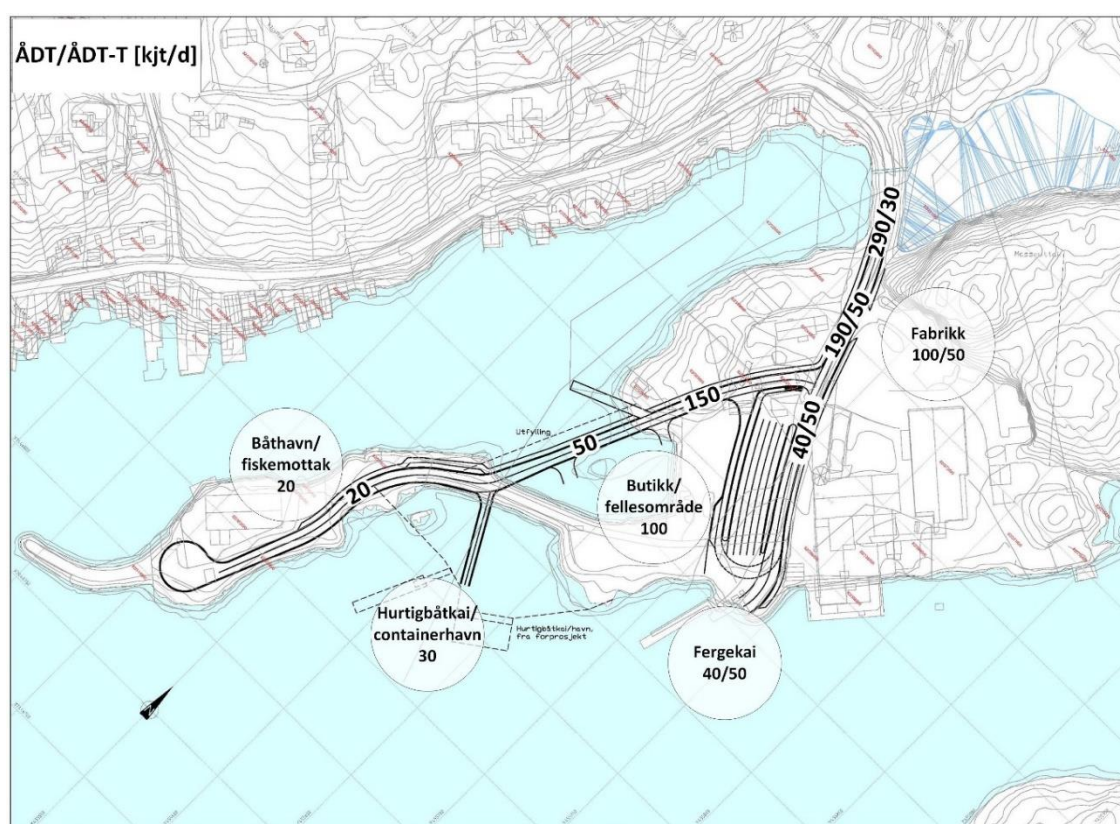


Figur 6 Alternativ 3 for uttaksområde. Buffer på begge sider.

5.3 Overordnet trafikksystem

Det nye trafikksystemet som foreslås legger opp til en mer direkte vegføring fra krysset hvor ferlegeiet starter og utover Buskjæret mot eksisterende fiskemottak. Med ny vegutforming legges det videre opp til fortau langs hele østsiden av fv. 7446 fra Skauleira og ned til fergeleimmen. På vestsiden av fv. 7446 vil fortauet gå fra Skauleira og videre langs den kommunale vegen som går utover moloen. Ved en fremtidig høyere antatt ÅDT vil dette bidra til tryggere ferdsel for gående og syklende, spesielt med tanke på arbeidsreisen til de ansatte ved lakseslakteriet.

Rampen for båtutsett vil ligge omtrent på samme sted som i dag, men med en annen løsning. Man ser for seg at innkjørselen til fellesområdet skal brukes til å snu kjøretøyet, slik at man kan rygge ned rampen. Det vil altså foregå rygging over veien og fortauet, men på grunn av lite trafikk anses ikke dette som utrygt trafikksikkerhetsmessig.



Figur 7 Kartet viser planlagt vegnett i planområdet inkl. fremtidige ÅDT-tall.

5.4 Oppstillingsplass for ferge

Fergeleiet planlegges utformet med fem oppstillingsfiler, der filen lengst til høyre kun vil være for personbiler. Det er dimensjonert for 12 trailere i de fire resterende oppstillingsfeltene. For å gjøre området ved fergeleiet så arealeffektivt som mulig, er det planlagt en ny vegtrasé rundt oppstillingsfeltene som også fungerer som en stor rundkjøring. Denne snuløsningen forutsetter at veien ut fra ferga vil være enveiskjørt frem til første kryss.

Planlagte rabatter mellom oppstillingsplassene og veien rundt vil være med på å lede trafikken på en ønsket måte uten mye skilting og oppmerking. Det mest oversiktlige vil være en portal over alle de fem oppstillingsfilene for å vise hvor de ulike kjøretøyene skal stilles opp, i tillegg til kjørefeltoppmerking.



Figur 8 Planlagt fergeleie med 5 oppstillingsplasser, samt snuløsning med av- og påstigningsplass for buss/taxi.

5.5 Fergekai

I forbindelse med planprosessen har Nordland fylkeskommune kommet med innspill om at det vil bli satt inn en ny, lengre, ferge om kort tid på sambandet Sund – Horsdal – Sørarnøy. På sikt er det også mulig at en enda lengre ferge vil bli tatt i bruk på strekningen. Seilingslengden inn til fergekai må derfor tas hensyn til i planleggingen. Det er videre gitt innspill på at kai/fendervegg bør forlenges med minimum 16 meter, og at fergebro etter hvert må skiftes med en lengre for å unngå dagens problem ved lavvann, hvor av/påkjøring blir for bratt. Med tanke på fremtidig elektrifisering av fergedrift skal det settes av areal for E-hus med batteripakker (12,0m x 2,45m x 3,45m) og ladetårn (3,0m x 3,5m x 10,0m).



Figur 9 Mulig utforming av fergekai, inkl. EL-infrastruktur, basert på innspill fra NFK

5.6 Lakselakteri/næringsområde med oppstillingsplasser for trailere

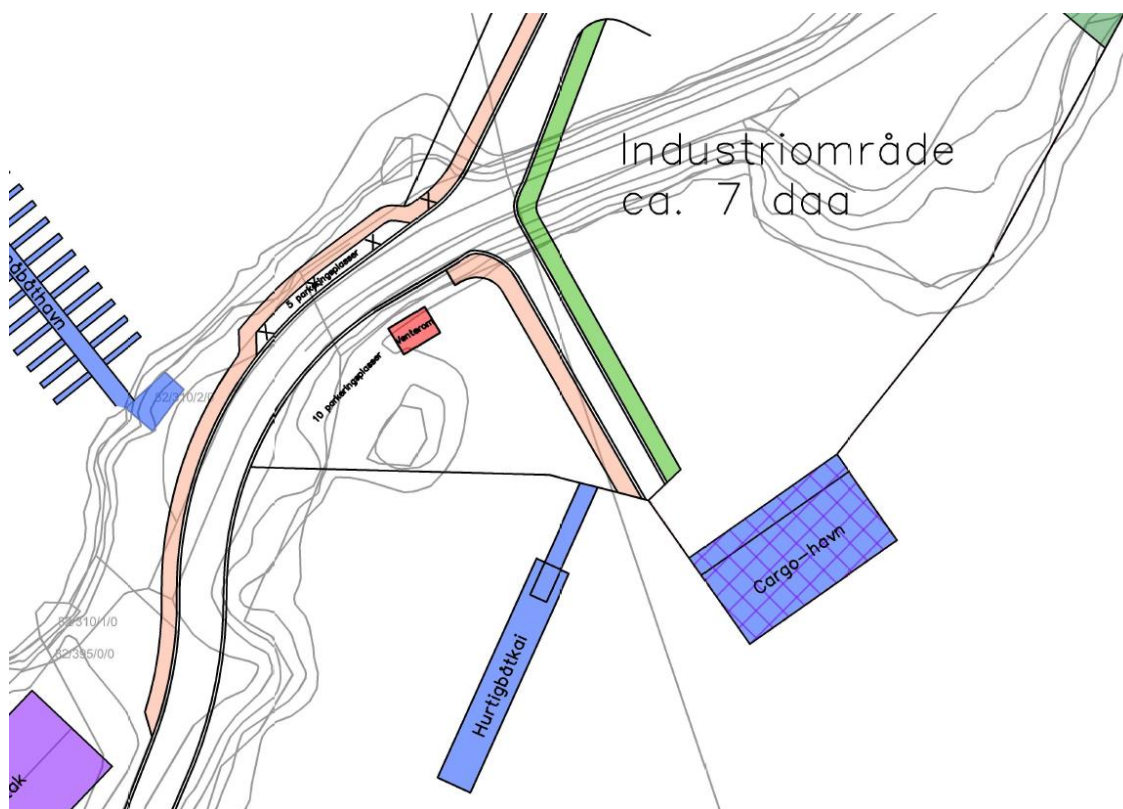
På det meste vil det være ca. 70 ansatte ved slakteriet. Tilstrekkelig antall parkeringsplasser for de ansatte antas å være minimum 40. Ved full produksjon ved lakselakteriet i fremtiden antas det at antall trailere vil være ca. 23 per døgn. Oppstillingsplassene ved fergeleiet planlegges med en maksimal kapasitet på 12 trailere. Samtidig som lakselakteriet driftes hele døgnet, har ferga kun fem avganger mellom kl. 06.55 og kl. 19.50 på hverdager. Det betyr at antall lastede trailere hopper seg opp i løpet av natta, og at første fergeavgang på morgenen ikke vil ha kapasitet nok til alle trailerne. Effekten av mangelen på kapasitet vil forplante seg også til senere avganger. Det vil altså være et behov for oppstillingsareal til parkering av trailere inne på næringsområdet til fabrikk.



Figur 10 Mulig utforming av oppstillingsplass for bil (40) og trailere (10) i område som sprenges ned. Utformingen baserer seg på uttaksområde alternativ 1.

5.7 Industri- og hurtigbåtkai

Endringsforslaget vil innebære at Kai 3 i eksisterende reguleringsplan flyttes mot sørvest, lengre ut på eksisterende molo (Buskjæret). Kaianlegget omhandler strandkai med kailengde 30m og flytekai der Hurtigbåten kan benytte begge sider. Industrikaien anlegges i front av en fylling. I forbindelse med hurtigbåtkaien foreslås det etablert et «trekantareal» på ca. 1 daa hvor det tilrettelegges for venteskur, parkering for bil/sykkel, samt snuplass for bil og buss. Mellom kaianlegget og nordvestover mot ny adkomstveg vil det oppstå et areal på ca. 7 daa som foreslås regulert til industri/næring knyttet til havnen.



Figur 11 Hurtigbåtkai med tilhørende snuplass og industrihavn med et tilknyttet område på ca. 7 daa.

5.8 Fellesområde med servicebygg

Ettersom vegtraséen flyttes lenger nord som følge av utfylling i sjøen, vil dette skape rom for mer aktivitet i området mellom vegen og ferlegeiet. Her planlegges det et fellesområde bestående av:

- Nærbutikk og tilhørende parkering.
- Venterom for de som skal reise med hurtigbåt/ferge.
- Garasjeparkering for ambulanse.
- Landingsmulighet for helikopter.
- Uteoppholdsareal.



Figur 12 Fellesområde med servicebygg, nærbutikk, ambulansegarasje og uteoppholdsområde foreslås etablert i forbindelse med fergekaien. Avstand til hurtigbåtkaien er ca. 200 meter langs fortau.

5.9 Boligområde

Salten N950 planlegger å bygge 12 mindre leiligheter på eiendom (82/394), vest for fabrikkområdet. Hensikten med dette prosjektet er å etablere botilbud for ansatte hvor det er beregnet plass til én person i hver leilighet. Personer som bor i dette området vil ha gangavstand til jobb, og det vil være viktig å hensynta en trygg arbeidsveg for gående og syklende.



6. Vedlegg

Vedlegg 1: Gildeskål kommune - Vurdering etter forskrift om konsekvensutrdninger - Reguleringsendring av Sørarnøy havn (planID 201102)