

PLANBESKRIVELSE



Foto: Anders Owrenn, Statens vegvesen

DETALJREGULERING

Prosjekt: Fv. 7410 Tonnes ferjeleie

PlanID: 2019003

Kommune: Lurøy

Innhold

1	Innledning.....	3
1.1	Hva er detaljregulering?	5
2	Bakgrunn for planforslaget.....	5
2.1	Hvorfor utarbeide forslag til detaljregulering for Tonnes ferjeleie?	5
2.2	Målsettinger for planforslaget	6
2.3	Planområdet	7
2.4	Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning.....	7
3	Planprosess og medvirkning.....	8
4	Rammer og premisser for planarbeidet	8
5	Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	10
5.1	Trafikkforhold	11
5.2	Teknisk infrastruktur	12
5.3	Elektro	12
5.4	Avløp.....	12
5.5	Landskapsbilde	12
5.6	Nærmiljø og friluftsliv.....	15
5.7	Naturmangfold	16
5.8	Kulturarv	18
5.9	Naturressurser.....	18
5.10	Grunnforhold.....	19
6	Beskrivelse av planforslaget	19
6.1	Planlagt arealbruk – reguleringsformål og løsninger	19
6.2	Forslag til plankart	20
6.3	Nærmere beskrivelse av planområdet	20
7	Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger	25
7.1	Framkommelighet	25
7.2	Samfunnsmessige forhold	25
7.3	Avlastet veg og forslag til omklassifisering.....	25
7.4	Naboer	26
7.5	Byggegrense	27
7.6	Kollektivtrafikk.....	27
7.7	Tilrettelegging for elektrifisering.....	27
7.8	Landskap.....	28
7.9	Universell utforming.....	28

7.10	Parkeringsplasser.....	29
7.11	Nærmiljø og friluftsliv.....	29
7.12	Naturmangfold	29
7.13	Kulturarv.....	30
7.14	Naturressurser.....	30
7.15	Støy og vibrasjoner.....	30
7.16	Massehåndtering.....	30
7.17	Geoteknikk.....	33
7.18	Geologi.....	33
7.19	Miljøundersøkelser.....	34
7.20	Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS-analyse	35
8	Gjennomføring av planforslaget.....	37
8.1	Framdrift og finansiering.....	37
8.2	Utbyggingsrekkefølge.....	37
8.3	Trafikkavvikling i anleggsperioden	37
8.4	Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) og ytre miljø (YM) i anleggsfasen	37
9	Sammendrag av innspill til varsel om oppstart av planarbeid og merknadsbehandling	38
10	Sammendrag av merknader til planforslag på offentlig høring og merknadsbehandling	41
11	Vedlegg.....	55

Sammendrag

På vegne av Nordland fylkeskommune, startet Statens vegvesen i 2019 opp arbeidet med forslag til detaljregulering for fv. 7410, Tonnes ferjeleie i Lurøy kommune. Som en følge av ikrafttredelsen av regionreformen tok Nordland fylkeskommune over planarbeid fra 01.01.2020 og har ferdigstilt planforslaget.

Etablering av et ferjeleie på Tonnes skjer med bakgrunn i Samferdselskart for Nordland, som ble vedtatt av Nordland fylkeskommune i 2017 (FT-sak 143/2017). Samferdselskartet legger opp til en ny struktur på det offentlige båttilbudet langs kysten i fylket. Målsettingen er å bidra til et mer helhetlig reisetilbud og bedre ressursutnyttelse.

Tonnes ferjeleie er planlagt trafikkert med bilførende hurtigbåt eller en hurtiggående ferje. Den ordinære hurtigbåten skal også kunne benytte det nye ferjeleie. Det kan bli aktuelt å bruke ordinær ferje som reserve til den nye båten og ved enkelthendelser. Ferjekaien må derfor også tilpasses ordinær ferje.

Detaljreguleringsplanen legger til rette for blant annet følgende:

- Ferjekai
- Inntil 30 oppstillingsplasser
- Parkering på ferjeleiet
- Servicebygg
- Bussholdeplass
- Løsning for myke trafikanter - fortau
- Elektrifisering av ferjesambandet

1 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3-7 har Statens vegvesen og Nordland fylkeskommune, i samarbeid med Lurøy kommune, utarbeidet forslag til detaljreguleringsplan for Tonnes ferjeleie.

Hensikten med dette planforslaget er å bidra til et mer helhetlig reisetilbud og bedre reiseutnyttelse. Nyetablering av ferjeleie på Tonnes vil gi kortere reisetid for reisende med bil, og det gir nye reisealternativer fra Rødøy og Lurøy.

Statens vegvesen startet opp planarbeidet på vegne av Nordland fylkeskommune i april 2019. På grunn av regionreformen har Nordland fylkeskommune fra 1. januar 2020, tatt over planarbeidet og har ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Deretter mottar Lurøy kommune planbeskrivelse, plankart og planbestemmelser til politisk behandling.

Oppstartsmøte med kommunen ble holdt på Tonnes 4. mars 2019.

Lurøy kommune og Statens vegvesen/Nordland fylkeskommune er av den oppfatning at det planlagte tiltaket ikke utløser krav om konsekvensutredning, jf. *forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven*.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert i Rana blad og Helgelands blad 3. april 2019.

Varsel om oppstart av detaljregulering ble sendt ut til offentlige instanser, samt grunneiere og andre berørte.

Åpent møte ble holdt på Oscarbrygga på Tonnes den 9. april 2019.

Etter offentlig høring er plandokumentene justert i henhold til mottatte innspill. Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart, datert 23.07.2020
- Planbestemmelser, datert 04.09.2020
- Planbeskrivelse, datert 04.09.2020
- 16 vedlegg

Planforslaget ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn på følgende steder:

- Lurøy kommune, rådhuset, Onøyveien 14, 8766 LURØY.
- Lurøy kommune, teknisk etat, Sjyskjærveien 2, 8750 TONNES.
- Nordland fylkeskommune, Fylkeshuset 8048 BODØ.
- Internett: www.nfk.no/horinger

Varsel om offentlig ettersyn ble kunngjort i Rana blad, Helgelendingen og Helgelands blad 29. mai 2020. Grunneiere og rettighetshavere fikk skriftlig melding om dette. Planforslaget ble samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser.

Prosjektgruppa for utarbeidelse av planforslaget:

Navn	Firma	Fagområde
Trude Jensen-Aanes	Statens vegvesen/Nordland fylkeskommune	Prosjektleder/planleggingsleder
Ingvild Nylund	Statens vegvesen	Planleggingsleder
Ole Magnus Paulsen	Statens vegvesen	Prosjektmedarbeider
Pål Morten Klæbo	Statens Vegvesen/Nordland fylkeskommune	Byggeleder, Utbygging
Vidar T. Hansen	Statens vegvesen/ Nordland fylkeskommune	Byggeleder, Drift og vedlikehold
Gunnar Aa. Andersen	Statens vegvesen	Vegplanlegger Veg- og materialteknologi
Øyvind Wasmuth	Nordland fylkeskommune	Vegplanlegger
Anders Owrenn	Statens vegvesen	Landskap/estetikk/arkitektur
Frode Valnes	Statens vegvesen	Naturmangfold
Tom Andre Edvardsen	Statens vegvesen	Kulturarv
Asbjørn Nilsen	Statens vegvesen/Nordland fylkeskommune	Støy Vann- og avløp
Sølve Pettersen	Statens vegvesen/ Nordland fylkeskommune	Geologi
Arild Sleipnes	Statens vegvesen	Geoteknikk

Harald Mortensen	Statens vegvesen	Landmåling
Hilgunn Iversen	Statens vegvesen	Grunnerverv
Espen Dobakk	Statens vegvesen	Ferjekai
Vidar Elenjord	Statens vegvesen	Elkraft
Stein Fergestad	Aas-Jakobsen AS	Konsulent ferjekai
Erik Rød	Aas-Jakobsen AS	Konsulent ferjekai

1.1 Hva er detaljregulering?

Detaljregulering er en plan for bruk og vern av mindre områder, og for utforming, bruk og vern av bygninger, uterom og anlegg.

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 (www.regjering.no).

2 Bakgrunn for planforslaget

2.1 Hvorfor utarbeide forslag til detaljregulering for Tonnes ferjeleie?

I januar 2017 la Nordland fylkeskommune fram «Utredning om fremtidige ferge- og hurtigbåttilbud i Nordland», også kalt «Samferdselskartet». Bakgrunnen for rapporten var en varslet endring av inntektssystemet for overføring av inntekter fra staten til fylkeskommunene, en endring som vil utgjøre en betydelig inntektsreduksjon for Nordland fylkeskommune.

I dag er det fire fartøyer som utfører rutetrafikken i området: Ferje i Rødøybassenget, hurtigbåt i Rødøy, hurtigbåt i Lurøy og skoleruta Rødøy/Melfjordbotn. I ny tilbudsstruktur er antall fartøyer redusert til to: En ny bilførende hurtigbåt/hurtiggående ferje til de øyene som har ferjekai og en godsførende hurtigbåt til de øvrige stedene. Gjennom en bedre ressursutnyttelse, og investering i ferjeleie på Tonnes, vil rutetilbudet i Rødøy og Lurøy bli mer tidsriktig og attraktivt.

Samferdselskartet ble vedtatt i fylkestingssak 143/2017.



Figur 1 Samferdselskartet, vedtatt i fylkestingsak 143/2017.

2.2 Målsettinger for planforslaget

Samfunnsmål

Hensikten med prosjektet er å bidra til et mer helhetlig reisetilbud og bedre reiseutnyttelse (Nordland fylkeskommunes økonomiplan 2018-2021).

Effektmål

Nyetablering av ferjeleie på Tonnes vil gi kortere reisetid for reisende med bil, og det gir nye reisemuligheter fra Rødøy og Lurøy. Ferjeleiet vil bidra til kortere reisetid mellom regionsentrene og fra de største øysamfunnene inn mot regionsentra og hovedvegssystemene.

Resultatmål

Det er laget forslag til en detaljreguleringsplan som omfatter følgende:

- Ferjeleie med:
 - Ferjekai
 - Farled
 - Oppstillingsplasser
 - Adkomstveg
 - Servicebygg
 - Teknisk bygg

- Tilrettelegging for videre kollektivtransport (buss, hurtigbåt)
- Parkering - ferjemannskap og andre

2.3 Planområdet

Når oppstart av planarbeidet ble varslet var planområdet som vist på kartutsnitt under.



Figur 2 Opprinnelig planområde for nytt ferjeleie på Tonnes (Varsel om oppstart).

I planprosessen ble planområdet redusert (se forslag til plankart vedlegg 1).

2.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Lovgrunnlag og vurderinger

Forskrift om konsekvensutredninger avklarer når det skal utarbeides konsekvensutredning for en plan. Formålet med forskriften er å sikre at hensyn til miljø og samfunn blir ivaretatt under utarbeidelse av planen, og eventuelt på hvilke vilkår planen skal utarbeides. Som ansvarlig myndighet skal Lurøy kommune ta stilling til om tiltaket skal behandles etter forskrift om konsekvensutredning.

Vi har gjort en vurdering av om det er krav om konsekvensutredning (vedlegg 4), og vurderer at dette planarbeidet ikke omfattes av §§ 6 og 7 i forskrift om konsekvensutredninger. Vi vurderer videre at planarbeidet omfattes av § 8 i forskrift om konsekvensutredninger og arbeidet er følgelig utredet i forhold til § 10 i samme forskrift.

Vi har i samråd med Lurøy kommune kommet fram til at planen ikke faller inn under forskrift om konsekvensutredning.

Etter at denne vurderingen er foretatt, er det utarbeidet egne fagrapporter for naturmangfold, landskap, geologi, geoteknikk og miljøundersøkelser. I tillegg er det utarbeidet en ROS-analyse.

3 Planprosess og medvirkning

Statens vegvesen / Nordland fylkeskommune har i samarbeid med Lurøy kommune gitt informasjon om planarbeidet, slik at alle parter har hatt mulighet til å få god innsikt i planprosessen og i foreslåtte løsninger og konsekvenser av disse. Det har i løpet av planprosessen i 2018-2020 vært flere anledninger til medvirkning for berørte grunneiere og næringsaktører.

- Grunneiermøte: 24. mars 2019
- Brev til hjemmelshavere: 8. april.2019
- Annonsering av oppstart: 3. april 2019
- Informasjonsmøte/folkemøte på Tonnes i forbindelse med varsel om oppstart: 9. april 2019
- Offentlig ettersyn: 29. mai 2020 – 10. juli 2020
- Åpen kontordag på Tonnes 10. juni 2020

4 Rammer og premisser for planarbeidet

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023

Regjeringens forventninger til effektiv og bærekraftig planlegging, utarbeidet av Kommunal og moderniseringsdepartementet, ligger til grunn for regional og kommunal planlegging for å fremme en bærekraftig utvikling i hele landet. Det arbeides for å oppnå tre transportpolitiske mål:

- 1) Transportsystemet skal bedre framkommelighet og redusere reisetid for personer og gods i hele landet.
- 2) Transportsystemet skal redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen (null hardt skadde og drepte i trafikken).
- 3) Transportsystemet skal redusere klimagassutslippene og andre negative miljøkonsekvenser.

For å oppnå nasjonale forventninger om et fremtidsrettet og miljøvennlig transportsystem, er det nødvendig å ta særlige hensyn til lokale forhold. I denne planen er følgende momenter spesielt vektlagt for å nå disse forventningene:

- Ivareta trafiksikkerhet for alle trafikantergrupper.
- Styrke stedets funksjon som regional transportåre.
- Ivareta lokale interesser.
- Tilrettelegge for miljøvennlig ferjedrift.

Fylkeskommunens økonomiplan

I fylkeskommunens økonomiplan for 2019-2022, foreslås det en bevilgning på 21 mill. kr i 2020 og 81 mill. i 2021 til prosjektering og bygging av ferjeleiet. Det presiseres at kostnadene er usikre.

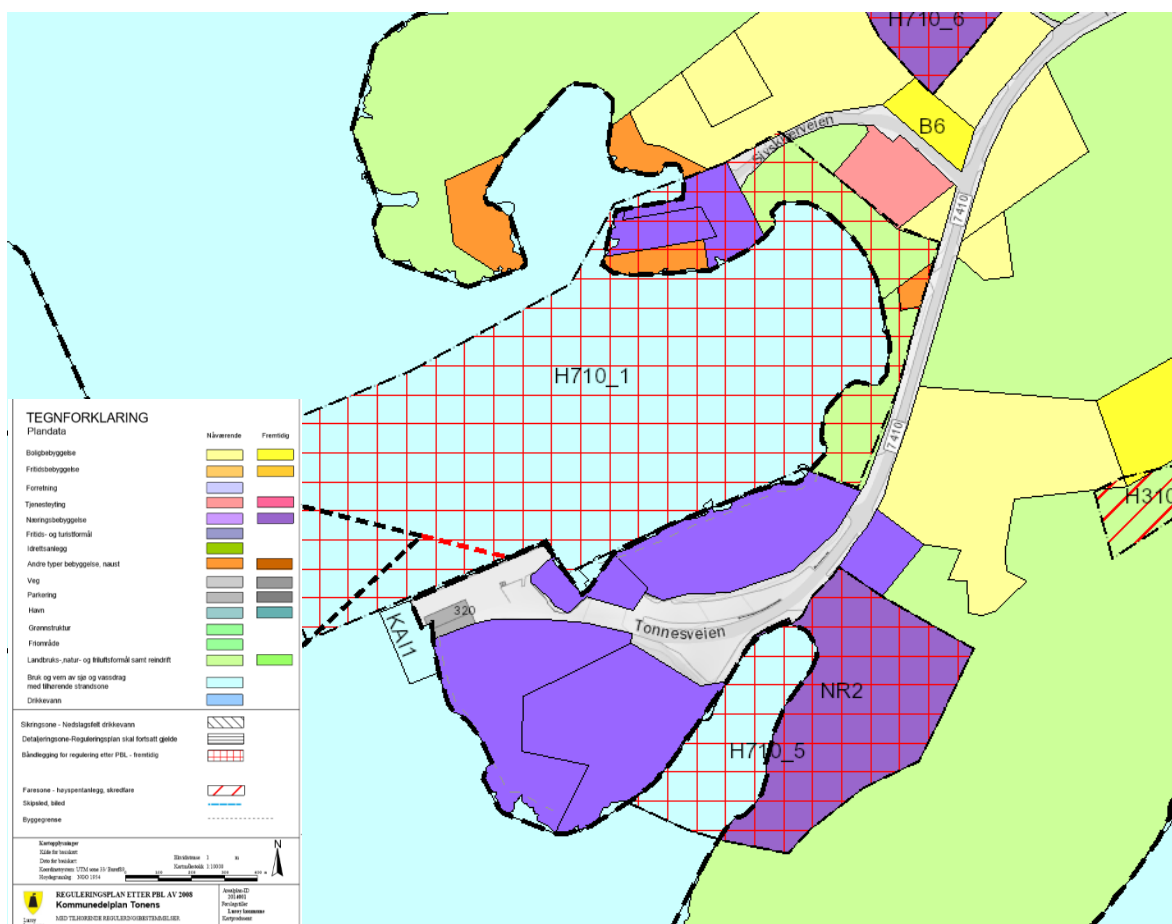
Planstatus for området

Kommuneplanens arealdel for Tonnes 2013-2023, vedtatt i kommunestyret juni 2014.

I kommuneplanens arealdel er området klassifisert som:

- Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (Havn).
- Landbruks-, natur- og friluftsområde samt reindrift (LNRF-område).
- Andre typer bebyggelse og anlegg (Fritidsbebyggelse).
- Næringsbebyggelse (nåværende og fremtidig).
- Offentlig eller privat tjenesteyting.
- Boligbebyggelse (nåværende og fremtidig).

En stor del av planområdet (område H710_1) er i kommunedelplanen, båndlagt for fremtidig regulering etter Plan og bygningsloven. Dette området er i henhold til PBL § 11-8 d, båndlagt til Fremtidig ferjeleie, Trafikkområde.



Figur 3 Utklipp fra kommuneplanens arealdel 2013–2023.

Andre rammer og føringer

- Norge har en betinget forpliktelse om minst 40 % reduksjon i klimagassutslippene i 2030 sammenlignet med 1990, og har et mål om å redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser.
- Lov om likestilling, § 17, slår fast at «*offentlige og private virksomheter rettet mot allmenheten har plikt til universell utforming av virksomhetens funksjoner. Med universell utforming eller tilrettelegging av hovedløsninger i de fysiske forholdene (...), slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig, uavhengig av funksjonsnedsettelse*».
- Statens vegvesens håndbøker og veiledere.

5 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

Planområdet ligger nesten helt ytterst på halvøya mellom Melfjorden og Kvarøyfjorden i Lurøy kommune.



Figur 4 Oversiktskart Tonnes (nordlandsatlas.no).

På Tonnes finnes blant annet restaurant, overnattingsmuligheter og matbutikk. I tillegg er en snekkerbedrift etablert her og nede ved hurtigbåtkaia holder et transportselskap til. Teknisk etat i Lurøy kommune har kontorsted på Tonnes. Fylkesveg 7410 har sitt endepunkt ved matbutikken.

Nordlandsekspressen 1 (NEX 1) er den regionale hurtigbåtruten som går tur-retur Bodø – Sandnessjøen. Hurtigbåten anløper Tonnes daglig.



Figur 5 Oversiktskart Tonnes (utklipp fra kommune kart.com).

5.1 Trafikkforhold

Fv. 7410 har en trafikkmengde (ÅDT) på 290 kjøretøy i døgnet (2018). Andelen tunge kjøretøy (ÅDT-T) er antatt til å være rundt 10 %. Fylkesvegen fremstår innenfor planområdet som en lokalveg med adkomst til lokal næring og hurtigbåtkai med avkjørsler/kryss mot boliger, fritidsbebyggelse samt kommunehuset i Lurøy/Teknisk etat. Fartsgrensen er i dag 50 km/t innenfor planområdet, og veggbredden varierer noe, men er oftest rundt 4,5 meter.

5.2 Teknisk infrastruktur

Lednings- og kabeleiere vil etter vedtak av reguleringsplan bli kontaktet for fysisk påvisning av kabler og ledninger. Ved behov vil ledninger og kabler bli flyttet før anleggsstart i det aktuelle området.

5.3 Elektro

Det vil bli bygd belysningsanlegg for ferjekaområdet etter gjeldende forskrifter. Belysningsanlegget vil bli bygget med LED-belysning som vil gi et hvitt lys. Lysanlegget vil bli dimmet ned på natten.

Det vil legges til rette for at gangveger, parkeringsplasser og parkområder kan belyses ut over kravene dersom dette er ønskelig, for eksempel med effektbelysning eller annen tilleggsbelysning i andre farger og design. Belysningen vil bli bygd med tanke på ikke være skjemmende for omkringliggende boliger.

Høyde, utforming og farge på lysmaster avklares i prosjekteringsfasen.

Nærliggende transformatorboks anses ikke nødvendig å flytte, men det kan likevel bli nødvendig å gjøre arbeider i forbindelse med denne.

Det vil bli satt opp teknisk bygg på kaien for hydraulikk- og elektroanlegget. Det vil bli tilrettelagt for fremtidig elektrifisering av ferjedrifta.

5.4 Avløp

Prosjektet vil komme i konflikt med eksisterende kommunale vann- og avløpsledninger som er ført ut i sjø fra Tonnesbukta, samt privat avløpsledning i sørlige del av bukta.

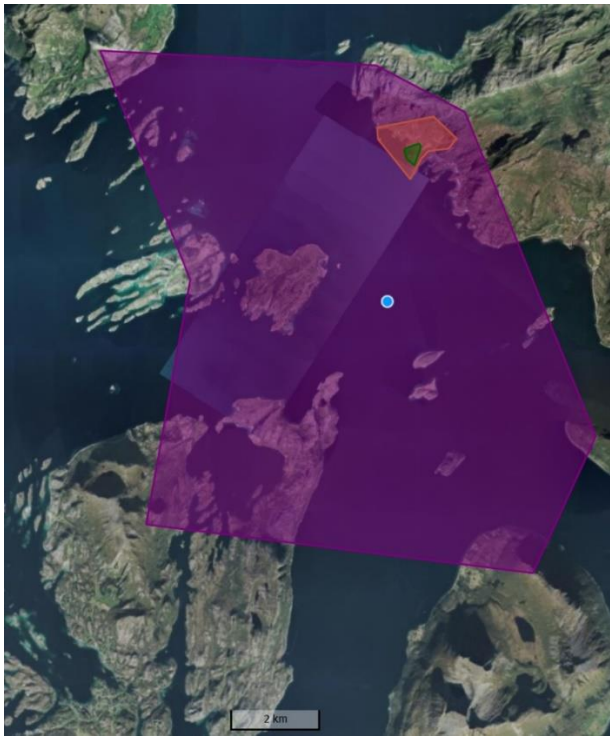
Berørte rørledninger flyttes slik skisse i figur 3.1 i fagrapport vann og avløp (vedlegg 11) viser. Kartskissen er utarbeidet i samarbeid med Lurøy kommune.

Prosjektet vil også berøre to mindre bekker. Bekkenes vannveier sikres og videreføres uhindret til sjø. Stormflo er ikke utredet for nåsituasjon og framtidig situasjon.

5.5 Landskapsbilde

Planområdet kan inndeles i ulike landskapsrom som defineres av områdets små og store terrengformasjoner. Det store landskapsrommet defineres av synlige avgrensninger i de store terrengformasjonene i landskapet. På Tonnes kan man definere det store landskapsrommet etter hva som er synlig fra et eller flere steder på Tonnes.

Selve Tonnes ligger i et landskapsområde som kan karakteriseres som et kystslettelandskap med høyt infrastruktur- og jordbrukspreg. De flate arealene i området påvirkes kontinuerlig av menneskelig bruk og drift.



Figur 6 Det store landskapsrommet (fiolett), det lille landskapsrommet (rødt), planområdet (grønt).

Tonnes har sitt sentrum ved kommunehuset og ved Oscarbrygga og butikken. Her ligger tyngdepunktet for næringsliv i området.



Figur 7 Butikken og Oscarbrygga i bakgrunnen. Parkeringsplass i front. (Foto: Anders Owrenn, Statens vegvesen).

Områdets sekundære og tertiære næringsveier kan tilskrives ulike typer maritime virksomheter som servering, utleie (hytter og båter) byggindustri og transport. Primære næringer er i hovedsak jordbruksrelatert.

Næringen gjenspeiles av dets formål i landskapet. Jordbruksområder er i hovedsak plassert på flate arealer med liten helling samt en betydelig avstand til sjø, mens de sekundære og tertiære næringsaktørene er plassert i havneområdet med god tilgang til sjøen. Boligbebyggelse opptrer i klynger og står sjelden alene. Det er klare skiller mellom boligbebyggelse og næringsbebyggelse, som for eksempel Tonnes snekkeri AS.



Figur 8 Tonnes snekkeri AS (Foto: Anders Owrenn, Statens vegvesen).

Ferjeleiet vil beslaglegge et større område i strandsonen, samt på marint bløtbunnsområde. Ferjeleiet vil endre oppfattelsen av området i stor grad og det må derfor gjennomføres tiltak som begrenser de negative effektene dette har for området både estetisk og visuelt, samt praktisk med tanke på trafikkhåndtering, støy og støv i anleggsperioden.

For å skjerme bebyggelsen og ivareta noe av landskapspreget, skal vi bevare knaus som ligger innerst i bukta.



Figur 9 Knaus som skal bevares (utklipp fra kommunekart.com).



Figur 10 Knaus sett fra Sjyskjæret (Foto: Anders Owrenn, Statens vegvesen).

5.6 Nærmiljø og friluftsliv

Tonnesbukta er en del brukt av kajakkpadlere. Selv om området ikke er registret som et viktig friluftsområde (www.kart.naturbase.no), tilsier ikke manglende registreringer at området ikke benyttes til denne type aktivitet. Strandsoneområdet er lett tilgjengelig og kan derfor være attraktivt for barn og andre.

5.7 Naturmangfold

Geologien i planområdet er preget av bergartene gneis, migmatitt, glimmerskifer, metasandstein og amfibolitt. Dette er middels til sent nedbrytbare bergarter som avgir begrenset med næringsstoffer til jordsmonnet.

Hele området ligger under marin grense og er delvis dekket av et sammenhengende og forholdsvis tynt lag med marine strandavsetninger, med et tykkere lag av havavsetning under. Det er fjell i dagen lengst sør i planområdet og delvis langs sjøkanten.



Figur 11 Ortofoto som viser naturverdier i planområdet (GISLINE/Statens kartverk).

Store deler av planområdet er bebygget med kaianlegg, adkomstveg, parkering og næringsbebyggelse. Det er også en del tilhørende plen-/hageareal. Lengst i sør er det en vik med langgrunt fjæreområde. Rundt vika er det svaberg/fjell i dagen. På østsiden er det glissen lauvskog på grunnlendt mark. Vest for vika er det en kolle med høyde ca. 25 moh. Kollen har bart fjell mot sør,

men er delvis skogbevokst mot nord, grunnlendt småbjørkeskog med gras, lyng og mosearter i feltsjikt/bunnsjikt. Det er fylt ut i sjø rundt eksisterende kaianlegg. Nordøst for kaianlegget er det en større bukt med relativt grunt vann. Også her er det noe svaberg/fjell i dagen samt en mindre strand med skjellsand. Nord for strand og kommunalt driftsanlegg er det mellom 1 og 2 daa med dyrka mark i drift innenfor planområdet.

Spesielle naturtyper/arter

Det er ingen registreringer i Naturbase innenfor planområdet av spesielle naturtyper eller arter av nasjonal forvaltningsinteresse (Naturbase).



Figur 12 Bløtbunnsområde i strandsone med tiliggende sandstrand. Noe skjellsand (Foto: Anders Owrenn, Statens vegvesen).

Det er ikke påvist rødlistede naturtyper eller arter innenfor planområdet.

Verneområder og inngrepsfrie naturområder

Planområdet kommer ikke i berøring med områder vernet med hjemmel i naturmangfoldloven. Reguleringsplanen berører ikke inngrepsfrie naturområder.

Fremmedarter (andre)

Det er ikke registrert fremmedarter innenfor planområdet i Naturbase. Ved befarig 31. juli 2019 ble det funnet rynkerose (*Rosa rugosa*) og fagerfredløs (*Lysimachia punctata*) i tilknytning til hageareal innenfor planområdet.

Vannmiljø

Det er ingen registreringer for området i Lakseregisteret. Eneste registrerte bekk er en liten bekk som renner ut i havet lengst nord i bukta innenfor Sjyskjæret. Bekken krysser under fv. 7410 ca. 300 meter nord for planlagt ferjekai. Den ser ut til å være lagt i stikkrenne både under fylkesvegen og under planert område på nedsiden av kontorbygg tilhørende Lurøy kommune. Bekken antas å være for liten til å ha verdi som fiskehabitat.

5.8 Kulturarv

Det er ikke registrert kulturminner i, eller i nærheten av, planområdet. Viser til kulturminnelovens § 8, andre ledd, ved funn av uregistrerte kulturminner.

5.9 Naturressurser

Tiltaket berører ca. 1,5 daa jordbruksland som har status fulldyrka i AR5. Det fremgår tydelig av ortofoto under at arealet slås, antakelig som dyrefor.



Figur 13 Til venstre areal med fulldyrka mark som ligger innenfor planområdet. Totalt 1,5 daa. Plangrense med rød linje. Til høyre utsnitt fra gjeldende kommunedelplan for Tonnes. Arealet er omdisponert til bolig/næringsbebyggelse (Kilde: Statens Kartverk/GISline).

Dyrka mark er en knapphetsressurs i Norge. Nasjonalt mål er at total omdisponering skal holdes under 4 000 daa/år på landsbasis (St.Innst. 56S (2015-2016)). Utgangspunktet i jordloven er at dyrka mark ikke skal omdisponeres. Dersom areal skal omdisponeres må samfunnsnyttene av tiltaket være større enn ulempene med tap av jord. I praksis er arealet allerede omdisponert til boligutbygging i

gjeldende kommunedelplan for Tonnes. Gitt arealets begrensede størrelse, så settes verdien som naturressurs til liten.

Området ligger innenfor reinbeitedistrikt 23 Hestmannen/Strandtinden, men berører ikke områder som er viktige for reindrifta.

Det er ikke registrert verdifulle naturressurser innenfor planområdet. Tiltaket vil dermed ikke ha noen effekt på slike ressurser.

5.10 Grunnforhold

Det er utført grunnundersøkelser på sjø og land og foretatt geotekniske vurderinger for ny ferjekai på Tonnes. Det er fra sjøbunnen registret relativt løst til middels fast lagrede antatte sandmasser (skjellsand). For en god del av borhullene er det under disse sandmassene registret et lag som vurderes til å være silt/leirmasser. Dette løsere laget synes for det meste å ha en største mektighet på opp mot 1 meter. For en enkelt sondering er det imidlertid registrert en antatt mektighet for disse massene på ca. 2,5 meter. Ned mot bergoverflaten er det registret fastere antatte sand, grus og/eller morenemasser.

For en mer detaljert beskrivelse henvises det til geoteknisk rapport (vedlegg 6).

6 Beskrivelse av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk – reguleringsformål og løsninger

Området reguleres til følgende formål, jf. plan- og bygningsloven §§ 12-5 og 12-7.

§ 12-5. Nr. 1 – Bebyggelse og anlegg

- Boligbebyggelse (B)
- Offentlig eller privat tjenesteyting (o_BOP)
- Uthus/naust/badehus (BUN)
- Næringsbebyggelse (BN)
- Kombinert bebyggelse og anleggsformål (BKB)

§ 12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer) (o_S)
- Kjøreveg (o_SV)
- Parkering (o_SPA)
- Kai (o_SK)

§ 12-5. Nr. 3 – Grønnstruktur

- Friområde (GF)

§ 12-5. Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- Farled (VF)
- Havneområde i sjø (VHS)

- Friluftsområde i sjø og vassdrag (VFV)
- Småbåthavn (VS)

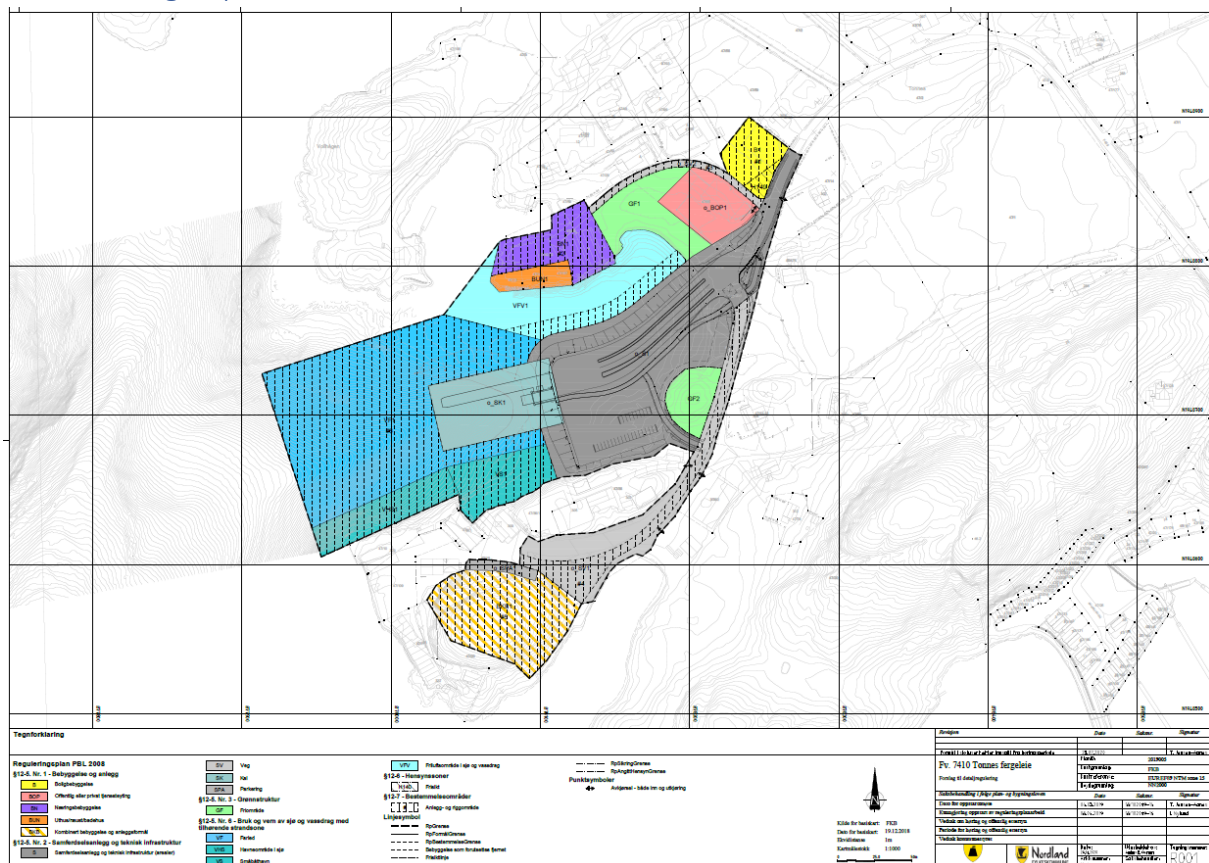
§ 12-6. Hensynssoner

- Frisikt (H140)

§ 12-7. Bestemmelsesområder

- Anlegg- og riggområde (#1, #2, #3, #4, #5, #6)

6.2 Forslag til plankart



Figur 14 Forslag til plankart med geometri.

6.3 Nærmere beskrivelse av planområdet

Ferjeleiets landområde planlegges i henhold til håndbok 004 «Ferjeleiers landområder».

Landområdet skal utformes slik at trafikkavviklingen skjer effektivt og trafiksikkert.

Kjøreveger

- ÅDT på fv. 7410 er i dag 290 kjøretøy. Andel tunge kjøretøy er antatt å være 10%
- Dagens bredde på fylkesvegen er ca. 4,5 m
- Ferjeleiet dimensjoner for semitrailer på 19 m

Vi forslår at adkomsten til det nye ferjeleiet tilpasses eksisterende fylkesveg med en gradvis breddeutvidelse fra plangrensa til ferjeleiet.

På ferjeleiet legges det opp til å ha et eget frispør for innkjøring til ferjeleiet for bl.a. varetransport, buss og av- og pålasting av passasjerer til ferja, samt et eget ilandkjøringsfelt for trafikk fra ferja og ferjeleie. Ved ilandkjøringsfeltet er det også planlagt busslomme.

Mellom frisporet og ilandkjøringsfeltet er det planlagt to oppstillingsfelt for kjøretøy som skal på ferja, med plass til ca. 30 personbiler. Det er også mulig å etablere flere oppstillingsfelt, f.eks. et eget felt for store/lange kjøretøy dersom dette ansees mer hensiktsmessig. Detaljeringen av dette vil skje i byggeplanfasen, når en vet mer detaljer om ferja og mulige av- og påkjøringsrutiner.

Dimensjonerende kjøretøy er satt til semitrailer med totallengde 19 meter.

Vegkryss

Fra det nye ferjeleiet og i retning dagens hurtigbåtkai vil det gjenstå en del av dagens fylkesveg, som er foreslått omklassifisert til kommunal veg. Det etableres et T-kryss fra adkomsten til ferjeleiet for å knytte denne vegen til fylkesvegen.

Krysset mellom Sjøskjærvegen og fylkevegen og også med i planen.

Oppstillingsplasser

Vi foreslår at det etableres to oppstillingsfiler, slik at ferjemannskapet enkelt kan hente ut biler fra ferjekøen, avhengig til hvilket anløpssted bilene skal. Det er tatt utgangspunkt i at båten som skal trafikkere her, kan ta 20-25 personbilenheter (PBE), med oppstillingskapasitet som er ca. 1,5 x kapasiteten på sambandet. Det utgjør ca. 30 oppstillingsplasser.

Servicebygg

Det tilrettelegges for et servicebygg som kan inneholde toalett og venterom. Servicebygget plasseres i tilknytning til planlagt parkeringsplass på ferjeleiet og bussholdeplass, og kan betjene både passasjerer som venter på ferja og passasjerer som venter på bussen.

Bussholdeplass

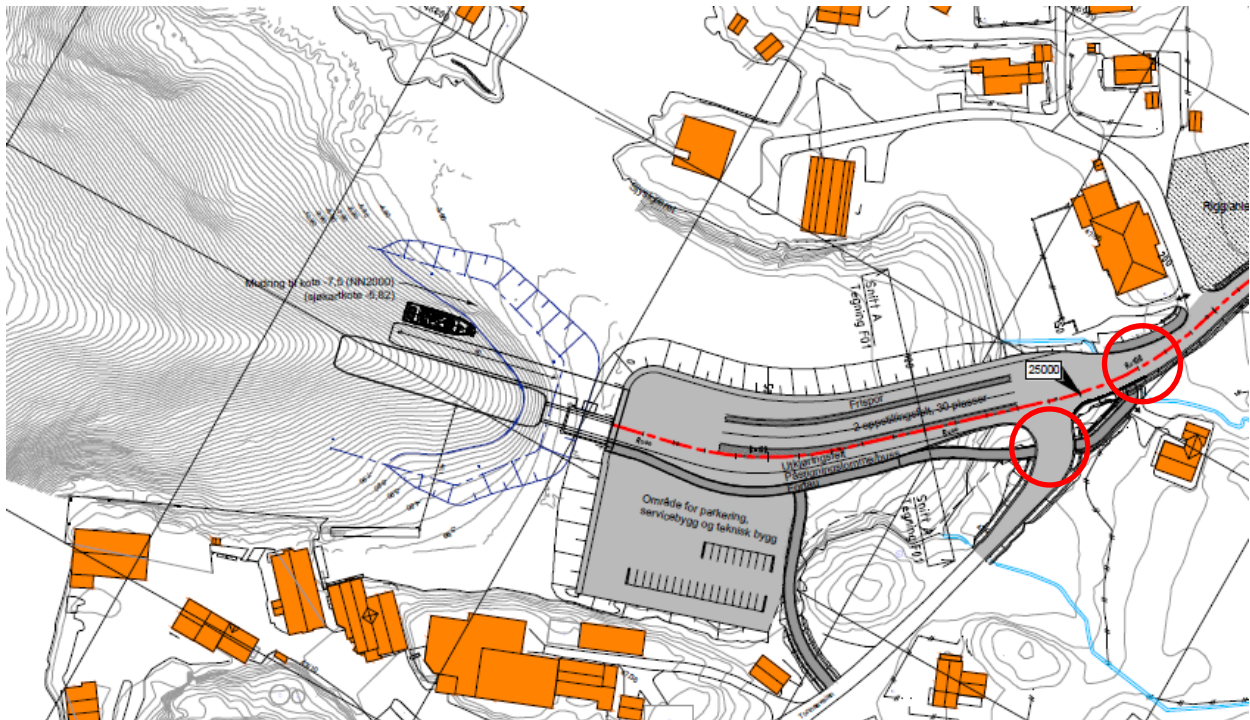
Bussholdeplass er planlagt i tilknytning til utkjøring fra ferjeleiet.

Fortau og gangfelt

På ferjeleiet er det planlagt et fortau langs ilandkjøringsfeltet, i tilknytning til busslommen og venterommet.

Fra busslommen og i retning kommunehuset er det foreslått fortau slik at gående får en egen løsning til kommunehuset og til boligfelt nord for ferjeleiet. For å få dette til, må det være to gangfelt/tilrettelagte krysningspunkt. Den ene kryssingen må skje over vegen som går mot Oscarbrygga, butikken og dagens hurtigbåtkai. Den andre kryssingen er over ny fylkesveg ved innkjøring til ferjeleiet.

Fra fortauet ved busslommen og i retning mot Oscarbrygga og butikken, er det foreslått fortau for å få en tilrettelagt løsning for fotgjengere også her.



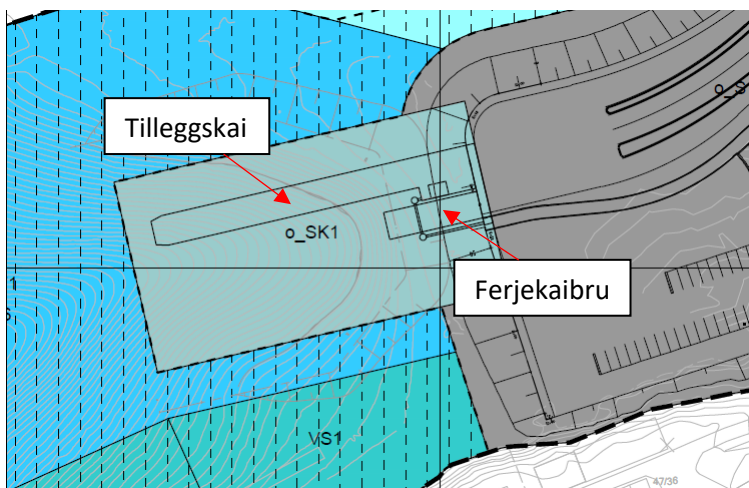
Figur 15 Gangfelt/krysningspunkt for myke trafikanter.

Oppholdsarealer

Området rundt parkeringsplass og servicebygg tilrettelegges slik at de blir attraktive oppholdsarealer for trafikanter som venter på ferja. Her vil det være mulig å plassere benker og bord. Det vil også tilrettelegges for søppelhåndtering i dette området.

Kai

Kaiområdet benyttes til ferjekai med tilhørende anlegg. Det er planlagt at tilleggskaia skal ligge på nordsiden av ferjekaibrua.



Figur 16 Ferjekai

Grøntstruktur

Det er planlagt noe beplantning i området ved servicebygget for å myke opp inntrykket. I overgangen mellom ferjeleiet og knaus som skjermer eksisterende bebyggelse for utsyn mot ferjeleiet, beplantes det med stedegne arter slik at grøntarealet blir så fremtredende som mulig. Dette vil bli planlagt mer detaljert i prosjekteringsfasen.

Parkeringsplasser

I området bak servicebygget er det planlagt ca. 30 parkeringsplasser dimensjonert for personbilenheter. Dette er parkeringsplasser for ferjemannskap og passasjerer som skal med ferje og hurtigbåt, og som ønsker å la bilen stå igjen. Det tilrettelegges også for noen nye parkeringsplasser ved Oscarbrygga og butikken, i tillegg til at eksisterende parkeringsplasser kan bestå.

Avkjørsler

Planforslaget omfatter 6 avkjørsler. Disse er i plankartet markert med piler, og vist på illustrasjonstegningen.

Småbåthavn

I arbeidet med planen har det vært viktig å ivareta dagens flytekai, som ligger ved Oscarbrygga. Ferjekaien er derfor flyttet så langt det lar seg gjøre mot nord i bukta med tanke på bølge- og vindforhold. Området der flytekai ligger er foreslått med formål småbåthavn, noe som sikrer videreføring av dagens bruk.

Trafikksikkerhet

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for planområdet. ROS-analysen anbefaler at det gjøres en vurdering av trafikksikkerheten i forbindelse med at det kan bli aktuelt at kjøretøy skal rygge av eller på ferja.

Etter planforslaget ble lagt ut på offentlig høring, er det besluttet at det skal benyttes et fartøy med mulighet for gjennomkjøring. Det vil derfor ikke være behov for å tilrettelegge spesielt for rygging og snuing av kjøretøy på ferjeleiet.

Planforslaget er utarbeidet i henhold til gjeldende håndbøker som skal bidra til at blant annet trafikksikkerheten (TS) ivaretas. Planforslaget er vurdert i forhold til TS-revisjon, men det er konkludert med at det ikke er hensiktsmessig med TS-revisjon på denne konkrete planen og i dette stadiet av prosjektet. Dette skyldes at detaljerte løsninger ikke vil fremkomme før i prosjekteringsfasen. Når byggeplanen er ferdig bør det gjennomføres en TS-revisjon for å sikre at nye anlegg bygges i overensstemmelse med null-visjonen.

ROS-analysen er vedlagt (vedlegg 12).

Midlertidig rigg- og anleggsområde

I forbindelse med utbygging av ferjeleiet vil det bli behov for midlertidig plassering anleggsutstyr, brakker og deponering av masser. Det foreslås derfor tre områder som kan være aktuelle som

midlertidig rigg- og anleggsområder. Når anleggsperioden er over, skal rigg- og anleggsområdet tilbakeføres. Det avklares i forbindelse med prosjektering hvilke områder som skal benyttes.

Andre tekniske forutsetninger

Tonnes ferjeleie vil bli et nytt ferjeleie på Rødøysambandet som i hovedsak vil bli trafikkert med en bilførende hurtigbåt eller en hurtiggående ferje med plass til 20- 25 personbilenheter. Båten skal trafikere strekningen Indre Kvarøy – Tonnes – Selsøyvik – Storselsøy – Nordnesøy – Gjerøy – Rødøy – Jektvik – Vågaholmen.

Ferjekaia på Tonnes skal, i tillegg til den nye båten, tilrettelegges for ordinær ferje og hurtigbåt.

De andre anløpsstedene på sambandet trafikkeres av ordinær ferje og de fleste eksisterende kaiene er bygget for tradisjonelle bilferjer. Aas-Jakobsen AS har utarbeidet en rapport som konkludert med at en stor type bilførende hurtigbåt som bygges for dette sambandet, vil kunne tilpasse seg kombinasjonsbruk med bilferje på eksisterende ferjekaier på en sikker måte, uten at det er behov for å gjøre tiltak på eksisterende kaier/anlegg.





Figur 17 Utklipp som illustrerer planlagt løsning på Tonnes.

7 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

7.1 Framkommelighet

Nyetablering av ferjeleie på Tonnes vil øke fremkommeligheten ved at det gir kortere reisetid for reisende med bil, og det gir nye reisemuligheter fra Rødøy og Lurøy.

7.2 Samfunnsmessige forhold

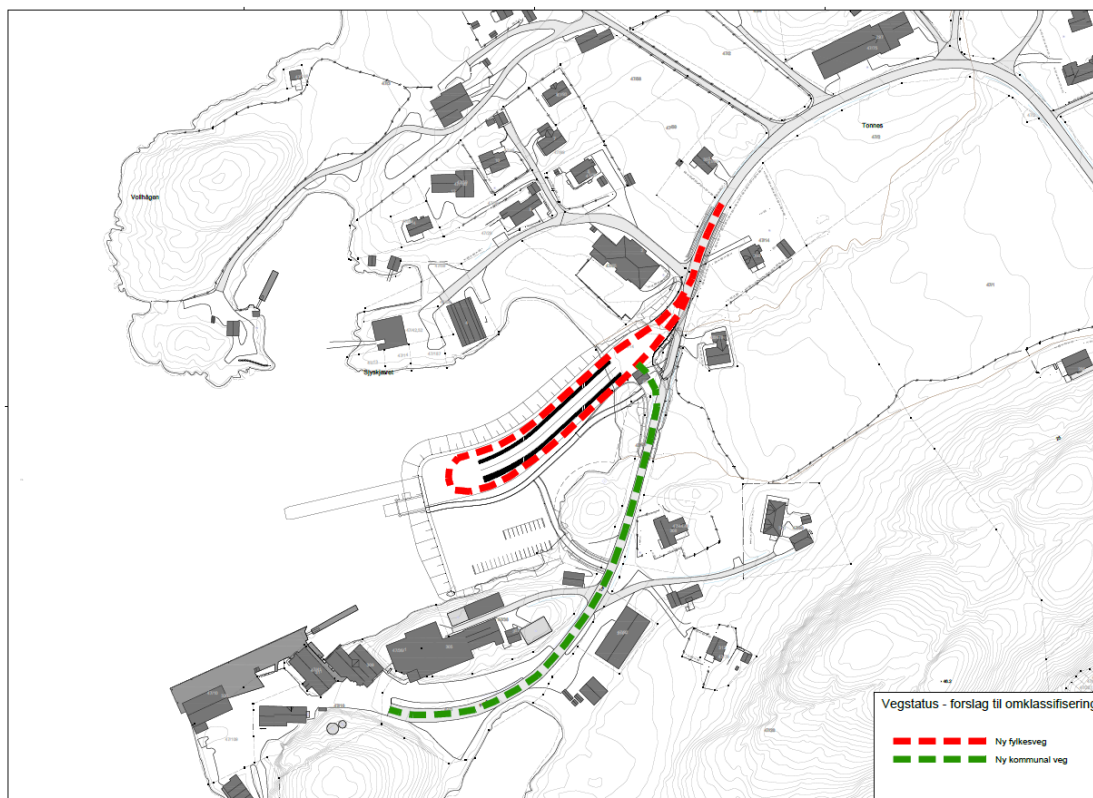
Det er ikke utført en trafikkanalyse som sier noe om forventet trafikkmengde i fremtiden, men ved å legge et nytt ferjeleie til Tonnes kan det forventes noe økning i trafikken til og fra stedet. Det legges i prosjektet til rette for økt kapasitet for langtidsparkering på Tonnes, noe som kan avhjelpe dagens situasjon der det spesielt i sommerhalvåret ofte er beskrevet som «kaotiske tilstander» i forhold til langtidsparkering.

Ettersom den nye ferja vil kunne frakte med seg kjøretøy, kan man anta at noen av de som før satte igjen bilen på Tonnes, nå vil ta bilen med seg.

7.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering

Som en del av detaljreguleringsplanen, presenterer Nordland fylkeskommune forslag til omklassifisering av dagens fylkesveg. Når reguleringsplanen er vedtatt vil forslag til omklassifisering bli sendt på høring til Lurøy kommune, før endelig vedtak blir fattet av Nordland fylkeskommune. Omklassifiseringen vil skje i henhold til veglovens § 7.

Vi foreslår at vegstrekningen fra det nye ferjeleiet og til Oscarbrygga og butikken omklassifiseres fra fylkesveg til kommunal veg. Dette er en vegstrekning på ca. 265 meter.



Figur 18 Forslag til omklassifisering av eksisterende fylkesveg.

7.4 Naboer

Berørt bebyggelse

Boligbebyggelsen ligger tett inntil planområdet. Beboere vil kunne oppleve økt støy, støv og økt trafikk av tunge kjøretøy under anleggsperioden. Enkelte bøtelegging- og inngrepsområder, rigg- og masselagringsområder ligger helt inntil bebyggelse.

Innløsning av bebyggelse

En garasje blir berørt. Grunneier og leietakere er kontaktet og informert om dette.



Figur 19 Garasje som må innløses.

Grunnerverv

Vedtatt detaljregulering er et juridisk dokument som vil danne grunnlag for erverv av nødvendig grunn og rettigheter for å gjennomføre planen. Nordland fylkeskommune prøver å få til frivillige avtaler. Normalt vil grunnervervet følge formålsgrensen slik at arealet til samferdselsanlegg blir offentlig eiendom. Dersom frivillige avtaler med grunneiere ikke oppnås, vil vedtatt plan være grunnlag for ekspropriasjon (tvungen avståelse) av grunn og rettigheter etter veglovens § 50.

Areal regulert til samferdsel og teknisk infrastruktur fortsettes ervervet av det offentlige, jfr. første avsnitt i veglovens § 50. Areal angitt som midlertidig rigg- og anleggsområde forutsettes leid av det offentlige i anleggsperioden.

7.5 Byggegrense

Byggegrense langs fylkesveg er 50 m regnet fra vegens midtlinje. Bygninger og installasjoner som er nødvendige for drift av ferjekai og øvrig veganlegg omfattes ikke av denne byggegrensen.

7.6 Kollektivtrafikk

Det nye ferjeleiet vil gjøre Tonnes til et knutepunkt i området. I tillegg til den nye båten skal hurtigbåten fremdeles anløpe her, og det tilrettelegges for videre busstransport fra Tonnes mot vegsystemene inn mot Mo i Rana og E6/E12.

7.7 Tilrettelegging for elektrifisering

Det skal tilrettelegges for elektrifisering av ferjedrifta på Tonnes. Det er derfor gjort følgende tilretteleggelser for ladeinfrastruktur på ferjeleiet:

- Tilleggs kai med bredde på minst 7 m.
- Det er satt av areal til teknisk bygg.

- Dersom strømforsyningen i området er mangelfull eller ikke vil tåle hurtiglading, kan det være aktuelt å sette batterihus på land eller på tilleggs kai.

7.8 Landskap

Ferjeleiet i seg selv vil kreve mye plass i strandsonen og det vil skape et helt nytt inntrykk over området, samtidig som det medfører både estetiske og praktiske problemstillinger. Boligbebyggelsen er konsentrert rundt bukta og vil derfor få innsyn til det nye ferjeleiet. Avbøtende tiltak vil innebærer å bryte opp disse monotone flatene. Fargevalg, materialbruk, beplantning og andre kontrast- og teksturskapende elementer kan bidra til at ferjeleiet blir mer inkluderende. Den lille knausen som ligger i sørsiden av bukta, skal bevares. Den vil fungere som en naturlig barriere mellom ferjeleiet og bebyggelsen som ligger bak.



Figur 20 Knaus som skal bevares.

Tiltaket vil medføre store inngrep i marint bløtbunnsområde, strandsoner, og fast fjell. Løsmassene i bløtbunnsområdet er for det meste skjellsand. Marine løsmasser som fjernes for å bygge ferjeleiet kan for eksempel brukes til å reparere deler av stranda som blir ødelagt ved anleggsarbeid og det kan brukes til å skape glidende overganger mellom fylling og sandstrand.

Overgangen fra fyllingsfoten til stranda er et annet viktig element. Fyllingen bør formes på en slik måte at det blir «buede» overganger til eksisterende terreng, spesielt viktig er dette imot eksisterende sandstrand. Skarpe hjørner må unngås.

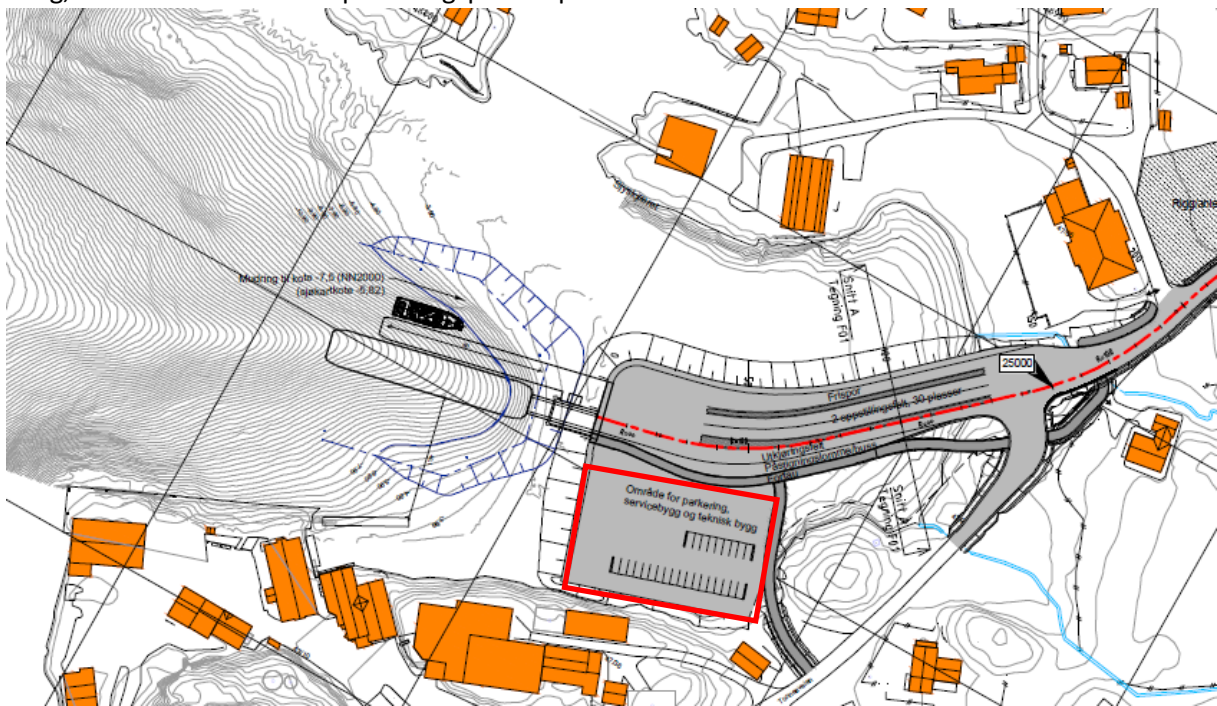
7.9 Universell utforming.

Universell utforming skal være et prinsipielt ankerpunkt i all planlegging. Derfor skal det alltid tilstrebes løsninger slik at flest mulig skal kunne ta i bruk området.

7.10 Parkeringsplasser

For å bevare strandsonen og landskap fra store inngrep, bør ikke antall parkeringsplasser innenfor det opparbeidede arealet være mer en absolutt nødvendig. Det er fort gjort at et stort omfattende parkeringsanlegg vil kunne bli for dominerende i landskapsbildet, og det vil kunne forringe den estetiske kvaliteten som området har.

Ved å plassere parkeringsplassene på ferjeleiet i området helt i sør, vil bergskråningen bak gjøre parkeringsplassene mindre dominerende i landskapsbildet. Det vil være mulig å etablere ca. 30 parkeringsplasser her. Hvis vi regner med de parkeringsplassene som er ved butikken og Oscarbrygga i dag, vil det bli totalt ca. 80 parkeringsplasser på Tonnes.



Figur 21 Område for parkering på ferjeleiet.

7.11 Nærmiljø og friluftsliv

De er lagt stor vekt på å bevare lokale interesser og nærmiljø på Tonnes. For at ferjeleiet ikke skal komme i konflikt med flytekai som ligger ved Oscarbrygga, har vi lagt ferjekai så langt mot nord i bukta som det lar seg gjøre med tanke vind og bølgefôrhold.

7.12 Naturmangfold

Tiltaket berører sandstrand/bløtbunnsområde med lokal verdi. Totalt er konsekvensen for naturmangfold satt til noe miljøskade innenfor planområdet.

I henhold til naturmangfoldloven (NML) § 7, skal tiltak som berører naturverdier oppfylle prinsipper for offentlig beslutningstaking, gitt i NML §§ 8-12.

Se vedlagt fagrapport om naturmangfold (vedlegg 9).

7.13 Kulturarv

Det er ikke registrert kulturminner i, eller i nærheten av, planområdet. Skulle det vise seg etter at arbeidet er i gang at man kommer i berøring med et automatisk fredet kulturminne, skal arbeidet stanses og melding sendes til rette myndighet jf. kulturminnelovens § 8, andre ledd.

7.14 Naturressurser

Jordbruk

Tiltaket berører et område med mellom 1 og 2 daa fulldyrka mark i drift. Det antas at dyrka marka brukes til forproduksjon for husdyr.

Skogbruk

Tiltaket berører ikke skog.

Reindrift

Planområdet ligger innenfor reinbeitedistrikt 23 Hestmannen/Strandtinden, men berører ikke områder som er viktige for reindrifta.

Drivverdige fjell- og løsmasseforekomster

Tiltaket berører ingen kjente forekomster.

7.15 Støy og vibrasjoner

Resultat av støyberegninger for vegtrafikk medfører ikke overskridelse av nedre grenseverdi for gul sone for et nærområde i tilknytning til bygningen som er avsatt og egnet til opphold og rekreasjonsformål. Resultat medfører ikke utløsning av støyskjermende tiltak.

Støyberegninger tar utgangspunkt i vegsituasjonen og trafikk-tall som fremskrives 20 år. Beregningene baseres på Nordisk Beregningsmetode (forenklet metode) for veg-trafikkstøy.

Beboere vil kunne oppleve økt støy, støv og trafikk av tunge kjøretøy under anleggsperioden. Dersom rigg- og anleggsområde samt deponiområder plasseres i nær tilknytning til boligområdene, skal området sperres tilstrekkelig av og det skal tilstrebes løsninger og rutiner som i mest mulig grad skåner beboere for støy og støv samt andre ulemper under anleggsperioden.

7.16 Massehåndtering

Det er mulig å ta ut noen masser innenfor planområdet, men det ligger an til et underskudd på masser i prosjektet. Deler av knausen ved Oscarbrygga og butikken kan dekke noe av massebehovet, men det vil bli behov for å hente masser utenfor planområdet. Vi har sett på ulike lokaliteter som kan være aktuelle for å hente ut masser.

Tonnes havn

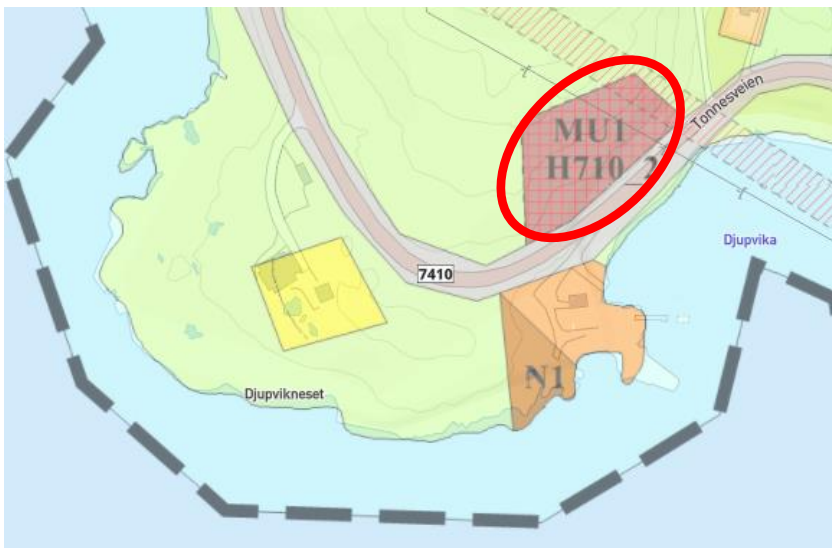
Sør for prosjektområdet er Tonnes havn. Nordsiden av bukten, som er brukt som massetak, har sammenlignbar bergmasse som knausen i prosjektområdet. Steinstørrelsen er tilfredsstillende, men det er få plane flater, noe som gjør stablingen mer utfordrende. Det aktuelle området er regulert til industri.



Figur 22 Utklipp fra reguleringsplan Tonnes havn (kommunekart.com).

Djupvikneset

I kommuneplanens arealdel er det satt av et område til fremtidig råstoffutvinning. Det foreligger ingen reguleringsplan og vi har ikke gjort en vurdering av om det kan hentes ut egnede masser her.



Figur 23 Utklipp fra kommuneplanens arealdel. Fremtidig massetak (kommunekart.com).

Kvina

Kvina ligger ca. 12,5 km fra Tonnes. Her er et område regulert til steinbrudd/masseuttak.



Figur 24 Utklipp fra reguleringsplan for Kvina havn (kommunekart.com).

Masser fra Liafjell-prosjektet



Figur 25 Massedeponi ved fv. 17 (ViaPhotoSVV).

Det vil bli tatt stilling til hvor det skal hentes masser i forbindelse med prosjekteringen.

7.17 Geoteknikk

Det er utført grunnundersøkelser og foretatt geotekniske vurderinger.

Vegfyllingene/utfyllingene bak ferjekaia kan bygges uten vesentlige problemer med stabiliteten. Det er i utgangspunktet forutsatt at disse fyllingene bygges opp av sprengtstein, men det vil også være mulig delvis å benytte de påviste sand/skjellsandmassene til den indre delen av denne oppfyllingen.

Med den foreslåtte plasseringen av ferjekaia er det behov for noe mudring for å oppnå tilstrekkelig dybde foran ferjekaia. Mudringen må utføres med sjøgående utstyr før oppfyllingene av områdene innenfor påbegynnes og det må av stabilitetshensyn og erosjonshensyn benyttes løsmasseskråninger ikke brattere enn 1:2.

Ut fra det materialet som foreligger, kan vi anta at hele ferjekaia kan fundamenteres på peler rammet/boret til berg. Aktuelle løsmassemektheter etter mudring i de antatte pelepunktene varierer mellom ca. 3 og 7,5 meter. Ettersom det er begrenset med grunnundersøkelser, særlig i ytre del av fenderveggen, er noen av disse relativt usikre.

Vi antar at det vil være behov for å erosjonssikre de utgravde løsmasseskjæringene i antatt lett eroderbare sand og leirmasser. Dette kan også være nødvendig å unngå større eller mindre utglidninger i forbindelse med påviste leirmassene. I utgangspunktet har vi forutsatt at det er behov for en erosjonssikring med tykkelse 1,0 meter i mudringsskråningene og tilsvarende 0,4 meter på den horisontale mudringsflaten.

Det vises til vedlagt geoteknisk rapport (vedlegg 6).

7.18 Geologi

Det er et mulig massetak ca. 250 meter fra det planlagte ferjeleiet, ved Oscarbrygga og butikken.

Dersom det etableres et lokalt massetak vil det antakelig være gunstig å prioritere uttak av blokkstein til plastring, sekundærplastring og filterlag. Masser som ikke lar seg nyttiggjøre til disse formålene bør kunne utnyttes i fyllingen. Det må regnes med at en del av plastringen må tilføres utenfra.



Figur 26 Mulig massetak ved Oscarbrygga og butikken.

Bergknausen som vurderes brukt som massetak ligger nært bygninger og kaianlegg. Det går en veg langs eksisterende bergskjæring.

Uttak av stein for plastring krever erfaringsmessig en del areal for effektiv sortering av blokker. Det er begrenset areal nært knausen.

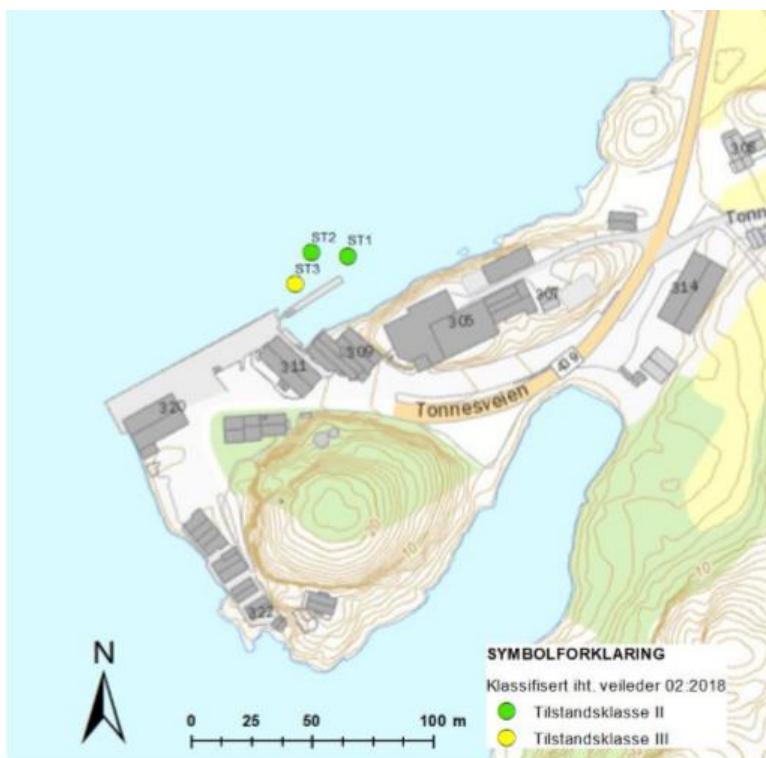
Bergarten er antatt glimmergneis med linser av dioritt. Stedvis er det en del granat. Der fjellet ikke er blottet er det et tynt dekke med mose og annen vegetasjon

Både behov for masser og vurdering av mengde tilgjengelig masse innenfor regulert område må vurderes nærmere. Det må også ses nærmere på muligheter for uttak av masser på kommunal eiendom i Tonnes havn, i Kvina eller å hente masser fra deponi fra Liafjelltunnelen. Andre alternativer kan også vurderes i forbindelse med prosjektering.

Det vises til geologisk rapport (vedlegg 7).

7.19 Miljøundersøkelser

Det er tatt sedimentprøver fra 3 stasjoner å finne ut om det er innhold av miljøgifter.



Figur 27 Undersøkt område ved Tonnes (Miljøgeologisk rapport).

Det er påvist PAH-forbindelsen antracen i tilstandsklasse III (moderat miljøtilstand) i ST3, mens det i ST1 og ST2 ikke ble påvist forurensning over tilstandsklasse II (god miljøtilstand).

Før mudring eller utfylling kan iverksettes skal det foreligge tillatelse fra Fylkesmannen i Nordland, jf. forurensningsloven § 11 og forurensningsforskriften kapittel 22.

Det vises til miljøgeologisk undersøkelse av sjøbunnsediment (vedlegg 8).

7.20 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS-analyse

Det er gjennomført en ROS-analyse som belyser risiko, sårbarhet og konsekvenser ved utbygging av ferjeleie på Tonnes. Hensikten med å kartlegge og analysere risiko- og sårbarhetsforhold er å fremskaffe et beslutningsunderlag med hensyn til valg av løsninger og eventuelt behov for risikoreduserende tiltak.

Det er påpekt noen sikkerhetsproblemer/hendelser hvor tiltak er nødvendig på reguleringsplannivå:

Hendelse/sikkerhetsproblem	Forslag til tiltak i ROS-analysen	Vår kommentar
Stormflo	Det bør utføres en stormfloanalyse.	Stormfloanalyse er utført (vedlegg 14). Det vil bli tatt hensyn til analysens anbefaling i forbindelse med prosjektering.

Trafikkulykke med alvorlig personskade – utforkjøring i sjø	UAG-rapport fra Svolværulykken (2019) ¹ bør leses av prosjektet.	Vi har vært i kontakt med ulykkesanalysegruppen, og rapporten fra Svolværulykken er ikke ferdigstilt enda.
Trafikkulykke med alvorlig personskade – påkjørsel av myk trafikanter og utforkjøring i sjø	Det bør utføres en trafikksikkerhetsvurdering ifm. at kjøretøy skal rygge av eller på ferjen. Siktforhold bør vurderes spesielt. Hvordan oppstillingsplassen utformes må vurderes spesielt med tanke på at kjøretøy skal til forskjellige destinasjoner. Det må tas hensyn til hvor myke trafikanter oppholder seg og beveger seg når rygging av kjøretøy pågår. Belysning av ferjeleiets område bør vurderes i denne sammenheng, husk også at belysning på båten kan føre til at man blir blendet når man rygger kjøretøy.	Det er satt av areal i området ved ferjebua slik at det er plass for kjøretøy å snu. Dimensjonerende kjøretøy er semitrailer, 19 m. Det er foreslått at oppstillingsplassene organiseres i to rekker slik at ferjemannskapet kan hente ut kjøretøy fra køen, avhengig av til hvilket anløpssted kjøretøyene skal. Det er planlagt fortau for å ivareta de myke trafikantene. Det legges også til rette for bord og benker ved servicebygget. Dette bidrar til å gjøre dette til et trygt og attraktivt sted å oppholde seg for ventende trafikanter. Plassering av belysning planlegges i forbindelse med prosjektering.
Trafikkulykke med alvorlig personskade – påkjørsel av myke trafikanter, utforkjøring, møteulykke og kryss/avkjørselsulykke.	Det bør i trafikksikkerhetsvurderingen også ses på fartsgrense og siktforhold på vegen gjennom bygda frem til ferjeleiet. Erfaringer tilsier at enkelte velger å kjøre fortere enn fartsgrensen fordi de er sent ute når de skal rekke ferja. Samt at enkelte velge å ta forbikjøring for å komme forbi saktegående kjøretøy når det har forlatt ferjen.	Strekningen egner seg dårlig med tanke på forbikjøring. Vegen er smal og svingete. Det inngår ikke i dette prosjekter å gjøre tiltak på fv. 7410, men det er ifølge Nordland fylkeskommunes økonomiplan, planlagt å gjøre utbedringer på vegstrekningen i 2021 og 2022.

¹ Utforkjøring på ferjeleie i Svolvær sommeren 2019, hvor tre personer omkom.

8 Gjennomføring av planforslaget

8.1 Framdrift og finansiering

I Nordland fylkeskommunes økonomiplan 2020-2023 er det foreslått byggestart i 2021 og ferdigstilling i 2022. Total kostnad er beregnet til 105 mill. kr. Prosjektering starter så snart detaljreguleringsplanen er vedtatt.

8.2 Utbyggingsrekkefølge

Utbyggingsrekkefølge vil bli avklart i forbindelse med prosjektering, men man må i denne sammenheng ha fokus på både trafikkavvikling og massehåndtering.

8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Det er viktig at trafikken ikke blir unødig hindret i anleggsperioden. Løsning for myke trafikanter må ivaretas.

8.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) og ytre miljø (YM) i anleggsfasen

Sikkerhet-, helse- og arbeidsmiljø (SHA) i denne sammenhengen er den belastningen som påføres menneskene som skal bygge prosjektet i anleggs- og vedlikeholdsfasen, samt publikum/brukere i bygge- og driftsfasen.

Det må tas ekstra hensyn til følgende arbeidsoperasjoner under anleggsarbeidet:

- Arbeid på/ved trafikkert veg.
- Arbeid nær sjø.
- Omlegging av trafikk.
- Sprengningsarbeider.
- Arbeid i omgivelser med støy/støv.
- Arbeid under vanskelige vær- og føreforhold.

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.

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

Innspill til YM-plan:

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Støy	Ingen støyutsatte bolighus eller hytter.
Vibrasjoner	Dersom rigg- og anleggsområde samt deponiområder plasseres i nær tilknytning til boligområdene, skal området

	sperres tilstrekkelig av og det skal tilstrebes løsninger og rutiner som i mest mulig grad skåner beboere for støy og støv samt andre ulemper under anleggsperioden.
Luftforurensning	Ingen spesielle tiltak.
Forurensning av jord og vann	Riggområde og steder for drivstofflager og drivstoffylling, oljeskift etc. skal lokaliseres med minimum 10 m avstand til bekk/vassdrag, samt at midler for å binde evt. Oljesøl skal finnes på slike steder.
Landskap	Gi fyllinger og skjæringer en form tilpasset terrenget rundt. Etterstrebe at mest mulig av vegen og sidearealet på sikt glir naturlig inn i landskapet. Revegetere med toppjord fra stedet så mye som mulig.
Nærmiljø og friluftsliv	Ingen spesielle tiltak.
Naturmiljø	Planområdet skal ikke forringes som følge av tiltak etter planen. Tiltak for å reetablere berørte strandområder etter anleggsperioden dersom det lar seg gjøre. Bevare vegetasjon langs veg og sørge for naturlig revegetering. Hindre spredning av fremmedarter.
Vassdrag og strandsone	Tiltaket berører en mindre bekk som drenerer ut i strandsone på nedsiden av fylkesvegen. Bekkeløpet skal opprettholdes intakt og føres med kulvert gjennom veg/fylling. Det skal gjennomføres miljøundersøkelser av sedimenter før eventuell mudring/utfylling. Ved utfylling skal det benyttes rene steinmasser for å hindre mekanisk eller kjemisk forurensning av sjø.
Kulturminne og kulturmiljø	Ingen registrerte kulturminner i planområdet
Naturressurser	Eventuelt topplag med matjord mellomlagres og legges tilbake der den er tatt ut. Naturlig revegetering.
Energiforbruk	Ingen spesielle tiltak
Materialvalg og avfallshåndtering	Ingen spesielle tiltak

9 Sammendrag av innspill til varsel om oppstart av planarbeid og merknadsbehandling

Det er i forbindelse med varsel om oppstart mottatt i alt ni innspill.

1. Sametinget

Etter vår vurdering av beliggenhet, omfang og annet kan vi ikke se at det er fare for at det omsøkte tiltaket kommer i konflikt med automatisk freda, samiske kulturminner. Sametinget har derfor ingen spesielle merknader til tiltaket.

Vår kommentar:

Tas til etterretning.

2. Nordland fylkeskommune

Så langt vi kjenner til, er det ikke verneverdige kulturminner som fylkeskommunen er delegert forvaltningsansvar for, innenfor planområdet slik dette er avgrenset på mottatt kart. Vi gjør imidlertid oppmerksom på at det er registrert noen gravhauger/gravfelt like øst for planområdet. Dersom det er fare for at disse vil kunne bli berørt av tiltaket, må vi varsles snarest mulig slik at vi kan få gjort nødvendige kulturminneregistreringer.

Vår kommentar:

Tas til etterretning.

3. a) Universitetsmuseet

Plangrensen omfatter en betydelig strekning langs strandlinje og omfattende sjøareal. Det nevnes at planområdet kan bli redusert uten å avklare forventet omfang og beliggenhet av planlagte tiltak i sjø. Vi ber om oversendelse av detaljopplysninger angående beliggenhet og størrelse av tiltak i sjø i god tid før offentlig høring som grunnlag til vurdering av eventuelle varsel om marinarkeologisk befarings.

Vår kommentar:

Tas til etterretning. Informasjon oversendt 28.05.19.

3. b) Universitetsmuseet

Den skisserte løsningen for Tonnes fergeleie oversendt UM 28.05.2019 er tilfredsstillende som vurderingsgrunnlag. Tiltaket blir såpass begrenset at vi vurderer sannsynligheten for konflikt med eventuelle kulturminner under vann som liten og har derfor ingen merknader til planforslaget eller planlagte tiltak i sjø.

Vår kommentar:

Tas til etterretning.

4. NVE

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn.

Vår kommentar:

Tas til etterretning.

5. Roger Zahl Ødegård

Uten å kjenne detaljer eller bakgrunnen for å etablere ferjeleie på Tonnes vil jeg ta til orde for at prosjektet kun kan realiseres dersom Fv. 439 utvides og utbedres fra ferjeleiet og hele veien fram til Rv. 17.

Vår kommentar:

I Nordland fylkeskommunes økonomiplan 2020-2023, er det foreslått bevilget midler til utbedring av fv. 7410/fv. 439 i 2021 og 2022. Hensikten med utbedringen er å bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet på Tonnesvegen ved å gjøre mindre punktvisse utbedringer som møteplasser, grøfting, siktförbedring, nytt rekkverk, forsterkning og asfaltering. Det er viktig å få utbedret vegen grunnet byggingen av nytt fergeleie på Tonnes (side 141 i økonomiplanen).

6. Jens Kristian Danielsen

Gjør oppmerksom på innseiling til vik like ved planområdet. Når planleggingen kommer i gang, må det tas hensyn til adkomst inn til havna og kaianlegget her.

Vår kommentar:

Det vil bli tatt hensyn til dette. Ferjeleiet vil ikke komme i konflikt med adkomst til vika like ved planområdet.

7. Sissel Jørgensen Haugen

Muligheter for å ta ut stein på Tonnes på eiendommen til Leif Jørgensen.

Vår kommentar:

Tas til orientering. Det vil i forbindelse med prosjektering av ferjeleiet bli gjort en vurdering av hvor det skal hentes ut egnede masser.

8. Oscar Hansen, Bodil Hansen og Eli Hansen

Å drive butikk på et lite sted med 80 innbyggere er en utfordring. Kunder fra omkringliggende øyer, og sommersesongen med mange turister og båtfolk er viktig for å kunne få tilstrekkelig lønnsomhet. Slik det nå ser ut vil det ikke være lønnsomt med videre drift verken for butikken eller Oscarbrygga dersom flytekaia må fjernes. Flytekaia brukes som «parkeringsplass» for butikkens kunder som kommer sjøveien, og det selges drivstoff til båter herfra. Flytekaia er mye brukt, selv med forlenger som legges ut i sommersesongen er det problemer med for lite plass. Flytekaia må ligge der den ligger i dag.

Vår kommentar:

Vi har merket oss at det er et ønske fra lokalbefolkningen at ferjeleiet ikke etableres i tilknytning til dagens hurtigbåtkai og flytekai ved Jokerbutikken og Oscarbrygga. Vi har derfor flyttet ferjeleiet så langt det lar seg gjøre mot nord, slik at ferjeleiet ikke kommer i konflikt med dagens og fremtidige aktiviteter i området.

9. Tonnes båtutleie AS v/Karl Arntzen

Dersom fergekaia plasseres midt i Tonnesvika vil den komme i konflikt med eksisterende og fremtidige flytekaier. Disse er livsnerven for Tonnes Bygg, Oscarbrygga, Joker Tonnes og Tonnes båtutleie samt for hele bygda for øvrig. Lokale utbyggingsplaner for Tonnes Havn, samt i nærliggende vik. Ser ikke behov for mer parkering, mener ny ferge vil avlaste dette behovet.

Vår kommentar:

Vi har merket oss at det er et ønske fra lokalbefolkningen at ferjeleiet ikke etableres i tilknytning til dagens hurtigbåtkai og flytekai ved Jokerbutikken og Oscarbrygga. Vi har derfor flyttet ferjeleiet så langt det lar seg gjøre mot nord, slik at ferjeleiet ikke skal komme i konflikt med dagens og fremtidige aktiviteter i området.

Vi foreslår at det tilrettelegges for noen flere parkeringsplasser på Tonnes enn det som er i dag. Parkeringsplassene på ferjeleiet vil etableres i forbindelse med bygging av ferjeleiet. Dette vil gi plass til ca. 30 kjøretøy.

10 Sammendrag av merknader til planforslag på offentlig høring og merknadsbehandling

I tråd med plan og bygningslovens §§ 3-7 og 12-10 har forslag til Detaljregulering fv. 7410 Tonnes ferjeleie vært ut på offentlig høring i perioden 28. mai til 10. juli 2020.

Det kom inn 16 merknader til planforslaget.

1. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)

DSB har ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor dette generelle svaret.

Det er Fylkesmannen som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Fylkesmannen har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer.

DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder:

- Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter
- Transport av farlig gods
- Brannsikkerhet herunder tuneller og underjordiske anlegg
- Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene)

Siden Fylkesmannen har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Fylkesmannens oppfølging. DSB samarbeider med

Fylkesmannen og vil gi faglig innspill til Fylkesmannen dersom det er nødvendig. Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.

Vi viser for øvrig til www.dsb.no for DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirkosomheter.

Vår kommentar:

Tas til orientering.

2. Fiskeridirektoratet

Fiskeridirektoratet region Nordland legger til grunn at etablering av nytt ferjeleie på Tonnes vil medføre både mudring og utfylling i sjøen.

I de fagrapporter som ligger som vedlegg til detaljreguleringsforslaget er det imidlertid ikke kommentert i det hele tatt at det er viktige marine ressurser utenfor (sør og sørvest for) tiltaksområdet.

Vi legger da til grunn at det er beregnet at spredning av finpartikulært materiale ikke vil ha en utstrekning som medfører at viktige fiskeriområder blir berørt.

For ordens skyld henviser vi til vårt kartverktøy «Yggdrasil» (<https://portal.fiskeridir.no/portal/apps/webappviewer/index.html?id=ea6c536f760548fe9f56e6edc4825d8>) hvor alle våre registreringer av fiskeriinteresser, alle akvakulturanlegg m.v. er inntegnet. Eksempelvis er det ca. 500 meter fra planområdets midtpunkt til nærmeste registrerte fiskefelt, et felt som benyttes hele året til blandingsfiske med sei som hovedart.

I den grad tiltaket vurderes å kunne få virkning for nevnte områder ber vi om at dette blir hensyntatt med avbøtende tiltak.

For øvrig har Fiskeridirektoratet region Nordland ingen merknader til planforslaget eller til innholdet i vedleggene til planforslaget.

Vår kommentar:

Innspillet tas til etterretning.

Dette vil bli hensyntatt ifm. prosjektering og bygging.

3. Statens vegvesen

I reguleringsplanen er det benyttet et felles reguleringsformål «samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur o_S1» som omfatter offentlig veg, inkludert oppstillingsplasser, rabatter, bussholdeplass, gangveger, parkering, grøntanlegg, grøfter, servicebygg, og tekniske installasjoner i forbindelse med ferjeleiet. Siden dette er en detaljreguleringsplan, bør plankartet vært detaljert slik at kjørearealer, gangarealer, parkering og annen veggrunn blir regulert med egne reguleringsformål. Da blir plankartet bedre lesbart og bedre forståelig. Planen inneholder riktignok plan- og profiltegninger med påskrifter av mulig arealbruk, men

disse tegningene er ikke juridisk bindende slik som reguleringsplankartet.

Det bør også fremgå hvilke arealer som skal brukes dersom det er aktuelt med rygging av eller på ferja, slik at denne trafikken ikke kommer i konflikt med myke trafikanter.

Vi støtter anbefalingen i planbeskrivelsen om å foreta en TS-revisjon av byggeplanen for sikre at anlegget bygges i overensstemmelse med null-visjonen.

Vår kommentar:

Årsaken til at det er benyttet et felles reguleringsformål for «Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur o_S1» er at det ikke har vært avklart hvilken type båt som skulle anløpe ferjeleiet. En bilførende hurtigbåt uten mulighet for gjennomkjøring har vært et alternativ. Denne båttypen forutsetter rygging om bord, og dette medfører at vi må tilrettelegge landarealet på en slik måte at kjøretøy kan snu på en trafiksikker måte. Oppstillingsplassene for ventende kjøretøy må også planlegges med tanke på at det skal kunne hentes ut biler fra ferjekøen avhengig av hvor kjøretøyene skal.

Plankart med geometri (vedlegg 16) viser hvordan utformingen av ferjeleie med oppstillingsplasser, bussholdeplass og ferjekai er planlagt. I forbindelse med prosjekteringen av ferjeleiet kan det bli noen tilpasninger og justeringer i forhold til denne illustrasjonen. Servicebygg/venterom, bussholdeplass og areal til fremtidig teknisk bygg skal plasseres. Det vil bli lagt vekk på gode løsninger for myke trafikanter og universell utforming mellom de ulike målpunktene på ferjeleiet.

Det er nylig avklart at det blir et fartøy med gjennomkjøring som skal trafikkere sambandet. Det vil derfor ikke være nødvendig å tilrettelegge landarealet for rygging. Dette er positivt med tanke på trafiksikkerheten, spesielt for myke trafikanter.

Når prosjektering av ferjeleiet er ferdig, vil vi gjennomføre en TS-revisjon for å sikre at det nye anlegget bygges i overensstemmelse med null-visjonen.

4. Kystverket

Ferdsel og sjøsikkerhet

Kystverket har sett nærmere på forventede manøvreringsforhold for nytt fergeleie inn til Tonnes. Ut fra beskrivelser i høringsdokumentene vurderer vi det som nødvendig å etablere nytt navigasjonsmerke i nærheten av planlagt fergekai (mest sannsynlig sør for Vollhågen). En slik etablering vil måtte bekostes av tiltakshaver. I tillegg må fergekaiaen og området i nærheten belyses uten at det virker generende og blendende på navigatørene.

Nordland fylkeskommune bes om å kontakte Kystverket for videre dialog om merkesituasjonen i området og eventuelle andre nye behov som følge av etableringen.

Klima og miljø

Det er et nasjonalt mål å overføre mer gods fra vei til sjø og bane for å øke transportsikkerheten og redusere både slitasje på veinettet, og klimautslipp fra transportsektoren. Nye kaianlegg bør ta sikte

på å redusere klimautslipp gjennom eksempelvis mulighet for landstrøm, elektrifisering av terminalutstyr og tilrettelegging for miljøeffektive skip og drivstofftyper.

Vår kommentar:

Innspillet tas til etterretning.

I forbindelse med prosjektering av ferjeleiet vil vi ta kontakt med Kystverket for videre dialog om merkesituasjonen i området, og eventuelle andre nye behov som følge av etableringen.

Det skal tilrettelegges for elektrifisering av ferjedrifta på Tonnes. Det er derfor gjort følgende tilretteleggelser for ladeinfrastruktur på ferjeleiet:

- Tilleggskai med bredde på minst 7 m.
- Det er satt av areal til teknisk bygg.
- Det legges til rette for ladeinfrastruktur.
- Det skal etableres anlegg for landstrøm.

5. Fylkesmannen i Nordland

Forurensset sediment

Planbeskrivelse og fagrapport geologi redegjør for at det er et mudringsbehov på om lag 7 000 m³. Miljøtekniske undersøkelser av sedimentene viser at en av tre stasjoner er forurensset med antracen i tilstandsklasse III. Øvrige prøver viser tilstandsklasse II (god) for analyserte stoffer i sedimentsprøvene.

Det fremgår både av planbeskrivelsen og miljøteknisk rapport at før mudring eller utfylling kan iverksettes skal det foreligge tillatelse fra Fylkesmannen i Nordland, jf. forurensningsloven § 11 og forurensningsforskriften kapittel 22.

Dette er etter det vi kan se ikke videreført i forslag til planbestemmelser, Vi ber om at det tas inn en rekkefølgebestemmelse om utfylling eller mudring ikke gang igangsettes før det foreligger tillatelse etter forurensningsloven fra Fylkesmannen i Nordland.

Masseuttak og uttak av sprengstein

Det fremgår av vedlagte fagrapport geologi og planbeskrivelsen at det er behov for om lag 20 000 m³ masser til utfylling hvorav 3 000 m³ til hovedplastring og 3 700 m³ til sekundærplastring. I denne forbindelse angis bl.a. til knaus innenfor planområdet for mulig uttak av masser, samt et antatt volum av mudringsmasser på 7 000 m³. Det vises også til et mulig massetak ca. 250 meter fra det planlagte ferjeleiet, ved Oscarbrygga og butikken.

Forslag til bestemmelser pkt. 3.1 Generelt, Forurensning, støy og lukt har krav om at framtidig arealbruk ikke må medføre støynivåer som fremgår av T-1442/2016 eller de til enhver tid gjeldende grenseverdier. Når det gjelder håndtering av støy i anleggsperioden vises det til kapittel 4 i T-1442/2016, men innskjerping på 5 dB for arbeid på lørdag kl. 7-17 ned til støykrav på kveld eller søn-/helligdag i retningslinje T-1442/2016, kapittel 4.

Etter det vi kan se er det mindre enn 200 m fra nærmeste bolig til område BKB1, #5 hvor det planlegges å ta ut masser. Vi viser i denne forbindelse til forurensningsforskriften Kapittel 30. Forurensninger fra produksjon av pukk, grus, sand og singel. Kravene i forskriften gjelder stasjonære

og midlertidig/mobile knuseverk, samt sikte stasjoner som produserer pukk, grus, sand og singel.

Dersom masseuttaket medfører oppstilling av knuseverk/siktestasjon vil det komme inn under forskriftens virkeområde. Forskriften har bl.a. krav til støvdempende tiltak og måling av støvnedfall for virksomheter som etableres nærmere enn 500 m til nærmeste nabo. Forskriften har også krav til støy i § 30-7 som er strengere enn de som følger av kapittel 4 i T-1442/2016. For pukkverk som etableres nærmere enn 200 meter til nærmeste nabo kreves en støyvurdering før oppstart, jf. § 30-11 annet ledd.

Forskriften § 30-11. Meldeplikt setter også krav om at virksomheten i god tid før oppstart skal sende inn melding til fylkesmannen med opplysninger om virksomheten.

Dersom masseuttaket medfører oppstilling av knuseverk/siktestasjon anmoder vi om at det tas inn en rekkefølgebestemmelse om at i god tid før oppstart av knusing/sikting skal det sendes inn melding til Fylkesmannen om virksomheten.

Hverken forurensningsforskriften kap. 30 eller kapittel 4 i T-1442/2016 regulerer tillatt driftstid, men strengere grenseverdier for arbeid på kveld, natt og søn- og helligdager kan likevel legge betydelige begrensninger på driftstidene.

Dersom Fylkeskommunen/kommunen av hensyn til berørte naboer ønsker å begrense anleggsaktivitetene slik at det sikres at det bl.a. er stille på natt og i helger, må tillatt driftstid reguleres i planbestemmelsene.

Allmenne interesser

Det planlagte fergeleie vil medføre direkte nedbygging av en stor del av et sentrumsnært strandsoneområde. Videre vil tiltaket klart forringe restarealet som blir liggende nord for planlagt samferdselsanlegg. Dette området vil imidlertid, gitt bevisst strategi som ivaretar restarealet og skånsom behandling under anleggsfasen, fortsatt ha en viss kvalitet i etterkant av utbyggingen.

Fylkesmannen har problemer med å se hvilke forhold som konklusjonen om at «Tiltaket antas ikke å ha negative effekter på friluftsliv» i planbeskrivelsen bygger på. Riktignok er ikke vika og strandsonen her registrert som friluftslivsområde, men manglende registreringer i seg selv tilsier ikke nødvendigvis at slike interesser er fraværende. Spesielt tatt i betraktning av at barn og unges bruk av områder ikke nødvendigvis klarlegges i like stor grad gjennom friluftslivskartleggingen. I tillegg vil ofte tilgjengelige strandsoneområder innenfor tettsteder være attraktive i seg selv da disse skånet for utbygging. Allmenne interesser tilknyttet dette området, samt strandsonelandskapet her, vil bli skadelidende.

Vår kommentar:

Forurensset sediment

Vi imøtekommer fylkesmannens innspill, og tar inn en rekkefølgebestemmelse om at utfylling og mudring ikke kan igangsettes før det foreligger tillatelse etter forurensningsloven fra Fylkesmannen i Nordland.

Masseuttak og uttak av sprengstein

Vi ønsker å styre støyende anleggsarbeider utenom helg, slik at grenseverdier for anleggsstøy på lørdager kl. 07-17 skjerpes tilsvarende for søn- og helligdager. Dette er forankret i planbestemmelsene.

Dersom masseuttaket medfører oppstilling av knuseverk/siktestasjon, vil vi forholde oss til kravene i forurensningsforskriften, kapittel 30.

Støytiltak for tilstøtende støyfølsom bebyggelse bli gjennomført iht. støyvurdering.

Støvdempende tiltak skal gjennomføres slik at grenseverdier i forurensningsforskriften tilfredsstilles.

I henhold til forurensningsforskriftens § 30-11, skal det sendes inn skriftlig melding til Fylkesmannen om virksomheten før oppstart. Siden dette er regulert av forskriften, tas dette ikke inn som egen bestemmelse.

Allmenne interesser

Vi er enige i at etablering av ferjeleiet vil være et betydelig inngrep i strandsonen i Tonnesbukta, men det vil være uunngåelig å etablere ferjeleiet uten at det påvirker strandsonen og landskapet. Det er viktig for oss å i størst mulig grad begrense de negative effektene etablering av ferjeleiet vil få, og ivareta det som blir igjen av Tonnesbukta, slik at bukta fremdeles kan benyttes som utgangspunkt for kajakkpadling og andre friluftaktiviteter.

6. Nordland fylkeskommune – Intern uttalelse

Kulturminner

Like utenfor og nord-nordøst for planområdet er det flere uavklarte gravminner, altså tidligere gravhauger som er delvis oppløyd, slik at den synlige delen av haugene er uklare. Det kan imidlertid være bevarte spor eller strukturer etter disse bevart under dagens markoverflate.

Det er derfor svært viktig at det under anleggstiden utvises stor forsiktighet og at det under ingen omstendigheter gjøres inngrep i markoverflata i områder utenfor plangrensen (lagerplass for byggematerialer, kjøring med tunge kjøretøy, deponier eller anleggsbrakker).

Planforslaget er sjekket mot våre arkiver. Så langt vi kjenner til er planforslaget med foreslått arealdisponering, ikke i konflikt med kjente verneverdige kulturminner.

Alle kulturminner er imidlertid ikke registrert. Fylkeskommunen vil derfor vise til tiltakshavers aktsomhets- og meldeplikt dersom en under markinngrep skulle støte på fornminner, jf. kulturminnelovens § 8 andre ledd. Dersom det under arbeidet skulle oppdages gjenstander, ansamlinger av trekull eller unaturlige/uventede steinkonsentrasjoner må vi underrettes umiddelbart. Det forutsettes at nevnte pålegg bringes videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.

Vår kommentar:

Tas til etterretning.

7. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

I forbindelse med utvidelse av Tonnes ferjeleie er det planlagt en større utfylling for ny oppstillingsplass for biler. Det er derfor gjort en geoteknisk utredning for å påse at utfyllingen ikke fører til et undersjøisk skred. Utredningen ligger vedlagt plansaken til offentlig ettersyn, beskrevet i planens ROS-analyse, men ikke forankret i planens bestemmelser.

NVE anbefaler at planbestemmelsene henviser til den geotekniske rapporten slik at den gjøres juridisk bindende.

Siden det er påtruffet et lag med mulig kvikkleire, anbefaler vi at rapporten blir kontrollert at et uavhengig foretak i tråd med NVEs veileder 7/2014 *Sikkerhet mot kvikkleireskred*.

Vår kommentar:

Vi forholder oss til forurensningsloven og annet lovverk for utfylling i sjø. Vi forholder oss også til Statens vegvesens håndbøker, blant annet V220 (Geoteknikk i vegbygging) og N200 (Vegbygging).

Alle grunnforhold og geotekniske vurderinger for reguleringsplan er gitt i rapporten 51000 – GEOT-01. Vurderingene som er gjort i denne rapporten vil bli oppdatert i forbindelse med prosjekteringen, og rapporten kan derfor ikke gjøres juridisk bindende.

Ut fra at det er oversiktlige grunnforhold og liten konsekvens for omgivelsene, har vi valgt å benytte geoteknisk kategori 2 og ikke kategori 3 for dette prosjektet. Denne vurderingen kan bli overprøvd i forbindelse med den endelige prosjekteringen av ferjeleiet.

8. Sametinget

Etter vår vurdering av beliggenhet, omfang og annet kan vi ikke se at det er fare for at det omsøkte tiltaket kommer i konflikt med automatisk freda, samiske kulturminner. Sametinget har derfor ingen spesielle merknader til tiltaket.

Skulle det likevel under arbeid i marken oppdages gjenstander eller andre spor som tyder på eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og fylkeskommunen omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Vi forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.

Vi minner om at alle samiske kulturminner fra 1917 eller eldre er automatisk freda i følge kml. § 4 annet ledd. Samiske kulturminner kan blant annet være bygninger, hustufter, gammetufter (sirkulære flater, ofte med steinsatt ildsted og voll omkring), teltplasser (synlig som et steinsatt ildsted), ulike typer anlegg brukt ved jakt, fangst, fiske, reindrift eller husdyrhold, graver, offerplasser eller steder det knytter seg sagn til. Denne oppregningen er på ingen måte uttømmende. Mange av disse er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme freda kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.

Vi gjør forøvrig oppmerksom på at denne uttalelsen bare gjelder Sametinget, og viser til egen uttalelse fra Nordland fylkeskommune.

Vår kommentar:

Tas til orientering.

9. Tonnes Utvikling AS v/ Karl Arntzen

Vi ser med forskrekkelse at Nfk vil presse et fergeleie midt i sentrum av Tonnes og presse bort eksisterende næringsvirksomhet og gjøre det umulig med ekspansjon i framtida.

Det er i utgangspunktet veldig vanskelig å holde liv i et bygdesamfunn. Det er derfor svært skuffende at Nfk legger frem en plan som ødelegger det eksisterende samt alle muligheter for utvidelser.

Det virker ikke som Nfk forstår alvoret de setter bygda vår i:

- Vi mister butikken når flytekaia blir ubrukelig
- Samtidig mister vi muligheten for fylling av drivstoff. I Tonnes Båtforening er det ca. 200 båter.
- Oscarbrygga trenger hele flytekaia bare til sine egne båter og må i tillegg ha plass til gjestebåter som både den og butikken er avhengig av.

Vi synes derfor det er helt unødvendig å legge ferjekaia like inntil dampskipskaia.

Vår kommentar:

Flere alternative lokasjoner for ferjeleiet er vurdert i forkant av dette planarbeidet, og det ble besluttet at ferjeleiet skulle etableres i Tonnesbukta. I kommunedelplanen for Tonnes 2013-2023, vedtatt i kommunestyret i 2014, er Tonnesbukta i henhold til PBL § 11-8 d, båndlagt til Fremtidig ferjeleie, Trafikkområde.

I forbindelse med arbeidet med reguleringsplanen har vi sett på ulike plasseringer av ferjeleiet i Tonnesbukta. Vi har vurdert både plassering i sør ved dagens flytekai, og helt i nord ved Sjøskjæret.

Vind- og bølgeanalyse utført av NTNU (vedlegg 13), anbefaler at ferjekaia plasseres i sørsiden av indre bukt. På nordsiden av bukta fører lav vann dybde til kraftig bølgebryting og refleksjon, og dette stedet er derfor ikke egnet for ferjeoperasjoner.

Tilbakemelding fra næringslivet har vært at det er ønskelig at ferjeleiet etableres mot nord i bukta slik at ferjekaia ikke kommer i konflikt med næringsaktiviteten i området rundt Oscarbrygga og ekspedisjonskaia.

Vi tar innspillene fra næringslivet på Tonnes til etterretning, og justerer utformingen av ferjeleiet slik at aktiviteten ved ekspedisjonskaia og flytekaia ivaretas. I revidert forslag er avstanden mellom ferjekai og dagens flytekai i overkant av 50 meter. Dette er illustrert i plankart med geometri (vedlegg 16) og figur 16 i planbeskrivelsen.

10.J. Hansen AS v/Eli Hansen

Slik vi har forstått det skal den nye fergekaia ta over all rutegående båttrafikk på Tonnes, både ny ferge og den eller de hurtigbåter som fortsatt skal anløpe. Vi er ikke imot at det

anlegges fergekai på Tonnes, men har innsigelser mot den planlagte beliggenheten, som vi mener vil berøre vår næringsvirksomhet i området. Det synes for oss merkelig at den eneste lokaliteten på hele Tonnes-halvøya som er egnet til fergekai ligger der vårt firma allerede er etablert med næringsvirksomhet.

Vår bedrift driver Joker-butikk på Tonnes. Etter vår oppfatning vil den nye fergekaia og den trafikken den skaper med ferger og hurtigbåter innover i bukta, medføre problemer for bruk

av flytebrygga innenfor nåværende kai der vi har drivstoff-fylling for småbåter og havn for båtparkering for butikkens kunder.

Bukta der fergekaien er tenkt lagt er i utgangspunktet trang, og ved å legge fergekaien på samme side av bukta som det allerede foregår næringsvirksomhet vil fergekaien ødelegge

for denne virksomheten. Trafikken vil bli for stor, og rutegående fartøy vil tvinge andre fartøy bort. Bruken av flytebrygga vil møte sterke begrensninger i form av propellstrømmer og meget trangt manøvreringsrom.

Det kan etter vår oppfatning ikke være så lettvinnt at offentlige myndigheter anlegger en ny fergekai som raserer eksisterende næringsvirksomhet som er bygget opp over mange år i en

ellers næringsfattig bygd. En slik fremferd betinger tungtveiende offentlig hensyn og at fergekaien ikke lar seg realisere på noen annen måte. I dette tilfellet må det kunne søkes etter alternativer som sikrer ivaretagelse av vår næringsvirksomhet, som et minimum ved å legge fergekaia på motsatt side av bukta.

Vår kommentar:

Flere alternative lokasjoner for ferjeleiet er vurdert i forkant av dette planarbeidet, og det ble besluttet at ferjeleiet skulle etableres i Tonnesbukta. I kommunedelplanen for Tonnes 2013-2023, vedtatt i kommunestyret i 2014, er Tonnesbukta i henhold til PBL § 11-8 d, båndlagt til Fremtidig ferjeleie, Trafikkområde.

I forbindelse med arbeidet med reguleringsplanen har vi sett på ulike plasseringer av ferjeleiet i Tonnesbukta. Vi har vurdert både plassering i sør ved dagens flytekai, og helt i nord ved Sjyskjæret. Vind- og bølgeanalyse utført av NTNU, anbefaler at ferjekaia plasseres i sørsiden av indre bukt. Denne plasseringen er også anbefalt av mannskapet på hurtigbåtene som trafikkerer Tonnes i dag.

Tilbakemelding fra næringslivet har vært at det er ønskelig at ferjeleiet etableres mot nord i bukta slik at ferjekaia ikke kommer i konflikt med næringsaktiviteten i området rundt Oscarbrygga og ekspedisjonskaia.

Vi tar innspillene fra næringslivet på Tonnes til etterretning, og justerer utformingen av ferjeleiet slik at aktiviteten ved ekspedisjonskaia og flytekaia ivaretas. I revidert forslag er avstanden mellom ferjekai og dagens flytekai i overkant av 50 meter. Dette er illustrert i plankart med geometri (vedlegg 16) og figur 16 i planbeskrivelsen.

11. Tonnes Skipsekspedisjon AS

Slik vi har forstått det skal den nye fergekaien ta over all rutegående båttrafikk på Tonnes, både ny ferge og den eller de hurtigbåter som fortsatt skal anløpe. Vi er ikke imot at det anlegges fergekai på Tonnes, men har innsigelser mot den planlagte beliggenheten, som vi mener vil berøre vår næringsvirksomhet i området. Det synes for oss merkelig at den eneste lokaliteten på hele Tonnes-halvøya som er egnet til fergekai ligger der vårt firma allerede er etablert med næringsvirksomhet.

Vår bedrift driver skipsekspedisjon på Tonnes. Etter vår oppfatning vil den nye fergekaien og den trafikken den skaper med ferger og hurtigbåter innover i bukta, medføre problemer for bruk av vår kai som ligger utenfor den planlagte fergekaien.

Bukta der fergekaien er tenkt lagt er i utgangspunktet trang, og ved legge fergekaien på samme side av bukta som det allerede foregår næringsvirksomhet vil fergekaien ødelegge for denne virksomheten. Trafikken vil bli for stor, og rutegående fartøy vil kunne tvinge andre

fartøy, som ligger ved vår kai, bort. Bruken av kaia vil likeledes møte begrensninger p.g.a. meget trangt manøvreringsrom mellom den og den planlagte fergekaien.

Det kan etter vår oppfatning ikke være så lettvinnt at offentlige myndigheter anlegger en ny fergekai som raserer eksisterende næringsvirksomhet som er bygget opp over mange år i en ellers næringsfattig bygd. En slik fremferd betinger tungtveiende offentlig hensyn og at fergekaien ikke lar seg realisere på noen annen måte.

I dette tilfellet må det kunne søkes etter alternativer som sikrer ivaretagelse av vår næringsvirksomhet.

Vår kommentar:

Flere alternative lokasjoner for ferjeleiet er vurdert i forkant av dette planarbeidet, og det ble besluttet at ferjeleiet skulle etableres i Tonnesbukta. I kommunedelplanen for Tonnes 2013-2023, vedtatt i kommunestyret i 2014, er Tonnesbukta i henhold til PBL § 11-8 d, båndlagt til Fremtidig ferjeleie, Trafikkområde.

I forbindelse med arbeidet med reguleringsplanen har vi sett på ulike plasseringer av ferjeleiet i Tonnesbukta. Vi har vurdert både plassering i sør ved dagens flytekai, og helt i nord ved Sjyskjæret. Vind- og bølgeanalyse utført av NTNU, anbefaler at ferjekaia plasseres i sørsiden av indre bukt. Denne plasseringen er også anbefalt av mannskapet på hurtigbåtene som trafikkerer Tonnes i dag.

Tilbakemelding fra næringslivet har vært at det er ønskelig at ferjeleiet etableres mot nord i bukta slik at ferjekaia ikke kommer i konflikt med næringsaktiviteten i området rundt Oscarbrygga og ekspedisjonskaia.

Vi tar innspillene fra næringslivet på Tonnes til etterretning, og justerer utformingen av ferjeleiet slik at aktiviteten ved ekspedisjonskaia og flytekaia ivaretas. I revidert forslag er avstanden mellom fergekai og dagens flytekai i overkant av 50 meter. Dette er illustrert i plankart med geometri (vedlegg 16) og figur 16 i planbeskrivelsen.

12. Lars Østrem (leder Tonnes Havne- og Båtforening)

Det er viktig å sikre seg at de eksisterende flytekaiene tilknyttet Joker og Oscarbrygga fortsatt kan fungere for å serve disse bedriftene når båtfolk kommer til stedet. Det må også sikres mulighet for å utvide flytebryggene i framtida. Slik skissen framsto, vil det ikke være mulig for båter opp til 35 fot å komme til og fra for besøk på Oscarbrygga, Joker og for drivstoffylling. Vi mener derfor at fergekaia må flyttes helt nord mot «Sjyskjæret». Flytekaiene fungerer som fortøyningsplass i forbindelse med drivstoffylling for fritidsbåter i området. I havnene i Konsvik, på Tonnes og Kvarøy er det mellom 3- og 400 fritidsbåter som er avhengig av tanking på Tonnes.

Det er også viktig at fergeleiet ikke kommer i konflikt med dampskipskaia der store båter på over 100 meter ligger for å betjene laksenæringen i distriktet. I forhold til skissen ønsker vi at fergeleiet speiles slik at innløpet blir på sørsida. Ettersom framherskende vindretning er sørvest, vil det være mye tryggere å komme inn i fergeleiet fra sør slik at vinden tar ferga mot ledepiren i stedet for å tvinge ferga mot vinden inn i fergeleiet. Fergeskipperen må ta avgjørelsen om han/hun skal legge til eller ikke 100-200 meter før fergeleiet. Om avgjørelsen tas for seint og været ikke tillater at man anløper, vil ferga reke i land på «Sjyskjæret».

Vårt forslag er derfor at fergeleiet legges så langt nord, mot «Sjyskjæret», som mulig, med innseiling i fergeleiet fra sør. I tillegg må det legges til rette for anløp av hurtigbåten på begge sider av ledepiren.

Vi er innforstått med at det vil bli uværperioder der anløp må kanselleres, men vi vil redusere kanselleringene betraktelig ved å flytte fergeleiet mot nord og med innseiling fra sør.

Vår kommentar:

Vi tar til etterretning innspillene som er kommet fra båtforeningen.

Ferjekaia speilvendes og formålsgrensen for kai flyttes lenger mot nord i bukta. På denne måten vil avstanden mellom ferjekai og dagens flytekai bli i overkant av 50 meter.

Vi er enige i at ved å speilvende ferjekaia vil innseilingen for ferja også bli tryggere med tanke på at den mest problematiske vindretninga på Tonnes er sør og sørvest.

13. Steinar Henriksen

Det vil være av stor betydning for trafikksikkerheten langs fv.7410 at alle planlagte utbedringer/oppgraderinger er helt ferdig utført før et eventuelt fergeleie på Tonnes bygges og settes i ordinær drift.

Av egen erfaring etter 11 år med hyppig bruksfrekvens av fritidseiendommen i Konsvikosen registreres det stadig økende trafikk og tildels kritiske trafikksituasjoner mellom kjøretøy, husdyr og gående/syklende trafikanter.

Utvikling og aktivitet i området både innen næringsliv, privat og fritid er økende som i seg selv er positivt for lokalsamfunnet. Dersom man skal avvike prosjekter for trafikksikringstiltak langs fv.7410 under bygging og idriftsettelse av fergeleiet på Tonnes, vil det etter mitt skjønn skape flere både farlige situasjoner samt ineffektiv trafikkavvikling.

Det må settes en rekkefølgebestemmelse som sikrer at bygging og driftsstart av Tonnes fergeleie ikke må påbegynnes før fv.7410 er ferdig oppgradert.

Vår kommentar:

Oppgradering av fv. 7410 kommer som et eget prosjekt, og skal bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet på vegen. Det skal gjøres mindre punktvisse utbedringer som møteplasser, grøfting, siktforbedring, nytt rekkverk, forsterkninger og asfaltering.

Arbeidet med vegen vil starte opp i 2021, og målsetningen er at utbedring av vegen skal være ferdig før ferjeleiet på Tonnes åpner. Planlegging og prosjektering av utbedringsarbeidet er i gang. Det tas ikke med en egen planbestemmelse om dette.

14. Ronald Larsen

Opprinnelig planområde omfattet både Skyskjæret og området sør for Oscarbrygga. I siste reguleringsforslag står at: «I planprosessen ble planområdet redusert». Noen begrunnelse for dette

er ikke gitt, selv om dette er en avgjørelse som utelater alternativer med betydelige mindre konsekvenser for natur og kulturmiljø.

I tidligere planforslag var ferjeleiet plassert nært snekkerfabrikken, men er nå flyttet lenger inn i bukta. Dette medfører at anlegget i enda mindre grad blir en integrert del av landskapet. Dette vil i svært stor grad endre landskapet, og være i konflikt med rekreasjonsområder.

Plan og bygningsloven pålegger et særskilt vern av strandsonen. Ved dispensasjon skal det tas særlig hensyn til natur og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. Slik detaljregulering av Tonnes ferjeleie foreligger, er det ikke tatt i hensyn til disse faktorene.

Det er flere feil og mangler i planforslaget. Dette omfatter blant annet:

- Punkt 2.2 Målsetning for planforslaget. Her er det utelukkende beskrevet mål relatert til reisetid med bil og resemuligheter. Mål knyttet til ivaretagelse av nærmiljø og estetikk er ikke definert i tråd med PBL.
- Punkt 5.6 Nærmiljø og friluftsliv. Her er det beskrevet at området utelukkende er attraktivt for kajakkpadlere, og at det ut over dette ikke er registrert friluftsliv eller nærmiljøaktiviteter. Dette er misvisende saksopplysninger. Bebyggelsen er sentrert rundt fjæra som er et viktig rekreasjonsområde for nærmiljøaktiviteter. Barnefamilier har i generasjoner benyttet området som turmål og lekearena. Tilgang på strandsone med skjell og andre maritime organismer gir identitetsskapende aktiviteter og kunnskapsgenerering for barn og unge. Denne fjæra har en særlig høy verdi fordi mesteparten av strand og fjæreamråder på Tonnes ikke lengere er tilgjengelig for allmenheten. Lurøy kommune har tillatt stor grad av utbygging og inngjerding i strandsonen.
- Kap. 7.4 Naboer. Det beskrives helt kort hvilke konsekvenser utbyggingen har for naboer i anleggsperioden. Det er ikke utredet eller beskrevet langsiktige konsekvenser ved tiltaket til tross for at det innebærer betydelig endring av landskapet. Konsekvenser for naboer vil derfor romme tap av rekreasjonsområde, tap av mulighet for å dra opp småbåt i bukta, landskapets endrede visuelle karakter og forringelse av eiendommer og verdier.

Planen slår fast at: «Fergeleie vil i selv kreve mye plass i strandsonen og det vil skape et helt nytt inntrykk over området, samtidig som det medfører både estetiske og praktiske problemstillinger». Det framkommer imidlertid ingen konkrete avbøtende tiltak. Materialvalg og fargebruk trekkes fram som mulige virkemidler, men dette er ikke konkretisert og vil ikke kunne kompensere for betydelig endret terreng og landskap.

I punkt 5.5 er det forsøkt belyst landskapsmessige konsekvenser av tiltaket. Dette punktet er mangelfullt utredet. Begrepet landskapsrom er i planen benyttet som et svært relativt begrep.

I en bukt er bebyggelsen et sentralt element i landskapsrommet. Innerst i bukta ligger det eldste huset, ført opp på et bosettingsområde fra jernalderen. På de få landskapsfoto i planforslaget er det et foto tatt fra Skyskjæret. Derimot viser ingen illustrasjoner det planlagte tiltaket sett fra bebyggelsen i bukta. De landskapsmessige vurderingene synes basert på manglende lokal kunnskap og forståelse for kulturlandskapet. Det er ikke vektlagt inn- og utsyn til og fra de historisk identitetsbærende deler av området. Ei heller er det vurdert visuelle konsekvenser for det tradisjonelle kulturmiljøet.

Det planlagte fergeleiet er et stort terrenginngrep. Det er derfor viktig at tiltaket går mest mulig inn i kultur- og naturlandskapet. I et slik perspektiv er det minst gunstig å legge fergeleie inne i bukta. Ved en slik plassering endres hele terrenget og naturopplevelsen. Dersom fergeleiet legges på berg og på nes, lengre ut i havet, kan man i større grad følge landskapets karakter og terreng.

Den aktuelle stranden er i dag uberørt landskap. Andre alternativer, på begge sider av bukta, kan benytte industriområde eller uframkommelig berg.

Slik vi kjenner praksis fra regionen er det ikke vanlig å benytte strendene til å bygge ferjekai. Vi viser her til beliggenheter på f.eks. Gjærøy, Rødøy, Stokkvågen, Selsøyvik.

Kommuneplan for Lurøy har som mål å skape gode oppvekstsvilkår for innbyggerne i Lurøy. Oppveksten skal være preget av kvalitet, trygghet og trivsel. I strategien nevnes særskilt opprettholdelse og videreutvikling av aktiviteter av sosial og kulturell karakter med fokus på folkehelse. For en kystkommune som Lurøy er det en selvfølge å kunne tilby de unge et inspirerende og innbydende landskap med mulighet for læring og utfoldelse. Mulighet for rekreasjon og bevegelse i nærmiljøet vil være en avgjørende faktor for å oppnå høy grad av bolyst. I dag er store deler av areaene på ytre Tonnes dyrket mark, veier, industriområde og lite tilgjengelig strandsone. For å sikre barn mulighet til fri lek og et trivelig uteområde bør det som er igjen av rekreasjonsmuligheter ivaretas. Å legge fergeleie i fjæra framtrer i denne sammenheng som svært lite gunstig og i konflikt med kommunenes målsettinger.

Konklusjon

Å legge fergeleiet inne i bukta er et stort inngrep i natur og kulturlandskapet. Vi oppfordrer derfor til at det utredes alternativer med færre negative konsekvenser for lokalbefolkning og tilreisende

Vår kommentar:

Innspillet er kommet etter høringsfristen, men vi tar det likevel med i merknadsbehandlingen.

Vi har hatt flere møter med berørte parter i forbindelse med arbeidet med reguleringsplanen. Både grunneiermøte, folkemøte og åpen kontordag. I disse møtene har vi informert om ulike alternativer som vi har jobbet med, men dette er det første planforslaget som legges ut på offentlig høring.

Flere alternative lokasjoner for fergeleiet er vurdert i forkant av dette planarbeidet, og det ble besluttet at fergeleiet skulle etableres i Tonnesbukta. I kommunedelplanen for Tonnes 2013-2023, vedtatt i kommunestyret i 2014, er Tonnesbukta i henhold til PBL § 11-8 d, båndlagt til Fremtidig fergeleie, Trafikkområde.

I forbindelse med arbeidet med reguleringsplanen har vi sett på ulike plasseringer av fergeleiet i Tonnesbukta. Vi har vurdert både plassering i sør ved dagens flytekai, og helt i nord ved Sjyskjæret. Vind- og bølgeanalyse utført av NTNU (vedlegg 13), anbefaler at ferjekaia plasseres i sørsiden av indre bukt. På nordsiden av bukta fører lav vanndybde til kraftig bølgebryting og refleksjon, og dette stedet er derfor ikke egnet for ferjeoperasjoner.

Hensynet til vind- og bølgeforhold, innspill fra maritim ekspertise og næringslivets interesser, har fått stor betydning for fergeleiets plassering i bukta.

Hovedmålsettingen med prosjektet er å bidra til et mer helhetlig reisetilbud og bedre reiseutnyttelse. Ferjeleiet vil gi kortere reisetid mellom regionsentrene fra de største øysamfunnene, inn mot regionsentra og hovedvegssystemene. Mål knyttet til nærmiljø og estetikk er ikke spesifisert i målsetningen for planforslaget, men er omtalt i planbeskrivelsen.

Avsnitt 5.6 i planbeskrivelsen, referere til registrerte aktiviteter knyttet til friluftsliv i planområdet. Det er Miljødirektoratets database (www.kart.naturbase.no) som er brukt. Vi tar innspillet angående dette avsnittet til etterretning og har endret formuleringen i planbeskrivelsen, avsnitt 5.6.

Vi er enige i at etablering av ferjeleiet vil være et betydelig inngrep i strandsonen i Tonnesbukta, men det vil være uunngåelig å etablere ferjeleiet uten at det påvirker strandsonen og landskapet. Det er viktig for oss å i størst mulig grad begrense de negative effektene etablering av ferjeleiet vil få. Vi vil ivareta det som blir igjen av Tonnesbukta, slik at bukta fremdeles kan benyttes som utgangspunkt for kajakkpadling og andre frilftsaktiviteter.

15. Kent-Rune Johansen

Jeg seiler i dag som kaptein på et lasteskip som trafikkerer norskekysten, fra Egersund i sør til Tromsø i nord.

En av mine største oppgaver ombord er å manøvrere båt i trange farvann, i all hovedsak i og rundt oppdrettsanlegg der vær og vind daglig er en utfordring.

Jeg er godt kjent med området i og rundt Tonnes - både gjennom jobben, men også fra privat side da jeg ferdes mye i området. Har studert vedlagte skisser fra NFK angående planlagt bygging av fergekai på Tonnes og mener plasseringen av fergekaia må opp til ny vurdering/utbedring.

Etter det jeg vet av erfaring planlegges fergekaia for langt sør i sundet, og ser samtidig at fergen skal ligge på nordsiden av fenderveggen.

Dette strider i mot all sunn fornuft når man skal til og fra kai på Tonnes i sterk vind fra Sør-Vest som er den retningen som vil skape den mest krevende situasjonen der.

Hvis fergekaia flyttes lengre nord i sundet, og fenderveggen legges slik at ferga kan "drifte" ned mot kaia i sørvest vind, vil dette medføre en betydelig tryggere manøver og minimalisere kanselleringer. Samtidig vil det være mer plass mellom fergekaia og Tonnes Terminalen for å manøvrere, og hvis det eventuelt skulle blåse kraftig fra nord, vil fergen kunne ha mer plass der for å komme seg ut av sundet og på fjorden hvis avdriften blir for stor.

Mener det må tas nøye vurderinger før et slikt prosjekt starter, slik at infrastrukturen langs kysten blir så optimal som mulig.

Vår kommentar:

Vi tar innspillet til etterretning. Utformingen av ferjeleiet vil bli justert slik at tilleggskai blir lengre nord i bukta og ferja legger til på sørsiden av denne.

16. Ståle Tøvik

Skipsfører av yrke, har drevet med dette i ca 30 år på diverse typer fartøy av forskjellig størrelse, har også fått utstedt Farledsbevis for hele Norskekysten fra Kystverket.

Når en ferge skal inn i fergeleiet er det dårligste senarioet at vinden blåser fergen bort fra lederen og at fergen da ikke har nok maskin kraft til å komme til fergeleiet, noe som gjør at fører må evaluere tidlig om dette er trygt, er situasjonen at fergen kan «lande» på lederen når de kommer inn blir alt tryggere. Sånn det er på Tonnes så vil det stort sett være vind fra S-SW-WSW som vil være problemet og sånn det er skissert opp nå er det ikke trygt, hva når de prøver å legge til, men så blir de tatt av vinden og ender opp med å bli blåst i fjæra, tror vi alle kan være enige i at det er bedre bli blåst på kaia i sted for fra kaia når du skal til kai.

Så innstendig anbefaling her blir å få lederen på nordsiden av fergeleiet.

Min anbefaling er å legge Lederen/fergeleiet så langt nord i bukten som mulig, da har fergen mest spillerom når den skal til eller fra kai og «point of no return» kommer så nært fergeleiet som mulig, og er det for kraftig vind til å komme ifra kai så ligger fergen trygt mot lederen. Et annet problem med dagens forslag er at det vi gå utover gjestebrygge ved butikk og Oscarbrygga, de er helt avhengige av gjestebryggen for kunne fortsette å drive, mister de den muligheten er det kroken på døra både for butikk og Oscarbrygga, på skissene ser det ut som om at det er god plass i bukten men i realiteten blir det veldig trangt når det skal et fergeleie og en ferge inn i bukten og det gjør at det ikke går å ligge med båter på gjestebrygga. Tonnes Ekspedisjons sin kai vil også bli rammet av dette da det vil bli så smal tilkomst til fergeleie (etter dagens skisse) at hvis Ekspedisjonen har båt på kaia så vil fergen forlange at den skal gå ifra sånn at det blir trygt for fergen å gå til fergeleiet. Grunnet endret bruk i framtiden vil nok båter på bredden opp mot 25meter og lengder på 100 meter bli relativt vanlig på ekspedisjons kaien.

Så innstendig anbefaling her blir å få fergeleiet så langt nord i bukta som mulig hvis næringslivet på Tonnes skal kunne fortsette å ha sitt virke, forsvinner Butikken, Oscarbrygga og Ekspedisjonen så går det ikke lenge før folket reiser også. Blir det sånn som skissene vi fikk framlagt så blir næringsvirksomhetene nede ved kaia rasert!!

Også mulighet for å legge oppstillingsplass på nordsiden sånn at den bukten dere ønsker kommer på vestsiden.

Vår kommentar:

Vi tar innspillet til etterretning. Utformingen av ferjeleiet vil bli justert slik at tilleggskai blir lengre nord i bukta og ferja legger til på sørsiden av denne.

11 Vedlegg

Vedlegg 1: Forslag til plankart

Vedlegg 2: Forslag til planbestemmelser

Vedlegg 3: Illustrasjonstegninger

Vedlegg 4: Vurdering av krav om KU / planprogram

Vedlegg 5: Fagrapport landskap

Vedlegg 6: Fagrapport geoteknikk

Vedlegg 7: Fagrapport geologi

Vedlegg 8: Fagrapport miljøgeologisk undersøkelser

Vedlegg 9: Fagrapport naturmangfold

Vedlegg 10: Fagrapport støy

Vedlegg 11: Fagrapport vann og avløp

Vedlegg 12: ROS-analyse

Vedlegg 13: Bølgeanalyse

Vedlegg 14: Stormfloanalyse

Vedlegg 15: Kombinasjonsbruk bilferje og bilførende hurtigbåt

Vedlegg 16: Plankart med geometri

Vedlegg 17: Innspill til offentlig høring