



Detaljregulering Sørnesøy havn

Planbeskrivelse



LIV
LAGA

Innholdsliste

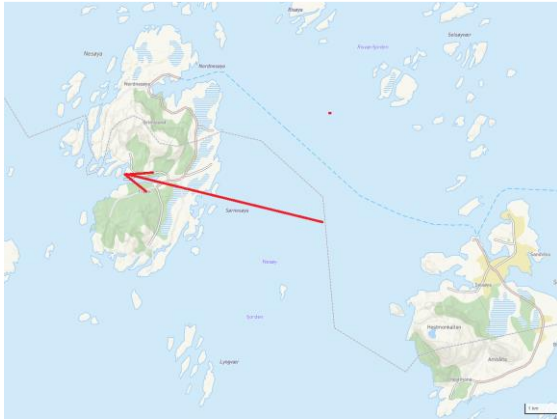
1	Sammendrag	4
2	Bakgrunn.....	4
	Krav om konsekvensutredning?	5
3	Planprosessen	6
4	Planstatus og rammebetingelser	7
5	Overordnede planer	7
	Overordnede planer og føringer	7
6	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	8
	Nordvestlige del av havna	8
	Østre del av havna	11
7	Topografi og landskap	12
	Kulturminner og kulturmiljø	13
	Naturverdier	13
	Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder	13
	Trafikkforhold	13
	Teknisk infrastruktur	13
	Næring	14
8	Beskrivelse av planforslaget	14
	Planlagt arealbruk	14
9	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	16
	Bebyggelse og anlegg	16
	Småbåtanlegg i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	18
	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	19
	Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone,	20
	Grunnforhold	21
	Resultater fra bunnkartlegging	21
	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon).....	22
10	Konsekvensutredning.....	23
	Bebyggelse og anlegg	23
	Bruk og vern av sjøareal	25
	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	26
11	Virkninger/konsekvenser av planforslaget.....	27

12	Landskap	27
	Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi.....	28
	Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven	28

1 Sammendrag

Detaljregulering Sørnesøy havn legger til rette for bruk og vern av areal i Sørnesøy havn. Reguleringsplan er utarbeidet av Lurøy kommune i samarbeid med Sørnesøy lokalutvalg.

2 Bakgrunn



Figur 1. Oversiktskart

Havna ble utbygd i 2001 og beløp seg til kr 2 mill. kroner. Den ble da tilrettelagt med liggeplass for 25 båter inklusive kai plasser forbeholdt fiskere.

Havna brukes i stor grad som en fiskerihavn. I havna er det et småbåtanlegg og mulighet for dieselfylling.

Hurtigbåt anløper havna og bruker privat kai på Holmen på sørside av havna.

Det er pr. i dag flere sjønæringer som trenger havneareal i Sørnesøy havn. Lokale fiskere trenger mer kailengde og plass for sjøtomter. For å få dette til så er det behov for omorganisering av plassering av flytebrygger og mudring av havneareal.



Figur 2. Sørnesøy havn

Lurøy kommunestyre vedtok i møte desember 2020 at arbeid reguleringsplan i Sør-Nesøy havn finansieres jf. Det ble bevilget kr 120 000,- til formålet.

Det er inngått avtale med Novatek AS om bunnkartlegging av hele havneområdet. Bunnkartlegging ble gjennomført juni 2021. Kommunen fikk rapport og høydedata fra bunnkartlegging i starten av oktober 2021.

Krav om konsekvensutredning?

Det er eksisterende havn i Sør Nesøy, som ønskes utvidet/omorganisert, slikt at det er mer tilgjengelig areal for etablering av bygg og kai for fiskerier med mer. Reguleringsarbeidet fanges opp av verken forskriftets §6 eller §7.

Havner omfattes av vedlegg II. Tiltak, som omfattes av vedlegg II fanges opp av forskriftets §8, dersom tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn:

10. INFRASTRUKTURPROSJEKTE R

- a) Utviklingsprosjekter for industriområder.
- b) Utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder, inkludert kjøpesentre og parkeringsanlegg.
- c) Bygging av jernbane og anlegg for omlasting av gods, samt terminaler som betjener flere transportsystemer.
- d)
 - i. Bygging av flyplasser
 - ii. Landingsplass for helikopter.
- e)
 - i. Bygging av veier
 - ii. Bygging av havner og havneanlegg, herunder fiskehavner og offshorerelaterte havner
 - iii. Utvidelse eller vesentlig endret bruk av eksisterende farleder.

3. UTVIDELSER ELLER ENDRINGER

Utvidelser eller endringer av tiltak nevnt i vedlegg I og vedlegg II som kan få vesentlige virkninger.

Det er ikke planlagt vesentlig utvidelse av havn. Utvidelsen ikke skal gå ut av havns ytre grenser. Det kan være aktuelt å flytte småbåtanlegget til ny plassering for å frigjøre areal for nye sjøtomter. Det kan også være aktuelt å åpne for etablering av mer kaiareal og areal for sjørelatert næring. Kommunen kan ikke se at nevnte tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Reguleringsarbeid faller derfor ikke under forskrifts §8 og behandles ikke etter forskrift om konsekvensutredning.

Reguleringsarbeidet utreder virkninger av endringer i eksisterende bruk. Disse er beskrevet i kapittel 10 i planbeskrivelsen.

3 Planprosessen

Behandling sak i Lurøy formannskap vedr. oppstart reguleringsarbeid den 06.05.2021.

Varsel om oppstart den 12.04.2021

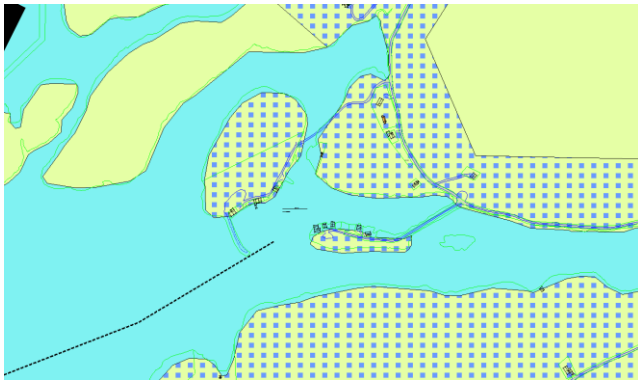
Møte med Sørnesøy lokalutvalg den 05.05.2021. På møtet ble det drøftet flere alternativ for mulig endring og utvidelse.

Lurøy kommune hadde befarings i området den 02.08.2021. Det ble utarbeidet reguleringsforslag som legges nå ut offentlig ettersyn.

Offentlig ettersyn ferdig februar 2022. Endelig plan vedtatt juni 2022.

4 Planstatus og rammebetingelser

I gjeldende Arealdelen kommuneplan Lurøy vedtatt juni 2006 har reguleringsområdet formål LNF med tillatt spredt ervervsbebyggelse.



Figur 3. Utdrag fra plankart arealdel

Det finnes ikke noe konkret plan for Sørnesøy havn fra før.

5 Overordnede planer

Overordnede planer og føringer

Nasjonale forventninger til kommunal planlegging, juni 2015

- Fokus på Gode og effektive planprosesser
- Bærekraftig areal- og samfunnsutvikling
- Fremtidsrettet næringsutvikling, innovasjon og kompetanse

”Fylkesplan for Nordland 2013-2025” og målområder;

- Livskvalitet
- Livskraftige lokalsamfunn og regioner
- Verdiskaping og kompetanse

Lokale føringer for planarbeidet

Samfunnsdelen kommuneplan Lurøy 2015

Arealdel kommuneplan for Lurøy 2006-2016

Havneplan for Lurøy 2006-2016”

6 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

Reguleringsområde er 97 da stort.

Hurtigbåt bruker privat kai på eiendom gnr. 51/57 som ligger på vestsida av Holmen.

Man kan på en måte dele hele havna i 2 deler – den nordvestlige del bak moloen og bukt mellom Holmen og land i nord.

Nordvestlige del av havna

Sjønæringen bruker nordvestsida av havna som starter fra molofoten og fortsetter ca 140 m i retning nordøst mot småbåtanlegget. Her er det størst dybde. På nordsida av småbåtanlegget er dybden for liten.



Figur 4. Utsikt fra molofoten i retning nordvest

Sjøhus bygges på kai, som pæles i sjøbunn. Det er relativt smalt mellom kaier med sjøhus og vei på oversida. Det er lite areal for parkering, og man må i så fall parkere på kjørebane. Kai og sjøhusene kommer nesten helt inn til veikanten.



Figur 5. Vei på nordside av sjøhusbebyggelsen

I planprosessen ble det vurdert å åpne for utvidelse av veien ved å sprengre seg inn i skjæring på nordside.



Figur 6. Steinbrudd

Det er steinbrudd på kommunal eiendom nordvest for havna der masse er allerede tatt ut for bl. annet bygging av molo. På nordvestside av havna eier Lurøy kommune mesteparten av areal som gnr. 51/43, unntatt fradelte sjøtomter.



Figur 7. Utsikt mot «fiskerihavna». Bygging av mer kai er på gang.



Figur 8. Utsikt mot planlagte serviceområdet

Nord for småbåtanlegget er det relativt grunt. Område nord for båtanlegget er i noen grad brukt for utsett av båter. Det må mudres, gjøres grunnarbeid, hvis området skal være fullverdig havneareal.

Østre del av havna

Lenger øst er det sund mellom «fastland» på nordside og holmen. Det er sjøhusbebyggelse og kaier på nordside av holmen. I sundet er det liten dybde og derfor går enkelte flytebrygger langt ut i sjøen, så det er liten bredde igjen for å ferdes eller snu med båter.



Figur 9. Utsikt mot Holmen, sørside av havna. Hurtigbåt legger til kai lengst til høyre

Dersom sundet kan mudres, kan flytebrygger på sørside trekkes nærmere land når det er tilstrekkelig dybde i hele sundet.

Gnr. 51/1 og 51/3 på nordside

Gnr. 51/19 på holmen.

7 Topografi og landskap



Figur 10. Utsikt fra hurtigbåtkai på Holmen

Etablering av havna har endret landskapsbilde. Landskap er preget av havneanlegg – molo, sjøhusbebyggelse og kaier. Uttak av masse åpnet et brudd på nordside av havna. Massen som

ble tatt ut er brukt bl. annet til bygging av molo. Det ble bygget kai og sjøhus bak moloen. Alt dette har formet et nytt landskap.

Reguleringsplan åpner for utvidelse av kaiareal og sjøhusbebyggelse i retning nordøst og øst. Veien i nordvest kan sprenges lenger inn i fjellet og det kan åpnes for mer næringsareal. Dette vil i enda større grad endre eksisterende landskapsbilde.

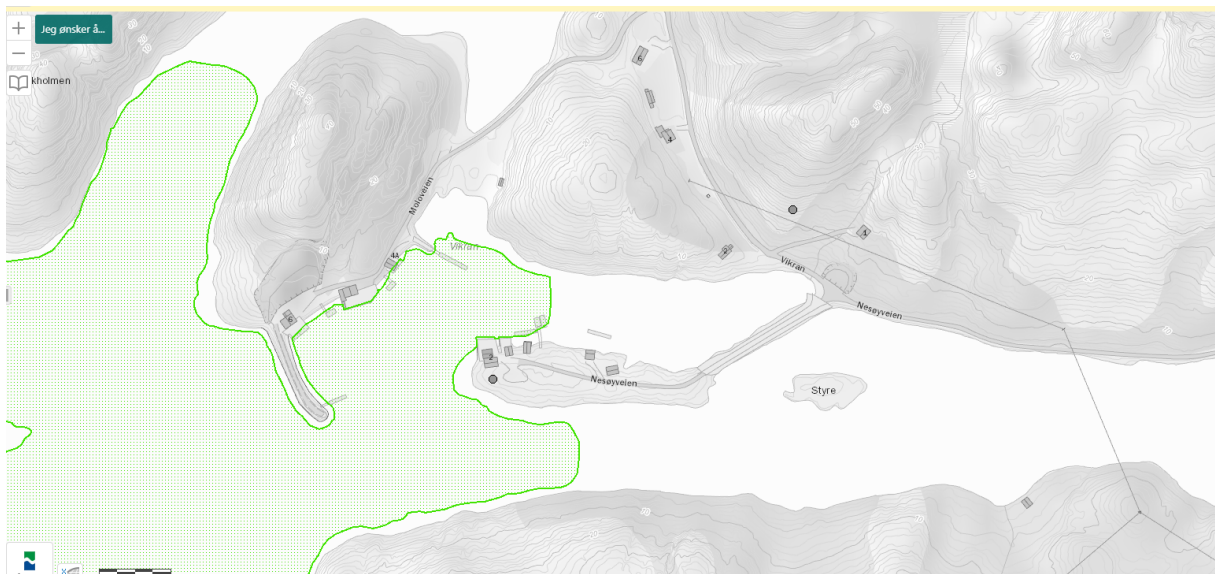
Kulturminner og kulturmiljø

Det ble utført marinarkeologisk befaring av planområdet 25.08.2021 av Norges arktiske universitetsmuseum. Undersøkelsen påviste ikke automatisk fredete eller vernete kulturminner innenfor reguleringsplanområdet.

Planforslaget forventes ikke til å ha noen større konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø.

Naturverdier

Det er registrert naturtype «større kamskjellforekomster» i deler av havna. Området er bare en marginal del av et større område med «større kamskjellforekomster» som omfatter hele Nesøy.



Figur 11. Utdrag fra Naturdatabasen

Fortsatt bruk av havna ikke vil ha noe større betydning for naturtypen.

Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Havneområde har ikke noe større rekreasjonsverdi.

Trafikkforhold

Området omfatter 3 strekninger kommunal vei. Det er veldig lite trafikk på Sørnesøy, og lite trafikk i havneområde.

Teknisk infrastruktur

- Vann og avløp

Det er både kommunalt vann og avløp i Sørnesøy havn. Vannforsyningskapasitet stort sett allerede utnyttet. Det er behov for mer kapasitet.

Næring

Den største delen av havna brukes som fiskerihavn. Flere fiskere har egne kaier med naust/næringsbygg. Det er behov for areal for mer kai og areal for sjørelatert næring.

Utvidelse av eksisterende kaier, mer kai og flere sjøhus er under bygging.



Figur 12. Bygging av mer kaiareal per i gang

8 Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk

Det er foretatt bunnkartlegging av havneområdet. I sundet kunne det ikke kartlegges på grunn av liten dybde og fortøyninger som er der.

Det åpnes for at det kan mudres i deler av havna der det er for liten dybde, blant annet i nord mot planlagte serviceområde S og i sundet i øst mellom Holmen og fastlandet. Mudring er avhengig at det først gjøres geoteknisk undersøkelse av områder som skal mudres.

Nordvestside av havna fra molo og videre nordvest skal fortsatt utnytted for eksisterende og ny sjøhusbebyggelse. Her ligger områder for sjøhus K1, D1, K2. Sjøhus bygges på kai som pæles i sjøbunn.

I område D1 er det en drivstoffpumpe. Reguleringsplanen åpner for at området D1 skal fortsatt kunne utnytted til både sjøhusbebyggelse og dieselfylling. Dieseltank ligger på overside av veien. Det er behov for en større dieseltank. Dersom veien utvides, må dieseltanken flyttes.

Det er planer om at fiskerihavn vil fortsette videre nordøstover og på andre siden av steinfylling der småbåtanlegget er festet mot land nå. Det er plass for 3 nye sjøhus i område K3 mellom ovennevnte steinfyllingen og grunnet der båter settes ut.

Foran alle sjøhusområdene reguleres det ca 11 m bred havneareal (områder H1-H5) der båter kan legge til kai. Det kan settes ut flytebrygger i regulerte havneareal.

Det er steinbrudd der det ble tidligere tatt ut masse. Reguleringsforslaget åpner for fortsatt utakk av masse og etablering av nytt næringsareal. Område der masse er allerede tatt ut, reguleres til formål *Lager* og til formål *parkering*. Steinbruddet kan utvides både vestover (område NR1) og østover (område NR2). Alt frigjort areal kan brukes til næringsbebyggelse og næringsaktivitet.

På nordøstside av havna vil være et nytt område for sjøhus K4. Sjøhus kan enten bygges på kai eller direkte på fjell nå man har tatt ut masse og tilrettelagt for bygging på kote 4 på fjell. Det planlegges en ny adkomstvei Vei 2 til området.

Foran sjøhusområde er det havneområde H5. Her åpnes det for at båter kan legge til kai og det kan settes ut flytebrygger.

Nordside av «Holmen» skal utnytted til eksisterende og ny sjøhusbebyggelse. Område har betegnelse K5. Det er et havneområde foran område K5 på tilsvarende tilsvarende måte som i resten av havna. Ny bebyggelse kan fortsette i retning øst. Det planlegges mer parkeringsareal på Holmen.

På sørside av holmen kan det etableres utleiehytter. Utleiehyttene skal bygges på kai, men det er for liten dybde til å kunne legge til med båter.

Lengst nord i bukta er det serviceområde S der båter tas opp på land og ut i havet. Nord for serviceområde S er det parkeringsareal.

Midten av havneområdet reguleres til formål «ferdsel». Her er det verken lov å ha flytebrygger eller legge ut fortøyninger. Båter kan ikke henge «på svai».

Eksisterende småbåtanlegg flyttes til ny plassering på innsiden av molo.

Innerst i bukta lengst øst åpnes det for utfylling av nytt areal. Utfylling er avhengig av at det utføres geoteknisk undersøkelse av området. Det må også søkes Statsforvalteren om mudringstillatelse. Først vil det bygges en sjette av stein på tvers av bukta, så kan man fylle ut areal bak sjette. Arealet kan utnytted til utleiehytter, et servicehus, campingbiler og liknende. Det er mulig at man kan etablere et nytt båtanlegg foran det utfylte areal, dersom området kan mudres til tilstrekkelig dybde.

Reguleringsformål

Bebyggelse og anlegg

Kombinert bebyggelse og anleggsformål næringsbygg/naust

Lager

Masseuttak

Småbåtanlegg i sjø med tilhørende strandsone – serviceområde S

Småbåtanlegg i sjø med tilhørende strandsone – småbåtanlegg SMB

Fritids- og turistformål

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Vei

Parkering

Annen veigrunn og teknisk infrastruktur

Kai

Molo

Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone, med underformål:

Havn

Ferdsel

9 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

Bebyggelse og anlegg

Kombinert bebyggelse og anleggsformål næringsbygg/naust

Områder for eksisterende og nye sjøhus for fiskere og annet sjørelatert næring som bygges på kai. Kai pæles i sjøbunn.

Områder K1, K2 og K5 er helt eller delvis eksisterende områder. Områder K3 og K4 er nye områder. I område D1 åpnes det i tillegg for etablering av anlegg for fylling av drivstoff.

Områdene gis kombinert formål næringsbygg/naust. Område K1 omfatter i tillegg formål bolig.

Maks. bebygget areal er 70 m² BYA per tomt. Det vil ikke tillates tomter større enn 15 m, som er ca dimensjonerende bredde for en sjøtomt. Maks høyde 8,5 m. Bygninger skal ha saltak. Maks. bruksareal settes til 140 m² BRA.

Det tillattes flytebrygge foran kaia, ut i formål havneområde i sjø.

K1

Eksisterende sjøhusbebyggelse på kai. Kai er pælt i sjøbunn. Fiskemottak og Krabbeloftet. Kombinert reguleringsformål bolig/næring/naust

Reguleringsbestemmelser åpner for sjøhus for sjørelatert næring, eksisterende boligformål og eksisterende utleieformål.

D1

Det tillattes i tillegg til samme kombinert *bebyggelse næringsbygg/naust* etablering av drivstoffpumpe i område. Ellers, kan område utnyttes på samme måte som andre områder for sjøhus.

K2

Ny og eksisterende sjøhusbebyggelse på kai. Kombinert reguleringsformål *næringsbygg/naust*.

K3

Planlagt ny sjøhusbebyggelse på kai. Kombinert reguleringsformål *næringsbygg/naust*.

K4

Ny planlagt sjøhusbebyggelse. Sjøhus enten bygges på kai eller på grunn etter at det er gjort grunnarbeid. Tomter nærmest serviceområde kan først bygges ut når det er fylt på steinmasse til ca kote 3. Steinmasse vil hentes enten ved å sprengte seg ytterligere inn i eksisterende steinbrudd, eller ved å opparbeide tomter i område K4.

K5

Sjøhus bygges på kai.

Kombinert reguleringsformål *næringsbygg/naust*. For ny bebyggelse gjelder begrensinger på maks bebygget areal per tomt BYA er 70 m². Maks bruksareal per tomt er 140 m² BRA. Maks høyde er 8,5 m.

K6

Kombinert formål næring/utleiebolig/naust.

Turist og fritidsformål

U1

Sørside av Holmen reguleres til Turist og fritidsformål. Det åpnes for bygging av hytter for utleie. Utleiehytter kan bygges på kai for å åpne større grunnflate, men på grunn av liten dybde er det ikke mulig å legge til kai med større båt.

Utleiehytter. Maks utnyttingsgrad er 30% bebygget areal BYA. Maks høyde 8 m

U2

Det åpnes for utfylling av areal innerst i bukta i øst av havneområdet. Det kan bygges utleiehytter, et servicehus. Området kan også utnyttes til parkering av campingbiler og campingvogner.

Utleiehytter. Maks utnyttingsgrad er 30% bebygget areal BYA. Maks høyde 8 m

Næringsbebyggelse

NR1

Nytt næringsareal som frigjøres ved å sprenges og ta ut steinmasse. Område er sjøutsatt, ingen mulighet for bygging av kai. Området skal utnyttes til opptak og lagring av grus og andre materiell som lastes av båt.

NR2

Nytt næringsareal som frigjøres ved å sprenges og ta ut steinmasse

Maks utnyttelsesgrad er 50% BYA. Maks høyde er 8,5 m.

Maks utnyttelsesgrad er 50% BYA. Maks høyde er 8,5 m.

Småbåtanlegg i sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner

S

Serviceområde. Utsett av båter, parkering av båthengere, osv.

Område for opptak av båter til og fra sjø. I dag brukes området på flere måter. Det er spor etter vogn både øst og vest i bukta. Uten omfattende grunnarbeid er det ikke mulig å bruke området

til bebyggelse, derfor vil noe større areal avsettes til båtanlegg på land. Det er plass for å parkere flere båtvogner

SMB1

Eksisterende småbåtanlegg flyttes til denne plassering for å frigjøre areal lengst inn i havna. Anlegget er ca 20x 30 m. Området er ca 20 x 36 m

SMB2

Det åpnes for et nytt småbåtanlegg som kan eventuelt legges ut av utfylt areal i bukta øst i havneområdet. Denne muligheten avhenger av at det kan mudres til tilstrekkelig dybde, og at det kan fylles ut område U2.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Vei 1

Reguleringsforslaget åpner for optimalisering av veitrase. Det er smalt inn til sjøhusbebyggelse, ingen parkeringsareal langs eiendommene. Når man tar ut noe masse på nordside av Vei 1, kan veitrase rettes opp og flyttes noen meter bort fra havneområdet slik at man sikrer bedre areal for parkering og annet bruk for de som bygger nye sjøhus på kai.

Vei 2

Vei 2 er en ny vei som brukes for adkomst til et nytt område for sjøhus K5. Veien reguleres i bredde 3 m. I tillegg er det 3 m bred areal for veiskjæring på overside av vei 2.

Veitrase stiger bratt fra Serviceområde og videre østover. Her er det absolutt nødvendig med grunnarbeid – man må enten sprengne ned hele veitrase og hele det kombinerte område K4 østover til ca kote 4, eller må stigning reduseres ved å fylle masse i stigningsfoten. Veien stiger opp til ca kote 6 og sjøhus bygges på kai ca på kote 4. Overvann skal da ledes ned fra veien og under kaia.

Annen veigrunn og teknisk infrastruktur

Areal langs eksisterende veier har formål *Annen veigrunn og teknisk infrastruktur*. Hensikt med reguleringsformålet er å sikre nødvendig areal for grøfting, opplag av snø. Flere steder åpner planen potensielt for utvidelse og optimalisering kurvatur eksisterende vei.

En del areal der det tidligere tatt ut masse på nordside av havna er gitt formål *Annen veigrunn og teknisk infrastruktur* for å hindre at området bygges ut eller fylles med ting slik at det blir sperret tilgang til innerste del av området.

Alt areal der det er viktig å sikre bruk som trafikkareal, gis også formål *Annen veigrunn og teknisk infrastruktur*.

Parkering P1

Det av det utsprenget arealet kan bruke stil parkering.

Parkering P2

Areal for parkering bak serviceområde S.

Parkering P3

Lengst inn i bukta i øst er det fjære. Man åpner for nytt parkeringsareal. Det kan trolig utredes stabilitet i grunn først før man kan anlegge parkeringsareal.

Parkering P4

Det behov for parkeringsareal på Holmen

P5

Nytt areal for parkering ved område K4

Molo 2,3 da

Eksisterende molo

Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone,

Med underformål:

Havn (områder H1 til H5)

Sjøområde ut for kaiareal. Brukes for å legge til med båt. Det kan settes ut flytebrygge ut til formålsgrense.

H1

Havneareal foran områder K1 og K2. Man kan legge med båt til kai.

H4

Havneområde, tilgang til kommunal kai

H2

Havneområde foran område K3. Man kan legge med båt til kai.

H5

Havneområde foran område H4. Man kan legge med båt til kai.

H3

Havneområde foran område K5. Man kan legge med båt til kai.

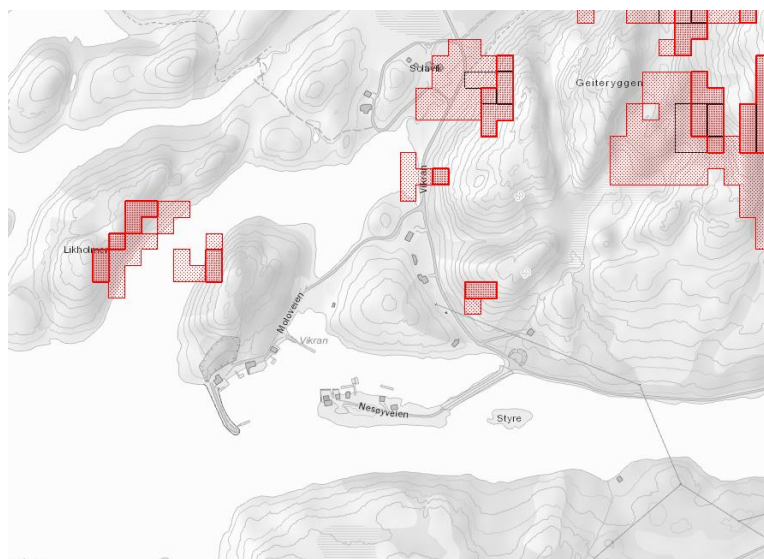
Ferdsel

Område for båtferdsel inne i havna. Det tillattes verken kai, flytebrygge eller fortøyninger i området. Ingen tiltak som kan komme i konflikt med båtferdsel er tillatt.

Det åpnes at området kan mudres. Mudring er avhengig av geoteknisk undersøkelse og tillatelse fra Statsforvalteren.

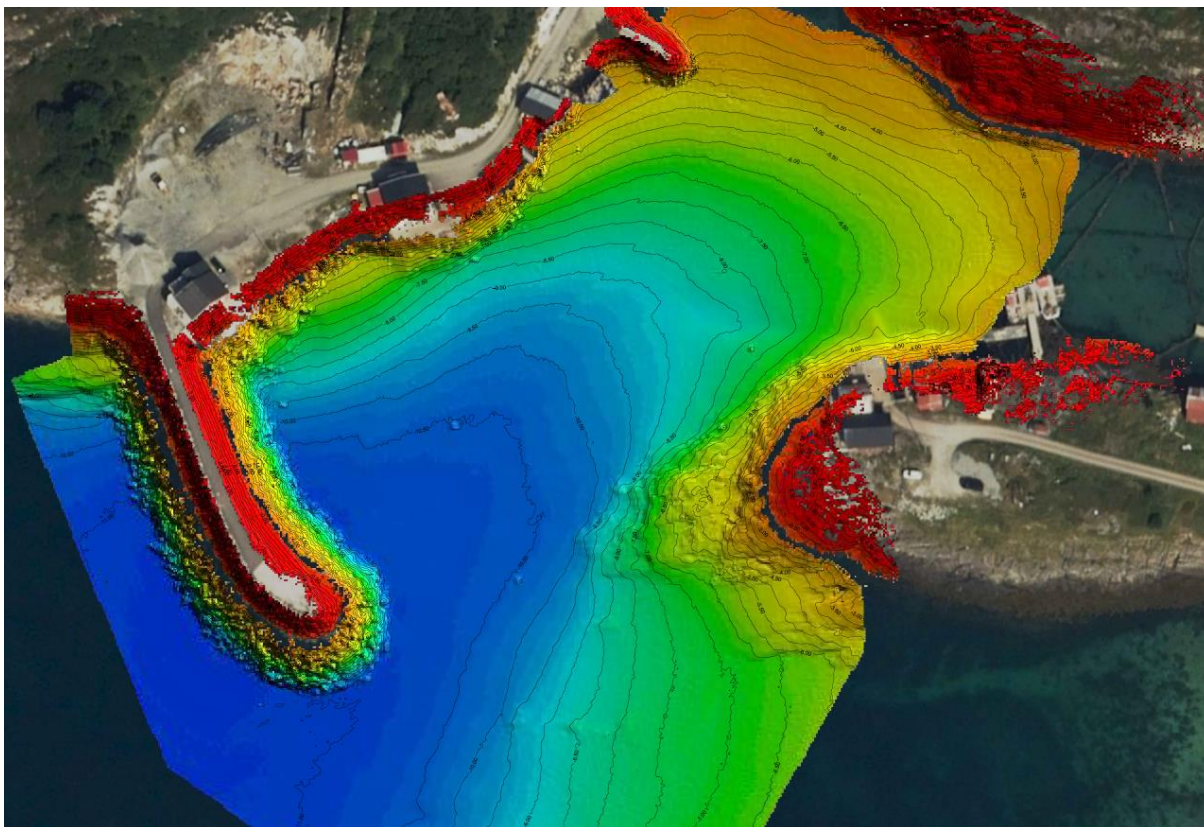
Grunnforhold

Havneområdet er ikke vurdert som potensielt skredfarlig i NVE skrednett.



Resultater fra bunnkartlegging

Bunnkartlegging ble foretatt sommer 2021.



Figur 13. Dybdemålinger

Det ble ikke gjennomført bunnkartlegging i sund mellom Holmen og fastlandet på grunn av liten dybde og fortøyninger som går der.

Grundt nord for småbåtanlegget, eksisterende plassering. Ut i fra utførte dybdemålinger ser man at det må mudres før man kan bygge ut og bruke område for sjøhus K3. Det er alt for grunt her. Samme gjelder havneområde H2, som er foran område K3.

Når det gjelder område for sjøhus K5 og havneområdet H3, kan ikke 2 østligste sjøhus bygges og tas i bruk før man har mudret i sundet mellom Holmen og «fastlandet» i nord.

Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Reguleringsområde er ikke kartlagt som potensielt skredfarlig i NVE atlas. Dette gjelder både stein-, snø- og jordmasseskred.

Det er ikke kartlagt noen marine avsetninger i området. Dette betyr liten risiko for jord- eller kvikkleireskred.

Det er en reguleringsbestemmelse om at eventuell mudring og utfylling i sjø krever geoteknisk vurdering utført av en fagkyndig.

Søknader om bygging av kaier på pæler i havneområde kan avklares uten vurdering av fagkyndig geotekniker.

Se også ROS sjekklister som følger planbeskrivelsen som vedlegg.

10 Konsekvensutredning

Bebyggelse og anlegg

Område NR1

Området ligger åpent mot innseilingen og mot farvann i sørvest. Området skal utnyttes til opptak og lagring av grus og andre materiell som lastes av båt.

Område Lager

Området er et eksisterende steinbrudd, som kan utvides i noen grad videre nordover. Området kan brukes til lagring av gjenstander som ikke flyttes ofte. Området kan også brukes til midlertidige lagerbygninger.

Ingen bruksendring i forhold til eksisterende bruk.

Område NR2

Det åpnes for uttak av masse og tilrettelegging for næring bak Vei 1. Uttak av masse på nordside av Vei 1 vil åpne for optimalisering av veitrase og utvidelse av veien. Videre masseuttak i retning nordover åpner for mer næringsareal.

Uttak av masse og tilrettelegging for NR2 vil åpne en relativt stor skjæring. Landskapsbilde vil endres betydelig. Mindre negativ konsekvens for landskap. Positivt for næringsinteresser.

Eksisterende drivstoffanlegg må flyttes. Samme gjelder det private kjøleanlegg og annet som ligger nå langs veien.

Område K1

Eksisterende bruk til sjøhusbebyggelse, bolig, fiskemottak og utleiebolig.

Område D1

Eksisterende bruk til drivstoffylling.

Område K2

Området brukes til eksisterende og ny sjøhusbebyggelse for sjørelatert næring. Ingen endring av eksisterende bruksformål.

Område K3

Område for nye sjøhus for sjørelatert næring. Naturlig fortsettelse av bebyggelse i havna. Bebyggelsen vil harmonere med bebyggelse i områder K1 og K2. Utbygging og bruk av K3 fordrer at det mudres i området.

Område K4

Nytt område for sjøhusbebyggelse for sjørelatert næring. Tilrettelegging for adkomst til området via Vei 2 krever mye grunnarbeid. Den mest krevende del av trase Vei 2 er nordenden, via serviceområdet. Her er det en bratt stigning forbi eksisterende naust og man må både sprengne og fylle på masse for å bygge veien.

Sjøhusene kan bygges på kai på ca kote 4.

Det må mudres dersom de østligste sjøhusene skal bygges. Mudring er avhengig av geoteknisk undersøkelse og tillatelse fra Statsforvalteren.

Bebyggelsen vil være synlig i fra innseiling til havna. Landskapsbilde vil endre seg.

Det er krav om at bebyggelse skal være i tradisjonell stil.

Område S

Serviceområde. Stort sett videreføring av eksisterende bruk. Det må mudres i sjøareal for å sikre fullstendig utnyttelse av området.

Område K5

Eksisterende bruk på vestenden, men det kan bygges flere sjøhus i området lenger øst. Sjøhusene bygges på kai.

Det må mudres til tilstrekkelig dybde i området lenger øst, slik at man kan unngå bruk av store flytebrygger for å kunne legge til med båt.

Område SMB1

Eksisterende småbåtanlegg flyttes til denne lokalisering og skal være bedre beskyttet mot hardt vær. Samtidig frigjøres areal der eksisterende båtanlegg ligger.

Det er viktig at det nok areal for manøvrering på både nordside og sørside av anlegget.

Område SMB2

Bruk av området er avhengig av at det kan mudres. Det må gjennomføres geoteknisk undersøkelse. Før mudring kan skje må det også fås tillatelse fra Statsforvalteren i Nordland.

Område U1

Område for utleiehytter.

Maks. utnyttingsgrad 40% BYA. Maks. høyde 8,5 m. Hytter skal bygges med saltak. Hytter kan bygges på kai.

Området skal være godt synlig fra innseilingen til havna. Landskapsbilde vil endres – bli mer urbanisert. Samtidig vil bebyggelsen skygge eksisterende bebyggelse i K5.

Det vil trolig være problematisk å mudre foran området, fordi bunnen dekkes fort igjen med sedimenter.

Område U2

Nytt område som fylles ut. Utfylling er avhengig av geoteknisk undersøkelse og tillatelse fra Statsforvalteren.

Det åpnes for bygging av utleiehytter og parkering av campingvogner/campingbiler.

Det er naturlig at økt aktivitet i området kan ha noen betydning for boligen på gnr. 51/39, men det forventes ikke at aktivitetsøkning vil gå utover kvalitet og trivsel.

Bruk og vern av sjøareal

Område Ferdse

Det åpnes for at del av havneareal kan mudres for å åpne tilstrekkelig dybde for båtferdse. Det må gjøres geoteknisk utredning i de areal som skal mudres, og det må fås tillatelse fra Statsforvalteren i Nordland. Det må også tas sediment-prøver. Områder som er aktuelle for mudring er nord i havne, der det planlegges serviceområde og øst i havna – hele sundet mellom Holmen og fastlandet i nord.

Område H1

Eksisterende bruk endres ikke. Båter kan legge til kai i området.

Område H2

Nytt havneområde foran fremtidig område K3. Det er grunt her og det mudres i området dersom H2 skal tas i bruk. Båter kan legge til kai i området.

Område H3

Havneområde foran eksisterende område for sjøhus K5. Eksisterende bruk endres ikke. Båter kan legge til kai.

Lengst øst er det grunt, og bruk av hele området til havneformål er avhengig av at det kan mudres.

Område H4

Område for kommunal kai. Eksisterende bruk endres ikke. Båter kan legge til kai.

Område H5

Havneområde foran nytt område for sjøhus K4. Båter kan legge til kai.

Det kan oppleves litt smalt mellom område K4 og K5 som ligger på motsatt side av sundet.

Lengst øst i H5 er det grunt og det må mudres før man tar i bruk den østligste del av området.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Generelt formål *Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur*. Dette formålet gis alle areal der det er viktig å sikre at områder kan trafikkeres og ikke utnyttes til noe annet. For det meste gjelder det areal langs eksisterende veier.

Vei1 kan flyttes noe nordover, og det regulert inn en buffer med generelt formål *Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur* mot område NR2.

På overside av den nye veien Vei 2 er det regulert inn en 3 m bred generelt formål *Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur* for veiskjæring.

Vei 1

Eksisterende Vei 1 er smal og kommer veldig nært eksisterende sjøhusbebyggelse i områder K1, D1 og K2. Reguleringsforslaget åpner for utvidelse av veien på bekostning av at det sprenges lenger inn i skjæring mot nord. Veikurvatur optimaliseres, ny veibredde 5 m. Videre grenser veien til fremtidig område NR2.

Ved utvidelse vil det være mer parkeringsareal langs sjøhusbebyggelse.

Vei 2

Bygging av Vei 2 fordrer mye grunnarbeid. I starten av trase nordfra må det både sprenges mye og fylles på masse for å redusere stigningsprosent. På østenden er traseen mindre problematisk.

Vei 2 reguleres i 3 m bredde og det avsettes 3 m bred areal for veiskjæring.

Vei 3

Eksisterende vei til Holmen. Regulert frisiktssone i veikryss i øst.

P1

Del av utsprengte areal avsettes til parkering.

P2

Parkering ved serviceområde.

P3

Området fylles ut i fjære langs kommunal vei. Det må fylles ut på sikker byggegrunn.

P4

Parkeringsareal på Holmen utvides og etableres med fast dekke. Ingen større konsekvenser.

P5

Et lite parkerings- og snuplass i forbindelse med kombinert område K4.

11 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

De fleste områder i plan videreføres uten endret bruk.

Tilrettelegging av områder NR1 og NR2 vil ha noen større landskapsmessige konsekvenser.

Tilrettelegging for området K4 vil også endre landskap i mindre grad, spesielt dersom sjøhusene bil bygges på utsprengt grunn og ikke på kai.

Områder NR1 og U1 skal være godt synlig fra havet/innseilingen til havna. Krav om tradisjonell byggestil.

Utfylling av område U2 fordrer geoteknisk undersøkelse og tillatelse fra Statsforvalteren i hht forurensningsloven.

Område SMB2 fordrer at sundet mudres og krever geoteknisk undersøkelse.

12 Landskap

Tilrettelegging og utbygging av områder NR1 og NR2 vil påvirke landskap i havneområdet.

Området NR1 er et nytt planlagt steinbrudd som vil bebygges med utleiehytter. Det er viktig for landskapsbilde at hyttene bygges i tradisjonell stil og dekker stor del av bruddet.

Selv om landskapsbilde påvirkes, henger område NR1 sammen med resten av havna.

Landskap i området er allerede preget av molo og eksisterende bebyggelse i havna og derfor vil tilrettelegging for område NR1 ikke vil ha noen større landskapsmessige konsekvenser som ikke kan forsvares.

Område NR2 er større enn NR1. Tilrettelegging for NR2 vil åpne et større brudd som kan utnyttes til næringsbebyggelse. Dette steinbruddet skal stort sett bare være synlig fra selve havneområdet.

Tilrettelegging for område K4 og sjøhusbebyggelse vil i mindre grad endres landskapsbilde. Bebyggelsen vil synes fra innseilingen til havna.

U - et nytt område for utleiehytter. Bebyggelsen vil synes fra innseilingen til havna og vil forme landskapsbilde i noen grad.

Selv om tiltak i områder NR1, NR2, K4 og U vil påvirke landskap, vil effekt på landskapsbilde være relativt begrenset, fordi området er påvirket fra før og er preget av molo og all eksisterende bebyggelse i havna. De negative landskapsmessige konsekvensene ved å tilrettelegge for både områder NR1, NR2, K4 og U vil avveies av de positive konsekvensene for næring, turisme. Tilrettelegging for områder NR1, NR2, K4 og U vil også bidra til økt aktivitet og trivsel i bygda.

Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi

Det ble utført marinarkeologisk befaringsplanområdet 25.08.2021 av Norges arktiske universitetsmuseum. Det ble registrerte utbredt sjørettet aktivitet fra nyere tid i indre havna i form av flere konstruksjoner og strukturer i fjæra med både utfylt sjøanlegg / fyllingsfronter og et betydelig antall båtstøer. Ingen av strukturene er automatisk vernet etter kulturminnelovens §14. Undersøkelsen påviste ikke automatisk fredete eller vernet kulturminner innenfor reguleringsplanområdet.

På grunnlag av befaringsresultatene har Tromsø marinarkeologisk museum ingen merknader til planforslaget eller tiltak som planlegges i sjø.

Planforslaget ikke vil ha noen større konsekvenser til kulturmiljø.

Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven

§ 8.(kunnskapsgrunnlaget)

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.



Det er bare registrert større kamskjellforekomster rundt hele Sørnesøy. De små endringer i havneområdet som planforslaget åpner for ikke vil ha noen større konsekvenser til biologiske verdier.

Kunnskapsgrunnlag er tilstrekkelig

§ 9.(føre-var-prinsippet)

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på

naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

Det er områder NR1 og NR2 som vil ha størst påvirkning på naturmangfold – landskap. Utover det vil endringer som reguleringsforslaget åpner for ha relativt små konsekvenser.

Kommunen kan ikke se at reguleringsforslaget kan føre til alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet.

§ 10.(økosystemtilnærming og samlet belastning)

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Reguleringsforslaget åpner for relativt små endringer i forhold til eksisterende bruk av areal. Det forventes ikke noen større påvirkning av naturmangfold.

§ 11.(kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

Lurøy kommune er kjent med innhold i naturmangfoldlovens § 11.

§ 12.(miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

Reguleringsforslaget åpner for lokalisering og bruk som ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

ROS

Sjekkliste følger som vedlegg.

Teknisk infrastruktur

- Vann og avløp

Det er både kommunalt vann og avløp i havna

Avveining av virkninger

For det meste er reguleringsforslaget bare videreføring av eksisterende bruk i Sørnesøy havn. Eventuell utsprenging av veiskjæring Vei 1 og optimalisering veitrase samt mulig tilrettelegging av område NR2 vil åpne et større brudd som vil ha noen landskapsmessige konsekvenser. Området er landskapsmessig berørt fra før. Siden havneområde er relativt lukket, vil dette bare synes fra selve havna og de landskapsmessige virkningene er akseptable.

Område NR1 vil også åpne et brudd, men denne kan i stor grad dekkes med utleiehytter.

Landskap i hele reguleringsområdet er allerede preget av molo, kaier og all eksisterende bebyggelse. De negative I konsekvensene til landskap ved å tilrettelegge for områder NR1, NR2, K4 og U vil avveies av de positive konsekvensene for næring, turisme og andre samfunnstinteresser. Tilrettelegging for områder NR1, NR2, K4 og U vil også bidra til økt aktivitet og trivsel i bygda.