



Reguleringsændring Aldersund næringsområde

Planbeskrivelse



LIV
LAGA

Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunn.....	3
2. Formål	3
3. Planprosess	3
4. Overordnede planer og føringer	3
5. Plansituasjon	4
6. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	4
a) Beliggenhet	4
b) Landskap.....	5
c) Landbruk	5
d) Kjøreadkomst	5
e) Teknisk infrastruktur.....	5
f) Fare for steinsprang/snøskred.....	5
g) Flomfare.....	5
7. Beskrivelse av planforslaget.....	6
a) Reguleringsformål	6
<i>Vedlegg I. Planer som alltid skal konsekvensutredes</i>	<i>7</i>
h) Avbøtende tiltak/ løsninger ROS	7
8. Virkninger av planendring	7
9. Vurdering av planforslag i forhold til naturmangfoldlovens §8-12	8
a) § 8.(kunnskapsgrunnlaget).....	8
b) § 9.(føre-var-prinsippet)	8
c) § 10.(økosystemtilnærming og samlet belastning).....	8
d) § 11.(kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver).....	8
e) § 12.(miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder).....	8

1. Bakgrunn

Liafjellprosjektet nærmer seg ferdigstilling. I den forbindelse har fylkeskommunen (NFK) henvendt seg til kommunen mht brannvernordning for ivaretagelse av brannobjektet Liafjelltunellen. Lurøy kommune hadde møte med Statens vegvesen i 2019 (før fylkeskommunen selv overtok planleggingen) om vurdering og planlegging av tilfredsstillende brannvernordning med mål om å ha ordningen på plass ved åpning av veien/tunellen. En ble da enige om at en skulle vurdere ny brannvernordning som følge av nytt brannobjekt (Liafjelltunellen) i sammenheng med Silatunellen, som for øvrig er bygd etter gammelt regelverk, og er et langt mer kritisk brannobjekt som følge av konstruksjon og manglende sambandsdekning i området.

Liafjelltunellen er planlagt åpnet høsten 2021, og det er en forutsetning at bla brannvernordningen godkjennes for at åpning skal kunne skje. Brannvernordningen skal testes i forkant av åpningen med øvelser og lignende. Dette fordrer ikke at ny brannbil skal være på plass til åpningen, men at det er en forpliktende plan for bedring av brannvernordningen.

2. Formål

Hensikt med endringen er å avklare nødvendig areal for bygging av ny branngarasje i reguleringsområdet. Samtidig vil man redusere areal for bygging av naust og øke andel av areal for industri/næring. Det vil også planlegges ny parkeringsareal.

3. Planprosess

I henhold til plan og bygningslovens § 12-8 og i samsvar med vedtak i Lurøy formannskap den 30.04.2021 i sak 50/21 ble den 05.05.2021 varslet oppstart endring reguleringsplan Aldersund næringsområde, vedtatt den 29.06.2016. Det har kommet innspill fra Nordland Fylkeskommune, Lurøy innland lokalutvalg, Aldra fiskarlag, Aldersund idrettslag og Aldersund havneforening.

Planforslag endring reguleringsplan Aldersund næringsområde ble lagt ut til offentlig ettersyn juni 2021 med høringsfrist den 10. august 2021.

Endelig endret plan ble vedtatt i Lurøy kommunestyre den 29.09.2021

4. 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
Kommunedelplan for Aldersund vedtatt i 2000
Havneplan for Lurøy 2006-2016”
Energi- og klimaplan”, vedtatt 15.12.2010

5. Plansituasjon

Området, som omreguleres er vist med rød stiplet linje i plankart nedenfor. Gjeldende plan *Aldersund næringsområde* endres noe som beskrevet ovenfor.

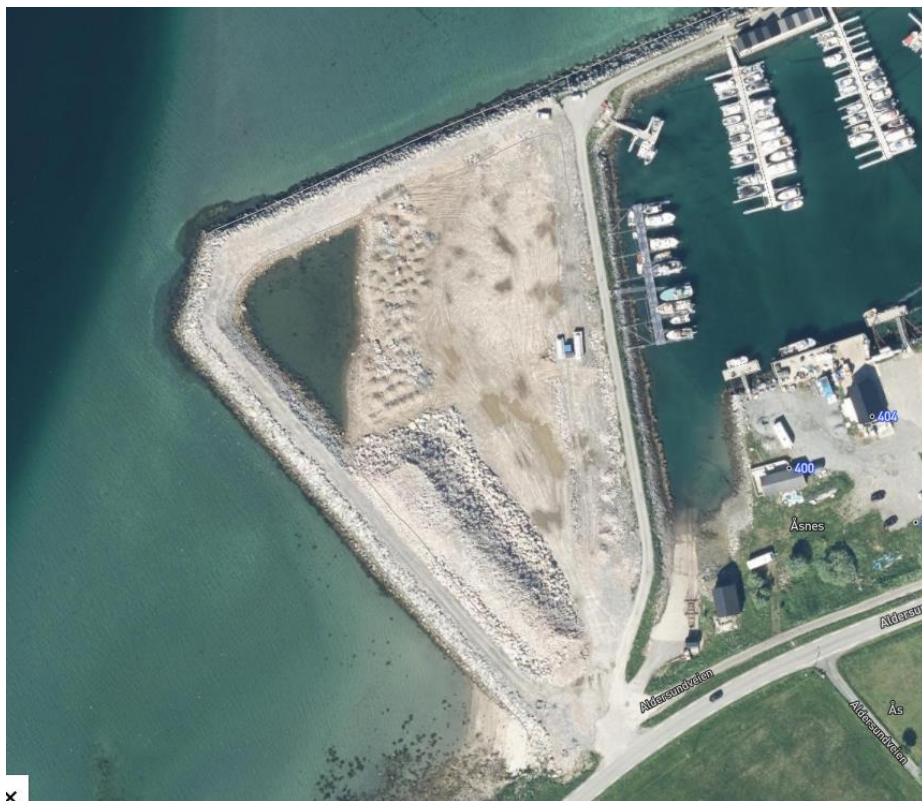


Siden gjeldende plan ble vedtatt juni 2016, ble det bygget en sjette rund det regulerte området og det ble fylt med overskuddsmasse fra veiprosjektet utbedring FV17 Liafjellet – Olvikvatnet. I bakgrunn av kartskisse ovenfor vises det at en del av området er ennå ikke fylt ut. I realiteten er hele området allerede fylt ut, men det mangler øverste lag med masse og planlagte teknisk infrastruktur, som el kabler, vann- og avløp samt adkomstveier.

6. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

a) Beliggenhet

I forbindelse med utbedring Fylkesvei 17 strekning Olvikvatnet – Liafjellet og i samsvar med gjeldende reguleringsplan Aldersund næringsområde ble det oppfylt areal i sjø sør for Aldersund havn som vist i ortofoto nedenfor. Ortofoto er fra 2020, det er i realiteten fylt ut alt areal i området, men ikke øverste lag til ca kote +3.



Gjeldende plan nå endres, for å åpne for bygging av brannstasjon nærmest fylkesveien. Andel industriareal økes, andel areal for naust/garasjer reduseres.

b) Landskap

Endringen ikke vil påvirke landskapsbildet vesentlig i forhold til det som gjeldende plan åpner for. Det vil bli bygget en brannstasjon nærmest fylkesveien.

c) Landbruk

Endringen ikke vil påvirke landbruk på noen måte

d) Kjøreadkomst

Samme innregulerte adkomst vil tjene som adkomst til planområde i endringen.

e) Teknisk infrastruktur

Vannledning med mulighet for tilkobling går på oversiden av fylkesveien.

Avløp i de nye byggeområder kan løses med egne slamavskillere og utslip av rensset avløpsvann i havet

Strøm og trafo finnes nært butikken ved Aldersund havn.

f) Fare for steinsprang/snøskred

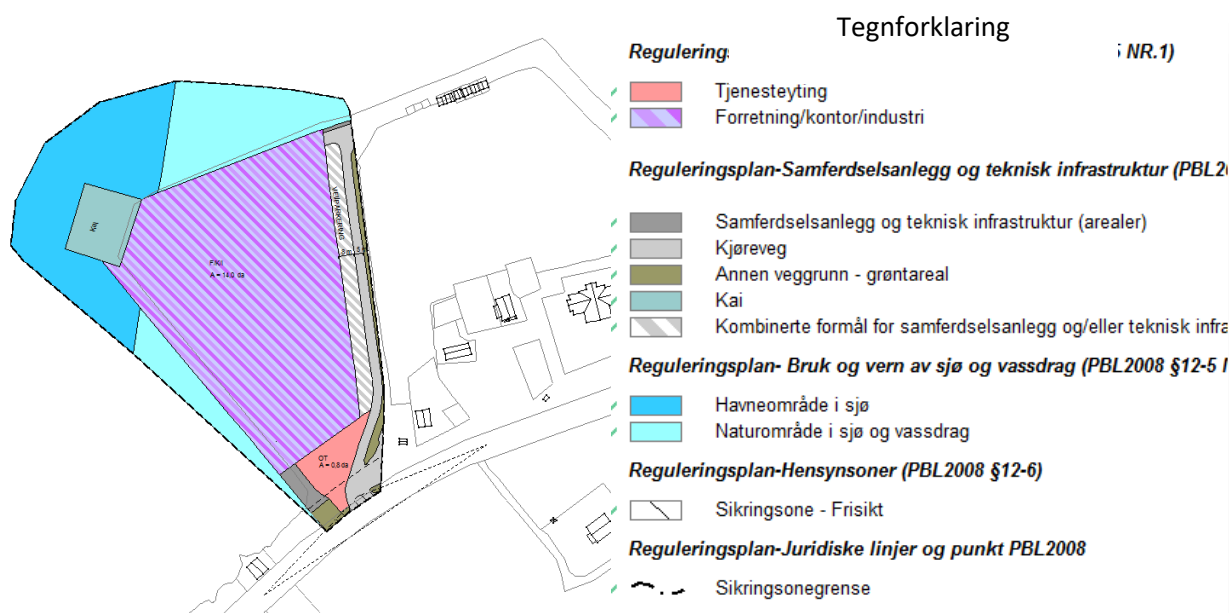
Det ble i forbindelse med planarbeid delplan Aldersund gjennomført skredfarevurdering i området. Området ikke er vurdert som skredfarlig av NGL i 2018.

g) Flomfare

Det stilles krav i samsvar med TEK17 til minste høyde for bygninger

7. Beskrivelse av planforslaget

a) Reguleringsformål



Det legges til rette for etablering av branngarasje/brannstasjon i område OT med reguleringsformål *Offentlig og privat tjenesteyting*. Utnyttingsgrad er satt til 70% BYA, gesims- og mønehøyde er satt til henholdsvis 7 og 11 m.

Område OPT ligger mellom adkomstvei til Aldersund havn/molo og grenser til skråning i sørvest. Skråningen har det generelle formålet Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, SOSi kode 2001

Det legges opp til etablering av parkeringsareal der reguleringsområdet grenser til molo Aldersund havn. Området har kombinert formål vei/parkering. Dette er for å sikre at det kan etableres avkjørsler til nye næringsareal som fradeles fra hovedeiendom. Lengst nord i det kombinerte området er det tatt høyde for en snuplass, som kan også bli bestemt bruk til forretning/kontor/industri dersom det viser seg at mulighet for å snu er sikret på annen måte. Det er kommunen som eier alt areal kan bestemme hvordan den skal utnyttes i samsvar med plan.

For adkomst til reguleringsområdet vil kommune søke statens vegvesen om utvidet bruk av eksisterende avkjørsel som pr. i dag brukes for adkomst til moloen og slipen. Avkjørsel fra fylkesveien og frisiktssone vises i reguleringsplankartet.

Som det er innregulert i gjeldende plan, ønsker kommunen å åpne for bygging av kai ut for det utfylte areal der havet er dypes i nordvest av området.

Reguleringsformål "Havneområde i sjø" rundt den planlagte kaia åpner for båttrafikk til og fra kaia. Under prosjektering av kaia vil man vurdere om det er behov for mudring og/eller nye utredninger i forbindelse med kai.

Naturområde i sjø åpner for bruk av areal til fritidsfiske, ferdsel med småbåter, bading, osv.

Forhold til forskrift om konsekvensutredning

Når reguleringsplan for Aldersund næringsområde ble utarbeidet i 2016, ble den behandlet i henhold til forskrift om konsekvensutredning. Det ble gjort en vurdering i sak om oppstart av reguleringsarbeid (den 25.03.2015 sak 22/15). Det heter i saksfremlegget:

Forskrift om konsekvensutredning sier at alle planer som omfattes av forskriftens vedlegg I, skal behandles etter forskriften. Vedlegget omfatter bl. andre følgende planer og tiltak:

*Vedlegg I. Planer som alltid skal konsekvensutredes
Industri, bygg og anlegg m.m.*

Industrianlegg, næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m² eller som omfatter et planområde på mer enn 15 dekar.

Infrastrukturtiltak

Nyetablering av farleder, havner og havneanlegg, der skip på over 1 350 tonn kan seile og anløpe. Ferjekaier inngår i punkt 16 eller punkt 17.

Reguleringsarbeidet ble vurdert at den faller under forskriftets §6. Kommunen utarbeidet planprogram som ble lagt ut på høring sammen med oppstartsmelding.

Nå gjøres det en endring i gjeldende plan med hensikt å tilrettelegge for areal for ny branngarasje. Samtidig økes industriareal fra 10,7 da til 12,9 da. Det er samme utnyttingsgrad som sist – 70% BYA og maks. gesims og mønehøyde på henholdsvis 7 m og 11 m. En så relativt ubetydelig økning ikke vil føre at planen må på nytt behandles i hht til forskrift for konsekvensutredning.

Kommunen vurderer at arbeid reguleringsendring Aldersund næringsområde faller ikke verken under forskriftets §6, §7 eller §8. Reguleringsarbeidet faller ikke under forskrift om konsekvensutredning.

h) Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

Reguleringsbestemmelse om at bebyggelse må tilpasses sterk vind.

Med hensyn til flomfare tillattes ingen bebyggelse (gulvnivå) lavere enn høyder gitt i TEK17.

Overvann fra reguleringsområdet skal renne ut i havet.

8. Virkninger av planendring

Det er relativt små endringer som gjøres i reguleringsplan Aldersund næringsområde. Planlagte parkeringsareal nærmest veien reguleres om til overordnet reguleringsformål «offentlig og privat tjenesteyting», SOSI kode 1160 med hensikt å åpne for bygging av ny brannstasjon. I prinsippet kan andre type bygninger som tilsvarer reguleringsformål «offentlig og privat tjenesteyting» bygges i samme området innenfor tillatte utnyttingsgrad.

Bygging av brannstasjon/branngarasje istedenfor planlagte naust/garasjer ikke vil ha noen større konsekvenser for miljø og samfunn.

Andel av industriareal økes, grense mellom naustareal og industriareal flyttes nærmere fylkesveien. Dette vil heller ikke ha noen større konsekvenser.

På bakgrunn av innspill fra lokalutvalg, havneforening og fiskarlag reguleres det mulighet for parkering langs den sørlige molo Aldersund havn. Industriareal reduseres noe langs molo Aldersund havn, men dette kompenseres ved å utvide industriareal mot fylkesveien. Området der det tillates parkering reguleres til kombinert formål vei/parkering. Det tillates å etablere nye innkjørsler fra molo Aldersund havn til industriareal via det regulerte kombinerte formålet.

9. Vurdering av planforslag i forhold til naturmangfoldlovens §8-12

a) § 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.

Planendring omfatter mulighet for brannstasjon i området og annen bebyggelse som faller innenfor reguleringsformål «offentlig og privat tjenesteyting». Areal for garasjer/naust reduseres, mens andel industriareal økes. Det er også foreslått regulert inn parkeringsareal langs molo Aldersund havn.

Ovennevnte tiltak ikke vil påvirke naturmangfold i området i noen større grad enn tiltak som gjeldende reguleringsplan åpner for.

b) § 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.

Vurdering. Kommunen kan ikke se at endring av reguleringsplan vil føre til alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet.

c) § 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.

Kommunen kan ikke se at planendringen vil medføre noe større økning av belastning på naturmangfold.

d) § 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.

Kommunen er kjent med innhold i NML § 11.

e) § 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.

Reguleringsendringen møter krav i NML § 12.