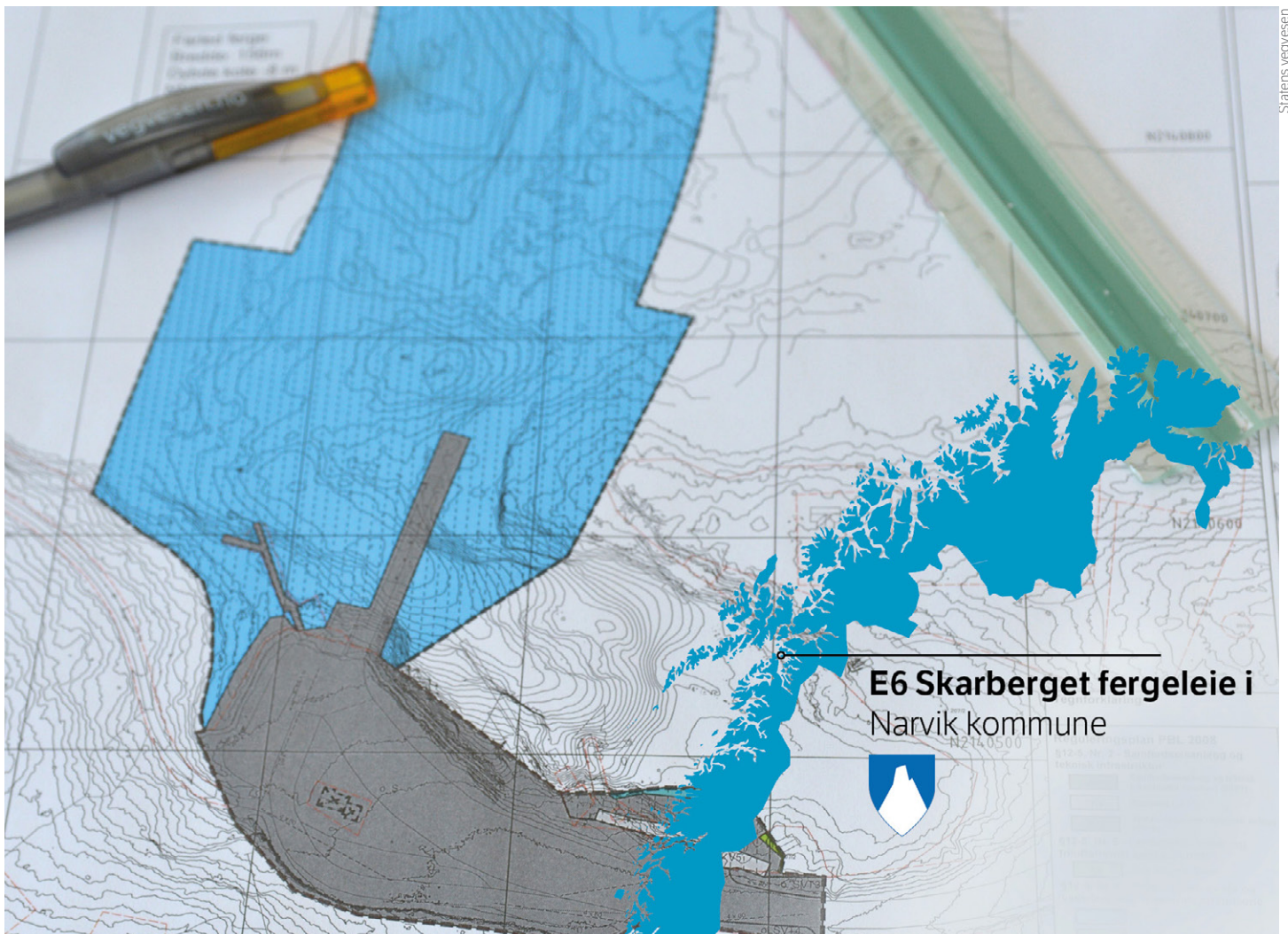




Statens vegvesen

DETALJREGULERING

Vedtatt plan 17.12.2020



Statens vegvesen

E6/rv.827 Tilrettelegging for lavutslippsferger

E6 Skarberget

Narvik kommune

Innhold

Sammendrag	4
1 Innledning.....	6
1.1 Planprosess.....	7
1.2 Forhold til andre planer.....	7
2 Planområdet	8
3 Planforslaget.....	9
3.1 Fergeleiets landområde.....	9
3.2 Fergekaia	9
3.3 Universell utforming.....	10
3.4 Midlertidig trafikkområde, masselager og rigg	10
4 Konsekvenser av planforslaget.....	11
4.1 Trafikksikkerhet	11
4.2 Fergetrafikk	11
4.3 Landskap.....	13
4.4 Støy.....	14
4.5 Friluftsliv inkludert forholda omkring fergeleiet	17
4.6 Naturmiljø og vurderinger i forhold til naturmangfoldloven	18
4.7 Naturressurser.....	19
4.8 Kulturmiljø.....	19
4.9 Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)	20
4.10 Trafikksikkerhetsrevisjon (TS).....	20
4.11 Radon.....	21
5 Geologi og grunnforhold	22
6 Elektroanlegg.....	23
7 Grunnerverv	24
8 Gjennomføring av planforslaget.....	24
8.1 Framdrift og finansiering	24
8.2 Utbyggingsrekkefølge	24
8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden	24
8.4 Helse, miljø og sikkerhet (HMS) og ytre miljø (YM) i anleggsfasen.....	24
9 Sammendrag av merknader etter varslet oppstart av detaljregulering E6 Skarberget fergeleie.	26
Vedlegg.....	28

Detaljregulering vedtatt plan. E6 Skarberget fergeleie, Narvik kommune.

Sammendrag

Statens vegvesen, utbyggingsavdeling nord har i samarbeid med Narvik kommune utarbeidet detaljregulering for E6 Skarberget fergeleie. Narvik kommune er ansvarlig planmyndighet for reguleringsplanen. Hensikten med prosjektet er å legge til rette for lavutslippsferger på riksvegfergesambandet E6 Bognes – Skarberget. Det skal også gjøres tiltak for å oppnå universell utforming på fergeleiet. Oppstart av planarbeidet ble i henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 varslet og kunngjort høsten 2019

For å imøtekomme behov til fremtidige ferjer er det hensiktsmessig med økt effektiv lengde- og bredde for eksisterende tilleggskai. Tilleggskai planlegges derfor for effektiv kailengde L på inntil 90 meter og bredde B på inntil 8 meter.

På grunn av registrerte miljøgifter i tilstandsklasse III må tiltaket avklares med fylkesmannen som forurensningsmyndighet. Med forbehold om nødvendige hensyn til forurenset sediment er tiltaket vurdert til ikke å ha negative innvirkninger eller komme i konflikt med naturmangfold. Det er ikke registrerte kulturminner innenfor eller i nærheten av planområdet.

Nasjonal arealplan-ID 18062019005

1 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-7 har Statens vegvesen, i samarbeid med Narvik kommune utarbeidet detaljreguleringsplan for E6 Skarberget fergekai. Narvik kommune er ansvarlig planmyndighet for reguleringsplanen.

Hva er en detaljregulering?

En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse for gjennomføring av utbyggingsprosjekter og konkrete vernetiltak. Detaljregulering blir også brukt for å følge opp og konkretisere den arealbruk som er fastsatt i kommuneplan og områderegulering.

Detaljreguleringsplanen skal vise det konkrete prosjektet så detaljert at utstrekningen av tiltaket og bruk/vern av de areal som blir berørt av utbygginga klart kommer frem. Formålet med en detaljregulering er å fastsette 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 i samsvar med plan- og bygningslovens § 16-2.

Hensikten med planen

Statens vegvesen skal legge til rette for null- eller lavutslippsferger på riksvegfergesambandet E6 Bognes -Skarberget. Prosjektet er forankret i ett av hovedmålene i Nasjonal transportplan (NTP 2018-2029): «*Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser*». Norge har en betinget forpliktelse om minst 40 % reduksjon i klimagassutslippene i 2030 sammenlignet med 1990, jfr. Klimalovens § 3.

I NTP slås det også fast at Regjeringen vil bidra til god tilgjengelighet og universelt utformede reisekjeder. Lov om likestilling, § 17, sier at «*offentlige og private virksomheter rettet mot allmennheten har plikt til universell utforming av virksomhetens alminnelige funksjoner. Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene, slik at virksomhetens alminnelige funksjoner kan benyttes av flest mulig, uavhengig av funksjonsnedsettelse*». Det skal gjøres tiltak for å oppnå universell utforming på fergeleiet.

Statens vegvesens prosjektgruppe for utarbeidelse av planforslaget:

Fag	Navn
Prosjektleder	Knut E. Sjursheim
Planleggingsleder	Ole Wiggo Nerva Ingvild Nylund
Vegplanlegger	Thomas Johnsen
Landskap	Erik A. Haagensen
Grunnerverv	Kyrre Rystad
Geoteknikk	Henrik Lissmann
Geologi	Hanne Bye Hauge
Bru og fergekai	Espen Dobakk Jan Steve Johansen Tarjei Karlsen Bruaas
Naturmiljø	Trond Aalstad
Elektro	Vidar Elenjord
Kulturarv	Tom André Edvardsen
Fergedrift	Tormod I. Christensen Rolf Einar Hauge
Tegner	Anne Grethe Elvagjeng

1.1 Planprosess

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 varslet og kunngjort høsten 2019. Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging ble sendt ut til grunneiere, offentlige instanser og andre berørte, samt annonsert i Avisa Nordland og lokalavisa Nord-Salten 20.september 2019.

Statens vegvesen vurderer at planarbeidet for Bognes fergeleie ikke omfattes av §§ 6-7 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. Statens vegvesen har i samråd med Narvik kommune kommet fram til at planen ikke konsekvensutredes etter §2 i forskrift om konsekvensutredning.

Alle interessegrupper skal ivaretas på en god måte gjennom medvirkningen etter plan- og bygningsloven §5-1. Berørte grunneiere følges opp i forbindelse med planarbeidet.

Varsel om offentlig ettersyn er kunngjort i avisa Framover, 29.06.2020. Samtidig er berørte grunneiere og eventuelt andre berørte parter kontaktet skriftlig.

Planforslagene ble sendt på høring og lå ute til offentlig ettersyn fram til 31.august 2020 på følgende steder:

- Narvik kommune, Narvik rådhus og Kjøpsvik servicesenter.
- Statens vegvesen, Dreyfushammarn 31, Bodø
- Internett: www.vegvesen.no/vegprosjekter/tysfjordfergene
- Internett: www.narvik.kommune.no/kunngjoringer-og-horinger

Kontaktperson i Statens vegvesen: Ole Wiggo Nerva, planleggingsleder/ Saltenpakken.
Tlf. 900 90 016. E-post: ole.wiggo.nerva@vegvesen.no

Kontaktperson i Narvik kommune: Anne Elisabeth H. Evensen, leder/ Areal og samfunnsutvikling.
Tlf. 76 91 35 14/ 992 69 760. E-post anne.elisabeth.evensen@narvik.kommune.no

Sammendrag av merknader og svar legges ved planens sluttbehandling. Kommunens vedtak kan påklages til Kommunal- og moderniseringsdepartementet iht. Plan- og bygningslovens §12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen. Eventuell klage stiles til Fylkesmannen, men sendes til planmyndigheten i kommunen for forberedende klagebehandling.

1.2 Forhold til andre planer

Detaljplanen kommer i berøring med planid 1989201 (Skarberget hyttegren 2), planid 2002202 (Hyttefelt Skarberget GNR 6) og planid 2006201 (Bebyggelsesplan Skarberget 2 gnr. 7 bnr. 1 og 6).

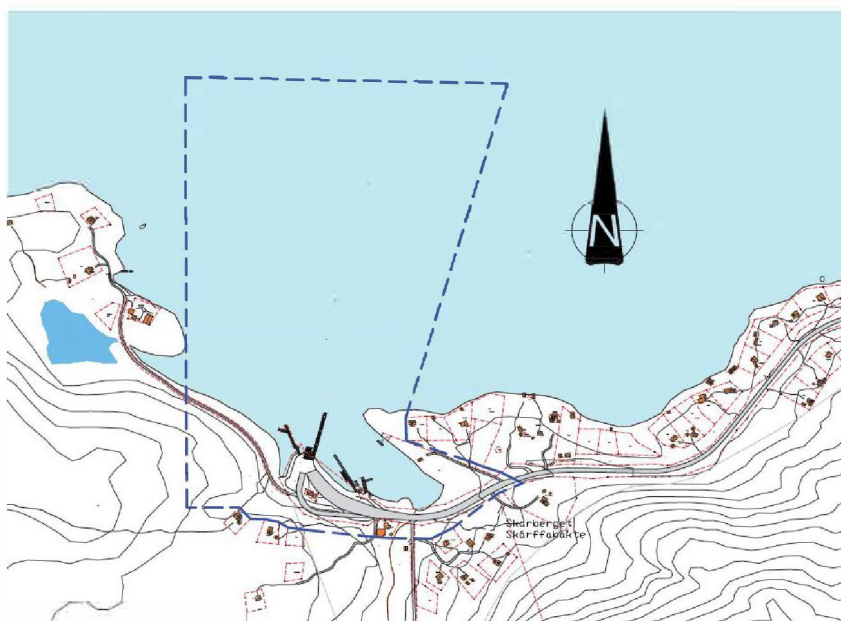
2 Planområdet

Tysfjorden skiller Narvik og Hamarøy kommune, og deler også fastlands-Norge nesten i to. To fergeruter på riksveisambandet knytter landet sammen over fjorden, den ene mellom Bognes og Skarberget som en del av E6, den andre går over rv. 827 mellom tettstedene Drag og Kjøpsvik. Planområde Skarberget ligg helt sørvest i Narvik kommune hvor E6 ender i fergeleiet for videre ferdsel via ferge sørvestover til Bognes. Skarberget som sted preges av natur/ turterreng og har spredt bebyggelse, mest hytter/ fritidsboliger. I tillegg til fergeleiet er det også en småbåthavn på stedet.



Figur 1 Utsnitt av Tysfjorden. Fergeruta Bognes – Skarberget som gul, stiplet linje.

Da oppstart av planarbeidet ble varslet var planområde Skarberget som vist på kartsnittunder. I planprosessen er planområde redusert, se ny planavgrensning i figur 3, side 10.



Figur 2 Planavgrensning ved varsel om oppstart, september 2019.

3 Planforslaget

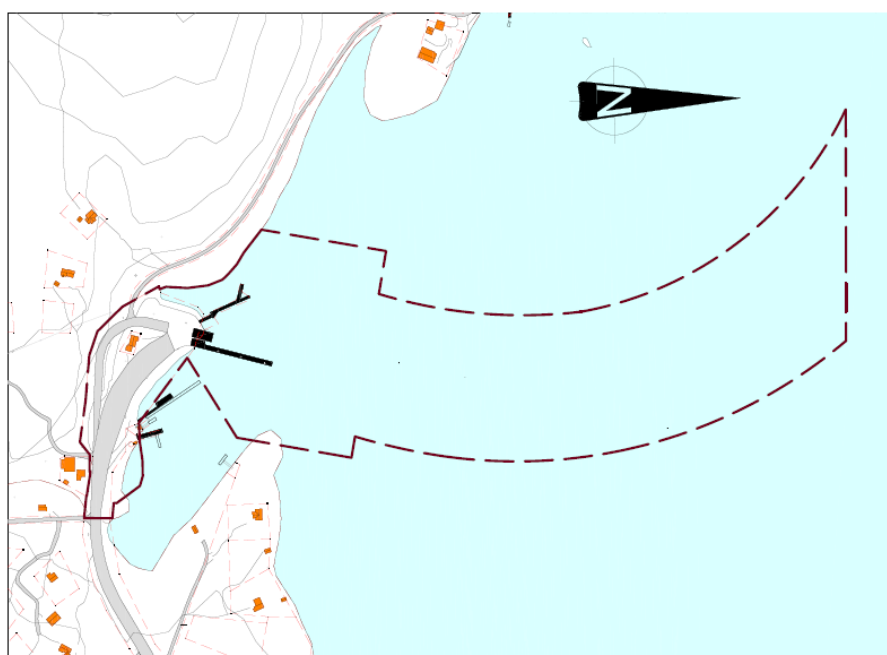
3.1 Fergeleiets landområde

Eksisterende situasjon

Fergeleiet har i dag oppstilling til 132 personbilenheter (pbe). Det er et toalettbygg på området og eget areal avsatt til parkering. Området rundt fergeleiet preges av natur og en del fritidsboliger.

Virkninger av planforslaget

På fergeleiet legges det opp til 140 pbe. Det settes av egne oppstillingsplasser for personer med behov for spesiell tilrettelegging (HC-plasser) og området gjøres generelt mer brukervennlig for fotgjengere. Nytt toalettbygg og venterom legges i sammenheng med teknisk bygg. Området dimensjoneres for modulvogntog.



Figur 3 Planavgrensning ved offentlig høring, juni 2020.

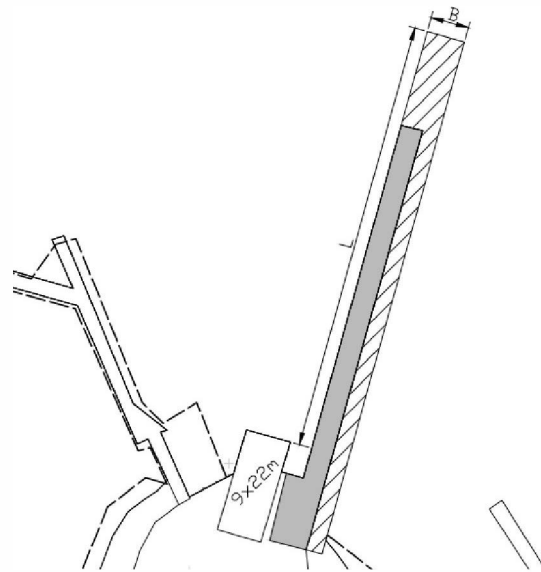
3.2 Fergekaia

Eksisterende situasjon

Skarberget fergekai ble bygget i 1993 og har en forventet restlevetid på 23 år. Kaien ble ombygget i 2008 i forbindelse med skifte til 9x22 meter fergekaibru. Tilleggskaiaen er ca. 5 meter bred og effektiv kailengde er ca. 69 meter.

Virkninger av planforslaget

For å imøtekomme behov til fremtidige ferger er det hensiktsmessig med økt effektiv lengde- og bredde for eksisterende tilleggskaia. Tilleggskaia planlegges derfor for effektiv kailengde L på inntil 90 meter og bredde B på inntil 8 meter. Lengdeutvidelse planlegges i forlengelse av eksisterende kai og breddeutvidelse planlegges på østlig side.



Figur 4 Skisse som viser eksisterende kai (grå) og utvidelse (skravert).

3.3 Universell utforming

Krav til universell utforming skal legges til grunn for planlegging av fortau, påstigningsfelt etter avkjøring fra ferga, busslommer, løsninger for gående/syklende og for venterom/toalett. Det er også stilt krav til antall parkeringsplasser som skal dimensjoneres og avsettes for bevegelseshemmede. Dette er funksjoner som i hovedsak vil ligge innenfor det regulerte området regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, terminalområde på land.

Eksisterende situasjon

Det er i dag ikke tilrettelagt gangadkomst til fergen. Det er manuell organisering av kjøretøy som har med seg bevegelseshemmede - dette fungerer ikke optimalt. Dagens toalettløsning samsvarer ikke med kravene til universell utforming. Det finnes to sittegrupper på kaiområdet som ikke er tilrettelagt med universell utforming.

Virkninger av planforslaget.

Gangarealer langs yttersiden av oppstillingsplassene samt på innsiden mot servicebygg tilrettelegges. Nytt servicebygg bygges, med universelt utformet toalett (HC-toalett) og trinnfri adkomst. Reserverte HC-plasser for oppstilling nær servicebygget. Tilstrekkelig belysning. Tilrettelagt påstigning/busslomme. Skilting skal være lesbar for flest mulig. Det skal ikke plantes allergifremkallende beplantning.

3.4 Midlertidig trafikkområde, masselager og rigg

Området regulert som «Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur» benyttes til midlertidig trafikkområde. Mellomlagring av masser i anleggsperioden gjøres innenfor regulert vegareal og på areal avsatt for rigg og anlegg. Det tas ut masser fra sprenging i sjø som brukes i veglinjen og til utfylling av adkomstveg til småbåthavn. I tillegg kan det bli behov for å tilføre masser utenfra.

Riggområder og anleggsveger kan opprettes innenfor regulert vegareal og areal avsatt for rigg og anlegg. I tillegg kan det bli aktuelt å leie areal hos private aktører utenfor planområdet. Området langs fjæra vest i planområdet er regulert til rigg og anleggsområde for å kunne forøye båter og lekter.

4 Konsekvenser av planforslaget

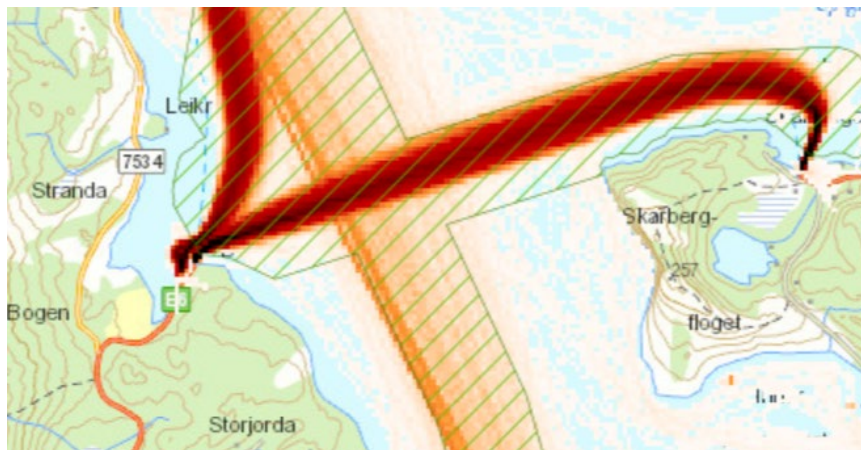
4.1 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerheten vil ivaretas og forbedres som følge av tiltaket, bl. annet ved at forskjellige funksjoner blir separert. Oversikt ved eventuelt kryssing av trafikkstrømmen til og fra ferga samt trafikk på fergeleiet forbedres. Fortau vil bedre forholdene for gående på fergekaia vegareal. Syklende vil ferdes blant kjørende og passerer oppstillingsfeltene for å bli med ferga. Det er planlagt egen påstigningslomme etter ilandkjøring fra ferga.

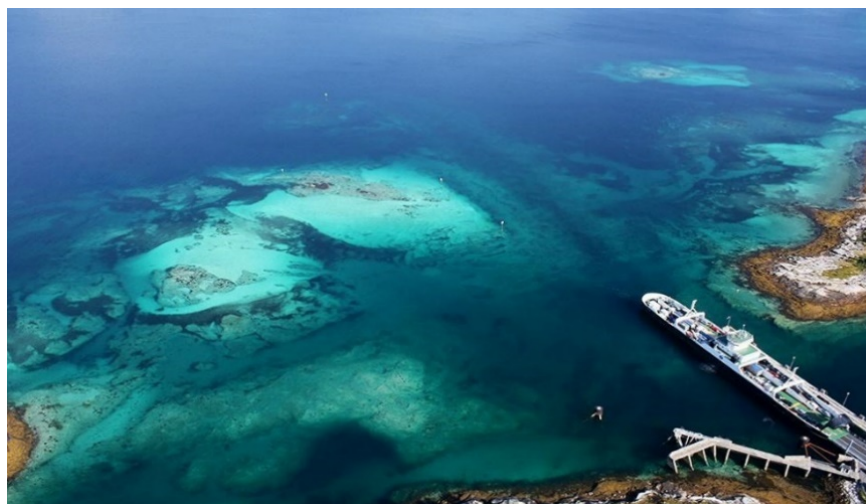
Det er gjennomført trafikksikkerhetsrevisjon av planforslaget for å sikre at trafikksikre løsninger blir valgt. Denne setter fokus på noen punkter som må følges opp i prosjektering- og byggefasen. Det er ikke avdekket avvik fra vegnormalene.

4.2 Fergetrafikk

Dagens fergestrekning Bognes - Skarberget er ca. 4,2 nautiske mil (nm) som tilsvarer 7,8 km. En endring av farleden ved Skarberget vil forkorte strekningen med ca. 0,2 nm. Endring av farleden innebærer sprenging av noen fjellnabber på sjøbunnen som er grunnere enn 7,5m under lavvann. Disse arbeidene reguleres i denne planen for utførelse i fremtiden. Det er i første omgang ikke satt av midler til et slikt sprengningsarbeid.



Figur 5 Illustrasjon av kart fra Kystverket med farled og AIS-spor på dagens farled.

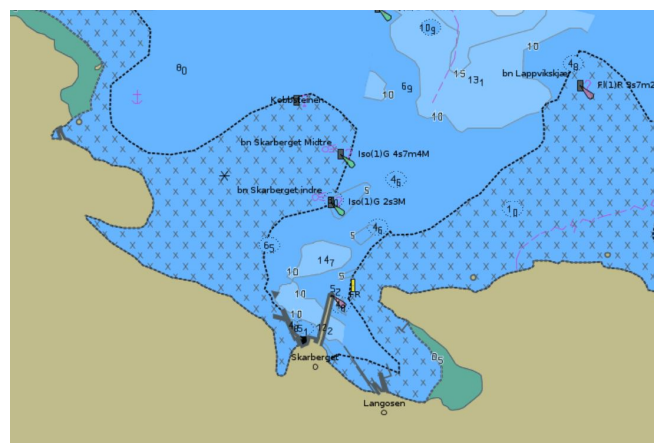


Figur 6 Maritime forhold ved Skarberget.

Østsiden av dagens fergekai benyttes som liggekai for ferger som ikke er i drift. Ny kai blir utvidet i bredden. I nordøst for innseilingen til liggekai er det en odde med fjell under vann som planlegges sprengt under flomålet for å sikre bedre manøvreringsforhold for ferga til og fra liggekai.



Figur 7 Illustrasjon av områder for utdyping i forbindelse med ny farled og liggekai for ferge.



Figur 8 Kystverkets kart for Skarberget

4.3 Landskap

Eksisterende situasjon

Skarberget i Narvik kommune ligger i et kystslettelandskap, med kuperte åser nær, og større fjell mot øst. Skarberget ligger ved innløpet til Skrovkjosen på nordsiden av Tysfjorden. Fergeforbindelse til E6 Bognes på sørsiden av Tysfjorden. E6 nordover går via Ballangen til Narvik by.

Skarberget ligger strategisk plassert med tanke på fergeforbindelse over fjorden. Det finnes så å si ingen tettstedsfasiliteter, men rundt fergeleiet er det en enebolig og noen hytter/fritidseiendommer. Ellers preges nærområdet av naturmark. Utenfor fergeleiet ligger noen sandgrunner og skjær. I Langosen er det småbåthavn og naust/redskapsboder.

Fergeleiet har en nedlagt kai samt dagens fergekai. Typisk for mange fergeleier er store asfaltflater, skilt og belysning; slik er preget også her. Det finnes et venterom med toalett og et velholdt grøntområde med store trær, busker og bord/benker.



Figur 9 Eksisterende benker og venterom/toalett i vinterlandskap, sett fra kaia. (Foto: Statens vegvesen)

Utsikten mot nord er spektakulær, med de imponerende Valletindan (8-900 moh.) på den andre siden av Skrovkjosen.

Virkninger av planforslaget

Arealbruken til adkomst og oppstilling blir optimalisert, med veldig små terrengendringer. Det vil bli en mindre utfylling i fjæra for å etablere bedre adkomst til småbåthavna. Her vil man miste litt skjermende vegetasjon, men det vil ikke medføre noen reell endring av landskapsbildet. Det planlegges et nytt teknisk bygg med beplantning omkring, samt bord og benker. I sjøen planlegges det sprengning av skjær for å forbedre farleden. Videre vil neset utfor Langosen få noe undersjøisk fjellsprengning.



Figur 10 Fergeleiet, med utsikt mot Valletindan (Foto:Erik Haagensen, Statens vegvesen)

Reiseopplevelse: For å skape en link på tvers av Tysfjorden, skal enkelte, høye lysmaster ha en gjenkjennelig farge. Disse skal fortrinnsvis plasseres på rekke som en ledelinje mot fergen. Masten nærmest fergen skal ha en farge som gjenspeiler det dominerende fargevalg på den annen side av fjorden. Fargene er hentet fra kommunevåpnene i henholdsvis Narvik og Hamarøy kommune; mørkeblå og lyseblå. Den avvikende mastefarge (dominerende på destinasjonen) skal plasseres nærmest fergen.



Figur 11 Eksempel på bruk av fargete master, fra Lavangsdalen i Tromsø
(Foto: Erik Haagensen, Statens vegvesen)

Avbøtende tiltak: Ny fylling til adkomst mot småbåthavna bør utformes med plastring av fronten. Området rundt servicebygg og grøntområde bør oppgraderes. Sittegrupper må få mer universelt og moderne design og bedre plassering. Anleggs- og sprengningsarbeider ved neset utenfor Langosen bør utføres så eventuelle inngrep på synlig overflate tilpasses eksisterende terreng på best mulig måte. Alle berørte arealer utenfor fast dekke bør revegeteres.

Ved stikkrenner skal rørinntak og kanter sikres med steinsetting.



Figur 12 Steinsetting omkring stikkrenne (Foto: Elisabet Kongsbakk, Statens vegvesen)

4.4 Støy

Eksisterende situasjon

Støy for dagens situasjon og ny situasjon er beregnet i forbindelse med ombygging av Skarberget fergekai. Det er i tillegg utført støyberegninger fra anleggsarbeid i forbindelse med ombyggingen. Beregningsresultater og vurderinger er presentert i rapport 10218346-01-RIA-RAP-001, Støysonekart fergekaier Tysfjordbassenget.

Virkninger av planforslaget

Gjeldende retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging er T-1442/2016 er lagt til grunn i vurdering av støy fra fergekaiene. Retningslinjen angir grenseverdier for anleggsfase og driftsfase for fergekai. Grenseverdi for anleggsarbeid i forbindelse med ombygging av fergekaiene er $L_{pAeq12h, 07-19} = 60$ dB for støy uten impulslyd og $L_{pAeq12h, 07-19} = 55$ dB for støy med impulslyd (peling / pigging). Det er forutsatt en anleggsperiode på over 6 mnd.

For driftsfasen av fergekaiene er grenseverdier for havner og terminaler lagt til grunn. I henhold til T-1442 skal støy beregnes, og det skal kartfestes en inndeling i to støysoner.

Rød sone, nærmest støykilden, angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål, og etablering av ny støyfølsom bebyggelse skal unngås.

Gul sone, er en vurderingssone, hvor støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold. For øvrige områder (hvit sone) vil det normalt ikke være nødvendig å ta hensyn til støy.

Støykilde	Støysone					
	Gul sone			Rød sone		
	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå, lørdager og søndager/helligdager	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 – 07	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå, lørdager og søndager/helligdager	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 – 07
Havner og terminaler	Uten impulslyd: $L_{den} 55$ dB Med impulslyd: $L_{den} 50$ dB		$L_{night} 45$ dB $L_{Amax} 60$ dB	Uten impulslyd: $L_{den} 65$ dB Med impulslyd: $L_{den} 60$ dB		$L_{night} 55$ dB $L_{Amax} 80$ dB

For krav til innendørs støy i støyfølsom bebyggelse henviser T-1442 til forskrift om tekniske krav til byggverk (Byggteknisk forskrift) TEK 17 og Norsk standard NS 8175 klasse C som angir minimumskravene som følger av forskriften. Kravet til innendørs lydnivå for boliger er $L_{Aekv} \leq 30$ dB. Krav til innendørs maksimalt lydnivå i soverom på natt er $L_{Amax} \leq 45$ dB. Krav til innendørs lydnivå gjelder ikke for fritidsboliger.

Beregningsforutsetninger

Underlagsdata fra Statens vegvesen er lagt til grunn for støyberegningene. For anleggsperioden gjelder dette type støyende aktivitet, driftstider og plassering av støykilder. For driftsfasen gjelder dette ÅDT- tall for dagens og fremtidig situasjon i tillegg til anløpstider for ferger.

Kildenivåer for anleggsstøy er hentet fra Multiconsult's database. Kildenivåer for støy fra fergene er basert på målinger som Multiconsult har utført på Flakk fergekai i Trondheim.

Anleggsfase

Peling er den klart mest støyende aktiviteten, etterfulgt av pigging og boring. Ekvivalent lydnivå på dagtid $L_{pAeq12h, 07-19}$ vil overskrides ved flere privathus/hytter i anleggsperiode når det foregår peling, pigging og boring hvis man antar en driftstid på 10 timer per dag. Det er ikke planlagt aktivitet på kveld, natt eller på helligdager.

For annen anleggsvirksomhet (gravemaskinkjøring og lastebiltrafikk) er det beregnet at grenseverdi for ekvivalent lydnivå vil overskrides ved de nærmeste hyttene/husene.

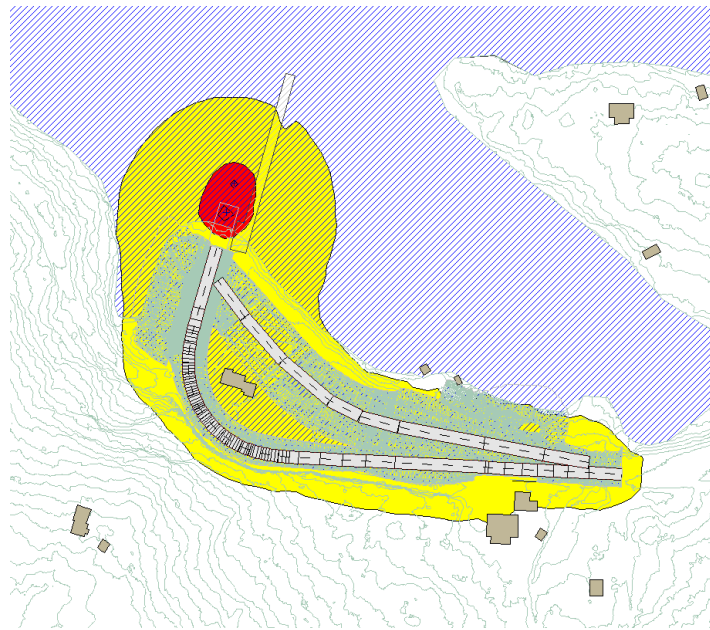
Aktuelle støyreduserende tiltak vil være fokus på bruk av støysvakt utstyr, lokal skjerming på anleggsområdet (containere, etc) og reduserte driftstider for de mest støyede aktivitetene.

Naboer må varsles i forkant av det mest støyende aktivitetene med informasjon om varighet, arbeidets art og hvorfor de støyende arbeidene er nødvendige.

Driftsfase

Én bolig/hytte er beregnet til å overskride grenseverdien for havner og terminaler på $L_{den} = 55$ dB og $L_n = 45$ dB for både dagens situasjon og ny situasjon.

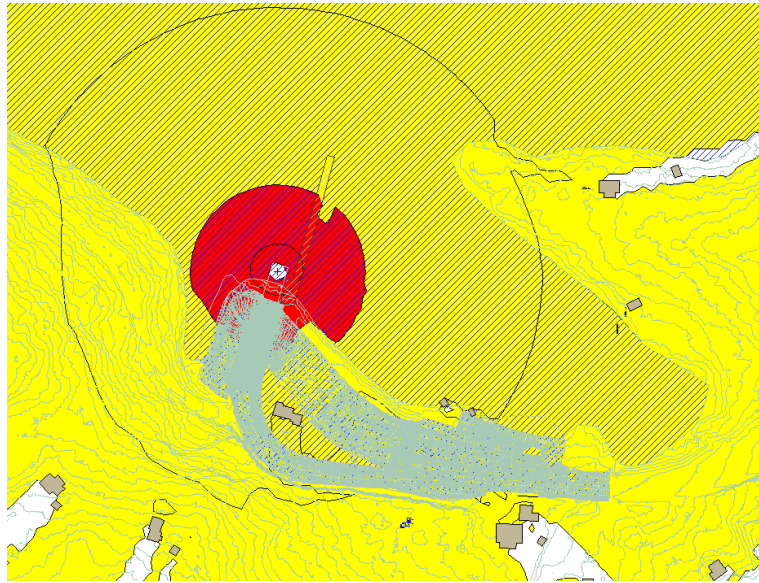
Beregnet støynivå for ny situasjon:



Figur 13 Figur 4.7 Støysonekart, L_{den} , i 4 meters høyde. Drift ny situasjon. Gul støysone: $55\text{dB} \leq L_{den} < 65\text{ dB}$. Rød støysone: $L_{den} \geq 65\text{ dB}$.

Maksimalt lydnivå L_{AFmax} fra fergekai er beregnet til å overskride grenseverdien for havner og terminaler på $L_{AFmax} = 60$ dB for 1 bolig og 10 fritidsboliger. Maksimalt støynivå fra fergekai oppstår når ferge legger til kai, fergelem slår mot fergekai eller ferge og når tungtrafikk kjører av og på ferga. Grenseverdien for maksimalt støynivå gjelder for fergeanløp på natt i tidsrommet kl. 2300-0700.

Beregnet maksimalt støynivå på natt for ny situasjon:



Figur 14 Støysonekart, LAFmax, i 4 meters høyde. Drift ny situasjon. Maksimalt støynivå fra fergekai. Gul støysone: $60\text{dB} \leq L_{AFmax} < 80\text{ dB}$. Rød støysone: $L_{AFmax} \geq 80\text{ dB}$.

Aktuelle tiltak for å redusere støynivå vil være støyskjerm ved fergekai og støydemping av kai/fergelem og/eller lokal støyskjerming ved boligene.

4.5 Friluftsliv inkludert forhold omkring fergeteiet

Eksisterende situasjon

Utbedringen gjelder fergeområdet og det er i all hovedsak areal som i dag har bruk knyttet til fergeaktiviteten. Arealet rundt fergeområdet er regulert som hyttefelt og det er relativt mange hytter i nærområdet. I tilknytning til dette er det ei båthavn i vika innenfor fergekaia (Langosen). Det er i tillegg et par mindre brygger, båtutsett og naust i denne vika.

Virkninger av planforslaget

Reguleringsplanen får ingen direkte følger for hyttene, båthavna og bruken av områdene i friluftssammenheng. Vegadkomsten til båthavna blir endret slik at avkjøringen blir ryddigere i forhold til øvrig trafikk på fergeområdet. Det blir fylt noe ut i sjø, men ikke slik at dette vil legge beslag på areal som er i bruk for friluftsliv. Tiltaket vil ikke virke inn på bruken av båthavna slik den er i dag. Det vil bli sprengt under flomålet på neset nordøst for fergekaia. Dette gjøres for å skape tryggere forhold for innseilinga for ferga. Det skal ikke sprenges over flomålet slik at neset som er et fint utsiktspunkt ikke blir forringet.

I anleggsfasen kan det bli perioder hvor adkomsten til båthavna kan bli påvirket. Dette vil bli forsøkt løst på best mulig måte slik at ulempene for brukerne av båthavna skal bli minst mulig.

4.6 Naturmiljø og vurderinger i forhold til naturmangfoldloven

Eksisterende situasjon

Det er krav om utredning/vurdering av konsekvenser i samsvar med et sett miljørettslege prinsipper for ivaretagelse av naturmiljø ved all utøving av offentlig myndighet i naturmangfoldloven § 7, jf. §§ 8 – 12. Utbedring av fergeområdet vil berøre noe naturareal og kommer derfor inn under dette kravet.

Det er innhentet kunnskap om naturmiljø i tilgjengelige kilder som naturbasen (miljodirektoratet.no), artskart (artsdatabanken.no) og Statens vegvesen sine egne registreringer av fremmede arter i driftskontraktene. Naturforvalter Trond Aalstad var på befaring i området 22. juli 2019.

Det er registrert næringssøkende individ av makrellterne (sterkt truet EN) og fiskemåse (nær truet NT). Ingen av disse er registrert som hekkende innenfor planområdet. Det er for øvrig ikke registrert arter som er definert som truet, altså i kategori CR, EN, VU i Norsk Rødliste for arter 2015 innenfor planområdet eller nær dette. Vegetasjon rundt fergeområdet er ordinær. I bukta ved småbåthavna er det bløtbunnsfjære, mens sjøbunnen er fastere noe lenger ut. Det er en skjellsandforekomst (naturtype) utenfor Skarberget. Denne blir ikke berørt av tiltaket. Planområdet inngår i et større sjøareal registrert som gyteområde for torsk. Det er ikke registrert fremmede arter innenfor planområdet.

Ved prøvetaking for miljøundersøkelser ble det påvist ruglbunn (løse kalkalger) på to av de seks prøvestasjonene. Løse kalkalger har viktig økologisk funksjon som leveområde for mange andre arter. De vokser svært seint (mindre enn en millimeter i året) og regnes derfor som en ikke fornybar ressurs. På grunn av manglende kunnskap om utbredelse er løse kalkalger definert som DD (datamangel) i norsk rødliste for naturtyper 2018. Hovedtrusselen mot løse kalkalger er forsuring av havet, overgjødning og taretråling. Det er gjort miljøgeologiske undersøkelser av sedimenter i sjø der det er aktuelt å fylle ut eller gjøre andre tiltak i sjø. For Skarberget viser resultatene tilstandsklasse III moderat for stoffene antracen, pyren og tributyltinn (TBT) for noen av de åtte prøvetakingsstasjonene.

Kunnskapsgrunnlaget blir regnet som tilstrekkelig jamfør Naturmangfoldloven § 8 der det heter at kravet til kunnskapsgrunnlag skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.



Figur 15 Knausen hvor det fra flomål og ned er aktuelt å sprengne ut for bedre innseiling til liggeplass ferge (Foto: Trond Aalstad/ SVV)

Virkninger av planforslaget

Utbedringen gjelder fergeområdet og det er i all hovedsak allerede sterkt påvirket areal. Noe naturareal kan bli berørt, men det er ikke registrert viktige naturverdier som kan bli forringet av tiltaket. Det blir en liten utfylling innerst i bukta for å legge om adkomstvegen til småbåthavna. Fyllinga her er strammet opp for å minimere utfylling i strandsonen. Når det gjelder løse kalkalger er det ikke sannsynlig at tiltaket i sjø vil redusere forekomsten i vesentlig grad.

Det er planlagt å sprengne bort noe av berget (ytterst på neset som stikker ut ved Langosen) under vann/mot flomålet på grunn av trang innseiling. Videre er det aktuelt å sprengne bort noen grunner i innseilinga fordi de er et sikkerhetsproblem. Dette får minimal betydning for naturmangfoldet. Eneste påvirkning av betydning er i forhold til lokal bestand av fisk (spesielt torsk) som gyter i nærområdene her. For at sprengning i sjø skal ha dødelig effekt på torskefisk må det være relativt kort avstand mellom hvor det sprenges og hvor fisken befinner seg. Men sprenging kan skremme fisk over større avstander (over 1 km) og dermed forstyrre gyting. Av hensyn til lokal torskebestand er det derfor tatt inn i reguleringsbestemmelsene at sprenging i sjø ikke skal foregå i gyteperioden for torsk (1.januar – 1. mai). Hvordan laksefisk og torskefisk reagerer på sprenging i sjø er beskrevet i en artikkel i FJELLSPRENGNINGSTEKNIKK, BERGMEKANIKK/GEOTEKNIKK 2011 hvor det refereres til forsøk gjort av Kystverket i forbindelse med utdyping av Lovund Havn.

På grunn av registrerte miljøgifter i tilstandsklasse III må tiltaket avklares med fylkesmannen som forurensningsmyndighet. Med forbehold om nødvendige hensyn til forurenset sediment er tiltaket vurdert til ikke å ha negative innvirkninger eller komme i konflikt med naturmangfold. Prinsippene i Naturmangfoldloven §§ 8 – 12 ligger til grunn for vurdering av mulig skade, ulempe og avbøtende tiltak. Kravet i naturmangfoldloven § 7 anses som oppfylt.

4.7 Naturressurser

Planområdet berører ikke jordbruk, skogbruk eller drivverdige fjell- og løsmasseforekomster. Planområdet ligger innenfor reinbeitedistrikt Frostisen, men berører ikke områder som er viktige for reindrifta.

4.8 Kulturmiljø

Kulturminner er alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Kulturminner fra før 1537 e.Kr. er automatisk fredet, og betegnes automatisk fredete kulturminner. Kulturminner yngre enn år 1537 benevnes nyere tids kulturminner og kan fredes ved enkeltvedtak. Samiske kulturminner eldre enn 1917 er automatisk fredet. Skipsfunn under vann er automatisk fredet dersom disse er eldre enn 100 år. Kulturmiljøer er områder hvor kulturminner inngår som en del av en større enhet eller sammenheng. Kulturlandskap er landskap som er betydelig preget av menneskelig bruk og virksomhet.

I forbindelse med planforslaget ble det våren 2019 foretatt marinarkeologiske registreringer etter kulturminneloven § 9. Ansvarlig etat var Tromsø museum, som var sjøfartsmuseum med regional forvaltningsmyndighet for kulturminner under vann. Det ble ikke registrert marine kulturminner. Regional kulturminneforvaltning v/ Nordland fylkeskommune og Sametinget har vurdert at det ikke er behov for registreringer etter kulturminner som de har forvaltningsmyndighet for. Det er ikke kjente kulturminner innenfor eller i nærhet til planområdet.

4.9 Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

Med utgangspunkt i forslag til regulering for Skarberget fergeleie om tilrettelegging for lavutslippsferger er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Norconsult har på vegne av Statens vegvesen utarbeide ROS-analysen.

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite til moderat sårbart. Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. På den bakgrunn ble følgende farer utredet:

- Ustabil grunn
- Flom i vassdrag
- Havnivåstiging og stormflo
- Ekstremnedbør (overvann)
- Skog-/lyngbrann
- Transport av farlig gods
- Trafikkforhold
- Utbedring av grunnforhold - sprengningsarbeid

Av disse fremstod skog-/lyngbrann som moderat sårbart og det ble gjennomført en risikoanalyse. Analysen viste akseptabel risiko, men det er likevel etablert et kostnadseffektivt tiltak som vurderes å kunne ha stor effekt: Det tilrådes god brannberedskap i anleggsfasen.

Det er også, gjennom fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering, identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet. Tiltakene er sammenfattet i tabellen under.

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
Ustabil grunn	Vurderingene og tiltakene fra den geotekniske undersøkelsen følges opp i videre planlegging og prosjektering.
Ekstremnedbør/overvann	Prosjektering og utforming av overvannshåndtering må ta hensyn til forventede klimaendringer med styrtregneepisoder og endret nedbørintensitet.
Skogbrann	Det må sikres god brannberedskap i anleggsfasen.
Utbedringer i sjø	Gjeldende lover og forskrifter følges til enhver tid, jf. forskrift om håndtering av brannfarlig, reaksjonsfarlig og trykksatt stoff og veiledning til forskrift om håndtering av brannfarlig, reaksjonsfarlig og trykksatt stoff samt utstyr og anlegg som benyttes
Drikkevannskilder	Grunnvannsborehullet ved G/B nr. 207, 37 må ivaretas i anleggsfasen.
Eksisterende kraftforsyning	Eksisterende kraftforsyning må hensyntas i anleggsfasen.
Trafikkforhold	Det forutsettes at gode løsninger for trafikkavvikling ivaretas i anleggsperioden.

4.10 Trafikksikkerhetsrevisjon (TS)

Det er gjort TS-revisjon på nivå 1 reguleringsplan for riksvegferjesambandet E6 Bognes - Skarberget. For fergeleiet E6 Skarberget er det en kommentar.

- Rekkverk langs veg legges utfør vendehammer som er i avkjørsel til småbåthavn.

Det skal gjennomføres trafikksikkerhetsrevisjon også i prosjekteringsfasen av E6 Bognes– Skarberget prosjektet.

De momentene som er påpekt i TS-revisjonen på reguleringsplannivå hensyntas i denne omgang så langt det lar seg gjøre. Prosjektleder sørger for at alle avvik, merknader og kommentarer tas videre inn i prosjekteringsfasen.

Årsdøgntrafikk (ÅDT)

Årsdøgntrafikk er den totale trafikken i et snitt eller på en trafikklenke i løpet av et kalenderår, delt på antall dager i året. Altså antall biler som i snitt passerer pr. døgn. ÅDT-tallene i tabellen under er basert på trafikk tall for fergene, pluss en beregning av hvor mye ÅDT eneboliger og parkeringsplasser genererer. ÅDT-tung er som oppgitt på fergene. Vi har ikke tellinger på fergeleiets landområde.

Skarberget	ÅDT 2019	ÅDT 2032
Total	415	605
Tung	27%	

Risiko til sjøs og ved ilandlegging:

Fergekaiene er et nødvendig ledd i vegsystemet og er underlagt de samme reglene og begrensingene som resten av vegsystemet. Det er de samme reglene for universell utforming her som i resten av samfunnet. Dette er lettere å oppfylle på nye anlegg enn på gamle. Det er laget egne skjerma soner for gående. Dette er nødvendig når vi ønsker raskere og mer effektiv lossing og lasting fordi fartsnivået over fergekaibrua kan øke.

Virkninger av planforslaget

På fergekaibru er det rekkverk for å skille kjørende og gående av/på ferga. Innenfor normal levetid for fergekaier, medfører ikke endringene i estimert havnivåstigning noen problem. Bruksavgrensing på fergekaikonstruksjonen er løftehøyde på fergekaibru og størrelse på ferge.

4.11 Radon

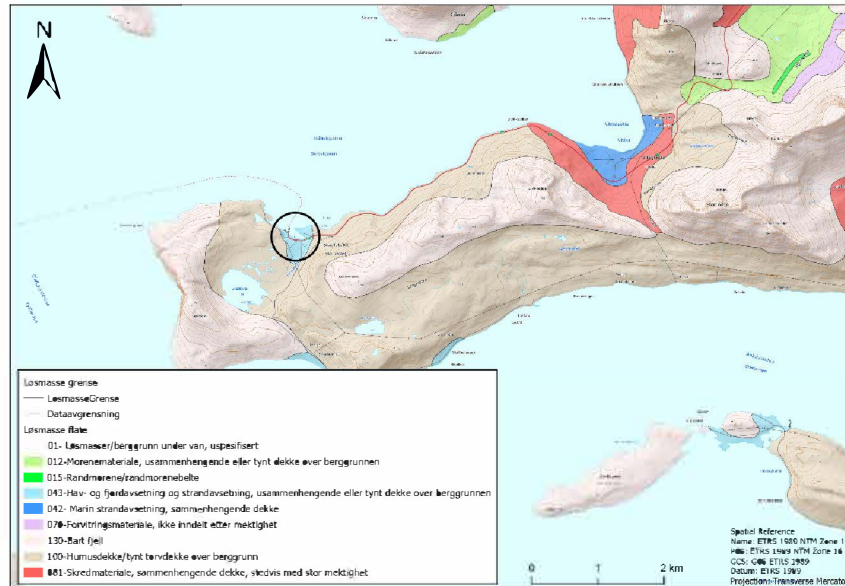
Tiltaket påvirker ikke en eventuell helserisiko som radongass gir i boliger. Med unntak av servicebygg med kiosk er det ikke planlagt nye bygninger for varig opphold innenfor planområdet. For servicebygget vil de generelle reglene om radon i § 13-5 i Byggeteknisk forskrift ivareta faren knyttet til stråling fra radon.

5 Geologi og grunnforhold

Det er utført en rekke grunnundersøkelser på sjøen i området. Alle de nye borepunktene viser kort dybde til berg. Løsmassemekthetene ligger på mellom 0,13 meter og 1,73 meter.

Løsmasser

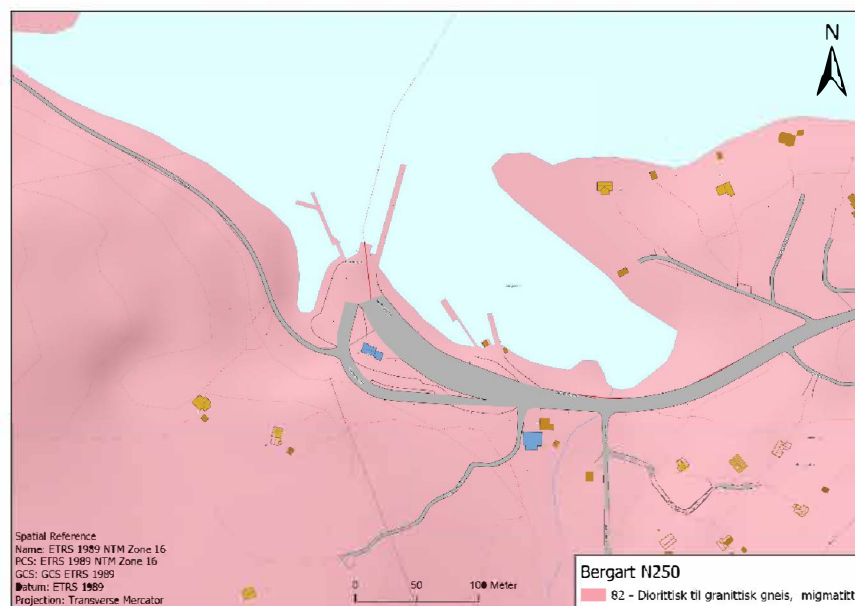
Løsmassekartet til Norges geologiske undersøkelse (NGU) viser at det er hovedsakelig tynt dekke med hav- og fjordavsetninger og torvdekke i det aktuelle området.



Figur 16 Løsmassekart viser at det er tynt dekke med hav- og fjordavsetninger og torvdekke i det aktuelle området.

Berggrunn

Berggrunnskartet til NGU (M 1:250 000) viser at bergarten i det aktuelle området er granittisk gneis. To tydelige regionale struktursett orientert NN – SSV og NV – SØ er å se på flyfoto.



Figur17 Berggrunnskart viser at hovedbergarten i det aktuelle området er granittisk gneis.

Sprengning og sikring

For å tilrettelegge for lavutslippsferger ved Skarberget fergekai er det planlagt å fjerne to skjær som ligger nord-nordvest for fergekaia, samt deler av en odde øst for fergekaia. For odden er det den delen som ligger under flomålet som skal fjernes. Der er det planlagt å sprengne ned til kote -7,5. Terrengformene gir antydninger til at det kan ha vært utført sprengningsarbeid her tidligere. Det er derfor viktig å undersøke for gjenstående sprengstoff før arbeidet starter. I tillegg vil sprengningsarbeidene foregå i avstand på 100 meter eller mindre fra objekter som for eksempel boliger. Det anbefales derfor å begrense rystelser iht. NS8141 (2001). Detaljer vedrørende for- og ettersikring av utsprenget berg mv. ligger vedlagt i geologisk fagrapport.

Bølgeanalyse

Statens vegvesen planlegger utdypning og fjerning av ytre deler av bergnabb på innsiden av Skarberget ferjekai for å gi nødvendig rom til at ferjen kan legge seg til på østsiden av tilleggskaien. I den forbindelse er det undersøkt hvorvidt en utdypning og fjerning av bergnabb kan føre til endrede bølgeforhold ved kaianlegget og småbåthavnen (Multiconsult, 2020). For å minimere andelen reflekterte bølger fra tiltaket er det anbefalt at tiltaket vinkles i størst mulig grad i retning nordøst-sørvest. Dette medfører at innkommende bølger fra nordvest, den dominerende bølgeretningen, blir reflektert ut mot fjorden igjen fremfor inn mot kaianlegget og småbåthavnen. En slak helning og høy ruhet vil minimere sannsynligheten for reflekterte bølger av betydning. Om tiltaket ikke strekker seg helt opp til overflaten, vil refleksjonen være mindre jo lenger ned i vannsøylen veggen slutter. Hvis tiltaket utformes etter overstående anbefalinger, forventes det lite endring av bølgeforholdene ved kaianlegget og småbåthavnen (mindre enn 0.1 m signifikant bølgehøyde). Ytterste delen av kaianlegget og innseilingen vil kunne oppleve en liten andel reflekterte bølger, noe som kan oppleves som en mer kaotisk bølgesituasjon.

6 Elektroanlegg

Eksisterende ledninger anses ikke å være i konflikt med planen, og det legges frem nye forsyningskabler til nytt teknisk bygg på kaianlegget. Trase for dette vil bli prosjektert i samarbeid med nettleverandør. Plassering av trafo gjøres også i samarbeid med nettleverandør. Detaljer rundt dette vil bli avklart i byggeplan.

Ladesystemet til elektrisk ferge krever et større teknisk bygg. Utforming av bygget skjer gjennom krav i aktuelle regelverk og føringer fra Statens vegvesen. Deler av ladesystemet vil kreve et område som er fysisk avsperrert for allmenn ferdsel.

Teknisk bygg vil være todelt. Ett åpent område for publikum med toaletter og venterom, og ett lukket område kun for teknisk personell. Lukket område vil inneholde utstyr for fergedrift. Her vil det bli plassert bl.a. transformator, batterier, sikringer og annet elektrisk utstyr tilhørende lading av ferga. Størrelse og utforming av teknisk bygg vil bli avklart i byggefasen.

Det vil gå kabler i bakken mellom teknisk bygg og fergekai. På fergekai vil det være et avsperrert område beregnet for ladekontakten til ferga.

Det vil bli etablert nytt belysningsanlegg i henhold til gjeldende regelverk for oppstillingsplass og kaianlegg. Belysningsanlegget vil bli av LED-type.

7 Grunnerverv

Vedtatt reguleringsplan vil danne grunnlag for grunnerverv. Dersom frivillige avtaler med grunneiere ikke oppnås, vil en vedtatt plan være grunnlag for ekspropriasjon av grunn og rettigheter. Normalt vil grunnervervet følge formålsgrensen slik at offentlige trafikkområder blir offentlig eiendom.

8 Gjennomføring av planforslaget

8.1 Framdrift og finansiering

Prosjektet er omtalt i Statens vegvesen sitt handlingsprogram 2018-2023 (2029), og er foreslått finansiert med 200 millioner kroner i 2021 og 177 millioner kroner i 2022 (2018-kroner). Foreslått byggestart er i 2021, med ferdigstilling i 2022. Dagens kontrakt på ferge drift utløper 30.11.2022.

Utdyping av ny farled inngår ikke i dette prosjektet. Det vil ikke gjennomføres før finansiering er i orden, uvisst når. Av undervannsarbeider er det kun neset i nordøst som inngår i arbeidsomfanget på Skarberget fergeleie.

8.2 Utbyggingsrekkefølge

Utbyggingsrekkefølge vil bli avklart i forbindelse med prosjektering. Før det kan gis igangsettingstillatelse til utfylling og/eller mudring, må det foreligge tillatelse etter forurensningsloven fra Fylkesmannen. Plan for detaljert håndtering av utdypingsmasser, herunder eventuelle supplerende miljøundersøkelser, skal være godkjent av forurensningsmyndighet før fysiske arbeider med utdyping igangsettes.

8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Trafikk skal ikke hindres unødige i anleggsperioden. Løsninger for myke trafikanter må ivaretas.

8.4 Helse, miljø og sikkerhet (HMS) og ytre miljø (YM) i anleggsfasen.

Helse, miljø og sikkerhet

Helse, miljø og sikkerhet (HMS) uttrykker belastningen som påføres de menneskene som skal bygge eller bruke prosjektet i anleggsfasen, driftsfasen og vedlikeholdsfasen.

Statens vegvesen har som arbeidsgiver og byggherre en målsetning om at all virksomhet i etaten skal gjennomføres uten at mennesker og miljø påføres skade. Alt planarbeid gjennomføres i henhold til krav nedfelt i interne bestemmelser samt lov og forskrifter.

Det er utført en analyse av sårbarhet og risiko. Aktuelle forhold er omtalt og tiltak er beskrevet. Med bakgrunn i denne analysen er det utarbeidet en SHA-plan (Sikkerhet, Helse, og Arbeidsmiljø) for byggeplanfasen i henhold til byggherreforskriften. SHA-planen inneholder risikovurdering og påpeker farlige og miljøbelastende arbeidsoperasjoner og materialer i forbindelse med bygging. Byggherrens Sikkerhet, helse og arbeidsmiljøplan (SHA-plan) danner grunnlaget for de HMS-krav som stilles til den utførende avtale/kontrakt.

Innspill til plan for ytre miljø (YM-plan)

<i>Tema</i>	<i>Problemstilling/vurderinger</i>
Støy	Konkrete tiltak vurderes i neste planfase.
Forurensning av jord og vann	I anleggsperioden må det utvises varsomhet med vannkilder.
Landskap	Gi fyllinger og skjæringer en form tilpasset terrenget. Revegetere med toppjord fra stedet så mye som mulig. Anleggsområdet bør ikke omfatte mer areal enn det som er nødvendig.
Nærmiljø og friluftsliv	Ivareta framkommelighet til småbåthavn i størst mulig grad i anleggsfasen.
Naturmiljø	Det må foreligge avklaring fra fylkesmannen om håndtering av forurenset sediment før arbeid i sjø kan startes opp.
Strandsone	Ingen spesielle hensyn, i hovedsak allerede sterkt påvirket område.
Kulturminner	Ingen registrerte kulturminner i planområdet.
Naturressurser	Eventuelt topplag med matjord mellomlagres og tilbakeføres. God siktrydding som tiltak mot viltpåkjørsler.
Materialvalg og avfallshåndtering	Ha fokus på enhetlige løsninger i hele prosjektområdet mht. materialbruk. Satse på materialer som er miljøvennlige og som kan gjenvinnes. Vurdere lokale leveranser. Det skal lages avfallsplan.

For å ivareta det Ytre Miljø vil det bli utarbeidet en egen YM-plan som også stiller krav til byggherre og entreprenør i byggeperioden.

9 Sammendrag av merknader etter varslet oppstart av detaljregulering E6 Skarberget fergeleie.

01 Kristin Bech, datert 14.10.19

Div. spørsmål og innspill til Skarberget fergeleie ang. planavgrensning, universell utforming, størrelse på oppstillingsfelt, seilingsled og estetisk utforming av fergeleiet.

Kommentar: Planavgrensning er redusert etter varsel om oppstart. Dimensjonering av oppstillingsfeltet på land tar utgangspunkt blant annet i antall oppstillingsplasser på ferga. Utdyping av ny seilingsled reguleres i denne planen, men er foreløpig ikke finansiert. Etter vår mening vil den estetiske utformingen av fergeleiet få et løft, der universell utforming tilrettelegger fergeleiet for flest mulig, sammenlignet med dagens situasjon.

02 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), datert 14.10.19.

Generell tilbakemelding på varsel om oppstart. Ettersom 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.

Kommentar: Tas til etterretning.

03 Nordland fylkeskommune, datert 14.10.19.

Oppstartsmeldingen viser ikke godt nok hva som er formålet med planen. Mangelen på informasjon gjør det vanskelig å ta stilling til og komme med tilbakemelding på det oppstartede planarbeidet.

Vi stiller oss positive til at det er fokus på å legge til rette for lavutslippsferger. Det er i tråd med regional arealpolitikk. Viser for øvrig til gjeldende fylkesplan for Nordland. Så langt vi kjenner til, er planene ikke i konflikt med verneverdige kulturminner som fylkeskommunen er delegert forvaltningsansvar for. Vi har foreløpig ingen merknader til planarbeidet og vil gi endelig uttalelse når planforslag foreligger.

Kommentar: Tas til etterretning.

04 Skarberget båtforening v/ Stein Torfinn Johnsen, datert 15.10.19

Ønsker dialog med Statens vegvesen angående forhold som berører småbåthavna.

Blant annet angående utsprenging av innløpet til båthavna med de evt. ulemper det måtte medføre med bølgehøyde o.l. Kan disse utsprengte massene brukes som en liten molo? Ønsker bedre fending på fergekaia som bølgedemping.

Kommentar: En eventuell molo ligger utenfor vegvesenets ansvarsområde. Det er utført bølgeanalyser som viser at utsprengning ved innløpet i liten grad vil påvirke bølgehøyder i småbåthavn, det er derfor ikke regulert inn bølgedemping. Skjørt/fending for bølgedemping vil påføre kai, søyler og forankring i sjøbunnen store ekstra belastninger som ikke er kostnadmessig forsvarlig i prosjektet. Reserveferga som i perioder vil ligge ved østsiden av kaia vil gi noe bølgedemping.

05 Almar Markussen, datert 17.10.19

Grunneier og medlem av Skarberget båtforening. Ønsker om mulig bølgedemping under fergekaien, sjøoppdrift er et problem for småbåtene, spesielt på gitte vindretninger. Ved framføring av strøm til fergene bør det også tenkes på mulighet for strøm til fremtidige el-fritidsbåter. Som grunneier av neset positiv til lavutslippsferger, har ikke motforestillinger mot sprengning for lettere innseiling (forbehold om omfang). Ved stormflo flør deler av neset ned, etterspør mulighet for å regulere inn en molo. Hvis mulig ønskes samarbeid om utforming av sjøhus, med tanke på estetikk ved fergeområdet.

Kommentar: Det er foreløpig ikke tatt en avgjørelse angående strømforsyning til fergene. Utførte bølgeanalyser viser at utsprenkning ved innløpet i liten grad vil påvirke bølgehøyder i småbåthavna. Bølgedemping for småbåthavna og problemer med sjøoppdrift for småbåtene ligger utenfor vårt ansvarsområde, det samme gjelder bidrag til molo og sjøhus. Skjørt/fendring for bølgedemping vil påføre kai, søyler og forankring i sjøbunnen store ekstra belastninger som ikke er kostnadmessig forsvarlig i prosjektet. Reserveferga som i perioder vil ligge ved østsiden av kaia vil gi noe bølgedemping.

06 Tromsø museum, datert 18.10.19.

Ingen automatisk vernede kulturminner eller andre funn av kulturhistorisk betydning innenfor de sannsynlige tiltaksområdene i planforslaget. Ingen merknader til reguleringsplanforslag eller eventuelle tiltak som planlegges i sjøen.

Kommentar: Tas til etterretning.

07 Fylkesmannen i Nordland, datert 25.10.19

Eventuell mudring, utfylling eller andre inngrep i sjøbunnen som medfører fare for spredning av partikler, plast og berører forurensed sediment må ha særskilt tillatelse etter forurensningslovens bestemmelser fra Fylkesmannen. I denne forbindelse bør det fremkomme i bestemmelsene at det i forbindelse med søknad om eventuell utfylling og/eller mudring må det gjennomføres miljøtekniske undersøkelser og utarbeides plan for håndtering av forurensede masser og gjennomføring av arbeidet. Søknad om utfylling og/eller mudring skal sendes til Fylkesmannen.

Det bør fremkomme av rekkefølgebestemmelsene at før det kan gis igangsettingstillatelse til utfylling og/eller mudring, må det foreligge tillatelse etter forurensningsloven fra Fylkesmannen.

Kommentar: Tas til etterretning. Innspill om igangsettingstillatelse fra Fylkesmannen tas med i rekkefølgebestemmelsene.



Statens vegvesen
Pb. 1403
8002 BODØ

Tlf: (+47)22073000
firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen