



Statens vegvesen

DETALJREGULERING

Vedtatt plan 17.12.2020



Statens vegvesen

E6/rv.827 Tilrettelegging for lavutslippsferger

Rv. 827 Kjøpsvik

Narvik kommune

Utbygging
Utbyggingsområde nord, Bodø
12.11.2020 Vedtatt i Narvik kommunestyre 17.12.2020

Planbeskrivelse

Innhold

Sammendrag	3
1 Innledning.....	4
1.1 Planprosess.....	5
1.2 Forhold til andre planer.....	5
2 Planområdet	6
3 Planforslaget.....	7
3.1 Fergeleiets landområde.....	7
3.2 Fergekaia	7
3.3 Universell utforming.....	8
3.4 Midlertidig trafikkområde, masselager og rigg	9
4 Konsekvenser av planforslaget.....	10
4.1 Trafikksikkerhet	10
4.2 Fergetrafikk	10
4.3 Landskap.....	10
4.4 Støy.....	13
4.5 Naturmiljø og vurderinger i forhold til naturmangfoldloven.....	18
4.6 Naturressurser.....	19
4.7 Nærmiljø og friluftsliv.....	19
4.8 Kulturmiljø.....	19
4.9 Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse).....	19
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 rv. 827 Kjøpsvik fergeleie ...	25
Vedlegg.....	27

Sammendrag

Statens vegvesen, utbyggingsavdeling nord har i samarbeid med Narvik kommune utarbeidet detaljregulering for rv.827 Kjøpsvik fergeleie. Narvik kommune er ansvarlig planmyndighet for reguleringsplanen. Hensikten med prosjektet er å legge til rette for lavutslippsferger på riksvegfergesambandet rv.827 Drag – Kjøpsvik. 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. Detaljreguleringen skal vise det konkrete prosjektet så detaljert at utstrekningen av tiltaket og bruk/ vern av de areal som blir berørt av utbygginga kommer tydelig frem. Detaljreguleringen er også nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

Eksisterende fergekai ligger lavt og er utsatt for oversvømmelse. Den ligger også ugunstig plassert i forhold til oppstillingsplasser og på- og avkjøring. Det planlegges derfor for på sikt å etablere ny kai på østsiden av eksisterende kai. I påvente av at eksisterende fergekai avløses av ny fergekai, kan det bli behov for å utbedre eksisterende fergekai. Eksisterende tilleggskai planlegges utvidet til effektiv kailengde L på inntil 90 meter og bredde B på inntil 8 meter. Det planlegges også å skifte ut eksisterende fergekaibru med ny 9x22 meter fergekaibru.

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 kjente kulturminner innenfor eller i nærhet til 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 rv. 827 Kjøpsvik fergeleie. 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 rv. 827 Drag -Kjøpsvik. 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 reisekjerder. 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. En mindre endring av planavgrensning ble i oktober samme år meldt til berørte grunneiere og offentlige instanser. Området ble utvidet i sørøst mars 2020, dette ble annonser i avisa Fremover og varslet til berørte grunneiere og offentlige instanser.

Statens vegvesen vurderer at planarbeidet for Kjøpsvik 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 Fremover, 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

Prosjektet kommer ikke i konflikt med andre kjente planer. Området for fergeleiet ligger inne i område for plan-ID 1991201, rv.827 Kjøpsvik fergekai.

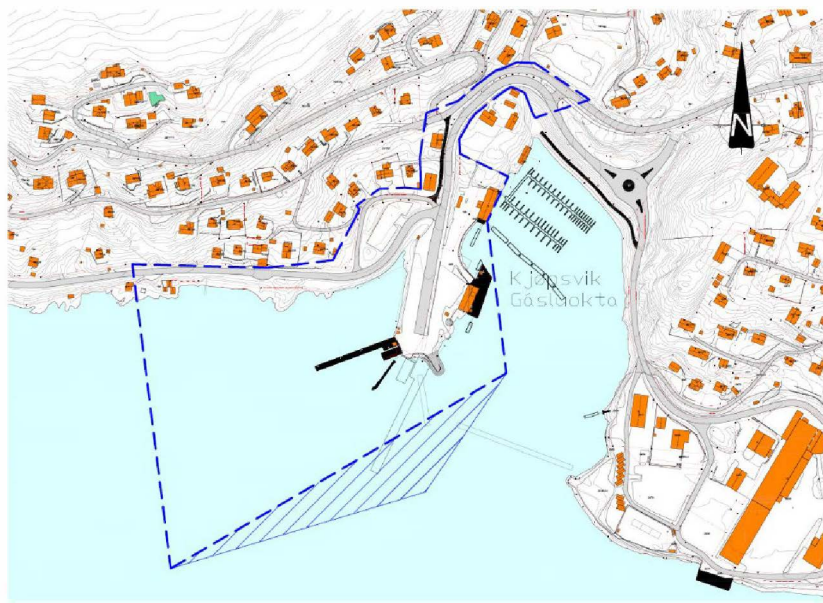
2 Planområdet

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. Planområdet Kjøpsvik ligger sentralt i tettstedet Kjøpsvik, som tidligere var kommunesenter i nå oppløste Tysfjord kommune. I umiddelbar nærhet til fergeleiet ligger både boliger og næringsareal.



Figur 1 Utsnitt av Tysfjorden. Fergeruta Drag -Kjøpsvik som nederste rød, stiplet linje.

Planavgrensning som varslet ved oppstart har blitt noe endret underveis i planprosessen. Ved offentlig høring er planområdet ytterligere endret. Se nytt forslag til planavgrensning i figur 3, side 10.



Figur 2 Planavgrensning oktober 2019, med utvidelse mars 2020 (skravert).

3 Planforslaget

3.1 Fergeteiets landområde

Eksisterende situasjon

Fergeteiet har i dag oppstilling til 62 personbilenheter (pbe). Toalett og venterom finnes i et privat næringsbygg. Det er både næringsbygg, bolighus og en småbåthavn i nærheten, samt avkjøring til fylkesveg 7540. Det finnes få tilrettelagte parkeringsplasser på- og ved fergeteiet. På grunn av blant annet både utbygging og mye hytter/fritidsboliger i veiløse områder innover i fjorden parkerer mange i området i dag. Tilstanden beskrives som tidvis kaotisk.

Virkninger av planforslaget

På fergeteiet legges det opp til 120 pbe. Det er her tatt utgangspunkt i at ferga som skal trafikkere strekningen kan ta 120 pbe, som tilsvarer dagens kapasitet. Krysset til fv. 7540 legges om for å gi plass til flere oppstillingsplasser på fergeteiet. Det settes av egne oppstillingsplasser for personer med behov for spesiell tilrettelegging (HC-plasser) og området gjøres generelt mer brukervennlig for fotgjengere. Det settes av plass til toalettbygg og venterom på fergeteiet, samt et teknisk bygg. Området dimensjoneres for modulvogntog. I tillegg reguleres det inn parkeringsplass i nærhet til fergeteiet.



Figur 3 Planavgrensning ved offentlig høring, juni 2020.

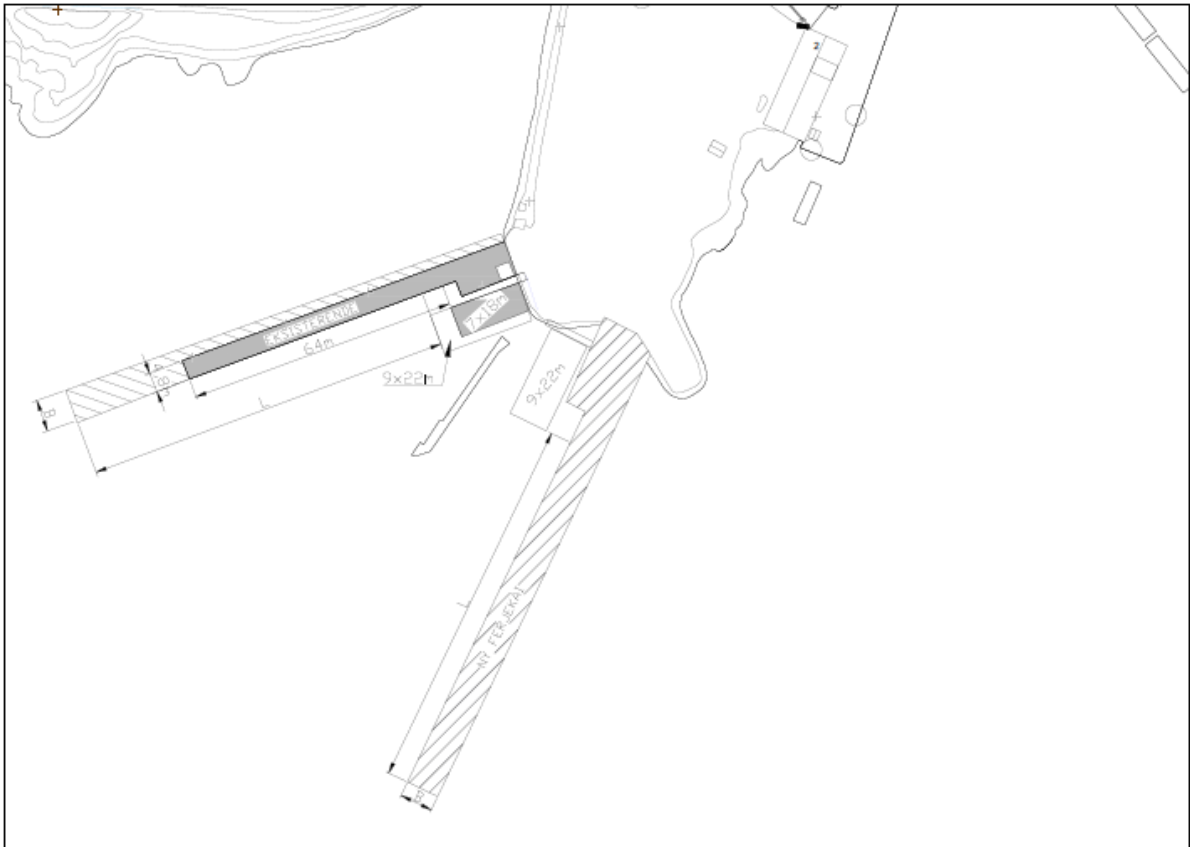
3.2 Fergeteia

Kjøpsvik fergekai ble bygget i 1995 og ble så ombygget i 2008 i forbindelse med skifte til 7x18 meter fergekai. Tilleggskaia er 4,8 meter bred og effektiv kailengde er 64 meter.

Eksisterende fergekai ligger lavt og er utsatt for oversvømmelse. Den ligger også ugunstig plassert i forhold til oppstillingsplasser og på- og avkjøring. Det planlegges derfor for på sikt å etablere ny kai på østsiden av eksisterende kai. Den nye kaia er planlagt for på sikt å fungere også som liggekai for

eventuelle reservefartøy. Som liggekai vil ferger over tid kunne bli liggende langs østsida av fergekai. Ny fergekaibru vil bli 9x22 meter.

I påvente av at eksisterende fergekai avløses av ny fergekai, kan det bli behov for å utbedre eksisterende fergekai. Eksisterende tilleggskai planlegges utvidet til effektiv kailengde L på inntil 90 meter og bredde B på inntil 8 meter. Det planlegges også å skifte ut eksisterende fergekaibru med ny 9x22 meter fergekaibru.



Figur 4 Skisse som viser eksisterende ferjekai (grå) med mulig utvidelse, og planlagt ny fergekai (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 komplett gangadkomst til fergen. Det er manuell organisering av kjøretøy som har med seg bevegelseshemmete, dette fungerer ikke optimalt. Toalett mangler på selve fergeteleiet. Det finnes noen få benker på kaiområdet som ikke er tilrettelagt med tanke på universell utforming. Skilt med ruteinfo er fraværende/mangelfull.

Virkninger av planforslaget

Gangarealer langs yttersiden av oppstillingsplassene tilrettelegges. Nytt servicebygg bygges, med universelt utformet toalett (HC-toalett) og trinnfri adkomst. Reserverte HC-plasser i oppstillingsfeltet nærmest 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. Masser må tilføres 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 nordøst i planområdet er regulert til rigg og anleggsområde for å kunne fortøye 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 fergekaias 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

Eventuell ny fergekai på Kjøpsvik vil endre farleden. I planforslaget er det forberedt for både å beholde eksisterende kai og eventuelt å bygge ny kai. Ved bygging av ny kai vil dagens kai bli anvendt som liggekai.

For å unngå hindringer for fergene reguleres det inn farled også på Kjøpsvik ned til/over kote -8,0 NN2000. Det tillates ikke fortøyninger eller andre installasjoner innenfor denne bredden og dybden som angitt på R-tegning Kjøpsvik.

4.3 Landskap

Eksisterende situasjon

Kjøpsvik ligger på en halvøy, der Lifjellet 849 moh. midt på halvøya er altdominerende. Tettstedet ligger i et kystslettelandskap, med kuperte åser nær, større fjell til alle sider, og bare en drøy mil i luftlinje fra kjente Stetinden (1391 moh.). Fergeleiet har en skjermet plassering «bak» Hulløya.

Kjøpsvik ligger i Narvik kommune og har omfattende bebyggelse og infrastruktur. Tettstedet har rundt 800 innbyggere. Kjøpsvik fikk i 1992 vegtilknytning nordover til E6 (rv. 827). Tettstedet har tilknytning til E6 også i sørvest via bilfergeforbindelsen Kjøpsvik–Drag.



Figur 5 Utsikt mot Hulløya fra Kjøpsvik fergeleie (Foto: Erik Haagenen, Statens vegvesen)

Typisk for fergeleier er store asfaltflater, skilt og belysning. Slik er preget også her. Grensene mot private kaianlegg og lagerbygninger er utflytende, materiell ligger henslengt. Øst for fergeleiet ser man over til Norcem sementfabrikk og til de markante siloer.



Figur 6 Rotete preg ved oppstillingsplassene (Foto: Statens vegvesen)

Arealene rundt fergeleiet er bygget på fyllinger, og kun vest for fergeleiet er det naturlig fjære. Mot vest ligger også spredte eneboliger idyllisk i den grønnkledte lia.



Figur 7 Boliger ovenfor rv. 7540, vest for fergeleiet. (Foto: Erik Haagensen, Statens vegvesen).

Utenom den ca 1 km² store bebyggelse og et kalksteinsbrudd, er det storslått fjellnatur som preger omgivelsene. Fra fergeleiet er det spektakulær utsikt til Hulløya og til blant annet Segltindan og Nestinden mot sør.

Virkninger av planforslaget

Arealbruken til adkomst og oppstilling blir optimalisert, med veldig små terrengendringer. Det vil bli mindre utfyllinger i sjøen på begge sider av fergekai. Det planlegges et nytt teknisk bygg samt venterom med universelt utformet toalett. Utenfor venterommet etableres oppholdsplass med bord og benker. Det blir trygg gangadkomst til fergen. Fylkesveg 7540 legges om, og parkeringsplassen får derfor en litt annen utforming. Her skal det etableres avskjermende vegetasjon mot boligene.

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 8 Eksempel på bruk av fargete master, fra Lavangsdalen i Tromsø. Foto: Erik Haagensen, Statens vegvesen)

Avbøtende tiltak

Området rundt servicebygg er begrenset og bør utformes med høy kvalitet i utforming og valg av utstyr. Sittegrupper må få universell utforming og et moderne design. Alle berørte arealer utenfor fast dekke bør revegeteres. Det etableres vegetasjon som skjerming mellom p-plassen og eneboligene. Fyllingsfronter bør utformes med god standard.

Ved stikkrenner skal rørinntak og kanter sikres med steinsetting.



Figur 9 Steinsetting omkring stikkrenne. (Foto: Elisabet Kongsbakk, Statens vegvesen).

4.4 Støy

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 fergekaier.

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_{AFmax} 60 dB	Uten impulslyd: L_{den} 65 dB Med impulslyd: L_{den} 60 dB		L_{night} 55 dB L_{AFmax} 80 dB

For krav til innendørs støy i støyfølsom bebyggelse henviser T-1442 til forskrift om tekniske krav til byggverk (Byggteknisk forskrift) og Norsk standard NS 8175 klasse C som angir minimumskravene som følger av forskriften. Kravet til innendørs lydnivå for boliger er $L_{Aeq} \leq 30$ 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 mottatt 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 Multiconsults database. Kildenivåer for støy fra ferge er basert på målinger som Multiconsult har utført på Flakk fergekai i Trondheim. Kildenivå fra maksimalt støynivå ved ankomst/avgang ferge og fra kjøring av og på ferga er hentet fra Sulesund fergekai i Ålesund. Det er forutsatt at ny fergekai ved Kjøpsvik skal ha lik standard som Sulesund fergekai med fokus på støyreduserende tiltak.

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 boliger 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 boligene.

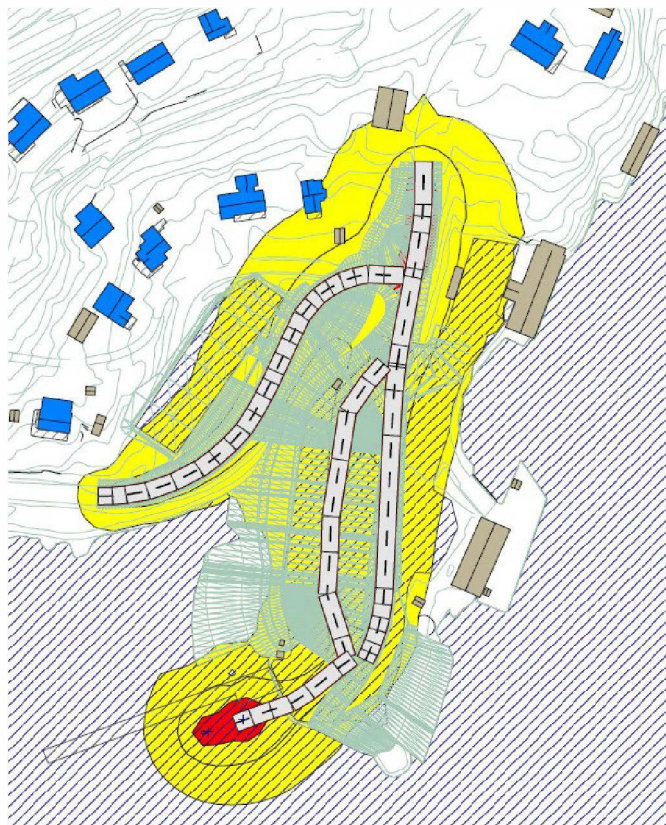
Aktuelle støyreduserende tiltak vil være fokus på bruk av støysvakt utstyr, lokal skjerming på anleggsområdet (containere, etc.) og reduserte driftstider for de mest støyende aktivitetene.

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

Driftsfase

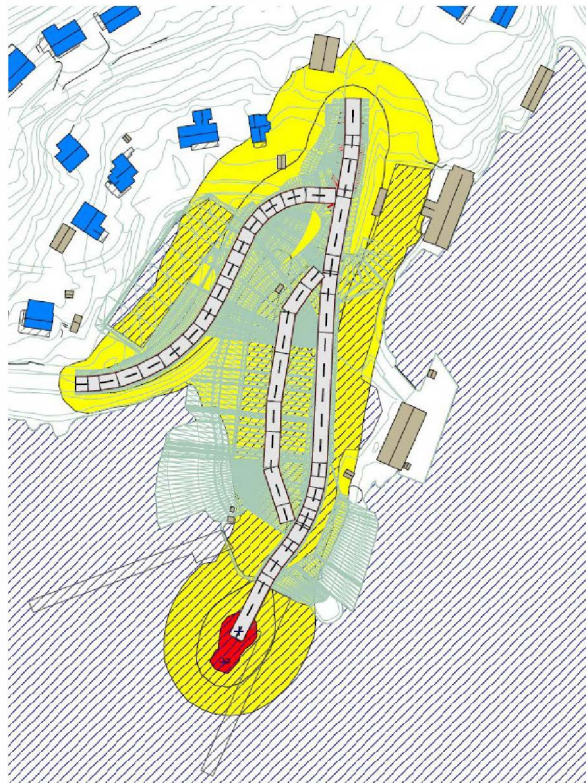
Støy er beregnet for to alternative plasseringer av fergekai. Én bolig er beregnet til å overskride grenseverdien for havner og terminaler på $L_{den} = 55$ dB og $L_n = 45$ dB for både dagens situasjon og ny situasjon.

Beregnet støynivå for ny situasjon, alternativ 1:



Figur 10 Støysonekart, L_{den} , i 4 meters høyde. Drift ny situasjon- alternativ 1.
Gul støyzone: $55\text{dB} \leq L_{den} < 65\text{ dB}$. Rød støyzone: $L_{den} \geq 65\text{ dB}$.

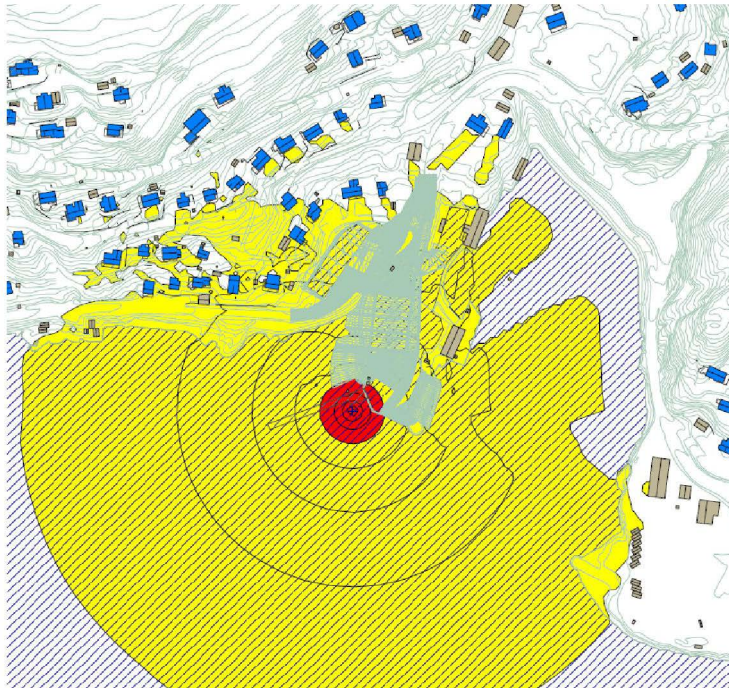
Beregnet støynivå for ny situasjon, alternativ 2:



Figur 11 Støysonekart, L_{den} , i 4 meters høyde. Drift ny situasjon alternativ 2.
Gul støysone: $55\text{dB} \leq L_{den} < 65\text{ dB}$. Rød støysone: $L_{den} \geq 65\text{ dB}$.

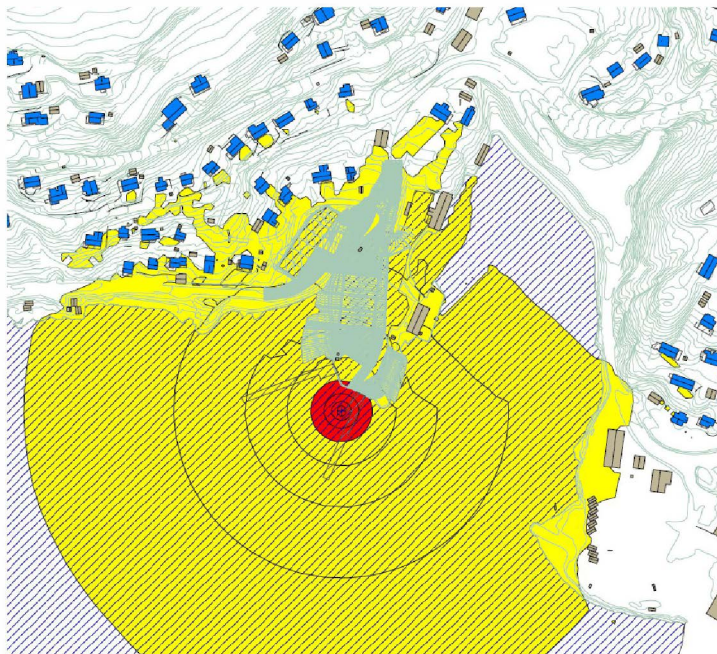
Maksimalt lydnivå L_{AFmax} fra fergekai er beregnet til å overskride grenseverdien for havner og terminaler på $L_{AFmax} = 60\text{ dB}$ for 12 boliger (alternativ 1) og 8 (alternativ 2). Maksimalt støynivå fra fergekai oppstår når ferge legger til kai, fergelem slår mot fergekai eller ferge og når 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 alternativ 1:



Figur 12 Støysonekart, L_{AFmax} , i 4 meters høyde. Drift ny situasjon, alternativ 1. Maksimalt støynivå fra fergekai. Gul støysone: $60dB \leq L_{AFmax} < 80$ dB. Rød støysone: $L_{AFmax} \geq 80$ dB.

Beregnet maksimalt støynivå på natt for ny situasjon alternativ 2:



Figur 13 Beregnet maksimalt støynivå natt, ny situasjon alternativ 2.

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

4.5 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 utøvelse 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 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. Vegetasjonen langs veg er artsrik og preget av kalkrik grunn eller tilsig. Ingen fremmede arter ble registrert. Det er hardbunnsfjære i bukta. 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 forsurening av havet, overgjødsling og taretråling.

Det er gjort miljøgeologiske undersøkelser av sedimenter i sjø der det er aktuelt å fylle ut eller gjøre andre tiltak i sjø. Det var problemer med å få tatt gode sedimentprøver i arealene utenfor dagens kai på grunn av mye stein/hard bunn. For Kjøpsvik viser resultatene kobber i tilstandsklasse V (svært dårlig) for en prøvestasjon og tilstandsklasse IV (dårlig) for en annen. Tilsvarende for TBT; tilstandsklasse V for en prøvestasjon og IV for en annen. Tre funn i tilstandsklasse III (moderat). For øvrig tilstandsklasse I og II for alle stoffer/prøvestasjoner.

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 14 Bukta på innsiden av dagens fergeområde hvor det er aktuelt med en svært avgrenset utfylling.

Virkninger av planforslaget

Utbedringen gjelder fergeområdet og det er i all hovedsak allerede sterkt påvirket areal. Noe naturareal kan bli berørt, men utenom løse kalkalger er det ikke registrert viktige naturverdier her. Når det gjelder løse kalkalger anses tiltak å være så begrenset i omfang at det har svært liten innvirkning på lokale forekomster av naturtypen. Det er ikke registrert fremmede arter i planområdet.

På grunn av registrerte miljøgifter i tilstandsklasse III, IV og V 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.

4.6 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.

4.7 Nærmiljø og friluftsliv

Tiltaket berører i liten grad områdene rundt selve fergeleiet og antas ikke å ha negative effekter på friluftsliv.

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 myndighet 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 Kjøpsvik fergekai om tilrettelegging for lavutslippsferger er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Denne skal etterkomme plan- og bygningslovens krav om ROS-analyser ved all planlegging (jf. § 4-3).

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. Følgende farer har blitt utredet:

- Skredfare
- Ustabil grunn
- Flom i vassdrag
- Havnivåstiging og stormflo
- Vind/ekstremnedbør (overvann)
- Brann/eksplosjon ved industrianlegg
- Transport av farlig gods
- Trafikkforhold

Av disse fremstod transport av farlig gods som moderat sårbart og det ble gjennomført en risikoanalyse, denne viste akseptabel risiko for planområdet.

Det er 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
Skredfare	Det må gjennomføres skredtekniske analyse og vurderinger for området som planlegges benyttet til fremtidig renseanlegg.
Ustabil grunn	Vurderingene og tiltakene fra den geotekniske undersøkelsen følges opp i videre planlegging og prosjektering.
Stormflo	Det tekniske bygget må heves for å kunne stå imot fremtidige forventede stormflonivå med 200-års returintervall.
Ekstremnedbør/overvann	Prosjektering og utforming av overvannshåndtering må ta hensyn til forventede klimaendringer med styrtregneepisoder og endret nedbørintensitet.
Eksisterende kraftforsyning	Eksisterende kraftforsyning må hensyntas i anleggsfasen.
Trafikkforhold	Det må legges opp til en logisk gangforbindelse mellom parkeringsplass som etableres vest for fergekaia og selve fergekaia. Det må også etableres system for å ivareta gode løsninger for trafikkavvikling ivaretas i anleggsperioden.
Kjemikalieutslipp og annen akutt forurensning	Entreprenør må ivareta sikker drift i anleggsperioden for å unngå akutt forurensning i området.
brann/eksplosjon ved industrianlegg	Dieseltank (60m ³) må sikres tilstrekkelig mot ytre påkjenninger påkjørsel ved utvidelse av avkjøringsfelt.

4.10 Trafikksikkerhetsrevisjon (TS)

Det er gjort TS-revisjon på nivå 1 reguleringsplan for riksvegfergesambandene E6 Bognes– Skarberget og rv. 827 Drag – Kjøpsvik (Prosjekt Tysfjordfergene). Det er påpekt ulike forhold som kan være negative i forhold til trafikksikkerheten men det var veldig lite avvik, merknader og kommentarer på planene. For rv.827 Kjøpsvik fergeleie er det to merknader og et avvik.

- Merknad: I Kryss til fv.7540 bør det anlegges tilrettelagt kryssing for myke trafikanter av rv.827, ikke gangfelt.
- Merknad: Avkjørsel til næringsområde som ligger ca. 10 meter etter flettefelt for i land kjøringsfelt for fergetrafikk bør det vurderes om det skal skiltes med vikepliktsskilt.
- Avvik: Rekkverk ved fortau må også tilfredsstillende krav til gående med høyde 1.2 meter og håndlist.

Det skal gjennomføres trafikksikkerhetsrevisjon også i prosjekteringsfasen av E6 Bognes– Skarberget prosjektet. Det anbefales at det også gjøres på rv. 827 Drag – Kjøpsvik, for i detaljprosjekteringen skal det inn mange detaljer i disse planene.

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.

Kjøpsvik	ÅDT 2019	ÅDT 2032
Total	430	485
Tung	40%	
Fylkesveg 7540	200	

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. På fergekaibru er det også rekkverk for å skille kjørende og gående av/på ferga.

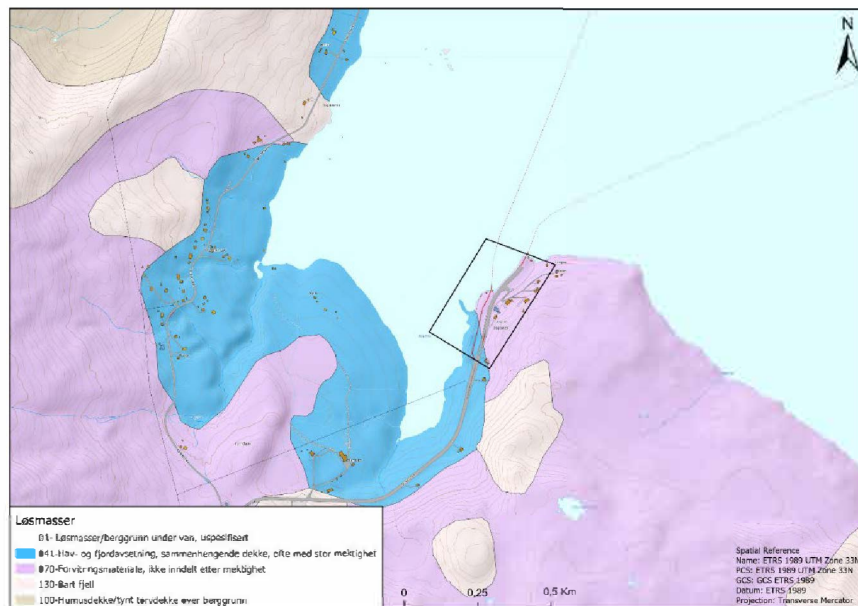
4.11 Radon

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

5 Geologi og grunnforhold

Løsmasser

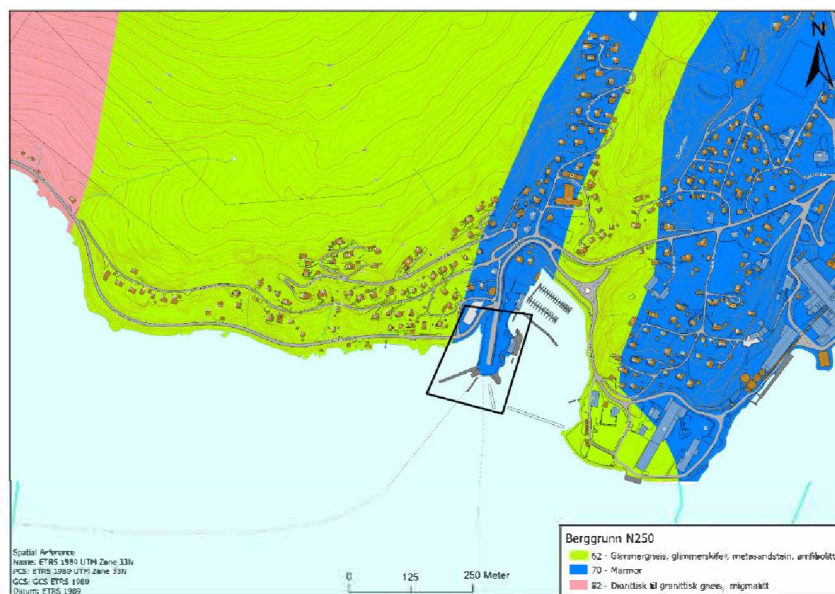
Løsmassekartet til NGU viser at det er hovedsakelig er tynt humusdekke/tynt torvdekke over berggrunn.



Figur 15 Løsmassekart viser at det er tynt humusdekke/torvdekke i prosjektområdet.

Berggrunn

Berggrunnskartet til NGU (M 1:250 000) viser at bergarten i det aktuelle området er kalkspatmarmor. Det kan likevel ikke ses bort fra at det også kan forekomme glimmergneis/glimmerskifer eller granittisk gneis i området da disse to bergartene er å finne i nærområdet. Nøyaktige plasseringer av bergartsgrensene er uvisst. To tydelige regionale struktursett som er orientert NNØ-SSV til NØ-SV og NVV-SØØ er å se på flyfoto.



Figur 16 Berggrunnskart viser at hovedbergarten i det aktuelle området er marmor.

Sprengning og naturfare

I forbindelse med utvidelse av Kjøpsvik fergekai kan det bli noe bergarbeider i forbindelse med utvidelse av eksisterende parkeringsplass nord for fergekai. Hvis det viser seg å være berg der, er det antatt at det vil bli minimalt med bergarbeid. Dette kommer i så fall i en geologisk fagrapport. Deler av prosjektområde ligger så vidt innenfor grensen for aktsomhetsområdet for snøskred og jord- og flomskred. En nærmere beskrivelse av dette er gitt i en egen geologisk fagrapport.

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.

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.

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 (HMS)

Helse, miljø og sikkerhet 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 SHA-plan danner grunnlaget for de HMS-krav som stilles til den utførende avtale/kontrakt.

Innspill til plan for Ytre miljø (YM-plan)

Tema	Problemstilling/vurderinger
Støy	Konkrete tiltak vurderes i neste planfase.
Forurensning av jord og vann	I anleggsperioden må det utvises varsomhet med vannkilder. Gjelder også i anleggsperioden og ved bygging av bru.
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 kjente kulturminner i, eller i nærheten av reguleringsområdet.
Naturressurser	Eventuelt topplag med matjord mellomlagres og tilbakeføres. God siktrydding som tiltak mot vilt påkjørsler.
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 rv. 827 Kjøpsvik fergeleie

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

Generelt svar angående 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.

02 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.

03 Narvikvann v/ Åse Soleng, datert 15.10.19.

Informasjon angående vannledninger og utslipp i Kjøpsvik.

Kommentar: Tas til informasjon.

04 Ingrid Lind Rabben og Sissel Lind, datert 18.10.19

Eier av Lind-gården, er svært opptatt av å forvalte eiendommen på en måte som ivaretar den kulturhistoriske verdien, både nasjonalt og lokalt. Etter forrige vegutbygging ble naustet liggende for lavt i terrenget, det har ikke lengre kontakt med havet og er ikke funksjonelt. Naustet er fjordens stornaust og har historisk verdi. Det har vært befaringsvei av naustet, og det er i den forbindelsen blitt nevnt at byggeteknikken er spesiell. Stabburet lenger opp har også blitt liggende svært lavt etter forrige veibygging. Ønsker at det vurderes å flytte fergekaia til Kjølpsvikneset. Ber om at trafiksikkerhet ivaretas.

Kommentar: Krysset til fv. 7540 foreslås lagt om for å gi plass til flere oppstillingsplasser på fergeleiet, i den forbindelse foreslås naustet fjernet. Vi ser den kulturhistoriske verdien, men Lind-gården er pr. i dag ikke formelt fredet eller vernet. Narvik kommune er forvaltningsansvarlig, vi forventer at kommunen gjør en vurdering angående naustet før et eventuelt planvedtak. I ny planavgrensning er området ved stabburet lagt utenfor planområdet, det gjøres ingen tiltak der nå. Det er i denne omgang ikke aktuelt å flytte hele fergeleiet.

05 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.

06 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 forurenset 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.

07 Henning Eivik, datert 07.11.19.

Utvidelse av planområde går til tomtegrense, praktiske opplysninger i forbindelse med eventuelt arbeid her, blant annet stikkrenner i innkjørsel og kum i nærheten.

Kommentar: Tas til etterretning.



Statens vegvesen
Pb. 1403
8002 BODØ

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

vegvesen.no

Trygt fram sammen