

Forslag til

PLANBESKRIVELSE FOR

DETALJREGULERINGSPLAN FOR

TH HAVN NÆRINGSOMRÅDE, RISØYHAMN,
ANDØY KOMMUNE PLAN Id 1871_202102



Utarbeidet av September Arkitekter as

september
arkitekter as MNAL

Sparavollen 7
3021 Drammen

Dato: 01.06.2022, rev 09.11.22

Innholdsfortegnelse

1 Sammendrag	6
2 Bakgrunn	6
2.1 Hensikten med planen	6
2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold	6
2.3 Tidligere vedtak i saken	7
2.4 Utbyggingsavtaler	7
2.5 Krav om konsekvensutredning	7
3 Planprosessen	8
3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart	8
4 Planstatus og rammebetingelser	8
4.1 Overordnede planer	8
4.1.1 Fylkeskommunale planer	8
4.1.2 Kommunedelplan for Andøy 2013-2024.	9
4.2 Gjeldende reguleringsplaner	10
4.3 Tilgrensede planer	10
4.4 Temaplaner	10
4.4.1 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer	10
5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	11
5.1 Beliggenhet og planavgrensning	11
5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	12
5.3 Stedets karakter og eksisterende bebyggelse	13
5.4 Landskap	14
5.4.1 Topografi og landskap	14
5.4.2 Solforhold	15
5.4.3 Lokalklima	15
5.5 Kulturminner og kulturmiljø	15
5.6 Naturverdier	16
5.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder	17
5.8 Landbruk	17
5.9 Trafikkforhold	17
5.9.1 Kjøreatkomst	17
5.9.2 Trafikkmengde	17
5.9.3 Trafikksikkerhet for myke trafikanter	18
5.9.4 Kollektivtilbud	18
5.10 Barn og unges interesser	18
5.11 Sosial infrastruktur	18

5.12	Universell tilgjengelighet	18
5.13	Teknisk infrastruktur.....	18
5.13.1.	Vannforsyning	18
5.13.2.	Avløp.....	19
5.13.3.	Overvann.....	19
5.13.4.	Energiforsyning og alternativ energi, fjernvarme m.m	20
5.13.5.	Renovasjon	20
5.14	Grunnforhold.....	20
5.14.1	Stabilitetsforhold	20
5.14.2	Ledninger	20
5.14.3	Rasfare	21
5.15	Sjøtrafikk.....	22
5.16	Støyforhold	23
5.17	Forurensning.....	24
5.18	Radon	24
5.19	Analyser/ utredninger.....	24
6	Beskrivelse av planforslaget	25
6.1	Område I (øst for Fv82)	26
6.2	Område II (ved sjø).....	27
6.3	Fylling.....	28
6.4	Massebehov	29
6.4.1	Masser fra utdypning av farled.....	29
6.4.2	Masser fra område I.....	29
6.5	Reguleringsformål.....	29
6.6	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	29
6.6.1	Næringsbebyggelse (BN1-3)	29
6.6.2	Vei (o_SV1-3)	30
6.6.3	Annen veigrunn (o_SVG1-6).....	30
6.6.4	Kai (f_SK).....	30
6.6.5	Friområde (f_GF)	30
6.6.6	Vegetasjonsskjerm (f_GV1-5).....	30
6.6.7	Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone, (V).....	30
6.6.8	Havneområde i sjø, (VHS).....	30
6.7	Bebyggelsens plassering, utforming og utnyttelse.....	30
	Byggehøyde.....	31
	Utnyttelsesgrad	31
6.8	Areal for de ulike reguleringsformål	31
6.9	Parkering.....	32
6.10	Tilknytning til infrastruktur	32
6.11	Trafikkløsning.....	32
6.11.1	Kjøreatkomst.....	32
6.11.2	Tilgjengelighet for gående og syklende	33

6.12 Felles atkomstveger, eiendomsforhold	33
6.13 Miljøoppfølging.	33
6.13.1 Anleggsfasen	33
6.13.2 Driftsfasen	33
6.13.3 Luftforurensning	33
6.14 Universell utforming	34
6.15 Uteoppholdsareal/rekreasjonsverdi	34
6.16 Landskap	34
6.17 Fjernvirkning/synlighet.	34
6.18 Kulturminner og kulturmiljø	37
6.19 Sosial infrastruktur	37
6.20 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett.....	37
6.21 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS	37
6.22 Rekkefølgebestemmelser	37
7 Konsekvensutredning	37
8 Virkninger/konsekvenser av planforslaget	38
8.1 Overordnede planer	38
8.2 Stedets karakter, Landskap og estetikk	38
8.3 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi	38
8.4 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven.....	38
8.5 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk	38
8.6 Uteområder	39
8.7 Trafikkforhold	39
8.7.1 Kjøreadkomst.....	39
8.7.2 Tilknytning til overordnet vegnett.	39
8.7.3 Trafikkøkning/reduksjon	39
8.7.4 Trafikk i forbindelse med massetransport (anleggsperioden)	40
8.7.5 Kollektivtilbud	40
8.8 Sjøtrafikk	40
8.9 Støy.....	40
8.9.1 Støy veitrafikk	40
8.9.2 Støy fra næringsbebyggelse og havn/kai.....	41
8.10 Barn og unges interesser.....	41
8.11 Sosial infrastruktur	41
8.12 Bærekraftig utvikling, miljø og folkehelse	41
8.13 ROS analyse.....	41
8.14 Teknisk infrastruktur.....	42
8.15 Vannmiljø	42

8.16 Økonomiske konsekvenser for kommunen.....	43
8.17 Konsekvenser for næringsinteresser	43
8.18 Interessemotsetninger	43
8.19 Avveining av virkninger.....	43
9 Innkome innspill	44
10 Vedlegg.....	54

.

1 Sammendrag

Planforslaget består av plankart, bestemmelser, beskrivelse med ROS analyse. Reguleringsplanen omfatter Th Havn næringsområde som består av område på land og sjø ved tømmerkai/industrikai og område ved Måshagen, Hamarøy, Risøyhamn.

Hovedmålet med planen er å legge til rette for eksisterende og fremtidig næringsetablering på Risøyhamn, samt være i forkant med planleggingen, slik at det kan tilbys et godt og byggeklart næringsområde for ny aktivitet i kommunen når økt behov oppstår.

2 Bakgrunn

Det er behov for mer areal til sjønære næringsområder i Risøyhamn og på Andøya. Det vurderes også å flytte ut noe av den transporten som i dag går over kai inne på Risøyhamn, samt evt. flytte korttidslagring av gods. Det anses at områdets beliggenhet og kvaliteter i form av dypvannskai, vil gjøre det svært interessant for virksomheter tilknyttet sjøtransport slik som fiskerirelatert industri/næring og havnevirksomhet.

Kystverket sin forberedelse til Nasjonal Transportplan (NTP 2022–2033) viser at flere farledstrekk langs kysten har behov for utdypninger for å forbedre sikkerhetsmarginer og framkommelighet. Deriblant Risøysundet og Risøyrenna i Andøy kommune. Planområdet for Th Havn næringsområde er i planen vurdert som egnet sted for kantdeponi for masser etter utdypning av nærliggende områder. Denne muligheten som har dukket opp etter varsel om planstart, ønskes det å legge til rette for i planforslaget.

Da det pr dags dato er åpent om hvem og hvilke aktører som vil etablere seg på næringsområdet, er planforslaget utarbeidet med fleksibilitet, men hvor krav til byggesøknad og rekkefølgekrav medfører helhetlige og gode løsninger.

2.1 Hensikten med planen

Formålet med reguleringsplanen er

- å tilrettelegge for etablering av sjørettet næringsbebyggelse som lager-, og lettere industri virksomhet ved etablert tømmerkai, samt utvide fylling og kaiområde.
- å tilrettelegge slik at del av planlagt utfylling kan nyttes som kantdeponiområde for masser fra utdyping av nærliggende farled (egen plan)
- å tilrettelegg for næring/lagervirksomhet ved Måshagen.
- å sikre at området ved Telefonvika blir et friområde og en buffer mellom nærliggende hytteområde og næringsområde ved sjø.

2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Tiltakshaver: Th Benjaminsen as, Boks 33, 8493 Risøyhamn.

Plankonsulent: September arkitekter as, Sparavollen 7, 3021 Drammen

Eierforhold:

Gnr/Bnr	Eier
9/1, 9/260	Th Benjaminsen as
9/216	Risøysund as
63/1	Del av Fylkesvei 82, Nordland fylkeskommune

2.3 Tidligere vedtak i saken

Ved etablering av tømmerkai ble det gitt dispensasjon fra kommuneplanens arealdel. Forhold til arealbruk på land og sjø for kaiområdet ansees avklart i dispensasjonssaken, saknr 64/2018, dato 18.06.2018.

2.4 Utbyggingsavtaler

Det planlegges for privat vann, avløp og adkomstveier i området.

Kryss/adkomst fra fylkesvei foreslås regulert til offentlig formål. Det er ifølge kommunen ikke behov for utbyggingsavtale.

2.5 Krav om konsekvensutredning

I hht §4 i forskrift om konsekvensutredning skal det av forslagstiller gjøres en vurdering om planen omfattes av § 6, § 7 eller § 8, herunder en vurdering om tiltaket faller inn under vedlegg I eller II.

I forhold til utvidelse av kai/fylling er det i forhold til 8b) Nyetablering av farleder, havner og havneanlegg, der skip på over 1 350 tonn kan seile og anløpe, gjort en vurdering rundt punkt 30: Utvidelser eller endringer av tiltak hvor utvidelsen eller endringen i seg selv overstiger størrelseskriteriene i vedlegget. Det anføres følgende:

Det planlegges for privat havn med tømmerkai for skip over 1350 tonn, hvor dybde ved kai er 10 m, (minimum krav for tømmerkai er 9 m). Dybdeforhold i seilingsled og maks høyde under Andøybrua begrenser størrelse på skip som kan anløpe. I hovedsak vil båter mellom 90 og 120 m anløpe, det legges til rette for båter opp til 150 m. Det skal ikke bygges noen form for erosjonsforebygging ved kaien.

Forhold vedr etablering av kai (og næringsformål på land) er godt utredet/dokumentert tidligere. Det foreligger bla vurdering av Naturmangfoldet av området samt miljøgeologisk undersøkelse av sjøbunn.

Det skal i planbeskrivelsen gjøres en vurdering om omfanget av tiltaket herunder utvidelse av kai og fylling vil påvirke fremkommeligheten og sjøsikkerheten ved Andøybrua. Tiltakets forhold til farled vil også ivaretas gjennom søknad om kaiutvidelse og utfylling som skal behandles av Kystverket.

Formålet med planarbeidet er avklart, og alternativ lokalisering er ikke aktuell.

Planen er vurdert til å falle inn under vedlegg II, og skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og dette skal vurderes etter § 10.

En samlet vurdering av planforslaget opp mot bokstav a–h § 10 er basert på kjent informasjon, eksisterende utredninger og konsekvensutredning. Det er vurdert at regulering av næringsområdene med utvidelse av kai og utfylling i sjø ikke vil få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Se vedlagte Planinitiativ.

Det anses ikke at det er behov for en større konsekvensutredning for tiltaket med planprogram. ROS-analyse og utredninger/konsekvensutredninger for enkelttema vil være tilstrekkelig for å få godt nok grunnlag for de nye tiltakene.

3 Planprosessen

3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart

Igangsatt planarbeid ble kunngjort i Andøyposten og Bladet Vesterålen den 23.04.21. Brev om varsel om oppstart ble sendt berørte naboer, organisasjoner og myndigheter etter liste fra Andøy kommune den 23.04.2021.

Det ble den 17.02.21 avholdt oppstartsmøte på teams med Andøy kommune. Etter møtet ble det av forslagstiller foreslått justering av planforslaget med bla. utfylling i sjø, og gjort en ny vurdering av forhold rundt planens påvirkning på miljø og samfunn. Ny informasjon ble oversendt kommunen. Etter anbefaling fra kommunen ble det bedt om tilbakemelding fra Statsforvalteren i Nordland og Nordland fylkeskommune i forkant av varsel om planstart vedr behov for konsekvensutredning.

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Overordnede planer

4.1.1 Fylkeskommunale planer

Planforslaget anses å være i tråd med Fylkesplan for Nordland 2013–2025, sine arealpolitiske retningslinjer for næringsutvikling i kystsonen.

Utdrag fra relevante punkter i Kapittel 8 Arealpolitikk i Nordland:

kap. 8.4 *Næringsutvikling* og kap. 8.3 *Naturressurser, kulturminner og landskap*

- a) Landskap som kulturelt, miljømessig og sosialt element, skal være en integrert del av arealplanleggingen. Det skal tas hensyn både til helhetlige landskapsrom og landskapselementer.
- b) Viktige naturområder må forvaltes slik at områdenes kvalitet ikke forringes. Naturmangfoldet bør være kartlagt som grunnlag for kommunal planlegging.
- c) Viktige friluftslivsområder, lokalt og regionalt, skal sikres som ressurs og grunnlag for å ivareta de unike mulighetene Nordland har som aktivitets og opplevelsesarena.
- g) Kulturminner og –miljø av stor lokal, regional og nasjonal verdi bør være kartlagt som grunnlag for kommunal planlegging. Der det er utarbeidet

regionale kulturminneregistreringer skal disse, sammen med kulturminneloven, legges til grunn for plan- og enkeltsaksbehandling.

l) Forvaltning med tanke på å sikre god vannkvalitet i sjøer, elver, grunnvann og kystvann, skal ivaretas gjennom ei helhetlig arealplanlegging, hvor kommunene bør utarbeide helhetlige vannmiljøplaner.

Kap 8.5 Kystsonen:

c) Planlegging i sjø og på land må ses i sammenheng, og avklare ferdsel, farleder, fiske, akvakultur og natur- og friluftsområder.

d) Planleggingskonteksten i kystsonen er kompleks og dynamisk. Kunnskapsgrunnlaget er under utvikling på flere områder. Det gjør det viktig både å avklare arealbruken samtidig som det bygges inn fleksibilitet i planene.

e) Den funksjonelle strandsonen bør være kartlagt som grunnlag for planlegging av tiltak i sjønære områder.

f) Dersom kommunen finner å legge til rette for bruk i 100-metersbeltet / den funksjonelle strandsonen, skal det stilles krav som sikrer god landskapstilpasning, høy estetisk og arkitektonisk kvalitet, og allmennhetens tilgang og ferdsel.

g) Dersom kommunen finner å legge til rette for bruk i 100-metersbeltet / den funksjonelle strandsonen, skal sjørelaterte næringsetableringer prioriteres framfor andre tiltak.

4.1.2 Kommunedelplan for Andøy 2013-2024.

For området gjelder Kommuneplanens arealdel, 2013–2024.

Området øst for FV82 er avsatt til LNFR område. Planlagt formål er i strid med gjeldende kommuneplan.



Figur 1 Utsnitt kommunedelplanens arealdel, planavgrensning markert med sort stiplet linje.

For området vest for FV82, er landområdet avsatt til fremtidig næringsområde, N22 og nåværende næringsbebyggelse N13. hvor det er krav til utarbeidelse av detaljreguleringsplan. Planlagt formål er i tråd med overordnet plan.

Området i sjø er langs land avsatt til Bruk og vern av sjø og vassdrag, med formålet Farled utenfor. Planlagt formål for største del av sjøområdet er Havneområde i sjø. Formålet vurderes å ikke være i strid med kommuneplan, da det er et formål som skal ivareta service og tjenester tilknyttet fartøy samtidig som farled hensyntas.

4.2 Gjeldende reguleringsplaner

Ingen gjeldende reguleringsplaner i området.

4.3 Tilgrensede planer



Deler av planområdet i nord grenser til Detaljregulering for Hamarøy Hyttefelt hvor området er regulert til friområde, fritidsbebyggelse og offentlig vei (Fylkesvei 82).

Figur 2 Detaljreguleringsplan for Hamarøy Hyttefelt



Området øst for planområdet er bla. regulert til anlegg for idrett og sport og boligformål.

Figur 3 Reguleringsplan for Risøyhamn sør, 20.03.1985.

4.4 Temaplaner

4.4.1 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

Retningslinjer som er aktuelle for planprosessen

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Statlige planretningslinjer for klima –og energiplanlegging og klimatilpasning.
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442)
- Retningslinje for luftkvalitet i arealplanlegging T-1520
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen,
- NVEs retningslinjer nr. 2/2011, Flaum og skredfare i arealplanar, revidert 22.05.14.

- Rundskriv, T-2/08– Miljøverndepartementet, Om barn og planlegging.
- Handlingsplan Norge universelt utformet 2025
- Naturmangfoldloven
- Kulturminneloven

5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

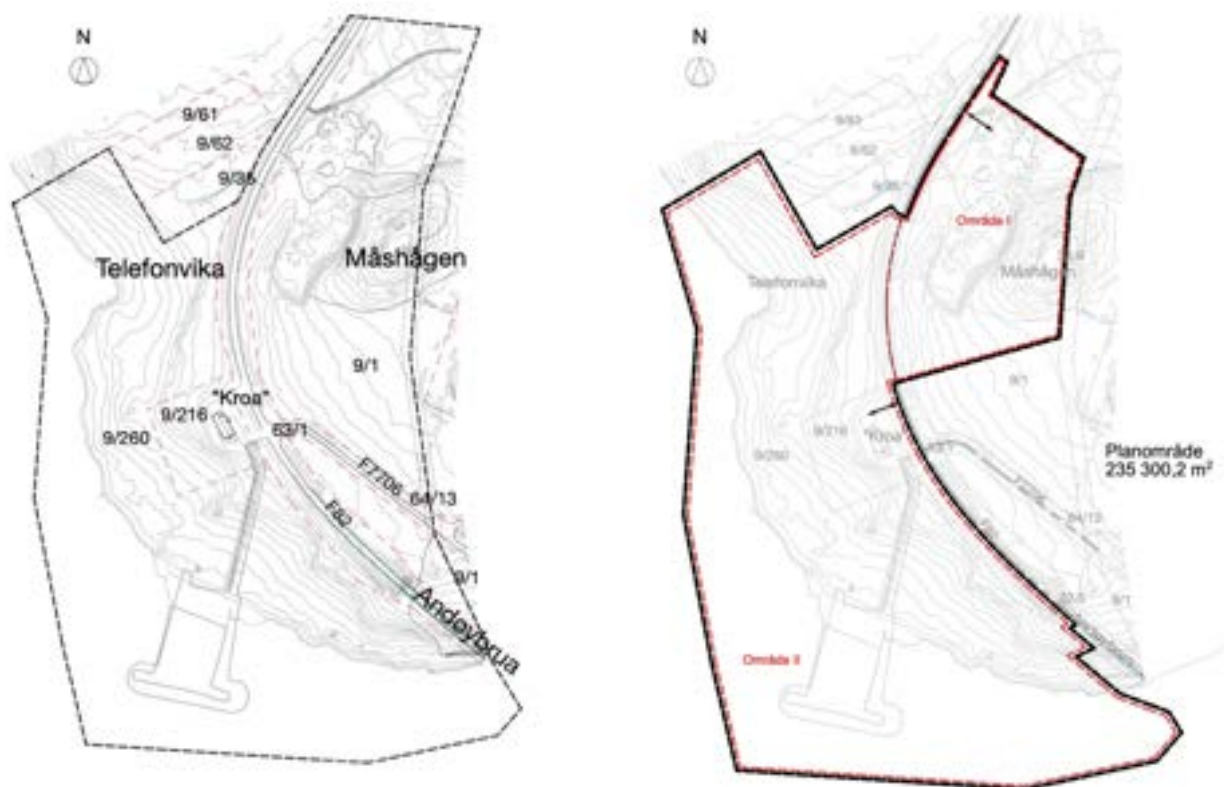
5.1 Beliggenhet og planavgrensning

Området ligger sørvest på Hamarøy, ytterst i Tranesvågen mot Risøysundet i Andøy kommune. Planområdet er på 235 daa og ligger på begge sider av fylkesvei 82.



Figur 4 Kart fra kommunekart.com. Lokalisering av planområdet, markert med rød ring

Planområdet omfatter eiendommene med gnr 9, bnr 216, 260 og del av gbnr 9/1, samt del av vei Fv 82 (63/1), som vist på kartutsnitt fig 5. Planens avgrensning var satt noe vidt ved varsel om planstart for å sikre plassering av adkomst til området øst for fylkesvei 82. Etter dialog med Fylkeskommunen, foreslås ny adkomst til område I, nord i området, fra Fv82. Dermed er planavgrensningen på planforslaget justert inn.



5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Området som skal reguleres ligger vest for tettstedet Risøyhamn med bla dagligvare, skole og hurtigruteanløp. Fylkesvei 82 går igjennom området.



Område vest for fylkesvei 82 er avsatt til næringsområde og har nylig fått opparbeidet infrastruktur med adkomst fra Fylkesvei samt ny fylling og tømmerkai. På området står det en eldre veikro/næringsbygg med parkeringsplass.



Nordvest i næringsområdet ligger Telefonvika med en tilgjengelig steinfjære som blir brukt av skole og lokalbefolkning. Området er av Nordland Fylkeskommune kartlagt som leke -og rekreasjonsområde. Nord for Telefonvika ligger ett nytt regulert hyttefelt med friområde rundt.

Del av planområdet øst for fylkesveien, er avsatt til LNFR. I nord går det en traktorvei som går over til boligvei som møter FV7706 i Risøyhamn. Vest for haugen Måshågen, ligger ei grusholle som har adkomst fra fylkesveien. Øst for planområdet ligger bla høyspenttrasé, rekreasjonsområde med lysløype, skoleområde med fotballbane og boliger. Se også pkt 6.1.

Figur 7 Flyfoto over området, planens avgrensning vist med sort stiplet linje

5.3 Stedets karakter og eksisterende bebyggelse

Andøybroa kommer inn på Hamarøya i sør. Planområdet ved sjø har en nylig etablert fylling med kai og ett næringsbygg langs vei. Ellers er området ubebygget. På østsiden av Fv82 ligger toppen Måshågen (33 moh) og en godt synlig skolebygning, med bla idrettsområde og lysløype. Tettstedet Risøyhamn med bebyggelse i form av eneboliger, mindre næringsbygg/brygger med kaier langs, ligger mot Risøysundet, langs Fv7706.



Figur 8 Planområdet midt i foran Måshågen, og v/Kroa til høyre i bildet. Broa og den markante skolebygningen bak og Risøyhamn bakenfor til venstre.

5.4 Landskap

5.4.1 Topografi og landskap

Planområdet ligger i Andøy kommune innenfor landskapsregion; 31 Lofoten og Vesterålen, en region preget av varierte fjorder, fjell og kulturmarksområder. Det nærliggende terrenget er preget av lavt kupert kystlandskap med sjø, fjord/sund, og med kort avstand til forholdsvis høye fjell. Planområdet ligger delvis i strandsonen sør på Hamarøy og ved fjellet Måshågen, nord for innkjøring til Risøyhamn. Området er relativt småkupert med grunnmark, bart fjell, noe myrlendt og delvis bevokst med krattskog.



Figur 9 Område I øst for Fv82; med adkomstvei til eldre «grusholla». Kollen Måshågen bak til venstre. En del vegetasjon langs vei.



Figur 10 langs Fv82 er det en del vegetasjon som skjermer, intern adkomstvei kommer opp mot eksist. parkering (denne avkjørsel til fv82 er stengt i dag). Kaiområde skimtes bak til høyre.

Planområdet ved sjø har en stigning opp fra havet med brattere parti opp mot fv 82 i områdets sørlige del, og i område vest for Krobygget. Området v/Krobygget ligger på kote +15, mens Fylkesvei 82 stiger til kote +22 ved bruhodet. Fylling og kai ligger på kote +3 NN2000.



Figur 11 dagens fylling og vei opp til hovedveg



Figur 12 Ubebygde del av planområde II

Figur 13 dagens fylling, noe vegetasjon i området opp mot bru

5.4.2 Solforhold

Begge områdene i planområdet er åpne og vestvendte, med gode solforhold.

5.4.3 Lokalklima

Området er ikke spesielt vindutsatt. Vindforholdene er sesongavhengig med dominerende vindretning fra nordøst om sommeren og sørlig på vinteren. Erfaringsmessig er hovedretning for innkommende bølger fra sør, sør-vest, og det er sjeldent at båter ikke kan legge til kai pga vind/bølger.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

I forbindelse med regulering av hytteområdet rett nord for planområdet ble det både av Nordland Fylkeskommune og Sametinget gjort befarings i 2018. Ingen kulturminner ble

påvist. Det anses derfor ikke som om planområdet har spesielt potensiale for påvisning av kulturminner.

Kulturminner under vann: Tromsø Museum har vært på befaring i juli 2021 og gjort en kulturminnefaglig undersøkelse hvor det ikke ble påvist automatisk fredete kulturminner eller gjort andre funn av kulturhistorisk betydning i planområdet. se vedlegg

5.6 Naturverdier

Det er tidligere utført to undersøkelser av det biologiske mangfoldet i området; Undersøkelse av områdets naturmangfold og miljøhensyn vurdert opp mot kaibygging, ble gjort av Landbrukstjenesten i 2013. Det biologiske mangfoldet i nærliggende hytteområde, hvor landskap og flora er veldig lik som i planområdet ved sjø, ble vurdert av Landbruksrådgivning Nord-Norge i 2018.

Det ble ikke registrert sjeldne arter i området. Det er i området ingen naturtyper av regional verdi. Vurderinga er at dette området har lokal verdi som en del av landskapet på Hamarøya.

Det ble 17.12.2020 gjort søk i artskart, naturbase, NIBOs ressurskart. Det er ikke funnet noen kjente naturvernområder i området. Området berører heller ikke noen prioriterte naturtyper.



I sjø sør for planområdet er det i naturbase kart registeret et skjellsandområde som er en marin naturtype kategorisert med verdi viktig.

Figur 14 Område med skjellsand, kart fra naturbase

5.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder



Figur 15 Kartutsnitt naturbase med registrerte friluftsområder

I hht naturbase er det registrert flere friluftsområder i/ved Risøyhamn. Større del av Risøyhamn er et viktig nærturterrengområde hvor det er opparbeidet nærmiljøanlegg med skiløype, bmx-bane etc. Turgåing langs veien rundt og langs Fv 7706 er utbredt. Kveldrovatnet, som ligger midt i bebyggelsen, er tilrettelagt med belysning, brygge, lavvo, gapahuk, og toalett. I området vest for Måshågen er det et eldre, lite grustak.

Planområdet mot sjø er delvis opparbeidet med fylling og kai og er i overordnet plan avsatt til næring. Største delen av planområdet ved sjø har ingen rekreasjonsverdi. Telefonbukta nord i planområdet, er registrert som et friluftsområde med noe lokal verdi for eksisterende bebyggelse. Del av området som ikke er påvirket av tekniske inngrep, er i naturbase registrert som potensiell, tilgjengelig strandsone.

5.8 Landbruk

I hht gårdskart er det hverken dyrka mark eller dyrkbar mark innen planområdet. Både område vest og øst for fylkesvei 82 er karakterisert som dekt fastmark. Planavgrensning er justert etter varsel om planstart/planinitiativ. Området i sørøst som er karakterisert som myr uten skog ligger nå utenfor planområdet.

5.9 Trafikkforhold

5.9.1 Kjøreatkomst

Næringsområdet ved sjø har i dag godkjent avkjørsel fra Fylkesvei 82 som skal benyttes videre. Eksisterende grustak har i dag en adkomst fra fylkesvei 82 som er noe uoversiktlig pga plassering i sving. Ny adkomst til østre del av planområdet fra Fv82 foreslås anlagt noe lengre nord, i samråd med Fylkeskommunen. Sørøst for området går vei til Risøyhamn tettsted, fylkesvei 7706.

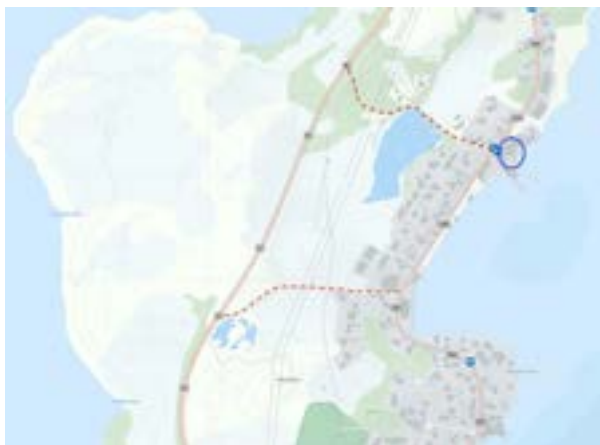
5.9.2 Trafikkmengde

Fylkesvei 82 har en fartsgrense på 80 km/t og beregnet ÅDT på 1100 kjøretøy med 16 % tunge kjøretøy (2020)

Fylkesvei 7706 har en fartsgrense på 80 km/t forbi planområdet og en beregnet ÅDT på 505 kjøretøy med 8 % tunge kjøretøy

5.9.3 Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Det går ingen fortau eller gang-sykkelvei forbi planområdet.



På østsiden av Fv 82 er det to gangforbindelser på tvers ned til Risøyhamn, samt en traktorvei/lysløype i nord-sørlig retning fram til idrettsplassen ved skoleområdet. Skoleområdet har adkomst for gående fra østsiden, mot bebyggelsen i Risøyhamn, mens kjøreadkomst for skolebuss er fra Withs vei i sør.

Figur 16 Rød stiptet linje viser eksisterende gangforbindelse/veier ml Fv 82 og Risøyhamn. Blå ring markerer lokalisering av dagligvare.

5.9.4 Kollektivtilbud



Det går lokalbusser mellom Andenes og Sortland, via Risøyhamn ca tre ganger daglig, og ml Risøyhamn–Andenes ca 5 ganger pr dag. Tidligere var det busstopp ved Kro-bygget. I dag er nærmeste stopp Hamørøyneset i Risøyhamn tettsted, ca 2 km fra kryss Risøyhamnveien/Withs vei.

Figur 17 busstopp vist med rød ring. Rød stiptet linje viser eksisterende gangforbindelse under broa, rød stjerne Kro-bygget.

5.10 Barn og unges interesser

Det er ingen tilrettelagt aktivitet for barn innenfor planområdet i dag. Området ved Telefonvika brukes en del av skolen. Sørøst for Måshågen ligger skoleområde med fotballbane/idrettsområde. Se også pkt 5.7

5.11 Sosial infrastruktur

Planområdet ligger vest for Risøyhamn med all tjenesteyting. Nærmeste dagligvarebutikk ligger ca 2000 meter unna. Se pkt 5.8.

5.12 Universell tilgjengelighet

Planområdet ved sjø har en stigning fra vest til øst på ca 15 m.

5.13 Teknisk infrastruktur

5.13.1. Vannforsyning

Det er privat vannverk i området. Hovedvannledning til hytteområde nord for planområdet går opp langs fylkesveiens vestside. Krobygget har i dag tilkobling til ledningsnett. For nytt næringsområde øst for fylkesvei, er nærmeste vannledning i Kveldroveien. Kapasitet på vanntilførsel er pr dags dato lav. Vanntrykk ved Risøyhamn skole (høyeste punkt) er på 4 bars trykk, som ikke er tilstrekkelig for slukkevann. Ved evt tilkobling i Kveldroveien vil kapasitet til skolen kunne bli redusert.



Figur 18 Hovedvannledning vist med blått på flyfoto. Kartutsnitt m/trase for ledning til hytteområde.

Tilkobling til dagens anlegg vil medføre behov for tiltak for å kunne tilfredsstille slukkebehov samt opprettholde kapasitet på dagens ledningsnett. Det skal utredes løsninger for vann og slukkevann til området, herunder se på løsning med å bore etter grunnvann. Løsning avklares senest ved byggesak.

5.13.2. Avløp

For etablering av virksomheter må det etableres privat avløpsanlegg. Krobygget har i dag avløp i form av septiktankløsning med slamavskiller.

Ved utbygging ved sjø (område II) antas det at løsning hvor spillvann går via slamavskiller og videre ut i sjø blir benyttet. Overflatene i næringsområde ved sjø vil ligge fra kote 3,0 moh, og oppover. Hvis selvføll til slamavsskiller blir vanskelig pga plassering, må evt spillvannet pumpes opp i/til slamavskiller. Avrenning fra slamavskiller ledes til sjø, minimum 2 meter under LLV.

For område I vil det kunne sees på løsning med infiltrasjon i grunnen.

Type virksomhet og antall arbeidsplasser for området er uavklart. Type løsninger og evt fare for forurensning av grunnvann vil vurderes ved utarbeidelse av VA plan for området.

5.13.3. Overvann

For område I skal det legges til rette for fordrøyning av overvann hvis ikke vann kan infiltreres i grunnen. Overvannsanlegg skal hensynta klimapåslag.

For område II kan overvann fra harde flater inne på næringsområdene ledes til sjø via hjelpesluk og sandfangsluk. Overvannsanlegget dimensjoneres for 200-års flom. Da overvann kan slippes til sjø, kan det godtas en viss oppstuvning i ledningsnettet ved maks belastning.

5.13.4. Energiforsyning og alternativ energi, fjernvarme m.m

Elektrisitet i området leveres av Andøy Energi. Det står ny nettstasjon ved nedkjøring til planområdet ved sjø. Hovedtrafo står ved brufoten. Kapasitetsvurdering og energibehov utredes når type virksomhet er klarlagt.

Energiforsyning vil mest sannsynlig primært være elektrisitet, men fjernvarme og annen alternativ energi vurderes.

5.13.5. Renovasjon

Planområdet planlegges med tilgang til offentlig renovasjon.

5.14 Grunnforhold

5.14.1 Stabilitetsforhold

Ut fra løsmassekart (NVE) ligger planområdet under den marine grensen hvor området sannsynligvis består av marin strandavsetning. Mulighet for å finne marin leire i et område med løsmasser av marin strandavsetning er i hht NGU klassifisert som relativ stor.

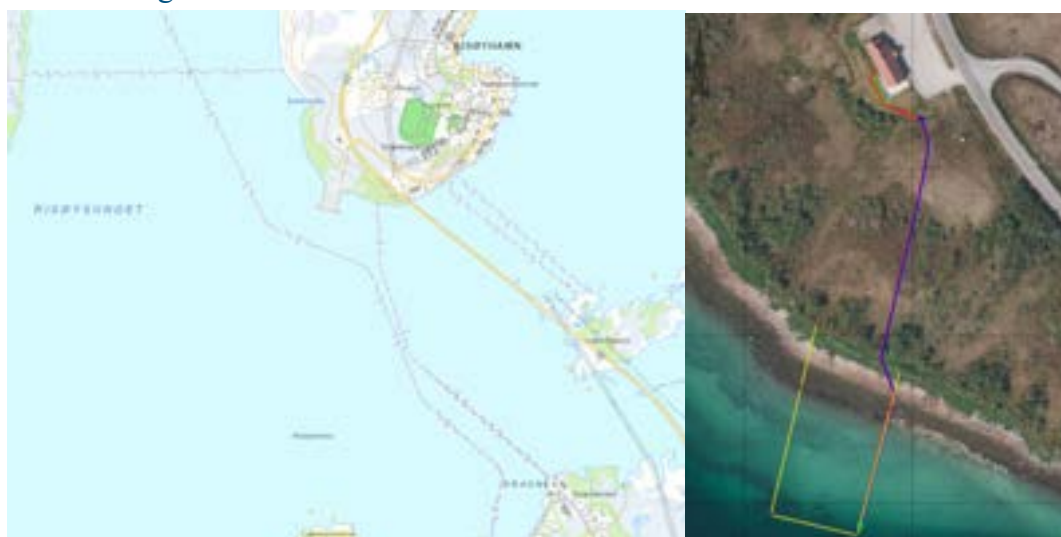
Det er tidligere gjort prøvegraving i hytteområde nord for planområdet. Samt grunnundersøkelser i sjø i forbindelse med kaibygging i planområdet.

Grunnundersøkelsene viser at det er ingen tegn til havavsetning i området og dermed ingen potensiale for kvikkleire. Multiconsult har i tillegg høsten 2021 utført prøveboringer i planområdet. Dette er sammenfattet i en vurdering av områdestabiliteten som er vedlagt planforslaget.

Fylling med kai

Utfyllt område ligger på kote +2,85 NGO og består av steinfylling som er plastret på tre sider med betongkai i front. Ifølge premissdokument for lastberegning kai, er fyllingsfront sikret i samråd med geotekniske vurderinger. Kai står på peler med forankring i fylling, pålitelighetsklasse 3.

5.14.2 Ledninger



Figur 19 det går sjøledninger i planområdet, kart fra kystinfo.no. Flyfoto m/ plassering vann og el-ledning til kai.

5.14.3 Rasfare

Det er gjort en vurdering av eventuell rasfare i bratt terreng i hht NVE sin kartbaserte veiledning for reguleringsplan.

Det er ifølge aktsomhetskart fra NVE ikke registrert områder med fare for skred i eller i nærheten av planområdet. Det er heller ingen registrerte skredhendelser.

Enkelte partier i planområdet har i følge hoydedata.no bratthet ml 25 og 45 grader. Områder med slik helning kan være mulig løснеområder for jord og snøskred.



Figur 21 kart fra hoydedata.no



Figur 20 Bratthetskart, NVE, jordskred, m/inntegnet mulig plassering ny vei, planens avgrensning sort, stiplet linje.

Planområdet ligger ved kysten i Nordland fylke og har milde vintre. I kystnære områder som her, vil snøen ikke bli liggende lenge, snøskred kan utelukkes. Ingen vannvei eller skredvifte i området.

Planområdet er todelt, med ett område øst for Fv82, Område I, som inneholder et eldre masseuttak. Det bratte området vil bli innlemmet i masseuttaket og en evt skredfare vil bli eliminert ved tiltaket.

I område II som ligger på vestsiden av FV82, rett ved fjorden, har noe varierende terrenghelninger, med enkelte mindre brattere områder. Disse partiene har liten vertikal høyde; om lag 3 meter. Området avgrenses av sjø på ene siden og fv82 på andre siden. Terrenget består av noe myr, og noe fjell i dagen. En del bjørketrær, spesielt i sør. Se bilder nedenfor.



Figur 22 bilder terreng område II ved sjø

Terrenget i området vil bearbejdes ved etablering av adkomstvei og bebyggelse.

Vi anser ikke at det er behov for ytterligere skredfarevurdering, og at planområder kan utelukkes som mulig løsneområder for jord og snøskred.

5.15 Sjøtrafikk



Figur 23 Sjøtrafikk i Risøysundet

Det foreligger ingen statistikk på antall skip til kaianlegget på Hamarøyneset, da anlegget nylig er etablert. I følge telling gjort av AIS så passerte det 4000 skip i Risøyrenne ila året 2020.

Det er pr dags dato svært liten sannsynlighet for kollisjon i området nær planområdet i følge kystinfo.no. Det er ingen registrerte kollisjoner etter år 2000, (som er året hvor registreringen startet). Aktivitet i planområdet vil øke trafikken i sundet og derfor også øke sannsynligheten for kollisjon.

I Risøysundet går hovedled 1190 Sortlandssundet–Risøyrenna. Planområdet med manøvreringsområde ligger nærme farleden. Tiltak som kan påvirke sikkerhet eller fremkommelighet i hoved- eller bi-led, skal behandles av Kystverket.



Figur 24 Farledsareal, fra kystinfo.no, med grense som avsatt i kommuneplan for området.



Figur 25 Skipstrafikk 2019, fiskebåt, fra kystinfo.no



Figur 26 Skipstrafikk 2019, passasjer, fra kystinfo.no

5.16 Støyforhold

Støy skal vurderes i henhold til retningslinjene i T-1442 Behandling av støy i arealplanleggingen. For planforslaget gjelder etablering/utvidelse av støyende virksomhet og samferdselsanlegg i form av aktivitet på kai/havn, næringsetablering og økning i trafikk som følge av tiltakene. Retningslinjen anser tiltak på eksisterende anlegg som øker støynivået med 3 dB eller mer som nye tiltak, beregnet ved støyfølsom bebyggelse. Dette vil si at anlegg der det blir beregnet at støynivå kan øke 3 dB eller mer i framtidig situasjon, regnes som nye anlegg.

Definisjon av støyømfintlig bebyggelse i T-1442 inkluderer bolig, skole, barnehage, helseinstitusjon, fritidsbolig, kirke og andre bygg med religiøs karakter, kulturbygg og andre bygninger med tilsvarende bruksformål.

Ved planområdet er det boligfelt, hyttefelt og skoleområdet. Avstand fra næringsområde I til nærmeste bolig i Kveldroveien, øst for området, er ca 150 m. Avstand fra fylkesvei 82, målt ved bruhodet, til skolebygg er 180 m. Avstand fra næringsområde I og II til skolebygg er omlag 250 m. Avstand fra nærmeste hyttetomt til næringsområde I er ca 170 m og til område II, ca 200 m.

Trafikkstøy

Fv82 går gjennom planområdet. Trafikkmengden på vegen er ca 1100 ÅDT og fartsgrensen er 80 km/t. Det foreligger ikke støyberegninger fra vegen/støysonekart. Tiltaket som følge av planforslaget vil medføre noe økning i trafikk på fylkesveien.

Støy fra kai- og næringsområde.

I dagens kaiområde er det aktivitet som medfører støy. Dette gjelder ved lossingen fra båt (med truck, gravemaskin og rullebånd) og videre transport av råvarer/tømmer til deponi eller lastebil. I tillegg er det støy fra aggregat. Utvidelse av kaiområde vil mest sannsynlig medføre øking i støy i form av større aktivitet. Etablering av næringsvirksomhet/lettere industri kan medføre støy ved bruk av utstyr, transport, vifter etc.

I anleggsperioden vil arbeid med uttak av masser samt transport i forbindelse med utbyggingen i området medføre noe støy.

Vurdering av støyforhold og behov for evt utredning

Veileder M-128, beskrivelse av støykilder, sier følgende vedr avstand til havner og godsterminaler ved planlegging: *Transportterminaler (havneområde, jernbaneterminal, lastebilterminal, mv.) bør legges i tilstrekkelig stor avstand fra ømfintlig bebyggelse. Ved dagdrift med lett gods kan 100– 150 meter avstand være tilstrekkelig. Ved nattdrift og tungt gods, kan kravene til avstand bli betydelige.*

Støyforhold i forbindelse med aktivitet på kai- og næringsområdet vil ivaretas igjennom forurensningsloven. Jmf utdrag fra veileder M-128: *For bedrifter som har egne kaianlegg og dermed skipsanløp på eget bedriftsområde har forurensningsmyndigheten i gjeldende praksis også inkludert støy fra havnen i tillatelser etter forurensningsloven. Normalt tolkes en konsesjon slik at støy fra et*

kaianlegg som ligger på bedriftens område er inkludert i støykravene. Det omfatter laste-/losseaktiviteter alt etter hvordan disse skjer, transport inne på havneområdet, støy fra aggregat på båtene m.m.

Mellom kilde og mottaker vil støyen dempes som følge av en rekke faktorer, for eksempel avstand, meteorologi og hvorvidt det er objekter som bryter linjen for lydutberedelsen (topografi, bygninger eller andre konstruksjoner)

Beliggenhet lavere enn terrenget rundt, avstand, samt topografi som skjermer (Måshågen), tilsier at aktivitet i området mest sannsynlig ikke vil gi et lydnivå over tillatte grenseverdi ved støyømfintlig bebyggelse. Det foreslås at behov for støyrapport vurderes i forbindelse med byggesak da det må sees i sammenheng med type virksomhet som etableres, samt plassering av ny bebyggelse (skjerming). Forholdet som sikrer dette ivaretas i bestemmelser. Støyforhold ved masseuttak ivaretas i reguleringsbestemmelsene.

5.17 Forurensning

Det er ikke kjennskap til bruk av området eller andre forhold som tilsier at grunnen eller sjøbunnen i området er forurenset. Det ble i forbindelse med utfylling og bygging av kai i 2018, utført miljøgeologiske undersøkelser av sjøbunnsedimenter. Det ble ikke påvist forurensning over tilstandsklasse II, dvs god miljøstand.

Skal det etableres virksomhet i planområdet som i sitt produksjonsvolum og/eller foredling vil kunne medføre utslipp/forurensning, vil disse forhold ivaretas gjennom krav i forurensningsforskriften. Per dags dato ser en ikke for seg etablering av slik virksomhet i planområdet.

I forurensningsforskriftens kapittel 22 fremgår det at det må søkes tillatelse hos fylkesmannen før utfylling av sjø kan igangsettes. Denne søknaden vil regulere tiltak som skal forhindre uakseptable konsekvenser i anleggsfasen.

5.18 Radon

Planområdet ligger i område med moderat til lav risiko for radon i grunnen. Forhold ivaretas gjennom krav i TEK17.

5.19 Analyser/ utredninger

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet diverse utredninger, enten av plankonsulent og/eller eksterne rådgivere. Ved utbygging av kai i 2018 ble det utført miljøgeologiske undersøkelser i sjø, rapporten er vedlagt planforslaget.

Landskap/Fjernvirkning Undersøkelse av planforslagets synlighet, se pkt 8.

Strandsone Forholdet til 100-metersbeltet, se pkt 6.11.2 og 8.5.

Trafikkvurdering se pkt 6.1 og 8.7.

Grunnforhold

Konsekvenser av utfylling i sjø og vurdering av byggegrunn med hensyn til stabilitet og fare for ras har blitt utredet. Det er tidligere utført grunnundersøkelse på land og i sjø, i og rundt planområdet. Med planforslaget følger notat: Områdestabilitet Risøyhamn –

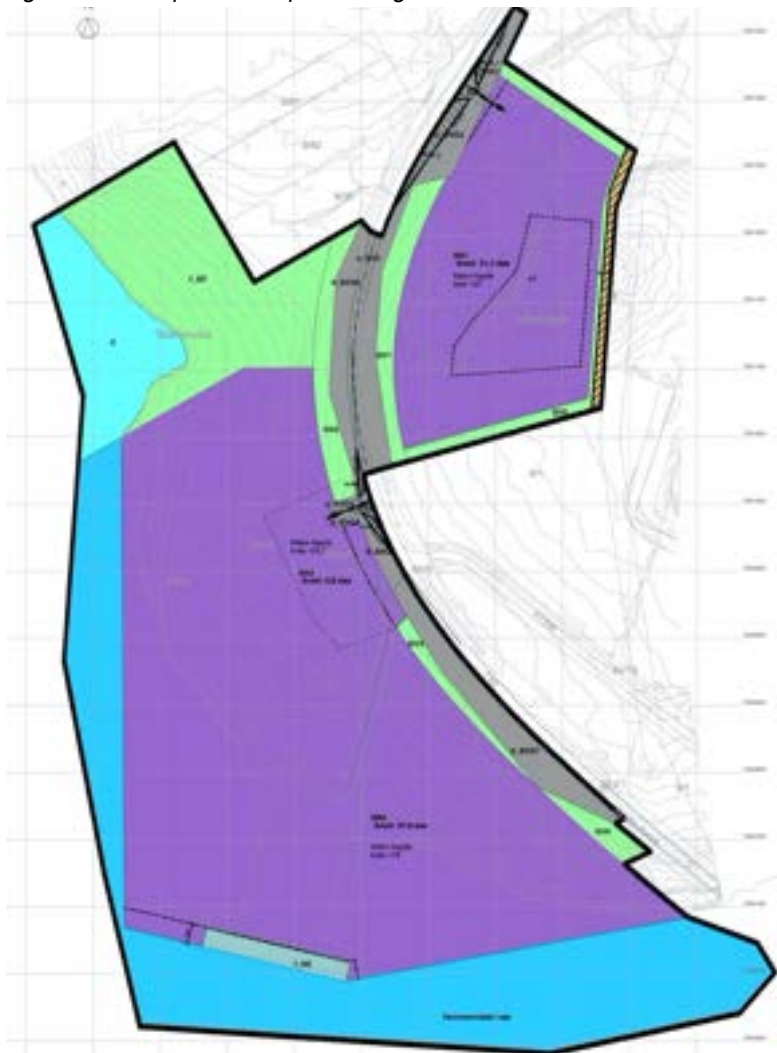
Vurdering av grunnforhold og grunnundersøkelser, Multiconsult, rev 22.11.21 (etter utførte grunnundersøkelser). Det er ikke planlagt mudringstiltak eller andre tiltak for økning av dybde ved kai/fylling.

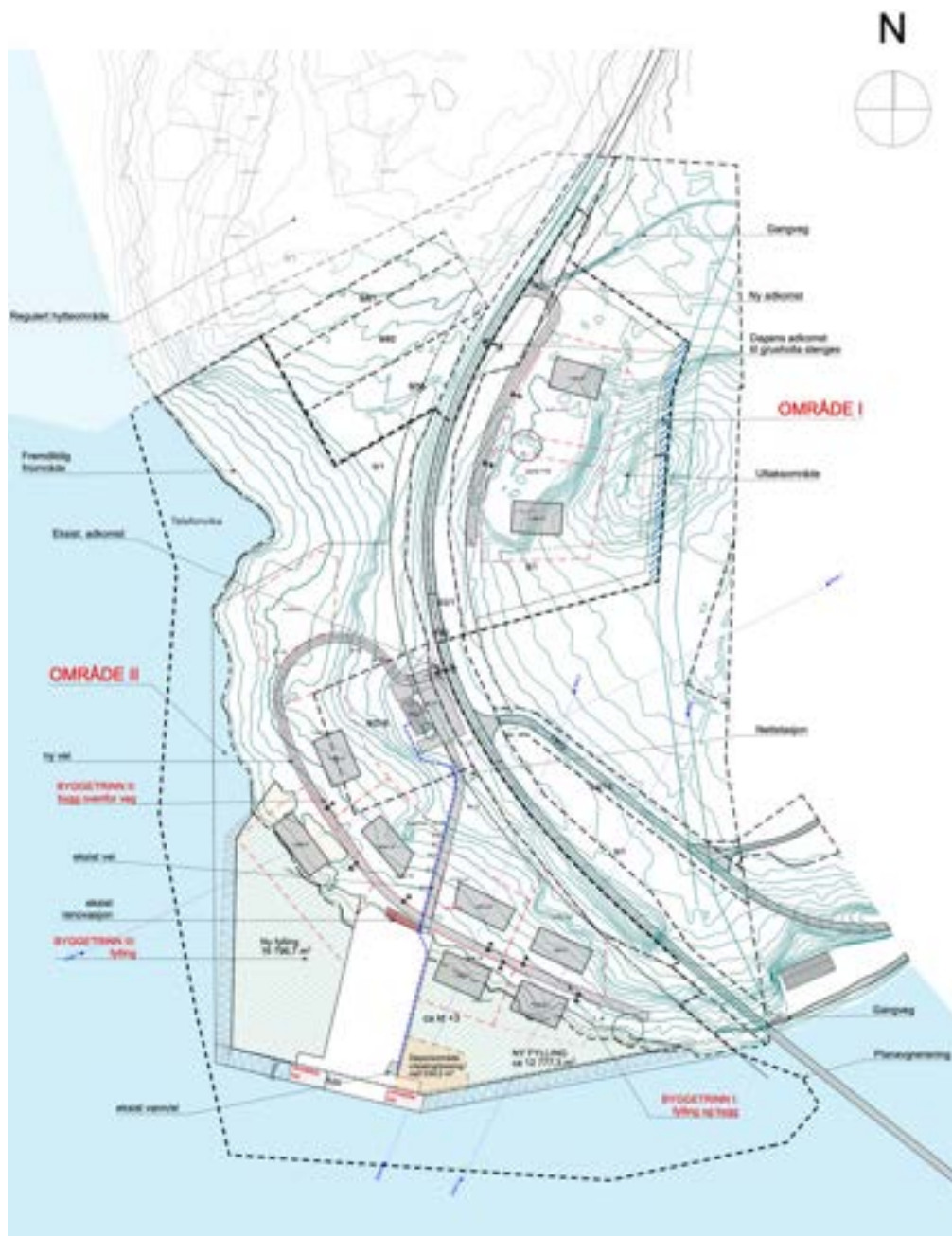
6 Beskrivelse av planforslaget

I planforslaget legges det til rette for etablering av to områder for næringsbebyggelse, område I og II, med tilhørende teknisk infrastruktur. Videre er det regulert inn område for kai med havneområde i sjø, vei (avkjørsel), grønnsstruktur og friareal i planområdet.

Tiltaket vil bestå av utplanering av industriområde, utfylling i sjø og utvidelse av kai. I tillegg legges det til rette for utbygging og nybygging av næringsareal på planområdet. Planområdets kaianlegg planlegges for skip over 1350 brutto registertonn, og det er derfor viktig med tilstrekkelig dybde utenfor kaia.

Figur 27 Utsnitt plankart til planforslaget





Figur 28 Illustrasjonsplan som viser utfylt område med mulig plassering bygninger.

6.1 Område I (øst for Fv82)

Hensikten med planarbeidet for område I, er å omregulere området fra LNFR til næring. Herunder planere terrenget for å kunne tilby et byggeklart område. Det er ikke fastsatt hvilken type næring som skal etableres. Ny omlastingsterminal, for innvendig og utvendig korttidslagring av gods, kontor (ikke tjenesteyting), samt annen type utvendig og innvendig lagervirksomhet kan være aktuelt for området. Lettere industrivirksomhet kan også være aktuelt.

Området har i dag et eldre, mindre grustak som er et resultat av uttak av masser ved etablering av bruhodet på 1970-tallet, med påfølgende mindre uttak. Det har ikke vært drevet kommersiell drift der i nyere tid. Dette såret i landskapet tilsier at området er

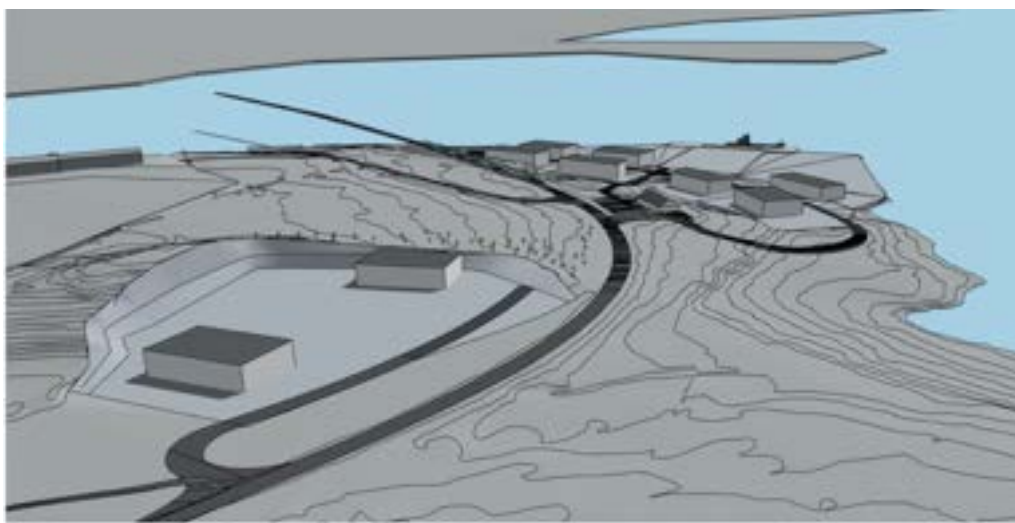
egnet for å gjøre ytterligere landskapsendringer (forbedringer), uten å komme i konflikt med hensikt i overordnet plan (LNFR).

Ved justering og planering av terreng, vil det bli overskuddsmasser i en størrelsesorden på ca 50.000 m³. En ser for seg en tidsperiode på 2 til 5 år før hele området er klargjort. Tiltaket skal ikke drives kommersielt og vil ikke berøre registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift. Tiltaket anses derfor ikke å omfattes av mineralloven. Overskuddsmasser ser en for seg i hovedsak benyttet ved bearbeiding av inntilliggende næringsområde som er under utarbeidelse. Etter endt uttak av overskuddsmasser skal terrenget rundt tilbakeføres.

Ettersom type virksomhet ikke er fastsatt pr d.d. foreslås det at hele området reguleres til næringsformål hvor bebyggelse, utvendig lager, parkering og adkomstvei er en del av formålet. Området for næringsbebyggelse har et areal på ca 31,2 daa. Et område rundt reguleres til vegetasjonsskjerm.

Uttaksområdet vises som bestemmelsesområde i plankartet. Reguleringsbestemmelser ivaretar forhold rundt uttaksmengden, støy, støv etc. for å sikre at uttak av masser og terrengendring gjøres forsvarlig samt at støy- og trafikkforhold hensyntas.

Område I vil få ny adkomst fra fylkesvei 82 i nord, hvor det er gode siktforhold. Selve byggeområdet planeres for etablering av bygningsmasse med tilhørende adkomstvei, parkering og lagringsarealer.



Figur 29 3D skisse som viser mulig plassering adkomstvei og volumplassering

6.2 Område II (ved sjø)

Tiltaket i område II vil bestå av utplanering av industriområde, utfylling i sjø og utvidelse av kai. Det legges til rette for utbygging og nybygging av næringsareal. Det planlegges for skip over 1350 brutto registertonn

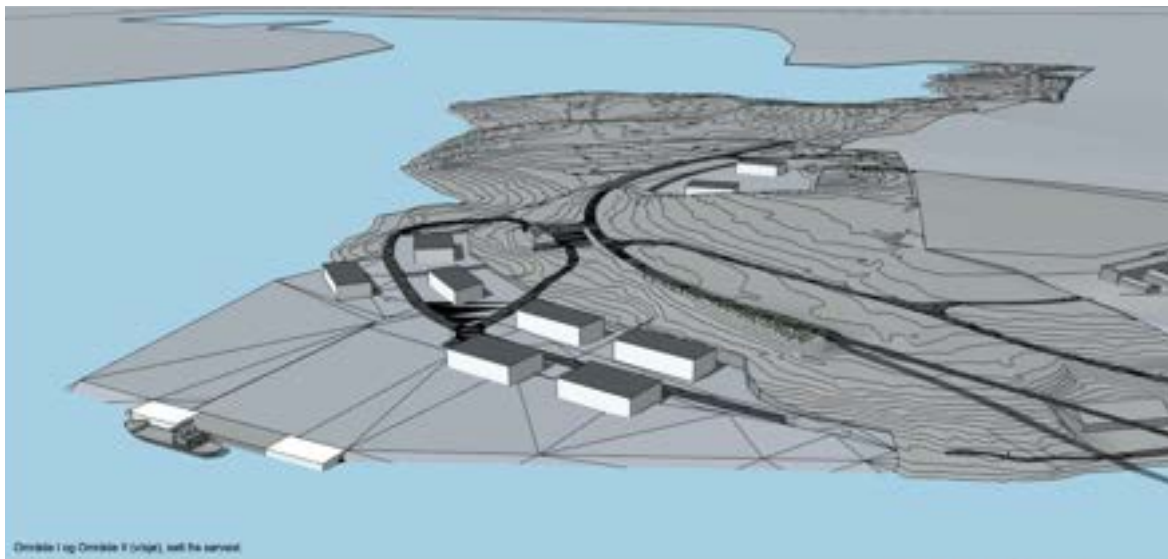
I området er det med bakgrunn i dispensasjon fra plankrav fylt ut et område og etablert en 50 m lang tømmerkai. Sjødybde ved kai er ca 10m. Det planlegges nå for etablering av et næringsområde med størrelse ca 105 daa i tilknytning til eksisterende kai, hvor landdel inkl. kai utgjør ca 69 daa og sjø/utfylling ca 36 daa. Arealet som tenkes

bebyggd/bearbeidet ligger mellom kote +3 og +10, mens fylkesveien i bakkant ligger på kote +15 til +22 ved bruhodet.

Det planlegges ny fylling på hver side av eksisterende fylling, samt forlengelse av kai på begge sider, slik at total lengde kai blir 110 m. Utenfor ny fylling på sørsiden, vil det bli god dybde for skip å kunne ligge og laste sand/grus via bånd. Deler av ny fylling skal kunne brukes til deponiområde av mudringsmasser.

Landområdet reguleres til næringsformål og kai, med havneområde i sjø utenfor. Kai skal være privat og drives av tiltakshaver Th Benjaminsen as. Øvrig næringsområde kan deles opp i tomter for salg/utleie. Området tenkes utbygget i to til tre byggetrinn, med start i øst. Ettersom type virksomhet ikke er fastsatt pr d.d. foreslås det at hele området reguleres til næringsformål.

Område II har godkjent avkjørsel fra fylkesveien i dag som reguleres til formål offentlig veg. Ved avkjørsel står det et næringsbygg (Krobygget), hvis funksjon videreføres i planen. I bygningen kan det eksempelvis drives administrasjon for industriområdet, kontor og/eller bevertning. Det er idag etablert en intern adkomstvei som går foran Krobygget og ned til kai. For å få adkomstvei med bedre stigningsforhold tenkes ny intern vei anlagt langs terrenget med sving opp mot fylkesvei nord for Kroa. En ser for seg tomter/områder på begge sider av ny adkomstveg for etablering av nærings-/lagerbygg med parkering, samt områder for utendørslager. Området langs fylkesvei reguleres til vegetasjonsskjerm. Det kan etableres støyskjerm og/eller støyvoll i denne ved behov.



Figur 30 3D skisse som viser mulig plassering adkomstvei og nye bygninger.

6.3 Fylling

Planlagte fyllingshøyde er samme som for eksisterende fylling, kote +3 NN2000. En ser for seg fylling bestående av mudringsmasser som underlag for sprengsteinsmasser fra område I. Fronthelning skal ha en helningsgrad som i varetar tilfredsstillende sikkerhet mot utglidning. Opparbeidelse av fylling utføres i henhold til gjeldende standard NS3458:2004. Det skal etableres en erosjonssikring mot sjøen i form av plastring med stein. Ved fylling i sjø skal det innhentes tillatelse fra Statsforvalteren.

6.4 Massebehov

Areal ny fylling er på ca 12.800 m² (trinn I) og 16.800 m² (trinn II). Et grovt overslag viser at disse to utfyllinger til sammen har et masseunderskudd på rundt 200.000 m³ inkludert plastring, hvor trinn I (øst for kai) har et underskudd i størrelsesorden 80 – 90.000 m³.

6.4.1 Masser fra utdypning av farled.

Ifølge Kystverket (rapport NTP 2022–2033) består massene utenfor Risøyhamn for det meste av løse masser med en størrelse på ca. 41.000 pfm³ (prosjektert faste masser). Ifølge miljøanalyse som Kystverket har fått gjennomført, er massene i utdypningsområdet rene masser, mens det i ytterkant er påvist funn av TBT. Forurensede masser skal behandles særskilt. Massene som ønskes deponert og brukt som fylling i planområdet skal være rene masser.

Ved utdyping av Nygårdsrevet vil det bli ca. 13.000 pfm³ løse masser og ca. 41.000 pfm³ fjell. Massene er rene masser.

6.4.2 Masser fra område I.

I forbindelse med tilrettelegging av område I til næringsområde, vil det bli overskuddsmasser i en størrelsesorden på 50.000 m³.

6.5 Reguleringsformål

Planområdet reguleres til følgende formål, jfr. plan- og bygningsloven §12–5:

Bebyggelse og Anlegg

- Næringsbebyggelse (BN)

Samferdselsanlegg

- Vei (o_SV)
- Annen veigrunn (o_SVG)
- Kai (f_SK)

Grønnstruktur

- Friområde (f_GF)
- Vegetasjonsskjerm (f_GV)

Bruk og vern av sjø og vassdrag

- Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone V (6001)
- Havneområde i sjø VHS (6220)

6.6 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

6.6.1 Næringsbebyggelse (BN1-3)

Næringsområdene kan benyttes til lager-, håndverk- lettere industrivirksomhet og kontor. I BN3 tillates også beverting. Det tillates ikke forretning/handel og tjenesteyting i området. Hotell tillates ikke i området, men det tillates kortvarig overnatting for tilreisende arbeidere og hvilerom for sovende vakter. Det er satt vilkår om at bygg med slike rom skal ha en konstruksjon som i varetar at innvendig støynivå

er i tråd med krav i byggeteknisk forskrift samt Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442. Adkomstveg og parkering inngår i formålet.

Område BN1 gjelder nytt næringsområde øst for fylkesvei 82.

Område BN2 gjelder næringsområde ved sjø.

Område BN3 gjelder næringsområde ved Kro-bygget.

6.6.2 Vei (o_SV1-3)

Innenfor område SV1 skal adkomst til området BN1 fra fylkesvei 82 etableres. Avkjørsel vil være forkjørsregulert T-kryss.

Område SV2 gjelder eksisterende adkomst til næringsområdet BN2 fra fylkesvei 82. Avkjørsel vil være forkjørsregulert T-kryss.

Område SV3 gjelder eksisterende fylkesvei 82. Vei reguleres med en bredde på 8,5 m.

6.6.3 Annen veigrunn (o_SVG1-6)

Gjelder skulder, fylling og snøopplagring langs eksisterende fylkesvei.

SVG4-5 gjelder veiareal langs SV2.

6.6.4 Kai (f_SK)

Området SK gjelder eksisterende kai med område for utvidelse.

6.6.5 Friområde (f_GF)

Området f_GF skal være tillatt for allmenn ferdsel og bruk.

6.6.6 Vegetasjonsskjerm (f_GV1-5)

Området f_GV1-4 skal være en skjerm mellom fylkesvei og næringsområdene. Eksisterende vegetasjon skal tas vare på. Det tillates etablert støyskjerm/støyvoll i området.

Område f_GV5 skal være en vegetasjonsskjerm rundt næringsområde BN1.

6.6.7 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone, (V)

Område V gjelder sjøområde utenfor Friområdet, GF.

6.6.8 Havneområde i sjø, (VHS)

Gjelder sjøområde utenfor næringsområdet/kai.

6.7 Bebyggelsens plassering, utforming og utnyttelse

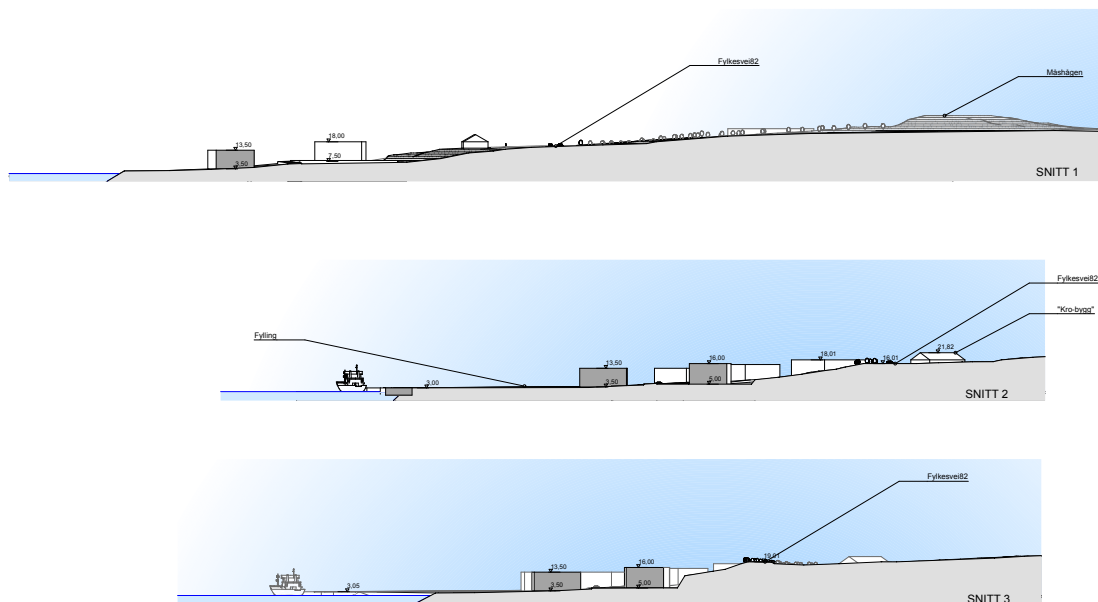
Hoveddel av BN1 vil planeres til kote +15/16. Ny bebyggelse vil plasseres langs ny adkomstveg. BN2, vil ha fylling og kaiområde som i hovedsak holdes fri for bebyggelse. Her kan bygninger/tomter plasseres langs ny internvei som går langs med terrenget midt i området. Terrenget planeres slik at bygning/tomt følger veiens stigning fra ca kote +3,5 +7. Ved foreslått makshøyde for området, vil bygninger lengre ned på området kunne ha større høyde enn de som ligger på planert terreng høyere opp. Se også pkt. 6.1-2 og 6.10.1. BN3 gjelder området ved dagens Kro-bygg hvor terrenget ligger på ca kote +15.

Byggehøyde

Maksimal byggehøyde angis på plankartet som maks kotehøyde for hele byggeformålet. For område BN1 skal høyden ikke overstige 12 meter (kote +27). For BN2 skal høyden ikke overstige 15 m (kote +18). BN3 skal ha høyde med maks kote +25,5. Mindre enkeltelement med arkitektonisk eller teknisk begrunnelse kan overskride byggehøyden. Piper eller andre mindre tekniske anlegg er unntatt maksimal byggehøyde.

Utnyttelsesgrad

Grad av utnyttelse for områdene angis i maks m2-BRA. For BN1 er maks tillatte m2-BRA 3.000 kvm. For BN2 og BN3 er maks tillatte m2-BRA for områdene til sammen 12.000 kvm. Bruksareal beregnes for hver etasje i bygning uavhengig av etasjehøyde. Bruksareal for åpent overbygd areal og parkeringsareal inngår ikke i beregningsgrunnlaget. Areal for tekniske anlegg slik som pumpehus og nettstasjon medregnes ikke.



Landskapsnitt
ILLUSTRASJONER TIL REGULERING
Th Havn Næringsområde Risøyhamn
Th Benjaminsen AS

A3/1:1500

Dato: 06.01.22



Figur 31 Terrengsnitt med

6.8 Areal for de ulike reguleringsformål

- Bebyggelse og anlegg:
 - BN1 31.243 m2
 - BN2 96.213 m2
 - BN3 8.175 m2
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:
 - o_SV1 315 m2
 - o_SV2 364 m2
 - o_SV3 3.764 m2
 - o_SVG1 939 m2
 - o_SVG2 4.311 m2
 - o_SVG3 2.366 m2

- Grønnstruktur:
 - o_SVG4 102 m2
 - o_SVG5 105 m2
 - o_SVG6 730 m2
 - o_SVG7 4.340 m2
 - f_SK 1.540 m2
 - f_GF 18.000 m2
 - f_GV1 3.109 m2
 - f_GV2 2.850 m2
 - f_GV3 1.063 m2
 - f_GV4 1.143 m2
 - f_GV5 4.489 m2
- Bruk og vern av sjø og vassdrag:
 - V 9.306 m2
 - VHV 42.100 m2

Areal planområdet 236.530 m2

6.9 Parkering

Det skal avsettes tilstrekkelig parkeringsareal for den enkelte bedrift innenfor egen tomt. Dette ivaretas i bestemmelser.

6.10 Tilknytning til infrastruktur

Næringsområdene nås fra fylkesvei 82 via offentlig kjøreadkomst, SV1–2. Avkjørsel, o_SV1–2, dimensjoneres etter vogntog og kjøremåte A. Og opparbeides i form av T-kryss med forkjørregulering hht vegnormaler.

Næringsområdet kobles til kommunalt strømnett. Eventuell trafostasjon/nettstasjon skal plasseres unna bebyggelse.

• Vannforsyning

Forhold rundt vannforsyning avklares ved byggesak. Se pkt 5.13.1

• Avløp

Det skal etableres privat avløpssystem. Se pkt 5.13.2 for vurdering løsning spillvann.

• Overvann

Se pkt 5.13.3.

6.11 Trafikkløsning

6.11.1 Kjøreadkomst

I område I vil det etableres ny felles adkomstveg fra ny offentlig avkjørsel fra fylkesvei 82.

Eksisterende adkomstveg ned til tømmerkai i område II er ganske bratt. Denne opprettholdes som internvei, men ny felles adkomstveg gjennom området skal etableres. Denne vil anlegges nord for Krobygget og få et slakere stigningsforhold.

Prosjektering/plassering av vei gjøres i forbindelse med byggesak ved etablering av ny bebyggelse i området.

6.11.2 Tilgjengelighet for gående og syklende

Interne veier i planområdet har liten trafikk og kan benyttes av gående og syklende i den grad det er behov.

Nord for område I går det i dag en grusvei/traktorvei som henger sammen med vei fram til boligområdet i øst. Ved behov kan denne videreføres inn til næringsområdet. Se pkt 5.8.3.

Det planlegges for at ny intern vei i område II skal kunne koble seg på eksisterende veg som går under brua sørøst for området. Denne veien blir en naturlig adkomst til sentrum av Risøyhamn som kan benyttes av gående og syklende.

6.12 Felles atkomstveger, eiendomsforhold

Veier i området anlegges som felles, private adkomstveier og er en del av bebyggelsesområdet, BN.

6.13 Miljøoppfølging.

6.13.1 Anleggsfasen

I anleggsfasen er det sannsynlig at fylkesmannen stiller krav til avbøtende tiltak for å begrense partikkelspredning samt unngå utilsiktede utslipp. Terrenginngrep skal gjennomføres på en slik måte at det eliminerer/minimaliserer utilsiktede utslipp. Det må utarbeides en beredskapsplan som ivaretar miljø og helse. Ved utfylling av masser er det viktig at disse er rene.

6.13.2 Driftsfasen

Ved etablering av industrivirksomhet øker sannsynligheten for forurensning til sjø og grunn i driftsfasen. Om nødvendig skal det innføres avbøtende tiltak slik at utilsikket utslipp til sjø reduseres/unngås. Dette kan være tiltak som opplegg for mottak av avfall og ballastvann, kontroll og rensing av utslippsvann fra landbasert industri, beredskapsplan for drift og vedlikehold av utstyr osv. For å redusere/unngå evt utilsiktede utslipp i grunn, bør etableres en beredskapsplan for drift og vedlikehold av utstyr.

6.13.3 Luftforurensning

Utslipp til luft i forbindelse med utbyggingen av området antas primært å være relatert til skips- og veitrafikk. Næringsområdet vil kunne generere en viss økning i trafikk, men denne er i utgangspunktet estimert til og være liten. Utslippene til luft vil derfor øke marginalt etter utbygging, men gitt at økningen i sjø- og veitrafikk ikke øker mye antas det at den lokale luftkvaliteten vil være god også etter etablering. Det er god avstand til nærmeste boligområde og hytter. Nordre del av planområdet ved sjø (som ligger nærmest hyttefelt) skal benyttes til lagring av masser. Terreng gir god skjerming mot spredning av evt luftforurensning fra planområdet i sjø og opp mot FV 82 og skoleområde i øst.

Det må her påpekes at det på nåværende tidspunkt ikke foreligger noen fullstendig plan på hvilken næringsvirksomhet/industri, som skal etableres på området. Dersom det planlegges virksomheter med betydelige utslipp til luft, eller en betydelig økning i sjø- og/eller veitrafikk bør det gjennomføres en utredning av utslipp og lokal luftkvalitet. Virksomheter som har utslipp til luft skal forholde seg til myndighetskrav

og gjennomføre de målinger og spredningsberegninger som er påkrevd iht utslippstillatelser og forskrifter.

6.14 Universell utforming

Det skal legges til rette for universell utforming så langt det er hensiktsmessig i bebyggelse, anlegg og uteareal. Forholdet ivaretas i bestemmer.

6.15 Uteoppholdsareal/rekreasjonsverdi

Området ved Telefonvika reguleres til frilufsformål.

6.16 Landskap

Planforslaget åpner for utbygging innenfor 100 m beltet langs sjøen i næringsområdet.

Område I

Området har et eldre masseuttak og består ellers av krattskog, myr og lyng. Terrenget ligger omtrent på samme nivå som fv82 i nordre del, mens det stiger noe mot sørøst, med kollen Måshågen i øst. Etter endt uttak skal terrenget bearbeides slik at større del av området bli flatt med stigning opp til topp Måshågen.

Ny bebyggelse vil bli noe synlig fra fv82, spesielt mot nord. Måshågen vil skjerme området slik at det vil bli lite synlig fra øvrig bebyggelse og skoleområdet i Risøyhamn. Avhengig av type næring som etableres i området, kan det ved behov anlegges voll som skjermer området mot vei.

Område II:

Område inneholder i dag et næringsbygg med parkeringsplass ved Fylkesvei 82 samt adkomstvei til nylig etablert tømmerkai og fylling. Ellers består området av lynghei, delvis lav bjørkeskog og fjæra. Terrenget stiger kraftig opp mot fylkesvei. Området skal fylles ut og eksisterende terreng terrasseres og klargjøres for etablering av fremtidig næringsbebyggelse. Eksisterende kai planlegges utvidet. Det vil bli noe skjæring i terreng, spesielt i sørlig del. Topologien/stigningen på området, samt eksisterende vegetasjon langs fylkesvei mellom Krobygg og bruhodet gjør at ny bebyggelse vil bli lite synlig fra, eller fremtredende mot, vei sett fra sør.

Fra sjøsiden, eksempelvis fra Tranessiden vil området være synlig. Avstand, terreng/landskap, med fjell bak, gjør imidlertid at silhuettvirkning unngås.

Planlagt ny fylling i sjø vil binde sammen dagens fylling og kai med den omkringliggende naturen/strandlinjen rundt. Ny bebyggelse plasseres med en viss avstand til veg, og legges på kote +3,5– +7, mye lavere enn veg, slik at den ikke blir for stor og dominerende. Eksisterende vegetasjon langs veg søkes beholdt, noe som gjør at det eksisterende landskapsbildet i området til en viss grad bevares. Det skal settes føringer for byggehøyder i området for å hindre at næringsområdet blir for stort i forhold til naturen rundt.

6.17 Fjernvirkning/synlighet.

Det nærliggende terrenget er preget av lavt kupert kystlandskap med sjø, fjord/sund, og med kort avstand til forholdsvis høye fjell. Landskapet er «stort» og domineres av

Tranesvågen, Risøysundet og høye fjell/tinder 500–800 moh i bakgrunnen av planområdet. Det planlagte næringsområdet vil ikke danne et dominerende element i landskapet.

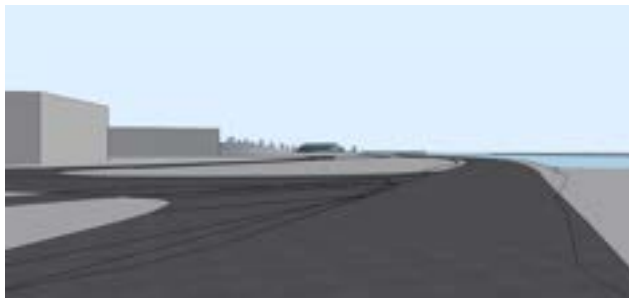
Vi har vurdert planområdets synlighet sett fra fylkesveiene rundt området og fra sjø;

- * fra Fv 82, sett sørover og sett nordover
- * fra sjø, sett fra nord mot sør og fra vest mot øst, se kap
- * fra Andøybroa/Hinnøysida, Fv82 sør for planområdet og fra Tranessida (Fv7696).



Figur 32 Vegetasjon langs fylkesvegens vestside skjærer noe for innsyn til område II.

Figur 33 Område I med avkjørsel fra Fv82



Område I er noe synlig fra vei, spesielt fra nord. Det kan anlegges skjerm/voll mot vei, avhengig av hvilket tiltak som etableres i området.

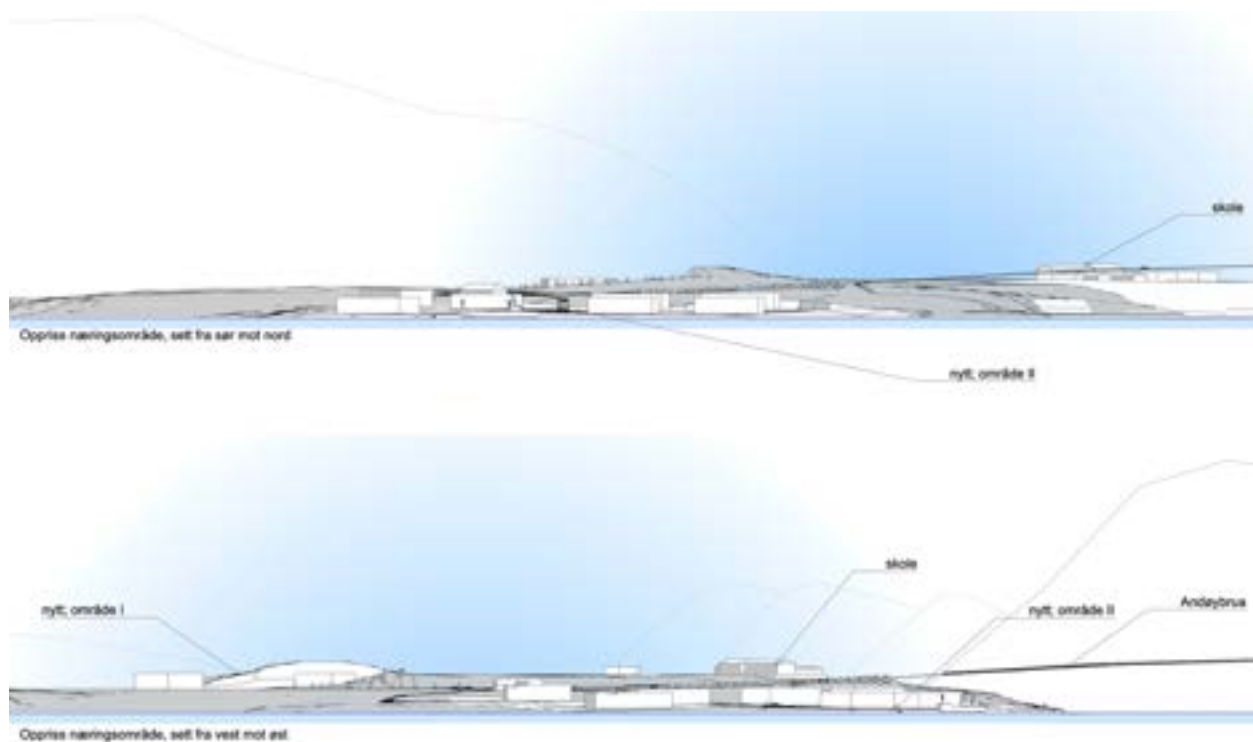


Figur 34 Sjøområdet (vestsiden) er delvis synlig fra Broa, (rekkverk og høy hastighet reduserer)

Foreslått fylling i sjø vil gå fra kaikant og inn mot dagens strandlinje slik at landskapet mot sjø mykes opp.

Fra sjøsiden vil området ved sjø, bli et synlig element i landskapet, men dette elementet vil ikke ta en dominerende plass sett i forhold til landskapet generelt. Både Risøyhamnbrua og skolebygningen øst i bildet ligger høyt i landskapet og er sammen med fjellene bak dominerende elementer. Fra Tranessiden og fra Hinnøysiden vil området være lite synlig pga avstand.

I dag har området ved sjø etablert fylling og kai. Det planlagte tiltaket vil ha innvirkning på landskapsbildet i form av utfylling i sjø. Etableringen av kommende industribygg i planområdet vil ligge lavere enn terrenget bak. På illustrasjoner er det vist bygg i størrelsesorden 1000 kvm. Eksisterende vegetasjonsbelte mellom næringsområdet og fylkesvegen vil opprettholde en form for distanse til omkringliggende område.



Figur 35 Oppriss området sett fra sjø



Figur 36 Bilde tatt fra Skjoldhamnvegen, fra Tranessiden, sett rett mot Hamarøya i øst.



Figur 37 Område ved sjø sett fra Andøybroa/Hinnøysiden.

Vår vurdering er at det planlagte næringsområdet ikke vil endre landskapsbildet vesentlig. Dette grunnet plassering av bygninger i terrenget, områdets størrelse, sammen med terrenglementer som avskjerner utsikten og en dominerende bakgrunn som vil ta oppmerksomheten.

6.18 Kulturminner og kulturmiljø

Det er lagt inn bestemmelsene krav til varsling hvis det blir gjort funn av kulturminner i bakken.

6.19 Sosial infrastruktur

Planområdet ligger sentralt i forhold til butikker og idrettsanlegg. Se pkt 5.10.

6.20 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Rammeplan for VA skal utarbeides i forbindelse med søknad om tillatelse. Krav til brannvann er dimensjonerende for området. Spillvann ledes til minimum 2 meter under LLV, evt. enda dypere for å få ledet spillvannet tilstrekkelig langt fra land/næringsområde. Det antas at det er god sirkulasjon i vannmassene pga plassering ut mot Risøysundet.

Traseer for teknisk infrastruktur skal fremgå for de enkelte utbyggingsfeltene. Det knytter seg rekkefølgebestemmelser til etablering av teknisk infrastruktur. Det kan ikke gis byggetillatelse i området før vannforsyning, avløp, avfallsbehandling og elektrisitetsforsyning er etablert.

6.21 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

Ifølge ROS-analysen, se pkt 8.13, er det ikke behov for avbøtende tiltak, utover det å legge inn risikoreduserende tiltak i planen.

Hendelser vedr overvann, stormflo/erosjon, og trafikk sikres i bestemmelser.

6.22 Rekkefølgebestemmelser

Se reguleringsbestemmelser.

7 Konsekvensutredning

Det er ikke krav om konsekvensutredning. Se pkt 2.4.

8 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

8.1 Overordnede planer

Tilrettelegging av næringsområde vil gi mulighet for økning i arbeidsplasser og kunne styrke Risøyhamn som tettsted og vil være en positiv utvikling for Andøysamfunnet. Det er etterspørsel etter sjønære næringsområder. Området ved sjø er avsatt til næring i kommunedelplanen mens område I omgjøres fra LNF til næring.

Planforslaget vurderes å være i tråd med overordnede planer og mål mht lokalisering, utforming/plassering av næringsvirksomhet i området. Se også pkt 4.1.

Det åpnes for utbygging innenfor 100 metersonen. Dette er nærmere beskrevet i kap. 6. Videre medfører bestemmelsene flere mindre avvik fra kommuneplanens bestemmelser.

8.2 Stedets karakter, Landskap og estetikk

Området er ubebygd bortsett fra fylling, kai og en bygning. Etablering av næringsområde og utfylling vil endre landskapet/karakteren i området. Dette vil være mest synlig fra sør. Se kap 6.10.

8.3 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi

Planforslaget får ingen konsekvenser for kulturminner eller kulturlandskap. Se også pkt 5.5 og 6.11.

8.4 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven

Ved etablering av næringsområde N22 i kommuneplanen, ble det utarbeidet en konsekvensvurdering som vurderte det biologiske mangfoldet i området. Samlet ble verneverdiene i det planlagte tiltaksområdet vurdert til liten, og omfanget av tiltaket (næring) ble vurdert til lite negativt. Miljøgeologisk undersøkelse av sjøbunn er utført. Det anses ikke som nødvendig å foreta ytterligere registreringer i området.

Deler av planområdet er opparbeidet med parkering, vei, utfylling i sjø med kai og masseuttak. Ubebygd del består av lynghei, delvis lav bjørkeskog, myr og fjæra. Innenfor planområdet foreligger det ingen spesielle eller prioriterte økosystemer og naturtyper. Det ligger ingen kjente naturvernområder i nærheten, se pkt 5.6.

Bebyggelse og adkomstveier vil søkes plassert utenfor myrområder.

Det skal benyttes rene masser ved utfylling. Forholdet sikres i bestemmelser.

Planlagt tiltak vurderes til å ikke komme i konflikt med naturmangfoldloven herunder naturverdier og biologisk mangfold.

Planlagt tiltak vil ikke komme i konflikt med verdifull vegetasjon, viltinteresser eller økologiske funksjoner.

8.5 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk

Friluftsområdet ved Telefonvika er i dag avsatt til næringsformål i overordnet plan. Ved å regulere området til friluftsområde ivaretas området som rekreasjonsområde.

Planområde ved Måshågen ligger innenfor et registrert friluftsområdet, se pkt. men dets funksjon, plassering og beskaffenhet tilsier ikke at denne delen av området er spesielt egnet for friluftsliv eller nærturer. Del av området vest for Måshågen ønskes omdisponert til bebyggelse og anlegg. Området rundt næringsområdet vil være LNF-område som i dag.

I anleggsfasen vil det kunne være økt støv, støy og trafikk i området. Videre utvikling og opparbeidelse av området vil ikke være til særlig hinder eller i stor grad påvirke dagens bruk av friluftsområdene. Terrenget rundt næringsområdet skal beholdes som en skjerm mellom utbyggingsområdet og området rundt.

8.6 Uteområder

Det er ingen bebyggelse i eller nærme planområdet. Ny næringsbebyggelse vil ikke påvirke solforhold etc. på omkringliggende områder.

8.7 Trafikkforhold

8.7.1 Kjøreadkomst

Det er behov for å etablere to nye adkomstveger inne i planområdet. Om lag plassering er vist på vedlagte illustrasjonsplan. Plassering og utforming løses ved byggesak.

8.7.2 Tilknytning til overordnet vegnett.

Ny avkjørsel til område I etableres fra Fv82. Eksisterende avkjørsel fra Fv82 til område II benyttes.

8.7.3 Trafikkøkning/reduksjon

Etablering av ny næring- og lagervirksomhet vil generelt gi en viss økning i trafikk på veinett både i form av varetransport og persontrafikk. I følge vegkart.no har Fv82 forbi planområdet en ÅDT på 1100 kjøretøy, hvor 16% er tunge kjøretøy.

Håndbok N100 angir dagens standard for Fv82 som øvrig hovedveg, fartsgrense 80 km/t, vegbredde 7,5 meter. Trafikknivået for veger med dimensjoneringsklasse Hø1 skal være mindre enn 4000 ÅDT.

Type virksomhet og størrelser i planområdet er ikke fastsatt. I området tenkes det samlet et maksareal på 15.000 kvm BRA. Det er gjort en enkel vurdering med utgangspunkt i antatt turproduksjon for industri/næringsvirksomhet ihht Statens vegvesen sin Håndbok V713 Trafikkberegninger, hvor hovedtyngden av reisende vil være ansatte.

Pr 100 kvm industri vil antall arbeidsplasser ligge ml 1,5–2,5. Hvis det for planområdet tas utgangspunkt i høyeste antall, dvs 2,5, vil det for 15.000 kvm gi 375 arb.plasser. Ved en turproduksjon på 3,5 turer pr ansatt pr døgn, vil dette gi en turproduksjon på 1313 i døgnet. Det antas at tungtransportdelen ikke vil være større en normalt, da hoveddelen av varetransport tenkes som sjøtransport.

Trafikkøkning som følge av planforslaget vil i følge N100 ikke gi krav om ny standardklasse på omkringliggende veg. Herunder nye løsninger for gående og syklende.

Planområdet legger til rette for etablering av havnerelatert næringsvirksomhet for tilrettelegging av varetransport på sjø. Økning i trafikk på fylkesvei 82 anses derfor i hovedsak å være persontrafikk, mens økning i øvrig veitransport på europaveinettet (E10) anses som liten.

Utbyggingen anses derfor ikke å ville ha store trafikale konsekvenser for riks- og fylkesvegnettet.

Området planlegges for ny næringsvirksomhet som vil kunne etablere mange årsverk. Dette kan øke trafikkbelastningen på nærområdet, herunder, Andenes, Risøyhamn og Sortland.

Trafikkveksten som følge av planforslaget er så begrenset at tiltaket alene ikke vil medføre behov for ytterligere tiltak for fotgjengere eller syklist langs fylkesveien. Se pkt 6.6.2.

8.7.4 Trafikk i forbindelse med massetransport (anleggsperioden)

Masser i en størrelsesorden på 50 000 m³ (ca 100 000 tonn) fra område I skal transporteres til område II med lastebil. En ser for seg at dette skjer i en to-års periode. med ca 50 tonn pr år. Med kjøring 240 dager i året, blir det omlag 200 tonn pr dag. For lastebil som tar 30 tonn gir det 7 turer fram og 7 tilbake. Tilsammen 14 turer pr dag. Ved arbeidsdag på 7,5 timer, kan det beregnes 2 lastetransporter pr time. Noe som ikke anses å gi vesentlig endring i trafikkbildet. Forhold rundt evt forringelse og tilgrising av fylkesvei sikres i planbestemmelser.

Se også ROS analyse for risikovurdering vedr trafikk i anleggsperioden.

8.7.5 Kollektivtilbud

Det anses ikke at planforslaget vil påvirke kollektivtilbudet vesentlig.

8.8 Sjøtrafikk

Utvidelse av kai og fylling vil kunne påvirke sikkerhet og fremkommelighet i sjøtrafikk pga liten avstand til farled. Se risikovurdering med forslåtte risikotiltak. Evt innspill fra Kystverket i høringsrunden av planforslaget vil innarbeides i reguleringsplanforslaget.

En ser for seg at mudring av Risøysundet vil skje i løpet av en fireårs periode. Selve arbeidet med kantdeponi/fylling vil pågå i en periode på omkring ett år. Arbeidet vil kunne påvirke sjøtrafikken, men det er over en avgrenset periode. Tiltaket vil sendes Kystverket for behandling etter havne- og farvannsloven før igangsetting. Forhold rundt arbeidet sikres i SHA-plan og i samarbeid med Kystverket.

8.9 Støy

8.9.1 Støy veitrafikk

Det er vanskelig å gjøre en vurdering av den fremtidige trafikken i området som følge av planforslaget, da dette er avhengig av type næring som etableres. Den antatte økning i ÅDT ved maks utbygging er satt til (1100 + 1300) vil uansett ikke gi noe utslag, da avstand fra veg til støyømfintlig bebyggelse anses å være stor.

8.9.2 Støy fra næringsbebyggelse og havn/kai

Arbeid med uttak av masser i forbindelse med utbyggingen i området vil medføre noe støy. Aktivitet i havn- og næringsområde vil kunne medføre ulike typer støy gjennom døgnet.

For å sikre avstand til hytteområde i nord, er det avsatt et friområde mellom næringsområde og området for hytter. Avstand til støyømfintlig bebyggelse ansees å være akseptabel. Det foreslås at kommunen kan kreve at det gjøres en støyberegning ved byggesak avhengig av type virksomhet som etableres. Mulige tiltak for å begrense støy er støyvoll eller støyskjerm. Det foreslås at tiltak kan etableres i ettertid, ettersom aktiviteten i området etableres og utvikles.

8.10 Barn og unges interesser

Det er ikke noen tilrettelagt aktivitet for barn i området i dag.

Utbyggingen i planområdet antas å kunne innebære en viss ulempe på grunn av noe økt trafikk på vegnettet, men denne er av et så lite omfang at det ikke er behov for tiltak, se pkt 8.7.3.

Planforslaget vurderes til ikke å ville medføre konflikt med barn og unges interesser. Se pkt 8.5.

8.11 Sosial infrastruktur

Utbyggingen av næringsbebyggelse anses ikke å ville gi innvirkning på barnehagedekningen i området eller skolekapasiteten på kort sikt. På lang sikt og/eller ved full utbygging i området, vil en økning i antall arbeidsplasser med tilflytting kunne medføre større behov for barnehage- og skoleplass. Både skole- og barnehagekapasitet i området er god.

Planområdet ligger nærme Risøyhamn med dagligvare og øvrig tjenesteyting.

8.12 Bærekraftig utvikling, miljø og folkehelse

Områdets sentrale plassering og tilgjengelighet i forhold til tettstedet Risøyhamn og dets tilbud vil kunne legge til rette for mindre bilbruk/klimagassutslipp.

For øvrig vil hverken tiltakets lokalisering eller funksjon i seg selv ha noen innvirkning på folkehelseproblematikken, se pkt 5.2, 5.7 og 8.5.

Se også pkt 8.4 Forhold til kravene i Naturmangfoldloven.

Havnerelatert næringsområde vil tilrettelegge for økt transport av gods over sjø i stedet for på vei, noe som er i tråd med nasjonale mål for å øke transportsikkerhet, samt redusere slitasje på veinett og klimautslipp fra transportsektoren.

Mulighet for landstrøm, elektrifisering av terminalutstyr og tilrettelegging for miljøeffektive skip og drivstofftyper vil reduseres klimautslipp. Det foreslås at det stilles krav om at dette utredes nærmere ved etablering av tiltak/byggesaksnivå.

8.13 ROS analyse

Det er utarbeidet en ROS analyse. Se vedlegg.

Forhold rundt håndtering av overvann (utbygging medfører etablering av flere harde flater), samt utvidelse fylling/kai gjelder spesielt i forhold til planforslaget. Øvrige hendelser som er identifisert gjelder også for dagens situasjon.

Det er i ROS analysen identifisert 7 uønskede hendelser innenfor temaene:

- Store nedbørsmengder, overvann
- Store bølger, bølgehøyde
- Stormflo og erosjon
- Skipstrafikk
- Vegtrafikk
- Anleggstransport.

I ROS analysen foreslås det tiltak/løsninger som vil redusere sannsynligheten for, og konsekvensene av, de ulike hendelsene. Ved oppfølging av tiltakene, vurderes risikoen forbundet med planforslaget å reduseres til et akseptabelt nivå.

For risikoreduserende tiltak i planen, se punkt 6.15.

8.14 Teknisk infrastruktur

Tiltaket kobles på eksisterende ledningsnett for el-tilførsel. Tiltaket kan evt. utløse krav om ny nettstasjon, avhengig av hvilken virksomhet som etableres. Vanntilførsel utredes nærmere, herunder mulighet for brønnboring. Det vil være behov for etablering av el.-kabler, vann- og avløpsledninger i grunnen. se punkt 5.13.

8.15 Vannmiljø

Planområdet ligger vest for Andøybrua ved Risøyhamn, ved Risøysundet Indre (0365011200-C), tilhørende Vesterålen vannområde. Det er ingen markerte bekker som renner gjennom planområdet.

Nord for planområdet går det bekk fra Meieribakken til Kveldrovannet som tilhører vannforekomsten Andersåa – elv fra Risøyvatnet (186-90-R).



Figur 38 Kart vannforekomst Risøysundet Indre og Andersåa, hentet fra Vann-nett. Planområdet vist med rød ring.

Både Risøysundet Indre og Andersåa er i vann-nett klassifisert til god økologisk tilstand hvor presisjon er oppgitt til lav. Kjemisk tilstand er udefinert. Miljømål om god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand (Miljødirektoratet, Vann-nett, 2022).

Vannforskriften paragraf § 4 omhandler miljømål for overflatevann. I hht Vannforskriften skal tilstanden i overflatevann beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og god kjemisk tilstand, i samsvar med klassifiseringen i Vannforskriften. Hvis det er fare for forringelse av vannkvaliteten ved gjennomføring av tiltaket, skal tiltaket vurderes etter Vannforskriften § 12. Paragraf 12 omhandler ny aktivitet eller nye inngrep i en vannforekomst og at dette kan gjennomføres selv om dette medfører at miljømålene i §4–6 ikke nås eller at tilstanden forringes.

Planforslagets tiltak (utvidelse kai, utfylling, etablering av næringsvirksomhet og massehåndtering) vil berøre vannforekomsten i området. Det skal ikke mudres i planområdet. Utfylling skal gjøres med rene masser. Utførte miljøundersøkelse viser at bunnen ikke er forurenset. Sjøområdet er ikke karakterisert som bløtbunnsområde. Søknad om utfylling skal behandles av Statsforvalteren. Forurensningsmyndigheten vil etter søknad kunne stille krav om avbøtende tiltak dersom så er tilfelle.

Vannmiljøet i fjorden vil kunne bli påvirket både i anleggsfasen og ved ferdig utbygd areal som følge av tiltaket. Det antas at det er liten sannsynlig at vannkvaliteten vil forringes. Tiltaket er så langt vurdert til å ikke endre muligheten for å nå miljømål. Tiltaket vil få en positiv effekt for indre havn i Risøyhamn, Risøyrenna og for tettstedet Risøyhamn, ved at det tilrettelegges for havnevirksomhet i området.

Det er ikke fastsatt type virksomhet som skal etableres. Det foreslås at det i forbindelse med rammeplan for VA skal utarbeides et notat som skal beskrive overvannsløsning samt vurdere tiltakets forhold til vannforekomst.

8.16 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Utvikling av næringsområde vil gi inntekt til Andøy kommune da det berører mange kommunale virksomheter, slik som plan- og byggesaksbehandling, eiendomsskatt og beskatning av næringsliv. I tillegg kommer virksomhet knyttet til handel og service fra ansatte.

Ny adkomst til planområdet reguleres til offentlig formål som evt vil kunne medføre behov for kommunal brøyting og vedlikehold.

8.17 Konsekvenser for næringsinteresser

Tilrettelegging av område for næringsvirksomhet vil ved utbygging gi verdiskapning og flere arbeidsplasser lokalt, samt gi økning i inntekter og sysselsetning i øvrig tjenesteyting og næringstilbud i området.

8.18 Interessesmotsetninger

Det er ingen interessesmotsetninger i området så vidt vi kjenner til.

8.19 Avveining av virkninger

Tiltaket er i tråd med hensikten i gjeldende kommuneplan. Planforslaget gir muligheten til en bærekraftig verdiskapning og næringsutvikling i området i form av etablering av sjørettet næringsvirksomhet. Tiltakets estetiske konsekvens vurderes som liten og tiltaket vurderes til å ha få negative virkninger for tilgrensende områder.

Tiltaket vil få en positiv synergieffekt for indre havn i Risøyhamn tettsted og for sjøtrafikken i Risøyrenna. Flytting av skipsanløp og tungtransport til det aktuelle næringsområdet vil være positivt for tettstedet som helhet.

Kai og havn vil kunne være viktig infrastruktur for næringslivet i regionen og eventuelle nyetableringer i planområdet. Utbyggingen har potensiale for å kunne skape svært mange nye arbeidsplasser, og ringvirkninger for det lokale næringslivet.

Med grunnlag i de vurderinger som er gjort ovenfor vil planforslaget etter forslagsstillers vurdering i liten grad medføre negative konsekvenser for miljø og samfunn.

9 Innkomne innspill

Det er innkommet 8 innspill etter varsling og annonse om planstart. Her medtas sammendrag av merknadene med forslagsstillers kommentarer i kursiv. Alle merknader er også vedlagt i sin helhet.

1. Sametinget

26.04.21

Kjenner ikke til at det er registrert automatisk freda samiske kulturminner i det omsøkte området, og har ingen spesielle kulturminnefaglige merknader til planforslaget på det nåværende tidspunktet. Minner om det generelle aktsomhetsansvaret, som bør fremgå av reguleringsbestemmelsene, foreslår følgende tekst:

Skulle det under bygge- og anleggsarbeid i marken komme fram gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Sametinget forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.

Det minnes om at alle samiske kulturminner fra 1917 eller eldre er automatisk freda i følge lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 4 annet ledd.

Kommentar: Hensyntas. Tekst medtas i planbestemmelser.

2. NVE

29.04.21

Nye veiledere og verktøy til hjelp i planlegging:

NVE har gitt ut to nye veiledere i 2020, sikkerhet mot skred i bratt terreng og NVEs veileder nr. 1/2019 «Sikkerhet mot kvikkleireskred. TEK 17 kap.7 er oppdatert i henhold til de nye veilederne. Det er også utarbeidet en ny kartbasert veiledning som tar for seg naturfarer som må vurderes etter PBL 28-1 samt hensyn til verna vassdrag og kraftutbygging. Vi anbefaler at den benyttes i reguleringsplaner og byggesaker.

Kommentar: Verktøyet vil brukes videre i planprosessen ved behov.

Flom, erosjon, skred og overvann

God arealplanlegging er det viktigste virkemiddelet for å forebygge skader fra flom, overvann, erosjon og skred. Pågående klimaendringer vil øke risikoen for disse faretypene. Pbl setter tydelige krav til sikkerhet mot naturfare og sikker byggegrunn ved planlegging og utbygging, og byggeteknisk forskrift (TEK17) kapittel 7 utdyper dette i forhold til flom-, erosjon- og skredfare. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren.

Mer utbygging i nedbørfeltet gir økt andel tette flater. Dette bidrar til raskere avrenning og større mengder vann på terrengoverflaten (overvann). Økningen kan føre til oversvømmelser i

byggeområdene og flom i vassdragene. Det er viktig å være oppmerksom på at ny utbygging også kan blokkere avrenningen ovenfra, som igjen kan føre til skader på selve bygget eller lede overvannet i uønsket retning. Økosystem som eks. flomskog, myrer og våtmarker har en flomdempende funksjon som bør bevares i størst mulig grad. Dersom omgivelsene og/eller resipienten ikke har kapasitet til å ta imot økt avrenning, må det planlegges kompenserende tiltak i nedbørfeltet. Klimaendringenes påvirkning på avrenningen i byggeområdene må også avklares. Dette må gjøres tidlig i planprosessen slik at det blir satt av tilstrekkelig areal før bygninger og infrastruktur planlegges. Se ellers informasjon om overvann på www.nve.no/hydrologi/urbanhydrologi.

Kommentar: Forhold rundt avrenning i byggeområdet undersøkes og avklares. Tilstrekkelig areal for fordrøyning og nedbørsfelt skal avsettes i planområdet. Dette ivaretas i ROS analyse, evt behov for eget notat fra fagkyndig vurderes nærmere/ Det skal utarbeides rapport/notat med prinsipper for overvannshåndtering ved byggesak, når omfang og behov i forhold til virksomhet osv er avklart.

Vassdrag- og grunnvannstiltak

Det er store allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann. Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. Hvis det er behov for at NVE gjør en konsesjonspliktutredning av vassdragstiltak i planen, så ber vi om at dette kommer klart frem av oversendelsesbrev. NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivaretatt i planen.

Kommentar: undersøkes og avklares videre i planarbeidet. Dette foreslås avklart i forbindelse med byggesak, da dette avhenger av type virksomhet/tiltak som etableres.

Energianlegg

Et velfungerende system for produksjon og overføring av energi er avgjørende for samfunnet. Planen må derfor ta hensyn til anlegg som er planlagt eller har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen. Hvis planen kommer i berøring med energiinteresser, bør berørte energiselskap involveres tidlig.

Kommentar: Deler av området ligger nært eksisterende regionale høyspentlinje, som skal reguleres med hensynssone "Båndlegging etter annet lovverk" H740, jf. pbl § 11-8 d.

3. Fiskeridirektoratet

30.04.21

Fiskeridirektoratet er myndighetenes rådgivende og utøvende organ innen fiskeri- og havbruksforvaltning i Norge, hvis oppgave når det gjelder arealforvaltning er å sikre eksistens og utviklingsmuligheter for marine næringer – fiskeri og akvakultur – herunder å ta vare på marint biologisk mangfold. Dette oppnås best ved å tilstrebe en balansert og bærekraftig utnyttelse av kystsonen.

Fiskeriinteresser i området:

Fiskeridataene er lagt inn på Fiskeridirektoratets kartdatabase og er tilgjengelig på Fiskeridirektoratets nettsider: <https://kart.fiskeridir.no/fiskeri>. Data for områder er fra 2020.

Det er ikke registrert fiskeriområder i nærheten av tiltaksområdet. Miljødirektoratet har kartlagt følgende marine naturtyper: Helt inntil planområdet i sør ligger et viktig område med skjellsand. Skjellsand er et habitat som ofte er rikt på bløtbunnsfauna, og som fungerer som gyte- og oppvekstområder for flere fiskearter. I tillegg benytter større krepsdyr skjellsandbankene til parringsplasser og ved skallskifte, de finner også matgrunnlag her. Skjellsand regnes som en ikke fornybar ressurs innenfor overskuelige tidsrammer. På sørsiden av Risøysundet, i

Risøybukta og innerst i Tranesvågen er det kartlagt svært viktige områder med bløtbunnsområder i strandsonen. Bløtbunnsområder ansees som viktige, siden de gir robuste og stabile økosystemer, og utgjør viktige beiteområder for fugl og fisk. Bløtbunnsarter er i hovedsak stasjonære og påvirkes av faktorer direkte på de stedene hvor de befinner seg. Større strandflater er næringsområde for bestander av overvintrende og trekkende vadefugler.

Vurdering:

Ved utfylling av masse i sjø forutsetter vi at det benyttes siltskjørt under utfyllingen for å redusere spredning av partikler. Utfylling av masser må primært skje på høsten og tidlig vinter. Dette er fordi det er den perioden av året hvor livet i kystsonen ligger mest i ro.

Kommentar: Vi anser at fylling ikke vil berøre de aktuelle marine naturtyper. Fyllingsområdet vil ligge i en avstand på ca 60 m fra området med skjellsand. Det er av Kystverket bla vurdert mudring av Risøyrenna.

Forhold som påpekt vedr utfyllingsmetode og tidspunkt hensyntas, dette medtas i planbeskrivelsen.

4 UiT Norges arktiske universitet

19.05.21

Risøyhamn er kjent for langvarig maritimt rettet bosetting og aktivitet med flere Sefrak registrerte bygninger fra 1800-tallet. Det er også flere sjøfunn registrert i forbindelse med tidligere marinarkeologisk befaring i havneområdet, bl.a. en stokkanker (ID 89956). Både på grunn av potensiale for automatisk vernete marine kulturminner i tiltaksområdet i sjø og tiltakets omfang varsler vi behov for marinarkeologisk registrering etter kulturminnelovens §9 for å avklare forholdet til kulturminner under vann. Omkostningene ved marinarkeologisk befaring må dekkes av tiltakshaver etter kulturminneloven § 10. Registreringsarbeid vil bli utført i løpet av feltsesongen i 2021 og budsjettet vedlegges til skriftlig aksept av tiltakshaver.

Kommentar: OK. Befaring med undersøkelse i området er avholdt i juli måned, hvor det ikke ble påvist automatisk fredete kulturminner eller andre funn av kulturhistorisk betydning i planområdet, se vedlegg.

5 Direktoratet for mineralforvaltning

25.05.21

Sentrale mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgangen til mineralressursene i framtida og å hindre at viktige forekomster båndlegges av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse.

Det er ikke registrert aktivitet ved Måshågen som er vurdert i forhold til mineralloven, og det er ikke kjent, registrert forekomstområde for mineralske ressurser ved området. Det er derfor ikke klart hvilke kvaliteter som byggeråstoff eller øvrige mineralressurser uttaket som er beskrevet kan fremskaffe. DMF har derfor ikke kunnskapsgrunnlag til å vurdere bruksområde for stein fra Måshågen. Det er derimot tidligere registrert 1 gabbro av meget god kvalitet ved Risøyhamn. Det bør gjøres opp et masseregnskap for tiltaket. Blant annet vil det være viktig å gjøre rede for volumstørrelse på de masser som ønskes brukt til utfylling i fjord. En oversikt over uttaksvolum bør også fremskaffes slik at DMF kan gjøre en vurdering av hvorvidt det planlagte uttaket faller innenfor mineralloven sin formålsparagraf (§ 3).

DMF forventer videre at det gjøres rede for kvalitet på de massene som ønskes tatt ut ved Måshågen. Det bør tilstrebes at masser som benyttes til utfylling i sjø ikke er masser med kvaliteter egnet til vegformål eller byggeråstoff. Vurderingene bør komme klart frem av reguleringsforslaget.

Kommentar: Det er i etterkant sendt en nærmere beskrivelse av planforslaget til DirMin hvor formål med planarbeidet er mer beskrevet, herunder at hensikten med planarbeidet for område I er å omregulere området fra LNFR til næring, herunder planere terrenget, slik at det kan klargjøres for etablering av lager -og næringsvirksomhet. Hvis kvaliteten på overskuddsmassene er egnet, ønskes de brukt i nærliggende område. Uttaket skal ikke drives kommersielt og vil ikke berøre registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift. Det anses ikke at tiltak i planforslaget vil omfattes av mineralloven, se også tilbakemelding fra DirMin, dato 7.7.21.

For utfylling i sjø, vurderes det å bruke mudringsmasser fra Risøyrenna som nå planlegges utbedret. Ved behov, vil noe masser fra område 1, også benyttes til fylling i sjø (byggetrinn II og III). Dette vurderes nærmere i planbeskrivelsen.

6 Nordland fylkeskommune

28.05.21

Med bakgrunn i lov om kulturminner, naturmangfoldloven, vegloven og plan- og bygningsloven, herunder fylkesplanen og rikspolitiske retningslinjer, gir Nordland fylkeskommune følgende innspill.

Merknader:

Positive til at friluftsområde ved Telefonvika er tenkt bevart. Bevaring av lett tilgjengelige rekreasjonsarealer er viktig for bomiljø og ivaretagelse av folkehelsen.

Forhold til regionale interesser:

Gjeldende Fylkesplan for Nordland, kapittel 8. Arealpolitikk i Nordland, inneholder klare mål for arealpolitikken i perioden. Det bes om at det tas hensyn til disse i planarbeidet og viser spesielt til kap. 8.4 *Næringsutvikling* og kap. 8.3 *Naturressurser, kulturminner og landskap* som bl.a. sier:

- a) Landskap som kulturelt, miljømessig og sosialt element, skal være en integrert del av arealplanleggingen. Det skal tas hensyn både til helhetlige landskapsrom og landskapselementer.
- b) Viktige naturområder må forvaltes slik at områdenes kvalitet ikke forringes. Naturmangfoldet bør være kartlagt som grunnlag for kommunal planlegging.
- c) Viktige friluftslivsområder, lokalt og regionalt, skal sikres som ressurs og grunnlag for å ivareta de unike mulighetene Nordland har som aktivitets og opplevelsesarena.
- d) De kommunale arealplanene må avklare bruk og vern i områder som omfattes av varig vernede vassdrag.
- g) Kulturminner og -miljø av stor lokal, regional og nasjonal verdi bør være kartlagt som grunnlag for kommunal planlegging. Der det er utarbeidet regionale kulturminneregistreringer skal disse, sammen med kulturminneloven, legges til grunn for plan- og enkeltsaksbehandling.
- h) Den årlige omdisponeringen av dyrket jord i Nordland bør maksimalt være på 400 daa per år.
- i) Alternative utbyggingsområder skal vurderes og synliggjøres i planer der dyrket jord eller reinbeiteområder foreslås omdisponert til andre formål. Avsatte byggeområder bør fortettes eller omdisponeres til annen bruk før dyrket jord eller reinbeiteområder omdisponeres.
- j) Kommunene bør synliggjøre viktige jordbruksområder i arealplanene.
- k) Hensynet til lokale bestander av viltarter og innlandsfisk, samt deres leveområder, skal ivaretas i kommunenes arealplanlegging.
- l) Forvaltning med tanke på å sikre god vannkvalitet i sjøer, elver, grunnvann og kystvann, skal ivaretas gjennom ei helhetlig arealplanlegging, hvor kommunene bør utarbeide helhetlige vannmiljøplaner.

o) Større, sammenhengende villmarkspregede naturområder og sammenhengende områder fra fjord til fjell (INON), skal ivaretas som viktige områder for naturmangfold, friluftsliv og opplevelse.

Viser også til kap. 8.5 *Kystsonen* som bl.a. sier:

c) Planlegging i sjø og på land må ses i sammenheng, og avklare ferdsel, farleder, fiske, akvakultur og natur- og friluftsområder.

d) Planleggingskonteksten i kystsonen er kompleks og dynamisk. Kunnskapsgrunnlaget er under utvikling på flere områder. Det gjør det viktig både å avklare arealbruken samtidig som det bygges inn fleksibilitet i planene.

e) Den funksjonelle strandsonen bør være kartlagt som grunnlag for planlegging av tiltak i sjønære områder.

4. f) Dersom kommunen finner å legge til rette for bruk i 100-metersbeltet / den funksjonelle strandsonen, skal det stilles krav som sikrer god landskapstilpasning, høy estetisk og arkitektonisk kvalitet, og allmennhetens tilgang og ferdsel.
5. g) Dersom kommunen finner å legge til rette for bruk i 100-metersbeltet / den funksjonelle strandsonen, skal sjørelaterte næringsetableringer prioriteres framfor andre tiltak.

Kommentar: hensyntas i videre planarbeid

Kulturminner:

Så langt vi kjenner til, er planforslaget ikke i konflikt med kjente verneverdige kulturminner. Alle kulturminner er imidlertid ikke registrert. Når planforslag foreligger, vil det tas stilling til om det er behov for arkeologisk befarings på stedet før endelig uttalelse kan gis. Innspillet gjelder ikke samiske kulturminner; det vises til egen uttalelse fra Sametinget, Miljø- og kulturvernavdelingen.

Kommentar: OK

Fylkesvei:

Fv. 82 er hovedveg, med en viktig regional funksjon i Vesterålen. Fv. 7706 er atkomstveg til Risøyhamn, går gjennom stedet og ut i fv. 82 litt lenger nord. Begge vegene har fartsgrense 80 km/t innenfor planområdet. Fv. 82 har ÅDT på 1100 kjøretøy med 16 % tunge kjøretøy og fv. 7706 har ÅDT på 505 kjøretøy med 8 % tunge kjøretøy, i følge vegkart.no.

Vi gjør oppmerksom på at alle planer skal være i tråd med vegnormalene. Dersom planen strider mot disse, anses planen å stride mot vesentlige regionale og nasjonale interesser.

- Vi forventer at det lages en trafikkanalyse med omtale av trafikkmengde og type kjøretøy både i anleggsfasen og når anleggene er ferdig bygd og tatt i bruk til «bygg og anleggsformål» og «sjørettet lager- og næringsvirksomhet».
- Vi ber om informasjon om hvordan trafikkstrøm mellom de to områdene som ligger på hver sin side av fv. 82 er planlagt og om det kan forventes at transport av masser kan forringe kvaliteten og bæreevne på fv. 82.
- Antall arbeidsplasser og atkomst for myke trafikanter og kollektivtilbud må omtales.
- Bruk av eksisterende og forslag til eventuelle nye avkjørsler må avklares med Nordland fylkeskommune. Vår holdning er at permanent avkjørsel til ferdig etablert område til «bygg og anleggsformål» på oversiden av fv. 82, bør legges til fv. 7706.
- Nordland fylkeskommune skal godkjenne planene for tiltak som berører fylkesveg, før det gis igangsettingstillatelse.
- Avkjørsler og kryss må reguleres i henhold til Statens vegvesens vegnormal N100,

dimensjonerende kjøretøy velges ut fra vegens funksjon og trafikkmengde. Geometriske krav, både horisontalt og vertikalt må oppfylles. Siktlinjer og hensynsone friskt må inngå i plankartet, det knyttes bestemmelse til hensynsone friskt.

- Fylkesveg med sideområder reguleres til offentlig vegformål. Vegbredder skal være målsatt og vises på plankartet.
- Formålsgrensen for offentlig vegformål, skal følge eksisterende eiendomsgrenser, men med minimum avstand til skulderkant vei på 3 meter. I den grad at eiendomsgrensen ikke tar med tilhørende skjæringstopp eller fyllingsfot, må formålsgrensen utvides til også å gjelde dette arealet + 1 meter. Drenering langs fylkesvegen og under avkjørslene må ivaretas.
- Byggegrensen må være målsatt og vises på plankartet, med utgangspunkt i senterlinjen av fylkesvegen. Vi kan akseptere byggegrense på 30 meter på begge sider av fv. 82 og 20 meter på fv. 7706.
- I sonen mellom vegen og byggegrensen tillates ikke terrenginngrep, konstruksjoner eller parkering som er til ulempe for drift- og vedlikehold av fylkesvegene eller i konflikt med frisktsoner i avkjørslar/kryss.
- Høydeforskjeller mellom fylkesveg og planlagte tiltak må synliggjøres i plandokumentene, gjerne med 3D-tegninger eller andre illustrasjoner og om mulig markeres på plankartet.
- Det må stilles krav om tiltak for å forhindre tilgrising av kjørebanen på fv. 82 og fv. 7706 i forbindelse med anleggsarbeidet.

Det er ingen flere innspill så langt, men gjør oppmerksom på at det kan fremkomme andre merknader i den videre planprosessen.

Kommentar: hensyntas i videre planarbeid. Forhold rundt trafikk vil vurderes i planforslaget.

Klimahensyn:

Planområdet er registrert at ligger under marin grense og særlig arealene mot sjøen og kaien er utsatt for flomfare, ifølge NVEs kartdatabase. Kystverkets kartdatabase se havnivåkart viser i tillegg at deler av planområdet ved sjøen er utsatt for havnivåstigning. Gjennom planarbeidet bør det derfor undersøkes hvorvidt grunnen er sikker nok til å bygges på og hvilke avbøtende tiltak som eventuelt kan gjennomføres. Med de forventede klimaendringene blir det særlig viktig å ta hensyn til klima i plan. Vi minner om kommunens særlige ansvar for å tilse at grunnen som det bygges på er sikker, jf. plan- og bygningsloven § 28-1.

En del av planområdet består av dyp myr. Det innebærer at nedbygging av myren vil kunne føre til en god del klimagassutslipp. Derfor bør det så langt det lar seg gjøre, unngå å ned bygge myr. For mer informasjon om hvordan ta hensyn til klima i plan, se Miljødirektoratets veileder.

Kommentar: Eksisterende kai og ny fylling vil ligge på kote +3,0. Stormflo i NVE atlas går til ca 2,5-2,7. Området ligger under marin strandavsetning hvor løsmassene i hovedsak består av tynn hav -og strandavsetning. I hht NVE sin kartbaserte veiled for reguleringsplan ligger området i aktsomhetsområde for skred pga helningsgrad.

Det ble i november 2018 utført grunnundersøkelser 600 meter unna med følgende konklusjon: Med bakgrunn i registreringer ved prøvegraving er det ingen mistanke om forekomst av kvikkleire inne på planområdet, og planområdet anses å ligge utenfor fare for å bli rammet av eventuelle kvikkleireskred som skulle starte utenfra. I forbindelse med bygging av Risøyhamn skole, 300 m unna, ca kote +23 ble det ved grunnundersøkelser heller ikke registrert marin leire. Det er i forbindelse med bygging av kai i planområdet (2018) også gjort geotekniske undersøkelser. Det vil av fagkyndig

(geotekniker) gjøres en vurdering om det er behov for ytterligere grunnundersøkelser. Bygging i myr søkes unngått.

Bomiljø

Uttak av masser øst i planområdet vil kunne påvirke opphold ved idrettsplassen og skolen, ved økt støynivå og støv. Gjennom planprosessen bør det derfor kartlegges hvordan uttak av masser vil kunne påvirke bomiljøet ved planområdet.

Kommentar: Hensyntas. Vurderes i planbeskrivelse og ivaretas evt i bestemmelser.

Konsekvensutredning

Tiltakshaver har vurdert at tiltaket ikke omfattes av forskrift om konsekvensutredninger. Det er viktig at kommunens vurdering av utredningsplikt kommer tydeligere frem ved høring og offentlig ettersyn. Tiltakshaver skal gjøre en foreløpig vurdering av om planen er utredningspliktig etter forskriften §§ 6 og 8. Det er imidlertid kommunen som planmyndighet som har ansvar for å sikre at planforslagets konsekvenser er tilstrekkelig belyst. Dette betyr også at det er kommunen sitt ansvar å foreta den endelige vurdering av om planarbeidet faller inn under forskrift om konsekvensutredninger.

For å vite hvorvidt tiltaket omfattes av forskrift om konsekvensutredninger eller ikke, er det nødvendig at tiltakshaver informerer om størrelsen på skipene som er tenkt at skal legges til kai, jf. vedlegg I pkt. 7 og 8. Kaien, slik den foreligger per i dag, er behandlet gjennom dispensasjon for etableringen av tømmerkaien. Utvidelse og arealer i sjø utover hva som er etablert i dag, er ikke å regne som ferdigbehandlet av kommunen. Vi ber derfor kommunen om å gjøre en vurdering av særlig vedlegg II punkt 10 k), og 13. Slik vi ser det ut ifra tilsendte dokumenter, er det ikke tenkt å gjennomføres erosjonsforebygging ved kaien, men gjennom planprosessen kan det vise seg at dette vil være nødvendig for at det å legge til kai skal være sikkert å utføre.

Kommentar: Vurdering rundt KU krav, herunder dialog med fylkeskommunen og Statsforvalterne er gjort i forkant av varsel om planstart. Det planlegges for privat havn ved eksisterende tømmerkai for skip over 1350 tonn. Det er seilingsforhold til Risøyhamn som begrenser størrelse på skip; båter som krever dybde over 10 m kan ikke anløpe. Høyde under Andøybrua er også en begrensning. Dybde ved kai er 10 m, min krav for tømmerkai er 9 m. Det planlegges for båter opp til 150 m. Det planlegges ikke for etablering av noe form for erosjonsforebygging ved kaien. Dagens Hurtigrutekai i Risøyhamn ligger rett ved hovedleden.

Digital plandialog

I samarbeid med Kartverket og Statsforvalteren i Nordland tilbyr fylkeskommunen kvalitetssikring av planer og publisering i Nordlandsatlas. Dette gjelder både planavgrensning ved oppstart, planforslag ved høring / offentlig ettersyn og endelig vedtatt plan. Publisering i Nordlandsatlas bidrar til bedre dialog og medvirkning i planarbeidet, og gir god oversikt over arealforvaltningen. Vi ber derfor kommuner og planleggere benytte seg av tjenesten. Send planforslag med sosis-koder til plannordland@kartverket.no.

Kommentar: foreslår at kommunen oversender planforslaget.

Generelle bemerkninger:

- Fylkeskommunen forventer at kommunene legger FNs bærekraftsmål til grunn for samfunns- og arealplanleggingen, i tråd med nasjonale forventninger.
- Det bør tas hensyn til fremtidige klimaendringer i planlegging og utbygging. Dette er spesielt viktig ved utbygging, plassering og dimensjonering av viktig infrastruktur. Det skal

legges vekt på sårbarhet for klimaendringer i kommunenes ROS-analyser.

- Nasjonal politikk pålegger kommunen å legge til rette for alle grupper. Interessene til personer med funksjonsnedsettelser må ivaretas.
- Fylkeskommunen ber om at bygninger og tiltak oppføres med tanke på fremtidige klimaendringer, reduksjon av energibehov og utslipp av klimagasser. Alternative energikilder bør alltid vurderes.
- Barn og unge må ivaretas i planleggingen. Sikker skoleveg, samt god tilgang til lekearealer og andre uteområder er viktige hensyn. Planleggingen bør vektlegge sikring av områder der barn og unges ferdsel og tilstedeværelse kan utgjøre en særlig risiko for liv og helse.
- Ny bebyggelse og rom mellom bebyggelsen må vise hensyn til de estetiske forhold, jfr. plan- og bygningsloven § 1-1. I sentrumsområder bør det legges særlig vekt på utforming av tilgjengelige og attraktive byrom.
- Planprosessen skal legge opp til medvirkning i tråd med bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Det vil si at berørte parter i området må trekkes aktivt inn i prosessen.
- Vi viser til naturmangfoldlovens § 7 som gir prinsipper for hvordan offentlige beslutninger skal tas, jf. naturmangfoldloven §§ 8 – 12.
- Vi viser til vannforskriften § 12, og ber kommunen legge opp til en arealforvaltning som sikrer god vannkvalitet.

Kommentar: Hensyntas. Relevante forhold vurderes og kommenteres nærmere i planbeskrivelsen.

Miljøfaglige innspill:

Planarbeidet legger til rette for utfylling i sjø. Utfylling fra land og skip, mudring eller andre tiltak som medfører risiko for spredning av forurensset sediment, partikler, plast og nitrogenforbindelser fra sprengningsarbeider krever egen tillatelse etter forurensningsloven. I forbindelse med søknad om utfylling og/eller mudring må det gjennomføres miljøtekniske undersøkelser og utarbeides plan for utfyllingsarbeidet med beskrivelse av avbøtende tiltak med sikte på å unngå spredning av bl.a. sedimenter, mineralske partikler og eventuell sprengingsplast i utfyllingsmassene. Vi viser til Statsforvalteren i Nordland sine hjemmesider om mudring, dumping og utfylling. Søknad om utfylling og eventuell mudring skal sendes Statsforvalteren. Tillatelse må foreligge før tiltaket kan igangsettes. Ved utfylling skal det benyttes rene masser. Statsforvalteren anmoder om at dette tas inn som rekkefølgebestemmelse til planen.

Kommentar: Miljøundersøkelse fra 2018 i forbindelse med kaibygging foreligger. Det medtas i rekkefølgebestemmelser at tillatelse til fylling/mudring må foreligge før tiltak igangsettes.

Samfunnssikkerhet og beredskap:

Plan- og bygningsloven § 4-3 stiller krav om risiko- og sårbarhetsanalyse for alle planer for utbyggingsformål.

Vi viser til DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging om metodikk som sikrer god nok kvalitet, og at ny kunnskap om arealet, egnethet og endringer i risiko- og sårbarhetsforhold fanges opp.

- Statsforvalteren vil spesielt minne om at forholdet til havnivå og stormflo må tas opp som tema i ROS-analysen og anbefaler følgende hjelpemidler:

- DSBs veileder «*Havnivåstigning og stormflo – samfunnssikkerhet i kommunal planlegging*», med vedlegg. Her oppgis stormflottall og havnivåstigning inkl. anbefalt klimapåslag for norske kystkommuner. Av disse kan det utledes planleggingstall, som bør legges til grunn ved fastsetting av minste krav til nedre byggehøyde ved sjø.
 - Statsforvalteren har oppdaterte tall for stormflonivåer i Nordlandskommuner. Følg lenke til vår hjemmeside her. Fastsatte minstekrav må tas inn i planbestemmelsene før planen sendes på høring
 - Klimaprofil Nordland viser hva slags klima som venter oss i tida som kommer. Den viser blant annet at det blir stadig viktigere å planlegge for riktig lokalisering av nye utbyggingsområder.
- Kommentar: Hensyntas. ROS analyse skal følge planforslaget. Forhold rundt havnivå og stormflo skal medtas i analysen.**

Digitaliserte plankart:

For å sikre tilfredsstillende medvirkning ved høring av planen, vil vi spesielt oppfordre til at planforslaget oversendes i SOSI-format til plannordland@kartverket.no.

Kommentar: Hensyntas.

Samordning av statlige innsigelser i Nordland:

Statsforvalteren har i henhold til Kommunal- og moderniseringsdepartementets brev av 22.12.17 ansvar for å samordne innsigelser fra regionale statsetater i Nordland i plansaker. Vi ber om at kommunen setter av tid til dialog med berørte statlige myndigheter, i den grad det dreier seg om arealkonflikter. En slik dialog bør fortrinnsvis skje før saken sendes på offentlig ettersyn. Statsforvalteren kan bidra til å gjennomføre en slik dialog.

Kommentar: notert.

8 Kystverket

14.06.21

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Kystverket ligger under Samferdselsdepartementet.

Kystverket tar ansvar for sjøveien og produserer viktige fellesgoder for samfunnet. Det overordnede målet for den nasjonale transportpolitikken er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippsamfunnet. Samferdselsdepartementet har gitt Kystverket i oppdrag å bidra til å utvikle et helhetlig transportsystem. Et velfungerende sjøtransportssystem bestående av farleder, havner og havneterminaler er svært viktig for næringsutvikling langs kysten, og for at norske bedrifter kan inngå i større handels- og produksjonsnettverk, og for at personer skal komme seg mellom hjem og arbeidssted.

Klima og miljø: Det er et nasjonalt mål å overføre mer gods fra vei til sjø og bane for å øke transportsikkerheten og redusere både slitasje på veinettet, og klimautslipp fra transportsektoren. For å sikre at mest mulig gods fraktes på sjø er det viktig at kommunene gjennom sine planprosesser sikrer gode og effektive farleder. Det er videre viktig å se sjø og land i sammenheng, og sikre at gode havne- og kaifasiliteter i kommunen opprettholdes og etableres. Vi anbefaler også at mulige klimatiltak tas med i videre planlegging av prosjektet. Eventuelle nye kaianlegg bør ta sikte på å redusere klimautslipp gjennom eksempelvis mulighet for landstrøm, elektrifisering av terminalutstyr og tilrettelegging for miljøeffektive skip og drivstofftyper.

Kommentar: ses på og vurderes i planbeskrivelsen

Støy Havnedrift medfører ulike typer støy gjennom døgnet. Kystverket erfarer fra andre havner og kaierterminaler at støy er en utfordring for nærliggende områder med støyømfintlig bebyggelse. Kystverket anbefaler at potensielle konflikter som følge av støy fra havnevirksomhet, og planlagte områder for hytter mm. vurderes i det videre planarbeidet.

Kommentar: det foreslås å redusere størrelse på næringsområde i reguleringsplanen i forhold til det areal som er avsatt i kommuneplanens arealdel, for å skape en buffer mot hytteområdet. Forhold rundt støy medtas i planbeskrivelsen.

Konklusjon: Kystverket har ikke spesielle merknader til oppstartsmeldingen slik den fremkommer. På nåværende tidspunkt kan vi ikke se at prosjektet vil påvirke ferdsel og sjøsikkerhet i negativ retning. Prosjektet er heller ikke forventet å komme i konflikt med Kystverkets planlagte prosjekter i Nasjonal transportplan. Kystverket vil komme tilbake til saken når ytterligere detaljer foreligger i den videre planprosessen.

Kommentar: OK.

10 Vedlegg

1871_202102_Plankart i pdf og i sosifil datert 06.01.2022, revidert 09.11.22.

1871_202102_Planbestemmelser, datert 06.01.2022, revisjon 09.11.22.

1871_202102_ROS-analyse, datert 06.01.2022, rev 30.08.11.

1871_202102_Referat oppstartsmøte, datert 17.02.2021.

05_Illustrasjonsplan/prinsipiell plassering, datert 06.01.2022

06_Diverse illustrasjoner:

3D skisser; Fjernvirkning/synlighet/Volummodell, Oppriss landskap, snitt, datert 06.01.2022

Områdestabilitet Risøyhamn, Vurdering av grunnforhold og grunnundersøkelser, Multiconsult, 22.11.2021.

Kaiutbygging Risøyhamn –Miljøgeologiske undersøkelser av sjøbunnsedimenter, Multiconsult, 04.05.2018

Rapport Marinarkeologisk registrering, Norges Arktiske universitet, datert 21.07.2021

Innspill_merknader samlet

Varselbrev, datert 23.04.2021

Varselannonse