



Statens vegvesen

DETALJREGULERING

Offentlig ettersyn



E6/rv.827 Tilrettelegging for lavutslippsferger

Rv. 827 Drag
Hamarøy kommune

Utbygging

Utbygging nord, Bodø 29.06.2020

Nasjonal arealplan-ID: 1875202002

Planbeskrivelse

Innhold

Sammendrag	5
1 Innledning.....	7
1.1 Planprosess.....	8
1.2 Forhold til andre planer.....	8
2 Planområdet	9
3 Planforslaget.....	10
3.1 Fergeleiets landområde.....	10
3.2 Fergekaia	10
3.3 Universell utforming.....	11
3.4 Midlertidig trafikkområde, masselager og rigg	11
4 Konsekvenser av planforslaget.....	13
4.1 Trafikksikkerhet	13
4.2 Landskap.....	13
4.3 Støy	15
4.4 Naturmiljø og vurderinger i forhold til naturmangfoldloven	17
4.5 Naturressurser.....	18
4.6 Nærmiljø og friluftsliv.....	18
4.7 Kulturmiljø	18
4.8 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse).....	19
4.9 Trafikksikkerhetsrevisjon (TS).....	20
4.10 Radon.....	20
5 Geologi og grunnforhold	21
6 Elektroanlegg.....	22
7 Grunnerverv	22
8 Gjennomføring av planforslaget.....	22
8.1 Framdrift og finansiering.....	22
8.2 Utbyggingsrekkefølge	22
8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden	22
8.4 Helse, miljø og sikkerhet (HMS) og ytre miljø (YM) i anleggsfasen.....	22
9 Sammendrag av merknader etter varslet oppstart av detaljregulering rv.827 Drag fergeleie.....	24
Vedlegg.....	25

Sammendrag

Statens vegvesen, utbygging nord, har i samarbeid med Hamarøy kommune utarbeidet detaljregulering for rv.827 Drag fergeleie. Hamarøy kommune er ansvarlig planmyndighet for reguleringsplanen. Hensikten med prosjektet er å legge til rette for null- eller lavutslippsferger på riksvegfergesambandet rv.827 Drag - Kjøpsvik. Det skal også gjøres tiltak for å oppnå universell utforming på fergeleiet. Oppstart av planarbeidet ble i henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 varslet og kunngjort høsten 2019.

For å imøtekomme behov til fremtidige ferger er det hensiktsmessig med økt effektiv lengde- og bredde for eksisterende tilleggs kai samt etablering av større fergekaibru. Tilleggs kai planlegges derfor for effektiv kailengde L på inntil 90 meter og bredde B på inntil 8 meter. Det planlegges også for skifte til 9x22 meter fergekaibru.

Med forbehold om nødvendige hensyn til forurensset sediment er tiltaket vurdert til ikke å ha negative innvirkninger på- eller komme i konflikt med naturmangfold. Det er ikke kjent kulturminner innenfor planområdet. Rett øst for planområdet på Hamnesodden ligger en tyskbygd bunker og skytestilling fra den annen verdenskrig. Disse krigsminnene er ikke fredet.

1 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-7 har Statens vegvesen, i samarbeid med Hamarøy kommune, utarbeidet detaljreguleringsplan for rv.827 Drag fergeleie. Hamarøy kommune er ansvarlig planmyndighet for reguleringsplanen.

Hva er en detaljregulering?

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

Detaljreguleringsplanen skal vise det konkrete prosjektet så detaljert at utstrekningen av tiltaket og bruk/vern av de areal som blir berørt av utbygginga klart kommer frem. Formålet med en detaljregulering er å fastsette hvordan arealet innenfor planområdet skal utnyttes eller vernes. Detaljreguleringen er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn i samsvar med plan- og bygningslovens § 16-2.

Hensikten med planen

Statens vegvesen skal legge til rette for null- eller lavutslippsferger på riksvegfergesambandet rv.827 Drag - Kjøpsvik. Prosjektet er forankret i ett av hovedmålene i Nasjonal transportplan, NTP (2018-2029): «*Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser*». Norge har en betinget forpliktelse om minst 40 % reduksjon i klimagassutslippene i 2030 sammenlignet med 1990 (Jfr. klimalovens § 3).

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

Statens vegvesens prosjektgruppe for utarbeidelse av planforslaget:

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

1.1 Planprosess

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

Statens vegvesen vurderer at planarbeidet for Drag fergeleie ikke omfattes av §§ 6-7 i forskrift om konsekvensutredninger, men vurderer videre at planarbeidet er omfattet av § 8 i forskrift om konsekvensutredninger. Arbeidet er følgelig utredet i forhold til § 10 i samme forskrift. Statens vegvesen har i samråd med Hamarøy kommune kommet fram til at planen ikke konsekvensutredes etter §2 i forskrift om konsekvensutredning.

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

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

Planforslagene sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn fram til 31.august 2020 på følgende steder:

- Rådhuset i Hamarøy kommune, Marie Hamsuns veg 3, Oppeid.
- Statens vegvesen, Dreyfushammarn 31, Bodø.
- Internett: www.vegvesen.no/vegprosjekter/tysfjordfergene
- Internett: www.hamaroy.kommune.no

Merknader til planforslaget merkes med saksnummer **20/7312**, og sendes skriftlig til: firmapost@vegvesen.no eller til Statens vegvesen, utbyggingsområde nord, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 Lillehammer.

Merknader som ikke er oversendt innen høringsfristens utløp blir ikke hensyntatt i den videre saksbehandlingen.

Frist for innsending av merknader er 31.08.2020.

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

Kontaktperson i Hamarøy kommune: Per Elling Braseth-Ellingsen, prosjektmedarbeider.
Tlf. 907 30 262. E-post per.braseth@hamaroy.kommune.no

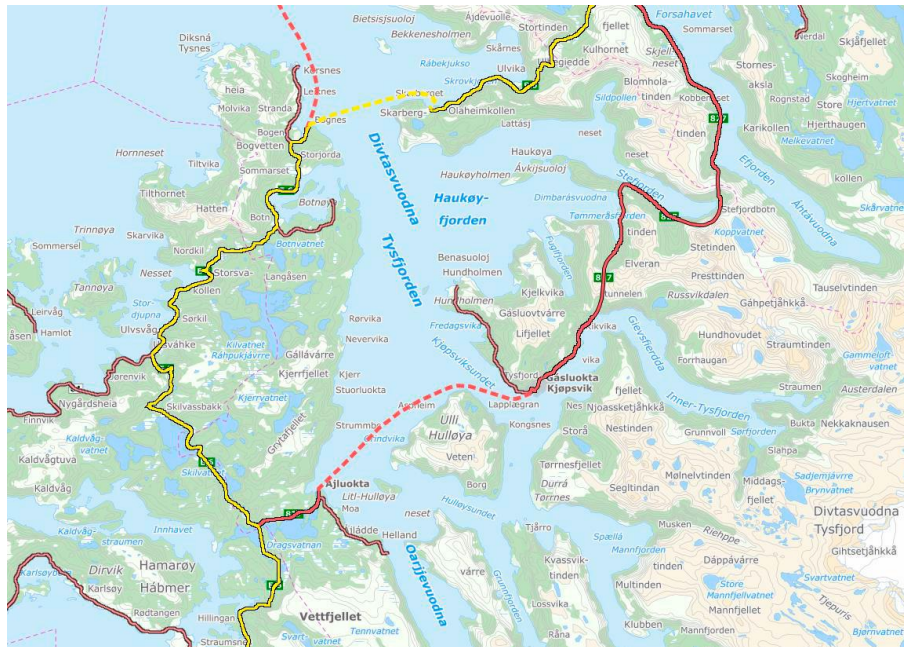
Etter høringsperioden behandler Statens vegvesen, i samarbeid med Hamarøy kommune merknader og gjør eventuelle justeringer av planforslaget, før planforslaget behandles politisk. Sammendrag av merknadene og svar legges ved planens sluttbehandling. Kommunens vedtak kan påklages til Kommunal- og moderniseringsdepartementet iht. plan- og bygningsloven §12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen. Eventuell klage stiles til Fylkesmannen, men sendes til planmyndigheten i kommunen for forberedende klagebehandling.

1.2 Forhold til andre planer

Området for fergeleiet ligger inne i kommunedelplan Drag. Planforslaget berører også reguleringsplan Drag fergekaiområde (plan-ID 18501992001), reguleringsplan Drag Næring og Industripark (plan-ID 18502018001), samt plan-ID 18501980001.

2 Planområdet

Tysfjorden skiller Narvik og Hamarøy kommune, og deler også fastlands-Norge nesten i to. To fergeruter på riksveisbandet knytter landet sammen over fjorden. Den ene mellom Bognes og Skarberget som en del av E6, den andre går over rv. 827 mellom tettstedene Drag og Kjøpsvik. I nærheten av Drag fergeleie ligger både boliger og næringsareal, samt Árran Julevsáme Guovdásj/ Árran lulesamisk senter og en småbåthavn. Hamarøy kommune er samisk forvaltningsområde.



Figur 1 Utsnitt av Tysfjorden. Fergeruta Drag –Kjøpsvik som nederste rød, stiplede linje.

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



Figur 2 Planavgrensning ved varsel om oppstart, september 2019.

3 Planforslaget

3.1 Fergeleiets landområde

Eksisterende situasjon

Fergeleiet har i dag oppstillingsplass til 62 personbilenheter (pbe). Det er ikke eget servicebygg på fergeleiet, og et område i nærheten av fergekaia blir benyttet til parkering. Noen bolighus i nærheten har sine avkjørsler direkte ut i oppstillingsfeltet.

Virkninger av planforslaget

På fergeleiet legges det opp til å utvide antall oppstillingsplasser til 120 pbe. Det er her tatt utgangspunkt i at ferga som skal trafikkere strekningen kan ta 120 pbe, som tilsvarer dagens kapasitet. Det settes av egne oppstillingsplasser for personer med behov for spesiell tilrettelegging (HC-plasser) og området gjøres generelt mer brukervennlig for fotgjengere. Området dimensjoneres for modulvogntog.



Figur 3 Planavgrensning ved offentlig høring, juni 2020.

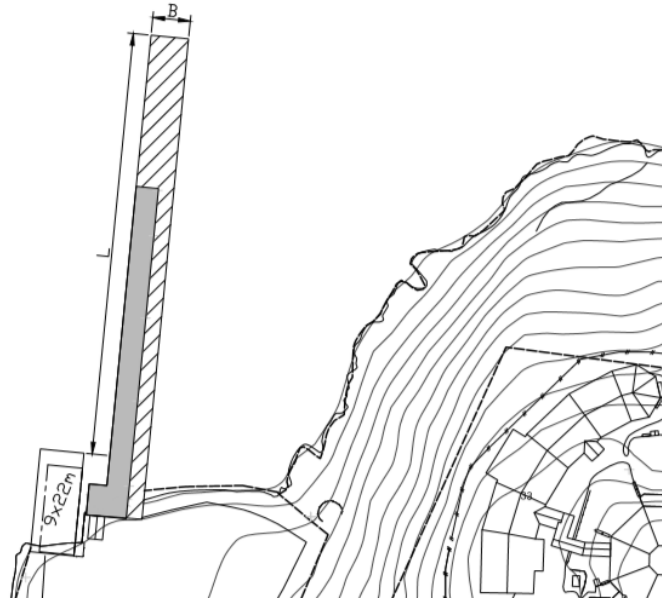
3.2 Fergekaia

Eksisterende situasjon

Drag fergekai ble bygget i 1990 og har en forventet restlevetid på 20 år. Kaien ble ombygget i 2008 i forbindelse med skifte til 7x18 meter fergekaibru. Tilleggskaia er ca. 5 meter bred og effektiv kailengde er ca. 61 meter.

Virkninger av planforslaget

For å imøtekomme behov til fremtidige ferger er det hensiktsmessig med økt effektiv lengde- og bredde for eksisterende tilleggskaia samt etablering av større fergekaibru. Tilleggskaia planlegges derfor for effektiv kailengde L på inntil 90 meter og bredde B på inntil 8 meter. Lengdeutvidelse planlegges i forlengelse av eksisterende kai og breddeutvidelse planlegges på østlig side. Det planlegges også for skifte til 9x22 meter fergekaibru.



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

3.3 Universell utforming

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

Eksisterende situasjon

Det er i dag gangadkomst til fergen, men den når ikke helt frem til fergen. Det er manuell organisering av kjøretøy som har med seg bevegelseshemmete, dette fungerer ikke optimalt. Dagens toalettløsning samsvarer ikke med kravene til universell utforming. Det finnes to sittegrupper på kaiområdet som ikke er tilrettelagt med universell utforming.

Virkninger av planforslaget

Gangarealer langs yttersiden av oppstillingsplassene tilrettelegges. Nytt servicebygg bygges, med universelt utformet toalett (HC-toalett) og trinnfri adkomst. Sittegrupper i nærheten av servicebygg tilrettelegges med universell utforming.

Reserverte HC-plasser for oppstilling nær servicebygget. Tilstrekkelig belysning. Tilrettelagt påstigning/busslomme. Skilting skal være lesbar for flest mulig. Det skal ikke plantes allergifremkallende beplantning. Skilting bør være lesbar for flest mulig.

3.4 Midlertidig trafikkområde, masselager og rigg

Området regulert som «Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur» benyttes til midlertidig trafikkområde.

Mellomlagring av masser i anleggsperioden gjøres innenfor regulert vegareal og på areal avsatt for rigg og anlegg. Det tas ut masser fra mulig bergskjæring sørøst i planområdet. I tillegg kan det bli behov for å tilføre masser utenfra.

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

4 Konsekvenser av planforslaget

4.1 Trafikksikkerhet

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

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

4.2 Landskap

Eksisterende situasjon

Drag i Hamarøy kommune ligger i et kystslettelandskap, med kuperte åser og fjell. Tettstedet har ca. 300 innbyggere. Drag har i tillegg til fergekaia også mindre kaianlegg og fasiliteter samt en småbåthavn med 20-30 båter.

Fergeleiet er rettet mot nord, ut Tysfjorden, der man ser kystlinjen mot Bognes. Fra Hamnesodden kan man mot nordøst se den høyreiste Hulløya, med Vetten på 675 moh. Fergeleiet er preget av store asfaltflater og tilhørende infrastruktur. Grensene mot private kaianlegg og bygninger er utflytende. Her står det tidvis mye industriell materiell lagret.



Figur 5 Innkjøringa til Drag fergeleie (Foto: Henrik Lissmann, Statens vegvesen)

Virkninger av planforslaget

Arealbruken til adkomst og oppstilling blir optimalisert, med veldig små terrengendringer. Det vil bli tatt noe vegetasjon i skråningen mot øst, for å etablere fortau. Fergekaia forlenges med 40 % og bredden blir 8 m. Det vil bli en utvidet fylling i fjæra for å få plass til ilandkjøringsfelt og fortau – hovedparten av fyllingen er under vann.

Det er planlagt mulighet for å etablere oppholdsplasser nord for teknisk bygg, med utsikt til kyststrekningen mot Bognes.

Reiseopplevelse

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



Figur 6 Eksempel på bruk av fargete master, fra Lavangsdalen i Tromsø. (Foto: Erik Haagensen, Statens vegvesen)

Avbøtende tiltak

Terrenginngrep i grøntarealer må revegeteres. Det må etableres tydelige grenser mellom ulike funksjoner, utformet med god kvalitet. Her tenkes særlig på overgangen mellom fortau og private kaiarealer/adkomstveg. Her vurderes en lav steinmur som skille. Ved stikkrenner skal rørintak og kanter sikres med steinsetting.



Figur 7 Steinsetting omkring stikkrenne. (Foto: Elisabet Kongsbakk, Statens vegvesen)

4.3 Støy

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

Virkninger av planforslaget

Gjeldende retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging er T-1442 (Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442 –2016)), som er lagt til grunn i vurdering av støy fra fergekaiene. Retningslinjen angir grenseverdier for anleggsfase og driftsfase for fergekaier.

Grenseverdi for anleggsarbeid i forbindelse med ombygging av fergekaiene er $L_{pAeq12h, 07-19} = 60$ dB for støy uten impulslyd og $L_{pAeq12h, 07-19} = 55$ dB for støy med impulslyd (peling / pigging). Det er forutsatt en anleggsperiode på over 6 mnd.

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

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

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

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

For krav til innendørs støy i støyfølsom bebyggelse henviser T-1442 til forskrift om tekniske krav til byggverk (Byggteknisk forskrift) TEK 10 og Norsk standard NS 8175 klasse C som angir minimumskravene som følger av forskriften. Kravet til innendørs lydnivå for boliger er $L_{Aeqv} \leq 30$ dB. Krav til innendørs maksimalt lydnivå i soverom på natt er $L_{Amax} \leq 45$ dB. Krav til innendørs lydnivå gjelder ikke for fritidsboliger.

Beregningsforutsetninger

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

Kildenivåer for anleggsstøy er hentet fra Multiconsult's database. Kildenivåer for støy fra ferge er basert på målinger som Multiconsult har utført på Flakk fergekai i Trondheim. Kildenivå fra maksimalt støynivå ved ankomst/avgang ferge og fra kjøring av og på ferga er hentet fra Sulesund fergekai i

Ålesund. Det er forutsatt at ny fergekai ved Drag skal ha lik standard som Sulesund fergekai med fokus på støyreduserende tiltak.

Anleggsfase

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

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

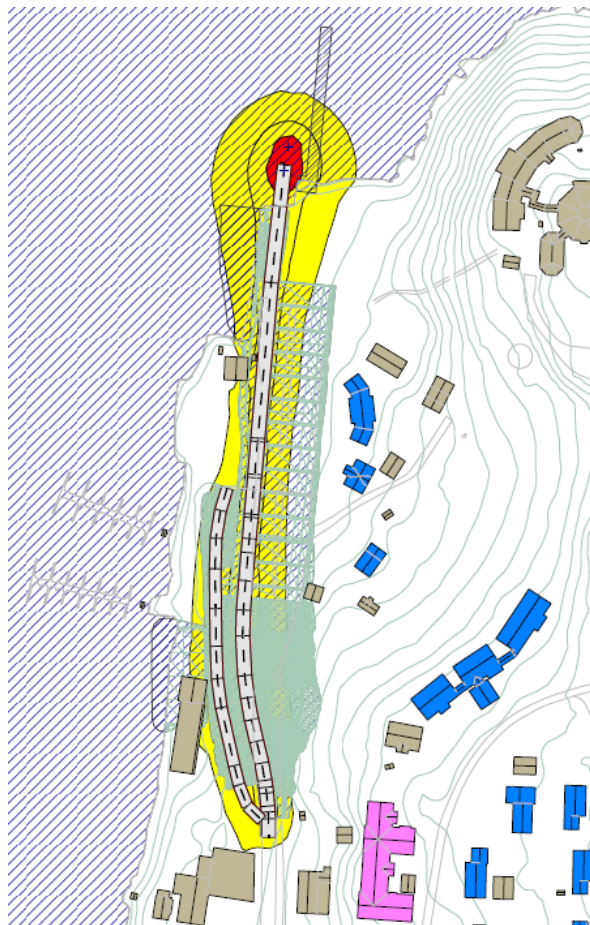
Aktuelle støyreduserende tiltak vil være fokus på bruk av støysvakt utstyr, lokal skjerming på anleggsområdet (containere, etc) og reduserte driftstider for de mest støyede aktivitetene.

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

Driftsfase

For både dagens situasjon og ny situasjon er døgnekvivalent lydnivå L_{den} fra vegtrafikkstøy og fergekai i Bognes beregnet til å tilfredsstille grenseverdien for havner og terminaler på $L_{den} = 55$ dB og $L_n = 45$ dB.

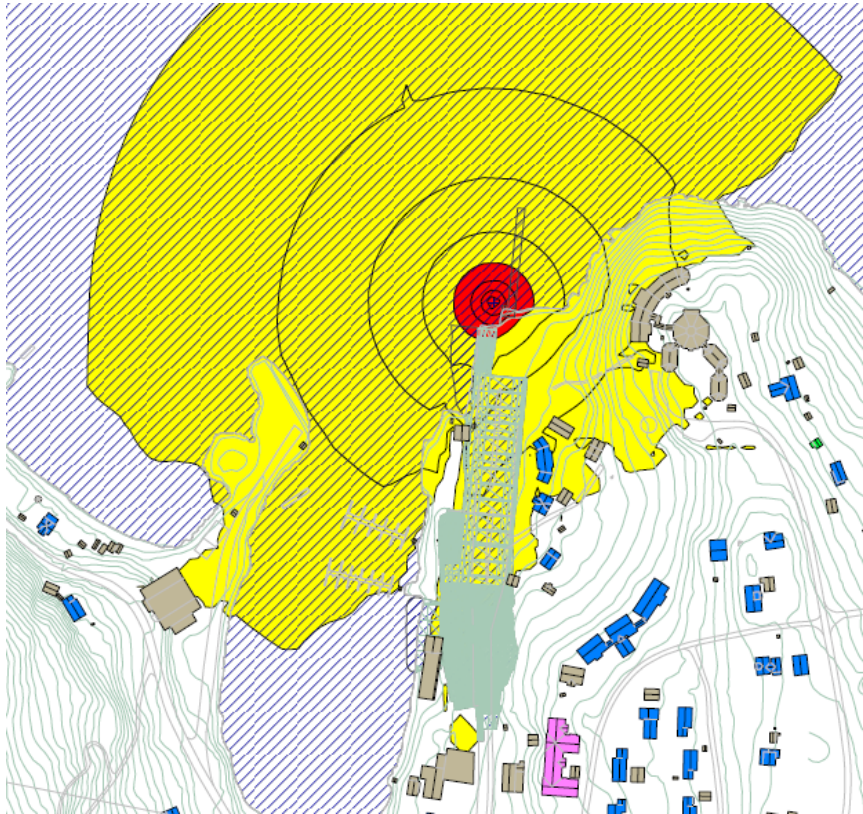
Beregnet støylinje for ny situasjon:



Figur 8 Støysonekart, L_{den} , i 4 meters høyde. Drift ny situasjon. Gul støysone: $55\text{dB} < L_{den} < 65\text{ dB}$. Rød støysone: $L_{den} > 65\text{ dB}$.

Maksimalt lydnivå L_{AFmax} fra fergekai er beregnet til å overskride grenseverdien for havner og terminaler på $L_{AFmax} = 60$ dB for 2 boliger. Maksimalt støynivå fra fergekai oppstår når ferge legger til kai, fergelem slår mot fergekai eller ferge og når tungtrafikk kjører av og på ferga. Grenseverdien for maksimalt støynivå gjelder for fergeanløp på natt i tidsrommet kl. 2300-0700.

Beregnet maksimalt støynivå på natt for ny situasjon:



Figur 9 Støysonekart, L_{AFmax} , i 4 meters høyde. Drift ny situasjon. Maksimalt støynivå fra fergekai. Gul støysone: $60\text{dB} < L_{AFmax} < 80$ dB. Rød støysone: $L_{AFmax} > 80$ dB.

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

4.4 Naturmiljø og vurderinger i forhold til naturmangfoldloven

Eksisterende situasjon

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

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

Det er registrert næringssøkende individ av teist (nær truet NT), men arten hekker ikke innenfor planområdet. Det er for øvrig ikke registrert arter som er definert som truet, altså i kategori CR, EN, VU i Norsk Rødliste for arter 2015 innenfor planområdet eller nær dette.

Det er triviell vegetasjon i området med noe gjengroende beitemark. Ordinær strandvegetasjon. Ingen fremmede arter ble registrert.

Det er gjort miljøgeologiske undersøkelser av sedimenter i sjø der det er aktuelt å fylle ut eller gjøre andre tiltak i sjø. For Drag viser resultatene tilstandsklasse III - IV for noen PAH-forbindelser på de to prøvetakingsstasjonene det lot seg gjøre å samle opp sedimentprøve fra.

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

Virkninger av planforslaget

Utbedringen gjelder fergeområde og det er i all hovedsak allerede sterkt påvirket areal. Noe naturareal kan bli berørt, men det er ikke registrert viktige naturverdier her. Det er heller ikke registrert fremmede arter i planområdet. Det kan bli aktuelt å sprengte bort noe av berget under vann/mot flomålet på grunn av trang innseiling.

På grunn av registrerte miljøgifter i tilstandsklasse III – IV må tiltaket avklares med fylkesmannen som forurensningsmyndighet.

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

4.5 Naturressurser

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

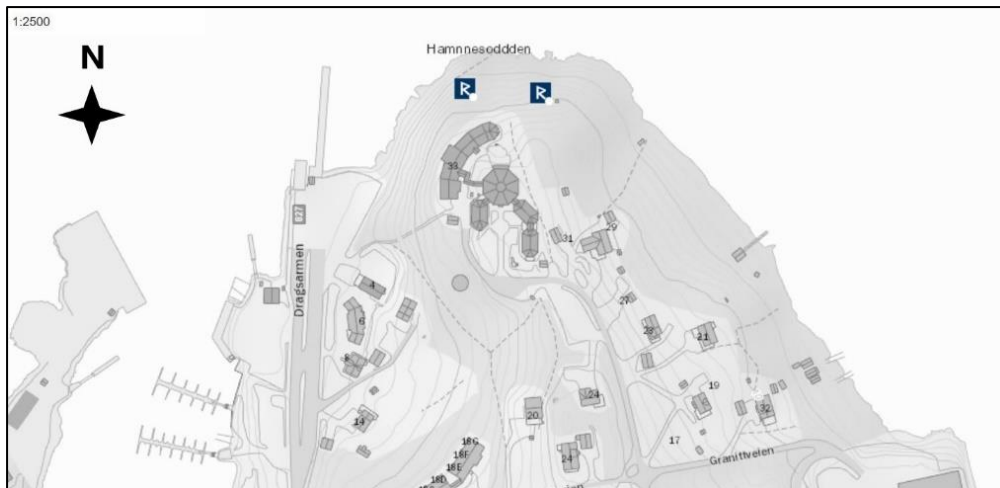
4.6 Nærmiljø og friluftsliv

Tiltaket berører i liten grad områdene rundt selve fergeleiet. Det gjøres noen endringer i nedkjørsel og parkering til småbåthavna. Tiltaket antas ikke å ha negative effekter på friluftsliv.

4.7 Kulturmiljø

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

I forbindelse med planforslaget ble det våren 2019 foretatt marinarkeologiske registreringer etter kulturminneloven §9. Ansvarlig myndighet er Tromsø museum, som er sjøfartsmuseum med regional forvaltningsmyndighet for kulturminner under vann. Det ble ikke registrert marine kulturminner. Regional kulturminneforvaltning v/ Nordland fylkeskommune og Sametinget har vurdert at det ikke er behov for registreringer etter kulturminner som de har forvaltningsmyndighet for. Rett øst for planområdet på Hamnesodden ligger en tyskbygd bunker og skytestilling fra den annen verdenskrig. Disse krigsminnene er ikke fredet.



Figur 10 Hamnesodden. Krigsminner er markert med hvit rune-R. (Fra Askeladden.no)

4.8 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

Med utgangspunkt i forslag til regulering for Drag fergeleie om tilrettelegging for lavutslippsferger er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Norconsult har på vegne av Statens vegvesen utarbeidet ROS-analysen. Denne skal etterkomme plan- og bygningslovens krav om ROS-analyser ved all planlegging (jf. § 4-3).

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite til moderat sårbart.

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet:

- Ustabil grunn
- Flom i vassdrag
- Havnivåstiging og stormflo
- Vind/ekstremnedbør og overvann
- Transport av farlig gods
- Trafikkforhold

Av disse fremstår transport av farlig gods som moderat sårbart og det ble gjennomført en risikoanalyse. Analysen viste akseptabel risiko. Det er gjennom fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet. Tiltakene er oppsummert i tabellen under.

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
Ustabil grunn	Vurderingene og tiltakene fra den geotekniske undersøkelsen følges opp i videre planlegging og prosjektering.
Ekstremnedbør/overvann	Prosjektering og utforming av overvannshåndtering må ta hensyn til forventede klimaendringer med styrtregnepisoder og endret nedbørintensitet.
Eksisterende kraftforsyning	Eksisterende kraftforsyning må hensyntas i anleggsfasen.
Trafikkforhold	Det må etableres system for å ivareta gode løsninger for trafikkavvikling ivaretas i anleggsperioden

4.9 Trafikksikkerhetsrevisjon (TS)

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

- De to avkjørsler mellom profil 150-170 må samles og utformes etter håndbok N100.
- Avkjørsler i profil 55-80 fra Kro og overnattingsbolig til fergearbeidere må samles til en avkjørsel. For teknisk bygg hindrer sikt i avkjørsel fra Kro til fortau.

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

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

Årsdøgntrafikk (ÅDT)

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

Drag	ÅDT 2019	ÅDT 2032
Total	230	290
Tung	40%	

Risiko til sjøs og ved ilandlegging

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

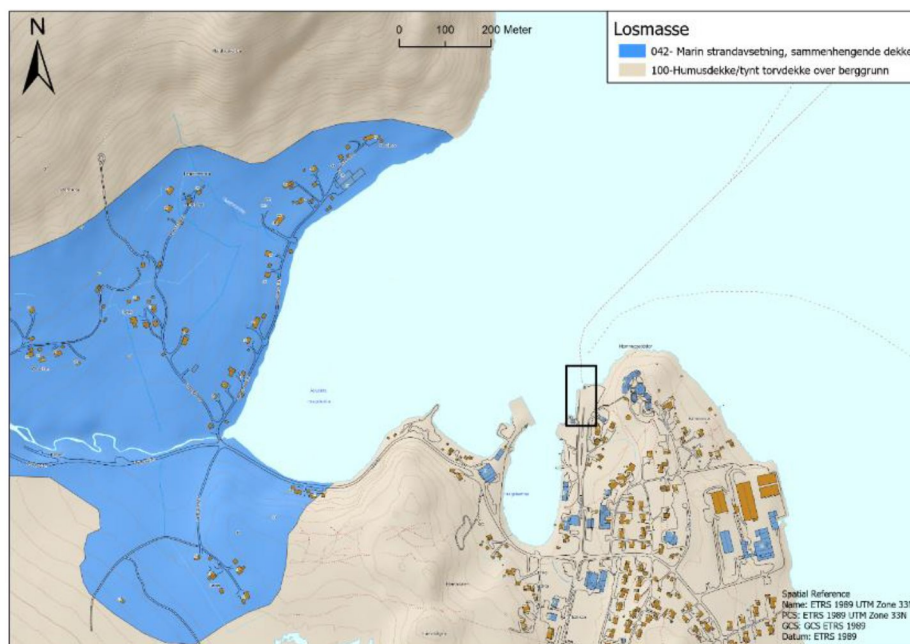
4.10 Radon

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

5 Geologi og grunnforhold

Løsmasser

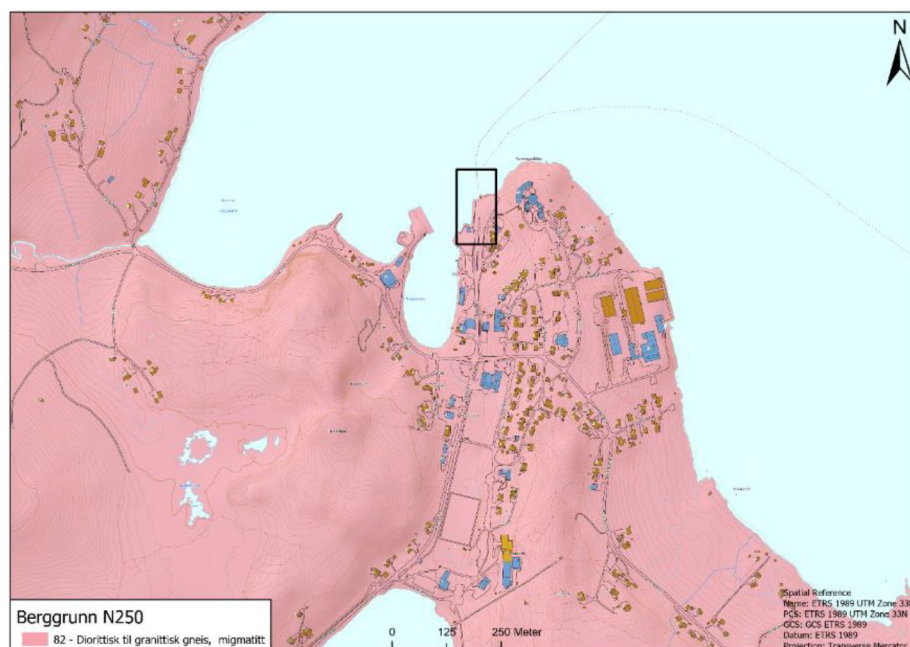
Løsmassekartet til NGU viser at det er hovedsakelig er tynt humusdekke/tynt torvdekke over berggrunn.



Figur 11 Løsmassekart viser at det er tynt humusdekke/torvdekke i prosjektområdet.

Berggrunn

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



Figur 12 Berggrunnskart viser at hovedbergarten i det aktuelle området er granittisk gneis.

6 Elektroanlegg

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

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

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

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

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

7 Grunnerverv

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

8 Gjennomføring av planforslaget

8.1 Framdrift og finansiering.

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

8.2 Utbyggingsrekkefølge

Utbyggingsrekkefølge vil bli avklart i forbindelse med prosjektering. Før det kan gis igangsettingstillatelse til utfylling og/eller mudring, må det foreligge tillatelse etter forurensningsloven fra Fylkesmannen.

8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

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

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

Helse, miljø og sikkerhet

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

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

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

Innspill til plan for ytre miljø (YM-plan)

Tema	Problemstilling/vurderinger
Støy	Konkrete tiltak vurderes i neste planfase.
Forurensning av jord og vann	I anleggsperioden må det utvises varsomhet med vannkilder. Gjelder også i anleggsperioden og ved bygging av bru.
Landskap	Gi fyllinger og skjæringer en form tilpasset terrenget. Revegetere med toppjord fra stedet så mye som mulig. Anleggsområdet bør ikke omfatte mer areal enn det som er nødvendig.
Nærmiljø og friluftsliv	Ivareta framkommelighet til småbåthavn i størst mulig grad i anleggsfasen.
Naturmiljø	Det må foreligge avklaring fra fylkesmannen om håndtering av forurenset sediment før arbeid i sjø kan startes opp.
Strandsone	Ingen spesielle hensyn, i hovedsak allerede sterkt påvirket område.
Kulturminner	Rett øst for planområdet på Hamnesodden ligger en tyskbygd bunker og skytestilling fra 2.verdenskrig.
Naturressurser	Eventuelt topplag med matjord mellomlagres og tilbakeføres. God siktrydding som tiltak mot vilt påkjørsler.
Materialvalg og avfallshåndtering	Ha fokus på enhetlige løsninger i hele prosjektområdet mht. materialbruk. Satse på materialer som er miljøvennlige og som kan gjenvinnes. Vurdere lokale leveranser. Det skal lages avfallsplan.

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

9 Sammendrag av merknader etter varslet oppstart av detaljregulering rv.827 Drag fergeleie.

01 Oddbjørn Eriksen, datert 26.09.19.

Beboer innenfor varslet planområde Drag. Spørsmål om berøring av eiendom.

Kommentar: Eiendommen blir i liten grad berørt i forslag til detaljregulering.

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

Generelt svar angående varsel om oppstart. Ettersom Fylkesmannen har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Fylkesmannens oppfølging. DSB samarbeider med Fylkesmannen og vil gi faglig innspill til Fylkesmannen dersom det er nødvendig.

Kommentar: Tas til etterretning.

03 Nordland fylkeskommune, datert 14.10.19.

Oppstartsmeldingen viser ikke godt nok hva som er formålet med planen.

Mangelen på informasjon gjør det vanskelig å ta stilling til og komme med tilbakemelding på det oppstartede planarbeidet.

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

Kommentar: Tas til etterretning.

04 Tromsø museum, datert 18.10.19.

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

Kommentar: Tas til etterretning.

05 Fylkesmannen i Nordland, datert 25.10.19

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

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

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



Statens vegvesen Postboks 1010
Nordre Ål, 2605 Lillehammer.

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