

## PLANBESKRIVELSE



Foto: Anders Owrenn, Statens vegvesen

## DETALJREGULERING

Prosjekt: Fv. 7410 Tonnes ferjeleie

PlanID: 2019003

Kommune: Lurøy

PLANFORSLAG TIL HØRING OG  
OFFENTLIG ETTERSYN

APRIL 2020

## Innhold

1	Innledning.....	3
1.1	Hva er detaljregulering? .....	6
2	Bakgrunn for planforslaget.....	6
2.1	Hvorfor utarbeide forslag til detaljregulering for Tonnes ferjeleie? .....	6
2.2	Målsettinger for planforslaget .....	7
2.3	Planområdet.....	8
2.4	Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning.....	8
3	Planprosess og medvirkning.....	9
4	Rammer og premisser for planarbeidet.....	9
5	Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet .....	11
5.1	Trafikkforhold .....	12
5.2	Teknisk infrastruktur .....	13
5.3	Elektro .....	13
5.4	Avløp.....	13
5.5	Landskapsbilde .....	13
5.6	Nærmiljø og friluftsliv.....	16
5.7	Naturmangfold .....	17
5.8	Kulturarv .....	19
5.9	Naturressurser.....	19
5.10	Grunnforhold.....	20
6	Beskrivelse av planforslaget .....	20
6.1	Planlagt arealbruk – reguleringsformål og løsninger .....	20
6.2	Forslag til plankart.....	21
6.3	Nærmere beskrivelse av planområdet .....	21
7	Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger .....	25
7.1	Framkommelighet .....	25
7.2	Samfunnsmessige forhold .....	25
7.3	Avlastet veg og forslag til omklassifisering.....	25
7.4	Naboer.....	26
7.5	Byggegrense .....	27
7.6	Kollektivtrafikk.....	27
7.7	Tilrettelegging for elektrifisering.....	27
7.8	Landskap.....	28
7.9	Universell utforming.....	28

7.10	Parkeringsplasser.....	29
7.11	Nærmiljø og friluftsliv.....	29
7.12	Naturmangfold .....	29
7.13	Kulturarv.....	30
7.14	Naturressurser.....	30
7.15	Støy og vibrasjoner.....	30
7.16	Massehåndtering.....	30
7.17	Geoteknikk.....	33
7.18	Geologi.....	33
7.19	Miljøundersøkelser.....	35
7.20	Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS-analyse .....	35
8	Gjennomføring av planforslaget.....	37
8.1	Framdrift og finansiering.....	37
8.2	Utbyggingsrekkefølge.....	37
8.3	Trafikkavvikling i anleggsperioden .....	37
8.4	Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) og ytre miljø (YM) i anleggsfasen .....	37
9	Sammendrag av innspill .....	39
10	Vedlegg.....	41
10.1	Forslag til plankart.....	41
10.2	Forslag til planbestemmelser .....	41
10.3	Illustrasjonstegninger .....	41
10.4	Vurdering av krav om KU / planprogram .....	41
10.5	Fagrapport landskap.....	41
10.6	Fagrapport geoteknikk .....	41
10.7	Fagrapport geologi .....	41
10.8	Fagrapport miljøgeologisk undersøkelser .....	41
10.9	Fagrapport naturmangfold.....	41
10.10	Fagrapport støy .....	41
10.11	Fagrapport vann og avløp.....	41
10.12	ROS-analyse.....	41
10.13	Bølgeanalyse.....	41
10.14	Stormfloanalyse.....	41
10.15	Kombinasjonsbruk bilferje og bilførende hurtigbåt .....	41
10.16	Plankart med geometri.....	41

## Sammendrag

På vegne av Nordland fylkeskommune, startet Statens vegvesen i 2019 opp arbeidet med forslag til detaljregulering for fv. 7410, Tonnes ferjeleie i Lurøy kommune. Som en følge av ikrafttredelsen av regionreformen tok Nordland fylkeskommune over planarbeid fra 01.01.2020 og har ferdigstilt planforslaget.

Etablering av et ferjeleie på Tonnes skjer med bakgrunn i Samferdselskart for Nordland, som ble vedtatt av Nordland fylkeskommune i 2017 (FT-sak 143/2017). Samferdselskartet legger opp til en ny struktur på det offentlige båttilbudet langs kysten i fylket. Målsettingen er å bidra til et mer helhetlig reisetilbud og bedre ressursutnyttelse.

Tonnes ferjeleie er planlagt trafikkert med bilførende hurtigbåt eller en hurtiggående ferje. Den ordinære hurtigbåten skal også kunne benytte det nye ferjeleie. Det kan bli aktuelt å bruke ordinær ferje som reserve til den nye båten og ved enkelthendelser. Ferjekaia må derfor også tilpasses ordinær ferje.

Detaljreguleringsplanen legger til rette for blant annet følgende:

- Ferjekai
- Inntil 30 oppstillingsplasser
- Parkering på ferjeleiet
- Servicebygg
- Bussholdeplass
- Løsning for myke trafikanter - fortau
- Elektrifisering av ferjesambandet

## 1 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3-7 har Statens vegvesen og Nordland fylkeskommune, i samarbeid med Lurøy kommune, utarbeidet forslag til detaljreguleringsplan for Tonnes ferjeleie.

Hensikten med dette planforslaget er å bidra til et mer helhetlig reisetilbud og bedre reiseutnyttelse. Nyetablering av ferjeleie på Tonnes vil gi kortere reisetid for reisende med bil, og det gir nye reisemuligheter fra Rødøy og Lurøy.

Statens vegvesen startet opp planarbeidet på vegne av Nordland fylkeskommune i april 2019. På grunn av regionreformen har Nordland fylkeskommune fra 1. januar 2020, tatt over planarbeidet og har ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Deretter mottar Lurøy kommune planbeskrivelse, plankart og planbestemmelser til politisk behandling.

Oppstartsmøte med kommunen ble holdt på Tonnes 4. mars 2019.

Lurøy kommune og Statens vegvesen/Nordland fylkeskommune er av den oppfatning at det planlagte tiltaket ikke utløser krav om konsekvensutredning, jf. *forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven*.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert i Rana blad og Helgelands blad 3. april 2019.

Varsel om oppstart av detaljregulering ble sendt ut til offentlige instanser, samt grunneiere og andre berørte.

Åpent møte ble holdt på Oscarbrygga på Tonnes den 9. april 2019.

Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart, datert 28.04.2020
- Planbestemmelser, datert 28.04.2020
- Planbeskrivelse, datert 28.04.2020
- 16 vedlegg

Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn på følgende steder:

- Lurøy kommune, rådhuset, Onøyveien 14, 8766 LURØY.
- Lurøy kommune, teknisk etat, Sjyskjærveien 2, 8750 TONNES.
- Nordland fylkeskommune, Fylkeshuset 8048 BODØ.
- Internett: <https://www.nfk.no/politikk/du-kan-bestemme/horinger/aktive/>

Varsel om offentlig ettersyn blir kunngjort i Rana blad og Helgelands blad **XX. mai 2020**. Grunneiere og rettighetshavere vil få skriftlig melding om dette. Planforslaget blir samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser.

Eventuelle merknader til planforslaget må merkes **20/8904** og sendes skriftlig til:

**Nordland fylkeskommune, Fylkeshuset 8048 Bodø**

eller

[post@nfk.no](mailto:post@nfk.no)

**Merknadsfrist er **XX.XX 2020**.**

Kontaktperson i Lurøy kommune:

Vaidas Suveizdis, Tlf. 75 09 16 07

[Vaidas.Suveizdis@luroy.kommune.no](mailto:Vaidas.Suveizdis@luroy.kommune.no)

Kontaktperson i Nordland fylkeskommune:

Trude Jensen-Aanes, tlf. 75 65 52 07

e-post: [trujen@nfk.no](mailto:trujen@nfk.no)

Nordland fylkeskommune lager en oppsummering av innkomne merknader, og foretar eventuell justering av planforslaget før dette sendes kommunen for politisk behandling.

Kommunens vedtak kan påklages til Kommunal- og moderniseringsdepartementet iht. Plan- og bygningslovens § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen.

Eventuell klage stiles til Fylkesmannen og sendes til kommunen.

Prosjektgruppa for utarbeidelse av planforslaget:

<b>Navn</b>	<b>Firma</b>	<b>Fagområde</b>
Trude Jensen-Aanes	Statens vegvesen/Nordland fylkeskommune	Prosjektleder
Ingvild Nylund	Statens vegvesen	Planleggingsleder
Morten Klæbo	Statens Vegvesen/Nordland fylkeskommune	Byggeleder, Utbygging
Vidar T. Hansen	Statens vegvesen/ Nordland fylkeskommune	Byggeleder, Drift og vedlikehold
Gunnar Aa. Andersen	Statens vegvesen	Vegplanlegger Veg- og materialteknologi
Øyvind Wasmuth	Nordland fylkeskommune	Vegplanlegger
Anders Owrenn	Statens vegvesen	Landskap/estetikk/arkitektur
Frode Valnes	Statens vegvesen	Naturmangfold
Tom Andre Edvardsen	Statens vegvesen	Kulturarv
Asbjørn Nilsen	Statens vegvesen/Nordland fylkeskommune	Støy Vann- og avløp
Sølve Pettersen	Statens vegvesen/ Nordland fylkeskommune	Geologi
Arild Sleipnes	Statens vegvesen	Geoteknikk
Harald Mortensen	Statens vegvesen	Landmåling
Hilgunn Iversen	Statens vegvesen	Grunnerverv
Espen Dobakk	Statens vegvesen	Ferjekai
Vidar Elenjord	Statens vegvesen	Elkraft
Stein Fergestad	Aas-Jakobsen AS	Konsulent ferjekai
Erik Rød	Aas-Jakobsen AS	Konsulent ferjekai

## 1.1 Hva er detaljregulering?

En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse.

Detaljregulering skal følge opp og konkretisere overordnet arealdisponering i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller områderegulering. Formålet med en detaljregulering er derfor å fastsette mer i detalj 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.

## 2 Bakgrunn for planforslaget

### 2.1 Hvorfor utarbeide forslag til detaljregulering for Tonnes ferjeleie?

I januar 2017 la Nordland fylkeskommune fram «Utredning om fremtidige ferje- og hurtigbåttilbud i Nordland», også kalt «Samferdselskartet». Bakgrunnen for rapporten var en varslet endring av inntektssystemet for overføring av inntekter fra staten til fylkeskommunene, en endring som vil utgjøre en betydelig inntektsreduksjon for Nordland fylkeskommune.

I dag er det fire fartøyer som utfører rutetrafikken i området: Ferje i Røddøybassenget, hurtigbåt i Røddøy, hurtigbåt i Lurøy og skoleruta Røddøy/Melfjordbotn. I ny tilbudsstruktur er antall fartøyer redusert til to: En ny bilførende hurtigbåt/hurtiggående ferje til de øyene som har ferjekai og en godsførende hurtigbåt til de øvrige stedene. Gjennom en bedre ressursutnyttelse, og investering i ferjeleie på Tonnes, vil rutetilbudet i Røddøy og Lurøy bli mer tidsriktig og attraktivt.

Samferdselskartet ble vedtatt i fylkestingssak 143/2017.



Figur 1 Samferdselskartet, vedtatt i fylkestingsak 143/2017.

## 2.2 Målsettinger for planforslaget

### Samfunnsmål

Hensikten med prosjektet er å bidra til et mer helhetlig reisetilbud og bedre reiseutnyttelse (Nordland fylkeskommunes økonomiplan 2018-2021).

### Effekt mål

Nyetablering av ferjeleie på Tonnes vil gi kortere reisetid for reisende med bil, og det gir nye reisemuligheter fra Rødøy og Lurøy. Ferjeleiet vil bidra til kortere reisetid mellom regionsentrene og fra de største øysamfunnene inn mot regionsentra og hovedvegsystemene.

### Resultatmål

Det er laget forslag til en detaljreguleringsplan som omfatter følgende:

- Ferjeleie med:
  - Ferjekai
  - Farled
  - Oppstillingsplasser
  - Adkomstveg
  - Servicebygg
  - Teknisk bygg



- Tilrettelegging for videre kollektivtransport (buss, hurtigbåt)
- Parkering - ferjemannskap og andre

### 2.3 Planområdet

Når oppstart av planarbeidet ble varslet var planområdet som vist på kartutsnitt under.



Figur 2 Opprinnelig planområde for nytt ferjeleie på Tønnes (Varsel om oppstart).

I planprosessen ble planområdet redusert (se forslag til plankart vedlegg 1).

### 2.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

#### Lovgrunnlag og vurderinger

Forskrift om konsekvensutredninger avklarer når det skal utarbeides konsekvensutredning for en plan. Formålet med forskriften er å sikre at hensyn til miljø og samfunn blir ivaretatt under utarbeidelse av planen, og eventuelt på hvilke vilkår planen skal utarbeides. Som ansvarlig myndighet skal Lurøy kommune ta stilling til om tiltaket skal behandles etter forskrift om konsekvensutredning.

Vi har gjort en vurdering av om det er krav om konsekvensutredning (vedlegg 4), og vurderer at dette planarbeidet ikke omfattes av §§ 6 og 7 i forskrift om konsekvensutredninger. Vi vurderer videre at planarbeidet omfattes av § 8 i forskrift om konsekvensutredninger og arbeidet er følgelig utredet i forhold til § 10 i samme forskrift.

Vi har i samråd med Lurøy kommune kommet fram til at planen ikke faller inn under forskrift om konsekvensutredning.

Etter at denne vurderingen er foretatt, er det utarbeidet egne fagrapporter for naturmangfold, landskap, geologi, geoteknikk og miljøundersøkelser. I tillegg er det utarbeidet en ROS-analyse.

### 3 Planprosess og medvirkning

Statens vegvesen / Nordland fylkeskommune har i samarbeid med Lurøy kommune gitt informasjon om planarbeidet, slik at alle parter har hatt mulighet til å få god innsikt i planprosessen og i foreslåtte løsninger og konsekvenser av disse. Det har i løpet av planprosessen i 2018-2020 vært flere anledninger til medvirkning for berørte grunneiere og næringsaktører.

- Grunneiermøte: 24. mars 2019
- Brev til hjemmelshavere: 8. april.2019
- Annonsering av oppstart: 3. april 2019
- Informasjonsmøte/folkemøte på Tonnes i forbindelse med varsel om oppstart: 9. april 2019
- Offentlig ettersyn: 8. mai 2020 – 24. juni 2020
- På grunn av korona-situasjonen blir det ikke holdt informasjonsmøte/folkemøte på Tonnes i forbindelse med offentlig ettersyn.

### 4 Rammer og premisser for planarbeidet

#### Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023

Regjeringens forventninger til effektiv og bærekraftig planlegging, utarbeidet av Kommunal og moderniseringsdepartementet, ligger til grunn for regional og kommunal planlegging for å fremme en bærekraftig utvikling i hele landet. Det arbeides for å oppnå tre transportpolitiske mål:

- 1) Transportsystemet skal bedre framkommelighet og redusere reisetid for personer og gods i hele landet.
- 2) Transportsystemet skal redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen (null hardt skadde og drepte i trafikken).
- 3) Transportsystemet skal redusere klimagassutslippene og andre negative miljøkonsekvenser.

For å oppnå nasjonale forventninger om et fremtidsrettet og miljøvennlig transportsystem, er det nødvendig å ta særlige hensyn til lokale forhold. I denne planen er følgende momenter spesielt vektlagt for å nå disse forventningene:

- Ivareta trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper.
- Styrke stedets funksjon som regional transportåre.
- Ivareta lokale interesser.
- Tilrettelegge for miljøvennlig ferjedrift.

## Fylkeskommunens økonomiplan

I fylkeskommunens økonomiplan for 2019-2022, foreslås det en bevilgning på 21 mill. kr i 2020 og 81 mill. i 2021 til prosjektering og bygging av ferjeleiet. Det presiseres at kostnadene er usikre.

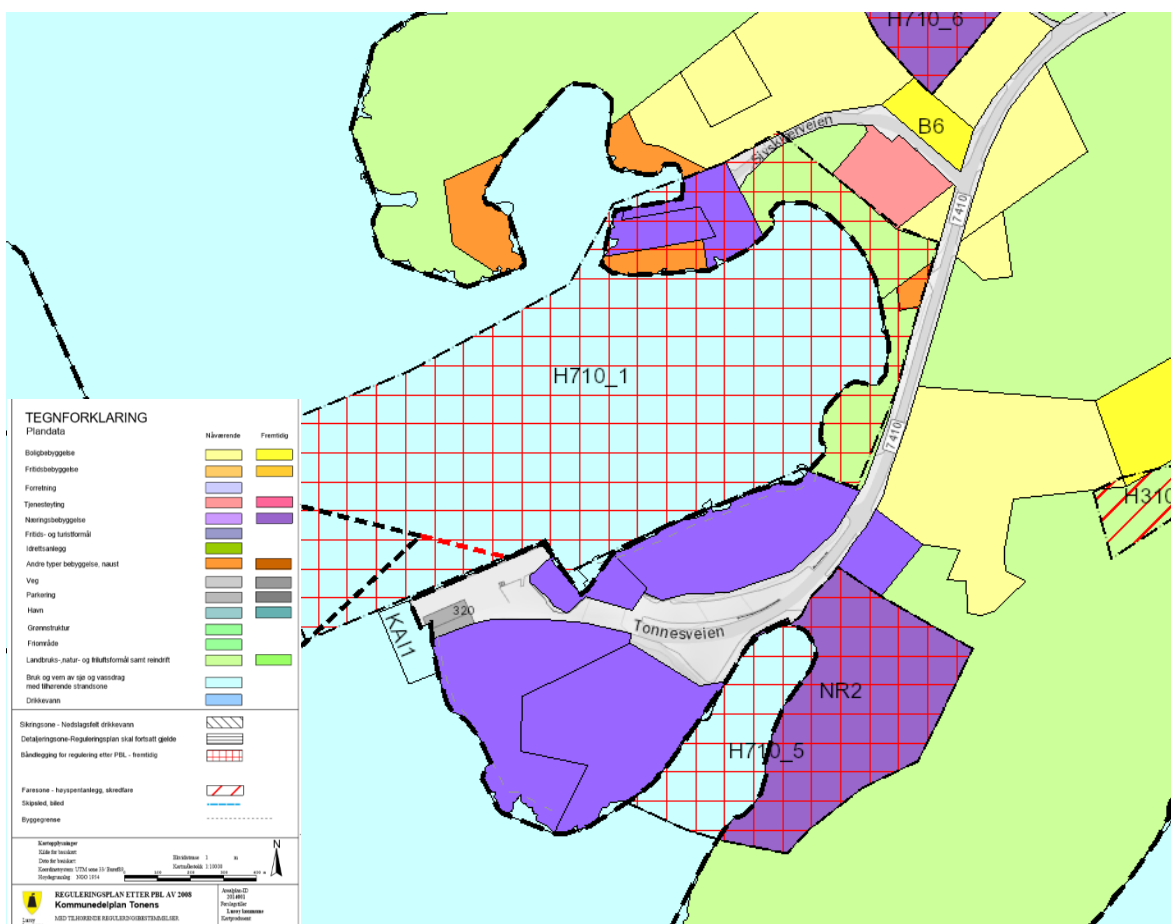
## Planstatus for området

Kommuneplanens arealdel (2013-2023).

I kommuneplanens arealdel er området klassifisert som:

- Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (Havn).
- Landbruks-, natur- og friluftsområde samt reindrift (LNR-område).
- Andre typer bebyggelse og anlegg (Fritidsbebyggelse).
- Næringsbebyggelse (nåværende og fremtidig).
- Offentlig eller privat tjenesteyting.
- Boligbebyggelse (nåværende og fremtidig).

En stor del av planområdet (område H710\_1) er i kommunedelplanen, båndlagt for fremtidig regulering etter Plan og bygningsloven. Dette området er i henhold til PBL § 11-8 d, båndlagt for/til Fremtidig ferjeleie, Trafikkområde.



Figur 3 Utklipp fra kommuneplanens arealdel 2013-2023.

### Andre rammer og føringer

- Norge har en betinget forpliktelse om minst 40 % reduksjon i klimagassutslippene i 2030 sammenlignet med 1990, og har et mål om å redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser.
- Lov om likestilling, § 17, slår fast at «*offentlige og private virksomheter rettet mot allmenheten har plikt til universell utforming av virksomhetens funksjoner. Med universell utforming eller tilrettelegging av hovedløsninger i de fysiske forholdene (...), slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig, uavhengig av funksjonsnedsettelse*».
- Statens vegvesens håndbøker og veiledere.

## 5 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

Planområdet ligger nesten helt ytterst på halvøya mellom Melfjorden og Kvarøyfjorden i Lurøy kommune.



Figur 4 Oversiktskart Tonnes (nordlandsatlas.no).

På Tonnes finnes blant annet restaurant, overnattingsmuligheter og matbutikk. I tillegg er en snekkerbedrift etablert her og nede ved hurtigbåtkaia holder et transportselskap til. Teknisk etat i Lurøy kommune har kontorsted på Tonnes. Fylkesveg 7410 har sitt endepunkt ved matbutikken.

Nordlandsekspresen 1 (NEX 1) er den regionale hurtigbåtruten som går tur-retur Bodø – Sandnessjøen. Hurtigbåten anløper Tonnes daglig.



Figur 5 Oversiktskart Tonnes (utklipp fra kommune kart.com).

## 5.1 Trafikkforhold

Fv. 7410 har en trafikkmengde (ÅDT) på 290 kjøretøy i døgnet (2018). Andelen tunge kjøretøy (ÅDT-T) er antatt til å være rundt 10 %. Fylkesvegen fremstår innenfor planområdet som en lokalveg med adkomst til lokal næring og hurtigbåtkai med avkjørslar/kryss mot boliger, fritidsbebyggelse samt kommunehuset i Lurøy/Teknisk etat. Fartsgrensen er i dag 50 km/t innenfor planområdet, og vegbredden varierer noe, men er oftest rundt 4,5 meter.

## 5.2 Teknisk infrastruktur

Lednings- og kabeleiere vil etter vedtak av reguleringsplan bli kontaktet for fysisk påvisning av kabler og ledninger. Ved behov vil ledninger og kabler bli flyttet før anleggsstart i det aktuelle området.

## 5.3 Elektro

Det vil bli bygd belysningsanlegg for ferjekaiområdet etter gjeldende forskrifter. Belysningsanlegget vil bli bygget med LED-belysning som vil gi et hvitt lys. Lysanlegget vil bli dimmet ned på natten.

Det vil legges til rette for at gangveger, parkeringsplasser og parkområder kan belyses ut over kravene dersom dette er ønskelig, for eksempel med effektbelysning eller annen tilleggsbelysning i andre farger og design. Belysningen vil bli bygd med tanke å ikke være skjemmende for omkringliggende boliger.

Høyde, utforming og farge på lysmaster avklares i prosjekteringsfasen.

Nærliggende transformatoriosk anses ikke nødvendig å flytte, men det kan likevel bli nødvendig å gjøre arbeider i forbindelse med denne.

Det vil bli satt opp teknisk bygg på kaien for hydraulikk- og elektroanlegget. Det vil bli tilrettelagt for fremtidig elektrifisering av ferjedrifta.

## 5.4 Avløp

Prosjektet vil komme i konflikt med eksisterende kommunale vann- og avløpsledninger som er ført ut i sjø fra Tonnesbukta, samt privat avløpsledning i sørlige del av bukta.

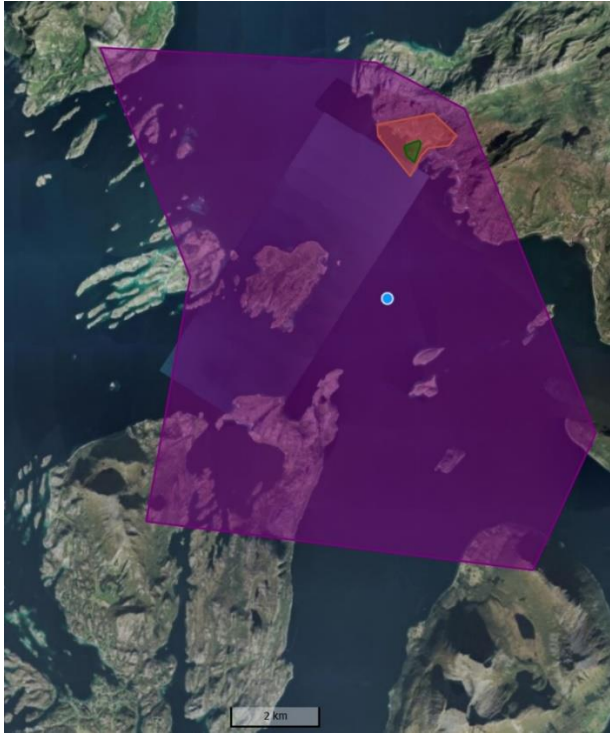
Berørte rørledninger flyttes slik skisse i figur 3.1 i fagrapport vann og avløp (vedlegg 11) viser. Kartskissen er utarbeidet i samarbeid med Lurøy kommune.

Prosjektet vil også berøre to mindre bekker. Bekkenes vannveier sikres og videreføres uhindret til sjø. Stormflo er ikke utredet for nåsituasjon og framtidig situasjon.

## 5.5 Landskapsbilde

Planområdet kan inndeles i ulike landskapsrom som defineres av områdets små og store terrengformasjoner. Det store landskapsrommet defineres av synlige avgrensninger i de store terrengformasjonene i landskapet. På Tonnes kan man definere det store landskapsrommet etter hva som er synlig fra et eller flere steder på Tonnes.

Selve Tonnes ligger i et landskapsområde som kan karakteriseres som et kystslettelandskap med høyt infrastruktur- og jordbrukspreg. De flate arealene i området påvirkes kontinuerlig av menneskelig bruk og drift.



Figur 6 Det store landskapsrommet (fiolett), det lille landskapsrommet (rødt), planområdet (grønt).

Tonnes har sitt sentrum ved kommunehuset og ved Oscarbrygga og butikken. Her ligger tyngdepunktet for næringsliv i området.



Figur 7 Butikken og Oscarbrygga i bakgrunnen. Parkeringsplass i front. (Foto: Anders Owrenn, Statens vegvesen).

Områdets sekundære og tertiære næringsveier kan tilskrives ulike typer maritime virksomheter som servering, utleie (hytter og båter) byggindustri og transport. Primære næringer er i hovedsak jordbruksrelatert.

Næringen gjenspeiles av dets formål i landskapet. Jordbruksområder er i hovedsak plassert på flate arealer med liten helling samt en betydelig avstand til sjø, mens de sekundære og tertiære næringsaktørene er plassert i havneområdet med god tilgang til sjøen. Boligbebyggelse opptrer i klynger og står sjelden alene. Det er klare skiller mellom boligbebyggelse og næringsbebyggelse, som for eksempel Tonnes snekkeri AS.



Figur 8 Tonnes snekkeri AS (Foto: Anders Owrenn, Statens vegvesen).

Ferjeleiet vil beslaglegge et større område i strandsonen, samt på marint bløtbunnsområde. Ferjeleiet vil endre oppfattelsen av området i stor grad og det må derfor gjennomføres tiltak som begrenser de negative effektene dette har for området både estetisk og visuelt, samt praktisk med tanke på trafikkhåndtering, støy og støv i anleggsperioden.

For å skjerme bebyggelsen og ivareta landskapspreget, skal vi bevare knaus som ligger innerst i bukta.





Figur 9 Knaus som skal bevares (utklipp fra kommunekart.com).



Figur 10 Knaus sett fra Sjyskjæret (Foto: Anders Owrenn, Statens vegvesen).

## 5.6 Nærmiljø og friluftsliv

Tonnesbukta er attraktiv for kajakkpadlere. Ut over det, er det ikke registrert aktiviteter knyttet til friluftsliv eller nærmiljøaktiviteter innenfor planområdet.

## 5.7 Naturmangfold

Geologien i planområdet er preget av bergartene gneis, migmatitt, glimmerskifer, metasandstein og amfibolitt. Dette er middels til sent nedbrytbare bergarter som avgir begrenset med næringsstoffer til jordsmonnet.

Hele området ligger under marin grense og er delvis dekket av et sammenhengende og forholdsvis tynt lag med marine strandavsetninger, med et tykkere lag av havavsetning under. Det er fjell i dagen lengst sør i planområdet og delvis langs sjøkanten.



Figur 11 Ortofoto som viser naturverdier i planområdet (GISLINE/Statens kartverk).

Store deler av planområdet er bebygget med kaianlegg, adkomstveg, parkering og næringsbebyggelse. Det er også en del tilhørende plen-/hageareal. Lengst i sør er det en vik med langgrunt fjæreamråde. Rundt vika er det svaberg/fjell i dagen. På østsiden er det glissen lauvskog på grunnlendt mark. Vest for vika er det en kulle med høyde ca. 25 moh. Kullen har bart fjell mot sør, men er delvis skogbevokst mot nord, grunnlendt småbjørkeskog med gras, lyng og mosearter i

feltsjikt/bunnsjikt. Det er fylt ut i sjø rundt eksisterende kaianlegg. Nordøst for kaianlegget er det en større bukt med relativt grunt vann. Også her er det noe svaberg/fjell i dagen samt en mindre strand med skjellsand. Nord for strand og kommunalt driftsanlegg er det mellom 1 og 2 daa med dyrka mark i drift innenfor planområdet.

### Spesielle naturtyper/arter

Det er ingen registreringer i Naturbase innenfor planområdet av spesielle naturtyper eller arter av nasjonal forvaltningsinteresse (Naturbase).



Figur 12 Bløtbunnsområde i strandsone med tilliggende sandstrand. Noe skjellsand (Foto: Anders Owrenn, Statens vegvesen).

Det er ikke påvist rødlistede naturtyper eller arter innenfor planområdet.

### Verneområder og inngrepsfrie naturområder

Planområdet kommer ikke i berøring med områder vernet med hjemmel i naturmangfoldloven. Reguleringsplanen berører ikke inngrepsfrie naturområder.

### Fremmedarter (andre)

Det er ikke registrert fremmedarter innenfor planområdet i Naturbase. Ved befarig 31. juli 2019 ble det funnet rynkerose (*Rosa rugosa*) og fagerfredløs (*Lysimachia punctata*) i tilknytning til hageareal innenfor planområdet.

### Vannmiljø

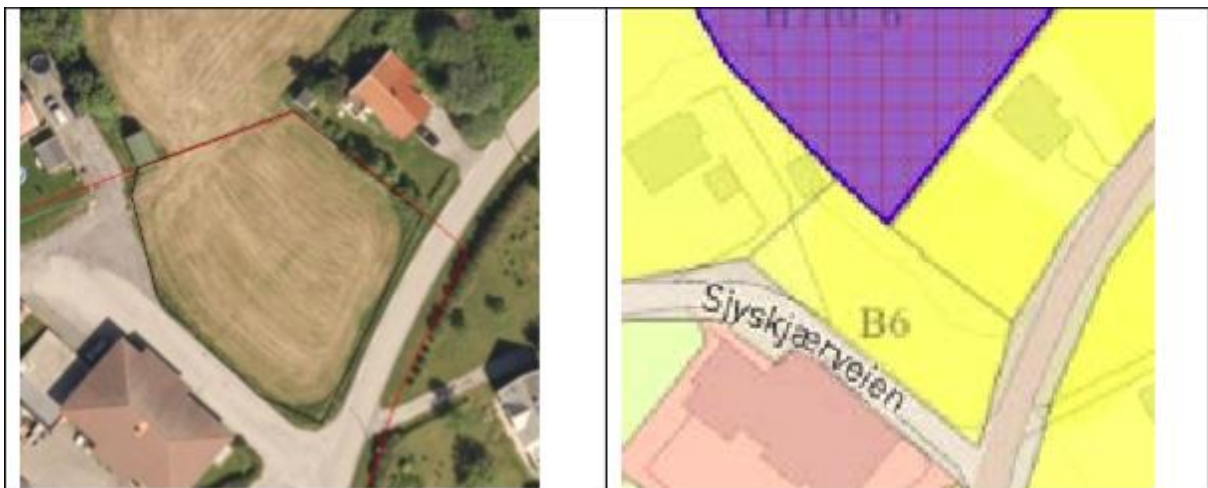
Det er ingen registreringer for området i Lakseregisteret. Eneste registrerte bekk er en liten bekk som renner ut i havet lengst nord i bukta innenfor Sjyskjæret. Bekken krysser under fv. 7410 ca. 300 meter nord for planlagt ferjekai. Den ser ut til å være lagt i stikkrenne både under fylkesvegen og under planert område på nedsiden av kontorbygg tilhørende Lurøy kommune. Bekken antas å være for liten til å ha verdi som fiskehabitat.

### 5.8 Kulturarv

Det er ikke registrert kulturminner i, eller i nærheten av, planområdet. Viser til kulturminnelovens § 8, andre ledd, ved funn av uregistrerte kulturminner.

### 5.9 Naturressurser

Tiltaket berører ca. 1,5 daa jordbruksland som har status fulldyrka i AR5. Det fremgår tydelig av ortofoto under at arealet slås, antakelig som dyrefor.



Figur 13 Til venstre areal med fulldyrka mark som ligger innenfor planområdet. Totalt 1,5 daa. Plangrense med rød linje. Til høyre utsnitt fra gjeldende kommunedelplan for Tonnes. Arealet er omdisponert til bolig/næringsbebyggelse (Kilde: Statens Kartverk/GISli).

Dyrka mark er en knapphetsressurs i Norge. Nasjonalt mål er at total omdisponering skal holdes under 4 000 daa/år på landsbasis (St.Innst. 56S (2015-2016)). Utgangspunktet i jordloven er at dyrka mark ikke skal omdisponeres. Dersom areal skal omdisponeres må samfunnsnyttien av tiltaket være større enn ulempene med tap av jord. I praksis er arealet allerede omdisponert til boligutbygging i

gjeldende kommunedelplan for Tonnes. Gitt arealets begrensede størrelse, så settes verdien som naturressurs til liten.

Området ligger innenfor reinbeitedistrikt 23 Hestmannen/Strandtinden, men berører ikke områder som er viktige for reindrifta.

Det er ikke registrert verdifulle naturressurser innenfor planområdet. Tiltaket vil dermed ikke ha noen effekt på slike ressurser.

## 5.10 Grunnforhold

Det er utført grunnundersøkelser på sjø og land og foretatt geotekniske vurderinger for ny ferjekai på Tonnes. Det er fra sjøbunnen registret relativt løst til middels fast lagrede antatte sandmasser (skjellsand). For en god del av borhullene er det under disse sandmassene registret et lag som vurderes til å være silt/leirmasser. Dette løsere laget synes for det meste å ha en største mektighet på opp mot 1 meter. For en enkelt sondering er det imidlertid registrert en antatt mektighet for disse massene på ca. 2,5 meter. Ned mot bergoverflaten er det registret fastere antatte sand, grus og/eller morenemasser.

For en mer detaljert beskrivelse henvises det til geoteknisk rapport (vedlegg 6).

# 6 Beskrivelse av planforslaget

## 6.1 Planlagt arealbruk – reguleringsformål og løsninger

Området reguleres til følgende formål, jf. plan- og bygningsloven §§ 12-5 og 12-7.

### § 12-5. Nr. 1 – Bebyggelse og anlegg

- Boligbebyggelse (B)
- Offentlig eller privat tjenesteyting (o\_BOP)
- Uthus/naust/badehus (BUN)
- Næringsbebyggelse (BN)
- Kombinert bebyggelse og anleggsformål (BKB)

### § 12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer) (o\_S)
- Kjøreveg (o\_SV)
- Parkering (o\_SPA)
- Kai (o\_SK)

### § 12-5. Nr. 3 – Grønnstruktur

- Friområde (GF)

### § 12-5. Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- Farled (VF)
- Havneområde i sjø (VHS)

- Friluftsområde i sjø og vassdrag (VFV)
- Småbåthavn (VS)

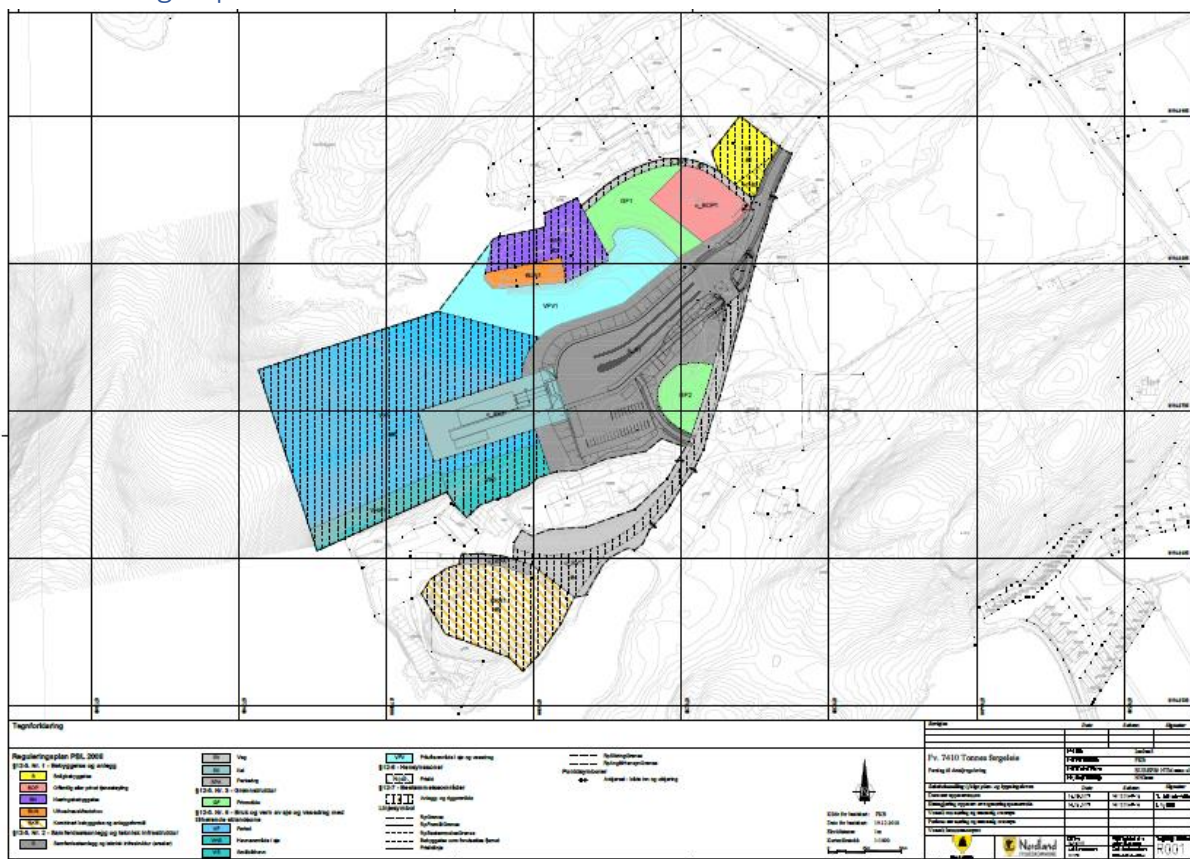
#### § 12-6. Hensynssoner

- Frisikt (H140)

#### § 12-7. Bestemmelsesområder

- Anlegg- og riggområde (#1, #2, #3, #4, #5, #6)

### 6.2 Forslag til plankart



Figur 14 Forslag til plankart med geometri.

### 6.3 Nærmere beskrivelse av planområdet

Ferjeleiets landområde planlegges i henhold til håndbok 004 «*Ferjeleiers landområder*». Landområdet skal utformes slik at trafikkavviklingen skjer effektivt og trafikksikkert.

#### Kjøreveger

- ÅDT på fv. 7410 er i dag 290 kjøretøy. Andel tunge kjøretøy er antatt å være 10%
- Dagens bredde på fylkesvegen er ca. 4,5 m
- Ferjeleiet dimensjoneres for semitrailere på 19 m

Vi forslår at adkomsten til det nye ferjeleiet tilpasses eksisterende fylkesveg med en gradvis breddeutvidelse fra plangrensa til ferjeleiet.

På ferjeleiet legges det opp til å ha et eget frispør for innkjøring til ferjeleiet for bl.a. varetransport, buss og av- og pålasting av passasjerer til ferja, samt et eget ilandkjøringsfelt for trafikk fra ferja og ferjeleie. Ved ilandkjøringsfeltet er det også planlagt busslomme.

Mellom frisporet og ilandkjøringsfeltet er det planlagt to oppstillingsfelt for kjøretøy som skal på ferja med plass til ca. 30 personbiler. Det er også mulig å etablere flere oppstillingsfelt, f.eks. et eget felt for store/lange kjøretøy dersom dette ansees mer hensiktsmessig. Detaljeringen av dette vil skje i byggeplanfasen, når en vet mer detaljer om ferja og mulige av- og påkjøringsrutiner.

Ferja som skal gå på denne strekningen er planlagt med kun en inn- og utkjøringsside. Samtidig er de øvrige anløpsstedene for små til at store/lange kjøretøy har mulighet til å snu her. Det legges derfor opp til at store/lange kjøretøy skal kunne snu både før innkjøring på ferja og ved ilandkjøring på Tonnes. Det er satt av areal mellom oppstillingsfeltene og ferjekaia til at store/lange kjøretøy skal kunne snu og rygge inn på ferja både fra inngående frispør og fra oppstillingsfeltene, samt at det er mulig å rygge av ferja, snu og kjøre ut av ferjeleie. For at dette skal være mulig er det også satt av noe areal på andre siden av ilandkjøringsfeltet, slik at man får en slags snuhammer her. I tilknytning til denne snuhammeren er det planlagt innkjøring til en parkeringsplass med plass til ca. 30 personbiler.

Dimensjonerende kjøretøy er satt til semitrailer med total lengde 19 meter.

### Vegkryss

Fra det nye ferjeleiet og i retning dagens hurtigbåtkai vil det gjenstå en del av dagens fylkesveg, som er foreslått omklassifisert til kommunal veg. Det etableres et t-kryss fra adkomsten til ferjeleiet for å knytte denne vegen til fylkesvegen.

Krysset mellom Sjskjærvegen og fylkevegen og også med i planen.

### Oppstillingsplasser

Vi foreslår at det etableres to oppstillingsfiler, slik at ferjemannskapet enkelt kan hente ut biler fra ferjekøen, avhengig til hvilket anløpssted bilene skal. Det er tatt utgangspunkt i at båten som skal trafikkere her, kan ta 20-25 personbilenheter (PBE), med oppstillingskapasitet som er ca. 1,5 x kapasiteten på sambandet. Det utgjør ca. 30 oppstillingsplasser.

### Servicebygg

Det tilrettelegges for et servicebygg som kan inneholde toalett og venterom. Servicebygget plasseres i tilknytning til planlagt parkeringsplass på ferjeleiet og bussholdeplass, og kan betjene både passasjerer som venter på ferja og passasjerer som venter på bussen.

### Bussholdeplass

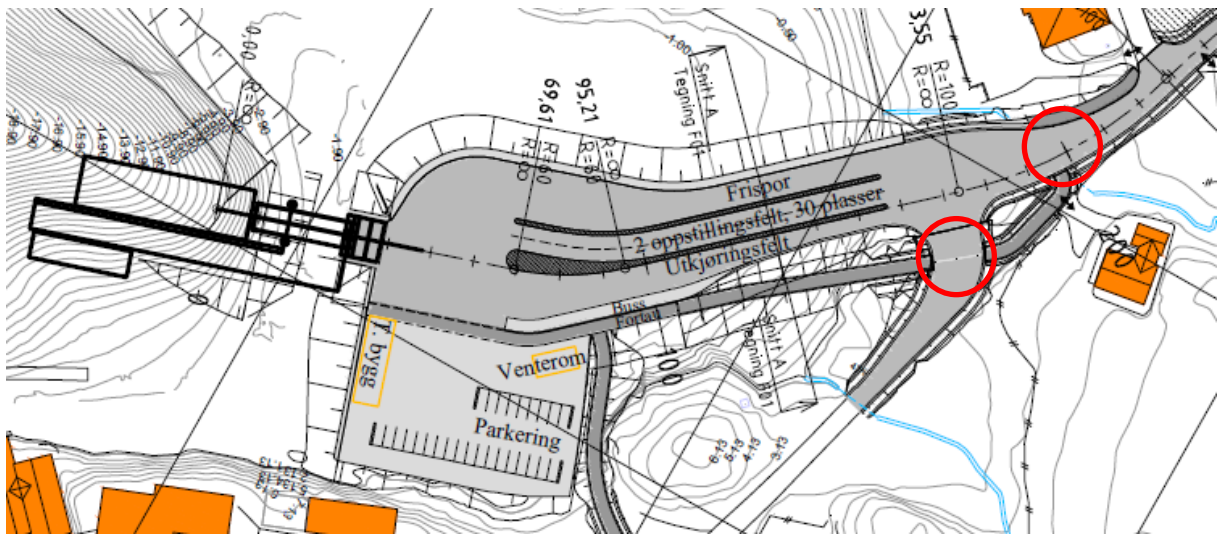
Bussholdeplass er planlagt i tilknytning til utkjøring fra ferjeleiet.

### Fortau og gangfelt

På ferjeleiet er det planlagt et fortau langs ilandkjøringsfeltet, i tilknytning til busslommen og venterommet. I forlengelsen av fortauet, i retning mot ferjebrau, vil fortauet være overkjørbart slik at dette også kan benyttes som snuhammer for større kjøretøy.

Fra busslommen og i retning kommunehuset er det foreslått fortau slik at gående får en egen løsning til kommunehuset og til boligfelt nord for ferjeleiet. For å få dette til, må det være to gangfelt/tilrettelagte kryssningspunkt. Den ene kryssingen må skje over veien som går mot Oscarbrygga, butikken og dagens hurtigbåtkai. Den andre kryssingen er over ny fylkesveg ved innkjøring til ferjeleiet.

Fra fortauet ved busslommen og i retning mot Oscarbrygga og butikken, er det foreslått fortau for å få en tilrettelagt løsning for fotgjengere også her.



Figur 15 Gangfelt/kryssningspunkt for myke trafikanter.

### Oppholdsarealer

Området rundt parkeringsplass og servicebygg tilrettelegges slik at de blir attraktive oppholdsarealer for trafikanter som venter på ferja. Her vil det være mulig å plassere benker og bord. Det vil også tilrettelegges for søppelhåndtering i dette området.

### Grøntstruktur

Det er planlagt noe beplantning i området ved servicebygget for å myke opp inntrykket. I overgangen mellom ferjeleiet og knaus som skjermer eksisterende bebyggelse for utsyn mot ferjeleiet, beplantes det med stedegne arter slik at grøntarealet blir så fremtredende som mulig. Dette vil bli planlagt mer detaljert i prosjekteringsfasen.

### Parkeringsplasser

I området bak servicebygget er det planlagt ca. 30 parkeringsplasser dimensjonert for personbilenheter. Dette er parkeringsplasser for ferjemannskap og passasjerer som skal med ferje og hurtigbåt og som ønsker å la bilen stå igjen. Det tilrettelegges også for noen nye parkeringsplasser ved Oscarbrygga og butikken, i tillegg til at eksisterende parkeringsplasser kan bestå.



### Avkjørsler

Planforslaget omfatter 6 avkjørsler. Disse er i plankartet markert med piler, og vist på illustrasjonstegningen.

### Småbåthavn

I arbeidet med planen har det vært viktig å ivareta dagens flytekai, som ligger ved Oscarbrygga. Ferjekaia er derfor flyttet så langt det lar seg gjøre mot nord i bukta med tanke på bølge- og vindforhold. Området der flytekai ligger er foreslått med formål småbåthavn, noe som sikrer videreføring av dagens bruk.

### Trafikksikkerhet

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for planområdet. ROS-analysen anbefaler at det gjøres en vurdering av trafikksikkerheten i forbindelse med at det kan bli aktuelt at kjøretøy skal rygge av eller på ferja. I planforslaget er det derfor satt av ekstra areal i området ved ferjebraua slik at kjøretøy skal kunne rygge og snu på en mest mulig trafikksikker måte. Det er viktig at trafikksikkerheten for myke trafikanter blir ivaretatt, og ved å sette av tilstrekkelig areal, og gjøre området for rygging og snuing mest mulig oversiktlig, vil dette bidra til at myke trafikanter kan oppholde og bevege seg trygt på ferjeleiet.

Planforslaget er utarbeidet i henhold til gjeldende håndbøker som skal bidra til at blant annet trafikksikkerheten (TS) ivaretas. Planforslaget er vurdert i forhold til TS-revisjon, men det er konkludert med at det ikke er hensiktsmessig med TS-revisjon på denne konkrete planen og i dette stadiet av prosjektet. Dette skyldes at detaljerte løsninger ikke vil fremkomme før i prosjekteringsfasen. Når byggeplanen er ferdig bør det gjennomføres en TS-revisjon for å sikre at nye anlegg bygges i overensstemmelse med null-visjonen.

ROS-analysen er vedlagt (vedlegg 12).

### Midlertidig rigg- og anleggsområde

I forbindelse med utbygging av ferjeleiet vil det bli behov for midlertidig plassering anleggsutstyr, brakker og deponering av masser. Det foreslås derfor tre områder som kan være aktuelle som midlertidig rigg- og anleggsområder. Når anleggsperioden er over, skal rigg- og anleggsområdet tilbakeføres. Det avklares i forbindelse med prosjektering hvilke områder som skal benyttes.

### Andre tekniske forutsetninger

Tonnes ferjeleie vil bli et nytt ferjeleie på Rødøysambandet som i hovedsak vil bli trafikkert med kombibåt (bilførende hurtigbåt/bilførende ferje) med plass til 20- 25 personbilenheter. Båten skal trafikere strekningen Indre Kvarøy – Tonnes – Selsøyvik – Storselsøy – Nordnesøy – Gjerøy – Rødøy – Jektvik – Vågaholmen.

Ferjekaia på Tonnes skal, i tillegg til den nye kombibåten, tilrettelegges for ordinær ferje og hurtigbåt.

De andre anløpsstedene på sambandet trafikkeres av ordinær ferje og de fleste eksisterende kaiene er bygget for tradisjonelle bilferjer. Aas-Jakobsen AS har utarbeidet en rapport som konkludert med

at en stor type kombibåt som bygges for dette sambandet, vil kunne tilpasse seg kombinasjonsbruk med bilferje på eksisterende ferjekaier på en sikker måte, uten at det er behov for å gjøre tiltak på eksisterende kaier/anlegg.



Figur 16 Utklipp som illustrerer planlagt løsning på Tonnes.

## 7 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

### 7.1 Framkommelighet

Nyetablering av ferjeleie på Tonnes vil øke framkommeligheten ved at det gir kortere reisetid for reisende med bil, og det gir nye reisemuligheter fra Rødøy og Lurøy.

### 7.2 Samfunnsmessige forhold

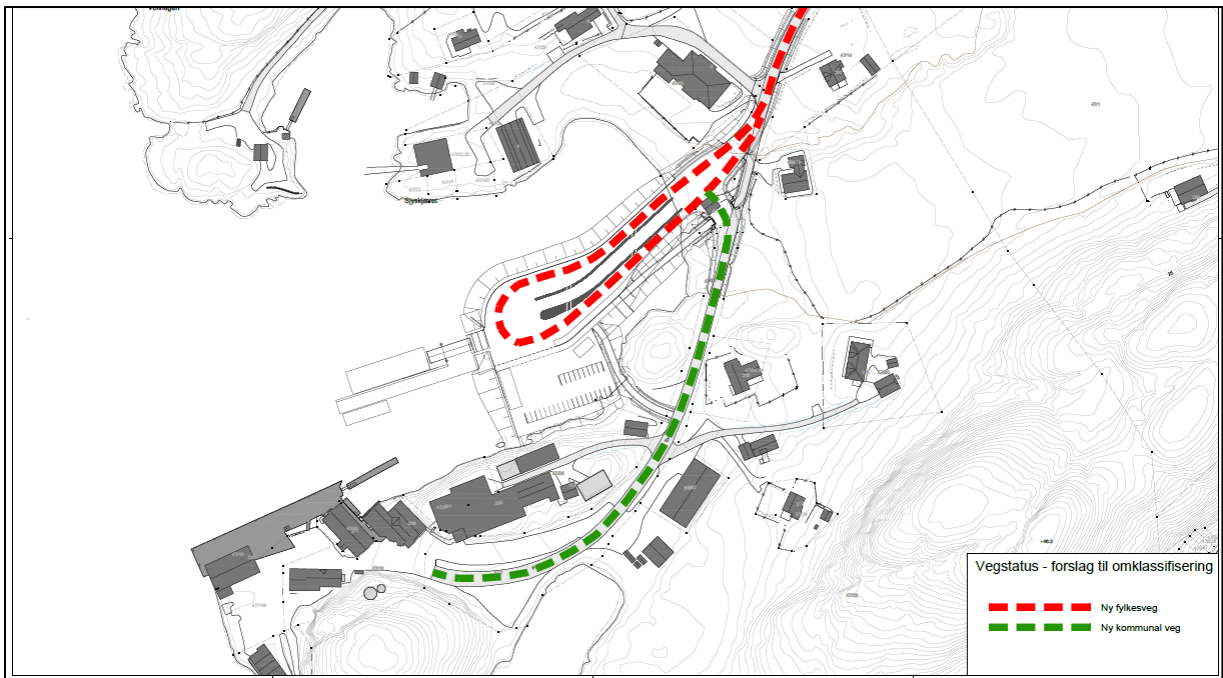
Det er ikke utført en trafikkanalyse som sier noe om forventet trafikkmengde i fremtiden, men ved å legge et nytt ferjeleie til Tonnes kan det forventes noe økning i trafikken til og fra stedet. Det legges i prosjektet til rette for økt kapasitet for langtidsparkering på Tonnes, noe som kan avhjelpe dagens situasjon der det spesielt i sommerhalvåret ofte er beskrevet som «kaotiske tilstander» i forhold til langtidsparkering.

Ettersom den nye ferja vil kunne frakte med seg kjøretøy, kan man anta at noen av de som før satte igjen bilen på Tonnes, nå vil ta bilen med seg.

### 7.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering

Som en del av detaljreguleringsplanen, presenterer Nordland fylkeskommune forslag til omklassifisering av dagens fylkesveg. Når reguleringsplanen er vedtatt vil forslag til omklassifisering bli sendt på høring til Lurøy kommune, før endelig vedtak blir fattet av Nordland fylkeskommune. Omklassifiseringen vil skje i henhold til veglovens § 7.

Vi foreslår at vegstrekningen fra det nye ferjeleiet og til Oscarbrygga og butikken omklassifiseres fra fylkesveg til kommunal veg. Dette er en vegstrekning på ca. 265 meter.



Figur 17 Forslag til omklassifisering av eksisterende fylkesveg.

## 7.4 Naboer

### Berørt bebyggelse

Boligbebyggelsen ligger tett inntil planområdet. Beboere vil kunne oppleve økt støy, støv og økt trafikk av tunge kjøretøy under anleggsperioden. Enkelte bøtelegging- og inngrepsområder, rigg- og masselagringsområder ligger helt inntil bebyggelse.

### Innløsning av bebyggelse

En garasje blir berørt. Grunneier og leietakere er kontaktet og informert om dette.



Figur 18 Garasje som må innløses.

### Grunnerverv

Vedtatt detaljregulering er et juridisk dokument som vil danne grunnlag for erverv av nødvendig grunn og rettigheter for å gjennomføre planen. Nordland fylkeskommune prøver å få til frivillige avtaler. Normalt vil grunnervervet følge formålsgrensen slik at arealet til samferdselsanlegg blir offentlig eiendom. Dersom frivillige avtaler med grunneiere ikke oppnås, vil vedtatt plan være grunnlag for ekspropriasjon (tvungen avståelse) av grunn og rettigheter etter veglovens § 50.

Areal regulert til samferdsel og teknisk infrastruktur fortsettes ervervet av det offentlige, jfr. første avsnitt i veglovens § 50. Areal angitt som midlertidig rigg- og anleggsområde forutsettes leid av det offentlige i anleggsperioden.

### 7.5 Byggegrense

Byggegrense langs fylkesveg er 50 m regnet fra vegens midtlinje. Bygninger og installasjoner som er nødvendige for drift av ferjekai og øvrig veganlegg omfattes ikke av denne byggegrensen.

### 7.6 Kollektivtrafikk

Det nye ferjeleiet vil gjøre Tonnes til et knutepunkt i området. I tillegg til den nye båten skal hurtigbåten fremdeles anløpe her, og det tilrettelegges for videre busstransport fra Tonnes mot vegsystemene inn mot Mo i Rana og E6/E12.

### 7.7 Tilrettelegging for elektrifisering

Det skal tilrettelegges for elektrifisering av ferjedrifta på Tonnes. Det er derfor gjort følgende tilretteleggelser for ladeinfrastruktur på ferjeleiet:

- Tilleggs kai med bredde på minst 7 m.
- Det er satt av areal til teknisk bygg nær landkar.

- Dersom strømforsyningen i området er mangelfull eller ikke vil tåle hurtiglading, kan det være aktuelt å sette batterihus på land eller på tilleggs kai.

## 7.8 Landskap

Ferjeleiet i seg selv vil kreve mye plass i strandsonen og det vil skape et helt nytt inntrykk over området, samtidig som det medfører både estetiske og praktiske problemstillinger. Boligbebyggelsen er konsentrert rundt bukta og vil derfor få innsyn til det nye ferjeleiet. Avbøtende tiltak vil innebærer å bryte opp disse monotone flatene. Fargevalg, materialbruk, beplantning og andre kontrast- og teksturskapende elementer kan bidra til at ferjeleiet blir mer inkluderende. Den lille knausen som ligger i sørsiden av bukta, skal bevares. Den vil fungere som en naturlig barriere mellom ferjeleiet og bebyggelsen som ligger bak.



Figur 19 Knaus som skal bevares.

Tiltaket vil medføre store inngrep i marint bløtbunnsområde, strandsonen, og fast fjell. Løsmassene i bløtbunnsområdet er for det meste skjellsand. Marine løsmasser som fjernes for å bygge ferjeleiet kan for eksempel brukes til å reparere deler av stranda som blir ødelagt ved anleggsarbeid og det kan brukes til å skape glidende overganger mellom fylling og sandstrand.

Overgangen fra fyllingsfoten til stranda er et annet viktig element. Fyllingen bør formes på en slik måte at det blir «buede» overganger til eksisterende terreng, spesielt viktig er dette imot eksisterende sandstrand. Skarpe hjørner må unngås.

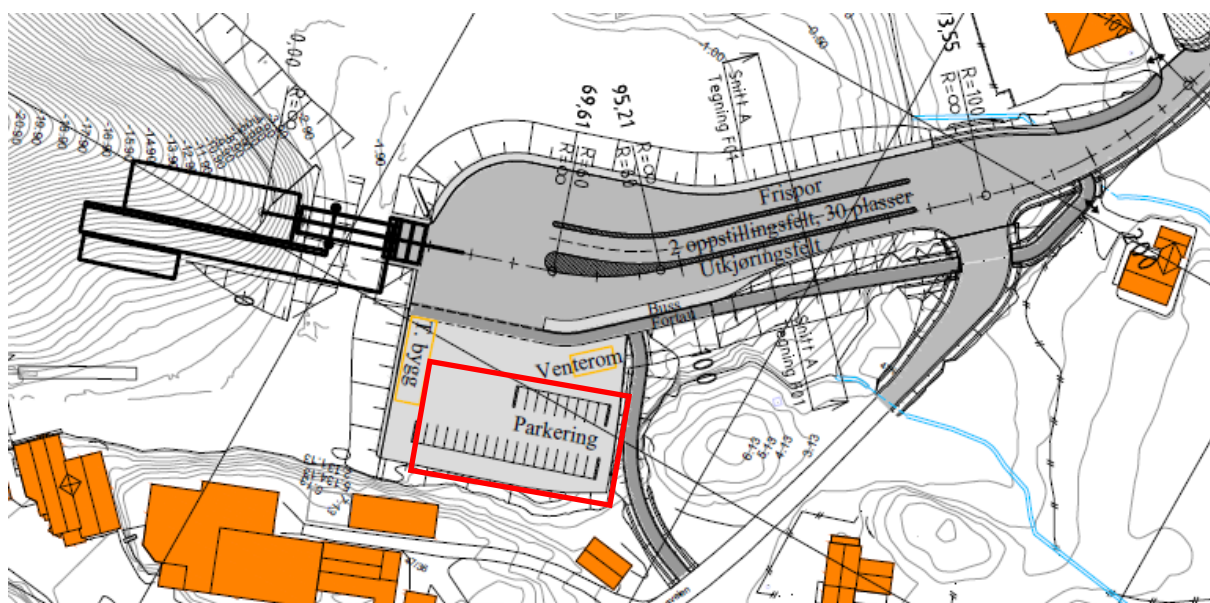
## 7.9 Universell utforming.

Universell utforming skal være et prinsipielt ankerpunkt i all planlegging. Derfor skal det alltid tilstrebes løsninger slik at flest mulig skal kunne ta i bruk området.

## 7.10 Parkeringsplasser

For å bevare strandsonen og landskap fra store inngrep, bør ikke antall parkeringsplasser innenfor det opparbeidede arealet være mer en absolutt nødvendig. Det er fort gjort at et stort omfattende parkeringsanlegg vil kunne bli for dominerende i landskapsbildet, og det vil kunne forringe den estetiske kvaliteten som området har.

Ved å plassere parkeringsplassene på ferjeleiet i området helt i sør, vil bergskråningen bak gjøre parkeringsplassene mindre dominerende i landskapsbildet. Det vil være mulig å etablere ca. 30 parkeringsplasser her. Hvis vi regner med de parkeringsplassene som er ved butikken og Oscarbrygga i dag, vil det bli totalt ca. 80 parkeringsplasser på Tonnes.



Figur 20 Område for parkering på ferjeleiet.

## 7.11 Nærmiljø og friluftsliv

De er lagt stor vekt på å bevare lokale interesser og nærmiljø på Tonnes. For at ferjeleiet ikke skal komme i konflikt med flytekai som ligger ved Oscarbrygga, har vi lagt ferjekai så langt mot nord i bukta som det lar seg gjøre med tanke vind og bølgeforld.

Tiltaket antas ikke å ha negative effekter på friluftsliv.

## 7.12 Naturmangfold

Tiltaket berører sandstrand/bløtbnnsområde med lokal verdi. Totalt er konsekvensen for naturmangfold satt til noe miljøskade innenfor planområdet.

I henhold til naturmangfoldloven (NML) § 7, skal tiltak som berører naturverdier oppfylle prinsipper for offentlig beslutningstaking, gitt i NML §§ 8-12.

Se vedlagt fagrapport om naturmangfold (vedlegg 9).

### 7.13 Kulturarv

Det er ikke registrert kulturminner i, eller i nærheten av, planområdet. Skulle det vise seg etter at arbeidet er i gang at man kommer i berøring med et automatisk fredet kulturminne, skal arbeidet stanses og melding sendes til rette myndighet jf. kulturminnelovens § 8, andre ledd.

### 7.14 Naturressurser

#### Jordbruk

Tiltaket berører et område med mellom 1 og 2 daa fulldyrka mark i drift. Det antas at dyrka marka brukes til forproduksjon for husdyr.

#### Skogbruk

Tiltaket berører ikke skog.

#### Reindrift

Planområdet ligger innenfor reinbeitedistrikt 23 Hestmannen/Strandtinden, men berører ikke områder som er viktige for reindriften.

#### Drivverdige fjell- og løsmasseforekomster

Tiltaket berører ingen kjente forekomster.

### 7.15 Støy og vibrasjoner

Resultat av støyberegninger for vegtrafikk medfører ikke overskridelse av nedre grenseverdi for gul sone for et nærområde i tilknytning til bygningen som er avsatt og egnet til opphold og rekreasjonsformål. Resultat medfører ikke utløsning av støyskjermende tiltak.

Støyberegninger tar utgangspunkt i vegsituasjonen og trafikk-tall som fremskrives 20 år. Beregningene baseres på Nordisk Beregningsmetode (forenklet metode) for veg-trafikkstøy.

Beboere vil kunne oppleve økt støy, støv og trafikk av tunge kjøretøy under anleggsperioden. Dersom rigg- og anleggsområde samt deponiområder plasseres i nær tilknytning til boligområdene, skal området sperres tilstrekkelig av og det skal tilstrebes løsninger og rutiner som i mest mulig grad skåner beboere for støy og støv samt andre ulemper under anleggsperioden.

### 7.16 Massehåndtering

Det er mulig å ta ut noen masser innenfor planområdet, men det ligger an til et underskudd på masser i prosjektet. Deler av knausen ved Oscarbrygga og butikken kan dekke noe av massebehovet, men det vil bli behov for å hente masser utenfor planområdet. Vi har sett på ulike lokaliteter som kan være aktuelle for å hente ut masser.

### Tonnes havn

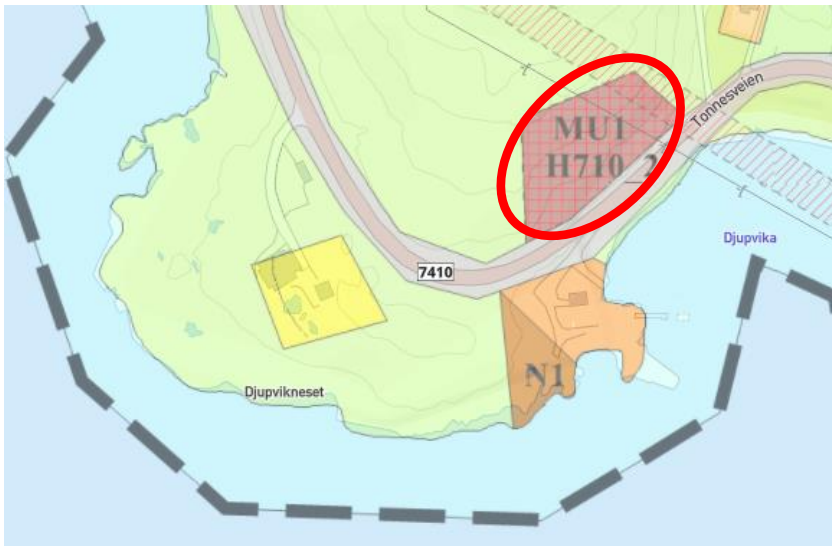
Sør for prosjektområdet er Tonnes havn. Nordsiden av bukten, som er brukt som massetak, har sammenlignbar bergmasse som knausen i prosjektområdet. Stein størrelsen er tilfredsstillende, men det er få plane flater, noe som gjør stablingen mer utfordrende. Det aktuelle området er regulert til industri.



Figur 21 Utklipp fra reguleringsplan Tonnes havn (kommunekart.com).

### Djupvikneset

I kommuneplanens arealdel er det satt av et område til fremtidig råstoffutvinning. Det foreligger ingen reguleringsplan og vi har ikke gjort en vurdering av om det kan hentes ut egnede masser her.



Figur 22 Utklipp fra kommuneplanens arealdel. Fremtidig massetak (kommunekart.com).



## Kvina

Kvina ligger ca. 12,5 km fra Tonnes. Her er et område regulert til steinbrudd/masseuttak.



Figur 23 Utklipp fra reguleringsplan for Kvina havn (kommunekart.com).

## Masser fra Liafjell-prosjektet



Figur 24 Massedeponi ved fv. 17 (ViaPhotoSVV).

Det vil bli tatt stilling til hvor det skal hentes masser i forbindelse med prosjekteringen.

### 7.17 Geoteknikk

Det er utført grunnundersøkelser og foretatt geotekniske vurderinger.

Vegfyllingene/utfyllingene bak ferjekaia kan bygges uten vesentlige problemer med stabiliteten. Det er i utgangspunktet forutsatt at disse fyllingene bygges opp av sprengtstein, men det vil også være mulig delvis å benytte de påviste sand/skjellsandmassene til den indre delen av denne oppfyllingen.

Med den foreslåtte plasseringen av ferjekaia er det behov for noe mudring for å oppnå tilstrekkelig dybde foran ferjekaia. Mudringen må utføres med sjøgående utstyr før oppfyllingene av områdene innenfor påbegynnes og det må av stabilitetshensyn og erosjonshensyn benyttes løsmasseskråninger ikke brattere enn 1:2.

Ut fra det materialet som foreligger, kan vi anta at hele ferjekaia kan fundamenteres på peler rammet/boret til berg. Aktuelle løsmassemektheter etter mudring i de antatte pelepunktene varierer mellom ca. 3 og 7,5 meter. Ettersom det er begrenset med grunnundersøkelser, særlig i ytre del av fenderveggen, er noen av disse relativt usikre.

Vi antar at det vil være behov for å erosjonssikre de utgravde løsmasseskjæringene i antatt lett eroderbare sand og leirmasser. Dette kan også være nødvendig å unngå større eller mindre utglidninger i forbindelse med påviste leirmassene. I utgangspunktet har vi forutsatt at det er behov for en erosjonssikring med tykkelse 1,0 meter i mudringskråningene og tilsvarende 0,4 meter på den horisontale mudringsflaten.

Det vises til vedlagt geoteknisk rapport (vedlegg 6).

### 7.18 Geologi

Det er et mulig massetak ca. 250 meter fra det planlagte ferjeleiet, ved Oscarbrygga og butikken.

Dersom det etableres et lokalt massetak vil det antakelig være gunstig å prioritere uttak av blokkstein til plastring, sekundærplastring og filterlag. Masser som ikke lar seg nyttiggjøre til disse formålene bør kunne utnyttes i fyllingen. Det må regnes med at en del av plastringen må tilføres utenfra.



Figur 25 Mulig massetak ved Oscarbrygga og butikken.

Bergknausen som vurderes brukt som massetak ligger nært bygninger og kaianlegg. Det går en veg langs eksisterende bergskjæring.

Uttak av stein for plastring krever erfaringsmessig en del areal for effektiv sortering av blokker. Det er begrenset areal nært knausen.

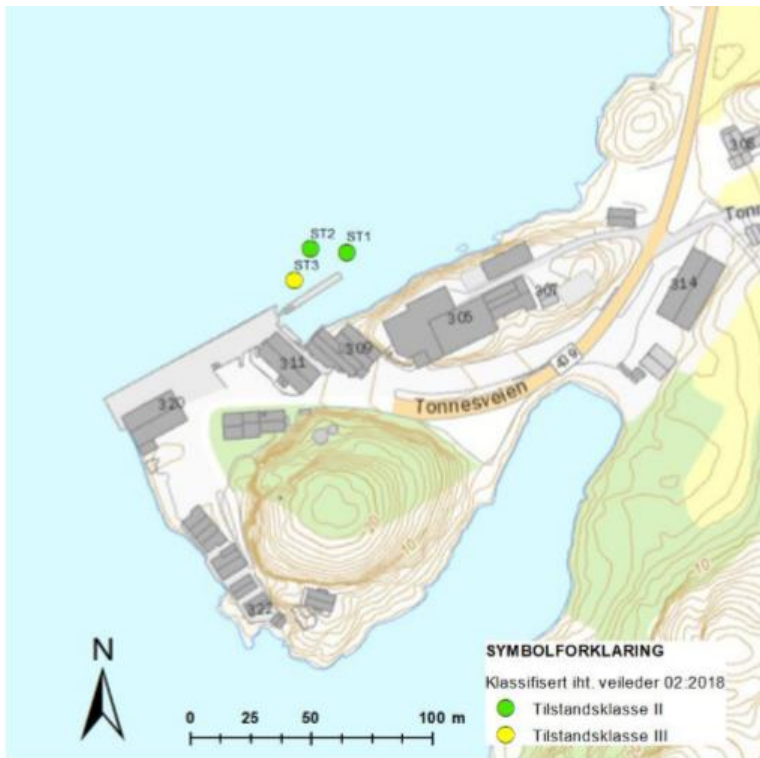
Bergarten er antatt glimmergneis med linser av dioritt. Stedvis er det en del granat. Der fjellet ikke er blottet er det et tynt dekke med mose og annen vegetasjon

Både behov for masser og vurdering av mengde tilgjengelig masse innenfor regulert område må vurderes nærmere. Det må også ses nærmere på muligheter for uttak av masser på kommunal eiendom i Tonnes havn, i Kvina eller å hente masser fra deponi fra Liafjelltunnelen. Andre alternativer kan også vurderes i forbindelse med prosjektering.

Det vises til geologisk rapport (vedlegg 7).

## 7.19 Miljøundersøkelser

Det er tatt sedimentprøver fra 3 stasjoner å finne ut om det er innhold av miljøgifter.



Figur 26 Undersøkt område ved Tønnes (Miljøgeologisk rapport).

Det er påvist PAH-forbindelsen antracen i tilstandsklasse III (moderat miljøtilstand) i ST3, mens det i ST1 og ST2 ikke ble påvist forurensning over tilstandsklasse II (god miljøtilstand).

Før mudring eller utfylling kan iverksettes skal det foreligge tillatelse fra Fylkesmannen i Nordland, jf. forurensningsloven § 11 og forurensningsforskriften kapittel 22.

Det vises til miljøgeologisk undersøkelse av sjøbunnsediment (vedlegg 8).

## 7.20 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS-analyse

Det er gjennomført en ROS-analyse som belyser risiko, sårbarhet og konsekvenser ved utbygging av ferjeleie på Tønnes. Hensikten med å kartlegge og analysere risiko- og sårbarhetsforhold er å fremskaffe et beslutningsunderlag med hensyn til valg av løsninger og eventuelt behov for risikoreduserende tiltak.

Det er påpekt noen sikkerhetsproblemer/hendelser hvor tiltak er nødvendig på reguleringsplannivå:

Hendelse/sikkerhetsproblem	Forslag til tiltak i ROS-analysen	Vår kommentar
Stormflo	Det bør utføres en stormfloanalyse.	Stormfloanalyse er utført (vedlegg 14). Det vil bli tatt hensyn til analysens anbefaling i forbindelse med prosjektering.
Trafikkulykke med alvorlig personskade – utforkjøring i sjø	UAG-rapport fra Svolværyykken (2019) <sup>1</sup> bør leses av prosjektet.	Vi har vært i kontakt med ulykkesanalysegruppen, og rapporten fra Svolværyykken er ikke ferdigstilt enda.
Trafikkulykke med alvorlig personskade – påkjørsel av myk trafikant og utforkjøring i sjø	<p>Det bør utføres en trafiksikkerhetsvurdering ifm. at kjøretøy skal rygge av eller på ferjen. Siktforhold bør vurderes spesielt.</p> <p>Hvordan oppstillingsplassen utformes må vurderes spesielt med tanke på at kjøretøy skal til forskjellige destinasjoner.</p> <p>Det må tas hensyn til hvor myke trafikanter oppholder seg og beveger seg når rygging av kjøretøy pågår.</p> <p>Belysning av ferjeleiets område bør vurderes i denne sammenheng, husk også at belysning på båten kan føre til at man blir blendet når man rygger kjøretøy.</p>	<p>Det er satt av areal i området ved ferjebraua slik at det er plass for kjøretøy å snu. Dimensjonerende kjøretøy er semitrailer, 19 m.</p> <p>Det er foreslått at oppstillingsplassene organiseres i to rekker slik at ferjemannskapet kan hente ut kjøretøy fra køen, avhengig av til hvilket anløpssted kjøretøyene skal.</p> <p>Det er planlagt fortau for å ivareta de myke trafikanterene. Det legges også til rette for bord og benker ved servicebygget. Dette bidrar til å gjøre dette til et trygt og attraktivt sted å oppholde seg for ventende trafikanter.</p> <p>Plassering av belysning planlegges i forbindelse med prosjektering.</p>
Trafikkulykke med alvorlig personskade – påkjørsel av myke trafikanter, utforkjøring, møteulykke og kryss/avkjørselsulykke.	<p>Det bør i trafiksikkerhetsvurderingen også ses på fartsgrense og siktforhold på vegen gjennom bygda frem til ferjeleiet.</p> <p>Erfaringer tilsier at enkelte velger å kjøre fortere enn fartsgrensen fordi de er sent</p>	<p>Strekningen egner seg dårlig med tanke på forbikjøring. Vegen er smal og svingete. Det inngår ikke i dette prosjekter å gjøre tiltak på fv. 7410, men det er ifølge Nordland fylkeskommunes økonomiplan, planlagt å gjøre utbedringer på vegstrekningen i 2021 og 2022.</p>

<sup>1</sup> Utforkjøring på ferjeleie i Svolvær sommeren 2019, hvor tre personer omkom.

	ute når de skal rekke ferja. Samt at enkelte velge å ta forbikjøring for å komme forbi saktegående kjøretøy når det har forlatt ferjen.	
--	---	--

## 8 Gjennomføring av planforslaget

### 8.1 Framdrift og finansiering

I Nordland fylkeskommunes økonomiplan 2020-2023 er det foreslått byggestart i 2021 og ferdigstilling i 2022. Total kostnad er beregnet til 105 mill. kr. Prosjektering starter så snart detaljreguleringsplanen er vedtatt.

### 8.2 Utbyggingsrekkefølge

Utbyggingsrekkefølge vil bli avklart i forbindelse med prosjektering, men man må i denne sammenheng ha fokus på både trafikkavvikling og massehåndtering.

### 8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Det er viktig at trafikken ikke blir unødig hindret i anleggsperioden. Løsning for myke trafikanter må ivaretas.

### 8.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) og ytre miljø (YM) i anleggsfasen

Sikkerhet-, helse- og arbeidsmiljø (SHA) i denne sammenhengen er den belastningen som påføres menneskene som skal bygge prosjektet i anleggs- og vedlikeholdsfasen, samt publikum/brukere i bygge- og driftsfasen.

Det må tas ekstra hensyn til følgende arbeidsoperasjoner under anleggsarbeidet:

- Arbeid på/ved trafikkert veg.
- Arbeid nær sjø.
- Omlegging av trafikk.
- Sprengningsarbeider.
- Arbeid i omgivelser med støy/støv.
- Arbeid under vanskelige vær- og føreforhold.

En ytre miljøplan (YM-plan) skal beskrive prosjektets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal håndteres. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal ivareta miljøkrav i lover og forskrifter. Planen er både grunnlag for prosjektering og konkurranse, og en oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt.

I tabellen nedenfor er det listet opp spesielle miljøutfordringer som det skal arbeides videre med i YM-plan.

## Innspill til YM-plan:

<b>Tema</b>	<b>Problemstillinger/vurderinger</b>
Støy	Ingen støyutsatte bolighus eller hytter.
Vibrasjoner	Dersom rigg- og anleggsområde samt deponiområder plasseres i nær tilknytning til boligområdene, skal området sperres tilstrekkelig av og det skal tilstrebes løsninger og rutiner som i mest mulig grad skåner beboere for støy og støv samt andre ulemper under anleggsperioden.
Luftforurensning	Ingen spesielle tiltak.
Forurensning av jord og vann	Riggområde og steder for drivstofflager og drivstoffylling, oljeskift etc. skal lokaliseres med minimum 10 m avstand til bekk/vassdrag, samt at midler for å binde evt. Oljesøl skal finnes på slike steder.
Landskap	Gi fyllinger og skjæringer en form tilpasset terrenget rundt. Etterstrebe at mest mulig av vegen og sidearealet på sikt glir naturlig inn i landskapet. Revegetere med toppjord fra stedet så mye som mulig.
Nærmiljø og friluftsliv	Ingen spesielle tiltak.
Naturmiljø	Planområdet skal ikke forringes som følge av tiltak etter planen. Tiltak for å reetablere berørte strandområder etter anleggsperioden dersom det lar seg gjøre. Bevare vegetasjon langs veg og sørge for naturlig revegetering. Hindre spredning av fremmedarter.
Vassdrag og strandsone	Tiltaket berører en mindre bekk som drenerer ut i strandsone på nedsiden av fylkesvegen. Bekkeløpet skal opprettholdes intakt og føres med kulvert gjennom veg/fylling. Det skal gjennomføres miljøundersøkelser av sedimenter før eventuell mudring/utfylling. Ved utfylling skal det benyttes rene steinmasser for å hindre mekanisk eller kjemisk forurensning av sjø.
Kulturminne og kulturmiljø	Ingen registrerte kulturminner i planområdet
Naturressurser	Eventuelt topplag med matjord mellomlagres og legges tilbake der den er tatt ut. Naturlig revegetering.
Energiforbruk	Ingen spesielle tiltak
Materialvalg og avfallshåndtering	Ingen spesielle tiltak

## 9 Sammendrag av innspill

Det er i forbindelse med varsel om oppstart mottatt i alt ni innspill.

### 1. Sametinget

Etter vår vurdering av beliggenhet, omfang og annet kan vi ikke se at det er fare for at det omsøkte tiltaket kommer i konflikt med automatisk freda, samiske kulturminner. Sametinget har derfor ingen spesielle merknader til tiltaket.

#### Vår kommentar:

Tas til etterretning.

### 2. Nordland fylkeskommune

Så langt vi kjenner til, er det ikke verneverdige kulturminner som fylkeskommunen er delegert forvaltningsansvar for, innenfor planområdet slik dette er avgrenset på mottatt kart. Vi gjør imidlertid oppmerksom på at det er registrert noen gravhauger/gravfelt like øst for planområdet. Dersom det er fare for at disse vil kunne bli berørt av tiltaket, må vi varsles snarest mulig slik at vi kan få gjort nødvendige kulturminneregistreringer.

#### Vår kommentar:

Tas til etterretning.

### 3. a) Universitetsmuseet

Plangrensen omfatter en betydelig strekning langs strandlinje og omfattende sjøareal. Det nevnes at planområdet kan bli redusert uten å avklare forventet omfang og beliggenhet av planlagte tiltak i sjø. Vi ber om oversendelse av detaljopplysninger angående beliggenhet og størrelse av tiltak i sjø i god tid før offentlig høring som grunnlag til vurdering av eventuelle varsel om marinarkeologisk befarings.

#### Vår kommentar:

Tas til etterretning. Informasjon oversendt 28.05.19.

### 3. b) Universitetsmuseet

Den skisserte løsningen for Tonnes fergeleie oversendt UM 28.05.2019 er tilfredsstillende som vurderingsgrunnlag. Tiltaket blir såpass begrenset at vi vurderer sannsynligheten for konflikt med eventuelle kulturminner under vann som liten og har derfor ingen merknader til planforslaget eller planlagte tiltak i sjø.

#### Vår kommentar:

Tas til etterretning.



#### 4. [NVE](#)

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn.

##### Vår kommentar:

Tas til etterretning.

#### 5. [Roger Zahl Ødegård](#)

Uten å kjenne detaljer eller bakgrunnen for å etablere ferjeleie på Tonnes vil jeg ta til orde for at prosjektet kun kan realiseres dersom Fv. 439 utvides og utbedres fra ferjeleiet og hele veien fram til Rv. 17.

##### Vår kommentar:

I Nordland fylkeskommunes økonomiplan 2020-2023, er det foreslått bevilget midler til utbedring av fv. 7410/fv. 439 i 2021 og 2022. Hensikten med utbedringen er å bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet på Tonnesvegen ved å gjøre mindre punktvisse utbedringer som møteplasser, grøfting, siktforbedring, nytt rekkverk, forsterkning og asfaltering. Det er viktig å få utbedret vegen grunnet byggingen av nytt ferjeleie på Tonnes (side 141 i økonomiplanen).

#### 6. [Jens Kristian Danielsen](#)

Gjør oppmerksom på innseiling til vik like ved planområdet. Når planleggingen kommer i gang, må det tas hensyn til adkomst inn til havna og kaianlegget her.

##### Vår kommentar:

Det vil bli tatt hensyn til dette. Ferjeleiet vil ikke komme i konflikt med adkomst til vika like ved planområdet.

#### 7. [Sissel Jørgensen Haugen](#)

Muligheter for å ta ut stein på Tonnes på eiendommen til Leif Jørgensen.

##### Vår kommentar:

Tas til orientering. Det vil i forbindelse med prosjektering av ferjeleiet bli gjort en vurdering av hvor det skal hentes ut egnede masser.

#### 8. [Oscar Hansen, Bodil Hansen og Eli Hansen](#)

Å drive butikk på et lite sted med 80 innbyggere er en utfordring. Kunder fra omkringliggende øyer, og sommersesongen med mange turister og båtfolk er viktig for å kunne få tilstrekkelig lønnsomhet. Slik det nå ser ut vil det ikke være lønnsomt med videre drift verken for butikken eller Oscarbrygga dersom flytekaia må fjernes. Flytekaia brukes som «parkeringsplass» for butikkens kunder som kommer sjøveien, og det selges drivstoff til båter herfra. Flytekaia er mye brukt, selv med forlenger som legges ut i sommersesongen er det problemer med for lite plass. Flytekaia må ligge der den ligger i dag.

### Vår kommentar:

Vi har merket oss at det er et ønske fra lokalbefolkningen at ferjeleiet ikke etableres i tilknytning til dagens hurtigbåtkai og flytekai ved Jokerbutikken og Oscarbrygga. Vi har derfor flyttet ferjeleiet så langt det lar seg gjøre mot nord, slik at ferjeleiet ikke kommer i konflikt med dagens og fremtidige aktiviteter i området.

### 9. Tonnes båtutleie AS v/Karl Arntzen

Dersom fergekaia plasseres midt i Tonnesvika vil den komme i konflikt med eksisterende og fremtidige flytekaier. Disse er livsnerven for Tonnes Bygg, Oscarbrygga, Joker Tonnes og Tonnes båtutleie samt for hele bygda for øvrig. Lokale utbyggingsplaner for Tonnes Havn, samt i nærliggende vik. Ser ikke behov for mer parkering, mener ny ferge vil avlaste dette behovet.

### Vår kommentar:

Vi har merket oss at det er et ønske fra lokalbefolkningen at ferjeleiet ikke etableres i tilknytning til dagens hurtigbåtkai og flytekai ved Jokerbutikken og Oscarbrygga. Vi har derfor flyttet ferjeleiet så langt det lar seg gjøre mot nord, slik at ferjeleiet ikke skal komme i konflikt med dagens og fremtidige aktiviteter i området.

Vi foreslår at det tilrettelegges for noen flere parkeringsplasser på Tonnes enn det som er i dag. Parkeringsplassene på ferjeleiet vil etableres i forbindelse med bygging av ferjeleiet. Dette vil gi plass til ca. 30 kjøretøy.

## 10 Vedlegg

- 10.1 Forslag til plankart
- 10.2 Forslag til planbestemmelser
- 10.3 Illustrasjonstegninger
- 10.4 Vurdering av krav om KU / planprogram
- 10.5 Fagrappport landskap
- 10.6 Fagrappport geoteknikk
- 10.7 Fagrappport geologi
- 10.8 Fagrappport miljøgeologisk undersøkelser
- 10.9 Fagrappport naturmangfold
- 10.10 Fagrappport støy
- 10.11 Fagrappport vann og avløp
- 10.12 ROS-analyse
- 10.13 Bølgeanalyse
- 10.14 Stormfloanalyse
- 10.15 Kombinasjonsbruk bilferje og bilførende hurtigbåt
- 10.16 Plankart med geometri