

TEGNFORKLARING

P. 09 BL. §25. REGULERINGSFORMAL		STREKSYMBOLER	
	1. BYGGEOMRÅDER		PLANS BEGRENSNING
	FORETNING, F1 - F13		GRENSE FOR REGULERINGSFORMAL
	OFFENTLIG BEBYGGELSE, OB1 - OB2		BYGG SOM FORUTSETTES BEVARES / VERNES
	BOLIGER, B1		BYGG SOM FORUTSETTES FJERNET
	INDUSTRI, I1 - I3		AVKJØRSEL
	FORETNING/INDUSTRI, F1		GANGSTI
	3. OFF. TRAFIKKOMRÅDER		VEG
	GATE MED FORTAU		VEG
	GANGVEG/MOLO, OV1 - OV4		VEG
	FERGELISTE, OF1		VEG
	ADKOMST		VEG
	SKJERMINGS MOLO, M1 - M3		VEG
	PARKERINGSPLASS, P1 - P4		VEG
	HAVNEOMRÅDE I SØ		VEG
	KAL, K1 - K3		VEG
	BUSSTERMINAL, BT		VEG
	SMÅBATHAVN/FISKEHAVN, SH1		VEG
	HAVNEOMRÅDE LAND, H1 - H2		VEG
	PLASTRING/FYLING		VEG
	4. FRIOMRÅDER		VEG
	PARK, FR1 - FR5		VEG
	5. FAREOMRÅDER		VEG
	TANK ANLEGG		VEG
	6. SPESIALOMRÅDER		VEG
	BEVARING AV BYGNINGER OG ANLEGG		VEG
	TRAFI, T1		VEG

DATE	SIGN.	DATE	SIGN.
22.09.08	HS/ASU	03.12.08	HS/ASU
24.09.08	HS/ASU	12.12.08	HS/ASU
10.10.08	HS/ASU	16.03.09	HS/ASU
30.10.08	HS/ASU		
14.11.08	HS/ASU		

SAKSGANG I FØLGE PLAN- OG BYGNINGSLOVEN		SAK NR.:
Vedtatt i formannskapet om oppstart	13.08.2007	
Formannskapets vedtak	12.01.2009	
Utlægges til offentlig ettersyn	17.01-17.02.09	

Kommunestyrets vedtak	23.03.2009
-----------------------	------------

REGULERINGSPLAN MED BESTEMMELSER FOR:
ANDENES HAVN

ARKIV NR.: 07/1245

PLANLEGER:

REGULERINGSBESTEMMELSER FOR REGULERINGSPLAN FOR ANDENES HAVN

Dato:..... 13.01.09
Dato for siste revisjon: 16.03.09
Dato for kommunestyrets vedtak/egengodkjenning: 23.03.09
Arkiv nr: 07/1245

I

I medhold av plan- og bygningslovens § 26 gjelder disse reguleringsbestemmelsene for det området som på plankartet er avgrenset med reguleringsgrense.

II

I medhold av plan- og bygningslovens § 25 er området regulert til følgende formål:

1. BYGGEOMRÅDER 1.1 Forretning (F1-13) 1.2 Offentlig bebyggelse (O1-3) 1.3 Boliger (B1) 1.4 Industri (I1-4) 1.5 Forretning/Industri (FI)	3.10 Småbåthavn/Fiskerihavn (SH1) 3.11 Havneområde land (H1-2) 3.12 Plastring/Fylling 4. FRIOMRÅDER 4.1. Park (FR1-5)
3. OFFENTLIGE TRAFIKKOMRÅDER 3.1 Gate med fortau 3.2 Gangveg/Molo GV1-4) 3.3 fergeleie 3.4 Adkomst 3.5 Skjermingsmolo M1-3 3.6 Parkeringsplass (P1-4) 3.7 Havneområde i sjø 3.8 Kai (K1-2) 3.9 Bussterminal (BT)	5. FAREOMRÅDER 5.1. Tankanlegg 6. SPESIALOMRÅDER 6.1. Bevaring av bygninger og anlegg 6.2 Trafo (T1)

III

I medhold av plan- og bygningslovens § 26 gis følgende bestemmelser om bruk og utforming av arealer og bygninger innenfor planområdet:

1. BYGGEOMRÅDER

1.1. Forretning

- a) Områdene F1-11 er avsatt til forretning, hotell, pensjonat, restaurant og annen virksomhet knyttet til reiseliv, havne- og fiskerirelatert virksomhet med tilhørende anlegg. Eksisterende pumpestasjon skal integreres i ny bebyggelse innenfor område F8. Eksisterende transformatoriosk innenfor område F10 skal integreres i ny bebyggelse innenfor området. Deler av området er avsatt til bevaringsverdig bygningsmiljø.
- b) Det tillates ikke spesielt trafikkgenererende virksomhet som kjøpesenter eller forretning over 2000 m². Eksempler på vareslag som ikke tillates: trelast, harde hvitevarer og møbler. Det tillates ikke utelagring.
- c) Det stilles krav til minimum 1 biloppstillingsplass pr. 50 m² bruksareal innenfor egen tomt og minimum 1 biloppstillingsplass pr overnattingsrom for hotell og pensjonat innenfor egen tomt.
- d) Maksimum tillatt prosent bruksareal, BYA:
F1-2: 100 %, F3-4, F6, F10-13: 40 %, F5: 25 %, F7-9: 35 %.
- e) Maks. tillatt mønehøyde
 - Område F1-2: C + 13,0 meter (2 etasjer)
 - Område F3: C + 13,0 meter (3 etasjer). Eksisterende overbygning over slipp kan opprettholdes med eksisterende høyde.
 - Område F4-6: C + 9,0 meter (2 etasjer)
 - Område F7-F9: C +10,5 meter, gesimshøyde C +8,5 meter (2-3 etasjer)
 - Område F10: C + 10,5 meter (2 etasjer)
 - Område F11: C + 12,0 meter (2-3 etasjer)
 - Område F13: C + 12 meter (2 etasjer)
- f) Bebyggelse innenfor området skal ha saltak og tilpasses eksisterende historiske bebyggelsesstruktur og bygningsutforming med hensyn til volum, takvinkel, materialbruk og fargebruk. Bebyggelsen langs havnegata skal gis en sammenhengende helhetlig utforming mot gata og mot sjøen. Maksimum bredde mot Havnegata for ny bebyggelse innenfor område F7-9 er 8 meter.

1.2. Offentlig bebyggelse

- g) Område O1-O2 er avsatt til kulturelle formål, område O3 er avsatt til sykehus. Områdene er avsatt til spesialområde bevaring.
- h) Maksimum tillatt bruksareal innenfor område O1: BYA= 35 %, innenfor område O2: BYA = 30 % og innenfor område O3: BYA= 60 %.
- i) Bebyggelse innenfor område O1-2 skal ha saltak og tilpasses eksisterende historiske bebyggelsesstruktur og bygningsutforming med hensyn til høyde, volum, takvinkel og materialbruk.
- j) Bebyggelsen innenfor område O3 tillates oppført i maksimum 2 etasjer. Bebyggelsen skal ha saltak.

1.3. Bolig B1

- k) Områdene er avsatt til boligbebyggelse med tilhørende anlegg. Området er avsatt til spesialområde bevaring. Brannallmenning gjennom området tillates ikke bebygget.
- l) Maksimum tillatt bebygd areal, BYA = 20 %.
- m) Bebyggelsen tillates oppført i maksimum 2 etasjer.
- n) Det skal avsettes minimum 1,5 biloppstillingsplass pr bolig på egen grunn og 1 biloppstillingsplass pr. leilighet på egen grunn.
- o) Bebyggelse innenfor området skal ha saltak og tilpasses eksisterende historiske bebyggelsesstruktur og bygningsutforming med hensyn til volum, takvinkel og materialbruk.

1.2. Industri

- a) Områdene er avsatt til fiskebruk/firskeindustri og andre maritime industriformål med tilhørende anlegg. Områdene langs kai skal benyttes til sjørelatert virksomhet med behov for tilgang til kai. Utelagring kan tillates dersom området gjerdes inn med tett gjerde og at dette inngår på en god måte i en helhetlig bebyggelsesstruktur. Deler av område L1 er avsatt til spesialområde bevaring.
- b) Det stilles krav til minimum 1 biloppstillingsplass pr. 50 m² bruksareal innenfor egen tomt. Parkering og areal for på- og avlesning skal løses på egen grunn eller på felles privat parkeringsplass.
- c) Maksimum tillatt bebygd areal, område I1: BYA = 70 %, område I2-I4: BYA = 60 %.
- d) Maksimum tillatt mønehøyde innenfor område I2: C + 12 meter, innenfor område I 3-4: C + 14 meter. Mindre tekniske rom over maksimum mønehøyde tillates.
- e) Bebyggelsen skal ha saltak eller flatt tak der det passer inn med den øvrige bebyggelsen.

1.3. Forretning/industri

- a) Områdene er avsatt til kombinert fiskebruk/fiskeindustri og andre maritime industriformål med tilhørende anlegg samt forretning knyttet til reiseliv. Utelagring kan tillates dersom området gjerdes inn med tett gjerde og at dette inngår på en god måte i en helhetlig bebyggelsesstruktur. Deler av området er avsatt til spesialområde bevaring.
- b) Det stilles krav til minimum 1 biloppstillingsplass pr. 50 m² bruksareal innenfor egen tomt. Parkering og areal for på- og avlesning skal løses på egen grunn eller på felles privat parkeringsplass.
- c) Maksimum tillatt prosent bruksareal innenfor områder er BYA = 50 %.
- d) Maksimum mønehøyde 8 meter (2 etasjer). Mindre tekniske rom over maksimum mønehøyde tillates.
- e) Bebyggelsen skal ha saltak.

3. OFFENTLIGE TRAFIKKOMRÅDER

3.1. Gate med fortau

- a) Området er avsatt til gate med fortau. Innenfor området er det en pumpestasjon som skal flyttes.
- b) Det skal opparbeides fortau langs Salbergsgate.
- c) Det kan oppføres støyskjerming for tilstøtende boliger.
- d) Atkomstvegene i byggområdene (B1-3) skal opparbeides med fortau.
- e) Det skal opparbeides plastring/fylling langs Salberggate/riksvegen som vist på plankartet.

3.2. Gangveg

- a) Området er avsatt til gangveg.
- b) Gangveger skal opparbeides som vist på plankartet, og skal med belegg skilles tydelig fra andre tilliggende arealer.
- c) GV3 skal være sammenhengende og opparbeides med trekai med kotehøyde + 2,5 meter som angitt på plankartet. Steinsetting langs parkeringsplass (P3) skal ivaretas ved opparbeiding.
- d) Innenfor GV2 tillates atkomst/ kjøring til område F5, F6 og H1.

3.3. Fergeleie

- a) Området er avsatt til fergeleie med tilhørende anlegg.
- b) Det kan oppføres bygning for funksjoner som har sammenheng med fergeleiet/ turistvirksomhet, for eksempel toalett, turistinformasjon, butikk og servering.
- c) Maksimum tillatt bebygd areal, BYA = 400 m²
- d) Maksimum mønehøyde 11,5 meter og gesimshøyde 9 meter. Mindre tekniske rom over maksimum. Bebyggelse innenfor området skal ha et maritimt uttrykk.

3.4 Adkomst

- a) Området er avsatt til offentlig atkomst til kaiareal (K1–3).

3.5 Skjermingsmolo M1-3

- a) Området er avsatt til molo for skjerming av innseiling og indre havneområde.

3.6 Parkeringsplass (P1-4)

- a) Områdene er avsatt til offentlig parkeringsplass.

3.7 Havneområde i sjø

- a) Området er avsatt til trafikk- og liggehavn for fiske-, og fritidsbåter, laste- og oljefartøyer, trålere og ferge. Ulike fartøy lokaliseres i forhold til nødvendige dybde- og kaiforhold. Innerst i Trondhjemsbukta skal prioriteres for fiske- og fritidsbåter.

3.8 Kai (K1-3)

- a) Området er avsatt til offentlig kai.

3.9 Bussterminal (BT)

- a) Området er avsatt til bussterminal. Terminalen skal gis en tiltalende og robust utforming med hensyn til materialbruk, møblering og beplantning. Utforming av terminalen skal sikre en god overgang mot nabobebyggelsen.

3.10 Småbåthavn/Fiskerihavn (SH1)

- a) Området er avsatt til offentlig liggehavn for mindre fiskefartøy og lystbåter.

3.11 Havneområde land (H1-2)

- a) Området er avsatt til offentlig havn.
- b) Innenfor området skal det være atkomst til småbåthavn (H1) og havneområde i sjø (H2).
- c) Innenfor område H2 tillates bygg og anlegg for havnevirksomhet.
- f) Maksimum tillatt bebyggd areal innenfor område H2: BYA = 50 %
- d) Maksimum tillatt mønehøyde innenfor område H2 er 4 meter (1 etasje).

3.12 Plastring/Fylling

- a) Vegfylling skal utføres med plastring av sprengte og tilpassede granittblokker.

4. FRIOMRÅDER

4.1. Friområde FR1-5

- a) Område FR1 og FR2 er avsatt til Park/plass. Området skal opparbeides med sitteplasser for opphold. Det tillates uteservering innenfor deler av området. Det tillates ikke tak eller gjerder innenfor områdene. Det tillates ikke installasjoner innenfor området som stenger for utsikt mellom Havnegata/Torget og sjøen.
- b) Område FR3 er avsatt til strandområde.
- c) Område FR4 er avsatt park. Området skal beplantes.
- d) Område FR5 er avsatt til park. Området skal beplantes.

6. SPESIALOMRÅDER

6.1. Bevaring av bygninger og anlegg

- a) Områder markert med spesialområde bevaring inneholder gårdshaug som er fredet etter kulturminneloven, og bevaringsverdige enkeltbygninger og bygningsmiljø. Det tillates ikke inngrep i gårdshaugen, dvs. alle markinngrep innenfor området merket spesialområde.
- b) Enkeltbygninger avsatt til bevaring tillates ikke revet.
- c) Bygninger avsatt til bevaring skal ikke forandres vesentlig i volum. Husets hovedform, takform, tak- og gesimshøyde, fasader, vindusdeling, dør- og vindusutforming og materialvalg som opprettholdes eller mest mulig tilbakeføres. Restaurering/tilbakeføring til opprinnelig eller tidligere tilstand kan tillates, der hvor dette ivaretar kulturminneverdiene bedre enn ved bevaring av eksisterende.
- d) Nybygg og tilbygg kan tillates under forutsetning av at dette tilpasses eksisterende bygg med hensyn til materialvalg, form og farge.
- e) Istandsetting, nybygg og tilbygg skal skje i samråd med antikvariske myndigheter.
- f) Alle tiltak innenfor spesialområdene skal forelegges regional kulturminnemyndighet til uttalelse før byggemelding kan behandles.

6.2. Kommunalteknisk virksomhet/Trafo

- a) Området er avsatt til Trafostasjon.

IV

I medhold av plan- og bygningslovens § 26 gis følgende fellesbestemmelser:

- a) Plankrav:** Det skal utarbeides bebyggelsesplan/detaljplan innenfor område F3-F6. Bebyggelses-/detaljplanene skal omfatte minimum et helt område samt tilliggende offentlige friområder og trafikkområder.
- b) Dokumentasjonskrav ved søknad om bygge- og rammetillatelse:**
- i. Uteromsplan i målestokk 1:200 skal vedlegges søknad om rammetillatelse innenfor alle områder innenfor planen. Rammesøknad innenfor område F8 og F9 skal inneholde detaljert plan i målestokk 1:200 for opparbeiding av tilliggende friområde og hele havnepromenaden (GV3) langs fra og med F7 til og med F10.
 - ii. Plan for avfallshåndtering skal vedlegges søknad om rammetillatelse.
 - iii. Estetiske krav til alle tiltak innenfor planområdet: Ved søknad om rammetillatelse skal det dokumenteres at rimelige skjønnhetshensyn er tatt. Dokumentasjonen skal vise forholdet til både det bebygde og ubebygde landskap og naboskap, og begrunne de valgte løsninger.
 - iv. I forbindelse med søknad om mudring eller fylling skal det dokumenteres tiltak for å hindre spredning av forurensingen. Plan for håndtering av forurensede mudringmasser skal vedlegges søknad om rammetillatelse. Søknad om mudrings- eller fyllingstillatelse skal godkjennes av Kystverket, Havnevesenet, marinarkeolog ved Tromsø museum og fylkesmannen i nordland, miljøvernavdelingen.
- c) Utnyttingsgrad:** Bruksareal helt eller delvis under terreng beregnes på følgende måte: 0 % der avstanden mellom himling og gjennomsnittlig terrengnivå rundt bygningen er mindre enn 0,5 meter, 50 % der avstanden er mellom 0,5 og 1.5 meter og 100 % der avstanden er over 1.5 meter.
- d) Byggegrenser:** Byggegrenser sammenfaller med formålsgrenser der byggegrenser ikke er vist på plankartet.
- e) Kulturminner:** Dersom det under arbeid i området skulle komme fram gjenstander eller andre levninger som viser eldre aktivitet i området, skal arbeidet stanses og melding sendes kulturvernmyndighetene jfr. lov om kulturminner.
- f) Tilgjengelighet:** Alle offentlige trafikkområder, friareal og byggeområder skal utformes ihht. bestemmelser om universell utforming.
- g) Avfallshåndtering:** Plan for håndtering av søppel skal innarbeides i bebyggelsesplanene.
- h) Støy:** Miljøverndepartementets retningslinjer for arealbruk i støyutsatte områder (jfr. Rundskriv T-1442) skal legges til grunn for gjennomføringen av reguleringsplanen. For innendørs støynivå gjelder krav i Teknisk forskrift, jfr. NS 8175kl C (LpAeq24h 30 db). For eksisterende boliger som ikke får vesentlig økt støy som følge av reguleringsplanen, kan målsettingen for utendørs støy økes med 5 db.

V

I medhold av plan- og bygningslovens § 26 gis følgende bestemmelser om vilkår og rekkefølge:

- a)** Forretningsbebyggelse innenfor område F7 kan ikke tas i bruk før havnepromenade langs F7 er opparbeidet.

- b)** Forretningsbebyggelse innenfor område F8 kan ikke tas i bruk før FR1 og havnepromenade langs F8 og FR1 er opparbeidet og eksisterende pumpestasjon flyttet i henhold til bestemmelsenes punkt 4.1 og 1.1.
- c)** Forretningsbebyggelse innenfor område F9 kan ikke tas i bruk før FR2 og havnepromenade langs F9 og FR2 er opparbeidet.
- d)** Parkeringsplass P2 kan ikke tas i bruk før havnepromenade langs P2 er opparbeidet.

Asplan viak AS

Kystverket

Områderegulering for Andenes havn

Trafikkanalyse



Oppdragsnr.: 5133758 Dokumentnr.: 10 Versjon: 2
2016-01-22

Oppdragsgiver: Kystverket
Oppdragsgivers kontaktperson:
Rådgiver: Norconsult AS, Klæbuveien 127 B, NO-7031 Trondheim
Oppdragsleder: Bjørn Hjelde
Fagansvarlig: Jill Hammari Sveen
Andre nøkkelpersoner:

2	2016-01-22	Endring mht. separering av trafikk.	Aslaug Bjørke	Jill Hammari Sveen	Jill Hammari Sveen
00	2015-11-30	Trafikkanalyse, rapport klar for oversendelse	Jill Hammari Sveen	Aslaug Bjørke	Aslaug Bjørke
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Sammendrag

Andøy kommune er en av Nordlands største fiskerikommuner. Andenes havn, nord i Andøy kommune, er kommunens viktigste fiskerihavn. Den har en unik beliggenhet med kort avstand til eggakanten og de rike fiskefeltene i området. Sentral beliggenhet og en etter hvert god infrastruktur for mottak og uttransport (båt, bil, fly) gjør Andenes havn til en av de mest attraktive fiskerihavnene i nordre Nord-Norge.

0-alternativet/referansealternativet

0-alternativet defineres som havna utbygd ihht. eksisterende reguleringsplan samt de utdypingstiltak som kommunen nå planlegger i vestre havn.

0-alternativet vil ikke medføre noen vesentlig endring i trafikk. Fv. 82 Storgata og Salbergs gate er rustet opp med fortau. Begge gatene er utbedret og trafikksikkerhetstiltak er gjennomført. Det er ut i fra dette ikke behov for ytterligere tiltak.

Alternativ 1 – Økt kapasitet i Andenes havn

Planlagte tiltak vil sikre en vesentlig større kapasitet i havna både i forhold til fiskeflåte og industriflåte. Totalt avsettes i planen ca. 184,8 daa næringsareal.

Anleggsperioden

I anleggsfasen benyttes massene fra utdypingsarbeidet i havneområdet, og det vil i liten grad komme via vegnettet. Massene tas direkte fra utdypingsområdet til deponiområdet, og plastringstein forutsettes transportert på sjø. Eventuell transport på veg vil skje innenfor en avgrenset tidsperiode. Det må påregnes noe økt trafikk i forhold til arbeidsreiser til/fra anleggsområdet.

Innenfor anleggsområdet bør hastigheten settes ned til 30 km/t og skiltes med anleggsvirksomhet i anleggsperioden. Det er fortsatt virksomheter som bruker deler av planområdet, og en må ivareta sikkerheten i området.

Gangveger i/langs anleggsområdet må sikres med gjerder.

Ferdig utbygd havn med ny næringsvirksomhet

Trafikkbelastning i sentrum

Etter at den nye havna er ferdigstilt forutsettes det at nyskapt godstrafikk i framtiden går sjøveien. Det er lang reisevei fra Andenes til nærmeste byområde. Avstanden til Narvik er 290 km (uten ferge) med ca 4 timers kjøretid.

Med flere virksomheter og større nærings-/forretningsareal på havna er det flere ansatte som bruker bilen til/fra arbeid enn i dagens situasjon. Framtidig trafikk til/fra Andenes havn er avhengig av hvordan nytt areal utnyttes. I første omgang vil arealet i stor grad benyttes til eksisterende næringsvirksomhet. For å vurdere framtidig trafikk legger vi til grunn en tredobling av ansatte på havna fra ca. 300 ansatte til 900 ansatte. Dette gir en gjennomsnittstrafikk i underkant av 4000 kjt./døgn (i år 2040), og er en firedobling av dagens trafikkmengde.

Fv. 82 Storgata/Salbergs gate er rustet opp i 2013. Det foreslås ingen nye tiltak i forhold til trafikkøkningen, da det er gjennomført mange tiltak i forbindelse med «miljøgate-prosjektet».

Adkomstløsninger

Fv. 82 og Hamnevegen vil være adkomstveger inn til ferjeleie og de nye næringsområdene på havna. Tiltaket legger til rette for etablering av ny veg frem til ferjeleiet som er separert fra næringsområdene. Det er også avsatt plass til et gangsystem frem mot ferjeleiet i likhet med i vedtatt plan. Det er viktig å få et godt gangsystem på plass, og at friskt i forbindelse med nye avkjørsler ivaretas.

Det kreves en situasjonsplan for nye industri og forretningsområder før utbygging. Denne må inneholde interne vegløsninger.

Planen legger med dette opp til en separering av trafikk til ferjeleiet og interntrafikk i industri- og forretningsområdene som vil øke trafikksikkerheten fra dagens situasjon.

Turisttrafikk

Planen legger også opp til en separering mellom turisttrafikk knyttet til hvalsafari og turistfiske, og industri- og næringsvirksomhet. Båter knyttet til hvalsafari og turistfiske vil ha tilhold i vestre havn, mens industri- og næringsvirksomheten vil benytte kaier på yttersiden av industriområdene i nord og i østre havn. Dette bedrer trafikksikkerheten ved at turister vil holde seg i vestre havn og slipper å gå inn i industriområdene slik som i dag.

Innhold

1	Innledning	6
1.1	Bakgrunn	6
1.2	Metode og krav til utredning	6
2	Dagens situasjon	7
2.1	Lokalisering av planområdet	7
3	Dagens bruk av området	9
3.1	Bruk av planområdet	9
3.2	Dagens trafiksituasjon	10
3.2.1	Trafikk over havna	10
3.2.2	Overordnet trafikksystem	11
3.2.3	Fartsgrense og trafikkmengde	11
3.2.4	Vegstandard	12
3.3	Trafikkprognoser	13
3.4	Ulykker	13
4	Tiltak og vurdering av virkning	15
4.1	0-alternativet/referansealternativet	15
4.2	Alternativ 1 – Økt kapasitet i Andenes havn	15
4.2.1	Anleggsfase	15
4.2.2	Utbygd ny havn – estimering av trafikk	15
4.3	Virkninger/konsekvenser	16
4.3.1	Alternativ 0	16
4.3.2	Alternativ 1 – anleggstrafikk	16
4.3.3	Alternativ 1 – etablert nye næringsområder	17
4.4	Forslag til bestemmelser	17
5	Kilder, figurer og tabellister	18
	Figurliste	18
	Tabelliste	18

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Andøy kommune er en av Nordlands største fiskerikommuner. Andenes havn, nord i Andøy kommune, er kommunens viktigste fiskerihavn. Den har en unik beliggenhet med kort avstand til eggkanten og de rike fiskefeltene i området. Sentral beliggenhet og en etter hvert god infrastruktur for mottak og uttransport (båt, bil, fly) gjør Andenes havn til en av de mest attraktive fiskerihavnene i nordre Nord-Norge.

Sjøarealene i havna er i dag lite utnyttet. For at potensialet skal kunne hentes ut må havna gjennomgå en rekke større utbyggingstiltak. Med bakgrunn i dette har Kystverket og Andøy kommune igangsatt planarbeid for en større utbygging. Hensikten er å bedre sikkerhet, tilgjengelighet og liggeforhold i hele havna, for kystflåte, industriflåte og fremmedflåte, samt å legge til rette for økt næringsaktivitet.

Planlagte tiltak vil kunne sikre en vesentlig større kapasitet i havna både i forhold til fiskeflåte og industriflåte. Økt kapasitet i havna samt utbygging av næringsareal vil kunne medføre noe økt landverts trafikk. Målet med tiltakene er å tilrettelegge for transport på sjø, slik at andelen av godstransport med vogntog reduseres.

1.2 Metode og krav til utredning

I planprogram fastsatt av Andøy kommune i mai 2015 skal det utredes flere tema. Denne rapporten skal utrede de trafikale forholdene.

I konsekvensanalysen skal alternativene vurderes opp mot 0-alternativet.

Konsekvensanalysene skal være relevante for de beslutninger som skal tas. Dette gjør at utredningsnivået for de ulike temaene vil variere. Utredningen skal være mest mulig kortfattet og beslutningsrelevant og bygge mest mulig på kjent kunnskap.

Det skal gis en oversikt over dagens trafikkbilde ut fra eksisterende trafikk tall. Fremtidig trafikk tall estimeres ut fra erfaringstall og mulige utnyttings scenarier for havn og næringsareal.

Det skal utredes konsekvenser av endring i trafikkbildet i anleggs- og driftsfase. Viktige problemstillinger er:

- Vegens bæreevne
- Virkning ift. trafikkavvikling, beboere og næringsdrivende.
- Virkning ift. ferjetrafikken
- Avbøtende tiltak skal vurderes.

For konsekvensutredningen er det benyttet eksisterende informasjon knyttet til trafikk. Vurdering av trafikk der det ikke er utført egne tellinger tar utgangspunkt i antall ansatte i området. For å få et overordnet estimat på ansatte er Gule Sider benyttet for å finne antall firma og informasjon om ansatte. Det er i tillegg utført søk i enkelte firmas hjemmesider.

Nytt planområde skal benyttes til industri- og næringsformål. I og med at det ikke er definert hvordan det nye området skal utnyttes, er det lagt til grunn en vurdering av framtidig antall ansatte for å få et utgangspunkt for estimering av framtidig trafikkknivå.

2 Dagens situasjon

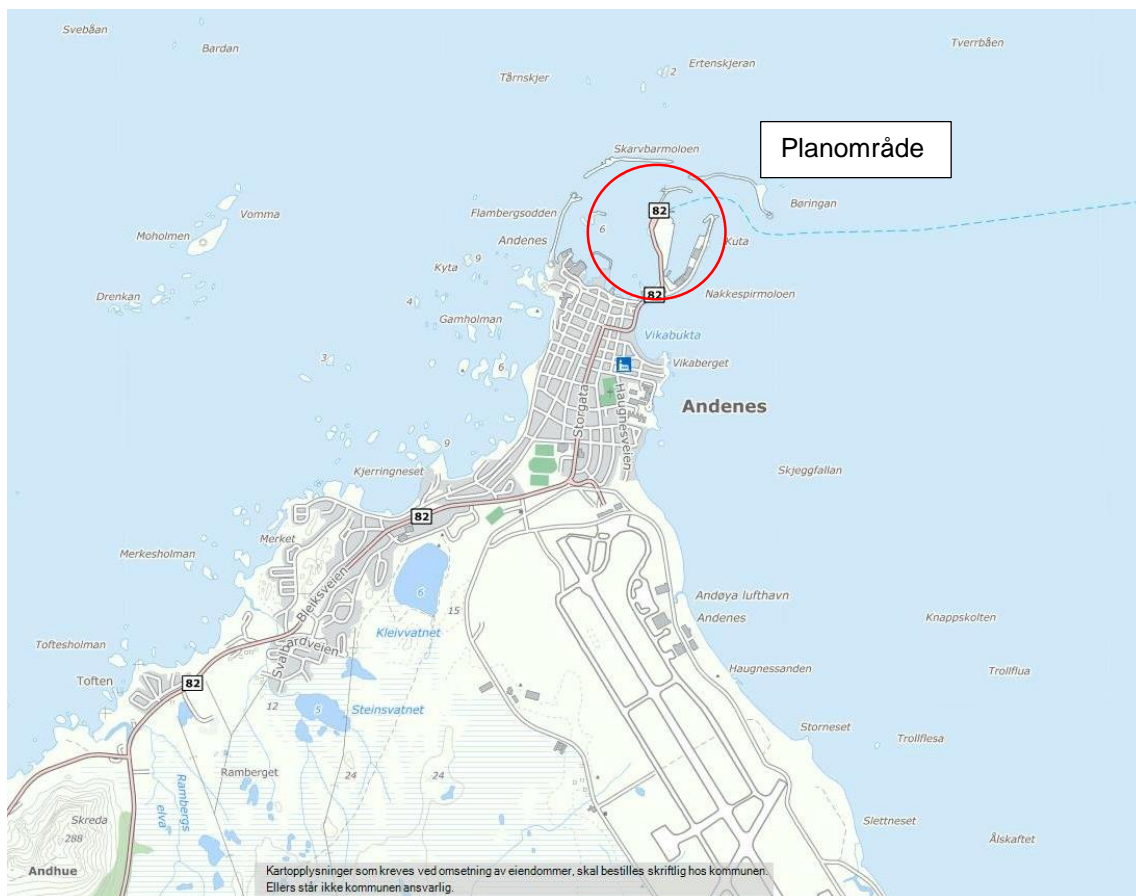
2.1 Lokalisering av planområdet

Andenes ligger i Andøya kommune i Nordland, og er et tettsted med tydelig gatestruktur. Sør for tettstedet ligger Andøya lufthavn og nord for sentrum ligger Andenes havn. Avstanden mellom disse to målepunktene er ca. 2 km.

Avstanden fra Andenes havn til nærmeste riksveg, rv. 85 ved Strand er ca. 100 km. Avstanden til Narvik er 290 km.

Planområdet omfatter hele havna inklusive moloer og nødvendig sjø- og landareal for å sikre en fremtidsrettet utvikling av Andenes havn.

Havna har fergeforbindelse til Senja i sommerhalvåret. Fv. 976 på vestsiden av Andøy har fått status som Nasjonal turistvei og endepunktet for turistvegen er fergeleie i Andenes havn (fv.82).



Figur 2-1 Oversiktskart for Andenes



Figur 2-2 Oversikt over eksisterende overordnet vegnett, Kilde: Statens vegvesen, NVDB 123

3 Dagens bruk av området

3.1 Bruk av planområdet

Andenes havn er ei fiskerihavn med funksjoner som industrihavn og trafikkhavn. Havna er organisert som et kommunalt foretak gjennom Andøy havn KF.

Planområdet benyttes til næring- og industriformål. Det er mange små firma og noen få store firma etablert i området. Adkomst til Andenes havn skjer via fv. 82 Storgata/Salbergs gate og den kommunale vegen Hamnegata.

I rapporten for samfunnsøkonomiske analyser fra Vista Analyse er det utarbeidet en oversikt over noen av de viktigste næringsvirksomhetene på havnen.



Figur 3-1 Kartoversikt hentet fra Samfunnsøkonomisk analyse, Vista Analyse 2015

Tabell 1 Oversikt over ansatte hentet fra gulesider.no

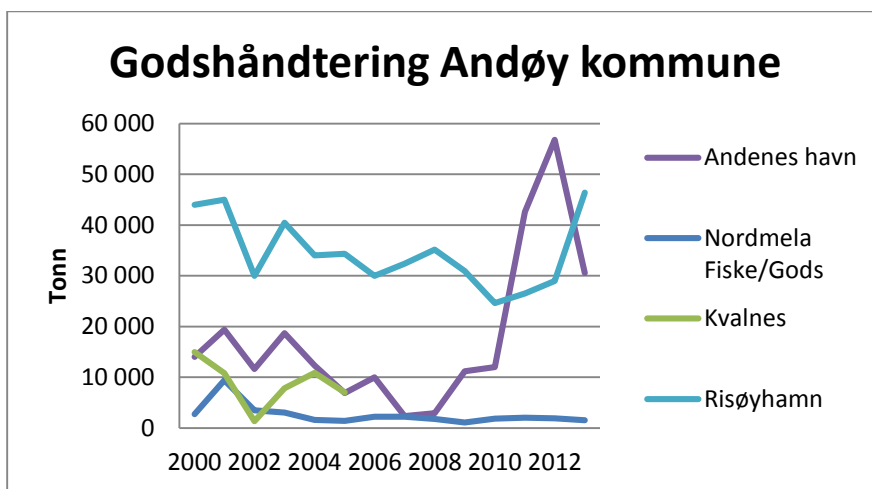
Firma	Ansatte	Oversiktskart
Hvalsafari AS	55	1
Andenes Båtservice	8	2
Framnes Fiskeindustrier	19	3
Jangaard Export AS Sjøanlegget	144	4
A.H.Holding	1	5
Andenes Havfiskeselskap	9	6
Andenesfisk AS	5	7
Andenes Havnesevice AS	22	8
Andenes fiskemottak	6	9
Andøya Fisheries	-	10
Fergeleie, 2-3 daglige ruter		11
Sum ansatte:	269	

3.2 Dagens trafikksituasjon

3.2.1 Trafikk over havna

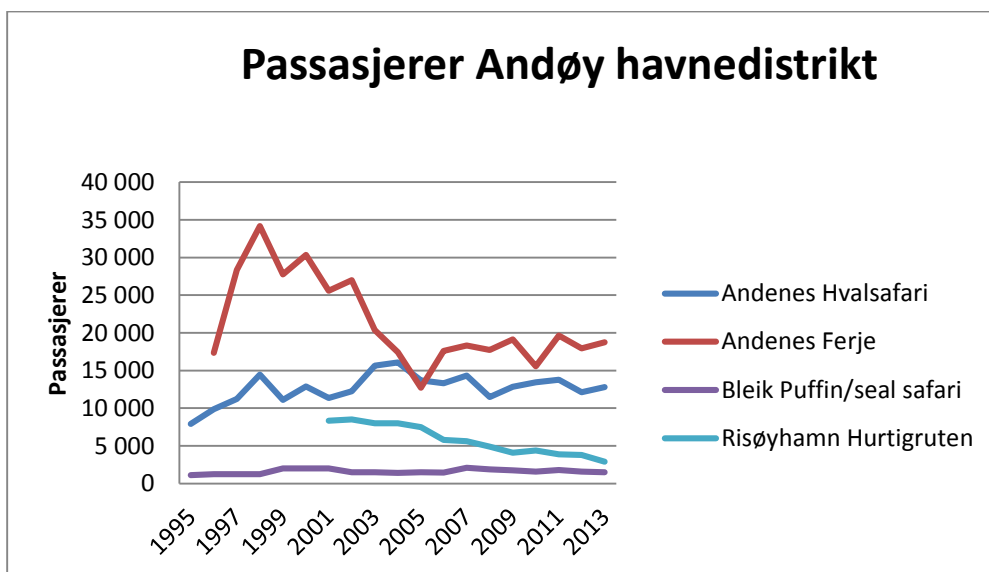
Andenes er en viktig fiskerihavn, og det meste av godset over havna er uttransport av salt fisk.

På godssiden er det Risøyhamn som er hovedhavn for rutegående trafikk og for løsfart som følger hovedleia. Andenes gir lengre seilingstid og benyttes derfor ikke normalt som godshavn. Den mottar imidlertid gods til lokale hendelser, slik som i 2011 og 2012 ifm. utbygging av Miljøgate i Andenes sentrum samt Kystverkets reparasjon av moloer. I 2014 har det vært håndtert store mengder gods til Andøya flystasjon. Godstallene for Andenes består også av uttransport av salt fisk. Dette er anslått til ca. 6.000 tonn i året. Siden år 2000 har følgende mengder gods vært håndtert over havner i Andøy kommune:



Figur 3-2: Utvikling av godshåndtering i Andøy kommune (Kilde: Andøy Havnevesen).

Når det gjelder transport av ferjepassasjerer så er volumet redusert mye siden slutten av 90-tallet, og har vært relativt stabilt /svakt stigende på 200-tallet. Turisme knyttet til hvalsafari har vært relativt stabilt, men det meldes om sterk vekst i 2014/2015.



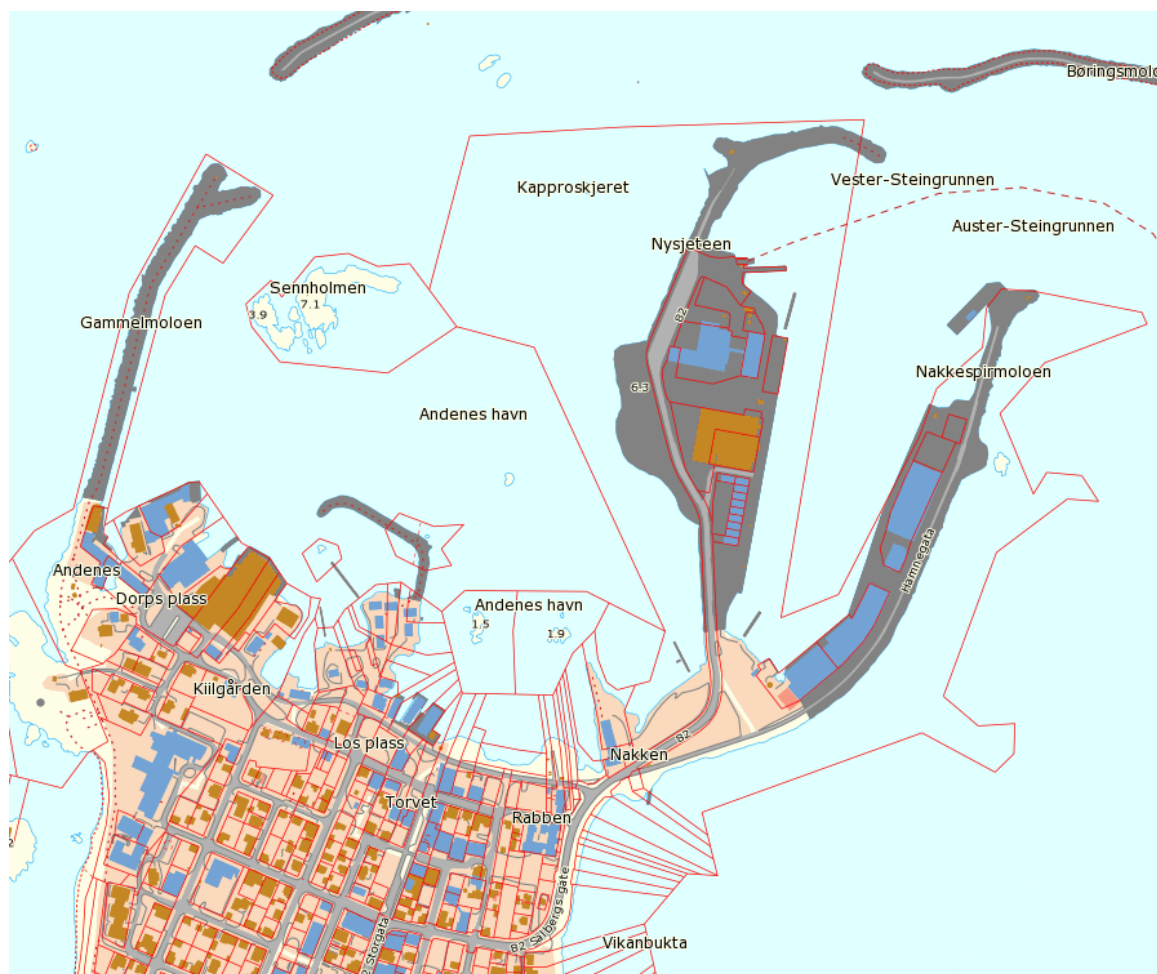
Figur 3-3: Passasjerutvikling ferje og turisttrafikk i Andøy kommune (Kilde: Andøy Havnevesen).

3.2.2 Overordnet trafikksystem

De planlagte tiltakene vil i hovedsak påvirke trafikken på fv. 82 Storgata/ Salbergs gate og Hamnegata.

Fv. 82 Storgata er hovedgata gjennom sentrum. Dette er en bred veg med tosidig fortau. Det er plass til langsgående parkering ved fortau. På en strekning på 955 m er Storgata ombygd til miljøgate fra flyplasskrysset til kryss med Nordlandsbanken. Miljøgata åpnet i august 2013. For å redusere fartsnivået er det bygd opphøyde fotgjengeroverganger. I tillegg er belysning skiftet ut.

Fv. 82 Storgata har en vegbredde på 6,5 m, mens Salbergs gate har en vegbredde på 6,0-6,5 m. Fortaubredden langs Storgata varierer, men minimumsbredden er 2,5 m.



Figur 3-4 Oversiktskart for Andenes

3.2.3 Fartsgrense og trafikkmengde

Fv. 82 Storgata og fv. 82 Salbergs gate har en gjennomsnittlig trafikk (ÅDT) på 1000 kjt/døgn og tungtrafikkandel på 10 %.

Den nordligste delen av Storgata etter kryss med Salbergs gate har en ÅDT på 3000 kjt/døgn¹.

Trafikkmengden som ble brukt i reguleringsplan for miljøgata var 3200 kjt. i døgnet (2002).

Fartsgrensen er 50 km/t.

¹ Data fra Statens vegvesen Vegkart


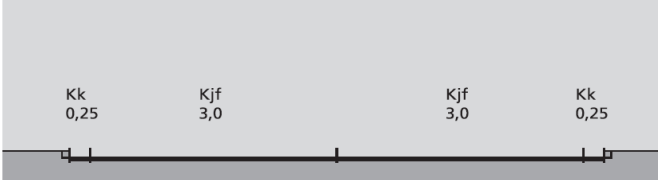
3.2.4 Vegstandard

Trafikken til/fra havna vil benytte fv. 82. Det vil si at nyskapt trafikk vil belaste nyetablert miljøgate i Storgata og Salbergs gate.

En gate med to kjørefelt, og med en hastighet på 50 km/t bør ha en vegbredde på 6,5 m, inkl. skulder. Figur 3-5 viser anbefalt tverrsnitt for vegbredde basert på fartsgrense og ÅDT.

Kjørefeltbredden i gater med 50 km/t, ÅDT 8 000 - 15 000 bør ha kjørefeltbredde på 3,25 m, men ved fraviktsbehandling kan denne reduseres til 3 m dersom det er lite tungtrafikk. Med stor andel tungtrafikk er anbefalt vegbredde 7,0 m.

Det innebærer at det ikke stilles nye krav til Storgata i forhold til eventuell nyskapt trafikk så lenge denne ikke passerer 8 000 kjt./døgnet.

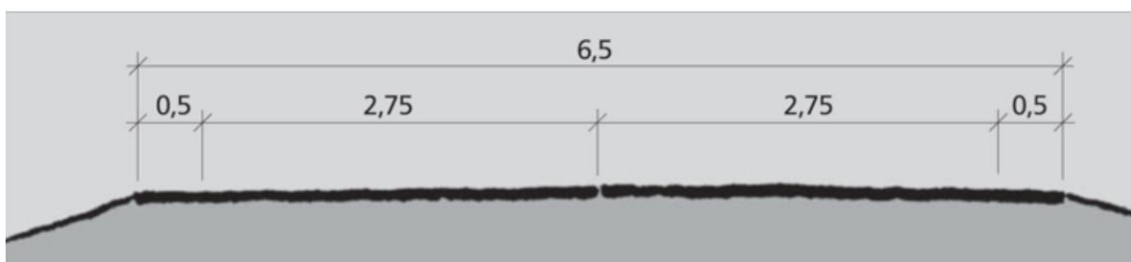
Bruksområde	Tverrprofil
Fartsgrense 30 - 40 km/t ÅDT 0 - 4000 og ÅDT tunge < 100	
Fartsgrense 30 - 40 km/t ÅDT 0 - 4000 og ÅDT tunge > 100 eller ÅDT 4000 - 15000 Fartsgrense 50 km/t ÅDT 0 - 8000	

Figur 3-5 Tverrsnitt som viser anbefalte vegbredder for gater med to kjørefelt ut i fra fartsgrense og ÅDT. Kilde: Statens vegvesen, HB N100 Veg og gateforming

For hovedveger med trafikk mindre enn 4000 kjt./døgn stilles det krav til vegbredde på 6,5 m. For veger med trafikk mellom 4000-12000 kjt./døgn øker vegbreddekravet til 8,5 m.

Gang-/sykkelveg bør bygges dersom potensialet for gående og syklende overstiger 50 i døgnet, og ÅDT er 1000 kjt./døgnet.

Salbergs gate kan defineres både som gate og hovedveg. Dersom ÅDT vil passere 4000 kjt./døgnet ved framtidig trafikk (prognoseår 20 år etter åpningsår) bør det vurderes å øke vegbredden til 8,5 m.



Figur 3-6 Tverrsnitt som viser anbefalte vegbredder for hovedveg med ÅDT under 4000 kjt./døgn og fartsgrense 60 km/t. Kilde: Statens vegvesen, HB N100 Veg og gateforming

3.3 Trafikkprognoser

Statens vegvesen trafikkprognoser for Nordland er vist i tabellen nedenfor. Med en gjennomsnittstrafikk på 1000 kjt/døgn i 2014 vil gjennomsnittlig trafikkmengde øke med ca. 130 kjt./døgn i 2040.

Tabell 2 Trafikkprognoser (%-vis endring pr. år)

Nordland	2014-18	2018-22	2022-28	2028-40
Lette kjt.	1,2	0,8	0,7	0,5
Tunge kjt.	1,6	1,6	1,8	1,2

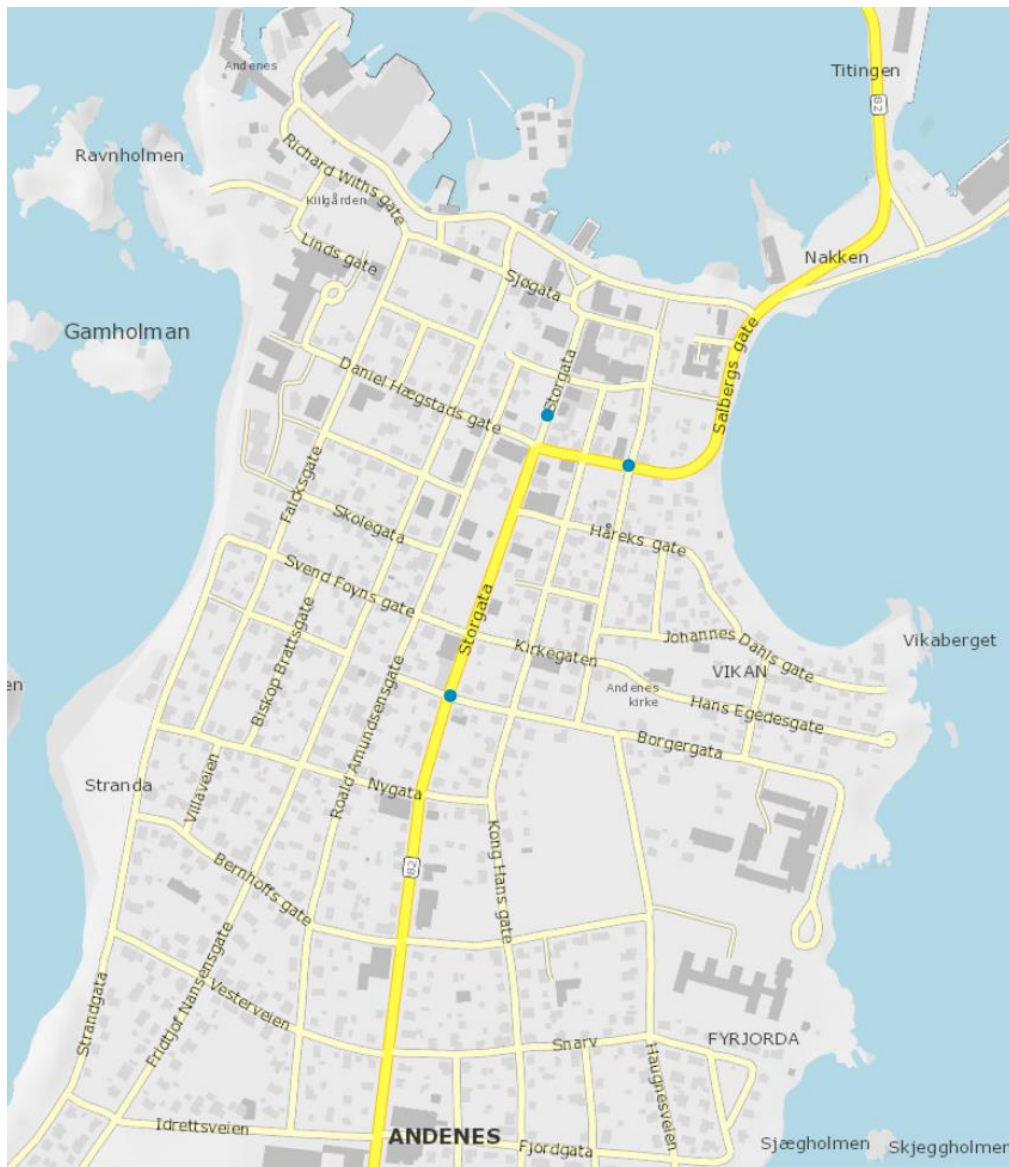
3.4 Ulykker

De siste 10 årene fra 2005 er det registrert 7 ulykker i Storgata (i sentrum), Salbergs gate og Hamnegata i Statens vegvesens database «Vegkart». Ulykkene fordeler seg på en mc-ulykke, to sykkelulykker og fire bilulykker. Det er en person som er drept i mc-ulykke, to personer er alvorlig skadd i mc-ulykke og sykkelulykke og seks personer er lettere skadd.

I fireårsperioden fra 2011 til 2014 er det 3 ulykker som er registrert, en mc-ulykke og to bilulykker. Disse er vist med rød tekst i kartet nedenfor.



Figur 3-7 Ulykker siste 10 år (rød tekst for ulykker i perioden 2011-2014)



Figur 3-8 Registrerte ulykker i perioden 2011-2014

4 Tiltak og vurdering av virkning

4.1 0-alternativet/referansealternativet

0-alternativet er sammenlikningsgrunnlag for de alternativer som utredes.

0-alternativet defineres som havna utbygd ihht. eksisterende reguleringsplan samt de utdypingstiltak som kommunen nå planlegger i vestre havn.

0-alternativet vil ikke medføre noen vesentlig endring i trafikk. Fv. 82 Storgata og Salbergs gate er rustet opp med fortau. Begge gatene er utbedret og trafikksikkerhetstiltak er gjennomført. Det er ut i fra dette ikke behov for ytterligere tiltak.

4.2 Alternativ 1 – Økt kapasitet i Andenes havn

Planlagte tiltak vil sikre en vesentlig større kapasitet i havna både i forhold til fiskeflåte og industriflåte.

Totalt avsettes i planen ca. 185 daa næringsareal. Arealene fordeles slik:

Forretningsområde: 4,9 daa
Industriområde: 104,4 daa
Kombinert forretning/industri/: 63,1 daa
Lager: 12,6 daa

4.2.1 Anleggsfase

I anleggsfasen benyttes massene fra utdypingsarbeidet i havneområdet, og det vil i liten grad komme via vegnettet. Massene tas direkte fra utdypingsområde til deponiområdet. Plastringstein kan komme via sjøveien eller på vegnettet. Den største delen av steinene forutsettes transportert på sjø, og eventuell transport på veg vil skje innenfor en avgrenset tidsperiode. Ut i fra dette vil ikke anleggsvirksomheten gi noen vesentlige endringer i godstrafikken på veg, men en må påregne noe økt trafikk i forhold til arbeidsreiser til/fra anleggsområdet.

4.2.2 Utbygd ny havn – estimering av trafikk

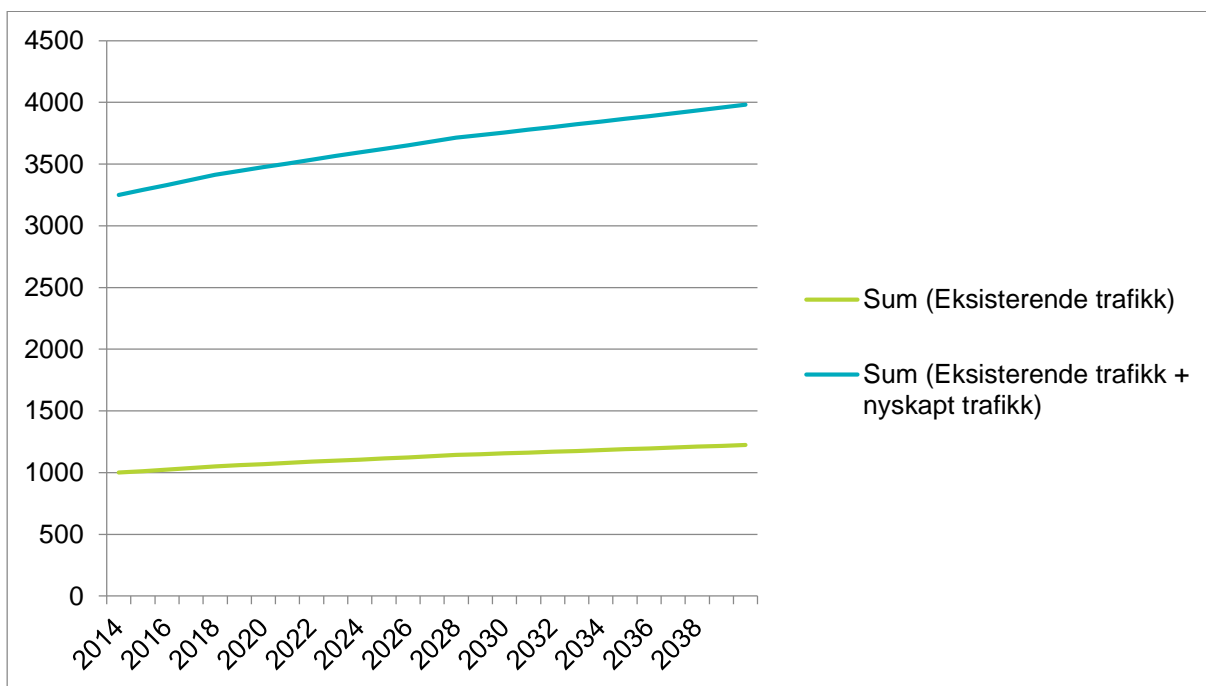
Etter at den nye havna er ferdigstilt forutsettes det at nyskapt godstrafikk i framtiden går sjøveien. Det er lang reisevei fra Andenes til nærmeste byområde. Avstanden til Narvik er 290 km (uten ferge) med ca 4 timers kjøretid.

Med flere virksomheter og større nærings-/forretningsareal på havna forventes det flere ansatte som bruker bilen til/fra arbeid enn i dagens situasjon. For å estimere trafikken er det benyttet erfaringstall fra Statens vegvesen Håndbok V730 – Trafikkberegninger. Vi legger til grunn et anslag på ca. 300 ansatte i dag ved Andenes havn. For hver ansatt beregner vi 2,5 bilturer pr. døgn.

Framtidig trafikk til/fra Andenes havn er avhengig av hvordan nytt areal skal utnyttes. I første omgang vil arealet i stor grad benyttes til eksisterende næringsvirksomhet. Tabell 3 viser spennet i framtidig antall ansatte og estimert nyskapt trafikk.

Tabell 3 Beregnet nyskapt trafikk ut i fra estimat på framtidig ansatte på Andenes havn

Trafikkmengde 2014	Antall ansatte	Bilturer pr ansatt	Nyskapt trafikk	Justert trafikk
kjt./døgn		kjt./døgn	kjt./døgn	kjt./døgn
1000	300		0	1 000
1000	600	2,5	1500	2 500
1000	750	2,5	1875	2 875
1000	900	2,5	2250	3 250



Figur 4-1 Endring i trafikk med bakgrunn i eksisterende prognose for eksisterende trafikk og nyskapt trafikk

Med en tredobling av ansatte vil framtidig gjennomsnittstrafikk ligge i underkant av 4000 kjt./døgn. Dette er en firedobling av trafikken, men dagens vegnett er tilrettelagt for en slik trafikkmengde.

4.3 Virkninger/konsekvenser

4.3.1 Alternativ 0

Ingen endring i forhold til dagens situasjon. Trafikksikkerhetstiltak er utført i forbindelse med «miljøgateprosjektet»

4.3.2 Alternativ 1 – anleggstrafikk

Anleggsperioden vil gi noe mer trafikk enn dagens situasjon. I og med at all utdypingsmasse deponeres i det nye havneområdet vil anleggstrafikken være knyttet til arbeidsreise og eventuell tilkjøring av plastringsstein. Det er ingen vesentlig endring i trafikk.

Innenfor anleggsområdet bør hastigheten settes ned til 30 km/t og skiltes med anleggsvirksomhet i anleggsperioden. Det er fortsatt virksomheter som bruker deler av planområdet, og en må ivareta sikkerheten i området.

Gangveger i/langs anleggsområdet må sikres med gjerder.

4.3.3 Alternativ 1 – etablert nye næringsområder

Trafikkbelastning

Fv. 82 Storgata/Salbergs gate er rustet opp i 2013. Det forutsettes at nyskapt godstrafikk går på sjø. Den nyskapte trafikken som Andenes havn medfører er knyttet til en eventuell økning i ansatte og arbeidsreiser. For tiltaket er det estimert en trafikkmengde på ca. 4000 kjt./døgn i 2040, dvs. en firedobling av trafikken. Det foreslås ingen nye tiltak i forhold til trafikkøkningen, da det er gjennomført mange tiltak i forbindelse med «miljøgate-prosjektet».

Adkomstløsninger

Fv. 82 og Hamnevegen vil være adkomstveger inn til ferjeleie og de nye næringsområdene på havna. Tiltaket legger til rette for etablering av ny veg frem til ferjeleiet som er separert fra næringsområdene. Det er også avsatt plass til et gangsystem frem mot ferjeleiet i likhet med i vedtatt plan. Det er viktig å få et godt gangsystem på plass, og at friskt i forbindelse med nye avkjørsler ivaretas.

Det kreves en situasjonsplan for nye industri og forretningsområder før utbygging. Denne må inneholde interne vegløsninger.

Planen legger med dette opp til en separering av trafikk til ferjeleiet og interntrafikk i industri- og forretningsområdene som vil øke trafikksikkerheten fra dagens situasjon.

Turisttrafikk

Planen legger også opp til en separering mellom turisttrafikk knyttet til hvalsafari og turistfiske, og industri- og næringsvirksomhet. Båter knyttet til hvalsafari og turistfiske vil ha tilhold i vestre havn, mens industri- og næringsvirksomheten vil benytte kaier på yttersiden av industriområdene i nord og i østre havn. Dette bedrer trafikksikkerheten ved at turister vil holde seg i vestre havn og slipper å gå inn i industriområdene slik som i dag.

4.4 Forslag til bestemmelser

I forbindelse med søknad om tillatelse for bygg og anlegg skal det vedlegges en situasjonsplan. Planen skal redegjøre for følgende:

- Adkomst
- Interne veger
- Parkeringsplasser, antall og plassering
- Gjerder, plassering og utforming

Adkomst med siktlinjer skal godkjennes av kommunalteknisk kontor i forbindelse med søknad om tiltak.

Parkering skal løses på egen tomt.

5 Kilder, figurer og tabellister

180.no nummeropplysningen, <http://wap.180.no/firmavis/15650139809091.htm>

Gule sider, <http://www.gulesider.no/>

Samfunnsøkonomisk analyse, Vista Analyse AS, 2015

Andøy Havnevesen

Statens vegvesen:

- NVDB
- Vegkart, <https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/>
- Håndbøker; N100 Veg og geteutforming og V713 Trafikkberegninger

Figurliste

Figur 2-1 Oversiktskart for Andenes

Figur 2-2 Oversikt over eksisterende overordnet vegnett, Kilde: Statens vegvesen, NVDB 123

Figur 3-1 Kartoversikt hentet fra Samfunnsøkonomisk analyse, Vista Analyse 2015

Figur 3-2: Utvikling av godshåndtering i Andøy kommune (Kilde: Andøy Havnevesen).

Figur 3-3: Passasjerutvikling ferje og turisttrafikk i Andøy kommune (Kilde: Andøy Havnevesen).

Figur 3-4 Oversiktskart for Andenes

Figur 3-5 Tverrsnitt som viser anbefalte vegbredder for gater med to kjørefelt ut i fra fartsgrense og ÅDT. Kilde: Statens vegvesen, HB N100 Veg og gateutforming

Figur 3-6 Tverrsnitt som viser anbefalte vegbredder for hovedveg med ÅDT under 4000 kjt./døgn og fartsgrense 60 km/t. Kilde: Statens vegvesen, HB N100 Veg og gateutforming

Figur 3-7 Ulykker siste 10 år (rød tekst for ulykker i perioden 2011-2014)

Figur 3-8 Registrerte ulykker i perioden 2011-2014

Figur 4-1 Endring i trafikk med bakgrunn i eksisterende prognose for eksisterende trafikk og nyskapt trafikk

Tabelliste

Tabell 1 Oversikt over ansatte hentet fra gulesider.no

Tabell 2 Trafikkprognoser (%-vis endring pr. år)

Tabell 3 Beregnet nyskapt trafikk ut i fra estimat på framtidig ansatte på Andenes havn