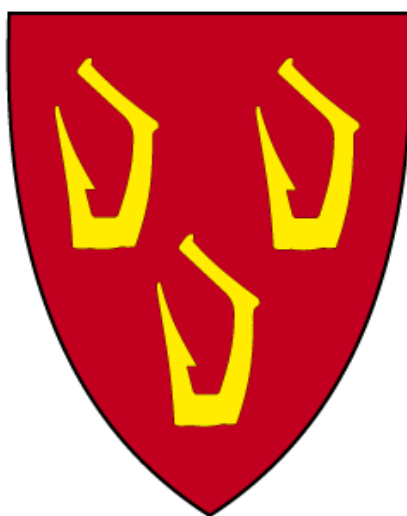




KYSTVERKET



TRÆNA KOMMUNE

REGULERINGSPLAN TRÆNA HAVN

Beskrivelse

For behandling i formannskapet 16.02.2012.

1 FORORD

Kystverket har engasjert Norconsult AS for å utarbeide reguleringsplan for Træna havn. En utvikling av havna vil bedre kommunikasjonsforholdene for kommunens innbyggere og gi utviklingsmuligheter for næringslivet.

Tiltakene som er planlagt vil redusere risikoen for ulykker vesentlig og gi redusert miljøbelastning fra skip som i dårlig vær ikke kan anløpe havna.

2 BAKGRUNN

Det er behov for utvikling av havna på Træna. Innseglingen er kronglete, og ved østlig vær er det stor bølgepågang. Det har vært flere bunnberøringer de siste åra, og det er ikke uvanlig at skip får liggetid i vente på at forholda roer seg slik at de kan anløpe havna. Ventetid på utskipping medfører at produktene får redusert kvalitet og derved redusert pris.

Fiskeribedriften har planer om å utvide og utvikle virksomheten. Dette kan de ikke ta til med før havneforholdene utbedres så de får stabil utskipping av produktene sine.

3 DAGENS SITUASJON

Arealet innenfor planens begrensning ligger på flere eiendommer i privat og offentlig eie.

4 FORHOLDET TIL PLANER OG OFFENTLIGE VEDTAK

4.1 Kommunale planer

Kommuneplanen for Træna kommune er under rullering, gjeldende plan er fra 1996. Områdene i detaljplanen harmonerer med formålene i kommuneplanen.

4.2 Eksisterende reguleringsplaner

Reguleringsplan Galtneset industriområde stadfestet 14.05.2008.

Bestemmelser og arealer i reguleringsplan for Galtneset er videreført i denne planen. Området på Galtneset er utvidet. Reguleringsplan for Galtneset vil falle bort ved stadfesting av reguleringsplan for Træna havn.

4.3 Konsekvensutredning

Tiltaket er vurdert å falle inn under forskrift om konsekvensutredninger § 2. Planer og tiltak som alltid skal behandles etter forskriften

d) områdereguleringer som innebærer utlegging av nye områder til utbyggingsformål,

Konkret gjelder dette moloen som er planlagt i et område som tidligere ikke er bebygget eller regulert.

4.4 Statlige planer

Tiltaket er ført opp på Nasjonal Transportplan med oppstartbevilgning i 2012 og fullføring i perioden 2013 -2019.

4.5 Planprosess og alternativsvurderinger

Plan for Træna havn med planprogram ble vedtatt lagt ut på høring i formannskapsvedtak 07.10.2011.

Det ble avholdt folkemøte på Træna 24.01.2012 med mange deltakere. Responsen på planen er god i befolkningen, og det ble gitt innspill og tilbakemeldinger av positiv art. En referansegruppe med representanter for kommune, fiskerlag og næringsliv har deltatt aktivt i prosjektet.

Erfarne loser har bidratt ved alternativsvurdering av utdyping og moloer.

Rederiet Boeral Transport har uttalt seg om seilingsforhold for hurtigbåten.

Det har vært vurdert flere alternativer for utdyping ved Bursholmen. Når en til slutt har besluttet å fjerne hele holmen, skyldes dette økt plassbehov for større ferje som gjør at kun en mindre del av Bursholmen ville stått igjen. Gjenstående holme/skjær må fendres og dette medfører så store kostnader til bygging og vedlikehold at det er lønnsomt å fjerne hele Bursholmen.

For molo i øst har det vært vurdert 2 hovedalternativ.

1. Hel molo som stenger sundet
2. Delt molo med seilingsåpning for hurtigbåt.

Hurtigbåten benytter i dagens situasjon sundet som seilingsled i godvær. Sundet er for grunt til at Kystverket kan merke det som farled. Enkelte har ønsket alternativ 2 fordi hurtigbåten sparer litt tid når sundet benyttes.

Det er knyttet usikkerhet til hvor gode manøvreringsforholdene vil bli ved bygging av delt molo. Alternativene ble drøftet med rederiet som drifter hurtigbåtforbindelsen, og det ble konkludert at en ønsker alternativ 1 fordi en mener det samlet gir best resultat for havna.

SINTEF har foretatt bølgeanalyser som viser at både hel og delt molo vil kunne gi ønsket forbedring av bølgesituasjonen i havna, men ut fra ønske om best mulig skjerming og hensynet til en entydig lei er en kommet til at en tett molo er den beste løsningen og dette alternativet er anbefalt av referansegruppen.

For industriområdet på Galtneset har det vært vurdert flere alternativer for utforming. Styrende for valgt løsning har vært at kraftlaget har lagt en sjøkabel vest for planlagt industriområde. Det er ikke ønskelig å flytte denne. Områdets østre begrensnings er valgt for å gi gode forhold for etablering av kaier. I nordenden har landskapsarkitekten søkt å finne en harmonisk sammenknytting mellom industriområdet og moloen og ut fra dette gitt form til nordenden av området.

5 UTBYGGING

5.1 Målsetting

Målsettingen for tiltaket er å utvikle en framtidsrettet fiskerihavn i Træna kommune.

5.2 Tiltakshaver

Tiltakshaver for reguleringsplanen er Træna kommune og Kystverket.

Tiltakshaver for massetak, bygging av moloer og utdyping i havnebassenget er Kystverket.

5.3 Arealer og arealbruksformål

Områder for bebyggelse og anlegg:

- Byggeområde næring/industri 1 24.560m²

Eksisterende industriområde, formål og bestemmelser videreføres.

- Byggeområde industri/lager 2 11.948 m²

Dette arealet er regulert i Reguleringsplan for Galtneset industriområde stadfestet 14.05.2008. Formål og bestemmelser videreføres.

Arealet utbygges med oppfylling i sjø. Kystverket vil benytte masser fra utdypingsarbeidene til å opparbeide nytt næringsareal.

- Byggeområde industri/lager 3 15.052 m²

Arealet utbygges med oppfylling i sjø. Kystverket vil benytte masser fra utdypingsarbeidene til å opparbeide nytt næringsareal. Dersom det ikke blir nok masser fra utdypingsarbeidene til å fullføre oppfyllingen på Galtneset er det kommunens ansvar å fullføre arbeidene. Kommunen har iverksatt prosesser for å finansiere en slik utbygging.

Utbyggingen på Galtneset har vært gjenstand for landskapsanalyse utført av Norconsult AS.

Rapporten anbefaler en avrundet form på ytterst fyllingen i nord for å avdempe inntrykket. Videre er det gitt bestemmelser om byggehøyder som et avbøtende tiltak i henhold til landskapsanalysen.

- Vannforsyningsanlegg (avsaltingsanlegg) 1.625 m²

Eksisterende område, formål og bestemmelser videreføres.

- Steinbrudd 37.389 m²

Området har tidligere vært i drift som steinbrudd og er i liten grad istandsatt etter at forrige uttak var ferdig. Steinbruddet skal benyttes til å produsere steinblokker til å sikre molo-fyllingene mot bølgeerosjon. Videre er det ønskelig å hente fyllmasser i steinbruddet for å ferdigstille utfyllingen på Galtneset.

Steinbruddet har vært gjennom landskapsanalyse og det er utarbeidet en arronderingsplan for istandsetting ved avslutning.

Overskuddsmasser/skrotstein vil bli benyttet til å bygge opp tidligere profil på Ytterhakksholmen, og eksisterende vegetasjonsmasser skal i anleggsfasen taes vare på og benyttes til reetablering av vegetasjon ved ferdigstilling av driften.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- Veg 1.507 m²

Eksisterende veg, formål og bestemmelser beholdes.

- Veg 4.301 m² i nytt område.

Adkomstveg industriområde. Bygges i henhold til Statens vegsens håndbøker.

- Annen veggrunn 4.985m²

Nødvendig skråningsareal for vegbygging. Det er regulert areal ned til sjøbunn.

- Kai 1.331 m²

Eksisterende kaier, formål og bestemmelser videreføres.

Grønnstruktur:

- Grønnstruktur

Nødvendig areal avsatt for å sikre industriarealet og avbøte negative konsekvenser.

Området kan opparbeides med beplantning.

Område for bruk og vern av sjø og vassdrag:

- Havneområde i sjø, kaiområde 12.529 m² eksisterende område.

Eksisterende område, formål og bestemmelser videreføres.

- Havneområde i sjø, kaiområde 5.682 m² nytt område

Arealet er bindeleddet mellom trafikkareal i sjø og landareal. Arealet er nødvendig som fyllingsfot for oppfylt landareal og kaiene danner bru mellom landarealene og oppankrete fartøyer. Det kan anlegges kaier og fortøyningsinnretninger.

- Havneområde i sjø, trafikkareal 215.470 m²

Nødvendig manøvreringsareal for at skip skal seile sikkert mellom kai og farled.

Arealet er planlagt utdypet for seilingsdybde 9m og gir greie manøvreringsforhold for skip opptil 160m. Bursholmen fjernes i sin helhet.

Som en følge av at Bursholmen fjernes vil bølgebelastningen på den midtre/sørlige del av havna øke. I denne delen av havna er liggeplass til mindre fartøy som vil få problemer på grunn av økt bølgebelastning. For å avbøte dette er det besluttet å bygge molo i nord som en forlengelse av Galtneset industriområde.

Det tillates ikke bygging av kaier eller fortøyningsinnretninger i trafikkarealet.

Oppankring skal normalt ikke skje i trafikkarealet.

- Molo 1 10.214 m²

Mole 1 er planlagt 650m øst-sørøst for havneområdet. Moloen stopper havbølger som dreier vestlig i molopunktet samt vindbølger fra øst. SINTEF har beregnet at bølgebelastningen ved industrikaia vil halveres når moloen er bygd.

- Molo 3 8.859 m²

Molo 3 får landfeste i nordøstre del av utfyllingen på Galtneset. Dersom utfyllingen på Galtneset ikke fullføres i første omgang må molo 3 forlenges til den får landfeste i utført fylling.

Sikringssone:

- Andre sikringssoner 1.035 m²

Sikringssone er samme område som grøntarealet. Her kan det bygges gjerder og utføres tiltak som sikrer industriområdet.

Faresone:

- Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler) 339 m²

Eksisterende anlegg, formål og bestemmelser videreføres.

5.4 Infrastruktur

Tiltakene krever ikke oppbygging av ny infrastruktur.

En del kabler og rør må legges om i forbindelse med utdypingsarbeidene for å unngå skader og driftsavbrudd.

5.5 Anleggsfase

- Moloer

Bygging av moloer krever uttak av store mengder sprengstein. Av økonomiske og praktiske årsaker vurderes disse massene tatt ut nærmest mulig moloene. På Træna er det aktuelt å ta masser til molobyggingen fra Ytterhakksholmen hvor det er et tidligere steinbrudd med tilstrekkelig mengde stein.

Det blir erfaringsmessig en del steinmasser som ikke holder mål til molobyggingen. Disse steinmassene tenkes benyttet til å gjenskape tidligere profil på Ytterhakksholmen.

Se også landskapsmessige vurderinger og arronderingsplan for steinbruddet på Ytterhakksholmen.

- Områder for næring/industri på Galtneset.

Område bygges av steinmasser og løsmasser fra utdypingstiltak på sjøbunn, eventuelt supplert med steinmasser fra bruddet på Ytterhakksholmen eller masser levert eksternt. Det bygges en innfyllingssjete av gode sprengsteinmasser som plastres på yttersiden for å motstå dimensjonerende bølgebelastning. Toppbredde sjete settes til 6m. Dette området blir regulert til offentlig trafikkområde/kjøreveg som sikrer tilgang til kaiarealer for brukerne av området.

Inni innfyllingssjeteen fylles stedlige løsmasser og sprengsteinmasser fra utdypingen. Området grovplaneres på ca. kote +3,0 NN2000.

Fyllingsskråning mot øst reguleres til kombinert formål kai/fyllingsskråning.

Fyllingsskråning mot nord og vest reguleres som annen veggrunn.

6 VIRKNINGER AV PLANEN

6.1 Planprogram

Planprogram er utarbeidet av Norconsult og ble i formannskapsmøte 07.10.2011 vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn med frist 21.11.2011

Det kom inn merknader/innspill fra;
Fylkesmannen, planfaglige innspill.
Fylkeskommunen, planfaglige innspill.

Merknader/innspill til planprogrammet er innarbeidet i revidert utkast til planprogram som skal behandles i formannskapsmøte 16.02.2012.

6.2 Landskapsmessige endringer

Uttak av sprengstein i steintak vil gi landskapsmessige endringer på Ytterhakksholmen. Likens vil utvidelse av oppfylling på Galtneset medføre visuelle effekter som er beskrevet i landskapsutredning fra Norconsult AS.

På grunn av tiltaksområdenes lave verdi vurderes konsekvensene for landskap å være ubetydelig for steinbruddets del, og henholdsvis ubetydelig/liten negativ for utfylling på Galtneset ut fra hvilket fyllingsalternativ som blir valgt.

Avbøtende tiltak er innarbeidet i arronderingsplan og landskapsplan.

Reguleringsbestemmelsene ivaretar gjennomføring av arronderingsplanen.

6.3 Støy i anleggsfasen

Norconsult AS har beregnet støybelastning fra steinbruddsvirksomheten med forenklet metode basert på T-1442 "Støy i arealplanleggingen"

Dimensjonerende for beregningene er 3 samtidige maskiner med støybelastning tilsvarende hjullaster. Med denne belastningen kommer et industribygg innenfor sone med belastning høyere enn tillatt i tidsrommet 07-19.

Ganske mange hus/bygninger kommer innenfor sonen med belastning høyere enn tillatt kl 19 – 23 dersom det skal arbeides med tilsvarende belastningen også på kveldstid.

Dersom det kun benyttes 1 maskin på kveldstid 19-23 vil sonen bli sammenfallende med sonen for 3 maskiner kl. 07-19 og kun et industribygg blir belastet.

Reguleringsbestemmelsene ivaretar støykravene i henhold til T1442.

6.4 Vurdering av planens helhetlige virkning

Reguleringsplanen åpner for utbygging av industri/lager på nye arealer på Galtneset.

Arealene vil bli eid av kommunen som er tiltakshaver for ferdigstilling av industriområdet. Med den gode tilgangen på råstoff i havet rundt Træna er det naturlig å se for seg at nye virksomheter vil være knyttet til mottak og behandling av fisk og tjenesteyting overfor fiskeriflåten.

Med molodekning mot øst og nord vil økt rolighet i havna gjøre det mer attraktivt å etablere fiskerivirksomhet med base i den sørlige del av havna.

Havneområde i sjø ferdig utdypet til -9m seilingsdybde vil gi gode manøvreringsforhold for den havgående flåten når de skal levere fisk, og for skip som skal hente behandlet fisk for leveranse på de store markedene.

De negative miljømessige konsekvensene av gjennomføring av planen ansees å være svært beskjedne samtidig som en vesentlig reduksjon av risiko for skipsulykke må ansees

å være en positiv konsekvens for miljøet. De landskapsmessige konsekvenser av utbygging vurderes godt avbøtet.
En sammenstilling av planens virkninger er derfor at planen vil ha store positive konsekvenser for Træna-samfunnet og være med å sikre livsgrunnlaget i framtiden.

7 FORUNDERSØKELSER

Det berørte området er undersøkt av kulturminnemyndighetene.
Disse ansees tilfredsstillende for videre reguleringsplanlegging.

8 NØDVENDIGE AVTALER OG TILLATELSER

Utbyggingsavtale mellom kommunen og Kystverket.
Tillatelse fra grunneiere for utdypinger og fjerning av Bursholmen.
Tillatelse fra grunneiere på Ytterhakksholmen for å utvide massetaket.
Byggetillatelse må gis med medhold i godkjent reguleringsplan.
Tillatelse etter havne- og farvannsloven.
Kulturminneloven.
Forurensningsloven.
Ansvarlig myndighet for byggetillatelse, tillatelse etter havne- og farvannsloven samt reguleringsplan er Træna kommune.
Nordland fylkeskommune er myndighet for kulturminneloven, mens Fylkesmannen i Nordland er myndighet for Forurensningsloven.
For utfylling i sjø kan det være nødvendig at Træna kommune erverver eiendom gjennom kjøp eller areigning.

9 VEDLEGG

9.1 Rapporter.

Landskapsutredning.
Planprogram.
Reguleringsbestemmelser.

9.2 Tegninger.

Oversiktsplan	1:10 000	16.02.2012
Detaljplan steinbrudd Ytterhakksholmen	1:2000	16.02.2012
Detaljplan industri/lager	1:2000	16.02.2012
Detaljplan industri/lager	1:2000	16.02.2012
Detaljplan molo	1:1000	16.02.2012
Støysoner steinbrudd	1:5000	16.02.2012