



Kilde: gislink.no

Detaljregulering fv. 82 – Fiskebøl ferjeleie

Planbeskrivelse

PlanID: 202501

Kommune: Hadsel

Revisjon: 0

Dato: 16.02.2026

Prosjektnr. AAJ-VN: 12801-4

Revisjonshistorikk

Rev.nr.	Dato	Beskrivelse av revisjon	Utarbeidet	Kontroll	Godkjent
0	16.02.2026	Første utgave	GAI	SMA	ERO

Revisjonsbeskrivelse

Rev.nr.	Beskrivelse av revisjon
0	Første utgave

Innhold

Innhold	3
1. Bakgrunn	1
1.1. Hensikten med planen	1
1.1.1. Målsettinger for planforslaget	1
1.1.2. Samfunns mål	1
1.1.3. Effektmål	1
1.1.4. Resultatmål	1
1.2. Forslagsstiller og plankonsulent	1
1.3. Eiendomsforhold	1
1.4. Tidligere vedtak i saken	2
1.5. Krav om konsekvensutredning	2
2. Planprosessen	2
2.1. Kommunal medvirkning	2
2.2. Varsel om oppstart planarbeid	2
2.3. Merknader fra interessenter og håndteringen av disse	2
3. Planstatus og rammebetingelser	3
3.1. Nasjonale føringer	3
3.2. Regionale føringer	3
3.3. Kommunale føringer	4
3.4. Gjeldende reguleringsplan	4
4. Beskrivelse av planområdet	5
4.1. Beliggenhet	5
4.2. Dagens bruk og tilstøtende arealbruk	6
4.3. Stedets karakter	6
4.3.1. Arkitektur	7
4.4. Landskap	7
4.4.1. Topografi	7
4.4.2. Solforhold og lokalklima	7
4.4.3. Estetisk og kulturell verdi	8
4.5. Kulturminner og kulturmiljø	8
4.6. Naturverdier og naturmiljø	8
4.7. Vannmiljø	9
4.8. Rekreasjonsverdi	10
4.9. Landbruk	11
4.10. Trafikkforhold	11
4.10.1. Dagens situasjon – vegnett	11
4.10.2. Trafikkmengde	12
4.10.3. Trafikkmønster	12
4.10.4. Ulykkesituasjon	12
4.10.5. Myke trafikanter	13
4.10.6. Parkering	14
4.10.7. Kollektivtrafikk	14
4.11. Barns interesser	14
4.12. Universell tilgjengelighet	14
4.13. Teknisk infrastruktur	14
4.13.1. Vann, avløp og overvann	14
4.13.2. Energiforsyning	14
4.14. Grunnforhold	14
4.15. Miljøforhold	14
4.15.1. Støy- og luftforurensning	14
4.16. Naturforhold	14

4.16.1.	Flom	14
4.16.2.	Skred	15
4.17.	Næring	15
5.	Beskrivelse av planforslaget.....	16
5.1.	Planlagt arealbruk	16
5.1.1.	Reguleringsformål	16
5.2.	Bebyggelsens plassering og utforming	17
5.2.1.	Bebyggelsens høyde og byggegrenser	17
5.2.2.	Grad av utnyttning	18
5.3.	Parkering.....	18
5.4.	Tilknytning infrastruktur	19
5.4.1.	Vann og avløp	19
5.4.2.	Energi	19
5.5.	Trafikkløsning.....	19
5.5.1.	Kjøreadkomst.....	19
5.5.2.	Trafikkmønster.....	19
5.5.3.	Utforming av vegger og oppstillingsplasser.....	19
5.5.4.	Brann- og redningstjeneste.....	19
5.5.5.	Tilgjengelighet for gående og syklende	19
5.5.6.	Felles adkomstveger, eiendomsforhold.....	19
5.5.7.	Kollektivtilbud	20
5.6.	Planlagte offentlige anlegg	20
5.7.	Miljøtiltak.....	20
5.8.	Universell utforming	20
5.9.	Terrenginngrep og massebalanse	20
5.9.1.	Terrenginngrep og bebyggelse	20
5.9.2.	Massebalanse	21
5.10.	Miljøforhold	21
5.10.1.	Støy	21
5.10.2.	Støv	22
5.11.	Plan for vann- og avløp	22
5.12.	Renovasjonsløsning	22
5.13.	Avbøtende tiltak/løsninger ROS.....	22
5.14.	Rekkefølgebestemmelser	23
5.15.	Gjennomføring av planforslaget - anleggsfasen	23
6.	Konsekvenser av planforslaget	23
6.1.	Overordnede planer	23
6.2.	Landskapsbilde.....	23
6.3.	Stedets karakter.....	23
6.3.1.	Visuell karakter	23
6.4.	Kulturminner og kulturmiljø	24
6.5.	Naturmiljø og naturverdi	24
6.6.	Vannmiljø.....	24
6.7.	Landbruk.....	25
6.8.	Rekreasjonsinteresser.....	25
6.9.	Uteoppholdsareal og grønstruktur	25
6.10.	Barns interesser	25
6.11.	Sosial infrastruktur.....	25
6.12.	Universell tilgjengelighet	25
6.13.	Sammendrag av ROS-analyse	25
6.14.	Naturressurser	25
6.15.	Grunnforhold	25

6.16.	Massebalanse	26
6.17.	Teknisk infrastruktur	26
6.17.1.	Vann og avløp	26
6.17.2.	Renovasjon	26
6.17.3.	Energiforsyning	26
6.18.	Trafikkforhold	27
6.18.1.	Trafikk	27
6.18.2.	Havneområde	27
6.18.3.	Parkering	27
6.18.4.	Energiforbruk og miljøoppfølging i anleggsfasen	27
6.18.5.	Brann- og redningstjeneste	27
6.19.	Miljøforhold	28
6.19.1.	Sol og skygge	28
6.19.2.	Støy, støv, forurensing	28
6.19.3.	Flom	28
6.19.4.	Stormflo og havnivåstigning	28
6.19.5.	Overflatevann	28
6.20.	Økonomiske konsekvenser for kommunen	28
6.21.	Grunnerverv	28
6.22.	Konsekvenser for næringsinteresser	28
6.22.1.	Bolyst og næringsutvikling	28
6.23.	Interessemotsetninger	29
6.24.	Konsekvenser i anleggsfasen	29
7.	Merknader fra interessenter	29
8.	Vedlegg	29

1. Bakgrunn

1.1. Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å utarbeide en detaljreguleringsplan for ferjeleiet Fiskebøl som tilrettelegger for elektrifisering av sambandet. Selberg Arkitekter AS (Selberg) har utarbeidet et planforslag som redegjør for planlagte tiltak på ferjeleiet.

1.1.1. Målsettinger for planforslaget

Prosjektets mål er å elektrifisere ferjeleiet mht. dimensjonerende ferje som skal inn på sambandet 01.02.2029. Ny rederikontrakt inngås fra 01.02.2027. Dieselferje vil benyttes i en overgangsfase i begynnelsen av kontraktperioden, før elektrisk ferje overtar.

1.1.2. Samfunns mål

Tilrettelegge for elektrisk drift av ferjesamband Melbu-Fiskebøl, som en del av et overordnet mål om elektrifisering av alle samband i Vesterålen innen 2040.

1.1.3. Effektmål

Opprettholde kontinuitet og rutetilbud ferjesambandet Melbu-Fiskebøl under og etter anleggsfasen. Trygg vegforbindelse og reduksjon av klimagassutslipp på sambandet.

1.1.4. Resultatmål

Ingen alvorlige skader på personer, miljø eller materiell ved gjennomføring av prosjektet.

Utbyggingsprosjektet ferdigstilles i henhold til bevilgede midler. Utbyggingsprosjektet utføres med, og i henhold til spesifisert kvalitet.

1.2. Forslagsstiller og plankonsulent

Nordland fylkeskommune (NFK) har engasjert rådgivergruppen Aas-Jakobsen-ViaNova-nettverket (AAJVN) for detaljregulering og detaljprosjektering av oppgradering av 21 utvalgte ferjeleier mht. elektrifisering og generell standard. Rådgivergruppen består av Aas-Jakobsen AS (prosjektledelse og konstruksjon), ViaNova AS (BIM og trafikk), ViaNova Trondheim AS (veg og VA), Electronova AS (elektro) og Selberg (plan, arkitektur og landskap), samt flere andre selskaper i samarbeid. Ferjesambandet Melbu-Fiskebøl inngår i dette arbeidet.

Planforslaget er, med hjemmel i pbl. § 3-7, utarbeidet av Selberg i samarbeid med NFK med bistand fra Aas-Jakobsen-ViaNova-nettverket.

Følgende materiale er innsendt:

- Plankart datert 16.02.2026
- Reguleringsbestemmelser datert 16.02.2026
- Planbeskrivelse med vedlegg datert 16.02.2026

1.3. Eiendomsforhold

Deler av eiendommene gnr./bnr. 103/3 og 31/1 inngår i planforslaget. Gnr. 103, bnr. 3 er fylkesveg 82 som eies av Nordland fylkeskommune, mens eiendommen gnr./bnr. 31/1 eies av Hadsel kommune (HK).

1.4. Tidligere vedtak i saken

Det er ingen tidligere vedtak i plansaken.

1.5. Krav om konsekvensutredning

I forskrift om konsekvensutredninger § 8 angis hvilke planer som skal vurderes nærmere og konsekvensutredes dersom de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Tiltaket vil erstatte et eksisterende forhold og det vil dermed ikke i vesentlig grad bli endrede forhold sammenlignet med i dagens situasjon.

I § 6 angis hvilke planer som alltid skal ha planprogram og konsekvensutredning. Forskriften §§ 6 og 8 med vedlegg I og vedlegg II gir den uttømmende oppstillingen av hvilke planer dette gjelder.

Detaljreguleringen, eller tiltak som følge av denne, inngår ikke i vedlegg I eller vedlegg II. Det ble på oppstartsmøte med Hadsel kommune 08.05.2025 slått fast at tiltaket vil være i tråd med kommuneplanens arealdel (KPA) og faller ikke inn under forskrift om konsekvensutredning. Ny KPA for Hadsel kommune ble vedtatt 23.10.2025. Tiltaket er også hovedsakelig i tråd med ny KPA. Ny KPA danner grunnlaget for det videre planarbeidet. Tiltaket, elektrifisering av ferjesambandet Fiskebøl – Melbu, er relativt beskjedent og vurderes til ikke å ha vesentlig virkning for miljø og samfunn.

2. Planprosessen

2.1. Kommunal medvirkning

Det ble avholdt oppstartsmøte med Hadsel kommune den 08.05.2025. Tiltakshaver, NFK, var til stede i oppstartsmøtet, representert ved Trude Jensen-Aanes, i tillegg til fagkyndig konsulent fra Aas-Jakobsen, representert ved Erik Rød og forslagstiller, Selberg Arkitekter AS, representert ved Siv Minna Aastorp.

Gjennom prosessen fram til innsendt planforslag er det avholdt flere arbeidsmøter med Hadsel kommune.

2.2. Varsel om oppstart planarbeid

Naboer og følgende myndigheter, etater, institusjoner og direkte berørte har blitt varslet om oppstart av reguleringsplanleggingen ved brev/e-post, datert 15.05.2025, se vedlegg 9. Merknadsfrist ble satt til 11.06.2025. Følgende offentlige instanser ble varslet:

- Statsforvalteren i Nordland
- Statens vegvesen
- Nordland fylkeskommune
- Sametinget
- Norges arktiske universitet
- Fiskeridirektoratet
- Kystverket
- Mattilsynet
- NVE
- Kystverket

2.3. Merknader fra interessenter og håndteringen av disse

Innspillene finnes i vedlegg 10 Merknader fra interessenter. Håndteringen av disse finnes i vedlegg 11 Svar på merknader fra interessenter.

3. Planstatus og rammebetingelser

Reguleringsplanforslaget skal ivareta både kommunale, regionale og nasjonale mål og interesser. Viktige nasjonale og regionale føringer er blant annet klimautfordringene, retningslinjer for areal og transportplanlegging, innskjerpet jordvern, hensyn til barn og unge og krav til universell utforming.

3.1. Nasjonale føringer

- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2021)
 - o Særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser i strandsonen.
 - o Unngå unødvendig bygging langs sjøen, jf. Pbl § 1-8.
 - Strengest der utbyggingspresset og verneverdi er høyest. Tre soner.
- Vann i statlige planretningslinjer for klima og energi (KDD 2024)
- Forskrift om rammer for vannforvaltningen
- Statlige planretningslinjer for klima- og energi (2024)
 - o Redusere klimagassutslipp
 - o Mer effektiv energibruk
 - o Prioritere klimatilpasning
- Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025)
 - o Mer effektive planprosesser
 - o Redusere klimagassutslipp
 - o Bærekraftige byer og tettsteder
 - o Fremme helse, miljø og livskvalitet
 - o Redusere tap av dyrka mark
 - o Ivareta kulturmiljø og naturmangfold
 - o Redusere tap av natur-, villrein og friluftsområde og karbonrike areal
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (1995)
 - o Grunnlag for å vurdere saker der barn og unges interesser kommer i konflikt med andre hensyn.
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520
 - o Hensikten med retningslinjen er å forebygge helseeffekter av luftforurensninger gjennom god arealplanlegging.
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021
 - o Formålet med retningslinjen er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering og planlegging av det fysiske miljø som fremmer trivsel og bokvalitet, forebygger helsekonsekvenser av støy, samt ivaretar og utvikler gode lyd miljøer og stille områder.
- Forskrift om konsekvensutredninger (2017)
- Forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven (2017).

3.2. Regionale føringer

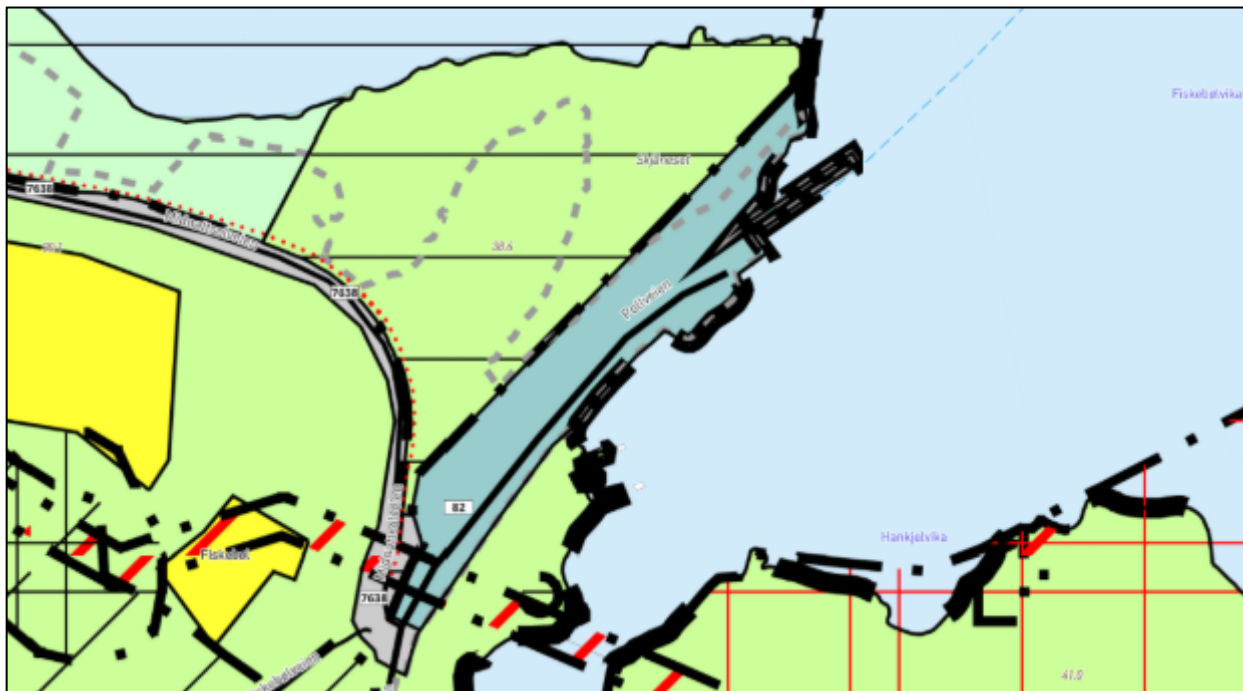
- Et Nordland for fremtiden – regional planstrategi for Nordland 2024-2028
 - o Skal danne grunnlag for arbeidet om en helhetlig og fremtidsrettet planlegging i Nordland.
- Fylkesplan for Nordland 2013-2025
 - o Har mål om en bærekraftig arealforvaltning som gir forutsigbare rammer for næringsliv og befolkning.
 - o Fylkesplanens kapittel 8 Arealpolitikk i Nordland inneholder klare mål for arealpolitikk i Nordland. Dette inkluderer arealpolitiske retningslinjer for by- og tettstedsutvikling, naturressurser, kulturminner og landskap, næringsutvikling, kystsonen, og klima og

klimatilpasning. Disse retningslinjene er uttrykk for vesentlige regionale interesser i arealforvaltningen i Nordland, og skal legges til grunn for arealforvaltningen i fylket.

- Regional transportplan Nordland 2022-2033
 - o Fokuserer på å ta vare på naturen og redusere utslipp, luftforurensning og støy fra transportsektoren, samtidig som at byen, tettstedet og bygda skal være tilgjengelig for flest mulig. Det fokuseres også på et effektivt, trygt, pålitelig og helhetlig transportsystem for samfunns- og næringsliv, og som får mest mulig ut av ressursene.
- RTP Nordland 2022-2033 - Handlingsprogram
- RPT Nordland 2022-2033 - Strategidokument
- Strategi for reiseliv og opplevelser i Nordland 2023-2027
 - o Ha godt forvaltede reisemål som gir positiv merverdi for natur, kultur og lokalsamfunn.
- Regional vannforvaltningsplan for Nordland og Jan Mayen vannregion 2022 -2027
- Nordland fylkeskommunes budsjett 2026 og økonomiplan 2026-2029
 - o Fv. 82 Melbu- Fiskebøl

3.3. Kommunale føringer

Kommuneplanens arealdel (KPA) ble vedtatt av kommunestyret 23.10.2025. Ferjeleiet, trafikkarealet og oppstillingsplassene er i KPA avsatt med formålet havn. Deler av planområdet ligger innenfor forbudsgrense langs sjø og vassdrag. Planområdet vil berøre hensynssonene H370 (høyspenningsanlegg) og H320 (flomfare) maks kote +3,85, figur 1.



Figur 1. Utklipp fra gjeldende KPA. (kilde: Hadsel kommune, kartinnsyn).

3.4. Gjeldende reguleringsplan

Områder på Fiskebøl ferjeleie er uregulert. Gjeldende reguleringsplan som grenser til Fiskebøl ferjeleie, er «Områderegulering for oljevern- og miljøseier ved Fiskebøl» (PlanID: AV10, vedtatt 2019).

Reguleringsplanens arealformål som grenser til ferjeleiet er friluftformål, annen veggrunn grøntareal og gang-/sykkelveg.



Figur 2. Utklipp fra gjeldende reguleringsplan som grenser til planområdet. (kilde: Hadsel kommune, kartinnsyn).

4. Beskrivelse av planområdet

4.1. Beliggenhet

Planområdet ligger på Fiskebøl på Austvågøya. Planområdet er ca. 29 daa.



Figur 3. Kart som viser plassering av planområdet, markert med blått (kilde: norgeskart.no).

4.2. Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Området benyttes i dag som ferjeleie med tilhørende infrastruktur. Området rundt er preget av blandingskog, jordbruksarealer, mindre gårdsbruk og noe spredt bosetning.



Figur 4. En del av eiendommen er i dag benyttet til næring. Eiendommene er omkranset av grøntareal og vegformål. (kilde: gislink.no).

4.3. Stedets karakter

Selve ferjeleiet er preget av asfalterte flater med parkering og oppstillingsplasser. Landskapet kan kategoriseres som småkupert i et større landskapsrom med åpning nordover. Terrenget er skrånende nordover og nordøstover, fra 39 meters høyde på Skjåneset og ned mot ferjeleiet, og fra ferjeleiet skrånner terrenget slakt østover mot strandsonen i Hankjelvika.

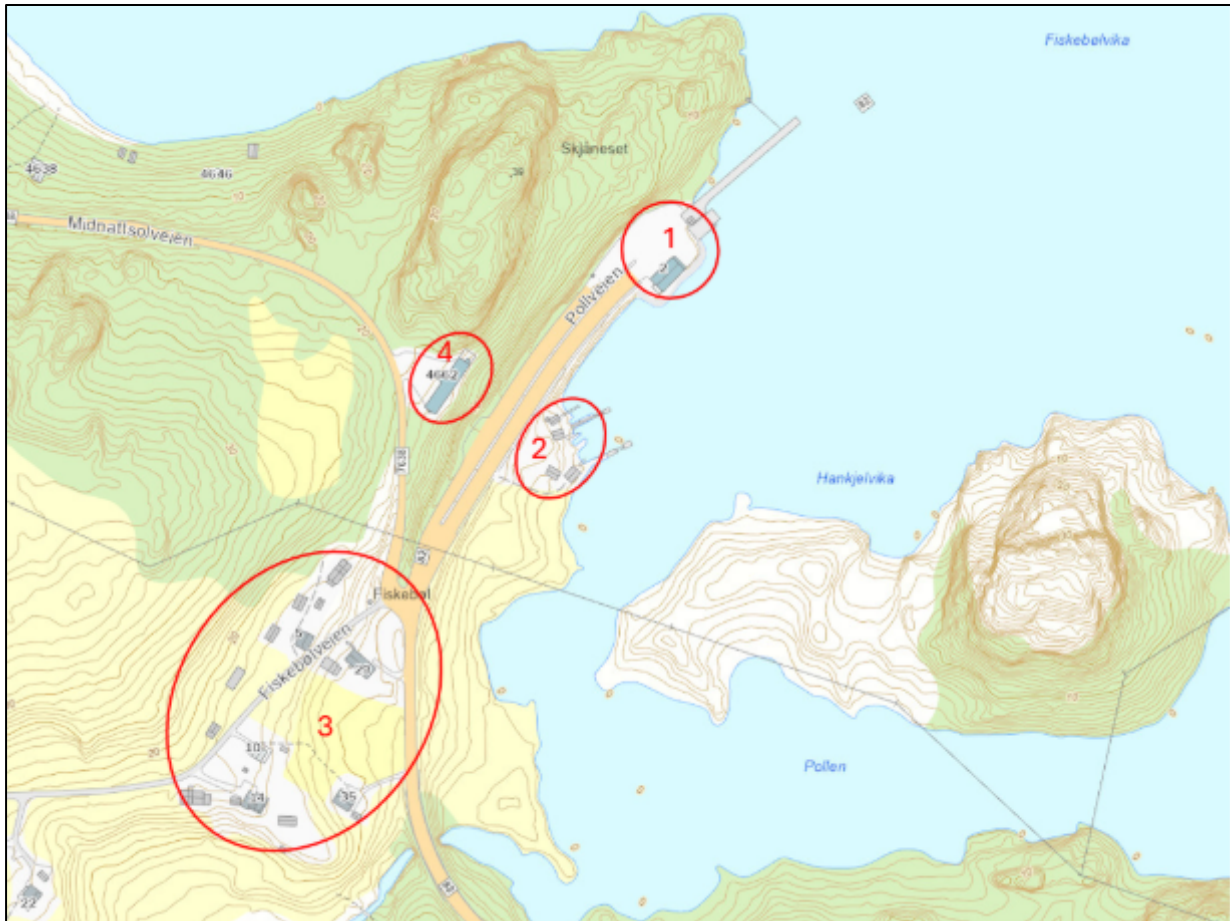


Figur 5. Oversiktsbilde som viser området. Bildet er tatt av NFK.

4.3.1. Arkitektur

På ferjeleiet er det oppført et servicebygg og aggregathus (1). Begge husene har lik fargebruk og saltak. I strandkanten er det oppført naust som danner et naustmiljø (2). Naustene er oppført med saltak og malt i rød farge. Naustene er av eldre dato.

Ved krysset ved innkjøringen til ferjeleiet, Fiskebølveien og fv. 7638 Midnattsolveien, ligger flere gårdstun og et mindre boligområde bestående av eneboliger hovedsakelig fra 60-tallet (3). Eldre brakker ligger i skråningen over ferjeleiet (4). I gjeldende reguleringsplan er brakkene krysset ut for rivning.



Figur 6. Bebyggelse som grenser til området, samt eksisterende bygg på ferjeleiet Kilde: Hadsel kommune, kommunekart (Hadsel kommune).

4.4. Landskap

4.4.1. Topografi

Det er partier med noe bratt terreng som skrår ned mot fjorden nordøstover. Vest for ferjeleiet stiger terrenget relativt bratt opp til Skjåneset. Toppunktet på kollen er 39 moh. Kollen vest for ferjeleiet danner en vegg mot kaiområdet, som ligger etablert på et flatt område mellom åssiden og fjorden.

4.4.2. Solforhold og lokalklima

Planområdet har gode solforhold. Planområdet ligger relativt skjermet i Hadselfjorden, innerst i Fiskebølveien med store og små øyer som tar imot vind fra nordvest. Selve planområdet er derfor ikke spesielt vindutsatt. På grunn av områdets beliggenhet og topografi er det utsatt for havnivåstigning og stormflo.

4.4.3. Estetisk og kulturell verdi

Området har en viss historisk verdi som samferdselsknutepunkt. Ferjeforbindelsen mellom Melbu og Fiskebøl ble, ifølge artikkel Harstad tidende, 7. september 2012, åpnet i januar 1967 som en del av Lofotveien (riksvei 19) mellom Bjerkvik og Å. Utover dette har ikke området noen spesiell estetisk og/eller kulturell verdi.

4.5. Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen registrerte kulturminner innenfor planområdet. Øst for innkjøringen til Fiskebøl ferjeleie er det registrert forminne i form av nausttuffer. Fiskebøl båtstøanlegg har vernestatus automatisk fredet, men ligger i så stor avstand fra anleggsområdet, at det normalt sett ikke vil bli berørt.

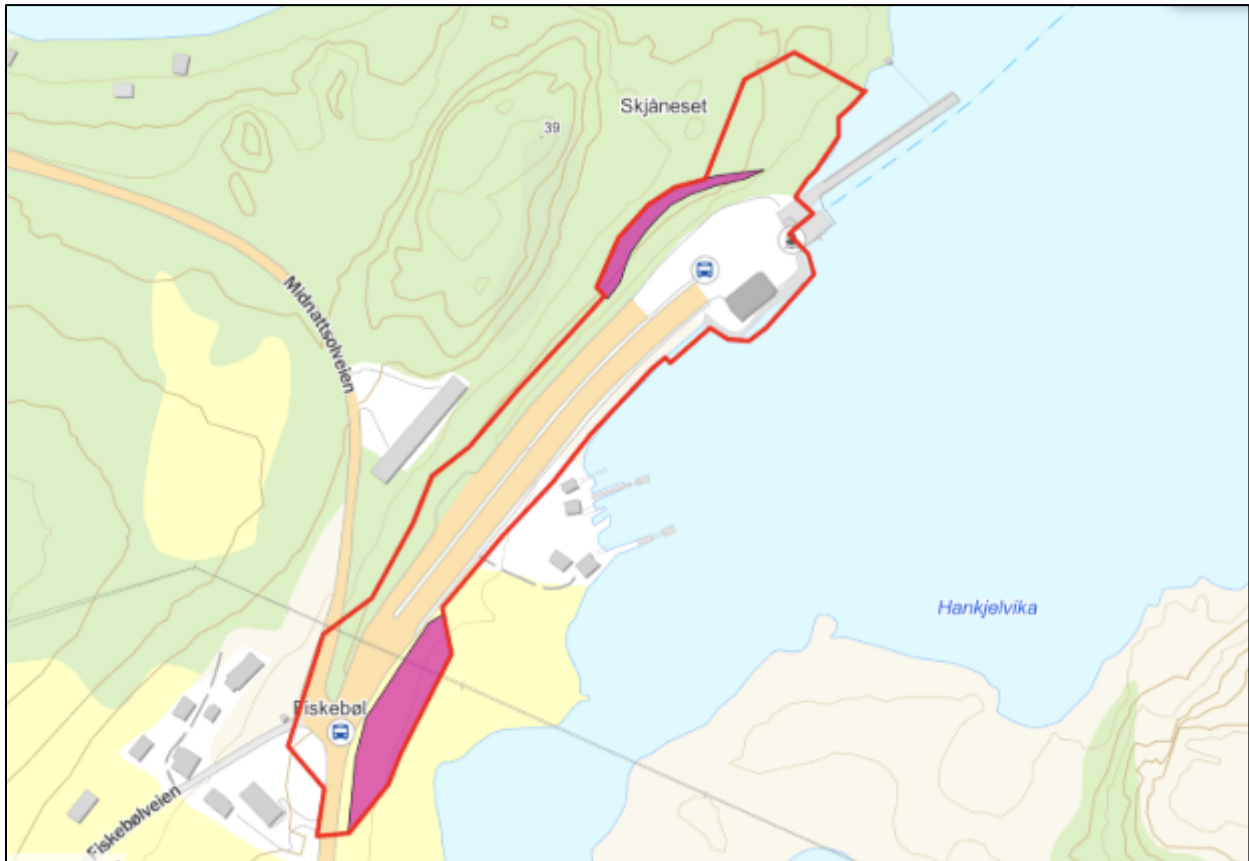
Registreringen kan være noe mangelfull. Sannsynligheten for at planen vil komme i konflikt med ikke kjente kulturminner vurderes som lav.

Nordland fylkeskommune har gjennomført arkeologiske undersøkelser høsten 2025. Det er ikke registrert nye funn av kulturminner innenfor planområdet.

Norges arktiske universitet har uttalt at sannsynligheten for å komme i konflikt med kulturminner under vann er liten. Dette baseres på at det ikke finnes registrerte marine kulturminner, og at tiltaket er begrenset i omfang.

4.6. Naturverdier og naturmiljø

Firmaet Natur og samfunn har utført registreringer og utarbeidet en rapport «Kartlegging av naturmangfold». Det ble funnet naturtypen boreal hei med lav kvalitet nordvest i planområdet, og naturbeitemark sørøst. Det ble også funnet et funksjonsområde med artsrik vegkant nord for ferjeleiet. Denne har blitt vurdert til lokalt viktig.



Figur 7. Kart som viser lokaliteter med naturbeitemark i sørøst og boreal hei i nordvest. Rød linje markerer kartleggingsområde for naturmangfold. (Kilde: Natur og samfunn).

Det er flere registreringer av rødlistede arter som berører planområdet. Artene som er registrert er: grønnfink, hettemåke, makrellterne, fiskemåke, ærfugl og lunde. Registreringene spenner seg over en tidsperiode fra 1982 til 2025. Dette gjør at alle registreringene er gjort etter at ferjeleie på Fiskebøl ble etablert. Det er derfor ikke grunn til å tro at tiltak i forbindelse med detaljreguleringen vil påvirke disse artene negativt.

Det er ikke registrert rødlistede karplanter, lav eller moser innenfor planområdet.

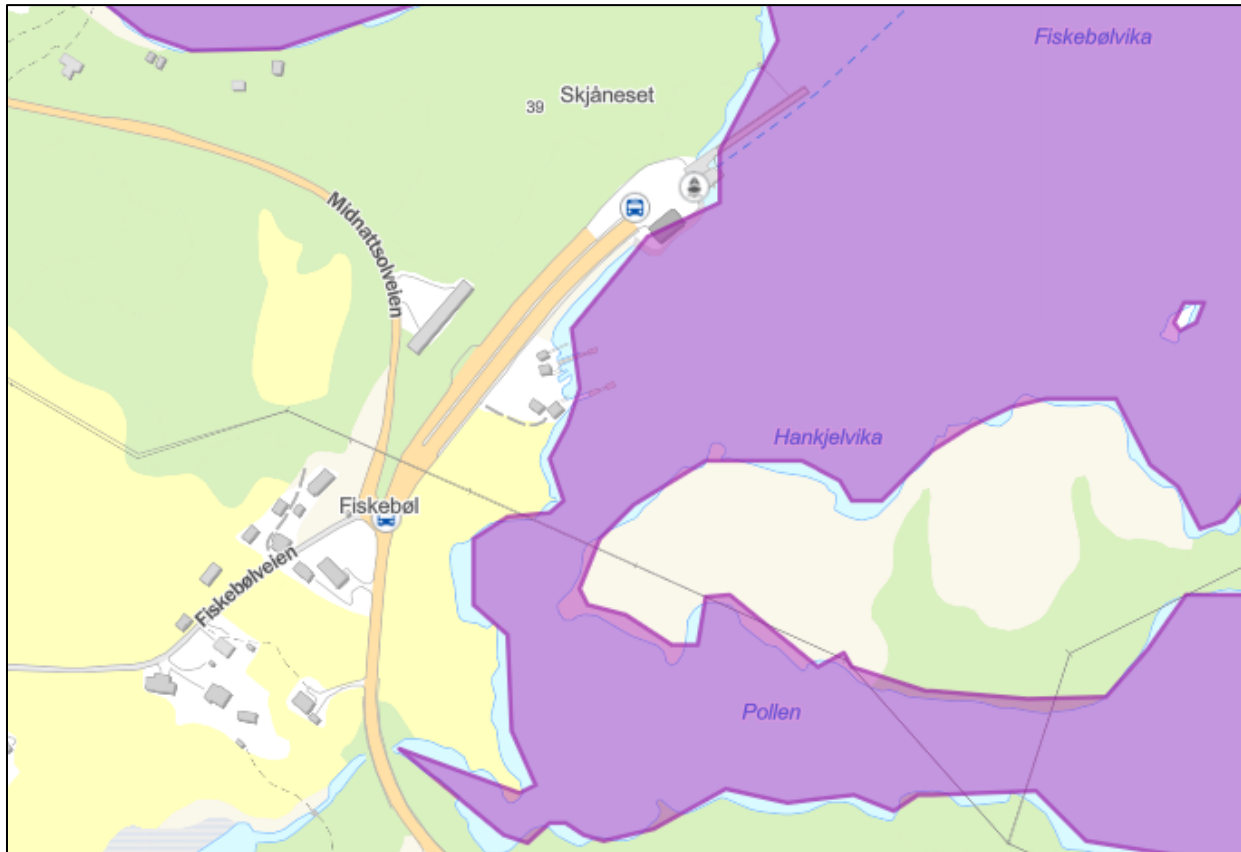
Planområdet inngår ikke i noe reinbeitedistrikt (kilden.nibio.no).

4.7. Vannmiljø

Vannforskriften har som mål å sikre godt vannmiljø ved bærekraftig bruk, og helhetlig beskyttelse av vannressursene for fremtiden. Forskriften omfatter både innsjøer, elver, kystvann og grunnvann. Alt vann som er definert som vannforekomster skal oppnå godt vannmiljø i form av minst god miljøtilstand.

Ferjeleiet ligger like utenfor Fiskebølvassdraget. Vassdraget har sitt utløp i Hadsselfjorden, om lag 350 meter sør for ferjeleiet. Nedbørsfeltet utgjør ca. 10 km². Vassdraget er lite påvirket av menneskelig aktivitet, og er et av de minst berørte vassdragene på Austvågøya (nve.no). Vassdraget ble i St.prp. nr. 118 (1991-92) tatt med i verneplan IV for vassdrag.

Vannforekomsten Sløverfjorden ligger innenfor planområdet, og berører områdene i sjø utenfor ferjeleiet. Vannforekomsten har god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand (vann.nett.no).



Figur 7. Utsnitt fra vann-nett som viser deler av vannforekomsten Sløverfjorden. Fiskebølvassdraget har sitt utløp i Pollen, sørvest i kartet.

4.8. Rekreasjonsverdi

Området benyttes ikke til rekreasjon og det er ingen registreringer knyttet til friluftsliv i området. Skjåneset er en kolle som er bevest med tett vegetasjon, blandingsskog/naturskog. Området kan potensielt være i bruk av lokalbefolkningen, men ut fra ortofoto er det vanskelig å se tegn til dette.

Sør for Pollveien er det kartlagt friluftslivsområde som strekker seg innover i Fiskebøldalen (kart.gislink.no). Dette friluftslivsområdet ligger utenfor planområdet og vil ikke være med i den videre vurderingen.

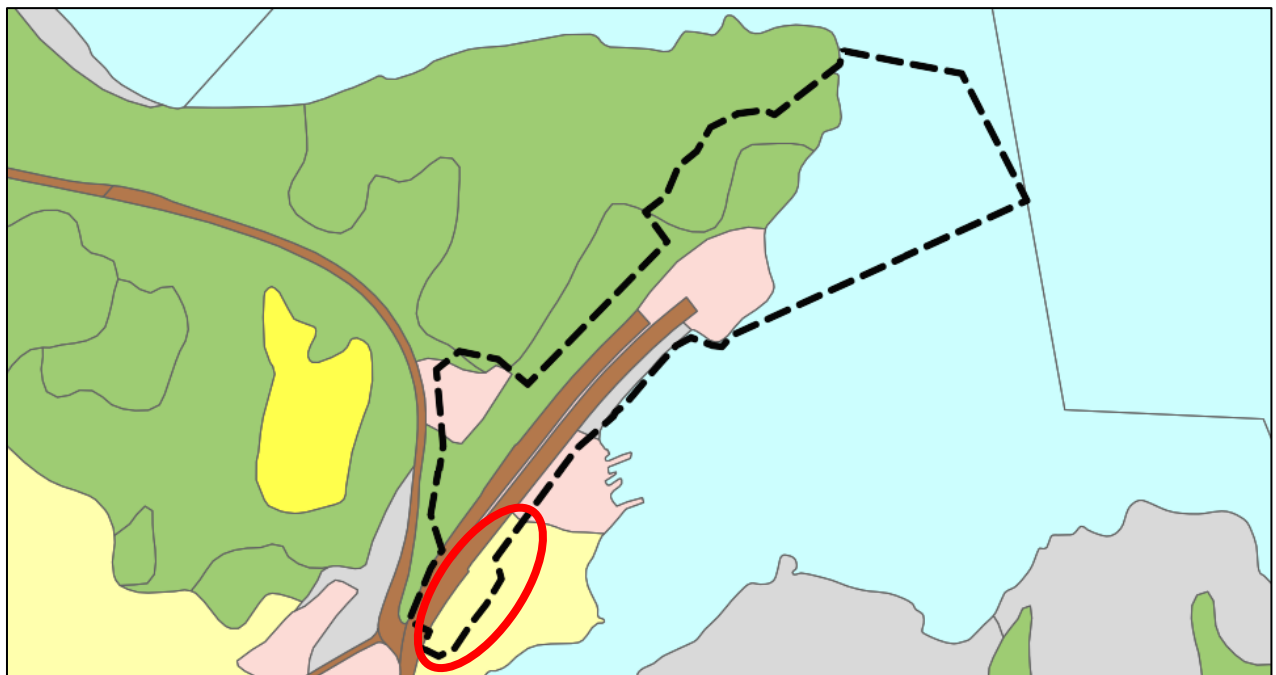
Langs kystlinjen er det registrert potensielt tilgjengelig strandsone (kartkatalog.geonorge.no).



Figur 8. Utsnitt fra geonorges kartkatalog som viser potensielt tilgjengelig strandsone.

4.9. Landbruk

I henhold til kart fra NIBIO er det ikke dyrkbar jord i, eller rundt området. Det er et område på ca. 1,1 daa som er registrert som innmarksbeite i sørøst.



Figur 9. Utsnitt fra NIBIOs markslagskart (AR5) viser at området i sørøst (markert med rødt) er registrert som innmarksbeite (lys gul farge).

4.10. Trafikkforhold

4.10.1. Dagens situasjon – vegnett

Ferjeleiet ligger i enden av Pollveien, fv. 82 på Fiskebøl. Området er opparbeidet med flere oppstillingsrekker for biler til ferjen, inndelt i tre felt. Området er avgrenset av Fiskebølvika i nord og øst, og lav fjellskjæring mot Skjåneset. Ferjeleiet har i utgangspunktet en oversiktlig og god utforming med separering av trafikk som skal av eller på ferjen. Det er egne arealer for trafikk som skal snu ved ferjeleiet, avslipp av passasjerer uten bil, areal til parkering, samt eget kjørefelt frem mot kaien.

Innkjøringen til ferjeleiet kan imidlertid oppleves som noe uoversiktlig hvor de ulike trafikkstrømmene går, og hvordan trafikkmønsteret er utformet.

4.10.2. Trafikkmengde

Ferjeleiet hadde 2024 en ÅDT på 250, 17 % av dette var lange kjøretøy.

4.10.3. Trafikkmønster

I dag stiller trafikk som skal med ferjen opp i tre oppstillingsfelt øst for en langsgående trafikkøye. Buss og trafikk som snur, eller parkerer ved ferjeleie, kjører til venstre for trafikkøyen og møter trafikk fra ferjeleiet. Se stiplet linje i figur 11. Heltrukket oransje linje viser oppstillingsfelt for trafikk mot Melbu og utkjøring fra ferjen og ferjeleiet. Buss i rute bruker som oftest oppstillingsfelt 3 ved kjøring frem mot ferjeleiet. Oppstillingsfelt på Fiskebøl har god kapasitet slik at det sjelden står så mange biler i ferjekø at oppstillingsfelt 3 er i bruk. Skiltet bussholdeplass er plassert langs utkjøring fra ferje, men av- og påstigning for busspassasjerer skjer som regel foran servicebygning.



Figur 10. Dagens kjøremønster ved Fiskebøl.

4.10.4. Ulykkessituasjon

Statens vegvesens vegkart (www.vegkart.no) viser en ulykke i tilknytning til ferjeleiet. Dette var en påkjørsel bakfra som involverte fire kjøretøy. Vegkart viser også en utforkjøring i krysset ved fv. 7638 (Midnattsolveien).



Figur 11. Utsnitt fra vegkart.no viser to ulykker (markert med rødt) i tilknytning til planområdet.

4.10.5. Myke trafikanter

Det er etablert et gangareal øst for oppstillingsfeltene. Gangarealet opphører ved servicebygg. Etter oppstillingsfeltene, mot selve kaiområdet, blir asfaltflater over i hverandre, og gir ingen tydelige soner for myke trafikanter. Det er ikke etablert fortau på vestsiden, inn mot terrenget fram til bussholdeplassen.



Figur 12. Utsnitt fra KPA, som viser gang/sykkelveg fra Hellsundbergan til ferjeleiet Fiskebøl (rød prikket linje) (Kilde: Hadsel kommune, kartinnsyn).

Planlagt gangveg langs fv. 7638 (Midnattsolveien) fra Hellsundbergan til ferjeleiet er ikke opparbeidet. Traseen er sikret er i KPA og gjeldende reguleringsplan «Områderegulering for oljevern- og miljøsentert ved Fiskebøl».

4.10.6. Parkering

Parkeringsplasser er plassert nordvest på ferjeleiet, ved infotavle. Disse er ikke markerte, men det antas at det er plass til 10-12 biler. Det er også tre langsgående parkeringsplasser ved utkjøring fra ferjeleiet. Disse betjener naust sørøst for planområdet.

4.10.7. Kollektivtrafikk

Bussholdeplass er i dag plassert nordvest på ferjeleiet i sørgående retning, inn mot bergveggen.

4.11. Barns interesser

Ferjeleiet er ikke spesielt tilrettelagt for barn.

4.12. Universell tilgjengelighet

Området er tilnærmet flatt, og det er enkelt for rullestolbrukere å ta seg frem. Det er tilrettelagt med rampe til venterom. Utover dette er det ingen tilrettelegging for mennesker med nedsatt funksjonsevne.

4.13. Teknisk infrastruktur

4.13.1. Vann, avløp og overvann

Området har i dag private vann- og avløpsledninger. Det er per i dag ingen overvannstiltak i området.

4.13.2. Energiforsyning

Området er i dag tilknyttet strømmettet.

4.14. Grunnforhold

I henhold til kart fra Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er området registrert som et aktsomhetsområde for kvikkleire. I følge NGUs berggrunnskart består bergarten i tiltaksområdet av en finkornet til middelskornet monzonitt, stedvis deformert til gneis, fra Lofoten-Vesterålskomplekset. Området er preget av noe berg i dagen med et tynt dekke av blokket morenejord.

4.15. Miljøforhold

4.15.1. Støy- og luftforurensning

I henhold til kart fra Statens vegvesen er det ingen registreringer knyttet til støy i området per dags dato. Miljødirektoratets sider viser ingen luftforurensning i området per nå.

4.16. Naturforhold

4.16.1. Flom

Området rundt Dalselva i Fiskebøldalen, 100 meter sør for planområdet, er berørt av flomsone som strekker seg over fylkesveien.

Det forventes at stormflonivået vil øke som en følge av havnivåstigning. Tilleggskaien, ferjekaibrua og deler av oppstillingsområdet vil bli berørt av både 1000-års stormflo, og av havnivåstigning.



Figur 13. Utsnitt fra GISLink som viser stormflo og havnivå fra år 2150.

4.16.2. Skred

To områder på Skjåneset er registrert som aktsomhetsområde for snø og steinskred jf. NVE sin kartlegging. Disse ligger utenfor planområdet, og må hensyntas.

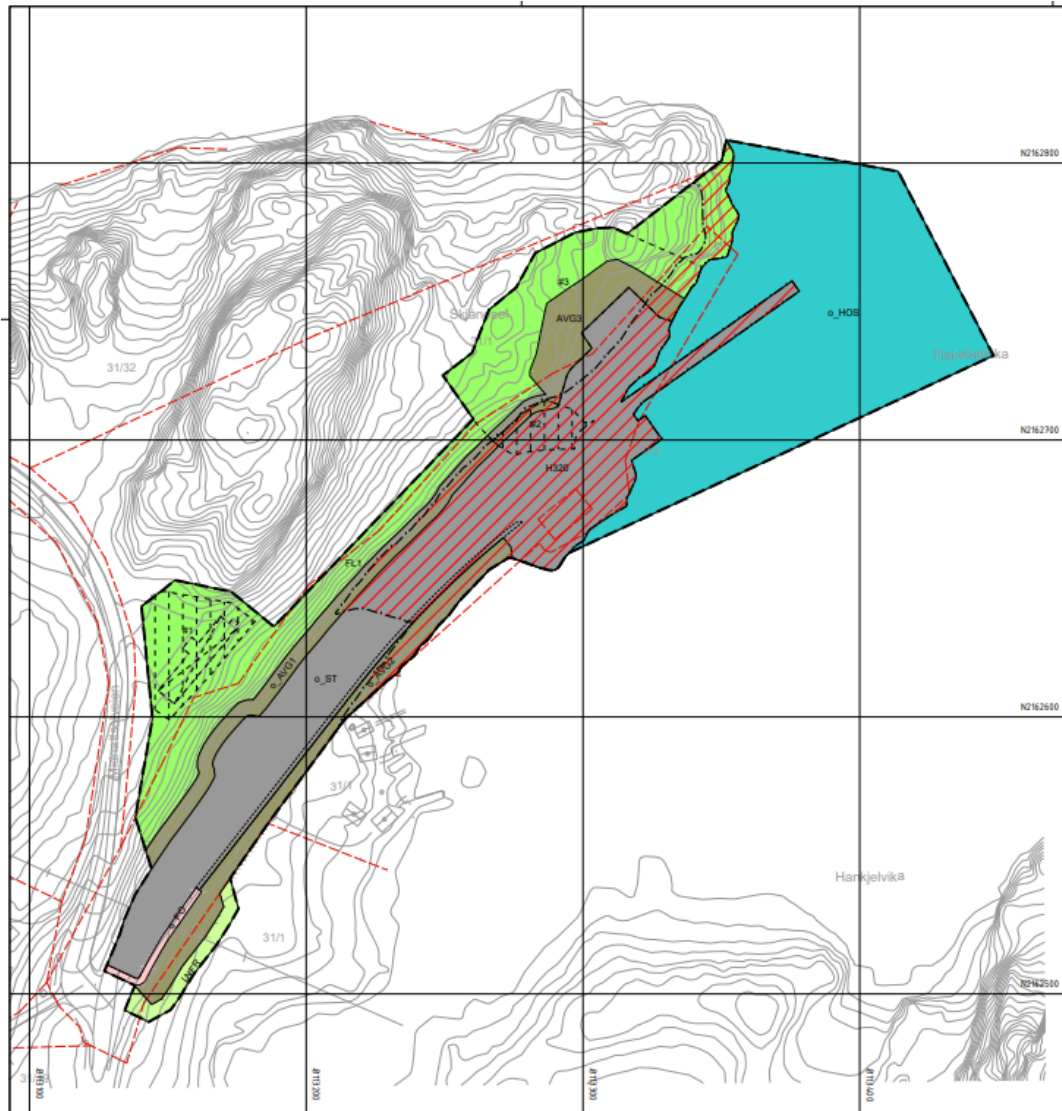
4.17. Næring

Det er ingen næringsvirksomhet innenfor planområdet utover det som naturlig tilhører ferjevirkomheten.

5. Beskrivelse av planforslaget

5.1. Planlagt arealbruk

Elektrifisering av ferjesambandet fører til at det må etableres nye tekniske bygg og ny teknisk infrastruktur på Fiskebøl. Byggene skal inneholde trafo og ladeinfrastruktur.



Figur 14. Kart som viser planforslag.

Situasjonen på Melbu, som er en del av sambandet, er utfordrende med hensyn til tilgang på areal. Det vil derfor legges til rette for hurtiglading på Fiskebøl. Saktelading vil kunne foregå over natta på Melbu.

På Fiskebøl ferjeleie skal det etableres komplett ladeanlegg for hurtiglading med direkte forsyning fra strømnettet.

5.1.1. Reguleringsformål

Planområdet er ca. 29 daa og reguleres til:

Arealformål	Areal (daa)
<i>§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</i>	
2001 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	8,3
2012 - Fortau	0,1
2019 - Annen veggrunn - grøntareal	3,6
Sum areal denne kategori:	12
<i>§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift</i>	
5100 - LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag	0,4
5130 - Friluftformål	6,4
Sum areal denne kategori:	6,8
<i>§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone</i>	
6220 - Havneområde i sjø	9,7
Sum areal denne kategori:	9,7
Totalt alle kategorier:	28,5

I henhold til estimert stormflo/havnivåstigning for år 2150, er det lagt inn en hensynssone flomfare (H320) på kote +3,85 m for nye tiltak. Bestemmelsene åpner for mindre bygg, samt tilbygg til eksisterende bygg (§ 6.1). Kotehøyde +3,85 meter er i samsvar med føringer i gjeldende KPA.

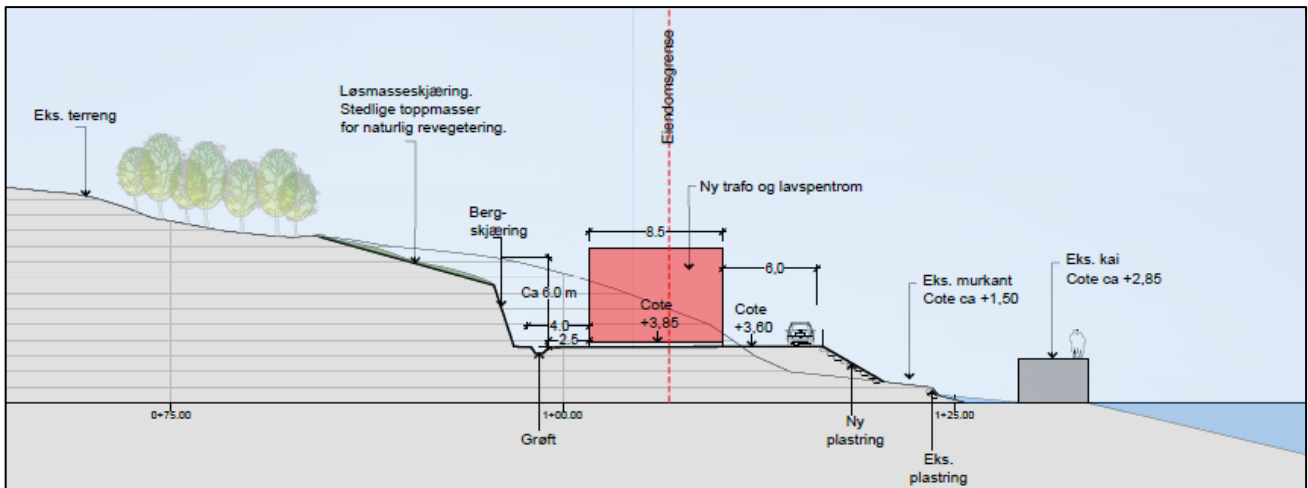
Det vises til plankart (se figur 15) og til vedlagte illustrasjonsplan.

5.2. Bebyggelsens plassering og utforming

Det vil etableres nytt teknisk bygg (trafo og lavspent rom) og tørrkjøler nord for ferjeleiet. Ny bygningsmasse vil komme på ca. 100 m². Eksisterende servicebygg vil bestå. Det er utarbeidet et forslag til en formingsveileder for ferjeleier i Nordland. Denne sier at tekniske bygg for elektro skal være isolert. Prefabrikkerte moduler skal «pakkes inn» og gis et rolig, ryddig uttrykk. Formingsveilederen gir føringer også for arkitektonisk kvalitet og fargebruk. Dette er med på å legge premisser for bebyggelsens utforming.

5.2.1. Bebyggelsens høyde og byggegrenser

Bebyggelsen er planlagt med en gesimshøyde på 6 meter. Mot sjø er byggegrense sammenfallende med formålgrenser for havneområde i sjø (o_HOS). Det er vurdert at det ikke er nødvendig å regulere byggegrenser på land da områdets bruk som ferjeleie tilsier at bebyggelse må plasseres slik at det ikke er til hinder for dette og i samsvar med foreslåtte hensynssoner.



Figur 15. Terrengsnitt som viser bebyggelsens høyde m.m.

5.2.2. Grad av utnyttning

Det vil ikke være hensiktsmessig å benytte grad av utnyttning. Det tillates kun ny bebyggelse som er knyttet til ferjevirkksomhet, og så lenge det ikke er til hinder for drift.

5.3. Parkering

Planen legger til rette for at det kan etableres parkeringsplasser innenfor formålet «Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur». Det legges ikke opp til utvidelse av eksisterende parkeringsplasser. Bestemmelsene sier at det skal finnes minimum én parkeringsplass for mennesker med nedsatt funksjonsevne i tilknytning til servicebygget. Viser til utsnitt fra illustrasjonsplanen, figur 17.



Figur 16. Utsnitt fra illustrasjonsplan.

5.4. Tilknytning infrastruktur

5.4.1. Vann og avløp

Det er ikke planlagt noen nyetableringer eller omlegginger av eksisterende vann- og avløpsledninger. Overvann føres til eksisterende system i asfalterte arealer eller til sjøen ved åpne grøfter.

5.4.2. Energi

Kaiområdet og ferjeleiet ligger ca. 265 meter fra nærmeste eksisterende trafo. Det vil bli behov for endring av eksisterende ledningsnett.

Det må etableres trafo, og føringsveg fra teknisk bygg til ladetårn for ferje på tilleggskaiaen.

Grøfter og føringsveger etableres mellom teknisk bygg og ladetårnet på tilleggskaia, i samhandling med rederiet.

5.5. Trafikkløsning

Ferjeleiet har i utgangspunktet en god utforming og er logisk utformet med separering av trafikk som skal av eller på ferje. Planen gir rom for fremtidig endring av løsning og trafikkmønster, men det er ikke planlagt noen tiltak i nær fremtid.

5.5.1. Kjøreadkomst

Dagens kjøreadkomst vil beholdes. Det er ikke planlagt å gjøre noen endringer i kryss mot Midnattsolveien i forbindelse med dette prosjektet.

5.5.2. Trafikkmønster

Dagens trafikkmønster og løsning er planlagt opprettholdt uten større endringer. En mulig fremtidig endring vil være å flytte dagens trafikkøy ett kjørefelt mot vest. Dette gjør at all trafikk frem mot ferjeleiet samles på høyre side av trafikkøyen. Dette kjøremønsteret er vanlig ved flere ferjeleier. Kollektivtrafikk eller trafikk som snur ved ferjeleiet vil da plasseres lengst til høyre ut mot sjøen. En slik løsning vil være mer trafiksikker med hensyn til møtende trafikk ved inn- og utkjøring mot ferjeleiet.

5.5.3. Utforming av veger og oppstillingsplasser

Ved ferjeleiet vil det opprettholdes løsning med tre oppstillingsfelt. Anvisning av kjørefelt vil bli skiltet ved innkjøring mot ferjeleiet. Oppstillingsfelt vil skilles fra kjøreadkomst med trafikkdelere. Skilting og oppmerking vil utføres i henhold til krav fra Statens vegvesen.

5.5.4. Brann- og redningstjeneste

Det er tilstrekkelig areal på ferjeleiet slik at brann- og redningstjeneste har tilgang til bygningene.

5.5.5. Tilgjengelighet for gående og syklende

Planen sikrer forbindelseslinjer for gående. Gangareal langs oppstillingsfelt planlegges med en bredde på 1,5 meters bredde. Gangarealet går over til eksisterende fortau der oppstillingsfeltene begynner. Dette fortauet vil sørge for en kobling til gang- og sykkelveg langs fv. 82 til Hellsundbergan.

5.5.6. Felles adkomstveger, eiendomsforhold

Adkomstvegene i området vil være offentlige og eid av Nordland fylkeskommune.

5.5.7. Kollektivtilbud

Planforslaget legger til rette for etablering av kollektivholdeplass i tilknytning til ferjeleiet med snumulighet for buss.

5.6. Planlagte offentlige anlegg

Mye av planområdet inngår som en del av fylkesvegnettet. Området reguleres i hovedsak til offentlig samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

5.7. Miljøtiltak

Følgende miljøtiltak er inkludert i reguleringsplanen for å fremme miljøvennlig utvikling:

- Lokal håndtering av overvann som minimerer belastningen på avløpssystemene i området, samt beskytter mot økt risiko for flom.
- Tilrettelegging for myke trafikanter.
- Enkel adkomst for kollektivtransport.
- God avfallshåndtering - viderefører dagens situasjon med hensyn til avfall.

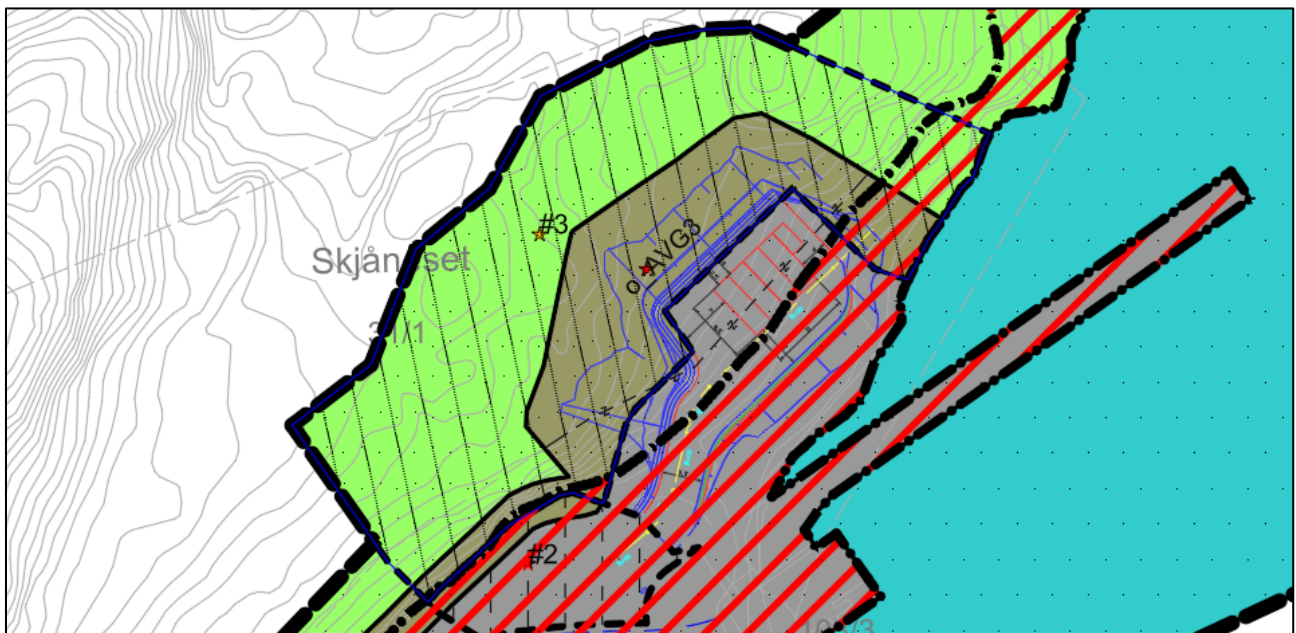
5.8. Universell utforming

KPA bestemmelse 1.1 angående universell utforming sier at ved oppføring av publikumsrettede bygninger, fellesarealer, trafikkanlegg mv. skal utformingen tilrettelegge for bruk av alle. Prinsippene for universell utforming er lagt til grunn ved utforming av ferjeleiet og tilhørende infrastruktur. Det er utarbeidet en bestemmelse som sikrer dette.

5.9. Terrenginngrep og massebalanse

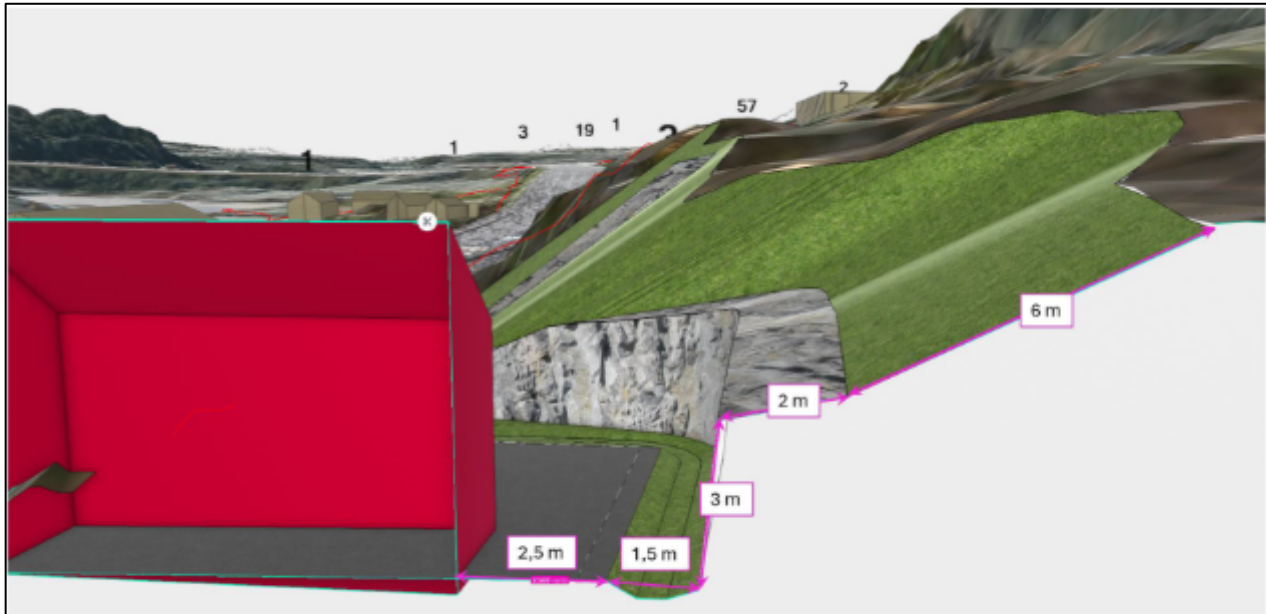
5.9.1. Terrenginngrep og bebyggelse

Det er planlagt terrenginngrep og sprenging av berg i bakkant av planlagte bygg nordvest i planområdet.



Figur 17. Utsnitt fra supplerende plankart som viser areal for terrenginngrep (svart skravur #3) i bakkant av planlagte bygg.

Denne vil være en forlengelse av eksisterende skjæring i området. Planlagt skjæring vil bli 4-5 meter på det høyeste med en 10:1 helning opp fra grøft. Løsmasser to meter bakenfor skjæringstopp vil renskes og løsmasseskjæring etableres med stabil helningsvinkel. Det er planlagt en 1,5 meter bred grøft mellom bergskjæring og opparbeidet dekke rundt teknisk bygg. Teknisk bygg vil plasseres fire meter fra bergskjæringsvegg.



Figur 18. Vertikalsnitt ved bergskjæring.

Det er også planlagt oppfylling over eksisterende terreng for etablering av teknisk bygg i det samme området.

5.9.2. Massebalanse

Planen legger opp til at det skal etableres en bergskjæring som beskrevet ovenfor.

Grunnundersøkelser og befaring i terrenget viser et ca. 2-3 m tykt lag med jordmasser og blokk over fast berg. Topp fast dekke rundt teknisk bygg er planlagt 3,6 moh. Utforming vil innebære et uttak på ca. 1900 m³ fordelt som ca. 1200 m³ jord og blokk, samt ca. 700 m³ utsprengt berg. Bergmasser brukes delvis for oppfylling og plastring, ca. 300 m³. Noe av overskudd jordmasser brukes som tildekking av fylling. Resterende omfang av overskuddsmasser, ca. 1500 m³ transporteres til eksternt mottak eller masselager. Bruk av utsprengt berg til kompletterende plastring vurderes i forbindelse med detaljprosjektering av anlegget.

Innenfor planområdet settes det av areal for lagring og terrengforming av overskuddsmasser løsmasser (rene masser). Dette gjelder vegetasjonsdekke, jord, ur og mindre blokker. Areal ovenfor tekniske bygg anses som mest egnet. Området er presentert for Hadsel kommune. Arealer for lagring og terrengforming får arealformål FL, med midlertidig beslag i anleggsfasen, definert bestemmelsesområde #3.

5.10. Miljøforhold

5.10.1. Støy

Det er ikke planlagt tiltak som fører til mer støy i området enn det som finnes per i dag. Det er utarbeidet en bestemmelse som sier at T-1442/2021 skal legges til grunn og støygrensene skal så langt det er teknisk mulig og økonomisk forsvarlig, etter kostnads-/nyttevurderinger, tilfredstilles (§ 4.7).

5.10.2. Støv

Når anlegget er ferdigstilt vil det ikke være aktivitet i området som fører til mer støv. Det er likevel tatt inn en bestemmelse (§ 4.8) som sier at T-1520 (Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging) skal overholdes.

5.11. Plan for vann- og avløp

Det er ikke planlagt noen endringer av vann- og avløpssystem.

Planen medfører en stor andel av tette flater. Dette vanskeliggjør naturlig forsinkelser/infiltrering i grunnen. Når det gjelder overvann vil det håndteres ved hjelp av å lede vannet til grøfter, som igjen ledes ut til sjøen.

5.12. Renovasjonsløsning

Dagens renovasjonsløsning opprettholdes og er etablert innenfor formålet avsatt til samferdselsanlegg. Renovasjonsløsning skal være lett tilgjengelig både for brukere og for renovasjonsselskapet.

5.13. Avbøtende tiltak/løsninger ROS

Risiko og sårbarhetsanalysen viser at det for liv og helse er registrert ti hendelser. Disse er fordelt slik: en hendelse i rød risikosone, fem hendelser i gul risiko sone, og fire i grønn risikosone.

Sannsynlighet	Konsekvenser		
	Små	Middels	Store
Høy (> 10 %)			
Middels (1 – 10 %)		48	45
Lav (< 1 %)	20, 46	48	1, 41, 43, 45, 47

For liv og helse utgjør trafikkulykker den største risikoen. Ved å sørge for blant annet oversiktlig trafikkbilde, fysisk skille mellom myke og harde trafikanter og frisktssoner vurderes risikoen for liv og helse redusert til akseptabelt nivå.

Analysen viser at det for stabilitet er registrert ni punkter som kan utgjøre risiko og sårbarhet. Av disse er en hendelse i rød risikosone, to hendelser i gul risiko sone, og seks i grønn risikosone som følge av tiltaket.

Sannsynlighet	Konsekvenser		
	Små	Middels	Store
Høy (> 10 %)		8	
Middels (1 – 10 %)	45, 48	6, 8	
Lav (< 1 %)	41, 43, 45, 48	1, 6, 20, 46	

For stabilitet utgjør havnivå den største risikoen. Ved å plassere ny bebyggelse over antatt høyeste nivå vurderes risikoen knyttet til stabilitet redusert til akseptabelt nivå.

For materielle verdier er det registrert ti punkter om kan utgjøre risiko og sårbarhet. Her er en i rød risikosone, fem i gul risikosone og fire i grønn risikosone.

Sannsynlighet	Konsekvenser		
	Små	Middels	Store
Høy (> 10 %)		8	
Middels (1 – 10 %)	45, 48	6, 8	
Lav (< 1 %)	41, 43, 45, 48	6, 46, 47	1, 20

For materielle verdier utgjør masseras/skred, havnivå og den største risikoen. Ved å plassere ny bebyggelse over antatt høyeste nivå vurderes risikoen knyttet til materielle verdier redusert til akseptabelt nivå.

Det vises til vedlagte ROS-analyse for mer informasjon, vedlegg 3.

5.14. Rekkefølgebestemmelser

Det er knyttet rekkefølgebestemmelser til geoteknikk, plan for beskyttelse av omgivelsene samt vann- og avløp. Dette skal være utført/godkjent før igangsettingstillatelse gis.

5.15. Gjennomføring av planforslaget - anleggsfasen

Det er utarbeidet egne rekkefølgebestemmelser som skal sikre området i anleggsperioden. Det stilles krav til at det utarbeides en plan som skal beskytte omgivelser, naboer, terreng og vegetasjon i bygge- og anleggsfasen. Beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes.

Det vil være behov for midlertidige rigg- og anleggsområder innenfor planområdet. Disse områdene er sikret i plankart og bestemmelser.

6. Konsekvenser av planforslaget

6.1. Overordnede planer

Planforslaget er en oppfølging av gjeldende KPA. Planforslaget er i hovedsak i tråd med overordnede planer og er en del av ønsket utvikling i området.

6.2. Landskapsbilde

Planområdet vil oppleves som et samferdselsanlegg langs fjorden. Planlagt tiltak vil ikke påvirke siktlinjene i landskapet.

Det er gode solforhold på eiendommen. Området er ikke spesielt utsatt for vær og vind, utover hva som anses som normalt. Selve planområdet er ikke utsatt for flom eller snøras-/skred.

6.3. Stedets karakter

Området er allerede i bruk som ferjeleie med oppstillingsplasser. Endringene vil derfor bli marginale.

6.3.1. Visuell karakter

Planlagte nye tiltak vil forbedre eksisterende bygningsmiljø på ferjeleiet og gi det en arkitektonisk kvalitet og helhet. Ny bebyggelse vil være med på å underbygge stedets bruk og være gjenkjennbart for brukerne.



Figur 19. Nærvirkning av planlagte bygg, sett fra øst.

6.4. Kulturminner og kulturmiljø

Nordland fylkeskommune har sjekket og gjennomført et mindre arkeologisk registreringsarbeid innenfor planområdet. Det ble ikke gjort funn av automatisk fredede kulturminner. Planen vurderes derfor til å ikke ha konsekvens for automatisk fredede kulturminner, eller andre kulturminner. Dersom det dukker opp kulturminner/fornminner under opparbeidelse av området, skal arbeidet umiddelbart stanses, og kulturminnemyndigheten varsles. Det er tatt inn en bestemmelse angående kulturminner.

6.5. Naturmiljø og naturverdi

Rapporten fra Natur og samfunn slår fast at planlagt detaljregulering vil ha konsekvenser for naturtypen boreal hei og artsrik vegkant. Området registrert som boreal hei har lav kvalitet, lite naturmangfold og er i tidlig gjenvekstsuksessjon. Natur og samfunn mener at boreal hei vil bli lite påvirket på grunn av tilstanden og kvaliteten på naturtypen.

Rapporten sier også at området med naturtypen artsrik vegkant vil bli påvirket. Dette er et lite område som er lokalt viktig. I henhold til rapporten kan artsrik vegkant revegeteres.

Natur og samfunn registrerte platanlønn (fremmed art) i området. I deres rapport står det at denne bør fjernes ved i forbindelse med anleggsarbeidene. Plante og masser rundt rotsone transporteres til godkjent deponi eller legges under én meter masse. Utføres etter anvisninger fra sakkyndig.

Se vedlegg 8 «Kartlegging av naturmangfold» for mer informasjon.

6.6. Vannmiljø

Fiskebølvassdraget ligger sør for planområdet. Planlagte tiltak, eller planområdet, påvirker ikke vann og elver. Det vil derfor ikke ha konsekvenser for Fiskebølvassdraget.

Deler av vannforekomsten Sløverfjorden inngår i planområdet. Elektrifisering av ferjesambandet krever ingen tiltak i sjøen. Det er ikke planlagt tiltak som gir direkte avrenning til sjøen. Elektrifiseringen fører derfor ikke til at vannforskriftens miljømål ikke nås eller at tilstanden forringes.

Bestemmelsene åpner opp for at det kan tillates mudring i havneområde sjø. Dette vil kreve en egen søknadsprosess der nødvendige tiltak i henhold til vannforskriften skal være oppfylt før endelig vedtak etter tillatelse gis.

6.7. Landbruk

Planlagt tiltak vil påvirke om lag et dekar av et område registrert som naturbeite. Området vil berøres av en fylling for å etablere fortau. Når fortauet er etablert vil fyllingskråningen kunne revegeteres og benyttes til beite. Tiltaket vil derfor ha noe konsekvens for dette arealet, men skal revegeteres til samme tilstand, se bestemmelsene § 5.1.4.

6.8. Rekreasjonsinteresser

Planområdet berører ikke eksisterende rekreasjonsområder. Planforslaget sørger for at planområdet har forbindelser ut til regulerte gang- og sykkelveger.

6.9. Uteoppholdsareal og grønnstruktur

Planlagt utbygging vil ikke påvirke uteoppholdsareal og grønnstruktur i området.

6.10. Barns interesser

Barns interesser vil ikke bli påvirket av planlagt tiltak.

6.11. Sosial infrastruktur

Tiltaket vil ikke påvirke eksisterende sosial infrastruktur eller føre til at det må etableres ny sosial infrastruktur.

6.12. Universell tilgjengelighet

Planprosessen har hatt fokus på hvordan man kan gjøre området mer universelt tilgjengelig. Det er et ønske om å gi bedre orientering og skilting for mennesker med nedsatt funksjonsevne.

6.13. Sammendrag av ROS-analyse

Det er laget en risiko- og sårbarhetsanalyse som eget vedlegg til planen. Malen er basert på veiledning fra DBS. Analysen viser at det er risiko knyttet til masseras/skred, flom/flo, havnivåstigning, brann, forurensning og diverse ulykker. Med avbøtende tiltak (som blant annet å øke høyde OK gulv til +3,85 moh, sørge for at det finnes prosedyrer, rutiner og vedlikehold samt trafikksikkerhetstiltak) vil risiko og sårbarhet være på et akseptabelt nivå.

Se vedlegg «ROS-analyse» for mer informasjon.

6.14. Naturressurser

Planlagt detaljregulering er en del av ønsket utvikling av området og vil ikke påvirke naturressurser.

6.15. Grunnforhold

Firmaet Geovita AS har gjennomført grunnundersøkelser i området og utført en utredning av områdestabiliteten. I tillegg har de utarbeidet et ingeniørgeologisk notat som omhandler utredning av områdestabilitet i forbindelse med bergskjæring nordvest for Fiskebøl ferjeleie.

Grunnundersøkelser og utredning av områdestabilitet slår fast at «... *Tilstedeværelse av sprøbruddmateriale/kvikkleire i tiltaksområdet kan utelukkes og kvikkleireskredfare etter prosedyren i NVE veileder 1/2019 kan følgelig utelukkes...*». Dette forutsetter at tiltaket ikke endres utover det som er vurdert i rapporten. Utredningen påpeker at det, på daværende tidspunkt, ikke er utført grunnundersøkelser i sjøen eller i eksisterende fylling til ferjeleiet. Det forutsettes derfor at sprengningsarbeid utføres slik at vibrasjoner begrenses og ikke overskrider grenseverdier gitt i NS-EN 8141-3.

Det ingeniørgeologiske notatet omhandler en stabilitetsvurdering av planlagt bergskjæring og terreng over skjæringen, samt anbefalinger i forbindelse med planlagt berguttak. Etablering av bergskjæring fører til at blokkmassene i bakkant av tekniske bygg må legges med en helningsvinkel som ikke overstiger 1:1,5 opp til terrengnivå. Tiltaket fører til at resterende berg må sikres.

Notatet slår fast at en person med geologisk kompetanse må følge opp arbeidene i byggefasen. Dette er tatt inn i bestemmelsene (§ 8.1.1).

Se vedlegg 4 og 5 «*Utrekning av områdestabilitet*» og «*Ingeniørgeologisk notat bergskjæring*» for ytterligere informasjon.

6.16. Massebalanse

Det vil kunne bli behov for utkjøring av masser. Dette vil belyses ytterligere i videre prosjektering. Det er lagt til rette for å kunne plassere noen masser og arrondere terrenget i bakkant av tekniske bygg.

6.17. Teknisk infrastruktur

6.17.1. Vann og avløp

Eksisterende VA-ledninger vil benyttes. Tiltaket vil ikke føre til endringer.

6.17.2. Renovasjon

Planen sørger for at det er tilstrekkelig areal for plassering av avfallsløsning og snuareal for store kjøretøy innenfor planområdet.

6.17.3. Energiforsyning

Det er beregnet at tiltaket vil ha et energibehov på om lag 3,6 GWh/år.

På Fiskebøl ferjeleie skal det etableres komplett ladeanlegg for hurtiglading med direkte forsyning fra strømmettet. Ferjeleiet ligger ca. 265 meter fra nærmeste eksisterende nettstasjon. Det vil være behov for å oppføre en ny trafo i tilknytning til ferjeleiet. Grøft for høyspentkabel fra eksisterende trafo og til nytt teknisk bygg må etableres. Dette gjøres i samråd med Noranett, som selv leverer trafo og kabler.

Det må opprettes dialog mellom Noranett og rederi vedrørende spenningsnivået ny trafo på kai skal transformere til, og om det er hensiktsmessig å transformere direkte til spenningsnivået for ladeanlegget. Dette blir da et spenningsnivå som er utenfor standard nivå i Norge.

De tekniske byggene blir fylkeskommunens eiendom, der Noranett får disposisjonsrett for traforom og selv eier utstyret i rommet. Rederiet får disposisjonsrett for tavlerommene og eier utstyret i disse rommene. Grensesnittet mellom trafo og ladeanlegg blir et forhold mellom Noranett som netteier og rederiet som strømkunde.

Ladetårnet med koblingsutstyret mot ferjen eies av rederiet.

Tiltakene som må utføres på elektro er oppsummert i tabellen under.

Tabell 1 Tiltak for tilrettelegging for el-ferjer

Beskrivelse	Prosjekteres, driftes og eies
Tilknytning fra nett til trafo	Nettselskap Noranett
Nettstasjon (trafo mm.)	Nettselskap Noranett
Ladeinfrastruktur (tavler mm.)	Rederi
Ladeinstallasjon på tilleggs kai	Rederi
Kabling mellom de ovennevnte	Rederi/NFK
Tekniske bygg som huser trafo og ladeinfrastruktur	NFK
Føringsveg for likestrøms tilførselskabel til ladetårn	NFK

6.18. Trafikkforhold

6.18.1. Trafikk

Situasjonene for myke trafikanter vil sikres gjennom tydelig markering av arealbruk og funksjoner. Planen vil legge til rette for god kobling til gangforbindelse fra ferjeleiet langs fv. 7638 og til Hellsundberget.

6.18.2. Havneområde

Krav til dybde og areal av ferjebåns tilfredsstillende ikke gjeldende krav i N400 5.8.2-5. Det vil i fremtiden kunne være behov for å utdype ferjebåsen noe innerst mot ferjekaibrua. Planbestemmelsene åpner derfor opp for mudring innenfor havneområde i sjø. Nødvendig dokumentasjon knyttet til dette vil følge en ev. fremtidig søknad.

Elektrifiseringen av ferjeleiet vil ikke føre til økt påvirkning av havneområdet i sjø. Det er allerede etablert ferjeleie i området, det legges ikke opp til hyppigere avganger eller økning i kapasitet på ferjene. Det er ingen annen havnevirksomhet i området. Manøvrering i havna, og drift av havna, vil ikke bli påvirket som en følge av tiltaket.

6.18.3. Parkering

Det legges opp til tolv parkeringsplasser, hvorav én er tilrettelagt for mennesker med nedsatt funksjonsevne.

6.18.4. Energiforbruk og miljøoppfølging i anleggsfasen

Det er gjort en vurdering av om man kan benytte overskuddsmasse til fylling for tekniske bygg. Utsprengt berg vil delvis benyttes til fylling og kompletterende plastring.

Det tilstrebes gode rammer og rutiner for miljø i prosjektet. Det vil legges til rette for at det skal finnes muligheter til å sortere avfall ved oppstart og i hele anleggsperioden.

Alle maskiner i området vil være utstyrt med absorbenter slik at man kan kjapt kan forhindre forurensning av grunn og masser ved en eventuell lekkasje. Dersom en lekkasje skulle skje vil massene behandles som forurensede masser og behandles deretter.

6.18.5. Brann- og redningstjeneste

Området er tilgjengelig for brann- og redningstjeneste ved at det er tilstrekkelig areal for oppstilling.

6.19. Miljøforhold

6.19.1. Sol og skygge

Solforholdene påvirkes ikke av planlagte tiltak innenfor planområdet.

6.19.2. Støy, støv, forurensing

Planlagt tiltak vil ikke føre til endring i støybildet i området. Støv fra vegtrafikk har kort rekkevidde og vil ikke prege bebyggelsen i og nær området. Støv fra byggevirksomhet kan være en problemstilling ved utbygging av området. Området er ikke utsatt for luftforurensning i den grad at konkrete tiltak bør vurderes. Det er liten fare for forurensing i grunnen da området består av hovedsakelig grunnfjell.

Situasjonen forverres ikke, men bedres mht. forhold knyttet til støy, støv og forurensing.

6.19.3. Flom

Det er lagt opp til lokal overvannshåndtering som skal være med på å forhindre at vann havner på avveie. Tiltak som forhindrer dette er lavbrekk, fordrøyning og grøfter.

6.19.4. Stormflo og havnivåstigning

Elektrifiseringen vil ikke påvirke stormflo og havnivåstigning. Planen tar høyde for dette gjennom bestemmelser om nedre kotehøyde for ny bebyggelse.

6.19.5. Overflatevann

Planområdet ligger i hellende terreng. Fjerning av vegetasjon og større areal med harde flater vil forsterke avrenning fra området.

Det er lagt inn lavbrekk i området som skal sørge for at overvannet føres direkte til sjø.

6.20. Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget vil ikke ha vesentlig økonomiske konsekvenser for Hadsel kommune.

6.21. Grunnerverv

Vedtatt reguleringsplan er det juridiske grunnlaget for erverv av grunn og rettigheter som er nødvendige for gjennomføring av tiltaket. Erverv av grunn søkes løst ved minnelige avtale. Dersom minnelige forhandlinger ikke fører fram, grunn- og rettigheter erverves ved ekspropriasjon (tvungen avståelse) med hjemmel i veglova § 60 eller plan- og bygningslovens kapittel 16 - jfr. § 12-4. Ved ekspropriasjon blir erstatningen fastsatt ved rettslig skjønn.

6.22. Konsekvenser for næringsinteresser

Planforslaget vil ikke ha konsekvenser for næringsinteresser.

6.22.1. Bolyst og næringsutvikling

Tiltaket bidrar til å opprettholde kontinuitet og rutetilbud ferjesambandet Melbu-Fiskebøl, som er positivt med hensyn til boligutvikling på regulerte tomter (Bømyra boligområde, Hellsundbergan) innenfor naboplanen (Områderegulering for oljevern- og miljøsender ved Fiskebøl») (PlanID: AV10).

Det reguleres inn fortau i planforslaget, som sikrer forbindelse mellom ferjeleiet og regulert gang/sykkelveg i naboplanen fram til ferjeleiet. Tiltaket bygger også opp under næringsutvikling i området, som sikrer trafikksikker forbindelse fra boligområde og kollektivtilbud ti Melbu og omegn.

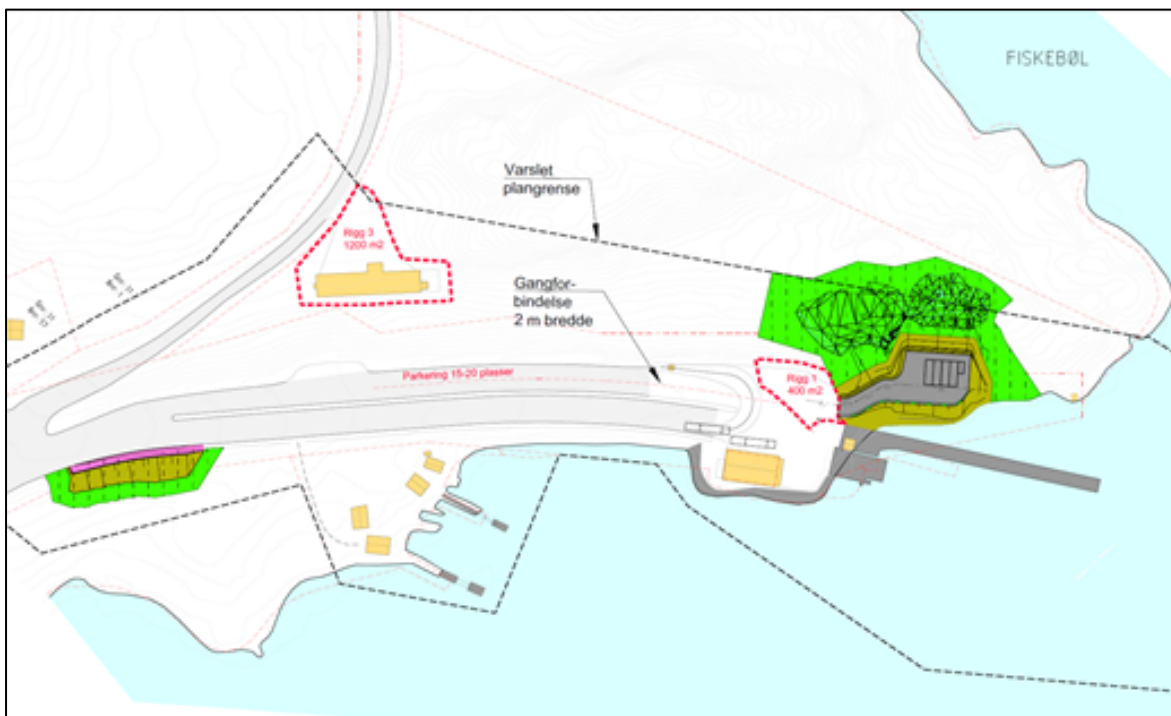
6.23. Interesse motsetninger

Utbyggingen er i tråd med overordnet plan, og det er derfor grunn til å tro at eventuelle interesse motsetninger er avklart i overordnet plan.

6.24. Konsekvenser i anleggsfasen

Utbyggingen krever at det etableres en anleggsplan og faseplaner for utbygging slik at konsekvenser i anleggsfasen minimeres. Areal for midlertidige bygge- og anleggsområder er tatt inn i plankartet (# 1-2), samt vist i figur 17 med rød stiple linje. Rene stedegne masser som er egnet til landskapsforming kan etableres og terreng arronderes innenfor bestemmelsesområde 3. Dette er vist i plankart som #3 og i figur 21 vist som grønt areal i området nord for ferjeleiet.

Overnevnt forhold er sikret bestemmelsene. Det vil ikke være noen varige konsekvenser ut over selve anleggsfasen for elektrifiseringen av ferjeleiet.



Figur 20. Utsnitt fra 3D-modell for prosjektet som viser midlertidige rigg- og anleggsområder, samt skråning og fyllingsutslag ved tilknytning av fortau i sørvest.

7. Merknader fra interessenter

Innspillene finnes i vedlegg 10 Merknader fra interessenter. Håndteringen av disse finnes i vedlegg 11 Svar på merknader fra interessenter.

8. Vedlegg

Følgende vedlegg medfølger:

- Vedlegg 1. Plankart
- Vedlegg 2. Planbestemmelser
- Vedlegg 3. ROS-analyse
- Vedlegg 4. Utredning av områdestabilitet
- Vedlegg 5. Ingeniørgeologisk notat bergskjæring
- Vedlegg 6. Situasjonsplan med terrengsnitt
- Vedlegg 7. Nær- og fjernvirkning
- Vedlegg 8. Notat naturmangfold
- Vedlegg 9. Varslingsdokument
- Vedlegg 10. Merknader fra interessenter
- Vedlegg 11. Svar på merknader fra interessenter