

Planbeskrivelse

Detaljreguleringsplan «Industriområdet
Børøya vest». Plan ID BØ40.



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Bergersen utleie AS
Tittel på rapport: Planbeskrivelse
Oppdragsnavn: OBSAS Tomt og fylling Børøya
Oppdragsnummer: 631478-01
Utarbeidet av: Dagmar Kristiansen
Oppdragsleder: Dagmar Kristiansen
Tilgjengelighet: Åpen

01	1. sep. 2021	Planbeskrivelse	DK	AIK
Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS

Innholdsfortegnelse

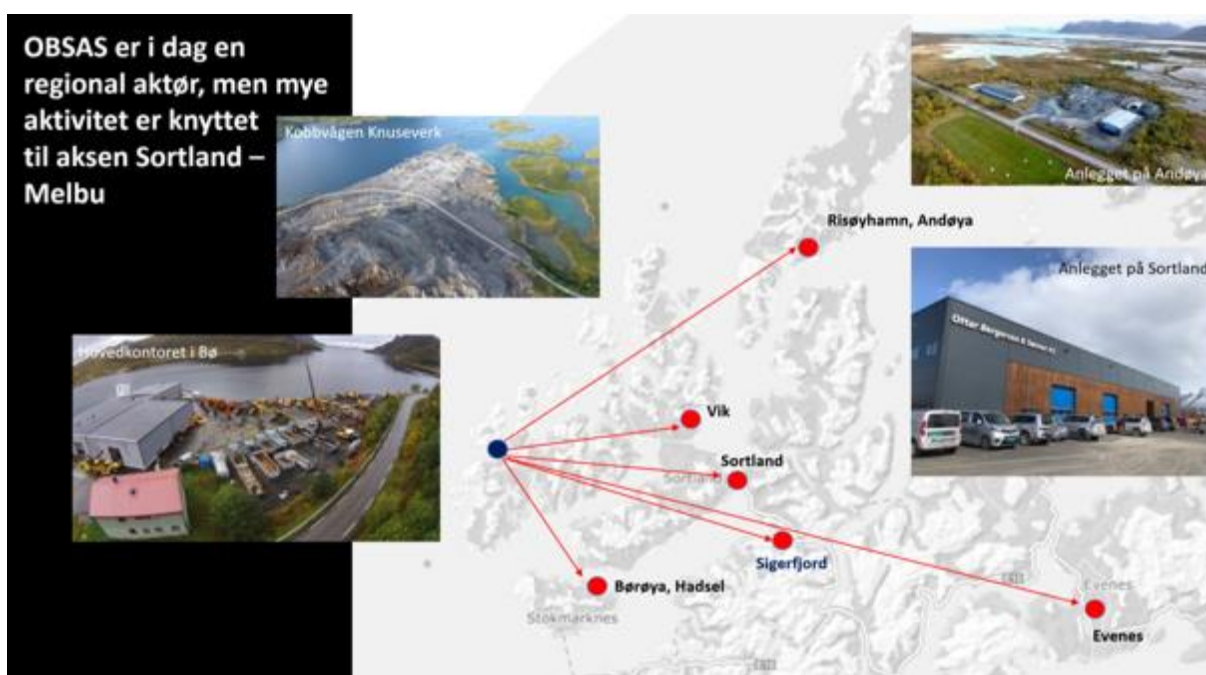
1.	Dagens situasjon	4
1.1.	Bakgrunn	4
1.2.	Eierforhold	5
1.3.	Medvirkningsprosess	7
1.4.	Innspill	7
2.	Planstatus og rammebetingelser	16
2.1.	Kommuneplanens arealdel	16
2.2.	Områdereguleringsplan	16
2.3.	Mindre reguleringsendring BØ24 Børøya industriområde	17
2.4.	Planvarsel for detaljreguleringsplan BØ42	17
2.5.	Planvarsel for detaljreguleringsplan BØ41	18
2.6.	Vurdering av KU	19
3.	Beskrivelse av planområde	20
3.1.	Beliggenhet i kommunen	20
3.2.	Planavgrensning	20
	Feil! Bokmerke er ikke definert.	
3.3.	Dagens arealbruk og tilstøtende arealer	21
3.4.	Landskap	23
3.5.	Kulturminner og kulturmiljø	24
3.6.	Naturverdier	24
3.7.	Rekreasjonsverdi	25
3.8.	Barns interesser	25
3.9.	Trafikkforhold	25
3.10.	Grunnforhold	25
3.11.	Teknisk infrastruktur	26
3.12.	Radon	27
4.	Beskrivelse av planforslaget	28
4.1.	Planlagt arealbruk, bebyggelse og trafikkløsning	28

4.2. Tilknytning infrastruktur	32
4.3. Virkninger/konsekvenser av planforslaget	32
5. ROS-analyse	38
5.1. Sjekkliste	38
5.2. Risikovurdering	39

1. Dagens situasjon

1.1. Bakgrunn

Ottar Bergersen & Sønner AS (OBSAS), er ett av Vesterålens største maskinentreprenør-firmaer med hovedkontor i Bø kommune, men med aktivitet i hele Vesterålen. Selskapet har avdelinger i kommunene Andøy, Hadsel og Sortland. Selskapet hadde i 2020 en omsetning på nærmere 200 mill NOK og 75 ansatte. Firmaet har i den senere tid utført store entreprisekontrakter i Hadsel kommune, og har i den forbindelse valgt å etablere seg på Børøya i Hadsel kommune.



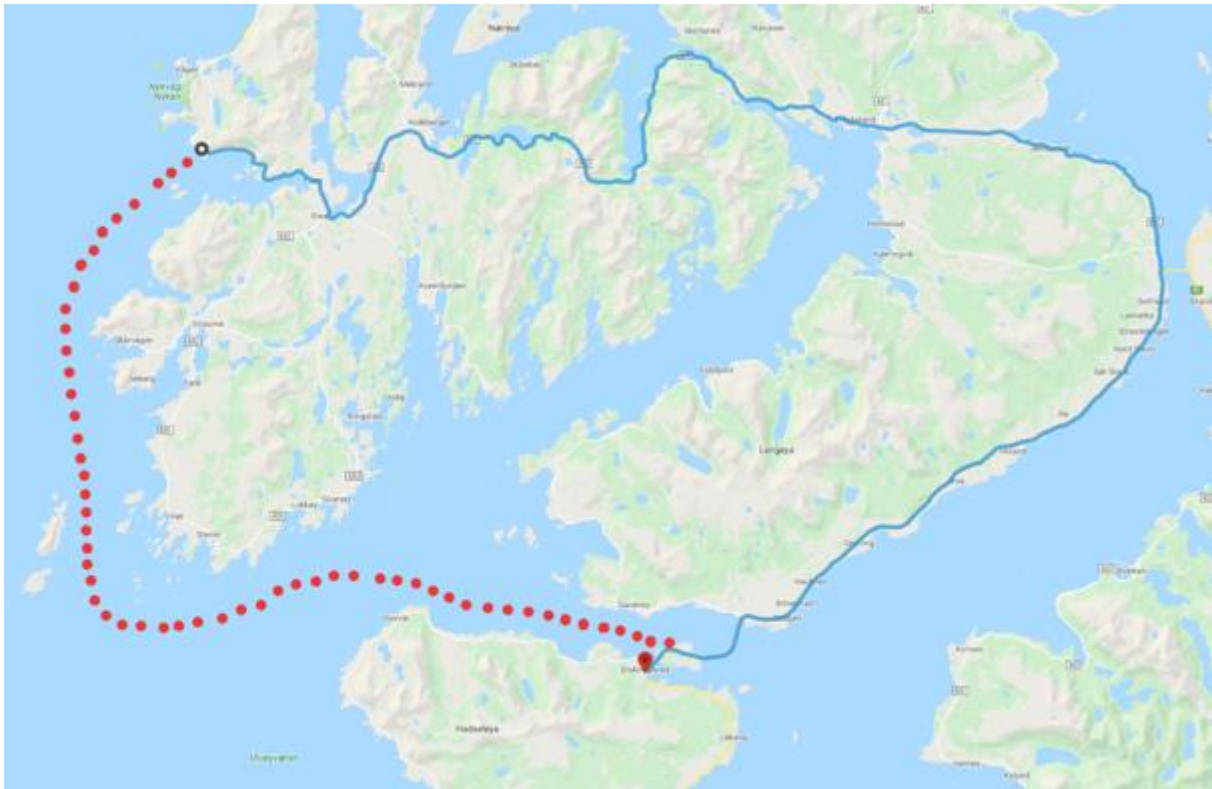
OBSAS i Vesterålen

OBSAS overtok i 2000 steinbruddet i Kobbvågen i Bø, som ble åpnet i 1989 av Statens vegvesen. Ressursen består av lys, hard gabbro av svært høy kvalitet. Kobbvågen er kartlagt av NGU som en ressurs med regional betydning. Årlig produksjon er ca. 400.000 tonn der 95% skipes ut over kai. Gabbro fra Kobbvågen benyttes til vegbygging, betong og asfalt av kunder i hele Nord-Norge, og er derfor en ettertraktet ressurs i forbindelse med mange ulike vei-, havne- og byggeprosjekter. Nærmeste uttak med tilsvarende kvalitet finner vi i Lødingen Vestbygd, på Helgeland og i Bjarkøy.

I dag foregår det ilandføring og lagring av masser ved Nordlaks, som er en midlertidig løsning. Området som søkes regulert vil bidra til mer langsiktighet, som gir forutsigbarhet og bedre ivaretagelse av miljø-, støy og støvutfordringer - som kan oppstå ved slike operasjoner.

Ilandføringen er som følge av kontrakter som OBSAS har for levering av masser til utviklingsprosjekter hos både Nordlaks Eiendom, Trollfjord Nett, Trollfjord Bredbånd, Bolyst Hadsel, Hotell Richard With, samt andre mindre oppdrag i regionen. Blant annet kjøper Hadsel kommune jevnlig grus fra OBSAS.

Mest miljøvennlig transport av masser fra Kobbvågen masseuttak i Bø er med båt. Lasting og transport til havs er beste løsning både når det gjelder helse, miljø, sikkerhet og klimautslipp. For å kunne transportere masser sjøveien er man avhengig av å frakte et minimum på 2.000 tonn pr anløp, som tilsvarer 130 lastebil-lass. Ved lossing av slike båter er effektiv logistikk og infrastruktur avgjørende.



Avstand med bil 80km. Båtrute avmerket med rødt.

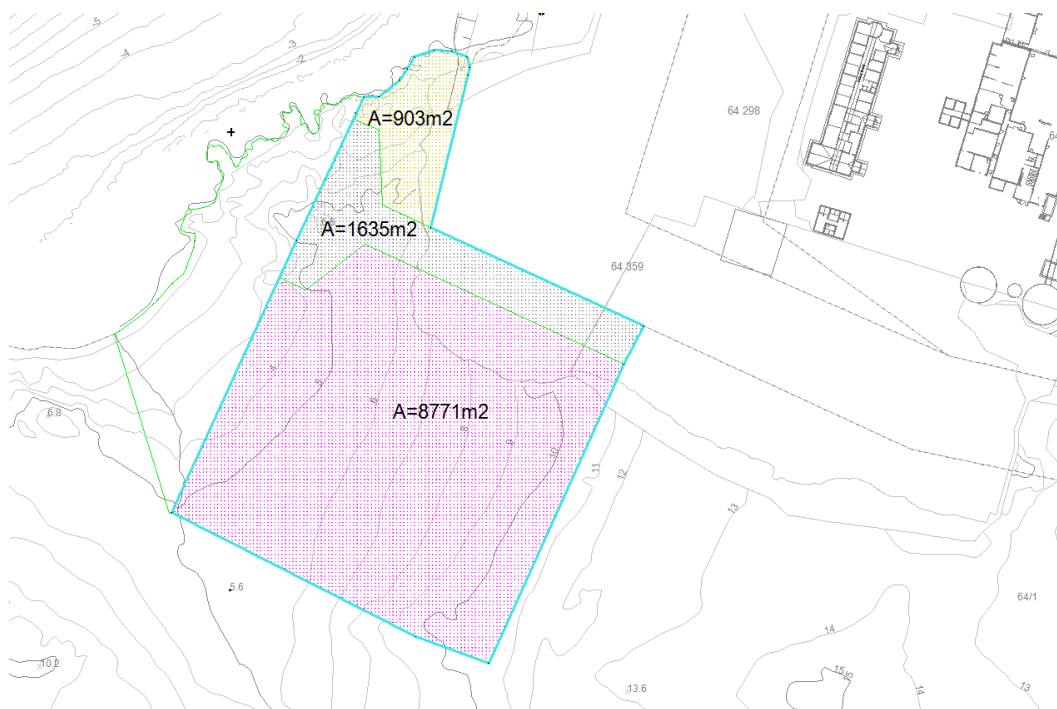
1.2. Eierforhold

I kjøpekontrakt (22.10.2020) mellom Selger Hadsel kommune og kjøper Bergersen Utleie AS som er datterselskap til OBSAS, er en av betingelsene i kjøpekontrakten:

12. Andre betingelser

Før bygningsmasse kan føres opp på eiendommen må selger ha gjennomført anskaffelse av flytting av vannledning som går over eiendommen.

Ilandføring av masser til tomte skal skje i henhold til T-1442, nasjonale støyreringslinjer, og for øvrig forurensningslova.



Eiendomsgrenser til OBSAS avmerket med blå linje. Eiendomsgrenser er koordinat festet.

Deler av eiendommen som ble solgt av Hadsel kommune er i områderegeringsplan regulert til offentlig vei (areal $A=1635\text{m}^2$) og industriområde nord for veien (areal $A=903\text{m}^2$). Opprinnelig ønsket man ilandføring av masser med å realisere en mindre fylling nord for eiendom, innenfor industriområdet B11 (områderegeringsplan BØ24). Seinere ble forslag for fyllingsplassering endret.



Opprinnelig plan for arealutnyttelse med fylling i nord

I tillegg pågår dialog med kommunen om makebytte om å tilbakeføre arealer til kommunal vei mot frigjøring av arealer langs kysten, som tidligere er avsatt til grønnstruktur.

1.3. Medvirkningsprosess

I medhold av plan- og bygningslovens §12-3 og 12-8, ble det varslet oppstart av detaljregulering for ny industritomt i den vestre delen av plan BØ24 «Områderegulering for Børøya industriområde»,

Varsel ble annonsert på hjemmesiden til Hadsel kommune og i Bladet Vesterålen.

Alle berørte parter ble varslet direkte med brev eller e-post. Det ble gitt mulighet til å sende innspill/merknader innen 27.7.2021.

1.4. Innspill

Innspill i sin helhet ligger vedlagt planforslaget. Nedenfor oppsummeres de ulike innkomne innspill, med påfølgende kommentar fra forslagstiller.

1.4.1. Nordland Fylkeskommune

I oppstartsmeldingen kommer det ikke klart fram hvilke følger planen kan få for området, hvilke føringer som er gitt i overordnet plan, saksgangen for reguleringsplanen, hvilke muligheter det gis for aktiv medvirkning og hvor en kan finne mer informasjon om planarbeidet.

Forholdet til regionale interesser

Så langt vi kan se på nåværende tidspunkt, kan vi ikke se at det vil stride med regionale interesser. Fylkeskommunen er enig de forhold og temaer som kommunen løfter frem som relevante i referat fra oppstartsmøtet. I tillegg bør det ses til potensiell påvirkning på bomiljøet som ligger like ved planområdet, samt viktige naturmiljø i sjø og hvorvidt byggegrunnen er sikker.

Automatisk fredete kulturminner

Vi har sjekket nevnte planer mot våre arkiver. Så langt vi kjenner til, er planforslaget ikke i konflikt med verneverdige kulturminner. Vi viser også til uttalelsen fra Norges arktiske universitetsmuseum per 01.07.2021: «Det finnes ingen kjente marine kulturminner i gjeldende området og vi vurderer muligheter for konflikt med eventuelle marine kulturminner som liten. Vi har derfor ingen merknader til planforslaget.» Videre merker vi oss at varslingsplikten jf. kulturminnelovens § 8, 2. ledd er tatt inn i planbestemmelsene. Dette er vi godt fornøyde med.

Kommentar fra forslagstiller:

Innspillet er ivaretatt.

1.4.2. UiT Norges arktiske universitet

Planforslaget vil legge til rette for ny industritomt i vestre delen av planområde områderegulering for Børøya industriområde. Sjøarealet i gjeldende planområdet ble dekt av marin arkeologisk befaring utført av UM i 2003 i forbindelse med regulering for industriområde Børøya nord uten at det ble registrert kulturminner under vann. Vi har derfor ingen merknader til planforslaget.

Vi minner tiltakshaver om at dersom en i forbindelse med tiltaket skulle komme over automatisk vernet kulturminner eller funn av kulturhistorisk betydning, skal arbeid stanses og UM varsles jfr. kulturminneloven § 8, 2. ledd.

Kommentar fra forslagstiller:

Innspillet er ivaretatt.

1.4.3. Statens vegvesen

Fylkeskommunen overtok veieierrollen fra 01.01.20 for fylkesveg, og vil kunne komme med en vegfaglig vurdering av planforslaget. Statens vegvesen har ingen merknader til varselet.

1.4.4. Fiskeridirektoratet

Det er ikke kartlagt fiskeplasser i nærheten av tiltaksområdet, men det er to akvakulturanlegg i nærheten (figur 1). Omtrent 900 meter nord ligger lokaliteten 13296 Sandnes Ø og 800 meter øst ligger lokalitet 11230 Børøya Slaktemerd. Miljødirektoratet har kartlagt marine naturtyper i området¹. Det er kartlagt to svært viktige skjellsandområder nord for tiltaksområdet, omtrent 400 og 900 meter unna. Skjellsand er et habitat som ofte er rikt på bløtbunnsfauna, og som fungerer som gyte og oppvekstområder for flere fiskearter. I tillegg benytter større krepsdyr skjellsandbankene til parringsplasser og ved skallskifte, de finner også matgrunnlag her. Skjellsand regnes som en ikke fornybar ressurs innenfor overskuelige tidsrammer.



Figur 1. Akvakultur i nærheten av tiltaksområdet og kartlagte marine naturtyper. Sorte felt: Skjellsandområder.

Vurdering:

Fiskeridirektoratet region Nordland ber om at de kartlagte skjellsandområdene og akvakulturlokalitetene hensyntas. Ved utfylling i sjø forutsetter vi at det gjøres avbøtende tiltak for å redusere spredning av partikler, og at det benyttes rene masser.

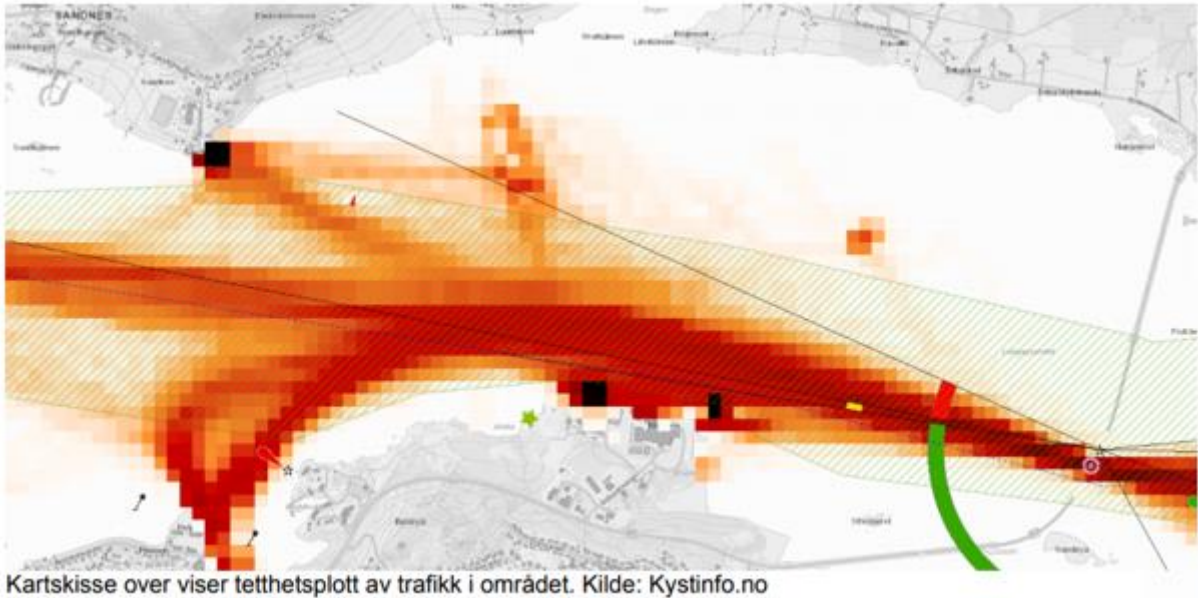
Fine partikler holder seg i vannmassene over lang tid, følger havstrømmene og kan dermed også spres langt fra planområdet. Vi ber om tett dialog med Nordlaks Oppdrett AS og Nordlaks Produkter AS som drifter akvakulturanleggene i nærheten, for å avdekke hvilke hensyn som bør tas for at tiltakene kan gjennomføres uten negative konsekvenser for driften ved lokalitetene. Fiskeridirektoratet råder til at tidspunkt for tiltak som berører sjø primært bør skje på høsten og tidlig vinter, fordi det er den perioden av året hvor det marine livet i kystsonen ligger mest i ro.

Kommentar fra forslagstiller:

Innspillet er ivare tatt. Se reguleringsbestemmelser ang. tiltak i sjø.

1.4.5. Kystverket

Farvannet som er knyttet til området som omfattes av oppstartsmeldingen er preget av stor diversitet i fartøystyper og bruk. Trafikkmessig kjennetegnes sjøområdet av en del farvannshinder og kryssende trafikk. Nyetablering av anløpspunkt innenfor området kan dermed få konsekvenser for sjøtrafikken.



Kystverket anbefaler derfor at brukere av det berørte farvannet gis anledning til å uttale seg i det videre planarbeidet. Eksempelvis bør los kontaktes for å avdekke eventuelle interessekonflikter knyttet til manøvreringsforhold i området. Det er også ønskelig at det i den videre planprosessen opplyses om forventet bruk av ny industritomt fra sjøsiden. Kystverket ønsker opplysninger om antatt type og størrelse på fartøy, og et anslag over mengde anløp. Vi vil på bakgrunn av denne typen opplysninger vurdere eventuelle virkninger på trafikkavviklingen i sjø.

Kommentar fra forslagstiller:

Båter som brukes for leveranse av masser er i størrelse 2000 tonn med behov for sjødybde på ca.4,5 meter.

Det er ikke behov for kai, losplikt utgår. Lossing er beskrevet i kap.4.1.

Størrelsen på leveranse av masser kan variere, men i dag (på midlertidig lagringsplass ved Nordlaks) tar man inn cirka 2.500 tonn hver måned, noe som innebærer 1 båt hver måned. Dette kan i perioder fordobles, avhengig av byggeaktiviteter i kommunen.

1.4.6. Avinor

Planområdet ligger ca. 2850 - 3000 meter vest-sørvest for landingsterskel til bane 09 (fra vest) ved Stokmarknes lufthavn.

Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Stokmarknes lufthavn

Det må ikke etableres bygg, tilbygg eller anlegg som gjennomtrenger hinderflatene (horisontalflaten) i restriksjonsplanen for Stokmarknes lufthavn, dvs. kote 48 meter over

havet. Det stilles krav om at alle byggekraner som skal operere innenfor planområdet skal være utstyrt med faste røde hinderlys i henhold til gjeldende regelverk. Dersom det skal benyttes byggekraner over kote 48 meter over havet, må tiltakshaver på forhånd søke Stokmarknes lufthavn om godkjenning av kranbruken. Tiltakshaver skal før byggekraner kan tas i bruk, ha på plass nødvendig prosedyre med varslingsrutiner for direkte kontakt mellom kontrolltårnet ved Stokmarknes lufthavn og ansvarlig kranfører. Tiltakshaver er ansvarlig for å gjennomføre en risikoanalyse for å avklare om kranbruken er akseptabelt med hensyn til flysikkerheten. I forbindelse med risikoanalysen bør Avinor v/Prosedyre-design kontaktes med tanke på behovet for en PANS-OPS-vurdering. Kommunen kan ikke gi igangsettingstillatelse for bruk av kraner over kote 48 meter over havet før det foreligger godkjenning fra Avinor.

Krav til radioteknisk vurdering av bebyggelse

Ved alle nye bygg, tilbygg og endring på eksisterende bygg, med maksimal byggehøyde over kote 37 meter over havet, skal søknad sendes Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge konkrete fasadetegninger, tegninger av tak, materialvalg, plassering og fasaderetning. Dette gjelder også for faste kraner på kaia, skip og andre anlegg som befinner seg i sjøområdet. Kommunen kan ikke gi igangsettingstillatelse før det foreligger positiv radioteknisk vurdering for byggene/tilbyggene/fasadeendringene.

Krav til radioteknisk vurdering av kraner

Bruk av mobilkraner til oppføring av bygg og infrastruktur tillates uten separat radioteknisk vurdering. Ved all bruk av tårnkraner til oppføring av bygg og infrastruktur der bommen overstiger kote 37 meter over havet, skal søknad sendes Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge nøyaktig posisjon og størrelse på tårnkranene.

Farlig eller villedende belysning

Av hensyn til sikkerheten for lufttrafikken ved Stokmarknes lufthavn skal det utarbeides en belyningsplan for bebyggelsen og uteområdene som oversendes Avinor for vurdering og godkjenning. Belysningsplanen må også omhandle anleggsperioden.

Forebyggende tiltak mot «birdstrike» ved Stokmarknes lufthavn

- Det stilles krav om lukket håndtering av alle næringsmidler og avfall utendørs.
- Det stilles krav om at utendørs arealer og utstyr rengjøres og eventuelle rester av næringsmidler eller avfall som kan tiltrekke seg fugl fjernes.
- Tak og bygningskonstruksjoner på nye bygg utføres slik at det er lite attraktivt for fugler å hvile og hekke.

Kommentar fra forslagstiller:

Innspillet er ivaretatt. Se reguleringsbestemmelser.

1.4.7. NVE Norges vassdrags- og energidirektorat

Tilsendt generelle innspill.

Kommentar fra forslagstiller:

ROS-analyse viser ikke behov for spesielle tiltak i forbindelse med regulering.

1.4.8. Skretting

Innspill fra Skretting innebærer 2 hovedproblemstillinger:

1. Fylling som delvis vil blokkere fremtidige ekspansjonsmuligheter
2. Støvflukt ifm håndtering av steinmasser. Den største bekymringen er knyttet til opplasting og utkjøring av masser, og skepsis til om det er praktisk mulig å finne tiltak for å redusere støvflukt ifm. denne aktiviteten.

«1. En fylling i sjø, parallelt med Skretting sin eiendomsgrense, slik den er skissert i planforslaget, vil blokkere for fremtidige utviklingsmuligheter for Skretting. Det er kun mot vest det finnes muligheter for arealutvidelser.

På den delen av vår eiendom som ligger mot sør-vest, har vi pr i dag ingen aktiva eller bygninger/konstruksjoner, men vi har ei tomt som kan tas i bruk til videre utvikling. Hvis Bergersen fyller ut i sjø og bruker det planlagte området til mellomlagring og lastning/lossing av steinmasser, vil dette medføre store begrensninger for framtidig bruk av vår eiendom.

Skissen under viser hvordan planforslaget kommer i direkte konflikt med Skrettings behov for areal.»



2. Side 6 (innspill) «Skretting sin bekymring rundt dette med støv er først og fremst knyttet til permanent og varig støveksponering. F.eks. ved et deponi hvor lasting, lossing og flytting av steinmasser utgjør en stor del av den daglige aktiviteten.

Det har vært mye tilsvarende aktivitet tett på Skretting sitt anlegg det siste året. I perioder med tørt vær har vi fått entreprenør til å salte og spyle på vann for å redusere støvflukt.

Dette er enkle og effektive tiltak.»

Side 10 (innspill)

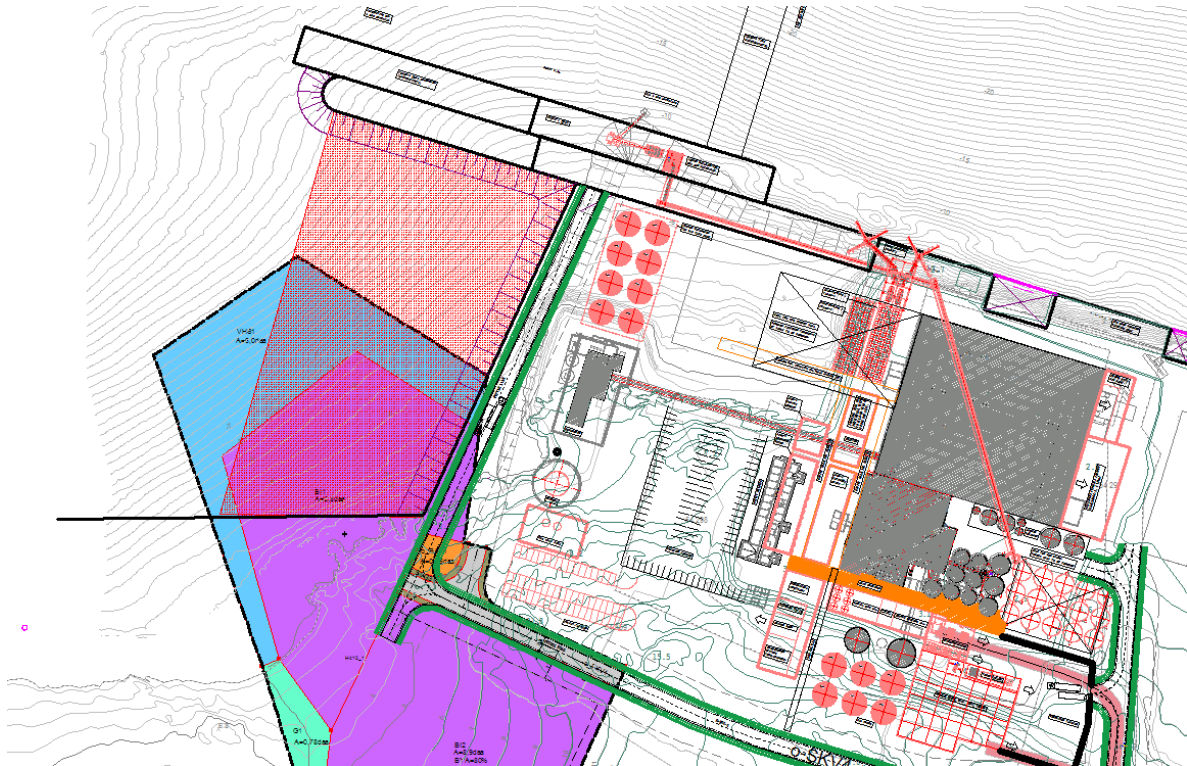
«Vi forutsetter også at andre lokaliseringalternativer for tiltaket blir utredet i planprosessen. og at virkningene for støy og støv som vil påvirke vår eiendom og vår virksomhet blir grundig utredet. Vi mener at et slikt tiltak vil medføre store støy- og støvkonsekvenser både på sjø og på land. Vi vil også kreve at det blir redegjort for omfang og konsekvens av trafikkmengder og -belastning langs adkomstvegen sør for vår eiendom, og også hvor mye båttrafikk som forventes inn og ut av området. Vi ser generelt fram til å få en grundig beskrivelse av tiltaket og dets virkninger.»

Kommentar fra forslagstiller:

Skretting har per dags dato ikke gjennomført regulering av området skissert i den nye masterplanen. Arealet er heller ikke avsatt i gjeldende arealdel av kommunepplanen. Før planvarsel har det pågått dialog med Skretting uten at den nye masterplanen ble presentert.

Skretting har i 2020 utfyllt arealer i havet og utvidet området med ca. 9 200m². I deres innspill med ny masterplan skisseres det ytterligere en utvidelse på 19 000m². Dette viser at ca. 1/2 av B11 området er inkludert.

På kartet under vises den opprinnelige masterplan og tilleggsområdet avsatt i ny masterplan (avmerket med rød skravur).



Siden dette er store utvidelsesplaner hvor realisering kan ligge langt inn i fremtiden, ønsker OBSAS å imøtekomme innspillet fra Skretting ved å tilby Skretting å inngå en privatrettslig avtale om å frigjøre nødvendige arealer innenfor B11 når behovet for utvidelse oppstår. Dette ivaretas gjennom reguleringsbestemmelsene - som ikke gir tillatelse til oppføring av bygg innenfor B11. Området skal brukes kun for massehåndtering og i fremtiden kan de derfor frigjøres mot tilsvarende areal som dekker OBSAS sine behov.

OBSAS eier et areal innenfor områder Skretting har beskrevet i sin masterplan (se bildet under). I Innspill side 9 svarer Hadsel kommune ved Kommunedirektøren i korrespondanse med Skretting: «Eiendomsforholdet er slik at den som eier nabogrunn har

rett til utfylling på sin del, på samme måte som Skretting har det på sin. Skretting må nesten sikre seg sitt areal selv, til tross for at kommunen går langt i å sikre Skretting kommunalt areal uten at dere må kjøpe det (som alle andre må)».



Område avmerket med gul farge er eiendom til OBSAS. Eiendomsforhold beskrevet i kap.1.2

Støvflukt - henviser til kap.4.3 i dette dokumentet.

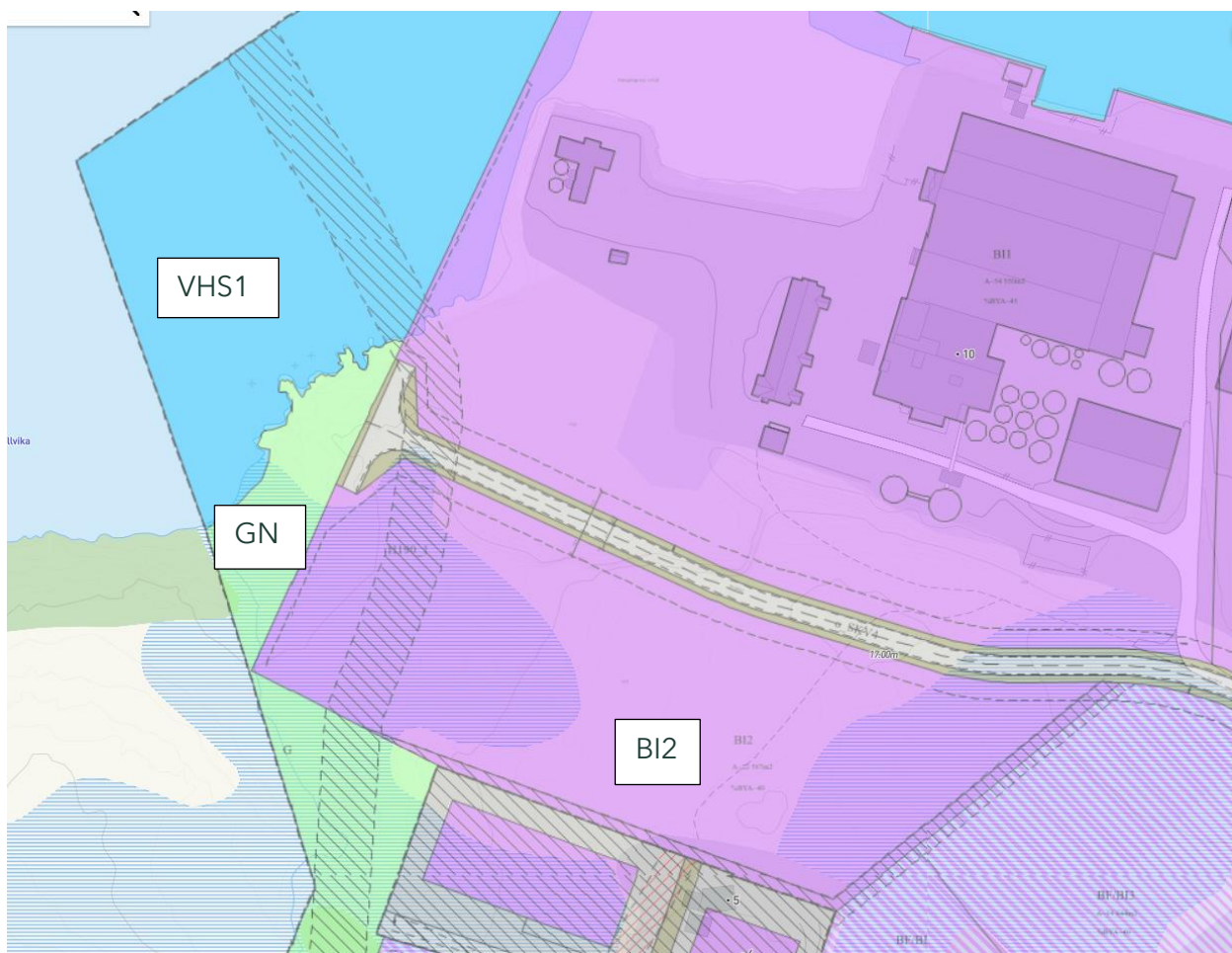
2. Planstatus og rammebetingelser

2.1. Kommuneplanens arealdel

Området avmerket med hensynsone H910 - Reguleringsplan skal fortsatt gjelde

2.2. Områdereguleringsplan

Områderegulering for «Børøya industriområde» Plan ID BØ24.



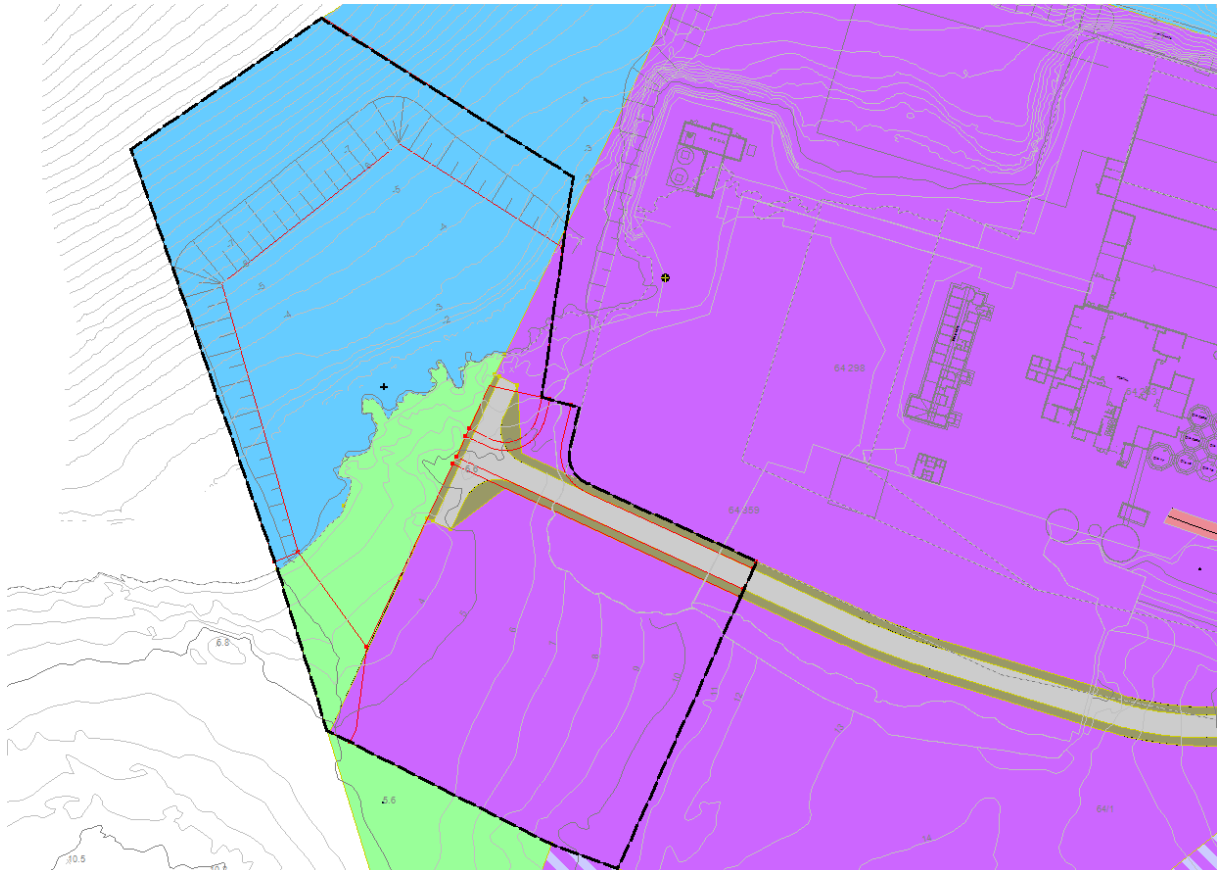
Utsnitt fra områdereguleringsplan BØ24.

Området i sjø VHS1 er i områdereguleringsplan BØ24 regulert som havneområde med tillatelse til etablering av kai. Området BI2 er avsatt til industribebyggelse med tilhørende anlegg, herunder lager. Laveste tillatte terrengnivå er c+3,5, gesimshøyde skal ikke overstige c+45. Før det gis byggetillatelse for bebyggelse skal det foreligge godkjent detaljreguleringsplan.

Områder GN skal til enhver tid framstå som grønne og vegetasjonskledde, for å ivareta ønskede effekter i forhold til visuell og klimamessig skjerming. Dette skal gjøres gjennom bevaring av eksisterende vegetasjon og evt. supplering av denne gjennom tilplanting med stedeagne arter. Nødvendig skjøtsel av vegetasjon tillates.

Planforslaget avviker fra områdereguleringsplan ved at det innenfor området VHS1 ønskes etablering av fylling, som skal brukes til ilandføring av masser og mellomlagring av disse.

Fyllingsareal=8,8daa, av dette 6daa i sjø.



Bildet viser den planlagte formålsinndeling

2.3. Mindre reguleringsendring BØ24 Børøya industriområde

Planarbeid foregår i regi av Hadsel kommune.

2.4. Planvarsel for detaljreguleringsplan BØ42

Detaljregulering Børøya nord, næringsområde

Formålet med planen er å legge til rette for etablering av næringsformål innenfor planområdet. I utgangspunktet ønsker forslagstiller å legge til rette for etablering av et prosessanlegg for dyrking av mikroalger som skal benyttes som råstoff til fiskeindustrien.

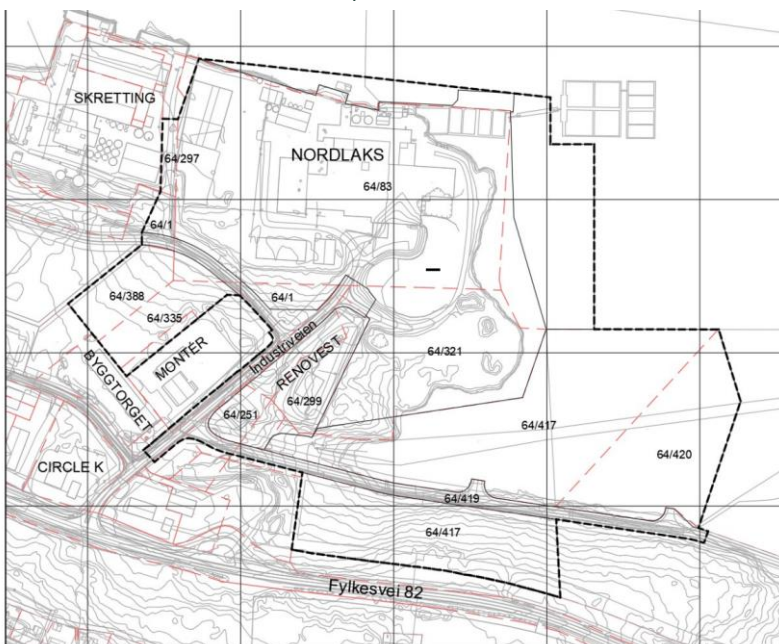
Sekundært ønskes det å se på muligheten for etablering av en batteripark til produksjon av miljøbatterier i ulike former ved bruk av grafitt fra Senja. Alternativt kan det bli aktuelt å regulere planområdet til mer tradisjonell næringsbebyggelse. Detaljreguleringsplanen er vurdert å utløse krav om konsekvensutredning iht. Forskrift om konsekvensutredning av 01.07.2017



Figur 1: Foreslått planområde er markert med svart stiptet linje, omkring tiltaksområde med foreløpig skråningsutslag. (Multiconsult)

2.5. Planvarsel for detaljreguleringsplan BØ41

Privat forslag til detaljregulering Del av BØ24. Detaljregulering vil i det vesentligste samsvare med overordnet plan.



2.6. Vurdering av KU

Oversikt over tidligere utredninger (år 2012) i forbindelse med områdereguleringsplan:

-  1.Børøya industriområde - Kulturminner mai-juni 2010 (Nordland fylkeskommune)
-  2.Børøya industriområde - Marinarkeologi 130610 (Tromsø museum)
-  3.Børøya industriområde - Geotekniske vurderinger 100211 (MC)
-  4.Børøya industriområde - Naturmiljø 091211 (NINA)
-  5.Børøya industriområde - Grunnforurensning 280612 (MC)
-  7.Børøya industriområde - Marint biologisk mangfold 270711 (Akvaplan niva)
-  8.Børøya industriområde - Trafikale forhold 090512 (MC)
-  9.Børøya industriområde - Nærmiljø og friluftsliv 060912 (MC)
-  10.Børøya industriområde - Risiko og sårbarhet 100912 (MC)
-  11.Børøya industriområde - Støy 140912 (Sweco)
-  12.Børøya industriområde - Næringsliv og sysselsetting 210912
-  13.Børøya industriområde - Infrastruktur 071212
-  14.Børøya industriområde - Utslipp til luft 181212

Plankonsulent og kommunen har vurdert at planen ikke medfører krav om konsekvensutredning iht. Forskrift om konsekvensutredning av 01.07.2017

3. Beskrivelse av planområde

3.1. Beliggenhet i kommunen

Området er lokalisert på nordsiden av Fv.82 på Børøya, ved Stokmarknes.



Satellittbildet 2021

<https://www.google.no/maps/@68.5725849,14.9526513,1130m/data=!3m1!1e3?hl=no>

3.2. Planavgrensning



Norge i bilder 2020

Planavgrensning følger i nord eiendomsgrensen til Skretting AS, i øst og sør følges tomtegrense til OBSAS. I vest og NV følger grensen planlagt fylling i sjø med tilhørende havneområde.

Ny industritomt på Børøya foreslås regulert til 2 områder; BI1 og BI2. Innenfor området BI1 tillates det ilandføring og mellomlagring av masser. Området BI2 avsettes til bebyggelse - administrasjon, lagerbygg, garasjer, samt mulighet til å sette opp en produksjonshall.



oppdatert foto fra 2021, Google Maps. Gul strek viser ca. avkrensning av planområde mot sør og øst

3.3. Dagens arealbruk og tilstøtende arealer

Børøya industriområde ble etablert på 1980-tallet. De første bedriftene som etablerte seg var Nordlaks med lakseslakteri/filétfabrikk, Skretting - som er fôrprodusent for oppdrett, samt gjenvinningsstasjon for Reno Vest og en bensinstasjon.



Flybilder Vesterålen 2006



Oversikt over etablerte bedrifter 2021. Dette viser at det har vært en betydelig utvikling av området fra 2006 og frem til i dag.

<https://www.norgebilder.no/>

Det jobbes aktivt med tilrettelegging av arealer for OBSAS og for Hadsel Maskin AS som skal etableres mellom tomten til OBSAS og Berg Elektro AS.

OBSAS er midlertidig etablert på østsiden av Børøya industriområde. Både kontor og midlertidig lagring av masser er i dag på eiendommen til Nordlaks AS.



Masselager på eiendommen til Nordlaks AS

3.4. Landskap

Det har foregått og foregår mye anleggsarbeid i forbindelse med etablering av Børøya industriområde. Det har i den forbindelse vært utført mye sprengning/fylling/planering - spesielt i det siste året.

Både på østsiden og vestsiden av allerede etablerte eiendommer jobber man med tilrettelegging av områder til fremtidig industri. Dette er i samsvar med område-reguleringsplanen.

«Inntil planområdet søkes utviklet som helhet i tråd med planens bestemmelser, tillates B12, B14, B15 og B16 benyttet på midlertidig basis. Herunder til riggområder og i forbindelse med uttak, mellomlagring, deponering, og bearbeiding av masser.»



Uttak av masser innenfor B11 er nesten ferdig.

Bilder fra 13. august 2021 (hhv over og nedenfor) viser typisk aktivitet i dag med sprengningsarbeid/planering og masseforflytting.



Området fra B11 og østover.

3.5. Kulturminner og kulturmiljø

Utredet i overordnet plan.

3.6. Naturverdier

Utredet i overordnet plan. Alt av områder avsatt til industri er allerede berørt, også grøntareal ved havet. I forbindelse med omlegging av kommunal vannledning ble det etablert en anleggsvei her.



3.7. Rekreasjonsverdi

Området er allerede avsatt til industribebyggelse. Friluftsområdet i vest mellom Kinnarps og bekken er avsatt til friluftsføremål. Det er varslet oppstart av reguleringsarbeid med KU for å omregulere området til næringsformål.

3.8. Barns interesser

Området bærer sterkt preg av industriutvikling på Børøya. Området er ikke brukt til aktiv lek (iht. kartlegging av barnetrøkk utført av kommunen)

3.9. Trafikkforhold

Industriveien er dimensjonert for tung trafikk. Nytt kryss, fortau og bussholdeplass ble opparbeidet i 2020.



Nytt kryss rv.82/Industriveien. Bussholdeplass ved Rv.82 på høyre side av bildet.

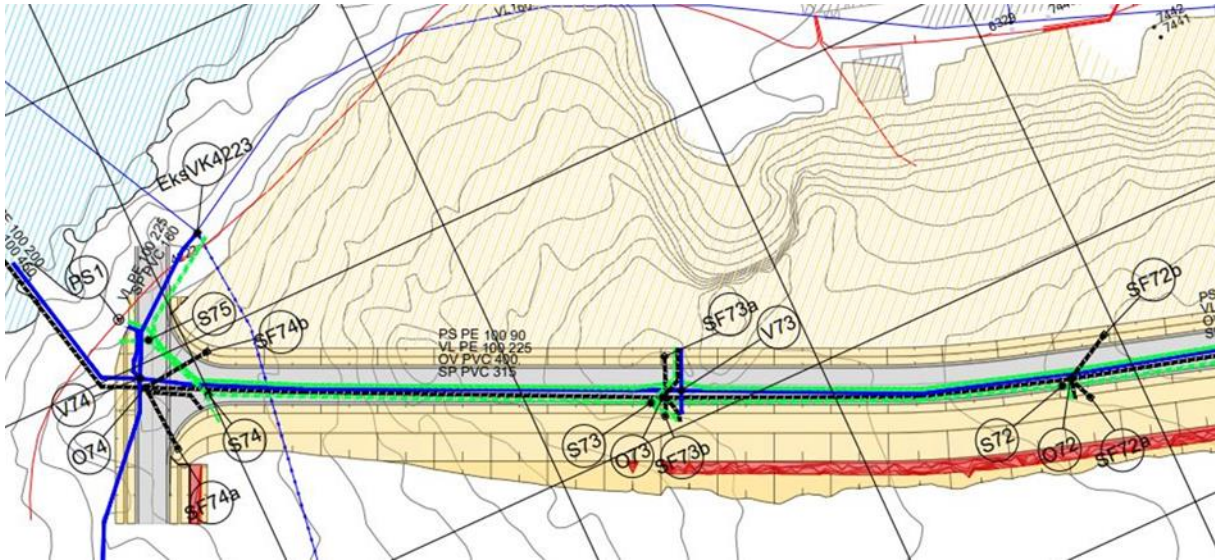
3.10. Grunnforhold

NGU's kvartærgeologiske kart angir generelt at grunnforholdene i området er relativt homogene, og består av berg og forvittringsmateriale på land, mens de marine avsetningene består av sand, silt og leire.

Store deler av området B11 er allerede avdekt. Grunnen består av fastfjell/fjellgrunn. Nye bygg kan fundamenteres direkte på berggrunnen uten spesielle tiltak.

3.11. Teknisk infrastruktur

Prosjektert VVA er under utbygging. Per dags dato er VVA utbygd frem til kum gruppe nr. 73



Prosjektert VVA



Kum gruppe 73



Kommunal vei.



Oversikt over kabler til Trollfjord. Trafo i Rådmann Ribsskogs vei.

3.12. Radon

Aktsomhetsgrad «moderat til lav», registrert i aktsomhetskart til NGU.

<http://geo.ngu.no/kart/radon/>

4. Beskrivelse av planforslaget

4.1. Planlagt arealbruk, bebyggelse og trafikkløsning

Eablering av fylling.

Fyllingen utgjør i volum ca 51 000m³. Båter som brukes for leveranse av masser er i størrelse 2.000 tonn med behov for sjødybde på 4,5 meter. Ilandførte masser (pukk, grus og sand) skal lagres på det utfylte området.



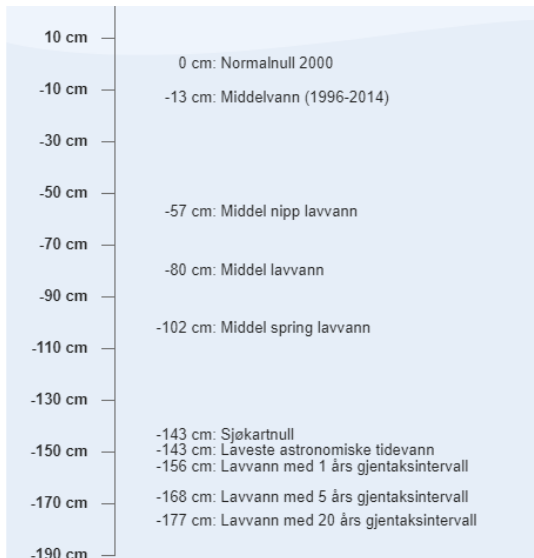
Fylling med skråning 1:1,4



Lagring av masser

Det er ikke behov for kai. Båten står 90gr. mot fyllingskant og forskjellige fraksjoner av masser lagres ved siden av hverandre. Det er derfor behov for en relativt bred fylling.

Fra 1. januar 2000 er sjøkartnull i Norge lagt til laveste astronomiske tidevann (LAT) som er den laveste vannstanden. Ved 2.000 tonn band-båt er behov for min. dybde 4,5 meter - dvs. kt. -6 (NN2000). Det er denne dybden man tar utgangspunkt i ved planlegging av avgrensning for front fylling.



Omregnet til NN2000 er $1,43+4,5=ca.6$



Bildet er tatt på Tromsøya og viser prinsipp for lossing på land. Gravemaskin på båten beveger seg på skinner. Vann hentes fra havet etter behov. Aktiviteten er lite støyende. Under befaring kunne man ikke observere støv fra aktiviteten. (ved ønske er en kort videosnutt tilgjengelig)

Størrelsen på leveranse av masser kan variere, men i dag (på midlertidig lagringsplass ved Nordlaks) tar man inn cirka 2.500 tonn hver måned, noe som innebærer 1 båt hver måned. Dette kan i perioder fordobles, avhengig av byggeaktiviteter i kommunen.

Etter behov lastes lagrede masser på biler og fraktes ut av området. Aktiviteter med lasting/ utkjøring vil som hovedregel foregå mandag - fredag 0700 - 1900. Noen aktiviteter, som f.eks for Trollfjord-selskapene der man har en beredskap å forholde seg til, vil det kunne medføre arbeid utenfor denne tiden. Det samme gjelder grunnarbeider hvor man er avhengig av å ta hensyn til høy- og lavvann. Det kan dessuten oppstå behov om

utkjøring på enkeltvise lørdager, særlig gjelder dette for prosjekter som involverer mye innleid arbeidskraft, eksempelvis Nordlaks prosjekter med bruk av spesialkompetanser og pendlere som jobber turnus.

Trafikk på land.

Forlengelse av Industriveien er under opparbeidelse. Veien er dimensjonert for tung trafikk og er regulert i områdereguleringsplanen. Pga. praktiske løsninger for intern trafikkavvikling, foreslås at beliggenhet/retning på regulert snuplass endres.



Gule linjer-områdereguleringsplan. Røde linjer - planforslag.

Trafikkøkning.

- Personbiler. Ansatte 15-20 personer
- Tungtrafikk. Ca 10 biler pr dag

Ved antatt ilandføring av masser 50.000 tonn/år, med fordeling anslagsvis 50/50 mellom singelbil (15 tonn) og bil med henger (30 tonn) vil dette utgjøre 2499 biler pr år. Med 250 arbeidsdager vil dette innebære i gjennomsnitt 10 biler per dag. For anslagsvis 115 dager pr år vil det ikke være trafikk til og fra området.

Det er gang- og sykkelforbindelse fra Stokmarknes og inn til industriområdet på Børøya (ca. til Reno-Vest).

Det er etablert bussholdeplass ved rv.820 med bussforbindelse fra/til både Stokmarknes/Melbu og Sortland.

Parkering.

Det er kun behov for parkeringsplasser til de ansatte og bilparken til selve bedriften. Det planlegges oppføring av et garasjebygg for parkering innendørs. Det stilles krav til 1 parkeringsplass per arbeidsplass.

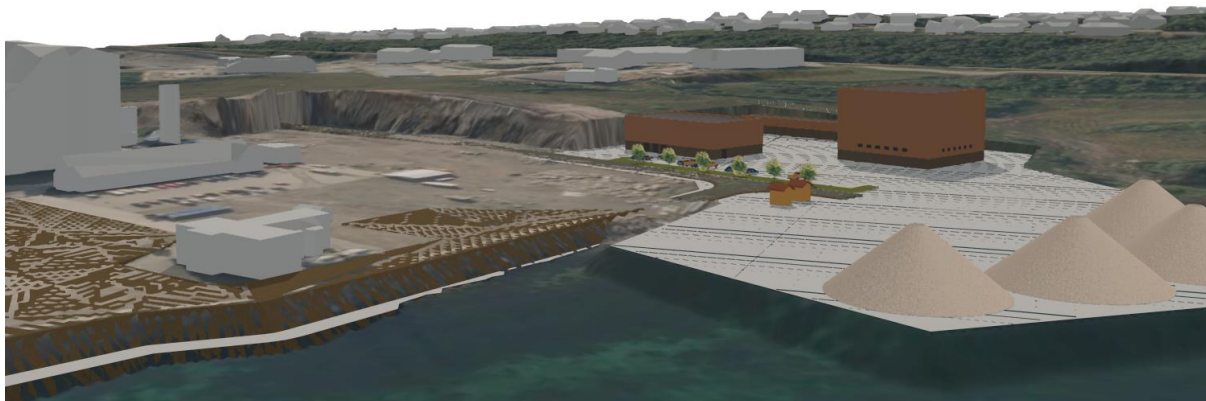
Bebyggelse.

- Administrasjonsbygg. Prinsippet om universell utforming legges til grunn for utforming av administrasjonsbygg.
- Lagerhall. Eget bygg eller i kombinasjon med administrasjonsbygg.
- Garasjeanlegg for større kjøretøy.
- Produksjonshall/anlegg for produkter innenfor bygg/anlegg.

I første omgang er behovet etablering av fylling og administrasjonsbygg, men man vil videre ha mulighet for utvikling av innhold/bygg på industriområdet hvis dette blir aktuelt.

Det er behov for å øke utnyttelsesgraden fra BYA=40% til BYA=50%, som vil gi bedre tilrettelegging for høyere og mer effektiv bruk av industriområdet til bebyggelse og anlegg. Høydebegrensningen bør settes til 25,0moh.





Illustrasjonstegninger for mulig bebyggelse og utnyttelse av området

4.2. Tilknytning infrastruktur

Vann, avløp og overvann føres til kommunalt anlegg. Det er prosjektert nytt VA anlegg som er ferdig utbygd frem til kum gruppe 73 som ligger ved tomtegrensen til OBSAS. Ledningssystem vil bli ferdig utbygd samtidig med resterende kommunal vei.

Innenfor planområdet er det tillatt oppføring av trafo. Trafoen vil være felles for flere bedrifter. Alternativ plassering av trafo kan også være sammen med pumpestasjon., dvs. innenfor området BAV1. Dette er foreløpig ikke avklart.

Strømbehovet for drift av administrasjonsbygget er relativt liten, og man har mulighet til påkobling i eksisterende trafo i Rådmann Ribbskogsvei.

4.3. Virkninger/konsekvenser av planforslaget

Utslipp av støy og støv er regulert gjennom Forurensningsloven. Alle selskaper i Bergersen-grupper følger egen veileder knyttet til disse forhold.

4.3.1. Støv

Ildeførte masser er ferdig produsert, dvs at de er knust og sortert. Aktiviteten knyttet til massehåndtering forventes derfor å generere begrenset støvflukt.

Støvflukt kan oppstå når massene blir tørre etter lang tids tørke, noe som i vår region inntreffer få ganger i løpet av året. Støvflukt er i tillegg betinget av vindforhold i kombinasjon med tørke; dvs at vindretning og vindstyrke er ugunstig mht omkringliggende anlegg.

Det er beregnet inntransport av båtlast 2 ganger pr mnd med 2.000 tonn i hver last= 48.000 tonn pr år.

Det er beregnet 10 lastebiler pr dag i 250 av årets 365 dager

Permanente tiltak:

- Asfaltering av internt veisystem vil bidra til mindre støvflukt ved utkjøring av masser. Det samme gjelder feiling av mest utsatt del av kjøreveisystemet.
- Lagring av masser. Intern logistikk med å lagre masser med mest finstoff lengst fra området til Skretting.

Midlertidige tiltak som iverksettes ved lange perioder uten nedbør i kombinasjon med ugunstig vindretning:

- Åpne lager av råvarer og trafikkarealer skal fuktet med vann for å hindre støvflukt. Vannet kan ved behov tilsettes overflateaktivt stoff for å hindre støvflukt.

Lossing:

Fremgangsmåte ved lossing av last med høyt innhold av fine partikler:

- Gravemaskinfører på fartøyet henter opp en skuffe med vann fra skutesiden.
- Vannet fordeles så godt det lar seg gjøre over lasten.
- Lossing fortsetter i det området som er fuktet til tørr last kommer til syne.
- Dersom støvingen tar seg opp gjentas disse stegene.

Ved behov for vanning med ferskt vann (f.eks. lossing av støypsand) kan enkelt pumpesystem med vann fra land brukes.

Alle tiltak er velkjente og utprøvde tiltak som benyttes i byer og tettbygde strøk ved masselagring og massehåndtering.

4.3.2. Støy.

Masser som beltes på land er ferdigproduserte masser – pukk, grus og sand. Disse skal ikke knuses eller siktes. Massene skal kun mellomlagres.

Lossing på land og videre opplasting på biler vil ikke medføre farlig støy over grenseverdiene fastsatt i T1442.



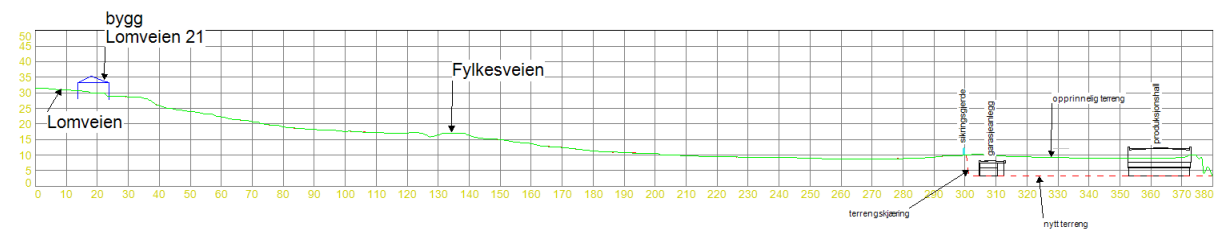
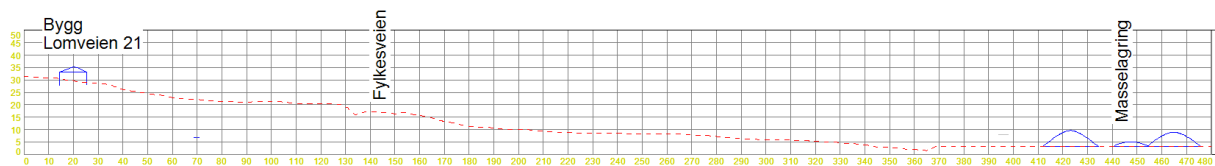
Illustrasjonstegning viser avstand fra støyende aktivitet på fyllingsområdet B1. Avstand til nærmeste bolig er 400 meter.

Fra tidligere utredninger ble veitrafikk fra Fv.82 definert som klart mest dominerende støy for boligområdet i sør (områdereguleringsplan 2012). I forbindelse med planer om utvidelse av boligbebyggelse langs Lomveien på Børøya (nærmest liggende vei) ble veistøy vurdert og utbygging frarådet (år 2015). Utvidelse av bebyggelse langs Lomveien ble ikke realisert.

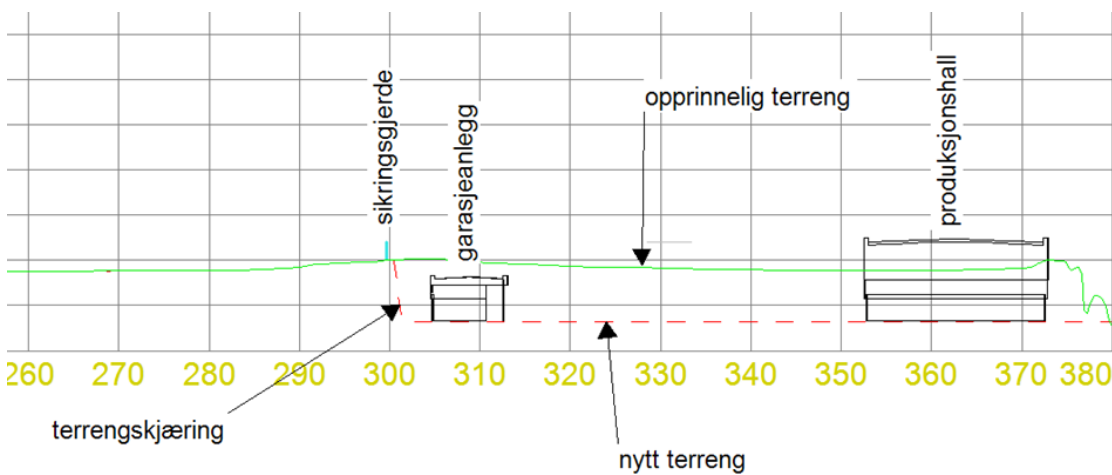


Bildet tatt ved befaring i Lomveien (bygg som ligger nærmest til industriområdet)

Mellom fylkesveien og boligbebyggelse er det etablert skog som vil hindre innsyn mot BI1.



Profiler viser avstand og høyder fra fremtidig masselagring BI1 og industriområde BI2



4.3.3. Arbeidsplasser

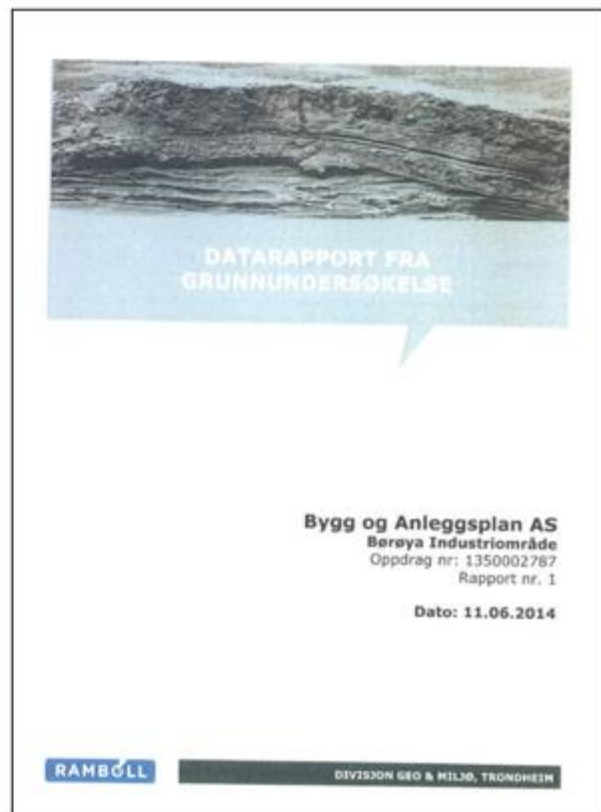
OBSAS Hadsel har 15 ansatte i dag (+ innleid mannskap). 10 bor og skatter til Hadsel. Blanding av maskinførere, grunnarbeidere, prosjektledere/ingeniører. Ved permanent etablering vil man øke sysselsetting til 20 fast ansatte.

4.3.4. Utfylling i sjø

Fyllingshøyde 3,00.

NGU's kvartærgeologiske kart angir generelt at grunnforholdene i området er relativt homogene, og består av berg og forvittringsmateriale på land, mens de marine avsetningene består av sand, silt og leire.

Det er i løpet av de siste 6-8 årene gjennomført flere geotekniske undersøkelser av havbunnsforholdene knyttet til områderegeringsplanen, både i forbindelse med reguleringsprosessen og i forbindelse med utfyllinger i sjø flere steder på området.



Skretting AS gjennomførte i 2020/2021 utfylling i sjø NØ for planområdet. Det ble foretatt grunnundersøkelser og miljøundersøkelser i og rundt utfyllingsområdet kun 150-200 meter fra planlagt fylling til OBSAS (ref rapport fra Rambøll datert 2019-09-24).

De geotekniske rapportene understøtter de kvartærgeologiske kartene om homogene sjøsedimenter, i hovedsak med generelt lite overdekking til fast fjell, bestående av lagdelte masser av skjellsand, silt, grus med kunne tynne lag med leire.

På samme vis viser miljøundersøkelsene en god og meget god tilstand. Det forventes ikke at situasjon er annerledes innenfor planområdet BØ40.

Fremgangsmåte for utfylling:

Reguleringsplanen ivaretar høyder for stigning av havnivå. En mer detaljert geoteknisk prosjektering vil ivareta stabilitet og bæring i fyllingen. NVE sine kart og tilgjengelige data viser ingen spesielle farer som gjelder bølgepåvirkning i området. Detaljprosjekteringen av fyllingsfront vil ivareta sikring mot bølgepåvirkning av fylling.

Avslutning av fylling vil gjøres med filterlag i 0,5 m tykkelse. Selve plastringen utføres med stein i $W50 = 1,2$ og $d50 = 0,5$. Grunnlag er Kystverket sin Molohåndbok og NVE sin veileder for erosjonssikring.

Det anbefales å utføre fyllingen etter følgende metode:

- Først etableres sjeteen til kote +1,0. Mudring av masser i fyllingsfronten gjennomføres med bruk av longrange gravemaskin. Massene flyttes på innsiden av sjete.
- Fyllingsskråning 1:1,4.
- Etter at sjeteen er etablert fylles området innenfor.
- Etter at sjeteen er ferdigetablert skal det fylles opp til kote +3,0. Sprengstein i sjeteen og fyllingen skal være godt gradert slik at det ikke oppstår hulrom i fyllingen. Størst steindiameter skal være maksimalt 2/3 av lagtykkelsen. Alle tilbrakte massene må komprimeres etter standard NS 3458.

4.3.5. Sikring av skjæring

Bakveggen (mot sør) borres og skytes kontur og sikres med varig gjerde.

Skjæring mot øst utgår når Hadsel Maskin AS opparbeider sin egen tomt.

5. ROS-analyse

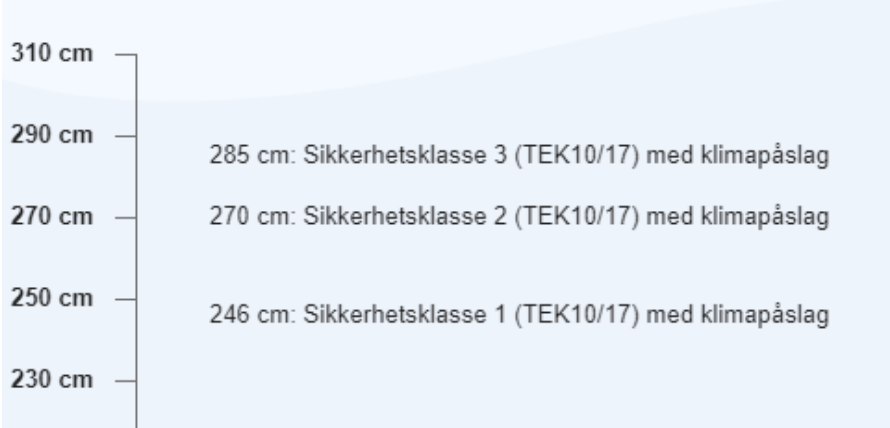
5.1. Sjekkliste

Sjekkliste for identifisering av uønskede hendelser fra DSBs veileder for ROS-analyser (2017).

	UØNSKEDE HENDELSER	AKTUELL?	
		Ja – vurde.res i kap. 8.2	Nei (begrunnes her)
Natur- hendelser	Ekstremvær		
	Storm og orkan		Ikke aktuelt
	Lyn- og tordenvær		Ikke aktuelt
	Flom		
	Flom i sjø og vassdrag		Ikke aktuelt
	Urban flom/overvann		Ikke aktuelt
	Stormflo	JA	Utfylling kt.3,00 – mottak av masser og masselagring. Bygg med min gulvhøyde 3,25moh.
	Skred		
	Skred (kvikkleire, jord, sten, fjell og snø)		Under marin grense. Grunnundersøkelse i nærheten viser ingen fare for kvikkleire
	Skog- og lyngbrann		
	Skogbrann		Ikke aktuelt
	Lyngbrann		Ikke aktuelt
	Andre uønskede hendelser	Transport	
Større ulykker (veg, bane, luft og sjø)			Ikke aktuelt
Næringsvirksomhet/industri			
Utslipp av farlige stoffer			Ikke aktuelt
Akutt forurensning			Ikke aktuelt
Brann, eksplosjon i industri (tankanlegg, oljeterminal, LNG-anlegg, raffineri)			Ikke aktuelt
Brann			
Brann i transportmiddel (veg, bane, luft og sjø)			Ikke aktuelt
Brann i bygninger og anlegg (sykehus, sykehjem, skole, barnehage, idrettshaller/tribuneanlegg, asylmottak, fengsel/arrest, hotell, store arbeidsplasser, verneverdig/fredet kulturminne)			Ikke aktuelt
Eksplosjon			
Eksplosjon i industrivirksomhet			Ikke aktuelt
Eksplosjon i tankanlegg			Ikke aktuelt
Eksplosjon i fyrverkeri- eller eksplosivlager			Ikke aktuelt
Svikt i kritiske samfunnsfunksjoner/infrastrukturer			
Dambrudd			Ikke aktuelt
Distribusjon av forurenset drikkevann			Ikke aktuelt
Bortfall av energiforsyning		Ikke aktuelt	
Bortfall av telekom/IKT		Ikke aktuelt	

	Svikt i vannforsyning		Ikke aktuelt
	Svikt i avløpshåndtering/ overvannshåndtering		Ikke aktuelt
	Svikt i fremkommelighet for personer og varer		Ikke aktuelt
	Svikt i nød- og redningstjenesten		Ikke aktuelt

5.2. Risikovurdering

NR. 1 UØNSKET HENDELSE: stormflo					
Beskrivelse	Deler av planområdet er fylling i sjø BI1 kt.3,00. Fyllings høyde for området BI2 kt.3,25 (NN2000)				
Kunnskapsgrunnlag/ usikkerhet	Sikkerhetsklasse F1-garasje og lagerbygning med lite personopphold Sikkerhetsklasse F2-garasjeanlegg og brakkerigg, kontorbygning og industribygg  <p>310 cm</p> <p>290 cm</p> <p>270 cm</p> <p>250 cm</p> <p>230 cm</p> <p>285 cm: Sikkerhetsklasse 3 (TEK10/17) med klimapåslag</p> <p>270 cm: Sikkerhetsklasse 2 (TEK10/17) med klimapåslag</p> <p>246 cm: Sikkerhetsklasse 1 (TEK10/17) med klimapåslag</p> <p>Høydereferanse: NN2000</p>				
Sannsynlighet	Høy	Middels	Lav	Begrunnelse	
			X	Det er lite sannsynlig at hendelse med oversvømmelse oppstår	
Konsekvens	Store	Middels	Små	Begrunnelse	Risiko
Liv og helse			X	Området skal brukes kun til utendørs lagring av masser	
Stabilitet			X	Ikke fare for stabilitet	
Materielle verdier			X	Evt. utvasking av fylling	
Risikoreducerende tiltak	Riktig dimensjonering av fylling med plastring som tar opp energi.				