

LØDINGEN KOMMUNE

KONSEKVENsutredning

FOR

LØDINGEN NÆRINGSPARK, KÅRINGEN.



midt mellom fem regioner og fem fjorder.

0	FORORD	4
1	BESKRIVELSE AV TILTAKET	5
1.0	INNLEDENDE ORIENTERING.	5
1.1	BEGRUNNELSE FOR TILTAKET	9
1.2	BESKRIVELSE AV TILTAKSHAVER.....	10
1.3	BESKRIVELSE AV DET FYSISKE TILTAKET.....	11
1.4	INFLUENSOMRÅDE	12
1.5	TIDSPPLAN FOR GJENNOMFØRINGEN	14
1.5.1	<i>Orientering om prosessen ved konsekvensutredning og reguleringsplan.</i>	14
1.5.2	<i>Tidsforløp for gjennomføring av planprosessen er vist i tabellen under.</i>	15
1.5.3	<i>Tidsforløp for gjennomføring av tiltaket beskrives.</i>	15
2	BESKRIVELSE AV ALTERNATIVER	17
2.1	VURDERTE ALTERNATIVER.....	17
2.2	0-ALTERNATIVET	18
2.3	DE MEST INTERESSANTE ALTERNATIVER.....	18
2.4	DE TO ALTERNATIVENE PRESENTERES	21
2.4.1	<i>Fakta om planområdet Lavollen</i>	21
2.4.2	<i>Fakta om planområdet Kåringen</i>	22
2.4.3	<i>Vurdering av planområdet Lavollen:</i>	25
2.4.4	<i>Vurdering av planområdet Kåringen</i>	26
2.4.5	<i>Sammenstilling av de to alternativene.</i>	26
3	OFFENTLIGE OG PRIVATE TILTAK SOM ER NØDVENDIGE FOR GJENNOMFØRING AV TILTAKET	28
4	FORHOLD TIL OVERORDNEDE FØRINGER, SAMT OFFENTLIGE PLANER OG TILLATELSER	29
4.1	OVERORDNEDE FØRINGER OG PLANER.....	29
4.2	NØDVENDIGE TILLATELSER FRA OFFENTLIGE MYNDIGHETER.....	31
4.2.1	<i>Følgende tillatelser er nødvendig for gjennomføring av planlagte tiltak:</i>	31
5	EKSISTERENDE SITUASJON	32
5.1	MILJØ.....	32
5.2	NATURRESSURSER	36
5.3	SAMFUNN.....	36
6	KONSEKVENSER FOR MILJØ	38
6.1	LANDSKAPSBILDE	38
6.2	NATURMILJØ.....	46
6.3	KULTURMILJØ OG KULTURMINNER.....	50
6.4	UTSLIPP TIL LUFT OG VANN	52
7	KONSEKVENSER FOR SAMFUNN	55
7.1	NÆRINGS LIV OG SYSSELSETTING.....	55
7.2	REISE LIV	59
7.3	NÆRMILJØ, FRILUFTSLIV OG SOSIALE FORHOLD.....	61

7.4	BEFOLKNINGSUTVIKLING OG BOLIGBYGGING	66
7.5	TJENESTETILBUD OG KOMMUNAL ØKONOMI	68
7.6	TRANSPORTSYSTEM / TRAFIKKPROGNOSER	71
7.7	SJØVERTS TRAFIKK.....	75
7.8	FISKE OG AKVAKULTUR.....	79
7.9	RISIKO OG SÅRBARHET.....	83
8	KONSEKVENSER I ANLEGGSPHASEN.....	88
9	METODE.....	88
10	AVBØTENDE TILTAK.....	91
11	SAMMENSTILLING AV KONSEKVENSENE	92
12	TILTAKSHAVERS ANBEFALING.....	95
13	NÆRMERE UNDERSØKELSER	96
14	PROGRAM FOR OVERVÅKING.....	96
14.1	FORURENSING OG OVERVÅKING.....	96
14.2	STØY	96
14.3	LØDINGEN HAVNESTYRES OPPGAVER.....	97
15	KILDE OG LITTERATURLISTE	98

0 FORORD

Siden først på 1990-tallet har Lødingen kommune vurdert forskjellige alternative plasseringer for næringspark.

I 2002 festet Lødingen kommune den delen av gnr.28, bnr.5 som er innenfor planområdet Kåringen.

Det ble utarbeidet forslag til reguleringsplan for Lødingen Næringspark, Kåringen som var lagt ut til offentlig høring våren 2003.

Fylkesmannen i Nordland ga innsigelse til reguleringsforslaget den 03.06.03 fordi det ikke foreligger en konsekvensutredning i h.h.t. plan- og bygningsloven kap. VII-a og forskriften om konsekvensutredning av 21.05.99.

Kystverket meddelte i brev den 24.09.2003 at området Lødingen Næringspark, Kåringen skal konsekvensutredes etter forskriftene til Plan- og bygningsloven.

Ut fra de forhold som er avklart gjennom reguleringsplan-prosessen har en lagt til grunn at det er mulig å foreta en forenklet utredning konsentrert om de konkrete problemstillinger som er fremkommet i planprosessen.

I henhold til Plan- og bygningslovens kap. VII-a har Lødingen kommune utarbeidet foreliggende ”konsekvensutredning for Lødingen Næringspark, Kåringen i Lødingen kommune”.

Et av målene med konsekvensutredningen vil vær å få fram eventuelle virkninger Lødingen Næringspark, Kåringen vil ha for den øvrige utviklingen av Lødingen og regionen rundt.

Nytt forslag til reguleringsplan for Lødingen Næringspark, Kåringen vil etter planen bli lagt ut til offentlig ettersyn samtidig med konsekvensutredningen.

Etter at konsekvensutredningen er godkjent skal denne legges til grunn for Lødingen kommunes sluttbehandling av reguleringsplanen, samt ved behandling av tiltaket etter havne- og farvannsloven.

1 BESKRIVELSE AV TILTAKET

1.0 Innledende orientering.

Lødingen kommune er en kystkommune i nordligste del av Nordland fylke, omtrent midt mellom Lofoten, Hamarøy, Ofoten og Vesterålen i Nordland fylke, og Harstad og Kvæfjord i Troms fylke, kfr. oversiktskart.



Oversiktskart

Foreslått næringspark-område ligger 4 km nord for Lødingen tettsted og 3 km nord for Lødingen fergekai.

Adkomst til området skjer fra sjø og fra E10.

Planområdene utgjør 364.000 m², og består hovedsakelig av lyng, bjørkeskog og hav. Planområdet avgrenses i nord av tomtegrensen i Kåringsklubben, i sør av Grønelven, i vest av E10 og i øst av reguleringsgrensen i Tjeldsundet.

Lødingen kommune har i 2002 inngått festekontrakt i 99 år for 24,4 dekar landareal fra eier av gnr.28, bnr.5 med den hensikt å tilrettelegge for sjø- og landorientert næringsvirksomhet i gnr.28, bnr.5, fnr.3.

Den øvrige del av landarealet innenfor planområdet disponeres av en av initiativtakerne til næringsparken Ole Nilsen som eier gnr. 28, bnr.17.

Det har vært et lite sagbruk her, men det har ikke vært industri eller annen forurensende aktivitet i området.

Lødingen kommunen fattet vedtak den 16.09.2002 om å igangsette regulering av området for utfylling i sjøen. Det ble utarbeidet reguleringsplan for Lødingen Næringspark, Kåringen og utlagt til offentlig ettersyn fra 18. april til 30. mai 2003. Etter innsigelse fra Fylkesmannen i Nordland, miljøvernavdelingen ble det avklart fra Kystverket Sørøst at det kreves konsekvensutredning etter Plan- og bygningsloven før reguleringsplan kan godkjennes.

Kystverket meddelte i brev datert 24.09.03 at det skal utarbeides en konsekvensutredning etter forskriftene til Plan- og bygningslovens kap. VII-a. På bakgrunn av prosjektets karakter har en lagt til grunn at det vil være mulig å foreta en forenklede utredning, konsentrert om konkrete problemstillinger.

Med dette stoppet saksgangen og arbeidet med reguleringsplanen for en stund.

Denne konsekvensutredningen gjelder etablering av nytt kaianlegg i planlagt næringspark i Kåringen 4 km nord for Lødingen tettsted.

I forbindelse med utarbeiding av havneplan for Lødingen kommune ble det vurdert flere alternativ etter følgende kriterier:

Lettest mulig adkomst til E10 og til sjøkorridorene Tjeldsund, Ofotfjorden og Vestfjorden.

Land- og sjøareal som er lett å opparbeide og tåler utvidelse opptil 400

Dekar. Færrest mulig interessekonflikter og vanndybde over 7 meter.

Alternativene fremkommer i oversiktskart vedlegg 1.

Lødingen er et naturlig "senter" for Lofoten, Vesterålen, Ofoten og Harstad for både sjø og landbasert transport.

Ut fra en totalvurdering fant Lødingen kommune det riktig å legge Kåringen-alternativet til grunn for videre planlegging.

Formålet med konsekvensutredningen er å:

- Utarbeide en beskrivelse av tiltakets konsekvenser for de enkelte temaer.
- Beskrive alternative løsninger og avbøtende tiltak.

Ut fra innspill og merknader som er kommet så langt i planprosessen er det lagt vekt på følgende forhold som skal vises spesiell oppmerksomhet:

- Botaniske verdier.
- Fiskeri- og havbruksinteresser.
- Forbindelse mot E10.

Disse forhold antas derfor i utgangspunktet å omfatte de mest beslutningsrelevante forhold for tiltaket. For øvrige temaer antas at omfattende utredninger ikke er nødvendig, men at temaene omtales i konsekvensutredningen og senere behandles i forbindelse med arbeidet med reguleringsplanen.

Først må adkomst fra E10 etableres, deretter vil det bli etablert bedrifter som retter seg i hovedsak mot bilvei.

Videre bør det fylles i sjøen for å bygge første kaidel for å kunne utnytte sjøkorridorene. Senere byggetrinn kommer etter hvert som behovene melder seg og finansieringen er klar. Ved avslutning av hvert byggetrinn skal fyllingen avsluttes med plastring eller stabling av steinfyllingen.

Områdets anvendelse er forutsatt som følger, kfr. forslag til reguleringsplan for Lødingen Næringspark, Kåringen som er lagt ut til offentlig ettersyn:

- Kailøsning som vist på utkast til reguleringsplan
- Vegforbindelse til E10
- Lagerområde for gods
- Innenforliggende område utvikles til næringspark med kontor- og forretnings-formål, industri, service og bevertning.

I første byggefase må infrastrukturen som el-kraft, kommunikasjon, offentlig vei, felles adkomst, godkjent vann og avløp, telefon komme på plass i regi av Lødingen Næringselskap AS og Lødingen kommune. Det øvrige etableres etter behov.

Foreløpig er det tenkt et 5-15-års perspektiv på utviklingen av næringsparken.

Det er aktuelt å etablere bedrifter med virksomheter som er lite forurensende i dette området.

Prosjektets målsetting er å tilrettelegge for etableringer i næringsparken for land- og sjørelaterte bedrifter som er lite forurensende og skal drive virksomheter som retter seg mot eksterne kunder.



Oversiktskart som viser fergekaia og Rødholmen i Breidvika i Lødingen tettsted, Lavollen og Kåringen.

1.1 Begrunnelse for tiltaket

Det er lite kaikapasitet for tiden i Lødingen.

Største kai Lødingen kan tilby pr. d.d. er Rødholmen industrikai, lengde 150 m, vanndybde 8 m. Der er noe landområde igjen til sjørettet industri, men lite å tilby servicenæringen. Utviklingen i godsbåttrafikken kan foreløpig ivaretas på Rødholmen, men der er lite utvidelsesmuligheter.

Lødingen kommune ser behov for å regulere et kombinert forretning-, service- og industriområde med kai og lettvindt adkomst til E10 og sjøkorridorene Tjeldsund, Ofotfjorden og Vestfjorden, og samtidig færrest mulig interessekonflikter som gir en enkel og konfliktfri festeavtale.

Det må videre være utvidelsesmuligheter og naturlig skjerming mot bolighus.

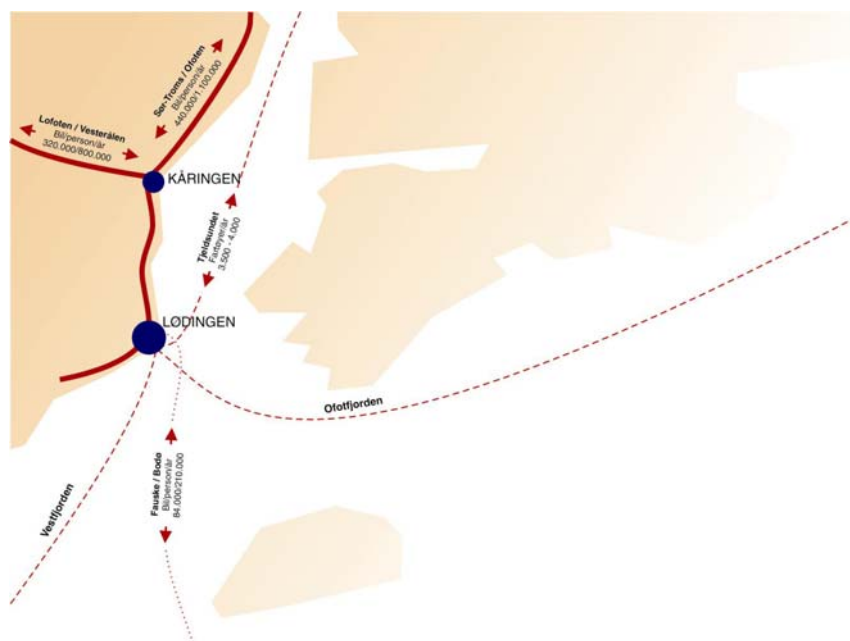
I 15 år har Lødingen kommune og næringslivet vurdert hvor forskjellige egnete områder kan være til næringspark med like stor vekt på landrelatert som på sjørelatert næring. Da Lofast ble vedtatt etter nordre trase ble området ved Kåringkrysset meget interessant m.h.t. Kåringens geografiske beliggenhet til "sjøkorridorene" og europavegene.

For å underbygge og dokumentere Kåringens sentrale beliggenhet som sjøverts- og landverts trafikknutepunkt er området 0,5 km nord for eksisterende Kåringenkryss vedtatt som et av satsningsområdene, kfr. kommunestyresak 7/02 i møte den 28/2-02.

Det foreslåtte området vil gi lite endringer i terrenget, vi unngår ekspropriering av grunn, slipper å bli krevd for innløsning av boligeiendom og jordbrukseiendom og den totale utbygningskostnad kan holdes lav.

Langs foreslåtte Lødingen Næringspark, Kåringen passerer det ca. 4.000 fartøyer, ca. 440.000 biler og 1,1 mill personer pr. år (1997).

Innenfor en radius på 20 mil rundt Lødingen er 60 % av hele bosettingen i Nord-Norge.



Oversiktskart som viser sjøkorridorene og hovedveiene på land.

1.2 Beskrivelse av tiltakshaver

Lødingen kommune er en kystkommune i nordligste del av Nordland fylke, grenser mot Lofoten, Hamarøy, Ofoten og Vesterålen i Nordland, og Kvæfjord i Troms fylke. Lødingen kommune ligger omtrent midt mellom Lofoten, Ofoten, Vesterålen, Harstad og Kvæfjord, kfr. oversiktskartet.

Det er vedtatt en nasjonalpark og to landskapsvernområder i kommunen.

Lødingen kommunes flateinnhold er 531 km².

Innbyggertall i Lødingen kommune var i flg. Statistisk sentralbyrå 2386 innbyggere den 1. januar 2005. I Lødingen tettsted, som er kommunesenter, er det omtrent 2000 innbyggere.

Til nærmeste storflyplass "Harstad, Narvik lufthavn" er det 7 mil å kjøre med bil. E10 som fører til/fra Lofoten, Vesterålen, Harstad, Kvæfjord, Narvik og nabolandet Sverige går gjennom Kåringkrysset, 4 km nord for tettstedet Lødingen. Fra Lødingen tettsted er det fergeforbindelse til E6 som fører sørover landet forbi Fauske.

Næringslivet i kommunen består hovedsakelig av offentlige arbeidsplasser, fiskeri, fiskeforedling og jordbruk.

Her er 3 selskaper som driver med oppdrett av fisk.

Lødingen videregående skole har 4 klasser og LOSA-elever. Sildemottak med filefabrikk og fryseri på Rødholmen, hvor kommunens eneste industrikai er.

Reduksjon i antall faste stillinger i løpet av 15-årsperioden, 1988 til 2003 innen de statlige virksomheter – Forsvaret, Televerket og Kystverket kan oppsummeres til ca.300 stillinger som er nedlagt eller flyttet.

Sysselsettingen i Lødingen kommune er svekket med over 10%, slik at den samlede sysselsetting i kommunen er redusert fra et nivå på nærmere 1.100 til dagens vel 800 i løpet av 15-årsperioden. Dette har bl.a. resultert i at innbyggertallet er redusert med ca. 20% i løpet av perioden.

Slik situasjonen er står Lødingen kommune overfor store utfordringer med å skape nye arbeidsplasser gjennom stimulering til innsats i det private næringslivet i kommunen – en formidabel snuoperasjon som inkluderer hele befolkningen

I flg. Strategisk næringsplan for Lødingen kommune, og strategi- og handlingsplan 2005 for positiv næringsutvikling er satsningsområdene reiselivstilbud for ferie- og fritidsmarkedet, samt opprettholde og videreutvikle fiske- og jordbruksaktiviteter, maritim- og marin sektor og utvikle eksisterende virksomheter og infrastruktur.

Lødingen kommune vil utnytte den geografiske beliggenheten m.h.t. både sjø- og landbaserte trafikkårer og vil etablere trafikknutepunkter ved Kåringkryssets sjøside.

Næringsvirksomhet knyttet til omlasting, lager og transport er interessant i et framtidig trafikkknutepunkt.

1.3 Beskrivelse av det fysiske tiltaket

Adkomst

Den permanente adkomsten til Lødingen Næringspark, Kåringen bygges fra nytt veikryss / rundkjøring med E10/Rv85 som fordeler trafikken sør, nord, vest eller øst langs E6, E10, jernbane, på sjøen eller i luften

Størsteparten av landverts trafikk til og fra Lofoten og Vesterålen passerer ved siden av Lødingen næringspark, Kåringen. Den forventes å øke sterkt når Lofotens fastlandsforbindelse settes i drift. På den andre siden går hovedkorridoren for sjøverts transport.

Områdets anvendelse er forutsatt å bli omtrent som følger: (kfr. reguleringspl.forslag).

- Trafikk- og kailøsning.
- Vegforbindelse til E10
- Lager- og omlastingsområde for gods.
- Innenforliggende område utvikles til næringspark med kontor- og forretningsformål, industri, service og bevertning.

Infrastruktur

Prosjektet Lødingen Næringspark, Kåringen er basert på en langsiktig utbygging. Den viktigste infrastrukturen som el-kraft, adkomst til E10, vann og avløp må først på plass. Interne veier og parkerings-plasser skal være ferdigstilt før bygninger kan ferdigstilles i samme område.

Etter hvert som infrastrukturen kommer på plass kan de første etablere seg langs E10. Bensinstasjon kan være aktuell som første etablerer i området ved veikrysset E10/R85.

Nye kaier

Det bør fylles i sjøen for å bygge første kaidel for å kunne utnytte sjøkoridorene. Senere byggetrinn kommer etter hvert som behovene melder seg og finansieringen er klar. Trafikkarealet mellom kaikant og fremste bygning må være over 20 m. Det tillates ikke brukt forurensede fyllmasser, og fylling skal skje på en slik måte at det ikke fremkaller forurensning.

Kaikonstruksjon vil bli valgt i samråd med rådgivende teknisk ekspertise.

Sannsynligvis vil det bli steinfylling i sjøen med betongplate ytterst. Men flytekai av betong vil også bli vurdert. Det er ikke planlagt bygningsmessige konstruksjoner på kaia. Det er behov for minst 7,5 m vanndybde langs kaifronten, men i gjestehavna for småbåter tillates det 3,0 m dybde. Kaifronten er planlagt utformet med hensyn til at det skal være reint manøvreringsfarvann på utsiden av kaia.

Kaifronten bør ikke legges for nært land, da vil manøvreringsmulighetene bli vanskelige grunnet de foreliggende dybdeforholdene.

Næringspark

Fra Lødingen Næringsparken, Kåringen vil her kunne distribueres (fordeles) gods til/fra Lofoten - Vesterålen - Harstad – Narvik –og nordover via Bjerkvik og sørover via Lødingen både sjøvegs og landevegs.

Foreløpig er det tenkt et 5-15-års perspektiv på utviklingen av næringsparken.

Det er aktuelt å etablere bedrifter med virksomheter som er lite forurensende i dette området.

Det bør satses på nisjeprodukter med god markedstilpasning for eksport og høy verdi. Dette er ønskelig at det i næringsparken blir flere mindre bedrifter, anslagsvis 6-10 individuelle bedrifter.

Eksisterende vegetasjon skal bevares innenfor området der det er ønskelig med innslag av busker og trær.

Når arealene til næringsparken er ferdig utfylt, skal det stå igjen tre, eller plantes for en støyskjerming mellom industrien og kontor/bevertning/forretning og et parkbelte langs E10.

1.4 Influensområde

Influensområdet omfatter hele området som tiltaket kan virke inn på og vil være større enn arealet som berøres direkte av tiltaket, og vil således variere alt etter om tema er landskapsinngrep, vei- og havnestøy, innsyn, tiltak i sjø, inngrep i forurensede masser e.a.

Influensområde for tiltaket vil variere i utstrekning etter hvilke konsekvenser som skal utredes. Når det gjelder direkte virkninger og konsekvenser som følge av tiltaket tas det i første rekke utgangspunkt i avgrensningen for reguleringsplanen for Lødingen Næringspark, Kåringen som legges frem til offentlig ettersyn samtidig med, eller like etter denne konsekvensutredningen. Når det gjelder indirekte virkninger med hensyn til forurensning, støy og trafikkbelastning med hensyn til natur og samfunn avgrenses influensområdet etter virkningens utstrekning ut fra det enkelte tema.

Kfr. for øvrig kartutsnitt neste side.



Kartutsnitt som viser strekningen langs sjøen som var mest innteressant for plassering av næringspark.
Sist lagret av Erling Kvalø 29.06.2005

1.5 Tidsplan for gjennomføringen

1.5.1 Orientering om prosessen ved konsekvensutredning og reguleringsplan.

Planområdet Kåringen peket seg tidlig ut som et transportknutepunkt, med formål som omlasting og lager samt transport til og fra regionen.

Etter å ha festet tomten i 2002 har Lødingen kommune jobbet med å få avklaring for bruken av eiendommen. En prosjektgruppe bestående av prosjektleder Paal-Magnus Solvang, Positiv næringsutvikling, grunneier gnr.28, bnr.17 Ole Nilsen, avd.ingeniør Erling Kvalø, teknisk avd. og en representant fra Lødingen havnevesen John R. Johnsen / Lars Ole Sivertsen har arbeidet med å vurdere arealbruken, utarbeide forslag til reguleringsplan og melding om konsekvensutredning.

I løpet av prosessen har det vært holdt møter med Kystverket sørøst, Kystverket Nordland, Fylkesmannens miljøvernavdeling, Lødingen kommune, næringsdrivende og naboer til området.

I tilknytning til offentlig ettersyn av konsekvensutredningen og forslag til reguleringsplan for Lødingen Næringspark Kåringen vil det bli holdt offentlig informasjonsmøte for alle berørte parter.

1.5.2 Tidsforløp for gjennomføring av planprosessen er vist i tabellen under.

Det gis en beskrivelse av gjennomføringen av tiltaket (anleggsfase / utbygningstrinn / fremdrift m.v.).

	Høst 2003	Høst/ Vinter 03/04	Mai 04	Juni 04	Nov. 2004	Vinter -vår 04/05	Sommer 2005	Høst 2005	Høst 2005
Konsekvens- Utredning. Lødingen kommune Ansvarlig Myndighet	Befaring og møte med offentlige instanser og høringsparter.	Utarbeider melding om konsekvensutredning.	Melding sendt på off.høring	Merknader mottatt	Utredningsprogrammet blir fastslått av kystdirektoratet.	Utarbeidning av konsekvensutredning	Kommunen legger ut konsekvensutredningen til off.høring. Offentlig informasjonsmøte.	Merknader til konsekvensutredning Kommunen vurderer om konsekvens-utredningen godkjennes.	Godkjent konsekvens-utr. ligger til grunn for beh. av reguleringsplan.
Regulerings- plan Offentlig regulerings- plan Lødingen kommune er planmyndig- het	Utarbeidning av forslag til reguleringsplan. Møter med berørte parter.					Utarbeidning av forslag til reguleringsplan.	2. gangs forslag for reguleringsplan til politisk behandling for off. høring.	Merknader til reguleringsplan-forslag vurderes og innarbeides i planen.	Reguleringsplan opp til egengodkjenning i Lødingen kommunestyre.

1.5.3 Tidsforløp for gjennomføring av tiltaket beskrives.

Realiseringen av Lødingen Næringspark, Kåringen avhenger av en godkjent konsekvensutredning og godkjent reguleringsplan for det aktuelle planområdet. Med utgangspunkt i godkjent konsekvensutredning og reguleringsplan høsten 2005 vil det være mulig å sette i gang arbeidet med detaljerte utbygningsplaner og anbudsdokumenter i løpet av vinteren 2005/06. For å realisere utbyggingen i Lødingen Næringspark, Kåringen er det dannet et utviklingsselskap, Kåringen Næringspark AS med Lødingen kommune og noen fra det lokale næringslivet som eiere.

Selskapet skal ha en sentral rolle i finansieringen, administrasjon, utbygging, utvikling og drift av næringsparken. Kåringen Næringspark AS skal videre sørge for markedsføring av parken og faglig støtte til etablerere.

Grunnundersøkelse, prosjektering og utarbeidelse av anbudsmateriell kan starte senhøst/vinter 2005/06, og påfølgende utfylling og utbygging kan starte våren 2006.

Et realistisk første byggetrinn vil være omkring 50 da ferdigstilt areal.

Anleggstart vil bero på godkjent finansieringsplan, hvor mye avhenger av Fylkeskommunale lån og tilskudd, samt RDA-midler.

Opparbeiding av kaiareal må tilpasses og ferdigstilles etter behov. Fremdriften i forb. med utfylling av tiltransporterte masser avhenger av nårtid det er mulig å få gode fyllmasser. Ferdigstilling av areal må gjennomføres trinnvis og etter hvert som behovet melder seg.

Videre utbyggingsetapper avhenger av hvor attraktiv næringsparken blir, konkurranse-situasjonen mellom havnene i distriktet og tilgang på egnete fyllmasser.

Det er vanskelig å ta stilling til nårtid "de neste" etapper av utfylling og utbygging kommer.

2 BESKRIVELSE AV ALTERNATIVER

2.1 Vurderte alternativer.

I forbindelse med arbeidet med Havneplan for Lødingen kommune, og senere kystsonenplan for kommunen er mange mulige lokaliseringer vurdert tidligere år. Ved søking etter beste alternativ var adkomst fra sjøen en betingelse, og etablering ved E10 en viktig lokaliseringsfaktor. Gode dybdeforhold og færrest hindringer for skipstrafikken.

Lødingen kommune har vurdert følgende områder i kommunen med tanke på etablering av næringspark; ved Fiskøya på vestsiden av Tjeldsundet, Nes og Rinøya på hver sin side ved innløpet til Kanstadfjorden, samt hele strekningen fra fergekaia til Strand kfr. kartutsnittene.

Kriterier for lokalisering:

Lettest mulig adkomst til E10 og til sjøkorridorene Tjeldsund, Ofotfjorden og Vestfjorden. Land- og sjøareal som er lett å opparbeide og tåler etappevise utvidelser opptil 400 dekar. Færrest mulig interessekonflikter og vanndybde over 7 meter.

Det er vurdert 7 forskjellige alternativer til plassering av næringspark for land- og sjørelaterte næringer i Lødingen kommune i løpet av de siste 15 år:

Lokaliseringsalternativene beskrives nedenfor og fremkommer i vedlagte oversiktskart, vedlegg 5.

Fiskøyas nordside:

Gunstig vanndybde og lettvindt adkomst direkte mot E10 og sjøkorridoren Tjeldsund, Ofotfjorden og Vestfjorden.

Interessekonflikter med private gårder, særlig viktig naturområde og friluftsområde samt kraftlinje.

Neshamn:

For liten vanndybde. Gunstig adkomst til sjøkorridorene Tjeldsund, Ofotfjorden og Vestfjorden. Dårlig adkomst med smal og svak fylkesvei og kommunal vei med bratt bakke. Bebyggelse som skaper interessekonflikt på landarealet.

Urklubben:

Gunstig vanndybde, lettvindt adkomst til E10 via 1 km riksvei og til sjøkorridorene Tjeldsund, Ofotfjorden og Vestfjorden.

For lite landareal og for brådypt til å fylle i sjøen og for dårlig bæring i sjøbunnen for fylling. Vanskelig med store høydeforskjeller i lengdeprofilet til riksveien.

Rødholmen:

Gunstig vanndybde, lettvindt adkomst til sjøkorridorene Tjeldsund, Ofotfjorden og Vestfjorden og grei adkomst til E10 via 2,5 km riksvei.

Kailengde 150 m, vanndybde 8 m. Tilstrekkelig landareal på kort sikt, men forlite landareal på lang sikt og ikke utvidelsesmuligheter.

Eksisterende industriområde som ikke egner seg til servicebedrifter og passasjertrafikk.

Ved Kåringenkrysset er det vurdert flere alternativer:

Lavollen:

Tidligere jordbrukseiendom, nå boligeiendom blir direkte berørt. Gunstig vanndybde og gunstig innseiling. Lettvindt adkomst direkte mot Rv.85 og sjøkorridoren Tjeldsund, Ofotfjorden og Vestfjorden. Nok stort landareal, og i sjøen kan det fylles. Interessekonflikt med særlig viktig naturområde og dyrket mark.

Kåringosen:

En fritidseiendom og et gårdsbruk i drift blir direkte berørt. Gunstig vanndybde og gunstig innseiling. Lettvindt adkomst direkte mot E10 og sjøkorridoren Tjeldsund, Ofotfjorden og Vestfjorden. Nok stort landareal. Meget komplisert innseiling. Interessekonflikt med jordbruk.

Kåringen:

Gunstig vanndybde og lettvindt adkomst direkte mot E10 og sjøkorridoren Tjeldsund, Ofotfjorden og Vestfjorden. De viktigste kommunikasjonslinjene på sjø og land møtes her. Stort landareal, og i sjøen er det gunstige muligheter for fylling av over 250 dekar. Ideell geografisk plassering for industri, servicebedrifter, gods- og passasjertrafikk. Interessekonflikt med særlig viktig naturområde.

2.2 0-alternativet

0-alternativet vil si ingen utbygging av Lødingen næringspark, Kåringen, ingen realisering av kaianleggene og tilhørende lagerområder for omlasting og mellomlagring.

Et lite naturområde med en lagunestrand-lokalitet med strandreverumpe i strandkanten er sjelden i fylket, men ikke i landet som helhet.

Dette er referansealternativet, dvs. det alternativet som de to andre alternativene vurderes i forhold til. Med 0-alternativet kan Kåringkrysset ombygges selv om ikke Lødingen næringspark, Kåringen utbygges med kaianleggene og tilhørende lagerområder for omlasting og mellomlagring.

I tilfelle 0-alternativet gjennomføres:

- Mister regionen muligheten til enklere og billigere transportløsning på land og sjø.
- Mister Lødingen kommune denne muligheten til nye arbeidsplasser.
- Mister regionen muligheten til en god havn som er lett å navigere til gjennom et reint farvann fra sjøkorridorene mot Norskehavet.
- Mister næringslivet i hele regionen muligheten til å utvikle en sentral regionshavn.

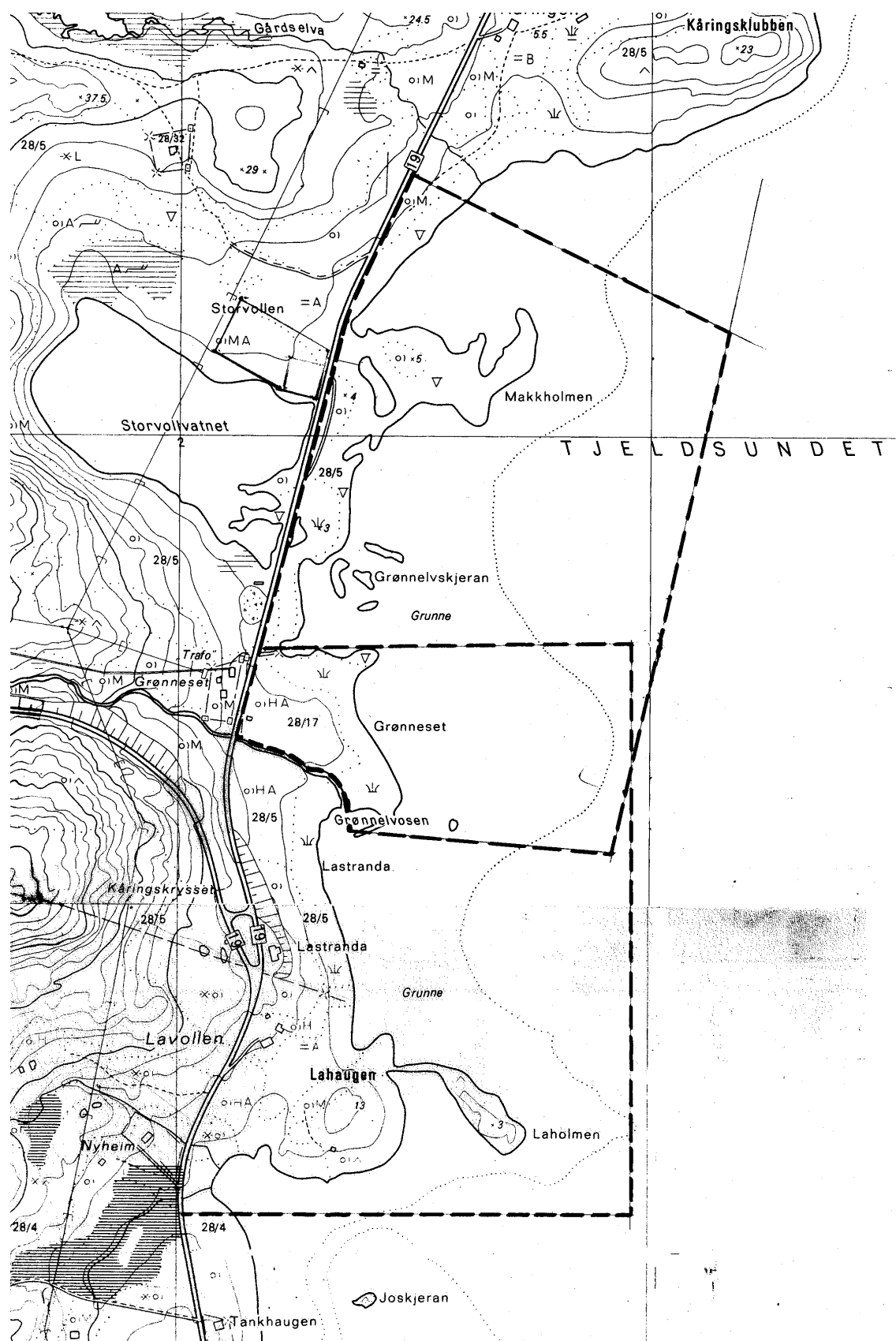
2.3 De mest interessante alternativer

Etter mange år med lange og vanskelige vurderinger av de 7 forskjellige alternativene for plassering av næringspark, fant Lødingen kommune områdene i nærheten av Kåringkrysset som mest interessante.

Ved Kåringenkrysset er det vurdert 3 alternative plasseringer av næringspark.

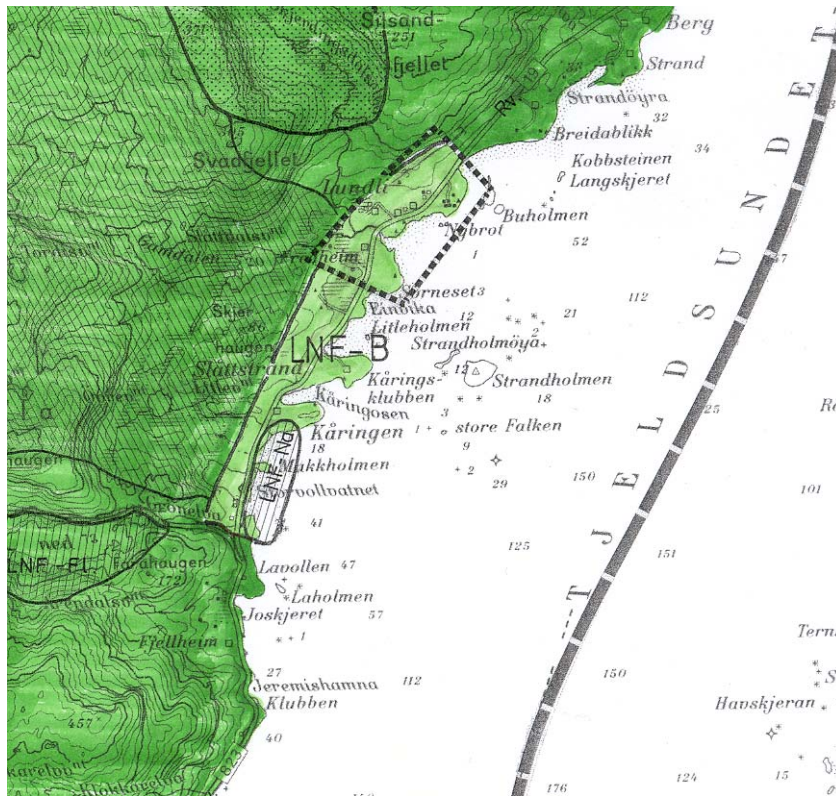
Det er planområdet Lavollen og planområdet Kåringen som kommunen har endt opp med som mest interessante.

De øvrige alternativene fylte de fleste kriterier som var satt, bl.a. dybde og god adkomst til sjøkorridorene Tjeldsund, Ofotfjorden og Vestfjorden. Men alternativene ved Kåringen-krysset fattet størst interesse fordi beliggenheten også er særlig gunstig m.h.t. adkomst til E10.



Kartutsnitt som viser planområdet Kåringen (lengst nord) og planområdet Lavollen (lengst sør).

2.4 De to alternativene presenteres



Utsnitt fra kommuneplankartet som viser området Lavollen og Kåringen.

2.4.1 Fakta om planområdet Lavollen

I Fylkesmannen i Nordland sin uttalelse til melding om konsekvensutredning for Lødingen Næringspark Kåringen, bes Lødingen kommune om en nærmere kartfesting og beskrivelse av alternativet Lavollen.

Området ligger 2,6 km nord for Lødingen fergekai, kfr. kartutsnitt på siden foran. Planområdet avgrenses i nord av Grøneelven, i vest av Rv.85 og E10, i øst av plangrensen i Tjeldsundet og i sør plangrensen i sjøen mellom Jostkjeran og strandkanten langs Lahaugen. Her har ikke vært industri eller annen forurensende aktivitet i området.

Landområdet består av dyrket innmark og kupert terreng med skog av små lautre. Det er ca. 15 m høydeforskjell mellom gårdstunet og Kåringkrysset. Her er et nedlagt gårdsbruk med helårsbolig, fjøs, naust og stabbur og et stort tun. I nordenden av planområdet er det et lagerbygg under oppføring på gnr.28, bnr.17.

Nærmeste nabo er et ektepar i en helårsbolig på andre siden av Rv.85, 30 m fra nærmeste plangrense, og en annen helårsbolig på andre siden av E10, 40 m fra plangrensen.

I kommuneplan for Lødingen er planområdet Lavollen regulert til LNF-A område, nordenden av planområdet er i kommuneplanen regulert til LNF-A område med

tilleggsformål ”særlig viktig naturområde”, kfr. Utsnitt fra kommuneplankartet på neste side.

Lødingen kommunes bestemmelse for LNF-A område er:

Innen for disse områdene bør bygge- eller anleggsvirksomhet som ikke har direkte tilknytning til tradisjonelt jordbruk, reindrift, skogbruk, jakt og fiske vurderes med streng holdning.

I nordlige del av planområdet er det i flg. kommuneplan for Lødingen et ”særlig viktig naturområde” med verdifull botanisk havstrandslokalitet i flg. Fylkesmannen i Nordland.

Sjøområdet som skal utfylles har en gjennomsnittelig dybde på 4 m, og utgjør litt mindre enn 3/4 av det totale planområdet.

Arealet for hele planområdet er på ca.252 dekar. Jordbrukseiendommen har vært utleid, men det er ikke lenger drivverdig fordi jorden er utarmet.

Forholdene ligger godt til rette for å bygge kaiområde mot Tjeldsundet, som er den stor trafikkanalen sjøveis nord – sør.

Sannsynligheten er størst for at planområdets landareal blir tatt i bruk først.

Dagens plassering av Kåringkrysset er ved denne eiendommen. Plasseringen av krysset er lite gunstig m.h.t. utforming og stigning i Kåringsbakkene, det er planer om å flytte krysset ca. 300 m nordover langs E10.

Grunneier er ikke interessert i å selge eller bortfeste eiendommen til ønsket formål.

Statens vegvesen har gitt uttalelse ang. spørsmål om avkjørsel fra planområdet Lavollen den 15.02.05. Statens vegvesen sier at slik forholdene er på strekningen E10/Rv85 langs planområdet Lavollen i dag ser de små muligheter for anlegg av kryss med tilfredsstillende sikt. Det er planlagt utbedring av Rv85 sansynligvis i 2009, men det er enda uklart hvor omfattende dette blir, og om nevnte strekning blir med på planen.

2.4.2 Fakta om planområdet Kåringen

Området ligger 3 km nord for Lødingen fergekai, se kartutsnitt. Landområdet er flatt, ca. 3 m.o.h. med noen lauvtre, hovedsakelig bjørk.

Planområdet avgrenses i nord av tomtegrensen sør for Kåringsklubben, i sør av Grøneelven, i vest av E10 og i øst av reguleringsgrensen i Tjeldsundet.

Innenfor planområdet er det et lagerbygg på gnr.28, bnr.17 i sørenden av planområdet. Vis a vis planområdet, på andre siden av E10 er det et busstopp med busstur og en vegstasjon som ikke lenger er i drift.

Sjøområdet som skal utfylles har en gjennomsnittelig dybde på 5 m, og utgjør over 3/4 av det totale planområdet.

I kommuneplan for Lødingen er størsteparten av planområdet Kåringen regulert til LNF-B område, sørenden av planområdet er i kommuneplanen regulert til LNF-A område, med tilleggsformål ”særlig viktig naturområde”, kfr. fakta om planområdet Lavollen.

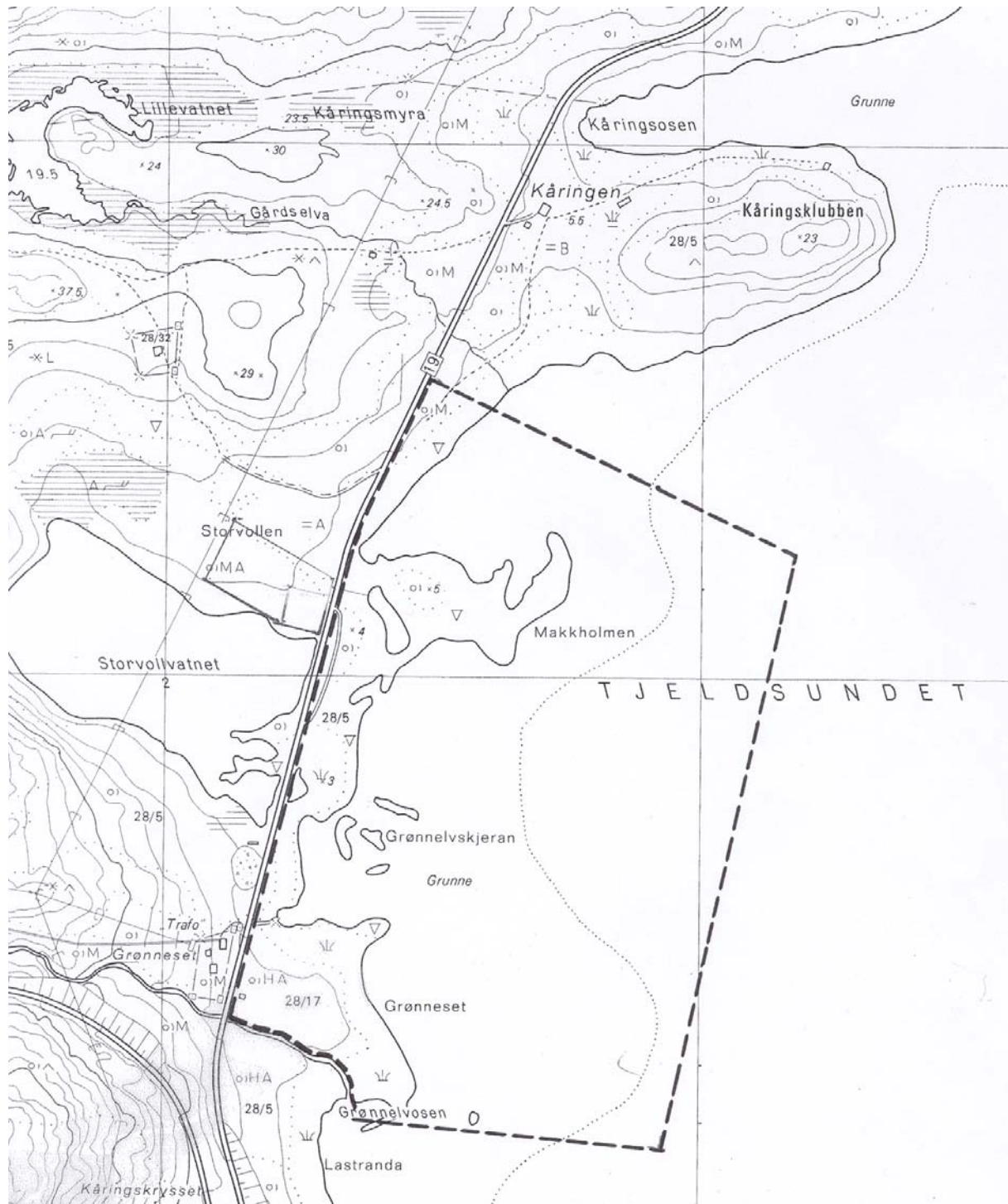
Lødingen kommunes bestemmelse for LNF-B område er:

Innen for disse områder kan det, dersom sektormyndighetene ikke har insigelse, tillates bygg for næringsvirksomhet, spredt boligbygging og fritidsboliger.

I sørlige del av planområdet er det i flg. kommuneplan for Lødingen et "særlig viktig naturområde" med verdifull botanisk havstrandslokalitet i flg. Fylkesmannen i Nordland.

Her har vært et sagbruk, men ingen industri eller annen forurensende aktivitet i området.

Nærmeste bolighus ligger på andre siden av E10, vis a vis sørenden av planområdet Kåringen, 40 m fra nærmeste plangrense. Boligeiendommens eier driver et lite verksted på samme eiendommen. Det er en annen helårsbolig 220 m sør for sørligste plangrense og en annen helårsbolig 450 m sør for plangrensen.



Kartutsnitt som viser planområdet Kåringen.

Arealet for hele planområdet er på ca.350 dekar. Lødingen kommune har inngått festekontrakt i 99 år for landarealet som er innenfor planområdet, totalt 24 dekar. Det ligger store muligheter i å utnytte områdets beliggenhet m.h.t. biltrafikken, spesielt med tanke på at Kåringskrysset er foreslått flyttet nordover til rundkjøring T1, kfr. reguleringsforslag, vedlegg.

Samtidig ligger mulighetene ideelt til rette for kaiområde mot Tjeldsundet som er den store trafikkanalen sjøveis nord – sør.

Sannsynligheten er størst for at planområdets landareal blir tatt i bruk først.

Dagens plassering av Kåringkrysset er lite gunstig m.h.t. utforming og stigning i Kåringsbakkene. Statens vegvesen Nordland har utarbeidet et forslag hvor krysset er flyttet ca.400 m mot nord og utformet som en rundkjøring, og dette gir en akseptabel stigning i Kåringsbakkene. Denne rundkjøringen gir også adkomst til Lødingen Næringspark, Kåringen.

2.4.3 Vurdering av planområdet Lavollen:

Planområdet berører 3 eiendommer, hvorav 2 av disse må innløses eller festes av Lødingen kommune. Den tredje eies av Ole Nilsen, en av initiavtakerne for næringspark.

Tidligere jordbrukseiendom, nå boligeiendom blir direkte berørt med den følge at bygningsmassen må rives. Fjell må utsprenges og stein må i tillegg tiltransporteres for utfylling.

Området byr på gunstig vanndybde og gunstig inn- og utseiling. Lettvindt adkomst direkte mot E10 og sjøkorridoren Tjeldsund, Ofotfjorden og Vestfjorden. Stort landareal av løsmasser og fjell som må senkes fra eksisterende 20 m.o.h. til 5 m.o.h., og i sjøen kan det utfylles til et areal på totalt ca. 250 dekar.

Jordbrukseiendommen er lite drivverdig fordi jorden er utarmet. Jordbruksarealet må bl.a. grøftes og opparbeides igjen for at det skal kunne drives videre.

Her er interessekonflikt med særlig viktig naturområde i nordligste delen av planområdet Kåringen.

Med hensyn til siktforholdene ser Statens vegvesen små muligheter for å anlegge kryss på strekningen E10/Rv85 langs planområdet Lavollen. Planer for utbedring av Rv85 vil ikke være klar før tidligst i løpet av 2009, men det er uklart om nevnte strekning blir tatt med i planen. Ut fra Statens vegvesen sin uttalelse må vi tolke det slik at avkjørselstillatelse ikke kan gis slik vegstandard er i dag, men forholdene kan kanskje endre seg i 2008/09. Ut fra en slik uttalelse ser vi ikke lenger noen interesse i å jobbe videre med planområdet Lavollen, fordi det er signaler på å ikke få avkjørsel fra planområdet Lavollen avklart før tidligst i 2008.

God adkomst til/fra sjøkoridorene Tjeldsund, Ofotfjorden og Vestfjorden.

Her er et nedlagt gårdsbruk med helårsbolig, fjøs, naust og stabbur og et stort tun som må kjøpes og erstattes med tilsvarende fasiliteter andre steder for grunneiern.

Grunneiieren er ikke interessert i salg eller bortfeste. Endrer ikke grunneiieren holdning m.h.t. salg / bortfeste vil kommunen måtte ekspropriere eiendommen, noe som vil vanskeliggjøre denne areal-prosessen ytterligere.

En helårsbolig er 40 m fra plangrensen, og en annen 30 m fra.

Disse to helårsboligene vil i driftsperioden bli belastet med tilnærmet samme støynivået som i dag med E10 forbi husveggen med 10 meter avstand, men i anleggsperioden kan de bli forholdsvis mere plaget med støy.

Innenfor planområdet Lavollen er nødvendig å fjerne all bebyggelse, rydde bort skogen, sprengte bort fjell og planere det ut før det kan fylles for veier og byggeområdeer.

Lavollen er bebodd, skal dette alternativet benyttes for tiltaket må helårsboligen fjernes, ellers vil området bli forlite selv om Grønneset inkluderes.

2.4.4 Vurdering av planområdet Kåringen

Dette planområdet berører 2 eiendommer, den ene eies av en av interessentene i Lødingen næringsparken, Kåringen, og det øvrige arealet festes av Lødingen kommune. Landområdet er delvis skogkledd, det må heves fra eksisterende 3 m.o.h. til 5 m.o.h.

Nærmeste helårsboliger er 40 m, 220 m og 450 m fra nærmeste plangrense. Gunstig vanndybde og lettvindt adkomst direkte mot E10 i Kåringskrysset og sjøkorridoren Tjeldsund, Ofotfjorden og Vestfjorden. De viktigste kommunikasjonslinjene på sjø og land møtes her.

Plassering av avkjørsel til E10 er allerede nå i reguleringsprosessen godkjent av Statens vegvesen.

Skogrydding er nødvendig før fylling kan starte.

Stort landareal, og i sjøen er det gunstige muligheter for utfylling til areal over 250 dekar. Ideell geografisk plassering for industri, servicebedrifter, gods- og passasjertrafikk.

Interessekonflikt med særlig viktig naturområde i sørlig del av planområdet

Planområdet Kåringen peker seg ut som det alternativet som fyller kommunens kriterier i størst grad.

Det valgte Kåringalternativet viser seg å ha flest riktige kriterier på plass og færrest åpenbare interessekonflikter i dagen.

Lokaliseringen gir de beste forutsetninger for å etablere en næringspark som kan serve sjø- og landtrafikk i nord, sør, vest og østlig retning. Det er 3 km til fergesambandet i Lødingen sentrum som fører trafikken sørover E6.

For godkjent vannkvalitet til næringslivet i Lødingen Næringspark, Kåringen er det gunstigst å transportere vannet fra Lødingen vannverk i vannledning på sjøbunnen. Men det er også mulig å bygge et privat vannverk i Kåringen med tilstrekkelig kapasitet. Avklarende vurderinger utføres under prosjektering av infrastrukturen.

Da grunneieren viste velvillighet ovenfor lødingen kommune ble det i 2002 fremforhandlet festekontrakt for 99 år.

Med bakgrunn i overnevnte startet reguleringsprosessen med utsending av planvarsel 26.02.2002 for Lødingen Næringspark, Kåringen.

Dette tiltaket som nå skal konsekvensutredes omfatter regulering av kai/havneområde, industri, akvakultur, bevertning, service, forretning, parkeringsplasser og veier. Prosjektets målsetting er å tilrettelegge for etableringer (i næringsparken) for land- og sjørelaterte bedrifter som skal drive virksomheter som retter seg mot eksterne kunder.

2.4.5 Sammenstilling av de to alternativene.

Disse to alternativene ligger ved siden av hverandre, og griper inn i hverandre fordi Grønneset er medtatt i begge planområdene. Det som i størst grad skiller seg ut som negativt i disse to alternativene er følgende:

- I nordenden av planområdet Lavollen er et LNF-A område med "særlig viktig naturområde".
- I planområdet Kåringen er et noe større areal avsatt til LNF-A område med "særlig viktig naturområde".

- For planområdet Lavollen virker det meget usikkert om nårtid Statens vegvesen kan gi avkjørselstillatelse, og om det i det hele tatt lar seg gjøre med hensyn til nødvendig semitrailertrafikk til og fra området.
- Med hensyn til salg eller feste av eiendommene innenfor planområdet Lavollen så er eieren av det nedlagte gårdsbruket helt uinteressert i salg eller bortfeste.

Ut fra sammenstillingen ovenfor vurderes Lavollen som vanskelig å utnytte med hensyn til manglende avkjøringstillatelse, og eiere som er uinteressert i salg eller bortfeste av sin eiendom.

Konklusjon

I konklusjonen vil Lødingen kommune vektlegge hensynet til at eierne av Lavollen er helt uinteressert i salg eller bortfeste av sin eiendom.

For planområdet Kåringen har Lødingen kommune allerede tinglyst festeavtale.

Det vektlegges også i stor grad den usikkerheten om Statens vegvesen kan gi avkjørselstillatelse for nødvendig semitrailertrafikk til og fra planområdet Lavollen.

Ut fra fakta og vurderinger vi sitter inne med om planområdene Kåringen og Lavollen vil vi konkludere med at planområdet Kåringen konsekvensutredes videre, mens planområdet Lavollen betraktes som uinteressant i det videre utredningsarbeidet.

3 OFFENTLIGE OG PRIVATE TILTAK SOM ER NØDVENDIGE FOR GJENNOMFØRING AV TILTAKET

Marinarkeologiske forundersøkelser

Tiltakshaver har undersøkelsesplikt med hensyn til mulige arkeologiske funn etter Kulturminneloven §§ 9 og 10. Dette gjelder for området som blir berørt av nytt kaianlegg.

Tromsø Museum, universitetsmusset har på oppdrag fra Lødingen kommune foretatt marinarkeologiske undersøkelser i området som blir berørt av nytt kaianlegg. Det ble ikke gjort funn som vil hindre utbygging av nytt kaianlegg. Rapporten fra undersøkelsen den 2. juli 2003 ligger som vedlegg.

Arkeologiske undersøkelser

Sametinget har på oppdrag fra Lødingen kommune gjennomført en arkeologisk undersøkelse 9. juli 2003. Det ble ikke gjort noen funn av arkeologiske materiale eller automatisk fredete kulturminner.

Nordland fylkeskommune har sjekket planområdet mot sine arkiver uten at det kan registreres konflikter med verneverdige kulturminner. Rapporter ligger som vedlegg.

4 FORHOLD TIL OVERORDNEDE FØRINGER, SAMT OFFENTLIGE PLANER OG TILLATELSER.

4.1 Overordnede føringer og planer

Statlige direktiver

I flg. Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, kap. 3, retningslinjer for å oppnå samordnet areal og transportplanlegging heter det:

Pkt. 3.1:

Planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet bør samordnes slik at det legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses. Det bør legges vekt på å få til løsninger som kan gi korte avstander til daglige gjøremål og effektiv samordning mellom ulike transportmåter.

Pkt. 3.3, siste avsnitt:

En bør unngå nedbygging av særlig verdifulle naturområder, inkl. særlig verdifulle kulturlandskap, sjø og vassdragsnære areal og verdifulle kulturmiljøer og kulturminner.

Pkt. 3.6, siste avsnitt:

Virksomhet som skaper tungtransport bør lokaliseres i tilknytning til jernbane, havner eller hovedvegnettet.

I flg. Samferdselsplan for Nordland 2004 – 2007, kap.8 Godstransport er det følgende status og utviklingstrekk for transportløsninger:

Internasjonalt og nasjonalt skjer det en økning i transportarbeidet og med økt bruk av container som lastbærer.

EUs uttalte målsetting er å iverksette tiltak for å flytte vegtransport over til jernbane og vannveger og etter hvert over til sjøtransport. Internalisering av eksterne kostnader for de ulike transportmidlene kan gi avgiftsfordeler for sjøtransport.

Vegtransport av fisk- og fiskeprodukter er klart mest dominerende i fylkesinterne og landsdelsinterne transporte, 93%.

Sjøtransport dominerer med 56% på de lange strekningene ut og inn av fylket. Hele 95% av de importerte varer til Nordland kommer med båt, mens 4% kommer med bil og bare 1% med jernbane.

Fylkesplanen

I flg. Fylkesplanen for Nordland, kap. 2.4 "Å ta i bruk potensialet langs kysten" avsnitt "Efektiv transport og kommunikasjon" er Nordland Fylkeskommune sin strategi følgende:

Økende krav til kompetanse i næringslivet gjør effektiv persontransport og gode løsninger innen informasjons- kommunikasjonsteknologi (IKT) viktigere for hvert år.

Et konkurransedyktig næringsliv i Nordland vil dermed kreve bedre løsninger både innen transport av gods, av personer og innen IKT. Det nå sikres god forbindelse mellom regionale tyngdepunkt og regionene må knyttes godt opp mot nasjonale og internasjonale transportkorridorer.

LOFAST skal åpnes for trafikk i 2007, da vil en fergefri vegforbindelse til Lofoten forenkle biltrafikken mellom Lofoten og resten av landet, via Kåringkrysset.

Kommuneplanen

Kommuneplanens arealdel for Lødingen kommune er vedtatt 23.02.1994.

I flg. kommuneplan for Lødingen kommune er størsteparten av området avsatt til LNF-B område, særlig viktig naturområde, mens sørenden er avsatt til LNF-A område, særlig viktig naturområde med spesiell vekt på botanikk. Viser til EDB-register for naturvernområder (EDNA), som sier at der er botanisk verdifull havstrandslokalitet av regional verdi langs stranden mellom Makkholmen i nord til neset nord for Lavollen i sør.

I følge kommuneplanens retningslinjer for LNF-A område bør bygging som ikke har direkte tilknytning til tradisjonelt jordbruk, skogbruk, reindrift, jakt og fiske vurderes med streng holdning.

I følge kommuneplanens retningslinjer for LNF-B område kan det tillates bygg for næringsvirksomhet spredt boligbygging eller fritidsboliger.

Eiendommen Grønneset, gnr. 28, bnr. 17 ble under kommuneplanarbeidet i 1989-1993 foreslått regulert til formål aqakultur. Grønnesets grunneier Ole Nilsen har en oppdrettskonsesjon og avkjørselstillatelse i sørdelen av foreslått reguleringsområde. Dette forslaget skal tas inn i dette reguleringsforslaget for Lødingen Næringspark, Kåringen, som ble igangsatt våren 2002.

Kommunedelplaner

Havneplan for Lødingen kommune vedtatt 28.03.1996.

Kystsoneplan for Lødingen kommune vedtatt 11.10.2001.

I følge Kystsoneplan for Lødingen kommune er den sørligste delen av planområdet regulert til akvakultur. Like utenfor den sørligste grense for planområdet er det en låssettingsplass som i Kystsoneplanen er betegnet som kaste- og låssettingsplass.

Reguleringsstatus

Positiv næringsutvikling har gjennom en forstudie kartlagt om næringslivet i regionen har behov for, og vil benytte seg av, containerfrakt til Europa og Russland fra Lødingen. Forstudien har klart vist at markedet er til stede og den videre satsingen fra lokal eier Techmarine A/S er igangsatt. Selskapet er i dialog med et nasjonalt rederi som vil etablere containerfrakt over Lødingen havn og til det europeiske kontinent og Russland. Selskapene gir klare uttrykk for at arealene på Rødholmen er for små for fremtidig utvikling i Lødingen.

Det er derfor viktig å få nye områder regulert til næringsutvikling i nær tilknytning til landveistransport og havn.

Det faste utvalg for plansaker vedtok å igangsette regulering for planområdet Kåringen den 16.09.2002, reguleringsforslaget legges ut til offentlig ettersyn samtidig som denne konsekvensutredningen legges ut til offentlig ettersyn.

Reguleringsplanen kan ikke vedtas før konsekvensutredningen er godkjent av ansvarlig myndighet.

Hovedformålene er kai, lagerområde for gods, god adkomst til E10, næringspark med industri, kontor, forretning, service og bevertning.

På oppdrag fra prosjektgruppen for næringsparken har Statens Vegvesen prosjektert ny trase for E 10 over Kåringen, men traseen er ikke vedtatt. Denne traseen løser problemene med eksisterende stigning og tilknyttes eksisterende E10 nord for Storvollvannet, sentralt i forhold til planlagte næringspark .

Etter innsigelse fra Fylkesmannen, og senere pålegg fra Kystverket Sørøst må Lødingen kommune utarbeide konsekvensutredning i h.h.t. plan- og bygningsloven kap. VII-a §33-3, samt forskrift §2 og vedlegg III A og B før reguleringsplanen for Lødingen Næringspark, Kåringen kan egengodkjennes, kfr. vedlagt planforslag.

4.2 Nødvendige tillatelser fra offentlige myndigheter.

Ved behandling av byggesaker på eiendommen må vedtak hjemles i gjeldende reguleringsplan. Det utarbeides en privat reguleringsplan for eiendommen parallelt med arbeidet med konsekvensutredning av tiltaket.

4.2.1 Følgende tillatelser er nødvendig for gjennomføring av planlagte tiltak:

Myndighet: Lødingen kommune.

Vedtak om reguleringsplan for eiendom gnr. 28 , bnr. 5, fnr.3 og bnr.17 etter pbl §27-2.

Tillatelse etter pbl §93 for vesentlige terrenginngrep, opparbeidelse av utområde og kai.

Havnemyndighet, Lødingen Havnevesen

Tillatelse etter Havne- og farvannsloven §§8 og 9.

Myndighet: Fylkesmannen i Nordland, miljøvernadv.

Tillatelse til utfylling i sjø.

5 EKSISTERENDE SITUASJON

5.1 Miljø

Landskapsbildet i en regional sammenheng:

I følge Norsk Institutt for Jord- og Skogkartlegging (NIJOS-rapport 2/98) sin regioninndeling er området innenfor landskapsregion 32.

Regionen har en geografisk utstrekning som spenner over 5 breddegrader med mange ulikheter, men samtidig en rekke likheter.

I dette området dominerer bergartene fylitt, granitt og kalkbergarter.

Fjellene har med få unntak alpint preg og U-formete daler.

Noen steder nær kystregionen forekommer fjellterrenget med platåpreg. Løsmassene ligger ofte som strandterrasser over marine avsetninger og morener langs fjordene og i dalbunnen. Vittringsjord er meget vanlig. I det hele tatt kjennetegnes regionen ved godt jordsmonn. Bjørkeskogen dominerer med innslag av furu i flere distrikt.

Som landskapsinntrykk sitter en igjen med et variert fjordlandskap med sterke kontraster og en overraskende frodighet.

Landskapsbildet i en lokal sammenheng:

Området er ikke markert med landskapsverdi i kommuneplan-materiell.

Området har tradisjonelt ikke spilt noen stor rolle i bruk til friluftaktiviteter. Dette kan ha sin årsak i at innenfor Lødingen tettsted finnes et stort tilfang av natur- og friluftstilbud. Videre vil åpningen av Nes Fort (3 km sør for Lødingen tettsted) gi tilgang på en naturperle som har vært stengt i over 60 år nå.

Noe av Stoffet til å beskrive områdets landskap er hentet fra befaringer i området og presenteres best som tekst i kombinasjon med visualisering i foto, kfr. foto nedenfor.



Bilde sett mot sørøst mot Ofotfjorde og Vestfjorden.

Tjeldsundet er nord/sør-forbindelsen mellom Vestfjorden i Nordland og Vågsfjorden i Troms, Tjeldsund er sundet mellom Hinnøya og fastlandet / Tjeldøya.

Tjeldsundet er smalest ved Tjeldsund-bruen, og over 200 m dypt noen steder.

Planområdet ligger på sør-vest siden av Tjeldsundet, fra sjøen til E10, 4 km nord for Lødingen tettsted, 2 km sør for Strandholmen.

Her er lett kupert terreng med opptil 4 m høydevariasjoner. Det er E10 og dens trafikk som er høyest og mest dominerende ved område, plangrensen stopper i nedkanten til E10.

Nordsiden av området består av stein og løsmasser i 0 – 4 meter høyde over havet, med lyng og gress som delvis flør over når det er springflo. Fra og med Grønneset og til sørenden av planområdet er det kupert, stein og løsmasser med opptil 4 m høydeforskjeller. I denne delen av planområdet er det variert natur med gras, lyng og vanlige løvtre som bjørk, selje og rogn.

I sør grenser planområdet mot et nedlagt gårdsbruk med en helårsbolig og tilhørende bebyggelse fra den tiden da gården var i drift.

Høye fjell som Lødingenaksla og Kåringfjellet sees bak planområdet, disse er i stor grad skogkledd, men med noen steinpartier.

Untatt Lødingen tettsted, er det i dette området på sørvestsiden av Tjeldsundet et variert natur- og kulturlandskap med spredt bebyggelse med små industribygg og små nedlagte gårdsbruk.

Strandlinjen er berørt med vegbygging, E10, Rv83 og mesteparten av overnevnte bebyggelse ligger innenfor 100-metersbelte.

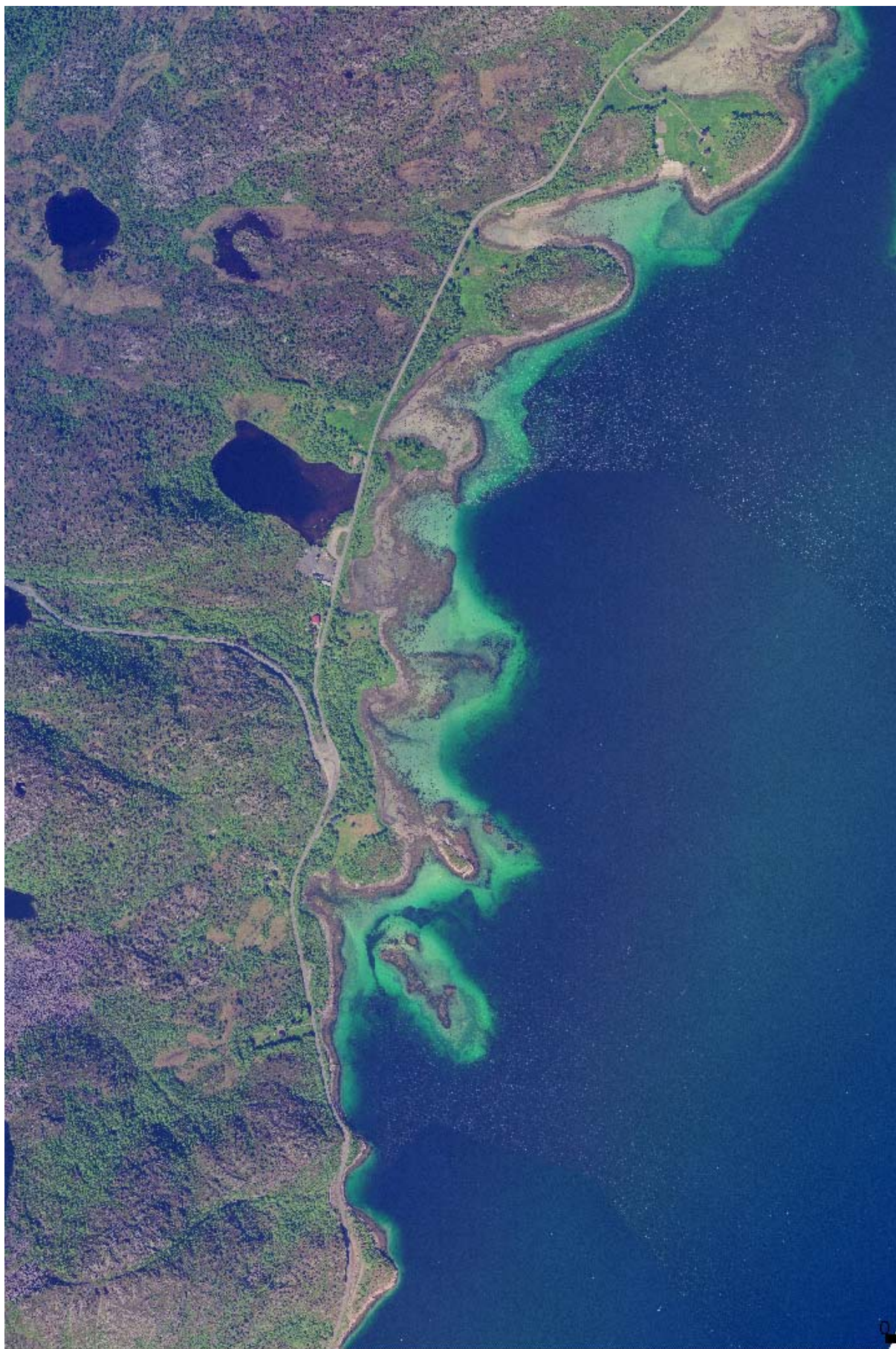
Når en beveger seg i landskapet gir små hauger og skogbevokste områder skjerm mellom de forskjellige byggene i område.

Området ligger godt beskyttet mot uvær, og det er en god og beskyttet havn.

Naturmiljø:

I følgende beskrivelse av områdets naturmiljø er det hentet stoff fra Økoforsk rapport 1988: 2C: Botaniske verdier av havstrender i Nordland, beskrivelse for regionene Ofoten og Lofoten/Vesterålen.

Strendene nordover fra Lødingen er eksponert mot ytre del av Tjeldsundet, og stort sett uten velutviklet strandvegetasjon. Et untak er nordsiden av Grønneset hvor Grønvelven renner nedover stranden mot Tjeldsundet. Området mellom Grønneset i sør og Makkholmen i nord er det i flg. Økoforsk rapport 1988 en lokalitet av tvergående grus og steinrygger, av lagunetype.



Ortofoto over området inkl. noen hundre meter lenger nord og sør.

De ytre ryggene har grusforstrand, mens søkkene har brunalgevegetasjon. De indre ryggene har tørr strandeng på toppen, fuktigere strandeng på sidene, mens søkkene har sterile dammer. Noe tangvoll på sør- og nordsida av rygg-systemet. Viktigste substrat er grus/stein, fulgt av silt/leire og tang, areal ca. 300 x 50 m.

Lagunestrand-komplekser er sjelden i fylkessammenheng, men ganske vanlig i Lofoten/Vesterålen. Denne lagunestrand-lokaliteten har forekomst av en regionalt sjelden art, strandreverumpe, som er sjelden i fylket, men ikke i landet som helhet. Strandreverumpe har ikke fått status som rødlisteart, og Fylkesmannen i Nordland kjenner heller ikke til andre rødlistearter innen planområdet.

For øvrig er området preget av variert nord-norsk natur, gras- og lyngvekster og løvtre som bjørk, selje og rogn.

Her er ikke registrert skjeldene dyrearter.

Kulturminner- / miljø:

Tromsø Museum, universitetsmuseet har på oppdrag fra tiltakshaver gjennomført marinarkeologiske undersøkelser i område som blir berørt av ny fylling og nytt kaianlegg.

Det foreligger rapport fra marinarkeologisk forundersøkelse utført av en marinarkeolog og to arkeologistudenter fra Universitetet i Tromsø, Tromsø Museum – universitetsmuseet.

Undersøkelsen ble gjennomført den 2. juli 2002.

Området er særdeles langgrunnt, og store deler av det grunneste området ble derfor befart til fots og det ble brukt vannkikkert fra gummibåt. Området ble undersøkt ned mot 25 meter. Sjøbunnen besto for det meste av sand og noen større steiner og var til dels dekket av tare.

Kåringen inngår i et av de marinarkeologiske prioriterte områder (område nr. 5083).

De berørte områdene ble undersøkt av dykkere, med vannkikkert fra gummibåt og gjennom systematisk befaring i strandsonen ved fjære sjø.

Det ble ikke påvist gjenstander i dette området som kommer inn under kulturminnelovens bestemmelser.

Rapporten ligger som vedlegg til denne konsekvensutredningen. Det ble ikke registrert marine kulturminner i tiltaksområdet.

Samiske kulturminner og fylkeskommune i Nordland har på oppdrag fra tiltakshaver utført en arkeologisk registrering på eiendommen. Det ble ikke gjort funn av arkeologiske materialer eller av automatisk fredete kulturminner på eiendommen. Tiltaket kommer ikke i konflikt med Lov om kulturminne §4.

Sametinget befarte området den 9. juli 2003, det ble ikke registrert automatisk fredete samiske kulturminner.

Nordland Fylkeskommune har sjekket planområdet mot deres arkiv, planområdet er ikke i konflikt med verneverdige kulturminner.

Det er ikke påvist automatisk fredete kulturminner i tiltaksområdet verken på land eller i sjø.

Ut fra disse hensyn er det ikke noe hinder for å fylle ut området til nytt kaianlegg.

5.2 Naturressurser

Marine naturressurser:

Både vannkvaliteten og vannutskiftningen er høy, noe som gir gode oksygenforhold, og dermed gode levevilkår i Tjeldsundet.

I følge Tromsø Museum sin marinarkeologiske forundersøkelse er det dårlige lysforhold her i området i sjøen på grunn av mye partikler i vannet, dette gir lite ro for primærproduksjon.

Det har hittil ikke foregått noen høsting av marine naturressurser i dette området i og rundt planområdet. Det har ikke vært Naturgrunnlag til økonomisk virksomhet. For øvrig vises det til tekst under overskriften samfunn, fiske og havbruk.

5.3 Samfunn

Transportsystem/trafikkprognoser:

Transporten til og fra området er basert på veg og sjø.

E10 / Rv83 går langs området plangrense. Trafikkprognosene tilsier at trafikken vil øke etter at LOFAST, Lofotens fastlandsforbindelse er åpnet og tatt i bruk.

Men bare p.g.a. næringsparken vil biltrafikken øke ubetydelig. Båttrafikken vil sansynligvis øke i en viss grad ved at båter i containertrafikk og annen godstrafikk legger trafikken til Kåringen i Lødingen.

En sikker og effektiv drift vil gi mange arbeidsplasser.

Det er planer om å flytte Kåringkrysset, og legge om vegtraseen over Kåringen.

Reguleringsplanen for ny veg i Kåringsbakkene vil bli utarbeidet av Statens vegvesen.

Sjøverts trafikk:

I Lødingen er det stasjonert slepebåt, statens oljeverndepot og lokalt oljeverndepot med beredskapsstyrke.

Fergesambandet mellom Lødingen og Bognes har 5 – 12 turer pr. dag.

Hurtigbåttrafikken er blitt redusert til to anløp i uken, fredag og søndag.

Det er stor aktivitet med sildefisket som foregår i 6 måneder sammenhengende fra primo september til ultimo februar. Sildefangster leveres til Ytterstads sildemottak og fryseri på Rødholmen. Størsteparten av mottatt sild lastes på ”fryseskip” for eksport til Russland.

Det er også Rødholmen som brukes til lossing og lasting fra båt/bil og området har vært brukt til lager og omlastingsplass i en årrekke.

Fartøyene som trafikkerer Rødholmen og i fremtiden vil trafikkere Kåringen

Næringspark blir klassifisert som mindre fartøyer med gode manøveringsegenskaper.

Innseilingen er oversiktlig, og det er ikke behov for ytterligere oppmerking, lostjeneste eller mudring.

Det er generelt gode ankerplasser i Lødingen havn fra Rødholmen til Falken varde nord for havna.

Med unntak av fartøyer som benytter ankerplassene i området seiler skipstrafikken i god avstand fra land og vil ikke være til hinder for bruk av kaianlegg i Kåringen. Det er tilstrekkelig med manøvreringsareal i Kåringsbukta til at store skip kan manøvrere både til og fra kai uten å komme i konflikt med fartøyer som seiler nord eller sør i hovedleia.

Fiske og akvakultur:

I denne generasjonen har det i næringsøyemed foregått lite fiskeriaktiviteter i området. I følge Kystsoneplanen for Lødingen kommune er det innenfor planområdet et AF-område, "Flerbruksområde for akvakultur, fiske og tangskjæring". Havområdet utenfor AF-området har betegnelsen FH-område som har følgende retningslinje: "Innen ferdsel- og havneområde utenfor Lødingen tettsted ønsker Lødingen kommune at det ikke etableres akvakulturanlegg i sjø".

Det foreligger to oppdrettskonsesjoner, en landbasert og en sjøbasert, men disse har enda ikke vært i drift.

Oppdrettskonsesjon som foreligger for sjøbasert oppdrett er lokalisert i utkanten av planområdet.

Det er kaste- og låssettingsplass i og utenfor planområdet, men har vært svært lite i bruk i løpet av de siste 15 årene.

I løpet av de siste 25 år har sildesteng blitt satt forskjellige plasser mellom Lødingen og Falken varde, og utenfor den avmerkede kaste- og låssettingsplassen.

6 KONSEKVENSER FOR MILJØ

6.1 Landskapsbilde

Generelt om deltemaet

Delkapitlet bygger på punkt 6.1 i utredningsprogrammet:

Landskapsbilde er en betegnelse på våre visuelle og estetiske opplevelsesverdier i landskapet. Begrepet omfatter både det åpne natur- og kulturlandskapet og det bebygde landskapet.

Konsekvensutredningen må beskrive hvordan landskapsbilde blir påvirket av tiltaket. Kaianlegg, adkomstveier og massetak skal inngå i disse vurderingene. For å visualisere virkningene av tiltakene kan det benyttes perspektivtegninger, digitale fotos hvor nye tiltak legges inn, eller lignende teknikker.

Metode

Det tas utgangspunkt i Statens Vegvesens Håndbok 140 "Metodikk for vurdering av ikke-prissatte konsekvenser" for vurdering av verdi, omfang og konsekvens i forhold til tema kulturminner.

Plan- og bygningsloven skal sikre at det blir tatt estetiske hensyn i planarbeidet.

Deltemaet fokuserer på landskapet sine estetiske, visuelle og opplevelsesmessige sider, og omfatter både natur- og kulturlandskapet.

Analysen av deltemaet bygger på befaringer i området, analyse av terrengforhold på kart og foto av området fra ulike vinkler. Beskrivelse av eksisterende landskap og tiltakets virkning på landskapet illustreres med fotos, fotomontasjer og digitale perspektiv-modeller.

Målet for utredningen er å få frem karakteristiske trekk ved landskapet og landskapsestetiske verdier i tiltaksområdet, samt å beskrive konsekvensene tiltaket vil få for landskapsbildet.

Registreringer i området / eksisterende situasjon.

Lødingen Næringspark planlegges lagt i Kåringen på Hinnøyas østside, ca 4 km nord for Lødingen tettsted, i retning innover Tjeldsundet. Området ligger like ved innløpet til Tjeldsundet fra Vestfjorden.

Regionen har et forholdsvis mildt kystklima, påvirket av den fremherskende vindretningen fra sydvest, og de varme havstrømmene som driver inn Vestfjorden.

Reguleringsområdet ligger på strandflaten mellom E10 og Tjeldsundet, rett nedenfor Storvollvatnet på vestsiden av E10. Området er i dag ikke benyttet til annen virksomhet, men det er gitt konsesjon til akvakultur ved Grønneset i søndre ende av reguleringsområdet.

Det er lite bebyggelse innenfor reguleringsområdet, et lagerbygg ligger innenfor begrensningen. Nærmeste bebyggelse utenfor bebyggelse er verksted/ lagerbygning og bolig med tilhørende anlegg på sørsiden av Storvollvatnet. Dette utgjør den sørlige avgrensning av reguleringsområdet. *Se bilde.*

Mot nord er planens begrensning langs Makkholmen. I nord ligger nærmeste nabo ved Kåringsklubben. Kontakten med både sjø og land er en viktig kombinasjon for næringsparken.

Konsekvenser av tiltaket

Landskapsrommet

Generelt om landskap og vegetasjon

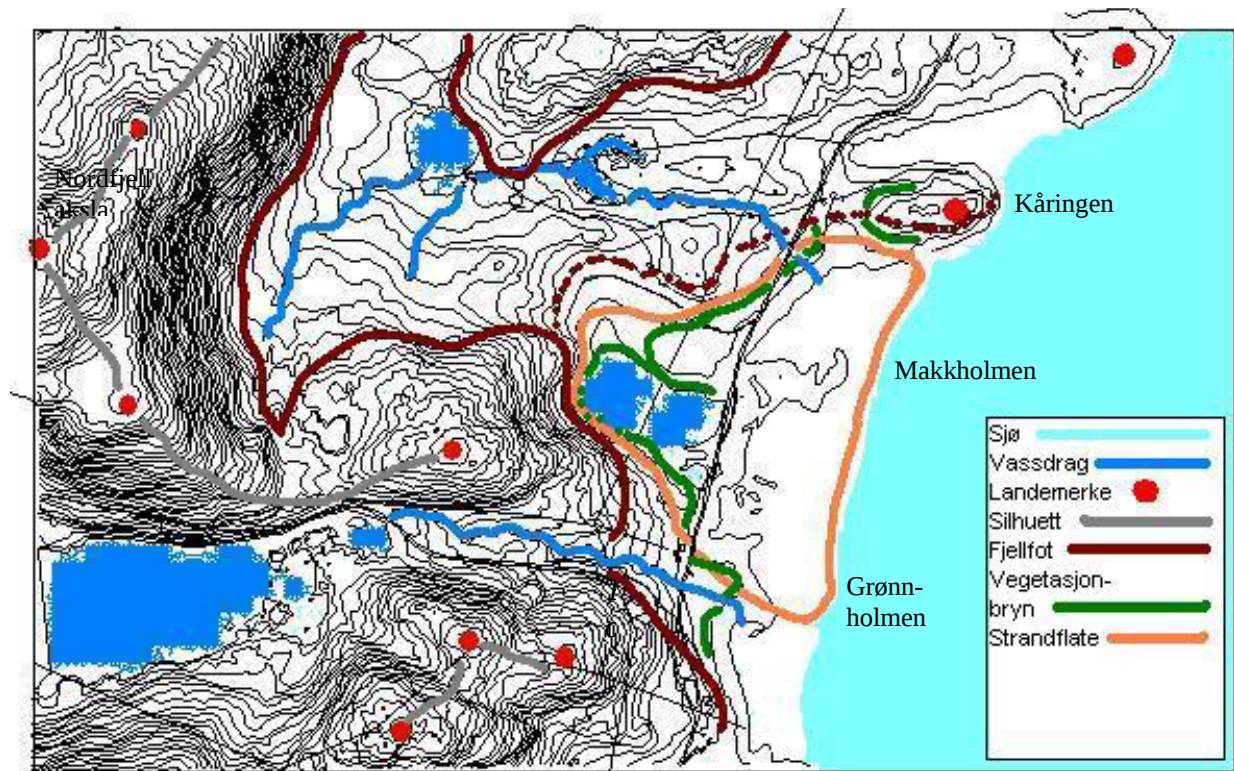
De store trekkene i landskapsrommet som reguleringsområdet ligger i kan beskrives slik: Reguleringsområdet ligger på strandflaten i Kåringen på Hinnøyas østside. Landskapsrommet åpner seg mot Tjeldsundet i øst, og har fjell i ryggen mot vest. Rommets avgrensning dannes av Forahaugen i sør, via Nordfjellaksla og Svadfjellet til Silsandfjellet ved Lundli i nord. Se bilde og illustrasjon av landskapsrommet .



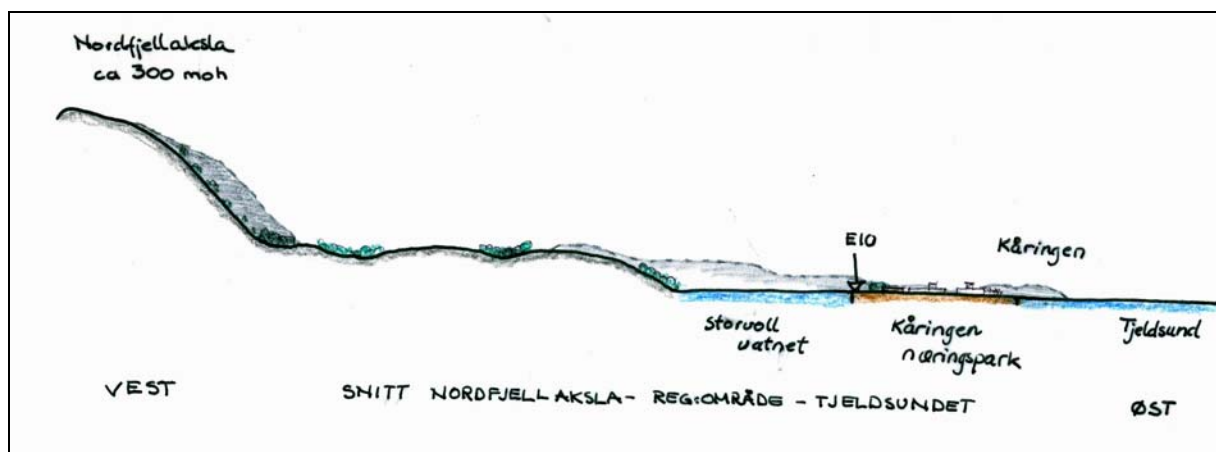
Utsikt over Kåringen og innover Tjeldsundet

Strandflatene langs Tjeldsundet på strekningen fra Laholmen i sør til Strand i nord er preget av små vikler mellom holmer og nes. Strandflata fra flomålet og ut i sundet er langgrunn og leirholdig. Fra flomålet og opp til fjellfoten er terrenget småkupert med lauvskog, myrer og små vann mellom delvis nakne, delvis lyng- og mosede fjell-/steinknauser. Lauvvegetasjonen er for det meste kantvegetasjon rundt fjellknauser.

Det store landskapsrommet som beskrevet ovenfor, vil fra bakkenivå nede ved E10 og reguleringsområdet bli oppfattet som delt inn i mindre rom. Lødingen næringspark ligger da i et rom som avgrenses av Tjeldsundet, Forahaugen, Nordfjellaksla, Skjerhaugen og Kåringen ut i sundet. *Se bilde og illustrasjon av landskapsrommet .*



Illustrasjon av landskaps-rommet i plan.
Strandflaten utgjør et hvilende tyngdepunkt. På bakkenivå oppleves dette som begrensningen av det rommet man befinner seg i.



Illustrasjon av landskaps-rommet i snitt.
Nordfjellaksla er den høyeste og mest markante veggen i rommet.



Utsikt over del av reguleringsområde og videre nordover.

Mot sørvest ligger det bratt terreng nært opptil reguleringsområdet, mens det mot vest / nordvest strekker seg en lengre flate, dominert av Storvollvatnet. Det småkupert terrenget mot nordvest strekker seg ca 1 km til foten av Nordfjellaksla, som stiger bratt.

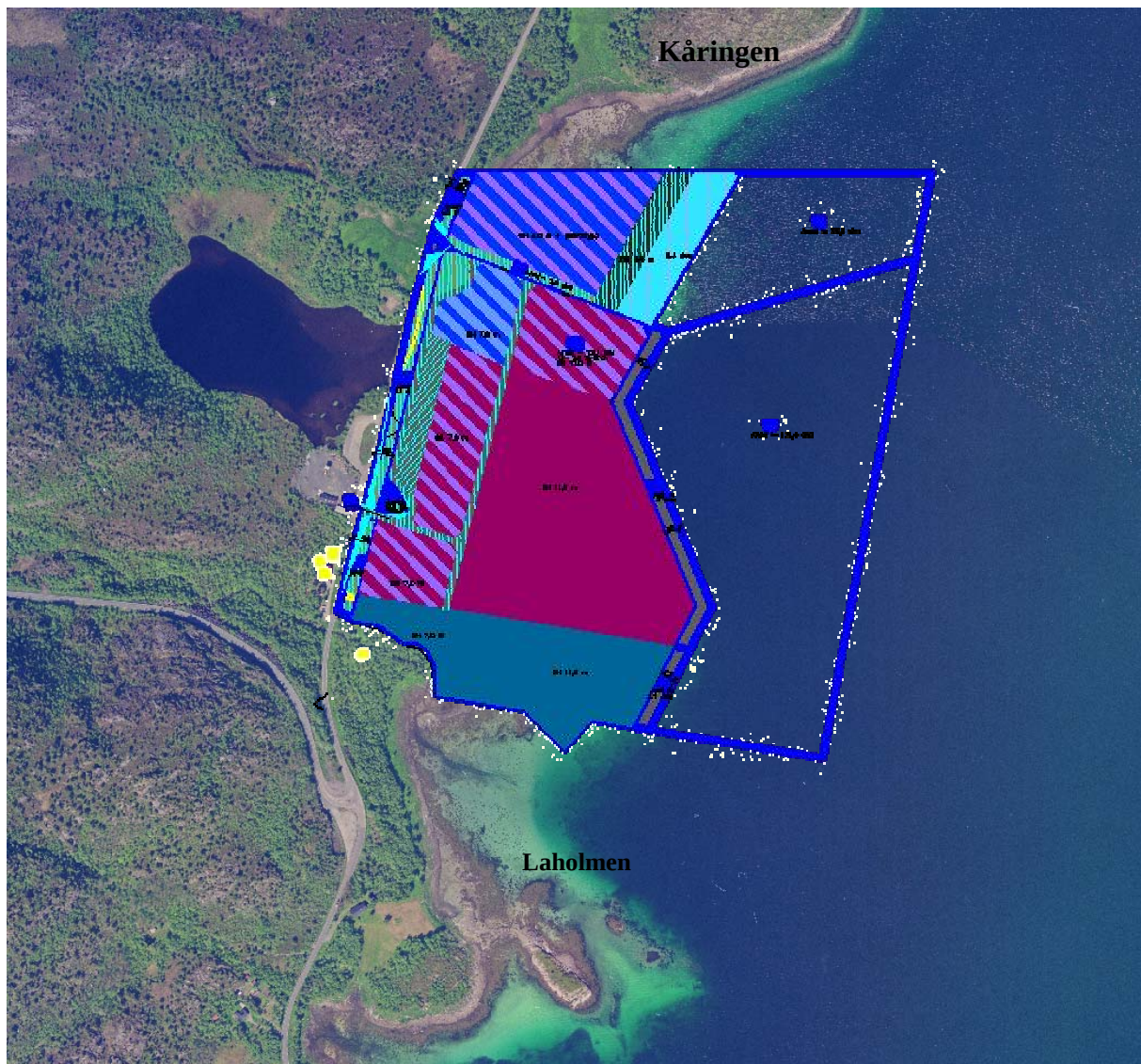


Kåringen sett fra sjøsiden

Forventet utvikling i 0-alternativet

I 0-alternativet vil tiltaket ikke bli gjennomført, og området vil fremstå slik det gjør i dag og som det er beskrevet under "Registreringer i området / Eksisterende situasjon".

Reguleringsplan og ny bebyggelse



Flyfoto med inntegnet reguleringsområde

Det er viktig at utbygging av området foregår på landskapets og klimaets premisser. Med de riktige valg vil dette fremstå som et veltilpasset og attraktivt område for næringslivet, reiselivsaktivitet, transport av varer og knutepunkt for omlasting mellom sjø- og landtransport.

Oppfylling av område

Området som skal bebygges, må i sin helhet fylles opp på strandsonen. Fyllingshøyde må fastsettes ut fra sikkerhet mot stormflo og springflo, og skal være samordnet for hele området. Avslutninger av fyllinger skal være ordnede, slik at det nye landskapet fremstår som ryddig, ferdig og estetisk. Spesielt vil det i nordre reguleringsgrense (nærmest Kåringen) være viktig å vektlegge en avslutning på fylling som oppleves som naturlig i forhold til tilgrensende terreng. Dette må sikres i kommunens behandling av "søknad om tiltak" for fylling.

Oppfylling av område vil være beskjedent i høydeforskjell fra eksisterende terreng.

Kai

Som en ser av bilde 4, flyfoto, ligger utfylt landområde med kaifront i ei brei vik mellom Kåringen og Laholmen. Næringsparken vil ha kaifront mot sjøen langs hele området, med høyde +3,2 moh (NGO). Det kan også bli aktuelt å etablere flytekai. Småbåtanlegg i nordre del av reguleringsområde er trukket inn mot land i forhold til kai for større fartøyer.

Kaifronten er lagt like utenfor Marbakken, og vil utgjøre et markert skille mellom sjø og landområder. Utformingen følger hovedtrekkene i eksisterende landskap, med hensyn til dybder og naturlige nes.

Rammer for planlagt bebyggelse

Det største bruksområdet for planen, vil være industri og lager i forbindelse med kaianlegg. Bygninger i dette område kan ha gesimshøyde inntil 11 m, og skal ha flatt-, sal- eller pulttak. Byggene skal orienteres i forhold til kaifront.

Område for akvakultur i søndre del av område har tilsvarende regler som industribyggene.

Bebyggelsesområder som ligger mellom E10 og lager-/ industribebyggelse ved kai, er begrenset til en gesimshøyde på inntil 7,0 m, og skal ha flatt-, sal- eller pulttak. Disse byggeområder henvender seg mot vest – mot E10.

Nordre del av reguleringsområdet blir avsatt til reiselivsaktivitet, bevertning, overnatting, kontor og forretninger. Gesimshøyde er her satt til inntil 9,5 m og skal ha flatt, sal- eller pulttak.

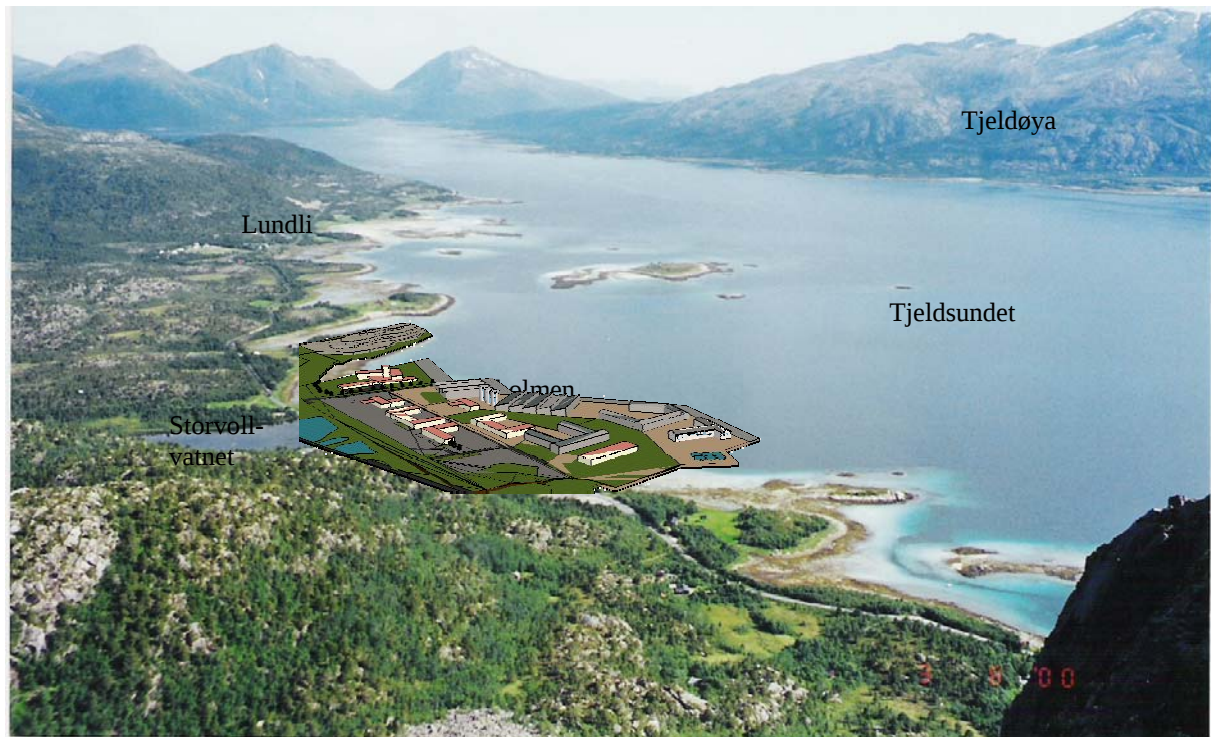
Virkning på landskapsrommet

Bebyggelse vil, og skal, være med på å forme inntrykk av landskap. Reguleringsplanen skal ha bestemmelser som sikrer en ryddig utvikling av bebyggelsen i forhold til det nyskapte landskapet, spesielt kaifronten. Dette gjør at området sett fra sjøsiden fremstår som ryddig, og som et veldefinert sted.

Avgrensningen mot Tjeldsundet vil bli markert ved kaifronten. Denne ligger innenfor Kåringen og Laholmen.

Utfylling av området og bebyggelse vil danne et markert ”sted” i landskapsrommet. Som de aller fleste andre steder i regionen ligger det ved sjøen. Virkningen på dalen vil være at i stedet for å ende ut i ei strandlinje, vil den avsluttes med et bebygd sted.

Illustrasjoner



Fotomontasje, utsikt over området fra sørvest.

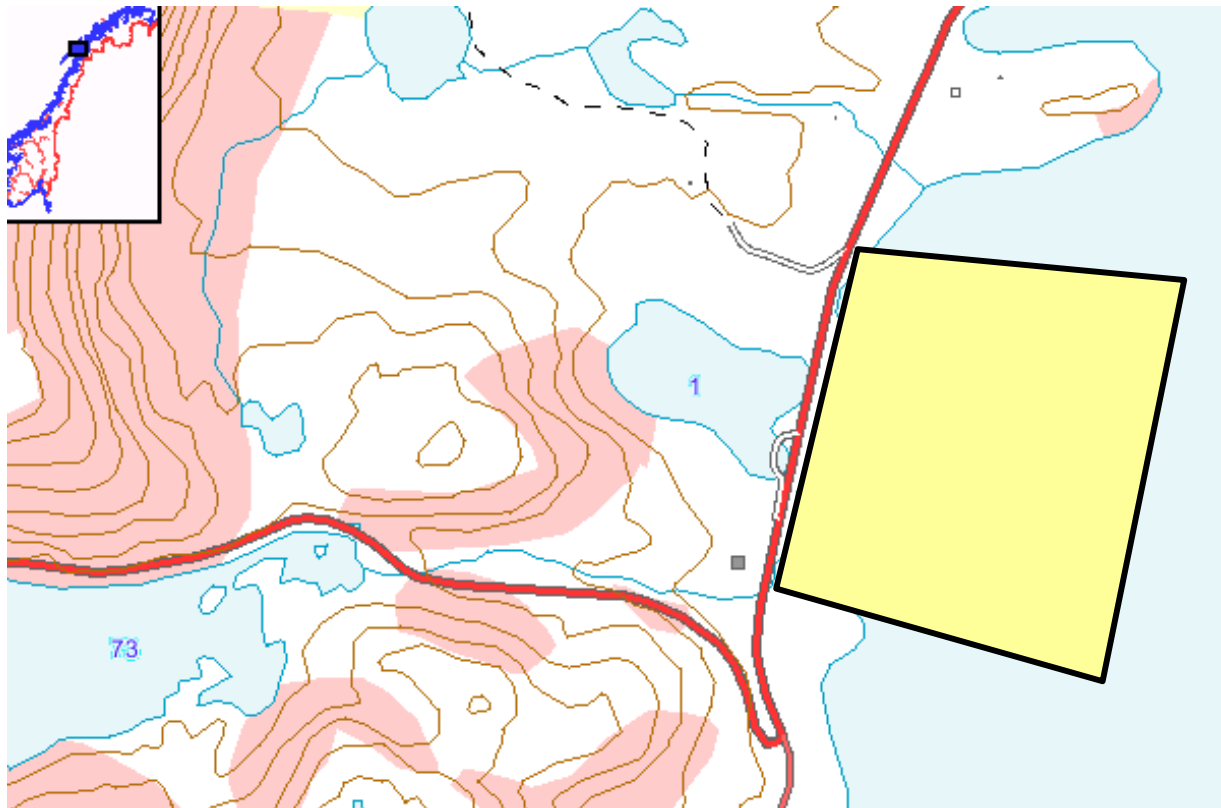


3D-modell, perspektiv fra øst, 200 m.o.h., avstand ca 2 km.

Området vil fra veiene nordfra og sørfra bli lite synlig på avstand. Fra nord opplever man å komme inn i området når man runder Kåringen, og fra sør ser man området fra eksisterende "Kåringskrysset". Området er delvis synlig fra vei når man kjører ned Kåringen fra vest.

Skred

I følge NGU's skredkart som er tilgjengelig på <http://www.ngu.no>, er det ikke skredfare i det aktuelle området.



Rosa områder angir skredfare. Gult område angir reguleringsplanområde.

Aktuelle avbøtende tiltak

Tiltaket forventede helhetsinntrykk tilpasses landskapets totale romfølelse.

FYLLINGSSKRÅNINGER SKAL AVSLUTTES SOM EN HELHETLIG OG PEN, PLASTRETT SKRÅNING.

Konklusjon

Landskapsformene i området som berøres er typisk for regionen og lite sårbar. Ut fra landskapsbilde er det ingen regionale eller nasjonale verdier som går tapt ved at foreslått område fylles ut.

I forhold til 0-alternativet vil næringsparken med kai bli mer synlig fra de nærliggende områder, og fra sjøen i Tjeldsundet.

Området som berøres har ikke landskapsformer, romdannelser, siluetter og elementer i natur- og kulturlandskapet.

Tiltaket bryter svært lite med landskapet, og få av de menneskene som opplever landskapet vil oppleve endringen som negativ.

Konsekvensen for landskapet vurderes som ubetydelig (0).

6.2 Naturmiljø

Generelt om deltemaet

Delkapitlet bygger på punkt 6.2 i utredningsprogrammets:

Naturmiljø omfatter i videste forstand hele biosfæren, og det biologiske mangfoldet som finnes i denne. Naturmiljø blir her begrenset til naturområder eller naturgrunnet og levende organismer.

Naturmiljø er naturområder eller naturgrunnet og levende organismer (plante- og dyreliv).

Økologi betegner samspillet mellom levende organismer og naturområdet disse lever i.

Det skal beskrives hva slags konsekvenser tiltaket får for naturmiljøet.

Konsekvenser for plantearter, dyrearter og sjøfugl kan omtales.

Biologisk mangfold i sjøen skal utredes, med spesielt fokus på gyte- og oppvekstområder for fisk.

Metode

Det tas utgangspunkt i Statens Vegvesens Håndbok 140 "Metodikk for vurdering av ikke-prissatte konsekvenser" for vurdering av verdi, omfang og konsekvens i forhold til tema naturmiljø.

Registreringer

Terrenget er lett kupert og særdeles langgrunnet.

Landområdene består hovedsakelig av lyng, bjørkeskog, rogn og selje.

Her er en lagunestrand-lokaliteten med forekomst av en regional sjelden art, strandreverumpe, som er sjelden i fylket, men ikke i landet som helhet. Men opplysninger fra botanikker tilsier at det ved badestranda Bankfjæra, i Lødingen tettsted finnes store forekomster av reverumpe.

Området er ikke definert som verneområde ut fra kulturhistoriske eller andre kriterier.

Her er ingen registrerte rødlistearter.

Sjeldene dyrearter er ikke registrert i området.

Det er ikke foretatt registreringer av marine ressurser i nærområdet (med unntak av dykkerundersøkelser i forbindelse med marine kulturminner), og naturdatabasen til Fylkesmannen viste ingen registreringer av marine naturverdier. Det er derfor rimelig å anta at de marine ressursene utenfor Kåringen-området er tilsvarende som for andre områder i nærheten.

Fjordene i dette området er artsrike, det er høy diversitet, og god produksjon. Både vannkvaliteten og vannutskiftningen er høy, noe som gir gode oksygenforhold, og dermed gode levevilkår i fjorden.

Strendene nordover fra Lødingen er eksponert mot ytre del av Tjeldsundet, og stort sett uten velutviklet strandvegetasjon.

Forventet utvikling i 0-alternativet

I 0-alternativet vil tiltaket ikke bli gjennomført, og området vil fremstå slik det gjør i dag og som det er beskrevet under "Eksisterende situasjon".

Konsekvenser av tiltaket

Hele planområdet i sjøen som feller tørt ved lavland, og hele landområdet blir bearbeidet og/eller fylt over av stein og andre godkjente løsmasser. Det øvrige planområdet er sjøareal, det blir fylt opp til ut forbi marbakk-linja.

Forekomster av reverumpe blir fylt ned av stein. (se egne notater, rapport)

Dyrelivet og plantelivet innenfor planområdet vil forsvinne når området fylles ut og landskapet sprenges ned og planeres ut.

Forekomster av reverumpe blir fylt ned av stein.

Dyrelivet og plantelivet innenfor planområdet vil forsvinne når området fylles ut og landskapet sprenges ned og planeres ut.

Utbygging med påfølgende utfylling av sjøområdene vil kunne endre forholdene for marine ressurser i utbygnings-området. Det er ikke foretatt undersøkelser for å kartlegge marine ressurser, men generelt er ikke mudderbunn med elveavrenning spesielt produktive. Leveforholdene i slike områder er varierende, idet elven fører til dårlige lysforhold på grunn av mye partikler i vannet, dette gir lite rom for primærproduksjon. Videre er det vanskelig for organismer å feste seg til en svært løs mudderbunn, og det ville være mye nedfall av partikler, noe som gjør prosesser som ånding, næringsopptak- og utskillelse vanskeligere.

Anleggsvirksomheten vil ha lokal negativ effekt på marine ressurser i området. Sedimentene vil bli overdekket, og tilsvarende for evt. organismer i sedimentet.

Mulige kilder for marin miljøpåvirkning under driften på tiltaksområdet antas å være følgende:

- Propelloppvirvling av bunnsedimenter ved anløp, avgang og annen manøvrering.
- Kjølevannsutslipp fra skipsmaskiner.
- Utslipp fra sanitæranlegg på skip og anlegg tilknyttet kaianlegget.

Oppvirvling av sediment som følge av båtpropeller fra båttrafikk kunne få negative konsekvenser. Det er sannsynlig at evt. organismer tilstede tilvennes en "skiftende" tilværelse, hvor det tidvis er stor omrøring og omveltning.

Aktuelle avbøtende tiltak

For å beholde noe av det biologiske miljøet skal eksisterende trær beholdes så langt det er mulig. Parkbelter skal etableres som støyskjermer, innsynsskjermer og som oppmyking i det planerte området.

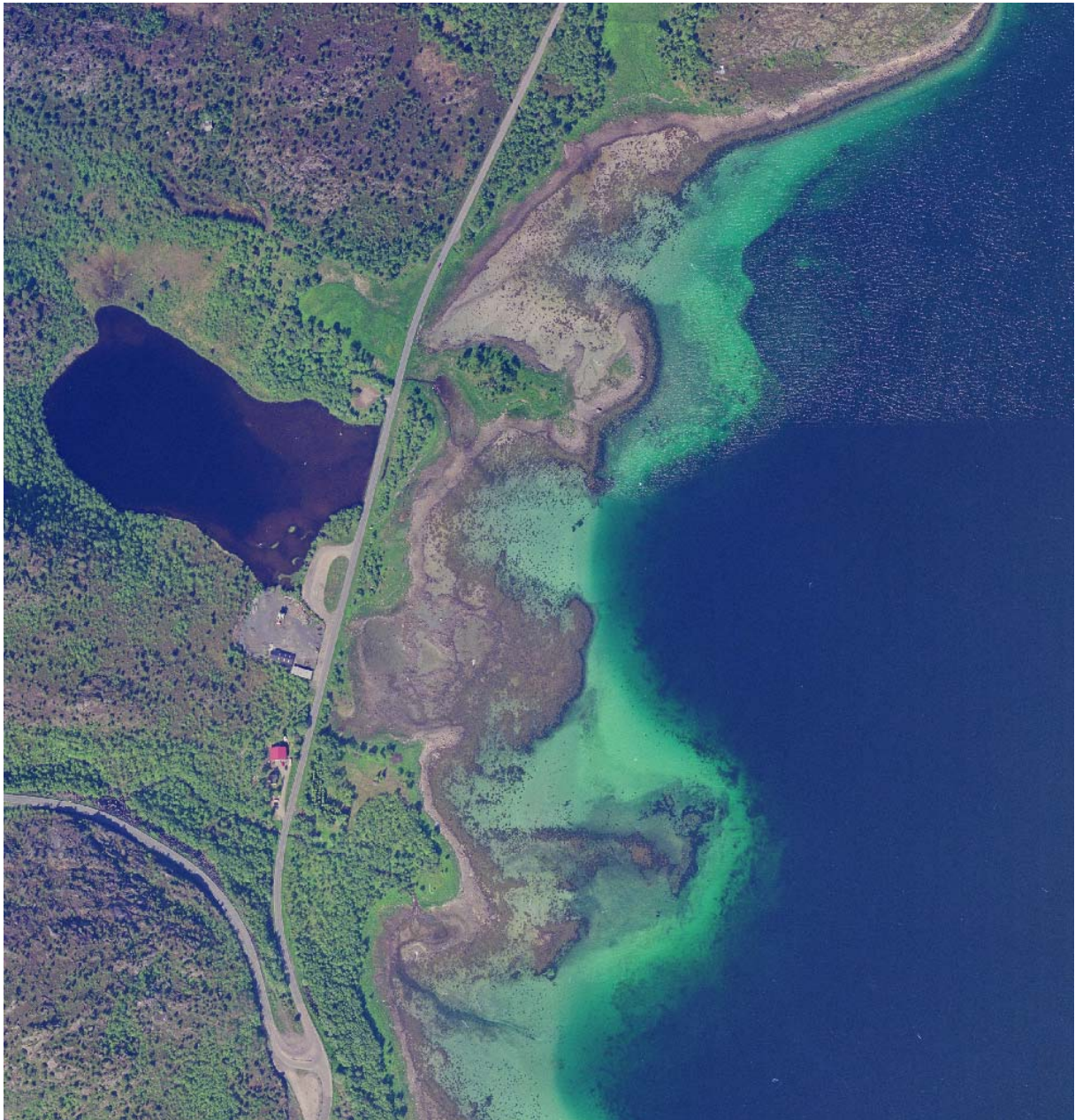
Det er ikke mulig med ytterligere avbøtende tiltak.

Ved utfylling til industriområde og kai, vil området i sin helhet gå tapt, og da er det vanskelig å se at pengebruk til detaljkartlegging av artsforekomster har noe for seg ut fra en samfunnsøkonomisk tilnærming.

Under utredningsarbeidet er det fremkommet sikre signaler på at det er forekomst av strandreverumpe i Bankfjæra, sør-vest for Hjertholmen. Denne forekomsten er ikke registrert i Økoforsk rapport 1988: 2C: Botaniske verdier av havstrender i Nordland, beskrivelse for regionene Ofoten og Lofoten/Vesterålen.

Det vil være forholdsvis rimelig for biologer å sjekke denne i forbindelse med en eventuell reise gjennom Lødingen.

Meget gode typeområder av "lagunestrand-komplekser" er sikret gjennom Kystverneplanen.



Oversiktskart, - ortofoto.

Konklusjon

I dette tilfellet er det ikke noen mellomløsninger. Det må enten sies nei til utbygging ved Kåringen, eller akseptere at lokaliteten med reverumpe går tapt.

Da det ikke er registrert rødlistearter i området, og den registrerte forekomsten av reverumpe er sjelden i fylket men ikke i landet som helhet, vurderes konsekvensen av dette som middels.

I flg. Økoforsk rapport 1988: 2C er typen sjelden i fylkessammenheng, men ganske vanlig i Lofoten og Vesterålen hvor det er vurdert 14 lokaliteter. Herav har 2 lokaliteter meget høy prioritet, 7 høy prioritet og 5 middels prioritet. Verdien i denne lokaliteten er middels stor og lokaliteten bør sikres, i det minste om konflikten ikke er så stor.

Verdien av lagunestrand-lokalitetet med strandreverumpe vurderes som middels positiv (++), mens det vurderes som middels negativ konsekvens (--) å få næringsparken med kai etablert i området.

6.3 Kulturmiljø og kulturminner

Generelt om deltemaet

Delkapitlet bygger på pkt. 6.3 i utredningsprogrammet.

Kulturminner /- miljø:

Kulturmiljø omfatter våre fysiske omgivelser, der kulturminner inngår som en del av en større enhet. Kulturminner er alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendinger, tro eller tradisjon til.

Konsekvensutredningen kan enkelt beskrive mulige konsekvenser for kulturminner og Kulturmiljø, samt mulige konsekvenser for kulturminner under vann.

Metode

Det tas utgangspunkt i Statens Vegvesens Håndbok 140 "Metodikk for vurdering av ikke-prissatte konsekvenser" for vurdering av verdi, omfang og konsekvens i forhold til tema kulturminner og kulturmiljø.

Registreringer

Registreringer bygger på rapport fra marinarkeologisk forundersøkelse.

Undersøkelsen ble utført av Tromsø Museum, universitetsmusen med en marinarkeolog og to arkeologistudenter. Registreringene foregikk til fots og det ble brukt vannkikkert fra gummibåt. Under dykkingen ble det sondet ned i sjøbunnen for eventuelt å avdekke strukturer som ikke er synlige på bunnoverflaten. Det ble dykket ned til 25 meters dybde.

Videre bygger registreringene og utredningene på rapport fra Sametingets befarings, samt søk i arkivene til Nordland fylkeskommune og Lødingen kommune.

Terrenget er lett kupert og særdeles langgrunnt.

Området er ikke definert som verneområde ut fra kulturhistoriske eller andre kriterier, og området er ikke registret brukt til friluftaktiviteter verken av vei- eller sjøfarende.

Her er ingen registrerte kulturminner.

Forventet utvikling i 0-alternativet

I 0-alternativet vil tiltaket ikke bli gjennomført, og området vil fremstå slik det gjør i dag og som det er beskrevet under "Registreringer".

Konsekvenser av tiltaket

I det berørte området blir det ubetydelige konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø fordi her er ingen registrerte kulturminner.

Aktuelle avbøtende tiltak

Det er ikke aktuelt å vurdere avbøtende tiltak.

Konklusjon

Da undersøkelsene ikke førte til funn av automatisk fredete eller viktige marine kulturminner, skulle det ikke være til hinder for å fylle ut etter de forelagte planer.

Det er ubetydelige konsekvenser (0).



Området som blir utfylt, sett mot sør. Lagerbygge midt i bilde blir i akvakultur-området.



Området som blir utfylt, sett mot Lødingen i sør. Lagerbygge midt i bilde blir i akvakultur-området, og E10 til høyre for det..

6.4 Utslipp til luft og vann

Generelt om deltemaet

Delkapitlet bygger på punkt 6.4 i utredningsprogrammet:

Begrepet omfatter alle typer utslipp som vil kunne endre luftkvaliteten samt ha forurensende avrenning i tiltaks- og influensområde.

Temaet omtales enkelt i konsekvensutredningen.

Vann- og avløpsløsninger beskrives.

Det skal kort beskrives hvilke konsekvenser det blir for Tjeldsundet m.h.t. utslipp fra avløpsledninger for kloakk og overvann.

Metode

En beskrivelse av situasjonen ved Kåringen nå og i fremtiden, og i Lødingen tettsted som vil nyte godt av at noe havneaktivitet flyttes og videreutvikles i Lødingen Næringsplass, Kåringen, og nye havneaktiviteter tilføres. Vann- og avløpsløsninger beskrives ut fra opplysninger fra teknisk avdeling, driftsenheten i Lødingen kommune.

Konsekvenser for Tjeldsundet m.h.t. utslipp fra avløpsledninger for kloakk og overvann vurderes ut fra opplysninger fra Lødingen kommune og fra Kystverket Nordland angående strømningsforhold i Tjeldsundet.

Det følger her en kvalitativ vurdering av endring i situasjonen som følge av tiltaket. Det er ikke foretatt beregninger, men kun gitt generelle anslag basert på evt. endringer.

Dagens situasjon

Influensområdet er Tjeldsund og Lødingen kommune og dens havner.

I influensområdet er det i dag ingen problemer med luftforurensning.

Den spredte bebyggelsen i området har privat brønn og septiktank.

Trafikkmengdene på E10 forbi Kåringen er 814/13 ÅDT, dvs. 814 personbiler og 13 store kjøretøy i gjennomsnitt pr. døgn gjennom hele året. Trafikken er så lave at det ikke overskrider grenseverdier som er satt for luftforurensning fra biltrafikk m.h.t. spredt bebyggelse. Rv. 85 mellom eksisterende kaianlegg på Rødholmen i Lødingen tettsted og Kåringenkrysset, har for lav standard i forhold til ÅDT 1617/15.

Det foreligger ikke registreringer av eksisterende forurensninger i eller rundt planområdet Kåringen eller i influensområdet.

Forventa utvikling i 0-alternativet

Uten en utbygging av Lødingen Næringspark, Kåringen vil aktiviteten holde seg på dagens nivå, med den trafikkøkningen som følge av at Lofast er ferdig, og flytting av Kåringenkrysset.

Konsekvenser av tiltaket

Vann fra offentlig godkjent vannverk kan hentes ca. 3 km unna, fra Lødingen vannverk ved å legge vannledning i sjøen frem til Lødingen Næringspark Kåringen. Det er tilrettelagt fra naturens side for eget vannverk som vil bli vurdert nærmere.

Avløpsledninger for kloakk og overvann må føres ca. 200 m ut fra kaikant og ut i Tjeldsundet, via et enkelt renseanlegg.

Tungtrafikken til lands vil ikke øke mye på E10 fordi det meste av denne trafikken kjører gjennom regionen i dag.



Området som blir utfylt, sett mot Lødingen tettsted i sør, Hjertholmen og Rødholmen i bakgrunden. . Lagerbygge til høyre i bilde blir i akvakultur-området i planområdets sørende.

Når Lødingen Næringspark er satt i drift vil tungtrafikken på Rv.85 reduseres litt i forhold til dagens nivå, da noe av dagens tungtrafikken til og fra Rødholmen i Lødingen sentrum vil ende i Lødingen Næringspark, Kåringen som ligger ved E10.

På sikt er et av målene med tiltaket å redusere tungtrafikken til lands ved at mest mulig langtransport tas med båt.

Antall skipsanløp vil øke aktiviteten betraktelig i havneområdet mellom Kåringen og Lødingen tettsted.

Luftforurensing vil være avgasser fra båter og biler. Lydforurensing er i hovedsak motorlyd fra tungtrafikk på E10, i Næringsparken og fra båter ved kai.

Motorstøyen fra båter, transport og håndtering av containere på kaiområdet kan gi lydefekter på opptil 116 dB.

I følge Kystverket Nordland trafikkavdeling er strømforholdene i Tjeldsundet styrt av tidevannets høydeforskjell på 0,5 m mellom nord og sørenden av Tjeldsundet.

Strømningsforholdene i området Kåringsbukta ansees ikke som problematisk for Lødingen Næringspark, Kåringen ut fra Kystverkets erfaringer.

Resipientforholdene er gode i Tjeldsundet, og vi kan ikke se noen negative konsekvenser for Tjeldsundet m.h.t. utslipp fra avløpsledning for kloakk og overvann forutsatt at ledningene legges etter gjeldende forskrifter.

Folketallet i Lødingen har gått ned med ca. 1000 personer i løpet av de siste 17 år, og ut fra det blir resipienten Tjeldsund mindre belastet med avløpsvann.

Konsekvensene i anleggsperioden er nærmere beskrevet i kap. 7, deltema 7.3.

Aktuelle avbøtende tiltak

For å redusere spredning av støy fra kaiområdet vil bygninger og vegetasjon plasseres så gunstig som mulig med hensyn til reduksjon av støyspredning. For øvrig henvises det til kap. 7, deltema 7.3.

Konklusjon

For lokalbefolkningen innebærer tiltaket litt økning i båttrafikken, men det blir en reduksjon av tungtrafikken på Rv.85 til Lødingen tettsted.

Konsekvensene for Tjeldsundet m.h.t. utslipp fra avløpsledning for kloakk og overvann blir mindre enn det var for 17 år siden, fordi folketallet i Lødingen er blitt redusert med nesten 1000 personer, d.v.s. ca. 30 % i løpet av disse årene.

Planlagt næringspark med 8 – 12 små bedrifter vil ikke påvirke luftkvaliteten i noen vesentlig grad.

Konsekvensene vurderes som minimale (0).

7 KONSEKVENSER FOR SAMFUNN

7.1 Næringsliv og sysselsetting

Generelt om deltemaet

Delkapitlet bygger på punkt 7.1, næringsliv og sysselsetting i utredningsprogrammet:

Næringsliv og sysselsetting omfatter all aktivitet, både offentlig og privat, som er organisert for produksjon av varer, tjenester og fortjeneste/velferd.

Det omtales i konsekvensutredningen hvilke innvirkning tiltaket vil få på næringsliv og Sysselsetting. Mulige endringer i konkurransesituasjonen for det lokale næringsliv, både direkte og i form av ringvirkninger omtales spesielt.

Konsekvenser for rutegående sjøtrafikk (person- og godstrafikk) beskrives. Det må omtales hvilke konsekvenser hvis tiltaket ikke gjennomføres. Beskrivelse av tiltakets effekt for reiselivsnæringen og sysselsetting lokalt.

Metode

Deltemaet er vurdert ut fra foreliggende datagrunnlag, kartgrunnlag og informasjon fra aktuelle informanter.

Dagens situasjon

Nordland representerer en fjerdedel av landets sammenhengende kystlinje. Kysten og havneområdene utenfor gir muligheter for en allsidig næringsutvikling knyttet til fiskeri, havbruk og andre marine resurser, olje- og gassvirksomhet, reiseliv og til havet som transportvei.

Kommunene må gjennom sin arealplanlegging ta hensyn til framtidig arealbehov for sjørettet aktivitet i havnene. Både fiskerihavner og trafikkhavner må synliggjøres som knutepunkter med behov for både sjøarealer til ferdsel og landareal for bearbeiding, omlasting m.m., i flg. Fylkesplan for Nordland 2004 – 2007, kap. 2 ”Arealpolitikk for Næringsutvikling”, pkt. 2.7 Trafikkmessig knutepunktfunksjon og sentral geografisk beliggenhet i storregionen er en av de aller viktigste ressurser kommunen har for næringsutvikling.

Målet med Lødingen Næringspark, Kåringen er å utvikle et knutepunkt for transportnæringen, i nær tilknytning til sjøkoridorene Vestfjorden, Tjeldsundet, Ofotfjorden og hovedvegene E10 og E6, med forskjellig servicenæring rundt.

Arbeidsledigheten i Lødingen varierer med sildefiskesesongen i Vestfjorden. Størsteparten av året er nesten 7 % av den totale arbeidsstyrken i kommunen arbeidsledig.

Største arbeidsplass i Lødingen er kommunen med sine ca. 300 ansatte, nest størst er Ytterstadselskapene som driver innen fiskenæringen.

Lødingen har en trygg og god service- og liggehavn for fiskeflåten og båtturister, havna har totalt kapasitet for 40 båter, herav 24 plasser ved pirer i gjestebryggen.

Hovedtyngden av losset og lastet gods er lokalisert til kaianlegg på Rødholmen i Lødingen tettsted. Her har sildemottaket til Fryseriet AS en sentral posisjon med kaier, isanlegg og

godkjent frysehotell for alle typer hvitfisk for mellomlagring fra nasjonale-, EU- og tredjelands selskaper.

Her har sildemottaket til Ytterstad fiskeriselskap en sentral posisjon, med kaier, isanlegg, fryselager og frysetunell.

På nordsiden av Rødholmen er det en kommunal ro-ro kai med bra tilgang på areal og muliggjør en framtidig ro-ro-terminal.

Lødingen kommune håper at ro-ro prinsippet vinner terreng i fremtiden.

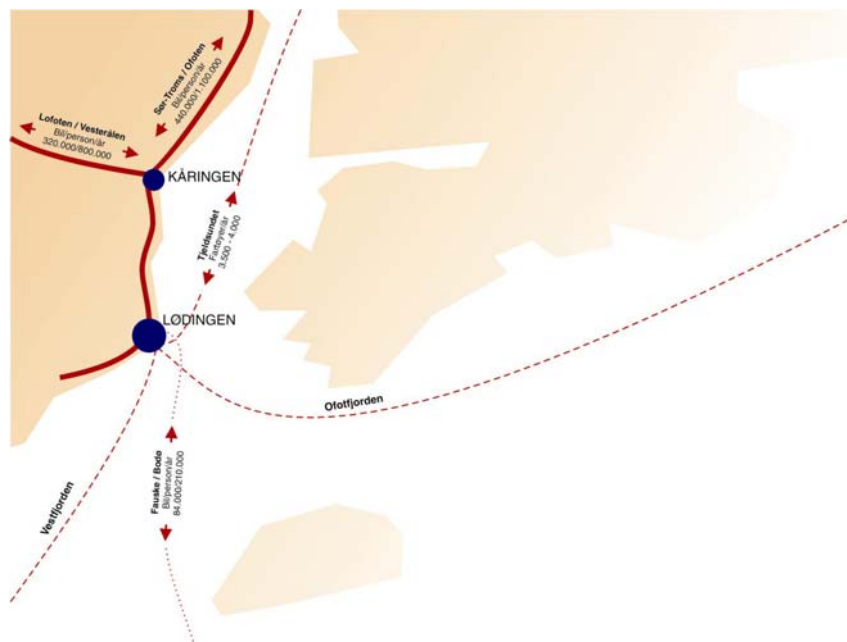
I Lødingen havn er det lite tilgang på areal bak kaifrontene, noe som er nødvendig for trygg og sikker handtering av gods. Lødingen havn inneholder også en gammel dampskipskai av impregnert tømmer, det vurderes for tiden forskjellige rehabiliteringsmetoder for kaien.

I Lødingen er det 5 små reiselivsbedrifter, disse bruker mye resurser til å finne løsninger for å forlenge reiselivs-sesongen, og påfølgende etterspørsel etter flere overnattingsdøgn.

Videre har vi fergeforbindelsen Lødingen – Bognes som knytter sammen E6 med 5-12 turer pr. dag. Hurtigbåtruta mellom Narvik – Svolvær anløper Lødingen bare i helgene.

Viktige strategier for å styrke næringsutviklingen i flg. Fylkesplan for Nordland 2004 - 2007:

- Sikre effektive transportløsninger på sjø, land og luft for næringsliv og befolkning i Nordland fylket.
- Bidra til utbygging av informasjons- og kommunikasjonsteknologi i fylket ved å samordne etterspørselen fra bl.a. fylkeskommunen, kommunen og næringslivet.



Oversiktskart som viser sjøkorridorene og hovedveiene på land.

Forventa utvikling i 0-alternativet

På Rødholmen er det begrensede utvidelsesmuligheter både med hensyn til kaikapasitet og areal bak kaifronten. De private aktørene som holder til her bekoster selv tiltak for å bedre sin kapasitet.

Ved full utnyttelse og maksimale utvidelser av eksisterende kaier og kaiareal er det anslått at det samlet sett vil være tilstrekkelig kapasitet ca 5-8 år fram i tid. Etter det vil utviklingsmulighetene for sjørettet næring rundt Lødingen Havn stangnere. Det kan gi inntektssvikt for sjørettet næring og fortsatt høy arbeidsledighet.

Konsekvenser av tiltaket

Det forutsettes at anleggsarbeidet dekkes av tilgjengelig ledig kapasitet i regionale entreprenørselskaper. Arbeidet vil i hovedsak gjennomføres maskinelt.

Dette er av betydning for hele regionen, det vil være med på å opprettholde Lødingens posisjon som viktig havn for fiskerinæringen og utvikle en fremtidsrettet gods- og servicehavn..

Hva som vil skje for øvrig er vanskelig å anskueliggjøre. Blant annet vil både endringer i rammebetingelser, transportopplegg, mengde gods og aktører innen transportnæringen være med på å påvirke omfang på og type framtidig aktivitet i Lødingen havn.

Tilgjengelige areal i Lødingen Næringspark, Kåringen vil ut fra dette være interessant for nyetablerere i tillegg til havnevesenet. Dette vil sannsynligvis føre til en moderat og gradvis vekst i aktivitet.

Med dagens transportopplegg, hvor containertransportene øker i omfang er det viktig med god tilgang på areal bak kaifrontene i havnene. Utbygging av Lødingen Næringspark, Kåringen skal tilrettelegger for god tilgang på egnende areal.

Dette vil kunne være med på å gi Lødingen en posisjon som viktig havn i regionen, også i nasjonal målestokk. Utbyggingen vil også være med på å skape nye arbeidsplasser og framtidige inntekter knyttet til sjørelatert virksomhet, transport og behandling av gods.

Det er viktig at utbygging av området foregår på landskapets og klimaets premisser. Med de riktige valg vil dette fremstå som et veltilpasset og attraktivt område for næringslivet, reiselivsaktivitet, transport av varer og knutepunkt for omlasting mellom sjø- og landtransport.

Tiltaket vil skape nye arbeidsplasser, men først i noen omfang når Lødingen Næringspark med kaianlegg, kan etableres. Dette har et perspektiv på 5-10 år. I næringsparken er det tenkt 8-12 små-bedrifter

som satser på sektorer som serviceanlegg mot vei, reiseliv, godsomslag /distribusjon/ /sentrallager, industri, import/eksport, handel m.v. med god markedstilpassing. Tiltaket vil derfor være en positiv faktor for næringsliv og sysselsetting i området.

Det satses på en type bedrifter som ikke vil være i konkurranse med eksisterende bedrifter i Lødingen. Det vil derfor være snakk om å skape nye arbeidsplasser, og ikke flytting av tilsvarende arbeidsplasser fra andre steder i kommune.

Totalt vil næringsparken anslagsvis gi 20-60 nye arbeidsplasser. Dette kan i tillegg gi noen positive ringvirkninger i hele regionen.

Sysselsettingseffekten av tiltaket vil være betydelig for Lødingen i den situasjonen kommunen er i med generelt lav og sesongbetont sysselsetting og høy arbeidsledighet. I driftsperioden vil det være behov for bl.a. administrasjon, trøkkførere og vedlikeholdsmannskaper. En moderne havn kjennetegnes av at det er lite behov for ansatte, men tilknyttende servicenæring vil ha behov for mange ansatte.

Rutegående sjøtrafikk for gods vil øke betydelig for Lødingen havn etter etablering av kaianlegg i Lødingen Næringspark, Kåringen, men fergetrafikken vil ikke få noen betydelig

endring i trafikkgrunnlaget som følge av tiltaket i Kåringen. Hurtigbåtruta vil ikke bli merkbart berørt av tiltaket.

Reiselivsnæringen kan utnytte tiltakets ringvirkninger ved bl.a. det økende behovet for overnattingsdøgn. Et slikt knutepunkt for samferdsel vil naturlig peke seg ut som et godt egnet informasjonssted for turistnæringen.

Tiltaket vil redusere transportbehovet på land og overføre noe av den transporten til sjøverts trafikk. Overgang til sjøverts transport følger de anbefalinger som ligger i rikspolitiske retningslinjer.

Aktuelle avbøtende tiltak

Ingen.

Konklusjon

På grunn av den sterke befolkningsreduksjonen som følge av nedleggelse av de store statlige arbeidsplassene, er det viktig å tilrettelegge for virksomheter som retter seg mot gjennomgangstrafikk og det eksterne markedet i regionen for øvrig.

Tiltaket tilfører nye arealer med tilgang til kai og E10. Dette vil være med på å redusere behovet for areal i sentrum av Lødingen. Tiltaket vil videre også legge til rette muligheter for nyetableringer med nye arbeidsplasser, men sansynligvis ikke tilsvarende antall som Forsvaret og Telenor har redusert i løpet av de siste 17 år.

Det konkluderes med at tiltakets verdi på sikt vurderes å føre til stor positive næringsmessige verdier og positiv effekt for bosettingen.

Konsekvens for næringsliv og sysselsetting vurderes som stor positiv konsekvens (+++).

Tiltakets effekt for reiselivsnæringen omtales i kap. 7.2 Reiseliv.

7.2 Reiseliv

Generelt om deltemaet

Delkapitlet bygger på punkt 7.2, reiseliv i utredningsprogrammet:

Det planlagde overnattings- og bevertningsstedet skal beskrives. Det skal gjøres vurderinger i forhold til utforming og innpassing i landskapet. I denne sammenheng skal "Konsekvenser for Landskap" og "Konsekvenser for Næringsliv og sysselsetting" kobles opp mot hverandre og sees i sammenheng.

Metode

Deltemaet er vurdert ut fra foreliggende datagrunnlag, kartgrunnlag og informasjon fra aktuelle informanter.

Dagens situasjon

Reiselivets interesser bør trekkes aktivt inn i arbeidet med arealplaner etter plan- og bygningsloven og andre planer, slik at det tidlig kan bli gjort relevante konsekvensvurderinger for reiselivet.

En videreutvikling av reiselivsrelatert virksomhet er en viktig strategi for Lødingen kommune i flg. Strategisk Næringsplan for Lødingen kommune.

Reiselivsnæringen i Lødingen har kystområdene og opplevelser knyttet til sjø som en viktig del av sitt produkt.

Opplevelser av Nordlands storslåtte natur og kystkultur danner grunnlag for en betydelig reiselivsnæring i fylket.

Lødingen kommune kan by på tre nyopprettete verneområder, Møysalen Nasjonalpark, Møysalen Landskapsvernområde, samt Svellingsflaket landskapsvernområde som er store potensialer for reiselivsbransjen til å by frem som gode reiselivsprodukter.

Kysten og havneområdene utenfor gir muligheter for en allsidig næringsutvikling knyttet til fiskeri og reiseliv.

I Lødingen er det 5 små reiselivsbedrifter, disse bruker mye resurser til å finne løsninger for å forlenge reiselivs-sesongen. I Lødingen kommune er det totalt ca. 130 senger for leie i bl.a. hotell, motell, hytter, rorbuer og sjøhus. Lødingen skyssbåtsservice driver med sjørettet reiselivsprodukter med to skyssbåter, og Sea Action Nord med en gummibåt for searfting og sjøsafari.

Forventa utvikling i 0-alternativet

I 0-alternativet vil tiltaket ikke bli gjennomført, og området vil fremstå slik det gjør i dag og som det er beskrevet under "Eksisterende situasjon".

Noen aktuelle strategier for å styrke reiselivsnæringen basert på ekte natur- og kulturopplevelser i flg. Fylkesplanen for Nordland 2004 – 2007:

- Utvikle helhetlige og lett tilgjengelige reisemål som fremstår med en klar profil, og med en kvalitet som markedet vil ha.
- Utvilke reiselivsnæringa i tråd med prinsippene om bærekraftig utvikling og universell utforming.

- Videreutvikle de "råvarene" og produkter som vil ha størst tiltrekningskraft i nasjonale og internasjonale markeder gjennom blant annet systematisk kompetanseoppbygging i samarbeid med FoU-miljøene.

Konsekvenser av tiltaket

Nordre del av reguleringsområdet blir avsatt til reiselivsaktivitet, bevertning, overnatting, kontor og forretninger. Gesimshøyde er her satt til inntil 9,5 m og skal ha flatt, sal- eller pulttak.

Bebyggelsen skal være med på å forme inntrykket av landskapet. Reguleringsplanen skal ha bestemmelser som sikrer en ryddig utvikling av bebyggelsen i forhold til det nyskapte landskapet, spesielt kaifronten. Dette gjør at området sett fra sjøsiden fremstår som ryddig, og som et veldefinert sted.

Planene om en større reiselivssentral/ turistinfo. har gitt god respons fra regionene rundt. For Lødingens vedkommende gir dette muligheter til å komme i kontakt med en større gjennomgangstrafikk som ellers ikke er innom tettstedet eller de vestlige deler av kommunen.

Planlagte areal for bevertningstilbud er i første rekke aktuelt i forbindelse med veiservicetilbud. Etablering her bør ikke gå i direkte konkurranse med den etablerte reiselivsnæringen, men satse på tilbud som i dag mangler helt eller bør økes, og tilrettelegging for eksisterende reiselivsnæring som kan få en god vekst i Lødingen kommune. Behovet for ordinære turistanlegg bør kunne dekkes opp av eksisterende turistanlegg eller tilrettelegging andre steder i kommunen.

Aktuelle avbøtende tiltak

Sette krav i bestemmelsene for reguleringsplanen til utforming og materialbruk ved bygging av bevertningssted.

Konklusjon

Reiselivsnæringen og dens sysselsetting kan utnytte tiltakets ringvirkninger ved bl.a. det økende behovet for overnattingsdøgn. Et slikt knutepunkt for samferdsel vil naturlig peke seg ut som et godt egnet informasjonssted for turistnæringen.

Konsekvensene som følge av Kåringen næringspark vil kunne gi et positivt og merkbart tilskudd til reiselivsnæringen, verdien vurderes til middels positiv konsekvens (++) for reiseliv.

7.3 Nærmiljø, friluftsliv og sosiale forhold

Generelt om deltemaet

Delkapitlet bygger på punkt 7.3, nærmiljø, friluftsliv og sosiale forhold i utredningsprogrammet:

*Nærmiljø brukes om helheten i menneskers daglige livsmiljø, både fysisk og sosialt.
Friluftsliv er opphold og aktiviteter i friluft i fritiden.
Sosiale forhold omfatter alle faktorer som er av betydning for menneskers trivsel og livskvalitet.
Temaet omtales enkelt i konsekvensutredningen.*

Metode

Det tas utgangspunkt i Statens Vegvesens Håndbok 140 "Metodikk for vurdering av ikke-prissatte konsekvenser" for vurdering av verdi, omfang og konsekvens i forhold til tema nærmiljø og friluftsliv.

For å kunne danne seg et bilde av ulemper som følge av støyutslipp er "Statens Forurensningstilsyns retningslinjer for beregning av støy i arealplanlegging", T-1442 og veilederen til denne benyttet, samt SFTs støyhåndboka.

Registreringer av dagens situasjon

Terrenget er lett kupert og særdeles langgrunnt.

Landområdene består hovedsakelig av lyng, bjørkeskog, rogn og selje.

Her er spredt bebyggelse med to helårsboliger i nærmiljøet, henholdsvis 40 m og 220 m fra nærmeste plangrense.

Området er ikke definert som verneområde ut fra kulturhistoriske eller andre kriterier i flg. data fra Fylkesmannen i Nordland og Lødingen kommune.

Her er ingen registrerte rødlistearter i h.h.t. tilgjengelige dataer hos Fylkesmannen i Nordland. Sjeldene dyrearter er ikke registrert i området.

Nærheten til E10 fører til at influens-området er utsatt for trafikkstøy, men her er samtidig god tilgjengelighet med bil. E10 er mellom nærmeste helårsbolig og foreslått planområde.

Tilgjengeligheten med båt er begrenset fordi det nære sjøområdet er særdeles langgrunnt, og gjennomsnittet for tidevannforskjellen er ca. 2 meter. Det er ikke registrert at skoler, barnehager, lag, foreninger eller øvrige deler av befolkningen bruker området til friluftsområde eller lignende.

En årsak til dette kan være det store tilfanget av natur- og friluftsliv man finner rundt om i kommunen for øvrig.

Influensområdet består av spredt bebyggelse i området og langs E10 og Rv.85.

Forventet utvikling i 0-alternativet

I 0-alternativet vil tiltaket ikke bli gjennomført, og området vil fremstå slik det gjør i dag og som det er beskrevet i avsnittet "Registreringer av dagens situasjon".

Konsekvenser av tiltaket

Hele planområdet i sjøen som feller tørt ved lavland, og hele landområdet blir bearbeidet og/eller fylt over av stein og andre godkjente løsmasser. Det øvrige planområdet er sjøareal, det blir fylt opp til ut forbi marbakk-linja.

Influensområdet består av spredt bebyggelse langs E10.

For menneskers trivsel, livskvalitet, friluftsliv og livsmiljø både fysisk og sosialt vil denne omarbeidingen av området bety økt aktivitet, og flere jobbtillbud for yrkesaktive.

Angående opphold i nærmiljøet som for eksempel på utearealene på de to nærmeste boligtomtene vil de nye aktiviteter og følgestøyen virke inn på det daglige livsmiljøet både fysisk og sosialt.

Virksomheten får opptil 100 skipsanløp pr. år og en yrkesdøgntrafikk på under 5 kjøretøy. Det legges i hovedsak opp til dagdrift og noe virksomhet på kveldstid. Nattdrift vil bare forekomme untaksvis.

Vegtrafikkbidraget er vurdert som uten støymessig betydning i forhold til samlet vegtrafikk på E10. Det er ikke gjennomført detaljerte støyberegninger for verken anleggsfasen eller driftsfasen fordi det er bare 4 helårsboliger (8 innbyggere) og 4 fritidshus innenfor en sirkel på 1000 meter fra gjennomsnittets støysenter som berøres, og det er ikke krevd støyutredninger i h.h.t. utredningsprogrammet. Den 5 helårsboligen er 2000 m lenger nord.

Det er gjort enkle beregninger og vurderinger for anleggsfasen og driftsfasen i forhold til foreslått bevertningssted og planlagt akvakulturanlegg innen planområdet, samt helårsboligene innen en radius på 1000 m.

For både anleggsfasen og driftsfasen er det gjort en skjønsmessig vurdering på grunnlag av anslått aktivitet, kart, erfaringsdata fra tilsvarende aktiviteter og forenklede metoder og sjablonløsninger.

Anleggsfasen vil bestå i utfylling i sjøen av tiltransporterte, rene masser og ubetydelig boring og sprenging. Det antas at anleggsfasen blir i et konsentrert tidsrom. En sannsynlig driftsform er at massene tippes i sjøen etter hvert som de tiltransporteres. Dumper og gravemaskin er i drift samtidig. Støykilden vil være massetransport med lastebil og tipping i sjøen, samt graving i løsmasse og stein.

Anleggsfasen som omfatter utfylling i sjøen av tiltransporterte rene masser, ubetydelig boring sprenging av stein og fjell lokalt vil være den fasen som gir den største aktivitetene største støybelastningen til omgivelsene. I driftsfasen er det containerstøy som gir størst støybelastning til omgivelsen.

Overslagsberegning tyder på at største støynivå kan blir opptil 65 – 60 dBA i korte perioder på dagtid. Til sammenligning angir T-1442, retningslinjer for beregning av støy fra bygg- og anleggsvirksomhet en anbefalt øvre støygrense på 65 dBA når anleggsperioden er under 6 uker, og 63 dBA når anleggsperioden er opp til 6 måneder. Det er bare den ene boligen på andre siden av E10 som blir berørt av dette høye støynivået. Den andre boligen er over 500 m sør for gjennomsnittsenters for støykilden og kan få et støynivå på opptil 60 dBA i korte perioder.

Under anleggsperioden er det viktig at det opprettes en god dialog mellom anlegget og beboere hvor forhåndsvarsling til disse to naboer blir en rutine før høye støyutslipp. Før driftsfasen med containerhåndtering sette inn, skal det være etabelert skog som er med på å senke støynivået fra kaiområdet i næringsparken.

I støyhåndboken kap. 3 "Vanlige støykonflikter og tiltak" gir anbefalt minsteavstand fra støykilde til "behagelig oppholdsplass" for å unngå konflikt dersom bare avstanden brukes som dempende tiltak. For støy fra anlegg er anbefalt minste avstand 200 – 300 m. For støy fra transportterminal er anbefalt minste avstand 100 – 150 m for lett gods handtert på dagtid, og 500 – 1000 m for tungt gods handtert om natta. Handtering av tungt gods vil ikke forekomme ofte og nattdrift vil bare forekomme untaksvis.

Et ubetydelig antall personer (9 personer) har varig opphold innen for en radius på 1000 m fra gjennomsnittets støysenter, eksklusive besøkende inne i næringsparkområdet.
E10 er mellom støykilden og nærmeste helårsbolig, støybildet i og ved boligen vil derfor sannsynligvis domineres av trafikkstøyen fra eksisterende E10 som er ca. 7 m fra boligen.

Erfaringsmessig vil støy i tilknytning til havneaktivitet bestå av slagstøy i forbindelse med lasting og lossing, hjelpemotorer og hydraulikk om bord i båtene og trafikk med trucker og lastebiler i forbindelse med lasting og lossing.

Videre detaljer omkring omfang og sammensetning av aktiviteten i driftsfasen er ikke kjent. Avstanden fra gjennomsnittets støykilde til helårsboliger er vist på kartutsnitt og illustrert i tabell.

Største dimensjonerende lyd i driftsfasen er slaglyd fra containere i forb. med lasting og lossing, utgangsstøy i flg. T-1442, tabell 11, $L_{wa} = 102 - 116$ dBA, og for gravemaskin i arbeid med løsmasse og stein er utgangsstøyens lydnivå i flg. T-1442, tabell 8, $L = 105 - 113$ dBA. Bakre tall er utgangsstøyens høyeste lydnivå ved full belastning.

Største dimensjonerende lydnivå i anleggsfasen og i driftsfasen er slaglyd fra 10-50 tonns containere med full belastning i flg. T-1442, tabell 11, $L_{wa} = 116$ dBA,

Støynivået er også avhengig av hvilke utstyr som velges. Med RPG-kran på gummihjul og elektrisk drift vil antall høye smell og dunk kunne begrenses slik at det er kun et fåtall av bevegelsene som vil gi lydeffektnivåer på 116 dB.

Med utgangspunkt i en lydefekt på 116 dBA vil maksimalt støynivå ved den nærmeste bolig bli 65 dBA iflg. forenklet beregning. Containerhåndtering av trent personell kan gi merkbart lavere støynivå.

Avstanden til boligbebyggelse er relativt stor, og det er uproblematisk å utføre det lille pigningsarbeidet på en slik måte at det ikke oppstår vibrasjoner som overskrider gjeldende retningslinjer.

I akvakulturanlegget kan støynivået bli opptil 62 dB fra maksimal slaglyd fra uvøren håndtering av store containere.

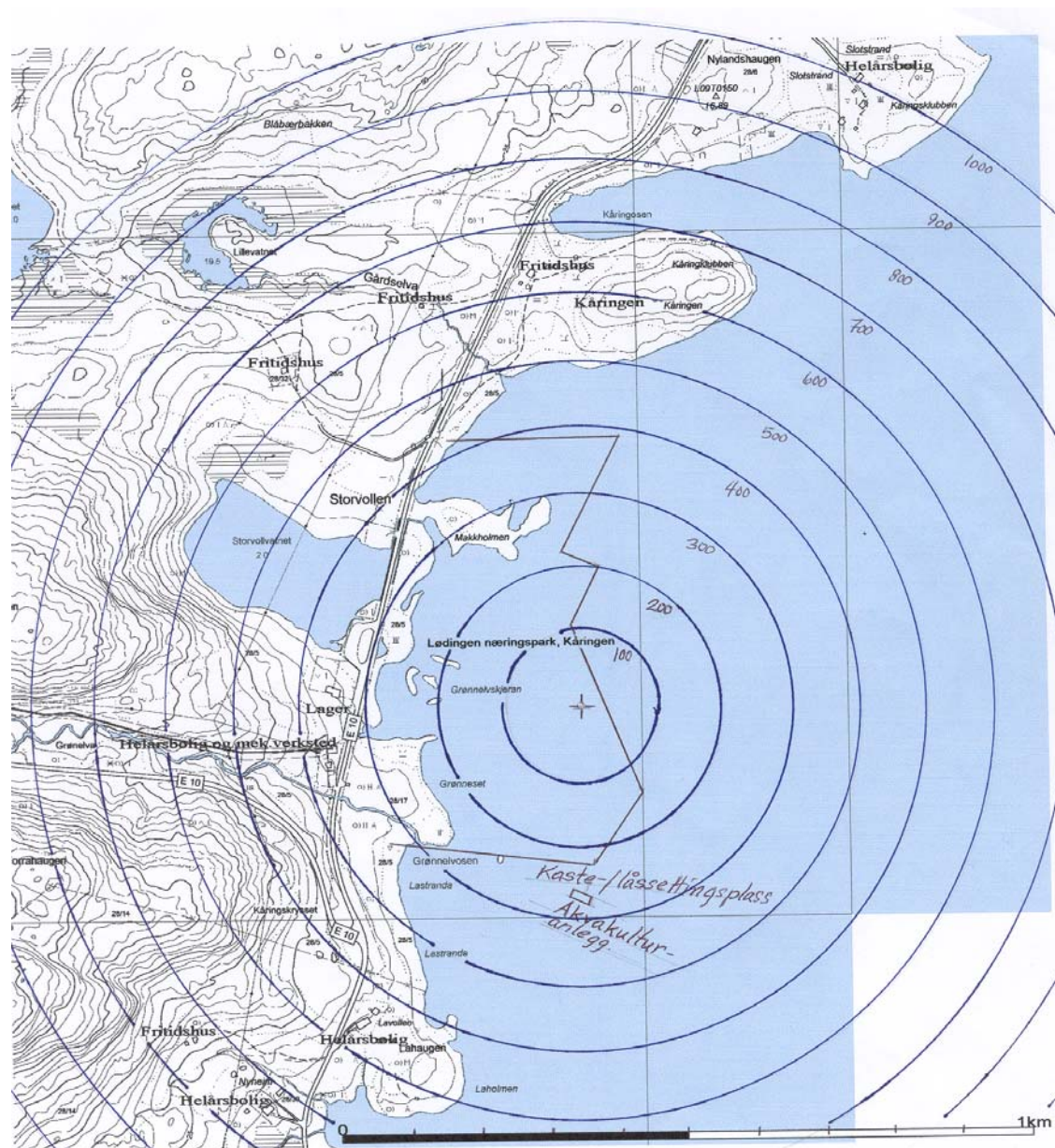
Under planleggingen av utearealet og utforming av fasilitetene innefor bevertnings-, kontor og forretnings-formål i nordenden av næringsparken skal det tilstrebes at støynormene overholdes for den type reguleringsformål.

Med enkle beregningsmetoder har vi kommet frem til at støynivået fra maksimal slaglyd fra stor container kan bli opptil 59 dB uten noen form for støyskjerming for bebyggelsen for bevertnings-, kontor- og foretningsområdet.

Det er vurdert støy for ulike plasseringer av planlagte lagerbygg nær kaien. Disse byggene kan tenkes å gi en viss støyskjerming for bolighuset sør for plangrensen, og for overnattings- / bevertnings- og forretningssted på nordsiden av planområdet. Det viser seg i andre havneterminaler at forskjellig plassering av lagerbyggene kan dempe noe for støy. Dette tas hensyn til i forbindelse med regulering av bygningene.

Vi vurderer det som lite sannsynlig at det nye havneavsnittet på Kåringen vil gi støy ut over gjeldende grenseverdier.

Kartet på neste side viser lokalisering av eksisterende bolighus, et planlagt akvakulturanlegg og et område for planlagt bevertning, kontor og forretning som i større eller mindre grad kan influeres av støy fra tiltaket. Antallet innenfor forskjellige avstander er gitt i tilhørende tabell.



Avstandssirkler rundt tiltaket. Grønneset skjermer for det meste av det sørvestlige sirkelsegmentet.

Avstand i meter	Ant.eksist. bolighus	Planl.akva-kulturanlegg	Planl. kontor / bevertning
0-100	0	0	0
100-200	0	0	0
200-300	0	1	0
300-400	1	1	1
400-500	1	1	1
500-600	2	1	1
600-700	2	1	1
700-800	3	1	1
800-900	3	1	1
900-1000	4	1	1

3 av de 4 støyberørte boligene som er vist i tabellen ligger i området sørvest for gjennomsnittsplassering for støykilde. Det 4. bolighuset som berøres er 1000 m nord for gjennomsnittsplassering for støykilde og bak en 10 m høy åsrygg.

Vegtrafikk-bidraget er vurdert som uten støymessig betydning i forhold til eksisterende trafikk på E10.

Det beregnede støynivået er innenfor grenseverdien for statisk maksimalnivå for støy $L_{5AF} = 60$ dB som er angitt i SFTs nye retningslinjer, T1442.

Aktuelle avbøtende tiltak

Massetransport, boring og sprenging og forutsettes å skje innenfor ordinær arbeidstid. Sprenging utføres slik at grenseverdier for vibrasjoner til omgivelsene ikke overskrides. Eksisterende tre vil ha en viss dempende effekt i forhold til bebyggelsen.

Bevare eksisterende tre i planområdet, og plante hurtigvoksende tre i parkbeltene i h.h.t. reguleringsplanen, og på event. naboeiendom for å hindre innsyn og dempe støy fra kaiområde og næringsparken.

Bygninger planlegges plassert også med hensyn til støyskjerming for plasser som ikke skal utsettes for høy støy. Ved anskaffelse av utstyr må det tilstrebes å skaffe så støysvakt utstyr som mulig.

Konklusjon

Området som brøres har liten boligandel, tjenestetilbud mangler, ingen spesiell opplevelseskvaliteter, få brukere og lite potensial for flere brukere.

Containerhåndtering på dagtid forventes ikke å medføre særlig sjenanse. Smell og dunk vil kunne være hørbare, men de maksimale støynivåene vil til sammenligning være lavere enn maksimalnivåene fra biltrafikk på E10 som passerer mellom nærmeste bolighus og foreslått planområde.

Det beregnede støynivået er innenfor grenseverdien for statisk maksimalnivå for støy $L_{5AF} = 60$ dB som er angitt i SFTs nye retningslinjer, T1442.

Det anbefales at man ved nyanskaffelser velges støysvakt utstyr slik som elektrisk drevne kraner for containerhåndtering og trucker.

Bevare eksist. tre og plante hurtigvoksende tre.

Planlegger bygningers plassering m.h.t. støyskjerming for plasser som ikke kan utsettes for ubehagelig støy.

For menneskers trivsel, livskvalitet, friluftsliv og livsmiljø både fysisk og sosialt vil denne omarbeidingen av området bety økt aktivitet, og flere jobbtilbud for yrkesaktive.

Støy- og luftforurensningen blir noe forverret for utearealet for de to eksisterende bolighusene, dette vurderes som middels negativt omfang (--).

Da området ikke brukes som nærmiljøområde for sosiale forhold, og det ikke er registrert friluftaktiviteter her, vurderes konsekvensene for at tiltaket iverksettes som ubetydelig / ingen konsekvens for verdien av nærmiljø, friluftsliv og sosiale forhold.

Konsekvensens betydningen for nærmiljø, friluftsliv og sosiale forhold vurderes til liten negativ konsekvens (-).

7.4 Befolkningsutvikling og boligbygging

Generelt om deltemaet

Delkapitlet bygger på punkt 7.4, befolkningsutvikling og boligbygging i utredningsprogrammet:

Dette omfatter endringer i folketallet og befolknings sammensetning samt omfanget av og utvikling i boligmassen i lokaliseringskommune og region.

Lødingen kommune har de siste 12 år blitt redusert med ca. 800 innbyggere, hovedsakelig p.g.a. nedlegging av statlige arbeidsplasser, kommunen har nå status som omstillingskommune. Lødingen kommune ser muligheter for nye arbeidsplasser i forbindelse med utbygging og drift av Lødingen Næringspark, Kåringen. Emnet omtales enkelt i konsekvensutredningen.

Metode

Deltemaet er vurdert ut fra foreliggende datagrunnlag og informasjon fra aktuelle informanter.

Dagens situasjon

Lødingen ligger i sentrum av landsdelens tettest befolkede distrikt, og i et av de mest sentrale trafikknutepunkter landverts og sjøverts.

Sysselsettingen i Lødingen kommune er svekket med over 10%, slik at den samlede sysselsetting i kommunen er redusert fra et nivå på nærmere 1.100 til dagens vel 800 i løpet av 15-årsperioden. Dette har bl.a. resultert i at innbyggertallet er redusert med ca. 30 % i løpet av perioden. Den prosentvise alderssammensetningen for innbyggerne i Lødingen viser at her er 20 % over 67 år og 40 % over 50 år av det totale innbyggertallet.

Lødingen tettsted har omtrent 50 byggeklare tomter fordelt på 3 forskjellige boligfelt.

Arealet i skoler, barnehager og skolefritidsordning er tilrettelagt for å kunne ta inn flere unger / ungdommer og tilsette flere fagfolk. Lødingen samfunnet har en total infrastruktur som har kapasitet til å betjene flere hundre flere enn som betjenes i dag.

Forventa utvikling i 0-alternativet

I 0-alternativet vil tiltaket ikke bli gjennomført, og området vil fremstå slik det gjør i dag, og som det er beskrevet under "Eksisterende situasjon".

Konsekvenser av tiltaket

Uten bidrag fra Lødingen Næringspark, Kåringen vil sansynligvis befolkningsutviklingen og boligbyggingen fortsette å synke i Lødingen kommune.

Stadig større krav til god logistikk- og distribusjonsvilkår som gir grunnlag for konkuransemessig drift både for næringslivet og distributørene. Både næringslivet og distributørene tilpasser i stadig større grad sin virksomhet i knutepunkter hvor man på enklest mulig måte kan nå en størst mulig region. Dette er i dag et av de viktigste motiver for etablering, omstilling, flytting og posisjonering.

Større nedslagsfelt i markedet, reduksjon av drifts- og transportsubsidier og liknende utviklingstrekk, tvinger transportsystemer og næringsliv til valg av de mest kostnadseffektive traseer og lokaliseringer.

Dette gir Lødingen betydelige utviklingsmuligheter.

Økende krav til logistikk og beliggenhet forventes derfor ytterligere å styrke Kåringen som næringsområde i kommende år.

Når næringsparken kommer i full drift vil det bli behov for 20-60 nye stillinger. Det kan medføre en befolkningsvekst på 30-200 personer noe som vil være meget positivt for Lødingen-samfunnet som har hatt en reduksjon i folketallet på ca. 1000 personer siden 1990. Dette viktig at Lødingen benytter de naturgitte fordeler som den sentrale beliggenhet i forhold til sjø- og landevei gir. Med nøktern satsing og god markedsføring av tiltaket i Lødingen Næringspark, Kåringen bør det kunne gi positive resultater.

Aktuelle avbøtende tiltak

Ingen.

Konklusjon

Tiltaket kan stanse den økte fraflyttingen og i beste fall kan tiltaket snu trenden og øke tilflyttingen og få en positiv befolkningsutvikling med påfølgende økt boligbygging. Dette vurderes som en stor positiv konsekvens (+++) med tanke på befolkningsutviklingen og boligbyggingen i Lødingen og distriktet rundt.

7.5 Tjenestetilbud og kommunal økonomi

Generelt om deltemaet

Delkapitlet bygger på punkt 7.5, tjenestetilbud og kommunal økonomi i utredningsprogrammet:

Dette dekker den service som tilbys befolkningen i området, samt hvordan tiltaket påvirker kommunens framtidige inntekter og utgifter.

Det omtales i konsekvensutredningen hvilken innvirkning tiltaket vil få på tjenestetilbud og kommunal økonomi. Herunder hvordan kommunen skal bære investeringene og hvilken risiko det er forbundet med så store investeringer. Konsekvensene hvis prosjektet viser seg ikke realiserbart etter at grunnlagsinvesteringene er gjort må også vurderes.

Metode

Deltemaet er vurdert ut fra foreliggende datagrunnlag og informasjon fra aktuelle informanter.

Eksisterende situasjon

Influensområdet gjelder Lødingen kommune som helhet

Lødingen kommune har redusert tjenestetilbudet til befolkningen i løpet av de siste 5 år siden.

De kommunale tjenestene har steget i pris omtrent som for sammenlignbare tjenester i samfunnet. Vannavgiften har steget særlig mye i løpet av de siste årene fordi strenge krav til levert vannkvalitet fra kommunens fire vannverk er forsøkt ivaretatt av Lødingen kommune. Lødingen kommune sin økonomi er blitt betydelig forverret i løpet av de siste 10 årene og Lødingen kommune er satt under administrasjon av Fylkesmannen i Nordland. Før nye lån kan opptas må det godtas av Fylkesmannen i Nordland

Lødingen er omstillingskommune, omstillingen styres av et vedtatt omstillingsprogram som programstyret jobber etter. Programstyret består av politikere, næringslivsledere og representant fra Fylkesmannen, styret ledes av ordføreren i Lødingen kommune.

Flere lokale interensenter har gjennom lang tid, i samarbeid med Lødingen kommune og Positiv Næringsutvikling arbeidet med grunnverv, reguleringsarbeid, infrastruktur rundt området og kontakter også med eksterne interensenter.

Utover en svært omfattende egeninnsats er det investert ca. kr 600.000,- i dette forarbeidet hittil.

Forventa utvikling i 0-alternativet

I 0-alternativet vil tiltaket ikke bli gjennomført. Lødingen kommunes tjenestetilbud vil fremstå slik det er beskrevet under "Eksisterende situasjon", og blir vurdert ut fra den kommunale økonomien til en hver tid.

Konsekvenser av tiltaket

Med positive tegn innen næringsliv og sysselsetting vil tjenestetilbud og kommunal økonomi påvirkes positivt. Dette tiltaket vil alene gi positive utslag med 20 –60 nye arbeidsplasser. Ringvirkninger fra tiltak i Lødingen Næringspark, Kåringen kan lokalt gi grunnlag for mulige nye tilbud med ditto arbeidsplasser i Lødingen kommune.

Hvis tiltaket gjennomføres blir det:

- Større mulighet for flere nye arbeidsplasser.
- Større mulighet for at folketallet økes eller stabiliseres.
- Større muligheter for at rammeoverføringene fra staten øker.
- Større mulighet for økt skatteinntekt.
- Større mulighet for kommunale inntekter økes.
- Større muligheter for at tjenestetilbudet kan øke i Lødingen kommune.
- Positive ringvirkninger for næringslivet i hele regionen.
- Større lånegjeld for Lødingen kommune.

I Lødingen næringspark, Kåringen er det etablert et utviklingsselskap. Lødingen næringspark, Kåringen skal drives av selskapet Kåringen Næringspark AS som eies av av private aktører med 60 % og Lødingen kommune med 40 %.

Dette selskapet skal ha en sentral rolle i:

- Administrasjon, utbygging, utvikling og drift av næringsparken.
- Markedsføring av parken og faglig støtte til etablerere.
- Innovasjon, basert på næringslivets egne nettverk og kontakter, sammen med det offentlige nettverk, med formål å bygge opp et fremtidsrettet, eksisterende og nytt næringsliv.

Kåringen Næringssselskap AS skal overta Lødingen kommunes tinglyste leieavtale med Unni Berg Hansen/Magnar Hansen, Storforshei, gnr.28, bnr.5 i Lødingen kommune. I forbindelse med overdragelsen av leieavtalen forbeholder Lødingen kommune seg rett til areal for utbygging av offentlig kaianlegg.

Prosjektkostnadene finansieres med RDA-midler (Regional Difrensiert arbeidsgiveravgifts-midler), 550-midler (Fylkeskommunale lån og tilskudd), ordinær lånefinansiering og egenkapital i form av både kapital og egeninnsats.

Kåringen Næringspark AS vil stå for utbygging av infrastrukturen som vann, avløp, strøm, telenett, utfylling, sjete/spunt, plastring, toppdekke som grus, asfalt og beplantning.

Kaianlegget bør Lødingen kommune stå som byggherre for, og drifte det innenfor driften av Lødingen kommunale havn.

Etter hvert som infrastrukturen blir ferdig og settes i drift overtar kommunen ansvaret for drift og vedlikehold for bl.a. offentlig vann, avløp og kommunale vegger og plasser innenfor planområdet. Det øvrige driftes og vedlikeholdes etter nærmere avklaringer og avtaler. Det vil ikke kunne garanteres et helt økonomisk risikofritt løp i forbindelse med etablering av tradisjonelle kommunale oppgaver i forbindelse med denne form for næringsutvikling.

Trinnvis utbygging vil imidlertid gi god kontroll av det økonomiske risikonivået. Samarbeidet mellom kommune og næringsliv, samt organiseringen reduserer også kommunens risiko, samtidig som det skaper nye kommunale inntektsmuligheter.

Samlet sett kan prosjektet startes og kontrolleres i forhold til utbygging og driftsutvikling, på en slik måte at det ikke belaster kommunens økonomi i større grad enn at det kan bæres på en akseptabel måte.

Aktuelle avbøtende tiltak

Trinnvis utbygging vil gi god kontroll av det økonomiske risikonivået.

Samarbeidet mellom kommune og næringsliv, samt organiseringen reduserer også kommunens økonomiske risiko, samtidig som det skaper nye kommunale inntektsmuligheter. Kåringen Næringspark AS vil stå for utbygging av infrastrukturen som vann, avløp, strøm, telenett, utfylling, sjete/spunt, plastring, toppdekke som grus, asfalt og beplantning.

Konklusjon

Etter hvert som infrastrukturen blir ferdig og settes i drift overtar kommunen ansvaret for drift og vedlikehold for bl.a. offentlig kai, offentlig vann, avløp og kommunale veier og plasser innenfor planområdet. Det øvrige driftes og vedlikeholdes etter nærmere avklaringer og avtaler.

Det vil ikke kunne garanteres et helt økonomisk risikofritt løp i forbindelse med etablering av tradisjonelle kommunale oppgaver i forbindelse med denne form for næringsutvikling. Totalt vurderes konsekvensen som middels med hensyn til tjenestetilbud og kommunal økonomi.

7.6 Transportsystem / trafikkprognoser

Generelt om deltemaet

Delkapitlet bygger på punkt 7.6, transportsystem/trafikkprognoser i utredningsprogrammet:

I konsekvensutredningen gis en beskrivelse av fremtidig transport på vei/veitrafikk.

Utredninger i forhold til kryss og byggelinje, samt trafiksikkerhet. Utformingen av krysset forutsettes i samarbeid med Statens vegvesen. Krysset må plasseres slik på E10 at det blir optimale siktforhold, og at vegnormalens siktkrav oppfylles. Kapasitet og fremkommelighet for dimensjonerende kjøretøy semitrailer må sikres. I den videre prosess bør det vurderes hvilken krysstype som er mest egnet på stedet: rundkjøring eller kanalisert kryss.

Vurdere framtidig omstigningsplass for buss med atkomst via rundkjøring/kryss, på samme side av E10 som næringsparken.

Metode

Deltemaet er vurdert ut fra foreliggende datagrunnlag, kartgrunnlag og informasjon fra aktuelle informanter.

Eksisterende situasjon

E10 med 814/13 ÅDT (ÅrsDøgnTrafikk) passerer i øverkant av foreslått næringspark i Kåringen. På øversiden av E10 er det et lite bil- og motorverksted. På tomten nord for verkstedet har statens vegvesen en nedlagt vegstasjon, og på neste tomt er det en bussomstigningsplass, med bil- og trailerstopp. 100 meter sør for plangrensen er det eksisterende Kåringkrysset med gjennomgang til E10 mot Harstad, Narvik og Kvæfjord, eller til E10 mot Lofoten og Vesterålen eller til Rv.85 mot tettstedet Lødingen og ferge videre til E6 og sørover. Det er planer om å flytte Kåringkrysset, og bygge noen meter ny E10 for å redusere problemene i Kåringbakkene. I den forbindelsen vurderes det nye Kåringkrysset lagt i nordenden av Lødingen næringspark, Kåringen med avkjørsel til næringsparken.



Bussomstigningsplass med E10 i bakgrunnen, og lager som blir i akvakultur-området.

Forventa utvikling i 0-alternativet

Med 0-alternativet vil tiltaket ikke bli gjennomført. Trafikkgrunnlaget blir det samme gjennom Kåringkrysset, og fremtidig utvikling på vegene vil bli som ellers i regionen. Kåringskrysset vil likevel bli flyttet p.g.a. problemer med store kjøretøy i de bratte Kåringsbakkene når det er glatt.

Konsekvenser av tiltaket

Anleggstrafikken vil i den aktuelle perioden gi økt trafikk. Avhengig av hvor utfyllingsmassene hentes fra, vil de bli fraktet med bil eller lekter / båt. Selv om det meste skulle komme på bil, vil mengdene trolig ikke overskride vegsystemets kapasitet. Selv om tungtrafikkandelen vil øke.

Kvantifisering av trafikale konsekvenser ved etableringen av Lødingen Næringspark, Kåringen vil være svært usikker i og med at omfang, og type aktivitet i området vil avhenge av ytre rammebetingelser, transportopplegg, mengde gods og mulige aktører.

En god del av landeveistrafikken vil med næringsparkens kaianlegg i drift bli flyttet over til sjøverts trafikk, noe som er ønskelig fra sentrale myndigheter. Når Lødingen Næringspark, Kåringen er kommet i drift med kaianlegg vil godstrafikken etter Rv.85 mellom Kåringskrysset og Lødingen sentrum bli redusert fordi noe av godstrafikken som i dag går til/fra Rødholmen nå vil gå til Kåringen. Man vet foreløpig lite om hva dette konkret vil skape av aktivitet og trafikk. Det er imidlertid anslått at det vil dreie seg om 8-12 småbedrifter med til sammen 20-60 arbeidsplasser. Ut fra disse forutsetningene går det an å gjøre en kvalifisert betraktning rundt den fremtidige trafikkskapningen fra næringsparken.

I "Handbok 146, Trafikkberegninger" fra statens vegvesen er det angitt genereringsfaktorer (forholdet mellom genererte turer og turgenerende enhet) for trafikk til/fra ulike typer arbeidsplasser ut fra erfaringsdata.

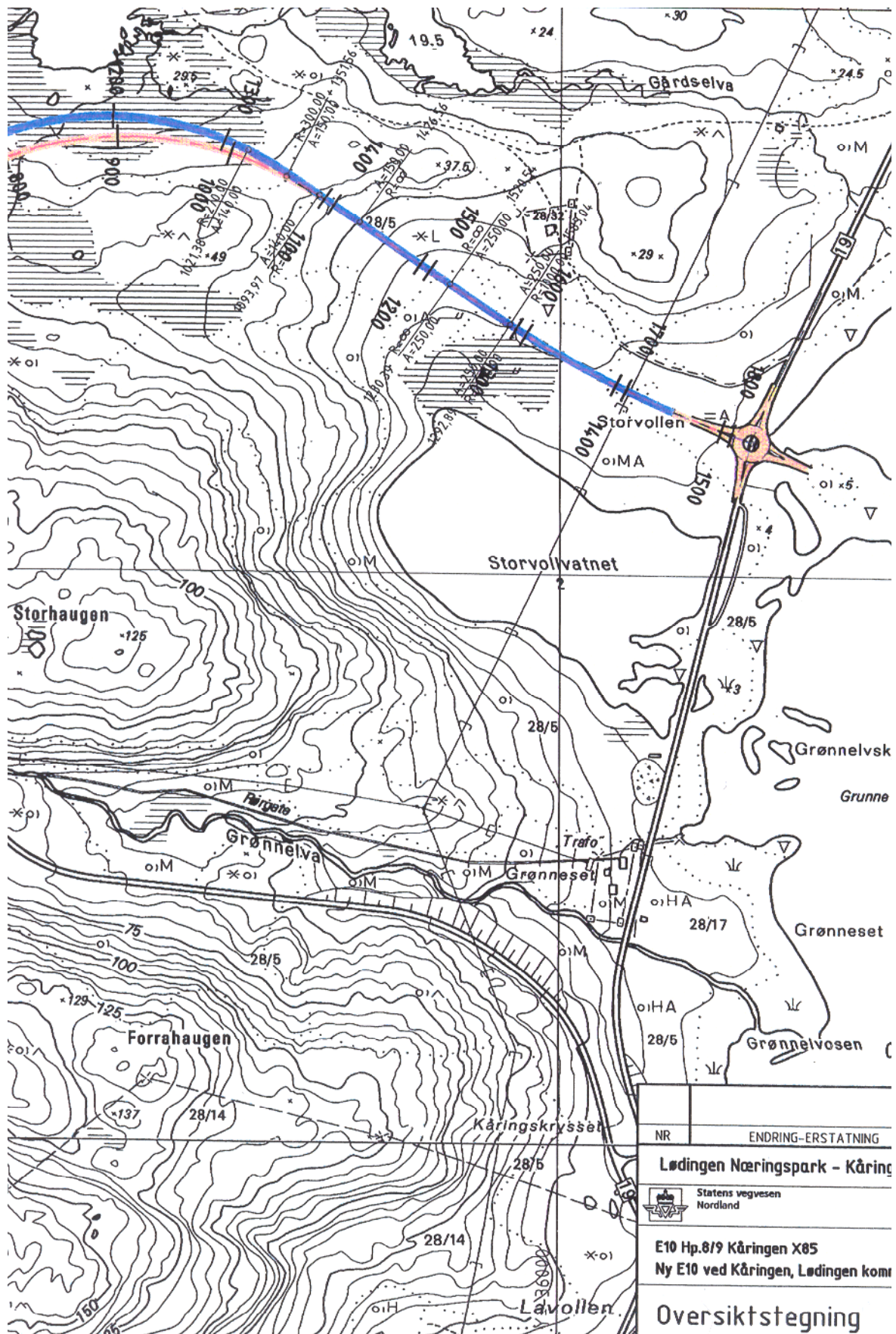
For den type bedrifter det er snakk om i Lødingen Næringsparken, Kåringen er det antatt en gjennomsnittsfaktor på 2,0 bilturer pr. ansatt pr. døgn. Dette gjelder sum av besøk/varelevering og ansattes egen kjøring.

Ut fra 60 ansatte vil næringsparken derfor anslagsvis gi et bidrag til økt trafikk på vegnettet på 120 kjøretøy pr. døgn (ÅDT).

Det er umulig i dag å vite hvor mange av de ansatte som vil bo lokalt i Lødingen og hvor mange som vil bo i regionen for øvrig. Det er derfor også vanskelig å vite hvor stor andel av denne ekstratrafikken som vil belaste Rv.85 eller E10. Av den trafikken som vil belaste E10 vil noe gå nordover i retning Harstad, noe vestover i retning Lofoten og Vesterålen og noe sørover på Rv.85 mot fergekaia og Lødingen sentrum.

Hvis man antar at den økte trafikken fordeler seg med henholdsvis 20 % nordover, 20 % vestover og 40 % sørover vil dette gi en økning fra 814 - 838 ÅDT på E10 og en økning fra 1617 - 1665 på Rv.85. Dette vil bety en trafikkvekst på 3 % for E10 og 3 % for Rv. 85.

Når man skal vurdere betydningen av endret trafikkbilde på en veg brukes ofte begrep som "miljøkapasitet" eller "tålegrense". Vurdering av tålegrensen i Kåringen på E10 med hensyn til nykrysset, 3 % gradvis økning av trafikken på E10 over et tidsperspektiv på 10 år bør ikke oppleves som betydelig, da denne E10-strekningen skal tåle over 4000 ÅDT, mens det i dag er 814/13 ÅDT på denne strekningen.



Kartutsnitt av eksisterende Kåringskryss med inntegnet forslag til nytt Kåringskryss.

Ut fra en totalvurdering av ÅDT (ÅrsDøgnTrafikken), siktforhold, fremtidige trafikkprognoser for E10 i Hålogaland og trafikksikkerheten har Statens vegvesen gitt aksept for byggelinje 30 m fra E10s midtlinje.

Det nye Kåringenkrysset skal plasseres som tidligere anvist av Statens vegvesen, i nordkanten av Storvollvatnet for å sikre optimale siktforhold i tråd med vegnormens siktkrav.

Nødvendig kapasitet og fremkommelighet for dimmensjonerende kjøretøy semitrailer skal sikres i h.h.t. vegnormalens krav.

For å ivareta trafikksikkerheten best mulig, oppnå best trafikkapasitet og best mulig fordeling mellom trafikkarmene er det gunstigst å utforme det nye Kåringenkrysset som rundkjøring.

Det skal ha en kapasitet og fremkommelighet for semitrailer som dimmensjonerende kjøretøy. Men inntil omlegging av Kåringenkrysset blir utført, er det mest hensiktsmessig med et T-kryss fra E10 til Lødingen næringspark, Kåringen.

Det må avsettes plass for omstigningsplass for buss inne i området for Lødingen næringspark, Kåringen, omstigningsplassen kan plasseres mellom E10 og byggelinjen langs E10. Avkjørsel til bussomstigningsplassen skal være fra vegarmen til næringsparken, og det må planlegges og utføres i h.h.t. Statens vegvesen sin vegnormal.

Det er ikke nødvendig å etablere bussomstigningsplass før aktiviteten i Næringsparken tilsier behov for å flytte omstigningsplassen over vegen og inn i Næringsparken.

Fornuftig skilting for hva man kan finne i Lødingen næringspark, Kåringen må vedtas og etableres så tidlig som mulig etter etablering av forskjellige næringer.

Detaljer i forbindelse med rundkjøringen, avkjørsel og skilting må planlegges i nært samarbeid med Statens vegvesen.

Aktuelle avbøtende tiltak

Det nye Kåringkrysset skal dimmensjoneres for semitrailer, og den mest egnede krysstype ut fra gitte forhold er rundkjøring.

Fornuftig skilting i god avstand før krysset til næringsparken, og krysset skal til alle årstider holdes ryddig og oversiktelig.

Detaljer omkring offentlig veg planlegges i nært samarbeid med Statens vegvesen.

Konklusjon

Anleggstrafikken vil ikke kunne overskride kapasiteten i vegsystemet.

Tiltaket vil kunne muliggjøre tilrettelegging av kaianlegg for de fleste båttyper med utgangspunktet i god tilknytning til det overordnede vegnettet. Lødingen Næringspark, Kåringen vil ikke skape noen nyskapt trafikk av betydning. Nykrysset mellom E10, Rv.85 og næringsparken vil med en rundkjøring skape en bedre flyt i trafikken og bedre trafikksikkerhet.

Tiltaket vurderes som middels positivt (++) for hele regionen ved at det åpner for et stort kaianlegg som ligger særdeles sentralt i forhold til sjøkoridorene nord-sør og riksvegnettet nord-sør og vest-øst, og bygging av et bedre vegsystem gjennom Kåringkrysset og opp de bratte kåringbakkene.

7.7 Sjøverts trafikk

Generelt om deltemaet

Delkapitlet bygger på punkt 7.7, sjøverts trafikk i utredningsprogrammet:

Sjøverts trafikk omfatter alle typer båt- og fergetrafikk, både til passasjerer, næringsformål og fritidsformål.

Konsekvensutredningen må beskrive mulige virkninger knyttet til fremkommelighet og Manøvrerbarhet, samt skipsfartens sikkerhet.

Behovet for ytterligere merking (bøyer, staker, skilting med mer) og navigasjonsutstyr må utredes (evt. Oppgradering av anlegg). Det må også tas stilling til hvem som blir ansvarlig for utbygging, drift/vedlikehold og kostnader.

I tillegg må følgende utredes:

Farvannsvurdering (beskaffenhet, lokalisering, manøvreringsforhold, klimatiskeforhold)

Trafikkvurdering (endring i skipstrafikken som følge av utbyggingen, med skissering av skipstype som antas å anløpe havneområde aktivitet knyttet til havnen)

Behov for slepebåt- og oljevernberedskap (behov, ansvar og organisering), samt behov for ISPS-sertifisering må utredes.

Metode

Deltemaet er vurdert ut fra foreliggende datagrunnlag, kartgrunnlag og informasjon fra aktuelle informanter som Kystverkets trafikkavdeling i Lødingen.

Dagens situasjon

Influensområdet er først og fremst Tjeldsund og Vestfjorden i og utenfor Lødingen Havn.

Godstransporten til sjøs

Godstransport med båt er av stor betydning for Nordland. Ca 56 % av alt gods til/fra fylket transporteres med båt, resterende i hovedsak med bil.

Hele 95 % av de importerte varer til Nordland kommer med båt. Det skjer en merkbar dreining fra partilast til container container som lastbærer.

Nautiske forhold

Hjertholmen fyr ligger ved innseilingen til Lødingen havn, omtrent i kryssningen mellom indre Vestfjorden, Tjeldsundet og Ofotfjorden. Innseilingen til Lødingen havn er godt merket.

Hovedleden gjennom Tjeldsundet begrenses av Falken varde på vestsiden av sundet.

Det er gode forhold for oppankring av båter på hele strekningen mellom foreslått næringspark og Hjertholmen fyr på nordsiden av Lødingen tettsted.

Dagens oppmerking av Tjeldsundet er beregnet på skipstrafikk som skal gå hovedskipsleia midt gjennom Tjeldsundet.

I handlingsprogram for Kystverket i perioden 2002-2011 inngår det ikke planer som berører Lødingen havn, Kåringen eller innseilingen til havnen fordi eksisterende merking er tilfredsstillende.

Det planlagte kaianlegget vil ikke ha invirkning på den generelle skipstrafikken forbi Lødingen havn og Kåringen. Ved dagens aktiviteter er sjøverts trafikk ca. 5.100 skipsanløp i året i Lødingen havn, og omtrent 50.000 tonn gods går over kai i havna. I tillegg er det i

sommerhalvåret en del trafikk av fritidsbåter til og fra Lødingen havn, og den nasjonale fiskeflåten som trafikkerer til og fra Lødingen havn i sildefiskesesongen.

Forventa utvikling i 0-alternativet

I 0-alternativet vil tiltaket ikke bli gjennomført, og området vil fremstå slik det gjør i dag, og som det er beskrevet under "Eksisterende situasjon", og sjøverts trafikk vil fortsette som den er i og ved Lødingen havn uten påvirkning fra Lødingen Næringspark, Kåringen.

Konsekvenser av tiltaket

Den planlagte utfyllingen og evt. mudringen vil føre til at dybdene foran utfyllingene blir minst 7,5 meter.

Havneforholdene med hensyn til strøm, bølger og andre kritiske forhold antas å være tilfredstillende i hele havneområdet flg. opplysninger fra Kystverkets trafikkavdeling i Lødingen.

Der næringsparken er planlagt plassert er Tjeldsundet over 3 km bredt, noe som gir betryggende avstand fra skipstrafikken til kaianlegget i næringsparken. Ingen varierende faktorer som nedsatt sikt, snødrev, tåke, is, strøm etc. vil påvirke på den normale skipstrafikken i forhold til den planlagte bruken av kaiene.

Lystbåttrafikken vil ikke bli berørt av den planlagte kaiutbyggingen. Dersom det anses nødvendig å varsle småbåttrafikken, kan det gjøres med generell skilting om industriområde.

Havnearealet for Lødingen næringspark, Kåringen er tilstrekkelig stort for havnetrafikk langt utover det som til nå har traffikert Lødingen havn.

Her er ikke behov for slepebåt eller taubåt. Men i tilfelle Kystverkets trafikkavdeling vurderer båten som skal anløpe som begrenset manøverbar kan losen avgjøre om det er behov for taubåt.

Losplikt er det generelt for alle båter, men det er ingen spesielle krav som gjelder for å anløpe havneområdet Lødingen næringspark, Kåringen.

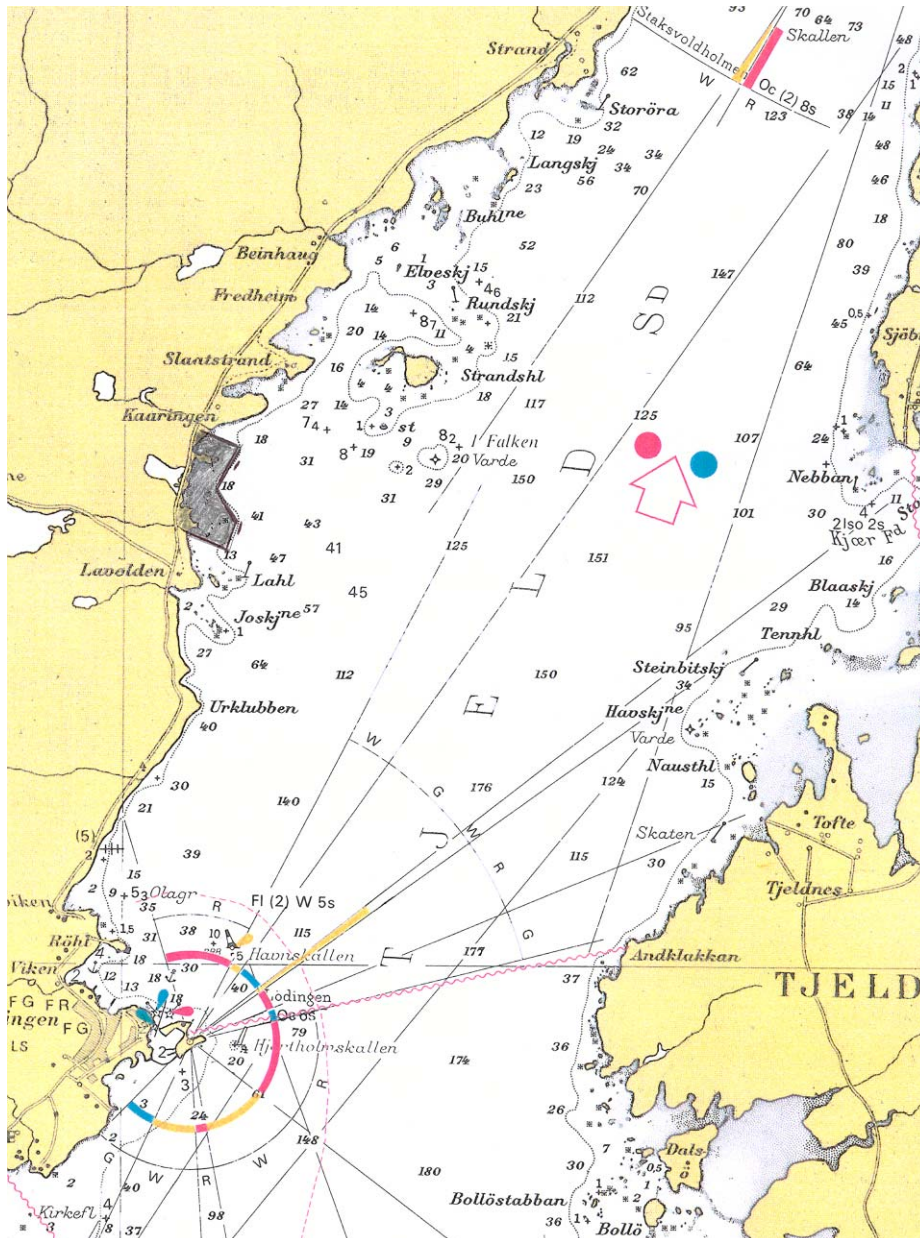
Det er ikke behov for kaibelysning utover det lovpålagte.

Som det fremgår av katutsnitt med planlagt kaianlegg lagt inn vil kaianlegget ligge langt fra seilingsleden i Tjeldsundet.

Tiltaket Lødingen næringspark, Kåringen begrenser ikke seilingsmulighetene gjennom Tjeldsundet.

Havnearealet i Kåringen er mange ganger større enn havnearealet i Lødingen havn.

Havnearealet ved Kåringen er en særdeles god havn både med hensyn til anløp og oppankring.



Beliggenhet av kaianlegget lagt inn på sjøkartet.

Kystverket, Nordland trafikkavdeling, Lødingen mener den eksisterende merkingen for inseilingen er tilstrekkelig, også etter at havneområdet Lødingen næringspark, Kåringen er satt i drift. I forbindelse med detaljeplanlegging kan det kanskje vurderes refleks på jernstaken tett sør for kaiens sørhjørne, og kanskje en blink på Falken varde.

En mære for oppdrett av sjørøye er utenfor sørenden av området Lødingen næringspark, Kåringen, denne må merkes i h.h.t. lov om oppdrett av fisk, skaldyr m.v.

Mesteparten av alt av gods som i dag gå over Rødholmen vil i framtiden gå over Kåringen. Her skal godsbaater som også trafikerer utenlandske havner kunne anløpe, kaianlegget krever derfor en ISPS-sertifisering. Grensene for kaianleggets ISPS-område må fremkomme i forslag til reguleringsplan for Lødingen Næringspark, Kåringen. Godkjent gjerde for å begrense ISPS-område må settes opp min. 3 meter fra tomtegrensen for å hindre risikoen for at det på nabotomta lagres noe inntil gjerde slik at noen kan klatre lettvindt over.

Aktuelle avbøtende tiltak

Ingen aktuelle avbøtende tiltak synes nødvendig i forhold til sjøverts trafikk.

Konklusjon

Etablering av havn ved Kåringen vil kunne ha tilstrekkelig areal til å fungere som felles havn for alt av godshåndtering i dette distriktet.

Området sør for og vest for tiltaket vil gi en god og naturlig beskyttet havn. Det er meget gode manøvreringsforhold for båter i havna i ved tiltaket.

Det at tiltaket åpner mulighet for etablering av et knutepunkt mellom hovedferdselsårene i sjø og på land vurderes som middels positivt (++).

7.8 Fiske og akvakultur

Generelt om deltemaet

Delkapitlet bygger på punkt 7.8, fiske og akvakultur i utredningsprogrammet:

Fiske omfatter næringsmessig utnyttelse av fiske i saltvann, næringsmessig utnyttelse av fiske i ferskvann, samt oppdrett.

Det skal redegjøres for problemstillinger og konsekvenser tiltaket vil ha for havbruksinteressene. Herunder om støy og forurensning fra havnen kan påvirke driftsforholdene til den sjøbaserte oppdrettsvirksomheten, og om sjøbasert oppdrettsvirksomhet er forenelig med etablering av et kaianlegg like i nærheten.

Det skal vurderes om avstand fra oppdrettsanlegget og andre aktiviteter kan medføre smittefare for fisk.

Det skal utredes om konsekvensene som følger av arbeidet med bygging av et kaianlegg, som forurensning, sedimenter i vannmassene og lignende, kan innvirke på oppdrettsvirksomhet i nærheten.

Det skal redegjøres for konsekvensene for låssettingsplassen.

Metode

Det tas utgangspunkt i Statens Vegvesens Håndbok 140 "Metodikk for vurdering av ikke-prissatte konsekvenser" for vurdering av verdi, omfang og konsekvens i forhold til tema fiske. Temaet omtales med bakgrunn i vedtatt kystsoneplan for Lødingen, og den godkjente sjøbaserte konsesjonen for sjørøye innenfor planområdet, samt uttalelse fra konsesjonsinnhaver Ole Nilsen, som også er en av initiativtakerne og forslagstillerne til regulering av området til omsøkt område.

Det er videre innhentet opplysninger og vurderinger fra Lødingen Fiskarlag v/Åge Tjeldnes.



Kartutsnitt med låssettingsplass og akvakulturanlegg i forhold til planlagt kai.

Eksisterende situasjon

Influensområdet omfatter i tillegg til selve tiltaksområdet også de nære sjø- og sjøbunnområdene rundt planområdet og nærområdene til disse.

Ingen forurensningskilder eller eksisterende forurensning er registrert i området.

Det er ikke foretatt registreringer av marine ressurser i nærområdet (med unntak av dykkerundersøkelser i forbindelse med marine kulturminner), og naturdatabasen til Fylkesmannen viste ingen registreringer av marine naturverdier. Det er derfor rimelig å anta at de marine ressursene utenfor Kåringen-området er tilsvarende som for andre områder i nærheten.

Fjordene i dette området er artsrike, det er høy diversitet, og god produksjon. Både vannkvaliteten og vannutskiftningen er høy, noe som gir gode oksygenforhold, og dermed gode levevilkår i fjorden.

Det er en låssettingsplass tett utenfor sørlige grensen til planområdet, den var sist benyttet for 3-4- år siden. Det eksisterer alternative muligheter for å låssette fisk i nærområdet, kfr. støvsirkelkart i kap. 73.

Det er en oppdrettskonsesjon ca.100 meter utenfor sørligste grense for planområdet. Tillatelse N/LN 15 er et merdbasert oppdrettsanlegg i sjø for røye. Anlegget er klarert for 4000 m³. Den sørlige delen av planområdet er regulert til akvakultur. I fiskerimyndighetenes tillatelse av 10. april 2003 framgår det også at plassering av oppdrettsanlegget er tilknyttet en planlagt næringspark i området.

Forventa utvikling i 0-alternativet

I 0-alternativet vil tiltaket ikke bli gjennomført, og området vil fremstå slik det gjør i dag, og som det er beskrevet under "Eksisterende situasjon".

Konsekvenser av tiltaket

Anleggsarbeidet består hovedsakelig av utfylling med tiltransportert reine steinmasser. Under anleggsperioden kan vannmassene i nærområdet påvirkes i form av sedimenter i vannmassene og lignende. Slike forhold kan påvirke driftsbetingelsene for oppdrettsanlegget i sjø. Ved oppstart av anleggsarbeidet bør det derfor etableres nær kontakt mellom konsesjonsinnhaver og utbygger for å iverksette eventuelle forebyggende tiltak.

Det aktuelle området er ikke brukt til næringsmessig fiske eller annen næringsaktivitet som vil bli hindret av anlegget utover en svært lite benyttet låssettingsplass litt sørvest for sørligste grense til planområdet.

I følge Kystsonenplanen for Lødingen kommune er det innenfor planområdet et AF-område, "Flerbruksområde for akvakultur, fiske og tangskjæring". Havområdet utenfor AF-området har betegnelsen FH-område som har følgende retningslinje: "Innen ferdsel- og havneområde utenfor Lødingen tettsted ønsker Lødingen kommune at det ikke etableres akvakulturanlegg i sjø".

Etablering av en næringspark bestående av følgende aktiviteter som kai, havneområde, industri, akvakultur m.m. kan medføre at muligheten til å låssette fisk i nåværende låssettingsplass kan opphøre.

Men låssettingsplassen kan med små justeringer opprettholdes i området ved å flytte den ca. 500 m mot nordøst. Det er også store sjøarealer mellom Kåringen og Lødingen som er godt egnet for låssetting – noe praktisk bruk har vist gjennom de siste 15 åren med sildesteng.

Så vidt en kjenner til har den naturgitte kapasiteten, gjennom denne perioden, aldri vært utnyttet fullt ut.

De arealmessige konsekvensene for fiskerinæringen i forhold til 0-alternativet er ubetydelig.

Konsesjonen som foreligger for sjøbasert oppdrett er lokalisert 50-100 m sørvest for sørligste plangrense.

I uttalelsen fra Lødingen kommune i forb. med konsesjonsbehandlingen er det en klar forutsetning at akvakulturanlegget med fortøyninger ikke kan være til hinder for den ferdsel som blir skapt ved en utbygging av næringsparken.

Havneaktiviteter og seilingsområder er ikke til hinder for denne oppdrettslokaliteten forutsatt riktig merking og ordinær seiling i hht. de lover og regler som gjelder for ferdsel på sjøen.

Utbygging med påfølgende utfylling av sjøområdene vil kunne endre forholdene for marine ressurser i utbygnings-området. Det er ikke foretatt undersøkelser for å kartlegge marine ressurser, men generelt er ikke mudderbunn med elveavrenning spesielt produktive. Leforholdene i slike områder er varierende, idet elven fører til dårlige lysforhold på grunn av mye partikler i vannet, dette gir lite rom for primærproduksjon. Videre er det vanskelig for organismer å feste seg til en svært løs mudderbunn, og det ville være mye nedfall av partikler, noe som gjør prosesser som ånding, næringsopptak- og utskillelse vanskeligere.

Utbygging med påfølgende anleggsvirksomhet vil ha lokal negativ effekt på marine ressurser i området. Sedimentene vil bli overdekket, og tilsvarende for evt. organismer i sedimentet.

Mulige kilder for marin miljøpåvirkning under driften på tiltaksområdet antas å være følgende:

- Propelloppvirvling av bunnsedimenter ved anløp, avgang og annen manøvrering.
- Kjølevannsutslipp fra skipsmaskiner.
- Utslipp fra sanitæranlegg på skip og anlegg tilknyttet kaianlegget.

Oppvirvling av sediment som følge av båtpropeller fra båttrafikk kan få negative konsekvenser. Det er sannsynlig at evt. organismer tilstede tilvennes en "skiftende" tilværelse, hvor det tidvis er stor omrøring og omveltning.

Konsekvensene i forhold til 0-alternativet vil være minimale (0).

Konteinerskip bruker sjøvann til trimming og stabilisering. Det kan muligens oppstå smitteproblemer i situasjoner som når det slippes ut smitteinfisert vann fra skip ved kaianlegget. Men båter som kommer fra andre kontinenter er pålagt å skifte vannet i barlasttankene før de får anløpe norske havner.

Miljøskadelige forurensende aktiviteter fra havneanlegget bør ikke tillates.

Her skal ikke drives allmene utvekslinger i oppdrettsrelaterte formål som anløp av brønnbåter, notvaskeanlegg eller lignende som kan forårsake smitte mellom anlegg.

Smittefare og avstander fra oppdrettsanlegg og andre aktiviteter er vurdert i forkant av konsesjonstildelingen.

Konsesjonslokaliteten kan plasseres 50-100 m sørvest for sørenden av det planlagte kaiområdet, så langt unna kaiens skipslei som mulig. Akvakulturanlegget må utplasseres så langt sør som mulig og justeres med fortøyningene slik at det blir enkelt for båter å komme til og fra kaianlegget.

Med slike hensyn skal seilingen kunne skje under forsvarlige forhold m.h.t. både akvakulturanlegget og sikker ferdsel til og fra havneanlegget.

Det aktuelle støynivået har minimal innvirkning på oppdrettsanlegget som blir lokalisert ca. 300 m fra gjennomsnittssenteret for støykilden.

Arbeidet med bygging av kaianlegg/ fylling i sjø og lignende kan influere på oppdrettsanlegget. Det er imidlertid fullt mulig å flytte anlegget eller justere produksjonssyklusen i sjøen på en slik måte at anleggsarbeidene kan gjennomføres forsvarlig. Konsekvensene med hensyn til støy og forurensning fra havnen er å betrakte som "lite negative konsekvenser for oppdrettslokaliteten i forhold til 0-alternativet.

Aktuelle avbøtende tiltak

Tilkjørt fyllmasse skal være reine steinmasser.

Miljøskadelige forurensende aktiviteter fra havneanlegget bør ikke tillates.

Informere tydelig til båtkapteinen om forbud mot utslipp av forurensninger.

Eksisterende låssettingsplass kan flyttes i nært samarbeid med fiskerinæringen.

Konklusjon

Akvakulturanlegget med fortøyninger kan ikke hindre den ferdsel som blir skap ved næringsparken, men samtidig skal det tas hensyn til det planlagte akvakulturanlegget både i anleggs- og i drift-perioden. Kombinasjonen med akvakulturanlegg og utbygging og drift av tiltaket antas å være uproblematisk.

Det foreslåtte området er av middels til lav verdi for yresfiske og oppdrett. Tiltaket griper bare i liten grad inn i området og påvirker dets funksjon for fiske og oppdrett, det gir lite konsekvens for omfang.

Konsekvensene i forhold til 0-alternativet vil være minimale (0).

Konsekvensene med hensyn til støy og forurensning er å betrakte som "lite negative konsekvenser for oppdrettslokaliteten i forhold til 0-alternativet.

7.9 Risiko og sårbarhet

Generelt om deltemaet

Delkapitlet bygger på punkt 7.9, risiko og sårbarhet i utredningsprogrammet:

Aktiviteter i områdets skal vurderes opp mot en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-vurdering).

Metode

Utredningene i ROS-analysen bygger på "Veileder for kommunal "Risiko- og Sårbarhetsanalyser" utarbeidet av Direktoratet for Sivilt beredskap.

Gjennomgang, vurdering og behandling av risiko- og sårbarhetsanalyse m.h.t. reguleringsplanlegging for Lødingen næringspark, Kåringen og i h.h.t. vedlagt skjema for ROS-vurdering.

Det følger her en kvalitativ vurdering av endring i situasjonen i forhold til 0-alternativet. Det er ikke foretatt beregninger på utslipp fra båter eller vogntog, men kun gitt generelle anslag basert på størrelsen på båtene, båttrafikken og om det blir en endring i veitrafikk.

Eksisterende situasjon

Kriterier til vannkvalitet er skissert i lover og forskrifter, og av SFT, dette gjelder både ferskvann (drikkevannskvalitet) og marint miljø (badekvalitet og spesifikke kriterier for enkeltstoffer).

Området ved Lødingen Næringsparken, Kåringen er ikke rasfarlig område i flg. NGUs skredkart, kfr. pkt. 6.1, konsekvenser for miljø, landskapsbilde.

Skipstrafikken passerer Kåringen på veg gjennom Tjeldsundet.

Det er meget gode muligheter for oppankring i Lødingen havn hvis det er uvær ute i åpene havet. Her er også mye oppankring av sildefiskebåter som venter for å få levert sildefangst til sildemottaket. Strekningen fra Hjertholmen fyr til Falken varden og mot vest har særdeles rolige havneforhold m.h.t. både vær, vind, is, dårlig sikt, strøm og her er reint farvann.

Statens Forurensningstilsyn har oljeverndepot på Rødholmen i Lødingen, hvor det også er oljevernberedskap med lokale mannskaper, og videre fungerer Lødingen brann- og redningsvesen sammen med Sivilforsvaret som lokal beredskapsstyrke for oljevern.

Det har hendt at spring høyvann kombinert med sterk pålandsvind har gitt så høy vannstand at sjøvannet har gått over E10s veibane vis a vis Lødingen næringspark, Kåringen.

Forventa utvikling i 0-alternativet

I 0-alternativet vil tiltaket ikke bli gjennomført, og området vil fremstå slik det gjør i dag, og som det er beskrevet under "Eksisterende situasjon".

0-alternativet vil ikke medføre aktivitet i området og utvikling av større risiko og sårbarhet enn i eksisterende situasjon.



LØDINGEN KOMMUNE

Teknisk avdeling

SKJEMA FOR ROS-VURDERING

- Sett "1-3" i hvert fargefelt for hvert moment i horisontal linje.
- Til slutt prioriteres etter høyeste sum av produktverdi på horisontal linje.

Momenter	SANNSYNLIGHET			KONSEKVENNS			Produkt	Prioritet
	Kan skje			Kan føre til				
	Har skjedd flere ganger	Har skjedd	Tenkelig	Død	Varig skade	Forbigående skade		
	3	2	1	3	2	1		
Jord- og steinras eller sneras	-	-	-	-	-	-	-	0
Utslipp av forurensing under anleggsarbeid	-	-	1	-	-	1	2	4
Utslipp av forurensing fra skip, gods under / etter håndtering.	-	-	1	-	-	1	2	5
Utslipp av forurensing fra vogntog, gods under / etter håndtering.	-	-	1	-	-	1	2	7
Kollisjon eller grunnstøting med skip.	-	-	1	-	-	1	2	10
Kollisjon med vogntog / bil.	-	-	1	-	-	1	2	11
Springflo kombinert med uvær.	-	2	1	-	-	1	3	3
Støyforurensing i forhold til helårsboliger.	-	-	1	-	-	1	2	8
Støyforurensing i forhold til foreslått bevertningssted / forretning / kontor.	-	-	1	-	-	1	2	9
Støyforurensing i forhold til planlagt sjøbasert og landbasert akvakulturanlegg.	-	-	1	-	-	1	2	6
Utglijning av grunn.	-	-	1	3	-	-	4	2
Brann i skip v/ kai, bil eller bygning på land.	-	-	1	3	-	-	4	1

Konsekvenser av tiltaket

Influensområdet omfatter i utgangspunktet marint miljø.

Utslipp til vann under anleggsfasen kan forekomme. Utfylling av sprengstein i forbindelse med utfylling av området må utføres under kontroll. Grunnen til dette er todelt, for det første kan sprengsteinen inneholde rester av udetonert sprengstoff. Uomsatt sprengstoff kan være et miljøproblem ved spesielle kombinasjoner av ammonium og høy pH-verdi i vannet. Forurensningspotensialet ligger i at ammoniakk kan dannes ved slike forhold, og ammoniakk er giftig for en rekke marine organismer. For det andre vil dumping og utfylling av stein utenfor kaia medføre oppvirvling av sediment. Avhengig av om sedimentet er forurenset kan dette gi negativ miljøeffekt.

Når eksisterende løsmasser belastes med en stor fylling som i dette tilfellet er det alltid forbundet med en viss risiko for utglidning i grunnen under fyllingen. I tilfelle det blir mudret for å øke dybden foran kaikanten øker risikoen for utglidning ytterligere. For å sikre samfunnet mot at slikt kan skje må det gjennomføres en grunnundersøkelse før grunnarbeidet kan igangsettes. Grunnarbeider som mudring og spunting skal så utføres i tråd med geologen sin faglige rapport fra grunnundersøkelsen.

Skipstrafikken til og fra Lødingen næringspark, Kåringen er karakterisert ved relativt få anløp av fartøy.

Innseilingen fra hovedleden er kort, oversiktlig og enkel.

Det ansees som mest sannsynlig at eventuelt forurensing fra skip eller fra kaiområdet og lager vil ha marint miljø som resipient.

Potensielle kilder til utslipp til vann er skip som anløper, og utslipp i forbindelse med aktivitet på kaiområdet. Det er rimelig å si at med havneaktivitet og skipsanløp generelt følger det utslipp til vann, enten fra skipsmalingen (bunnstoff), fra maskiner (oljeholdige væsker), fra stabiliseringstanker (utpumping) eller fra aktivitet på dekk (spyling etc).

Vannkvaliteten i området idag er god. I og med at den nære sjøbunnen består av mudder, store steiner med tangvekster, og ingen svaberg, er ikke området benyttet til bading og rekreasjon.

Med anløp av store båter øker også risiko for utslipp.

Det er generelt god vannutskiftning og dermed god vannkvalitet i området. Relativt sett vil ikke utslippene fra kaianlegget bidra i noen stor skala til å forverre vannkvaliteten i Tjeldsundet. For vannkvaliteten lokalt vil tiltaket ha en liten negativ virkning i forhold til 0-alternativet, idet vannet lokalt i havneområdet vil bære preg av havneaktiviteten. Konsekvensene vil derimot ikke bli store når det gjelder rekreasjon og bading, idet området ikke benyttes til dette i dag.

For akvakulturanlegget som har en sjøbasert konsesjon 50-100 m sørvest for sørenden av kaianlegget kan til visse tider med stor skipstrafikk merke konsekvensene av havneaktivitet.

Konsekvensen vurderes til minimal (0).

Støy og vibrasjoner

Influensområdet består av spredt bebyggelse i området og langs E10 og Rv.85.

Virksomheten får opptil 100 skipsanløp pr år og en yrkesdøgntrafikk på under 10 kjøretøy.

Vegtrafikk-bidraget er vurdert som uten støymessig betydning i forhold til eksisterende trafikk på E10.

Det legges i hovedsak opp til dagdrift, med lite virksomhet på kveld. Nattdrift vil bare forekomme unntaksvis. Andre kilder vurderes å ha mindre betydning så lenge ikke nattdrift er aktuelt.

Aktuelle støygrenser

I støyhåndboken kap. 3 "Vanlige støykonflikter og tiltak" gir anbefalt minsteavstand fra støykilde til "behagelig oppholdsplass" for å unngå konflikt dersom bare avstanden brukes som dempende tiltak. For støy fra anlegg er anbefalt minste avstand 200 – 300 m. For støy fra transportterminal er anbefalt minste avstand 100 – 150 m for lett gods handtert på dagtid, og 500 – 1000 m for tungt gods handtert om natta. Handtering av tungt gods vil ikke forekomme ofte og nattdrift vil bare forekomme untaksvis.

Beregnet støy

Det er vurdert støy for ulike plasseringer av båt (motor mot nordlig eller mot sørlig del av kaien) og for ulike plasseringer av planlagt lagerbygg nær kaien. Disse byggene kan tenkes å gi en viss støyskjerming for bolighuset og akvakulturanlegget sør for plangrensen, og for bevertnings-, forretnings og kontor-sted på nordsiden av planområdet.

Høyeste støynivå vil ikke ligge over 62 dBA verken for boligen, akvakulturanlegget eller for bevertnings-, forretnings og kontor-stedet i nordenden av planområdet.

Ulykkesrisiko og beredskap (miljørisiko)

Miljørisiko er definert som kombinasjonen av sannsynlighet for at akutt forurensning skal inntreffe og miljøkonsekvensene som følge av hendelsen. For dette tiltaket er det risiko for forurensning til sjø som dominerer. Sannsynligheten styres av virksomhetens godstype, driftsrutiner, kompetanse og naturgitte forhold. Miljøkonsekvensene styres bl.a. av hvilke stoffer som slippes ut, spredning og hvilke miljøsårbare ressurser som vil bli berørt.

Konsekvensvurdering

Iverksetting av tiltaket vil medføre høyere miljørisiko enn 0-alternativet. Risikoen forventes å kunne styres ved en kombinasjon av gode prosedyrer og rutiner ved kaioperasjoner, god kvalitetssikring på materiell som benyttes for overføring av eventuell forurensende last og eventuell beredskap mot akutt forurensning i form av oppsamlingsutstyr.

Eventuell oljevernberedskap må til en hver tid dimensjoneres i forhold til miljørisiko og kan sees på i tilknytning til miljøoppfølgingsprogram under driften. Her kan det også sees på forebyggende konstruksjonstiltak i form av lukket drenering på kai, barrierer for losseslanger mv. kan være aktuelt.

Kaiområdet må legges minimum 0,6 meter høyere enn E10 er i laveste punkt her i området for å hindre springfloen i å komme inn på kaien.

Aktuelle avbøtende tiltak

Ingen, utover lovhjemlet, normal beredskap.

Avbøtende tiltak er økt beredskap ved situasjoner som kan føre til forurensning.

Beplantning av trær for å redusere støy og innsyn for boligen sør for foreslått plangrense, og i grensen mot overnattings- og bevertningsstedet.

Kaiområdets høyeste overflate må legges 0,6 m høyere enn laveste asfaltdekke på E10.

Konklusjon

Med gode prosedyrer og rutiner, samt god kvalitetssikring ser vi ikke behov for å iverksette beredskap utover statens, fylkets og kommunens helårsberedskap.

Med hensyn til risiko og sårbarhet vurderes de totale konsekvensene i forhold til 0-alternativet til liten negativ (-).

8 KONSEKVENSER I ANLEGGSPHASEN

Emnet vil bli behandlet under hvert deltema i konsekvensutredningen.

Emnet er behandlet under det aktuelle deltema i konsekvensutredningen fordi mange av de samme konsekvensene griper inn i både anleggsfasen og driftsfasen. Ved å samle ”Konsekvensene i anleggsfasen” under hvert tema som berører anleggsfasen får man lettere helheten av konsekvensene i hvert enkelt tema.

9 METODE

Omtale av datagrunnlaget og metoder som er brukt for å beskrive konsekvensene, og eventuelle faglige eller tekniske problemer ved innsamling og bruk av dataene og metodene.

For å sikre at resultatene i de ulike delutredningene kan vurderes i forhold til hverandre skal det gis klare retningslinjer for framgangsmåte og valg av metodisk verktøy.

En bør i utredningen skille mellom hva som er utredning med sikte på ny kunnskap, og hva som er omtale/vurderinger basert på foreliggende kunnskap.

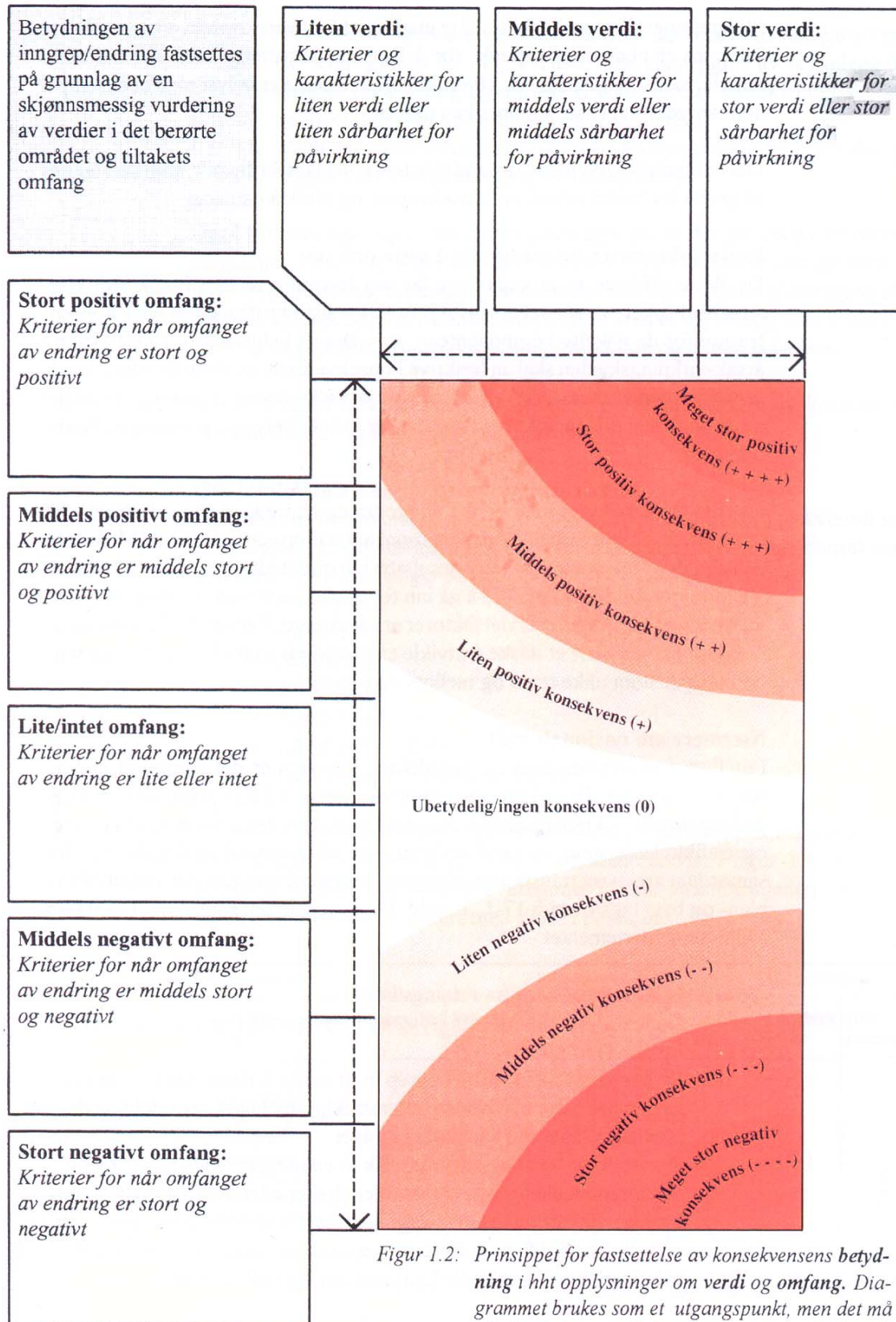
Det presiseres at tiltakshaver skal legge stor vekt på å gjøre konsekvensutredningen tilgjengelig og lesbar, gjennom utstrakt bruk av illustrasjoner og grafikk.

Det henvises til nærmere detaljert beskrivelse av benyttet ”Metode” under hvert deltema i konsekvensutredningen.

Når det gjelder metodikk for utredning av konsekvens er dette også i stor grad avhengig av tema. Det skilles mellom prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.

For flere tema er det tatt utgangspunkt i Statens Vegvesens Håndbok-140 ”Metodikk for vurdering av ikke-prissatte konsekvenser”, kfr. vedlagt figur for prinsipper (neste side) og figurer for hvert tema i vedlegg 7.

I følge denne metodikken vurderes områdets kvaliteter og verdisettes etter skala liten–middels–stor verdi. Det skilles mellom tiltakets omfang dvs. virkningene av tiltaket og tiltakets konsekvens. Konsekvensen er den virkning tiltaket har på det enkelte tema i forhold til den verdien området har.



Figur 1.2: Prinsippet for fastsettelse av konsekvensens betydning i hht opplysninger om verdi og omfang. Diagrammet brukes som et utgangspunkt, men det må alltid suppleres med skjønnsmessige vurderinger.

Vurderingen av landskapets verdi bygger på en metode som skiller mellom landskapets opplevelsesverdi (helhet, variasjon og intensitet) og landskapets verdi som omgivelse.

I andre temaer kan konsekvensene vurderes opp mot nullalternativet som beskrevet i kap. 2, pkt. 2.1. Sammenstillingen av konsekvenser er satt opp uten vektning av det enkelte temas viktighet.

Konsekvensene er vurdert og satt opp med følgende tegnsetting i oppsummerende tabell:

- ++++ Meget stor positiv konsekvens
- +++ Stor positiv konsekvens
- ++ Middels positiv konsekvens
- + Liten positiv konsekvens
- 0 Minimal/ ingen konsekvens
- Liten negativ konsekvens
- Middels negativ konsekvens
- Stor negativ konsekvens
- Meget stor negativ konsekvens

10 AVBØTENDE TILTAK

En redegjørelse av hva som kan gjøres for å forhindre eller avbøte evnt. skader og ulemper.

Følgende tiltak er foreslått gjennomført under de enkelte temaene.

TILTAK / OPPGAVE:	TIDSPUNKT:	Krav om gjennomføring:	Ansvar for oppfølging:
<p>Landskap</p> <p>Tiltakets helhetsinntrykk tilpasses landskapets totale romfølelse.</p> <p>Fyllingsskråninger skal avsluttes som en helhetlig og pen, plastret skrånning.</p>	<p>I reguleringsplan</p> <p>I byggemelding</p>	<p>I reguleringsplanen</p> <p>I reguleringsplan</p>	<p>Lødingen kommune, Teknisk avdeling.</p> <p>Lødingen kommune, Teknisk avdeling.</p>
<p>Naturmiljø</p> <p>Beholde eksisterende trær så langt det er mulig. Parkbelte skal etableres som støyskjerming og som oppmyking i det planerte området.</p>	<p>I reguleringsplan</p>	<p>I reguleringsplan</p>	<p>Lødingen kommune, Teknisk avdeling.</p>
<p>Støy</p> <p>Boring, sprenging og massetransport forutsettes å skje innenfor ordinær arbeidstid.</p> <p>Bygninger og vegetasjon plasseres så gunstig som mulig m.h.t. støyspredning</p> <p>Ved anskaffelse av utstyr må det skaffes så støysvakt utstyr som mulig.</p>	<p>I anleggstida</p> <p>I reguleringsplan</p> <p>Før driftsperioden starter.</p>	<p>Igangsettelsestillatelse</p> <p>I reguleringsplan.</p> <p>Igangsettingstillatelse</p>	<p>Lødingen kommune, kommunelegen</p> <p>Lødingen kommune, Teknisk avdeling.</p> <p>Lødingen havnevesen</p>
<p>Grunn- og vannforurensing</p> <p>Ved utfylling i sjøen er det nødvendig med kontroll av arbeidene for å sikre at kun rein sprengt stein benyttes.</p> <p>Miljøskadelige forurensende aktiviteter fra havneanlegget bør ikke tillates. Informere tydelig til båtkapteinen om forbud mot utslipp av forurensninger.</p> <p>Ekstraordinær beredskap bør iverksettes ved situasjoner som kan føre til forurensning.</p>	<p>Anleggsperioden</p> <p>Før driftsperioden starter.</p> <p>Etter behov.</p>	<p>Igangsettelsestillatelse</p> <p>Igangsettelsestillatelse</p> <p>Driftsansvarlig, i samarbeid med forurensningsmyndighet.</p>	<p>Lødingen kommune, Teknisk avdeling.</p> <p>Lødingen kommune, Teknisk avdeling.</p> <p>Forurensningsmyndigheten.</p>
<p>Låsettingsplass</p> <p>Eksisterende låsettingsplass kan flyttes i nært samarbeid med fiskerinæringen.</p>	<p>Avklarea nærmere med det lokale fiskerlaget.</p>	<p>I endret kystsoneplan for Lødingen kommune.</p>	<p>Lødingen kommune, Teknisk avdeling.</p>
<p>Utglidning i grunnen</p> <p>Grunnundersøkelse må gjennomføres før grunnarbeidene kan igangsettes.</p>	<p>I første fase av detaljplanlegging.</p>	<p>I reguleringsplan.</p>	<p>Lødingen kommune, Teknisk avdeling.</p>

11 SAMMENSTILLING AV KONSEKVENSENE

Utredningsprogrammet sier følgende:

En sammenstilling av konsekvensene og sammenligning og vurdering av alternativene i forhold til konsekvensene og i forhold til relevante planer, målsettinger og retningslinjer.

Sammenstillingen viser konklusjonene fra kap. 6 "Konsekvenser for miljø, kap. 7 "Konsekvenser for samfunnet og kap. 8 "Konsekvenser i anleggsfasen (medtatt i hvert deltama). Under anleggs- og driftsfasen er konsekvensene av tiltaket sammenligna med 0-alternativet (dagens situasjon).

Sammenstilling for kap. 6 Konsekvenser for miljø og kap. 7 konsekvenser for samfunn.

Kap.	Tema / Samlet vurdering	Verdi	Anleggsfase	Driftsfase
6.1.	Landskap Samlett vurdering: 0 ingen konsekvens.	Landskapsbildet i området er typisk for regionen og blir ikke vurdert til å ha noen regional eller nasjonal verneverdi. Isolert sett har området svært lav landskapsverdi slik den fremstår i dag.	Det vil bli fylt ut masser i sjøen, nedsprenning av holmen og massetak i fjellet bak. Fjerning av høydedraget	Havneanlegget vil være et mindre landskapsinngrep. Visuell nærvirkning er mest synlig fra Kåringsbakken. Fra farleden i Tjeldsundet vil ikke tiltaket ha noe negativ visuell fjernvirkning.
6.2	Naturmiljø Samlett vurdering: (-) Liten negativ konsekvens.	Her er ingen rødlisteart registrert. Men en lagunestrand-lokaliteten med forekomst av en regionalt sjelden art, strandreverumpe. Den er sjelden i fylket, men ikke i landet som helhet.	Anleggsvirksomheten vil ha lokal negativ effekt på marine ressurser i området.	I dette tilfellet er det ikke noen mellomløsninger. Det må enten sies nei til utbygging ved Kåringen, eller akseptere at lokaliteten med reverumpe går tapt.
6.3	Kultur-miljø og -minner Samlett vurdering: 0 ingen konsekvens.	Det er ikke gjort funn av viktige kulturminner i området.	Ingen konsekvenser	Ingen konsekvenser
6.4.	Utslipp til luft og vann. Samlett vurdering: 0 ingen konsekvens.	Det foreligger ikke registreringer av eksisterende forurensninger i eller rundt planområdet Kåringen eller i influensområdet. Forurensende utslipp må være innenfor gitte retningslinjer ved utslippstillatelser.	Anleggsdriften i området vil ikke påvirke luft- og vannkvaliteten i noen vesentlig grad.	Den daglige driften av området vil ikke påvirke luft- og vannkvaliteten i noen vesentlig grad.

Kap.	Tema / Samlet vurdering	Verdi	Anleggsfase	Driftsfase
7.1	<u>Næringsliv og sysselsetting</u> Samlett vurdering: (+++) Store positive konsekvens.	Målet med Lødingen Næringspark, Kåringen er knutepunkt for transportnæringen, i nær tilknytning til sjøkoridorene Vestfjorden, Tjeldsundet, Ofotfjorden og hovedvegene E10 og E6, med forskjellig servicenæring rundt.	Ingen konsekvenser.	Tiltaket tilfører nye arealer med tilgang til kai/sjø og E10, som vil være med på å redusere behovet for areal i sentrum av Lødingen. Det vil legges til rette for ny-etableringer og ny arbeidsplasser. Det konkluderes med at tiltaket vurderes å føre til store positive næringsmessige konsekvenser
7.2	<u>Reiseliv</u> Samlett vurdering: (++) Middels positive konsekvens.	Lødingen kommune byer på tre nyopprettede verneområder, Møysalen Nasjonalpark og landskapsvern-område, samt Svellingsflaket landskapsvern-område, det er store potensialer å by frem.	Ingen konsekvens.	Planlagt bevertningstilbud er en middels positiv konsekvens for driften i området.
7.3	<u>Nærmiljø, friluftsliv og sosiale forhold.</u> Samlett vurdering: (-) Liten negativ konsekvens.	For boligene i området er det kun trafikken på E10 som gir støyplager. Området er ikke definert som verneområde. Det er ikke registrert noen som bruker området til friluftsområde eller lignende. Området som brøres har liten boligandel, tjenestetilbud mangler, ingen spesiell opplevelseskvaliteter, få brukere og lite potensial for flere brukere.	Første etappe av utbygging som omfatter tipp av masser og bearbeiding av denne gir stor støy-belastningen til omgivelsene. Overslagsberegning tyder på støynivå opptil 63 dBA, som angis som øvre støygrense i flg. T-1442. Personer i den nærmeste boligen kan føle anleggsarbeide som lite attraktivt. Det er viktig at det opprettes en god dialog mellom anlegget og beboerne. I støyhåndboka kap. 3 anbefales det 2-300 m som minsteavstand fra anlegg til bolig e.l. Eksist. skog må bevares i stor grad.	Før kontainer-drift settes i gang skal det etableres skog som demper støynivået. I støyhåndboka kap. 3 anbefales det 1-150 m som minsteavstand fra lett godshåndtering til bolig e.l. Et ubetydelig ant. personer (9) har varig opphold innen 1000 m radius. Største dim. Lydnivå er slaglyd fra 10-50 tonns containere m/ full belastning 116 dB, da kan lyd-nivået v/ nærmeste bolig bli 65 dB. I akvakulturanlegget kan støynivået bli opptil 62 dB, utenfor bevertningstedet opptil 59 dB uten noen form for støyskjerming. Støynivået fra E10 som passerer mellom boligen og området kan til tider gi høyere støynivå. Det anbefales støysvakt utstyr som elektrisk drevene kraner og trucker med gummihjul.
Kap.	Tema / Samlet vurdering	Verdi	Anleggsfase	Driftsfase

Kap.	Tema / Samlet vurdering	Verdi	Anleggsfase	Driftsfase
7.4	<u>Befolknings- utvikling og boligbygging.</u> Samlett vurdering: (+++) Store positive konsekvens.	Innbyggertallet er reduisert med ca. 30% i løpet av 15 år, og sysselsettingen er svekket med 10%. Lødingen tettsted har omtrent 50 byggeklare tomter. Eksisterende infrastruktur kan betjene flere hundre flere innbyggere enn i dag.	Stor positiv konsekvenser.	Stor positiv konsekvenser.
7.5	<u>Tjeneste- tilbud og kommunal økonomi.</u> Samlett vurdering: 0 Minimal konsekvens.	Tjenestetilbudet er reduisert de siste 15 år, og kommunale avgifter har steget mye. Er omstillingskommune.	Kaianlegget bør Lødingen kommune være byggherre for. Trinnvis utbygging av hele området vil gi god kontroll på risikonivået.	Kaianlegget bør driftes av Lødingen kommunale havn. Det kan ikke garanteres et helt risikofritt løp i forb. med etablering av kommunale oppgaver
7.6	<u>Transport- system/ trafikk- prognoser</u> Samlett vurdering: (++) Middels positive konsekvens.	Kåringen ligger gunstig til i forhold til skipsleia og hovedveisystemet.	Ingen spesielle konsekvenser, da en ikke forventer at anleggstrafikken skal overskride veisystemets kapasitet.	Det er positivt at det åpner for nye havneareal med god beliggenhet i forhold til hovedskipsleia og E10. Det nye Kåringskrysset utformes som rundkjøring.
7.7	<u>Sjøverts trafikk</u> Samlett vurdering: (++) Middels positive konsekvens.	Området har gode seilingsforhold. 5.100 skipsanløp og 50.000 tonn gods er registrert over Lødingen havn pr. år.	Ingen konsekvenser	Her er gode forhold for anløp og evnt. oppankring av båter . Havneforholdene med hensyn til strøm og bølger antas å bli meget tilfredsstillende Spesielle lostjenester vurderes ikke som aktuelt til dette tiltaket.
7.8	<u>Fiske og akvakultur.</u> Samlett vurdering: (-) Liten negativ konsekvens.	Ingen forurensning er registrert. Låsettingsplass tett utenfor sørlige grense. En oppdrettskonsesjon ca. 100 m sør for områdets grense.	Det vil kunne bli oppvirvling av sedimenter under oppfylling og dumping av fyllmasser, men anses ikke å være et stort problem.	Det kan bli oppvirvling fra propeller, kjølevannsutslipp og utslipp fra sanitæranlegg på skip og anlegg tilknyttet kaianlegget.

7.9	Risiko og sårbarhet. Samlett vurdering: (-) Liten negativ konsekvens.	Gode oppankringsmuligheter og god havn. God oljevernberedskap. Høyvann, kombinert med springflo har gått over E10. Ikke eksist. forurensning	Utfylling av sprengt stein må utføres under god kontroll. Stor fylling kan gi utglidning. For øvrig vises det til omtale i tidligere kapitler.	Risikoen forventes å kunne styres ved en kombinasjon av gode prosedyrer og rutiner ved kaioperasjoner, god kvalitetssikring på materiell som benyttes for overføring av eventuell forurensende last og eventuell beredskap mot akutt forurensning i form av oppsamlingsutstyr.
-----	---	---	--	--

12 TILTAKSHAVERS ANBEFALING

Det gis en anbefaling ut fra en totalvurdering.

Anbefaling ut fra en totalvurdering.

Følgende momenter mener tiltakshaver er viktige argument for å etablere Lødingen Næringspark Kåringen:

- Plasseringen er svært god både i forhold til skipsleia, hovedvegssystemet, Lødingen tettsted og for hele regionen, samtidig som det er få miljømessige problemer knyttet til utbyggingen. Det er gode muligheter for utvikling i området.
- Det er ingen sterke verneinteresser knyttet til området.
- Muligheter for nye arbeidsplasser.
- Større muligheter for at folketallet i Lødingen kommunen kan øke.

Tiltakshaver konkluderer med at konsekvensutredningen ikke har avdekket forhold som er kritiske for tiltaket.

Tiltaket vil i tillegg gi store positive konsekvenser for Lødingen kommune og dens videre utvikling.

Tiltakshaver sin anbefaling er derfor at tiltaket bør bli gjennomført som en etappevis utbygging etter hvert som behovene melder seg.

13 NÆRMERE UNDERSØKELSER

Det gis en vurdering av behovet for, og evt. forslag til, nærmere undersøkelser før gjennomføring av tiltaket.

Følgende undersøkelser er foreslått gjennomført:

Tiltak / oppgave:	Tidspunkt:	Krav om gjennomføring:	Ansvar for oppfølging:
For å sikre samfunnet mot at utglidning av grunnen skjer må det gjennomføres grunnundersøkelse før grunnarbeidene kan igangsettes.	I første fase av detaljplanleggingen.	I reguleringsplan	Lødingen kommune, teknisk adv.

14 PROGRAM FOR OVERVÅKING

Utredningsprogrammet ber om:

En vurdering av behovet for, og evt. forslag til, undersøkelser med sikte på å overvåke og klargjøre de faktiske virkninger av tiltaket.

14.1 Forurensing og overvåking

Forurensingsloven regulerer undersøkelser og overvåking av virksomheten, og krav settes til bedriften i kraft av denne lov.

Med hensyn til beredskap og forurensing regulerer direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap mange av disse forholdene.

Eventuell beredskap må dimensjoneres i forhold til miljørisiko, og bør vurderes i tilknytning til oppbygging av anlegget. Her kan det også sees på forebyggende konstruksjonstiltak. Restriksjoner på vasking av tanker, spyling av dekk etc. for skipene som anløper vil også redusere risiko for utslipp til vann og bør vurderes.

Med hensyn til skipenes utslipp til luft kan dette begrenses ved innføring av restriksjoner som påbud om å ha motor avslått ved kai. Overnevnte bør vurderes i miljøoppfølgingsprogrammet.

14.2 Støy

Støyutslipp bør vurderes å følges opp med måling med jevne mellomrom. I denne sammenheng vil det kunne vurderes innføring av bruk av elektriske hjelpemidler på kai, og nedlegging av restriksjoner på bruk av motor. Det kan også vurderes gummihjul på utstyr og eventuelt støydempende underlag på kai.

Dette vil imidlertid ikke kunne kreves så lenge aktiviteten holder seg innenfor de grenser for støy som er fastsatt av statlige direktiv.

14.3 Lødingen havnestyres oppgaver

Havnestyret har det arbeidsområde og de oppgaver som er tillagt kommunen etter lov om havner og farvann av 8. Juni. Dette gjelder bl. annet:

Forvalte Lødingen havn med tilhørende bygg og eiendommer

Føre tilsyn med sjøarealer innenfor havnedistriktet

Ivareta havnevesenets interesser i de utvalg, selskaper og sammenslutninger som havnevesenet deltar i og velger representanter til disse.

Fremlegge økonomiplan, årsbudsjettets kapitaldel, årsberetning og regnskap for kommunestyret. Kommunestyret vedtar betalingssetser og driftsdelen av årsbudsjettet, jfr. eget økonomireglement.

Fastsette kommunale forskrifter innenfor havnedistriktet, jfr. lov om havner og farvann.

Havnestyret fungerer som hovedutvalg og skal ha den løpende politiske ledelse og kontroll med de oppgaver og virksomhet som styret er tillagt ansvar for, herunder har styret særlig ansvar for:

Samordning, planlegging, utvikling og evaluering av den virksomhet som ligger inn under ansvarsområdet.

Påse at bevilgede midler for ansvarsområdet forvaltes innefor budsjettets rammer og forutsetninger.

Føre kontroll med at vedtak innenfor styrets ansvarsområde blir gjennomført, herunder oppfølging av vedtatt handlingsprogram.

Påse at det er foretatt nødvendig samordning med andre berørte kommunale virksomhetsområder og med andre offentlige og private organer med samme eller tilgrensende arbeidsoppgaver.

Havnestyrets oppgaver og funksjoner kan inndeles i følgende områder:

Administrasjon/forvaltning

Administrasjon/forvaltning innebærer mer ordinære administrasjonsoppgaver som budsjettering og regnskapsføring, økonomisk kontroll, oversikt over utleieforhold, fastsettelse av leiesatser, inngåelse av leiekontrakter, sekretærfunksjon og lignende.

Farvannsforvaltning og trafikkmessig drift

Saksbehandling av denne type saker er tillagt havnestyret etter havne- og farvannsloven og skal sikre at ferdselen på sjø og land ikke hindres eller vanskeliggjøres. Videre har kommunen ansvar for farleden og nødvendige fyrlys og sjømerker. Daglig leder har ansvaret for forberedelse av saker med innstilling til havnestyret.

Vedlikehold

Vedlikehold innebærer ansvaret for løpende vedlikehold av bygninger, kaier og andre havneinnretninger.

Investeringer/Eiendomsutvikling

Investeringer/eiendomsutvikling innebærer ivaretagelse av nybygging, rehabilitering og kjøp og salg av eiendommer. På dette området er det primært aktuelt å utvikle en bestiller/utfører modell hvor foretaket baserer seg på kjøp av tjenester.

15 KILDE OG LITTERATURLISTE

Veiledning om konsekvensutredninger.
Konsekvensanalyser, håndbok 140 av Statens vegvesen
Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal for transportplanlegging, T5/93
Fylkesplan for Nordland 2004 – 2007.
Tall om Lødingen kommune fra Statistisk sentralbyrå.
Kommuneplan for Lødingen kommune
Kystsonenplan for Lødingen kommune, kommuneplanens arealdel – sjødel.
Vedtak for sjørøye-konsesjon ved Grønelvosen
Trafikkberegninger, håndbok 146 av Statens vegvesen
Økoforsk rapport 1988: 2A. Botaniske verdier på havstrender i Nordland.
Havneplan for Lødingen kommune
Handlingsplan for Kystverket 2002 - 2011
NIJOS-rapport 2/98. Landskapsregioner i Norge. Landskapsbeskrivelse.
Fylkesdelplan for transport i Nordland
Nasjonal transportplan
Samferdselsplan for Nordland 2004 – 2007
Strategisk næringsplan for Lødingen kommune
Strategi- og handlingsplan 2005 for positiv næringsutvikling
Rapport fra PANDA-analyse 2004 for Lødingen kommune
Rap. fra marinarkeologisk forundersøkelse utf. av Trømsø Museum, universitetsmusset
Opplysninger i e-post fra forskjellige myndigheter o.a.

Muntlige kilder

Lødingen kommune v/ Havnesekretær John R. Johnsen
Lødingen Fiskarlag v/ Åge Tjeldnes, Lødingen
Kystverket v/ losoldermann Andor Antonsen, Lødingen
Prosjektservice Olav Hansen v/ Olav Hansen og Monica Schultz, Sortland
Styringsgruppen for i Lødingen Næringspark, Kåringen

16 VEDLEGG

1. Utredningsprogrammet , mottatt 06. november 2004
2. Perspektivtegniing over tiltaket.
3. Reguleringsplan med tilhørende bestemmelser for området
4. Oversiktskart som viser lokaliserings-alternativene
5. Rap. fra marinarkeologisk forundersøkelse utf. av Trømsø Museum, universitetsmusset
6. Rapport fra arkeologisk undersøkelse utført av Sametinget den 09. nov. 2003.
7. Utsnitt av figur for forskjellige temaer fra Statens Vegvesens Håndbok 140:
Vurdering av ikke prissatte konsekvenser.