HAVNESNITT SKJÅNESET

Planprogram



SORTLAND KOMMUNE

Forslag til planprogram

19.02.2024

HINNSTEIN

Havnesnitt Skjåneset - Planprogram

Oppdragsnavn	**Havnesnitt Skjåneset**
Oppdragsgiver	**Sortland kommune**
Dokument type	**Planprogram**
Versjon	**0**
Dato	
Utført av	**Ingvild M. Westvig**
Kontrollert av	**Stian A. Johansen**
Godkjent av	**(Rune Monrad)**
Plan-ID	

Hinnstein AS
Normanns gate 3
9405 Harstad

Tlf: 770 16 000
post@hinnstein.no

HINNSTEIN

Innholdsfortegnelse

1 Innledning 3

1.1 Mandat 4

1.2 Formål med planarbeidet 4

1.3 Rammer og premisser for planarbeidet 4

1.4 Planavgrensning 5

1.5 Planprogram 5

2 Planprosess 6

2.1 Organisering 6

2.2 Fremdrift 6

2.3 Medvirkning 6

3 Overordene rammer 7

3.1 Statlige planer og retningslinjer 7

3.1.1 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging 7

3.1.2 Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen 7

3.1.3 Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene 7

3.1.4 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021) 8

3.1.5 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T1520) 8

3.2 Regionale planer og føringer 8

3.2.1 Regional plan for klima og miljø – grønn omstilling i Nordland 8

3.2.2 Fylkesplan for Nordland 2013-2025 – arealpolitiske retningslinjer 9

3.3 Kommunale planer 9

3.3.1 Kommuneplanens samfunnsdel 9

3.3.2 Kommuneplanens arealdel 2016-2028 9

3.3.3 FV 82 Sortland-Holmen, delstrekning A 10

4 Beskrivelse av planområdet 11

4.1 Planområdets lokalisering 11

4.2 Arealbruk og størrelse 11

4.3 Dagens situasjon 12

4.4 Bebyggelse og landskap 12

4.5 Eiendomsforhold 13
4.6 Grunnforhold 13
4.7 Naturmangfold 13
4.8 Friluftsliv og rekreasjon 13
4.9 Kulturminner og kulturmiljø 14
4.10 Samiske interesser 14
4.11 Fiskeområder og gytefelt 15
4.12 Farled og sjøtrafikk 15
4.13 Trafikkforhold 17
4.14 Fareområde og forurensning 17
5 Beskrivelse av planforslaget 18
5.1 Planens innhold 19
6 Konsekvensutredning 20
6.1 Aktuelle utredningstema 20
6.1.1 Kulturminner og kulturmiljø 20
6.1.2 Grunnforhold 20
6.1.3 Trafikk 20
6.1.4 Støy 20
6.1.5 Reindrift 21
6.1.6 Farled og sjøtrafikk 21
Vedlegg 1

UTKAST

1 Innledning

Sortland er en «trafikkhavn», dvs. en havn med stor variasjon i fartøyene som anløper. Kystruten, container/ro-ro, stykkgodsfartøy, havbruksfartøy og fiskefartøyer står for flest antall anløp til Sortland havn. I 2021 registrerte Sortland Havn ca. 720.000 tonn med gods over offentlig og privat kai i kommunen. Antall anløp av næringsfartøy endte på i overkant av ca. 1.800, og vi ligger samtidig på ca.5.500 passerende fartøy over 15 meter gjennom Sortlandssundet.

Sortland har over de siste 30 årene vært Lofoten og Vesterålens største og viktigste havn. Som et regionssenter betjener Sortland Havn også andre kommuner i både regionen og andre deler av Hålogaland. Per i dag er ser vi også at enkelte typer spesialisert gods fra Troms og Finnmark eksporteres ut fra Sortland.

Dette betinger attraktive kaier, fasiliteter, utstyr og kompetanse. Utstrakt samarbeid og koordinering med vareeiere, maritime aktører og andre havnedistrikt har og er avgjørende for å lykkes med dette arbeidet. Per i dag finnes det transporttilbud ut fra Sortland som tilbyr destinasjoner i både Europa, Afrika, Asia og USA.

Sortland Havn arbeider målrettet for ytterligere å styrke sin posisjonere som containerhavn. Med containerhavn menes også at verdikjeden effektiviseres og samlokaliseres i så stor grad som mulig innenfor samme området.

Ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel fulgte administrasjonen opp med kommunedelplan havn 2013. Kommunedelplan havn pekte på behovet for større arealer og for etablering av et nytt havneavsnitt. For å ha et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag ble rapporten «*Industriområde for maritime industriforetak, datert 02.06.15*» utarbeidet. Konklusjonen fra denne rapporten viste til Skjåneset som det beste alternativet for et større industriområde.

Ei havn er et knutepunkt, og derfor et naturlig samlingspunkt for industri og næring relatert til maritim aktivitet.

1.1 Mandat

Planprosessen gjennomføres i regi av det heleide kommunale foretaket Sortland Havn KF.

Sortland Havn har sitt formål nedfelt i vedtektene fastsatt av Sortland kommunestyre 14.06.12, med senere endringer av 09.02.17, jfr. lov av 25.september 1992 nr. 107 om kommuner og fylkeskommuner § 62:

> *"Sortland havnevesen skal sørge for en rasjonell og effektiv havnedrift, og tilrettelegge for effektiv og miljøvennlig sjøtransport, føre tilsyn med trafikken i Sortland kommunes sjøområde og forvalte Sortland havnekasses eiendommer, innretninger og andre aktiva med sikte på en best mulig ressursutnyttelse for havnens brukere og kommunen.*
>
> *For å opprettholde og videreutvikle Sortland Havn KF og havnens trafikkgrunnlag, kan Sortland Havn KF engasjere seg i havnetilknyttet virksomhet når dette er fordelaktig og hensiktsmessig for Sortland kommunes havnevirksomhet."*

Sortland Formannskap vedtok i sak 131/18, møtedato 29.11.2018, å gjennomføre en prosess for å vurdere lokalisering av fremtidig havneavsnitt. På dette tidspunkt var havneavsnitt på Ånstad et aktuelt forslag. Sortland kommune ba med dette Sortland Havn om å redegjøre for alternativ plassering på Holmen eller Skjåneset, og utarbeide planprogram og konsekvensutredning.

1.2 Formål med planarbeidet

Formålet med planarbeidet er å skaffe hjemmel til etablering av nytt havnesnitt for Sortland kommune. Havneavsnittet skal være en framtidig gods- og industrihavn inkludert næringsarealer. Etablering av et fremtidig havneområde krever større utfylling i sjø.

1.3 Rammer og premisser for planarbeidet

Havneavsnittet skal være lokalisert slik at innseiling, manøvrering og lasting/lossing etc. blir mest mulig effektivt, funksjonelt og sikkert for forskjellige fartøyer. Seilingsledens dybde, hindringer og manøvreringsarealer vil være avgjørende og begrensende for enkelte fartøy.

Aktuelle fysiske dimensjoner for fartøy for nytt havneavsnitt i Sortland er i arbeidsmodellen basert på:

TYPE FARTØY	LENGDE	DYBDEKRAV
BULK, KYSTTRAFIKK	40-120m	5-8m
BULK, OVERSJØISK	70-170m	6-13m
CONTAINER	100-250m	6-16m
TUNGLØFT	100-220m	8-13m
FLYTEKRAN	20-100m	3-6m
LEKTER	40-200m	3-8m
TAUBÅTER	30-60m	5-9m
PSV ELLER TILSVARENDE	40-110m	5-10m

Med utgangspunkt i ovenstående tabell over antatte skip ønskes havnefunksjonene å tilpasses et dimensjonerende fartøy med lengde på ca. 170m.

Vanndybde ved kaifronten settes til 12m. Avsnittet kan da betjene opptil 30 000 BWT bulkskip for steinmasser m.m. tilsvarende GT på 20 000.

Ettersom det er vanskelig å predikere utvikling og estimering av fartøysegmenter er usikker, så er det ønskelig å tilrettelegge for utviklingsmuligheter med tilhørende havnetekniske forhold innenfor planområdet. Dette vil for eksempel være kaifront med 20 meter eller mer vanndybde og muligheter for manøvrering for fartøy/innretninger med dårlige manøvreringsegenskaper. En slik dypvannskai er ønskelig å strekke vestover i planområdet.

1.4 Planavgrensning

Arealbehovet for logistikk og næringsutvikling er vanskelig å forutsi. Dette skyldes blant annet at nasjonal politikk, markedskonjunkturer og andre omstillingsprosesser i stor grad, påvirker fremtidige etableringer. For å posisjonere seg ved forutsette og uforutsette muligheter, må kommunene til enhver tid disponere en «arealreserve» i sitt planverk som raskt kan tilrettelegges, tilpasses og opparbeides.

1.5 Planprogram

For reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal det som ledd i varsling av planoppstart utarbeides et planprogram som grunnlag for planarbeidet, jf pbl § 4-1. Planprogrammet skal etter offentlig ettersyn fastsettes av planmyndigheten, og pbl § 4-1 angir følgende om innholdet i et planprogram:

> *"Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger."*

UTKAST

2 Planprosess

2.1 Organisering

Forslagsstiller er Sortland Havn. Hinnstein er engasjert for å utarbeide planprogram for å kartlegge hvordan den videre planprosessen vil bli og hvilke utredninger der er behov for. Sortland kommune er planmyndighet.

2.2 Fremdrift

Arbeidet med detaljreguleringsplan for Havnesnitt Skjåneset igangsettes formelt ved varsel om planstart. En mer detaljert og klarlagt fremdriftsplan vil etableres ved vedtak av planprogram. På dette tidspunkt vil det være en større oversikt over hva planen vil inneholde og hvilke krav om utredninger som vil være nødvendig. Dette er faktorer som vil påvirke fremdriften av prosjektet. Det er her gjort et foreløpig anslag av fremdrift, basert på nåværende informasjon:

Aktivitet	Tidspunkt
Utarbeide forslag til planprogram (§12-9 jf. § 4-1)	jan 2023 - feb 2023
Høring og offentlig ettersyn av forslag til planprogram (§12-9)	mars 2023 - april 2023
Fastsetting av planprogram (§12-9)	juni 2022
Planforslag til førstegangsbehandling (§12-1, jf. § 4-1)	august 2024
Høring og offentlig ettersyn av planforslag (§12-10)	september 2024
Vedtak av reguleringsplan (§12-12)	desember 2024
Kunngjøring av planvedtak (§12-12)	desember 2024

2.3 Medvirkning

Varsel om planoppstart med forslag til planprogram kunngjøres i Bladet Vesterålen og på kommunen sine nettsider www.sortland.kommune.no.

Berørte grunneiere, lag/foreninger, myndigheter og andre vil bli tilskrevet og få mulighet til å uttale seg i prosessen i tråd med pbl §12-9. Det tilrettelegges for møter med berørte parter, lag/foreninger, bedrifter og myndigheter som har spesielle interesser i tilknytning til planområdet.

Det legges også opp til et informasjonsmøte i forbindelse med at forslag til detaljreguleringsplan ligger ute til offentlig ettersyn. Tid og sted for dette vil kunngjøres på kommunen sine egne nettsider og i Bladet Vesterålen.

3 Overordene rammer

Både samfunnsplanen, arealplan og prosjekter som f.eks. RAUS peker på at den regionale samhandlingen i Vesterålen har stort potensiale. I prosessen som nå gjennomføres kan overordnede politiske strategier om regional samhandling omsettes til konkrete arealpolitiske beslutninger. Denne utviklingen må også ses i sammenheng med det grønne skifte, og mer miljøvennlige transportformer.

3.1 Statlige planer og retningslinjer

3.1.1 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transport-planleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

3.1.2 Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen

Formålet med disse retningslinjene er å tydeliggjøre nasjonal arealpolitikk og sikre nasjonale og regionale interesser i 100-metersbeltet langs sjøen. Strandsoneforvaltningen skal bidra til en bærekraftig utvikling i tråd med FNs bærekraftsmål.

Retningslinjene skal bidra til at det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser i strandsonen og at unødvendig bygging langs sjøen unngås, jf. plan- og bygningsloven (pbl.) § 1-8. Strandsonen gir grunnlag for næring og bosetting langs kysten, og god arealplanlegging kan gi grunnlag for økt verdiskapning og flere lønnsomme arbeidsplasser. Kommunene må balansere disse interessene i planleggingen.

Retningslinjene utdyper plan- og bygningsloven og gir statlige føringer for kommunenes og fylkeskommunenes planlegging og saksbehandling.

3.1.3 Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene

Kommunene, fylkeskommunene og staten skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning).

Klimatilpasning og utslippsreduksjoner må sees i sammenheng der det er relevant. Det er viktig å planlegge for løsninger som både reduserer utslippene og reduserer risiko og sårbarhet som følge av klimaendringer.

Formålet med planretningslinjene er å:

a) sikre at kommunene og fylkeskommunene prioriterer arbeidet med å redusere klimagassutslipp, og bidra til at klimatilpasning ivaretas som hensyn i planlegging etter plan- og bygningsloven.
b) sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i kommunene.

c) sikre at kommunene bruker et bredt spekter av sine roller og virkemidler i arbeidet med reduksjon av klimagassutslipp og klimatilpasning, og bidra til avveiing og samordning når utslippsreduksjon og klimatilpasning berører eller kommer i konflikt med andre hensyn eller interesser.

3.1.4 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)

Formålet med retningslinjen er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering og planlegging av det fysiske miljø som fremmer trivsel og bokvalitet, forebygger helsekonsekvenser av støy, samt ivaretar og utvikler gode lydmiljøer og stille områder.

Retningslinjen gir anbefalte grenseverdier for støynivå utendørs, på fasade og på uteoppholdsarealer for støyfølsom bebyggelse. Retningslinjen gir også kvalitetskriterier for planlegging av ny støyfølsom bebyggelse og planlegging av støyende anlegg og virksomhet.

Retningslinjen skal legges til grunn ved arealplanlegging og behandling av byggesaker etter plan- og bygningsloven.

3.1.5 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T1520)

Retningslinjen er statlige anbefalinger om hvordan luftkvalitet bør håndteres i kommunenes arealplanlegging.

Planlegging etter plan- og bygningsloven skal bidra til at arealbruk og bebyggelse blir til størst mulig gavn for den enkelte og samfunnet, deriblant ved å legge til rette for gode bomiljøer og fremme befolkningens helse. Lokal luftforurensning gir negative helseeffekter i befolkningen ved dagens konsentrasjonsnivåer i byer og tettsteder. Hensikten med denne retningslinjen er å forebygge helseeffekter av luftforurensninger gjennom god arealplanlegging.

3.2 Regionale planer og føringer

3.2.1 Regional plan for klima og miljø – grønn omstilling i Nordland

Regional plan for klima og miljø er forankret i regional planstrategi 2016-2020, men vil også bidra til å følge opp flere av målene som fylkesrådet har foreslått i planstrategien for 2021-2024. Planstrategien legger opp til at vi i 2030 har et mer bærekraftig Nordland. Et Nordland med et innovativt og bærekraftig næringsliv som bidrar til klimagassreduksjoner og robuste samfunn, og en effektiv og miljøvennlig infrastruktur som dekker innbyggernes og næringslivets behov.

Planen har fire hovedmålsettinger:

- Kommuner, næringsliv, regionale myndigheter og frivillige organisasjoner har tilstrekkelig kunnskap og kompetanse til å bidra til grønn omstilling.
- Klimagassutslippene i Nordland fylke skal reduseres med 60 % fram mot 2030, sammenlignet med 2009.
- I 2030 er industrien og næringslivet i Nordland en global aktør innen grønn omstilling.
- Nordland har omstillingsdyktige kommuner som håndterer klimarisiko, og som utnytter mulighetene ved et endret klima.

3.2.2 Fylkesplan for Nordland 2013-2025 – arealpolitiske retningslinjer

Nordland fylkeskommunes politikk for arealforvaltning er basert på plan- og bygningslovgivningen, forskrifter, nasjonale forventninger samt andre nasjonale og regionale føringer. De arealpolitiske retningslinjene er en del av «Fylkesplan for Nordland 2013-2025» og gir retningslinjer for viktige politikkområder og planmessig bruk og vern av arealene på alle nivåer i fylket. Fylkeskommunen har ansvar for å samordne arealpolitikken på regionalt nivå.

3.3 Kommunale planer

3.3.1 Kommuneplanens samfunnsdel

Planen består av frem hovedmål med tilhørende delmål og strategier. Disse beskriver hvordan Sortlandssamfunnet, Vesterålen som region og kommunen som organisasjon skal utvikles videre.

- Sortlandsamfunnet er raust og helsefremmende
- I sortlandsamfunnet skapes mestring, trivsel og grunnlag for livslang læring
- Sortlandsamfunnet er grønt, smart og bærekraftig
- Sortland kommune er en handlekraftig og innovativ organisasjon og samfunnsaktør
- Sortland er en motor i et attraktivt og vekstkraftig Vesterålen

Samfunnsdelen slår fast at man skaper et fremtidig attraktivt og bærekraftig Vesterålen ved å støtte opp om eksisterende næringer og samtidig bidra til utvikling av nye.

3.3.2 Kommuneplanens arealdel 2016-2028

Gjeldende arealplan er kommuneplanens arealdel 2016-2028, PID2014002. Landarealene innenfor tenkt planområde er avsatt til formålet LNFR (landbruk, natur, friluft og reindrift). Havneområdet er avsatt til bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone. Utenfor dette området er det avsatt formål til fremtidig fiskeområde.



Figur 3.1. Utsnitt fra kommuneplanens arealdel, 2016-2028, PID 2014002

3.3.3 FV 82 Sortland-Holmen, delstrekning A

Reguleringsplan for Fv. 82 Sortland-Holmen, delstrekning A, PID 2014322, med ikrafttredelsesår 2017, vil avgrense planområdet mot sør. Planen hjemler fylkesveien, og nærmeste tilgrensende områder er avsatt til LNFR (landbruk, natur, friluft og reindrift) med et bestemmelsesområde for midlertidig bygge- og anleggsområde.



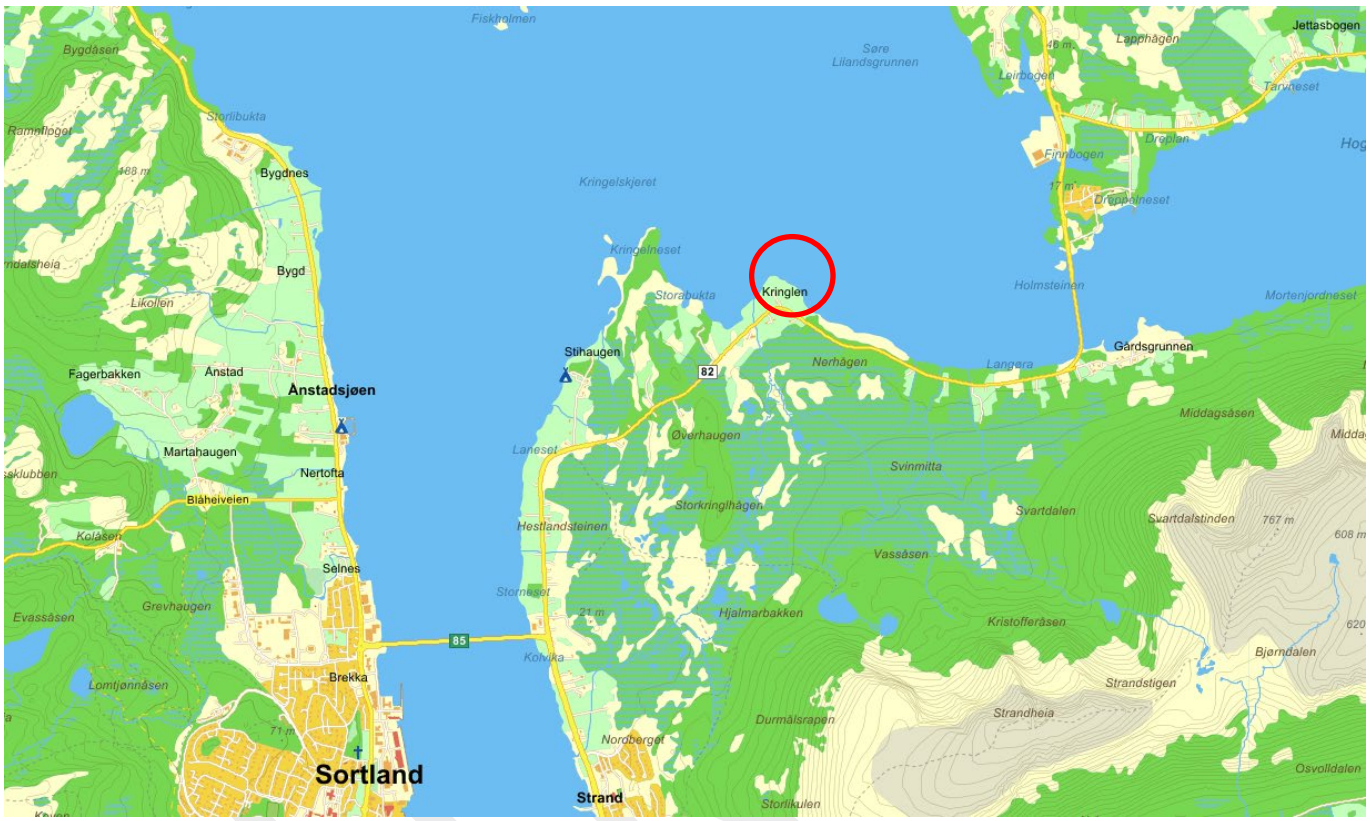
Figur 3.2. Utsnitt fra reguleringsplan for Fv. 82 Sortland-Holmen, delstrekning A, PID 2014322.

UTKAST

4 Beskrivelse av planområdet

4.1 Planområdets lokalisering

Havneavsnittet skal etableres på Skjåneset, i Sortland kommune, og omfatter i hovedsak eiendom gnr/bnr 32/1. Figur 4.1 viser lokasjon av tiltenkt planområde på Skjåneset.



Figur 4.1. Lokasjon av tiltenkt planområde i Sortland kommune

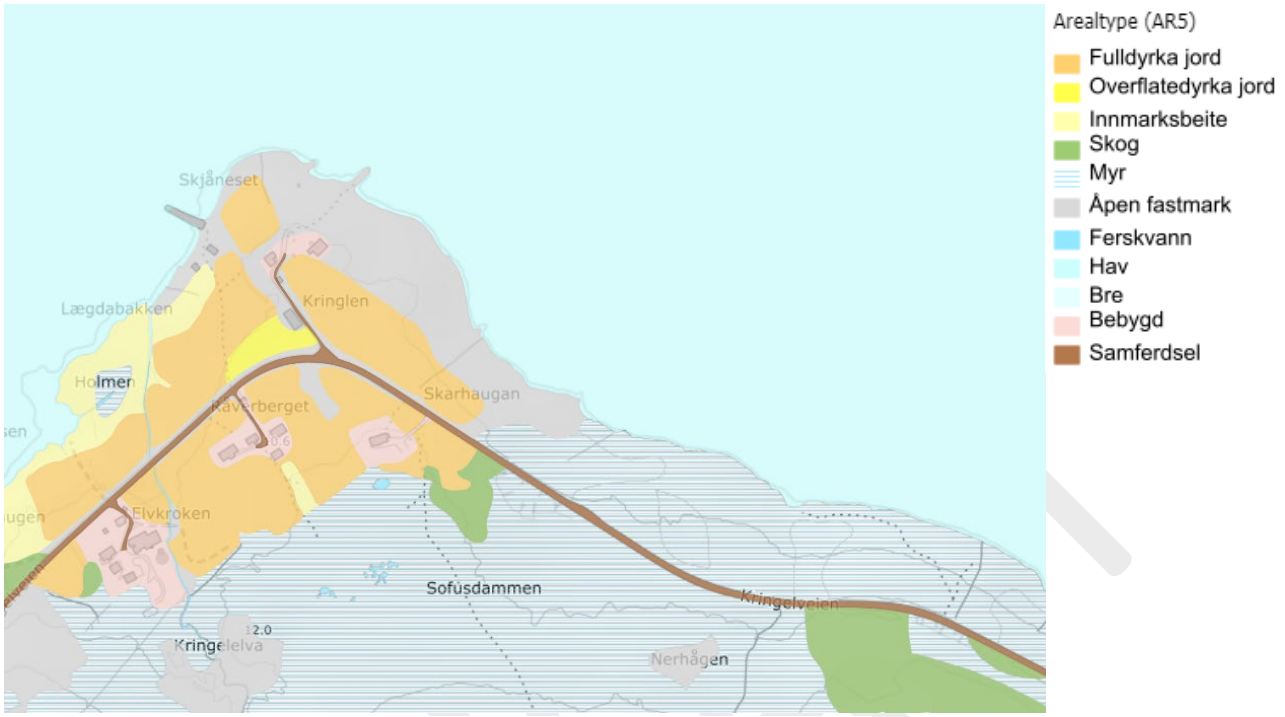
4.2 Arealbruk og størrelse

Det opprinnelige arealet som ble foreslått for planprogrammet var på ca. 700 daa. Området innbefattet i tillegg til dagens område, og store deler av selve Kringelneset og selve bukta. Store deler av dette området var ikke tenkt utbygd, nettopp for å ha bedre kontroll på influensområder og bidra til å bevare kvaliteter som f.eks. det flotte standområdet på vestsiden av selve neset er et godt eksempel på. Det har gjennom flere prosesser i prosjektet gitt stor innsikt i områdets og dets kvaliteter. Det er blant annet gjort steinalderfunn i store områder, og området har fantastiske kvaliteter i form av friluftsaktiviteter. Disse kvalitetene har særlig vært knyttet til Kringelneset. Dette området var ikke tiltenkt utbygd, men det er anset å oppnå en større klarhet i utbyggingsområdet ved å innskrenke selve planområdet. Kringelneset er av denne grunn ikke medtatt i planområdet som foreslås her.

Det vil være selve landtunga fra Skjåneset og videre østover som nyttes som områder for nytt havneavsnitt. Det nye planområdet er på ca. 400 daa. Dette er fortsatt et betydelig område, og ca. syv ganger større enn det eksisterende området i sentrum. Her vil det også være videre utviklingsmuligheter, både med tanke på kaistruktur og potensielle landområdet.

4.3 Dagens situasjon

Området består i stor grad av sjø, åpen fastmark, myr og fulldyrka jord. Landområdet er relativt flatt, og vil være høyest ved Fv82, opp mot 10 moh. innenfor planområdet.



Figur 4.2. Arealtyper. Kilde: Nibio kilden

4.4 Bebyggelse og landskap

Natur i Norge beskriver landskapet som et relativt åpent fjordlandskap med høye våtmarkspreg og bebygde områder. Der er i dag ett gårdsbruk innenfor tenkt planområde. Gårdsbruket har eksisterende drift i dag med dyrking av jord. Der er noe bebyggelse også på oversiden (sørsiden) av Fv82.



4.5 Eiendomsforhold

Tenkt planområde tar utgangspunkt i eiendom gnr/bnr 32/1 på landområder, og det vil i så måte være denne eiendommen som vil bli direkte berørt. I tillegg til denne berørte eiendommen, vil grunneiere og naboer som grenser til planområdet bli berørt av tiltaket og involvert i prosessen.

Gnr./bnr.	Grunneier	Adresse
32/1	Arne Lothar Kringelen	Kringelveien 301, 8407 Sortland
32/2	Ann Helen Pettersen, Stein Tore Pettersen	
32/9	Per Johansen	
32/8	Oddbjørg J Addington, Helene Johansen, Jan Olaf Johansen, Per S. Bjørnar Johansen, Inger Johanne Lorentzen	

Tabell 4.1. Liste over eiendommer som blir direkte berørt og eiendommer som grenser til foreslått planområde

4.6 Grunnforhold

Multiconsult utførte geotekniske grunnundersøkelser i 2021 med bakgrunn i den kommende planprosessen. Rapporten dekker her et større område enn det som er omtalt som planområde. Statens vegvesen har tidligere utført grunnundersøkelser like sør for Kringelveien på Råvarberget. Det vises til rapport nr. 2014125041-007, datert 2015-01-16.

Området består av myr, noe skog, landbruksjorder og stedvis noe berg i dagen. Innenfor planområdet har terrenget på land helning på ca. 1:14. Sjøbunnen har gjennomsnittlig helning ca. 1:14. Området på land består av marin strandavsetning og flere morenerygger.

Grunnundersøkelsene viser at området generelt består av to lag; bløtt lag øverst med mektighet fra ca. 0,5-5 m, derunder er det generelt middels til faste masser. Registrert dybde til berg varierer mellom ca. 0,5 og 13 m, og bergoverflaten ligger på mellom kote minus 31,6 og kote 26,6 i borpunktene.

4.7 Naturmangfold

Miljøstatus fra Miljødirektoratet viser at øst, like utenfor planområdet, er det avsatt et område for insekter og edderkoppdyr – truede arter. Det kommer også frem at det er mulighet for truete/prioriterte arter på Kringelen, men der er ikke faktaark for denne eventuelle arten.

4.8 Friluftsliv og rekreasjon

Der tilrettelegging for adkomst med båt i området som indikerer bruk av strand- og sjøområder. Området oppfattes som naturskjønt. I henhold til kartdatabasen til Miljøstatus ligger inne planområdet innenfor kartlagte friluftsområder av verdi, men det ligger innenfor tur- og friluftsruter. Kringelneset er kartlagt som et verdsatt friluftsområde, men dette området er tatt ut av planområdet.

4.9 Kulturminner og kulturmiljø

Nordland fylkeskommune gjennomførte i perioden 20.09-01.10.2021 et arkeologisk registreringsarbeid på Skjåneset. Dette ble gjort med bakgrunn i den kommende planprosessen og utredning i forhold til planområde. Tenkt planområde inkluderte på dette tidspunktet områdene frem til Kringelneset.

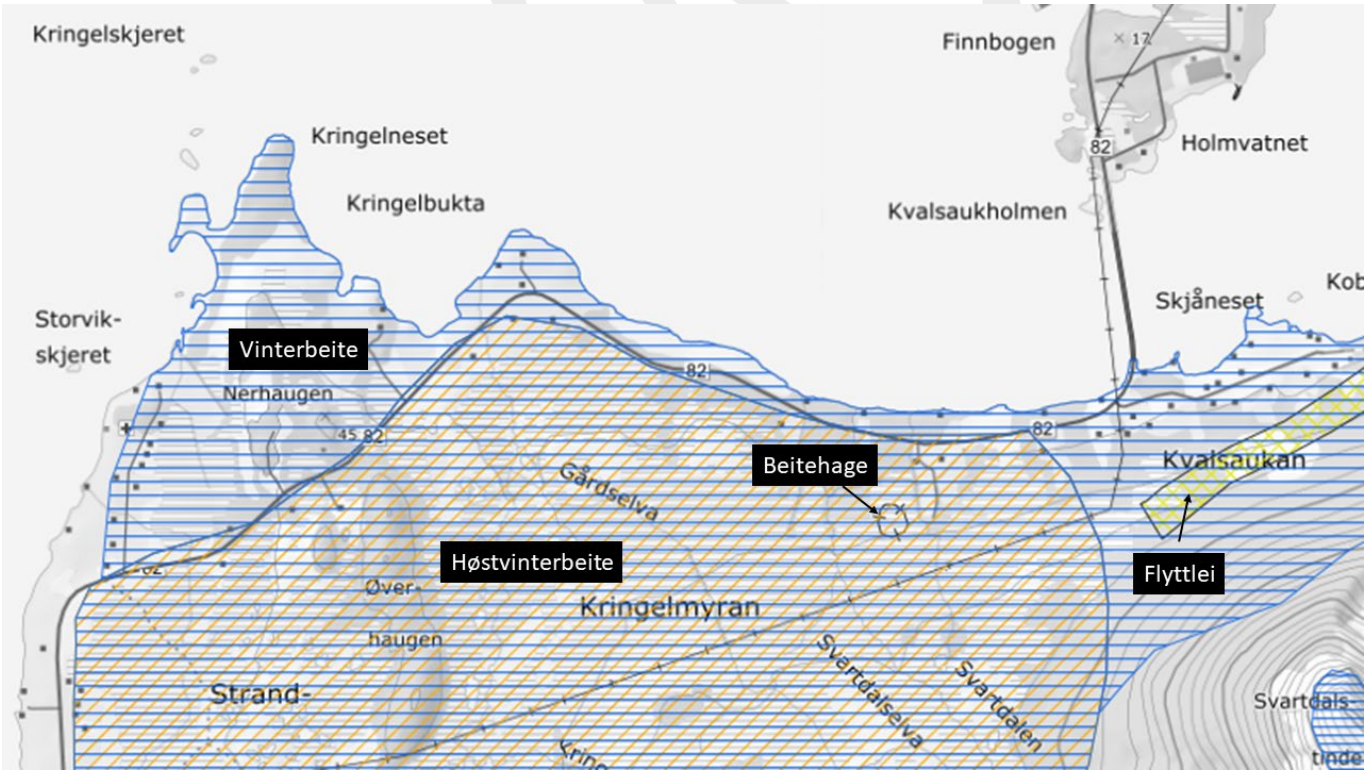
Registreringsarbeidet viste at det var en stor funnmengde vest for Kringelen/Skjåneset, og at nye lokaliteter her ikke var mulig å avgrense tilstrekkelig. Det var også stor sannsynlighet for at det kan finnes flere lokaliteter i området.

Med bakgrunn i resultat fra arkeologisk registreringsarbeid er planområdet på land justert ned i størrelse, og landområdene vest for Kringelen/Skjåneset er tatt ut.

På Skjåneset/Kringelen er det tidligere kjent ei kokegrop (id 222134-1), et funnsted for et håndsnellehjul av polert kleber (id 7903-1), og en avkreftet gårdshaug (id 71733-1). Kokegropa ble fjernet og gårdshaugen avkreftet under arkeologisk registrering ifb. med fv. 82 i 2016. Det ble åpnet en rekke sjakter i området Kringelen nord for fv. 82. Samtlige sjakter var funntomme.

4.10 Samiske interesser

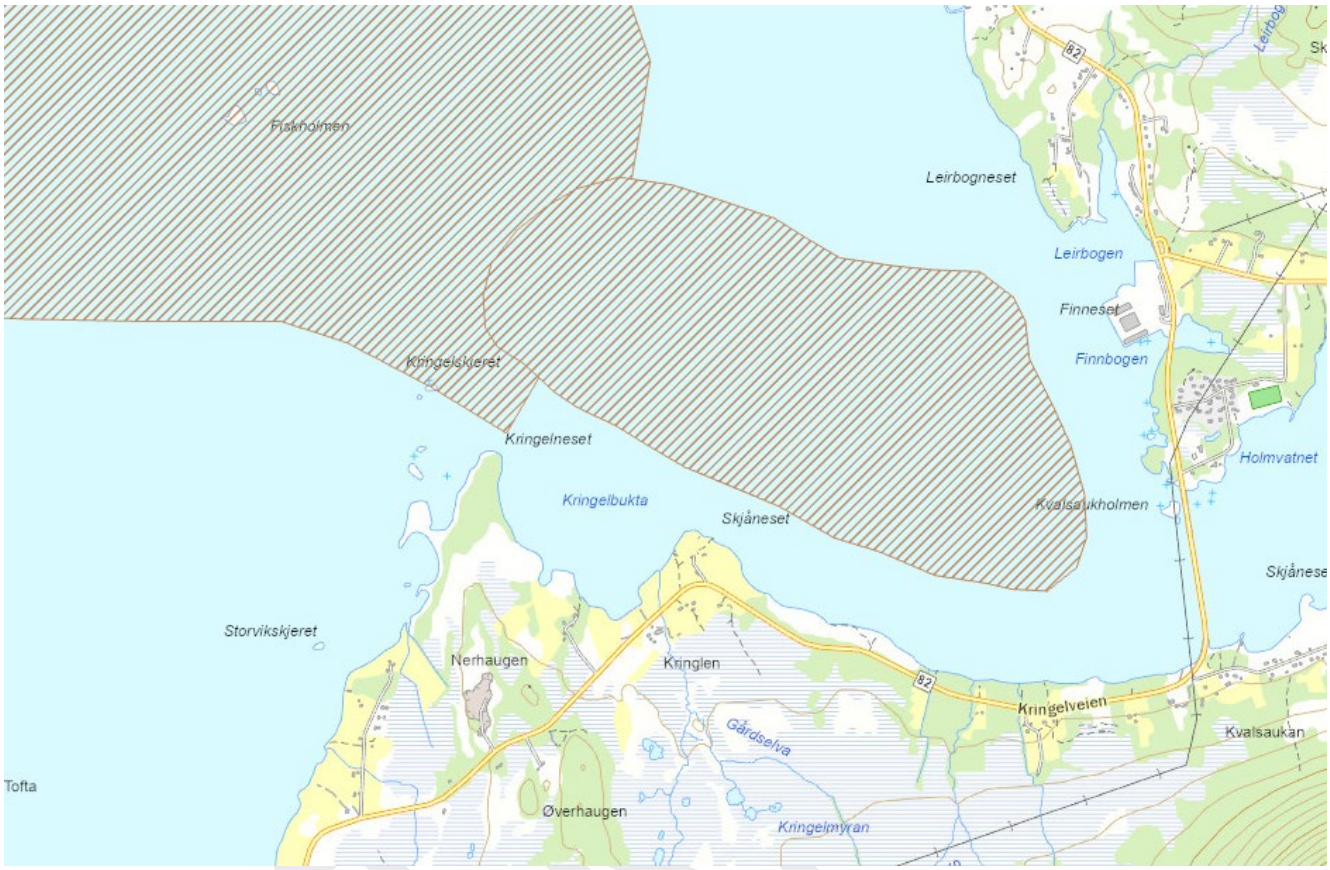
Sortland kommune er underlagt reinbeiteområde og reinbeitedistrikt. Figur 4.3 nedenfor viser reindriftsaktiviteter i området. Innenfor planområdet er det vinterbeite for rein.



Figur 4.3. Oversikt over reindriftsinteresser i området. Kilde: Nibio Kilden

4.11 Fiskeområder og gytefelt

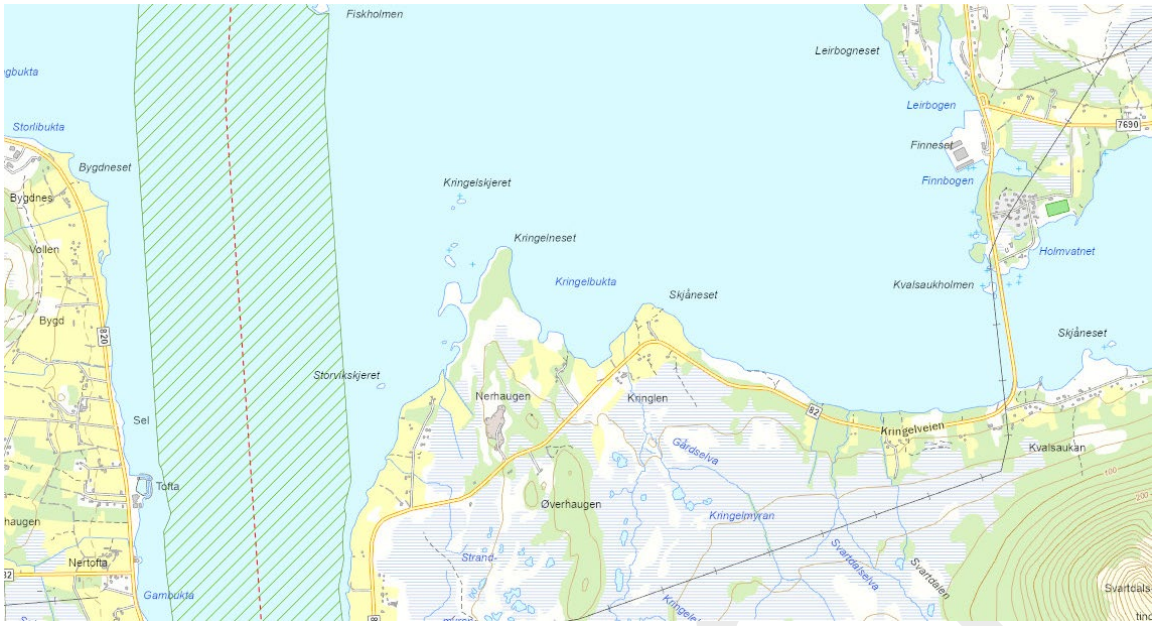
I fiskeridirektoratets kartdatabase er det markert gyteområde for torsk innenfor planområdet. gytetid for dette området er januar-mai.



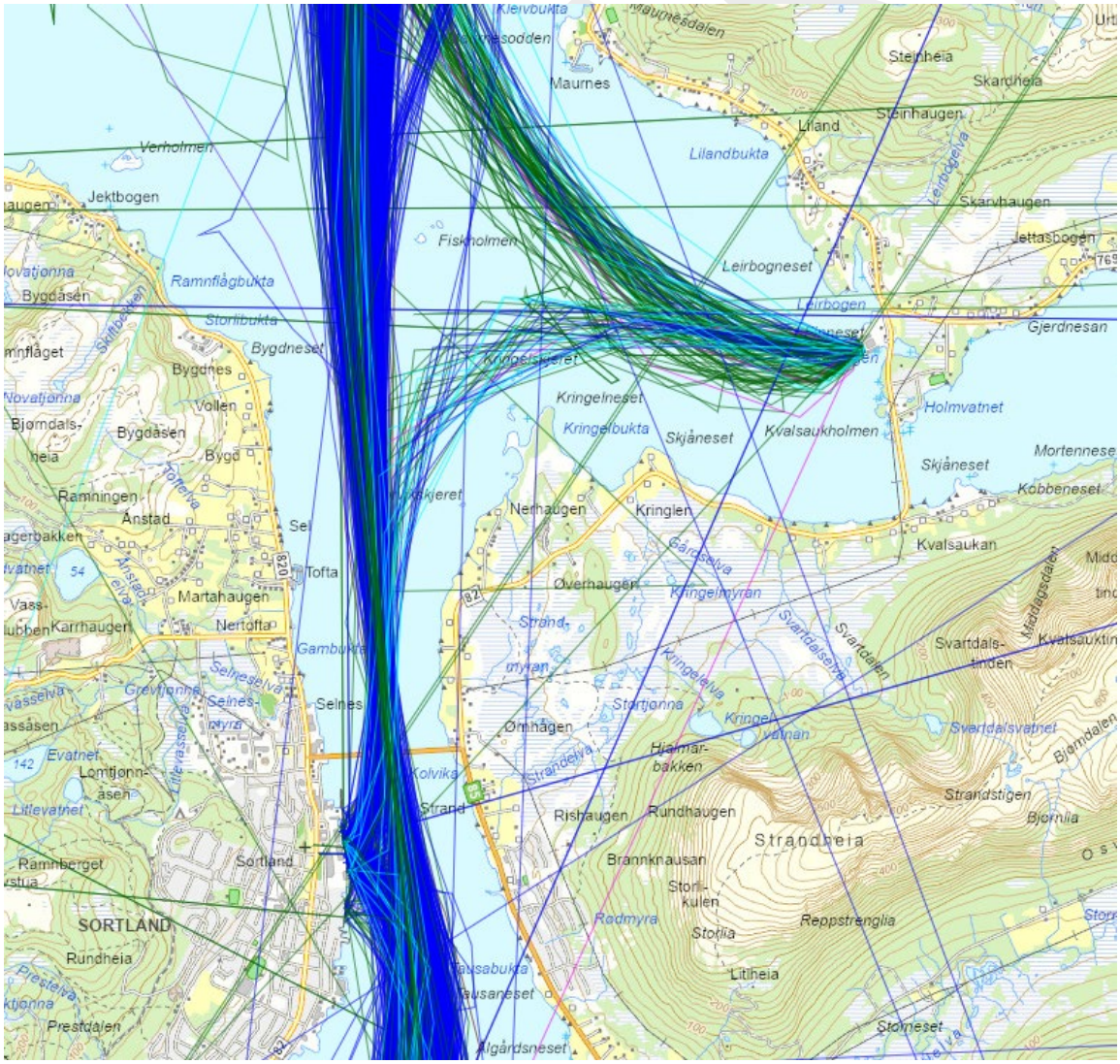
Figur 4.4. Gyteområde torsk. Kilde: Fiskeridirektoratet

4.12 Farled og sjøtrafikk

Figur 4.5 nedenfor viser gjeldende farledsareal. Dette går forbi Sortland sentrum og dagens havneareal. Figur 4.6 viser skipstrafikk registrert i 2019. Denne trafikken er i stor grad fiskefartøy både fra Holmen industriområde og fra eksisterende havneterminal i Sortland sentrum. Stykkgodsskip opptar en stor andel av skipstrafikken som går langs gjeldende farledsareal og innom havneterminalen i sentrum.



Figur 4.5. Farledsareal. Kilde: Fiskeridirektoratet



Figur 4.6. Skipstrafikk registrert i 2019. Kilde: Kystinfo.no

4.13 Trafikkforhold

Fylkesvei 82 passerer forbi planområdet og vil være ferdselsåren på land inn og ut av området. Det anlegges adkomstveg inn til fylkesveien fra planområdet. Fv82 er registrert med en total ÅDT på 2302 i 2021, med en andel lange kjøretøy på 11%. Fartsgrensen forbi planområdet er 80 km/h.



Figur 4.7. Kartutsnitt med oversikt over vegtyper og trafikkforhold i området

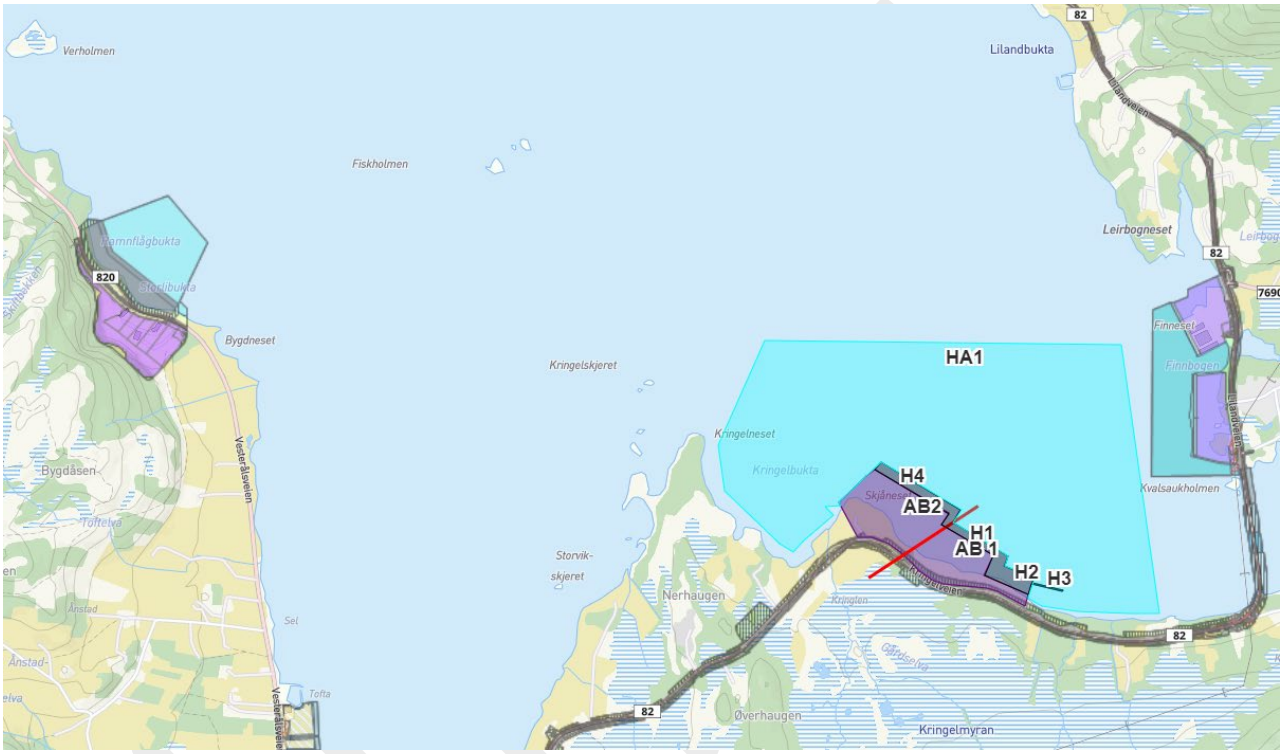
4.14 Fareområde og forurensning

Det er ingen kjente fareområder eller kjent forurensning i området i dag.

5 Beskrivelse av planforslaget

Skissene nedenfor gir en foreløpig plan på hvordan området planlegges regulert. Dette vil være et første innspill til reguleringsplanen, og derfor en svært grov vurdering som må raffineres i fortsettelsen. Figur 5.1 viser tenkt planområde med grov inndeling av formål, med dets forhold til omkringliggende reguleringsplaner. Figur 5.2 viser en grov inndeling av planens tenkte formål.

Selve planområdet er på ca. 2070 daa og legger opp til at det følger eiendomsgrensene til eiendom 1870-32/1 for arealet på nordsiden av Fv82 mot sjø. Planområdet går ut i sjø langs eiendommens grenser, for så å følge grensene på 1.8 muh både østover og vestover, før det så går nordover for å danne et nødvendig stort havneområde i sjø for sikker og god manøvrering.



Figur 5.1. Planområdets tenkte utstrekning og dens forhold til omkringliggende omgivelse



Figur 5.2. Grovskisse av tenkte reguleringsformål

5.1 Planens innhold

Sjøområdene innenfor og utenfor planområdet vil se en stor økning i aktivitet fra dagens situasjon. Planområdet vil også se store endringer fra eksisterende situasjon med relativt urørt natur, til en stor utfylling med industrirettet næring, samt utdypning av havneområdet for å tilrettelegge for dypvannskai. Det er viktig å presisere at denne planen vil medføre en vesentlig endring av dagens situasjon. Plasseringen av havnesnittet er gjort ut fra en større utredning av behov og kartlegging av egnede områder.

Nedenfor er det gitt en oversikt over behov innenfor områdene vist i Figur 5.2 og 5.1.

AB1 og AB2:

Behov innenfor dette området er industri- og lager/terminalbebyggelse, samt kontorbebyggelse tilknyttet industri- og havnevirksomheten. Det vil her være behov for en større utfylling i sjø. Utfyllingen planeres og det ønskes en relativt høy grad av utnyttelse.

H1, H2, H3 og H4

Arealene representerer kaifronter, hvor H3 vil være en pirløsning. Det vil her være behov for dypvannskai.

HA1

Det ønskes regulert et større område i sjø for å sikre at områdene i sjø til enhver tid er åpen av hensyn til sikkerhet, fremkommelighet og god manøvrering.

UTKAST

6 Konsekvensutredning

I henhold til plan- og bygningsloven § 4.2 skal reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, gi en særskilt vurdering og beskrivelse – konsekvensutredning – av planens virkninger for miljø og samfunn.

I Forskrift om konsekvensutredninger, vedlegg 1, fremgår følgende i punkt 8b: «*Nyetablering av farleder, havner og havneanlegg, der skip på over 1 350 tonn kan seile og anløpe.*»

I henhold til forskrift om konsekvensutredning utløser det planlagte tiltaket krav om konsekvensutredning iht. forskriftens §6 (Vurdert iht. vedlegg I, pkt 8b.). Dette ettersom tiltaket vil være en nyetablering av havn med anløp for båter over 1350 tonn.

Tiltaket utløser derfor krav om konsekvensutredning.

6.1 Aktuelle utredningstema

Kjente aktuelle utredningstema er listet i underkapitler. En fullstendig kartlegging av nødvendige utredningstema vil fremkomme gjennom arbeidet med planprogrammmet.

6.1.1 Kulturminner og kulturmiljø

Det vises til det arkeologiske registreringsarbeidet utført av Nordland fylkeskommune i perioden 20.09-01.10.2021.

Det må gjøres en vurdering om rapporten som er utført er tilstrekkelig etter planområdet er innskrenket, eller om det må gjøres ytterligere undersøkelser.

6.1.2 Grunnforhold

Det vises til de geotekniske undersøkelsene utført av Multiconsult, datert 14.10.2021, og Statens vegvesen sin tidligere grunnundersøkelse, sør for Kringelveien på Råvarberget, rapport nr. 2014125041-007 datert 2015.01.16.

Det må gjøres en geoteknisk vurdering om dette rapportgrunnlaget er tilstrekkelig som grunnlag i planprosessen, eller om det er behov for supplerende undersøkelser.

6.1.3 Trafikk

Registrert ÅDT i 2021 for FV82, med en andel lange kjøretøy på 11%. Ved en flytting av Sortland havn til Skjåneset, så vil denne andelen øke. Det må gjøres en fagmessig vurdering av planområdets adkomst inn på fylkesvegen, samt fylkesvegens kapasitet og standard til å ivareta et nytt havnesnitt her.

6.1.4 Støy

Etablering av industriareal og havnevirksomhet på Skjåneset vil medføre støyende aktivitet som der ikke er i dag. Støynivået vil være avhengig av hvilke virksomheter som vil etablere seg innenfor området. Havnesnittet vil også medføre økt ferdsel inn og ut av området som også vil generere støy.

Det må utføres en analyse av planområdets påvirkning på omkringliggende omgivelse og bebyggelse med en vurdering av tiltak. Det bør utarbeides en analyse med utgangspunkt i full kapasitetsutnyttelse av nærings- og industriarealet. Virkning av støy for nærområdet må også utredes nærmere i anleggsfase. I anleggsfasen vil frakt av masser i forbindelse med utfylling av havneområdet medføre ulemper for omgivelsene.

UTKAST

6.1.5 Reindrift

Der er reindriftsinteresser i området, hvor planområdet ligger innenfor vinterbeite, og har relativ nærhet til høstvinterbeite, beitehage og flyttlei. Det vil i forbindelse med planprosessen være viktig å utrede fremtidig reindriftsbehov og hvordan nytt havnesnitt stiller seg til dette behovet.

6.1.6 Farled og sjøtrafikk

Gjeldende farledsareal går forbi dagens havnesentral i Sortland sentrum. Ved et flytte av dette havneområde til Skjåneset vil det være nødvendig å utrede endringen i farled og sjøtrafikk.

UTKAST

Vedlegg