

Planbeskrivelse detaljregulering for Strand Næringsområde

PlanID 2018347



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver:	Strand Panorama AS
Tittel på rapport:	Planbeskrivelse detaljregulering for Strand Næringsområde
Oppdragsnavn:	Detaljregulering for Strand Næringsområde
Oppdragsnummer:	623254-01
Utarbeidet av:	Sigrid Rasmussen
Oppdragsleder:	Sigrid Rasmussen
Tilgjengelighet:	Åpen

Kort sammendrag

Planen legger til rette for næringsvirksomhet og småbåthavn på eiendom 1/325 og deler av tilgrensende eiendommer i Sortland kommune. Planområdet ligger vis á vis Sortland sentrum, på østsiden av Sortlandsundet, i tilknytning til det gamle fergeleiet som ble brukt før brua fra Hinnøya til Sortland ble etablert. Planen er i tråd med gjeldende Byplan for Sortland, hvor området er avsatt til næring og småbåthavn.

Området ligger på nedsiden av Riksveg 85, som er hovedadkomsten til Sortland og Langøya. Det har vært en omfattende prosess med Statens Vegvesen for avklaring av trafikale forhold. Det er nå enighet med Statens Vegvesen om foreslått løsning, som omfatter sentralt plassert nytt T-kryss for kjørende, og tilrettelagt kryssing for myke trafikanter.

04	15.12.25	Rev ny pumpestasjon	SRS	HS
03	17.11.25	Rev. Etter tilbakemeld. Sortland kom.	SRS	HS
02	09.09.25	Rev. etter tilbakemeld. Sortland kom.	SRS	HS
01	28. feb. 2025	Nytt dokument til kommunen	SRS	HS
Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS

Innholdsfortegnelse

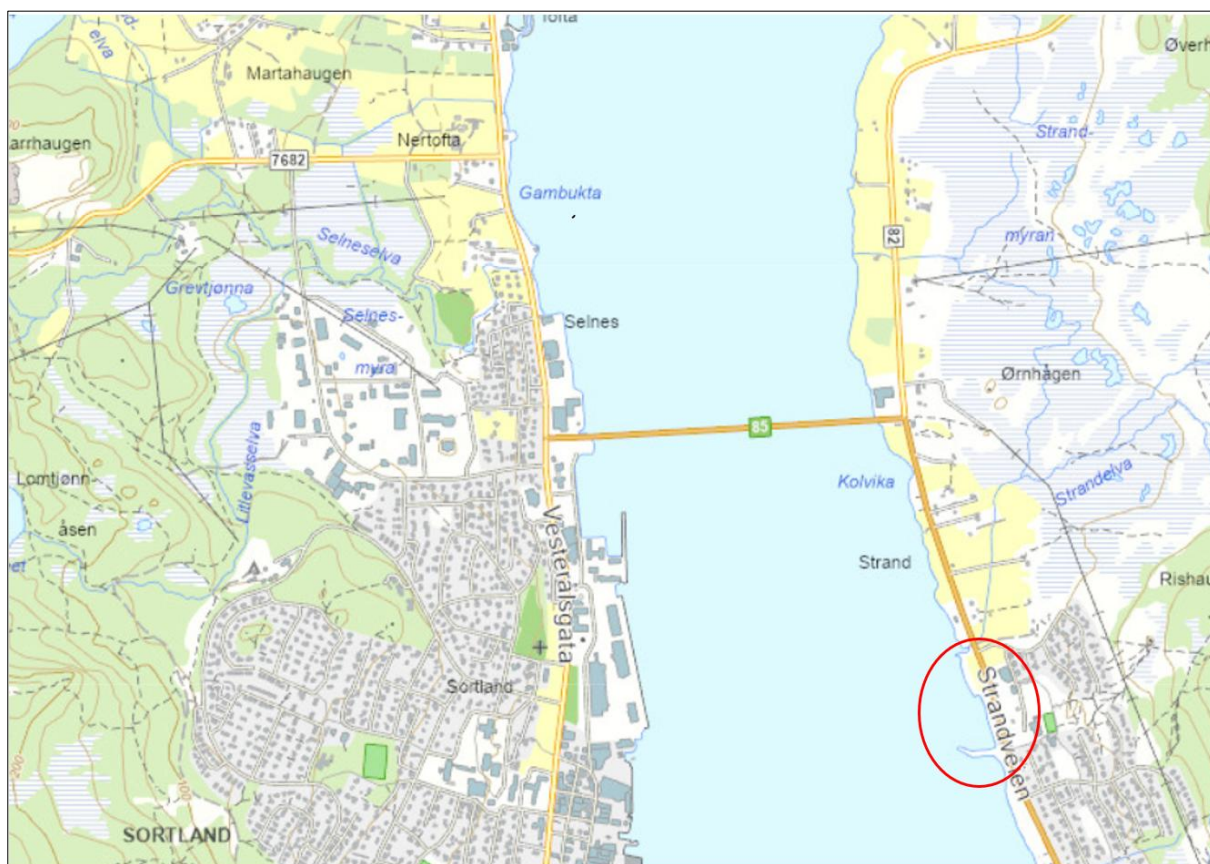
1. Bakgrunn	5
1.1. Intensjoner og lokalisering	5
1.2. Hvem står bak planforslaget og	5
1.3. Hensikten med ny plan	6
1.4. Politiske vedtak som grunnlag for planarbeidet	6
1.5. Prosess og overordnet informasjon om tiltaket	8
1.6. Planstatus	9
1.7. Temaplaner	15
1.8. Pågående planarbeid i nærheten av betydning	15
2. Dagens situasjon	16
2.1. Bilder fra planområdet	16
2.2. Veg- og trafikkforhold	17
2.3. Terrengforhold, landskap, vegetasjon	19
2.4. Områdets egnethet og behov for næringsområde Sortland	20
2.5. Grunnforhold: forurensing og stabilitet	23
2.6. Skredfare	26
2.7. Verneinteresser	27
2.8. Reindrift	28
2.9. Eiendommer i planen	29
2.10. Støy og støv	30
3. Beskrivelse og konsekvenser av planen	31
3.1. Overordnet konsept utvikling av Strand næringsområde	31
3.2. Bebyggelse	33
3.3. Trafikk	36
3.4. Landskap, friluftsliv, småbåthavn	40
3.5. Overvann, vann og avløp	49
3.6. Energi	52
3.7. Forhold til ferdsel til sjøs	53
3.8. Forhold til vannforskriften	54
3.9. Klima	55
3.10. Konsekvenser i forhold til FNs bærekraftsmål	58

3.11. Naturmangfold	59
3.12. Gjennomføring av planen	60
3.13. ROS	60
3.14. Forhold til KU forskriften	62
4. Forhåndsmerknader	63
5. Plandokumenter	72

1. Bakgrunn

1.1. Intensjoner og lokalisering

Intensjonen er å legge til rette for næringsvirksomhet på eiendom 1/325, sentralt på Sortland. I tillegg åpner planen for etablering av småbåthavn tilknyttet det gamle fergeleiet på Strand i sør.



Oversiktskart over Sortland med plassering av planområdet

1.2. Hvem står bak planforslaget og

- Asplan Viak as har utarbeidet planforslaget på vegne av Strand Panorama AS.
- Sigrid Rasmussen har vært oppdragsleder hos Asplan Viak AS.
- Einar Mårstad og Finn Pedersen er kontaktpersoner hos tiltakshaver.

1.3. Hensikten med ny plan

Formålet med planen er å tilrettelegge for sentrumsnært næringsområde i tilknytning til det gamle fergeleiet på Strand på ny fylling i sjø.

Planen skal være fleksibel og legge til rette for næring uten forretning, i tråd med gjeldende Byplan for Sortland. Begrepet næringsformål omfatter blant annet kontor, industri-, håndverks- og lagervirksomhet samt øvrig næringsvirksomhet som ikke er angitt som eget formål. Forretning og detaljhandel tillates ikke. Det er i planen stilt krav til at virksomheten ikke påfører omgivelsene støy eller forurensning, og strenge krav til funksjoner for å unngå mye trafikk.

Det legges til rette for trygge trafikale forhold med tilrettelagt kryssing for myke trafikanter, som samordnes med ny kyststi langs fjæra nordover. I tillegg legges det opp til oppgradert løsning ved bussholdeplass, med sammenhengende gang- og sykkelvei.

Kjøreadkomst er løst gjennom etablering av et nytt T-kryss sentralt i området, slik at det blir størst mulig avstand til de to T-kryssene på oversiden av veien, og ikke konflikt med busstopp nedenfor Strand skole. Eksisterende adkomst til fergeleiet stenges.

Søndre del av eiendom 1/325, kommunens areal på det gamle fergeleiet samt tilhørende vannareal er avsatt til en liten småbåthavn. Eksisterende naust opprettholdes i tilknytning til småbåthavna, men adkomst til naustet vil på sikt flyttes fra sør til nord.

Detaljreguleringen er i tråd med Byplan for Sortland, med ett unntak: Turistinformasjon med rasteplass, som i Byplanen er lagt til nedsiden av veien, foreslås flyttet til eksisterende anlegg sør for planområdet, ved Kjerringneshøgda. Dette vurderes som en langt bedre egnet lokalisering da det er her man ser Sortland for første gang ved ankomst fra sør. Plassen er allerede opparbeidet av Statens Vegvesen og er svært godt egnet til turistinformasjon. Her unngår man konflikt mellom ulike brukere, og en tryggere løsning enn det Byplanen legger opp til. Ettersom rasteplass ved Kjerringneshøgda ble etablert etter at Byplanen ble vedtatt, kan Byplanen vurderes som utdatert på dette området.

1.4. Politiske vedtak som grunnlag for planarbeidet

- Byplan Sortland, vedtatt 08.10.15

- Vedtak i formannskapet 20.02.19 om igangsetting av planarbeid og planprogram for boliger på eiendom 1/325, i strid med Byplanen.
- Den 28.11.19 ble planprogram for boliger vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn.
- Prinsippvedtak i formannskapet den 02.05.24 at næringsområdet kan utvikles uten krav om planfri kryssing, og at småbåthavn kan reduseres i utstrekning i forhold til Byplanen. Som grunnlag for vedtaket var det utarbeidet oversikt over brukbare næringsområder på Sortland, og dokumentasjon på at det er tilstrekkelig kapasitet på småbåthavner, og derfor ikke behov for etablering av nye:

Vedtak i formannskapet 02.05.24:

Formannskapet er positive til at N20 utvikles i tråd med forslaget fra tiltakshaver som er lagt fram for prinsipiell avklaring. Det skal ikke gå på bekostning av intensjonene i Byplanen om videreutvikling av Strand som boplass og bydel i et lengre framtidsperspektiv.

I forbindelse med revisjon av Byplan vil det være aktuelt å redusere SH20 samt revurdere egnetheten for å utvikle området til småbåthavn. Bl.a. pga værforhold. Ved utvikling av næringsområde i tråd med Byplanen, legges det til grunn at sikker krysning av Rv.85 etableres jfr. Byplanen bestemmelser. Men det stilles ikke krav om en planfri kryssing. Formannskapet vurderer at Sortland kommune har behov for næringsarealer, jfr. rekkefølgebestemmelsene i Byplanen. Det foreligger ikke en betydelig arealreserve på næringsarealer i planen, blant annet fordi områder som er avsatt til næring ikke kan bygges ut slik som vedtatt (eks NO11).

1.5. Prosess og overordnet informasjon om tiltaket

Samlet areal planområde	Ca. 95 daa
Max tillatt BRA for hele planområdet	14 900 m ²
Planinitiativ boligformål	26.11.18
Dato oppstartsmøte Sortland kommune boligformål	08.01.19
Planprogram bolig offentlig ettersyn	28.11.19
Dato oppstartsmøte Sortland kommune næringsformål	22.04.22
Brev varsel oppstart av planarbeid	21.10.22
Oppstarts annonse i «Bladet Vesterålen»	29.10.22
Dialogmøter med Sortland kommune, byplan	22.09.23 21.11.23 15.12.23
Dialog Statens Vegvesen: Div dialogmøter	2020-2004
Søknad om fravik T-kryss	06.10.20
Søknad om fravik tilrettelagt overgang	02.06.2024
Møte om trafikal løsning	01.10.25
Møte om trafikal løsning	13.11.25

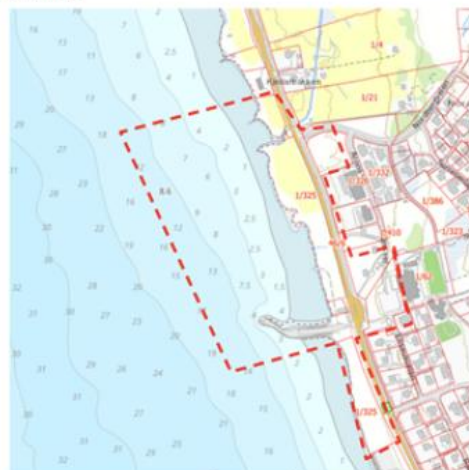
VARSEL OPPSTART DETALJREGULERING FOR NÆRINGSBEBYGGELSE PÅ EIENDOM 1/325 M.FL. STRAND, SORTLAND KOMMUNE

På vegne av Strand Panorama AS kunngjøres oppstart av arbeid med detaljregulering for næringsbebyggelse på eiendom 1/325 m. fl. på Strand, Sortland. Dette gjøres i medhold av Plan- og bygningslovens § 12-3 og 12-8. I henhold til plan- og bygningslovens §17-4 varsles det også igangsetting av forhandlinger om utbyggingsavtale.

Følgende eiendommer inngår helt eller delvis i planområdet: 1/325, 1/262, 1/33, 46/1, 1/94, 1/410, 1/406, 1/326 og 1/21.

Formålet med planen er å tilrettelegge for sentrumsnær næringsbebyggelse i tilknytning til det gamle fergeleiet på Strand på ny fylling i sjø. Planen skal være fleksibel og legge til rette for næring, uten forretning, i tråd med gjeldende Byplan for Sortland. Berørte parter og offentlige myndigheter blir tilskrevet.

Planen vil ikke utløse krav om konsekvensutredning iht forskriften.



Mer informasjon om tiltaket finnes på Asplan Viak AS sin nettside: <https://www.asplanviak.no/kunngjoringer/oppstart-av-arbeid-med-detaljregulering-for-naeringsomraade-paa-strand-sortland-kommune/>

Dokumentene ligger også på kommunens nettsider: <https://www.sortland.kommune.no/innsyn/kunngjoringer/>

Innspill sendes via E-post eller vanlig post til: sigrid.rasmussen@asplanviak.no eller Asplan Viak v/Sigrid Rasmussen, Kirkegata 4, 9008 Tromsø.

Merknadsfrist: 30.11.22



Annonse varsel oppstart 29.10.22

1.6. Planstatus

1.6.1. Planområde



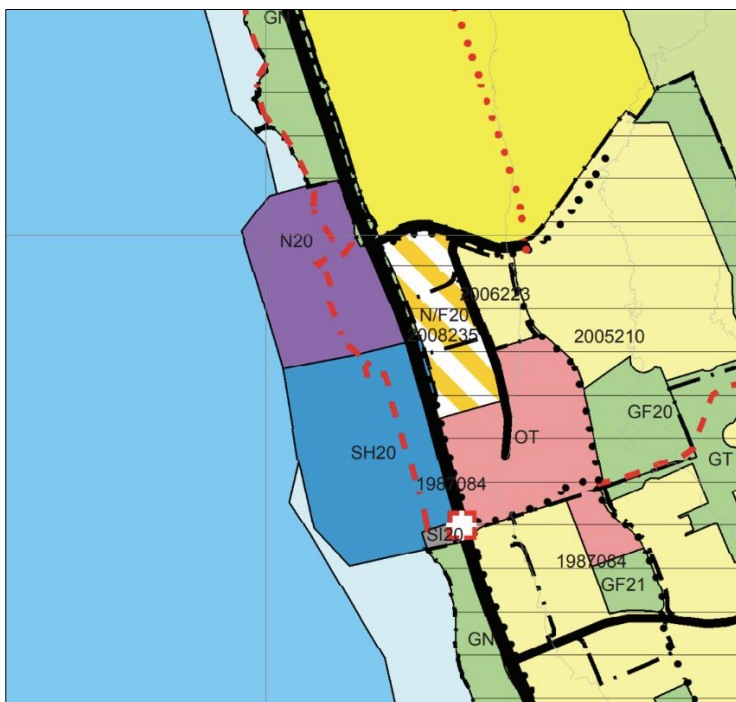
Forslag til planavgrensning ved varsel oppstart

Planområdet omfatter ca. 95 daa og avgrenses slik:

- I sør: nordre eiendomsgrense 1/34
- I vest: kote -10
- I øst: østre eiendomsgrense 46/1 (riksveg) med noe utvidelse i nordre og søndre område, der det kan bli aktuelt å etablere fotgjengerkryssing og/ eller ny adkomst
- I nord: søndre grense av eiendom 1/74

Areal nord for Nordbergvegen er tatt ut siden varsel oppstart boligformål, for å unngå å berøre kulturminner mot elva jfr. forhåndsmerknad fra kulturretaten i Nordland Fylkeskommune.

1.6.2. Byplan for Sortland, vedtatt 08.10.15:



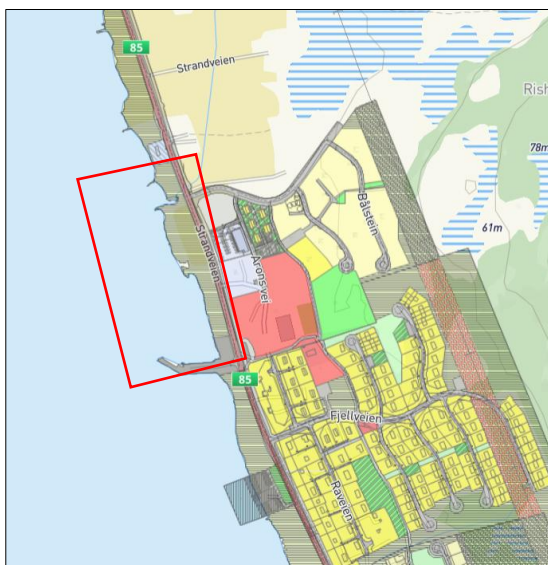
Utsnitt Byplan Sortland

- Området er avsatt til SH20: småbåthavn og N20: Næringsvirksomhet og GN: Naturområde grønnstruktur i sør.
- I tillegg er det avsatt turvegtrasé gjennom området, som skal fortsette opp i fjellsiden langs Strandheia, mot sørøst.
- Det skal etableres undergang for fotgjengere.
- I sør er det avsatt et område SI20 for teknisk infrastruktur.
- Ihht bestemmelsene skal det etableres areal for «portal til Sortland/ turistinformasjon» med «utsikts- aktivitetspunkt» innenfor området.

Kommentar:

- Overordnet formål og intensjon er i tråd med Byplan.
- Følgende forhold er i strid med Byplanen:
 - grense mellom næring/ småbåthavn er justert i tråd med politisk vedtak
 - undergang under Fv. er ikke med da det har vist seg å ikke være aktuelt pga overvann og pris i gjeldende reguleringsplan
 - turistinformasjon er flyttet ut av planområdet etter dialog med Statens Vegvesen for å unngå trafikk fra turister på næringsområdet. Forslag til lokalisering ved Kjerringneshøgda. Byplan vurderes som utdatert på dette området.

1.6.3. Gjeldende reguleringsplaner:



Samlet bilde av gjeldende reguleringsplaner, planavgrensning vist med rødt

1.6.3.1 Reguleringsplan for Strand sentrum (vedtatt 20.08.87)

Formål:

- På nedside av veg: «friluftsområde», «forretning» og «småbåthavn»
- Kjøreveg, gang og sykkelveg
- På overside av veg: «Offentlige bygninger» (skole, idrett og barnehage), «bolig», «forretning» og «friområde»

Vurdering i forhold til ny plan:

Reguleringsplanen er utdatert på vestsiden av riksveien, ettersom Byplanen er nyere, og legger opp til andre formål. Ny detaljregulering følger Byplanen samt regulerer inn eksisterende naust i tråd med dagens bruk. Arealer på østsiden som grenser til ny plan inngår i plan ID210, vedtatt 2005, og erstattes av denne.



1.6.3.2 Reguleringsplan for Rv 85 Sortland bru-kryss Sigerfjordvegen (vedtatt 22.09.16)

Formål:

- Kjøreveg, annen veggrunn, gang - og sykkelveg
- LNFR
- Næring
- Bolig
- Hensynssone bevaring kulturmiljø
- Småbåtanlegg (ved fergeleiet)

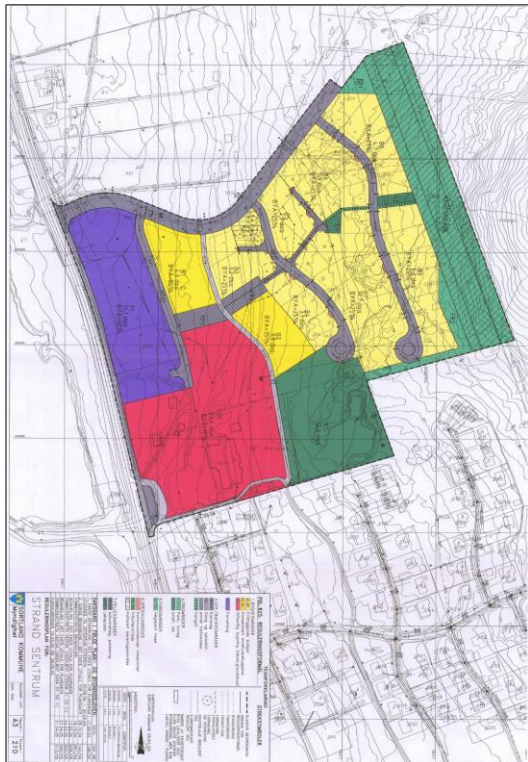
I forbindelse med dette planarbeidet konkluderte man med at det ikke var hensiktsmessig å legge til rette for undergang for fotgjengere pga for få kryssende og for lavtliggende terreng som vil medføre oppsamling av overvann.

Vurdering i forhold til ny plan:

Reguleringsplanen samsvarer med Byplanen, og justering av grense mellom næring/ småbåthavn gjelder også i forhold til denne reguleringsplanen. Ny plan følger opp konklusjon om at undergang ikke er hensiktsmessig.



1.6.3.3 Strand Sentrum (21.04.05)



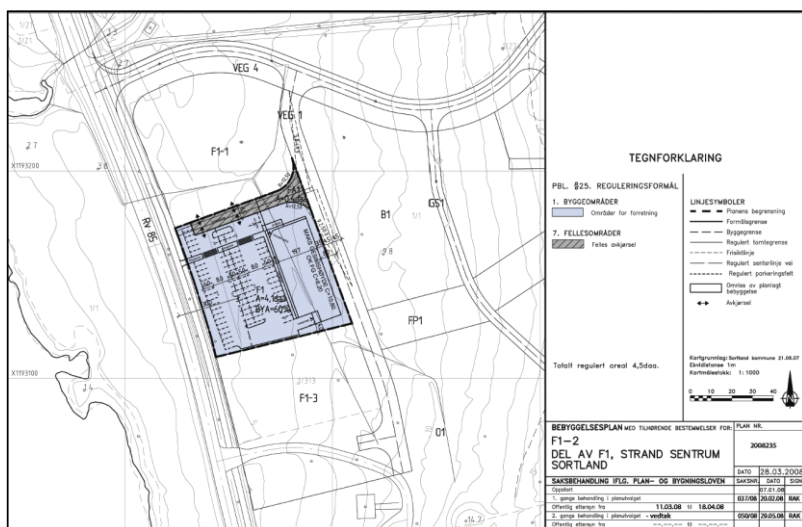
Formål:

«Byggeområde for forretning», «offentlig bygning», «boliger» med tilhørende friområder og friluftsområde.

Vurdering i forhold til ny plan:

Areal avsatt til forretning overlapper med ny plan, og her vil de gamle bestemmelsene fortsatt gjelde. Areal langs riksveien er erstattet av ny reguleringsplan.

1.6.3.4 Del av F1, Strand sentrum (29.05.08)

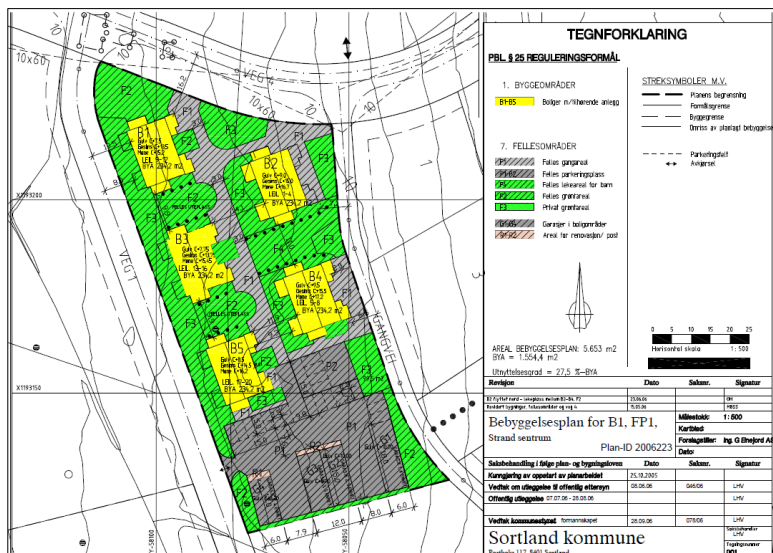


Formål: «byggeområde for forretning» og «felles avkjørsel».

Vurdering i forhold til ny plan:

Ny plan samsvarer med denne planen.

1.6.3.5 Bebyggelsesplan Strand B1 (vedtatt 28.09.06)



Formål: «bolig» med tilhørende grønt- og trafikk

Kommentar forhold til ny plan:

Ny plan vil ikke påvirke boligplanen.

1.7. Temaplaner

Det foreligger ingen kjente temaplaner for området.

1.8. Pågående planarbeid i nærheten av betydning

Sortland kommune planlegger revisjon av Byplan for Sortland. Arbeidet er ikke formelt igangsatt enda.

2. Dagens situasjon

Området på nedsiden av riksvegen er i dag ubebygd, med unntak av et naust i tilknytning til eksisterende molo i sør. Moloen var tidligere i bruk som fergeleie, men er nå ikke lenger i bruk.

En 30m sone på overside av riksveg er ubebygd. Men på oversiden av denne sonen ligger skole med tilhørende busslomme, barnehage, forretning og en enebolig samt låve. Lengre opp i skråningen ligger et felt med eneboliger og rekkehus.

2.1. Bilder fra planområdet



Foto fra planområdet sett fra sør mot nord (google streetview)



Foto fra planområdet sett fra sør mot nord (google streetview)

Føringer for ny detaljregulering:

Det er ingen eksisterende bebyggelse eller bebyggelsesstruktur som gir føringer for ny bebyggelse innen næringsområdet.

2.2. Veg- og trafikkforhold

2.2.1. Myke trafikanter og trafiksikkerhet

Tiltaket ligger i sin helhet på vestsiden av Rv. 85. Forbi planområdet har Rv. 85 fartsgrense 60 km/t, og vegen har gang- og sykkelveg med belysning på østsiden. Gang- og sykkelvegen ligger på samme side av riksvegen som dagligvarebutikken, skolen, barnehage, boligbebyggelsen og bussholdeplass. Gang- og sykkelveien går ikke forbi selve busstoppet.

Det er etablert snarvei for myke trafikanter mellom gang- og sykkelvegen og butikken. Mellom bussholdeplass og skole/barnehage er det gang- og sykkelveg.

I dag er det veldig få fotgjengere som krysser Rv. 85, og det finnes ingen formelle kryssingssteder langs strekningen som grense planområdet.

Målpunkt og transporttilbud ved planområdet er vist i illustrasjon under. Målpunktene er dagligvarebutikk, skole og barnehage, samt eksisterende og planlagte boligområder, som alle har samme kjøreadkomst fra Rv. 85.



Målpunkt og transporttilbud ved planområdet

Føringer for planen:

- *Det bør legges tilrettelagt kryssing for myke trafikanter over riksvegen i søndre del av planområdet, for å ivareta kryssing til buss, skole og kyststi.*
- *Gang- og sykkelveg bør være kontinuerlig forbi bussholdeplassen, og det bør tilrettelegges for venteskur for buss.*

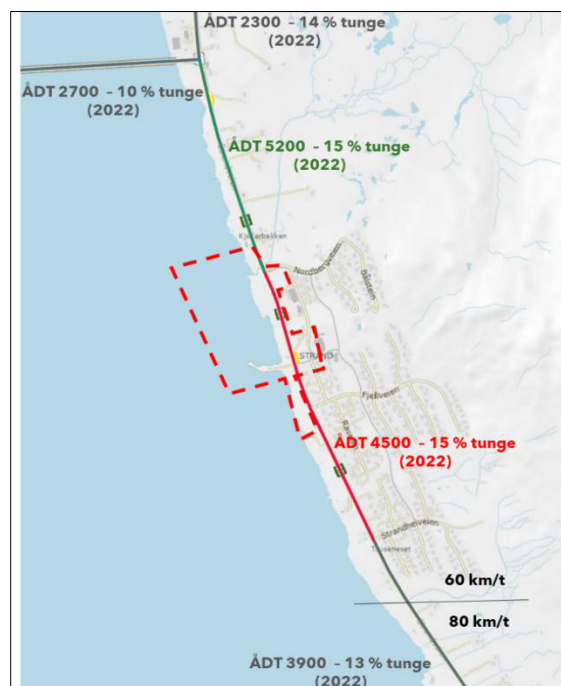
2.2.2. Biltrafikk

Illustrasjon til høyre viser trafikkbelastning og fartsgrense på vegnettet ved planområdet. Rv. 85 forbi planområdet har fartsgrense 60 km/t. I boligområdene ligger fartsgrensen på 30 km/t. Sør for avkjøring til Strand øker fartsgrensen til 80 km/t. Trafikkmengden forbi planområdet ligger på cirka 4500 ÅDT i 2022 med 15 % tungtrafikkandel.

I dag har området på nedsiden av vegen én adkomst fra Rv. 85 som går til det gamle fergeleiet. Denne adkomsten betjener en nausteiendom i tillegg til det nedlagte fergeleiet. Adkomsten ligger nært busslommen ved skolen.

På midten av planområdet ligger det en landsbruksavkjørsel.

Det er liten aktivitet i tilknytning til adkomstene til planområdet i dag.



Trafikkbelastning og fartsgrenser
på Rv. 85 forbi planområdet Kilde:veggart.no

Føringer for planen:

- Det legges til rette for 30m byggegrense fra riksveg.
- Ny adkomst til næringsområdet bør legges som sentralt plassert T-kryss, med størst mulig avstand til øvrige kryss og bussholdeplass.

2.2.3. Kollektivtrafikk

Nærmeste bussholdeplass ligger ved søndre del av planområdet, ved den tidligere ferjekaien og betjenes av busser i begge retninger. Plasseringen ligger i kort avstand til skolen og boligbebyggelsen.

Bussholdeplassen Strand skole betjenes av 14 bussavganger i hver retning på hverdager med færre avganger ved skolefri, på helg og helligdager. Busser som betjener bussholdeplassen er flybusser, regionbusser og lokale/skolebusser.

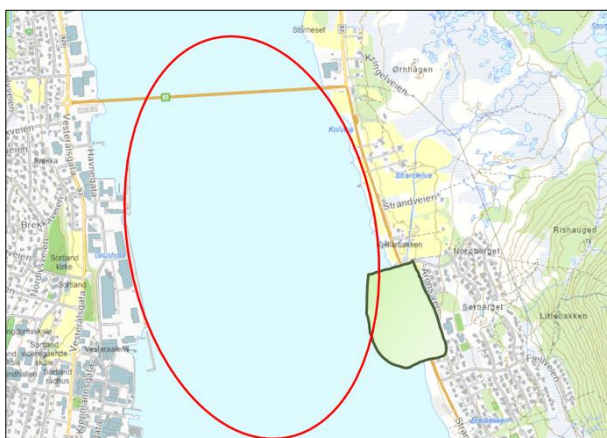
Føring for planen:

Det legges til rette for trygg adkomst til buss.

2.3. Terrengforhold, landskap, vegetasjon

Overordnet landskapsbilde:

Planområdet ligger langs Sortlandssundet, og er en del av dette store landskapsrommet, som rammes inn av fjell på Langøya i vest og Hinnøya i øst, og defineres av sundet.



Planområde i forhold til overordna landskapsrom i Sortlandssundet

Terrengets helning:

Planområdet ligger langs eksisterende fjæresone, på nedsiden av riksvegen. Terrenget skrår ned fra kote ca. 4 til 0.

Vegetasjon:

Nordre del av planområdet består av eng, og er definert som «fulldyrka mark» i gårdskart/ NIBIO. Søndre del består av gress og er definert som «annet markslag»/ «beite». Mot vest er det fjæresone.



Gårdskart/ NIBO. Gul= fulldyrket mark

Føringer:

- *Flott beliggenhet i det store landskapsrommet.*
- *Flat tomt som ligger til rette for utfylling.*

- Ingen vegetasjon som bør tas vare på; området er definert som byggeområde
- Det er bestemmelser i planen om gjenbruk av matjord.

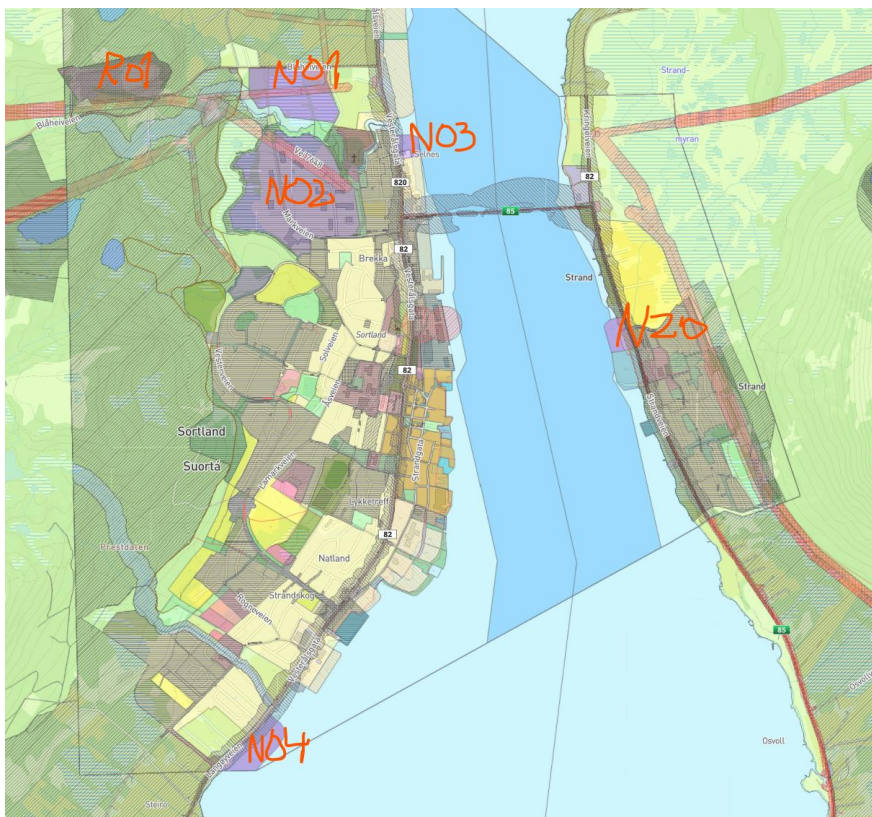
2.4. Områdets egnethet og behov for næringsområde Sortland

I kommuneplanens arealdel for Sortland står det at kommunen til enhver tid skal ha 20 mål tilgjengelig næringsareal. Sortland kommune har siden oppstart av dette planarbeidet vært svært opptatt av å få realisert næringsareal på Strand, fordi det i dag ikke finnes andre aktuelle næringsområder som er modne for utvikling.

I Byplanen er det stilt følgende rekkefølgekrav før næringsområde N20 på Strand kan utvikles:

Rekkefølgekrav: N20 skal ikke utvikles dersom det finnes alternative nærings- og handelsarealer med en mere sentral plassering. I vurderingen og sammenligningen av områdene som tilbys skal følgende vurderes: logistikk, tilgjengelighet, synlighet, miljø samt bransjetilhørighet.

Vurdering av avsatte næringsområder sentralt i Sortland kommune:



Byplan Sortland med sentrale næringsområder

- RO1: området er avsatt til råstoffutvinning, og har derfor en helt annen funksjon enn øvrige næringsområder. Det vurderes derfor ikke som nødvendig å gjøre en grundigere vurdering av dette området.
- N01:
 - Logistikk: området ligger integrert i bystrukturen, og adkomst til og fra området vil nødvendigvis belaste transportnettet i byen. Området er relativt flatt. Området er ikke modent for utbygging da grunneiere foreløpig ikke ønsker å utvikle området i tråd med formålet.
 - Tilgjengelighet: relativt lett tilgjengelig fra Fv. 820, men transport til/fra vil belaste bystrukturen.
 - Synlighet: området vil ikke være spesielt synlig i fjernvirkning, da det framstår som en utvidelse av bystrukturen mot nord.
 - Miljø: Området ligger i sin helhet på myr. Dette er svært miljøskadelig, og ikke anbefalt. Det pågår en nasjonal prosess mot å forby utbygging på myr.
 - Bransjetilhørighet: næringsområdet vil kunne fungere i forhold til mange ulike bransjer pga generell tilgjengelighet og fleksibilitet ved utforming.
 - Oppsummert: Området er ikke egnet for utvikling pga myr og at grunneiere ikke ønsker å bygge ut.
- NO2:
 - Logistikk: området ligger integrert i bystrukturen, og adkomst til og fra området vil nødvendigvis belaste transportnettet i byen. Området er relativt flatt. Området er stort sett allerede utbygd.
 - Tilgjengelighet: relativt lett tilgjengelig fra Fv. 820, men transport til/fra vil belaste bystrukturen.
 - Synlighet: området er ikke være spesielt synlig i fjernvirkning, da det framstår som en utvidelse av bystrukturen mot nord.
 - Miljø: Den ubebygde delen av området ligger i sin helhet på myr. Dette er svært miljøskadelig, og ikke anbefalt. Det pågår en nasjonal prosess mot å forby utbygging på myr.
 - Bransjetilhørighet: området er i dag i bruk av typiske arealkrevende publikumsrettet næring som bilforretninger, elektrobutikker, byggvarehandel osv. Området har derfor en annen rolle enn N20 på Strand, hvor det ikke tillates forretning eller detaljhandel.
 - Oppsummert: Området er ikke egnet for videre utvikling pga myr, og tilbyr en annen tjeneste enn N20.

- NO3 (NO5 på plankart):
 - Logistikk: området ligger sentralt plassert langs Fv. 820, nord for Sortlandbrua. Området ligger som potensiell utfylling på nordsiden av eksisterende næringsområde hvor det er etablert dekkcenter. Eiendommen området ligger på, 15/2138, har fire private eiere, som ikke er samme som tilgrensende eksisterende næringsområde. Området er regulert i 2001, men er aldri blitt fylt ut i tråd med planen. Ifht plan- og bygningslovens §12-4 fjerde ledd skal kommunen sørge for at reguleringsplaner som er eldre enn 10 år blir vurdert og «i nødvendig grad oppdatert» før det gis byggetillatelse. Ettersom planen er 24 år gammel, og ikke blitt realisert, vurderes det som lite sannsynlig at dette området vil bli etablert.
 - Tilgjengelighet: relativt lett tilgjengelig fra Fv. 820.
 - Synlighet: området er ikke være spesielt synlig i fjernvirkning, da det framstår som en utvidelse av eksisterende næringsområde.
 - Miljø: Den ubebygde delen av området ligger i sin helhet på myr. Dette er svært miljøskadelig, og ikke anbefalt. Det pågår en nasjonal prosess mot å forby utbygging på myr.
 - Bransjetilhørighet: tilgrensede område i sør er i dag i bruk av typiske arealkrevende publikumsrettet næring med dekkcenter. Ved evt. utfylling ville det vært naturlig å videreføre tilsvarende virksomhet.
 - Oppsummert: Området er ikke egnet for videre utvikling pga at det er flere grunneiere, og de har ikke vist ønske om å realisere gjeldende plan. Reguleringsplan er gammel, og må revurderes. Det vil være naturlig å legge opp til mer publikumsrettet virksomhet enn N20 ved evt. utbygging.
- NO4:
 - Logistikk: området ligger sentralt plassert langs Fv. 82, sør for Sortland sentrum. Området ligger som mulig utfylling på sørsiden av Prestelva. Området omfattes av ni ulike eiendommer, og disse er ikke koordinert eller modne for utvikling av området. Området er ikke regulert.
 - Tilgjengelighet: relativt lett tilgjengelig fra Fv. 82. Transport til og fra området utenbys fra vil måtte gå gjennom, og belaste, sentrum.
 - Synlighet: området er ikke være spesielt synlig i fjernvirkning, da det framstår som en utvidelse av sentrum mot sør.
 - Miljø: Den ubebygde delen av området ligger i sin helhet på mulig fylling. Det må evt. gjennomføres miljøundersøkelser
 - Bransjetilhørighet: fleksibel bruk, men pga sentrumsnær beliggenhet vil området være egnet for publikumsrettet virksomhet.

- Oppsummert: Området er ikke egnet for videre utvikling pga at det er flere grunneiere, og de har ikke vist ønske om å realisere gjeldende plan. Det vil være naturlig å legge opp til mer publikumsrettet virksomhet enn N20 ved evt. utbygging.
- N20:
 - Logistikk: området er flatt, får effektiv adkomst fra ny adkomstvei og har mulighet for frakt via sjø. Trafikk til og fra området belaster ikke andre bydeler, da adkomst er direkte fra riksveg.
 - Tilgjengelighet: svært god tilgjengelighet direkte fra riksveg, før ankomst til selve byområdet for transport utenfra. Tilgjengelighet også fra sjø.
 - Synlighet: området er synlig fra Sortlandsundet, men det legges opp til relativt lav bebyggelse som ikke vil være ruvende i fjernvirkning. Boliger på Strand vil se over nye bygg.
 - Miljø: det er gjort miljømessige vurderinger av sjøbunn og det gamle fergeleiet, og sikret i planens bestemmelser at utfylling skal skje slik at vannmiljøet ikke skades. Det er gjort undersøkelser av Strandelva og bestemmelser sikrer at utfylling og etablering av kyststi ikke skader miljøet i elva. Det er ingen myr i området.
 - Bransjetilhørighet: næringsområdet vil kunne fungere i forhold til mange ulike bransjer pga generell tilgjengelighet og fleksibilitet ved utforming. Det tillates ikke støyende eller forurensende virksomheter. Det tillates etablering av industri-, håndverks- og lagervirksomhet inkludert engros samt kontor tilhørende virksomheten med tilhørende adkomstveier, parkering og evt. trafo. Det tillates ikke rene kontorbygg, hotell/overnatting, bevertning, forretning, detaljhandel, dagligvarer eller plasskrevende handel. Utelagring tillates.
 - Oppsummert: området er svært godt egnet til næringsvirksomhet.

Føring for planen: Strand er godt egnet til næringsformål, og vurderes å være det mest aktuelle området å opparbeide på Sortland i dag.

2.5. Grunnforhold: forurensing og stabilitet

Overordna grunnforhold:

Basert på løsmassekart fra NGU består planområdet primært av marin strandavsetning med sammenhengende dekke. Ettersom området ligger under marin grense er det potensiale for kvikkleire og ustabile masser.



Løsmassekart med plassering planområde i rød sirkel (NGU)

Forurensning:

Det er gjennomført miljøteknisk sedimentundersøkelse av området, datert 03.07.19. Analyseresultatene viser at sedimentene i området er av god til moderat kvalitet med hensyn på forurensning. Sedimentstasjon 1 og 2 fikk utslag på TBT tilsvarende tilstandsklasse 3 (moderat forurensning). Enkeltkomponent av PAH ga utslag som tilsvarer tilstandsklasse 3 (moderat forurensning) på hver stasjon. Det skal bemerkes og vektlegges at flere av disse målte verdier er mindre enn oppgitt verdi (men ukjent i hvor stor grad). Med hensyn på sum PAH, sum PCB og tungmetaller viser analysene bakgrunnsnivå og defineres som rene masser.

Ved tiltak i sjø er det viktig å vurdere potensiell oppvirvling og spredning av sedimenter i anleggsperioden. Avbøtende tiltak på begrensning av spredning som følge av oppvirvling, kan f. eks være å deponere fyllmasser ved lavvann.

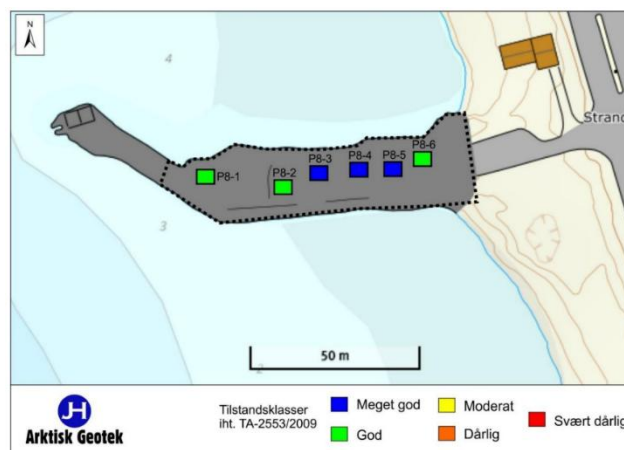


Sedimentstasjoner markert med fargesymbol for høyeste påviste tilstandsklasse i den aktuelle stasjonen.

Det er også gjennomført undersøkelser av mulig forurensning på land, i tilknytning til tidligere fergeleie. Det er analysert totalt 12 jordprøver fra 6 prøvegroper. Analyse-

resultatene er sammenstilt med Miljødirektoratets tilstandsklasser i veileder TA-2553/2009. 8 analyserte jordprøver tilfredsstiller Miljødirektoratets kjemiske kvalitetskrav til rene masser. I henhold til planlagt regulering av område er det krav fra veileder at massene skal tilfredsstille tilstandsklasse 3 eller lavere, grunnet framtidig havneanlegg for boligområde.

4 jordprøver er forurensset med krom tilsvarende tilstandsklasse 2 (god). Analyseverdier av krom antas som naturlig i grunnen. Resterende prøver tilfredsstiller kvalitetskriteriene for rene masser. Det kan aksepteres forurensning opptil tilstandsklasse 3 i øverste meter (0-1m), og analyseresultatene gir ingen umiddelbare behov for tiltak med hensyn til opprydding i forurensset grunn.



Lokalisering av undersøkelsesområde på land med prøvegroper

Områdestabilitet:

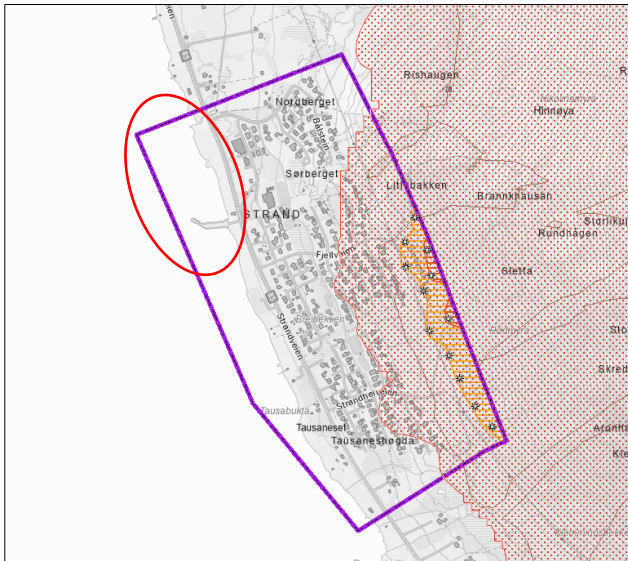
Det er utført grunnundersøkelse og geoteknisk vurdering av planområdet, datert 29.08.19. Det er utført innledende stabilitetsanalyser. Stabilitetsanalysen gir tilfredsstillende sikkerhet mot utglidning. Analysen indikerer en sannsynlighet for utglidning på mindre enn 0,2 %, som også anses som tilfredsstillende.

Basert på helningsforhold og løsmassemektighet vurderes det som gjennomførbart å etablere sjøfylling i det aktuelle område på Strand.



- Det bør gis bestemmelser om at fyllmasser skal deponeres ved lavvann for å unngå spredning av sedimenter.
- Gode grunnforhold som ikke gir noen begrensninger for planen mtp områdestabilitet. Krav i TEK 17 vurderes som tilfredsstillt.

Planområdet inngår ikke i aktsomhetsområde eller faresone for skred ihht NVE Atlas. Det er tidligere gjennomført skredanalyse i området og det er kartlagt skredfaresoner ovenfor etablerte boliger.



Planområdet (rød sirkel) i forhold til aktsomhetsområder (røde prikker), faresoner (gult) og område for skredanalyse (lilla ramme) (NVE Atlas)

Føringer for planen: ingen

2.7. Verneinteresser

Kulturvern:

Det eneste registrerte kulturminnet som berører planområdet er automatisk fredet lokalitet 71735 «Kjellerbakken», som ligger like nord for Nordbergvegen. Etter dialog med kulturetaten etter offentlig ettersyn av planprogram for boliger er planområdet blitt redusert, slik at dette kulturminnet ikke vil bli berørt av ny plan.



Registrert kulturminne «Kjellerbakken»

Føring for planen: ingen kulturverninteresser

Naturvern og forhold til naturmangfoldsloven

Det er ikke registrert viktige, vernede eller sårbare naturtyper eller områder innen planområdet. Området består av tidligere dyrket mark og beiteområder, og er ikke lenger natur. Utenfor planområdet er det registrert et område med skjellsand som er registrert i naturbase. Dette ligger på ca. kote minus 20, og vil ikke bli berørt av tiltaket.

Det er i 2021 registrert to observasjoner av rødlistede fugler i nordenden av planområdet: en taksvale og en alke. Dette vurderes ikke å ha noen konsekvens for tiltaket.

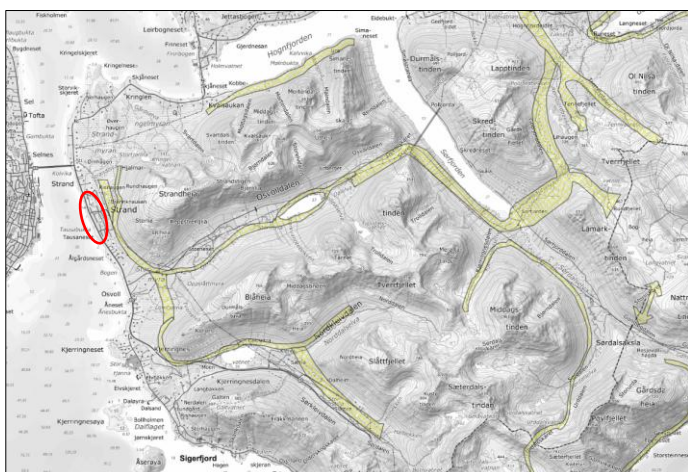


Naturtype skjellsand i vest og registrerte rødlistearter i nordre del av planområdet (Asplan Viak kartet)

Føring for planen: Man bør unngå påvirkning av skjellsand ved utfylling.

2.8. Reindrift

Det ligger en trekklei for rein i overkant av boligbebyggelsen på Strand.



Flyttleier for rein er vist med gult område (Kilden-reindrift)

Føring for planen: Ingen.

2.9. Eiendommer i planen

Det aktuelle planområdet omfatter hele eller deler av følgende eiendommer:

- Eiendom 1/33 eies av Sortland kommune (tidligere fergeleie).
- Eiendom 1/ 262 eies av Karl-Gustav Sverre Nilsen (eksisterende naust).
- Eiendom 1/ 325 eies av Strand Panorama AS (tiltakshaver).
- Eiendom 1/21 eies av Arnulf Tiller Nilsen (i nord).
- Eiendom 46/6, eies av Statens Vegvesen (riksvegen).



Eiendommer innen planområdet, med eiendom 1/325 markert oransje og lilla

Føring for planen:

- Planlagt næringsområde ligger i sin helhet på eiendom 1/325.
- Planlagt småbåthavn omfatter kommunens eiendom og en liten del av 1/325. Dersom kommunen ønsker å etablere småbåthavna må del av 1/325 erverves.
- Eksisterende naust opprettholdes, men får ny adkomst fra nord. Kan brukes som del av småbåthavn hvis ønskelig.

2.10. Støy og støv

Området ligger nært riksvegen, og vil være utsatt for noe støy og støv.

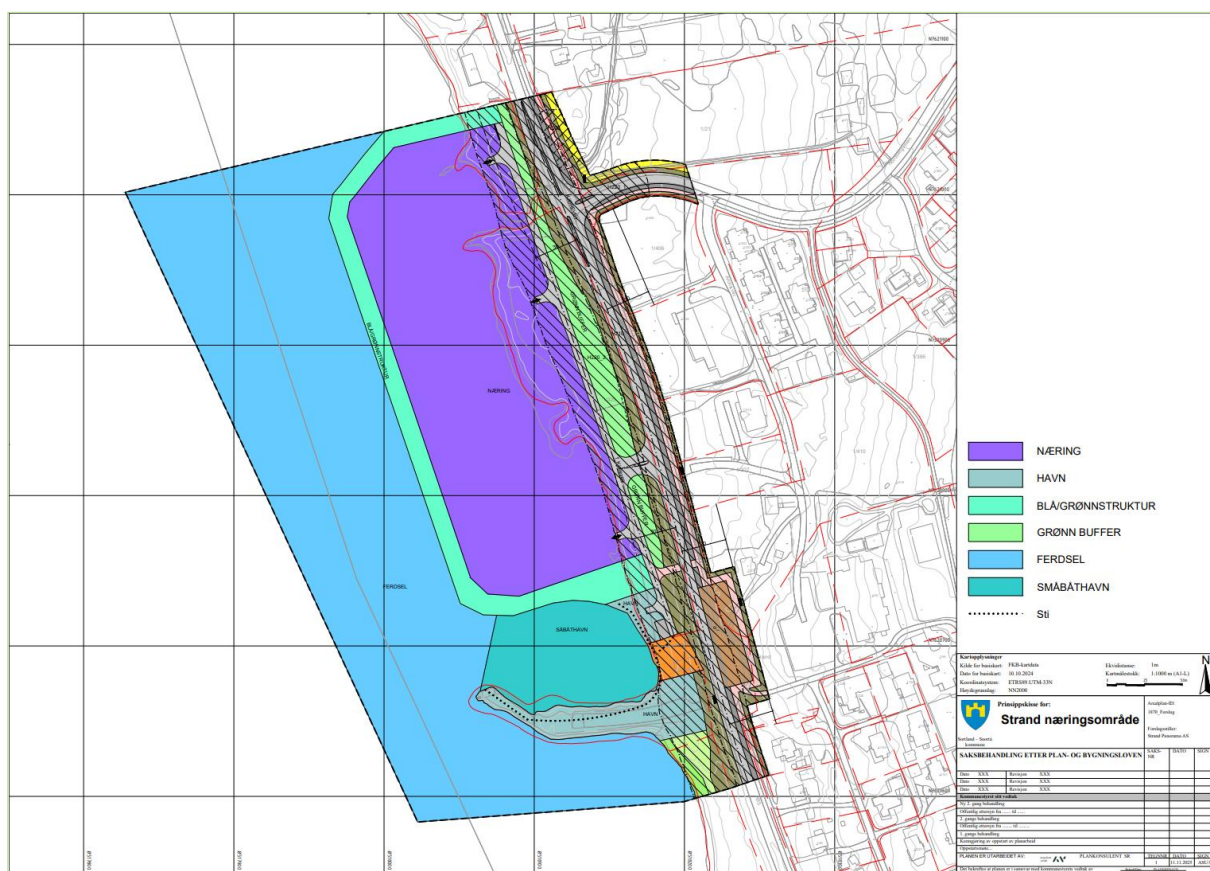
Føring for planen:

Næringsvirksomhet er ikke definert som støyfølsom bebyggelse, og det er ikke lagt opp til uteopphold mot hovedveg. Det stilles derfor ingen krav til dette i planen.

Utfylling skal gjennomføres i tråd med kravene i Byplanen. Ihht krav i Byplanen skal utfyllingen ha en god avslutning mot sjøen, med plastring, kai eller nedtrapping, og utforming skal være ihht retningslinjer for sjøfronten. I denne planen er det lagt opp til en plan plastret fylling med blokkstørrelse minimum Ø 0.5 m. Det legges ikke opp til nedtrapping og opphold mot sjøen i tilknytning til selve næringsområdet, ettersom både område for småbåthavn i sør og friområde med naturlig fjære i nord vurderes som bedre egnet til dette. Men det legges et bånd med grønnstruktur langs fyllingsfronten med plass til kyststi. Det er avsatt bestemmelsesområde med krav om etablering av kyststi med grønn sone langs faktisk utfylt areal. Kyststi kan forlenges langs fjæresonen til det gamle fergeleiet.

Utfyllinga er tilpasset Strandelva i nord, slik at den ikke berører eksisterende elveløp med tilhørende påvirkning på fisk.

Dersom det på sikt blir aktuelt å fylle ut, og videreutvikle næringsområdet mot nord i tråd med Byplanen, er intensjonen at adkomstveien og grønn sone med kyststi forlenges mot nord, jfr. prinsippskisse under. Et slikt grep vil kreve ny regulering.



Prinsippskisse framtidig videre utfylling mot nord ihht Byplanen med kyststi til molo

3.1.1. Konsekvenser av overordnet grep i planen:

Planen legger til rette for et helhetlig, godt og fleksibelt grep som forener behovet for sentralt plasserte næringsarealer, trafikkssikkerhet, muligheter for etablering av småbåthavn og kyststi samt ivaretar vannmiljøet i Strandelva.

Det er mulig å videreutvikle området mot nord på sikt, uten at det etableres nye avkjørsler fra Fv.

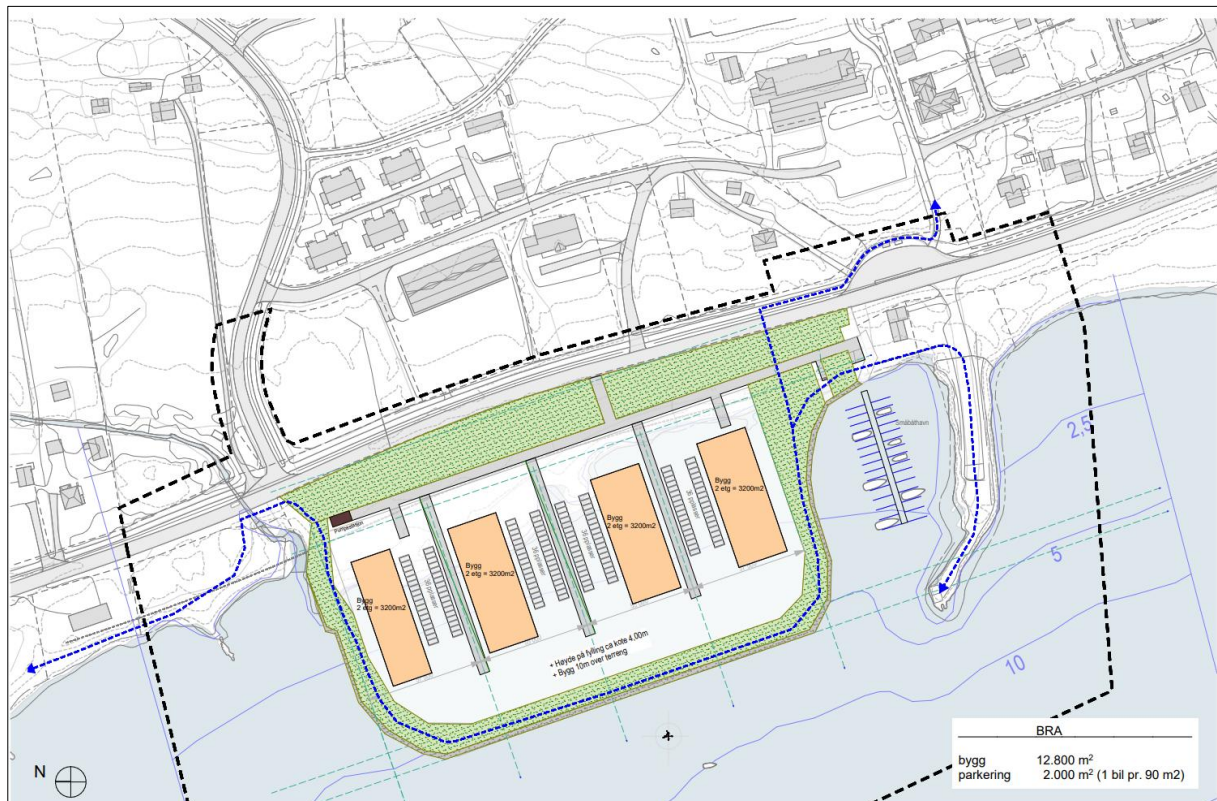
3.2. Bebyggelse

I planen er det åpnet for etablering av næringsbebyggelse med maksimalt tillatt BRA på 14 900 m² og maksimalt tillatt byggehøyde på kote 13,3. Dette åpner for bebyggelse med høyde inntil 10 m over terreng, dvs. to høye næringsetasjer. Byggegrense mot riksveien er 30m. Ettersom konkret program for bruk av området ikke er avklart er utforming av bebyggelsen fleksibel innenfor byggegrenser og formål. Eksisterende naust innen området vil bli opprettholdt.

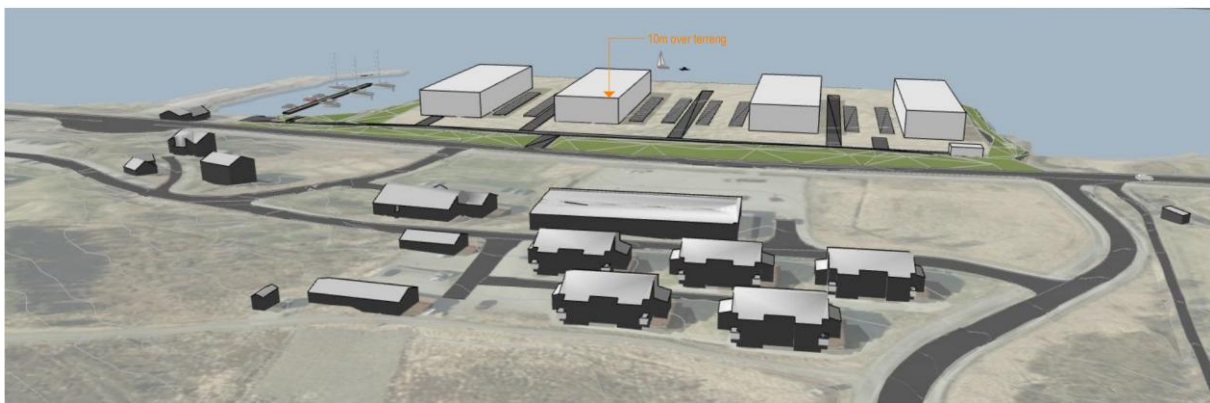
I bestemmelsene er det stilt krav om at det ved byggesøknad for første bygg skal utarbeides situasjonsplan som viser planlagt organisering av hele byggeområdet på en ryddig og funksjonell måte. Situasjonsplanen skal vise plassering av bebyggelse, interne adkomstveier, parkering og evt. utendørs lagring med inngjerding.

I mulighetsstudien har vi illustrert to mulige prinsipper for utforming av bebyggelsen innenfor planen. Det vil også være mulig å organisere området på en annen måte innenfor rammene i planen.

Alternativ 1



Situasjonsplan fra mulighetsstudie med bebyggelsesstruktur alternativ 1

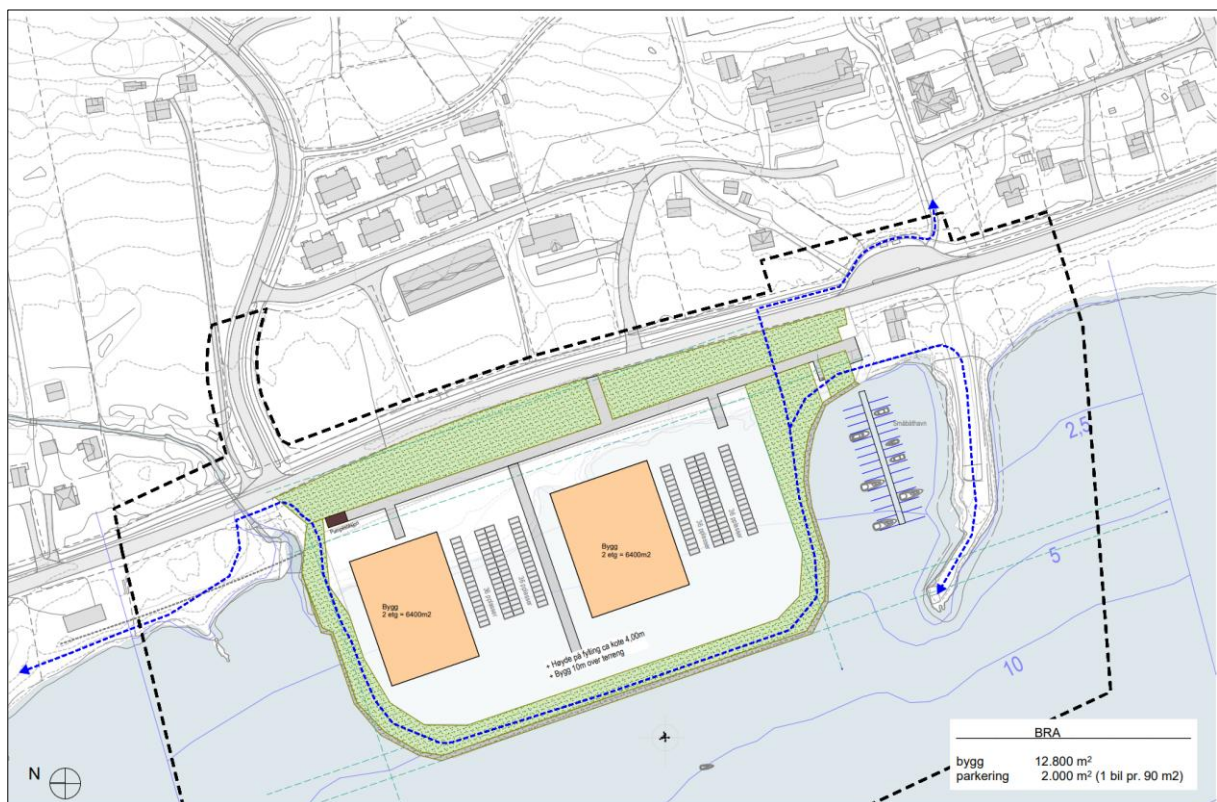


Strand Næringsområde sett fra øst mot vest, alternativ 1



Strand Næringsområde sett fra vest mot øst, alternativ 1

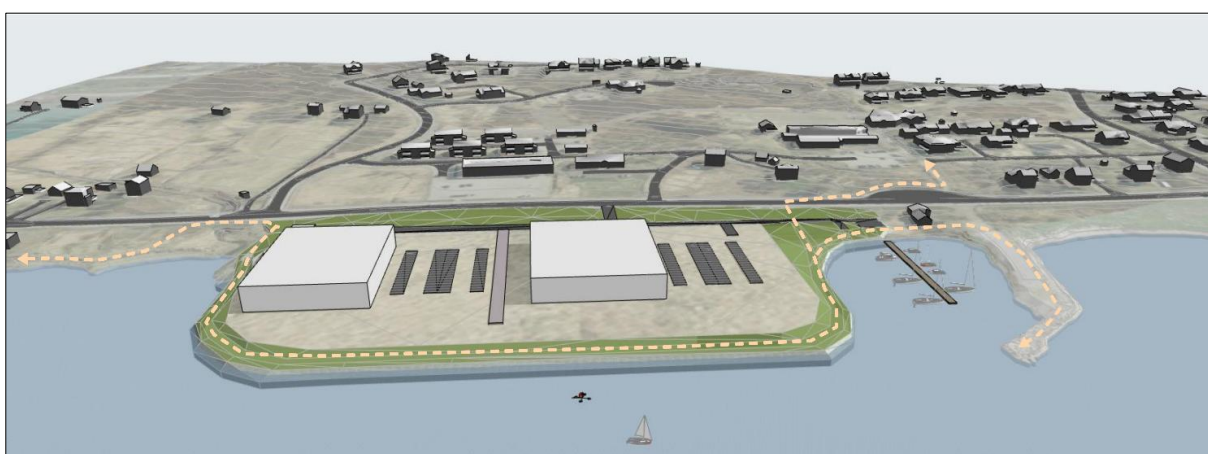
Alternativ 2



Situasjonsplan fra mulighetsstudie med bebyggelsesstruktur alternativ 2



Strand Næringsområde sett fra øst mot vest, alternativ 2



Strand Næringsområde sett fra vest mot øst, alternativ 2

3.2.1. Konsekvenser av planlagt bebyggelse i planen:

Planlagt bebyggelse vil framstå som et eget, definert område på nedsiden av riksveien. Bebyggelsen vil i liten grad ha konsekvenser for eksisterende bebyggelse på oversiden av veien, da de vil ha utsikt over og mellom de nye byggene.

Eksisterende naust vil få flyttet kjøreadkomst fra sør til nord som følge av at eksisterende avkjørsel til fergeleiet stenges, og ny adkomstvei etableres.

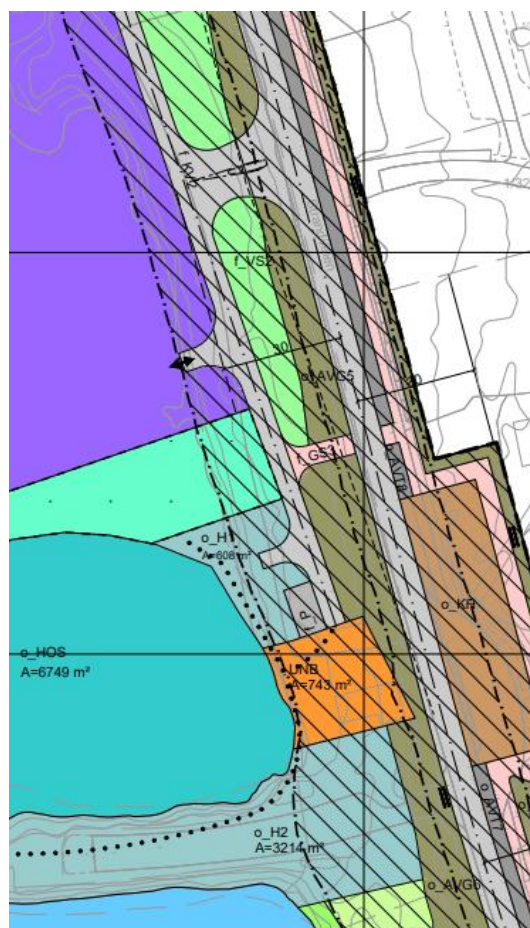
3.3. Trafikk

3.3.1. Beskrivelse av planen:

Adkomst og kjøreveger:

I planen er det lagt til rette for adkomst til det nye næringsområdet fra riksvegen via nytt T-kryss med dråpe. Det er i prosessen søkt om fravik for krysset, men denne ble avvist av Vegdirektoratet med henvisning til at dette skal løses i plan. I samråd med Statens Vegvesen er krysset plassert slik at det er størst mulig avstand til bussholdeplass og de to kryssene på østsiden av riksveien; Nordbergveien og Fjellveien. Dette for å unngå trafikkfarlige situasjoner. Eksisterende avkjørsel til det gamle fergeleiet stenges, slik at det bare blir en adkomst fra riksveien mot vest på Strand. Kommunens eiendom 1/33, det gamle fergeleiet, vil da ikke lenger ha direkte kjøreadkomst. Det blir imidlertid gangadkomst fra intern adkomstvei. Eksisterende naust får også ny adkomst fra denne.

Internt i området er det regulert en adkomstvei med kombinert snuhammer og adkomst til næringsområdet både i nord og sør. Adkomstveien går helt sør til småbåthavna, hvor det er lagt en snuhammer som kan kombineres med båtutsett. I tilknytning til småbåthavna er det avsatt en parkeringsplass til fem biler, som kan brukes i tilknytning til småbåthavna og kyststien, i tråd med krav i Byplanen.



Utsnitt fra plankart

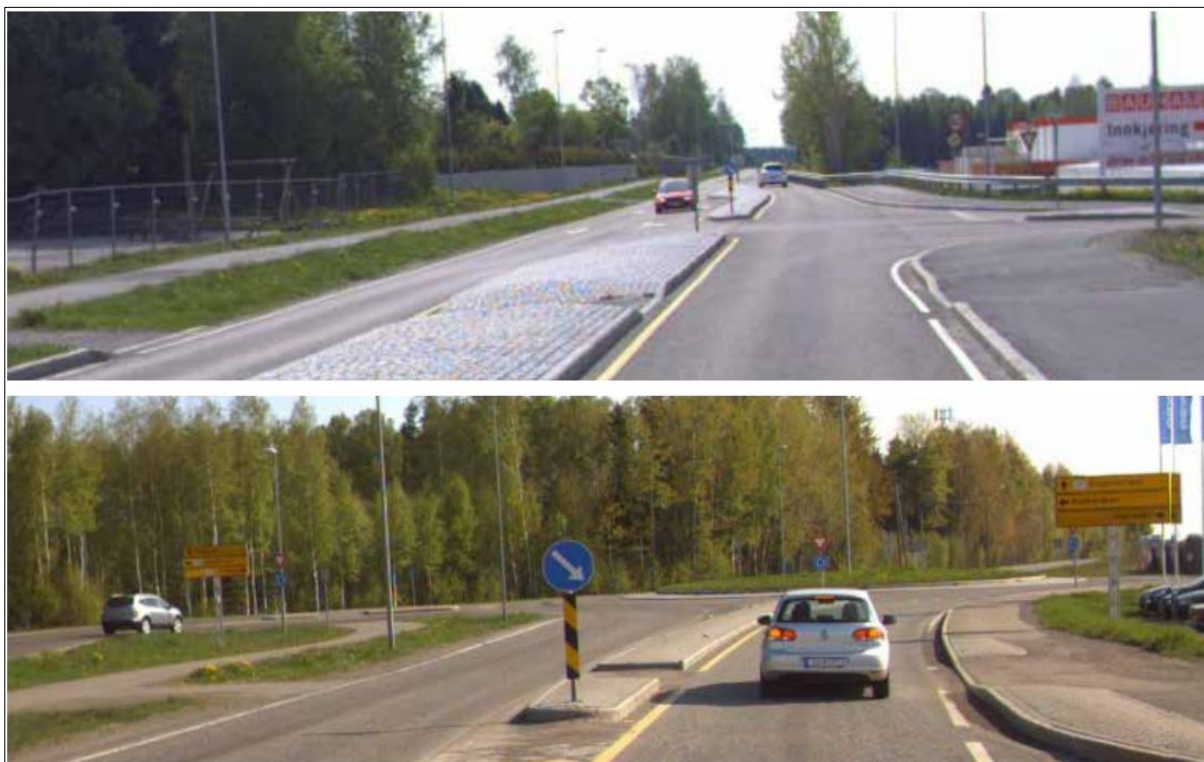
Myke trafikanter:

Det er i planen lagt opp til tilrettelagt kryssing over riksveien fra eksisterende offentlig gang- og sykkelvei på østsiden av hovedveien til regulert felles privat gang- og sykkelveg på vestsiden. Krysningpunkt er lagt slik at man får god avstand til bussholdeplassen. Også for denne løsningen er det i prosessen søkt om fravik som ikke ble behandlet av Vegdirektoratet, med henvisning om at det skal løses i plan. Dette er løst i samråd med Statens Vegvesen. Kryssingen ligger på oversiktlig sted, og skal utformes med skrå kantstein på begge sider av vegen. Den skal ikke skiltes, da dette kan gi falsk trygghet samt medføre dårligere trafikkflyt på riksvegen. Som prinsipp skal den kryssende selv ta ansvar for å unngå konflikt med biler. Kryssingen er lagt på et sted med eksisterende god

belysning, så det vurderes ikke som nødvendig å forsterke dette. Det er heller ikke aktuelt å etablere trafikkøyer tilknyttet krysningspunkt.

Utdrag fra Statens Vegvesens håndbok V127 vedrørende tilrettelagt kryssing:

Tilrettelagt kryssing kan være aktuelt når gående med stor sannsynlighet vil krysse på dette stedet eller når slik tilrettelegging vil forbedre framkommeligheten for kryssende uten at ulykkesrisikoen forverres. På steder hvor gangfelt ikke er anbefalt, kan det likevel være ønskelig å tilrettelegge for kryssing uten at kjørende har vikeplikt. Dette gjør at de gående krysser vegen omtrent på samme sted, og dermed kommer mindre overraskende på andre trafikanter. Tilrettelagt kryssing er et krysningspunkt med nedsenket fortaukantstein. Øvrige tiltak ved slike steder kan være trafikkøyer, belysning, siktutbedring og/eller rumlestriper. Ved tilrettelagt kryssing legges ikke taktile ledelinjer.



Eksempler på tilrettelagt kryssing fra Statens Vegvesens håndbok V127

Begrunnelse for etablering av tilrettelagt kryssing er at det i trafikkanalysen er dokumentert at det er for få kryssende myke trafikanter til at man kan etablere fotgjengerfelt i dette området. Etablering av undergang har vist seg å være for dyrt og teknisk utfordrende pga opphoping av overvann siden området ligger så lavt. Gangbro over riksvegen er urealistisk økonomisk, og vil heller ikke fungere teknisk pga flatt terreng og dermed behov for et omfattende rampesystem som vil gjøre broa utilgjengelig.

Internt i området er det i trafikkanalysen dokumentert at det vil være så få fotgjengere at det ikke er behov for etablering av fortau. På adkomstvei vil det være blandet trafikk.

Det legges til rette for etablering av en kyststi, i tråd med byplanen. Denne skal gå fra skolen, krysse riksvegen i tilrettelagt kryssing, og deretter gå i grønn sone langs sundet på utsiden av næringsområdet. Stien fortsetter nordover i fjæresonen/ friluftsområdet mot Sortlandbrua.

I gjeldende plan er det ikke regulert sammenhengende gang- og sykkelveg på østsiden av snuplass/ stopp for buss. De to busskurene står plassert på selve plassen. I ny plan er det regulert inn sammenhengende gang- og sykkelveg og plass til bussskur, slik at man får trygg ferdsel både til/ fra buss og langs riksvegen forbi bussholdeplassen.

Buss:

Det er etablert snuplass og stoppested på østsiden av riksvegen, i tilknytning til skolen. Ettersom Strand utgjør avslutningen av den tette byen mot sør, snur bybussene her. Det er ikke etablert, eller behov for, busstopp på vestsiden av riksveg. Gang- og sykkelveg samt tilrettelagt kryssing sikrer god forbindelse mellom næringsområdet og buss.

Parkering:

Parkering for brukere av næringsområdet skal løses internt innen byggeområdet. Det er stilt krav om utarbeiding av situasjonsplan som viser tenkt organisering av parkering ved byggesøknad for første bygg. Fem parkeringsplasser for brukere av småbåthavn og kyststi er lagt ved småbåthavna.

3.3.2 Konsekvenser av planen trafikk

- Planen legger til rette for en trafiksikker og god løsning for alle trafikanter.
- Det vil bli en tryggere løsning for kryssing av riksvegen for myke trafikanter enn i dag ved etablering av tilrettelagt kryssing som samler de kryssende på ett punkt. Denne løsningen gir økt tilgang til fjæresone med kyststi og småbåthavn .
- Etablering av sammenhengende gang- og sykkelveg forbi busstoppet vil medføre en forbedret trafiksikkerhet og framkommelighet til buss.
- Det er dokumentert gjennom trafikkmodell (Aimsun) at nytt T-kryss ikke vil medføre forsinket flyt på riksvegen.
- Turistinfo/ rasteplass foreslås flyttet sør for planområdet til eiendom 46/6 ved Kjerringneshøgda, noe som vil gi tryggere trafikk løsning enn Byplanen.
- Eiendom 1/33, gammelt fergeleie, vil ikke lenger på kjøreadkomst, men vil heller ikke ha behov for dette da ny funksjon er molo som skjermer småbåthavn.

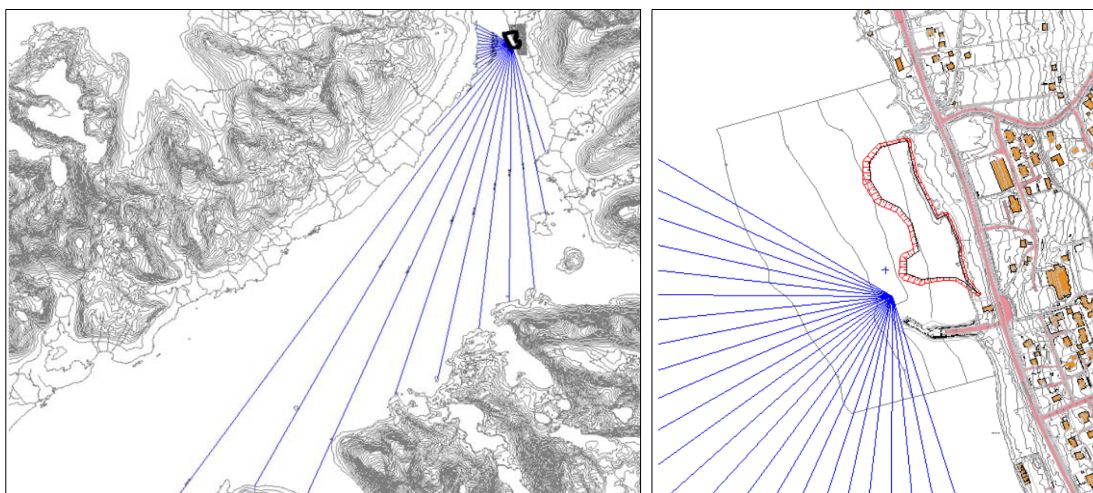
3.4. Landskap, friluftsliv, småbåthavn

3.4.1. Beskrivelse av planen:

Utfylling:

Planen legger til rette for utfylling i Sortlandsundet for etablering av nytt næringsområde, i tråd med Byplanen. Det er i bestemmelsene stilt krav om plastring og estetisk utforming av fyllingsfront, i tråd med krav i byplanen. Anslått massebehov er ca. 150 000 m³. Masser vil bli hentet lokalt fra Vesterålen. Konkret sted er ikke avklart i denne fasen.

Ettersom utfyllingen stikker ut i Sortlandsundet vil den medføre endringer på bølger og strømforhold. Utredning viser at signifikant bølgehøyde ved dimensjonert vindhastighet 30m/s er beregnet til 2,56m. Effektiv strøk er beregnet til 6,77km. Det mest utsatte området for bølgepåkjenning vil være sørvestlige del av fyllingen. Det anbefales at det i forbindelse med detaljert prosjektering av fyllingen blir vurdert behov for brystvern i dette området. Fyllingshøyde på kote +4,0 ihht NN2000 vurderes som tilstrekkelig.



Signifikant bølgehøyde ved vindhastighet 30m/s er 2,56m. Topp fylling kt.4,0 NN2000 er tilstrekkelig.

Strøm og bølger:

Strømmen i Sortlandssundet går nordover fra ca 2t og 20min før høyvann i Bodø til ca. 3 3/4t etter høyvann i Bodø. Ellers går strømmen sørover. Strømstille varer ca. 1 time. Strømmen når en fart av ca. 1-2 knop, men kan bli sterkere under spesielle forhold. Utredningen viser at det er lite sannsynlig at utfyllingen vil ha noe større betydning for strømhastighet i Sortlandsundet. Fyllingen er planlagt nord for eksisterende molo, så dominerende strømreretning S-N er allerede påvirket av denne.



Strømmålinger i Sortlandsundet

Grønne kanter og kyststi:

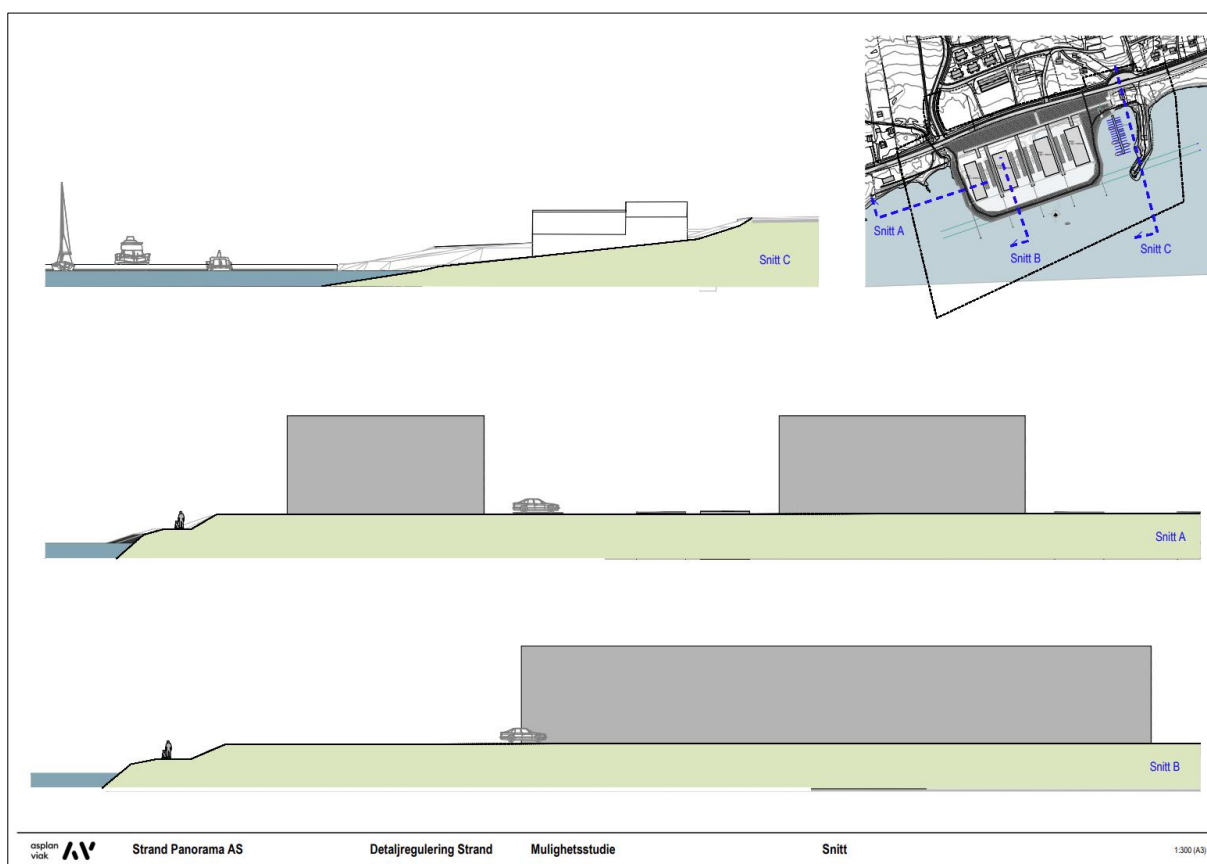
Det legges til rette for etablering av en grønn voll mot riksvegen, som bidrar til skjerming med tanke på støy, støv og innsyn, kanalisering av fotgjengere samt gir et grønt preg til området.

Langs den nye sjølinja skal det etableres en grønn sone med ny kyststi. Kyststi er i plankartet avsatt som bestemmelsesområde, slik at stien med tilhørende grønn sone kan tilpasses faktisk utfylling av området, dersom man velger å ikke fylle ut maksimalt iht planen.



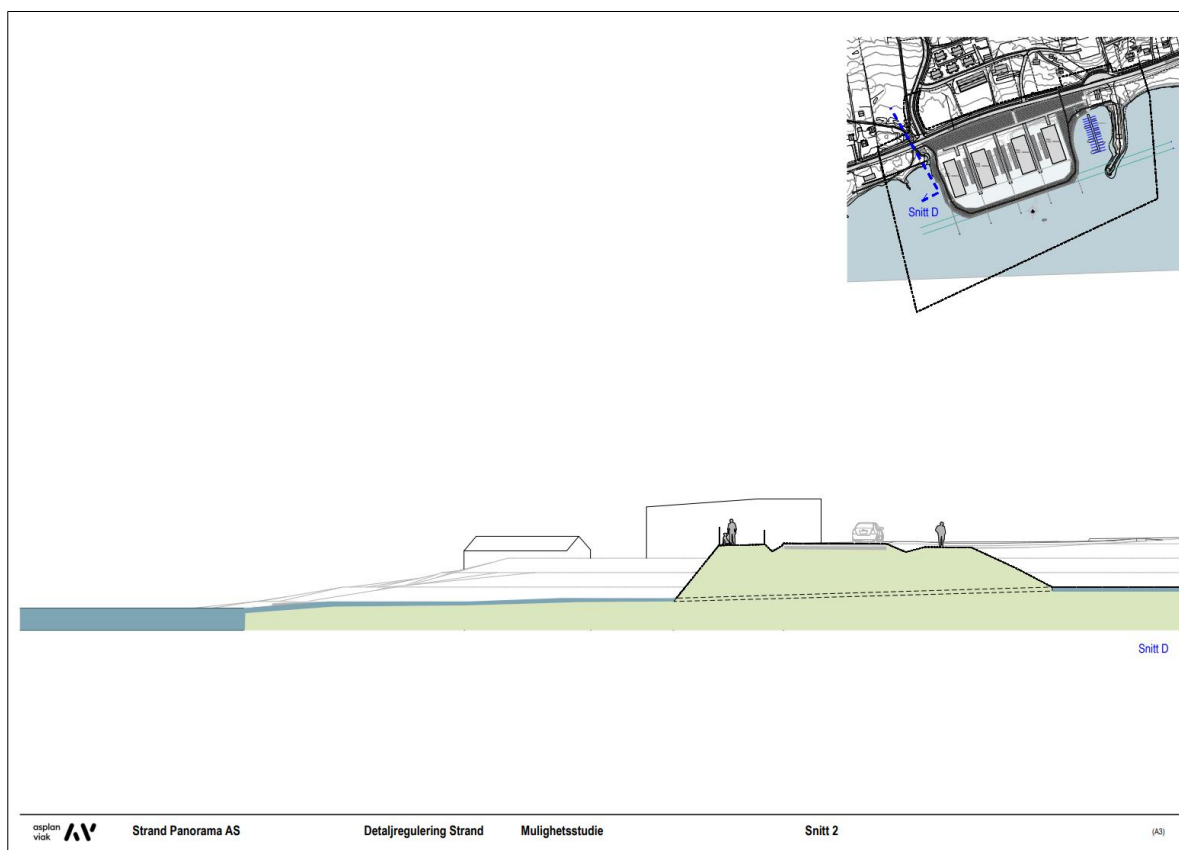
Bestemmelsesområde kyststi med grønn sone vist med rødt

Kyststien vil, i kombinasjon med tilrettelagt kryssing av riksveien, bidra til økt tilgjengelighet til eksisterende regulerte friluftsområde langs fjæra videre nordover mot Sortlandbrua samt sørover til det gamle fergeleiet. Kyststien vil bidra til å opprettholde noe av kontakten med sjøen i dette området, og er utformet slik at den blir liggende på en «grønn hylle» på et lavere nivå enn næringsområdet. Sør for næringsområdet, i tilknytning til småbåthavna, opprettholdes naturlig fjære. Her vil det være mulig å vasse og base. Dersom småbåthavna ikke blir etablert vil dette området kunne fungere som et friluftsområde.



Snitt overgang vann-land fra mulighetsstudie

Ved Strandelva, i nordre del av planområdet, skal stien gå helt opp mot riksveien, og krysse elva over samme kulvert som kjøreveien. Det skal etableres rekkverk mot elv og kjørevei. Her er regulert veiformål så bredt at det er mulig å utvide kulvert og sti noe om ønskelig, med det må i så fall dokumenteres at dette ikke har negativ konsekvens for Strandelva.



Snitt overgang vann-land med tilrettelegging for kyststi over dagens kulvert ved Strandelva

Småbåthavn:

I søndre del av planområdet er det mulighet for etablering av en liten småbåthavn. I dag er det ikke vurdert å være behov for slik etablering i Sortland, da det er nok småbåthavner til å dekke dagens etterspørsel. Men dersom det oppstår slikt behov vil det være mulig å etablere småbåthavn på Strand. En slik gjennomføring krever erverv, ettersom det er flere grunneiere til dette arealet. Sortland kommune er den største eieren.

Det ble gjort et vedtak i formannskaper 02.05.24 om at areal til småbåthavn kan reduseres i forhold til Byplanen. Utdrag fra vedlegg til denne saken, utarbeidet av Strand Panorama AS, som underbygger at det ikke er behov for småbåthavn på Strand:

Småbåthavner Sortland

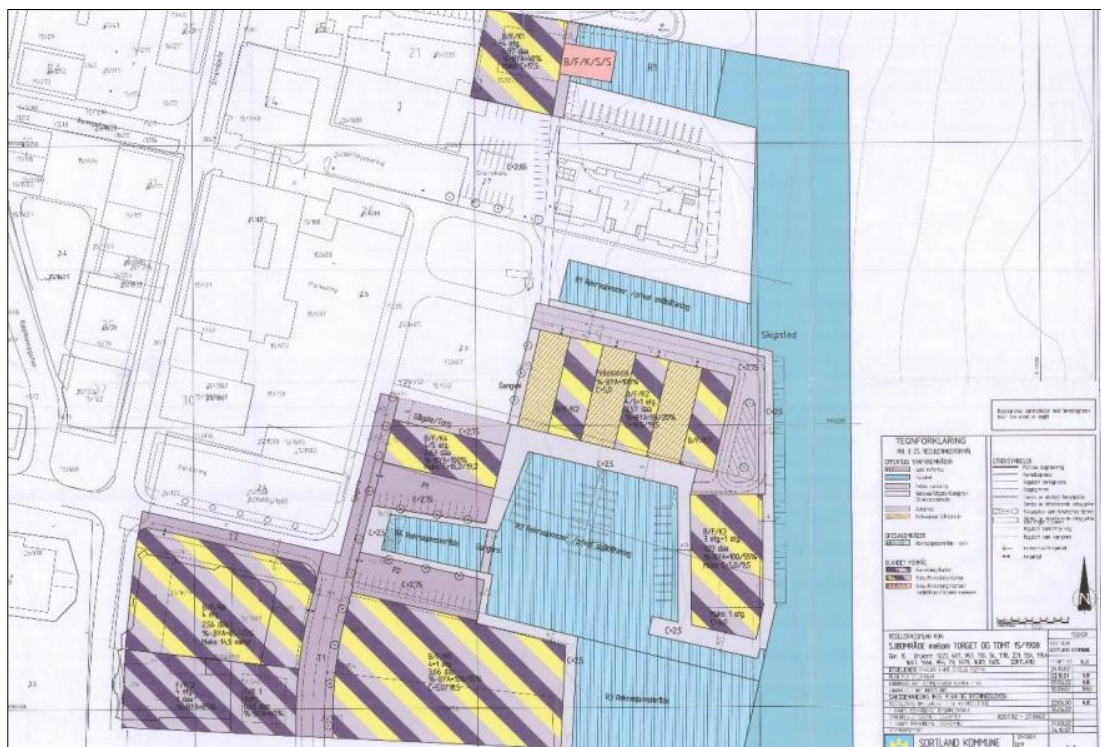
Oversikt over småbåthavner i Sortland Kommune, medtatt er Grønning småbåthavn som ligger i innseilingen til Eidsfjord (en god havn for Sortlendinger som er brukere av Eidsfjorden/Hadselfjorden). Kilde: Sortland Havn KF :

- *Torghuken: Torghuken, i Sortland sentrum, er en kommunal gjestehavn som driftes av Sortland Havn KF. Havnen er selvbetjent, og på kaien finnes vannuttak, strøm, og container for levering av søppel. Sortland Sentrum 6-8 Plasser. Kaidybde 2-4 meter.*

- *Tjønnvollen: Tjønnvollen småbåtforening. Beliggenhet Kleiva. 32 Faste plasser. Egen gjestebrygge.*
- *Kleiva Småbåthavn Beliggenhet Kleiva. Gjestebygge. Driftet av Viggo Henriksen.*
- *Sortland Småbåthavn Beliggenhet rett sør for Sortland Sentrum (ved Natmålsøra). 5-7 gjesteplasser. Helårhavn.*
- *Sigerfjorden Beliggenhet Sigerfjord. Småbåthavn og gjestehavn (2 plasser).*
- *Lundebrygga Eidsfjorden Beliggenhet ved Nygård i Eidsfjord. Gjestebygge 6 plasser.*
- *Maurnes Fiske- og småbåthavn Beliggenhet Maurnes. Småbåthavn og 5 gjesteplasser.*
- *Liland Småbåtforening Beliggenhet Liland. 22 faste plasser. Gjestebygge 4 plasser.*
- *Småbåthavn Nygård Beliggenhet Nygård. Småbåthavn med gjesteplasser.*
- *Småbåthavn Holmen Beliggenhet ved Nygård i Eidsfjorden. 29 faste plasser samt gjesteplasser.*
- *Kjerringnes Båtforening Beliggenhet Kjerringnes. Småbåthavn.*
- *Småbåthavn på Altona Beliggenhet Eidsfjorden. 8 plasser samt gjesteplasser.*
- *Blokken Småbåthavn Småbåthavn med 2 gjesteplasser.*
- *Småbåthavn Grønning Beliggenhet i ytre Eidsfjord. 46 faste plasser. Gjestebygge.*

Avsatte områder til småbåthavn i Sortland. Kilde: Sortland Kommunes plankart/byplan og arealplan:

- *SH Tofta (Sjøhuscampingen) Avsatt til småbåthavn (muligens omregulert ?)*
- *SH Sentrum (sjøområdet ved kvitbrygga) Avsatt til småbåthavn*
- *S1 Strand – Privat småbåthavn*
- *Sjøområdet mellom Torget og tomt 15/1908*
- *SH20 Avsatt til småbåthavn/gjestehavn. Arealet eid av Strand Panorama AS 1/325 - 27 000 kvm, Sortland Kommune 1/33 – 4 600 kvm samt en privat aktør 1/262 - 690 kvm. Totalt avsatt er ca. 32 300 kvm. (Sørhavna er totalt ca. 20 000 kvm ferdig utbygd).*
- *SH01 Avsatt i planverket til småbåthavn, men vanskelig å finne på kart.*
- *SH02 Torghuken i sentrum. Avsatt til småbåthavn/gjestehavn.*
- *SH03 Natsteinsøra (Bestemmelse byplan: ``området kan nyttes til småbåthavn/sjøretta aktivitet som badestrand med mer. Aktiviteten skal samordnes med øvrig aktivitet i parkbeltet mot sjøen på Natsteinsøya.)*
- *Småbåthavn B/F/K/S/S R1-3 Privat småbåthavn inntil 50 båter (se bilde under).*



Reguleringsplan i sentrum

Drift småbåthavner:

Småbåthavner i Sortland er hovedsakelig driftet gjennom andelslag/foreninger der dugnadsprinsippet holder de flytende.

Kommersiell drift av småbåthavn er så å si ikke eksisterende i vårt område. Unntak er Kleiva Småbåthavn som er eid av en maskinentreprenør med en arbeidsinnsats 24/7 x 365.

Fullt utleid surrer de største småbåthavnene rundt med dugnadsinnsats. De fleste har gjestebrygger utelukkende som en service, der inntekter ikke svarer kostnaden. Samme gjelder for korttidsplasser (sesongplasser) som også noen havner har men ikke ønsker på grunn av kostnadsnivået.

Utviklingen i Sortland Havn har ivaretatt gjestebrygger på en helt annen måte etter at gjeldende planverk ble vedtatt.

Fra vårt første møte med politikerne i november 2017 fikk vi en samlet tilbakemelding om at Sortland Kommune ikke skal utvikle og drifte småbåthavn på Strand. Hvem skal så etablere og drifte småbåthavnen som Sortland Kommune plutselig ser et stort behov for? Og for oss, hvem skal vi avhende vårt areal til?

Kapasitet:

Der finnes i dag ingen offentlig oversikt over total kapasitet, ei eller oversikt over om det er under- /eller overkapasitet. Samme gjelder fremtidige behov. I forbindelse med vedtatt planverk finnes der heller ingen analyser. Vi har etterspurt dette hos administrasjonen i Sortland Kommune i forhold til at det hevdes en underkapasitet. Konklusjonen er at argumentasjonen er fullstendig feil og helt uten faktagrunnlag.

En rask undersøkelse pr telefon hos de største småbåthavnene viser en betydelig overkapasitet. Vel 30 faste båtplasser er tilgjengelig på dagen. Hva tallet for ledige plasser totalt i Sortland Kommune vet vi ikke, og det vet heller ikke Sortland Kommune.

Avsatte områder:

Sortland sentrum har avsatt et betydelig område til fremtidig småbåthavn. Definert som området fra Sortland bru til Natsteinsøra. Dessverre er ikke antall plasser beregnet men i området øst for Sortland Storsenter, hovedsakelig 15/2050 sier planen at det er inntil 50 småbåtplasser.

I tillegg er det lansert planer av Sortland Havn med å lage indre havn som strekker seg i forlengelsen av dagens etablerte flytebryggeanlegg og til Natsteinsøra. Et slikt prosjekt vil radikalt endre sjøfronten til Sortland og skape fantastiske muligheter til å utvikle små/store brygger, strandpromenade med innhold i lunere omgivelser.

Konklusjonen er at der i planverket ikke finnes sammenheng mellom avsatte områder til småbåthavn, dagens behov eller fremtidig behov.

NH20:

Som er eid av Strand Panorama AS Gnr.1 Bnr.325 og området som ønskes utviklet.

Avsatt ca. 32 000 kvm. Sørhavna er ca. 20 000 kvm og har 90-100 båtplasser. NH 20 vil med avsatt arealområde ha en mulig kapasitet på 150 +/- plasser. Ved å opprettholde dagens formålsgrenser vil 27 000 kvadratmeter av vårt område båndlegges til småbåthavn. Det gjenstår 16 000 kvadratmeter av vår eiendom.

Disse 16 000 kvadratmeter vil ikke være forsvarlig å utvikle etter byplanens formål på grunn av størrelse i forhold til kostnader. For å kunne gå videre er det for oss avgjørende at formålsgrenser justeres mot sør slik at Sortland Kommunes planlagte småbåthavn gjøres mindre, hvis den i det hele tatt basert på manglende behov bør etableres ?

Det må også bemerkes at hadde vi i 2017 fått signaler fra Sortland Kommune om at de ikke ønsket å justere formålsgrensene mot egen eiendom ville aldri Strand Panorama AS investert tid og penger i dette prosjektet. Dette forsterker for oss det absurde i den

situasjonen Sortland Kommune har satt oss i, og er nødvendigvis en situasjon som vil bli vurdert av ekstern faglig kompetanse.

Sortland Kommune bør se på de faglige anbefalinger, trafikkanalyser og Statens Vegvesens anbefaling vedrørende søknad om fravik av planfri overgang til tilrettelagt overgang. Alle utredninger i forbindelse med vårt planinitiativ av oktober 2022 samt trafikkanalyse fra mai 2023 utarbeidet av Asplan Viak konkluderer med tilrettelagt overgang.

Strand Panorama AS inviterte Sortland Kommune til møte for å diskutere mulige løsninger i forhold til mailen mottatt 27. september. Dette møtet fikk vi til å avholde 21. november 2023. Møtet ga ingen resultater i forhold til å tenke gode løsninger. Inntrykket som vi satt igjen med var klart. Noen hadde besluttet at prosjektet skulle stoppes. Dette fikk vi dessverre bekreftet skriftlig i brev datert 15.12.2023. Da er eneste løsning å be om hjelp fra politikerne til å endelig kunne få en avklaring hvorvidt prosjektet skal stoppes eller kan gå videre. For om mulig kunne gjøre et nytt forsøk på å løse dette gjennom dialog ønsker vi at det settes opp et møte mellom oss og kommunaldirektør samt politisk ledelse.

Turistinfo:

Ihht Byplanen skal det etableres et område for turistinfo og rasteplass i tilknytning til næringsområdet og kyststien. En slik etablering vil tiltrekke seg en del trafikk fra sør, for folk som ankommer Sortland. Dersom anlegget etableres på nedsiden av riksveien vil man få unødvendig kryssing av riksvegen og uheldig blanding av trafikk internt i næringsområdet. Man vil også kunne få uheldig kryssing av fotgjengere fra turistinfo/ rasteplass til eksisterende dagligvarebutikk på oversiden av veien. I samråd med Statens Vegvesen er derfor turistinfo og rasteplass tatt ut av planen. Vi foreslår at eksisterende rasteplass ved Kjerringneshøgda på eiendom 46/6 gis en tilleggsfunksjon med etablering av turistinformasjon. Dette gir en trafiksikker løsning og god samordning med eksisterende anlegg med mer naturlig lokalisering ved innfart til Sortland. Løsningen er også i tråd med Statens Vegvesens håndbok V272 om samordning av rasteplass og turistinfo.

Løsning for turistinfo er i strid med Byplanen. Vi mener imidlertid at Byplanen er utdatert på akkurat dette området, ettersom rasteplass på Kjerringneshøgda ble etablert etter at Byplanen ble vedtatt.



Forslag lokalisering turistinfo på Kjerringneshøgda med utsikt mot Sortland i nordvest og Hinnøya i sør



Utsikt mot sør



Utsikt mot Sortland

3.4.2. Konsekvenser landskap og friluftsliv:

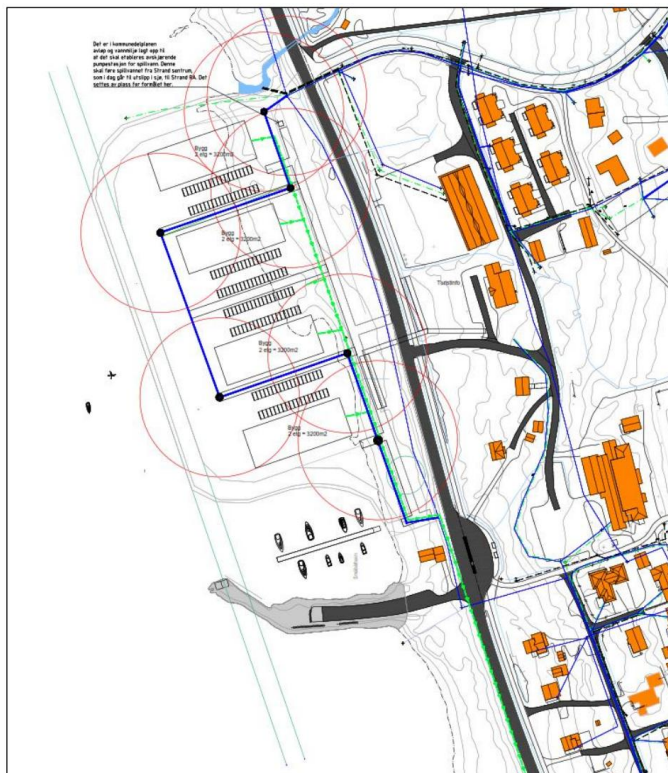
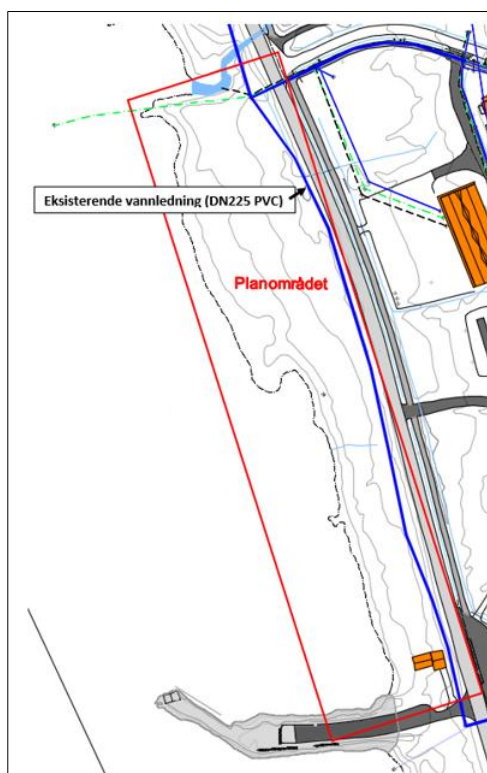
- Utfylling vil medføre et brudd langs den naturlige fjæresonen på Strand, og fjerner dagens naturlige kontakt med sjøen. Det er imidlertid sikret i planen at utfylling vil få en god utforming tilpasset Strandelva.
- Ny kyststi i nedtrappet, grønn strandsone, kombinert med trygg kryssing av riksveg, vil gi økt tilgjengelighet til fjæresonen. Kyststi kan forlenges forbi naturlig fjære ved småbåthavna til det gamle fergeleiet.
- Ny småbåthavn vil kunne bli et positivt tilskudd til friluftslivet på sikt.
- Redusert areal til småbåthavn, i forhold til det som er avsatt i Byplanen, medfører at man får et mer effektivt, funksjonelt og økonomisk bærekraftig næringsområde som samsvarer med eiendomsgrenser. Havna får en mindre dimensjon, og vil være tilpasset mindre båter tilknyttet beboere på Strand.
- Grønn voll mellom næringsområdet og riksveg vil skjerme for innsyn til næringsområdet.
- Krav om gjenbruk av matjord.

3.5. Overvann, vann og avløp

3.5.1. Beskrivelse av planen:

Vann:

Langs planområdet og Rv. 85 ligger det en eksisterende vannledning DN225 PVC. Tilkobling til det nye næringsområdet skjer på denne ledningen. Nødvendig mengde forbruksvann til det nye næringsområdet er på dette tidspunktet ikke kjent, da detaljert avklaring av virksomhet som kommer hit er uavklart. Men med vannkapasitet på 50 l/s vil behovet med stor sannsynlighet være dekket for de fleste typer næring. Unntaket kan være for vannkrevende industri som slakteri el. lignende.



V: eksisterende vannledning (blå) og avløp (grønn).

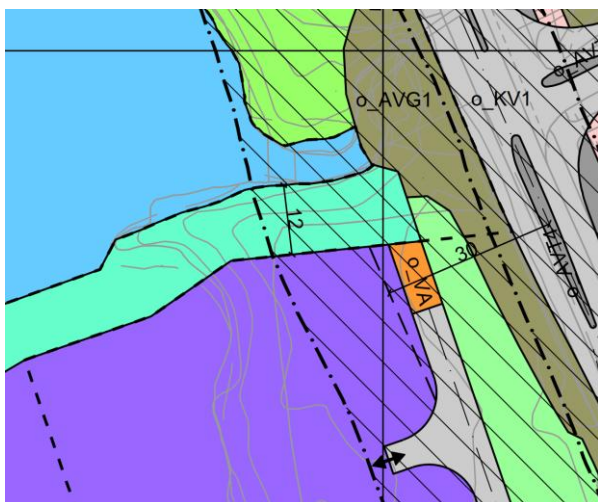
H: Vannledning med brannvannsutttak med slokkevann

Avløp:

Nord i planområdet er det i dag en spillvannsledning som kommer ned Nordbergveien, krysser Rv. 85 og går ut i havet. Spillvannsledningen er en utslippsledning og er tilknyttet spillvannsnettet i Nordbergveien. Utslippsledningen fører spillvannet fra omtrent 150 personer (20 leiligheter og 38 hus) til sjø. Denne utslippsledningen ligger ca. 50 meter fra dagens strandkant.

Utslippsledningen i nord, som er vist på figur under, må ivaretas etter utbyggingen. Denne må muligens forlenges slik at utslippet ender lengere ute i sjøen, siden det skal anlegges en betydelig stor fylling like ved den.

I kommunedelplanen avløp og vannmiljø, vedtatt 15.12.2022, lagt opp til at det etableres en pumpestasjon i området for å knytte Strand Sentrum sammen med Strand RA. Ettersom pumpestasjonen må ha adkomst fra kjørevei har vi foreslått å legge denne i nordenden av adkomstveien. Eksisterende vannledning må hensyntas. Videre kan pumpeledning fra bygg kobles på pumpeledning fra pumpestasjon, eller ev. at nye bygg pumper til pumpestasjon.



Mulighet for etablering av ny pumpestasjon VA

Overvann:

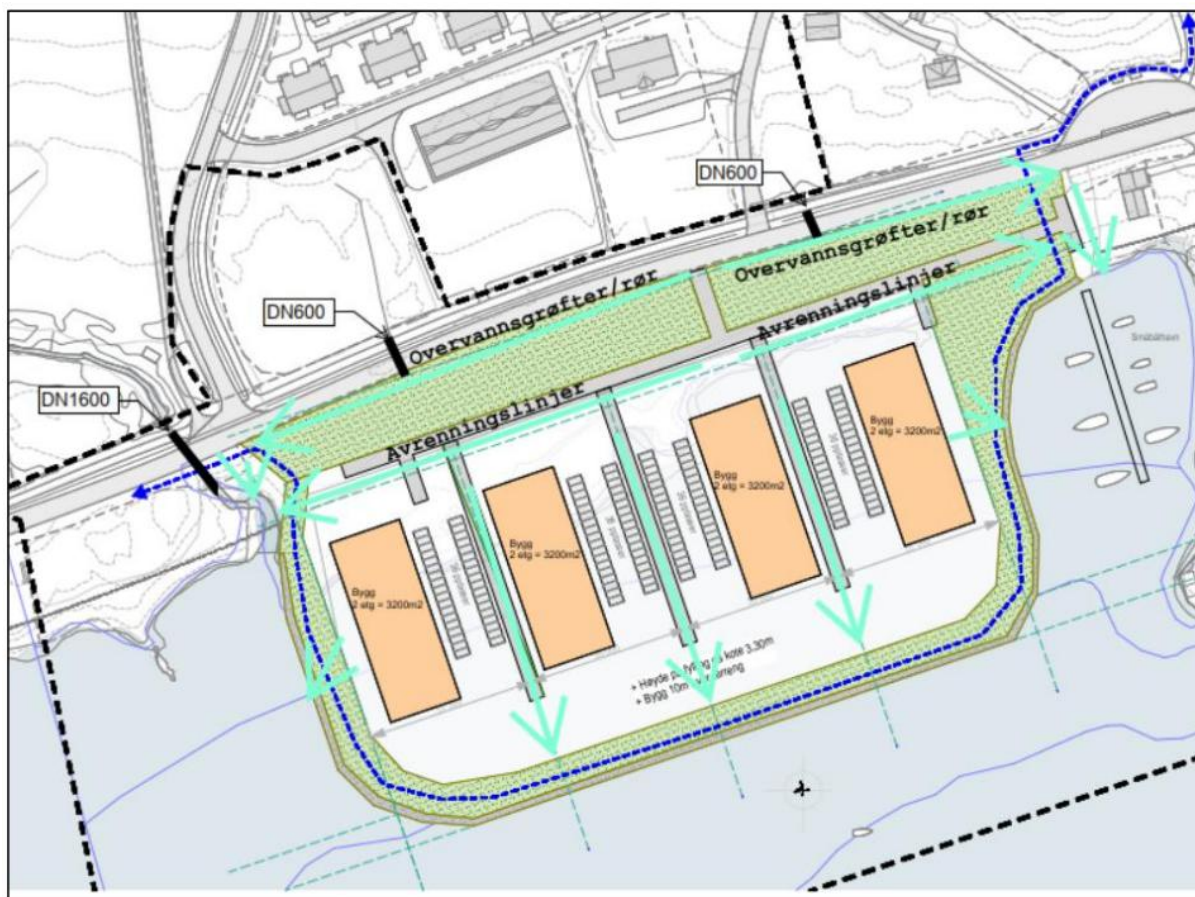
Overvann fra tak, vegger og andre tette flater skal i størst mulig grad håndteres lokalt.

Dette gjøres gjennom tretrinnsstrategien:

1. Reduserende avrenning gjennom bruk av infiltrasjonstiltak
2. Forsinket avrenning gjennom bruk av fordrøyningstiltak
3. Bortledning av overskytende overvannsmengde (utslipp til bekk/elv/sjø, konstruert flomvei)

Ved etablering av ny bygningsmasse og med en stor andel av impermeable flater vil overvannsavrenningen øke. På grunn av planområdets umiddelbare nærhet til havet vil det mest hensiktsmessige være å lede overvannet fortest mulig til havet. Planområdet ligger i strandkanten/laveste sone og det vil derfor ikke være hensiktsmessig å benytte ledningsbaserte overvannsløsninger. I stedet skal overvannet håndteres på terreng. Flomveger må ivaretas med terreng som leder mot sjø.

Planlagte grønne flater og flater med permeable dekker vil bidra til at avrenningen bremses og holdes tilbake.



Lyseblå piler viser overvannstransportering ved grøft og avrenning på terreng.

3.5.2. Konsekvenser av planen:

- Det etableres et robust system for vann, avløp og overvann som vil betjene det nye næringsområdet, og ikke vil ha negative konsekvenser for øvrig bebyggelse.
- Nytt ringsystem for vanntilførsel kobles til eksisterende vannledning
- Eksisterende avløpsledning beholdes og evt. forlenges hvis behov
- Overvann ledes direkte til sundet via flomveier. Grønne arealer bidrar til fordrøyning.

3.6. Energi

3.6.1. Beskrivelse av planen:

Primær energikilde for området vil være tilkobling til eksisterende strømnnett. Vestall AS har ingen infrastruktur innen planområdet som må hensyntas. Det ligger en høyspentkabel samt fiber som tangerer nordlig del av planområdet, jfr. kartskisse under. Området kobles til dette systemet i nord.



Området kobles til eksisterende strømnnett i nord

Det bør også vurderes å ta i bruk alternative energikilder innen området:

- Det bør undersøkes om det er forutsetninger for termisk energileveranse vha. bergvarme. En slik løsning kan redusere levert energi til bygget med omkring 110.000 kWh (1/3).
- Ved bruk av solceller på tak er det et potensiale på reduksjon av levert elektrisk energi på omkring 40-50 %.
- En kan redusere energibehovet til byggene ytterligere ved å levere en høyere energistandard på klimaskallene.
- Det finnes relevante støtteordninger for felles energisentral fra Enova.

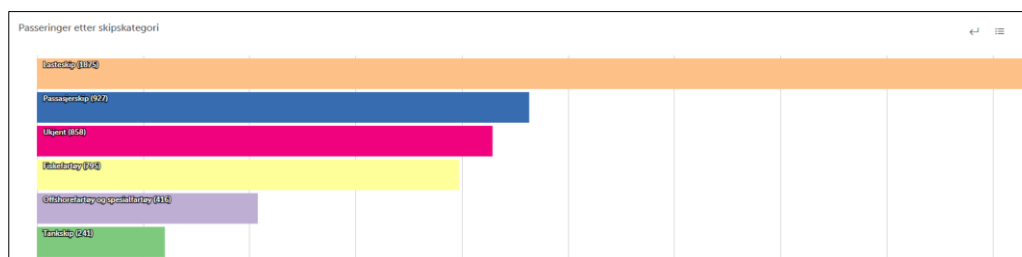
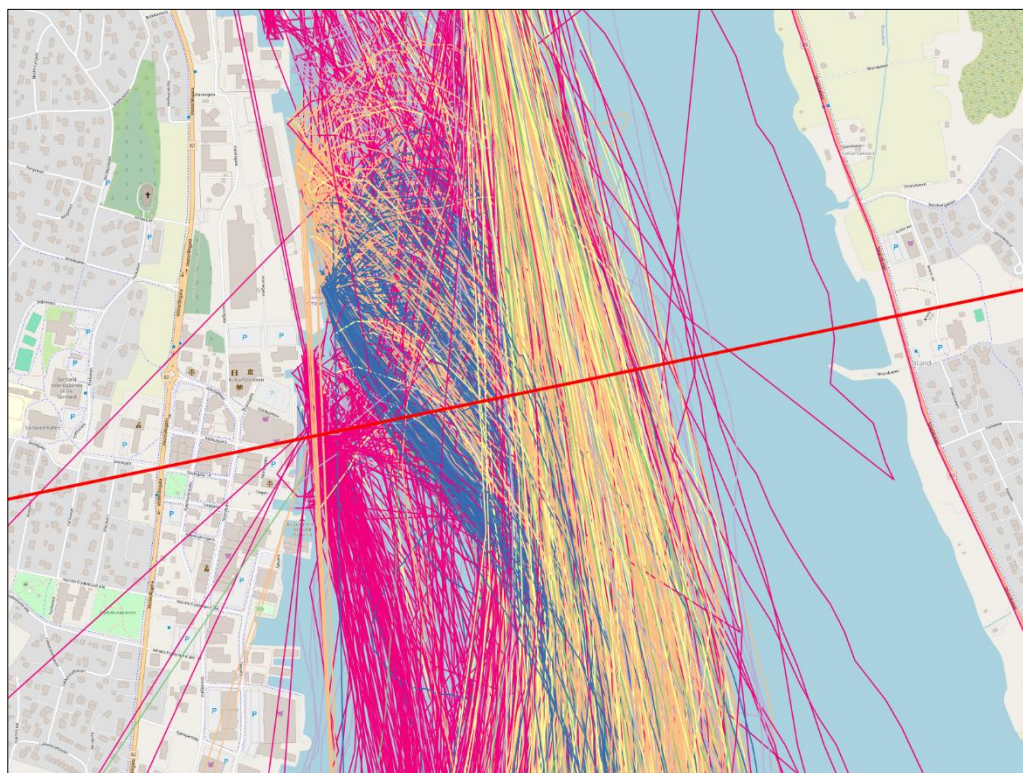
3.6.2. Konsekvenser av planen:

Området kobles til eksisterende strømnnett i nord. Ved etablering av anlegget bør alternative energikilder også vurderes.

3.7. Forhold til ferdsel til sjøs

3.7.1. Beskrivelse av planen:

Planen legger til rette for utfylling inntil ca. kote -10, dvs. inntil ca. 150 ut i Sortlandsundet. AIS sporingsdata fra og med januar 2024 til og med januar 2025 under viser at dette ikke vil være i konflikt med dagens ferdsel til sjøs.



Passeringer forbi planområde f.o.m jan 2024 t.o.m. jan 2025 (Kystdatahuset, Kystverket)

3.7.2. Konsekvenser av planen:

- Det er i utgangspunktet ingen konflikt med ferdsel til sjøs.
- Det stilles krav i planen om utforming av utfylling for å unngå konflikt med sjøverts ferdsel.

3.8. Forhold til vannforskriften

3.8.1. Beskrivelse av planen:

Vannforskriften gjennomfører EUs vanndirektiv i norsk rett. Et viktig formål med vannforskriften er å sikre en mer helhetlig og økosystembasert vannforvaltning i Norge ved utarbeiding av helhetlige, sektorovergrepene, regionale vannforvaltningsplaner og tiltaksprogrammer i henhold til direktivet. Vannforskriften definerer miljømålene for vannforekomster til å være minimum «god kjemisk og økologisk tilstand».

I henhold til vannforskriften skal tilstanden i overflatevann beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og god kjemisk tilstand/potensial, i samsvar med klassifiseringen i vannforskriften. Hvis det er fare for forringelse av vannkvaliteten ved gjennomføring av et tiltak, skal tiltaket vurderes etter vannforskriften §12.

Overhengende vegetasjon i form av urter og gras har i flere studier blitt vist til å være viktige for å skape skjulområder for ørret. Utfylling kant i kant med Strandelva sitt løp vil derfor kunne gi noe tap av økologiske funksjonsområder for fisk. Dersom utfyllingen også vil foregå ut i elva, vil tapet av habitat øke ytterligere. Fyllinga er i planen derfor utformet slik at den ikke går ut i elva.

Påvirkningene av kyststiens kryssing av Strandelva vil avhenge av hvilke løsninger som velges. En utvidelse av eksisterende kulvert under RV85, vil kunne skape et vandringshinder for fisk. Dersom elva skal krysses med gangbru, vil elvebunnen kunne forbli naturlig, og vandringsmulighetene vil ikke påvirkes. Et slikt tiltak vil imidlertid kunne påvirke kantvegetasjonen. I planen er det derfor lagt opp til at kyststien krysser Strandelva på siden av Fv. uten utvidelse av eksisterende kulvert.

Viser til vedlagt notat med grundigere vurderinger av tiltaket i forhold til vannforskriften.

3.8.2. Konsekvenser av planen:

Tiltaket vurderes til å ikke ha vesentlig negativ påvirkning på Strandelva, ettersom planområdet er begrenset til de nedre 20 meterne av elveløpet, og siden det er lagt planer for overvannshåndtering. Tiltaket vil ha en betydelig påvirkning innenfor planområdet i kystvannforekomsten i Sortlandssundet, men ikke for vannforekomsten i sin helhet. Tiltaket er følgelig vurdert til å ikke endre mulighetene for å nå miljømål om god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand. Videre vurderes tiltaket til å ikke påvirke vannkvaliteten i de berørte vannforekomstene i vesentlig grad, slik at tiltaket ikke må vurderes opp mot vannforskriften §12.

For småbåthavnen bør vann fra eventuell vaskeplass samles opp og renses før utslipp til Sortlandssundet. Renseanlegg kan bestå av sandfangskum, og filteranlegg. Oljeutskiller bør vurderes. Utforming av småbåthavna bør gjøres i tråd med Miljødirektoratets veiledere for miljøvennlige småbåthavner.

3.9. Klima

3.9.1. Beskrivelse av planen:

Lokalisering:

Planområdet ligger sentralt plassert i Sortland, og vil kunne fungere effektivt med kort avstand til hovedvegsystemet og aktuelle mål i Sortland.

Vurdering lokalisering: Ut fra et klimaperspektiv vurderes det som et godt grep å etablere et næringsområde innenfor bygrensen på Sortland.

Havnivåstigning og bølger:

Det er gjort en utredning av bølger, strømforhold og forventet havnivåstigning. Det er konkludert med at en fylling med høyde 4,0 ihht NN2000 vil være tilstrekkelig. Dette tilsvarer omtrent den høyden riksvegen ligger på. Behov for brystvern skal i tillegg vurderes i sørvestre del av fyllinga mtp at dette er det mest eksponerte området.



Scenarioer	År 2100	År 2150
SSP 3-7.0 Middels faglig sikkerhet	39 cm (14 — 70 cm)	62 cm (16 — 120 cm)
SSP 1-2.6 Middels faglig sikkerhet	21 cm (-2 — 47 cm)	22 cm (-14 — 65 cm)
SSP 1-1.9 Middels faglig sikkerhet	18 cm (-7 — 46 cm)	23 cm (-18 — 68 cm)
SSP 2-4.5 Middels faglig sikkerhet	32 cm (10 — 60 cm)	45 cm (5 — 95 cm)
SSP 5-8.5 Middels faglig sikkerhet	49 cm (23 — 82 cm)	78 cm (27 — 141 cm)
SSP 1-2.6 Lav faglig sikkerhet	18 cm (-12 — 48 cm)	21 cm (-21 — 65 cm)
SSP 5-8.5 Lav faglig sikkerhet	56 cm (15 — 101 cm)	135 cm (26 — 452 cm)

Tabellen viser medianverdien for framskrivingen, med det sannsynlige utfallsrommet i parentes, for år 2100 og 2150 relativt til referanseperioden 1995-2014. Kartet viser havnivå år 2100 med 200 års stormflo (Kartverket).

Endret arealbruk:

Det er utarbeidet et klimaregnskap med beregning av konsekvensen av arealbruksendring i forhold til dagens situasjon for klimaet mtp CO_2 , CH_4 og N_2O , basert på mail fra Miljødirektoratet.

I regnskapet har vi tatt utgangspunkt i arealet på 12 daa på land og ca. 22 daa i sjø som vil få endret arealbruk i forhold til dagens situasjon som følge av denne planen. Planen medfører ikke arealbruksendring i forhold til gjeldende planer for riksveg med tilhørende gang- og sykkelveg.

Areal på ca. 35 daa som endrer arealbruk har i dag følgende fordeling på ulike marktyper:

- 5 daa av areal som endrer bruk er i dag «dyrket mark».
- 7 daa av areal som endrer bruk er i dag «beite»
- 22 daa av areal som endrer bruk er i dag sjø som i denne sammenheng inngår i kategori «vann eller myr»



Oversikt over ulike arealkategorier: 5067 m² = dyrket mark, 7350 m² = beite, 22103 m² = sjø

Resultater: Samlet effekt på utslipp/opptak fra arealbruksendringen					
Utslipp eller opptak fra arealene over 20 år, dersom man ikke hadde omgjort					
Fra	Til	CO ₂	CH ₄	N ₂ O	Klimagasser i alt
Dyrket mark	Dyrket mark	287,3	14,6	0,0	301,8 tonn CO ₂ -ekvivalenter
Beite	Beite	169,1	23,0	0,0	192,1 tonn CO ₂ -ekvivalenter
Vann og myr	Vann og myr	-1,8	0,0	0,0	-1,8 tonn CO ₂ -ekvivalenter
SUM		454,5	37,5	0,0	492,1 tonn CO ₂ -ekvivalenter
Negative tall betyr opptak av klimagasser, positive tall betyr utslipp.					
Utslipp eller opptak fra arealene over 20 år fra arealbruksendringen:					
Fra	Til	CO ₂	CH ₄	N ₂ O	Klimagasser i alt
Dyrket mark	Utbygd areal	289,7	0,0	0,0	289,7 tonn CO ₂ -ekvivalenter
Beite	Utbygd areal	409,1	0,0	0,0	409,1 tonn CO ₂ -ekvivalenter
Vann og myr	Utbygd areal	1274,5	0,0	0,0	1274,5 tonn CO ₂ -ekvivalenter
Sum	SUM	1973,3	0,0	0,0	1973,3 tonn CO ₂ -ekvivalenter
Negative tall betyr opptak av klimagasser, positive tall betyr utslipp.					
Nettoeffekt av arealbruksendringen over 20 år:					
		CO ₂	CH ₄	N ₂ O	Klimagasser i alt
Utslipp/opptak fra arealene uten å endre arealbruk		454,5	37,5	0,0	492,1 tonn CO ₂ -ekvivalenter
Utslipp/opptak dersom endringen gjennomføres		1973,3	0,0	0,0	1973,3 tonn CO ₂ -ekvivalenter
Arealbruksendringens klimaeffekt		1518,8	-37,5	0,0	1481,2 tonn CO ₂ -ekvivalenter
Merknad: dersom <i>negative</i> tall vil endringen i arealbruk netto medføre mindre klimagassutslipp enn før, eller mer CO ₂ opptak. <i>Positive</i> tall betyr at endringen medfører høyere utslipp, eller lavere CO ₂ opptak fra atmosfæren. Positive tall er merket rødt.					

Samlet oversikt over forventede klimautslipp som følge av arealbruksendring fra dagens situasjon (Miljødirektoratet)

3.9.2. Konsekvenser av planen:

- Overordnet er det positivt med fortetting i sentrale området som gir kort transportavstand og har gode tilbud i form av gang- og sykkelveg og buss.
- Tiltaket vil medføre nedbygging av areal som i dag er ubebygd. Dette vil medføre klimautslipp.
- Overvannsløsninger er ivaretatt med klimapåslag.
- Fylling må ha høyde på kote +4,0, og det må vurderes brystvern i sørvest.

3.10. Konsekvenser i forhold til FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030.

Detaljregulering for Strand næringsområde vurderes å imøtekomme følgende av målene:

Nr. 3. God helse og livskvalitet: Et godt næringsområde med høy kvalitet med tilrettelagte systemer for adkomst med bil, buss, gange og sykling inkludert ny kyststi vil bidra positivt til helse og livskvalitet både for brukerne av selve næringsområdet og beboerne på Strand.

Nr. 6. Rent vann og gode sanitærforhold. Planen legger til rette for oppgradering av vanntilførsel og systemer for overvannshåndtering.

Nr. 9. Industri, innovasjon og infrastruktur. Planen legger til rette for et effektivt og godt næringsliv i eksisterende by/tettsted tilknyttet etablert infrastruktur.

Nr. 11. Bærekraftige byer og lokalsamfunn. Fortetting i sentralt område tilrettelegger for samordnet transport og arealplanlegging, og mindre bilbruk. Etablering av gode næringsområder legger til rette for økonomisk bærekraft.

Nr. 13. Stoppe klimaendringene. Fortettet arealbruk på eksisterende tettsteder med god tilgang til buss, gange og sykkel er et viktig ledd i å stoppe klimaendringene da dette vil medføre mindre bruk av privatbil.

Nr. 14. Livet i havnet. Planen legger til rette for etablering av småbåthavn, som gir mulighet for et rikt liv på havet. Småbåthavn er noe redusert i størrelse i forhold til i Byplanen. Eksisterende skjellsandområde i havet sikres gjennom bestemmelser.

Nr. 15. Livet på land: planen legger til rette for et godt liv på land i form av næringsområde, småbåthavn, gode trafikksystemer og kyststi.



FNs bærekraftsmål

3.11. Naturmangfold

3.11.1. Beskrivelse av planen:

Planområdet har ingen naturområder med uberørt natur, med unntak av sjøområdet på ca. 22 daa. På land består arealet av ca. 5 daa dyrket mark, ca. 8 daa beitemark samt asfaltert areal til vei, gnag- og sykkelveg og fergeleie.

Vurdering av de enkelte paragrafene ihht naturmangfoldloven §§ 8-11

- 8. (kunnskapsgrunnlaget)

Vi mener at § 8 er oppfylt. I denne plansaken vil «naturtypers utbredelse samt effekten av påvirkninger på disse» være det relevante. Utredning av naturmangfold har basert seg på eksisterende informasjon som vurderes å være tilstrekkelig.

- § 9. (føre-var-prinsippet)

§ 9 vurderes som oppfylt. Den sentrale ordlyden om at: «Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak» vurderer vi ikke er aktuell i denne saken da det er klart at kunnskapen er god nok vedrørende plan- og influensområdets naturverdier til å si at en irreversibel skade på naturmangfoldet ikke vil skje som følge av tiltaket.

- § 10. (økosystemtilnærming og samlet belastning)

Denne ordlyden om økosystemtilnærming vurderes å ha begrenset anvendelse i denne saken, da planområdet omfatter allerede kultivert areal på land, og ikke omfatter område i sjø med spesielle naturverdier. Det er sikret gjennom bestemmelser at man ved utfylling skal unngå skade på skjellsand på sjøbunnen utenfor planområdet.

- § 11 (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaver har betalt utredningen om planområdets naturverdier.

3.11.2. Konsekvenser av planen:

Det tilrettelegges for å opprettholde et rikt naturmangfold i området ved at det er lagt et sammenhengende grøntområder langs sjøen, og det er sikret at utfylling ikke går på bekostning av registrert sjøbunn med viktig skjellsandstein.

3.12. Gjennomføring av planen

- Hele næringsområdet med adkomst og areal tilknyttet tilrettelagt kryssing ligger på tiltakshavers egen grunn. Det er ikke behov for erverv eller ekspropriasjon for gjennomføring av denne delen av planen.
- Dersom småbåthavn i sør skal gjennomføres kreves avtale eller erverv, ettersom denne ligger delvis på privat eiendom 1/325 og delvis på Sortland kommunes grunn. Parkering er i planen felles privat for eiendom 1/325, men kan overføres til ny eier ved evt. etablering av småbåthavna.
- Det vil være naturlig å inngå en utbyggingsavtale for opparbeiding og finansiering av offentlige formål som ny g/s vei på østsiden av busstopp og tilrettelagt kryssing av riksveg.
- Området kan bygges ut trinnvis, men det er krav om helhetlig situasjonsplan tilknyttet første byggetrinn.
- Skulle det under bygge- og anleggsarbeid komme fram gjenstander eller andre spor som kan vise eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses. Melding sendes da Sametinget og Nordland fylkeskommune omgående, jf. kulturminneloven § 8 annet ledd.

3.13. ROS

Det er utarbeidet egen risiko- og sårbarhetsanalyse for planområdet. Hovedkonklusjoner fra denne er:

- Området er generelt lite utsatt med tanke på risiko og sårbarhet. Der det er problemstillinger har man i planen løst dette gjennom konkrete tiltak.
- Det er i dag ingen løsning for kryssing av riksveg for myke trafikanter. Planen krever at det skal etableres tilrettelagt kryssing og grønn voll mot riksveg, slik at kryssinger kanaliseres til egnet sted med god avstand til kryss og bussholdeplass.
- Det er i dag ikke sammenhengende gang- og sykkelveg forbi busstopp. Dette medfører trafikkfare for gående til og fra buss. I planen er det lagt inn kontinuerlig gang- og sykkelveg med trygg adkomst.
- Eksisterende adkomst til det gamle fergeleiet ligger rett vis á vis bussholdeplass med snuplass. Dette gir en uoversiktlig situasjon med potensiale for trafikkulykker. I planen har vi stengt adkomst til fergeleiet, og opprettet nytt T-kryss på oversiktlig sted med god avstand til øvrige kryss.
- Området er utsatt for overvann fra bolig- og fjellområde i øst. Det er i planen krav om etablering av flomveier som leder overvann til sjø samt opprettholdelse av eksisterende kulverter under riksveg for transport av overvannet fra øst.
- Det er registrert noe forurensing på moloen av det gamle fergeleiet samt noe i sjø. Registrert forurensing er innenfor akseptable nivåer. Det er i planen stilt krav om å deponere fyllmasser ved lavvann som avbøtende tiltak ved utfylling, for å begrense spredning som følge av oppvirvling.
- Det er dokumentert områdestabilitet i området, i tråd med krav i TEK17.
- Det stilles konkrete krav til utforming av utfylling for å unngå konflikt med ferdsel til sjøs.
- Nødvending fyllingshøyde sikres i planen for å tilpasse anlegget til forventet havnivåstigning pga klimaendringer.
- Det stilles konkrete krav til utforming av utfylling for å unngå uønsket bølgepåvirkning.
- Utfylling er tilpasset Strandelva i nord for å unngå negativ påvirkning av vannmiljøet. Kyststien er lagt i tilknytning til eksisterende kulvert for Strandelva, for å unngå ytterligere miljømessig påvirkning av elva.
- Det er stilt krav til renseanlegg tilknyttet småbåthavn.
- Byplanen legger til rette for en uheldig blanding av trafikk til næringsområdet og turistinformasjon. I samråd med Statens Vegvesen er denne funksjonen tatt ut av planen. Vi foreslår istedenfor utvidet bruk av eksisterende rasteplass ved Kjerringeshøgda.

3.14. Forhold til KU forskriften

Vurdering ihht §6:

«Følgende planer og tiltak skal alltid konsekvensutredes og ha planprogram eller melding:

...«b) reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen».

I oppstartsmøtet ble det drøftet om tiltaket kunne utløse KU krav jfr. vedlegg I punkt 8b) «Nyetablering av farleder, havner og havneanlegg, der skip på over 1 350 tonn kan seile og anløpe.» Det ble konkludert med at det ikke skulle legges til rette for etablering av havn for skip på over 1 350 tonn innen planområdet, og at denne paragrafen derfor ikke er aktuell.

Konklusjon i forhold til §6: Det aktuelle tiltaket er i tråd med overordnet plan, og er derfor utredet tidligere. § 6 vurderes ikke som ikke aktuell.

Vurdering Ihht § 8:

Ihht §8 skal tiltak som inngår i vedlegg 2, som omfatter tiltak som skal konsekvensutredes fordi de har vesentlig virkning for miljø og samfunn, konsekvensutredes.

Det er i forbindelse med oppstartsmøte med Sortland kommune vurdert om tiltaket kunne vurderes å utløse krav til konsekvensutredning ihht punkt 11 j) «Næringsbygg, herunder kjøpesentre som ikke inngår i punkt 10 b, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttig formål».

Konklusjon i forhold til §8: Tiltaket er i tråd med gjeldende byplan, og planlagt bebyggelse vurderes av planmyndighet til å ikke ha vesentlige virkninger for miljø eller samfunn jfr. forskriftens §10. §8 vurderes derfor ikke som aktuell.

Konklusjon:

Planen vurderes å ikke utløse krav til konsekvensutredning ihht forskriften.

4. Forhåndsmerknader

Merknadsfrist: 30.11.22

Nr. og dato	Avsender	Hovedinnhold	Vurdering
1. 28.10. 22	DSB	Generell merknad. DSB har innsigelseskompetanse etter PBL i plansaker som berører: - Farlige stoffer/ storulykke - Transport av farlig gods - Brannsikkerhet tunneler og underjordiske anlegg - Tilfluktsrom Samtlige tema håndteres av Statsforvalteren i plansaker, og vil bli fulgt opp av dem.	OK. Det er gjennomført undersøkelser vedrørende forurensing både til sjøs og på land, og det er stilt krav i bestemmelsene om sikring av at forurensing ikke spres ved utfylling.
2. 02.11. 22	Vestall AS (tidligere Vesterålskraft Nett AS)	- Vestall har ingen infrastruktur innen planområdet som må hensyntas. - Høyspentkabel samt fiber tangerer nordlig del av planområdet (se kartskisse). - Ber om å bli kontaktet tidlig for å finne god løsning for energiforsyning til planområdet. 	Det er gjennomført dialog med Vestall om tilknytning til kraftnett innen næringsområdet. Området vil få tilknytning til eksisterende høyspentkabel i nord, og det åpnes for etablering av trafo innen området. Bruk av andre energikilder kan være aktuelt i tillegg.

3. 11.11. 22	Direktorat for mineralforvaltning	- Planbeskrivelsen bør inneholde et estimat for totalt massebehov, og redegjøre for hvor tilleggs-massene skal hentes fra. - Ber kommunen vurdere om det finnes kilder til overskuddsmasser i nærheten. - Evt. overskuddsmasser som genereres innen planområdet bør gjenbrukes internt i prosjektet. - Planområdet berører ikke registrerte forekomster av mineralske ressurser, berg-rettigheter eller masseuttak i drift.	OK, tas med i beskrivelsen.
4. 16.11. 22	Statens Vegvesen	- Målsetning er å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem. - SVV har ansvar for forvaltning av riksveg og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Fokus på at trafiksikkerhet, klima, miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas. - Riksveg 85 er en viktig transportveg til/fra Vesterålen med ÅDT 3900, 12% lange kjøretøy og fartsgrense 60 km/t. - Dimensjoneringsklasse H1 (håndbok N100) - Vegnormal N100 og V121 skal legges til grunn for utforming., samt framtidig trafikkmengde som framkommer av nødvendig trafikkanalyse. Avstand mellom kryss på riksveg skal minimum være 500m. - Det er ikke aktuelt å etablere kryssing for fotgjengere i plan pga ÅDT og hastighet.	Trafikkanalyse er oppdatert ihht ny funksjon: næring. Det er gjennomført en svært tett dialog med SVV gjennom planprosessen, med mange møter og mail basert på revidert trafikkanalyse. Etter siste avklaringer desember 2024 er man kommet til enighet om forelagt løsning med tilrettelagt kryssing, sentralt plassert T-kryss med trafikkøy og 30 m byggegrense fra riksveg uten

		- Det må, basert på trafikkanalyse, gjøres en grundig vurdering av behov for etablering av undergang til næringsområde, tursti og småbåthavn for gående. Det må argumenteres godt dersom man velger å se bort fra kravet om undergang i byplanen. - Kollektivtrafikk må løses i planen, inkl. myke trafikanter adkomst til busstopp. Spesielt viktig hvis kontorbygg. - Byggegrense er normalt 50m fra senterlinje veg. Kan vurderes redusert til 30m. - Trafikkanalysen kan si noe om: - omfang reisende fordelt på reisemiddel med input bl.a. hvordan det tilrettelegges for gående, syklende og kollektivreisende. - Hvor mye trafikk det nye tiltaket genererer - Hvor denne trafikken vil forplante seg i vegnettet - Hvordan den økte trafikken gir trafikale konsekvenser for eksisterende vegnett - for eksempel kapasitetsutfordringer - Kryssvurderinger - Forhold til skoleveier - Trafikksikkerhetsutfordringer Det vurderes rekkefølgekrav både innenfor og utenfor planområdet. Trafikkanalysen bør presenteres for Statens Vegvesen slik at evt rekkefølgekrav kan innarbeides i planen.	parkering i denne sonen. Ihht vegnormalen skal avstand mellom kryss være 500m ved 80 km/t. Vegnormalen stiller ingen konkrete krav til avstand ved 60 km/t. Vi vurderer foreslått kryssløsning til å være i tråd med vegnormalen.
--	--	---	---

		SVV ønsker også gjennomsyn av planforslaget før høring. Spesielt viktige tema som må håndteres i planen: • Konsekvenser for vegnettet • støyretningslinje T-1442/2021 • Regulering av riksveganlegg • Klima og klimatilpasning (inkl. håndtering av overvann og utredning av grunnforhold) • Samordnet bolig-, areal og transportplanlegging • Trafikksikkerhet • Konsekvenser for drift- og vedlikehold • Byggegrense langs veg • Gående og syklende • Kollektivtransport • Støy • Reklame • Rekkefølgekrav • Medvirkning fra Statens vegvesen i videre planarbeid • I forhold til parkeringsplasser bør det også gjøres en vurdering om det skal etableres ladeplasser til elbiler.	
5. 16.11. 22	UiT Marin- arkeologi	Planområdet omfatter mye sjøareal som planlegges utfylt samt en strekning av strandlinjen med flere båtstøer med og uten landingsvorrer. Strand er kjent for sjørettet aktivitet og bosetting over lang tid, og en gårdshaug fra jernalder/ middelalder ligger like utenfor plangrensen. Det varsles behov for marin-arkeologisk registrering etter kulturminnelovens §9.	OK

28.06. 23		Budsjett ettersendes skriftlig til aksept av tiltakshaver. ----- Befaring gjennomført uten funn. Rapport fra befaring er vedlagt.	Bra
6. 16.11. 22	NVE	Generelt innspill: Viser til NVEs kartbaserte veileder og nettsider for arealplanlegging	Vi har brukt anbefalte verktøy i planprosessen.
7. 21.11. 22	Kystverket	- Kystverket jobber for å utvikle et helhetlig transportsystem til sjøs og fra vei til sjø. - Det er viktig å sikre tilstrekkelig areal til farleden i Raftsundet- Sortlandsundet, hvor det passerer 6240 skip pr. år. - Planen vil ikke ha negative konsekvenser for farleden, dersom følgende vilkår ivaretas: - Bunnfylling bør ikke gå utenfor skissert planområde - Det tillates ikke flytebrygge på utsiden av planområdet. - Lyssetting innen planområdet må tilpasses seilendes behov - Det monteres 2 faste navigasjonsinnstallasjoner på ytterpunkter av fylling i sjø - Kystverket mener at kommunen bør revurdere krav om KU ihht §8 vedlegg II bokstav j) jf. § 10, da tiltaket kan få virkning på sjøverts ferdsel i farleden.	Disse tiltakene sikres i planen Tiltaket er vurdert ihht forskriften og planmyndighet har konkludert med at det ikke stilles krav om KU. Kystverket skriver selv at tiltaket ikke vil være til hinder for

		• Det må utarbeides ROS analyse med fokus på: ◦ bølgepåvirkning fra skipstrafikk ◦ Innsnevret farvann ◦ Risiko for sammenstøt med bygning, brokar osv. • Småbåthavn bør planlegges slik at det ikke blir konflikt mellom bading og annen ikke-motorisert bruk av farvannet. • Det må ikke etableres tiltak som skjermer for seilingssektorene fra fyrlyktene.	farleden såfremt skisserte krav sikres i planen. Dette bekrefter at tiltaket ikke vil medføre vesentlig virkning på farleden. Temaene vil bli vurdert i ROS analyse Det legges ikke opp til bading ved næringsområde/ småbåthavn Sikt vil sikres i planen
8. 23.11. 22	Fiskeri- direktoratet	• Direktoratet skal sikre eksistens og utviklingsmuligheter for marine næringer • Fiske og ressursområdende i Sortland kommune er kartlagt sist i 2020. Planområdet inngår i område som er registrert som «oppvekst og beiteområde» for større fangstbar fisk, som omfatter nesten hele Sortlandsundet. Det er viktig at disse hensyntas, og at evt avbøtende tiltak konkretiseres i planen. • Miljødirektoratet har kartlagt et større område med skjellsand som kommer i konflikt med planlagt utfylling, og som er kartlagt som «svært viktig».	Krav om bruk av rene masser, siltduk og gjennomføring av utfylling om høsten/ tidlig vinter tas med i planens bestemmelser/ beskrivelse.

		• Sør for planområdet er det et viktig bløtbunnsområde, som er viktig beiteområde for fugl og fisk. • Utfylling bør primært skje på høsten og tidlig vinter, siden det marine livet da ligger mest i ro. Det må brukes rene masser. Det bør brukes siltduk for å redusere spredning av forurensede partikler. Det må gjennomføres avbøtende tiltak ved behov for undervannssprenging.	
9. 29.11. 22	Stats- forvalteren i Nordland	• Positivt at formål er endret fra bolig til næring • Bruk av naturområde i sør til parkering vil være i strid med overordnet plan. Dette er ikke OK. • Viktig å sikre etablering av sammenhengende turveg langs kysten gjennom området, ettersom området er mye i bruk av barn og beboere jfr barnetrakk • Det skal tas særlig hensyn til naturmiljø i 100m beltet langs sjøen. • Det er 7,1 daa fulldyrket jord innenfor planområdet. Det er stadig strengere nasjonal jordvernspolitikk. Det må gjennomføres avbøtende tiltak hvis eksisterende landbruksarealer skal bygges ned. For eksempel en matjordplan som legger til rette for flytting av matjord til udyrket areal.	Bra Foreslått parkering i sør er tatt ut av planen. LNFR og friluftsmål opprettholdes. Turveg er sikret i planen. I dette området er det lite naturmiljø, ettersom området allerede er kultivert. Det stilles krav i planen om utarbeiding av en matjordplan før igangsetting av tiltak.

		Man skal helst unngå mellomlagring av masser. • Det må utarbeides ROS analyse ihht DSB sin veileder • Kommuner som ikke har geosynkronisering med Kartverket må fortsatt sende planforlag på høring til plannordland@kartverket.no	ROS analyse er utarbeidet OK
10. 30.11. 22	Mattilsynet	• Hensynet til drikkevann er ivaretatt i planoppstart, og mattilsynet har derfor ingen merknader.	OK
11. 02.12. 22	Nordland Fylkeskommune	• Forventer at intensjonene i Byplanen, Fylkesplan for Nordland og Kystsoneplan for Vesterålen følges opp med fokus på allmennhetens tilgang på sjø og kyststi, estetisk utforming, rekkefølgekrav til utbygging og kulturminner. • Positivt med arealregnskap som grunnlag for å vurdere tilgjengelige næringsområder samt klimaregnskap. • Ingen kjente kulturminner på land innen planområdet. Sjøareal må derimot befares jfr. merknad fra UiT. • Kommunen bør gjøre en vurdering ihht vannforskriftens §12 som tas med i beskrivelsen. • Det må utarbeides ROS analyse hvor blant annet planens forhold til klimaendringene bør framgå.	Intensjonen i overordna planer vurderes å være fulgt opp. Et enkelt arealregnskap inngår i planbeskrivelsen og som eget vedlegg. OK, befaring i sjø er gjennomført. OK OK

		• Viser til arealpolitiske retningslinjer 8.3 og 8.6 om vannkvalitet, havnivå, energi og blågrønne strukturer. • Positivt at det ikke foreslås kjøpesenter.	OK OK
12. 02.12. 22	Sametinget	• Det er ikke registrert automatisk freda samiske kulturminner innen planområdet. • Følgende bestemmelse bør tas med: <i>Kulturminner og aktsomhetsansvaret. Skulle det under bygge- og anleggsarbeid i marken komme fram gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Sametinget forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.</i>	

5. Plandokumenter

Følgende dokumenter følger denne detaljreguleringen:

1. Plankart i pdf og sosi
2. Planbestemmelser
3. Planbeskrivelse med vurdering av forhåndsmerknader (denne)
4. ROS analyse
5. VAO rammeplan
6. Mulighetsstudie
7. Miljøteknisk grunnundersøkelse på land:
 - a. Rapport grunnundersøkelse
 - b. Fullstendig analyserapporter, jordprøver
8. Miljøteknisk sedimentundersøkelser i sjø:
 - a. Rapport miljøteknisk sedimentundersøkelse
 - b. Analyserapporter sedimentprøver
9. Grunnundersøkelser og orienterende geoteknisk vurdering.
10. Planinitiativ oppstart detaljregulering for Strand Næringsområde
11. Bølger og strømforhold Strand
12. Trafikkvurdering Strand
13. Mail fra SVV med bekreftelse på godkjent løsning med tilrettelagt overgang og formål
14. Klimaregnskap
15. Vurdering ifht vannforskriften
16. Prinsippskisse utvidelse av næringsområdet mot nord

