PLANBESKRIVELSE
DETALJREGULERING FOR HAVNEGATA 3
PlanID: 1870_2024374

Fagkyndig	LPO arkitekter AS
Forslagsstiller:	Hotelleiendom AS og Indira AS
Dato/revisjon:	27.10.2025, 12.03.2026 og 24.03.2026

Sortland kommune

Innholdsfortegnelse

1 Bakgrunn 2

2 Planprosess og medvirkning 3

3 Planstatus og rammebetingelser 5

4 Beskrivelse av planområdet og eksisterende forhold 11

5 Beskrivelse av planforslaget 22

6 Konsekvensutredning 39

7 Virkninger/konsekvenser av planforslaget 41

8 Innkomne innspill til oppstart 61

9 Avsluttende kommentar 63

10 Vedlegg til planforslaget 64

Plannavn:	Detaljregulering for Havnegata 3
PlanID:	1870_2024374
Eiendom (gnr./bnr.):	15/2216, 15/2193, 15/2284 og 15/1455
Type:	Detaljregulering
Plankonsulent:	LPO Arkitekter AS
Forslagsstiller:	Hotelleiendom AS og Indira AS

1 Bakgrunn

1.1 Hensikten med planen

Planområdet består i dag av Scandic hotell i sør og parkeringsarealer i nord. Forslagsstiller ønsker å legge til rette for utvidelse av dagens Scandic hotell, samt en allsidig og fleksibel bruk som imøtekommer fremtidige behov på lang sikt i tråd med sentrumsformålet i byplanens forslag for formål og bruk. Dette innebærer at det også kan komme kontor, kultur, bevertning og andre typer tjenesteyting i tillegg til hotell og overnatting.

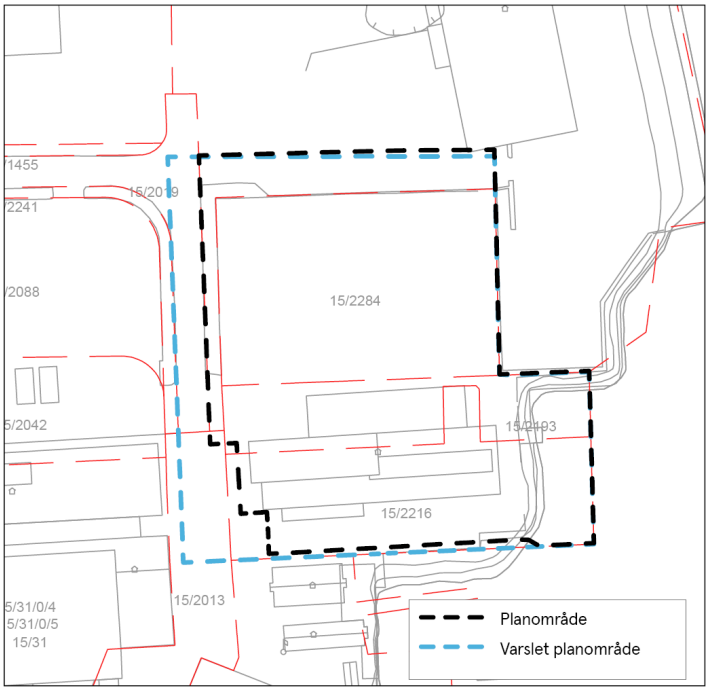
Utviklinga av planområdet vil utvilsomt bidra til en betydelig forbedring av området og overgangen fra bysentrum til havneområdet, som også fungerer som byens viktigste adkomst fra sjøen.

1.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagsstiller: Hotelleiendom Nord AS og INDIRA AS V/Terje Ingebrigtsen

Fagkyndig: LPO arkitekter v/Ørjan Høyer-Farstad og Hans E. Fausa

1.2.1 Planområdet er justert etter varsel om oppstart



Figur 1 Utsnitt planområde og varslet planområde

Ved varsel om oppstart ble større deler av Havnegatas kjøreveg og torget i vest tatt med i planområdet. Planarbeidet legger kun til rette for nye tiltak innafor forslagsstillers eiendommer, og viderefører teknisk anlegg i grunnen i nord. Planområdet er derfor trukket inn i vest og sør. Det er gjort en mindre justering nord i planområdet for å få en naturlig avgrensning mot eksisterende formål som videreføres i denne planen.

1.2.2 Planområdets gårds- og bruksnummer (gnr./bnr.)

Gnr./bnr.	Adresse/formål
15/2216	Hagegata 3 – Hotell
15/2193	Hagegata 3 – Hotell
15/2284	Samferdselsareal - Parkering
15/1455	Samferdselsareal – avløpstrasé/ anlegg i grunnen

1.3 Utbyggingsavtaler

Det er foreslått rekkefølgebestemmelser for planen. Det forventes at forslagsstiller går i gang med forhandling av utbyggingsavtaler i forbindelse med 2.gangs behandling og politisk vedtak av planforslaget.

2 Planprosess og medvirkning

2.1 Planprosess

2.1.1 Bestilling av oppstartsmøte og prosess mot offentlig ettersyn

Forslagsstiller oversendte bestilling av oppstartsmøte 19.12.2023 til Sortland kommune. Det ble avholdt oppstartsmøte 05.04.2024. Planinitiativet ble behandlet for Formannskapet 02.05.2024 der det ble vedtatt oppstart av planarbeid.

Det ble varslet oppstart av planarbeidet i perioden 28.05 – 17.06.2024. Det kom inn 11 uttalelser fra offentlige instanser og etater som oppsummer og kommentert i eget vedlegg.

Planforslag til offentlig ettersyn ble oversendt kommunen 11.04.2025. Kommunen var positive, men ba om revisjoner, og fristen for behandling ble overskredet. Planen ble deretter justert i tråd med kommunens innspill innen trafikk, utnyttelse, byrom, tekniske løsninger og tilpasning til byplanen. Etter revisjonen stilte kommunen nye krav, og opplyste at saken først kan behandles videre når et revidert planforslag er formelt innsendt og vurdert helhetlig. Forslagsstiller redegjorde for valgte løsninger og at alternative løsninger ikke er gjennomførbare og derfor ikke aktuelle, og planforslaget ble på ny oversendt Sortland kommune.

Planforslaget ble vurdert og sendt til politisk behandling. Formannskapet behandlet planforslaget for detaljregulering av Havnegata 3 i møte 27.11.2025 (PS-113/25) og vedtok å legge planforslaget ut til høring og offentlig ettersyn etter plan- og bygningsloven §§ 5-2 og 12-10. Formannskapet vedtok samtidig at planforslaget ikke skulle bearbeides videre når det gjelder logistikktorg og fasade mot Havnegata. Vedtaket bygger på en vurdering av at planforslaget samlet sett gir tilfredsstillende løsninger for trafikksikkerhet, funksjonalitet og byliv, og at byplanens bestemmelser ikke bør tolkes så strengt at de hindrer ønsket sentrumsutvikling.

2.1.2 Endringer etter offentlig ettersyn

Planforslaget er justert og presisert etter offentlig ettersyn for å følge opp innkomne uttalelser fra statlige og regionale myndigheter samt Sortland Havn KF. Endringene innebærer i hovedsak tydeligere juridisk sikring og dokumentasjon, men gir ikke endring av planens hovedgrep eller formål.

Overordnende retningslinjer er oppdatert i planbeskrivelse i tråd med innkomne merknader. De oppdaterte planretningslinjene innebærer i hovedsak en presisering og videreføring av eksisterende føringer, og utløser ikke nye krav til utredningsplikt. Planforslaget for Havnegata 3:

- legger til rette for fortetting og transformasjon i sentrumsområde,
- bygger på arealeffektive løsninger og gjenbruk av allerede utbygd areal
- prioriterer gange, fortau, havnepromenade og trafikksikkerhet for myke trafikanter
- har vurdert transport, trafikk, klima, energi, overvann, stormflo og naturfare

Dette er i tråd med både innholdet og intensjonen i de oppdaterte retningslinjene. Det er heller ikke kommet innsigelser som tilsier at planen er i konflikt med nasjonale eller vesentlige regionale interesser.

Det er gjort presiseringer i planbeskrivelsen knyttet til trafikksikkerhet for myke trafikanter, særlig i grenseområdet mot havna, håndtering av turistbusser, vannmiljø etter vannforskriften § 12, samt vurdering av forurenset grunn og deponigass. ROS-analysen er supplert med vurdering av deponigass, og det er tydeliggjort at risiko for deponigass vurderes som lav.

Skisseprosjektet er justert for å imøtekomme kommunens vurdering av høyder på parkeringsetasjer. Prosjektet viser nå at det oppnår tekniske krav til høyder for bebyggelse. Illustrasjonsplaner er justert for å vise dagens gangmønster til havna.

Planbestemmelsene er styrket med krav til fortausbredde, frisikt og HC-parkering. Krav til ivaretakelse av teknisk infrastruktur og samspill med havnas arealer er presisert. Det er også presisert at minimum gulvhøyde skal være 260 cm over NN 2000 i bestemmelsene.

Plankartet er justert i grenseområdet mot Sortland Havn for å redusere konfliktflater mot havnedrift og sikre tydelig avgrensning av trafikkarealer uten å legge føringer på havnas arealer eller fremtidige utvikling.

Samlet sett vurderes endringene å styrke planens robusthet og gjennomførbarhet, samtidig som planens hovedinnhold, volum, bruk og overordnede grep videreføres uendret.

2.2 Medvirkning

Forslagsstiller har vært i dialog med Sortland Havn felles målsetninger for havneområdet. Det ble avholdt møte 13.03.2025. Møtet konkluderte med at administrasjonen i Sortland havn gjør nødvendige avklaringer med styret i Sortland havn, herunder finansiering av mulighetsstudie. Deretter starter arbeidet med å utforme et konkurransegrunnlag for å kontrahere ekstern bistand. Samtlige grunneiere som ønsker, blir invitert med for å tilkjennegi sine behov og hvordan et konkurransegrunnlag for mulighetsstudie kan utformes, herunder forslagsstiller for dette planforslaget.

Planområdet ligger i havneområdet og det er ikke avdekket arealkonflikter eller forhold som kan gi konsekvenser for naboer eller lokalbefolkning. Planforslaget vurderes også i stor grad å være i tråd med overordnede føringer. Det er derfor ikke avholdt offentlige medvirknings- eller orienteringsmøter i forbindelse med utarbeidelse av planforslaget, utover dialog med Sortland havn. Det kan vurderes offentlig møte planforslaget når det legges ut på offentlig høring.

3 Planstatus og rammebetingelser

3.1 Overordnede planer

3.1.1 Fylkesplan for Nordland 2013-2025, vedtatt 27.02.2013

Fylkesplan for Nordland har tre målområder; Livskvalitet, livskraftige lokalsamfunn og regioner, og verdiskaping og kompetanse. De tre målområdene skal favne et stort spekter av fag, sektorer, interesser og muligheter. For hvert målområde er det utarbeidet mål, strategier og tiltak.

3.1.2 Regional plan for klima og miljø - Grønn omstilling i Nordland 2021-2030, vedtatt

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 Byplan Sortland – Blåbyen 2015-2027

Planen skal gi forutsigbare og langsiktige rammebetingelser som er viktige for innbyggere, brukere, utbyggere og investorer i Sortland. Den skal også være et godt styringsverktøy for politikere og administrasjonen i kommunen:

- **Fremtidig bruk av arealer:** Målrettet og effektiv utnyttelse av arealer som fremmer stedlige kvaliteter.
- **Sortland som regionsenter:** Et kompakt og levende handels- og kultursentrum med gode møteplasser.
- **Drivkraft for vekst:** Fremme vekst innen handel, næring, kultur og bolig, og være attraktiv for nyetableringer.
- **Natur- og kulturressurser:** Bevare og videreutvikle natur- og kulturressursene.
- **Godt sted å bo:** Tilby varierte boliger, gode lekeplasser og nærrekreasjonsområder, samt trygge forhold for gående og syklende.
- **Offentlige formål:** Avsette tilstrekkelig areal til skoler, barnehager, helseformål og andre offentlige formål.
- **Blåbyen Sortland:** Utvikle en sterk merkevare med et unikt visuelt uttrykk.

3.2.1 Planens strategi i hovedtrekk

Byplanen legger opp til høy vekst innen bolig og næring gjennom fortetting og økt kvalitet innenfor byplanområdet. Den fremtidige bruk av arealer skal være målrettet, fremme stedlige kvaliteter, ivareta miljø og folkehelse, og legge til rette for et attraktivt regionsenter:

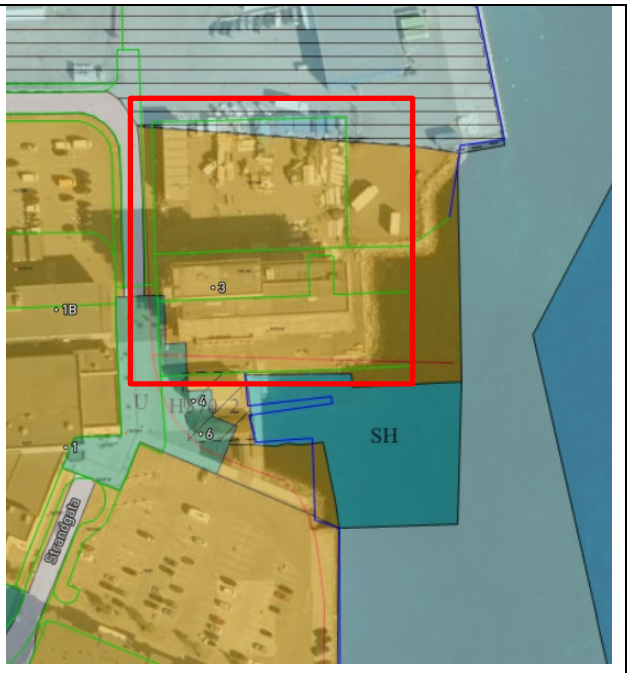
- **Miljørettet utvikling:** Fortette innenfor allerede bebygde områder, gjøre det mer attraktivt å gå/sykle og plassere publikumsfunksjoner i sentrum.
- **Attraktivt sentrum:** Høy utnyttelse av kvartalene, tilstrekkelig parkering, gode møteplasser, aktivitet i sjøfronten, plassering av publikumsfunksjoner i sentrum, og utvikling av et kompakt bysentrum.
- **Nærings- og forretningsareal:** Legge til rette for utvidelse av eksisterende handels- og næringsvirksomhet.
- **Trafikksystem:** Bedre kryssløsninger, strukturering av gatetypene og en helhetlig gang- og sykkelveistruktur.
- **Offentlig-privat samarbeid:** Tilrettelegge for samarbeid som bidra til god byutvikling.
- **Videreutvikling av Blåbyen:** Bruke en blåbypalett for fargesetting, revidere retningslinjer for fargesetting, og innlemme blåbykonseptet i kommunale investeringer.

3.2.2 Byplanens temakart med bestemmelser

Kommunedelplan

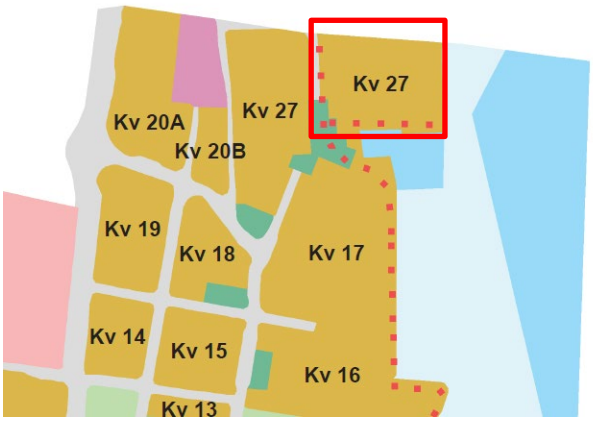
Tomta ligger hovedsakelig innafor sentrumsformål – nåværende. Som sentrumsformål defineres forretninger, kontorer og andre publikumsintensive virksomheter /tjenesteytinger som eksempel hoteller, helse- og velværetjenester, kjøpesentre og boliger.

En stripe av i nordre del forslag til planområde ligger innafor havn – nåværende.



Tomta ligger innafor kvartal 27.

Rød stipling viser gang- og sykkelveg. Grønn markering viser grøntstruktur.

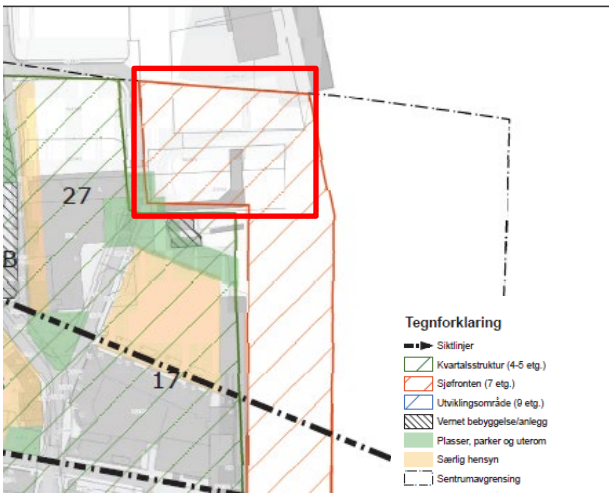


Byplan: temakart Sentrum – byrom og høyder

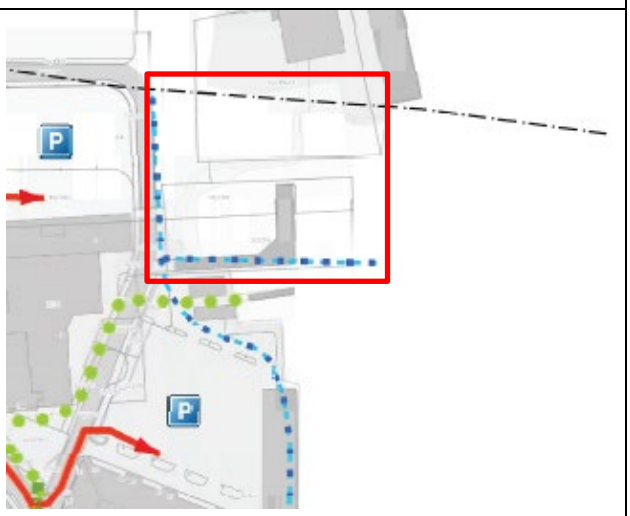
Tomta (rød firkant) ligger innafor sone: Sjøfronten. Opptil 7 etasjer, maks 30 % av bebyggelsen innenfor hvert kvartal.

Det stilles følgende krav til bebyggelsen i sjøfronten:

1. Kontakten med sjøen og siktlinjer gjennom byen skal ivaretas.
2. Høyde og utforming skal sees i sammenheng med omkringliggende bygg i sjøfronten.
3. Nye bygg skal ikke skyggelegge viktige private og felles uterom for prosjekt mot nord
4. Nordsiden av byggene skal ikke utformes som baksider.
5. Det tillates signalbygg i opptil 15 etasjer. Om full høyde kan tillates må vurderes ut ifra byggets funksjon, plassering og



Beskrivelse av delområdene:

omkringliggende bebyggelse og uterom. Det forutsettes høy estetisk utforming og at bygget har en viktig funksjon. Forholdet til annen bystruktur er avgjørende. 6. Det kreves reguleringsplan for hele kvartalet der det skal bygges over 5 etasjer.	Sjøfronten: Utfylte sjøområder- bebygget med enkeltstående bygningskropper, stort utbyggingspotensiale. For å oppnå vekst åpnes det for en høyere utnyttelsesgrad enn i tidligere planer. For at det skal tillates maksimal høyde, forutsetter det at viktige kvaliteter i sentrum ivaretas.
Byplan: Temakart Sentrum – gatebruk Havnepromenaden går langs tomta i sør og vest.	

3.2.3 Parkering

Bestemmelser	Beskrivelse/forklaring
c) Parkering til næringsformål, offentlig og allmennyttige formål:	Til dette kommer lastearеal for vare- og lastebiler. Uttalelse om behovet er dekket og om inn- og utkjøringsforhold skal innhentes fra sakkyndig før godkjenning av planen. **Parkering til ansatte** Ansatt-parkering kan vurderes skjønnsmessig i den enkelte sak. For bygg der antall p-plasser beregnes etter bruksareal bør det likevel som minimum skaffes 0,4 p-plasser pr ansatt. **Sambruk av parkeringsplasser** Der det er mulig skal det tilstrebes sambruk av parkeringsplasser.

Formål	**Minimumskrav til antall parkeringsareal pr m² BRA**
Forretningsareal	1 bil pr. 50 m2 BRA
Kontorareal	1 bil pr. 75 m2 BRA
Kino, teater og andre forsamlingshus	0,25 p-plasser pr sitteplass + ansatte.
Møte- og konferanserom	10 p-plasser pr 100 m²
Hoteller og restauranter	0,2 p-plasser pr rom + ansatte
Idrettsanlegg	0,4 p-plass av tilskuerplasser + ansatte
Barnehager	0,7 p-plasser pr ansatt + 0,1 p-plass pr bhg- plass
Skoler	0,7 p-plasser pr ansatt + 0,2 p-plasser pr elev over 18 år
Helseinstitusjon	0,7 p-plass pr sengeplass

3.2.4 Retningslinjer for fargesetting av bygg på Sortland – Den blå byen ved sundet

Retningslinjene for fargesetting sikrer at Sortland får en tydelig og troverdig identitet som "Den blå byen", med høy kunstnerisk og arkitektonisk kvalitet. Retningslinjene er utarbeidet i samarbeid mellom kunstneren Bjørn Elvenes og Sortland kommune. Målsetting er å skape et unikt visuelt uttrykk i den blå byen, som skal oppleves som et helhetlig og vakkert sted med variasjon og bredde i fargebruk.

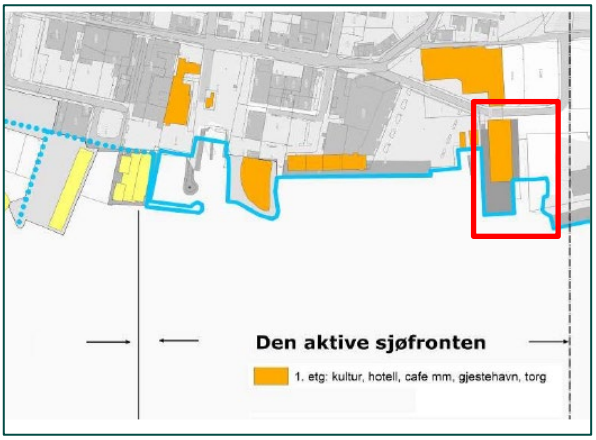
Fargepaletten består av 11 hovedfarger i blått og 7 aksentfarger i grønt, lilla, gult og oransje, retningslinjene angir generelle prinsipper for bruk av farger på ulike byggkategorier som skal forsterke identiteten til "Den blå byen" og følge kunstneriske føringer.

3.2.5 Lysplan for sentrum

Lyssettingen i området skal sees i sammenheng med belysningen av Sortlandsbrua og hele sjøfronten.

3.3 Prinsipplan og retningslinjer for sjøfronten

I sammenheng med Byplanen er det laget en prinsipplan som viser en sammenhengende tilgjengelig sjøfront, der det skal etableres aktiviteter, hvileplasser ol. Den viser hvor den felles sjøfronten skal være smal og bred og hvor havnepromenaden skal ligge.



Figur 2 Fra prinsipplan og retningslinjer for sjøfronten

Den aktive sjøfronten strekker seg fra torget og nordover til Kulturfabrikken og har i dag mange publikumsfunksjoner. Det er utadrettede funksjoner som cafe, restaurant, Kulturfabrikken mm.

Byplanen legger opp til at dette området skal forsterkes og videreutvikles. Den aktive og utadrettede sjøfronten må være kompakt og arealet begrenset for at den skal bli en attraktiv møteplass.

Relevante krav til utforming er minimum 3m bredde, material og utforming skal gjenspeile området, universell utforming, belysning og prinsipper fra blåbypaletten.

3.4 Gjeldende regulering og tilgrensende planer

PlanID 2009257 – reguleringsplan for kulturfabrikken Sortland og blåbyen hotell

Planområdet er regulert til:

- hotell med tilhørende anlegg
- parkering
- gangveg
- torg
- veg
- fortau
- anlegg i grunnen
- avløpstrasé
- faresone - avfallsdeponi

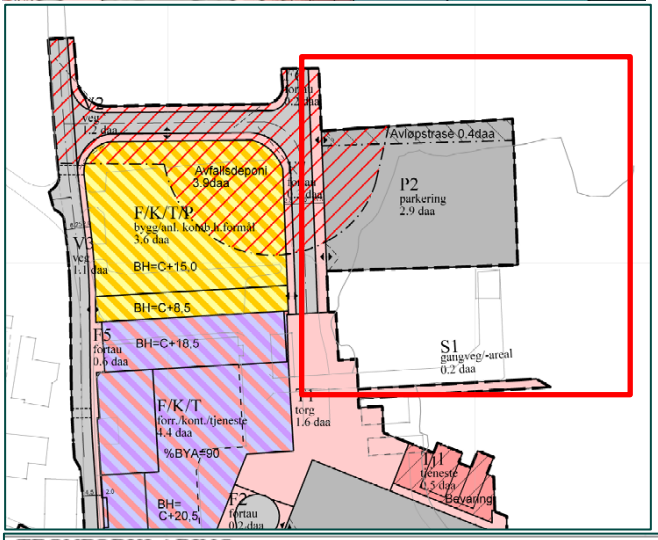
Gnr./bnr. 15 /2284 er markert som parkering, faresone – avfallsdeponi og avløpstrase.

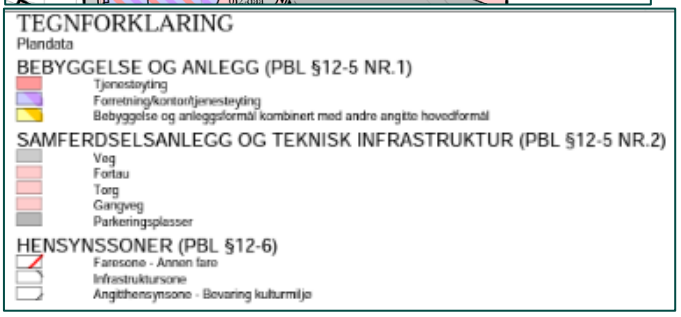
Område P2 er felles parkeringsplass for tilliggende områder. 76 p-plasser er sikret for bruk til hotellet, iht. tinglyst erklæring.

Område for avfallsdeponi: Ved en utbygging/graving er det nødvendig med grunnundersøkelser/ utredninger i forhold til forurenset grunn og sjøsedimenter i forbindelse med utfylling i sjøen. Det må ved en byggesak dokumenteres tiltak for sikring av masser etc. fra dette området.

Område for utslippstrasé er vist som spesialområde. Det omfatter ledning/kabeltraséer. Det faste utvalget for plansaker skal godkjenne planer og påse at disse i minst mulig grad vil være til sjenanse for omkringliggende bebyggelse.







3.5 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

Statlige planretningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge i planlegging har som mål å ivareta barn og unges interesser i planleggingen. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot støy, trafikkfare og annen helsefare. Ved omdisponering av areal brukt eller egnet for lek skal det skaffes fullverdig erstatning.

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet

De statlige planretningslinjene for arealbruk og mobilitet skal sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging, i tråd med nasjonale mål for klima, natur, miljø, helse og samfunnsutvikling. Planleggingen skal fremme arealeffektive løsninger som reduserer transportbehovet og legger til rette for økt

bruk av kollektivtransport, sykkel og gange, blant annet gjennom fortetting og transformasjon før nye utbyggingsområder tas i bruk. Retningslinjene skal samtidig bidra til attraktive byer og tettsteder, verdiskaping og gode bomiljøer. [lovdata.no]

Arealbruken skal ta hensyn til klimagassutslipp, klimatilpasning, naturmangfold, jordvern, friluftsliv og kulturmiljø, og begrense nedbygging av dyrket mark og viktige natur- og villreinområder. Retningslinjene er geografisk differensiert, med strengere føringer i regioner med større byer og større rom for lokal tilpasning i distrikter og områder med lavt utbyggingspress. De skal legges til grunn for statlig, regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven, og kan danne grunnlag for innsigelse ved konflikt med nasjonale eller vesentlige regionale interesser.

Statlige planretningslinjer for klima og energi

De statlige planretningslinjene for klima og energi skal sikre at klima- og energihensyn gis høy prioritet i planlegging og myndighetsutøvelse etter plan- og bygningsloven. Planleggingen skal bidra til reduksjon av klimagassutslipp, økt karbonopptak og -lagring, effektiv og fleksibel energibruk samt omstilling til et lavutslippssamfunn, i tråd med nasjonale klimamål fastsatt i klimaloven. Klima-, natur- og energihensyn skal ses i sammenheng, og arealbruk og løsninger skal understøtte både utslippskutt, forsyningssikkerhet for energi og bærekraftig ressursbruk. [lovdata.no]

Retningslinjene legger videre vekt på at planleggingen skal bidra til klimatilpasning, slik at samfunn og økosystemer forberedes på og kan håndtere forventede klimaendringer. Kommuner, fylkeskommuner og statlige myndigheter skal bygge planleggingen på et oppdatert kunnskapsgrunnlag, vurdere samlet klima- og energipåvirkning, og bruke sine roller og virkemidler aktivt for å integrere klima- og energihensyn i planer og enkeltvedtak. Retningslinjene gjelder for hele landet og skal legges til grunn for kommunal, regional og statlig planlegging, samt for veiledning og medvirkning i planprosesser. [lovdata.no]

Nasjonale forventninger til kommunal planlegging 2023-2027

Forventningsdokumentet samler regjeringens viktigste prioriteringer på planområdet for den kommende fireårsperioden. Hensikten er å etablere et felles grunnlag for fylkeskommunene, kommunene og statlige myndigheter, slik at planprosessene blir effektive og målrettet og at unødige innsigelser unngås.

FNs Bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. FNs bærekraftsmål består av 17 mål og 169 delmål. Målene skal fungere som en felles global retning for land, næringsliv og sivilsamfunn.

Andre aktuelle retningslinjer og veiledere

- Plan- og bygningsloven (27.06.2008)
- Forskrift om konsekvensutredning (21.06.2017)
- Veileder om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven (feb. 2020)
- Forurensningsloven (13.03.1981)
- Veglova (21.06.1963)
- Lov om vassdrag og grunnvann (vannressursloven) (24. 11.2000)
- Lov om folkehelsearbeid (folkehelseloven)(01.01.2012)
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging
- Flaum- og skredfare i arealplaner (NVE, retningslinje nr. 2/2011)
- Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven) av 20. juni 2008
- Arbeidsplassforskriften (01.01.2013)
- Lov om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven) (17.06.2005)
- Forskrift om rammer for vannforvaltningen (vannforskriften) (15.12.2006)
- Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven (21.06.2019)
- Kommunalt VA-regelverk og tekniske normer

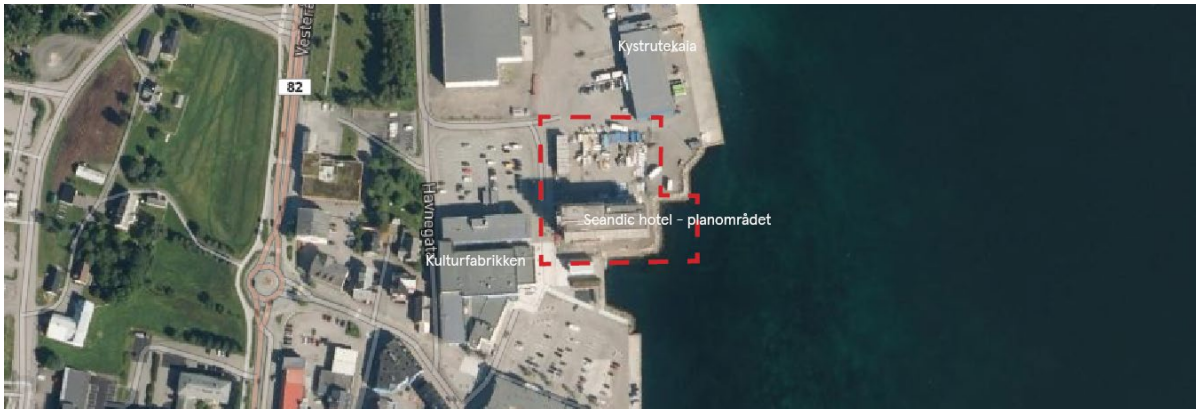
4 Beskrivelse av planområdet og eksisterende forhold

4.1 Overordnet stedsanalyse

Som grunnlag for planinitiativet og planarbeidet ble det utarbeidet stedsanalyse som følger med planforslaget. Stedsanalysen viser opprinnelig planområde, og er justert i ettertid.

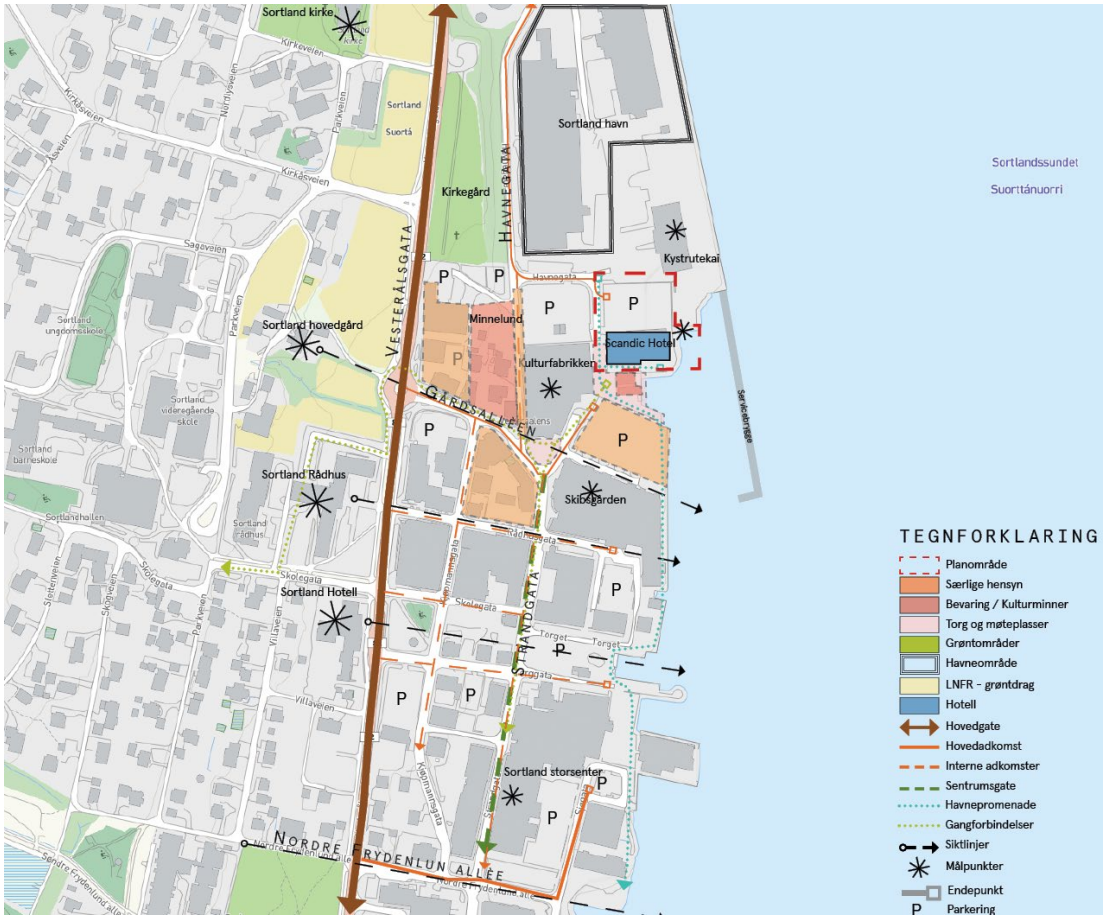
4.1.1 Beliggenhet

Planinitiativet er lokalisert nordøst for Sortlands bysentrum og sør for Sortland havn. I vest ligger kulturfabrikken, i nord ligger en større parkeringsplass og Sortland havn og sjøen i øst. Sør for hotellet ligger to bygg markert som hensynssone bevaring. Planområdet består av Havnegata 3, med dagens Scandic Hotel, parkeringsarealer og omkringliggende samferdselsanlegg.



Figur 3 oversiktsbilde av nærområdet

4.1.2 Stedets karakter



Figur 4 Samlet stedsanalyse fra planinitiativet

Vesterålsgata er hovedinnfartsåra til Sortland, med to hovedatkomster til bysentrum. Bysentrum er også endestopp for mange forbindelser og preges av mange parkeringsplasser.

Gårdsalléen er både en viktig siktlinje fra Sortland Hovedgård, og følger flere viktige og bevaringsverdige bygg og byrom. Det er også flere viktige bygg vest for Vesterålsgata som gir føringer for siktakser sørover i sentrum. Gårdsalléen gir et skille fra kvartal- og bystrukturen i sør til gater som i større grad følger tidligere havne- og industristrukturen og mer oppbrutt tun- og småhusstruktur.

Kulturfabrikken, tidligere Vesteraalens hermetikkfabrikk, ligger i enden av Strandgata, Sortlands sentrumsgate. Strandgata den viktigste gangaksen i byen og har en større andel forretninger, tjenesteyting og to kjøpesentre.

Sortland havn huser Sortland Havn KF, Kystvakten, passasjerterminal, Næringsmiddelkontroll-laboratorium, Fiskeridirektoratets kontrollverk, spedisjoner med tilhørende terminaler og lagre, herunder fryse-, kjøle- og tørrlastlagre, samt liggekai for fartøyer av ulik størrelse. Havna er både container- og transporthavn, men også Sortlands kystrutekai for hurtigbåter/hurtigrute og cruisebåter. Havnas ligger derfor sentralt til, men er et lite inviterende byrom med tanke på funksjonen som en av byens viktigste atkomster fra sjøen.

Planområdet ligger i et område med flere målpunkter, men berøres ikke av siktlinjer, mellom bysentrum og havna, har biladkomst fra Havnegata i nord og er endepunkt for gangakser og havnepromenaden.

4.1.3 Landskap

Planforslaget ligger i sjøfronten ved havna i overgangen mellom bysentrum og havneområdet, med adkomst fra Vesterålsgata via Havnegata. I vest stiger terrenget opp mot Sortlands kirke.



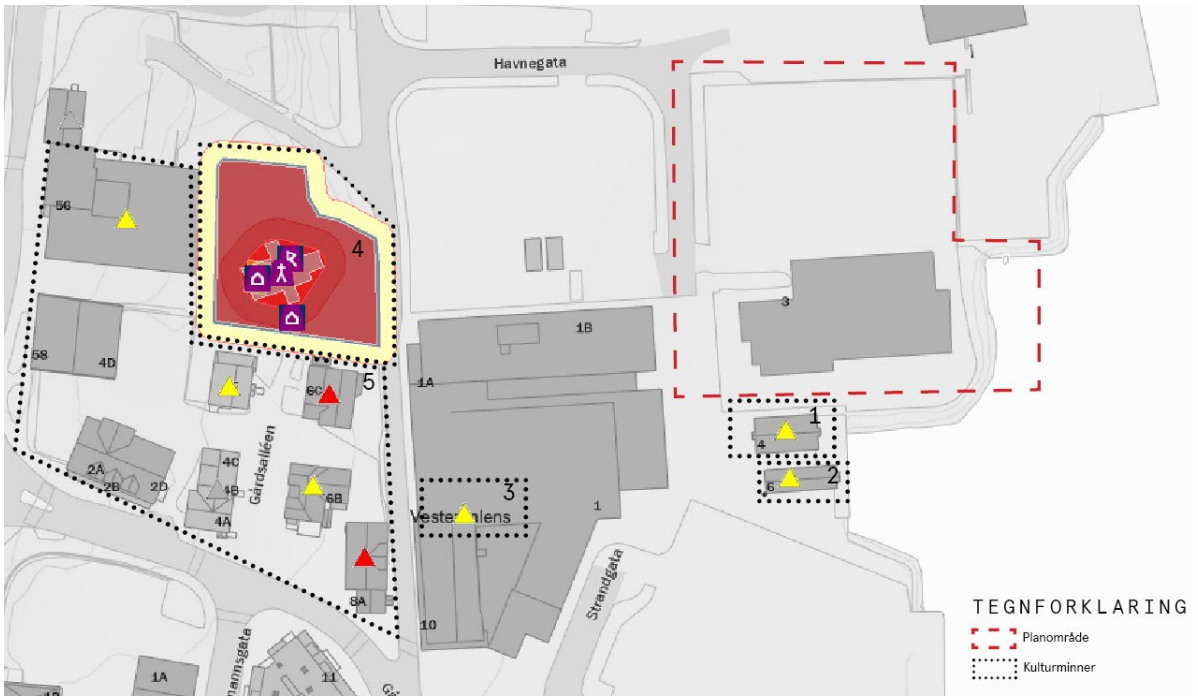
Figur 5 Oversiktsbilde fra Sortlandbroa – google maps

4.1.4 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet består i dag av Scandic hotell og parkeringsarealer. I nord ligger Sortland havn og i vest ligger Kulturfabrikken.

4.1.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen kulturminner i planområdet, men det ligger flere kulturminner i nærområdet.



1. Kvitbrygga
SEFRAK-registrert oppført i 1877 og var del av handelsvirksomheten frem til 1960 årene. Kvitbrygga ble skadet i brann 2015 og gjenoppbygging ble ferdigstilt høsten 2018.

2. Rødbrygga
SEFRAK-registrert bygg fra slutten av 1800-tallet.

3. Del av Vesteraalens Hermetikkfabrikk
Fabrikkbygning fra første del av 1900-tallet.

4. Minnelunden - Sortland gamle kirkested
Eldste omtale av en kirke på Sortland på vestsiden av Sortlandsundet er i 1381. En kirke på stedet sto i 1651 til nedfalls, og ny kirke ble reist i 1676. Ved inngangen til minnelunden er kirkespiret fra kirka som blei bygd i 1676, satt opp. Inne på minnelunden står også en av de gamle kirkestuene. Den er restaurert i den opprinnelige stilen og har torvtak.

5. SEFRAK-registrerte bygg
Kulturmiljø bestående av boligbebyggelse, serveringssteder, Telegrafstasjonen og Gamle sykestua fra 1800-tallet.

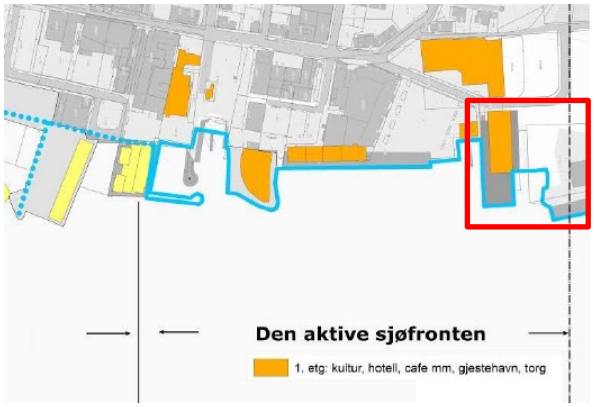
4.1.6 Naturverdier

Det er ingen registrerte naturverdier i planområdet.

4.2 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Det er ingen opparbeidede uteområder eller oppholdssoner med større rekreasjonsverdi i plan-/nærområdet. I sammenheng med Byplanen er det laget prinsipplan som viser en sammenhengende tilgjengelig sjøfront, der det skal etableres aktiviteter, hvileplasser ol. Den viser hvor den felles sjøfronten skal være smal og bred og hvor havnepromenaden skal ligge.

Den aktive sjøfronten strekker seg fra torget og nordover til Kulturfabrikken. Byplanen legger opp til at dette området skal forsterkes og videreutvikles. Den aktive og utadrettede sjøfronten må være kompakt og arealet begrenset for at den skal bli en attraktiv møteplass.



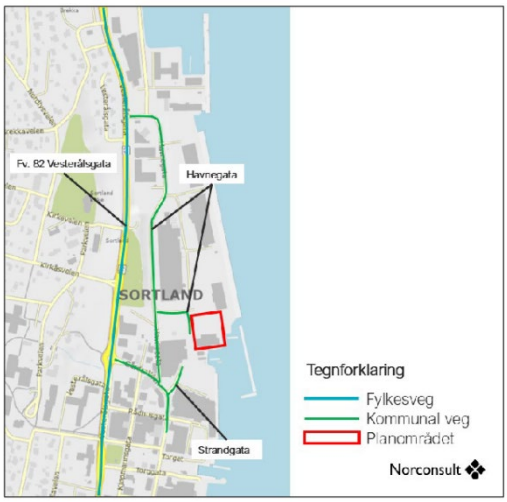
Figur 6 Fra prinsipplan og retningslinjer for sjøfronten

4.3 Landbruk

Plan- og nærområdet er ikke tilrettelagt for landbruk.

4.4 Trafikkforhold

Det er utarbeidet trafikkanalyse for prosjektet. Her vises de viktigste punktene. For mer inngående informasjon, se eget vedlegg.



Figur 7 Oversikt over vegeiere for det relevante omkringliggende vegnettet. Figuren er utarbeidet av Norconsult. Inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen.

Dagens situasjon

Vesterålsgata er hovedvegen gjennom Sortland, og er den mest trafikkerte vegen i området rundt planområdet. Havnegata er en kommunal veg som gir adkomst til havneområdet på Sortland og planområdet. Gående og syklende har adkomst til planområdet både fra Havnegata og fra Strandgata i sør. I nordenden av Strandgata, utenfor Kulturfabrikken, er det en snusirkel dimensjonert for personbiler.

Planforslaget har adkomst fra Havnegata, som er en blindvei uten snuplass. Parkeringsarealene i planområdet og på naboeiendommene brukes i dag som snuplass eller for gjennomkjøring. Parkeringsarealene bak Hermetikken er regulert til bebyggelse, og havna i nord er planlagt som utviklingsområde.

Planområdets turproduksjon

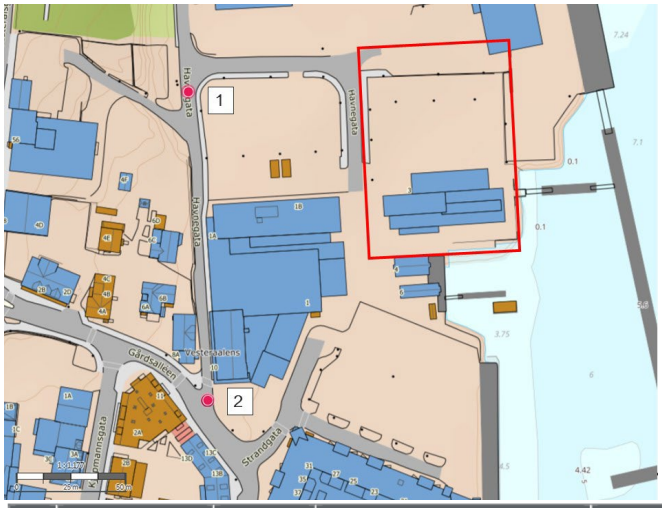


Figur 8 Estimerte trafikkmengder basert på trafikktellingene.

I februar 2025 ble det gjennomført trafikkregistreringer i krysset Vesterålsgata/ Havnegata og i Havnegata ved planområdet. De registrerte trafikkmengdene har gitt grunnlag for estimert ÅDT på utvalgte strekninger.

Hotellet har om lag 45 000 gjester per år. Dersom en legger til grunn at det skapes 4 personturer per gjest, inkludert turer for ansatte og drift, gir dette om lag 180 000 turer per år. Dette gir i gjennomsnitt 493 personturer per dag. Turene fordeles på bil og turbuss, med mindre andel gange, sykkel og kollektivtransport. Dette skyldes at hotellgjester ofte bor langt unna og at kollektivtilbudet er begrenset sammenlignet med større byer. Flere bruker taxi og bil fordi de reiser sammen til hotellet og ønsker å komme helt frem. Dagens turproduksjon er estimert til å være ca. 500 turer med ÅDT ca. 370, som tilsvarer trafikken på en relativt rolig vei, typisk for boligområder eller landlige veier.

Registrerte trafikkulykker



Det er sett på antall politiregistrerte trafikkulykker i Havnegata de 10 siste årene (siden 1. januar 2015).

Figur 9 Registrerte trafikkulykker de 10 siste årene (siden 1. januar 2015) i Havnegata. Kartet er hentet fra vegkart.no, som viser data fra NVDB. Inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen.

Nr.	Ulykkesdato	Ukedag	Ulykkeskode	Væreforhold og føreforhold	Involverte enheter
1	2019-08-11	Søndag	Møting under forbikjøring på rett vegstrekning	God sikt, opphold Tørr, bar veg	1 lett MC 1 personbil
2	2023-08-22	Tirsdag	Kjørende fra fortau eller G/S-veg krysset kjørebanen på hitsiden av krysset	God sikt, opphold Tørr, bar veg	1 personbil 1 sykkel

Figur 10 Informasjon om registrerte trafikkulykker de 10 siste årene (siden 1. januar 2015) i Havnegata. Informasjonen er hentet fra vegkart.no, som viser data fra NVDB. Inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen.

Nord i Havnegata er det ikke registrerte noen ulykker de 10 siste årene, mens sør i Havnegata, i nærområdet til hotellet, er det registrert to ulykker. Skadegrad for de enkelte ulykkene er ikke offentlig tilgjengelig.

Kollektiv og buss

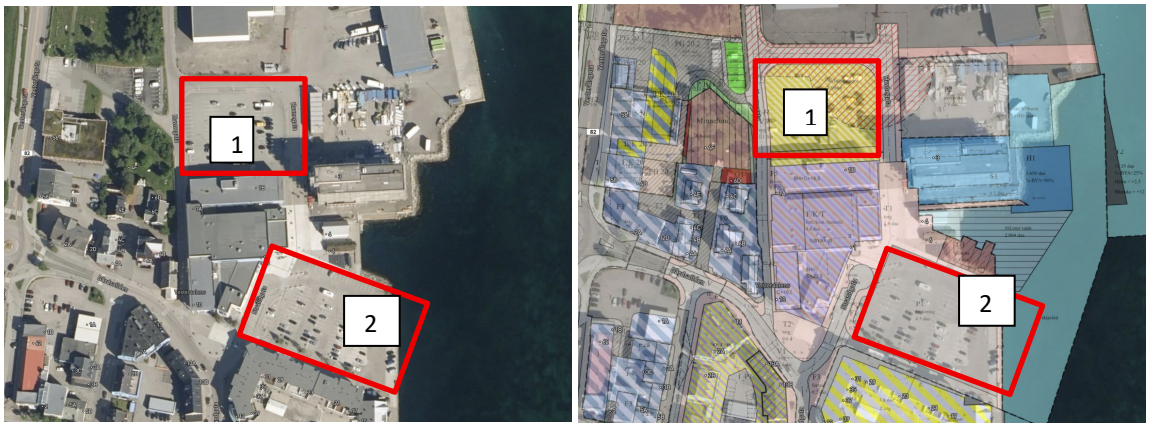
Nærmeste bussholdeplass er ved Telebygget i Vesterålsgata, med 5 minutters gangforbindelse til planområdet via Strandgata. Holdeplassen betjener flere lokale og regionale ruter.

Den nærmeste flyplassen til Sortland er Stokmarknes lufthavn, Skagen (SKN**)**, som ligger omtrent 20 km unna. Flybussene til Sortland går omtrent hver tredje time. Den første bussen går kl. 06:00, og den siste går kl. 22:05. Reisetiden er ca. 25 minutter. Andre nærliggende flyplasser inkluderer Harstad/Narvik lufthavn, Evenes (EVE), som ligger omtrent 56 km unna. Flybussene til Sortland har 5 avganger fra kl. 10:50 til kl. 22:55. Reisetiden er ca. 125 minutter.

4.4.1 Parkering i planområdet

Planområdet består i dag av eksisterende hotell og parkeringsarealer(P2). Område P2 er også felles parkeringsplass for tilliggende områder, der 76 p-plasser er sikret for bruk til hotellet, iht. tinglyst erklæring jf. gjeldende reguleringsplan.

4.4.2 Omkringliggende parkering



Figur 11 Utsnitt fra kommunekart.com, med og uten regulering

1. Parkering for kulturfabrikken – felt F/K/T/P. Område F/K/T/P er parkeringsareal for F/K/T (Kulturfabrikken). Innenfor området F/K/T/P kan det oppføres bebyggelse for kulturhus med bibliotek, kino, forretning, bevertning, kontorer og undervisning, samt tilrettelegges for parkering. Varelevering og avfallshåndtering for F/K/T har adkomst i område F/K/T/P. Ved oppføring av bygg på området, F/K/T/P, skal det utarbeides detaljreguleringsplan for området.
2. Skibsgården Senter parkering - Felles parkering for kjøpesenter og nærliggende eiendommer. P1 skal brukes som felles parkeringsareal for tilliggende områder, dette gjelder gnr./bnr.: 15/1690, 15/128, 15/754, 15/162, 15/846, 15/ 870, 15/131 og planområdet. 136 plasser og 7 HC-plasser.

4.5 Barn og unges interesser og sosial infrastruktur

Skoler, barnehage og større uteområder ligger i hovedsak vest for Vesterålsgata. Vest for planområdet ligger Kulturfabrikken, som huser kulturadministrasjon, bibliotek, kulturskole, kulturkafe og galleri med et mangfoldig tilbud for barn og unge. Planområdet ligger i tilknytning til havna i nord som ikke er tilrettelagt for barn og unge av naturlige grunner siden dette fremdeles regnes som et havne- og industriområde.

4.6 Universell tilgjengelighet

Nærområdet er relativt flatt med god tilgjengelighet til sentrum og nærområdet. Det er ikke registrert utfordringer i nærområdet som forhindrer universell tilgjengelighet.

4.7 Teknisk infrastruktur

4.7.1 Vann- og avløp

Multiconsult har er utarbeidet en VAO-rammeplan som en del av detaljregulering for Havnegata 3 på Sortland. Rapporten har kartlagt eksisterende vann- og avløpsanlegg i og ved planområdet. Se VAO-plan for kart.

4.7.2 Transformator og energiforsyning

Det er eksisterende transformator i planområdet. Planområdet benytter fjernvarme til oppvarming av fortau, ventilasjon og varmtvann, og elektrisk strøm til øvrige forhold.

4.7.3 Andre ledninger og teknisk anlegg i grunnen

Nordre del av planområdet er vist med avløpstrasé, med tilhørende sikringssone i gjeldende plan med tilhørende bestemmelser.

4.8 Grunnforhold

4.8.1 Område og lokalstabilitet

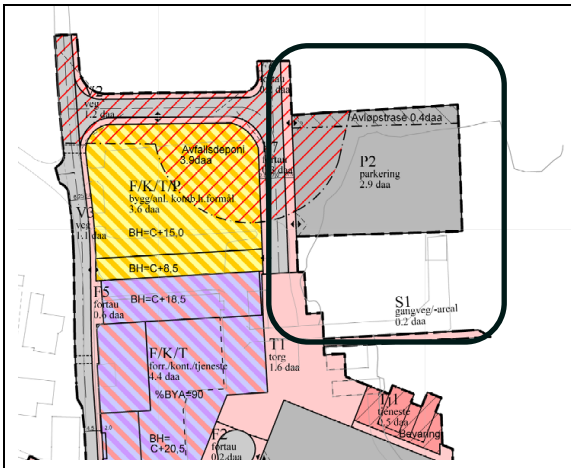
Norconsult Norge AS er engasjert som flerfaglig rådgiver for hotellprosjektet ved Havnegata 3 i Sortland kommune, med fokus på geoteknikk og kartlegging av fare for områdeskred.

Hotellet ligger på en fylling ved sjøen, og tomta er innenfor aktsomhetsområde for kvikkleire ifølge NVE Atlas. Grunnundersøkelser viser fyllmasser over opprinnelig sjøbunn, som består av skjellsand over morene. Norconsult vurderer tomta som sikker mot områdeskred og oppfyller kravene til sikkerhet mot naturpåkjenning.

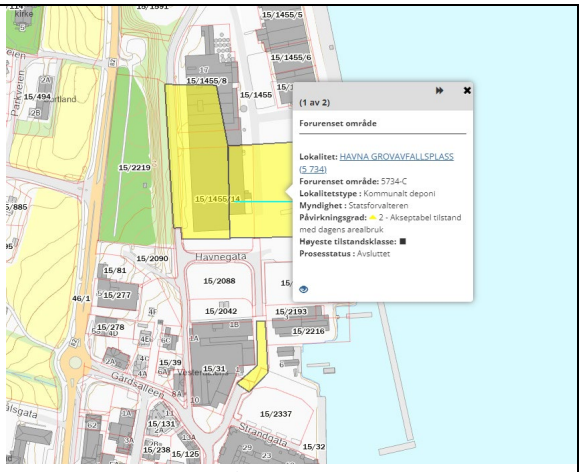
Prosedyren i NVEs veileder 1/2019 er fulgt, og kravene til sikkerhet i byggeforskriften TEK 17 §7-3 er oppfylt.

4.8.2 Forurensning i grunnen

Deler av planområdet er markert med hensynssone avfallsdeponi og forurenset grunn i gjeldende plan og i Miljødirektoratets naturbase.



Figur 12 Deler av planområdet er markert med hensynssone Avfallsdeponi



Figur 13 Deler av planområdet er markert med forurenset grunn. Kart hentet fra https://geocortex02.miljodirektoratet.no/Html5Viewer/?viewer=naturbase

Avfallsdeponiet er omtalt i "Nasjonal kartlegging av nedlagte deponier" utarbeidet av Asplan Viak for Miljødirektoratet, datert 29.04.2022. Rapporten beskriver deponiet som delvis utgravd med svært lite potensial for gassproduksjon. Det finnes også en tiltaksplan for avslutning, kontroll og etterdrift av nedlagte kommunale avfallsplasser fra mai 1999. Vurderingen av deponigass har tatt utgangspunkt i lokalitetene «Havna Grovavfallsplass" (ID 5734) og «Sortland havn» (ID 5732). Selv om det finnes dokumentasjon på deponiets historikk, vurderes underlaget som mangelfullt i henhold til dagens lovverk.

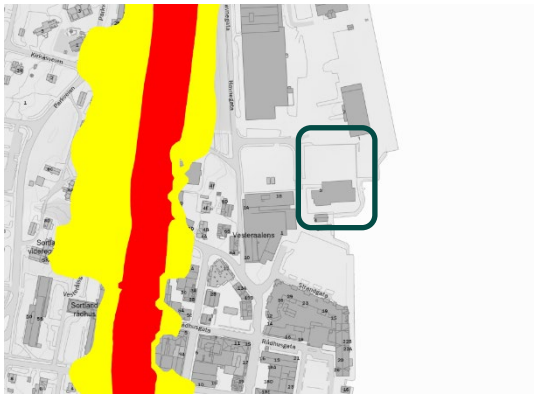


Figur 14 Fargekodene illustrerer høyeste påviste tilstandsklasse for hver prøve. Minste firkant representerer øverste prøve, og de større de dypere

Norconsult Norge AS har gjennomført en miljøteknisk grunnundersøkelse for å kartlegge forurensningen i planområdet. Undersøkelsen ble utført 04.03.2025 med sjakting ved hjelp av gravemaskin. Miljørådgiver fra Norconsult tok jordprøver som ble sendt til kjemisk analyse for de vanligste miljøgiftene (8 metaller, PAH16, PCB7, BTEX og alifater).

Grunnundersøkelsen har påvist lettere forurensede masser i to av de undersøkte prøvepunkter. Det ene av disse punktene ligger i fylling som ikke var vurdert som mulig forurenset.

4.9 Støyforhold og luftforurensning



Figur 15 Planområdet er markert med firkant. Kart Miljødirektoratets naturbase kart.

Planområdet ligger i hvit støysone for veistøy. Planområdet ligger inntil Sortland havn. Støy fra havnevirksomhet kan både skyldes drift av havna som lasting og lossing eller anlegg av skip, og støy fra annen type industrivirksomhet som holder til på havna.

Proveno AS har gjennomført støyutredning for prosjektet iht. til KPA for Sortland kommune og T-1442/2021, samt trafikkgrunnlag fra Sortland Havn. Det er beregnet 4 anløp per dag med 30 minutters motorstøy ved ankomst og avgang. Høyeste støynivået fra fartøyene er beregnet til LA, eq,24h 47 dB.

4.10 Stormflo ved 200-årsflom

På Kartverkets innsynsløsning «Se havnivå i kart»[1] er det angitt anbefalt høyde for planlegging og tjenesten baserer seg på anbefalingene i veilederen Havnivåstigning og høye vannstander i samfunnsplanlegging fra DSB. Veilederen bygger på kunnskapsgrunnlaget fra havnivårapporten «Sea-level Rise and Extremes in Norway.»

Området har generelt moderate bølger og neglisjerbar dønning/havsjø, og bølgene som kommer inn mot planområdet vurderes om uproblematiske. Byggverket må plasseres på minimum høyde 260 cm over NN2000, gitt dette vurderes planområdet og tiltaket som lite sårbart for stormflo og bølger.

Anbefalt høyde for planlegging mht. sikkerhetsklasse F2 (200-års stormflo i 2100) i dette området er 260 cm over NN2000.



Figur 16 Utsnitt fra kartverket med planområdet

[1] https://kartverket.no/til-sjos/se-havniva/kart?zoom=19&year=2017&center=516940,7620723&locationId=685163&layer=stormflo200ar_klimaarna

4.11 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Norconsult har utarbeidet ROS-analyse med oversikt over relevante farer for planområdet:

Fare	Vurdering
NATURBASERTE FARER: naturlige, stedlige farer som gjør arealet sårbart og utsatt for uønskede hendelser	
Skredfare fra bratt terreng (snø, steinsprang, jord- og flomskred)	Det er ingen kartlagte faresoner, eller aktsomhetsområder for skred fra bratt terreng i eller i relevant nærhet til planområdet. *Temaet vurderes ikke videre.*
Grunnforhold (områdestabilitet)	Planområdet ligger under marin grense, og innenfor aktsomhetskart for kvikkleire (NVE Atlas). **Temaet vurderes.**
Flom i vassdrag (herunder isgang)	Planområdet ligger ikke innenfor kartlagt flomsone eller aktsomhetsområde flom (NVE Atlas). *Temaet vurderes ikke videre.*
Havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning	Planområdet ligger nær sjø. **Temaet vurderes.**
Ekstremnedbør (overvann)	Det forventes mer nedbør i Nordland, med episoder med kraftig nedbør som øker vesentlig både i intensitet og hyppighet (Klimaprofil Nordland [7]). Dette krever lokale og gode løsninger for håndtering av overvann. **Temaet vurderes.**
Vind	Forventninger om fremtidens klima viser at det trolig blir liten endring i vindforhold (Klimaprofil Nordland), og det forutsettes uansett at byggverk dimensjoneres iht. gjeldende vindlaster for området. *Temaet vurderes ikke videre.*
Skog- / lyngbrann	Planområdet ligger i et utbygget område og ikke tett på skog eller annen brennbar vegetasjon. *Temaet vurderes ikke videre.*
Radon	Planområdet ligger i et utfylt område der det ikke er registrert aktsomhetsgrad for radon (aktsomhetskart fra NGU/DSA). Det forutsettes uansett sikkerhetstiltak mot radon ved prosjektering og oppføring av bygg for personopphold. TEK 17 legger til grunn at det ved nybygg kan være radon i grunnen og tetting og ventilasjon skal dimensjoneres deretter. Krav går fram av § 13-5 i TEK 17. *Temaet vurderes ikke videre.*
VIRKSOMHETSBASERT FARE	
Brann/eksplosjon ved industrianlegg	Det legges ikke til rette for etablering av slike anlegg gjennom denne planen, og det er heller ikke lokalisert slike anlegg i relevant nærhet. *Temaet vurderes ikke videre.*
Kjemikalieutslipp og annen akutt forurensning	Planforslaget legger ikke til rette for etablering av virksomheter som vil kunne utgjøre en slik fare, og det er heller ikke lokalisert slike anlegg i relevant nærhet som vurderes å kunne gi konsekvenser for de verdiene som er gjeldende for denne ROS-analysen (liv/helse, stabilitet og materielle verdier). Et område nær planområdet har tidligere vært benyttet til deponi, og når det gjelder evt. deponigass så er dette undersøkt og

Fare	Vurdering
	redegjort for i miljøteknisk vurdering [8]. **Temaet vurderes videre med hensyn på dette.**
Transport av farlig gods	Ifølge kartinnsyn fra DSB transporteres det farlig gods på fv. 82 (Vesterålsgata), ca. 180 meter vest for planområdet. **Temaet vurderes.**
Elektromagnetiske felt	Ifølge NVE Atlas er det ingen større transformatorstasjoner eller høyspentlinjer (høyspente luftlinjer) i en avstand som vurderes å kunne gi magnetfelt over grenseverdi i planområdet. Ved etablering av nye kilder som kan gi magnetfelt over utredningsgrensen på 0,4 µT i årsgjennomsnitt, må det vurderes tiltak. *Temaet vurderes ikke videre.*
Dambrudd	Planområdet vurderes ikke å være utsatt for dette. *Temaet vurderes ikke videre.*

INFRASTRUKTUR	
VA-anlegg/-ledningsnett	Nye VA-anlegg skal tilpasses det aktuelle tiltaket og eksisterende VA-ledninger innenfor planområdet må påvises og hensyntas i forbindelse med anleggsarbeidet. Det er i VAO-rammeplan [9] redegjort for tilknytning av ny bebyggelse. *Temaet vurderes ikke videre.*
Eksisterende og ny kraftforsyning, og ekom-infrastruktur	Kraftforsyningens kapasitet må tilpasses planlagt tiltak, og eksisterende kraftforsyning og ekom-infrastruktur må hensyntas under anleggsarbeid. *Temaet vurderes ikke videre.*
Drikkevannskilder	Det er ikke registrert drikkevannskilder i området (Mattilsynet - vannverk inntakspunkter og NGU, Granada) *Temaet vurderes ikke videre.*
Trafikkforhold	Utbyggingen vil påvirke trafikkbildet i området. **Temaet vurderes.**
Fremkommelighet for utrykningskjøretøy og slokkevann for brannvesenet	Krav til fremkommelighet for utrykningskjøretøy og slokkevann (TEK17 § 11-17) skal etterkommes i forbindelse med planlegging/detaljprosjektering av arealer og bygninger i området. Tilgjengelighet for brannvesenets kjøretøy og materiell må også ivaretas for eksisterende bygninger i området, også under anleggsperioden. *Temaet vurderes ikke videre.*
SÅRBARE OBJEKTER	
Sårbare bygg*	Det er ikke registrert slike bygg i relevant nærhet som vurderes å kunne påvirkes negativt i anleggsfase og ved ferdig løsning. *Temaet vurderes ikke videre.*
TILSIKTEDE HANDLINGER: Forhold ved analyseobjektet som gjør det sårbart for tilsiktede handlinger	
Tilsiktede handlinger	Planområdet ligger nær Sortland Havn, som er et ISPS-havneanlegg. **Temaet vurderes.**

**"Sårbare bygg" samsvarer med datasettet i kartinnsynsløsningen til DSB og omfatter barnehager, lekeplasser, skoler, sykehus, sykehjem, bo- og behandlingssenter, rehabiliteringsinstitusjoner, andre sykehjem/aldershjem og fengsler.*

4.12 Næring

Planområdet består i dag av Hotell Scandic Sortland og parkeringsarealer.

4.13 Analyser, utredninger og tekniske tegninger

1. Miljøteknisk grunnundersøkelse, Norconsult 04.04.2025
2. Områdestabilitet, Norconsult 15.03.2025
3. Trafikkanalyse, Norconsult 09.04.2025
4. Overordnet teknisk notat og veiplan, Indira 02.10.2025
5. Risiko- og sårbarhetsanalyse, Norconsult 11.03.2026
6. VAO-rammeplan, Multiconsult 19.02.2025
7. VAO tegning, Multiconsult 19.02.2025
8. Støyutredning, Proveno 03.03.2025
9. Analyse og vurdering av Blåbyen, LPO 08.04.2025
10. Steds- og mulighetsanalyse, LPO 18.12.2023
11. Illustrasjonshefte med volumstudier, LPO 06.03.2026
12. Notat – vannmiljø, LPO 06.03.2026

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Planlagt arealbruk

Planområdet reguleres til Sentrumsformål, i form av kvartalsbebyggelse med fortau, gangforbindelser og publikumsrettede arealer mot Sjøfronten.

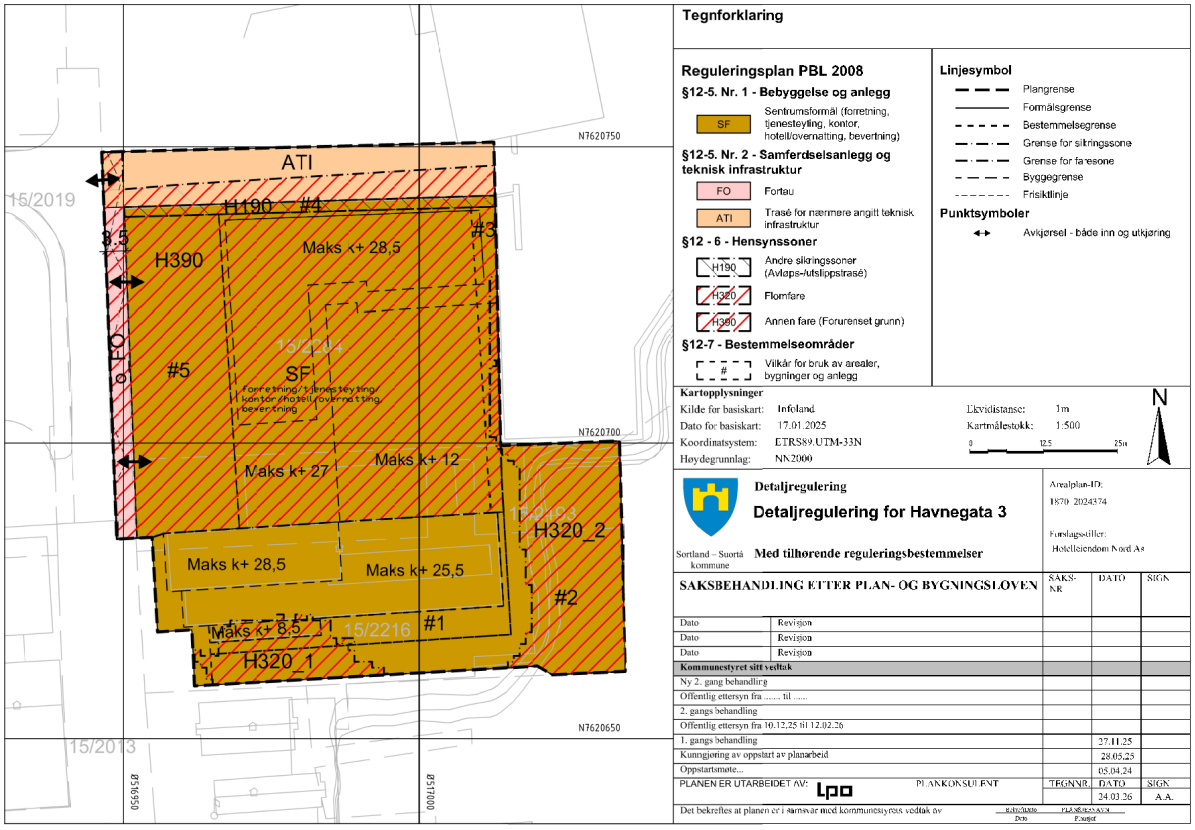
Det er utarbeidet illustrasjonsprosjekt for planforslaget som viser eksempel på maksimal utnyttelse og bebyggelse innenfor planens rammer. Illustrasjonsprosjektet er derfor å vurdere som en mulighetsstudie for maksimal utnyttelse, og endelig utbygging kan derfor bli bygget over flere trinn og bli endret. Endelig utforming av hvert byggetrinn gjøres i forbindelse med detaljering og rammesøknad.

5.1.1 Reguleringsformål

Området reguleres til følgende arealformål iht. Plan- og bygningsloven §12-5:

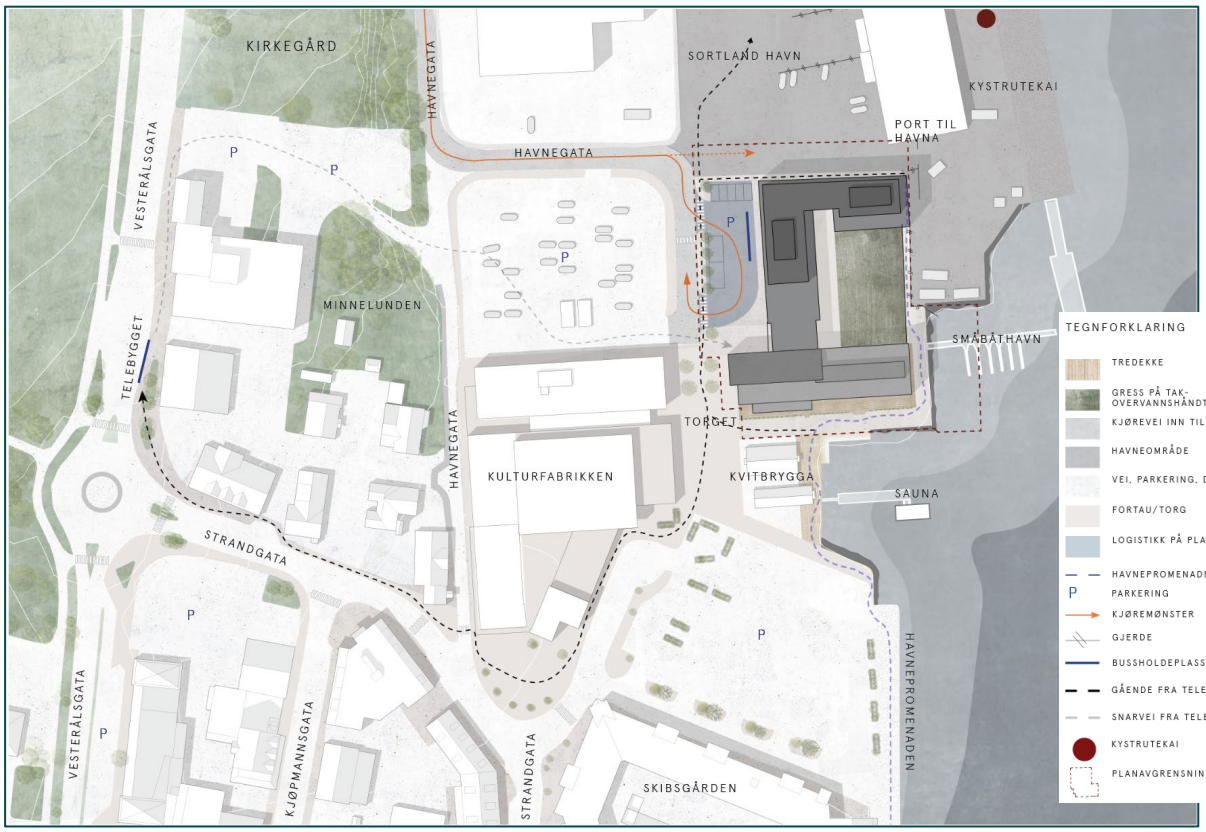
§ 12-5. Nr 1 – Bebyggelse og anlegg	**Areal (m2)**
1130 – Sentrumsformål (forretning/tjenesteyting/ kontor/ hotell/overnatting/bevertning)	5664
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	
2012 – Fortau	195
2018 – Andre tekniske infrastrukturtraseer	579
Totalt planområde	**6471**

5.1.2 Plankart

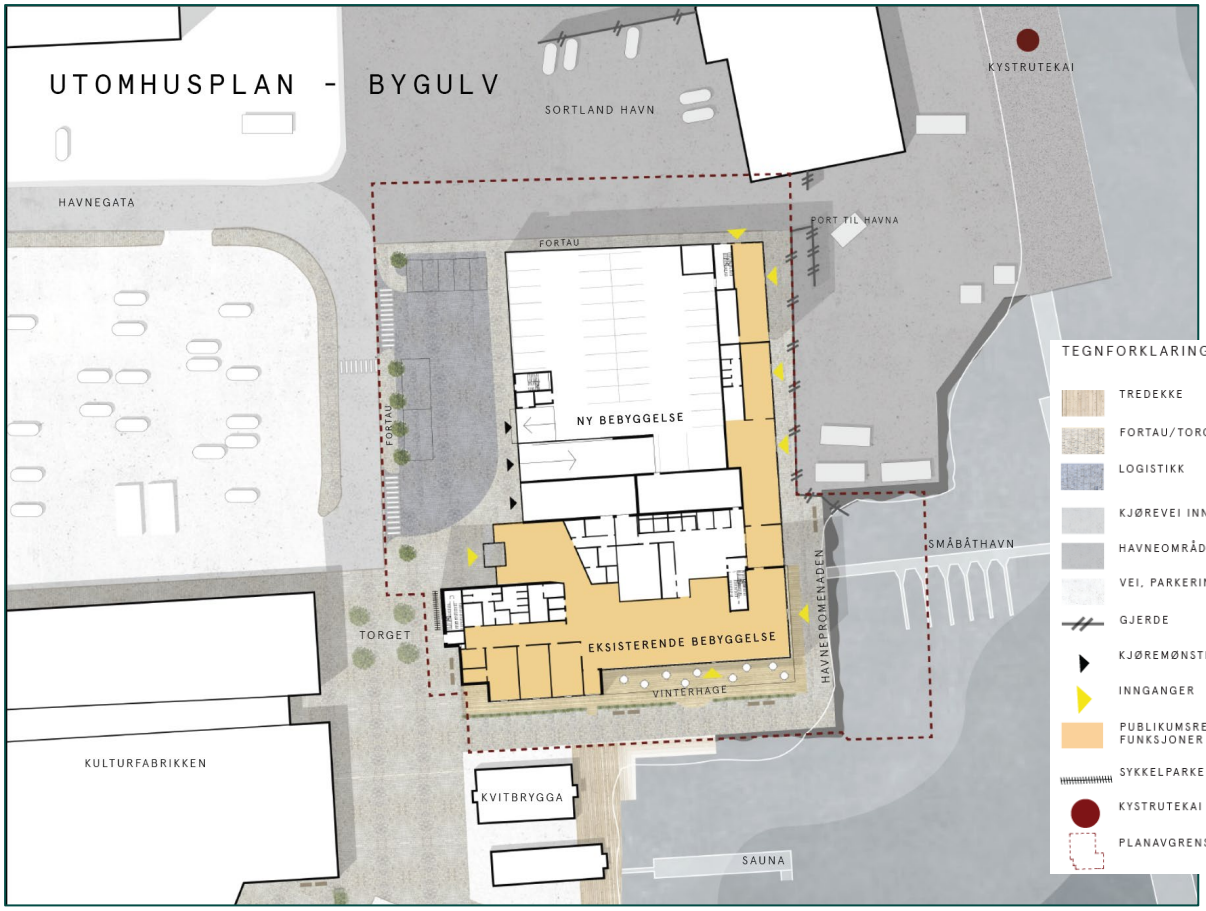


Figur 17 Utsnitt plankart - kartet følger også som eget vedlegg

5.1.3 Situasjons- og utomhusplan



Figur 18 Situasjonsplanen gir et samlet bilde av nærområdet med hotellet, havnepromenaden, kjøre- og gangforbindelser og gjerder og port til havna.



Figur 19 Utomhusplanen viser samferdsel/logistikk, uteområder og byrom, og hvordan nye funksjoner og bygulv er integrert i byrommene.

5.1.4 Størrelse og utnyttelse

Planområdets størrelse: ca. 6 471 m²
Planforslaget åpner for 16 600m² BRA. BRA er inkludert parkering, logistikk, tekniske rom og mørke arealer.
Planforslaget åpner kun for næringsrelaterte formål. Det forventes en betydelig økning i antall ansatte.
Illustrasjonsprosjektet er vist med 3 trinn:

- Trinn 1 (eksisterende hotell): 5 600 m²
- Trinn 2 (hotell, parkering og logistikk): 8 420 m²
- Trinn 3 (hotell): 2 520 m²

Totalt bruksareal i illustrasjonsprosjektet: 16 540 m²

Prosjektet er planlagt utbygd i tre trinn. 1. trinn er dagens bebyggelse, trinn 2 er bebyggelsen mot Havnegata med hotellrom og parkering, logistikk og arealer for drift av hotellet. Trinn 3 er bebyggelsen med langsiden mot Sortland havn, over parkeringsanlegget. Rekkefølgebestemmelsene sikrer at nødvendige tiltak og logistikk til det enkelte byggetrinn skal etableres samtidig med det enkelte byggetrinnet. Behov for parkering, tekniske anlegg o.l. skal tilpasses de enkelte byggetrinnenes behov.

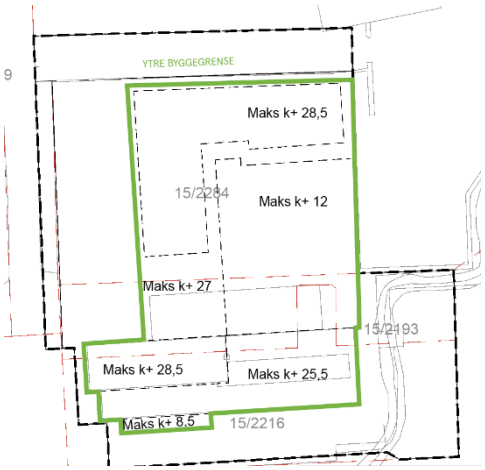
Illustrasjonsprosjektet viser tilnærmet maksimal utbygging innenfor planforslagets rammer. Planen åpner for byggehøyder fra 1 til 7/8 etasjer, avhengig av plassering og funksjon. Ny bebyggelse skal gjennomgående utformes med en markant, opplevd høy første etasje og maksimale høyder tilsvarende eksisterende bygg. I deler av ny bebyggelse foreslås parkering i 2 nivåer innenfor denne førsteetasjen, kombinert med inntil 6 hotelletasjer innenfor maks kote +28,5. Selv om parkeringen teknisk regnes som 2 måleverdige plan etter TEK17 § 6-1, er det lagt stor vekt på at fasaden skal oppleves som én sammenhengende første etasje fra gateplan og at maksimal høyde samsvarer eksisterende bebyggelse. Øvrige etasjer har normal høyde og følger områdets arkitektoniske karakter.

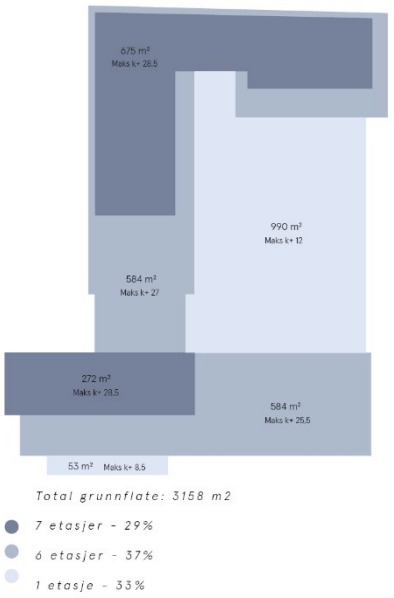
Det er sikret i planbestemmelsene at byggehøyder og utforming skal bidra til god bymessighet og harmonere med eksisterende bebyggelse og bystruktur. Opplevelse og vurderinger av prosjektets høyder tar derfor utgangspunkt i dagens hotellbygg, som har maksimal høyde kote +28,5, tilsvarende 7 etasjer, derav 1 høy publikumsetasje på gatenivå og 6 hotelletasjer.

Planbestemmelsene angir hva som kan bygges innenfor de ulike høydene og byggegrensene:

- **Innenfor kote 28,5:** Opptil 7 opplevde etasjer i tillegg til nødvendig teknisk infrastruktur på taket.
- **Innenfor kote 27:** Opptil 6 opplevde etasjer med mulighet for takterrasse og uteareal på taket.
- **Innenfor kote 25,5:** Opptil 6 etasjer, med mulighet for teknisk infrastruktur på taket.
- **Innenfor kote 12:** Opptil 1 etasje, med takflate til uteareal.
- **Innenfor kote 8,5:** Opptil 1 etasje, med nødvendig teknisk infrastruktur på taket.

Volumstudier og illustrasjoner viser at den samlede virkningen av bebyggelsen er i tråd med hensikten bak byplanens bestemmelser om maksimalt 7 opplevde etasjer på inntil 30 % av kvartalets bebyggelse.





Figur 20 Oversikt opplevde høyder i planforslaget

5.1.5 Gjennomgang av reguleringsformål

Bebyggelse- og anleggsformål

Sentrumsformål

Innenfor feltet skal det etableres ny bebyggelse med sentrumsformål, med hovedformål hotell. Planen åpner også for forretning, tjenesteyting, kontor, bevertning og kultur. Det skal ikke etableres boliger innenfor feltet.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Offentlige samferdselsarealer - fortau

Offentlig fortau skal opparbeides med trafikksikkerhetstiltak i tråd med regulerte bredder i plankart. Avgrensning av ferdselsareal for kjørende og myke trafikanter skal være tydelig lesbart ved at det etableres et skille i materialitet, mønster og eller kantstein mellom trase` for kjørende og tilgrensende fortau og ferdselsarealer.

ATI - Trase for teknisk infrastruktur – Anlegg i grunnen

Dagens trasé for infrastruktur - Avløps-/Utslippstrasé videreføres.

Sikrings-, støy- og faresoner

H190 Andre sikringssoner (avløps-/utslippstrasé)

Område for utslippstrasé er vist som spesialområde. Det omfatter ledning/kabeltraséer. Det faste utvalget for plansaker skal godkjenne planer og påse at disse i minst mulig grad vil være til sjenanse for omkringliggende bebyggelse.

H390 Annen fare (forurenset grunn)

Arealet inneholder forurenset grunn. Bygge- og anleggstiltak innenfor hensynssonen skal etableres i tråd med gjeldende retningslinjer og forskriftskrav for håndtering av forurensede masser.

H 320 Flomfare (200-års stormflo)

Faresonen viser 200-års stormflo i 2100. Bebyggelse- og anleggstiltak skal etableres på minimum 260 cm over NN2000.

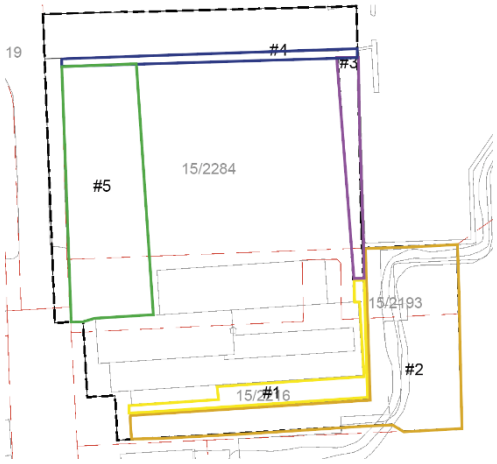


Figur 21 Oversikt sikrings- og faresoner

Bestemmelsesområder #1-5

Bestemmelsesområde #1 - Uteservering og oppholdsarealer til hotellet

Innenfor bestemmelsesområde #1 kan dagens uteservering videreføres med terrasse, uteservering og oppholdsarealer med møblering og bruk knyttet til hotellet og hotelldrift. Det kan nå også etableres vinterhage, innglassing eller andre tiltak innenfor bestemmelsesområdet som bidrar til opphold hele året. Tiltakene kan være inntil 3,5 meter høy og minimum 50% av fasaden skal ha mulighet for å åpnes etter sesong. Fasadene skal være transparente, luftige eller på annen måte gjennomsiktige og bidra til å skape god kontakt mellom havnepromenaden og det som skjer innenfor. Materialbruk og detaljer skal harmonere med bygningen den er del av.



Figur 22 Oversikt bestemmelsesområder

Bestemmelsesområde #2 - Sjøfronten

Havnepromenaden skal videreføres innafor #2. Havnepromenaden skal opparbeides, driftes og vedlikeholdes i henhold til retningslinjene, være åpen for ferdsel, ha minimum kote +2,5 og bredde på minst 3 meter. Andre tiltak i område #2 skal samsvare sentrumsformålet, og områdets plassering langs havne- og sjøfronten, som f.eks. aktiviteter, servering, småbåthavn og bade- og badstuanlegg. Det skal ikke etableres nye utfyllinger som øker landarealet innenfor #2.

Bestemmelsesområde #3 – Havnepromenaden

Havnepromenaden i område #3 skal videreføres øst for bebyggelsen til havna, opparbeides, være åpen for ferdsel og ha minimum kote +2,5. Havnepromenaden skal etableres innenfor bestemmelsesområdet, der et punkt blir 2,4 meter som utvides nordover til 4,1 m. Det kan etableres utkraget bebyggelse i #3, som skal ha minimum 4,5 meter høyde over gjennomsnittlig terreng.

Bestemmelsesområde #4 – Gangsone

Område #4 skal ha en trafikksikker gangsone fra Havnegata til sjøfronten. Innenfor #4 kan det etableres utkraget bebyggelse med minimum 4,5 meter høyde over gjennomsnittlig terreng, samt inngangssoner, enkel møblering, beplanting og belysning, så lenge det ikke hindrer alminnelig ferdsel langs bygget.

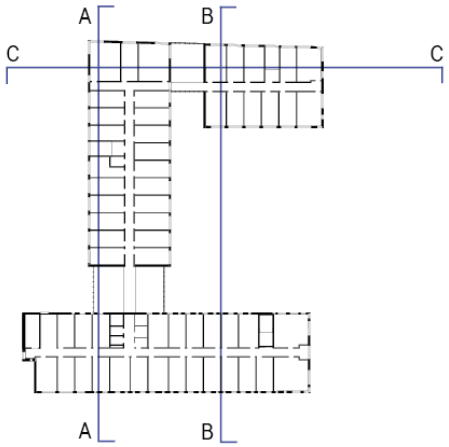
Bestemmelsesområde #5 – Gangsone

Innenfor bestemmelsesområde #5 kan det etableres adkomst for bil, gjestetransport, parkering, varelevering, renovasjon og snøopplag. Utforming og materialbruk skal bidra til bymessig gateliv langs Havnegata, med prioritering av trafikksikkerhet og universell utforming.

5.2 Bebyggelsens plassering, høyder og utforming

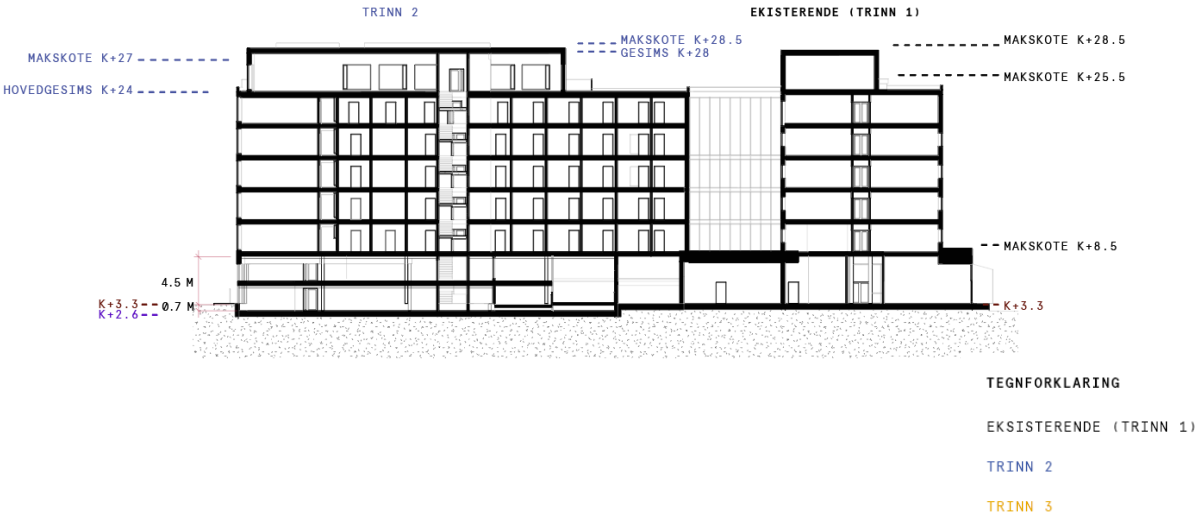
5.2.1 Plassering og høyder

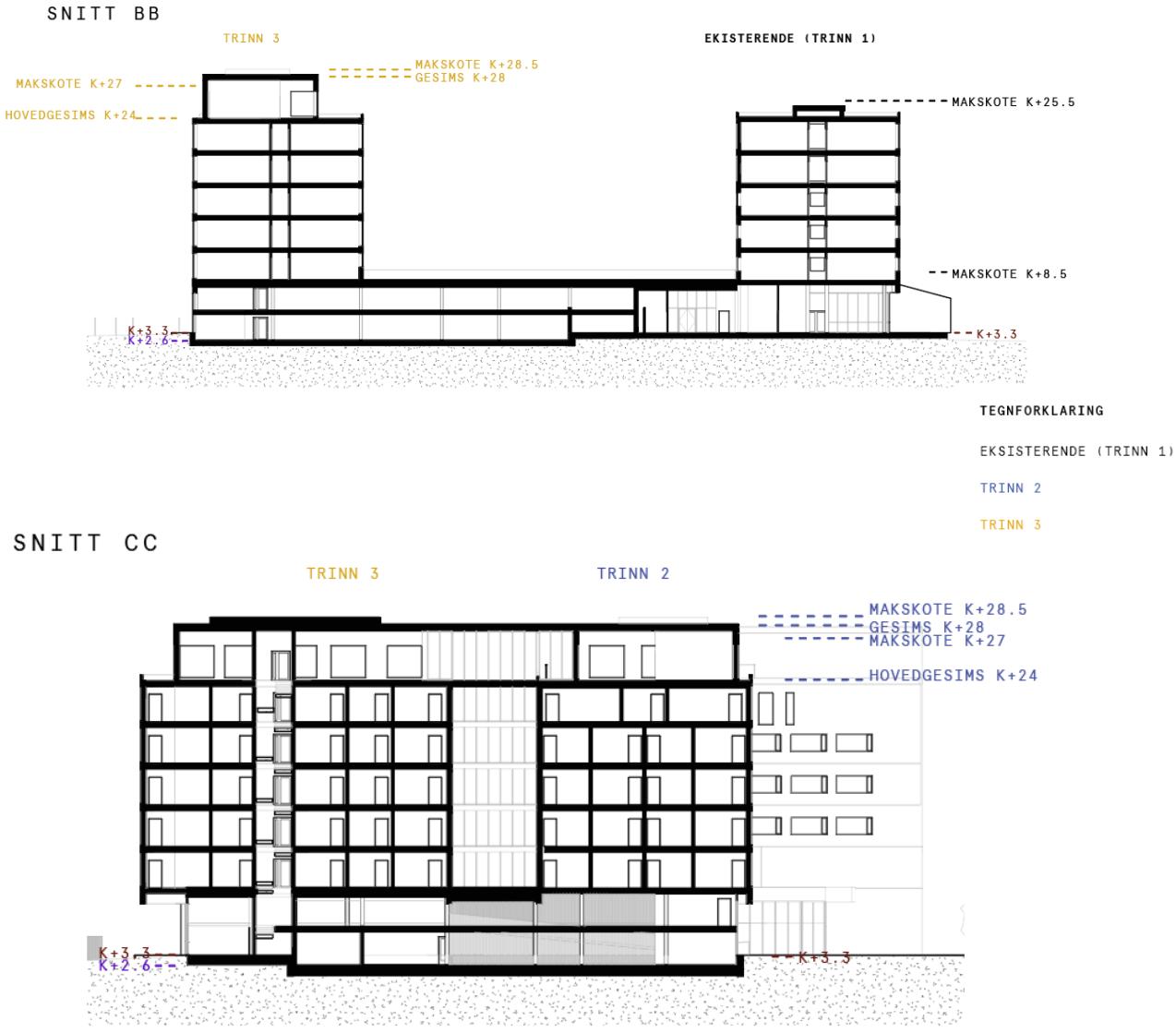
Plassering og høyder på dagens bygg videreføres i tråd med dagens situasjon, men det er gjort mindre justeringer av byggegrenser og høyder for at bygg og kartet skal samsvare med hverandre. Ny bebyggelse åpner for 8 etasjer iht. byggteknisk forskrift, men tydelige krav til utforming angir at 2 etasjer med parkering skal oppleves som 1 høy første etasje i tråd med eksisterende hotell.



Bebyggelsen skal etableres innenfor byggegrenser og maksimale høyder som vist i plankartet. Plankartet viser byggegrenser og maksimale koter for bebyggelse og tiltak på tak. Planbestemmelsene stiller krav og gir begrensninger for hva som kan etableres innafor de maksimale kotene.

SNITT AA





Figur 24 Snitt AA, BB og CC med høyder

Maksimal kote 28,5

Innenfor de øverste 0,5 meterne på eksisterende og ny bebyggelse kan det kun etableres takoppbygg for heis, trapp, tekniske installasjoner og energiproduserende anlegg. Takoppbygg og anlegg skal være inntrukket minimum 0,4 meter fra ytre fasadeliv. Bestemmelsen sikrer med at høyeste opplevde del av bebyggelsen får maksimal gesimshøyde K+ 28m. Byggegrensene sikrer at øverste etasje er inntrukket minimum 0,5 m fra hovedfasaden som begrenser høydevirkningen fra omkringliggende gater.

Maksimal kote 27

Innenfor de øverste 3 meterne kan det etableres takterrasser, serveringstilbud, opplevelsesprodukt og rekkverk. Takflaten kan etableres med blå/grønne/grå tak, overvannshåndtering og energiproduserende anlegg. Tiltak og konstruksjoner for takterrasse, servering og opphold skal plasseres minimum 1 meter fra fasadeliv og ha maksimal høyde inntil 3 meter. Energiproduserende anlegg kan etableres inntil 2 meter under maksimal høyde og være inntrukket minimum 1 meter fra ytre fasadeliv. Parapet kan etableres inntil 2,7 meter under maksimal høyde.

Bestemmelsene sikrer at opplevd gesims på hovedfasaden maksimalt blir K+ 24,3 meter, og at plassering av øvrige tiltak ikke bidrar til opplevd høyde av bebyggelsen. Vindstudier viser at takene er særlig utsatt og det er derfor behov for tiltak eller konstruksjoner dersom det skal legges til rette for opphold på taket.

Maksimal kote 25,5
Gjelder for eksisterende bebyggelse. Innenfor de 0,5 øverste meterne kan det etableres takoppbygg for heis, trapp, tekniske installasjoner og energiproduserende anlegg. Takoppbygg og installasjoner skal være inntrukket minimum 0,4 meter fra ytre fasadeliv. Bestemmelsen åpner derfor for at større deler av taket i kan etableres med tekniske anlegg og energiproduserende anlegg etter fremtidige behov, men gir i liten grad innvirkning på bebyggelsens høyder.

Maksimal kote 12
Gjelder taket på parkeringsanlegget, der det kan etableres takterrasser. Innenfor de 3 øverste meterne kan det etableres takterrasser med soner for opphold og bevertning og tiltakene skal plasseres minimum 1,5 meter fra fasadeliv.

Maksimal kote 8,5 og 12,5
Gjelder både eksisterende og ny bebyggelse. Maksimal kote tilsvarer maksimale høyder for bebyggelse og tiltak.

5.2.2 Utforming

Ny bebyggelse skal i hovedsak videreføre prinsipper for volumer, utforming, fargesetting og materialer som eksisterende bebyggelse, men detaljer og funksjoner skal tilpasses samtidens behov og arkitektur.

Et viktig element for ny bebyggelse på Sortland er at elementer av fargesetting i tråd med retningslinje for fargesetting av Sortland skal innpasses ved utforming fargesetting av ny bebyggelse. Det er gjort studie av hvordan blåbyen kan vises på bygg i nærområdet, samt hvordan paletten kan benyttes også i dette prosjektet.

Dagens bygg vurderes som et godt eksempel på hvordan blåbypaletten kan innpasses i bebyggelsen, uten at den gis en dominerende karakter. Eksisterende hotell er dermed et godt eksempel på hvordan bebyggelsen oppfyller blåbypalettens intensjoner, og hvordan fargenyanser i blått varierer gjennom døgnet som vist på illustrasjonene til høyre.

I studien vises eksempler på hvordan blåbyen kan innpasses i byggets elementer som arkitektoniske virkemidler for å skape liv og spill i fasadene. Fasadene kan ta i bruk av ulike materialer, relieffer, farger og eller annen arkitektonisk utforming som bidrar til god bymessighet og opplevelse av bebyggelsen. Dette må undersøkes og konkretiseres nærmere i detaljerings- og byggefasen.



Figur 25 Dagens bebyggelse på dag og kveld som viser hvordan intensjoner fra blåbyen er integret i farge og materialbruk



Figur 26 Fasadene til parkeringsanlegg eller glassforbindelsene kan ta i bruk av ulike materialer som tegl, perforerte plater, glass, lys, tre eller spileverk, der blåbypaletten kan innpasses som del av utformingen og gi en fasade som skaper liv og viser hotellets tilknytning til Sortland.

Føringene fra retningslinjene er sikret i planbestemmelsene, som viser til at prinsipper fra Retningslinjer for fargesetting av bygg på Sortland (blåpaletten) skal legges til grunn for fargesetting av detaljer og elementer på deler av bebyggelsen. I denne sammenheng innebærer det også at det stilles krav til fagkompetanse på fargebruk, krav til fotomontasjer som viser bygget i sin sammenheng og at det skal redegjøres for hva man vil utrykke og oppnå med den valgte fargebruken. Vi mener derfor at hensynet bak blåbyen er tilstrekkelig sikret i planforslaget.

Det stilles ellers krav til fasadeutforming, herunder aktive og publikumsrettede fasader og spesielt til utforming av fasader til parkeringsanlegg og glassfasadene mellom hovedvolumene. Sistnevnte er spesielt viktige for bymessig opplevelse av den nye bebyggelsen fra gateplan og Havnepromenaden langs sjøfronten.

Det stilles også egne kvalitetskrav til utforming av inngangssoner, skilt og belysning, takflater og ubebygde flater for å sikre søkelys på god kvalitet og bymessighet ved detaljering av prosjektet.

5.2.3 Perspektiver og volumstudier



Figur 27 Sett fra øst - Uteservering, restaurant og publikumsarealer ligger langs Havnepromenaden og bidrar til aktivisering av sjøfronten.



Figur 28 Havnepromenaden sett fra sør. Illustrasjonen viser smaleste punkt (2,4m) og dagens gjerde mot langs Havna.



Figur 29 Havnepromenaden sett porten til Havna, med publikumsrettede arealer på hjørnet i nordøst.



Figur 30 Fra Kystrutekaia og fasade sett fra nordøst - Det legges til rette for åpne og aktive fasader langs Havnepromenaden. Deler av promenaden kan bli overbygget, som skjermer for vær og vind.



Figur 31 Fra Havnegata nord. Det stilles høye krav til at første etasjen med parkering skal ha god utforming så bygget oppleves som høy førsteetasje, og ikke oppleves som baksider. Vedlagte studier viser hvordan Blåbypaletten kan innarbeides i prosjektet. For å illustrere løsning på hvordan det kan gjøres er 1.etasje med blått spileverk som både gir spill i fasaden og bidrar til å styrke opplevelsen av Blåbyen Sortland.



Figur 32 Fra parkeringsplass i vest. Logistikktorget skaper et tydelig og bymessig byrom mot Havnegata med fortau og trær som åpner opp området. Parkeringsplassen i vest er regulert til bebyggelse og torget blir ett større byrom i Havnegata i fremtidig utvikling av området. Illustrasjonen viser også tydelig at parkering i 2 nivåer samsvarer med hovedinngang og høyde på 1 etasje i eksisterende bygg.



Figur 33 Fra torget mellom kulturfabrikken og hotellet – Plangrepet viderefører det åpne byrommet i Havnegata og sikt til havneområdet som er et målpunkt. Det er sikret i bestemmelsene at logistikktorget og forbindelsene langs Havnegata, frem til havna, skal ha søkelys på trafikksikkerhet for myke trafikanter.



Figur 34 Fra torget mellom kulturfabrikken og hotellet

5.3 Havnepromenaden og utomhusarealer

Planforslaget legger ikke opp til formål eller bruk som stiller krav til eller gir behov for alminnelige uteoppholdsarealer eller lekeplasser som til boliger. Som del av Sortland målsetting om en aktiv sjøfront, skal Havnepromenaden videreføres innenfor planområdet langs havna, med tilhørende krav til material- og funksjonskrav. Havnepromenaden videreføres innenfor bestemmelsesområde # 2 og 3 som vist i plankartet. Innenfor bestemmelsesområde 2 sikres minimum 3m bredde langs eksisterende bebyggelse, og innenfor bestemmelsesområde 3 får Havnepromenaden 2,4-4,1m bredde langs ny bebyggelse frem til havna. Forbindelsen skal være allment tilgjengelig og med kvalitet- og utformingskrav i tråd med retningslinjer for sjøfronten.

Arealer på tak eller terreng tilpasses hotellets bruk og behov. Det legges til rette for at deler av takflatene og uteområde på terreng i sør (bestemmelsesområde #1) kan etableres med terrasser for opphold og servering som bidrar til opphold større deler av året. Det er gjort vindanalyser som viser at særlig takene og hjørnet med uteservering blir lett utsatt for vind, samt at taket til parkeringsanlegg er skyggelagt større deler av dagen. Det må derfor vurderes i detaljering av prosjektet om det er realisme i å ha uteoppholdsarealer på takene.

Innenfor bestemmelsesområde #2 åpnes det for tiltak og aktiviteter som bidrar bruk av sjøfronten. Det skal ikke etableres nye utfyllinger i havneområdet, som øker landarealene. Dette vurderes som positivt for både hotellets gjester og for å skape aktivitet og tilbud langs Havnepromenaden.

Planforslaget stiller ellers krav om utomhusplan for arealer som ikke skal bebygges og/eller brukes som utearealer innenfor planområdet. Utomhusarealer skal være etablert ved midlertidig brukstillatelse for ny bebyggelse eller senest påfølgende sommer.

5.4 Universell utforming

Det legges til grunn for planarbeidet at tekniske krav til universell utforming for utearealer, adkomster og fellesarealer inne skal oppfylles. For hotellrom er det kun krav til at minimum 10 % være universelt utformet.

5.5 Parkering

Parkering løses i logistikktorg og parkeringsanlegg i ny bebyggelse, med adkomst fra Havnegata.

Planforslaget	Byplanens føringer og planbestemmelser	Vist i illustrasjonsprosjektet	Minimumskrav til parkeringsplasser
Hoteller og restauranter:	0,2 parkeringsplasser pr rom + ansatte (skjønnsmessig vurdering, anbefalt 0,4 plasser pr ansatt)	Hotellrom: 292 Ansatte: ca. 15 til enhver tid	58,4 6
Utleielokale/ næring:	1 bil pr. 50 m2 BRA	80 m^2	1
Totalt			65,4

Byplanen stiller krav til minimum 65,4 parkeringsplasser for bil. I dagens reguleringsplan er det 76 p-plasser er sikret for bruk til hotellet, iht. tinglyst erklæring som skal videreføres som del av hotellets parkering. Illustrasjonsprosjektet viser 81 parkeringsplasser for bil, herav 4 HC-plasser. Planforslaget er derfor i tråd med både Byplanens føringer og gjeldende regulering for parkering. Byplanens bestemmelser om parkering er sikret i planforslagets bestemmelser.

Eksisterende ladestasjoner for elbiler skal reetableres i parkeringsanlegg, der minimum 10 % av bilparkeringsplassene skal tilrettelegges for lademulighet.

5.6 Trafikkløsning

5.6.1 Kjøreatkomst

Planområdet har hovedadkomst fra Vesterålsgata ved Circle K via Havnegata. Adkomster er vist med avkjørselspiler fra Havnegata i plankartet. Avkjørsler til planområdet kan justeres og endelig plassering skal begrunnes ved søknad om igangsettingstillatelse.

5.6.2 Utforming av samferdselsanlegg og avkjørsel

Eksisterende situasjon i selve Havnegata videreføres, men det etableres en ny avkjørsel til logistikktorg med snumulighet for buss, varelevering og renovasjon og adkomster til parkeringsanlegg. Planbestemmelsene sikrer for videreføring av trær, samt mulighet for grønnstruktur og enkel møblering, men trafikksikkerhet for myke trafikanter skal prioriteres. Det er sikret krav om tilstrekkelig sikt for avkjørselen som begrenser bruk av trær, vegetasjon og møblering. Trafikksikkerhetstiltak skal være etablert før det gis brukstillatelse for ny bebyggelse.

Eksisterende avkjørsel i nord til Sortland havns arealer og over trase for teknisk infrastruktur – Anlegg i grunnen videreføres. Ettersom avkjørsel og arealet ligger utenfor forslagsstillers handlingsrom legger ikke planforslaget opp til nye tiltak og arealet videreføres i tråd med dagens situasjon.

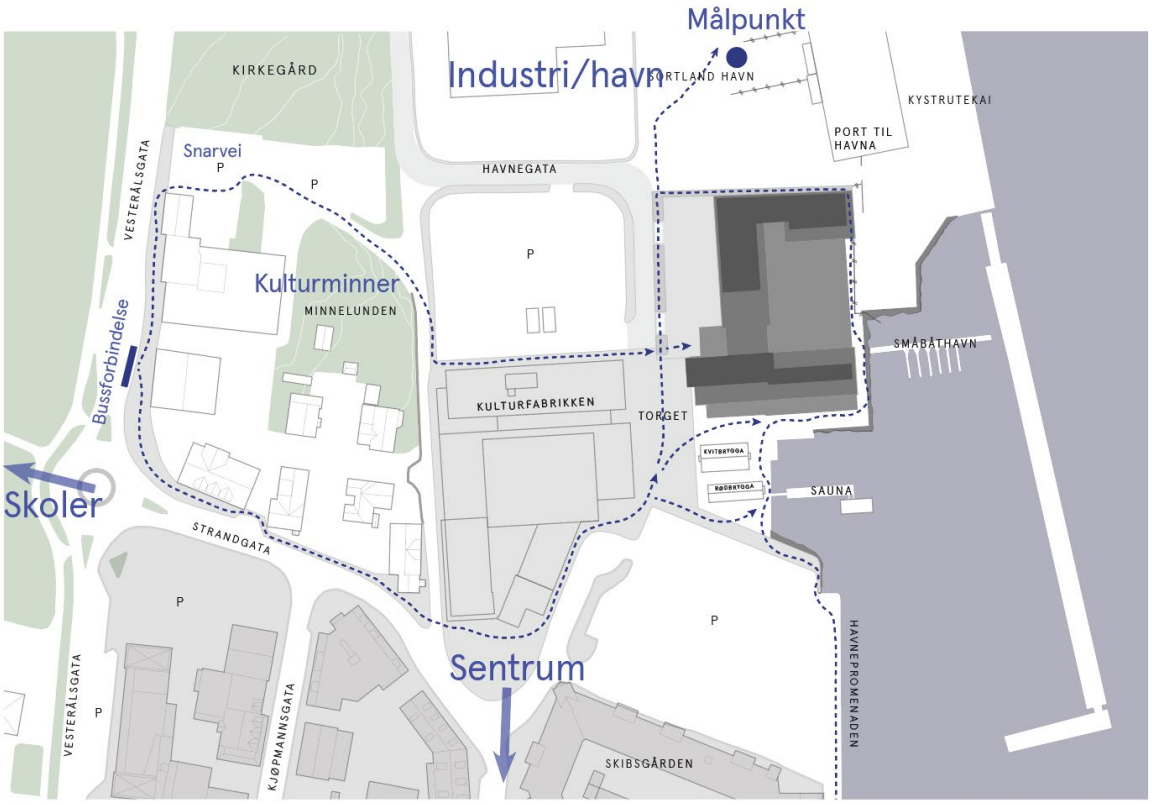
5.6.3 Varelevering, renovasjon og buss

Varelevering og renovasjon foreslås løst via logistikktorget frem til dagens varemottak. Det etableres oppstillingsplass for gjeste-/turistbusser for av- og påstigning innenfor logistikktorget. Planforslaget sikrer at det ikke er behov for snuplass for buss i som del av logistikktorget innenfor planområdet. Planforslaget innebærer dermed ikke etablering av faste eller langvarige oppstillingsplasser for buss i tilknytning til hotellvirksomheten. Det legges til grunn at håndtering av turistbusser, inkludert av- og påstigning og eventuelt kortvarig opphold, skjer i regi av busstilbyder og i samsvar med gjeldende regelverk og normal praksis for denne typen virksomhet. Det er ikke forutsatt at havnens arealer benyttes til parkering eller oppstilling av busser.Se egne punkt for krav om trafikksikkerhet ved utforming av avkjørsler. Det er også utarbeidet overordnet teknisk veiplan, som viser mulig løsning på logistikk og snøopplag for logistikktorget (#5). Overordnet teknisk veiplan følger med som eget vedlegg.

5.6.4 Tilgjengelighet for gående og syklende

Havnepromenaden sikres videreført langs sjøfronten gjennom bestemmelsesområder. Fortau langs Havnegata videreføres med dagens bredde, og det skal etableres fortau på nordsiden av bebyggelsen mot

havna. Det forventes at gående og syklende til hotellet hovedsakelig kommer via torget i Havnegata, sørvest for dagens hotell, via Havnepromenaden langs sjøfronten eller fortau i nord og vest.



Figur 35 Oversikt forbindelser og målpunkter

Illustrasjonen over viser overordnede målpunkt og gangforbindelser for gående og syklende som skal forbi planområdet. Planbestemmelsene legger stor vekt på trafikksikkerhet for myke trafikanter i forbindelse med hotellet, spesielt langs fortauet i Havnegata og langs bebyggelsen mot nord. Sammen med Havnepromenaden sikrer dette gode og trygge løsninger for større folkemengder som skal forbi hotellet til og fra Sortland havn.

Kollektivtilbud

Nærmeste bussholdeplass ligger ved krysset Gårdsalléen og Vesterålsgata, og illustrasjonen over viser at det er trygge gangforbindelser til og fra hotellet. Det gjøres ingen endringer på kollektivtilbudet i området, men økt gjesteantall og ansatte kan gi økt bruk av kollektivtilbudet. Dette vurderes som positivt av klima- og miljøhensyn.

5.7 Planlagte offentlige anlegg

Planforslaget legger kun til rette for en ny avkjørsel innenfor offentlige samferdselsanlegg. Øvrige samferdsels- og tekniske anlegg i tilknytning til planområdet videreføres som i dag.

5.8 Miljøoppfølging

5.8.1 Avfallsdeponi og forurenset grunn

Deler av planområdet er vist som sikringssone for avfallsdeponi i gjeldende plan, og Norconsult har gjort grunnundersøkelser som viser spor fra deponiet og forurensning i grunnen som følge av dette. Ved tiltak innafor hensynssonen skal massene håndteres i tråd med forurensningsforskriften.

Norconsult vurderer at selve avfallsdeponiet ikke strekker seg inn i planområdet, og at det påviste avfallet ikke medfører risiko knyttet til gasspotensial. Påvist forurensning i masser med avfall kan håndteres videre som forurenset grunn, og trenger ikke å behandles som deponi. Norconsult anbefaler derfor at gjeldende

faresone avfallsdeponi endres til forurenset grunn og utvides til å dekke delene av planområdet der det skal etableres bygg- og anleggstiltak.

For å sikre et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag før igangsettingstillatelse for nye bygge- og anleggstiltak som krever terrenginngrep i påfølgende byggesak, er det nødvendig å gjennomføre supplerende prøvetaking av tiltaksområdet av ned til planlagt gravedybde. I henhold til forurensningsforskriften §2-6 skal det utarbeides tiltaksplan for bygge- og anleggstiltak innenfor som må godkjennes av forurensningsmyndigheten før terrenginngrep kan igangsettes.

Norconsults anbefalinger er innarbeidet i planforslaget gjennom utvidet faresone – forurensning, med tilhørende bestemmelser og dokumentasjonskrav ved tiltak i grunnen innenfor faresonen.

5.8.2 Overvannshåndtering, plan for vann- og avløp og tilknytning til offentlig nett

Det er utarbeidet VAO-rammeplan som viser dagens situasjon og beskriver forslag til løsninger for overvannshåndtering, vann- og avløp tilknytning til offentlig nett. Krav til overvannshåndtering og dokumentasjonskrav som ivaretar tematikk knyttet til vann og avløp er sikret i bestemmelsene i tråd med kommunaltekniske anbefalinger.

Planen er vurdert som tilfredsstillende av Sortland kommunes fagavdeling for vann og avløp, og bestemmelser er sikret i planbestemmelsene i tråd med kommunens tilbakemeldinger.

5.8.3 Energibehov og forbruk

Planforslaget sikrer krav til at nye tiltak og bebyggelse med over 1000 m^2 oppvarmet BRA og skal vurderes ift. energifleksible varmesystemer, slik at det er mulig med bytte av varmekilder. Ny bebyggelse og tilbygg/påbygg over 100 m^2 for offentlig og privat tjenesteyting skal forberedes for bruk av vannbåren varme, eller prosjekteres som passivhus. Bruk av fjernvarme eller nærvarmeanlegg innenfor konsesjonsområde til lokale energileverandører vurderes ved prosjektering av nye bygninger.

Dagens nettstasjon /trafo i # 3 skal flyttes/reetableres innenfor byggegrenser og bebyggelsen. Dette er sikret i bestemmelsene.

Tema skal redegjøres for i Kvalitetsprogram for miljø og energi ved søknad om rammetillatelse.

5.8.4 Støy

Planbestemmelsene sikrer at Bygg- og anleggstiltak skal etableres i tråd med gjeldende retningslinje T-1442/21 (evt. senere vedtatte retningslinjer/forskrifter som erstatter denne).

Krav til fasade for å ivareta innendørs støynivå i hotell dimensjoneres i forbindelse med byggesak, og kan ivaretas med normale konstruksjoner. Ved søknad om midlertidig brukstillatelse skal det det dokumenteres at innendørs støynivå fra utendørs lydkilder er ivaretatt.

5.8.5 Plan for avfallshåndtering

Plan for renovasjon og avfallshandtering for næring skal dokumenteres ved søknad om rammetillatelse.

5.9 Kulturminner

Det er ingen kulturminner i planområdet. Det er kulturminner i influensområdet, men disse blir i liten grad påvirket. Se vurdering under konsekvenser og illustrasjonshefte for volumstudier.

5.10 Sosial infrastruktur

Se vurderinger av Havnepromenaden.

5.11 Avbøtende tiltak/ løsninger fra ROS

Se kapittel 7 for vurdering av konsekvenser og avbøtende tiltak utover det som er nevnt i dette kapittelet. Se særlig punkt 7.18 for konklusjon og oppsummering av ROS-analyse, samt kap. 7.22 for avveining av virkninger.

5.12 Rekkefølgebestemmelser

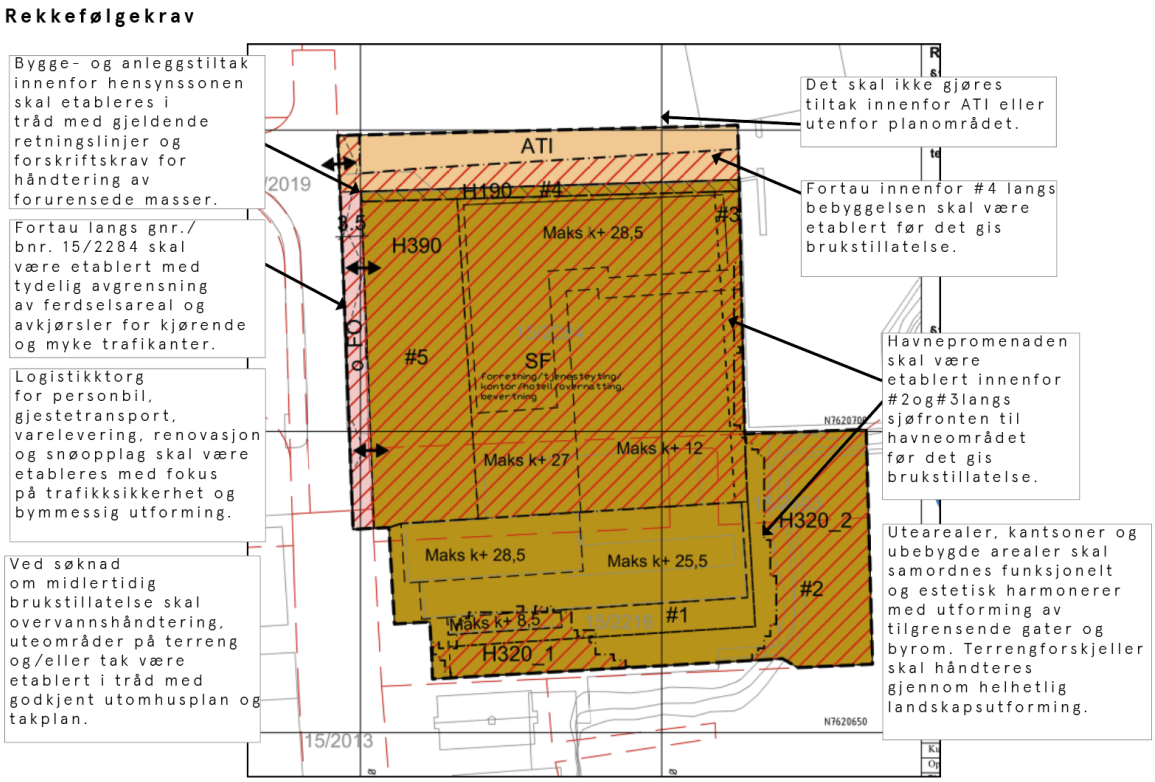
5.12.1 Dokumentasjonskrav til byggesak

Planbestemmelsene omfatter en rekke dokumentasjonskrav som skal foreligge ved søknad om ramme- og igangsettingstillatelse. Dokumentasjonskravene sikrer at bebyggelse, uteområder og krav til teknisk infrastruktur etableres i tråd med prosjektets målsetninger og kommunens føringer. Dette gjelder temaer som overvann, utomhus-, tak-, skilt- og belysningsplaner, arkitektur- og fargesetting, støy, vann og avløp, lokal- og områdestabilitet, VA og kabler i grunnen, tiltaksplan for håndtering av forurensede masser og kvalitetsprogram til miljø og energi.

5.12.2 Rekkefølgebestemmelser ved etablering av tiltak i planområdet

Prosjektet skal utvikles trinnvis over tid, som følge av økonomiske og markedsmessige begrensninger og generelle og fremtidige behov. Trinn 1 er allerede etablert, og trinn 2 med parkering og logistikk blir neste byggetrinn. Trinn 3 ligger lengre frem i tid. For å sikre planforslaget en økonomisk bærekraftig, tilpasset og gi forutsigbar utvikling av prosjektet, er det utformet rekkefølgekrav som viser hva som skal være på plass når det enkelte byggetrinnet eller når prosjektet som helhet kan få brukstillatelse.

Planbestemmelsene sikrer rekkefølgebestemmelser ved utbygging av planområdet som vist under:



Figur 36 Oversikt rekkefølgekrav

Ved etablering av trinn 2, skal også parkeringsarealer, logistikktorg og gjestearealer på bakkeplan etableres. Det innebærer at store deler av prosjektet blir etablert ved første byggetrinn, samt at fortau langs Havnegata og havnepromenaden blir etablert ved første byggetrinn. Prosjektet er utviklet for at hovedvolumene relativt enkelt kan koples på eksisterende og fremtidig bebyggelse. Det innebærer at både byggetrinn 2 og 3 kan etableres uten at det gir større konsekvenser for den daglige driften av hotellet eller området rundt.

Ved utbygging av planområdet skal det foreligge en bygge- og anleggsplan for bygg- og anleggsfasen ved søknad om igangsettingstillatelse. Planen skal bl.a. vise midlertidige og permanente omlegginger av trafikkmønster, adkomster, varelevering og sykkel- og gangforbindelser. Planen skal også vise hvordan trafikksikkerheten for gående og syklende blir ivaretatt, og beskrive avbøtende tiltak.

5.12.3 Vurdering av behov for rekkefølgebestemmelser knyttet vei og samferdselsanlegg

Norconsult har utarbeidet trafikkanalyse med vurderinger knyttet til trafikksituasjonen i Havnegata, og krysset Havnegata/Vesterålsgata.

Havnegata ved planområdet er relativt nylig regulert og etablert i tråd med gjeldende regulering. Det er heller ikke avdekket forhold som tilsier at adkomsten til planområdet er utsatt for trafikkulykker jf. registeringer i trafikkanalysen. Det er derfor vurdert at dagens situasjon er tilfredsstillende ved utvikling av plan- og nærområdet, og at det ikke er nødvendig å regulere kjørevegen på nytt eller behov for nye tiltak. Havnegatas kjøreveg langs planområdet var del av varslet planområde, og er nå tatt ut av planområdet ettersom det ikke skal gjøres nye tiltak her. Fortauet er fremdeles del av planområdet og skal få nye avkjørsler med søkelys på trafikksikkerhet for myke trafikanter.

Det er gjennomført tellinger i krysset Vesterålsgata/Havnegata. Trafikkanalysen anbefaler et venstresvingefelt basert på Statens vegvesens retningslinjer, men kapasitetsberegningene viser at krysset har god avvikling og kapasitet både med og uten dette planforslaget. Det er derfor ikke behov for tiltak som følge av hotellutbyggingen. Hvis venstresvingefelt skal etableres, bør det vurderes i sammenheng med fremtidig utvikling av havneområdet. Havneutviklingen kan føre til økt trafikk og krever nye analyser og tiltak for å sikre god trafikkavvikling og sikkerhet. Eventuelle tiltak i krysset bør gjøres i forbindelse med havneutviklingen for en helhetlig løsning, da planforslaget ikke påvirker kapasiteten eller trafikksikkerheten i krysset.

Med dette som grunnlag for vurdering av rekkefølgebestemmelser og offentlige anlegg må det være både en saklig sammenheng og nødvendig for at planområdet kan fungere. Ifølge plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 10, kan kommunen i nødvendig utstrekning gi bestemmelser om rekkefølge for gjennomføring av tiltak etter planen[2]. Dette betyr at utbygging ikke kan finne sted før tekniske anlegg og samfunnstjenester som energiforsyning, transport og vegnett, sosiale tjenester, helse- og omsorgstjenester, barnehager, friområder, skoler osv. er tilstrekkelig etablert. Det er også viktig at rekkefølgekravene er rettferdige og nødvendige for å sikre en bærekraftig utbygging og for å avhjelpe ulemper som utbyggingen kan føre til[3].

I denne saken vurderes transport og vegnettet som tilstrekkelig etablert, ettersom at trafikkanalysen viser at kapasiteten i krysset ikke forverres ved utviklingen av planområdet. Myke trafikanter og særlig gående til området vil hovedsakelig komme fra sør, via torget, Havnepromenaden eller fra kystrutekaien. Nærmeste busstopp er i Vesterålsgata, ved Strandgata, med opparbeidet fortau frem til planområdet. Om venstresvingefelt med hensyn til trafikksikkerhet for myke trafikanter er det etablert gangfelt på vestsiden av Vesterålsgata, samt at det er per i dag ikke lagt opp til at myke trafikanter skal benytte havneområdet. Detter er tema som må undersøkes og som del av fremtidig utvikling av havneområdet.

Forslagsstiller kan derfor ikke se at det er nødvendig med krav om ventresvingefelt som trafikksikkerhetstiltak for at brukere av planområdet skal kunne ferdes trygt til planområdet eller at det er rettferdig at forslagsstiller skal gjøre tiltak som er ikke er forårsaket av planlagt utvikling i planområdet.

[2] https://www.regjeringen.no/contentassets/c2a8fa9ea27147268dcc178db9bc82d8/dag1_03rekkefolgekrav.pdf
[3] https://svv.no/artikler/utbyggingsavtale-og-rekkefolgekrav-mye-som-skjer

6 Konsekvensutredning

Ved varsel om oppstart var det uklart om planforslaget utløste krav til konsekvensutredning. Etter nærmere gjennomgang er det vurdert i samråd med Sortland kommune at planforslaget ikke er konsekvensutredningspliktig. Se under for vurderinger av forskrift om konsekvensutredning i planprosessen.

6.1 Prosess og vurderinger av konsekvenser

6.1.1 Fra oppstartsmøte med Sortland kommune, 05.04.2024

Kap. 4.5 i planinitiativet er det gjort en vurdering ut ifra § 12-10 første ledd og §§ 4-1 og 4-2 med tilhørende forskrift jf. PBL. Videre er det vurdert at tiltaket vil falle inn under oppfangskriteriet i vedlegg II, pkt. 10 b jf. forskrift om konsekvensutredning, med grunnlag i at dette kan vurderes som et utviklingsprosjekt. Etter gjennomgang av planinitiativet og behandlet det etter forskrift om konsekvensutredning, samt. Plan og bygningsloven, er det kommet frem til at:

Tiltaket faller ikke under konsekvensutredningskravet § 6, bokstav b ettersom tiltaket ikke tilsvarer mer enn 15000 m2 BRA. Skulle det forekomme at tiltaket overstiger 15000 m2 BRA med formål til næring eller tilsvarende (nr. 24 vedlegg I), må det igjen vurderes opp mot forskriften og legge til rette for det.

Tiltaket faller under forskriften om konsekvensutredning § 8, bokstav 10b, «utviklingsprosjekterfor by-og tettstedsområder, inkudert kjøpesentre og parkeringsanlegg»:

- § 8 Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn
- Følgende planer og tiltak skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger etter § 10, men ikke ha planprogram eller melding:
- a) Reguleringsplaner for tiltak i vedlegg 2:
    - Punkt 1g) landgjenvinning fra havet (eks. utfyllinger)
    - Punkt 5b) sementproduksjonsanlegg
    - Punkt 7c) fremstilling av meieriprodukter
    - Punkt 10a) utviklingsprosjekter for industriområder
    - Punkt 10b) utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder, inkludert kjøpesentre og parkeringsanlegg
    - Punkt 10e) Bygging av havner og havneanlegg, herunder fiskehavner og offshorerelaterte havner
    - Punkt 11c) renseanlegg for spillvann
    - Punkt 11k) deponier for masse på land og i sjø
- Kriterier for vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn ligger til § 10. § 9 redegjør for hvilke opplysninger forslagsstiller skal legge frem slik at dette *kan* vurderes.
- Om det i senere tid skulle dukke opp viktige opplysninger enn det som er oppført i planinitiativet, vil planavdelingen gjøre en ny vurdering etter forskrift om konsekvensutredning.

6.1.2 Behandling i formannskapet 02.05.2024

Tiltaket vurderes til å falle under krav om konsekvensutredning § 8, vedlegg 2, bokstav 10b, «utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder, inkludert kjøpesentre og parkeringsanlegg»: Tiltaket vurderes til ikke å falle under konsekvensutredningskravet § 6, bokstav b ettersom tiltaket ikke tilsvarer mer enn 15000 m2 BRA.

Planen må konsekvensutredes da det er et utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområde, som kan få vesentlige virkninger.

6.1.3 Oppdatert vurdering av forskriftens § 8 punkt 10 b, 02.07.2024

Vi ønsker å utdype kravene fra forskriften, ettersom vår vurdering er at planarbeidet ikke utløser krav til hverken planprogram med konsekvensutredning (KU) eller krav om KU av enkelttemaer. Vi enige om at tiltaket ikke går under krav om planprogram med KU. For vurdering om planarbeidet kan gi vesentlig virkninger for enkelttemaer, viser vi til planinitiativets vurdering, som innleder med at:

> Vi har vurdert det planinitiativet opp mot plan- og bygningsloven § 12-10 første ledd og §§ 4-1 og 4-2 med tilhørende forskrift. Tiltaket faller inn under oppfangskriteriet i vedlegg II, pkt. 10 b, fordi prosjektet kan vurderes som et utviklingsprosjekt.
>
> Det følger av forskriftens § 8 at det da må vurderes nærmere etter forskriftens § 10 «om kriterier for vurderingen av om en plan kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn» slår inn i denne saken for at det skal bli krav til konsekvensutredning. §10 lister opp ulike kriterier, herunder om lokalisering og påvirkning på omgivelsene kan medføre eller komme i konflikt med nærmere angitte verdier.

Forskriftens §8 viser til planer og tiltak som skal utredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, herunder utviklingsprosjekter. Vi tolker dette som en sikkerhetsventil, ettersom reguleringsplaner i byområder på et generelt grunnlag kan forstås som utviklingsprosjekter, og at det bør tidlig avklares om de kan få vesentlige konsekvenser som ikke fanges opp andre bestemmelser i forskriften. §8 viser videre til § 10 for kriterier som skal vurderes, samt §8a som viser til forskriftens vedlegg II. Vedlegg II viser til planer og tiltak som skal vurderes nærmere. Dette innebærer at planer som faller inn under § 8 og 10 ikke automatisk skal konsekvensutredes, men at det skal vurderes om planarbeidet kan føre til vesentlige virkninger for kriterier som faller inn under § 10 a-h. Det betyr med andre ord at det ikke er et generelt krav om KU for planforslaget, men det skal vurderes innenfor § 8 og 10 om planforslaget kan ha vesentlige virkninger som utløser krav om KU. Dette er også beskrevet i veileder for konsekvensutredninger.

I planinitiativet er kriteriene i § 10 vurdert temavis, og det konkluderes med at ingen av temaene får vesentlig virkning av reguleringsplanen. Dette er vurdert og konkludert for hvert tema/avsnitt i kap. 4.5 i planinitiativet. Vår vurdering er derfor at det ikke er krav til konsekvensutredning for de enkelte temaene. Vi tolket det som at kommunen var enig i vurderingen i oppstartsmøtet, men det ble ikke plukket opp at kommunen mener at det er krav om KU i vår gjennomlesning av referatet fra oppstartmøtet. Det er heller ikke kommet inn merknader som tilsier at planforslaget vil gi vesentlige virkninger som utløser krav om KU. Vi skal selvfølgelig undersøke temaene som er listet opp i planinitiativets tabell 4.4, samt tilbakemeldinger fra oppstartsmøtet og innkomne merknader, men det er viktig å påpeke at det ikke foreligger krav om at de skal ha KU.

6.1.4 Kommunens oppdaterte vurdering av krav til KU, 05.09.2024

Vi har sett nærmere på vurderingene i planinitiativ og gjort en vurdering i henhold til forskrift om konsekvensutredning etter § 10. Det konkluderes med at ingen av temaene får vesentlig virkning av reguleringsplanen. Vi er derfor enig i deres konklusjon.

6.2 Konklusjon

Planforslaget er utarbeidet i henhold til retningslinjene fra oppstartsmøtet, innkomne uttalelser ved varsel om oppstart, og de generelle kravene i plan- og bygningsloven. Planforslaget har ingen betydelige virkninger som krever konsekvensutredninger. Derfor er det ikke nødvendig med konsekvensutredninger.

7 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

7.1 Overordnede planer

Planforslaget bidrar til at Sortland styrkes som et livskraftig lokalsamfunn gjennom verdiskaping og flere arbeidsplasser

Planområdet består i dag av Scandic hotell i sør og parkeringsarealer i nord. Planforslaget legger til rette for å utvide dagens Scandic hotell for en allsidig og fleksibel bruk. Planforslaget kan dermed på lang sikt imøtekomme fremtidige behov og bidrar til å styrke Sortlands posisjon som et livskraftig lokalsamfunn gjennom verdiskaping og å skape flere arbeidsplasser i kommunen, samt håndtere fremtidige klimaendringer i tråd med fylkeskommunale føringer. Det er lagt til grunn en effektiv og miljømessig utnyttelse av planområdet i tråd med sentrumsformålet i byplanens forslag for formål og bruk. Havneområdet fungerer som byens viktigste adkomst fra sjøen, og utviklinga av planområdet og parkeringsplassen vil derfor utvilsomt bidra til en betydelig forbedring av området og overgangen fra bysentrum til havneområdet. Utvikling av parkeringsplassen med ny bebyggelse og bruk gir også mindre press på natur- og jordbruksarealer ellers i kommunen.

Planforslaget åpner for sentrumsformål i tråd med Byplanens føringer

Planområdet er markert som sentrumsformål i Sortlands byplan og planforslaget legger til rette for flere typer bruk som faller inn under sentrumsformålet. Planforslagets hovedmål er å utvide dagens hotell, samt at det etableres kontor, kultur, bevertning og andre typer tjenesteyting som bygger opp under hotell, overnatting og bevertning. Bestemmelsene sikrer minimum andel hotelformål, og begrensninger på øvrige formål for å gi kommunen og området en forutsigbarhet for fremtidig bruk i planområdet. Bruken vil derfor ikke konkurrere med handel eller tilbud i Sortland sentrum.

Planforslaget sikrer at Havnepromenaden videreføres langs sjøfronten

Planområdet ligger langs sjøfronten og del av forbindelsen Havnepromenaden. Planforslaget sikrer at Havnepromenaden videreføres langs sjøfronten i tråd med retningslinje for sjøfronten, og er sikret fra 2,3 til 4,1 m bredde langs ny bebyggelse. Bakgrunnen for dette er at ny bebyggelse kan få en hensiktsmessig påkopling og følge opp strukturen fra eksisterende bebyggelse. Havneområdet foran hotellet skal også utvikles som del av sentrum, som igjen gir tilgang til nye og større arealer for etablering av Havnepromenaden langs sjøen. Et resultat blir dermed at Havnepromenaden mest sannsynlig forskyves til å følge sjøfronten og dermed ut av dette planområdet over tid. Det vises også til at det er avsatt større arealer med 5-8m bredde langs eksisterende bebyggelse som kan benyttes til aktiviteter og opphold knyttet Havnepromenaden og sjøen, samt at planforslaget legger til rette for at hele bebyggelsen langs Havnepromenaden får fasader med publikumsrettede funksjoner. Forslagsstillers vurdering er derfor at hensynet bak Havnepromenadens føringer ivaretas i planforslaget.

Parkering og etasjer i planforslaget

Planforslaget legger opp til parkering i to nivåer innenfor nybyggets første etasje mot Havnegata for å sikre tilstrekkelig kapasitet til hotellets gjester og ansatte, samt å samle logistikk og varelevering på privat grunn. Hotellet får 290–300 rom, noe som gir krav om minst 65 parkeringsplasser. 76 plasser er allerede sikret gjennom tinglyste rettigheter. Alternative løsninger som nærliggende parkeringsarealer eller underjordisk parkering er vurdert, men ikke gjennomførbare på grunn av regulering, grunnforhold og sjøvann.

Planforslaget avviker derfor fra byplanens krav om aktive førsteetasjer mot Havnegata, men planforslaget gir en klar forbedring av dagens parkeringsplass, sikrer et større byrom mot Havnegata, viderefører fortau og trær, og gir hotellet et åpent inngangsparti. Nordfasaden er kortet ned og får en aktiv fasade mot nordøst, slik at bygget ikke fremstår som en bakside. Planområdet ligger innenfor sjøfronten, med krav til aktivisering av Havnepromenaden, noe som også prioriteres i planen.

Første etasje i eksisterende bygg har en netto høyde på 4,5 m, som gjør det mulig å innpasse parkering i to måleverdige plan i ny bebyggelse mot Havnegata inn for lik høyde. Etter offentlig ettersyn er skisseprosjektet justert ved å senke gulv parkeringsetasje til 260 cm over NN Norge. Dette gir en netto høyde 5,2m. Det er kun parkering som kan utnytte denne høyden, ettersom øvrige funksjoner i første etasje som resepsjon, lobby og restaurant, har krav og behov for romhøyde og tekniske føringer som gjør 2 etasjer umulig. Øvrige hotelletasjer har en gjennomsnittlig høyde på 3,1 m, noe som gir god romfølelse og plass til tekniske

installasjoner. Det er derfor heller ikke mulig å etablere 2 normale hotelletasjer innenfor første etasjes høyde og oppnå 8 etasjer utover parkeringsarealene. Senkningen gir ingen virkning på opplevelsen av hotellet og høydene, ettersom bebyggelsen følger terrenget ellers. Selv om parkeringen teknisk sett regnes som to måleverdige plan etter TEK17 § 6-1, skal de utformes slik at fasaden oppleves som én høy første etasje fra gateplan.

Planen regulerer maksimale byggehøyder, og ikke antall etasjer. Dette betyr at bygning med 1 publikumsetasje og 6 hotelletasjer har samme høyde som bygning med parkering i 2 nivåer og 6 hotelletasjer. Diskusjonen om 7 eller 8 etasjer blir derfor lite hensiktsmessig i denne sammenheng ettersom høydene og bygget klart oppleves som 7 etasjer lik eksisterende bebyggelse. Forslagsstiller mener at planforslaget følger intensjonen bak etasjebegrensningen ved å sikre at den samlede virkningen av byggehøydene harmonerer med byplanens mål om en helhetlig byform, selv om løsningen med parkering i to nivåer innebærer et teknisk avvik fra antall etasjer. Det avgjørende er derfor den samlede virkningen av høydene i bybildet. Illustrasjonsprosjektet viser at totalvolumet er i tråd med byplanens mål og føringer. Volumstudiene viser at ny og eksisterende bebyggelse harmonerer med byplanens intensjon om maksimalt 7 etasjer, der krav til arkitektur og utforming er sikret i planbestemmelsene.

Tiltaket vurderes å ivareta byplanens overordnede mål om bymessig utvikling og det sikres avbøtende tiltak for avvik i planbestemmelsene. Plan- og bygningsloven § 12-3 gir rom for å avvike fra detaljer i overordnede planer, så lenge hensynet bak føringene ivaretas. Planforslaget vurderes derfor å samsvare med byplanens overordnede hensyn og mål, og bidrar til en god utvikling av området, selv om det innebærer avvik fra gjeldende byplan på disse punktene.

Byplanens krav om garasjeporter til nedkjørsel

I dette prosjektet er det ikke planlagt nedkjøring til privat parkeringskjeller direkte fra offentlig gate, men innkjøring til parkering på bakkeplan fra eget logistikktorg. Byplanens bestemmelse om port gjelder spesifikt for nedkjøring til privat p-kjeller fra gaten. Siden det her er snakk om innkjøring til parkering på bakkeplan og ikke direkte nedkjøring til parkeringskjeller fra Havnegata, vurderes det som at kravet ikke gjelder for foreslått løsning, og at det derfor ikke er nødvendig å stille eget krav om garasjeport.

Uavhengig av byplanens krav sikres det likevel i planbestemmelsene at innkjøringen til garasjeanlegget skal fremstå som en integrert del av byggets første etasje, med hensyn til materialvalg, detaljer og farger for å sikre god bymessighet og estetikk. Både innganger og eventuelle garasjeporter er tilpasset prosjektets løsning, slik at innkjøringen til parkering blir tydelig og harmonerer med byggets øvrige fasadeuttrykk.

Det sikres derfor at innkjøringen, med eller uten port, skal utformes som en integrert del av fasaden, med søkelys på god arkitektur og bymessighet. Det vises også til Formannskapets vedtak om at planforslaget ikke skulle bearbeides videre når det gjelder logistikktorg og fasade mot Havnegata. Vedtaket bygger på en vurdering av at planforslaget samlet sett gir tilfredsstillende løsninger for trafikksikkerhet, funksjonalitet og byliv, og at byplanens bestemmelser ikke bør tolkes så strengt at de hindrer ønsket sentrumsutvikling. Forslagsstiller mener derfor at byplanens intensjoner om bymessig utvikling ivaretas i planforslaget.

7.2 Landskap og stedets karakter

Planområdet ligger nord for sentrum tett på havneområdet. Tomtas mulighetsrom er undersøkt både gjennom krav og retningslinjer fra byplanen og stedsanalyse av området. Ettersom planområdet ligger i sjøfronten, vil enhver utvikling i området være godt synlig fra sjøen, men volumstudiene viser ingen større påvirkninger for landskapet ellers.



Figur 37 Panorama fra sjøen

Havneområdet har en egen struktur for bebyggelse, gater og byrom. Planområdet ligger i overgangen fra sentrum til havneområdet. Tomtas plassering i nord av sjøfronten og Havnepromenaden gir derfor et større handlingsrom for ny bebyggelse enn det som kan oppnås innafor bysentrums kvartalsstrukturer med hensyn til eksisterende strukturer og overordnende hensyn. Stedsanalysen viser også at planområdets plassering er en av de få tomtene der det kan vurderes økte høyder, bidra til en avgrensning av sentrum og være et målpunkt for byens befolkning. Utviklingen er også i tråd med kommunens målsettinger for sjøfronten og at Sortland skal være et regionsenter for hele Vesterålen gjennom en fremtidsrettet utvikling av nordre del av sjøfronten.

Planforslaget til rette for ny hotellbebyggelse med volum og høyder tilsvarende 7 hotelletasjer. Det er sikret i bestemmelsene at øverste etasje maksimalt skal være 30 % av den totale bebyggelsens grunnflate tråd med retningslinjene for sjøfronten. Det er sikret betydelige krav til utforming av byggets fasader, tak, inngangssoner, porter, skilting, belysning, og at det skal dokumenteres hvordan utformingen følger opp føringer fra blåbypaletten. Det er også stilt krav til uteområdene om søkelys på trafikksikkerhet, videreføring av trær og at ubebygde arealer skal samordnes funksjonelt og estetisk harmonere med utforming av tilgrensende gater og byrom. Planforslagets volumstudier viser at kontakt med sjøen ivaretas, samt utforming, funksjon og forhold til den øvrige bystruktur, og viktige siktlinjer ivaretas. Volumstudiene følger med som del av illustrasjonsheftet.

Ny bebyggelse vurderes derfor å ikke gi negative konsekvenser for stedets karakter, men heller å styrke områdets karakter fra parkerings- og havnearealer til er mer bymessig preg som utvider sentrum.

7.3 Byform og estetikk

Ny bebyggelse skal følge opp strukturen i området og bidrar til at Havnegata oppleves som mer bymessig og del av sentrum frem til havneområdet. Havneområdet er også tenkt som fremtidig utviklingsområde og det er derfor at utviklingen av dette planområdet sees i sammenheng med at havneområdet kan åpnes opp i fremtiden. Gjennom stedsanalyse og volumstudier kommer det frem at området tåler høyere utnyttelse og høyder på bebyggelsen enn det som gjelder for området i dag. Ny bebyggelse skal i hovedsak videreføre høyder, form og uttrykk fra eksisterende hotell. Det er utarbeidet en overordnet analyse av blåbyen, eksisterende hotell og hvordan ny bebyggelse kan innlemme retningslinje for fargesetting inn i ny bebyggelse. Dette skal følges opp i videre detaljering av prosjektet og ved etablering av tiltak.

Planområdets plassering langs sjøfronten gjør at dette er de mest attraktive og publikumsrettede arealene. Det er derfor naturlig at disse arealene legges mot sjøen og bidrar til å bygge opp under havnepromenaden som en viktig frilufts- og ferdselsåre med attraktive møteplasser. For å sikre at fasadene mot Havnepromenaden skal bidra til å skape liv og attraktivitet langs sjøfronten, er derfor parkeringsarealene plassert mot Havnegata og mot nord mot et større logistikktorg som bidrar til å skape et tydelig og luftig byrom mot Havnegata. For å følge opp utforming av eksisterende bebyggelse og ønske om bymessig opplevelse av bebyggelsen skal parkeringsanlegget oppleves som 1 høy første etasje og en videreføring av eksisterende bebyggelse. Dette kan oppnås fordi parkeringsanlegg gir lavere krav til høyder per etasje, samt at reguleringsbestemmelsene stiller krav til at fasadene ikke skal oppleves som monotone eller som baksider på bebyggelsen. Det er også undersøkt hvordan blåbypaletten kan innpasses i fasadene som bidrar til bymessig utforming og for å vise tilknytningen til Blåbyen. Det er sikret i bestemmelsene et generelt krav om at det skal dokumenteres hvordan prinsipper fra «Retningslinjer for fargesetting av bygg på Sortland - Den blå byen ved sundet» er innarbeidet i utformingen av bebyggelsen.

Eksisterende trær langs Havnegata sikres videreføres så langt det er mulig, under hensyn til trærnes helsetilstand og stedlige forhold. Dette er i tråd med kommunens ønske om bevaring av trær og grønnstruktur i bybildet. Vi mener at det bør være beplantning og trær langs Havnegata, både av hensyn til estetikk, mikroklima og opplevelsesverdi. Samtidig viser befaring og faglige vurderinger at flere av de eksisterende trærne er sterkt svekket eller ikke livskraftige. Bevaring av disse trærne vurderes derfor som lite hensiktsmessig, verken med tanke på naturmangfold, økologisk funksjon eller kulturminneverdier. Planforslaget sikrer derfor at trær langs Havnegata videreføres så langt det er mulig, men at endelig plassering og antall trær må vurderes nærmere i detaljeringen av planforslaget i byggesaken.

Gjennom stedsanalyser og volumstudier av planforslaget vises det at kontakten med sjøen og siktlinjer gjennom byen ivaretas, at høydene og utformingen sees i sammenheng med eksisterende bebygg i planområdet, at ny bebyggelse ikke skyggelegger viktige private og felles uterom mot nord og vest, og

nordsiden av byggene ikke utformes som baksider gjennom tydelige krav til utforming av fasadene. Ny bebyggelse vurderes derfor å ikke gi negative konsekvenser for stedets karakter, byform eller estetikk, men heller bidra til å løfte området estetisk gjennom ny bruk og krav til utforming.

7.4 Kulturminner og kulturmiljø

Det er gjort volumstudier for å vise fjernvirkning og mulige konsekvenser for kulturminner og miljø i planens influensområde.

7.4.1 Del av Vesteraalens Hermetikkfabrikk, minnelunden og kulturmiljøet langs Havnegata vest

Den originale delen av hermetikkfabrikken ligger i sørvestre del av Havnegata mot Strandgata, og ny del av fabrikken skjermer i stor grad eksisterende hotell og ny bebyggelse i sin helhet. Dette gjelder også kulturmiljøet langs Strandgata.



Figur 38 Minnelunden ligger vest for dagens parkeringsarealer bak Kulturfabrikken.

7.4.2 Sortland kirke

Sortland kirke ligger på høyde nordvest for planområdet og Sortland sentrum.





Figur 39 Dagens situasjon – minnelunden er markert med rød ramme



Både dagens og ny bebyggelse er synlig fra kirkebakken, men volumstudiene viser at kontakten med minnelunden forblir, og at silhuetten med fjellene i horisonten ikke blir brutt.

Figur 40 Dagens situasjon fra Minnelunden

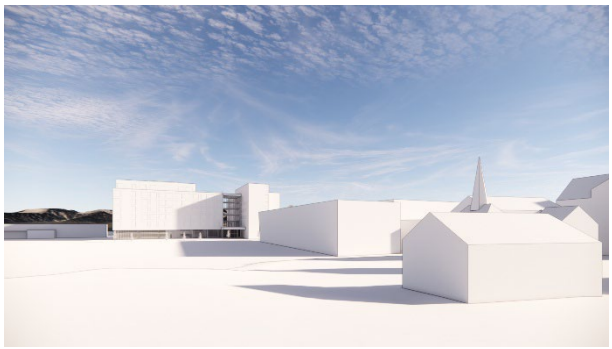
7.4.3 Minnelunden

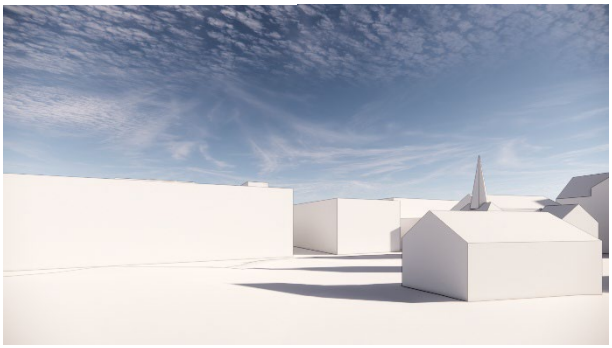
Minnelunden vest for planområdet er et viktig kulturminne som i dag har utsyn mot sjøen.





Figur 42 Dagens situasjon sett fra Minnelunden





Figur 41 Perspektiv fra Minnelunden- T.v. ny bebyggelse i Havnegata 3. T.h. regulert bebyggelse nord for kulturfabrikken

Det er gjort volumstudier som viser dagens og fremtidig situasjon. Det er imidlertid regulert bebyggelse mellom minnelunden og Havnegata 3 som stenger for utsynet dersom bebyggelsen realiseres. Utsynet vurderes derfor som et hensyn som ikke vurderes som viktig i forbindelse med gjeldende regulering. Det vurderes derfor at planarbeidet ikke gir negative konsekvenser for minnelunden. Se illustrasjonsvedlegg for volumstudier.

7.4.4 Kvit- og rødbrygga

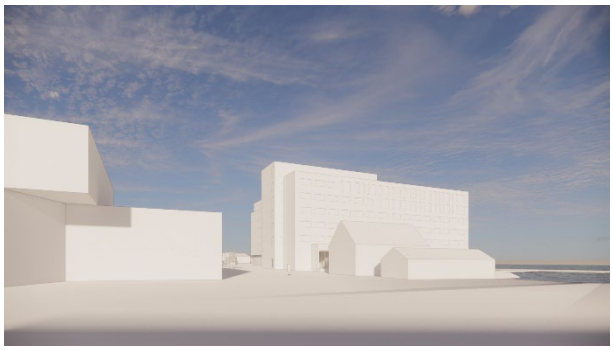
Kvit- og rødbrygga ligger sør for planområdet, langs eksisterende bebyggelse i nord.





Figur 43 Fremtidig situasjon fra sør/torget





Figur 44 T.v. fra plassen mellom Skibsgården og Kulturfabrikken. T.h. Fra parkeringen nord for Skibsgården.

Ny bebyggelse ligger nord for eksisterende bebyggelse og har derfor ingen konsekvenser for kulturminnene.

7.5 Forholdet til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven

7.5.1 § 8. Kunnskapsgrunnlaget – Det foreligger kartlegging av grøntstruktur

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

Det er lite til ingen grønnstruktur innafor planområdet, foruten enkelte gatetrær langs Havnegata som felles. Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være tilstrekkelig for å vurdere virkningene av planen. Gjennomføring av planforslaget vurderes å ikke gi negative konsekvenser for økosystemer ettersom tiltaket skal etableres på parkeringsarealer uten grønnstruktur. Dette legges til grunn for vurderinger knyttet til §§ 9. F*øre-var-prinsippet*, 10. *Økosystemtilnærming og samlet belastning*, 11. Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver og 12. Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder.

Forslagsstillers vurdering er derfor at en gjennomføring av planforslaget ikke berører problemstillinger knyttet til naturmangfold.

7.6 FNs Bærekraftsmål

Det er innarbeidet en rekke kvaliteter i planforslaget som er i tråd med overordnede planer og arbeidet er i så måte forankret i kommunens og regionens overordnede planer. Blant annet FNs bærekraftsmål, føringer fra overordnede myndigheter og stedlige kvaliteter. Planforslaget er spesielt forankret i 6 av FNs bærekraftsmål:

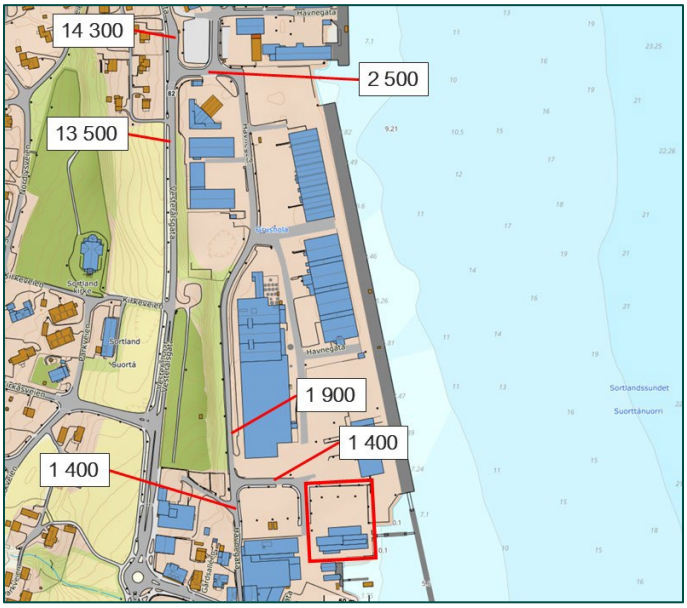
- **Mål 7 – Ren energi for alle:** Planen legger til rette for bruk av fjernvarme for bl.a. oppvarming av fortau, ventilasjon og varmtvann, og mulighet for energiproduserende tiltak på tak. Bruk av fjernvarme er en viktig del av dette målet. Ved å bruke overskuddsvarme fra industri eller avfallsforbrenning, utnyttes energi som ellers ville gått tapt. Fjernvarme kan redusere CO2-utslipp sammenlignet med individuell oppvarming med fossile brensler. Sentralisert produksjon av varme kan være mer effektiv enn mange små, individuelle varmekilder. Planen legger også til rette for energiproduserende tiltak på tak som også kan bidra målet ved å utnytte takarealer til å produsere ren energi, som reduserer avhengigheten av fossile brensler og fremmer bærekraftig energibruk.
- **Mål 8 - Anstendig arbeid og økonomisk vekst**: Planen legger til rette for flere arbeidsplasser innenfor hotell og servicebransjen som bidrar til å sikre arbeidsplasser på Sortland.
- **Mål 11 - Bærekraftige byer og samfunn**: Gjøre byer og bosettinger inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige. Prosjektet reduserer transportbehovet samtidig som fortetting gjør at man ikke trenger å ta i bruk ubebygde områder for å dekke befolkningsveksten. Moderne boliger med varierende størrelse bidrar til et inkluderende samfunn. Ved å ta i bruk allerede bygde arealer sikres nye boliger med minimalt miljømessig fotavtrykk.
- **Mål 13 - Stoppe klimaendringene:** Transformasjon i eksisterende byområder bidrar til en kompakt byutvikling som har lavt transportbehov. Prosjektet legger til rette for høy arealutnyttelse med ny bygningsmasse, gjør byggene mer energieffektive og kan tilknyttes fjernvarme. Nye tiltak gjennomføres etter nye tekniske forskrifter som reduserer klimapåvirkningene av tiltaket. Området har også tilknytningsplikt for fjernvarme som er med på å redusere klimagassavtrykket for oppvarming av bolig.
- **Mål 15 - Liv på land**: Transformasjon i eksisterende byområder bidrar til en kompakt byutvikling som gjør at en unngår å ta i bruk ubebygde områder for å dekke etterspørsel etter boliger og byutvikling.
- **Mål 17 - Samarbeid for å nå målene:** Planen fremmes av private aktører. Gjennom en god dialog mellom forslagsstiller, plankonsulent og kommunen, og forslagsstiller mener at det kommet frem til et planforslag som bidrar til en bærekraftig utvikling av Sortland. Det er varslet oppstart og planen sendes nå på høring og offentlig ettersyn for at både andre myndigheter, interesser, naboer og innbyggerne ellers skal kunne medvirke til planarbeidet og utviklingen av Havnegata 3.

7.7 Rekreasjonsinteresser og uteområder

Planforslagets uteområder består hovedsakelig av forbindelser eller knyttet til hotellets daglige drift, herunder uteservering. Forbindelsene oppgraderes, og serveringssteder gir positive konsekvenser for opplevelsen av Havnepromenaden som forbindelse og møteplass. Planarbeidet gir positive konsekvenser rekreasjon ved at det legges til rette for videreføring av havnepromenaden frem til Sortland Havn.

7.8 Trafikkforhold

7.8.1 Trafikkøkning/reduksjon



Figur 45 Estimert ÅDT i 2045, med planforslaget.

Estimert fremtidig årsdøgntrafikk i 2045, med planforslaget, er vist i figur til venstre. Hovedandelen av trafikkøkningen er forventet mot nord i Havnegata, hvor ÅDT øker fra om lag 1 600 til 1 900. Trafikken mot sentrum i sør øker med i underkant av 100 i ÅDT, og denne trafikken vil fordele seg i sentrumsgatene før den når fv. 82 på ulike steder.

Trafikken til området øker dermed fra ca. 500 til ca. 950 turer. Dette tilsvarer at trafikk til og fra planområdet øker ca. med 400 ÅDT, fra ca. 370 til 750. Økningen indikerer en vei med moderat trafikk, typisk for mindre byer eller travle boligområder. Det vurderes derfor at økningen ikke legger større press på området enn hva som kan forventes ut fra planområdets plassering i på Sortland.

7.8.2 Vei og samferdselsanlegg

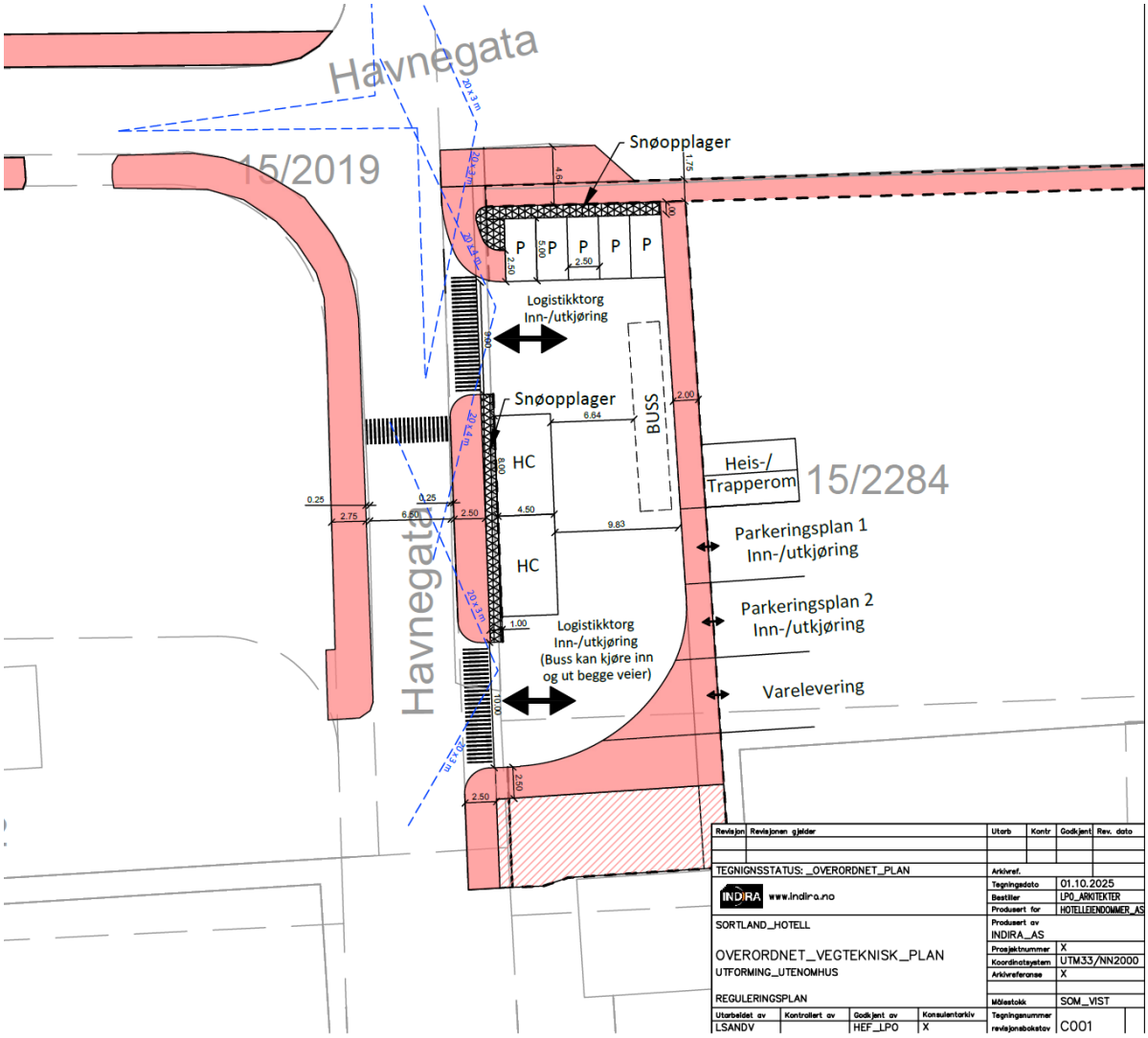
Oppstartsmøtet og uttalelser fra Statens vegvesen viser behov for trafikkanalyser og kapasitetsberegninger for å avklare nødvendigheten av rekkefølgebestemmelser i reguleringsplanen.

Det er ikke avdekket forhold som påvirker vegforholdene i Havnegata, og dagens situasjon videreføres, bortsett fra ny avkjørsel til planområdet.

Adkomst til Havnegata og planområdet skjer fra Vesterålsgata, ved Circle K, nordvest for planområdet. Norconsult har utført trafikktellinger av krysset. Tallene viser at det allerede er krav til etablering av venstresvingefelt i henhold til N100, men kapasitetsberegningene viser at krysset fv. 82 x Havnegata har god avvikling og kapasitet ved alle de fire analyserte makstimene, både uten og med planforslaget. Trafikkanalysen ser derfor ikke behov for tiltak for å øke kapasiteten i krysset som følge av hotellutbyggingen, og at det derfor ikke nødvendig med rekkefølgekrav knyttet kjøreveg og adkomster utover fortau langs bebyggelsen.

7.8.3 Intern logistikk og adkomster

Planforslaget åpner for inntil 3 avkjørsler langs vestre fortau i Havnegata. Avkjørsel 1 i nord er videreføring av dagens situasjon til havna, og ligger på Sortland havns arealer.



Figur 46: Overordnet tekniskvei plan viser forslag til løsning for logistikktorget.

Som følge av kommunens tilbakemeldinger om trafikksikkerhet og behov for snumulighet for buss ble ny bebyggelse trukket vekk fra Havnegata for å gi rom for et større logistikktorg med inn- og utkjøring til Havnegata i på planområdet. Avkjørsel 2 kan benyttes som hovedadkomst til planområdet og logistikktorget med all persontrafikk varelevering og renovasjon. Avkjørsel 3 kan bli utkjøring fra logistikktorget og ut i Havnegata før gata møter dagens torg mellom hotellet Kulturfabrikken.

Planforslaget for Havnegata 3 ivaretar trafikksikkerhet for hotellet på reguleringsplannivå gjennom tydelig separasjon mellom kjørende og myke trafikanter, oversiktlige gangforbindelser og samling av logistikk på egen grunn. Trafikksikkerhet er dokumentert gjennom trafikkanalyse og overordnet vegteknisk plan, som viser at fortau videreføres og suppleres med nye gangbare traseer rundt og foran hotellet, med tilstrekkelig kapasitet også i perioder med større folkemengder.

Logistikk, varelevering og buss håndteres innenfor et eget logistikktorg med regulerte inn- og utkjøringer, dimensjonert for buss, slik at rygging og snumanøvre skjer uten konflikt med fortau og gangarealer. Planen legger opp til god oversikt og intuitive trafikkmønstre, og åpner for etablering av egen gangsone/fortau foran hotellet for å styrke sikkerheten ytterligere.

HC-parkering er planlagt nært hovedinngang, og løsninger for vinterdrift og snøopplag er integrert i trafikkarealene for å opprettholde trafikksikker ferdsel hele året.

Trafikksikkerhet er juridisk sikret gjennom planbestemmelsene, med krav til fortau, tydelig separasjon mellom kjørende og myke trafikanter, frisikt ved avkjørsler og trafikksikker utforming av logistikk og

adkomster. Rekkefølgebestemmelser sikrer at fortau, gangsoner og logistikkløsninger er etablert før brukstillatelse, slik at trygg ferdsel for hotellets gjester, ansatte og forbipasserende er ivaretatt på reguleringsplannivå. Se også nærmere vurdering i neste punkt.

Samlet sett vurderes trafikksikkerhet for hotellets gjester, ansatte og besøkende som godt ivaretatt gjennom planens løsninger, bestemmelser og dokumenterte faggrunnlag.

Det er vurdert snuløsninger i nordre del av planområdet, men disse og vurderes i større grad som mindre trafikksikre ettersom man må rygge inn på område med myke trafikanter eller inn på havnens arealer som er utenfor forslagsstillers handlingsrom. Foreslått løsningen vurderes derfor å i større grad ivareta trafikksikkerheten for myke trafikanter gjennom krav til trafikksikkerhet som kan sikres i en reguleringsplan.

7.8.4 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet er vurdert i utredninger og faggrunnlag

Trafikksikkerhet er grundig vurdert gjennom flere faglige underlag som del av planarbeidet, herunder:

- Trafikkanalyse, Norconsult (09.04.2025), som vurderer dagens og fremtidig trafikksituasjon, trafikkmengder, ulykkesbildet, kapasitetsforhold og løsninger for kjørende, gående og syklende.
- Overordnet teknisk veiplan og notat, Indira (02.10.2025), som konkretiserer utforming av logistikktorg, avkjørsler, snumulighet for buss, fortau og gangsoner, med særskilt vekt på oversiktlighet og trafikksikkerhet for myke trafikanter.
- ROS-analyse, som identifiserer og vurderer trafikksikkerhet som tema i både anleggs- og driftsfase.

Trafikkanalysen dokumenterer at:

- Havnegata har lav til moderat trafikkbelastning, også i fremtidig situasjon med planforslaget.
- Det er få registrerte trafikkulykker i området, og ingen ulykkeskonsentrasjoner som tilsier særskilt risikonivå.
- Kryss Havnegata/Vesterålsgata har tilfredsstillende kapasitet både med og uten planforslaget. Anbefaling om venstresvingefelt er knyttet til generelle trafikkmengder og eksisterende situasjon, og ikke utløst av hotellutbyggingen.

Trafikksikkerhet er sikret i reguleringsbestemmelsene

Reguleringsbestemmelsene gir tydelige og bindende føringer for trafikksikkerhet, særlig for gående, syklende og barn, gjennom blant annet:

- Krav om offentlig fortau med minimumsbredde, tydelig avgrenset fra kjøreareal.
- Krav om at skille mellom kjørende og myke trafikanter skal være lesbart gjennom materialbruk, kantstein og utforming.
- Frisiktkrav ved avkjørsler, med forbud mot vegetasjon, møblering og snøopplag som hindrer sikt.
- Krav om trafikksikker utforming av varelevering, renovasjon og bussadkomst.
- Dokumentasjonskrav til utomhusplan, bygge- og anleggsplan, der trafikksikkerhet for gående og syklende eksplisitt skal vises og beskrives.
- Rekkefølgekrav som sikrer at fortau, gangsoner og logistikktorg er etablert før brukstillatelse.

Dette innebærer at trafikksikkerhet ikke bare er vurdert prinsipielt, men juridisk sikret gjennom planens bestemmelser.

Gående, syklende og barn

Basert på underliggende rapporter, plankart og bestemmelser konkluderes det tydelig med at:

- Ferdsel for gående, syklende og barn er godt ivaretatt i tilknytning til hotellet og planområdet.
- Planforslaget prioriterer myke trafikanter gjennom sammenhengende fortau, gangsoner, havnepromenade og oversiktlige krysningspunkter.
- Det er ikke identifisert skoleveier eller spesifikke målpunkter for barn som går gjennom planområdet, logistikktorget eller vareleveringssonene.
- Eventuelle risikoforhold knyttet til varelevering og buss er begrenset i omfang og håndteres gjennom utforming, drift og krav til avbøtende tiltak i bestemmelsene.

Illustrasjoner og fremstilling av gangforbindelser i planforslaget

Illustrasjoner og situasjonsplaner i planbeskrivelse og illustrasjonsvedlegg er oppdatert og viser:

- Justert målpunkt for kystrutekaia og forbindelser dit.
- Overordnede ganglinjer og forbindelser mellom sentrum, hotellet, havnepromenaden og havneområdet.

Det presiseres at:

- Illustrasjonene er overordnede og prinsipielle, og skal vise strukturer, forbindelser og retninger og er ikke ment som detaljert trafikkregulering.
- Detaljert utforming av gangarealer og krysningspunkter avklares gjennom utomhusplan og byggesak, i tråd med planbestemmelsene.

Trafikksikkerhet i grense mot havneområdet

Sortland Havn KF har i sin høringsuttalelse pekt på viktige forhold knyttet til trafikksikkerhet i overgangen mellom planområdet og havneområdet, særlig der gående kan komme i konflikt med tungtrafikk, samt ved adkomst til kystrutekaia. Disse innspillene er relevante og er vurdert i planarbeidet.

Reguleringsplanen for Havnegata 3 legger til rette for trafikksikker ferdsel for gående og syklende innenfor planområdet i tilknytning til hotellet, gjennom fortau, gangsoner, tydelig separasjon mellom kjørende og myke trafikanter, samt juridisk bindende krav til utforming, frisikt, belysning og dokumentasjon i utomhusplan og bygge- og anleggsplan. Dette sikrer at ferdsel til og fra hotellet skjer på en trygg og oversiktlig måte, også i situasjoner med økt aktivitet. Områder nord og øst for hotellet inngår i Sortland Havns operative havneområde, med tungtrafikk og funksjoner som ligger utenfor denne reguleringsplanens virkeområde. Det betyr at trafikksikkerhet knyttet til ferdsel innenfor havneområdet, herunder konfliktpunkter mellom gående og tungtrafikk samt intern organisering av adkomst til kystrutekaia, er og skal være havnas ansvar, både i dagens situasjon og ved fremtidig utvikling av Indre Havn.

Det presiseres også at deler av Sortland Havn sitt areal inngår i planavgrensningen utelukkende av tekniske og kartmessige hensyn, herunder for å:

- sikre korrekt tilpasning av plankartet mot eksisterende reguleringer,
- ivareta og videreføre eksisterende teknisk infrastruktur i grunnen (bl.a. avløps-/utslippstrasé)
- oppnå en hensiktsmessig og entydig avgrensning mellom reguleringsformålene.

Inkluderingen av disse arealene innebærer ingen endring av gjeldende bruk, og legger ikke til grunn nye føringer, nye funksjoner eller nye rettigheter for havnearealet. Reguleringsformål, havnas driftsansvar og operative handlingsrom videreføres som i dag. Planforslaget forutsetter ikke endringer i Sortland Havns virksomhet eller arealdisponering, legger ikke opp til nye gangforbindelser, ferdselsmønstre eller oppholdsarealer innenfor havneområdet, og skal ikke tolkes som føringer for fremtidig utvikling av Indre Havn. Eventuelle endringer i bruk, ferdsel, trafikksikkerhet eller organisering av arealer innenfor havneområdet må avklares gjennom egen planprosess i regi av Sortland Havn KF som ansvarlig aktør.

Når det gjelder illustrasjoner og adkomst til Sortland havn, er illustrasjoner i planmaterialet oppdatert og presisert slik at de viser dagens adkomstmønster. Illustrasjonene er overordnede og prinsipielle illustrasjoner. Illustrasjonene er ikke juridisk bindende og gir ingen endrede adkomstløsninger for havna før dette eventuelt avklares gjennom en egen planprosess for Indre Havn, slik Sortland Havn også legger til grunn. Det legges dermed til grunn at reguleringsplanen for Havnegata 3 sikrer trafikksikkerhet frem til grensen mot havneområdet, mens videre ferdsel, sikkerhetstiltak og eventuell fysisk separasjon inne på havnas områder mellom gående og tungtrafikk må håndteres som del av havnas ansvar og kommende planarbeid. Denne ansvarsdelingen vurderes som både planfaglig riktig og nødvendig for å sikre en robust og fremtidsrettet utvikling av både hotellområdet og Sortland Havn.

Samlet konklusjon

Trafikksikkerhet er:

- grundig vurdert i relevante fagrapporter,
- tydelig og bindende sikret i reguleringsbestemmelsene,
- og ivaretatt for gående, syklende og barn i tilknytning til hotellet og planområdet.

Planforslaget gir trygge og oversiktlige løsninger for myke trafikanter, både i dagens situasjon og i fremtidig situasjon for planområdet. Forhold knyttet til ferdsel og trafikksikkerhet innenfor havneområdet må håndteres som del av havnas ansvar og fremtidige havneutvikling.

7.8.5 Varelevering og renovasjon

Varelevering og renovasjon løses via logistikktorget til samme punkt på eksisterende hotellet som i dag. Foreslått varelevering er nøye vurdert og plassert med hensyn til sikkerhet, logistikk, drift og arbeidsmiljø, og kan derfor ikke flyttes. Det forventes 5 til 7 leveranser per uke, som krever at lastebiler rygger inn til varemottaket. Dette er i hovedsak videreføring av dagens løsning. Ettersom ryggingen skjer innenfor logistikktorget, berøres ingen gangsoner eller fortau av ryggingen.

Trafikksikkerhet er et viktig punkt og reguleringsbestemmelsene er tydelige på at avkjørsler skal tydelig merkes og at det ikke skal etableres tiltak i fortau som går på bekostning av trafikksikkerheten eller allmenn ferdsel. Ved etablering ny bebyggelse skal prosjektet også følge allmenn lovgivning og retningslinjer og krav for utforming av arealer til parkering- og varelevering. Ved søknad om etablering av ny bebyggelse er det krav til helse, miljø og sikkerhet (HMS). Systematisk HMS-arbeid skal gjennomføres for å sikre trygghet for både ansatte og besøkende til planområdet. Dette innebærer regelmessig risikovurdering, farereduserende tiltak og sikkerhetsopplæring. Det kreves også samtykke fra Arbeidstilsynet, for å sikre at adkomstene utformes i samsvar med deres krav og for å unngå farer for ansatte og andre trafikanter. Flere avbøtende tiltak kan vurderes for å sikre trygg varelevering, som kan følges opp gjennom det systematiske HMS-arbeidet:

- Tydelig oppmerking av laste- og losseområder for å redusere forvirring og sikre at alle trafikanter vet hvor lasteaktiviteten foregår.
- Plassering av trafikkskilt og varsler som advarer andre trafikanter om varelevering.
- Opplæring til sjåfører og ansatte om trafikksikkerhet og spesifikke rutiner for varelevering.

Gitt lovkrav og foreslåtte tiltak vurderes løsningene som svært gode for å ivareta sikkerheten for ansatte og besøkendegitt foreslått løsning og begrenset antall vareleveringer, renovasjon og adkomster som forventes.

7.8.6 Parkering og snumulighet for buss

Hotellet forventer i gjennomsnitt 2 til 3 turbussankomster per uke, med økt frekvens i høysesong om sommeren. Det påpekes at antall bussadkomster er vesentlig lavere i høst, vinter og vårperioden. Omfanget blir noe mindre enn antall vareleveranser, men toppen om sommeren er sammenlignbar i antall. Planforslaget legger til rette at bussene kjører inn på logistikktorget for av- og påstigning og kjører ut som beskrevet over. Det legges ikke opp til at busser skal parkere innenfor logistikktorget over lengre tid. For å sikre at løsningen kan gjennomføres trafikksikkert stiller planforslaget krav til at trafikksikkerhet skal vektlegges i detaljering av prosjektet.

Sortland Kommune og Sortland Havn har uttrykt bekymring knyttet til parkerings- og trafikkbehov, særlig relatert til turistbusser. Planforslaget legger ikke til rette for permanente eller langvarige bussoppstillingsplasser innenfor planområdet. Håndtering av turistbusser forutsettes løst i samsvar med normal praksis i norske byer og innenfor reiselivsnæringen. Dette innebærer at turistbusser kun benyttes til kortvarig av- og påstigning, begrenset til den tiden det tar å sette av eller hente passasjerer og bagasje, og i tråd med gjeldende skilting, trafikkregulering og eventuelle etablerte stoppesteder, i dette tilfellet via logistikktorget. Etter av- og påstigning forutsettes det at bussene forlater området og benytter dedikerte bussparkeringsplasser, midlertidige ventesteder eller returnerer til depot eller annet oppdrag. Dette er en utbredt løsning i bysentrum og ved hoteller, og har som formål å begrense arealbruk og trafikkbelastning i områder med høy aktivitet.

Ansvar for planlegging av kjørerute, lovlig parkering og overholdelse av lokale trafikkbestemmelser ligger hos busstilbyder. Hotell eller tiltakshaver stiller normalt ikke med egne permanente oppstillingsarealer for buss i sentrale byområder. Eventuell koordinering av ankomsttidspunkt skjer operativt mellom busselskap og hotell, og anses som et driftsmessig forhold som ikke reguleres gjennom arealplan.

Samlet sett vurderes denne løsningen å redusere risiko for uønsket bruk av havnens arealer til bussoppstilling og å bidra til en forutsigbar og hensiktsmessig håndtering av trafikk- og parkeringsbehov knyttet til turistbusser.

7.8.7 Vinterdrift

Planen sikrer god vinterdrift av veg- og utendørsarealet innenfor og langs planområdet. Adkomstveg og avkjørsler er vist i figur 3-1. Fortauet langs vestsiden av planområdet videreføres med regulerte bredder på 3,5m med kantsteinssone i tråd med Statens vegvesen vegnormal N100. Kantsteinssonene fungerer som snøopplag for brøyting av kjørebanen og fortauet. Som følge av vurderinger i trafikkrapporten og tilbakemeldinger fra kommunen etableres det et logistikktorg som gir et større byrom. Teknisk veiplan viser at det er større arealer som kan håndtere snøopplagring dersom det blir større behov enn normalt.

7.8.8 Samlet vurdering

Planforslaget samler og skjermer all logistikk på privat grunn, tydeliggjør avkjørsler og prioriterer trafikksikkerhet for myke trafikanter. Med foreslåtte tiltak vurderes trafikk- og logistikk som funksjonelt, trygt og godt tilpasset både daglig drift og perioder med høyere belastning

7.9 Barns interesser

Planområdets utearealer består i hovedsak av parkerings- og trafikkarealer i tilknytning til havne- og industriområde, og er ikke tilrettelagt for lek eller opphold for barn og unge. Planområdet ligger nordøst for Kulturfabrikken, som tilbyr et bredt aktivitetstilbud for barn og unge, med hovedinngang mot Strandgata. Strandgata er stengt for gjennomkjøring mot planområdet, og hoveddelen av trafikk til hotellet skjer via Vesterålsgata og Havnegata, hvor det er etablert sammenhengende fortau i tilknytning til Kulturfabrikken. Det er ikke identifisert arealer eller funksjoner for barn og unge innenfor planområdet eller influensområdet som påvirkes av tiltaket, og planforslaget vurderes derfor å berøre barn og unges interesser i liten grad. Hensynet bak rikspolitiske retningslinjer for barn og unge anses ivaretatt.

7.10 Sosial infrastruktur

Temaet vurderes som ikke relevant for planarbeidet, ettersom det ikke tilrettelegges for boliger.

7.11 Universell tilgjengelighet

Planområdet vurderes som universelt tilgjengelig, og ved etablering bebyggelse legges tekniske krav til grunn for utforming av byggets arealer. Dette innebærer blant annet at inngangspartier, fellesarealer og fasiliteter skal være tilrettelagt slik at de kan benyttes av personer med nedsatt funksjonsevne. Dette inkluderer krav til heis, tilgjengelige rom, og tilrettelegging for rullestolbrukere.

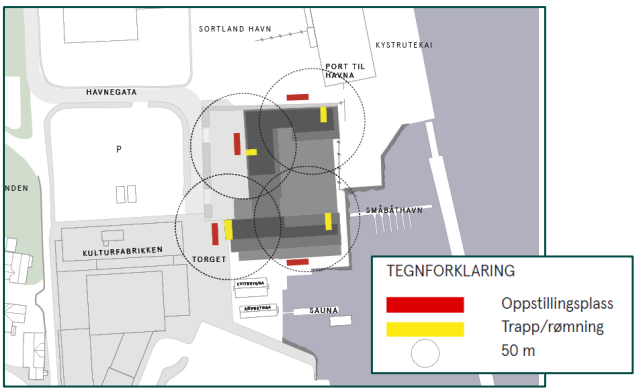
I TEK17 fremgår det at i byggverk med krav om universell utforming, som har mange rom med samme funksjon, så er det tilstrekkelig at 10 % av rommene er universelt utformet i henhold til forskriften (jf. TEK17, § 12-7, sjuende ledd). Av veiledningen fremgår det at hotell regnes som slikt byggverk. Universelt utformede hotellrom er mer ressurskrevende å bygge som følge av at disse er større enn standard hotellrom og har et mer omfattende utstyrsnivå. Det er derfor et poeng, både i forhold til kostnader og miljøavtrykk, å ikke bygge flere universelt utformede hotellrom enn det som er det faktiske behovet. TEK17 definerer behovet til 10 % som erfaringsmessig er mer enn tilstrekkelig i hotell og legges til grunn for planarbeidet, samt sikres i bestemmelsene.

7.12 Støy

Planforslaget legger ikke til rette for støyende virksomhet, men det kan bli støy i bygg- og anleggsfasen. Planbestemmelsene sikrer at bygg- og anleggstiltak skal etableres i tråd med gjeldende retningslinje T-1442/21 (evt. senere vedtatte retningslinjer/forskrifter som erstatter denne). Planområdet ligger i havneområdet, uten beboere i området og det vurderes at bygge- anleggstiltak vil gi begrensede konsekvenser for nærområdet. Dersom støy blir en utfordring stiller retningslinjen stiller krav til Plan for håndtering av støy, der det skal redegjøres for avbøtende tiltak, informasjon og dialog med berørte parter. Temaet vurderes derfor som ivaretatt.

7.13 Brann og redning

Hoteller tilhører risikoklasse 6, som er den høyeste risikoklassen ved brann. Dette innebærer strenge krav til brannforebyggende tiltak både på teknisk og organisatorisk. Hoteller klassifiseres i brannklasse 2 eller 3, avhengig av bygningens høyde og kompleksitet. Brannklasse 2 gjelder for bygninger med middels konsekvens ved brann, mens brannklasse 3 gjelder for bygninger med stor konsekvens ved brann. Dette hotellet, med flere etasjer og høyer kompleksitet, faller derfor inn under brannklasse 3.



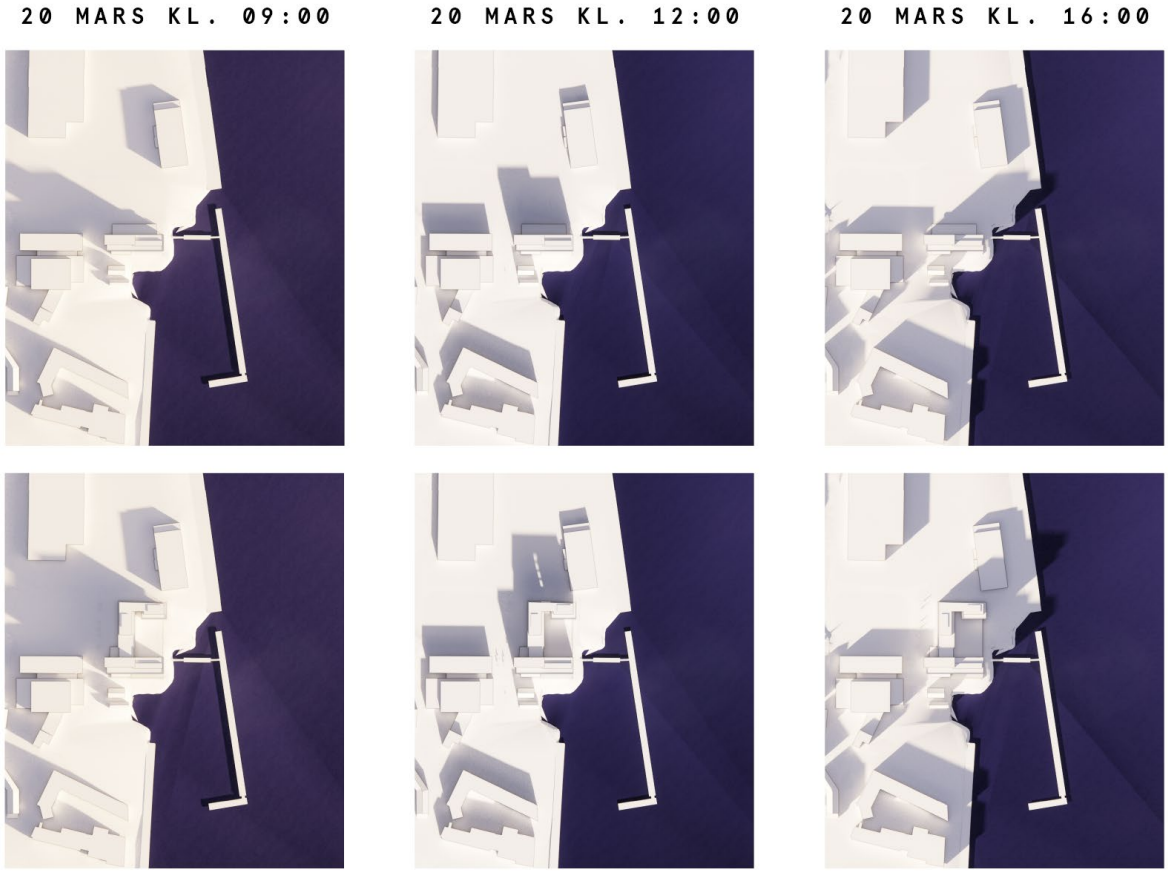
Figur 47 Diagram over viser adkomst og oppstilling for utrykningskjøretøy og eksempel på planløsning med 2 trappeløp. Fra illustrasjonsvedlegg.

Illustrasjonsprosjektet viser doble trapperom som sikrer rømning fra alle hotelletasjer, samt oppstillingsplasser for mannskapsbil/stigebil/lift i henhold til TEK17 §11-17. TEK17 krever detaljert dokumentasjon for brannprosjektering for brannklasse 3 ved etablering av trinn 2 og 3 som del av saksbehandlingen i byggesaken. En kvalifisert brannrådgiver må på dette tidspunktet vurdere og dokumentere brannsikkerheten, inkludert rømningsveier, brannseksjonering, brannalarmanlegg og andre nødvendige tiltak. Det er også krav i bestemmelsene at brannoppstillingsplasser skal dokumenteres i utomhusplanen.

Brann og redning anses som tilfredsstillende ivaretatt på plannivå, og det legges til grunn at krav til brann og redning gjennomføres i tråd med tekniske krav ved detaljering og del av byggesaksbehandling ved etablering av ny bebyggelse

7.14 Sol- og skyggeanalyser

Det er gjort sol- og skyggeanalyser ved vår- og høstjevndøgn i tråd med byplanens bestemmelser.

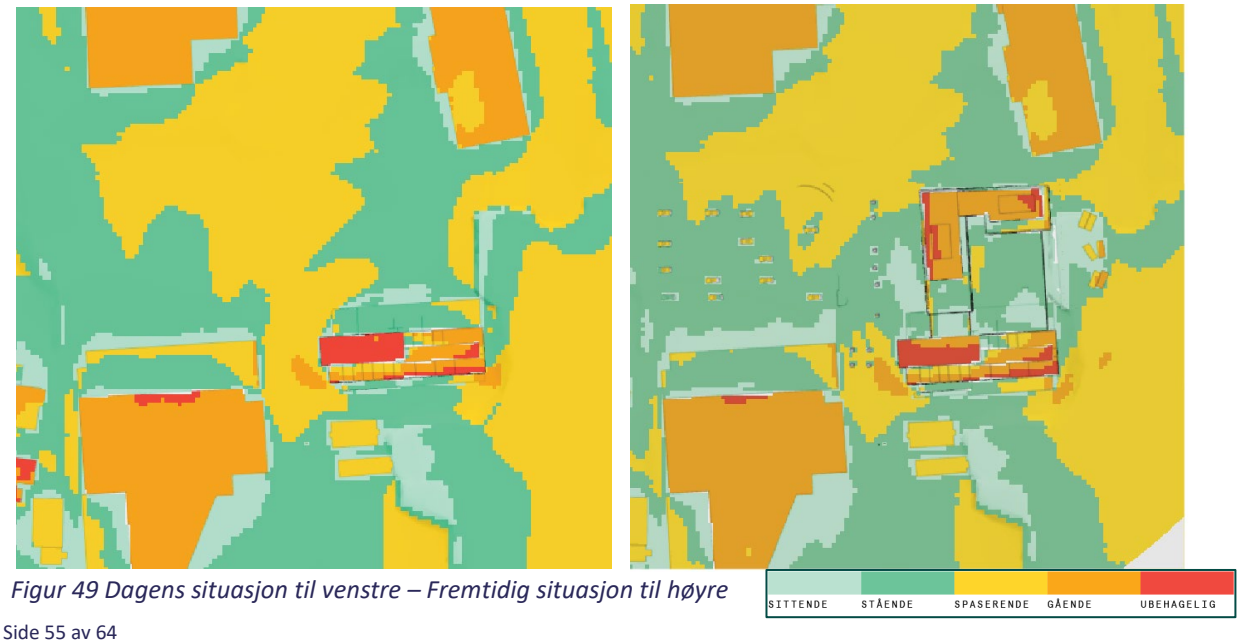


Figur 48 Sol- og skyggeanalyser for vårjevndøgn. Dagens situasjon over og ny situasjon under.

Analysene viser at sjøfronten og sørsiden av bygget får gode solforhold større deler av dagen, og Havnegata får gode solforhold på ettermiddag og kveld. Ny bebyggelse skyggelegger i hovedsak egne arealer og tak på parkeringsanlegget, eller og deler av industri- og havneområdet på ettermiddag og kveldstid.

7.15 Vind

Planforslaget legger til rette for større kvartalsbebyggelse. Det er gjort overordnede vindanalyser som viser dagens og fremtidig situasjon.



Figur 49 Dagens situasjon til venstre – Fremtidig situasjon til høyre

Vindanalysene viser at hjørnene på eksisterende bebyggelse og torget mellom Kulturghuset får liten påvirkning, og at de er som er komfortable for rolig spasering, og tolerable for for rask gange, jogging eller sykling. Dette gjelder i lik grad for fremtidig situasjon.

Vindanalysen viser at større deler av Havnegata, nordsiden, tak til parkeringsanlegget, sjøfronten og havnepromenaden får lik til bedre forhold som gir mulighet opphold, utendørs sitting og er komfortable for steder hvor folk står stille. Dette samsvarer godt inngang til hotellet, gangsoner og havnepromenaden langs bygget og holdeplass for buss. Det åpner også for å benytte tak på parkeringsanlegg som uteområdet, men som vist i sol- og skyggeanalyser skjermer dagens bebyggelse for dette området.

Analysen viser at arealer på tak, særlig vestre, og sørvestre deler av takene, samt sørvestre hjørne på dagens bebyggelse fort kan få ubehagelige forhold og dermed som utgangspunkt ikke egnet som åpne terrasser. Dersom det skal etableres takterrasser eller gjesteområder på terreng i sørøst bør det derfor etableres skjermingstiltak som bidrar til komfortable uteområder. Planbestemmelsene åpner for at deler av takene kan ha uteservering med skjermingstitlak, samt at det kan etableres skjermingstiltak på dagens uteservering, men dette må vurderes i detaljering av prosjektet.

7.16 Energibehov og energiforbruk

Viser til redegjørelse i kapittel 5 om krav til energi og forbruk. Tema skal redegjøres for byggesaken.

7.17 Teknisk infrastruktur

7.17.1 Vann og avløp

Det er utarbeidet en VAO-rammeplan som en del av detaljregulering for Havnegata 3 på Sortland, Rapporten beskriver overordnede prinsippløsninger for vannforsyning, spillvann og overvann i forbindelse med den planlagte utvidelsen av Scandic Sortland. Foreslåtte løsninger er vist på vedlagt tegning GH001.

Vannforsyning:

- Eksisterende kommunalt nett antas å ha tilstrekkelig kapasitet for levering av forbruksvann og slokkevann, inkludert brannkummer.
- Den mest hensiktsmessige løsningen for vannforsyning til utvidelsen av hotellet er å hente vann fra teknisk rom i eksisterende hotell.
- Alternativt kan et ledig uttak i kum VK53 benyttes for tilkoblingen mot nybygg.

Spillvann:

- Nytt bygg kan tilkobles eksisterende stikkledning for spillvann utenfor eksisterende hotell, forutsatt at kommunen godkjenner tilknytning til kommunalt nett som i dag midlertidig går urenset til sjø.

Overvann:

- Utbyggingen vil ikke direkte bidra til økning i overvannsmengder, men økning kan komme som følge av klimaendringer.
- Det anbefales at takvann fra bygget og overvann fra uteområdene ledes på overflaten eller i privat ledning direkte til sjøen, uten å tilkobles kommunal overvannsledning.
- På grunn av tomtas beliggenhet nær sjøen, er det lite hensiktsmessig å etablere omfattende tiltak for fordrøyning av overvann inne på området.
- Det er ingen gjennomgående flomveier som det er nødvendig å ta hensyn til.

Stormflo:

- Deler av planområdet er vist som flomutsatt ved stormflo i år 2100 over K+ 2.6. Eksisterende og fremtidig bebyggelses dekke er vist på K+ 3.3, dette gir + 0.7m differanse fra minimum kote+ 2.6 for bebyggelses og anleggstiltak.
- Flomsonen er vist som faresone flom i plankart med tilhørende bestemmelser. Det foreligger også krav til sikkerhet mot flom/stormflo angitt i TEK17 §7-2 med sikkerhetsklasse F2 (200-års stormflo) i 2100. Se vurdering i ROS-analyse der temaet vurderes som i varetatt.

7.17.2 Vann og avløpstrasé

Eksisterende vann og avløpstrase sikres gjennom eget formål og hensynssone nord for ny bebyggelse. Bestemmelsesområde sikrer at bebyggelse på bakkeplan ikke skal plasseres på terreng innenfor formåls- eller hensynssonen men at bebyggelse kan krage ut over hensynssonen med minimum 4,5 meter høyder over terreng innenfor sentrumsformålet.

7.17.3 Vannmiljø – Sortlandsundet sør

Det er utarbeidet eget fagnotat for vannmiljø som del av planarbeidet. Notatet vurderer planforslagets konsekvenser for berørt vannforekomst i henhold til forskrift om rammer for vannforvaltningen (vannforskriften), og konkluderer med at reguleringsplanen kan gjennomføres uten forringelse av vannmiljøet, forutsatt at tiltak i eller nær sjø prosjekteres og gjennomføres i samsvar med gjeldende lov- og regelverk.

Planområdet for Havnegata 3 ligger i et sjønært by- og havnemiljø i Sortland sentrum, med direkte tilknytning til kystvannforekomsten Sortlandsundet – sør indre (0365010601-2-C). Vannforekomsten er klassifisert med moderat økologisk tilstand og ikke klassifisert kjemisk tilstand, med fastsatte miljømål om god økologisk og kjemisk tilstand innen 2027, jf. vannforskriften.

Tiltaket omfatter utvidelse av eksisterende hotell på allerede utbygd og i hovedsak asfaltert areal på utfylling i sjø. Det er ikke registrert ferskvannstilførsler eller elveutløp innen planområdet. Dagens påvirkninger i området er hovedsakelig knyttet til havnevirksomhet, tette flater, kommunalt avløp og eksisterende fysiske inngrep i strand- og sjøbunn.

Det er utarbeidet VAO-rammeplan som del av reguleringsarbeidet. Denne legger til grunn tilkobling til eksisterende kommunalt vann- og spillvannsnett, samt kontrollert avledning av overvann og takvann direkte til sjø via private løsninger. Utbyggingen medfører i liten grad økning i overvannsmengder, ettersom området allerede består av tilnærmet 100 % tette flater. Eventuell økning i overvannsmengder knyttes i hovedsak til forventede klimaendringer.

I anleggsfasen kan det ikke utelukkes midlertidig påvirkning av vannmiljøet, særlig knyttet til partikkelspredning ved arbeid nær sjø og eksisterende utfylling. Slike forhold forutsettes håndtert gjennom krav og oppfølging etter gjeldende sektorlovgivning, herunder vurderingsplikt etter vannforskriften § 12, samt krav etter forurensningsloven og øvrig relevant regelverk. I driftsfasen vurderes tiltaket ikke å medføre økt belastning på vannforekomsten.

På bakgrunn av tiltakets omfang, eksisterende situasjon og foreslåtte tekniske løsninger vurderes reguleringsplanen å kunne gjennomføres uten forringelse av økologisk eller kjemisk tilstand i vannforekomsten og uten å hindre oppnåelse av fastsatte miljømål for Sortlandsundet – sør indre, jf. vannforskriften § 12.

7.17.4 Elektriske anlegg og transformator

Det finnes høyspent- og lavspentanlegg samt transformator/nettstasjon innenfor og i tilknytning til planområdet som skal hensyntas ved gjennomføring av tiltak. Eksisterende transformator/nettstasjon i tilknytning til Havnepromenaden kan fjernes og reetableres innenfor regulerte byggegrenser, forutsatt at løsningene avklares i dialog med Sortland Havn KF og aktuell netteier, og at havnas drift, adkomst og behov for drift og vedlikehold ikke forringes.

Planbestemmelsene sikrer dokumentasjonskrav om kartlegging av eksisterende elektriske anlegg, samt at endelig plassering og teknisk løsning for transformator/nettstasjon skal godkjennes av netteier før igangsettingstillatelse. Eventuelle tiltak som berører havnas tekniske infrastruktur forutsettes koordinert med Sortland Havn KF, og nødvendig adkomst for drift og vedlikehold skal opprettholdes både i anleggs- og driftsfase.

7.18 . Forurenset grunn og deponigass

Det er gjennomført miljøteknisk grunnundersøkelse i planområdet (Norconsult, 2025) som grunnlag for vurdering av forurensning, helse- og miljørisiko i forbindelse med planlagt utbygging. Undersøkelsen viser at planområdet hovedsakelig består av fyllmasser, med lokale forekomster av lett til moderat forurenset grunn (tilstandsklasse 2–3). Forurensningen er i hovedsak knyttet til tidligere utfyllinger og historisk bruk av området.

Selve det registrerte avfallsdeponiet vurderes ikke å strekke seg inn i planområdet. Det er påvist begrensede mengder avfall i enkelte dypere masser, men disse ligger i hovedsak dypere enn planlagt gravedybde. Forurenset grunn vurderes som håndterbar, og planforslaget ivaretar dette gjennom avsetting av hensynssone for forurenset grunn i plankartet, samt krav i planbestemmelsene om at terrenginngrep ikke kan gjennomføres før det er utarbeidet og godkjent tiltaksplan etter forurensningsforskriften § 2-6. Dette sikrer forsvarlig håndtering av masser i senere byggesak.

Når det gjelder deponigass, er dette vurdert på bakgrunn av historisk bruk av området, type og omfang av påvist avfall, analyseresultater fra grunnundersøkelsen, samt eksisterende kunnskap fra nasjonal kartlegging av nedlagte deponier.

Undersøkelsen viser lavt innhold av organisk materiale (TOC), og det er ikke påvist biologisk nedbrytbart avfall av betydning. Dette indikerer svært begrenset potensial for dannelse av deponigass. Videre vurderes det som lite sannsynlig at planlagt utbygging vil berøre masser som kan gi opphav til gassdannelse, og risiko knyttet til deponigass anses som lav, både innenfor planområdet og i relevante randsoner.

Tema deponigass er vurdert i ROS-analysen, hvor sårbarheten er vurdert som liten og det er ikke identifisert relevante tiltak. På denne bakgrunn vurderes det ikke som nødvendig å sikre særskilte eller konkrete tiltak knyttet til deponigass i planbestemmelsene. Forurenset grunn og tilhørende risiko er dermed håndtert på reguleringsplannivå på en måte som anses tilstrekkelig og forholdsmessig, med videre detaljering i byggesak der dette er relevant.

Samlet sett vurderes planen ikke å medføre uakseptable konsekvenser for miljø eller helse, forutsatt at krav i planbestemmelser og gjeldende regelverk følges.

7.19 Risiko- og Sårbarhet - ROS

Norconsult har utarbeidet ROS-analyse med følgende konklusjon og oppsummering av tiltak:

Konklusjon

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite til moderat sårbart. Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet:

- Grunnforhold (områdestabilitet)
- Stormflo og bølger
- Ekstremnedbør/overvann
- Deponigass
- Transport av farlig gods
- Trafikkforhold
- Tilsiktede handlinger

Av disse fremsto planområdet med forhøyet sårbarhet for transport av farlig gods, og det ble derfor gjennomført en hendelsesbasert risikoanalyse av denne faren. For hendelsen «transport av farlig gods hvor det oppstår brann/eksplosjon» er det vurdert akseptabel risiko (gul sone der tiltak skal vurderes), men basert på en kost-/nyttevurdering er det ikke identifisert aktuelle tiltak, utover den beredskap som nødetatene har. Det er allikevel, gjennom fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering, identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet. Tiltakene er sammenfattet nedenfor og må følges opp i videre prosjektering.

Oppsummering av tiltak

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
Grunnforhold (områdestabilitet)	Områdestabiliteten er vurdert som tilfredsstillende [10]. Krav til sikkerhet mot områdeskred i henhold til TEK17 § 7-3 og NVE veileder 1/2019 er dermed oppfylt. Lokalstabilitet forutsettes ivaretatt ved detaljprosjektering.
Stormflo og bølger	Byggverket skal ha sikkerhet mot stormflo som angitt i TEK17 §7-2, tilsvarende sikkerhetsklasse F2 (200-års stormflo i 2100). Rom for varig opphold, eller rom der flom kan føre til store materielle skader, skal derfor plasseres med overkant ferdig gulv på minimum høyde 260 cm over NN2000. Dette sikres med hensynssone i plankart med tilhørende bestemmelser.
Ekstremnedbør/ overvann	Videre prosjektering må ta hensyn til nødvendig klimapåslag, og VAO-rammeplanens [9] redegjørelse og tiltak.
Radon	Det forutsettes sikkerhetstiltak mot radon ved prosjektering og oppføring av bygg for personopphold. TEK17 legger til grunn at det ved nybygg kan være radon i grunnen og tetting og ventilasjon skal dimensjoneres deretter. Krav går fram av § 13-5 i TEK17.
Elektromagnetiske felt	Ved etablering av nye kilder som kan gi magnetfelt over utredningsgrensen på 0,4 µT i årsgjennomsnitt, må det vurderes tiltak.
VA-anlegg/-ledningsnett	Nye VA-anlegg skal tilpasses aktuelle tiltak. Eksisterende VA-ledninger innenfor planområdet må påvises og hensyntas i forbindelse med anleggsarbeidet.
Eksisterende og ny kraftforsyning, og ekom-infrastruktur	Kraftforsyningens kapasitet må tilpasses planlagte tiltak, og eksisterende kraftforsyning og ekom-infrastruktur må påvises og hensyntas under anleggsarbeid.
Fremkommelighet for utrykningskjøretøy og slokkevann	Krav til fremkommelighet for utrykningskjøretøy og slokkevann (TEK17 § 11-17) skal etterkommes i forbindelse med planlegging/detaljprosjektering av arealer og bygninger i området. Tilgjengelighet for brannvesenets kjøretøy og materiell må også ivaretas for eksisterende bygninger i området, også under anleggsperioden.
Trafikkforhold	Det er i trafikkanalysen [15] anbefalt at det gjennomføres avbøtende tiltak knyttet til fare ved blindsoner for store kjøretøy som rygger inn over fortau. Slike tiltak kan for eksempel være speil som gir oversikt over blindsoner eller ryggevakt som har kontinuerlig kontakt med sjåføren. Av hensyn til trafikksikkerheten anbefales det også å utbedre krysset fv. 82 x Havnegata med venstresvingefelt og kanalisering, selv om det ikke er dette planforslaget som gjør at trafikkmengdene overstiger kravet til venstresvingefelt. I anleggsfasen må trafikksikkerhet for tredjeperson ivaretas, og det må også sikres fremkommelighet for nødetatenes kjøretøy gjennom denne fasen. Dette skal også vurderes i forbindelse med SHA-vurderinger som gjøres for anleggsfasen iht. byggherreforskriften.

7.20 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget legger til rette for flere arbeidsplasser og besøkende til Sortland som vurderes å gi positive økonomiske konsekvenser for kommunen.

Dersom det er behov for oppgradering av offentlige samferdselsanlegg, kan det gi økonomiske konsekvenser for kommunen gjennom utbyggingsavtaler.

7.21 Konsekvenser for næringsinteresser

Planforslaget vurderes å gi positive konsekvenser for næringsinteresser i nærområdet og sentrum ettersom det legges til rette for flere besøkende til Sortland.

7.22 Interessemotsetninger

Det er ikke avdekket noen interessemotsetninger mht. naboer eller ved varsel om oppstart. Det vises også til dialog og referat fra møte med Sortland Havn om fremtidig utvikling av havneområdet, og at forslagsstiller ønsker å bidra til dette.

7.23 Avveining av virkninger

Planområdet omfatter dagens Scandic hotell og tilhørende parkeringsarealer, med mål om å utvide hotellet og tilrettelegge for fremtidige behov. Planen har som mål å forbedre overgangen fra bysentrum til havneområdet, og åpner for ulike typer virksomhet som kontor, kultur og bevertning.

Planarbeidet vurderes i tråd med overordnede føringer for området og er forankret i FNs bærekraftsmål, spesielt knyttet til ren energi, anstendig arbeid og bærekraftige byer. Planforslaget bidrar til å styrke Sortland som et livskraftig lokalsamfunn gjennom økt verdiskaping og flere arbeidsplasser. Ny bebyggelse vurderes å styrke områdets karakter, og transformere parkerings- og havnearealer til et mer bymessig preg.

Delene av planområdet som i dag er uten bebyggelse skal bebygges, noe som vil ha visuelle virkninger på nærområdet. Volumstudiene viser imidlertid at utviklingen ikke gir negative konsekvenser for nærmiljøet og kulturminner.

Planen inkluderer trafikkanalyser som viser en økning i trafikkmengder, men denne økningen vurderes ikke å skape større problemer i forhold til dagens situasjon. Det er også gjennomført vurderinger av støy, forurensning og risiko for naturpåkjenninger. Tiltak for å håndtere forurenset grunn er innarbeidet i planforslaget og vil bli håndtert gjennom etablering av tiltak og føringer fra forurensingsforskriften.

Det er mottatt uttalelser fra ulike instanser som har bidratt til vurderingene i planarbeidet, men ingen vesentlige interessemotsetninger er avdekket.

8 Innkomne innspill til oppstart

8.1 Merknader

Forslagsstiller kunngjorde igangsetting av planarbeidet 28.05.2024 i Bladet Vesterålen og digitalt på Sortland kommunes hjemmeside. Ved varsling av oppstart av planarbeid kom det inn 11 uttalelser.

1. Fylkeskommunen Nordland (NKF), 21.06.2024
2. Statsforvalteren i Nordland, 14.06.2024
3. Kommuneoverlegen, Sortland kommune, 29.05.2024
4. Vestall AS /Sindre Brun, 29.05.2024
5. Kystverket, 10.06.2024
6. Sámedigge-Sametinget, 28.05.2024
7. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 11.06.2024
8. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, 03.06.2024
9. Statens vegvesen (SVV), 10.06.2024
10. Mattilsynet, 14.06.2024
11. UIT – Norges arktiske universitet 13.06.2024

8.2 Oppsummering av viktige temaer fra uttalelsene

Her vises de viktige temaene som er kommet inn ved varsel om oppstart. Uttalelsene følger også med som eget vedlegg, samt oppsummert med forslagsstiller utfyllende kommentarer til de enkelte uttalelsene.

Ved varsel om oppstart kom det inn uttalelser som omhandlet avklaring av krav til konsekvensutredning, overordnede arealpolitiske føringer, kulturminner, medvirkning, klima- og miljøforhold, nærmiljø og helse, samfunnssikkerhet, forurensning, trafikk og mobilitet, teknisk infrastruktur samt forhold knyttet til havnedrift. Merknadene ble gjennomgått og vurdert, og planforslaget ble tilpasset der dette er funnet nødvendig. Spørsmål om konsekvensutredning ble avklart med kommunen, og øvrige tema ble utredet og ivaretatt gjennom planbeskrivelse, plankart, bestemmelser og fagutredninger. Uttalelsene med forslagsstillers utfyllende kommentarer til offentlig ettersyn følger som eget vedlegg.

8.3 Merknader til offentlig ettersyn

Planforslaget for detaljregulering av Havnegata 3 var på offentlig ettersyn i perioden 10.12.2025–12.02.2026, kunngjort i Bladet Vesterålen og på Sortland kommunes nettsider. Ved offentlig ettersyn kom det inn 7 uttalelser fra offentlige myndigheter og berørte aktører:

1. Nordland fylkeskommune, 13.02.2026
2. Statsforvalteren i Nordland, 03.02.2026
3. Sortland Havn KF, 11.02.2026
4. Kystverket, 19.01.2026
5. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 02.02.2026
6. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), 12.12.2025
7. Statens vegvesen (SVV), 15.01.2026

Uttalelsene følger som vedlegg og er oppsummert i eget samledokument med forslagsstillers kommentarer.

8.3.1 Oppsummering av viktige temaer fra uttalelsene

Nedenfor gis en tematisk oppsummering av hovedinnspillene som kom inn ved offentlig ettersyn, med forslagsstillers kommentarer.

Trafikksikkerhet og mobilitet – Statsforvalteren, Statens vegvesen, Sortland Havn

Det stilles krav om tydeligere redegjørelse for trafikksikkerhet, særlig for gående i møte med tungtrafikk. Fortauets utforming, bredde og plassering må sikres i plankart og bestemmelser. Avkjørsler må oppfylle siktkrav, og HC-parkering må sikres nær hovedinngang. Sortland Havn peker på behov for tydelig separasjon mellom gangareal og havnedrift.

Forslagsstillers kommentar
Tatt til følge. Trafikksikkerhet er nærmere redegjort for i planbeskrivelsen, og dokumentert gjennom trafikkanalyse. Planbestemmelsene er presisert med krav til sikt, HC-parkering og trafikksikker utforming. Plankartet er justert for å redusere konfliktflater mot havnearealer.

Forurenset grunn og deponigass – Statsforvalteren i Nordland
Planområdet ligger i randsonen til tidligere kommunale avfallsdeponier. Statsforvalteren etterspør bedre vurdering av risiko knyttet til deponigass, også i randsoner. Det påpekes at tiltaksplan etter forurensningsforskriften ikke omfatter deponigass.

Forslagsstillers kommentar
Tatt til følge. Planmaterialet er supplert med vurdering av deponigass i ROS-analysen. Miljøteknisk grunnundersøkelse viser at forurenset grunn er håndterbar og at risiko for deponigass vurderes som lav. Det er stilt krav om tiltaksplan for forurenset grunn, men ikke funnet behov for særskilte planbestemmelser om deponigass.

Vannmiljø – Nordland fylkeskommune
Fylkeskommunen krever vurdering av tiltakets påvirkning på vannforekomst i tråd med vannforskriften § 12. Det bes om faglig vurdering av risiko for forringelse og behov for avbøtende tiltak.

Forslagsstillers kommentar
Tatt til følge. Det er utarbeidet notat om vannmiljø som er lagt til grunn for planbeskrivelsen vurdering av vannmiljø i tråd med vannforskriften § 12 og relevant veiledning.

Forholdet til Sortland Havn og havnedrift – Sortland Havn KF
Planlagt fortau, parkering og teknisk infrastruktur kan komme i konflikt med havnas drift. Havna ber om at parkeringsarealer, belysning og teknisk infrastruktur ivaretas. Dagens adkomst til Kystrutekai må videreføres. Planen må ikke begrense framtidig utvikling av Indre Havn.

Forslagsstillers kommentar
Tatt til følge. Plankartet er justert i grenseområdet mot havna. Det er presisert at hotellets parkering løses innenfor planområdet og at havnas arealer ikke brukes som reserveareal. Illustrasjoner er korrigert, og planen legger ikke føringer for framtidig havneutvikling. Forslagsstiller ønsker videre samarbeid om utvikling av et godt havneområde.

Overordnede statlige føringer – Statsforvalteren, Statens vegvesen
Det påpekes at planbeskrivelsen må oppdateres med gjeldende statlige planretningslinjer og nasjonale forventninger.

Forslagsstillers kommentar
Tatt til følge. Planbeskrivelsen er oppdatert i tråd med gjeldende statlige planretningslinjer og nasjonale forventninger 2023–2027.

Samfunnssikkerhet og naturfare – NVE, DSB
NVE viser til geoteknisk notat som dokumenterer tilstrekkelig sikkerhet mot naturpåkjenninger. DSB gir automatisk tilbakemelding og viser til Statsforvalterens rolle.

Forslagsstillers kommentar
Merknadene tas til orientering. Samfunnssikkerhet og naturfare er ivaretatt gjennom ROS-analyse og fagutredninger.

Samlet vurdering
Innkomne uttalelser til offentlig ettersyn er gjennomgått og vurdert. Planforslaget er justert der dette er funnet nødvendig. Ingen uttalelser inneholder innsigelser til planen. Planforslaget vurderes å ivareta relevante statlige, regionale og lokale hensyn og gir et tilstrekkelig grunnlag for videre behandling og sluttvedtak.

9 Avsluttende kommentar

Planforslaget for utvidelse av Scandic hotell i Havnegata 3 er videreutviklet og kvalitetssikret gjennom planprosessen, herunder offentlig ettersyn, og er justert i tråd med innkomne uttalelser fra statlige, regionale og lokale myndigheter. Forslagsstiller vurderer planforslaget som godt gjennomarbeidet og faglig robust.

Utvidelsen av hotellformålet bidrar til å styrke overgangen mellom bysentrum og havneområdet og legger til rette for økt kapasitet innen overnatting, konferanse og øvrige publikumsrettede funksjoner. Planen er i samsvar med overordnede føringer for sentrumsutvikling og legger til rette for effektiv arealbruk og videre utvikling av Sortlands sjøfront.

Det er gjennomført utredninger knyttet til trafikk, trafikksikkerhet, støy, forurenset grunn, vannmiljø, samfunnssikkerhet og naturfare. Vurderingene viser at tiltaket kan gjennomføres uten uakseptable konsekvenser for miljø, helse eller omgivelsene, forutsatt at krav i planbestemmelser og gjeldende regelverk følges. Tiltak for håndtering av forurenset grunn er sikret gjennom hensynssone og krav til tiltaksplan.

Forslagsstiller mener planforslaget gir et godt grunnlag for videre behandling og sluttvedtak, og ser frem til videre samarbeid med Sortland kommune og berørte aktører om realisering av prosjektet og videre utvikling av et velfungerende by- og havneområde.

10 Vedlegg til planforslaget

Nr	Vedlegg	Navn på vedlegg	Dato
01	Planbeskrivelse	01 Planbeskrivelse for Havnegata 3	24.03.2026
02	Plankart	02.1 Plankart PDF	24.03.2026
		02.2 Plankart sosi	24.03.2026
		02.3 Plankart sosikontroll	24.03.2026
03	Bestemmelser	03 Reguleringsbestemmelser	24.03.2026
04	Medvirkning	04.1 Innkomne merknader ved oppstart	11.04.2025
		04.2 Oppsummering og kommentarer til merknader	11.04.2025
		04.3 Varslingsbrev	24.05.2024
		04.4 Kunngjøringsannonse	28.05.2024
		04.5 Varslet planområde	28.05.2024
		04.6 Varslingsliste	28.05.2024
		04.7 Referat fra møte med Sortland Havn	13.03.2025
		04.8 Innkomne merknader ved offentlig ettersyn	06.03.2026
		04.9 Oppsummering og kommentarer til merknader	06.03.2026
05	ROS-analyse	05 Risiko- og sårbarhetsanalyse, Norconsult	11.03.2026
06	Geoteknisk rapport	06 Områdestabilitet, Norconsult	15.03.2025
07	Vann og avløp	07.1 VAO-rammeplan, Multiconsult	19.02.2025
		07.2 VAO tegning, Multiconsult	19.02.2025
		07.3 Notat – vannmiljø, LPO	06.03.2026
08	Støyutredning	08 Støyutredning, Proveno	03.03.2025
09	Miljøteknisk undersøkelse	09 Miljøteknisk grunnundersøkelse, Norconsult	04.04.2025
10	Trafikk og mobilitet	10.1 Trafikkanalyse, Norconsult	09.04.2025
		10.2 Notat overordnet teknisk veiplan, Indira	02.10.2025
		10.3 Overordnet teknisk veiplan, Indira	01.10.2025
11	Illustrasjoner, studier perspektivtegninger	11.1 Illustrasjonshefte med volumstudier, LPO	06.03.2026
		11.2 Situasjonsplan 1:500, LPO	06.03.2026
		11.3 Situasjonsplan 1:1000, LPO	06.03.2026
12	Andre vedlegg	12.1 Steds- og mulighetsanalyse, LPO	18.12.2023
		12.2 Analyse og vurdering av Blåbyen, LPO	08.04.2025