DETALJREGULERINGSPLAN FOR STRANDSKOG NÆRINGSOMRÅDE

PLANBESKRIVELSE

Plan-Id: 1870 2017 341



Datert 15.02.21, revidert 21.01.26 og 18.06.26

Innhold

1. BAKGRUNN OG HENSIKT MED PLANEN 4
2. PLANPROSESS OG MEDVIRKNING 4
   2.1 Oppstartsmøte 4
   2.2 Kunngjøring av oppstart 4
   2.3 Endringer av planarbeidet fram til offentlig ettersyn 5
   2.4 Planforslaget som lå ute til offentlig ettersyn i 2021 8
   2.5 Merknader som kom ifm. offentlig ettersyn i 2021 13
   2.6 Endringer av planforslaget etter offentlig ettersyn: 21
3. GJELDENDE PLANER 23
   3.1 Byplan Sortland (kommunedelplan), PlanID: 2014001 23
   3.2 Kommunedelplan for Interkommunal kystsoneplan for Vesterålen (PlanID: 1870_2021357) 24
   3.3 Gjeldende Reguleringsplan for Strandskog næringsområde, PlanID: 2000152 26
   3.4 Tilgrensende reguleringsplaner som delvis også berøres 26
4. PLANOMRÅDET 30
   4.1 Beliggenhet, omfang og adkomst 31
   4.2 Dagens bruk og eksisterende infrastruktur 31
   4.3 Bilder fra planområdet 31
   4.4 Bebyggelse 35
   4.5 Trafikkforhold 35
   4.6 Grunnforhold 37
   4.7 Radon 38
   4.8 Støy 38
   4.9 Vannveger/vannforekomst 38
   4.10 Flomfare 39
   4.11 Naturmangfold 41
   4.12 Kulturminner 43
5. PLANFORSLAGET 44
   5.1 Arealregnskap 44
   5.2 Plankart 45
   5.3 Beskrivelse av planforslaget 46
   5.3.1 Energianlegg (EA1 og EA2) 46
   5.3.2 Vann- og avløpsanlegg (o_VA1 og o_VA2) 46
   5.3.3 Småbåtanlegg i sjø og vassdrag (SMB1 og SMB2) 46
   5.3.4 Kombinert bebyggelse og anlegg – Næring/Forretning (NF1 og NF2) 46
   5.3.5 Kjøreveg (o_KV1, o_KV2, f_KV3, f_KV4 og f_KV5) 47
   5.3.6 Fortau (o_F) 49
   5.3.7 Gang-/sykkelveg (o_GS1, o_GS2, o_GS3, o_GS4, o_GS5 og f_GS6) 49
   5.3.8 Annen veggrunn – tekniske anlegg (o_AVT, f_AVT og AVT) 50
   5.3.9 Kollektivholdeplass (o_KH1, o_KH2 og o_KH3) 50

5.3.10 Parkering (PP1 og PP2) 50
5.3.11 Park (PA1 og PA2) 51
5.3.12 Bruk og vern av sjø og vassdrag (BSV) 52
5.3.13 Juridiske linjer og punkt 52
5.3.14 Hensynssoner 53
5.3.15 Utomhusplan 54
5.3.16 Rekkefølgebestemmelser 54
6. VIRKNINGER FOR MILJØ OG SAMFUNN 55
6.1 Land- og skogbruk 55
6.2 Naturmangfold 55
6.3 Vurdering av vannforskriftens § 12 56
6.4 Forurensning, støy og luftkvalitet 57
6.5 Kulturminner 57
6.6 Barn og unges oppvekstsvilkår 57
6.7 Friluftsliv og strandsone 58
6.8 Landskapsvirkning 58
6.9 Folkehelse og universell utforming 58
6.10 Trafikkavvikling og -sikkerhet 58
6.11 Områdestabilitet 60
6.12 Kommuneplanens samfunnsdel med langsiktig arealstrategi 2025-2037 62
6.13 Forholdet til FNs bærekraftsmål 63
6.14 Samfunnsøkonomiske hensyn 64
6.15 Risiko og sårbarhet 64

1. BAKGRUNN OG HENSIKT MED PLANEN

Plankontoret har utarbeidet et planforslag for Strandskog næringsområde N/F10 på vegne av Sortland kommune. Hensikten med planarbeidet var å bygge videre på angitt arealbruk i Byplan Sortland (Felt N/F10 og SI01), og dermed legge til rette for videreutvikling av handelsvirksomhet i området gjennom utfylling i sjø. Planen skulle også avklare adkomst til området, samt øvrig infrastruktur.

Planforslaget ble førstegangsbehandlet av Formannskapet i Sortland den 25.02.21, sak 021/21, og planforslaget lå ute til offentlig ettersyn 25.03.21-28.05.21.

Med bakgrunn i innkomne merknader og innsigelse til planforslaget, har Sortland kommune besluttet å endre planforslaget. Dette omfatter bl.a. en vesentlig reduksjon av planområdet, ved at området N/F10 i Byplan Sortland er tatt ut av planen. Videre er det interne vegsystemet med tilhørende kryssløsninger med Vesterålsgata endret i samsvar med avklaringer med Nordland fylkeskommune. I plankartet er det også gjort noen justeringer på hensynssoner og feltbetegnelser er oppdatert iht. ny SOSI-standard. Bestemmelsene er oppdatert iht. endret plankart, og som følge av innkomne merknader.

Hensikten med det endrede planforslaget er nå å stadfeste dagens bruk som forretnings- og næringsområde, samt legge til rette for videreutvikling av handelsvirksomhet i området. Det har også vært viktig å avklare kryss- og avkjøringsløsninger fra Vesterålsgata gjennom planarbeidet, samt regulere interne vegløsninger og infrastruktur i området innenfor næringsområdet.

Endringene av plankart og bestemmelser er så vidt store at det reviderte planforslaget må gjennom en ny førstegangsbehandling og et nytt offentlig ettersyn.

Sortland kommune har engasjert Plan1 AS for å utarbeide revidert plankart, reguleringsbestemmelser, planbeskrivelse og ROS-analyse, samt utarbeide flom- og overvannsnotat for området. Sortland kommune har engasjert Geotekniker AS til å utføre geotekniske vurderinger med tanke på områdestabilitet, og Geoteknikk Consult AS har utført uavhengig kontroll av disse geotekniske vurderingene.

Plankart, bestemmelser og planbeskrivelse tar utgangspunkt i plandokumentene som lå ute på offentlig ettersyn, og det er i utgangspunktet kun gjort tilpasninger og tilføyelser med bakgrunn i nødvendige endringer. ROS-analyse er imidlertid tatt ut av planbeskrivelsen, og det er laget en ny ROS-analyse som er i samsvar med veileder fra DSB.

2. PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

2.1 Oppstartsmøte

I henhold til plan- og bygningslovens § 12-8 ble planspørsmålet tatt opp i møte med Sortland kommune 15.08.17. I møtet ble planavgrensning og øvrige rammer for planarbeidet drøfta og avklart.

2.2 Kunngjøring av oppstart

Kommunens planmyndighet, ved Formannskapet, gjorde i møte 24.08.17, sak 119/17 vedtak om oppstart av planarbeidet. I samme møte ble det vurdert behov for konsekvensutredning, med utgangspunkt i overordnet plan, forskrift om konsekvensutredning og vannforskriften. I dette møtet ble det avklart at reguleringen ikke medførte krav om konsekvensutredning.

Planoppstart ble deretter kunngjort på kommunens hjemmeside og i bladet Vesterålen 26.08.17. Samtidig ble det sendt brev/e-post med varsel om oppstart av planarbeidet til berørte grunneiere, naboer, sektormyndigheter den 25.08.17.

Frist for innspill ble satt til 21.09.17. Tabellen som følger som vedlegg til planbeskrivelsen gir oversikt over merknader som har kommet inn og hvordan disse er ivaretatt i planarbeidet.

En mindre utvidelse av planområdet ble varslet til grunneiere som er berørt, samt berørte sektormyndigheter 14.09.18. Utvidelsen skyldes krav til frisiktsoner for kryss ved alternativ adkomst i sør. To merknader kom inn, uten innhold av vesentlig betydning for planen.

2.3 Endringer av planarbeidet fram til offentlig ettersyn

Det har vært flere møter mellom kommunen, offentlige myndigheter og næringsaktører i området med mål å komme til enighet rundt både alternative adkomster og kostnadsdeling. Nedenfor følger en kronologisk redegjørelse for utviklingen og de viktigste endringene i planarbeidet, med politiske vedtak og føringer.

- 19.10.17: Sortland kommune vedtar i prinsippavklaring å gå bort fra Byplanens intensjon om å avsette areal til informasjonsområde sør for N/F9: Drøftingssak, Formannskapet sak 148/17.
- 29.11.18: Sortland kommune vedtar fremdriftsplan og føringer for valg av adkomstløsning.
- 20.06.19: Sortland formannskap behandler planforslag, og utsetter sak om offentlig ettersyn av planforslaget. Dette i påvente av resultat fra drøftinger med Statens Vegvesen om alternativ adkomstløsning.
- 14.08.19: Sortland kommune avholder drøftingsmøte med Statens Vegvesen.
- 23.10.19: Sortland kommune mottar svar på drøftingsnotat.
- 28.11.19: Sortland formannskap vedtar å utarbeide nytt planforslag med føringer for adkomstløsninger.

Endringer av planarbeidet, beskrivelse av føringer:

Sortland formannskap gjorde i sak 008/18 datert 29.11.18 følgende vedtak:

«Formannskapet vedtar ny framdriftsplan slik den er fremlagt i denne sak. Dersom det ikke lykkes Sortland kommune og grunneierne på Strandskog næringsområde å komme til enighet om ny regulering og kostnadsdeling innen 01.02.19, skal reguleringsplan for Strandskog næringsområde, vedtatt 29.11.2000 vedtas på nytt dersom det er behov for det. Sortland Kommune bygger og bekoster adkomst ifølge denne planen.»

Innen fristen i februar 2019 som formannskapet satte i sitt vedtak, hadde det ikke lykkes å komme til enighet. Planarbeidet ble deretter videreført med utgangspunkt i gjeldende reguleringsplan fra 2000.

Det ble invitert til et ekstra informasjonsmøte for beboere i Sørhamna Bobrygge, samt brukere av Sortland småbåthavn den 28.02.19. Bakgrunnen for møtet var å orientere om utviklingen i planarbeidet og sikre god medvirkning i planprosessen. Det ble vist til følgende føringer for det videre planarbeidet:

- Politiske forutsetninger for videre prosess og planfaglige avklaringer, der planarbeidet tar utgangspunkt i gjeldende plan, med avgrensninger og formål.
- Avkjørsel til planområdet blir fra Vesterålsgata i nord, felles med småbåtanlegget og Sørhamna boligområde.
- Vegen til næringsområdet flyttes en vegbredde ut i sjøen i forhold til gjeldende plan – dette krever ny fylling.
- De to eksisterende boligene innenfor planavgrensningen endres til nærings-/forretningsformål.
- Sortland kommune tar kontakt med Statens vegvesen for å avklare mulighetene for å trekke avkjørselen i nord så langt sør som mulig –mot eksisterende boligformål.

Samtidig ble det invitert til dialog om hvilke hensyn som skal tas i forhold til Sørhavna småbåtanlegg og tilstøtende bomiljø. Innspill som kom fram i møtet er oppsummert i tabellen som følger som vedlegg til planbeskrivelsen med oversikt over merknader m/kommentarer. Ekstra frist for å komme med innspill i etterkant av møtet ble satt til 15.03.19.

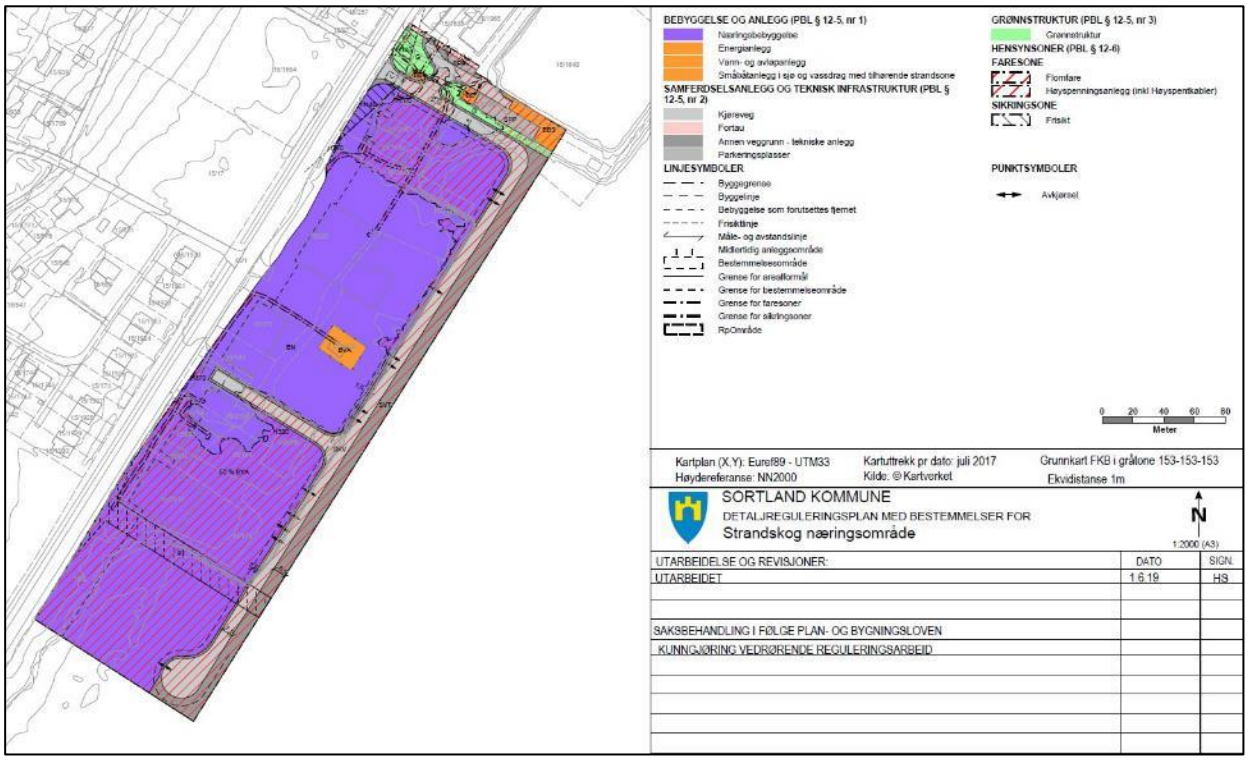
Innspillene/merknadene er oppsummert og kommentert av fra Plankontoret i tabellen som følger som vedlegg til planbeskrivelsen.

Parallelt med administrasjonens arbeid med ny reguleringsplan i tråd med formannskapets bestilling av 29.11.18, har det på overordnet nivå vært dialog mellom kommunen som

vedtaksmyndighet for ny reguleringsplan, Nordland fylkeskommune som vegeier og Statens vegvesen som ansvarlig sektormyndighet. Sentralt i dialogen har vært utfordringer med adkomst til planområdet.

Et planforslag ble lagt fram for 1.gangs behandling i Sortland formannskap 20.06.19 i sak 055/19. Ut over gjeldende plan, inneholdt planforslaget en sikring av midlertidig adkomst i sør. Hensikten var behov for en velfungerende omkjøring for trafikken langs Vesterålsgata (FV82) ved framtidig opparbeidelse av Steirokrysset (krysset mellom FV82 og Steiroveien). Dette ville gjøre det mulig å sikre omkjøring på østsiden av Strandskog næringsområde.

Formannskapet vedtok å avvente behandling av saken inntil det forelå resultat fra drøfting om eventuelt ny adkomstløsning.



Planforslaget som ble behandlet i Sortland formannskap 20.06.19, en revitalisering av gjeldende plan. Det inneholder også sikring av midlertidig adkomst i sør. Behandlingen av planforslaget ble utsatt.

Det ble avholdt møte med Statens vegvesen 14.08.19, der et notat vedrørende trafikale løsninger og premissgivende beslutninger for Strandskog ble lagt fram til drøfting. Sentralt i drøftingene sto forslag om alternative adkomstløsninger for både Strandskogjordet og Strandskog næringsområde. Følgende prinsipper til løsningsforslag for adkomst ble presentert fra kommunen:

- Steirokrysset opprettholdes som et X-kryss
- Adkomst til Biltrend og Eik-senteret stenges og ny adkomst etableres sør for Strandskog næringsområde.
- Adkomst til Sørhamna opprettholdes – dagens situasjon
- Adkomst til Strandskogjordet via Snekkerveien opprettholdes – dagens situasjon

Statens vegvesen ga i svar på drøftingsnotatet 23.10.19:

«Statens vegvesen kan ikke akseptere løsningsforslaget. Adkomst i sør for Strandskog næringsområde vil, som tidligere omtalt i dialog med Sortland kommune, kunne aksepteres, og endelig utforming tas som en del av planprosessen. Forslaget i notatet fra kommunen medfører 3 nye kryss/avkjørsler fra fylkesvegen, innenfor omtalte strekning. Forslag om direkteadkomst fra fylkesvegen til Strandskogjordet (Snekkerveien) og regulering av ett X- kryss – som direkteadkomst fra fylkesvegen til næringsområde på Strandskog - vil etter vårt syn svekke trafikksikkerheten og framkommeligheten på fylkesvegen og vi vil derfor måtte motsette oss dette.»

Sortland formannskap gjorde i sak 105/19 den 28.11.19 følgende vedtak:

«Formannskapet ber administrasjonen utarbeide nytt forslag til reguleringsplan i samsvar med notat vedr. Trafikale løsninger og premissgivende beslutninger for Strandskog.

Hovedelementer i ny utredning vil være som følger:

- *Steirokrysset opprettholdes som et X-kryss.*
- *Stenging av adkomst til Biltrend og Eik-senteret, med en ny adkomst sør for Biltrend (Strandskog næringsområde sør)*
- *Adkomst til Sørhavna opprettholdes slik det faktisk er etablert pt.*
- *Adkomst til Strandskogjordet via Snekkerveien opprettholdes slik det faktisk er etablert»*

Plankontoret utarbeidet et planforslag som var i tråd med formannskapets vedtak 28.11.19.

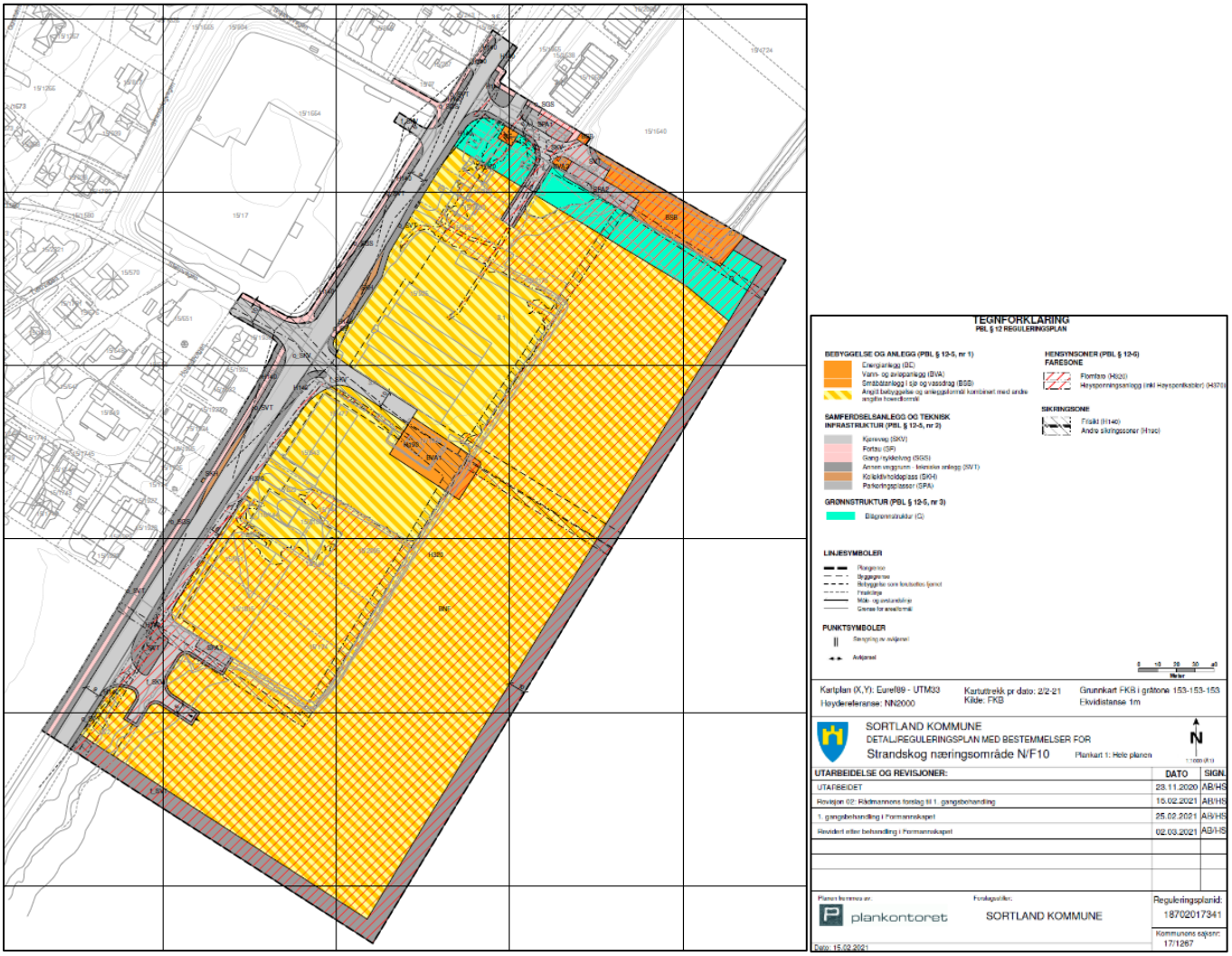
Den 25.02.21 vedtok formannskapet å legge planen ut til offentlig ettersyn (sak 021/21).

- Plankartet var datert var datert 23.11.20, sist revidert iht. formannskapsvedtak 02.03.21.
- Reguleringsbestemmelsene var datert 15.02.21
- Planbeskrivelsen med ROS-analyse var datert 15.02.21.

Planforslaget ble lagt ut på offentlig ettersyn den 25.03.21.

Pga. feil i plankartet som ble utsendt, ble høringsfristen utsatt til 28.05.21.

2.4 Planforslaget som lå ute til offentlig ettersyn i 2021



Planforslaget som Sortland formannskap vedtok å legge ut på offentlig ettersyn den 25.03.21.

Planområdet omfattet om lag 103 daa. Tabellen under viser arealformål og omfang:

Kode	*Reguleringsformål*	*Areal m²*
	1. BEBYGGELSE OG ANLEGG	
1510	Energianlegg	75,7
1540	Vann- og avløpsanlegg	1 263,9
1587	Småbåtanlegg i sjø og vassdrag	1 713,9
1900	Kombinert bebyggelse og anlegg – næring/forretning	72 368,8
	2. SAMFERDSEL OG TEKNISK INFRASTRUKTUR	
2011	Kjøreveg	9 633,4
2012	Fortau	36,1
2015	Gang-/sykkelveg	1 709,0
2018	Annen veggrunn - tekniske anlegg	11 273,6
2073	Kollektivholdeplass	290,1
2082	Parkeringsplasser	778,1
	3. GRØNNSTRUKTUR	
3002	Blå/grønnstruktur	3 823,8
	SUM	**102 961,3**

Kort beskrivelse av planforslaget som lå ute til offentlig ettersyn i 2021

Planforslaget la opp til en utvidelse av næringsområdet gjennom utfylling i sjø. Arealet hadde tre adkomster.

- Via Steirokrysset (X-kryss)
- Ny adkomst sør for Biltrend. Dette var hovedadkomst for nytt næringsareal på utfylling i sjø. Ved videre utbygging til næringsformål, krever bestemmelsene detaljplan som viser interne adkomstveger og avkjørsler.
- Adkomst til Sørhamna Bobrygge og Sørhamna småbåthavn opprettholdes i tråd med gjeldende plan.

Etablert adkomst til Biltrend og Eik-senteret stenges. Adkomst til Strandskogjordet ved Snekkerveien opprettholdes slik den er etablert.

Nedenfor følger utdrag fra planbeskrivelsen datert 15.02.21 for arealene som i planforslaget var regulert til «Kombinert bebyggelse og anlegg – Næring/forretning» og «Kjøreveg».

<u>Kombinert bebyggelse og anlegg – Næring/Forretning</u>

Eksisterende områder (regulert til forretning) pluss arealet som vinnes ved fylling i sjø, samt to eksisterende boligeiendommer, foreslås regulert til kombinert formål forretning/næring. Dette utgjør rundt 72,6 daa. Nytt areal til forretning/næring ut over gjeldende plan (forretning) økes med rundt 49 daa. Det foreslås bestemmelser som bare tillater handel med plasskrevende varer. Det settes også krav gjennom bestemmelsene om utnyttelsesgrad for hver eiendom innenfor området. Det foreslås også et tak for forretningsarealet totalt i planområdet, samt hvor stort bruksareal hvert forretningsbygg kan romme og hvor høyt det kan bygges.»

<u>Kjøreveg (o_SKV og f_SKV)</u>

Vesterålsgata, Steirovegen, nye adkomstveger til Strandskog næringsområde, samt øvrige tilstøtende veger for kjørende trafikk er foreslått regulert til kjøreveg.

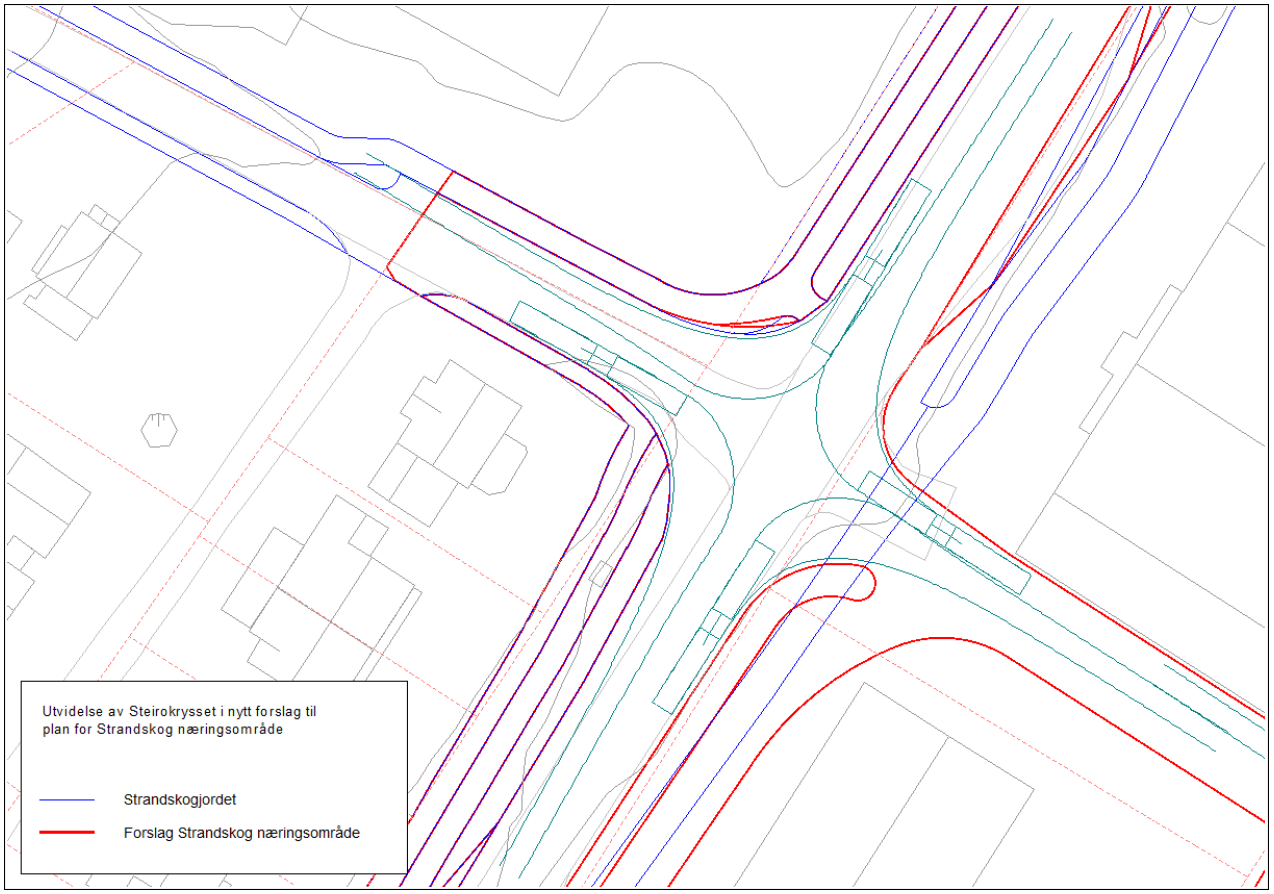
Vegene er utformet etter standarder satt i Statens vegvesens håndbok N100 veg og gateutforming. Vegene er utformet slik at brøytebiler, renovasjonsbiler og utrykningskjøretøy som brannbiler med mer har god framkommelighet…

…Det er gitt rom for et ventefelt og forbikjøringsfelt for trafikk som kommer sørfra langs Vesterålsgata og skal opp Steiroveien. Adkomst til Sørhamna Bobrygge og småbåthavna er utformet også av hensyn til framkommelighet for biler med større båthengere. Eksisterende utsettingsrampe for båter er også vist i planforslaget, foreslått som en del av kjørevegen til småbåthavna. Steirokrysset er utformet som X-kryss, med adkomstveg mot det kommunale vann- og avløpsanlegget.

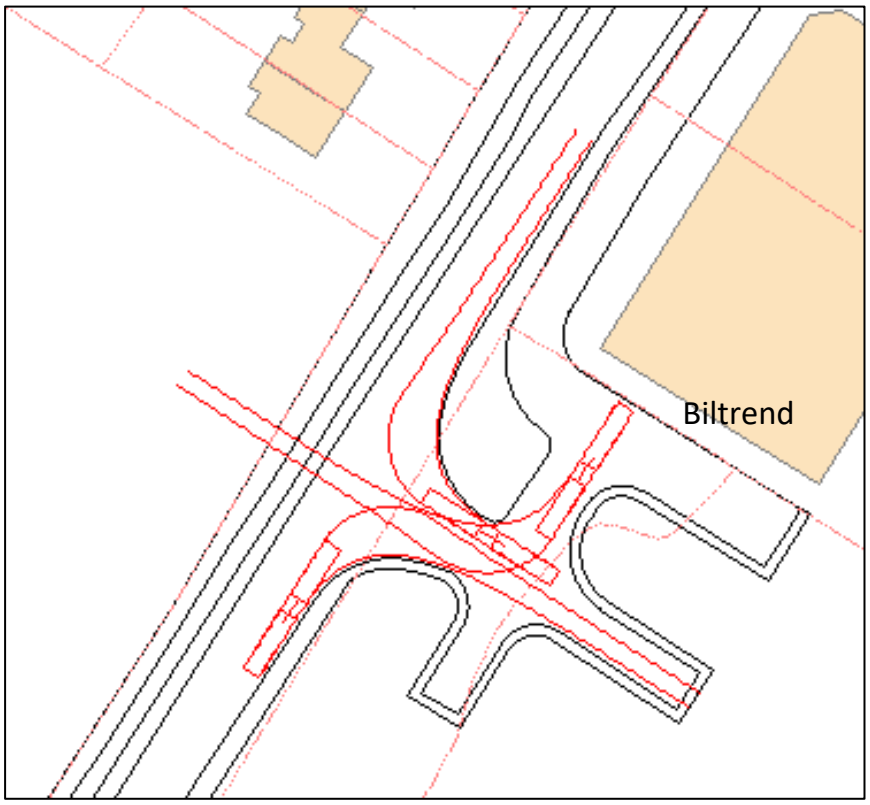
Planforslaget viser en ny adkomstveg til eksisterende næringsbedrifter på Strandskog med avkjørsel fra Vesterålsgata sør for Biltrend. Denne vegen legges parallelt med Vesterålsgata, og vil være hovedadkomst til Biltrend, Jakobsen Engross AS, Eik-senteret og Vesterålen Caravan. Bredden på denne vegen er vist med 6 m. Det er også mulig å regulere behovet for adkomst for varelevering (med større kjøretøy og vogntog) og behovet for parkering ved å innføre tidsbegrenset varelevering for å unngå perioder av døgnet med mye kundetrafikk. Dette er foreslått i bestemmelsene.

Planforslaget viser en utvidelse av Steirokrysset, der utformingen av krysset i dag er trangt for busser og større kjøretøy som kommer nordfra og skal inn Steiroveien. Krysset inn mot Steriovegen er noe

utvidet, og det er lagt inn sporingskurver som viser at planforslaget åpner for vogntog, kjøremåte A, både inn mot Strandskoggjordet og Strandskog næringsområde. (Statens vegvesen, håndbok N100). Dette innebærer at kjøretøyet skal kunne trafikkere gjennom krysset kun ved hjelp av eget kjørefelt.

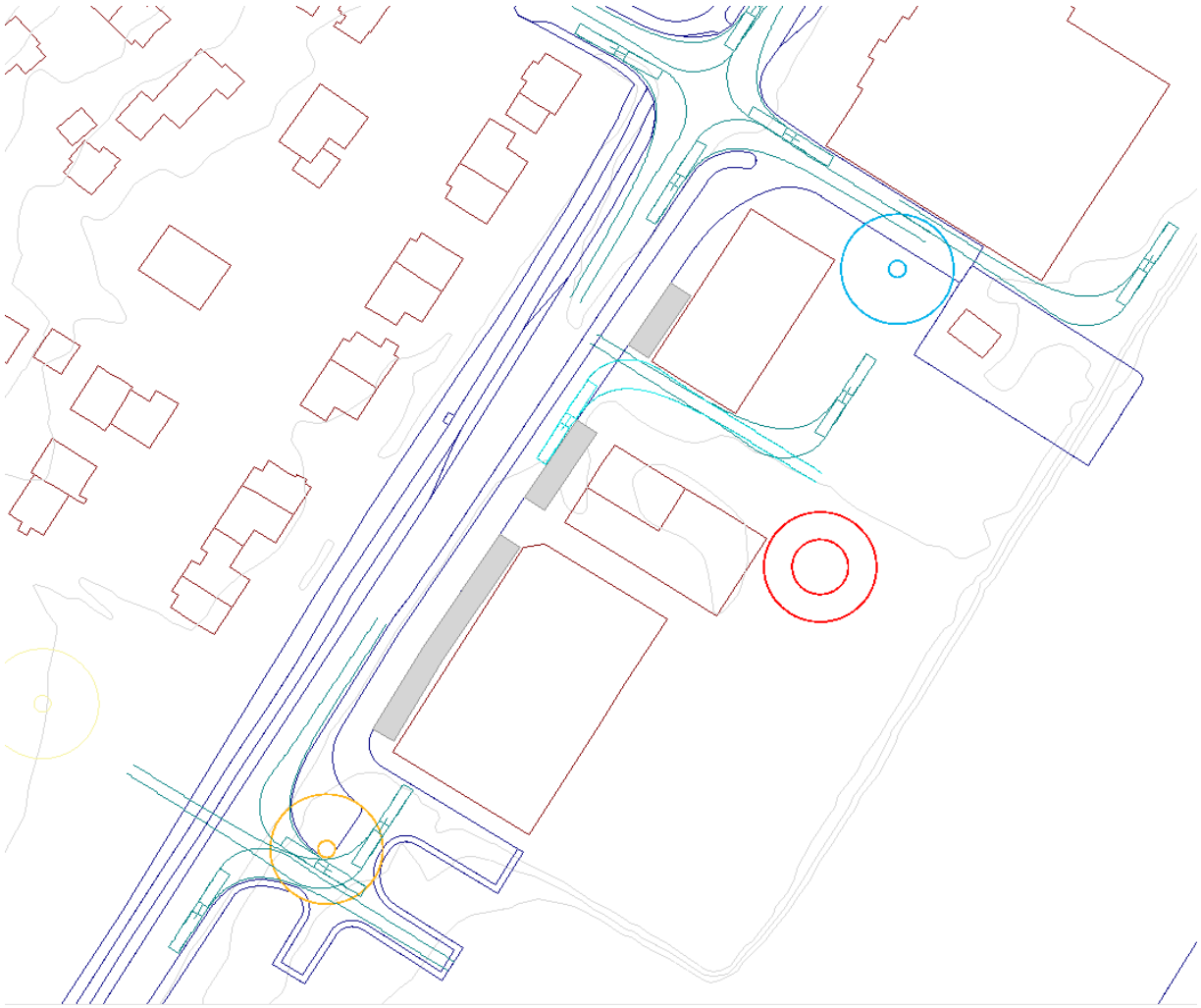


Skissen over viser utvidelse og endring av Steirokrysset (rødt), sammenlignet med reguleringsplan for Strandskogjordet (blått). Sporingskurver for vogntog (grønt) viser at kjøremåte A er mulig (kun ved hjelp av eget kjørefelt), både inn mot Strandskoggjordet og Strandskog næringsområde. (Statens vegvesen, håndbok N100).



Illustrasjonen viser sporingskurver for vogntog i ny adkomst til Strandskog næringsområde sør for Biltrend.

Den interne adkomstvegen som legges parallelt med Vesterålsgata har forbindelse fram til Steirokrysset. Kurvaturen og høydeforskjellen her tillater ikke gjennomkjøring av vogntog annet enn fra sør, som da må da svinge østover i retning det kommunale vann- og avløpsanlegget for å kunne snu, eventuelt ta runden rundt Vesterålen Caravan for å returnere sørover via den foreslåtte, nye adkomstvegen. Utfordringen her er høydeforskjellen som forsterkes ned mot enden av dagens fylling. Planforslaget gjør det likevel mulig å gjennomføre en manøvrering med vogntog, med små marginer, forutsatt at arealet ikke er møblert eller har hindre.



Utsnittet over viser veger (blått) med sporingskurver for vogntog og skissert snusløyfer for vogntog (rød, gul og blå sirkel). Snusløyfer for vogntog er plasskrevende, og forutsetter at arealet ikke er møblert og uten hindre

Coop Byggvare får videreført sin adkomst fra Steirokrysset. For adkomst til Montér med vogntog, må snuplass løses på egen eiendom i bakkant av bygget, eventuelt mellom Montér og Jakobsen Engros AS (blå sirkel i skissen over).

Det er også foreslått avkjørsel fra Vesterålsgata til Coop Extra via Snekkerveien i tråd med dagens bruk.

Øvrige interne adkomstveger i næringsområdet på Strandskog på ny fylling etableres i tråd med godkjent utomhusplan, som en del av grunnlaget for byggesaksbehandlingen. Dette gir nødvendig fleksibilitet ved etablering av nytt næringsareal. Bestemmelsene forutsetter imidlertid at nye etableringer innenfor nærings- og forretningsarealet skal ha adkomst fra sør, for å unngå trafikkbelastning inn mot småbåthavn og Sørhamna Bobrygge.

2.5 Merknader som kom ifm. offentlig ettersyn i 2021

Nedenfor følger en kort oversikt over hvem som kom med merknader til offentlig ettersyn, samt kommentarer til hvordan disse er ivaretatt og hvilke endringer dette har fått for planforslaget.

Fiskeridirektoratet, brev datert 21.04.21

Fiskeri- og ressursområdene i Sortland kommune er kartlagt av Fiskeridirektoratet i samarbeid med lokale fiskere. Kartleggingsmetoden som er benyttet er intervju av yrkesfiskere. Dataene for området rundt tiltaksområdet er sist oppdatert i 2020.

Omtrent 1,3 kilometer øst for tiltaksområdet, på andre siden av Sortlandsundet har vi registrert et beite- og oppvekstområde for flere arter, deriblant kveite, gråsteinbit og breiflabb. Dette beite- og oppvekstområdet overlappes av en fiskeplass for passive redskap hvor det fiskes med line og garn etter kveite og breiflabb. Omtrent 1,6 kilometer sør for tiltaksområdet har vi registrert en fiskeplass for passive redskap hvor det fiskes med garn etter torsk, sei, hyse og breiflabb.

Miljødirektoratet har kartlagt marine naturtyper i området. Omtrent 1,2 kilometer øst for tiltaksområdet er det kartlagt svært viktige områder med skjellsand og omtrent 2,4 kilometer i samme retning er det kartlagt viktige bløtbunnsområder i strandsonen. Skjellsand er et habitat som ofte er rikt på bløtbunnsfauna, og som fungerer som gyte- og oppvekstområder for flere fiskearter. I tillegg benytter større krepsdyr skjellsandbankene til parringsplasser og ved skallskifte, de finner også matgrunnlag her. Skjellsand regnes som en ikke fornybar ressurs innenfor overskuelige tidsrammer. Bløtbunnsområder ansees som viktige, siden de gir robuste og stabile økosystemer, og utgjør viktige beiteområder for fugl og fisk. Bløtbunnsarter er i hovedsak stasjonære og påvirkes av faktorer direkte på de stedene hvor de befinner seg.

Vurdering:

Utfylling fra land, mudring eller andre tiltak som medfører risiko for spredning av forurenset sediment krever egen tillatelse etter forurensningsloven. Bestemmelsene foreslår at søknad om utfylling i sjø skal sendes til Statsforvalteren i Nordland før igangsetting, som er planmyndighet etter forurensningsloven.

Vi forutsetter at det benyttes siltskjørt eller andre avbøtende tiltak under utfyllingen for å redusere spredning av partikler. Dette er særlig viktig da utfyllingsområdet er i nærheten av oppvekstområder for fisk. Utfylling av masser må primært skje på høsten og tidlig vinter. Dette er fordi det er den perioden av året hvor livet i kystsonen ligger mest i ro.

> Kommentar:
> I bestemmelsene står det at før utfylling i sjø tillates, skal nødvendig tillatelse etter forurensningsloven være gitt. Søknad om utfylling og/eller mudring skal sendes Statsforvalteren. Statsforvalteren vil dermed avgjøre hva som settes av føringer og vilkår ifm. fylling, mudring og andre tiltak.

Statsforvalteren i Nordland, brev datert 26.05.21

Både i oppstartsvarselet og det videre planarbeidet er det lagt til grunn som en forutsetning at planforslaget i hovedsak vil være i samsvar med Byplan Sortland, og at Sortland kommune, ut fra dette, har avgjort at det ikke kreves konsekvensutredning.

Iht. KU-forskriftens §6, og vedlegg I pkt. 24, er det krav om konsekvensutredning og planprogram for:

«Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15000 m^2»

Unntak for utredningskravet for reguleringsplaner er *«der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen»*

Planforslaget som ute lå til offentlig ettersyn i 2021 la til rette for næringsbygg mv. med bruksareal på størrelsesorden 30 000 m^2. Konsekvensene av dette er ikke utredet som grunnlag for lokalisering av N/F10 mv. i kommuneplanens arealdel.

Utredningskravet gjelder for næringsbygg mv. generelt, men spesielt når det her åpnes for lokalisering av betydelige arealer til forretningsformål. Bestemmelsenes åpner for å bygge 4000 m^2 forretningsareal i området, med tillegg av lager og utstillingslokaler. I henhold til «Regional planbestemmelse om etablering av kjøpesenter» kan handelsområder utenfor sentrum til definerte «Byer og tettsteder med handelsomland ut over egen kommune» (som Sortland) vurderes på bakgrunn av: -handels- og arealbehov, -avstand til sentrum for gående/syklende og kollektivdekning samt -plassering i forhold til annen bebyggelse og langsiktig utviklingsmønster.

Som følge av manglende melding med utredningsprogram ved oppstart foreligger det heller ingen utredning av konsekvensene, verken av lokalisering av så omfattende arealer til ny næringsbebyggelse her generelt, eller av lokaliseringen av et nytt handelsområde med bl.a. handelsanalyse som beskrevet i de regionale kjøpesenterbestemmelsene.

Grunnlaget for videre behandling av planen er følgelig ikke til stede, så lenge vi ikke kan finne at disse konsekvensene er utredet som grunnlag for lokalisering av område N/F10 i Byplan Sortland.

Kommentar:

Tidligere forslag til bestemmelse om at det tillates totalt bruksareal (BRA) til forretning på maksimalt 4000 m^2, og at lager og utstillingslokaler for biler, båter og traktorer ikke er en del av forretningsarealet er fjernet. I det nye planforslaget er de innarbeidet at enkeltbygg skal ha et bruksareal (BRA) for forretning på maksimalt 3000 m^2, og at to eller flere forretninger skal ikke fremstå eller drives enhetlig. Dette er i samsvar med bestemmelsene til Byplan Sortland. I tillegg er det i reguleringsbestemmelsene satt begrensninger om at det innenfor NF1 og NF2 tillates totalt maksimalt 15000 m^2 BRA ny næringsbebyggelse, noe som også sikrer at man kommer under kravet om konsekvensutredning.

Som følge av Statsforvalterens merknad er det besluttet å redusere planområdet betraktelig. Nå er det alt vesentligste at N/F10 tatt ut av planen, kun deler er opprettholdt der internvegen med tilhørende side-/fyllingsareal planlegges. Størstedelen av det som nå reguleres inngår i gjeldende reguleringsplaner.

Iht. veilederen til KU-forskriften utløses utredningsplikten når en plan åpner for 15000 m^2 mer enn det som gjeldende plan åpner for. Dette er uavhengig av om utbygging i henhold til gjeldende regulering er realisert eller ikke. Det står videre at bygninger som rives ikke inngår. Ved beregning av BRA skal bruksareal under bakke inngå, mens parkeringsareal og garasjeanlegg ikke inngår i beregningsgrunnlaget. Ved beregning av BRA etter KU-forskriften, inngår heller ikke tenkte plan.

§ 8 i KU-forskriften omhandler planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, og vedlegg II i forskriften lister opp hvilke planer og tiltak det gjelder.

Pkt. 10. b) i Vedlegg II omfatter: «Utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder, inkludert kjøpesentre og parkeringsanlegg.»

Pkt. 11. j) i Vedlegg II omfatter: «Næringsbygg, herunder kjøpesentre som ikke inngår i pkt. 10 b, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål.»

§ 10 i KU-forskriften beskriver kriteriene for vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

Sortland kommune har kommet fram til at det nye planforslaget ikke kommer inn under KU-forskriftens oppfangskriterier etter at planområdet er redusert og bestemmelsene sikrer at det innenfor NF1 og NF2 tillates totalt maksimalt 15000 m^2 BRA ny næringsbebyggelse.

Det påpekes også at ekstra arealet mellom Biltrend (gnr. 15 bnr. 1815) og den nye adkomstvegen i sør (o_KV2) er tenkt som parkering til Biltrend, mens arealet NF1 som ligger sør for adkomstvegen o_KV2, i første omgang vil forbli kommunal eiendom og kommunen har per dags dato ingen planer om at dette området skal utvikles.

Nordland fylkeskommune, brev datert 30.06.21

Nordland fylkeskommunen fremmer innsigelse til planforslaget. Fylkeskommunen fremmer innsigelse både på bakgrunn av hvordan det legges opp til en ny adkomstveg og at planforslaget strider med den regionale kjøpesenterbestemmelsen i gjeldende Fylkesplan for Nordland 2013-2025.

Innsigelse knyttet til trafikale avviklinger:

I 2017 ble interessene tilknyttet fylkesveg ivaretatt av Statens Vegvesen (SVV). Etter oppstartsvarselet har det vært dialog mellom SVV og kommunen. Fylkeskommunen fikk kopi av drøftingsnotat fra SVV 23.10.19, hvor det konkluderes med at SVV ikke kan akseptere løsningsforslaget slik forslaget var utformet ved det gitte tidspunktet. Selv om Statens vegvesen kom med innspill og mulige løsningsforslag, har ikke disse blitt etterfulgt av kommunen i planforslaget slik det nå foreligger.

Forslag til løsning

Fylkesråden mener at følgende må være på plass før innsigelsen eventuelt kan trekkes:

- Reguleringsplan for Strandskogjordet må opprettholdes slik den foreligger i dag.
- Plangrensen for reguleringsplan Strandskog næringsområde legges inntil reguleringsplan for Strandskogjordet, slik at fv. 82 med planlagt kryss og vegformål ikke blir endret.
- I ny plan må fv. 82 reguleres med samme bredder på vegformål og annen veggrunn, som i reguleringsplan Strandskogjordet.
- Internveg parallelt med fv. 82 kan aksepteres.
- Det kan aksepteres at plan Strandskog Næringsområde utvides i sør med ny avkjørsel til fv. 82 (10 meter lengre sør enn oppgitt i plankartet) og mot nord med avkjørsel til Sørhamna. Planen ellers må samsvare med gjeldende plan når det gjelder avkjørsler til fv. 82.
- Det må utarbeides rekkefølgebestemmelse som sier at nytt kryss mot sjøen lengst sør ikke kan opparbeides og tas i bruk, før krysset Steiroveien/Vesterålsgata er bygd om og avkjørslene til næringsområdene på sjøsiden og avkjørselen til Coop ved Snekkerveien er fjernet. Dette i henhold til reguleringsplan Strandskogjordet.

Innsigelse knyttet til etablering av handel:

En av bestemmelsene i Byplan Sortland sier at det ikke tillates etablert nytt forretningsareal på over 1.000 m^2, samt at den totale bygningsmassen ikke skal overstige 3.000 m^2.

I planforslaget tillates det å etableres ny forretning på størrelse med 4.000 m^2, noe som både er i strid med gjeldende plan og den regionale planbestemmelsen om etablering av kjøpesenter, jf. § 7.1.

Forslag til løsning

- Bruks- og utnyttelsesarealet for kombinert bebyggelse og anlegg: næring/forretning (BNF) reduseres til 3000 m^2. Samt at arealet for lager og utstillingslokaler inkluderes i dette.
- Alternativt; Det søkes Nordland fylkesting om fravik fra den regionale planbestemmelsen.

Andre kommentarer

Fylkeskommunen er tilfreds med at hittil ukjente kulturminner er ivaretatt gjennom planens fellesbestemmelser jf. Kulturminnelovens § 8.

Deres uttalelse gjelder ikke samiske kulturminner og kulturminner under vann; de viser til egne uttalelser fra Sametinget og Norges arktiske universitetsmuseum.

Etterfølgende prosess:

Formannskapet behandlet innsigelsen til planforslaget den 27.01.22 (sak 004/22), og vedtaket ble som følger:

«Sortland kommune tar ikke innsigelsen fra Nordland fylkeskommune til følge. Saken oversendes Statsforvalteren i Nordland for mekling. Dersom enighet ikke oppnås, treffer kommunen planvedtak og sender planen og innsigelsen, med meklerens tilråding, til departementet. Departementet avgjør om innsigelsen skal tas til følge og planen endres. Vedtaket er hjemlet i plan- og bygningsloven §§ 5-6, 12-10 og 12-13.»

Den 13.05.22 ble det avhold meglingsmøte mellom Statsforvalteren i Nordland, Nordland Fylkeskommune og Sortland kommune. Det ble følgende enighet/oppsummering av møtet:

Avklaring ift. innsigelse knyttet til trafikale avviklinger:

- Kommunen må lage en trafikkanalyse med oppdaterte trafikktall som følge av regulerte næringsarealer og den avkjørselssituasjon man har blitt enig om.
- Et eventuelt X-kryss må dimensjoneres og utformes i henhold til vegnormalen.
- Dersom det viser seg at det ikke er areal nok til et X-kryss, må krysset utformes som et T-kryss supplert med atkomst nr 5.
- Kostnadsaspektet avklares ikke i denne omgang.
- Avkjørsel nr 2 til Coop Extra kan beholdes, men dette må strammes opp og kommunen må ha dialog med NFK om løsningen.
- Det må vurderes om avkjørsel til Coop Extra via Steiroveien også skal brukes av kunder og ikke bare til varelevering.

Avklaring ift. innsigelse knyttet til etablering av handel:

Bruks- og utnyttelsesarealet for kombinert bebyggelse og anlegg: næring/forretning reduseres til 3000 m^2. Arealet for lager og utstillingslokaler inkluderes i dette.

Etter meglingsmøtet:

Etter meglingsmøtet utarbeidet Multiconsult AS en trafikkanalyse, datert 04.11.22.
Ifm. trafikkanalysen utarbeidet Multiconsult nye vegtegninger for Steirokrysset inkl. løsninger ved nordgående bussholdeplass og tilknytning til eksisterende gang- og sykkelveger.
Trafikkanalysen og de nye vegtegningene ble tatt opp i samtale mellom Nordland fylkeskommune og Sortland kommune i desember 2022, og der ble følgende fire alternativer drøftet:

1. Den regulerte løsningen med T-kryss
2. Forslag fra Multiconsult: Dagens regulert T-kryssløsning med avkjørsel til Montér som i dag i dette nye krysset
3. Forslag fra Multiconsult: Firearmet, fullkanalisert X-kryss som mot øst skulle betjene hele Strandskog (og gjøre T-kryss-avkjørsel sør for Biltrend overflødig)
4. Rundkjøring.

I brev datert 09.02.23 gir Nordland Fylkeskommune svar ift. de fire alternativene:

1. Regulert T-kryss

- Opprinnelig løsning som er godkjent av vegmyndigheten og som skulle vært bygd som rekkefølgekrav i reguleringsplan Strandskogjordet. Akseptabel løsning for fylkeskommunen.

2. Regulert T-kryss, men med avkjørsel til Montér som i dag

- Fylkeskommunen anser dette som en akseptabel løsning, men med en god del vilkår.

3. Firearmet, fullkanalisert X-kryss som betjener hele Strandskog når hele området er utfylt

- Fylkeskommunen ønsker ikke denne løsningen

4. Rundkjøring.

- Fylkeskommunen ber Sortland kommune om å utrede muligheten for rundkjøring i krysset Steiroveien/Vesterålsgata (fv.82), inkludert en arm i rundkjøringen til Montér. Rundkjøring vil gjøre trafikkavviklingen vesentlig bedre fra Steiroveien og ut på fylkesvegen. Allerede i dag er det kødannelser og med tanke på økt trafikk på grunn av fremtidig boligutbygging, kan rundkjøring være en løsning som gir bedre trafikkflyt. Største utfordring med rundkjøring her, kan være å sikre god atkomst til Coop fra Steiroveien, siden avkjørselen ligger nært fv. 82.

Kommentar:

Sortland kommune har gått videre med alternativ 2 ovenfor.

Multiconsult laget ny vegtegning av Steirokrysset basert på alternativ 2 og fylkeskommunens vilkår (se skissen under pkt. 5.3.5 nedenfor, der det også er vist sporingskurver for mindre kjøretøy i avkjøringen inn til Montér).

Plankartet er endret iht. vegtegningen, men del av Steirokrysset i gjeldende «Reguleringsplan for Strandskogjordet» utelates i planen, for å sikre videreføring av rekkefølgekrav for opparbeidelse av vegløsningene (kryss, fortau, busslomme og avkjørselssanering) i denne planen. I tillegg er punktene som fylkeskommunen satte som vilkår for denne løsningen, innarbeidet i revidert plan og bestemmelsene.

Som følge av innsigelsen om meglingen er bestemmelser for bruks- og utnyttelsesarealet for kombinert bebyggelse og anlegg endret. Det foreslås nå følgende bestemmelser:

- Det tillates ikke enkeltbygg med et bruksareal (BRA) til forretning på over 3000 m^2. To eller flere forretninger skal ikke fremstå eller drives enhetlig. Innenfor NF1 og NF2 tillates det totalt maksimalt 15000 m^2 BRA ny næringsbebyggelse.

Statens vegvesen, brev datert 05.05.21

Statens vegvesen påpeker at Vesterålsgata preges av mange direkteavkjøringer og stor krysstetthet, noe som gir trafikkmessige utfordringer, i form av redusert trafikksikkerhet og fremkommelighet. Reduksjon av antall avkjørsler og kryss har vært en viktig målsetting både for Statens vegvesen og Sortland kommune. I Byplan for Sortland er det bestemmelser om at atkomsten til Strandskogjordet skal løses via Steiroveien. Dette er et viktig for å redusere antall avkjørsler og kryss i Vesterålsgata.

Planforslaget medfører 3 nye kryss/avkjøringer fra fylkesvegen innenfor planavgrensningen. Forslag om direkteadkomst fra fylkesvegen til Strandskogjordet og X-kryss som direkteadkomst fra fylkesvegen til næringsområdet, vil svekke trafikksikkerheten og fremkommeligheten på fylkesvegen. Vegvesenet viser til gjeldene reguleringsplaner samt Byplan Sortland for veg- og adkomstløsninger.

Vegvesenet skriver at endring fra X-kryss i to forskjøvne T-kryss gir ulykkesreduksjon og forbedrer trafikksikkerheten. De anbefaler derfor at det ikke etableres X-kryss med Steiroveien som foreslått.

Videre påpeker vegvesenet at det ikke er regulert fortau langs bussholdeplassen i nordgående retning. Dette må rettes og regulert «annet veggrunn» må forskyves.

Kommentar:
Med bakgrunn i endringene som følge av innsigelsen fra fylkeskommunen anses forholdet til vegløsninger å være ivaretatt.

Sametinget, brev datert 26.04.21
Påpeker at melde- og aktsomhetsplikten etter kulturminneloven er ivaretatt i bestemmelsene, og har ingen øvrige merknader.

Norges arktiske universitetsmuseum (UM), brev datert 15.05.21 og brev datert 31.05.21
Planforslaget omfatter utvidelse av eksisterende utfylling i sjø for Strandskog næringsområde (N/F10) sør for Sortland småbåthavn. Utfyllingstiltaket blir relativt omfattende og UM ser behov for marinarkeologisk registrering. UM kan gjennomføre befaring av Strandskog næringsområde i uke 21.

Befaring av det planlagte tiltaksområdet i sjø ble gjennomført 28.05.21 av UM på maksimum lavvann. Forundersøkelsen påviste ikke automatisk vernete kulturminner eller andre funn av kulturhistorisk betydning i sjøarealet innenfor planområdet. Et par mindre andingsvorrer av ubestemmelig alder ble registrert på vestsiden av eksisterende utfyllingsområdet. På grunnlag av resultatene har UM ingen merknader til planforslaget og tiltak i sjø som planlegges.

Dersom en likevel i forbindelse med tiltak skulle komme over funn av kulturhistorisk betydning, må arbeidet stanses og UM straks varsles i henholdt til kulturminneloven §8, andre ledd.

Kommentar:
Ev. hittil ukjente kulturminner er ivaretatt gjennom planens fellesbestemmelser jf. Kulturminnelovens § 8.

Sortland kommune – kommunalteknikk, e-post sendt 04.05.21
Areal BVA1 avsatt til renseanlegg bør endres slik at det blir minimum 35m x 35m. I tillegg må det være snuhammer i tilknytning til vegen til BVA1.

Bakgrunnen er behov for å komme til containerrom i renseanlegget. Det skal benyttes krok-bil for henting av containere, og krok-bil trenger større plass for å komme til containerrom.

Kommentar:
Det har vært kontakt med kommunalteknikk ift. areal som skal reguleres til vann- og avløpsanlegg, og både avgrensning av VA1 (tidligere BVA1) samt vegløsning med vendehammer skal være iht. deres føringer.

Sortland kommune – Helse og omsorg, brev datert 14.05.21
Forutsettes at T-1442 (ang. støy) og T-1520 (ang. støv) følges både i utfyllingsperioden og ved opparbeidings- og utbyggingstiltak i planområdet.

Trafikksikkerhet må ivaretas både ved eksisterende virksomheter, på veger og i områder for myke trafikanter. De påpeker at Fv. 82 og Steiroveien og andre veger i og ved planområdet er skoleveger.

Universell utforming er ivaretatt i planforslaget.

De anbefaler at det bør avklares hvem som skal drifte og vedlikeholde rasteplassen og grønnstrukturområdene.

Videre viser de til helsemessige krav til virksomheter i Forskrift om miljørettet helsevern. de at det

Kommentar:
Forholde til støy og støv er ivaretatt i bestemmelsene. Fare for støy, støv og forurensning vil også bli betydelig mindre nå når utfyllingsområdet N/F10 ikke lenger er med i planen.

Trafikksikkerhet har vært et viktig tema i planarbeidet, også ift. myke trafikanter. Kryss- og vegløsningene som er innarbeidet i det nye planforslaget, bl.a. med endret løsning i Steirokrysset, flytting av internvegen, samt fortau ved bussholdeplassen bedrer trafikksikkerheten ift. tidligere planforslag.

Drift og vedlikehold avklares ikke i reguleringsplaner.

Helsemessige krav for eksisterende og framtidige bedrifter vil følges opp fm. byggesøknad samt gjennom oppfølging og tillatelser iht. annet lovverk.

Advokatene Enoksen & Steiro AS, brev datert 28.02.21
Enoksen & Steiro representerer næringsaktørene i planområdet på nedsida av Vesterålsgata.

De påpekes at næringsaktørene i dag har lovlige atkomster til Vesterålsgata. Hvis atkomstene blir stengt, enten med grunnlag i gammel eller ny reguleringsplan eller på anna grunnlag, vil næringsaktørene ha krav på kostnadsfri etablering av nye atkomster til fylkesvegen. De vil også ha krav på dekning av utgifter som måtte påløpe til etablering av nye tilførselsveger og eventuell flytting/bygging av nye inngangspartier til eksisterende forretningsbygg.

Det vises til formannskapets vedtak, der det er tatt med nye punkter som gjelder utbyggingsavtaler, bl.a. vedtak om at eventuelle utbyggingsavtaler skal være avklart og inngått før igangsetting av endring av avkjørsler og veganlegg inn til området igangsettes.

Utbyggingsavtale inngås i praksis ved større bolig- og/eller næringsutbygginger hvor det er behov for å opparbeide ny kommunal infrastruktur. Det stilles spørsmål ved om det vil være grunnlag for utbyggingsavtale hvor det skal bygges nye avkjørsler og tilhørende atkomstveger til erstatning for eksisterende lovlige avkjørsler som myndighetene vedtar å stenge. Kostnadene til etablering av nye avkjørsler og tilhørende atkomstveger vil måtte dekkes av det offentlige, -det ikke kan kreves økonomisk bidrag fra de berørte grunneierne. Det stilles videre spørsmål ved lovligheten av å ha om utbyggingsavtale i rekkefølgebestemmelsene.

Med unntak av Montér, vil eksisterende atkomster for de øvrige næringsaktørene bli stengt og erstattet med ny atkomst sør for Biltrend. I møte med kommunen er det tidligere avklart at den nye atkomsten sør for Biltrend skulle kombineres med en ny tilførselsveg/internveg på baksiden av eksisterende forretningsbygg. I planforslaget er ikke tilførselsvegen/internvegen tegnet inn. For de næringsaktørene som får eksisterende atkomster stengt, er det en forutsetning at det blir lagt inn veg på baksiden av bebyggelsen, og dette må endres i plankart, beskrivelse og bestemmelsene.

Kommentar:
Økonomiske forhold, inkl. hvem som skal bekoste ulike tiltak, hjemles ikke i reguleringsplaner. Dette er privatrettslige forhold som må avklares i egne prosesser. Det påpekes imidlertid at det har vært dialog mellom næringsaktøren innenfor planområdet og kommunen, og der har også økonomi ift. gjennomføring av endrede veg- og adkomstløsninger vært drøftet.

Fylkeskommunen har satt krav om at det skal innarbeides rekkefølgebestemmelser om at det for større tiltak som berører fylkesvegen (f.eks. ombygging av kryss) skal inngås gjennomføringsavtale med Nordland fylkeskommune. Der dette gjelder tiltak som medfører stenging/ omlegging av eksisterende lovlige adkomster, antas det at en gjennomføringsavtale vil inngås mellom fylkeskommunen og Sortland kommune.

I det nye planforslaget er tidligere internveg som gikk parallelt inntil Vesterålsgata nå lagt øst for dagens bebyggelse (o_KV2). I tillegg er det fra o_KV2 regulert ny felles adkomstveg (f_KV3) til baksiden av Vesterålgata 136, 138 og 140 (Caravan og bilskadesenteret, samt Jakobsen Engros/Staples og Eik maskin).

Advokatene Enoksen & Steiro sendte også et brev datert 24.02.22 hvor ulike prosesser etter offentlig ettersyn kommenteres. Momentene som påpekes synes ivaretatt i nytt planforslag.

Sortland Boligstiftelse – Helse og omsorg, brev datert 05.05.21

Sortland Boligstiftelse eier eiendommene gnr/bnr 15/208, 15/1650 og 15/1651) innenfor planområdet. På to av eiendommene står det boliger. De har følgende merknader:

- Adkomst:

Så lenge eksisterende bygg brukes til boligformål legger det til grunn at dagens adkomst til Vesterålsgata kan opprettholdes.

Ved endret bruk i tråd med reguleringsforslaget, forutsetter det at de tre eiendommer sikres fremtidig adkomst fra nord, og ikke fra sør slik det står i forslaget til bestemmelser. Hvis boligene rives og erstattes av f.eks. kontorlokaler og det er svært viktig at disse sikres adkomst fra nord.

Videre forutsettes det at denne adkomsten fra nord kun gjelder til deres eiendommer, og ikke til eiendommer lengre sør.

- Byggegrense

Det forutsettes at det blir en byggegrense på maks 30 meter fra veg. De ber om at det spesifiseres at parkering og interne veier unntas fra byggegrensen.

Kommentar:

Det er regulert felles veg (f_KV4) som adkomst til Boligstiftelsen eiendommer, og det er sikret i bestemmelsene at gnr. 15 bnr. 1651 har rett til adkomst fra f_KV4 over gnr. 15 bnr. 1650 Denne vegen vil også være adkomst til tilstøtende areal i øst. For øvrig skal reviderte veg- og adkomstløsningene være avklart med fylkeskommunen.

Byggegrensen er maks 30 meter fra fylkesvegen. Iht. bestemmelsene er det bebyggelsen som skal plasseres innenfor byggegrensene.

Fellesstyret Sørhamna Bo-Brygge, brev datert 27.04.21

Under forutsetning av at regulering/trafikkavvikling mot Sørhamna Bofellesskap vil utføres slik som vedleggene til formannskapets vedtak i sak 021/21 viser til, vil Fellesstyret Sørhamna Bo-Brygge tilslutte seg planforslaget når det gjelder nærtilknytning til fellesområdet Sørhamna Bo-Brygge.

I plankartet er det regulert annen veggrunn langs plangrensen mot øst. Dersom fremtidig bruk av denne grunn skulle medføre biltrafikk e.l. forbi Båthavna og Sørhamna Bo-Brygge forbeholder vil de påpeke brudd på reguleringsplanen og protester må påregnes.

Kommentar:

Planområdet er redusert, og større deler av forretnings-/næringsområdet samt deler av blå/grønnstrukturen er tatt ut av planen. Endringene som foreslås anses ikke å få følger for trafikkavvikling mot Sørhamna eller nærtilknytning til fellesområdet Sørhamna Bo-Brygge.

Regulert annen veggrunn er sidearealer langs veg og det disse arealene skal ikke benyttes til kjøring. Iht. Bestemmelsene skal annen veggrunn nyttes til grøntareal, skjæringer, fyllinger, støttemurer, grøfter, trafikkutstyr og vegrekkverk. Arealene som ikke er eksponert mot sjø, skal tilsåes og beplantes.

2.6 Endringer av planforslaget etter offentlig ettersyn:

Plankart

- Iht. formannskapets vedtak den 25.02.21, er planområdet betraktelig redusert ift. forslaget som lå ute til offentlig ettersyn. Mesteparten av området som i Byplan Sortland er betegnet som N/F10 er tatt ut av planen, med unntak av arealene langs dagens fylling i øst hvor det nå fortrinnsvis planlegges ny internveg. Dette medfører at størstedelen av utfyllingsområdet i øst, hvor det skulle tilrettelegges for ny forretnings- og næringsbebyggelse, ikke lenger reguleres i denne planen. Planområdet er redusert fra ca. 103 dekar til ca. 67,6 dekar.
- Arealene som reguleres til byggeområde for næring/forretning, inngår i gjeldende reguleringsplaner, med unntak av et område i sør/sørvest (det som i Byplan Sortland er benevnt SI01 og mindre del av LNF-formål og bruk og vern i sjø og vassdrag) og et mindre areal i nordøst. Mye av området er også allerede utbygd, mens området i sør (hovedsakelig SI01 i Byplanen) og arealene i nord er ubebygd.
- Med bakgrunn i at planområdet er redusert, mesteparten allerede regulert til næringsbebyggelse, samt endrede bestemmelser ift. utnyttelse, vil ikke planforslaget komme inn under krav om konsekvensutredning.
- Som følge av innsigelsen fra fylkeskommune, samt etterfølgende megling og dialog er deler av Vesterålsgata endret iht. vegtegninger utarbeidet av Multiconsult, men selve Steirokrysset er utelatt:
  - ~~Areal for krysset er utvidet og det er bl.a. innarbeidet venstresvingefelt i Vesterålsgata for de som kommer sørfra. Steirokryssets arm ned mot sjøen (Montér) er smalnet inn, for kun å håndtere mindre kjøretøy.~~ ~~Det er videre foretatt justering av avkjørsler og tilpasninger til gang- og sykkelveger.~~ Selve Steirokrysset er tatt ut av plankartet, men det er regulert trafikkøy nord for krysset og det er foretatt noe justering for tilpasninger til gang- og sykkelveger. Adkomst til gnr/bnr 15/925 er endret til avkjørselspil.
  - Regulert adkomst fra Vesterålsgata til gnr/bnr 15/17 er tatt ut av planen.
  - Det er regulert fortau langs hele bussholdeplassen på østsiden av Fv. 82.
  - Det er regulert «Stenging av avkjørsel» der Snekkerveien går ut mot Fv. 82.
  - Det er regulert fotgjengerfelt der det planlegges krysningspunkt over Fv. 82 og Steiroveien.
- Vegen som tidligere var regulert parallelt med og inntil Vesterålsgata, er nå flyttet slik at den ligger øst i planområdet.
- Fra den nye internvegen o_KV2, er det regulert ny felles adkomstveg (f_KV3) til baksiden av Vesterålgata 136, 138 og 140 (gnr/bnr 15/144, 15/477, 15/629 og 15/2183).
- Etter interne avklaringer er det regulert vendehammer i tilknytning til veg til o_VA1. Det er i tillegg gjort mindre justeringer på avgrensningene av o_VA1 og EA1.
- Etter dialog med Vestall AS er tidligere faresoner for høyspenningsanlegg endret til Infrastruktursoner med krav vedrørende infrastruktur. Sonene er også endret, slik at de ivaretar eksisterende høyspentkabler, samt framtidige traseer for høyspentkabler som vil flyttes/legges.
- Det har vært interne avklaringer i kommunen ift. eksisterende og framtidige VA-ledninger, og sikringssoner for VA-ledningen er oppdatert iht. dette.
- En av sikringssonene for VA-ledninger lå i forrige planforslag innenfor arealer regulert til blå/grønnstruktur. Siden planområdet er redusert, er det regulert «Bruk og vern av sjø og vassdrag» der VA-ledningen går videre ut i sjøen.
- Alle feltnavnene er oppdatert iht. gjeldende SOSI-standard, og feltene er nummerert.

Reguleringsbestemmelser

- Bestemmelsene er oppdatert iht. endringene som er gjort i planen.
- Som følge av innsigelsen fra fylkeskommunen, samt andre merknader til planen, er bestemmelsene for utnyttelse innenfor området endret. Bestemmelsene sikrer nå at det ikke tillates enkeltbygg med et bruksareal (BRA) til forretning på over 3000 m^2 innenfor NF-områdene, og at to eller flere forretninger ikke skal fremstå eller drives enhetlig. Dette er også i samsvar med bestemmelsene i Byplan Sortland. I tillegg er det satt begrensninger om at det innenfor NF1 og NF2 tillates totalt maksimalt 15000 m^2 BRA ny næringsbebyggelse.
- Som følge av innsigelsen fra fylkeskommune, samt etterfølgende megling og dialog er følgende punkt tatt inn i bestemmelsene:
  - ~~Rekkefølgekrav for oppstramming av adkomsten til Gnr/bnr 15/17 (Coop) fra Fv. 82.~~
  - Rekkefølgekrav om at det skal utarbeides detaljert byggeplan for tiltak som berører og grenser til Vesterålsgata (fv. 82), og at byggeplanene skal oversendes Nordland fylkeskommune for godkjenning
  - Rekkefølgekrav om at når avkjørsel sør for gnr. 15 bnr. 1815 er etablert og interne atkomstveger gjør det mulig, skal direkteatkomsten til gnr. 15 bnr. 925 kun benyttes av mindre kjøretøy, og at vareleveranse med vogntog skal skje via ny avkjørsel i sør.
  - Rekkefølgekrav om at det ved større tiltak som berører fylkesvegen (f.eks. ombygging av kryss) skal inngås gjennomføringsavtale med Nordland fylkeskommune.
- Det foreslås at nødvendige takoppbygg for heiser, trapper og tekniske installasjoner tillates utover maksimal gesimshøyde med inntil 4 m for maksimalt 5 % av takflaten, mot inntil 2 m slik det sto i tidligere planforslag.
- Pga. at det ikke lenger er regulert adkomstveg parallelt med Vesterålsgata, er følgende bestemmelse fjernet: *«Varelevering med vogntog via adkomstveg parallelt med Vesterålsgata skal foregå utenom kl. 09.00 – 17.00 på hverdager»*.
- Det er presisert hvilke samferdselsanlegg som er offentlige, felles og private.
- Innenfor infrastruktursonene er det sikret at det ikke tillates tiltak nærmere enn 2 meter fra senter eksisterende og framtidig ledning. Samtidig er det innarbeidet at byggeforbudet utgår for aktuelle eksisterende høyspentkabler som legges om eller fjernes.
- Det er innarbeidet rekkefølgekrav om at detaljprosjektert overvannsplan skal utarbeides og godkjennes før det gis igangsettingstillatelse.
- Det er innarbeidet rekkefølgekrav som sier at lokalstabilitet som følge av ev. planlagt terrenginngrep i planområdet skal vurderes/prosjekteres og dokumenteres av geotekniker.

ROS-analyser

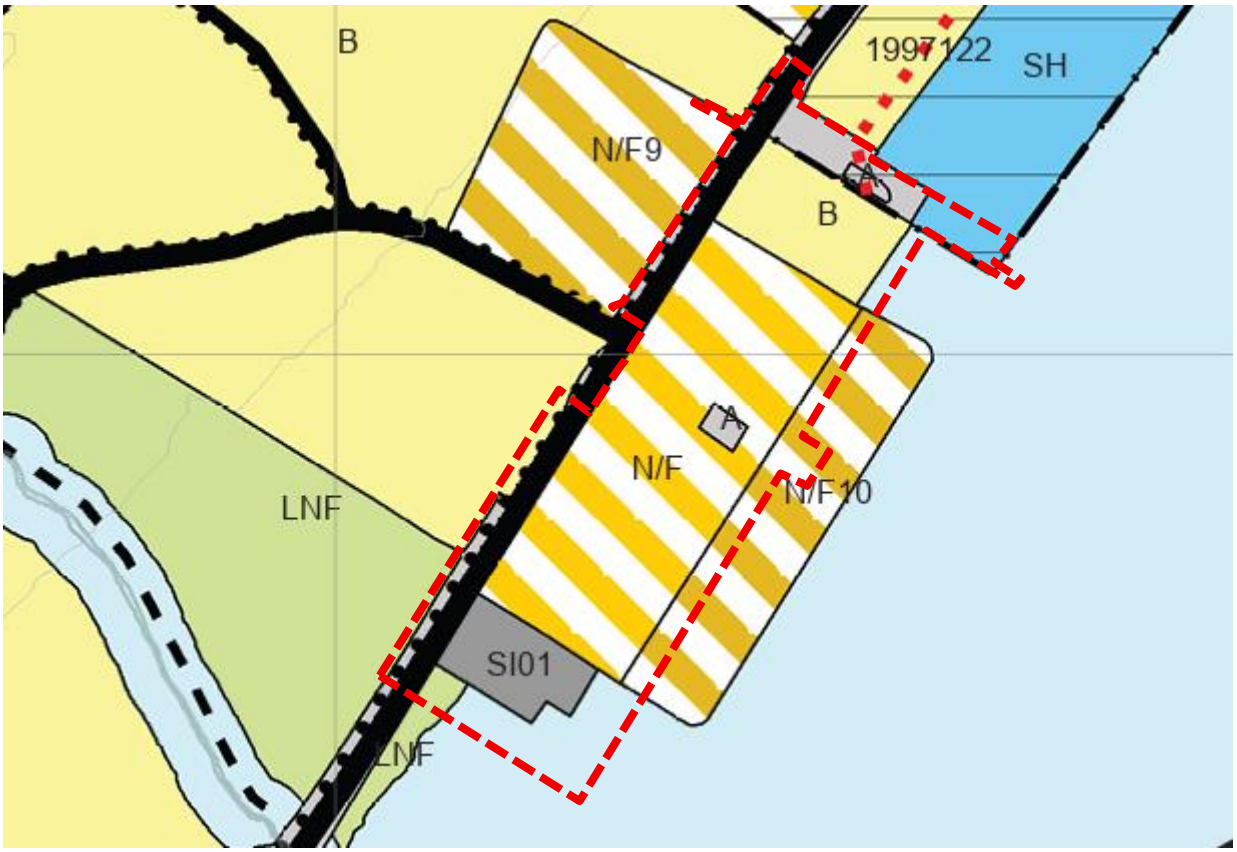
ROS-analyse som var utarbeidet til planforslaget som lå på høring i 2021, fulgte ikke DSB sin veileder. Det er derfor laget ny ROS-analyse iht. DSBs veileder.

Kommunen har fått utarbeidet følgende rapporter

- Geoteknisk notat: vurdering av områdestabilitet, dat. 22.08.25, utarbeidet av Geotekniker AS.
- Uavhengig kontroll av områdestabilitet, dat. 12.09.25, utarbeidet av Geoteknikk Consult AS.
- Geoteknisk notat: vurdering av områdestabilitet, dat. 16.09.25, utarbeidet av Geotekniker AS.
- Flom- og overvannsnotat, datert 29.08.25, utarbeidet av Plan1 AS.

3. GJELDENDE PLANER

3.1 Byplan Sortland (kommunedelplan), PlanID: 2014001



Utsnitt av Byplan Sortland, vedtatt 2015. Planområdet består hovedsakelig av feltene merket N/F (eksisterende næringsområde), SI01 (informasjonsområde), B (eksisterende boliger) og går også litt ut i områder for sjø og vassdrag. Mindre deler berører N/F10 (utvidelse av næringsområde). I tillegg inngår det arealer for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur samt et mindre LNF-areal. Avgrensning for ny detaljregulering for Strandskog næringsområde er markert med rød stiplet linje.

Området er i Byplan Sortland (vedtatt 2015) avsatt til kombinert bygge- og anleggsformål (næringsbebyggelse og forretning), boligformål, samferdsels- og infrastrukturformål inkl. informasjonsområde (SI01) samt LNF-formål og bruk og vern i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone i sør. Størstedelen av arealene omfatter N/F (nåværende næring/forretning), men berører også i noen grad N/F10, hovedsakelig der ny internveg planlegges).

I Byplanen er det ikke egne bestemmelser til N/F, men under pkt. 2.10.1 - Generelle bestemmelser for nærings- og forretningsområder, står det bl.a. at det ikke tillates enkeltbygg med et bruksareal til forretning på over 3000 m^2, og at to eller flere forretninger ikke skal fremstå eller drives enhetlig. Forretninger for storhandel skal ha en markedsdekning ut over kommunegrensen. Det er videre listet opp hvilke varegrupper som går inn under plasskrevende varer, og hvilke varegrupper som ikke tillates innenfor storvarehandel.

I pkt. 2.10.1 står det også at alle bestemmelsene i pkt. 2.9.1 gjerder uavkortet for de kombinerte områdene. Dette omfatter plankrav og generelle bestemmelser for nærings- og forretningsområder.

Bestemmelsene pkt. 2.10.3 slår fast at næringsarealet (N/F10) skal nyttes til utvidelse av eksisterende næringer, at det bare skal legges opp til handel med plasskrevende varer og at det maksimalt kan etableres 1000 m^2 BRA forretningsareal i området. Det er videre gitt rekkefølgebestemmelse om at

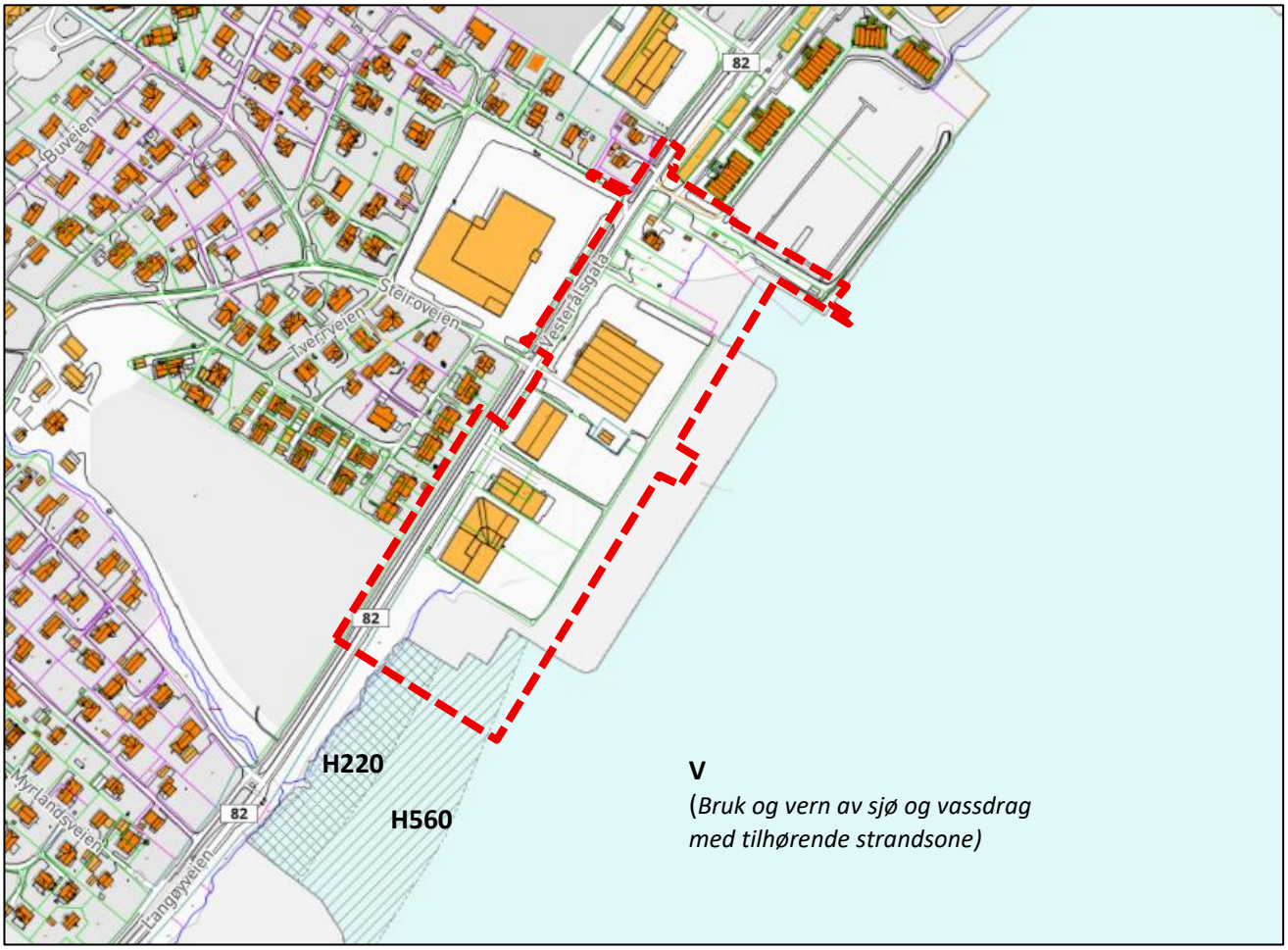
det skal etableres nytt kryss på FV82 (Vesterålsgata) og ny adkomstveg sør for området før utbygging, samt at dette skal inkludere utfylling av et areal til turistinformasjon (SI01).

I formannskapssak 148/17 (vedtatt 19.10.2017) ble det vedtatt at man skal gå bort fra Byplanens intensjon for arealformålet SI01 – Informasjonsområde. Vedtaket lød som følger:

> *Sortland kommune anser det ikke som realistisk at informasjonsområdet, slik beskrevet i byplan vil kunne realiseres. Sortland kommune vil vurdere alternative arealformål, herunder næringsformål, veiformål eller grønnstruktur, som alternativ for den videre planprosessen»*

3.2 Kommunedelplan for Interkommunal kystsoneplan for Vesterålen (PlanID: 1870_2021357)

Den Interkommunale kystsoneplanen for Vesterålen er en felles kommunedelplan for sjøområdene i de seks Vesterålen-kommunene, inkludert Sortland. Planen ble vedtatt av Sortland kommunestyre den 22.06.23.



Utsnitt fra kommunens kartportal (Kommunekart.no) som viser Kommunedelplan for Interkommunal kystsoneplan for Vesterålen. De lyseblå arealene har arealformål «Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone» (V). For arealer med skravur i to retninger er det «Gul støysone fra veg» (H220). Der det er skrå skravur er det hensynssone «Bevaring naturmiljø» (H560). Avgrensning for ny detaljregulering er markert med rød stiplet linje.

Kystsoneplanen gir overordnede føringer for bruk og vern av kyst- og sjøarealer, og Strandskog næringsområde, som ligger langs kysten, vil måtte forholde seg til bestemmelsene til planen.

Planen styrer sjøarealet, ikke direkte landarealene i selve næringsområdet. Det betyr at den i seg ikke gir detaljerte regler for Strandskog næringsområde på land, men setter rammer for bruk av sjø og

strandsonen som kan påvirke sjørettede aktiviteter og tilknytning til sjøen. Det betyr også at tiltak som utfylling, etablering av kaianlegg, brygger og andre sjørelaterte tiltak vil vurderes i lys av kystsoneplanens bestemmelser.

Planen legger vekt på bærekraftig bruk og opprettholdelse av økosystemtjenester, noe som innebærer strengere krav til vurdering av miljøpåvirkning ved nye tiltak i kystsonen. Dette kan påvirke hvilke typer næringsaktiviteter som kan få tillatelse.

Nedenfor er bestemmelser for aktuelle arealformål og hensynssoner gjengitt, i tillegg til generelle bestemmelser er omtalt.

Iht. pkt. 3.1 i de generelle bestemmelsene til kystsoneplanen er det krav om at det skal utarbeides reguleringsplaner før arbeid og tiltak som nevnt i PBL § 20-1 kan finne sted.

I pkt. 3.2 er det egne bestemmelser ang. hensyn til miljø, natur, landskap, estetikk og kulturmiljø.

Iht. pkt. 3.3 er det krav om at der fare for kvikkleire ikke er vurdert, må det gjennomføres geoteknisk vurdering av kvikkleirefaren. Dersom det påvises kvikkleire, må områdestabiliteten vurderes og avbøtende tiltak konkretiseres. I pkt. 4.1 står det videre at det ved utbygginger som omfatter mudring, utfylling og flytting av masser skal grunnforholdene dokumenteres. Hvis det er påvist eller mistenkes forurenset grunn, skal dette også undersøkes.

Arealformål:

4.2 Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone (Hovedformålet) – V

Sjøarealer som er merket med påskrift V er allmenne sjøområder som kan nyttes til natur, ferdsel, fiske og friluftsliv.

a) Akvakultur er ikke tillatt.

b) Utfylling og deponering i sjø, flytebrygger og kaianlegg eller andre tiltak er ikke tillatt. Flytebrygger som ligger i sammenheng med vedtatte utbyggingsformål som grenser til sjø, kan etableres. Mindre tiltak i sjø, tilknyttet naturbasert reiseliv og gårdsturisme / turisme som badstuer, grillhytter, badestamper og andre mindre tiltak kan som hovedregel aksepteres.

c) Det kan foretas fremtidige utbygginger (moloer, kaier, havner, utdypinger av farled, etc.) etter avklaring gjennom reguleringsplan

d) Utlegging av sjøledninger for vann, avløp, varmepumper, strøm- og telenett kan tillattes på havbunnen.

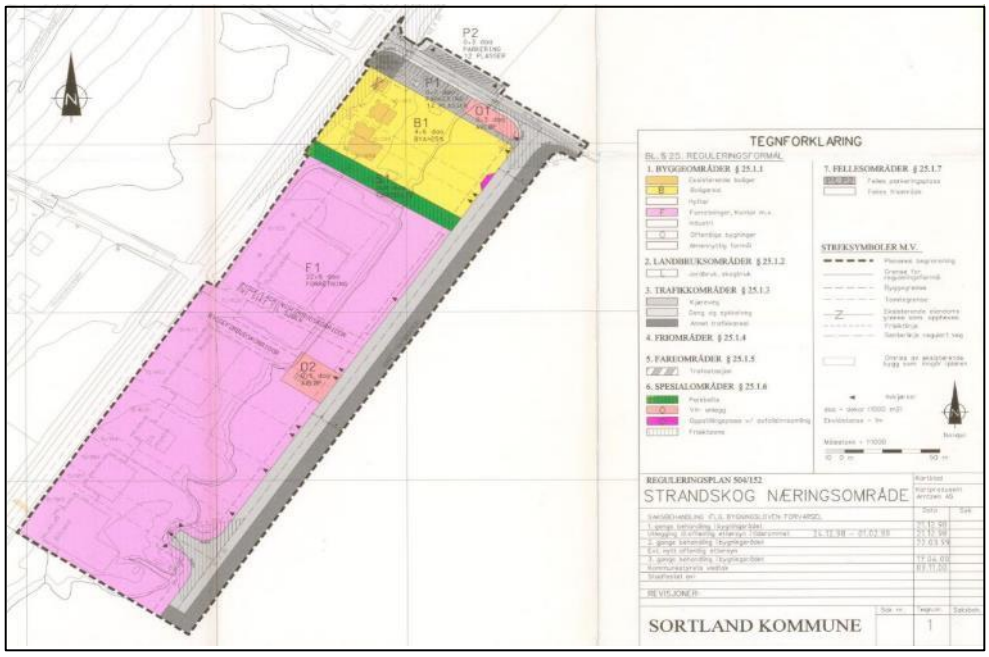
6.5 Hensyn naturmiljø H560

Innenfor hensynssonen har naturmiljø prioritet.

3.3 Gjeldende Reguleringsplan for Strandskog næringsområde, PlanID: 2000152

Reguleringsplan for Strandskog næringsområde ble vedtatt i 09.11.00. Denne planen inngår i sin helhet innenfor ny Reguleringsplan for Strandskog næringsområde som nå utarbeides og vil bli erstattet av når ny reguleringsplan blir vedtatt.

Gjeldende plan regulerer området hovedsakelig til forretninger og kontor. To eksisterende boliger er regulert til boligformål. Planen legger opp til adkomst til området via en avkjørsel nord i området, samt en internveg lagt ytterst på en fylling i sundet. Den regulerte adkomstløsninga er ikke realisert.



Gjeldende reguleringsplan for Strandskog næringsområde, PlanID 2000152, vedtatt 2000. Planområdet er hovedsakelig regulert til forretnings- og kontorformål. Adkomst til næringsområdet er regulert via avkjørselen til Sørhamna Bobrygge og småbåthavna.

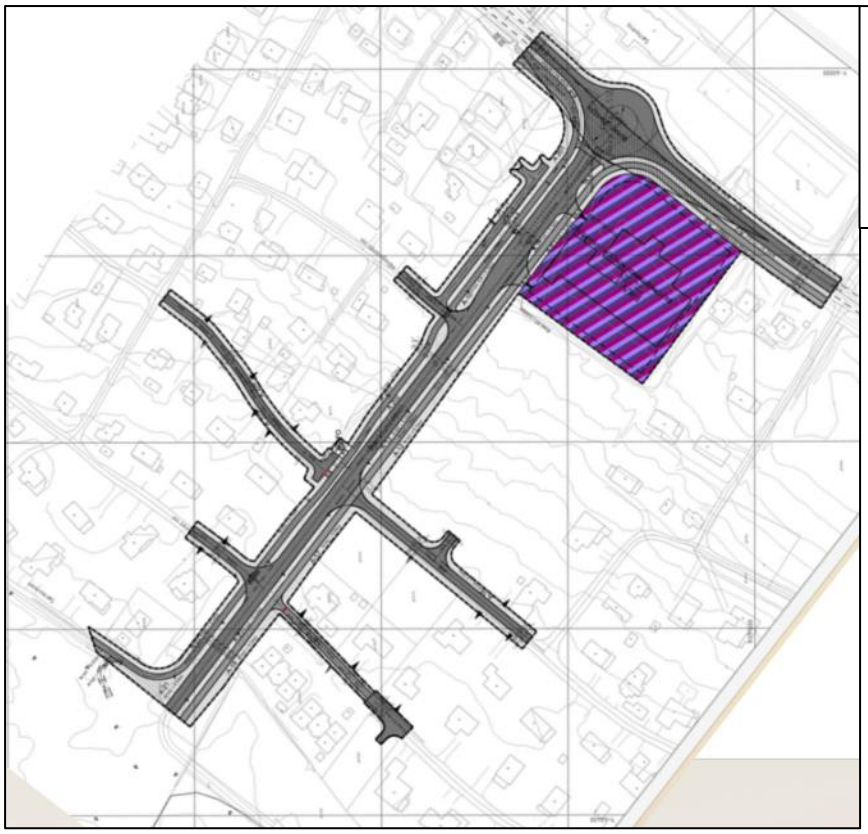
3.4 Tilgrensende reguleringsplaner som delvis også berøres

Sørhamna bebyggelsesplan, PlanID: 1997122



Sørhamna bebyggelsesplan, vedtatt 06.11.97, med Sørhamna Bobrygge og småbåthavna. Planavgrensninga og arealene i sør har blitt endret ut fra vedtak av Strandskog næringsområde i 2000. Ny Detaljregulering for Strandskog næringsområde grenser til og delvis overskrider søndre del av Sørhamna bebyggelsesplan. Aktuell del vil bli erstattet av Detaljregulering for Strandskog næringsområde når denne blir vedtatt.

Reguleringsplan for Bjørklundveien, Nedre del, PlanID: 2007224



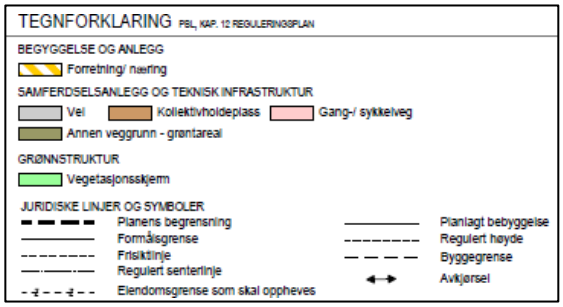


Reguleringsplan for Bjørklundveien, Nedre del, vedtatt 21.06.07.

Ny Detaljregulering for Strandskog næringsområde grenser til og delvis overskrider helt søndre del av Reguleringsplan for Bjørklundveien, Nedre del. Aktuell del vil bli erstattet av Detaljregulering for Strandskog næringsområde når denne blir vedtatt.

Detaljregulering for Strandskogjordet, PlanID: 2015326





Utsnitt av Detaljregulering for Strandskogjordet, vedtatt 22.09.16, viser forretnings- og næringsområde på vestsiden av Vesterålsgata. Planen viser samtidig vegformål med stenging av avkjørsler til Strandskog næringsområde og boliger på østsiden av Vesterålsgata. Den viser også busslomme inn mot Strandskog næringsområde.
Ny Detaljregulering for Strandskog næringsområde grenser til og overskrider deler av Detaljregulering for Strandskogjordet. Dette omfatter regulert del av Vesterålgata med kryssområder, langsgående gang- og sykkelveger og annen veggrunn. Disse delene av planen vil bli erstattet av Detaljregulering for Strandskog næringsområde når denne blir vedtatt.

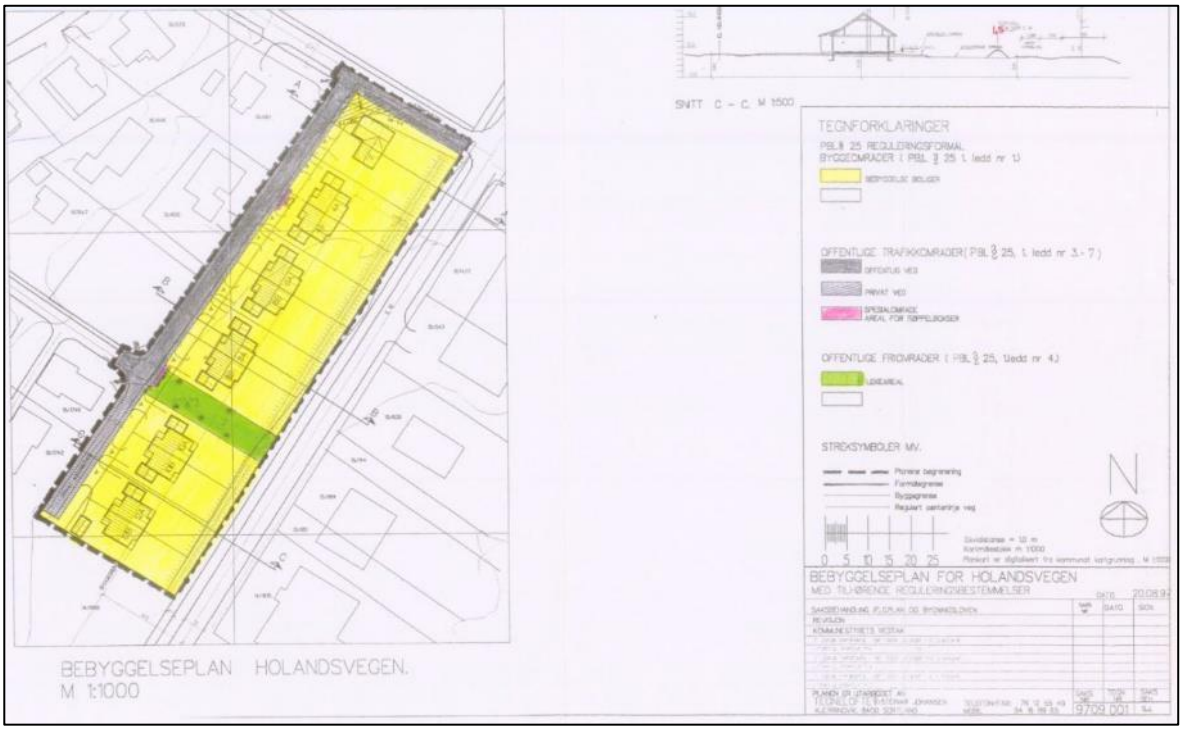
Reguleringsplan for Rv 19 m/gang- og sykkelveg Steirovegen – Myrlandsvegen, PlanID: 1983064



Reguleringsplan vedtatt 15.01.83, viser areal (L) regulert til landbruksområder; jordbruk og skogbruk, samt (P) regulert til friområder; park, turveg, lekeplass. Disse arealene er vist i Byplan Sortland som boligområde og LNF-område. Areal for kjøreveg og gang- og sykkelveg henger naturlig sammen med innregulert areal i plan for Strandskogjordet.

Ny Detaljregulering for Strandskog næringsområde grenser til og overskrider deler av Reguleringsplan for Rv 19 m/gang- og sykkelveg Steirovegen – Myrlandsvegen. Dette omfatter del av Vesterålgata samt foreslått regulert langsgående gang- og sykkelveg og annen veggrunn, som i Reguleringsplan for Rv 19 m/gang- og sykkelveg Steirovegen – Myrlandsvegen er regulert til fortau og deler av arealene som er regulert til landbruksområde og friområder. Disse delene av planen vil bli erstattet av Detaljregulering for Strandskog næringsområde når denne blir vedtatt.

Bebyggelsesplan Holandsvegen, PlanID: 1998140



Bebyggelsesplan fra 20.08.97 som viser boligbebyggelsen langs Vesterålsgata mot Holandsvegen. Et lekeareal er også innregulert. Ny Detaljregulering for Strandskog næringsområde grenser til og overskrider mindre deler av Bebyggelsesplan Holandsvegen helt i sørøst. Dette omfatter mindre del regulert til boligbebyggelse sørøst for Holandsveien 12A og 12B, der det nå foreslås regulert gang- og sykkelveg og annen veggrunn. Disse delene av planen vil bli erstattet av Detaljregulering for Strandskog næringsområde når denne blir vedtatt.

Reguleringsplan for Friareal Strandskog, PlanID: 1964021



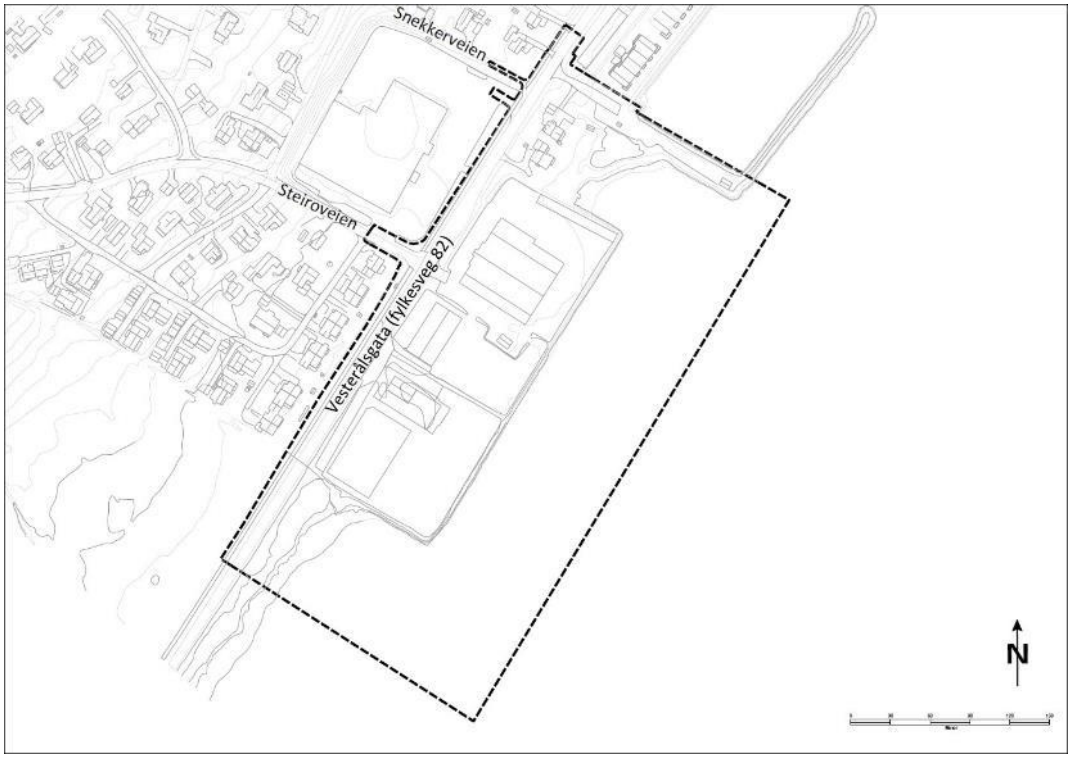
Reguleringsplan for Friareal Strandskog ble stadfestet i 03.07.64. Deler av denne planen har blitt erstattet av reguleringsplan for Strandskogjordet. De delene av reguleringsplanen som fortsatt gjelder vises i utsnittet ovenfor (fra kartinnsynsløsningen til Sortland kommune).

4. PLANOMRÅDET



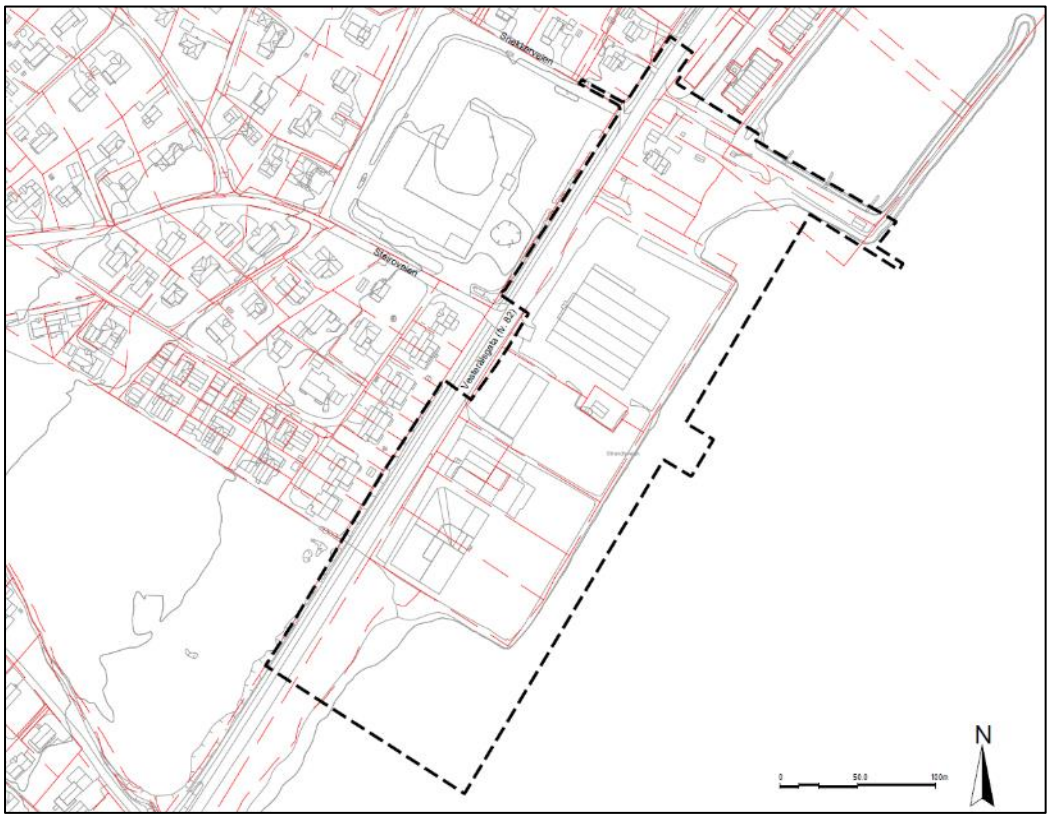
Illustrasjon som viser avgrensning av planområdet som ble varslet ved planoppstart.

Etter politiske behandlinger og føringer for veg- og krysssløsninger (se kap. 2.3), ble planområdet endret noe.



Illustrasjonen over viser redusert planavgrensning slik den var ved offentlig ettersyn i 2021.

Som følge av merknadene som kom ved offentlig ettersyn av planforslaget i 2021, har planområdet blitt betydelig redusert, og det vesentligste av N/F10 er tatt ut av planen (se kap. 2.6).



Illustrasjonen over viser redusert planavgrensning ~~slik den var ved~~ etter offentlig ettersyn i 2021.

4.1 Beliggenhet, omfang og adkomst

Planområdet utgjør om lag 67,6 daa og ligger sør for bykjernen i Sortland, mellom Vesterålsgata og Sortlandsundet. Området omfatter eksisterende næringsområde øst for Vesterålsgata, noe arealer i sundet og to boligeiendommer. I tillegg ligger deler av Vesterålsgata (Fv. 82) ~~og Steiroveien~~, deler av småbåthavna ved Sørhamna og trafikkarealer ved adkomsten til småbåthavna innenfor området.

4.2 Dagens bruk og eksisterende infrastruktur

Området nyttes pr. i dag til plasskrevende handel, engrosvirksomhet og bolig (en enebolig).

Det ligger et kommunalt renseanlegg, en pumpestasjon og to trafoer i planområdet.

I tillegg er det deler av ei småbåthavn i nord med tilhørende parkering og utsettingsrampe.

4.3 Bilder fra planområdet



Deler av småbåthavna ved Sørhamna m/parkering, utsettingsrampe og kommunal pumpestasjon.



Adkomstveg nord i planområdet (sett fra øst mot vest).
Vegen gir adkomst fra Vesterålsgata til småbåthavna, boliger i Sørhamna og kommunal pumpestasjon.



Montér med inngangsparti og parkering mot Vesterålsgata (gnr. 15 bnr. 925). I bakgrunnen sees blå tomannsbolig innenfor planområdet med adresser Vesterålsgata 128 og 130. Denne er nå revet/fjernet.



I forgrunnen: kommunalt renseanlegg i forlengelse av Steiroveien. Bak: næringsbygg Vesterålsgata 136, Caravan og bilskadesenteret (gnr/bnr 15/477).



Næringsbygg i Vesterålsgata 138 og 140, Jakobsen Engros/Staples og Eik maskin (gnr/bnr 15/144 og 15/629,2183). Vesterålsgata 136, Caravan og bilskadesenteret (gnr/bnr 15/477) i bakgrunnen.



Biltrends forretningslokale, med parkeringsareal mot Vesterålsgata (gnr/bnr 15/884 og 15/1815).



Dagens søndre avgrensning av næringsområdet. Området som ikke er fylt ut, er i Byplan Sortland avsatt til samferdselsformål med tanke på etablering av et informasjonsområde i innfarten til Sortland fra sør.

4.4 Bebyggelse

Planområdet er utbygd med næringsbebyggelse og typisk bebyggelse for lager- og verksted-virksomhet, samt handel med plasskrevende varer. En del av forretningene driver handel med varer som må lagres utendørs, for eksempel biler, campingvogner, landbruksmaskiner, trelast osv. Nord i planområdet, på gnr. 15 bnr. 263 står det en bolig.

I nær tilknytning til planområdet (influensområde) ligger Steiro og Lamarka. I dette området ligger ulike foretak, boligfelt, skole, barnehage, offentlig tjenesteyting, og arealer for fremtidig boligutvikling.

4.5 Trafikkforhold

Eksisterende avkjørsler/kryss i planområdet er vist med rød strek i illustrasjonen under (svart, stiplet strek viser plangrense meldt i oppstart av planarbeidet):



A	T-kryss som gir adkomst til Biltrend, Eik-senteret, Vesterålen Caravan, Jakobsen Engros AS mfl. Denne adkomsten er vedtatt stengt gjennom vedtak av reguleringsplan for Strandskogjordet.
B	X-kryss som knytter Steiroveien til Vesterålsgata, og gir adkomst til Montér på motsatt side av gata. Adkomsten ned mot næringsområdet på sjøsida er vedtatt stengt gjennom vedtak av gjeldende reguleringsplan for Strandskogjordet (kun avkjøringen inn til Montér inngår i planen).
C	Avkjørsel til tidligere tomannsbolig som nå er revet.
D	T-kryss som knytter Snekkerveien til Vesterålsgata. Vedtatt stengt i forbindelse med regulering av Strandskogjordet, skal bare knyttes til gang- og sykkelvegen. Det er gitt midlertidig godkjenning fra Statens vegvesen om bruk av denne adkomsten for å avlaste Steirokrysset inntil ombyggingen der er ferdig. Brukes som adkomst til Coop Extra i dag.

E	T-kryss som gir adkomst til boliger i Sørhamna, småbåthavna og én enebolig. Reguleringsplan fra 2000 regulerer adkomst til næringsområdet via dette krysset.
F	Avkjørsel til én enebolig.
G	Avkjørsel til én enebolig.

Det har vært heftet usikkerhet ved trafikkmengden i området, der særlig Steirokrysset utgjør en variabel med stor døgnvariasjon. Iht. tidligere opplysninger fra Sortland kommune, er det spesielt i morgenrushet kødannelse fra Steirokrysset og vestover langs Steiroveien, mens det er liten eller ingen kødannelse gjennom dagen og ettermiddag

Som nevnt i kap. 2.5, utarbeidet Multiconsult AS en trafikkanalyse for kysset Vesterålsgata x Steirovegen, som oppfølging av innsigelsen fra Fylkeskommunen og etterfølgende megling. Som grunnlag for analysen ble det utført trafikktellinger tirsdag 25.10 .22 (morgen, kl. 0730 – 0900) og torsdag 27.10.22 (ettermiddag; kl. 1500 – 1630). Disse tellingene viste at høyeste timetrafikk var i tiden kl. 1515 - 1615. Denne ligger nær 40 % over høyeste time i morgenrushet (kl. 0730 - 0830).

I trafikkanalysen er det videre vurdert hvordan videreutvikling av området vil påvirke Steirokrysset. Det vises til Multiconsults trafikkanalyse datert 04.11.22 for nærmere opplysninger.

Kartutsnittet under viser gjeldende fartsgrenser (km/t) og ÅDT i området (fra Statens vegvesens vegkart). Trafikktallene for Fv 82 gjelder for 2023 og er høyere enn tidligere oppgitte tall.



Kartutsnitt fra www.vegvesen.no, som viser trafikkmengde målt i årsdøgntrafikk, et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde (ÅDT) og fartsgrenser ved de ulike vegene i planområdet.

Det er ikke registrert noen kryss i planområdet som regnes som ulykkespunkt (Statens vegvesens kartløsning). Det er registrert færre enn fire politirapporterte personskadeulykker i løpet av fem år.

4.6 Grunnforhold

Det meste av den bebygde delen av planområdet ligger på ei fylling i sjøen. Eksisterende fylling har to ulike terrengnivåer, slik at bebyggelsen i søndre del av planområdet ligger noe lavere enn bebyggelsen lenger nord. Bebyggelsen i hele området ligger om lag én meter lavere enn Vesterålsgata.



Bilde som viser høydeforskjellen mellom søndre og nordre del av planområdet.

Ifølge kartdata fra NGU, består berggrunnen i området av gabbro og amfibolitt. Ifølge Nasjonal løsmassedatabase (www.ngu.no), ligger planområdet innenfor marin grense i et område som består av marin strandavsetning, sammenhengende dekke. Løsmassene består av marine strandvaskede sedimenter med mektighet større enn 0,5 m. Materialet er ofte rundet og godt sortert. Strandavsetningene ligger som et forholdsvis tynt dekke over berggrunn eller andre sedimenter.

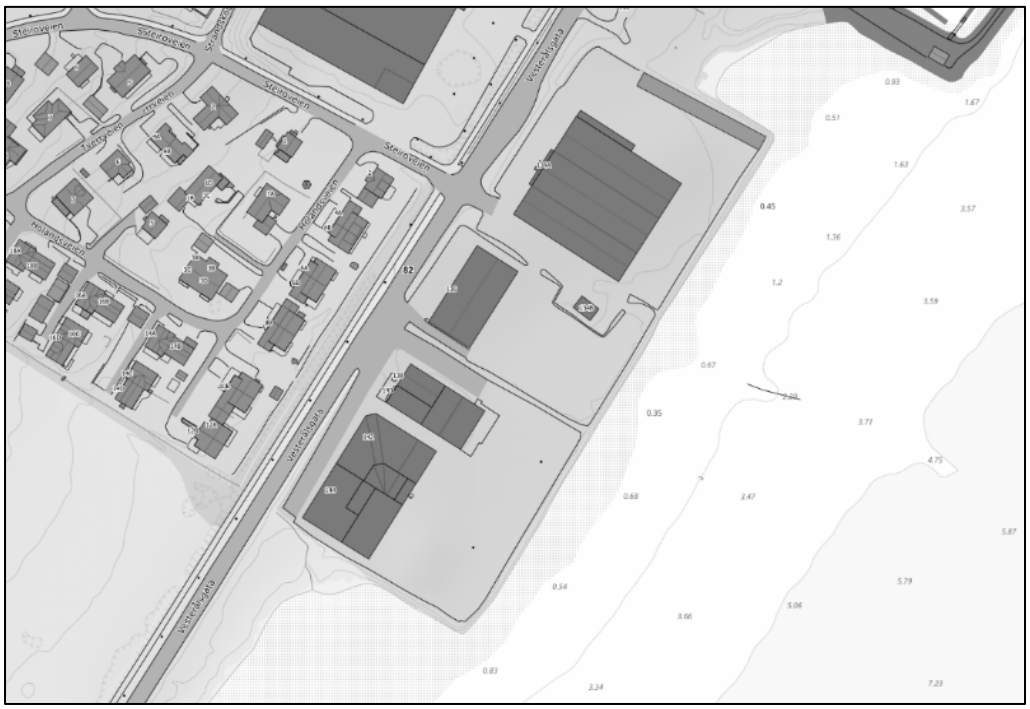
Planområdet er avgrenset med tanke på å utvide fyllinga rundt 20 meter ut i sundet, samt utfylling av arealer sør for eksisterende næringsområde. Det er usikkert om nåværende fylling tåler framtidig trafikkbelastning som adkomstveg til næringsområdet. Når området skal utvides ved fylling i sjø, og ny veg skal bygges helt øst i planområdet, sikres god kontroll på massene og fyllinga for å dimensjonere denne for framtidige interne veger og utbygging.

For å få en nærmere avklaring av grunnforholdene, har Geotekniker AS vært engasjert til å gjøre en vurdering av områdestabilitet i området. I sitt notat har de vurdert områdestabiliteten til å være tilfredsstillende for planområdet.

Videre har Geoteknikk Consult AS utført uavhengig kontroll av Geoteknikers geotekniske notatet, og etter at kontrollrapporten forelå er Geotekniker sitt notat oppdatert iht. kontrollrapporten.

For nærmere detaljer vises det til pkt. 6.11 nedenfor, «Geoteknisk notat, Vurdering av område-stabilitet» datert 15.09.25, utarbeidet av Geotekniker AS og «Uavhengig kontroll av Område-stabilitetskontroll: Vesterålsgata 134A» datert 12.09.25, utarbeid av Geoteknikk Consult AS.

Grunnkartdata fra Høydedata.no, viser at sjødybden i området der fyllingen er tenkt utvidet generelt er i underkant 0,5 - maks. underkant av 1 meter.



Kartutsnitt fra https://hoydedata.no som viser dybdekonturen med dybdepunkt i sjøen i området.

4.7 Radon

Planområdet ligger delvis innenfor aktsomhetsområde for radon (arealene nærmest Vesterålsgata), med statusen «moderat til lav» aktsomhet. Det vises til ROS-analysen datert 21.01.26.

4.8 Støy

Planområdet ligger delvis innenfor både rød og gul sone ift. støy fra Vesterålgata, Fv. 82. Det vises til ROS-analysen datert 21.01.26.

4.9 Vannveger/vannforekomst



Vannregion Nordland er delt inn i to vannområder og planområdet ligger i vannområde «Vesterålen». Selve planområdet ligger innenfor vannforekomsten «Sortlandsundet-sør-ytre».

Den økologiske tilstanden i denne vannforekomsten god mens kjemisk tilstand ikke er klassifisert. Det er liten grad av påvirkning av punktutslipp fra rense-anlegg 2000 PE og utslipp fra akvakultur (Vann-nett).

Kartutsnitt fra Vann-nett som viser vannforekomsten «Sortlandsundet-sør-ytre» (fiolett område). Lokalisering av Strandskog næringsområde er illustrert med svart helt nordvest i vannforekomsten.

Prestelva renner sørvest for planområdet, og er delt i to vannforekomster (Vann-Nett: Miljøtilstand):

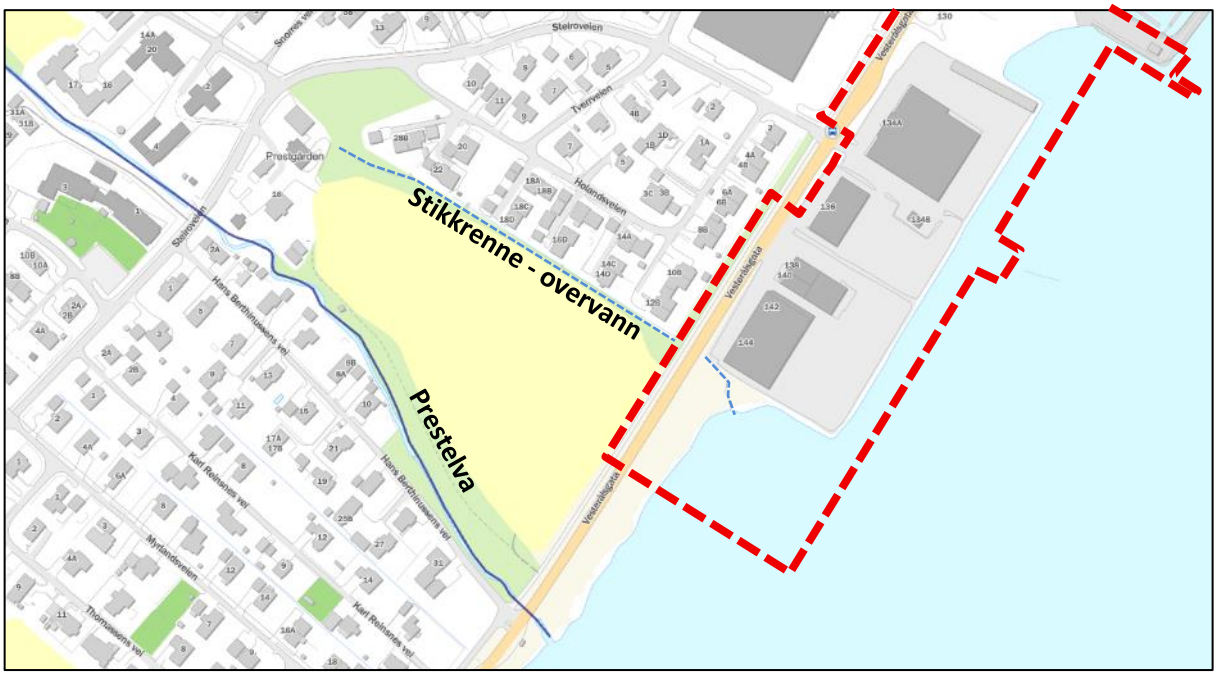
- Prestelva – Sauebekken. Elva har god økologisk tilstand som samsvarer med miljømålet, og er registrert uten påvirkning. Dette samsvarer med miljømålet som er god økologisk tilstand.
- Prestelva nedstrøms samløp Sauebekken. Elva har moderat økologisk tilstand og er påvirket av diffus avrenning fra spredt bebyggelse. Dette avviker fra miljømålet som er god økologisk tilstand.

Kjemisk tilstand er udefinert for begge vannforekomstene.

Det er «Prestelva nedstrøms samløp Sauebekken» som ligger nærmest Strandskog næringsområde, og denne renner på det nærmeste ca. 125 meter fra planområdet og videre ut i fjorden.

Det er ingen registrerte vannveger innenfor tiltaksområdet, og tiltak innenfor området medfører dermed ikke aktivitet eller nye inngrep i vannforekomsten, jf. Vannforskriften § 12.

Sørvest for bebyggelsen langs Hovlandsvegen går det en stikkrenne for overvann fra boligområdet. Denne går i rør under Vesterålsgata og ut i fjorden like sør for gnr. 15 bnr. 1815. Dette er imidlertid en stikkrenne for overvann, og ikke en bekk eller elv.

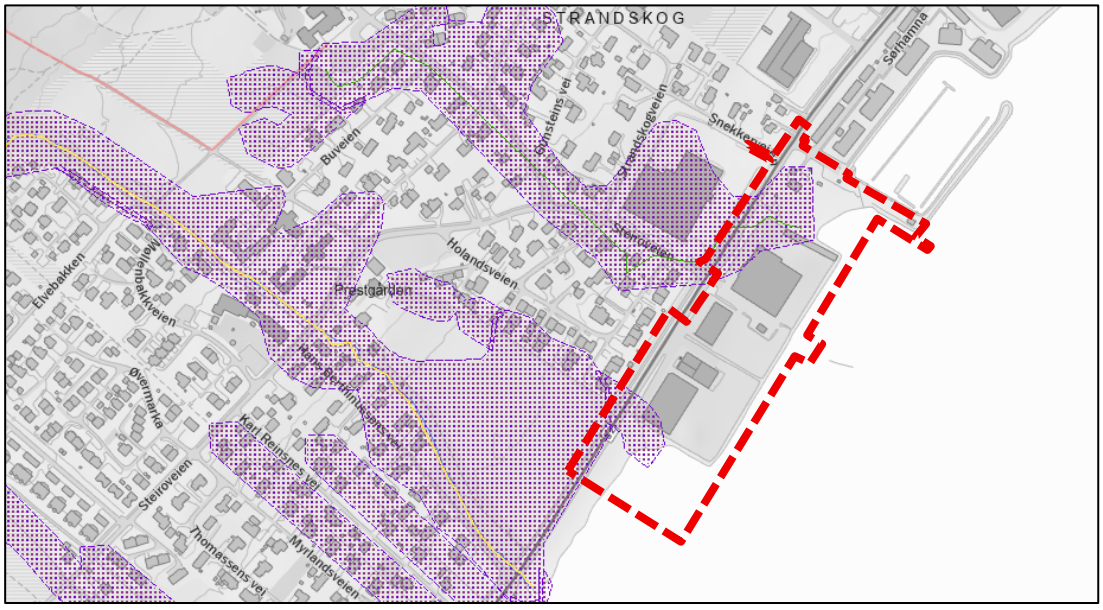


Kartutsnitt fra https://vann-nett.no, som viser elvenett/vannforekomst. Stikkrenne er lagt inn manuelt. Avgrensning for ny detaljregulering er markert med rød stiplet linje

4.10 Flomfare

Deler av planområdet i sør og nord faller inn under aktsomhetskart for flom og kan derfor være utsatt for flom. Aktsomhetsområdet i nord følger Steiroveien med sideveger fra de høyereliggende arealene på vestsiden av Vesterålsgata, over Vesterålsgata og ut i fjorden nord for fyllingen som dagens næringsområde ligger på. Flomaktsomhetsområdet i sør følger stikkrenne med overvann fra boligområdet (se pkt. 4.9 ovenfor) og går ut i fjorden sør for fyllingen med dagens næringsområde.

For flomfare vises det også til ROS-analysen datert 21.01.26.



Kartutsnitt NVE- Atlas som viser aktsomhetsområde for flom.

Årsnedbøren ligger på 1500–2000 mm i året (SeNorge, klimadata).

Klimaendringene medfører en forventet økning i årsnedbøren i Sortland med 20 %. Ifølge klimaprofil Nordland er det forventet at episoder med kraftig nedbør øker vesentlig både i intensitet og hyppighet i alle årstider. For nedbør anbefales et klimapåslag på minst 40 % på regnskyll med varighet under 3 timer. Dette vil stille større krav til overvannshåndteringen (Klimaprofil Nordland).

Plan1 AS har utarbeidet et flom- og overvannsnotat ifm. planarbeidet (dat. 18.08.25). Her er avrenning og drenslinjer vurdert i området vurdert.

I notatet påpekes det at NVE sine flomsonekart viser at deler av planområdet kan ligge innenfor en teoretisk flomsone, men at nyere og mer detaljerte simuleringer av overvannshåndtering, utført med SCALGO på en 200-års nedbørshendelse, viser at vannet i stedet følger eksisterende grøfter og veglinjer uten å berøre planområdet direkte. Dette skyldes områdets topografi og etablerte avrenningsmønster, som effektivt leder overvannet bort fra bebyggbare arealer. Det er derfor vurdert at faren for skadeflom eller problemer med overvann innenfor planområdet er lav. Det legges i tillegg opp til nødvendige overvannstiltak som sikrer forsvarlig lokal håndtering, med fokus på infiltrasjon og fordrøyning i tråd med gjeldende retningslinjer.

Det konkluderes dermed at flom ikke vil være en utfordring for gjennomføring av planen.

Følgende forutsetninger ligger til grunn for vurderingene:

- Analysen tar utgangspunkt i dagens terrengnivå og eksisterende fylling i sjøen. Dersom det gjennomføres større terrenginngrep, fyllinger, utfyllinger eller planeringsarbeider som endrer helningsforhold eller vannets avrenningslinjer, må flom- og overvannsanalysen oppdateres og vurderes på nytt.
- Ved å bruke tretrinnsstrategien vil det sikre at avrenning ut av planområdet ikke øker som følge av tiltaket.
- Det må settes rekkefølgekrav til overvannsplan i bestemmelsene.

Gjennom disse tiltakene og prinsippene vurderes overvannshåndteringen i planområdet som godt ivaretatt, og det forventes ikke at overvann eller flom vil utgjøre noen vesentlig risiko for området i fremtiden.

Klimamodellene gir liten eller ingen endring i midlere vindforhold i dette århundret, men usikkerheten i framskrivningene for vind er stor.

Ved ekstreme nedbørhendelser med snø og regn kan veger bli ufremkommelig under en kortere periode. Brøyting og gode overvannsløsninger vil bidra til å begrense tiden vegene kan være utilgjengelig.

Iht. NVE Atlas ligger det et aktsomhetsområde for flom ifm. havstigning og fare for stormflo innenfor planområdet Deler av planområdet ligger også innenfor område som kan berøres av stormflo ved framskrivning til 2100. Dette er et grovt estimat på maksimale flom-vannstander avhengig av nedbørfeltstørrelser for en ekstrem flom.



Kartutsnitt NVE- Atlas som viser 200-års stormflo i år 2100 (anbefalt framskrivning av havnivå for planlegging, DSB). Her ser vi tydelig at søndre del av eksisterende fylling på Strandskog næringsområde ligger noe lavere enn resten, og er utsatt for flom.

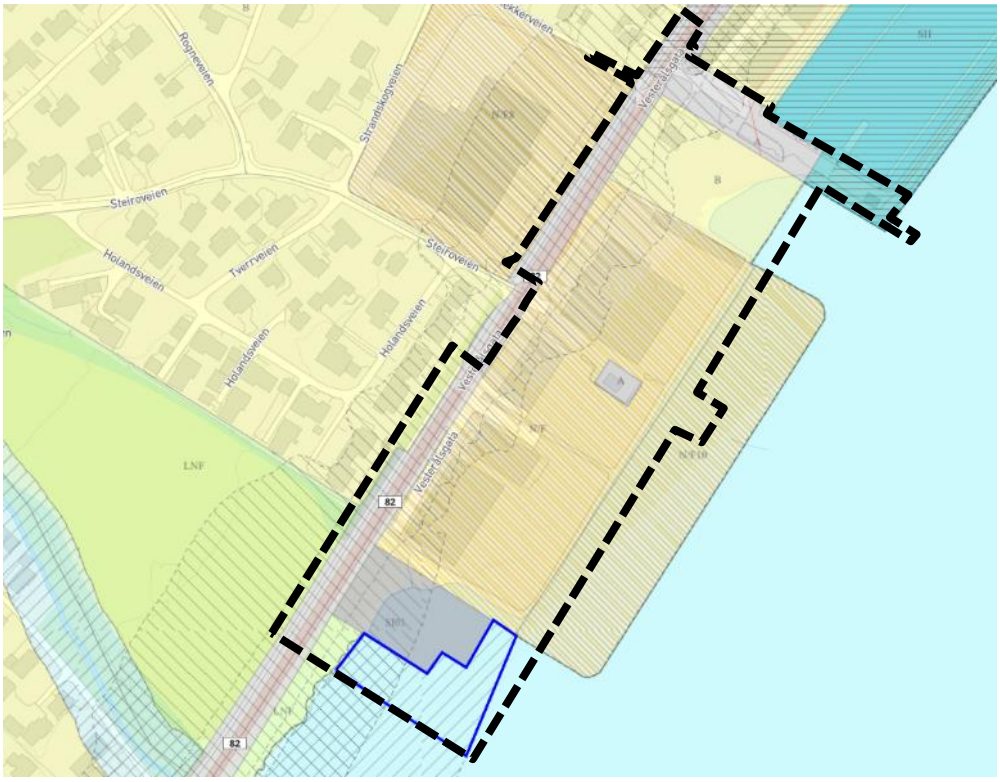
4.11 Naturmangfold

I Miljødirektoratets naturbase er det registrert tre arter av særlig stor forvaltningsinteresse innenfor planområdet. Dette er hettemåke, Chroicocephalus ridibundus (Sårbar VU); svartbak, Larus marinus (ansvarsart) og sjøorre, Melanitta fusca (Sårbar VU). Videre er det registrert to arter av stor forvaltningsinteresse (nær trua): stær, Sturnus vulgaris og ærfugl, Somateria mollissima. Samtlige artsobservasjoner var av fugler på matsøk (feeding) og området vurderes derfor ikke til å ha en spesiell verdi for fuglene.

Ca. 500 meter fra planområdet ute i fjorden ligger det en viktig skjellsandlokalitet (DN håndbok nr. 13). De planlagte tiltakene som planforslaget legger opp til, vurderes til ikke å medføre negative konsekvenser for denne lokaliteten.

I sør ligger deler av planområdet/utfyllingsområdet innenfor areal som i Byplanen som er avsatt til «LNF» (i underkant av 600 m^2) og i sør og nord er det arealer som er avsatt til «Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone» (underkant av 5900 m^2 i sør og om lag 770 m^2 i nord).

Deler av planområdet i sørvest ligger som nevnt innenfor areal som i kystsoneplanen for Vesterålen har hensynssone naturmiljø. Dette omfatter et areal på ca. 4400 m^2.



Kartutsnitt fra kommunens kartportal der Byplanen og Kystsoneplanen for Sortland vises. Avgrensning for ny detaljregulering for Strandskog næringsområde er vist med stiplet svart linje.
Arealet som er markert med blå strek inngår i hensynssone for naturmiljø i kystsoneplanen for Vesterålen (skravur). De lyseblå arealene innenfor planområdet er i Byplanen avsatt til «Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone», mens det mindre arealet sørvest for SI01 er avsatt til LNF (arealene med skravur nærmest Vesterålsgata viser støysoner fra vegen).

Iht. planbeskrivelsen til kystsoneplanen ligger hensynssone for naturmiljø (H560) som delvis går innenfor forslag til ny detaljregulering for Strandskog næringsområde, innenfor delområde 14 «Sortlandssundet S» (de 22 ulike delområdene er utledet fra inndeling av vannforekomster fra Vann-nett).
I planbeskrivelsen er det vurderinger av virkninger for naturmangfold med undertemaene «Vannmiljø og bunntopografi», «Marine naturtyper», «Arter og bestander», «Gyte- og oppvekstområder», «Verneområder» og «Vassdrag for anadrom fisk», og mange av delområdene er omtalt. Delområde 14 er imidlertid ikke spesifikt omtalt, men det står følgende under «Marine naturtyper»:

> *«I sidefjordene med de indre fjordpollene er grunne fjorder med naturlig lavt oksygeninnhold i bunnvannet og er viktige naturtyper. De grunne strandflatene med poller og grunntvannsområder har flere forekomster med viktige og svært viktige naturtyper som i delområde 12. Her er typisk viktige og svært viktige områder med bløtbunnbunn særlig omkring Giseløya og Alsvåg. I delområde 22, Tjeldsund finner vi lokalt viktige forekomster av ålegrassamfunn.»*

Dette er en mer generell beskrivelse av sidefjordene. Ut over dette kommer det ikke fram hva som er spesielt med naturmiljøet innenfor den aktuelle hensynssonen som delvis ligger innenfor Strandskog næringsområde. Det framkommer heller ikke noe i Miljødirektoratets Naturbase eller Artsdatabanken ut over at det er observert fugler i områder som omtalt ovenfor.
Arealet som i Byplanen er avsatt til LNF like sør for dagens næringsområde, er deler av grøftearealet fra Vesterålsgata og ned mot sjøkanten, hvor det har kommet opp en pionerplanter/urteaktige vekster. Det er lite som tyder på at dette arealet har spesielle verdier som landbruks-, natur- eller friluftsområde.



Bilde fra Google maps som viser arealene mellom vesterålsgata og sjøkanten som i Byplanen er avsatt til LNF-formål. Utenfor dette er arealene avsatt til Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone, og deler av disse arealene inngår i hensynssone naturmiljø i Kystsoneplanen.

4.12 Kulturminner

Det er ingen SEFRAK-registrerte bygg eller nyere tids kulturminner innenfor planområdet.

Det er heller ikke registrert arkeologiske kulturminner i planområdet, og potensialet for funn av slike vurderes som liten i og med at området er bebygd fra før.

Som nevnt i kap. 2.5, skrev Nordland Fylkeskommunen i sin merknad til offentlig ettersyn i 2021, at de var tilfredse med at ukjente kulturminner er ivaretatt fellesbestemmelser jf. Kulturminnelovens § 8. Også Sametinget påpekte at melde- og aktsomhetsplikten etter kulturminneloven er ivaretatt i bestemmelsene, og hadde ingen øvrige merknader.

Norges arktiske universitetsmuseum (UM) var på befaring av det tidligere planlagte utfyllings-området i sjø den 28.05.21. De foretok marinarkeologisk registreringer på maksimum lavvann. Forundersøkelsen påviste ikke automatisk vernete kulturminner eller andre funn av kulturhistorisk betydning i sjøarealet innenfor planområdet (det større planområdet som omfattet N/F10 ved offentlig ettersyn i 2021). De skriver at et par mindre andingsvorrer av ubestemmelig alder ble registrert på vestsiden av det eksisterende utfyllingsområdet. På grunnlag av resultatene hadde UM ingen merknader til planforslaget og tiltak i sjø som da var planlagt.

Området er nå redusert til å kun omfatte mindre deler av området N/F10 i Byplan Sortland.

5. PLANFORSLAGET

Reguleringsplanen består av et plankart med tilhørende bestemmelser som er juridisk bindende for arealbruken. Plankartet med tegnforklaring er vist under kapittel 5.2.

5.1 Arealregnskap

Planområdet omfatter om lag 67,6 daa. Tabellen under viser arealformål og omfang:

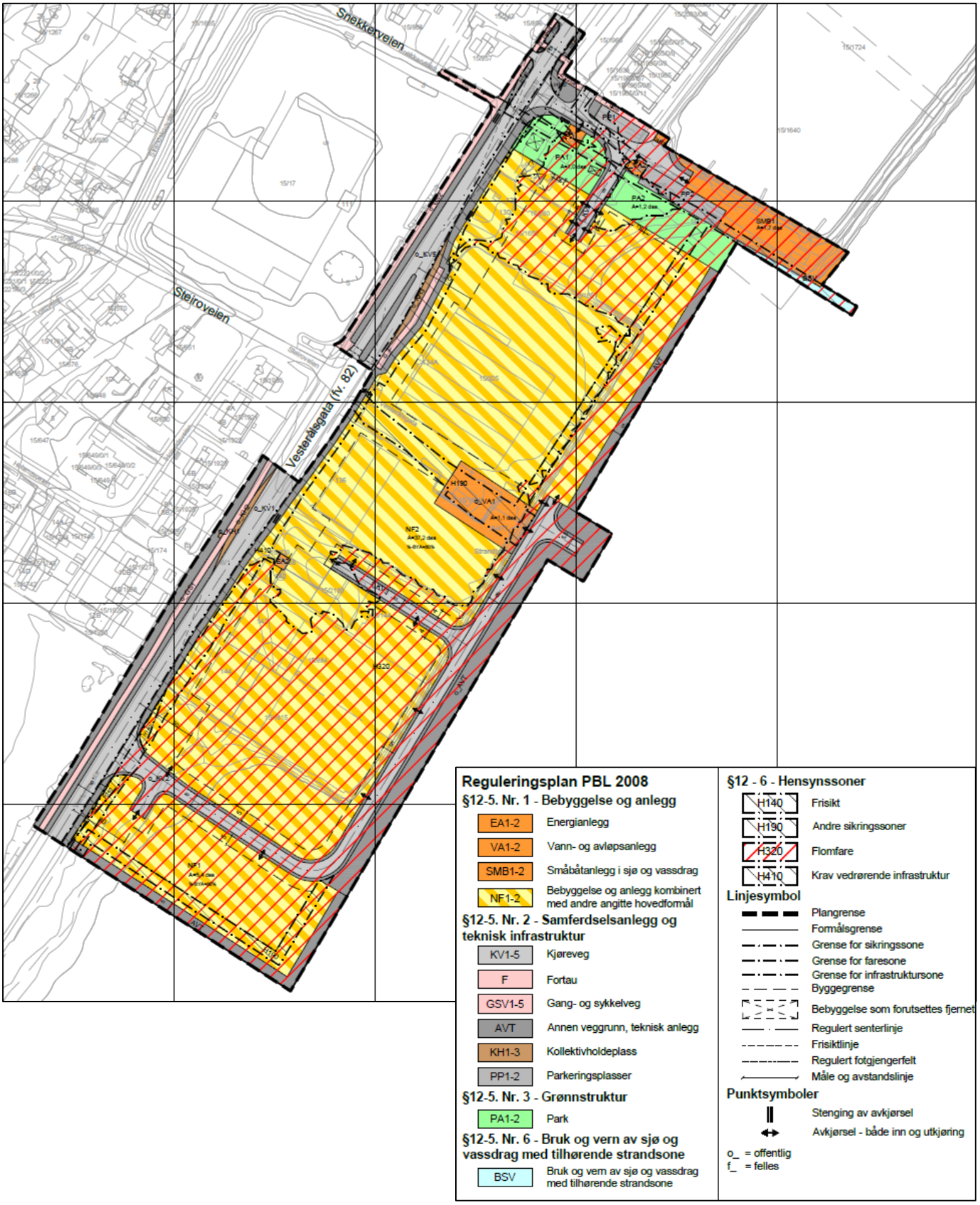
Kode	*Reguleringsformål*	*Areal m²*
	1. BEBYGGELSE OG ANLEGG	
1510	Energianlegg	122
1540	Vann- og avløpsanlegg	1 209
1587	Småbåtanlegg i sjø og vassdrag	1 713
1900	Kombinert bebyggelse og anlegg – næring/forretning	42 629
	2. SAMFERDSEL OG TEKNISK INFRASTRUKTUR	
2011	Kjøreveg	8 019
2012	Fortau	178
2015	Gang-/sykkelveg	1 538
2018	Annen veggrunn - tekniske anlegg	8 852
2073	Kollektivholdeplass	257
2082	Parkeringsplasser	662
	3. GRØNNSTRUKTUR	
3002	Park	2 192
	6. BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG	
6001	Bruk og vern av sjø og vassdrag	218
	SUM	**69 850,3**

Kode	*Hensynssoner*	*Areal m²*
H_140	Sikringssone; Frisikt	462
H_190	Andre sikringssoner	4 352
H_320	Faresone; Flomfare	38 053
H_410	Infrastruktursone; Krav vedrørende infrastruktur	4 300

5.2 Plankart

Forslag til revidert plankart ~~datert 21.01.26~~ sist revidert 18.06.26 og utsnitt av tegnforklaring er vist på utsnitt på nedenfor.

Plankart er utarbeidet i to versjoner, en med faresoner og en uten, for å bedre lesbarheten.



5.3 Beskrivelse av planforslaget

Mens planforslaget som lå ute til offentlig ettersyn i 2021 la opp til en utvidelse av næringsområdet gjennom utfylling i sjø, er revidert planforslag en stadfesting av dagens virksomhet og utviklingsmuligheter innenfor området. Ny veg øst i området planlegges på fylling i sjø. I tillegg avklarer planforslaget framtidige vegløsninger og infrastruktur i området. Arealet får tre adkomster.

- Ny adkomst sør for gnr/bnr 15/1815. Dette vil bli hovedadkomst for næringsarealene, også for nytt næringsareal på utfylling i sjø (N/F10 i Byplanen), når dette senere blir regulert og utviklet. Ved videre utbygging av NF1 og NF2, krever bestemmelsene detaljplan som viser interne adkomstveger og avkjørsler.
- Via Steirokrysset: ~~T-kryss til Steiroveien, men med~~ avkjørsel til gnr/bnr 15/925 som i dag.
- Adkomst til Sørhamna Bobrygge og Sørhamna småbåthavn opprettholdes i tråd med gjeldende plan.

Etablert adkomst til gnr/bnr 15/144, 15/629, og 15/884, 15/1815 og 15/2183 samt til de to boligeiendommene, stenges.

~~Planforslaget legger til rette for oppstramming av krysset mellom Vesterålgata/Fv. 82 og Steiroveien. Videre tilrettelegger det for oppstramming av de to eksisterende avkjørslene til gnr. 15 bnr. 17, hhv. avkjørselen fra Vesterålgata/Fv. 82 ved Snekkerveien i nord og fra Steiroveien i sør.~~

Beskrivelsen av planforslaget er i det følgende strukturert etter de arealformålene de ulike arealene er regulert til.

5.3.1 Energianlegg (EA1 og EA2)

Det ligger en liten trafostasjon ved adkomsten til Sørhamna Bobrygge samt en rett vest for næringsbygget i Vesterålsgata 138 og 140. Disse videreføres i planen som energianlegg.

5.3.2 Vann- og avløpsanlegg (o_VA1 og o_VA2)

Kommunal pumpestasjon ved småbåthavna (VA2), samt vann- og avløpsanlegg (VA1) ut mot sjøen ved forlengelsen av Steirovegen videreføres i planen. Ved ev. framtidig utvidelsen av næringsområdet, kan det bli behov for å øke kapasiteten ved vann- og avløpsanlegget. Arealet er derfor utvidet.

5.3.3 Småbåtanlegg i sjø og vassdrag (SMB1 og SMB2)

Området for småbåtanlegg videreføres etter gjeldende Sørhamna bebyggelsesplan, PlanID: 1997122.

Området skal benyttes til anlegg for fellesbrygger med båtplasser, parkeringsplass for småbåthavna, serviceanlegg eller annet formål som fremmer rekreasjon samt utvikling og bruk av småbåthavna.

Småbåtanlegget skal være tilgjengelig for allmennheten.

5.3.4 Kombinert bebyggelse og anlegg – Næring/Forretning (NF1 og NF2)

Eksisterende næringsområder (regulert til forretning/kontor i gjeldende reguleringsplan) pluss noe areal som vinnes ved fylling i sjø, samt to eksisterende boligeiendommer, foreslås regulert til kombinert formål forretning/næring. Dette utgjør rundt 42,5 daa.

Det foreslås bestemmelser som bare tillater handel med plasskrevende varer. Det settes også krav gjennom bestemmelsene om utnyttelsesgrad for hver eiendom innenfor området, og at det innenfor NF1 og NF2 tillates totalt maksimalt 15000 m^2 BRA ny næringsbebyggelse. Det foreslås også et tak for forretningsarealet totalt i planområdet, samt hvor stort bruksareal hvert forretningsbygg kan romme og hvor høyt det kan bygges. Kontorlokaler tillates også.

Ca. 4545 m^2 av NF1 og i underkant av 6000 m^2 av NF2 består av ny utfylling i sjø, mens arealer for ny kjøreveg og annen veggrunn som medføre ny fylling i sjø, utgjør totalt ca. 6725 m^2. Arealene for ny fylling i sjø er illustrert på kartet nedenfor.



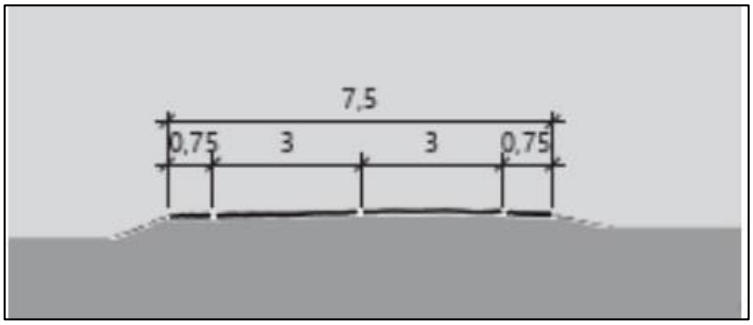
Kart som illustrerer hvilke arealer av NF1 og NF2, samt kjøreveg og annen veggrunn i planforslaget som vil ligge på ny fylling. SI01 i Byplanen er vist med rød skravur.

5.3.5 Kjøreveg (o_KV1, o_KV2, f_KV3, f_KV4 og o_KV5)

Vesterålsgata, ~~Steirovegen,~~ nye adkomstveger til Strandskog næringsområde~~, de to adkomstene til gnr. 15 bnr. 17~~ samt øvrige tilstøtende veger for kjørende trafikk er foreslått regulert til kjøreveg. Selve Steirokrysset inngår i gjeldende «Reguleringsplan for Strandskogjordet», og utelates i planen, for å sikre videreføring av rekkefølgekrav for opparbeidelse av vegløsningene (kryss, fortau, busslomme og avkjørselssanering) i denne planen.

Vegene i plankartet er utformet etter standarder satt i Statens vegvesens håndbok N100 veg og

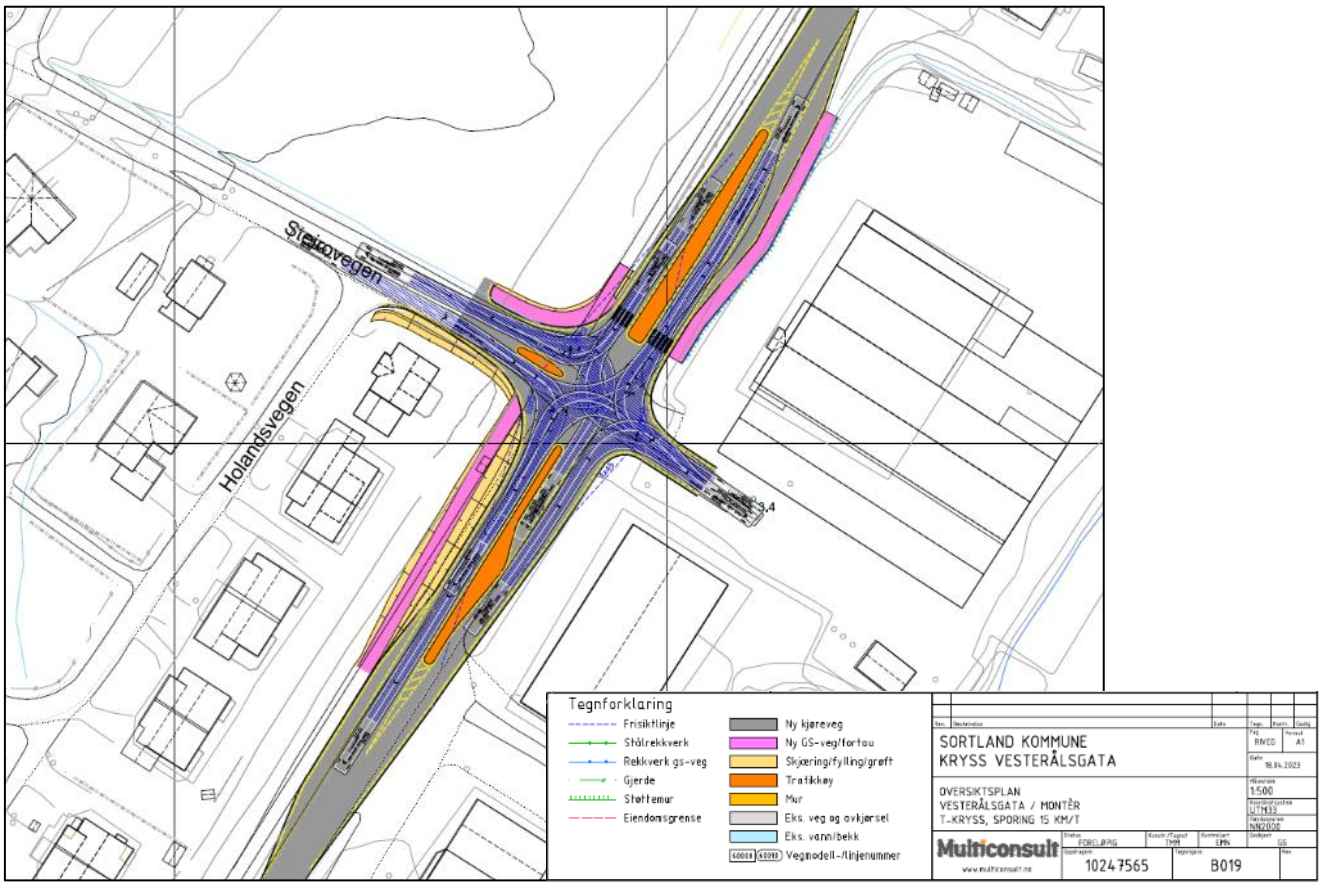
gateutforming. Vegene i plankartet er utformet slik at brøytebiler, renovasjonsbiler og utrykningskjøretøy som brannbiler med mer har god framkommelighet.



Adkomst til næringsområdet foreslås utformet som vist i figur over, med vegbredde 6 m pluss vegskulder/annet vegformål (Figur B 16, Statens vegvesens Håndbok 100).

~~Steirokrysset er utformet som T-kryss, men med avkjørsel til gnr/bnr 15/925 som i dag. Krysset er i dag trangt for busser og større kjøretøy som kommer nordfra og skal inn Steiroveien, og planforslaget viser en utvidelse av krysset.~~ Det er regulert breddeutvidelse med trafikkøy i Vesterålsgata nord for krysset med Steiroveien ~~og breddeutvidelse og trafikkøy i krysset i Steiroveien~~. Det er også regulert breddeutvidelse som gir mulighet for trafikkøy, ventefelt og forbikjøringsfelt (venstresvingefelt) for trafikk som kommer Vesterålsgata sørfra og skal opp Steiroveien. I tilknytning til gangvegsystemet er det regulert fotgjengerfelt over Vesterålsgata nord for krysset ~~og over Sterioveien~~.

Nedenfor er det lagt inn sporingskurver som viser at planforslaget åpner for vogntog, kjøremåte A, både inn mot Strandskoggjordet og gnr/bnr 15/925 (Statens vegvesen, håndbok N100). Dette innebærer at kjøretøyet skal kunne trafikkere gjennom krysset kun ved hjelp av eget kjørefelt.



Skissen over viser utvidelse og endring av Steirokrysset. Sporingskurver for vogntog (blått)iser at kjøremåte A er mulig (kun ved hjelp av eget kjørefelt), både inn mot Strandskoggjordet og Strandskog næringsområde. (Statens vegvesen, håndbok N100).

Planforslaget viser en ny adkomstveg (o_KV2) til eksisterende og nye næringsbedrifter innenfor Strandskog næringsområde, med avkjørsel fra Vesterålsgata 40-50 meter sør for bygget på 15/1815. Denne vegen er regulert østover mot plangrensen, og går deretter nordover langs planens østre grense. Dette vil være hovedadkomst til gnr/bnr 15/144, 15/477, 15/629, 15/884, 15/1815 og 15/2183, samt nye etableringer innenfor området. Denne vegen er regulert 6 m bredde pluss annet veggrunn. For å sikre adkomst til gnr/bnr 15/144, 15/477 og 15/629 og 15/2183 er det fra denne vegen også regulert en felles adkomstveg (f_KV3). Bredden på f_KV3 er 5 m pluss annet veggrunn. Nordøstre ende av o_KV2 avsluttes i en vendehammer for å gi snumulighet for de som kjører inn i næringsområdet, men også ifm. drift og vedlikehold av renseanlegget på o_VA1.

For adkomst til gnr/bnr 15/925 med vogntog, må snuplass løses på egen eiendom i bakkant av bygget. I reguleringsbestemmelsene er det imidlertid rekkefølgebestemmelse om at når o_KV2 (avkjørsel sør for bebyggelsen på gnr/bnr 15/1815) er etablert og interne atkomstveger gjør det mulig, skal direkteatkomsten til gnr/bnr 15/925 kun benyttes av mindre kjøretøy, og vareleveranse med vogntog skal skje via ny avkjørsel i sør.
Adkomst (f_KV4) som går til Sørhamna Bobrygge og småbåthavna, er utformet også av hensyn til framkommelighet for biler med større båthengere. f_KV4 går fram til eksisterende utsettingsrampe for båter, som er regulert til småbåtanlegg i sjø og vassdrag (SMB2).
Fra denne vegen er det også regulert en avkjørsel sørover og sikret i bestemmelsene framtidig adkomst til de eksisterende boligeiendommene gnr/bnr. 15/280, 15/1650 og 15/1651, siden dagens direkteavkjørsler fra fylkesvegen er vist stengt.

~~Gnr/bnr 15/17 får videreført sin adkomst fra Steirokrysset (avkjørselspil). Det er også foreslått avkjørsel fra Vesterålsgata til gnr/bnr 15/17 via Snekkerveien der den ligger i dag (f_KV5), men begge disse avkjørslene skal bygges om og strammes opp i tråd med Statens vegvesen Håndbok N100. Dette er sikret med rekkefølgebestemmelser.~~

Øvrige interne adkomstveger og avkjørsler i næringsområdet skal etableres i tråd med godkjent utomhusplan, som en del av grunnlaget for byggesaksbehandlingen. Dette gir nødvendig fleksibilitet ved etablering av nye etableringer innenfor næringsarealet. Bestemmelsene forutsetter imidlertid at nye etableringer innenfor nærings- og forretningsarealet skal ha adkomst fra sør, for å unngå trafikkbelastning inn mot småbåthavn og Sørhamna Bobrygge. Unntaket fra dette er som nevnt eiendommene helt nord innenfor NF2, hvor det er regulert egen felles avkjørselsveg (f_KV4).

5.3.6 Fortau (o_F)

Det foreslås et fortau langs bussholdeplassen ved gnr/bnr 15/925 sørover til Steirokrysset. Her er det tilrettelagt kryssing over til gang-/sykkelvegen på vestsiden av Vesterålsgata. Fortauet foreslås anlagt med minimum bredde 2,5 meter som dekker minste krav til ferdselsareal på 2 m og kantsteinssone på 0,5 m ut fra standarder satt i Statens vegvesens håndbok N100 veg og gateutforming.

5.3.7 Gang-/sykkelveg (o_GS1, o_GS2, o_GS3, o_GS4 og o_GS5 ~~og f_GS6~~)

Formålet er videreført langs Vesterålsgata på vestre side av vegen og er utformet etter standarder satt i Statens vegvesens håndbok N100 veg og gateutforming. Det er også videreført gang-/sykkelveg ned Snekkerveien som er knyttet sammen med gang- /sykkelvegen langs Vesterålsgata.
Det er også vist en gang-/sykkelveg mellom Vesterålsgata, sørsiden av Sørhamna Bo-brygge og

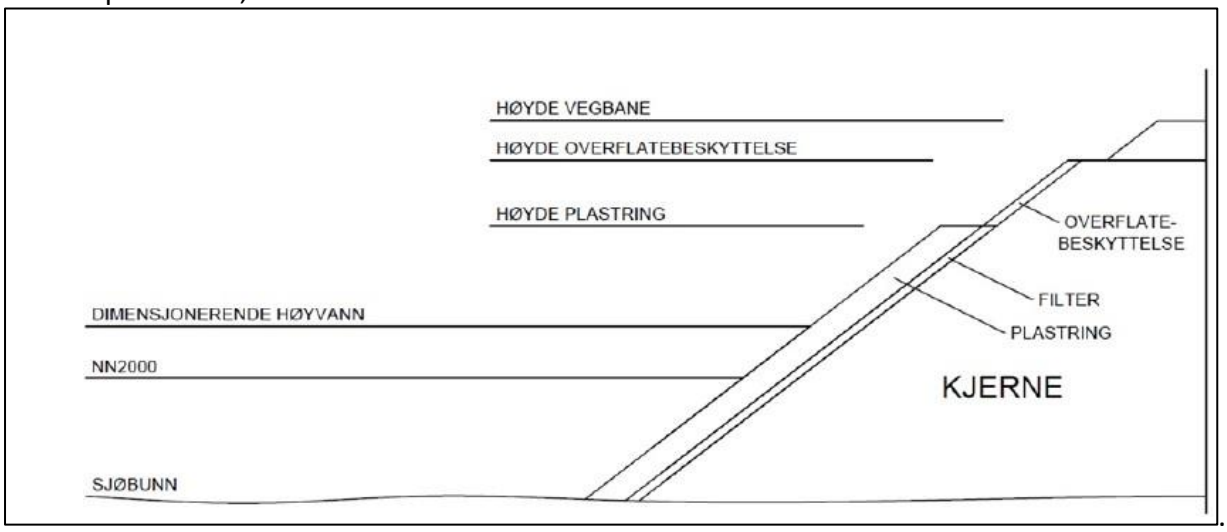
småbåthavna. Den er plassert delvis der gang – og sykkelveg er regulert i gjeldende plan fra år 2000 og foreslått med 3 meters bredde.
Det er foreslått en forbindelse med gang-/sykkelvegen som ligger langs Vesterålsgata på motsatt side. Det forutsettes gjennom bestemmelser i planen at det utarbeides en skiltplan for alle kryss i Vesterålsgata, også kryss for myke trafikanter. Her vil Statens vegvesens håndbok N100 veg og gateutforming legges til grunn.

Gang- og sykkelvegene er regulert som offentlige, med unntak av f_GS5 som ligger rett sør for Sørhamna Bo-brygge og fram til småbåtanlegget. Dette fortauet er felles for de eiendommene og områdene de ligger inntil.

5.3.8 Annen veggrunn – tekniske anlegg (o_AVT, f_AVT og AVT)

Formålet er vist for arealer til grøfter, tekniske installasjoner, snøopplag, fyllinger og støttemurer for blant annet anlegging av veg på fylling i sjø. Areal for fylling i sjø er vist med 7,75 - 8,5 meters bredde utenfor regulert annen veggrunn langs vegen o_KV2.

Viser også til Statens vegvesens håndbok N200 vegbygging, som angir at skråningshelningen bør være 1:1,3 eller slakere. En bredde på annen veggrunn på 7,75 - 8,5 meter er derfor tilstrekkelig for å ta opp nok høyde på ny fylling, også for å anlegge nytt næringsareal på flomsikker grunn med høyde 270 cm over NN2000 (se nærmere beskrivelse ROS-analyse). Hvis fyllingen er 4,7 meter høy (fra et sannsynlig havbunn-nivå på maks 2 meters dyp), vil en ut fra anbefalt skråningshelling måtte ha en bredde på rundt 6,1 meter.



Figuren viser utforming av steinplastring på grunt vann (Statens vegvesens håndbok N200 vegbygging.)

5.3.9 Kollektivholdeplass (o_KH1, o_KH2 og o_KH3)

Det er videreført busslommer på begge sider av Vesterålsgata etter gjeldende plan. Busskur på vestsiden av Vesterålsgata inngår også i formålet. Disse er utformet etter standarder satt i Statens vegvesens håndbok N100 veg og gateutforming og håndbok 123, Kollektivhåndboka.
Bussholdeplassen o_KH3 forskyves noe som følge av oppgraderingen av krysset Steiroveien x Fv. 82.

5.3.10 Parkering (PP1 og PP2)

Planen legger opp til parkeringsareal med kapasitet for tilsvarende antall biler som i gjeldende plan i området ved Sørhamna Bobrygge og ved småbåthavna. Det foreslås et parkeringsareal med plass til 10 biler inn mot boligområdet på Sørhamna, som også brukes til parkering i dag. I tillegg foreslås et parkeringsareal øst for vann- og avløpsanlegget på Sørhamna, ved starten av moloen, med plass til

18 biler. Denne parkeringsplassen sikres opparbeiding gjennom rekkefølgebestemmelser i planen, knyttet til etablering av tilgrensende næringsareal.

Parkering for øvrig forutsettes i stor grad løst innen utbyggingsformålet.

Iht. Byplanens bestemmelser pkt. 2.1.2, skal parkering primært dekkes på eget areal, men det tillates også at det at dekkes på nærliggende areal/parkeringshus. Det er videre krav om at det for forretningsareal skal avsattes minimum 1 parkeringsplass for bil pr. 50 m^2 BRA forretningsareal og 1 parkeringsplass pr. 75 m^2 BRA kontorareal, men det er ikke egne bestemmelser for industri- og lagervirksomhet.

I bestemmelsene til Byplanen pkt. 2.1.2 f) står det videre ift. sykkelparkering:

> *«Oppstillingsplass for motorsykler og sykler avsettes*
> *på egen tomt eller på fellesareal for flere tomter. Dette skal være i nærhet til inngang.*
>
> *Antall plasser skal beregnes ut fra type virksomhet og plassering. Minimum 8 plasser. Ved mindre virksomheter bør samordning vurderes.*
>
> *20 % av plassene bør være overdekket, og ved små tiltak min. 4 plasser.»*

Byplanens bestemmelser er videreført i planforslaget:

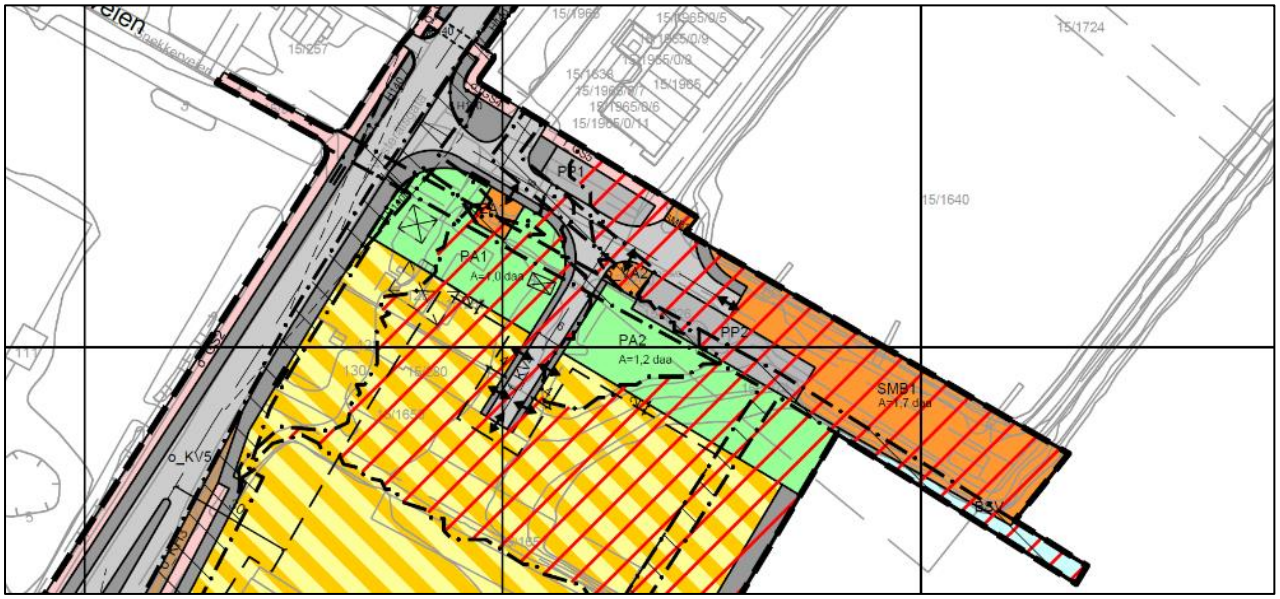
Det står at det som minimum skal anlegges 1 parkeringsplass pr. 100 m^2 BRA industri- og lagerbebyggelse, 1 parkeringsplass pr. 50 m^2 BRA forretningsareal og 1 parkeringsplass pr. 75 m^2 BRA kontorareal. Videre skal det minimum anlegges 1 parkeringsplass for forflytningshemmede (HC – plass) for hver hovedinngang til hver forretningsvirksomhet.

Bestemmelsene ift. sykkelparkering er tilsvarende som i Byplanen.

Arealet mellom Vesterålsgata og eksisterende næringsbygg gir rom for parkering. I tillegg er det store arealer øst for dagens bebyggelse som i dag benyttes til parkering, og det anses uproblematisk å oppfylle parkeringskravet.

5.3.11 Park (PA1 og PA2)

For å ivareta hensynet til brukerne av småbåthavna og beboerne i Sørhamna Bobrygge, er det foreslått regulert Grønnstruktur; Park sør for adkomstvegen (f_KV4) mot næringsområdet NÆ2.



Utsnitt fra plankartet som viser de grønne områdene (grønt) som skal skjerme nærings- og forretningsområdet (gulstripet) fra boligområdet og småbåthavna i nord.

I forslag til bestemmelser skal dette utgjøre en buffersone til bebyggelsen og småbåtanlegget bak. Det skal plantes en vegetasjonsskjerm mot adkomstvegen til Strandskog næringsområde med god tetthet. Arealene skal opparbeides med et parklignende preg og være tilgjengelige for allmennheten.

Innenfor parkområdene tillates det også opparbeidet overvannstiltak.

Det er foreslått rekkefølgebestemmelser i planen som sikrer opparbeiding av disse områdene før næringsarealene som grenser inntil tas i bruk.

5.3.12 Bruk og vern av sjø og vassdrag (BSV)

Området er en del av sjøen hvor det kan legges VA-ledninger. Utsnittet av planen ovenfor viser også den smale stripen som reguleres til Bruk og vern av sjø og vassdrag like sør for småbåtanlegget.

5.3.13 Juridiske linjer og punkt

Byggegrense (1211)

Det er foreslått byggegrense mot Vesterålsgata som en videreføring av gjeldende plan. Unntaket er nytt næringsareal lengst sør i planområdet. Her legges byggegrensen 30 m fra fylkesvegen, lik gjeldende byggegrense forøvrig i Strandskog næringsområde. Alle grenser er målt fra midtlinje veg.

Byggegrense er foreslått for å ivareta forutsetningene om siktlinje fra Steirokrysset ned til sjøen.

Innenfor NF1 og NF2 er det også lagt inn byggegrenser inn mot kjørevegene o_KV2, f_KV3 og f_KV4. I tillegg følger byggegrensen grensen mot infrastruktursonen for trasé for vann- og avløpsledninger. På NF1 er dette mot sør og øst, mens det er mot øst ut mot fjorden på nordre del av NF2.

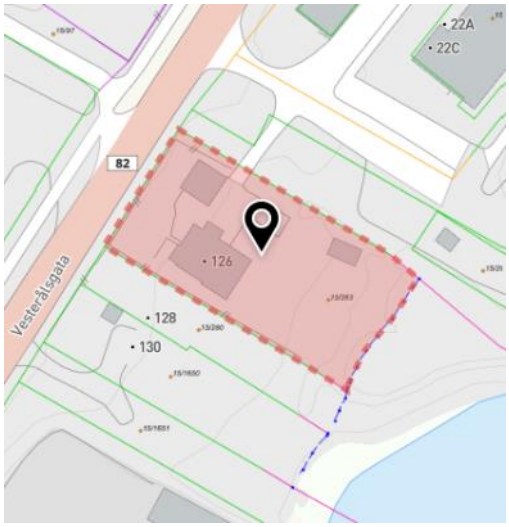
Iht. bestemmelsene skal bebyggelsen plasseres innenfor de viste byggegrensene. Der byggegrense mot offentlig veg er angitt, skal bebyggelse plasseres innenfor denne. Dersom bebyggelse som står nærmere vegen enn angitt byggegrense skal gjenoppbygges, må den flyttes bak byggegrense.

Trafo og parkering tillates utenfor byggegrensene på NF1 og NF2.

Der byggegrensen ikke er vist i kartet, sammenfaller byggegrensen med formålsgrensen, dersom ikke

annet er nevnt. Det er videre presisert at fyllingsfot i sjø skal etableres innenfor plangrensen.

Bebyggelse som forutsettes fjernet (1215)
Innenfor nytt næringsområde og grønnstrukturområde i nord forutsetter fjerning av følgende bygninger (www.kommunekart.com):



Vesterålsgata 126, gnr./bnr. 15/263:

Bygningsnr. 11372465, garasjeuthus, anneks til bolig
Bygningsnr. 190187764, naust, båthus, sjøhus
Bygningsnr. 190187772, enebolig

Disse byggene kan bestå, men kan ikke bygges opp igjen etter ev. brann eller riving.

Stenging av avkjørsel (1241)
Det er foreslått å stenge dagens avkjørsel fra Vesterålsgata inn til gnr/bnr 15/144, 15/477, 15/629 og 15/2183. Avkjørsel fra Vesterålsgata inn til boligene ved eiendommene gnr. 15 bnr. 280 og 15/1650 foreslås også stengt. Avkjørsel nordfra til gnr/bnr 15/263 er også vist stengt. Det er videre vist stenging av avkjørsel der Snekkerveien går ned mot Vesterålsgata. Denne delen av Snekkerveien er gang- og sykkelveg, og det er ikke avkjørsel ut til fylkesvegen. Noen kjører imidlertid i dag ut og inn fra fv. 82 om vinteren når jerseystein fjernes i forbindelse med brøyting.

Avkjørsel (1242)
Det er vist avkjørselspiler på plankartet. Disse viser hvilken veg avkjørslene skal være i fra, men kan sidevegs forskyves. Dagens avkjørsel/kryss inn til gnr/bnr 15/925 er også vist med avkjørselspil. Rekkefølgebestemmelsene sikrer imidlertid at når avkjørsel o_KV2 er etablert og interne atkomstveger gjør det mulig, skal direkteatkomsten til gnr. 15 bnr. 925 kun benyttes av mindre kjøretøy, og vareleveranse med vogntog skal skje via ny avkjørsel i sør. ~~Markert avkjørsel til gnr/bnr 15/17 sør fra Steroveien har bestemmelser om utforming i tråd med Statens vegvesen Håndbok N100.~~

5.3.14 Hensynssoner

Sikringssone frisikt (H140)
Det er lagt inn sikttrekanter ved vegkryss i tråd med Statens vegvesen Håndbok N100. Innenfor frisiktsonene skal det være fri sikt langs veg og kryss over 0,5 m over terreng. Busker, trær, støyskjerm, gjerder og andre tiltak som kan hindre sikten er ikke tillatt.

Andre sikringssoner (H190)
Det er lagt inn sikringssoner for trase for vann- og avløpsledninger. I forslag til bestemmelser er det tatt inn at disse sonene også kan benyttes for tiltak for nødvendig håndtering av overvann. Det skal

ikke føres opp bygninger eller anlegg innenfor sikringssonene.

Faresone – flomfare – stormflo (H320)
Av hensyn til framtidig havstigning og fare for stormflo, er det lagt inn en faresone i henhold til anbefalinger fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. Det er foreslått bestemmelser som stiller krav om laveste bygghøyde ved oppføring av bebyggelse og faste anlegg. Dette omfatter også veger og fylling i sjø. Det er videre foreslått bestemmelser som stiller krav til utforming og dimensjonering av fylling etter Statens vegvesen Håndbok N200 Vegbygging.

Se ROS-analyse for nærmere beskrivelse av flomfaren.

Krav vedrørende infrastruktur (H410)
Etter anvisning fra kraftleverandør i området, Vestall AS, er det lagt infrastruktursoner som angir eksisterende og framtidig høyspenningsanlegg i området. Det tillates ikke tiltak nærmere enn 2 meter fra senter eksisterende og framtidig ledning. Hvis eksisterende høyspentkabler legges om eller fjernes, utgår byggeforbud ift. de aktuelle kablene. Byggeforbud for eksisterende kabler som opprettholdes, samt ift. nye kabler som legges, er min. 2 meter. Ved ev. tiltak innenfor infrastruktur-sonen skal dette på forhånd avklares med kraftleverandør.

5.3.15 Utomhusplan
Det er gitt bestemmelse til planen som krever at det foreligger dokumentasjon i form av detaljert og kotesatt utomhusplan ved hvert enkelt søknadspliktig byggetiltak innfor næringsområdet.

5.3.16 Rekkefølgebestemmelser
Følgende rekkefølgekrav er innarbeidet i bestemmelsene
Før rammetillatelse (NF)
- Godkjent rammeplan for vann-, avløp og overvann skal være levert ved søknad om rammetillatelse og ved ett-trinns behandling.
- Før utfylling i sjø tillates, skal nødvendig tillatelse etter forurensningsloven være gitt. Søknad om utfylling og/eller mudring skal sendes Statsforvalteren.
- Ny adkomst o_KV2 skal være etablert, og eksisterende adkomst for gnr/bnr 15/144, 15/477, 15/629, 15/884, 15/1815 og 15/2183 skal være sanert. Dette kravet gjelder ikke for gnr/bnr 15/ 263, 15/280, 15/1650 og 15/1651 som er vist med adkomst fra nord.
- Før det gis rammetillatelse for ny bebyggelse på gnr/bnr 15/ 263, 15/280, 15/1650 og 15/1651, skal ny adkomst fra nord (f_KV4) være etablert, og eksisterende adkomster fra 15/1651 ut mot Fv. 82 være sanert.
- Utfylling i sjø krever tillatelse etter havne- og farvannsloven § 14 før byggetillatelse gis. Søknad for tillatelse sendes til Sortland havn KF.

Før igangsettingstillatelse for nye tiltak (NF)
- Det skal utarbeides skiltplan for alle kryss i Vesterålsgata innenfor planområdet som skal oversendes Nordland fylkeskommune for godkjenning.
- Detaljprosjektert overvannsplan skal utarbeides og godkjennes av kommunalteknikk avd. Vann og avløp v/Sortland kommune før det gis igangsettingstillatelse.
- ~~Adkomsten til gnr. 15 bnr. 17 fra Fv. 82 skal bygges om og strammes opp i tråd med Statens vegvesen Håndbok N100.~~
- ~~Atkomsten til gnr. 15 bnr. 17 fra Steiroveien skal bygges om og strammes opp i tråd med Statens vegvesen Håndbok N100.~~

- ~~Krysset fv. 82 - Steiroveien skal oppgraderes og bygges om, med breddeutvidelse med trafikkøy nord for krysset med Steiroveien, breddeutvidelse og trafikkøy i krysset i Steiroveien, samt venstefelt og forbikjøringsfelt (venstresvingefelt) inkl. trafikkøy for trafikk som kommer Vesterålsgata sørfra og skal opp Steiroveien.~~
- Når avkjørsel o_KV2 er etablert og interne atkomstveger gjør det mulig, skal direkteatkomsten til gnr. 15 bnr. 925 kun benyttes av mindre kjøretøy, og vareleveranse med vogntog skal skje via ny avkjørsel i sør.
- For tiltak som berører og grenser til Vesterålsgata (fv. 82), skal det utarbeides detaljert byggeplan som skal oversendes Nordland fylkeskommune for godkjenning.
- For større tiltak som berører fylkesvegen (f.eks. ombygging av kryss) skal det inngås gjennomføringsavtale med Nordland fylkeskommune.
- Før utfylling i sjø, skal det være dokumentert at grunnforholdene er stabile og tåler planlagt tiltak og belastning. Lokalstabilitet som følge av ev. planlagt terrenginngrep i planområdet skal vurderes/prosjekteres og dokumenteres av geotekniker. Dersom terrenget forblir uendret, eller endret maksimalt +/- 0.5m, er det ikke behov for videre geoteknisk prosjektering. Større terrenginngrep kan tillates, dersom nærmere geotekniske vurderinger klarerer området.

Før det gis brukstillatelse eller ferdigattest for nye tiltak (NF)
- Der det kreves støyskjermingstiltak, skal dette være opparbeidet.
- Utomhusarealer skal være opparbeidet iht. godkjent utomhusplan.
- Vann og avløp samt annen teknisk infrastruktur skal være opparbeidet for det omsøkte tiltaket.
- Før nærings/forretningsareal som grenser opp mot grønnstrukturformål tas i bruk, skal følgende være opparbeidet, som vist i plankartet:
  - Grønnstrukturområdene
  - Parkeringsareal ved småbåthavn.

6. VIRKNINGER FOR MILJØ OG SAMFUNN

6.1 Land- og skogbruk

Planforslaget berører ikke dyrka eller dyrkbar jord, og heller ikke skog av driftsmessig interesse.

6.2 Naturmangfold

Prinsipper for offentlig beslutningstaking §§ 8 til 12 i naturmangfoldloven:

- *§ 8 Kunnskapsgrunnlaget*
  Kunnskapsgrunnlaget er hentet fra Miljødirektoratets naturbase, Artsdatabanken, Vann-nett samt planbeskrivelsen til Kystsoneplanen.

  Som beskrevet i pkt. 4.11 ovenfor er det registrert ulike fuglearter i området med stor og særlig stor forvaltningsinteresse. Samtlige artsobservasjoner var av fugler på matsøk og området vurderes derfor ikke til å ha en spesiell verdi for fuglene.

  Deler av foreslått utfyllingsområde i sør ligger innenfor areal som i kystsoneplanen for Vesterålen har hensynssone naturmiljø. Hensynssonen har et areal på ca. 27 dekar, og det foreslåtte utfyllingsområdet omfatter ca. 4,4 dekar av dette opp mot dagens utfyllingsareal / avsatt areal SI01 i Byplanen. Som omtalt i pkt. 4.11 er det ingen spesifikk omtalt av denne hensynssonen, kun en generell beskrivelse av sidefjordene med de indre fjordpollene, der noen andre delområder er trukket fram.

- *§ 9 Føre-var prinsippet*
  Både de delene av planområdet som består av bebygde arealer, men også områdene som ikke er utbygd, vurderes å være godt kartlagt. Det foreligger derfor et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag til å fatte en beslutning, og føre-var-prinsippet vil ikke komme til anvendelse i dette tilfellet.

- *§ 10 Økosystemtilnærming og samla belastning*
  Fra planområdet og rundt 3 km nordover er det etablert bebyggelse langs strandkanten. Planforslaget medfører en mindre utvidelse av dagens utbygde områder, hvor deler planlegges på ny fylling i sjø. I sør berører planområdet og ny fylling deler av hensynssone for naturmiljø. Det vurderes likevel at dette utgjør lite for den samla belastninga på området, og at viktige naturtyper og arter i området vil bli ubetydelig påvirka av tiltaket.

- *§ 11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver*
  Tiltakshaver skal dekke kostnader ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter. Ut fra kunnskapsgrunnlaget, er det lite sannsynlig at det vil skje store miljøforringelser gjennom de planlagte tiltakene.

- *§ 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder*
  Ved arbeid innenfor planområdet, samt utfylling i sjø som planforslaget tilrettelegger for, skal det brukes miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder. Dette sikres gjennom eksisterende lovverk med tilhørende forskrifter (Forurensningsloven).

6.3 Vurdering av vannforskriftens § 12

Iht. veiledning til vannforskriften §12 (Klima- og miljødepartementet - juli 2021) skal alle planer som kan tenkes å berøre ulike typer vannforekomster, vurderes opp mot vannforskriften.

Etter vannforskriften §4 skal «tilstanden i overflatevann beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og god kjemisk tilstand/potensial, i samsvar med klassifiseringen i vannforskriften».

Utbygging kan potensielt påvirke nærliggende vannforekomster ved endringer i vannkvalitet og/eller vannmengde og -hastighet, både i anleggsfasen og i permanent fase.

Det er ingen registrerte vannveger innenfor tiltaksområdet. «Prestelva nedstrøms samløp Sauebekken» ligger ca. 125 meter sørvest for planområde, og tiltak innenfor området medfører dermed ikke aktivitet eller nye inngrep i denne vannforekomsten jf. Vannforskriften § 12. Pga. avstand og terrengforholdene i området, vil det ikke være avrenning fra planområdet til Prestelva.

Planområdet ligger innenfor vannforekomsten «Sortlandsundet-sør-ytre», og har god økologisk tilstand og liten grad av påvirkning av punktutslipp fra renseanlegg og utslipp fra akvakultur (Vann-nett).

Planforslaget tilrettelegger for ny utfylling i sjø rett sør og øst for eksisterende fylling. I sør og nordre deler mot øst er det planlagt nærings-/forretningsarealer ut mot fyllingskanten, mens det langs søndre del av fyllingen mot øst er planlagt en ny veg for adkomst til deler av byggeområdet.

Både utbygging av og driften innenfor planområdet må følge gjeldende lover og forskrifter, og det vurderes derfor at faren for forurensning fra avrenning fra nærings-/forretningsområdene er liten.

Den planlagte vegen øst mot fjorden vil ha så lav ÅDT at det heller ikke forventes forurenset avrenning fra vegarealet.

En eventuell påvirkning kan oppstå ved lekkasje fra avløpsledninger. Det må imidlertid forutsettes at ledningene har godkjent standard. Det vil også legges nye ledninger ifm. nye tiltak, noe som gir lav sannsynlighet for lekkasje og dermed liten risiko for påvirkning av fjorden.

I anleggsfasen kan midlertidige påvirkninger forekomme, avhengig av hvilke anleggsarbeider som gjennomføres. Dette kan eksempelvis være avrenning av partikler fra byggegroper og annen graveaktivitet, søl av olje/drivstoff fra anleggsmaskiner og drivstofflagring, avrenning med høy pH samt små partikler ved betongarbeider mm. Avbøtende tiltak for å redusere partikkelavrenning og eventuelle andre påvirkningsfaktorer fra anleggsarbeidet må vurderes før det gis byggetillatelse.

Bestemmelsene sikrer at det skal benyttes rene masser ved utfylling. Hvis det oppdages forurenset grunn under byggetiltak, skal massene håndteres i tråd med forurensningsforskriftens kapittel 2.

Før utfylling i sjø tillates, skal nødvendig tillatelse etter forurensningsloven være gitt, og søknad om utfylling og/eller mudring skal sendes Statsforvalteren.

Iht. forslag til reguleringsbestemmelser skal detaljprosjektert overvannsplan utarbeides og godkjennes av Sortland kommune før det gis igangsettingstillatelse. Planen skal vise føringsveier for overvann og flomvann, inkludert nødvendige løsninger for fordrøyning/infiltrering i grunnen og flomreduserende tiltak.

Det vurderes at tiltakene i reguleringsplanen ikke vil forringe resipienten eller hindre måloppnåelse om god økologisk og god kjemisk tilstand. Vannforskriften §4 (overflatevann) anses ivaretatt, og vannforskriften §12 vurderes derfor ikke å komme til anvendelse.

6.4 Forurensning, støy og luftkvalitet

Det er ikke registrert forurenset grunn i planområdet. Bestemmelsene forutsetter at det er gitt tillatelse etter forurensningsloven før det tillates ny fylling i sjø. Det legges ikke opp til etablering av støyfølsom bebyggelse innenfor planområdet.

Det er foreslått bestemmelser som ivaretar hensyn til støy og luftkvalitet der Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442), samt Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520), skal legges til grunn for behandling av byggesaker innenfor planområdet. For øvrige vurderinger av forurensning vises til risiko- og sårbarhetsanalysen.

6.5 Kulturminner

Som nevnt i pkt. 4.12 ovenfor er det er ikke registrert arkeologiske kulturminner i planområdet. Potensialet for funn av slike vurderes også som liten i og med at mesteparten av området er bebygd, og at det er foretatt marinarkeologisk registreringer i foreslått utfyllingsområde og arealene utenfor. Bestemmelsene sikrer likevel hensyn til eventuelle funn av kulturminner ved arbeid i grunnen.

Det vurderes at forholdet til arkeologiske kulturminner er avklart, og ev. ukjente funn er ivaretatt. Nyere tids kulturminner eller SEFRAK-registrerte bygg berøres heller ikke av planforslaget.

6.6 Barn og unges oppvekstsvilkår

I planområdet finnes det ikke områder som er brukt eller egnet til arealer for lek og opphold for barn eller unge. Området ligger også på motsatt side av Vesterålsgata og fra hovedtyngden av boligbebyggelse, samt skoler og barnehager.

6.7 Friluftsliv og strandsone

Planområdet omfatter ikke kjente arealer som nyttes til friluftsformål. Planen er en videreutvikling av et eksisterende næringsområde, der strandsonen (fylling i sjø) pr. i dag er dårlig tilgjengelig for allmennheten. Allmennheten bruker området fra småbåthavna og nordover. Planforslaget legger opp til en rydding i arealformålene ved småbåthavna og Sørhamna Bobrygge, som vil medføre bedre tilgjengelighet for allmennheten til strandsonen og friluftsområder lenger nordover.

6.8 Landskapsvirkning

Bestemmelsene i planen inneholder en rekke funksjons- og kvalitetskrav for å sikre god, estetisk utforming av planområdet. Bestemmelsene omfatter både utforming av bygninger, utelager, overgangssoner mellom utbygd og ubebygd område, belysning, skilt og reklame. Når det gjelder strandsonen videreføres også bestemmelsene fra Byplan Sortland som særlig ivaretar utforming av sjøsiden og utforming av fylling. Bestemmelsene sikrer at grøntområdet ferdigstilles før tilgrensende, nytt næringsareal tas i bruk. Dette er i tråd med retningslinjene i Byplan Sortland, som inneholder følgende:

- *Sjøfronten i nye utfyllingsområder mot sundet skal ferdigstilles.*
- *Opparbeidelse av sjøfronten med offentlig tilgjengelighet skal være ferdig før tiltaket gis brukstillatelse.*

6.9 Folkehelse og universell utforming

Planområdet, som omfatter areal for handels/forretningsvirksomhet, ligger i gangavstand til bolig-områder på Strandskog, noe som er gunstig i et folkehelsemessig perspektiv. Byggverk for publikum og arbeidsbygninger skal være universelt utformet slik det følger av bestemmelsene i TEK17.

6.10 Trafikkavvikling og -sikkerhet

Ut fra trafikkmengde, fartsgrense og eksisterende standard vurderes den aktuelle strekningen av Vesterålsgata å tilsvare H1 i Håndbok N100. For denne dimensjoneringsklassen angis det at kryss kan bygges som T-kryss (bør forkjørsreguleres), X-kryss (bør signalreguleres) eller rundkjøring, og minste avstand mellom kryss bør være 250 meter. På underordnet vegnett kan plankryss ligge forholdsvis nær hverandre, men med så lang avstand at trafikantene lett oppfatter geometri og kjøremønster. Det anbefales en minste avstand på 40 m mellom plankryss eller så lang avstand at en unngår tilbakeblokkering (Håndbok V121). På Strandskog varierer avstanden mellom de ulike kryssene:

- Rundt 140 meter mellom Steirokrysset og nordover til adkomst til gnr/bnr 15/17 og midlertidig adkomst til Strandskogjordet via Snekkerveien.
- Rundt 95 meter mellom Steirokrysset og nordover til direkteadkomst for enebolig nord for gnr/bnr 15/925 (avstenges gjennom planforslaget).
- Rundt 170 meter mellom Steirokrysset og nordover til adkomst for Sørhavna Bobrygge og småbåthavn.
- Rundt 65 meter mellom Steirokrysset og sørover til adkomst gnr/bnr 15/144, 15/477, 15/629 of 15/2183 (avstenges gjennom planforslaget).

Trafikkbelastning/ kapasitet mht. overordna føringer:
Arealet foreslått til nærings-/ og forretningsformål følger i store trekk overordna plan og gjeldende reguleringsplan, og vil dermed ikke medføre en vesentlig økning i trafikkbelastning i området, ut over det som overordna planverktøy har dimensjonert for.

Det er gjort endringer (jf. flere politiske vedtak i Sortland formannskap, se kap. 2.3) i forhold til utnyttelse av arealene i Byplan Sortland. Område SI01 (samferdsel og informasjonsområde) og B (eksisterende boliger) utgår, og er i stedet innlemmet i nytt nærings- og forretningsareal.

Størstedelen av område N/F10 (utfyllingsområde i sjø) er tatt ut av detaljreguleringen, og denne planen vil dermed tilrettelegge for mindre trafikkbelastning enn overordnet plan. Vegløsninger i planen skal likevel sikre framtidig regulering og utbygging av N/F10. Dermed kan en definere helhetlige og mer langsiktige løsninger for området gjennom planforslaget.

~~Gnr/bnr 15/17 opprettholder plassering av eksisterende adkomst ved Snekkerveien, som fungerer som en avlastning for Steirokrysset, og gjør at kapasiteten for Steirokrysset ikke vil bli vesentlig endret gjennom planforslaget. Det er imidlertid krav om at denne avkjøringen skal strammes opp og bygges om i tråd med Statens vegvesen Håndbok N100. Rekkefølgebestemmelsene om skiltplan for alle kryss gir eventuelt mulighet til å begrense trafikkmengden i krysset ved Snekkerveien gjennom å skilte for innkjøring forbudt når en kommer sørfra langs Vesterålsgata.~~

Som nevnt er inngår ikke selve Steirokrysset i «Detaljregulering for Strandskog Næringsområde». Dette krysset ligger innenfor gjeldende «Reguleringsplan for Strandskogjordet», hvor det også er knyttet rekkefølgekrav for opparbeidelse av vegløsningene (kryss, fortau, busslomme og avkjørselssanering).

Det er imidlertid foreslått ~~en~~ noe utvidelse av Vesterålsgata inn mot Steirokrysset. Det tilrettelegges dermed for utvidelse av krysset, slik at det er mulig for buss og vogntog å manøvrere gjennom krysset uten å berøre motsatt kjørefelt, noe som vil bedre trafikkflyten. I Vesterålsgata er det ~~både~~ regulert ~~venstresvingefelt for de som kommer sørfra,~~ noe utvidelse av vegene sør for krysset og utvidelse med trafikkøy nord for krysset ~~og trafikkøy i Steiroveien i krysset med fylkesvegen~~. Videre er det kun regulert avkjørselpil til gnr/bnr 15/925 ifm. dette krysset. Dette gi bedret trafikkflyt og trafikksikkerhet i krysset.

Det vil heller ikke bli mulig med gjennomgangstrafikk i nærings- og forretningsarealet via nye adkomstveger. Dette er vurdert ut fra et særlig hensyn til beboerne ved Sørhamna Bobrygge, som dermed spares for en vesentlig trafikkbelastning, da de deler adkomst med nærings- og forretningsarealet fra nord. Ny adkomst til Strandskog næringsområde fra sør vil spre trafikkbelastningen til nærings/forretningsområdet. Hovedadkomst til eksisterende næringsaktører som gnr/bnr 15/144, 15/477, 15/629, 15/884, 15/1815 og 15/2183 mfl. vil også bli fra ny avkjørsel i sør, ca. 200 meter sør for Steirokrysset.

I Fylkesplan for Nordland 2013-2025 står det følgende under delmål 2 – Livskraftige lokalsamfunn og regioner, pkt. 5.2 Mål og strategier:

- *«Økt handel i sentrumsområdene gir positive ringvirkninger for både handelen generelt og annen virksomhet, og vil bidra til å styrke stedets regionale betydning. Dette stiller store krav til en godt tilpasset infrastruktur, framtidsretta byutvikling og gode samferdselsløsninger.*
  Gjennom satsing på sterkere regionsentra skal regionene gi gode offentlige og private tjenester til næringsliv og innbyggere. Dette stiller store krav til en godt tilpasset infrastruktur, framtidsretta byutvikling og gode samferdselsløsninger.»

Iht. fylkesdelplanen er Sortland et senter med regionale funksjoner. Strandskog næringsområde ligger ca. 1 km utenfor sentrumsområdet til Sortland, og er dermed ikke innenfor det som er definert som sentrum. Det er likevel kort avstand samt gode forbindelser både for myke trafikanter og kjørende, samt kollektivtilbud med holdeplasser innenfor planområdet. Planforslaget tilrettelegger også for bedrede infrastruktur- og samferdselsløsninger ift. dagens situasjon. Det vurderes at

tilrettelegging for økt næring- og forretningsvirksomhet innenfor området delvis er også i tråd med intensjonene og de arealpolitiske retningslinjene i Fylkesplanen for Nordland.

Iht. Byplan Sortland tillates det ikke enkeltbygg med et bruksareal til forretning for storvarehandel på over 3000 m^2. Dette er videreført i reguleringsbestemmelsene. Det foreslås videre begrensninger for utnyttelsen av området til næring/forretning for hver eiendom til 80 % BYA. I tillegg er det satt begrensninger om at det innenfor NF1 og NF2 tillates totalt maksimalt 15000 m^2 BRA ny næringsbebyggelse.

Myke trafikanter
Det er regulert en bussholdeplass utenfor gnr/bnr 15/925, nordøst for krysset Vesterålsgata x Steiroveien (iht. reguleringsplan for Strandskogjordet, vedtatt 2016). Gang- og sykkelvegen ligger på vestsiden av Vesterålsgata, og området rundt bussholdeplassen er et naturlig krysningspunkt over gata. Det er foreslått et fortau som forlengelse av bussholdeplassen ved gnr/bnr 15/925, for å sikre en trygg kryssing av Vesterålsgata til gang-/sykkelvegen på motsatt side, og det er regulert fotgjengerfelt over Vesterålsgata nord for krysset ~~og over Sterioveien~~. Det er også regulert bussholdeplass på vestsiden av fylkesvegen litt sør for Steirokrysset. Det er allerede opparbeidet bussholdeplasser både ved gnr/bnr 15/925 nord for Steirokrysset og på vestsiden av fylkesvegen litt sør for Steirokrysset, men holdeplassen ved gnr/bnr 15/925 vil måtte flyttes noe pga. framtidig oppgradering og breddeutvidelse av krysset Vesterålsgata x Steiroveien.

I tillegg legges det opp til en kryssing av Vesterålsgata med regulert fotgjengerfelt lengst nord i planområdet, for å sikre adkomst til Sørhamna Bo-brygge, til småbåthavna og til det foreslåtte grøntområdet. Det er vurdert trafikksikker plassering av krysningspunktet for å unngå et X-kryss der foreslått gang- og sykkelveg møter Vesteråsgata på motsatt side, der Snekkerveien går i dag.

Virksomheten i Strandskog næringsområde vil i hovedsak være bilbasert på grunn av handel med plasskrevende varer, men gående vil også ha en naturlig adkomst fra bussholdeplassene. Det er heller ikke stor belastning i området av tunge kjøretøyer, selv om frekvensen forventes å øke når næringsområdet videreutvikles, og på sikt også utvides til å omfatte N/F10. For Strandskogjordet er det i dag 2-3 vareleveranser med tunge kjøretøyer i uka (opplysninger fra Sortland kommune).

Alternative adkomster
Som omtalt i pkt. 5.2 ovenfor (Merknader som kom ifm. offentlig ettersyn i 2021), har det gjennom planprosessen vært vurdert ulike alternative løsninger for adkomst til planområdet. Disse har både vært gjenstand for politisk behandling, samt drøfting og megling med fylkeskommunen i Nordland. Det reviderte planforslaget som nå fremmes er iht. avklaringer gjort med fylkeskommunen, og de ulike alternativene som har vært vurdert gjennom planprosessen er beskrevet i kap. 5.2 ovenfor.

Adkomstløsningene vist i planforslaget med tilhørende bestemmelser og rekkefølgekrav kunne gi god trafikkavvikling og trafikksikkerhet.

6.11 Områdestabilitet
For å få en nærmere avklaring av grunnforholdene, har Geotekniker AS vært engasjert til å gjøre en vurdering av områdestabilitet i området (Geoteknisk notat datert 22.08.25).

Under vurdering av tiltaket ift. områdestabilitet, står det følgende i det geotekniske notatet:

> *«Tiltaksområdet har blitt vurdert mtp. grunnforhold basert på eksisterende grunnundersøkelser, samt topografi basert på Norgeskart.no og høydedata.no.*
> *Ut ifra eksisterende grunnundersøkelser er det ikke funnet leire med sprøbruddegenskaper i*

grunnen i nærområdet. Det er ikke utført grunnundersøkelser i selve planområdet. Terrenghelningen i lavereliggende terreng er 1:30 eller slakere (jevnt hellende, se Figur 15), og det kan dernest ikke gå et progressivt kvikkleireskred. Dype områder under sjøen er såpass langt unna tiltaksområdet at evt. retrogressive skred herfra ikke vil forplante seg inn i planområdet. Det er heller ikke kvikkleire å finne mer enn 100-200m unna sjøkanten.
Pga. faste morenemasser utelukkes sideveis utbredelse av evt. kvikkleireskred. Det er videre relativt slakt i høyereliggende terreng, og evt. erosjon (bølgeerosjon) ved vannkanten kan heller ikke igangsette noe skred.
Områdestabilitet er vurdert til å være tilfredsstillende for planområdet.»

Tiltaket innenfor planområdet klassifiserer som tiltakskategori K4 iht. NVE-veileder 1/2019 pga. større næringsvirksomhet. Som følge av dette er det i notatet konkludert med at det er krav om ekstern kvalitetssikring/uavhengig kontroll av vurderingene.

Geoteknikk Consult AS ble derfor engasjert til å foreta uavhengig kontroll av Geoteknikers geotekniske notatet (Kontrollrapport datert 12.09.25). Geoteknikk Consult har foretatt kontroll av geotekniske prosjekteringen. Kontrollrapporten består av merknader til hver enkelt tegning og beregning. I tillegg angir notatet/sjekklista hvilken status det er på kommentarene de har kommet med, der status tegninger/beregninger kan være:

1. ***Anbefalt godkjent uten merknad**, eller med merknad som den prosjekterende selv vurderer om det skal tas hensyn til.*
2. ***Anbefalt godkjent med merknad**. Anbefalingen forutsetter at den prosjekterende innarbeider merknaden. Alternativt kan den prosjekterende gi et svar på merknaden, men anbefaling om godkjenning vil da tidligst kunne gis etter at svaret er vurdert.*
3. ***Anbefales ikke godkjent**. Anbefaling om godkjenning vil først kunne gis etter at svaret på merknaden er vurdert og/eller etter gjennomgang av revidert tegning eller dokument.*
4. ***Ikke relevant***

Sammendrag og konklusjon i Geoteknikk Consult sin kontrollrapport er som følger:

«Vesterålsgata 134A 15/925 Sortland: Geoteknisk notat om utredning av områdeskredfare med dokumentnummer: GTR0113-N-1, datert 22.08.2025, anbefales godkjent med merknader.»

Som følge av kontrollrapporten, har Geotekniker AS oppdatert sitt notat (Geoteknisk notat datert 15.09.25). I det reviderte notatet er det innarbeidet et nytt punkt:

«Lokalstabilitet:

Områdestabiliteten er tilfredsstillende for hele planområdet per dags dato. Det stilles videre krav til fremtidige tiltak: at lokalstabilitet som følge av evt. planlagt terrenginngrep skal dokumenteres under prosjektering. Dette betyr at evt. terrenginngrep i planområdet må vurderes/prosjekteres av en geotekniker. Dersom terrenget forblir uendret, eller endret maksimalt +/- 0.5m er det ikke behov for videre geoteknisk prosjektering. Større terrenginngrep kan tillates gjennom nærmere geotekniske vurderinger.»

Konklusjonen i notatet er imidlertid ikke endret, og er som følger:

Områdestabilitet for planområdet er vurdert til å være tilfredsstillende iht. NVEs kvikkleireveileder.

I reguleringsbestemmelsene er følgende krav satt før det gir igangsettingstillatelse:

> *«Før utfylling i sjø, skal det være dokumentert at grunnforholdene er stabile og tåler planlagt tiltak og belastning. Lokalstabilitet som følge av ev. planlagt terrenginngrep i planområdet skal vurderes/prosjekteres og dokumenteres av geotekniker. Dersom terrenget forblir uendret, eller endret maksimalt +/- 0.5m, er det ikke behov for videre geoteknisk prosjektering. Større terrenginngrep kan tillates, dersom nærmere geotekniske vurderinger klarerer området.»*

Dette følger opp Geotekniker AS sin vurdering og anbefaling. I tillegg er det i tråd med vurderingene gjort i kommunens risiko- og sårbarhetsvurdering for kommuneplanens arealdel 2015-2028.

Det er videre foreslått gjennom bestemmelsene at utfylling av arealer i sjø skal utformes og dimensjoneres etter Statens vegvesen Håndbok N200 Vegbygging.

Adkomst til nytt næringsareal er foreslått på ny fylling. Nye veger og adkomster på framtidig fylling medfører bedre kontroll på grunnmassene og bæreevnen til ny veg.

Deler av det nye internvegnettet (felles adkomstveger/avkjørsler), vil ligge på dagens fylling som er av mer usikker kvalitet med hensyn til å tåle belastningen som trafikken på en næringsveg vil medføre over tid.

6.12 Kommuneplanens samfunnsdel med langsiktig arealstrategi 2025-2037

Reguleringsplanen skal vise at rammene for planarbeid nedfelt i kommuneplans samfunnsdel er hensyntatt. Kap. 2 «Bærekraftig samfunnsutvikling og lokal planlegging» viser til FNs bærekraftsmål, mens de fem hovedmål for utviklingen av Sortland som samfunn og kommunen som organisasjon mot 2037 er listet opp i kap. 3:

1. *Sortland er pådriver for et trygt og bærekraftig Vesterålen.*
2. *I Sortland skal alle ha mulighet til å mestre, trives og lære – hele livet.*
3. *Sortlandsamfunnet er raust, sunt og helsefremmende.*
4. *Sortlandsamfunnet er være miljøvennlig og klimarobust.*
5. *Sortland kommune er handlekraftig og innovativ.*

Nedenfor er noen aktuelle punkter og underpunkter vurdert

- *«Trygghet og beredskap» og «Samfunnssikkerhet og beredskap» (både under mål 1 og mål 3)*
  Det er laget egen ROS-analyse som følger som vedlegg til planforslaget.

  Planområdet ligger ca. mellom kote +0 til +6 m.o.h. og under marin grense som er på ca. kote +40 til +45 m.o.h. i området. Det kan teoretisk forekomme kvikkleire/sprøbruddleire i grunnen under marin grense. I forbindelse med planarbeidet er det derfor blitt foretatt vurdering av områdestabilitet i området (notat utarbeidet av Geotekniker AS). Notatet konkluderer med at områdestabilitet for planområdet er vurdert å være tilfredsstillende iht. NVEs kvikkleireveileder. Det er videre gjennomført uavhengig kontroll av disse vurderingene (rapport utarbeidet av Geoteknikk Consult AS).

  Som oppfølging av geoteknisk notat er det innarbeidet rekkefølgebestemmelser om at det være dokumentert at grunnforholdene er stabile og tåler planlagt tiltak og belastning. Lokalstabilitet som følge av ev. planlagt terrenginngrep i planområdet skal vurderes/prosjekteres og dokumenteres av geotekniker før det gis igangsettingstillatelse.

  Det er videre utarbeidet et flom- og overvannsnotat ifm. planarbeidet. Ut fra gitte forutsetninger

er det konkludert med at flom ikke vil være en utfordring for gjennomføring av planen.

Det er i bestemmelsene innarbeidet rekkefølgekrav om at detaljprosjektert overvannsplan skal utarbeides og godkjennes før det gis igangsettingstillatelse.

- *«Ta vare på naturen og tilpasse oss klimaendringene» og «Helhetlige og fleksible løsninger for transport og bygg»*

  Videreutvikling av eksisterende nærings-/handelsareal er gunstig for å redusere at man tar i bruk ubebygde natur/landbruksområder. Planen omfatter utfylling i sjø, men i et begrenset omfang. Området som skal videreutvikles til næring/handel, er et eksisterende næringsområde som ikke er tilgjengelig for allmennheten som friluftsområde. Det har heller ikke store verdi for biologisk mangfold (se pkt. 6.2). Det er derfor gunstig å videreutvikle dette området, i stedet for å ta i bruk andre sjønære områder som er mer verdifulle for både biologisk mangfold og friluftsliv.

  I Byplan for Sortland står det at næring skal videreutvikles og etableres langs Vesterålsgate og legges til rette for utvidelse av eksisterende næringer/bedrifter.

  Planforslaget tilrettelegger også for mer trafikksikre og hensiktsmessige veg- og adkomstløsninger inkl. løsninger for myke trafikanter.

- *Innbyggerdialog og tillit*
  Høringer i oppstart og i offentlig ettersyn/høring. I tillegg er det avholdt orienteringsmøter med berørte parter for å sikre god involvering og informasjon i planprosessen.

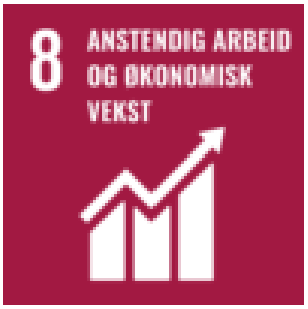
6.13 Forholdet til FNs bærekraftsmål

Sortland kommune legger til grunn FNs bærekraftsmål i sine planer og arbeid.

Innenfor planområdet er det i dag flere forretnings- og næringsbedrifter, mens deler av området er ubebygd. Hensikten med planen er å stadfeste dagens bruk som forretnings- og næringsområde, samt legge til rette for videreutvikling av handelsvirksomhet. Det har også vært viktig å avklare kryss- og avkjøringsløsninger fra Vesterålsgata gjennom planarbeidet, samt regulere interne vegløsninger og infrastruktur i området innenfor næringsområdet.



Et av delmålene under dette punktet er reduksjon av antall dødsfall og skader forårsaket av trafikkulykker. Planen tilrettelegger for mer trafikksikre løsninger enn dagens situasjon, noe som kan bidra til redusert antall trafikkulykker.
Det tilrettelegges også for gode løsninger for myke trafikanter. Hvis dette resulterer at flere velger gange- eller sykkel, fremmer dette fysisk aktivitet, noe som reduserer sykdommer relatert til stillesittende livsstil.



Videreutvikling av forretnings- og næringsbedrifter innenfor området tilrettelegger for flere arbeidsplasser, noe som bidrar til økt sysselsetting og mulighet for økonomisk vekst i kommunen.



Det har vært fokus på å tilrettelegge for gode infrastrukturløsninger, både ift. ombygging, oppstramming og plassering av kryss- og avkjøringer, men også interne vegløsninger og teknisks infrastruktur innenfor næringsområdet. Ved etablering av de foreslåtte løsningene, vil området bli bedre tilrettelagt for de som skal til og fra planområdet, men sikrer også bedre framkommelighet, mindre kødannelser og mer trafikksikre løsninger enn i dag.



Strandskog næringsområde ligger med kort avstand til sentrum og i nærheten av større boligområder, og det er gode gang- og sykkelvegforbindelser til området. Det tilrettelegges for utvidelse av forretnings- og næringsområdet, og dermed flere arbeidsplasser nært der folk bor og med kort avstand til sentrumsfunksjonene. Korte avstander og gang- sykkelveger kan bidra til at flere velger å gå eller sykle framfor å kjøre bil. Dette kan bidra til mindre trafikkbelastning som også påvirker luftkvalitet, som kan bidra til å skape mer bærekraftige og bedre byer og lokalsamfunn.

6.14 Samfunnsøkonomiske hensyn

Sentrum av Sortland beveger seg sørover. Området på Strandskog ligger ca. 1 km sør for det som i dag er definert som sentrumsområdet i Sortland. Det ligger i tilknytning til eksisterende næringsareal og mye av området er allerede utbygd, men det er også deler som er ubebygd og kan videreutvikles med næring og forretning iht. reguleringsbestemmelsene. Ved ev. senere regulering av N/F10, framtidig utfylling på sjøsiden, vil gi nytt areal for videre utvidelser av tilsvarende næringer og handelsgrupper, i tråd med bestemmelser i overordna planverktøy og politiske føringer.

~~I forbindelse med utbyggingen av Strandskogjordet er det allerede påløpt store kostnader i adkomster av midlertidig varighet (Snekkerveien). Denne adkomsten må saneres dersom det kun skal være adkomst til gnr/bnr 15/17 via Steiroveien. I tillegg må utbygger ved Strandskogjordet og~~ Kommunen og ev. utbygger innenfor Strandskog næringspark må påregne bruk av til dels betydelige midler når stenging av dagens adkomst mot øst må gjennomføres, og nytt kryss med eventuelle masseutskiftninger samt etablering av ny adkomst for aktørene på Strandskog næringsområde må etableres. Sannsynligvis vil samlet utbygging utgjøre en vesentlig kostnad for partene, da særlig kommunen. Dette underbygger planforslaget, som viser videreføring av flere eksisterende adkomster (Steirokrysset, men kun med direkte adkomst til gnr/bnr 15/925 inn på næringsområdet, Sørhamna Bobrygge/småbåthavn).

6.15 Risiko og sårbarhet

Når det gjennomføres planprosesser knyttet til plan- og bygningsloven skal det innarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse. ROS-analysen skal avdekke mulige uønskede hendelser som kan skje i fremtiden, sannsynligheten for at den uønskede hendelsen vil inntreffe, sårbarheten ved systemer som kan påvirke sannsynligheten og konsekvensene, hvilke konsekvenser hendelsen vil få samt usikkerheten ved vurderingene. Forhold som analysen avdekker, som kan være av interesse i en arealplanprosess, skal være med som en premiss når vedtak om arealbruken fattes.

Det er utarbeidet en egen risiko- og sårbarhetsanalyse i samsvar med veileder fra DSB som vedlegges planbeskrivelsen. Konklusjonen er at endringene som planen medfører av arealet, ikke endrer risiko

for mennesker, miljø og materielle verdier i særlig negativ retning, forutsatt at foreslåtte avbøtende tiltak gjennomføres.