

Sortland kommune  
Postboks 117  
8401 Sortland

Saksb.: Cathrine Hoff Mikalsen  
e-post: [fmnocmi@fylkesmannen.no](mailto:fmnocmi@fylkesmannen.no)  
Tlf: 75531622  
Vår ref: 2014/2845  
Deres ref:  
Vår dato: 15.11.2016  
Deres dato:  
Arkivkode: 421.3

## Samordnet uttalelse med innsigelse - Kommuneplanens arealdel 2016-2028 - Sortland

Vi viser til oversendelse av 18.07.2016, samt senere fristutsettelse og korrespondanse mellom kommunen og Fylkesmannens fagavdelinger.

Fylkesmannen har i forbindelse med Forsøk om samordning av innsigelser ansvar for å samordne uttalelser og innsigelser fra regionale statsetater i Nordland i plansaker.

Det foreligger uttalelse fra Avinor, Statens vegvesen, Direktoratet for samfunnsikkerhet, Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), Direktoratet for mineralforvaltning (DMF), Kystverket Nordland og Fylkesmannen i Nordland. Uttalelsene fra Avinor, Statens vegvesen og Fylkesmannen i Nordland er uttalelser med innsigelser.

Uttalelsen bygger på mal beskrevet i [Rutinebeskrivelse for effektive avklaringer i arealplanleggingen](#), og inndelt i *Innsigelser*, *Planfaglige mangler* og *Planfaglige råd*. De delene av uttalelsene som utgjør innsigelser, planfaglige mangler og råd gjengis også her. For øvrig vises det til vedlagt kopier av uttalelsene. Hvor fagetatene har uttalt seg til samme område, evt. påpekt samme forhold, er uttalelsene samordnet i den grad det er naturlig.

Videre bemerkes det at Fylkesmannen og de øvrige statlige etatene med dette uttaler seg til planen slik den ble sendt ut på høring, men at etterfølgende dialog har bidratt til at vi er kjent med at kommunen i stor grad har forslag til hvordan planen kan og bør revideres.

### Innledende kommentarer til planprosessen og planen som sådan

Slik Fylkesmannen ser det har det vært god dialog mellom kommunene og flere av de statlige etatene gjennom planprosessen, men da primært etter at planen ble lagt ut på høring. Kommunen har riktignok deltatt på regional planforum og mottatt konkrete innspill til tidlig utkast av planbestemmelsene (våren 2016), men sett i lys av gjeldende planforslag kunne det nok med fordel vært gjennomført bedre dialog i forkant av høringen. Tilsvarende tilbakemelding er også mottatt fra Kystverket.

Dialogen etter at planen ble lagt ut til offentlig ettersyn har på sin side vært omfattende, og bl.a. bestått av telefonmøte mellom kommunen, Statens vegvesen og Fylkesmannens fagavdelinger vedrørende flere av forholdene nevnt i denne uttalelsen. Sistnevnte etter innspill fra vegvesenet. Dette har vært positivt og har bl.a. ledet til en muntlig bekreftelse fra kommunen om at det vil bli en 2. gangs høring av planen. Kommunen ønsker imidlertid en

---

samordnet uttalelse til *gjeldende* planforslag før planen legges ut på ny, og vårt brev er derfor tilpasset dette.

Fylkesmannen vurderer det som fornuftig med en 2. gangs høring, og vil i tillegg anbefale at kommunen avklarer konfliktområdene/gjennomfører nødvendige konsekvensutredninger/retter opp de mangler som fremkommer av denne samordnede uttalelsen, før planen legges ut på ny høring. På denne bakgrunn finner vi det også hensiktsmessig å innta noen generelle betraktninger til henholdsvis planprosess/planen som sådan fra våre fagavdelinger innledningsvis.

#### *Landbruk*

Kommunen har valgt en strategi om fortetting i enkelte bygder og å være streng med å tillate utbygging i andre områder, noe også en hensynssone for landbruk viser i plankartet. Dette grepet er positivt da det tydeliggjør kommunens intensjoner om å bevare verdifulle landbruksarealer.

Kommunens aktive arbeid for å ivareta viktige landbruksarealer, som også har inkludert befaringer og kontakt med landbruksnæringa, gjør at Fylkesmannen i større grad godtar at det gjennom planen åpnes for utbygging i rene byggeområder og i LNFR-spredtområder som også berører jordbruksareal. Fylkesmannen forventer dermed at kommunen i framtidige dispensasjonsbehandlinger følger opp planens intensjoner om å ikke tillate utbygging på jordbruksarealer der det ikke er åpnet for spredt utbygging.

Fylkesmannens ansvar i plansaker er å sikre at jordressursene ivaretas i et langsiktig perspektiv. Det er i desember 2015 vedtatt en ny nasjonal jordvernstrategi, og vi har fulgt opp regionalt med å lage en revidert jordvernplan for Nordland, vedtatt april 2016. Her er de generelle målene for omdisponering av jordbruksareal blitt strengere. Dette innebærer at vi i våre innspill ber kommunen ta noe større hensyn til enkelte jordbruksområder som i dag oppfattes som marginale, men som kan være en framtidig produksjonsressurs.

Videre har vi vært i god dialog med kommunen vedrørende planen, både før og etter at planen ble lagt ut til offentlig ettersyn. Vi opplever at det ikke er stor uenighet om kommunens ønsker for ny arealbruk og landbrukshensynene

#### *Reindrift*

Det fremkommer i høringsdokumentene at det er viktig for kommunen at primærnæringer har gode vilkår, og Fylkesmannen synes kommunen med forslaget til kommuneplanens arealdel godt på vei har realisert strategien sin om å konstruere en plan med en tydelig profil for ivaretagelse av reindriftnæringen. Reindriftnæringen er tydelig integrert i planen og kommunen har hensynstatt næringen på en god måte.

#### *Miljøvern*

Vi merker oss som positivt at kommunen ivaretar strandsonen langs sjøen på en god måte, ved at det er satt ei byggegrense mot sjø som følger 20 -meterskoten. Vi ser også at kommunen har tatt ut flere LNFR-områder med åpning for spredt utbygging.

Slik planen foreligger har vi imidlertid likevel flere innsigelser til den, samt at vi har påpekt flere planfaglige mangler som bør rettes før kommunen egengodkjenner planen (se nedenfor).

---

## INNSIGELSER FRA STATLIGE MYNDIGHETER

---

### 1. Avinor fremmer innsigelse til manglende ivaretagelse av restriksjonsplan og byggerestriksjonskart (BRA-kart) for Stokmarknes lufthavn Skagen i arealplanen.

#### Nærmere begrunnelse

For Avinor er det viktig at høyderestriksjonene rundt rullebanen og byggerestriksjonskrav (BRAkrav) for flynavigasjonsanleggene blir ivaretatt gjennom overordnet arealplan med tilhørende bestemmelser. Overholdelse av høyde- og byggerestriksjonskravene er viktig for flysikkerheten og regulariteten, og nødvendig for at lufthavnen skal beholde sin godkjennelse i henhold til nasjonalt og europeisk regelverk.

Luftfartstilsynet har stilt krav om at bestemmelser for hinderfrihet i forbindelse med inn-utflyging blir ivaretatt ved de enkelte lufthavnene. Avinor har følgelig et behov for å innarbeide lufthavnens restriksjonsplan/BRA-kart i kommuneplanens arealdel.

Luftfartsloven krever at planflatene i restriksjonsplanen/BRA-kartet behandles på en slik måte av planmyndighetene at det kan påvises kontroll over områdene og bruken av disse. Det er disse flatene som bestemmer blant annet hvilke minima den enkelte lufthavn vil få ved flyoperasjoner. Hovedregelen er at hinderfriheten rundt flyplassene skal ivaretas gjennom Plan- og bygningslovens (PBL) bestemmelser.

I PBL § 11—8 er det fastsatt at kommuneplanens arealdel i nødvendig utstrekning skal vise hensyn og restriksjoner som har betydning for bruken av areal. Hensyn og forhold som inngår i PBL § 11-8 siste ledd bokstav a til f, skal markeres i arealdelen som hensynssoner med tilhørende retningslinjer og bestemmelser. Når et område senere tas under regulering, gjøres disse forholdene gjeldende i reguleringsplanen.

Restriksjonsplanen/BRA-kartet for Stokmarknes lufthavn Skagen må derfor legges inn som egne hensynssoner H190 (andre sikringssoner) på arealdelen til kommuneplanen. Hensikten med å skille ut egne hensynssoner på denne måten, er å vise hvilke viktige hensyn som må iakttas innenfor sonene, uavhengig av hvilken arealbruk det planlegges for. I dette tilfelle dreier det seg om:

- Høyderestriksjonene rundt rullebanen i henhold til restriksjonsplanen for lufthavnen, hjemlet i kap. 10 og 11 i Forskrift om utforming av store flyplasser<sup>2</sup> (BSL E 3—2 vedtatt 06.07.2006).
- Byggerestriksjoner rundt flynavigasjonsanleggene i henhold til BRA-kartet, hjemlet i § 6 i Forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste (BSL G 6-1 vedtatt 27.06.2011).

Begge forskriftene ovenfor er hjemlet i Luftfartsloven § 7-1.

Videre må det stilles krav i bestemmelsene om at alle nye reguleringsplaner innenfor restriksjonsområdene skal innarbeide høyderestriksjonene i form av hensynssoner eller det må angis i bestemmelsene maksimal tillatt byggehøyde (mønehøyde) på bygninger og anlegg som ikke overstiger høyderestriksjonene i restriksjonsplanen.

---

Hvilke restriksjoner Sortland kommune er berørt av fremgår av Avinors uttalelse (vedlagt)

*Avinors forslag til løsning*

Yttergrensene for restriksjonene må synliggjøres ved at de legges inn på kommuneplanens arealdel som egne hensynssoner. Selve restriksjonsplanen/BRA-kartet legges som eget vedlegg til arealdelen, som mer detaljert viser høyderestriksjonene.

Når det gjelder bestemmelse for hensynssonene, foreslås følgende tekst inntatt:

**«Andre sikringssoner, høyderestriksjoner/byggerestriksjoner omkring Stokmarknes lufthavn Skagen (H190)**

*Innenfor hensynssonene H190\_1 og H190\_2 gjelder de høyderestriksjoner som er angitt med koter (sorte streksymboler) på restriksjonsplanen for Stokmarknes lufthavn Skagen, Avinors tegning ENSK-P-1 0 datert 14.01.2010. For områder beliggende mellom de viste koter, skal høyderestriksjonen beregnes gjennom interpolasjon. Innenfor restriksjonsområdet kan det ikke etableres hinder (bygninger, vegetasjon, anlegg eller andre innretninger) som overstiger høyderestriksjonene som angitt på restriksjonsplanen. Vegetasjon skal holdes under hinderflatene, og nødvendig fjerning av vegetasjon vil bli gjennomført av Avinor. Vedlagte saksbehandlingsrutine gjelder for håndtering av utsjekk mot hinderflatene rundt rullebanen på lufthavnen.*

*Alle nye reguleringsplaner innenfor hensynssonene H190\_1 og H190\_2 skal innarbeide høyderestriksjonene iform av egne hensynssoner på reguleringsplanene, jf. Plan- og bygningsloven §§ 12-6 og 12-7. Alternativt må det i nye reguleringsplaner angis bestemmelser med maksimal tillatt byggehøyde (mønehøyde) på bygninger og anlegg som ikke overstiger høyderestriksjonene i restriksjonsplanen ENSK—P—10 for lufthavnen.*

*Alle søknader om etablering av nye bygninger og anlegg innenfor hensynssone H190\_3, dvs. områder med byggerestriksjoner rundt flynavigasjonsanlegg ved Stokmarknes lufthavn Skagen vist med røde streksymboler på Avinors tegning ENSK—P—10 datert 14.01.2010, skal håndteres etter vedlagte saksbehandlingsrutine. For områder beliggende mellom de viste koter, skal byggerestriksjonen beregnes gjennom interpolasjon.»*

**2. Statens vegvesen fremmer innsigelse til at område Bygdnes – Ånstadstjøen avsettes til Havneområde uten at de trafikkmessige virkningene av planen er dokumentert, og uten at alternative lokaliteter er belyst og utredet.**

Nærmere begrunnelse:

I henhold til forskrift om konsekvensutredninger skal, i nødvendig grad, relevante og realistiske alternativer utredes, jfr. forskrift om konsekvensutredninger. Det er avsatt et stort havneområde langs fylkesveg 820, og med så store utbyggingsarealer som det her legges opp til kan tiltaket generere svært mye trafikk. Dette vil kunne få konsekvenser for vegnettet, spesielt mht. framkommelighet, trafiksikkerhet og miljø. En mulig konsekvens kan være at vegen må opprustes og kryss utbedres.

*Statens vegvesens forslag til løsning*

For at Statens vegvesen skal kunne ta stilling til forslaget må det utarbeides trafikkanalyse for hele havneområdet som grunnlag for nærmere vurdering av de trafikale konsekvensene ved utbygging av et nytt havneområde. Trafikkanalysen vil samtidig kunne avklare om det vil være nødvendig å knytte rekkefølgebestemmelser til plan.

---

#### Fylkesmannens samordning:

Fylkesmannen har også påpekt planfaglig mangler vedrørende konsekvensutredningen av dette området. Se eget avsnitt under overskriften «Planfaglige mangler».

### **3. Statens vegvesen fremmer innsigelse til at kommunen har avsatt flere nye utbyggingsområder i planen uten å sette plankrav til disse. Dette gjelder utbyggingsområdene; B11, B13-21 og B81-83, næringsområde N72 og næringsområdet i Blokken og fritids- og turistformål: FT01 FT 04.**

Fylkesmannen i Nordland fremmer også innsigelse til noen av de samme enkeltområdene på samme grunnlag (se særskilt innsigelse vedrørende Havneområdet Blokken, R14 Vikeidet og N72 Vidbukta), men av hensyn til leservennlighet har vi valgt å oppstille disse som ulike innsigelser.

#### Nærmere begrunnelse – Statens vegvesen:

Planforslaget åpner opp for en rekke utbyggingstiltak uten plankrav. Selv om plan- og bygningsloven åpner for dette, er det gitt som forutsetning i lovens § 11-10 nr. 1 at det «er gitt bestemmelser om utbyggingsvolum og uteareal, og forholdet til transportnett og annet lovverk er ivarettatt».

Følgende går videre fram av lovkommentaren:

*«Nr. 1 gir hjemmel for å kunne fastsette bestemmelser om at mindre utbyggingstiltak ikke krever ytterligere plan. Bestemmelsen er ny i forhold til utvalgets forslag og innebærer en viss lemping av kravet om at ny utbygging skal ha grunnlag i reguleringsplan. Det forutsettes at dette gjelder byggetiltak i eksisterende bebygde områder der den nye bebyggelsen kan innpasses i en bestående struktur, og at den nye bebyggelsen underordner seg bestående bygninger når det gjelder bygningshøyde, volum, grad av utnyttning mv., samt at den nye bebyggelsen kan benytte seg av teknisk eksisterende infrastruktur og transportsystem. Loven forutsetter at det gis bestemmelser i planen som avklarer disse forholdene, og at dette er en forutsetning for å kunne nytte hjemmelen som grunnlag for å gi byggetillatelse. Dersom kravene her ikke oppfylles, vil det normalt gjelde krav om reguleringsplan før utbygging. I slike tilfeller må blant annet forholdet til undersøkelsesplikt og eventuell dispensasjonsbehandling etter kulturminneloven være avklart.»*

I henhold til bestemmelsenes pkt. 1.1, samt pkt. 2.1, 2.7 og 2.8 kan en rekke byggeområder, blant annet til bolig -og næringsformål bygges ut uten krav om reguleringsplan. Dette finner vi uheldig. Hensynet bak kravet om reguleringsplan før utbygging, er at området skal ses i sammenheng slik at man unngår at utbygging av deler av et område vil gi føringer for øvrige deler av området. Gjennom en planprosess avklares veier, atkomst, kryssløsning (basert på kapasitetsvurderinger-/beregninger), løsninger for myke trafikanter og behov for evt. rekkefølgekrav vurderes og avklares. For større utbygginger vil det ofte være nødvendig med en trafikkanalyse for å synliggjøre de trafikale konsekvensene og om nødvendig avbøtende tiltak.

Arealplanen er ikke egnet plannivå for detaljavklaringer. Ovennevnte forhold må derfor avklares gjennom mer detaljerte reguleringsplanprosesser. De ulike utbyggingsområdene vil kunne få vesentlig virkning for vårt ansvarsområde, og uten en planmessig avklaring vil trafiksikkerheten og framkommeligheten kunne stå i fare.

---

### *Statens vegvesens forslag til løsning*

For blant annet å kunne avklare vesentlige og viktige trafikale spørsmål må det stilles plankrav til følgende utbyggingsområder;

- § 2.1 Boligområdene: B11, B13-21 og B81-83
- § 2.7 Næringsområde: N72 og næringsområdet i Blokken (ikke angitt i bestemmelsene)
- § 2.8 Fritids- og turistformål: FT01 og FT04

#### **4. Fylkesmannen fremmer innsigelse til disponering av havneområde i Blokken til framtidig næringsområde, uten at det er stilt krav om reguleringsplan før tiltak kan finne sted.**

##### Nærmere begrunnelse:

Selv om det foreligger en konsekvensvurdering av foreslått disponering av havneområde i Blokken til næringsformål, er det ikke klargjort nærmere hva slags virksomhet dette gjelder, og hva slags konflikter dette ev. vil kunne medføre. Sjøbunnen i området er sterkt forurenset, men konsekvensene av utfyllings- eller mudringsvirksomhet i havneområdet er ikke vurdert i konsekvensutredningen.

Ved at det ikke er stilt krav om regulering av området kan utbyggingstiltak i prinsippet iverksettes på grunnlag av foreliggende arealdisponering. Selv om utfylling eller mudring i området vil kreve utslippstillatelse etter forurensningsloven, er det vesentlig at dette skjer på grunnlag av en reguleringsplan som bl.a. også vil kunne angi hvordan eventuell disponering av forurensa sedimenter skal kunne skje. Det vil videre være vesentlig at videre utbygging av et slikt område også skjer planmessig. Dette for å sikre tilfredsstillende prosess og medvirkning, og at lokaliseringen av ulike virksomheter skjer på grunnlag av en tilfredsstillende behandling, eventuelt i henhold til gjeldende forskrift om konsekvensutredninger.

Fylkesmannen finner også at en utbygging av dette næringsområdet vil være anse som et større bygge- og anleggstiltak som krever regulering i henhold til [plan- og bygningslovens § 12-1](#), andre ledd.

Fylkesmannen fremmer derfor innsigelse til at havneområdet i Blokken er disponert til næringsformål uten at det er stilt krav om reguleringsplan før tiltak kan finne sted.

#### **5. Fylkesmannen fremmer innsigelse til disponering av område R14, Vikeidet, til råstoffutvinning uten at det foreligger krav om reguleringsplan.**

##### Nærmere begrunnelse:

Utvidelsen av eksisterende massetak på Vikeidet, angitt som R14, representerer i seg selv et tiltak som i utgangspunktet fremstår som reguleringspliktig i medhold av plan- og bygningslovens § 12-1 (jf. ovenfor), d.v.s. at mangel på krav om reguleringsplan er en planfaglig mangel (jf. nedenfor). Området ligger imidlertid også i et område som er klassifisert som viktig i den regionale kartleggingen som er gjennomført for Vesterålen (jf. [naturbase-Id FK00004376](#)). Fylkesmannen fremmer derfor innsigelse til at det her legges opp til uttak av masse uten krav om reguleringsplan, som grunnlag for avklaring av bl.a. forholdet til friluftslivsinteressene i området.



---

**6. Fylkesmannen fremmer innsigelse til område N72 Vidbukta grunnet to forhold. Nærmere bestemt til disponering av området til næring uten at det foreligger krav om reguleringsplan, og konflikt med eksisterende flyttvei for rein.**

Nærmere begrunnelse – miljøvern:

En åpning for videre utbygging av N72 – Vidbukta uten begrensning av utnyttingsgrad, og uten krav om reguleringsplan, er en planfaglig mangel (jf. nedenfor og § 12-1 i plan- og bygningsloven).

Fylkesmannen fremmer innsigelse til at planen legger til rette for utbygging av et område på vel 40 daa i strandsonen, uten at det foreligger et grunnlagt behov, og det verken er gitt bestemmelser om utnyttingsgrad eller stilt krav om reguleringsplan.

*Forslag til løsning*

I den grad området reduseres i betydelig grad, og det gis bestemmelser om utbyggingsvolum og uteareal m.v. (jf. § 11-10 i plan- og bygningsloven), vil grunnlaget for innsigelsen ikke lenger være til stede. Det samme gjelder om det stilles krav om reguleringsplan før utbygging kan finne sted.

Nærmere begrunnelse - reindrift:

Gjeldende område er definert som vinterbeite for rein og det går flyttvei for rein forbi området.

I høringsdokumentet «*Beskrivelse med konsekvensutredning for kommuneplanens arealdel 2016-2028*» fremkommer det at utbygging kan være til hinder for viktig flyttvei, men at formålet kan tillates under forutsetning at flytting kan skje uhindret forbi området. Som avbøtende tiltak skisseres tilrettelegging for flytting i fjæra. I følge den samlede vurderingen skal tiltakshaver i samarbeid med reindriften ha ansvar for å sikre en passasje for flytting av rein gjennom området. I høringsdokumentet «*Bestemmelser til kommuneplanens arealdel 2016-2028*» § 2.7 fremkommer det at det ikke er lagt opp til krav om regulering av dette området.

Byggeområdet kommer i konflikt med reindriftslovens § 22. Kommunen har et ansvar for å ivareta flyttveiens funksjon og for å påse at den reelle muligheten for flytting av rein opprettholdes. Opprettholdelse og vern av flyttveier er ikke noe som kan reguleres i private avtaler mellom tiltakshavere og reindriftsutøvere/reinbeitedistrikt.

*Forslag til løsning*

Fylkesmannen ber derfor kommunen foreslå en reduksjon av arealet som sikrer reindriften flyttlei og mulighet for forflytting gjennom området. Det er fra distriktets side gjort klart at det allerede i dag med den eksisterende fyllinga, er vanskelig å passere på nedsida/sjøsida i dette området.

Fylkesmannens vurdering og samordning

Reindriftshensynet innebærer at området må reduseres, og det må tydeliggjøres i KU hvordan hensynet til flyttleia er sikret. Dersom området reduseres i strandsonen, vil også innsigelsen til manglende plankrav være imøtekommet. Statens vegvesen krever at det må stilles krav om reguleringsplan. Fylkesmannen ber kommunen avklare med Statens

---

vegvesen hvorvidt en reduksjon i omfang kan danne grunnlag for at innsigelsen derfra kan regnes som imøtekommet.

**7. Fylkesmannen fremmer innsigelse til Planbestemmelsenes § 5.1, om lokalisering av ulike anlegg til friluftslivsformål m.v. i strandsonen langs sjøen, uten at omfang og lokalisering er tilfredsstillende angitt.**

Nærmere begrunnelse:

Bestemmelsenes § 5.1 åpner for lokalisering av bl.a.:

- *søknadspliktige tiltak, som brygger, gapahuker og «universell utforming», som gjerne medfører utplanering av terreng og asfaltering.*
- *«Tiltak og midlertidige bygninger, konstruksjoner eller anlegg som benyttes til kulturell aktivitet og/eller allmenne formål, for eksempel konsert, forestilling, utstilling, som ikke er til hinder for allmenn ferdsel eller friluftsliv jfr. pbl § 30-5 og som ikke forringer kulturminneverdier».*

I den grad det skal åpnes for søknadspliktige tiltak i LNFR-områdene kreves bestemmelser om omfang og lokalisering. Det er følgelig en planfaglig mangel at dette ikke er angitt (jf. nedenfor). Selv om vi her ser at intensjonen med dette er god, finner vi det likevel nødvendig at Fylkesmannen fremmer innsigelse til at planen på denne måten åpner for ubegrenset mulighet for å anlegge tiltak i bl.a. områder i strandsonen langs sjø- og vassdrag, og de landskaps, natur- og friluftslivsverdiene som er knyttet til disse områdene. Med fritidsbebyggelse under lovens § 11-7 nr. 5 menes, i tillegg til fritidsboliger, også enkelttiltak knyttet til friluftsliv, jf. lovkommentaren. Friluftslivstiltak vil, så lenge de er omfattet av søknadsplikten etter plan- og bygningsloven, også være underlagt minimumskriteriene om lokalisering og omfang.

Midlertidige konstruksjoner og anlegg som skal fjernes før det har gått 2 måneder er unntatt fra søknadsplikt etter plan- og bygningslovens § 20-1, jf. § 20-5, tredje ledd. Bestemmelser om midlertidige tiltak og anlegg følger dermed direkte av loven, og det vil ikke være grunnlag for å ha egne bestemmelser om dette i arealplanen. Slik tredje kulepunkt er utformet kan det åpne for tolkning av hva som defineres som midlertidig.

Om disse punktene tas ut vil grunnlaget for innsigelsen ikke lenger være til stede.

**8. Fylkesmannen fremmer innsigelse til Planbestemmelsenes § 6.1, ettersom bestemmelsen tilsynelatende åpner for ulike former tiltak i «den funksjonelle strandsonen» langs sjøen på grunnlag av situasjonsplan. Inkludert «sjørelaterte næringsetableringer og bygninger som er nødvendig for primærnæring og annen stedbunden næring».**

Nærmere begrunnelse:

§ 6.1 jf. pkt 4-6 og 8, åpner slik Fylkesmannen tolker bestemmelsen bl.a. for oppføring av følgende tiltak i den funksjonelle strandsonen langs sjøen:

- *«Sjørelaterte næringsetableringer og bygninger som er nødvendige for drift i primærnæringer og annen stedbunden næring», etter godkjent situasjonsplan*
- *søknadspliktige tiltak, som brygger, gapahuker og «universell utforming», som gjerne medfører utplanering av terreng og asfaltering.*



- 
- «Tiltak og midlertidige bygninger, konstruksjoner eller anlegg som benyttes til kulturell aktivitet og/eller allmenne formål, for eksempel konsert, forestilling, utstilling, som ikke er til hinder for allmenn ferdsel eller friluftsliv jfr. pbl § 30-5 og som ikke forringer kulturminneverdier»

Selv om bestemmelsen juridisk er knyttet til områder som er satt av til «*Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner*», er den utformet som om den inkluderer og retter seg mot hele den funksjonelle strandsonen, slik den er definert i bestemmelsens § 6.1 pkt. 1. På denne måten åpner planen for en ubegrenset mulighet til å anlegge tiltak i områder i strandsonen langs sjø- og vassdrag, og de landskaps, natur- og friluftslivsverdiene som er knyttet til disse områdene. I og med at «*sjørelaterte næringsetableringer*» ikke er definert vil dette i prinsippet også kunne omfatte f.eks. reiselivsbygg og oljerelaterte anlegg. Dette er i tillegg anlegg som ikke vil kunne hjemles i pbl. §§ 11-7 nr. 5 og 6.

Fylkesmannen ser at intensjonen bak å tillate ulike tiltak for å fremme friluftslivsinteressene i strandsonen er god. Av hensyn til landskaps-, natur- og friluftslivsverdiene knyttet til disse områdene finner vi imidlertid at det er nødvendig å fremme innsigelse til at planen - i kraft av at bestemmelsens ordlyd - åpner for lokalisering av ovennevnte søknadspliktige tiltak, uten at omfang og lokalisering er angitt, jf. innsigelsen ovenfor.

Midlertidige konstruksjoner og anlegg som skal fjernes før det har gått 2 måneder er unntatt fra søknadsplikt etter plan- og bygningslovens § 20-1, jf. § 20-5, tredje ledd dersom disse er i samsvar med plan. Bestemmelser om midlertidige tiltak og anlegg følger dermed direkte av loven, og det vil ikke være grunnlag for å ha egne bestemmelser om dette i arealplanen. Slik tredje kulepunkt er utformet kan det åpne for tolkning av hva som defineres som midlertidig

*Fylkesmannens forslag til løsning:*

Etter det vi kan se er bestemmelsenes § 6.1 i hovedsak knyttet til de delene av LNFR-områdene som ligger i den «funksjonelle strandsonen». Vi vil kunne revurdere innsigelsen fra Fylkesmannen om disse bestemmelsene samordnes/ses i sammenheng med bestemmelsenes § 5.1. Det bør her gis bestemmelser som sikrer riktig lokalisering av bebyggelse og anlegg i 100-metersbeltet til landbruks- og reindriftsformål i forhold til strandsonen og eksisterende bygninger. Eventuelle områder med åpning for «*bygninger, mindre anlegg og opplag*» for «*fiske, fangst, akvakultur og ferdsel til sjøs*» bør avgrenses særskilt.

---

## **PLANFAGLIGE MANGLER<sup>1</sup>**

Etter Fylkesmannens syn faller deler av uttalelsen fra NVE og Statens vegvesen i denne kategori. Deler av Fylkesmannens uttalelse inntas også her.

### **NVE:**

Se også vedlagt uttalelse da de planfaglige manglene utdypes der. Det er kun NVEs egen oppsummering som inntas i dette brev.

- KU mangler vurdering i henhold til aktsomhetskart for flom- og jordskred. Det er heller ikke avsatt hensynsområde for jord- og flomskred på plankartet Hensynsone for skred (310) på plankartet må oppdateres og også omfatte jord- og flomskred.
- Anlegg for energiforsyning og -overføring inkludert trafostasjoner kan reguleres som teknisk infrastruktur, med unntak av kraftledninger i sentral og regionalnettet som skal vises som båndlagte områder. Vi ber om at plankartet oppdateres.
- For planbestemmelser til hensynssoner jf. § 7.1 og 7.2 er det viktig at alle typer tiltak omfattes.
- For områder under marin grense må det ved utarbeidelse av alle søknadspliktige tiltak gjennomføres en geoteknisk vurdering av fare for kvikkleireskred. Hvis det blir funnet kvikkleire i området skal utbyggingens effekt på hele områdestabiliteten utredes av fagkyndig.

### **Statens vegvesen:**

#### **Manglende bestemmelser om utnyttelsesgrad m.m.**

I henhold til bestemmelsenes pkt. 1.2 - Unntak fra plankrav, kan en rekke utbyggingsområder bygges ut uten krav om reguleringsplan. Plan- og bygningsloven åpner opp for dette, men det er gitt som forutsetning i lovens § 11-10 nr. 1 at det «er gitt bestemmelser om utbyggingsvolum og uteareal, og forholdet til transportnett og annet lovverk er ivare tatt».

Herunder vises det til begrunnelse gitt under Statens vegvesens innsigelse (Innsigelse nr. 3 i den samordnede uttalelsen)

Statens vegvesen kan ikke se at forannevnte forhold oppfylles i planforslaget, og slik planen foreligger vil den ikke gi grunnlag for utbygging av nye byggeområder uten at det utarbeides reguleringsplan.

Denne planfaglige merknaden gjelder for så mange byggeområder/byggetiltak at vi ikke kan kommentere hvert enkelt område.

#### **Manglende konsekvensutredning**

- Manglende konsekvensutredning av Havneområde

---

<sup>1</sup> Med planfaglige mangler tenker vi på feil og mangler knyttet til lov og forskriftskrav – typisk tekniske krav og formelle krav f eks knyttet til manglende dokumentasjon/utredning. Dette er krav som normalt skulle vært oppfylt ved utarbeidelse av planen og som kan få betydning for planens gyldighet. Denne type mangler vil avhjelpes ved at påpekt mangel rettes opp i det videre planarbeidet.

---

Utredning mangler for nytt havneområde ved Bygdnes – Ånstadstsjøen. Se for øvrig innsigelse fra Statens vegvesen.

- Manglende konsekvensutredning av fritids- og turistformål  
Statens vegvesen kan ikke se at disse områdene er utredet i henhold til forskriftens krav. Temaet trafikksikkerhet må synliggjøres godt i utredningen.
- Ikke samsvar mellom kart og utredning  
Boligområde ved Stranda. Boligområdet må tas ut av kartet. Det er konkludert i konsekvensutredningen at området ikke skal tas med i plan.
- Boligområdene på Holmstad B13-B20  
Ikke utredet samlet konsekvenser for all utbygging som foreslått i området. Det må utarbeides en enkel trafikkanalyse som viser virkningene av tiltakene og evt. hvilke utbedringstiltak som må være på plass før områdene tas i bruk.
- Boligområdene i Sigerfjord B51-B56  
Ikke utredet samlet konsekvenser for all utbygging som foreslått i området. Det må utarbeides en enkel trafikkanalyse som viser virkningene av tiltakene og evt. hvilke utbedringstiltak som må være på plass før områdene tas i bruk
- Næringsområde i Blokken  
Det er avsatt et stort næringsområde (ca. 500daa) i Blokken uten at vi kan se at de trafikale forholdene er beskrevet eller de trafikale konsekvensene er utredet og vurdert. Det må utarbeides en enkel trafikkanalyse som viser virkningene av tiltaket og evt. hvilke utbedringstiltak som må være på plass før området tas i bruk.
- Manglende konsekvensutredning av boligformål  
Boligområde B20, B31 og B32 mangler utredning.

#### **Til planbestemmelser og kart**

- Uklar planbestemmelse § 1.4  
Rammeplan for avkjørsler i Nordland må fremgå tydeligere av planbestemmelse. Ordlyden i planbestemmelse § 1.4 er i all hovedsak knyttet til selve utformingen av avkjørselen. Rammeplanen angir vegens holdningsgrad/strenghetsgrad. Vi anmoder om at vårt forslag til tekst, gitt i oppstartsvarselet, benyttes. For avkjørsler til riks- og fylkesveger legges holdningsklasse gitt i «Rammeplan for Nordland fylke» til grunn.
- Fylkesveg 822 – tunnel ved Spjutvik  
Fylkesveg i tunnel mangler linjesymbol. Kart må rettes i tråd med nasjonal produktspesifikasjon.

#### **Fylkesmannen:**

##### **Plangrunnlaget**

##### Manglende arealregnskap

Verken planbeskrivelse, planbestemmelser eller konsekvensutredning klargjør, etter det vi kan se, behovet for lokalisering av nye utbyggingsområder eller områder med åpning for spredt bolig- og eller fritidsbebyggelse. Det kan derfor stilles spørsmål ved kommunens

---

grunnlag for å legge ut nye utbyggingsområder / åpne for former for utbygging i ulike deler av kommunen.

Som grunnlag for videre planarbeid bør det foreligge en oversikt som viser tilgjengelige tomter i eksisterende utbyggingsområder i ulike deler av kommunen som videreføres i foreliggende plan, sammenstilt med behovet ut fra forventet befolkningsutvikling. Dette vil være grunnleggende for kommunens konsekvensvurdering, som bl.a. bør avveie om arealbeslaget de ulike utbyggingsforslagene representerer oppveies av samfunnsnytt.

Vi har i denne sammenhengen forståelse for at det i kommunedelene kan være behov for, i en viss grad, å ha tilgjengelige tomter ut over det som en slik analyse vil vise. Det bør imidlertid kunne klargjøres at det som planlegges er i et rimelig forhold til det som anta å være behovet.

#### Manglende utredninger

Fylkesmannen har en forventning om at planen legges ut på ny høring. I den sammenhengen legger vi til grunn at alle områder som åpner for nye utbyggingsformål er konsekvensutredet.

Ved nærmere ettersyn av planen finner vi videre følgende områder på plankartet som vi ikke finner igjen i konsekvensutredningene:

- Område B31 – Bøstranda. Området er angitt som «eksisterende», men er nytt i forhold til gjeldende arealplan.
- Område SB21 – for spredt boligbygging ved Stranda. Vi kan ikke finne at omfang og lokalisering av spredt bebyggelse er angitt, og finner heller ikke at dette området er vurdert i konsekvensutredningene.
- Havneområde på Bygdneset  
Lokaliseringen av havneområdet er gjort uten at det, i forbindelse med høringen av planen, foreligger en tilfredsstillende konsekvensutredning som begrunner lokaliseringen.

Fylkesmannen er i ettertid blitt forelagt en delutredning av områder for maritime industriforetak i kommunen, der det går fram at området er «*lite egn*et» til dette formålet, bl.a. fordi landområdet mellom veien og sjøen i utgangspunktet er for lite til formålet.

Fylkesmannen kan ikke se at dette uten videre kan brukes som begrunnelse for lokalisering av havn. Det er i denne sammenhengen vesentlig å se forslaget i sammenheng med eksisterende bl.a. tilgjengelige havneområder i Sortland

I henhold til konsekvensutredningen for maritime industriforetak er det ukjent i hvor stor grad lokalisering av slik virksomhet her vil ha negative konsekvenser i form av bl.a. støy, eller for nærmiljø, grønnsstruktur og friluftsliv.

I den grad den ettersendte utredningen legges til grunn, er det følgelig en mangel at lokalisering av havn her ikke er vurdert i forhold til eksisterende og potensielle havnemuligheter i eller i tilknytning til Sortland sentrum (jf. ovenfor). Det er videre en mangel at det ikke foreligger en mer grundig vurdering av konsekvensene for

---

nærmiljøinteressene i området (Bygdneset fremstår som viktige for nærmiljøet i området, både landskapsmessig og som nærturområde).

Som grunnlag for videre planlegging vil det derfor være vesentlig at det foreligger slike utredninger, og at aktuelle alternative havneområder er tilfredsstillende vurdert.

I den grad kommunen legger arealplanen ut på ny høring forventer Fylkesmannen at disse forholdene enten er tilfredsstillende utredet, eller at forslag til havneområde på Bygdneset er tatt ut av planen.

Om ikke foreligger tilfredsstillende utredninger og vurdering av aktuelle alternativer forbeholder vi oss videre Fylkesmannens rett til å fremme innsigelse til eventuelle reguleringsplaner som fremmes for dette området.

*Landbruk:* I vurderingen av ulike havnealternativer, der jordressurser er et av vurderingskriteriene. De fleste alternativene er svært negative for landbruket.

Ny havn vil, slik arealomfanget er synliggjort i plankartet, berøre over 60 daa jordbruksareal, det meste er fulldyrka arealer. Dersom kommunen velger å gå videre med dette alternativet, ber vi om at det i konsekvensutredningen vurderes hvorvidt de store, sammenhengende jordbruksarealene kan ivaretas også ved en eventuell havneutbygging. Utredningen bør synliggjøre ulike alternativ tar hensyn til jordvernet. Hensyn til jordvernet kan også legges inn som en føring i planbestemmelsene for framtidig regulering.

Videre bør konsekvensutredningen beskrive dagens drift av arealene, og hvordan de ulike driftsenhetene blir berørt av eventuell omdisponering. Avbøtende tiltak, som eksempelvis å flytte matjord til avklarte nydyrkingsarealer, bør være et tiltak som vurderes i planforslaget, og eventuelt synliggjøres gjennom planbeskrivelse og planbestemmelse.

*Oppsummert/Fylkesmannens samordning:*

I den grad kommunen legger arealplanen ut på ny høring forventer Fylkesmannen at disse forholdene enten er tilfredsstillende utredet, eller at forslag til havneområde på Bygdneset er tatt ut av planen.

I den grad det ikke foreligger tilfredsstillende utredninger og vurdering av aktuelle alternativer forbeholder vi oss videre Fylkesmannens rett til å fremme innsigelse til eventuelle reguleringsplaner som fremmes for dette området. Denne planfaglige mangelen må ses i sammenheng med innsigelse fra Statens vegvesen, som omhandler samme forhold.

**Arealdisponeringen av sjøområdene**

Sjøområdene er generelt disponert til «*Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner*». Så lenge det ikke er gitt bestemmelser om hvilke underformål som tillates eller ikke tillates inkluderer dette alle underformål, bl.a. akvakultur og småbåthavn.

Dette er formål som hver for seg er utredningspliktige utbyggingsformål i henhold til gjeldende forskrift om konsekvensutredninger. Om dette skal kunne gjennomføres på en tilfredsstillende måte kreves i tilfelle at dette generelle arealformålet avgrenses til særskilt angitte sjø- og eventuelt strandområder, og at det også tas inn bestemmelser om omfang og

---

lokalisering av slike anlegg. Vi viser i denne sammenhengen til plan- og [bygningslovens § 11-7](#) siste ledd, der det går fram at det, i områder hvor arealplanen bare angir hovedformål, i nødvendig utstrekning skal gis bestemmelser som klargjør vilkårene for bruk og vern av arealene.

Forholdet vil kunne rettes, enten ved bruk av slike bestemmelser eller bruk av ett av underformålene til formålet «*Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner*».

### **Bestemmelsene**

#### Byggeområdene

I den grad det skal kunne bygges i områder avsatt til utbyggingsformål kreves i utgangspunktet reguleringsplan. Plan- og bygningslovens [§ 11-10](#) åpner imidlertid for at det kan gis bestemmelser om at «*mindre utbyggingstiltak*» kan gjennomføres uten ytterligere plan under forutsetning av at;

*«det er gitt bestemmelser om utbyggingsvolum og uteareal, og forholdet til transportnett og annet lovverk er ivarett».*

Fylkesmannen har fremmet innsigelser til flere foreslåtte utbyggingsområder bl.a. fordi det mangler krav om reguleringsplan (jf. ovenfor).

Slik planen foreligger vil den imidlertid ikke gi grunnlag for utbygging av noen byggeområder uten at det utarbeides reguleringsplan.

I den grad det skal kunne åpnes for utbygging av områder avsatt til formål angitt under pkt 1 – 4 i plan- og bygningslovens [§ 11-7](#) vil det være en forutsetning at dette avgrenses til områder der bebyggelsen kan underordne seg / tilpasses eksisterende struktur og det samtidig er gitt tilfredsstillende bestemmelser om «*utbyggingsvolum og uteareal*» for hvert område. Vi viser i denne sammenhengen også til [lovkommentaren til § 11-10](#), der bl.a. følgende går fram:

*«Nr. 1 gir hjemmel for å kunne fastsette bestemmelser om at mindre utbyggingstiltak ikke krever ytterligere plan. Bestemmelsen er ny i forhold til utvalgets forslag og innebærer en viss lemping av kravet om at ny utbygging skal ha grunnlag i reguleringsplan. Det forutsettes at dette gjelder byggetiltak i eksisterende bebygde områder der den nye bebyggelsen kan innpasses i en bestående struktur, og at den nye bebyggelsen underordner seg bestående bygninger når det gjelder bygningshøyde, volum, grad av utnyttning mv., samt at den nye bebyggelsen kan benytte seg av teknisk eksisterende infrastruktur og transportsystem. Loven forutsetter at det gis bestemmelser i planen som avklarer disse forholdene, og at dette er en forutsetning for å kunne nytte hjemmelen som grunnlag for å gi byggetillatelse. Dersom kravene her ikke oppfylles, vil det normalt gjelde krav om reguleringsplan før utbygging»..*

#### LNFR-områdene / områder satt av til «*Bruk og vern av sjø og vassdrag m.v.*»

I den grad det her skal kunne åpnes for utbygging av andre tiltak enn konstruksjoner og anlegg som er direkte knyttet til næringsvirksomhet, som f.eks. driftsbygninger i landbruket, kreves det bestemmelser som konkret angir omfang og lokalisering av de ulike tiltakene, område for område. Ut fra de bl.a. de store friluftslivs- og landskapsverdiene som er knyttet til strandsonen langs sjøen har Fylkesmannen i tillegg fremmet innsigelse til nærmere angitte punkter i bestemmelsenes §§ 5.1 og 6.1.



---

På samme måte vil heller ikke planen gi grunnlag for utbygging av småbåthavner, brygger og naust i områder satt av til småbåthavn (SOSI-kode 6230) for de fire områdene der det ikke er stilt krav om reguleringsplan (jf. tabellen s. 23 i bestemmelsene). Som grunnlag for utbygging av områder til formål under kategorien bruk og vern av sjø og vassdrag m.v. kreves, som et minimum, angivelse av omfang og lokalisering. Vi viser i denne sammenhengen til [lovkommentaren til § 11-7 nr 6](#) i plan- og bygningsloven, der bl.a. følgende går fram:

*«Uthus/naust som ikke er knyttet direkte til fiske (jf. § 11-7 nr. 5) vil inngå i i nr. 6. Omfang og lokalisering av slike bygg skal angis som bestemmelser etter § 11–11 nr.2.»*

Det er følgelig bl.a. ikke tilstrekkelig at omfanget av naust er begrenset til størrelse og utforming av det enkelte bygget, slik det går fram av bestemmelsenes § 6.6.

### **Støy**

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, til T-1442/2012 med tilhørende veileder M-128, skal legges til grunn for all planlegging. Vi viser til Støyretningslinjens kap. 2.1 som omhandler støy som tema i kommuneplanen. På grunnlag av dette må det legges til grunn at kommunen, før sluttbehandling av planen, tar inn bestemmelser som støy i planbestemmelser og eventuelle retningslinjer til kommunedelplanen.

Retningslinje T-1442/2012 anbefaler at støy synliggjøres i planen gjennom utarbeidelse av støysonekart. Varige støykilder (f.eks. riksveger og kommunale og fylkeskommunale veger med høy trafikk) bør derved vises som støysoner på plankartet som hensynssoner etter pbl. § 11-8. Det er viktig å sikre at støy utredes i alle planer og tiltak som berøres av støysonene. Dette for å sikre at det tas hensyn til støy også i eldre reguleringsplaner og i enkeltsaker som ikke krever ny plan. Eventuelle stille områder f.eks. parker og gravlunder kan også synliggjøres i planen.

Som et alternativ eller supplement til å ta inn støysonene som hensynssoner, kan kommunen vedta både generelle bestemmelser til kommuneplanens arealdel uavhengig av arealformål (pbl § 11-9) og bestemmelser til bestemte arealformål (pbl § 11-10). Bestemmelsene kan blant annet sette krav om og til reguleringsplan for visse arealer, inkludert krav om tiltak og til miljøkvalitet. I M-128 anbefales det videre sterkt at kommunen gjennom kommuneplan stiller krav om reguleringsplan ved all bygging av nye boliger, fritidsboliger, sykehus, pleieinstitusjoner, skoler og barnehager innenfor gul og rød støysone. Dette letter oppfølgingen i områder med mange eldre, gjeldende reguleringsplaner. Det samme bør gjelde der det er aktuelt å fravike byggegrenser langs veg og jernbane.

I veileder M-128 anbefales det også at kommunen lager bestemmelser om støy til kommuneplanens arealdel. Generelle planbestemmelser kan f.eks. vise til retningslinje T-1442 og grenseverdiene gitt der og det kan gis et generelt utredningskrav for støy.

Eksempler på bestemmelser og retningslinjer fra andre kommuner kan oversendes ved behov.

---

## **PLANFAGLIGE RÅD<sup>2</sup>**

Etter Fylkesmannens syn faller uttalelsen fra DSB, Kystverket og DMF i denne kategori. Deler av uttalelsen fra NVE og Fylkesmannen inntas også her.

### **DSB:**

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) har sett på hvordan virksomheter underlagt storulykkeforskriften<sup>1</sup> er hensyntatt i kommuneplanen. Det er i dag etablert tre storulykkevirksomheter i kommunen, hvorav to av disse ligger innenfor byplanområdet som ikke er en del av den forelagte kommuneplanen. For anlegget som ligger innenfor kommuneplanenes arealdel er det tegnet inn en hensynssone med navn H740\_1 i plankartet. Dette er i tråd med DSBs anbefalinger, men det savnes at retningslinjene og/eller bestemmelsene knyttet til denne hensynssonen fremkommer sammen med de øvrige bestemmelsene som er gitt til kommuneplanens arealdel.

### **DMF:**

DMF kan ikke se at Sortland kommune har etterkommet DMF sitt faglige råd ved oppstart om å ta inn mineralske ressurser som tema i deres konsekvensutredning.

Dette er svært uheldig når kommunen har så mange mineralforekomster. DMF forventer at man i videre planarbeid i kommunen konsekvensutreder mineralske ressurser som ikke-fornybar, stedbunden naturressurs.

Spesifikt får dette klare konsekvenser for område med spredt fritidsbolig; SF 19, rundt Hornvatnet. Fritidsboliger er normalt uheldig i nær tilknytning til råstoffutvinning. Nedbygging til fritidsboliger her vil dermed med stor sannsynlighet vanskeliggjøre etablering av uttak av grafitt i forekomstområdene nord for vatnet.

DMF vurderer derfor at for denne saken er det i høyeste grad beslutningsrelevant å vurdere konsekvensene av nedbygging til fritidsformål for SF 19. Det må vurderes hvorvidt fremtidig mineralutvinning her er mer eller mindre samfunnsøkonomisk enn fritidsboliger i et langsiktig perspektiv. Vi ber derfor kommunen om å konsekvensutrede arealformålet.

### **NVE:**

#### **Til plankartet**

- Marin grense (MG) bør markeres i plankartet.
- Reguleringsmagasin og vannkraftverk bør også markeres i plankartet.

#### **Til Planbestemmelsene**

- Planbestemmelser vedrørende Hensynssoner:

I planbestemmelsen § 7.1 kan geotekniske undersøkelser med fordel endres til geologiske undersøkelser da det ikke er relevant med geotekniske undersøkelser for skred fra oven.

---

<sup>2</sup> Planfaglige råd er informasjon om de interesser og hensyn som fagorganet skal ivareta/sikre i planleggingen, og anbefalinger i forhold til løsninger. Det vil være kommunen som er nærmest til å foreta de endelige valgene.

---

I planbestemmelsen § 7.2 kan geotekniske undersøkelser byttes ut med geotekniske vurderinger hvis det er ønskelig, da det ikke er alltid at det kreves undersøkelser.

- Tiltak i vassdrag som kan medføre nevneverdige ulemper for allmenne interesser må ha tillatelse etter vannressursloven. Det kan med fordel stå i planbestemmelsene (eller planbeskrivelsen).

### **Kystverket:**

#### **Farled**

I arealplanen for Sortland kommune er farledene lagt inn som juridisk linje for farled og inngår i arealformålet *ferdse*(6020). Kystverket Nordland mener det er tilstrekkelig med den juridiske linjen for å ivareta sjøtrafikken i Sortland kommune.

Vi har i forbindelsen med gjennomgangen av planen hatt spesielt fokus på farledene og akvakultur, på grunn av mulige arealkonflikter. Vi ser at Sortland kommune gjennom å bruke underformål *ferdse* med bestemmelser har sett problemstillingen. Kystverket Nordland mener likevel at de nærmest overlappende områdene med *ferdse* og *akvakultur* fører til at akvakultur går ut i hoved- og billed og kan komme i konflikt med hvit sektor. Det er viktig i dette tilfellet å presisere at farledsstreker i kart bare er retningsgivende, og gir ikke et helhetlig bilde av hvordan farvannet blir brukt. Det er sektorene på navigasjonsinnretningene og AIS-registreringer, som kan gi informasjon om hvordan seilingsmønsteret og trafikken til sjøs er i et gitt område. Kystverket Nordland har en streng praksis når det gjelder akvakultur i hvit sektor, selv om det i enkelte tilfeller er mulig. Dette er derimot vurderinger som gjøres på tiltaksnivå i hver enkelt sak. I så tilfelle må Kystverket gjøre en grundig vurdering av hvordan dette vil påvirke ferdselen i området når det gjelder sjøsikkerhet og fremkommelighet, og brukerne av farvannet må bli hørt. Det vil også innebære en risiko for eventuelle akvakulturanlegg hvis de blir lagt for tett inn til de hvite sektorene, og i hvit sektor.

I forbindelse med arealplanen med kystsoner for Sortland kommune mener Kystverket Nordland at det er nødvendig med justeringer av følgende områder med formålet akvakultur: **A71, A12, A42**.(se vedlagte kart). Vi foreslår å dele formålsarealet, slik at det blir et skille mellom hvor selve anlegget kan ligge og hvor det er mulig med fortøyninger for akvakultur – 25. Dette vil sikre sjøsikkerheten og fremkommeligheten i kystsonen, uten å begrense arealene som er satt av til akvakultur.

#### **Havn**

Kystverket har ingen merknader til arealdisponeringen, men ser at arealformålet *havn* er brukt i sjø under *Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur*.

### **Statens vegvesen:**

- Næringsområde N71  
Eksisterende næringsområde ved Holmen har nylig endret atkomstforholdene, og nytt kryss fra fylkesveg 82 er etablert. Plasseringen av nytt kryss er vurdert av hensyn til framtidig videreutvikling av området på nedsiden av fylkesvegen. Fylkesveg 82 har en viktig transportmessig funksjon og er en del av det øvrige hovedvegnettet. For å bevare vegstandarden på de viktigste vegene er det vesentlig at antall avkjørsler

---

begrenses. Det kan derfor ikke påregnes at det blir gitt flere avkjørsler fra fylkesvegen til næringsområdet langs denne strekningen av fylkesvegen. Det må tas med i planbestemmelsene at atkomst til næringsområdene må samordnes med eksisterende kryss.

- **Boligområde B21**  
Boligområdet ligger et godt stykke utenfor Holmstad, og anses som en bilbasert satellitt utbygging. Boligområde her vil bidra til by- og tettstedspredning, og vil etter vår vurdering undergrave Holmstad som et tettsted. Utbyggingen er uheldig og utfordrer statlig planretningslinje for bolig, areal og transportplanlegging. Området bør tas ut.
- **Boligområde B31 og 32**  
Områdene ligger som randbebyggelse og karakteriseres som spredt boligområde. Avsatte boligområder ligger et godt stykke utenfor tettstedene, og vil etter vår vurdering bidra til å spre boligutbyggingen og undergrave intensjonen om tettstedsutvikling. Boligområdene anses som en bilbasert satellitt utbygging. Utbyggingen er uheldig og utfordrer statlig planretningslinje for bolig, areal og transportplanlegging. Kommunen bør vurdere om ikke planen i større grad bør legges opp til konsentrering av bolig rundt de prioriterte tettstedene. Områdene bør tas ut.
- **LNFR - områdene**  
Det bør fastsettes generelt plankrav i LNFR- områdene dersom et tiltak medfører at 3 eller 4 boligheter faller inn innenfor en liten radius, 100 m eksempelvis.
- **Plan for sammenhengende gang- og sykkelveg i Sortland**  
Forholdet til plan for sammenhengende gang- og sykkelveg er ikke beskrevet i planforslaget.

### **Fylkesmannens miljøvern faglige råd:**

#### **Bruk av arealformål**

Fylkesmannen kan vanskelig se at bruk av formålet næring i hele havneområdet i Blokken er hensiktsmessig i forhold til kommunens intensjon for området. Som påpekt under innsigelsen ovenfor gir arealformålet næring rom for både utfylling og mudring.

Vi anbefaler derfor at kommunen her i stedet bruker formålet «Havn» (SOSI-kode 2040) for den delen som skal være sjøområde.

Landdelen av småbåthavn og naust kan med fordel angis som byggeområde på land (SOSI-kode 1500), med tilhørende plankrav eller tilfredsstillende angivelse av omfang og lokalisering (vil ev. være aktuelt der videre utbygging kan underordne seg eksisterende infrastruktur).

#### **Bestemmelser til «den funksjonelle strandsonen».**

Bestemmelser om «å tillate nødvendige bygninger, mindre anlegg og opplag i 100–metersbeltet langs sjøen med sikte på landbruk, reindrift, fiske, fangst, akvakultur og ferdsel til sjøs» (jf § 11-11 i plan- og bygningsloven) kan ikke knyttes til den funksjonelle

---

strandsonen. Selv om vi ser det som positivt at den er definert, er dette en retningslinje for videre forvaltning av planen.

For øvrig viser vi til begrunnelsen for innsigelsen knyttet til disse områdene ovenfor.

### **Fylkesmannens landbruksfaglige råd:**

#### **Spredt utbygging i LNFR-områder**

Kommunen har lagt ut mange områder til LNFR-spredt-formål, mange av disse områdene ligger på registrert jordbruksareal. Bestemmelsen § 1.2 er den eneste bestemmelsen som gir begrensning i utbygging på jordbruksareal i spredte LNFR-områder, og den sier at unntak fra reguleringsplikt gjelder ikke der tiltaket kommer i konflikt med jordbruks- eller reindriftsinteresser. Bestemmelsens ordlyd gjelder kun reguleringsplikt, og den innebærer altså at kommunen selv kan avgjøre om det skal bygges på jordbruksareal i den enkelte sak.

Vi har tidligere gitt tilbakemelding på at kommunens ønske om spredt utbygging i LNFR-områdene er uhensiktsmessig, da det enten kreves regulering eller dispensasjon fra plan. Ved dispensasjon gjelder jordlovens bestemmelser som gjør at kommunen ikke kan legge til rette for fradeling til spredt utbygging av fritidsboliger (og næring) på landbruksarealer (jordbruksareal, drivverdig skog m.m). Dermed er planens utforming slik den nå foreligger, ikke alltid forenlig med kommunens egne utviklingsønsker.

For alle LNFR-spredtområdene ber vi om at kommunen gjør en tydeligere avklaring av hvor spredt utbygging av boliger kan tillates, som også bedre ivaretar mulighet for jordbruksdrift. Ønsker kommunen annen utbygging, bør mindre arealer omdefineres til rene utbyggingsområder (for fritidsbolig og næring, eksempelvis), eller det avsettes rene LNFR-spredt-områder for fritidsboliger på arealer som ikke kommer i konflikt med landbruksinteressene, j.fr jordlovens bestemmelser.

Dette gjelder særlig for områdene der det er større sammenhengende jordbruksarealer som kan gi grunnlag for effektiv drift (nåværende eller framtidig):

- SB/F71 Roksøy
- SB/F72: Reinstad-Finneset/Godfjorden

I dialogen med kommunen har Fylkesmannen forstått det slik at kommunen ønsker å endre kartforslaget for å sikre både reelle utbyggingsmuligheter og jordvernet bedre. Før planen eventuelt legges ut på 2. gangs ettersyn, ønsker Fylkesmannen å være i aktiv dialog med kommunen vedrørende jordvern hensynet.

#### **Vurdering av jordvern for de enkelte utbyggingsområdene**

Kommunen har videreført en del utbyggingsområder som er avsatt i eksisterende plan, samt foreslått noen nye utbyggingsområder. Omfanget er forholdsvis stort, og i dialog med kommunen har vi fått forståelse for at utstrekning ikke nødvendigvis trenger å gå der de er foreslått i planutkastet. For å hensynta jordvernet/landbrukspotensialet her, ber vi kommunen vurdere å redusere utstrekning av enkelte områder:

- a) Eksisterende utbyggingsområder:
  - B20 Holmstad, B31 Sør-Steiro og B85 Sandstrandhøgda.

- 
- Røyknes i Godfjorden: Her er større områder avsatt til LNFR-spredtformål. Med samme begrunnelse som for vår innsigelse til LNFR-spredt-områdene, vil det være mer hensiktsmessig å avgrense områder der kommunen ønsker boliger og eventuelt fritidsboliger.
  - Gåsbøl: Område avsatt som boligområde ligger delvis på sammenhengende jordbruksarealer. Ut fra dialog med kommunen har vi forstått det dithen at det er uaktuelt med større boligutbygging her. Framtidig utbygging bør derfor bedre tilpasses eksisterende jordbruksdrift/areal.

b) Nye utbyggingsområder:

- B53 Sigerfjord (nord for adkomstvei), B12 Holmstad (mot sjøen) og B18 Holmstad (en stor del av arealet er beitemark og grenser til fulldyrka arealer)

**Fylkesmannens reindriftsfaglige råd:**

- **Råstoffutvinning Kjerringnesdalen**  
Området er definert som vinterbeite for rein, og det går flyttvei for rein forbi området. Dette er momenter som må ivaretas, noe kommunen legger opp til i bestemmelsene i § 2.6, punkt 6. Andre avbøtende tiltak i form gjerder/skjerming kan også være nødvendig å vurdere.
- **Råstoffutvinning Kringelhøgda (R12)**  
Dette området er, blant annet, viktig for berørte reinbeitedistrikt som vinterbeite, noe som for distriktet er minimumsbeite og således er med på å begrense reintallet. Dette er momenter som må ivaretas, noe kommunen legger opp til i bestemmelsene i § 2.6, punkt 6. Andre avbøtende tiltak i form gjerder/skjerming kan også være nødvendig å vurdere.
- **Råstoffutvinning Godfjorden (R13)**  
Området er definert som vinterbeite for rein, og det går flyttvei for rein forbi området. Dette er momenter som må tas med videre, og avbøtende tiltak i form av bestemmelser for å ivareta reindriftsinteressene, da spesielt funksjonaliteten til flyttveien, bør være en naturlig del av en framtidig regulering av områder. Dette kan for eksempel være bruk av gjerder/skjerming og mulighet for å regulere aktiviteten i steinbruddet i forhold til bruken av flyttveien (dvs stoppe aktiviteten i steinbruddet ved reindriftsfaglig behov).



---

## VIDERE SAKSGANG

---

Innsigelsen fra Avinor, Statens vegvesen og Fylkesmannen medfører at planen ikke kan egengodkjennes av kommunestyret. Dersom kommunen velger å ikke ta innsigelsen til følge, vises det til rundskriv H-2/14 *Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven* for videre behandling.

De planfaglige mangler er mangler knyttet til lov og forskriftskrav, som er krav som normalt skulle vært oppfylt ved utarbeidelse av planen og som kan få betydning for planens gyldighet. Denne type mangler vil avhjelpes ved at påpekt mangel rettes opp i det videre planarbeidet.

Slik nevnt innledningsvis er Fylkesmannen kjent med at kommunen har forslag til løsning for en rekke av de forholdene som er påpekt i denne uttalelsen. Deriblant våre innsigelser. Denne revisjonen er imidlertid relativt omfattende, bl.a. ved at nye utbyggingsområder legges ut. I tillegg kommer at flere områder i det foreliggende planforslaget mangler utredning.

Slik vi ser det betinger dette at planen legges ut på ny høring. Som grunnlag for dette vil vi også anbefale en gjennomgang av konsekvensutredningen, slik at det blir samsvar mellom områdeangivelsene her og det som går fram av planbestemmelser og plankart.

Behovet for ny høring er også muntlig bekreftet av kommunen.

Med hilsen

Hill-Marta Solberg

Cathrine Hoff Mikalsen  
seniorrådgiver

Kopi til:

Avinor AS  
Statens vegvesen  
Direktoratet for samfunnsikkerhet  
Norges vassdrags- og energidirektorat  
Direktoratet for mineralforvaltning  
Kystverket Nordland

Kanstadvjord/Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt  
Fylkesmannen i Troms, reindriftsforvaltninga

Aage Sten Holm, FMNO/landbruks- og reindriftsavdelinga  
Svein Stuen, FMNO/Miljøvernavdelinga



## Statens vegvesen

Fylkesmannen i Nordland  
Statens hus  
Moloveien 10  
8002 BODØ

Behandlende enhet:  
Region nord

Saksbehandler/telefon:  
Kenneth Fox / 77617090

Vår referanse:  
16/145887-10

Deres referanse:

Vår dato:  
03.11.2016

### Høringsuttalelse med innsigelse – Kommuneplanens arealdel for Sortland kommune, 2016–2028

Vi viser til høringsbrev av 18.7.2016, samt senere fristutsettelse og korrespondanse mellom kommunen og Statens vegvesen. Videre viser vi til vårt foreløpige skriv av 30.9.2016, «*grunnlag for videre dialog*», og til avholdte møte av 13.10.2016 mellom kommunen og Statens vegvesen.

*Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, forvalter av fylkesveg på vegne av fylkeskommunen og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.*

Til denne planen uttaler vi oss som statlig fagmyndighet innenfor vegtransport, med bakgrunn i trafiksikkerhet og framkommelighet.

Statens vegvesen fremmer innsigelse for manglende plankrav for en del områder avsatt til utbyggingsformål. Statens vegvesen vurderer planavklaringen som utilstrekkelig for å kunne vurdere planløsningenes virkninger på trafiksikkerhet og framkommelighet.

Vi fremmer også innsigelse til at område Bygdnes – Ånstadsjøen avsettes som Havneområde uten at de trafikkmessige virkningene av planen er dokumentert.

Våre innsigelser er nærmere beskrevet i våre vurderinger av planforslaget.

**Saksopplysninger:**

Kommuneplanens arealdel for 2016–2028 er en gjennomgående revisjon av kommunedelplan for de spredtbygde områdene 2005–2017, og kommunedelplan for Sortlands kystområder 2003–2015.

Planen kjennetegnes av en offensiv og optimistisk satsing på tettstedsutvikling. Det er gjort bevisste og langsiktige valg for å sikre bærekraftige og attraktive lokalsamfunn med høy grad av valgfrihet for hvor man vil bosette seg.

**Arealpolitiske føringer for planarbeidet**SPR–BAT

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR BAT) skal legges til grunn ved statlig, regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven. Under følger relevante føringer for forslaget til planarbeidet:

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

*Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.*

Planleggingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform.

«Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging» vedtatt ved kongelig resolusjon 12.06.2015 fremhever og støtter opp under de statlige planretningslinjene.

NTP (Nasjonal transportplan).

Det er fastsatt fire hovedmål: framkommelighet, trafikk sikkerhet, miljø og universell utforming. For trafikk sikkerhet er det en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren, 0-visjon.

**Vår vurdering av planforslaget**Kommentarer til utbyggingsvolumet – SPR BAT – KU

Det tilrettelegges for omfattende boligutbygging uten at det store boligbehovet kan dokumenteres. I planbeskrivelsen er boligbehovet angitt til å være på om lag 150 – 200 boligtomter, mens det tilrettelegges for 842 tomter. Planforslaget har med andre ord en kraftig overdekning i antall boligtomter. Utbyggingsvolumet bør begrenses og tilpasses behovet. Planleggingen etter plan- og bygningsloven skal være realistisk og basert på kunnskap og reelle behov.

Vi registrerer at flere eksisterende boligområder ikke er utbygd fra forrige planperiode og en har med stor sannsynlighet boligreserve (omfang ukjent) i kommunen. I tillegg ser vi at det

avsettes nye boligområder ved siden av boligområder som ikke er utbygd eller utnyttet fullt ut. Ei slik utbyggingsstrategi medfører økt behov for offentlig infrastruktur som trafikkanlegg, herunder veger, gang- og sykkelveger, busslommer etc. Eksisterende områder bør utbygges og fortettes før nye byggeområder avsettes. Vi mener flere nye byggeområder bør tas ut av plan, eller legges på vent som et langsiktig utbyggingsområde og at utbygging skjer i prioritert rekkefølge. Dette kan tenkes å være steder hvor gang- og sykkelveger/fortauer, busslommer etc. er etablert.

Avsetting av såpass mange nye byggeområder uten at boliganalyser og arealregnskapet kan dokumentere behovet, vil være i konflikt med nasjonale mål. Dette selv om det i pkt. 4.3 i SPR BAT står «... områder med lite utbyggingspress, og hvor lokale myndigheter vurderer det som nødvendig for å øke attraktiviteten for bosetting, kan det planlegges for et mer differensiert bosettingsmønster».

I etterkant av vårt notat av 30. september har kommunen i oversendelse av 19. oktober signalisert at det skal lages et oppdatert arealregnskap basert på hvilke områder som er utbygd og hvor mye netto areal man skal legge til rette for utbyggingsformål.

Vi ser at kommunen prioriterer utbygging i bygdene Sigerfjord, Maurnes, Holmstad og Jennestad. Bygdene er satsingsområder, og det er her vi finner mesteparten av de avsatte boligområdene. Samtidig ser vi at kommunen tilrettelegger for en forholdsvis betydelig spredt utbygging i LNFR – områdene (totalt 140 boligtomter), uten av vi nødvendigvis kan se at dette bygger opp under bygdene.

Vi savner en utgreiing på hvordan kommunen vurderer sitt utbyggingsvolum og utbyggingsmønster i forhold til statlig planretningslinje for bolig, areal og transportplanlegging. I retningslinjene fremkommer det at all ny utbygging skal skje på en slik måte at transportbehovet begrenses. Et viktig grep for å redusere klimagassutslipp fra transport er å gjennomføre en utbyggings- og lokaliseringpolitikk som begrenser transportbehovet i tråd med prinsippene for samordnet areal- og transportplanlegging. Viktige elementer er konsentrasjon av byggeområder, vektlegge korte avstander mellom boliger, skoler/barnehager, servicefunksjoner, tilrettelegge gang- og sykkelveger for trygg og miljøvennlig ferdsel etc. som gjør at flest mulig kan nå sine daglige gjøremål uten bruk av bil. Vi ønsker en større vektlegging av disse prinsippene i tilsendt planforslag. Flere av de foreslåtte boligområdene har lang avstand til arbeidsplasser og servicefunksjoner og vil i stor grad være bilbaserte. Videre gir spredt boligbygging (boligbygging i LNFR-områder) dårlig markedsgrunnlag for kollektivtransport, noe som fører til økt bilbruk og dermed større miljøbelastning.

#### Mangler og svakheter i utredningen

De fleste enkeltområder er konsekvensutredet. Men det mangler en samlet konsekvens vurdering av hvordan de ulike utbyggingsområdene vil ha innvirkning i forhold til hverandre og for samfunnet. Hvordan er regionale og nasjonale mål, fastsatt gjennom SPR-BAT, innfridd?

I planforslaget er det lagt ut større og mindre arealer til utbyggingsformål. Et moment som savnes omtalt er hvilken virkning utbyggingsområdene samlet vil ha på vegnettet. Det er viktig at utbyggingsmønstret dimensjoneres etter vegnettet, dvs. at fremtidig utbyggingsområder lokaliseres der vegnettet er i stand til å håndtere økt mengde, evt. der det er mulig å bygge ut/oppgradere vegnettet i tråd med ønsket utbygging.

- **Innsigelse**

#### Manglende plankrav for utbyggingsområder

Planforslaget åpner opp for en rekke utbyggingstiltak uten plankrav. Selv om plan- og bygningsloven åpner for dette, er det gitt som forutsetning i lovens § 11-10 nr. 1 at det «er gitt bestemmelser om utbyggingsvolum og uteareal, og forholdet til transportnett og annet lovverk er ivare tatt».

Følgende går videre fram av lovkommentaren: «Nr. 1 gir hjemmel for å kunne fastsette bestemmelser om at mindre utbyggingstiltak ikke krever ytterligere plan. Bestemmelsen er ny i forhold til utvalgets forslag og innebærer en viss lemping av kravet om at ny utbygging skal ha grunnlag i reguleringsplan. Det forutsettes at dette gjelder byggetiltak i eksisterende bebygde områder der den nye bebyggelsen kan innpasses i en bestående struktur, og at den nye bebyggelsen underordner seg bestående bygninger når det gjelder bygningshøyde, volum, grad av utnyttning mv., samt at den nye bebyggelsen kan benytte seg av teknisk eksisterende infrastruktur og transportsystem. Loven forutsetter at det gis bestemmelser i planen som avklarer disse forholdene, og at dette er en forutsetning for å kunne nytte hjemmelen som grunnlag for å gi byggetillatelse. Dersom kravene her ikke oppfylles, vil det normalt gjelde krav om reguleringsplan før utbygging. I slike tilfeller må blant annet forholdet til undersøkelsesplikt og eventuell dispensasjonsbehandling etter kulturminneloven være avklart.»

I henhold til bestemmelsen pkt. 1.1, samt pkt. 2.1, 2.7 og 2.8 kan en rekke byggeområder, blant annet til bolig –og næringsformål bygges ut uten krav om reguleringsplan. Dette finner vi uheldig. Hensynet bak kravet om reguleringsplan før utbygging, er at området skal ses i sammenheng slik at man unngår at utbygging av deler av et område vil gi føringer for øvrige deler av området. Gjennom en planprosess avklares veier, atkomst, kryssløsning (basert på kapasitetsvurderinger-/beregninger), løsninger for myke trafikanter og behov for evt. rekkefølgekrav vurderes og avklares. For større utbygginger vil det ofte være nødvendig med en trafikkanalyse for å synliggjøre de trafikale konsekvensene og om nødvendig avbøtende tiltak.

Arealplanen er ikke egnet plannivå for detaljavklaringer. Ovennevnte forhold må derfor avklares gjennom mer detaljerte reguleringsplanprosesser. De ulike utbyggingsområdene vil kunne få vesentlig virkning for vårt ansvarsområde, og uten en planmessig avklaring vil trafiksikkerheten og framkommeligheten kunne stå i fare.

For blant annet å kunne avklare vesentlige og viktige trafikale spørsmål må det stilles plankrav til følgende utbyggingsområder;

- § 2.1 Boligområdene: B11, B13–21 og B81–83
- § 2.7 Næringsområde: N72 og næringsområdet i Blokken (ikke angitt i bestemmelsene)
- § 2.8 Fritids- og turistformål: FT01 og FT04

#### Nytt havneområde

Vi fremmer innsigelse til at område Bygdnes – Ånstadsjøen avsettes som Havneområde uten at de trafikkmessige virkningene av planen er dokumentert, og uten at alternative lokaliteter er belyst og utredet. I henhold til forskrift om konsekvensutredninger skal, i nødvendig grad, relevante og realistiske alternativer utredes, jfr. forskriften om konsekvensutredninger.

Det er avsatt et stort havneområde langs fylkesveg 820, og med så store utbyggingsarealer som det her legges opp til kan tiltaket generere svært mye trafikk. Dette vil kunne få konsekvenser for vegnettet, spesielt mht. framkommelighet, trafiksikkerhet og miljø. En mulig konsekvens kan være at vegen må opprustes og kryss utbedres. For at vi skal kunne ta stilling til forslaget må det utarbeides trafikkanalyse for hele havneområdet som grunnlag for nærmere vurdering av de trafikale konsekvensene ved utbygging av et nytt havneområde. Trafikkanalysen vil samtidig kunne avklare om det vil være nødvendig å knytte rekkefølgebestemmelser til plan.

Vi mottok 27. oktober, en delutredning av industriområder for maritime industriforetak – *vurdering av områders egnethet i Sortland kommune*. Vi har ikke hatt anledning til å ta en gjennomgang av denne så sent i prosessen, og vår innsigelse baseres derfor på det opprinnelige dokumentasjonsgrunnlaget som forelå til høringsutkastet.

#### • **Planfaglig mangel**

##### Manglende bestemmelser om utnyttelsesgrad m.m.

I henhold til bestemmelsenes pkt. 1.2 – *Unntak fra plankrav*, kan en rekke utbyggingsområder bygges ut uten krav om reguleringsplan. Plan- og bygningsloven åpner opp for dette, men det er gitt som forutsetning i lovens § 11–10 nr. 1 at det «er gitt bestemmelser om utbyggingsvolum og uteareal, og forholdet til transportnett og annet lovverk er ivarettatt».

Følgende går videre fram av lovkommentaren: «Nr. 1 gir hjemmel for å kunne fastsette bestemmelser om at mindre utbyggingstiltak ikke krever ytterligere plan. Bestemmelsen er ny i forhold til utvalgets forslag og innebærer en viss lemping av kravet om at ny utbygging skal ha grunnlag i reguleringsplan. Det forutsettes at dette gjelder byggetiltak i eksisterende bebygde områder der den nye bebyggelsen kan innpasses i en bestående struktur, og at den nye bebyggelsen underordner seg bestående bygninger når det gjelder bygningshøyde, volum, grad av utnytting mv., samt at den nye bebyggelsen kan benytte seg av teknisk eksisterende infrastruktur og transportsystem. Loven forutsetter at det gis bestemmelser i



*planen som avklarer disse forholdene, og at dette er en forutsetning for å kunne nytte hjemmelen som grunnlag for å gi byggetillatelse. Dersom kravene her ikke oppfylles, vil det normalt gjelde krav om reguleringsplan før utbygging. I slike tilfeller må blant annet forholdet til undersøkelsesplikt og eventuell dispensasjonsbehandling etter kulturminneloven være avklart.»*

Vi kan ikke se at forannevnte forhold oppfylles i planforslaget, og slik planen foreligger vil den ikke gi grunnlag for utbygging av nye byggeområder uten at det utarbeides reguleringsplan. Denne planfaglige merknaden gjelder for så mange byggeområder/byggetiltak at vi ikke kan kommentere hvert enkelt område.

#### Manglende konsekvensutredning av Havneområde

Utredning mangler for nytt havneområde ved Bygdnes – Ånstadstjøen. Virkning på vegnettet må beskrives/utredes jfr. forannevnte. Her må det utarbeides trafikkanalyse for å synliggjøre de trafikale konsekvensene. Det kan være behov for å stille rekkefølgekrav til utbyggingen.

#### Manglende konsekvensutredning av fritids- og turistformål

Vi kan ikke se at disse områdene er utredet i henhold til forskriftens krav. Temaet trafiksikkerhet må synliggjøres godt i utredningen.

#### Ikke samsvar mellom kart og utredning

Boligområde ved Stranda. Boligområdet må tas ut av kartet. Det er konkludert i konsekvensutredningen at området ikke skal tas med i plan.

#### Boligområdene på Holmstad B13–B20

Ikke utredet samlet konsekvenser for all utbygging som foreslått i området. Det må utarbeides en enkel trafikkanalyse som viser virkningene av tiltakene og evt. hvilke utbedringstiltak som må være på plass før områdene tas i bruk.

#### Boligområdene i Sigerfjord B51–B56

Ikke utredet samlet konsekvenser for all utbygging som foreslått i området. Det må utarbeides en enkel trafikkanalyse som viser virkningene av tiltakene og evt. hvilke utbedringstiltak som må være på plass før områdene tas i bruk

#### Næringsområde i Blokken

Det er avsatt et stort næringsområde (ca. 500daa) i Blokken uten at vi kan se at de trafikale forholdene er beskrevet eller de trafikale konsekvensene er utredet og vurdert. Det må utarbeides en enkel trafikkanalyse som viser virkningene av tiltaket og evt. hvilke utbedringstiltak som må være på plass før området tas i bruk.

#### Manglende konsekvensutredning av boligformål

Boligområde B20, B31 og B32 mangler utredning.

#### Uklar planbestemmelse § 1.4

Rammeplan for avkjørslser i Nordland må fremgå tydeligere av planbestemmelse. Ordlyden i planbestemmelse § 1.4 er i all hovedsak knyttet til selve utformingen av avkjørselen.

Rammeplanen angir vegens holdningsgrad/strenghetsgrad. Vi anmoder om at vårt forslag til tekst, gitt i oppstartsvarselet, benyttes.

For avkjørsler til riks- og fylkesveger legges holdningsklasse gitt i «Rammeplan for Nordland fylke» til grunn.

#### Fylkesveg 822 – tunnel ved Spjutvik

Fylkesveg i tunnel mangler linjesymbol. Kart må rettes i tråd med nasjonal produktspesifikasjon.

- **Planfaglig råd**

#### Næringsområde N71

Eksisterende næringsområde ved Holmen har nylig endret atkomstforholdene, og nytt kryss fra fylkesveg 82 er etablert. Plasseringen av nytt kryss er vurdert av hensyn til framtidig videreutvikling av området på nedsiden av fylkesvegen. Fylkesveg 82 har en viktig transportmessig funksjon og er en del av det øvrige hovedvegnettet. For å bevare vegstandarden på de viktigste vegene er det vesentlig at antall avkjørsler begrenses. Det kan derfor ikke påregnes at det blir gitt flere avkjørsler fra fylkesvegen til næringsområdet langs denne strekningen av fylkesvegen. Det må tas med i planbestemmelsene at atkomst til næringsområdene må samordnes med eksisterende kryss.

#### Boligområde B21

Boligområdet ligger et godt stykke utenfor Holmstad, og anses som en bilbasert satellitt utbygging. Boligområde her vil bidra til by- og tettstedsbredning, og vil etter vår vurdering undergrave Holmstad som et tettsted. Utbyggingen er uheldig og utfordrer statlig planretningslinje for bolig, areal og transportplanlegging. Området bør tas ut.

#### Boligområde B31 og 32

Områdene ligger som randbebyggelse og karakteriseres som spredt boligområde. Avsatte boligområder ligger et godt stykke utenfor tettstedene, og vil etter vår vurdering bidra til å spre boligutbyggingen og undergrave intensjonen om tettstedsutvikling. Boligområdene anses som en bilbasert satellitt utbygging. Utbyggingen er uheldig og utfordrer statlig planretningslinje for bolig, areal og transportplanlegging. Kommunen bør vurdere om ikke planen i større grad bør legge opp til konsentrering av bolig rundt de prioriterte tettstedene. Områdene bør tas ut.

#### LNFR – områdene

Det bør fastsettes generelt plankrav i LNFR- områdene dersom et tiltak medfører at 3 eller 4 boligenheter faller inn innenfor en liten radius, 100 m eksempelvis.

#### Plan for sammenhengende gang- og sykkelveg i Sortland

Forholdet til plan for sammenhengende gang- og sykkelveg er ikke beskrevet i planforslaget.

## Konklusjon

Statens vegvesen har vært i dialog med Sortland kommune i høringsperioden, og der endring av plan har vært diskutert. Vi har mottatt forslag om endringer i plan, men vi har ikke hatt anledning til å vurdere forslagene innen utgangen av fastsatt høringsfrist. Vi retter derfor innsigelse til forslag til kommuneplanens arealdel lagt ut til offentlig ettersyn den 18.7.16.

Planforslaget slik det foreligger vil bryte med vesentlige nasjonale interesser og føringer for vegtransporten, herunder trafiksikkerhet og framkommelighet.

Statens vegvesen fremmer innsigelse til kommuneplanens arealdel 2016–2028 på følgende områder:

1. Manglende bestemmelser om plankrav for utbyggingsområdene; B11, B13–21 og B81–83, og næringsområde N72 og næringsområdet i Blokken og fritids- og turistformål: FT01 FT 04.
2. Nytt havneområde ved Bygneset uten at det foreligger nødvendig beslutningsgrunnlag.

For at Statens vegvesen skal kunne trekke innsigelsene har vi følgende forslag:

- Det må fastsettes plankrav for de ulike utbyggingsområdene, som nevnt ovenfor.
- De trafikale konsekvensene ved etablering av et nytt havneområde må synligjøres.

Vi ber også at våre planfaglige mangler og råd til planforslaget innarbeides i plankart og bestemmelser.

Plan og forvaltning  
Med hilsen

Jan-Åge Karlsen  
seksjonsleder

Fox Kenneth

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Kopi  
Nordland Fylkeskommune, Fylkeshuset, 8048 BODØ  
Sortland kommune, Postboks 117, 8401 SORTLAND



Mottatt FM-NO

11 OKT. 2016

Fylkesmannen i Nordland  
Moloveien 10  
8002 BODØ

Vår ref.  
16/06875-3

Vår dato:  
10.10.2016

Deres ref.

Deres dato:

Vår saksbehandler:  
Einar K Merli - 976 51 687

## Sortland kommune - Kommuneplanens arealdel 2016-2028 - Høring og offentlig ettersyn - Innsigelse fra Avinor

Vi viser til kunngjøring på hjemmesiden til Sortland kommune (ref. 16/1392) vedrørende høring og offentlig ettersyn av Kommuneplanens arealdel 2016-2028. Ved brev av 26.09.2016 fra Sortland kommune til Fylkesmannen i Nordland er svarfristen utvidet til 31.10.2016.

Etter det vi kan se er ikke Avinor varslet i forbindelse med oppstart av revisjon av kommuneplanens arealdel.

Sortland kommune er berørt av deler av restriksjonsplanen/byggerestriksjonskartet (BRA-kartet) for Stokmarknes lufthavn Skagen.

For Avinor er det viktig at høyderestriksjonene rundt rullebanen og byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for flynavigasjonsanleggene blir ivaretatt gjennom overordnet arealplan med tilhørende bestemmelser. Overholdelse av høyde- og byggerestriksjonskravene er viktig for flysikkerheten og regulariteten, og nødvendig for at lufthavnen skal beholde sin godkjennelse i henhold til nasjonalt og europeisk regelverk.

Luftfartstilsynet har stilt krav om at bestemmelser for hinderfrihet i forbindelse med inn-/utflyging blir ivaretatt ved de enkelte lufthavnene. Avinor har følgelig et behov for å innarbeide lufthavnens restriksjonsplan/BRA-kart i kommuneplanens arealdel.

Luftfartsloven krever at planflatene i restriksjonsplanen/BRA-kartet behandles på en slik måte av planmyndighetene at det kan påvises kontroll over områdene og bruken av disse. Det er disse flatene som bestemmer blant annet hvilke minima<sup>1</sup> den enkelte lufthavn vil få ved flyoperasjoner.

Hovedregelen er at hinderfriheten rundt flyplassene skal ivaretas gjennom Plan- og bygningslovens (PBL) bestemmelser.

<sup>1</sup> Minima angir hvor langt ned mot banen et fly kan gå i dårlig sikt før piloten skal se banen/innflygingslysene. Hvis piloten i denne høyden ikke kan se banen/innflygingslysene, skal landingen avbrytes.



I PBL § 11-8 er det fastsatt at kommuneplanens arealdel i nødvendig utstrekning skal vise hensyn og restriksjoner som har betydning for bruken av areal. Hensyn og forhold som inngår i PBL § 11-8 siste ledd bokstav a til f, skal markeres i arealdelen som hensynssoner med tilhørende retningslinjer og bestemmelser. Når et område senere tas under regulering, gjøres disse forholdene gjeldende i reguleringsplanen.

Restriksjonsplanen/BRA-kartet for Stokmarknes lufthavn Skagen må derfor legges inn som egne hensynssoner H190 (andre sikringssoner) på arealdelen til kommuneplanen. Hensikten med å skille ut egne hensynssoner på denne måten, er å vise hvilke viktige hensyn som må iakttas innenfor sonene, uavhengig av hvilken arealbruk det planlegges for. I dette tilfelle dreier det seg om:

- Høyderestriksjonene rundt rullebanen i henhold til restriksjonsplanen for lufthavnen, hjemlet i kap. 10 og 11 i Forskrift om utforming av store flyplasser<sup>2</sup> (BSL E 3-2 vedtatt 06.07.2006)
- Byggerestriksjoner rundt flynavigasjonsanleggene i henhold til BRA-kartet, hjemlet i § 6 i Forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste (BSL G 6-1 vedtatt 27.06.2011).

Begge forskriftene ovenfor er hjemlet i Luftfartsloven § 7-1.

Videre må det stilles krav i bestemmelsene om at alle nye reguleringsplaner innenfor restriksjonsområdene skal innarbeide høyderestriksjonene i form av hensynssoner eller det må angis i bestemmelsene maksimal tillatt byggehøyde (mønehøyde) på bygninger og anlegg som ikke overstiger høyderestriksjonene i restriksjonsplanen.

Med bakgrunn i dette oversendes kopi av gjeldende restriksjonsplan/ byggerestriksjonskart (BRA-kart) for Stokmarknes lufthavn Skagen, tegning ENSK-P-10 datert 14.01.2010, vedlegg 1. Yttergrensene for restriksjonene i Sortland kommune er markert/avgrenset med tykk heltrukket rød strek.

Kommunen er berørt av følgende restriksjoner:

- Høyderestriksjonsflater (hinderflater) rundt rullebanen:
  - Deler av innflygingsflaten til bane 25, dvs. ved landinger fra øst. Restriksjonshøyden ligger på kote 300 meter over havet (moh) nærmest lufthavnen og stiger jevnt østover med 3% til kote 438,2 moh lengst unna lufthavnen. Restriksjonsarealene er områdene rundt Fuglen, Rødsandheia og Rødsand samt sjøarealene utenfor (vist som H190\_1 på ENSK-P-10).
  - Deler av innflygingsflaten til flynavigasjonsanlegget LOC25, dvs. ved landinger fra nordøst. Restriksjonshøyden ligger på kote 245 meter over havet (moh) nærmest lufthavnen og stiger jevnt nordøstover med 3% til kote 438,2 moh lengst unna lufthavnen. Restriksjonsarealene er alt vesentlig sjøarealer i Sortlandsundet, men også noe landarealer ved Holand og Bø (vist som H190\_2 på ENSK-P-10).
- Byggerestriksjonsflater rundt flynavigasjonsanleggene:
  - Omfatter byggerestriksjonsflaten rundt lokatoren (L) på Kjerringneset, som strekker seg i en sirkel rundt instrumentet med en radius på 1000 meter (vist som H190\_3 på ENSK-P-10). Restriksjonshøyden ligger på kote 3,85 moh der lokatoren (L) står og stiger jevnt utover til kote 91,3 moh i en radius på 1000 meter fra flynavigasjonsanlegget.

Avinor krever at yttergrensene for restriksjonene synliggjøres ved at de legges inn på kommuneplanens arealdel som egne hensynssoner. Selve restriksjonsplanen/BRA-kartet legges som eget vedlegg til arealdelen, som mer detaljert viser høyderestriksjonene.

<sup>2</sup> Det pågår en prosess med å konvertere teknisk/operativ godkjenning av lufthavnene til EU sertifisering. Etter EU sertifisering vil EU kravene gjelde.



Når det gjelder bestemmelse for hensynssonene, foreslås følgende tekst:

**Andre sikringssoner, høyderestriksjoner/byggerestriksjoner omkring Stokmarknes lufthavn Skagen (H190)**

*Innenfor hensynssonene H190\_1 og H190\_2 gjelder de høyderestriksjoner som er angitt med koter (sorte streksymboler) på restriksjonsplanen for Stokmarknes lufthavn Skagen, Avinors tegning ENSK-P-10 datert 14.01.2010. For områder beliggende mellom de viste koter, skal høyderestriksjonen beregnes gjennom interpolasjon. Innenfor restriksjonsområdet kan det ikke etableres hinder (bygninger, vegetasjon, anlegg eller andre innretninger) som overstiger høyderestriksjonene som angitt på restriksjonsplanen. Vegetasjon skal holdes under hinderflatene, og nødvendig fjerning av vegetasjon vil bli gjennomført av Avinor. Vedlagte saksbehandlingsrutine gjelder for håndtering av utsjekk mot hinderflatene rundt rullebanen på lufthavnen.*

*Alle nye reguleringsplaner innenfor hensynssonene H190\_1 og H190\_2 skal innarbeide høyderestriksjonene i form av egne hensynssoner på reguleringsplanene, jf. Plan- og bygningsloven §§ 12-6 og 12-7. Alternativt må det i nye reguleringsplaner angis bestemmelser med maksimal tillatt byggehøyde (mønehøyde) på bygninger og anlegg som ikke overstiger høyderestriksjonene i restriksjonsplanen ENSK-P-10 for lufthavnen.*

*Alle søknader om etablering av nye bygninger og anlegg innenfor hensynssone H190\_3, dvs. områder med byggerestriksjoner rundt flynavigasjonsanlegg ved Stokmarknes lufthavn Skagen vist med røde streksymboler på Avinors tegning ENSK-P-10 datert 14.01.2010, skal håndteres etter vedlagte saksbehandlingsrutine. For områder beliggende mellom de viste koter, skal byggerestriksjonen beregnes gjennom interpolasjon.*

Vedlegg 2 viser hvordan Avinor ser for seg en normal saksgang i forhold til utsjekk mot hinderflatene rundt rullebanen, vist på tegning ENSK-P-10. Mens vedlegg 3 viser hvordan Avinor ser for seg en normal saksgang i forhold til utsjekk mot byggerestriksjonsflatene rundt flynavigasjonsanleggene, vist på tegning ENSK-P-10.

Det er Avinor Flysikring AS som nå gjennomfører og godkjenner alle radiotekniske vurderinger der bygg og kraner overstiger/bryter byggerestriksjoner i BRA-kart (Avinors tegning ENSK-P-10) for lufthavnen.

Radiotekniske vurderinger av bygg og kraner bestilles og bekostes av tiltakshaver (utbygger). Bestilling skal sendes til Avinor Flysikring AS på følgende e-post: [post@avinor.no](mailto:post@avinor.no)

En brukerveiledning for hvordan BRA-kart skal leses finnes på følgende side: [https://avinor.no/globalassets/konsern/miljo-lokal/bra-kart/bra\\_brukerveiledning\\_1-2.pdf](https://avinor.no/globalassets/konsern/miljo-lokal/bra-kart/bra_brukerveiledning_1-2.pdf)  
Dersom man i en plan- eller byggesak er usikker på bruken av BRA-kartet, bes man kontakte Avinor Flysikring AS.

Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder:

[http://www.luffartstilsynet.no/flysikkerhet/Oppstilling\\_og\\_bruk\\_av\\_kraner](http://www.luffartstilsynet.no/flysikkerhet/Oppstilling_og_bruk_av_kraner)

Sortland kommune er ikke berørt av flystøysoner rundt Stokmarknes lufthavn.

Dersom Sortland kommune ikke innarbeider overnevnte hensynssoner samt tilhørende bestemmelser og saksbehandlingsrutiner for høyderestriksjonsflater (hinderflater) rundt rullebanen



og byggerestriksjonsflater rundt flynavigasjonsanleggene, er dette brev en innsigelse til kommuneplanens arealdel fra Avinor, jf. PBL § 5-4.

Avinor vil med det første oversende restriksjonsplanen/BRA-kartet digitalt til kommunen på følgende e-post:

[postmottak@sortland.kommune.no](mailto:postmottak@sortland.kommune.no)

**Med vennlig hilsen**

Avinor AS

Einar K Merli  
Arealplanlegger  
Masterplaner og arealdisponering

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Kopi: Sortland kommune

Vedlegg: 3

Brevet er  
også sendt  
pr. e-post.

EKM



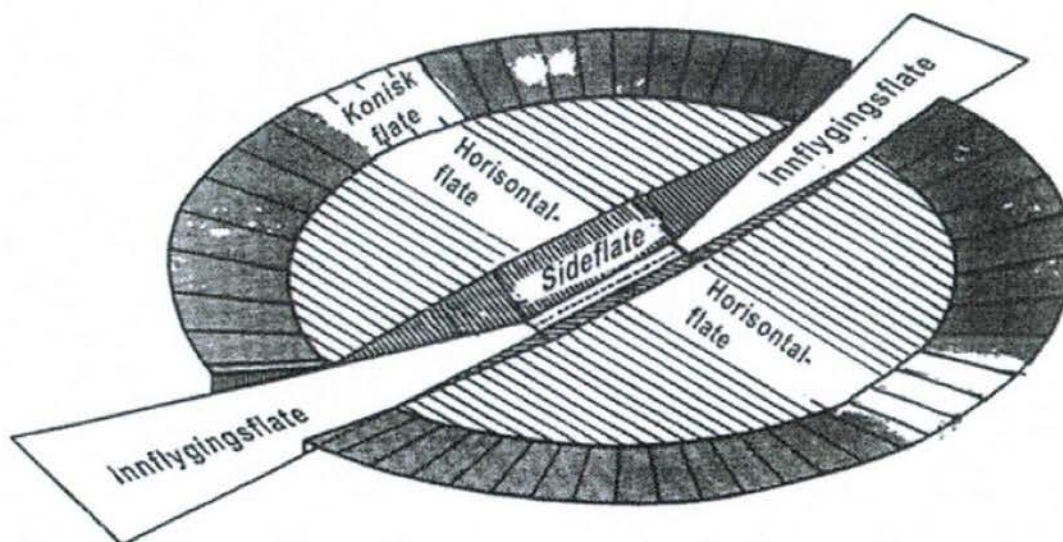




**Normal saksgang i forhold til utsjekk mot hinderflatene rundt rullebanen i restriksjonsplanen fra Avinor, tegning ENSK-P-10 datert 14.01.2010, jf. § 10-1 i Forskrift om utforming av store flyplasser, BSL E 3-2:**

Lov om luftfart stiller som krav at det for drift av flyplasser skal foreligge en konsesjon og en teknisk/operativ godkjenning. Som en del av godkjenningvilkårene forutsettes det at det utarbeides en restriksjonsplan med fastsettelse av hinderflater i medhold av § 10-1 i Forskrift om utforming av store flyplasser, BSL E 3-2. Fastsatte hinderflater skal være et redskap for å definere hvilke objekter på og rundt flyplassen som er å anse som hinder. Hinderflatene består blant annet av utflygingsflater, innflygingsflater, indre innflygingsflater, horisontalflate, sideflater, indre sideflater og konisk flate.

Nedenfor følger en prinsippkisse som viser de ulike hinderflatene rundt rullebanen:



Innenfor områder avgrenset av høyderestriksjoner rundt rullebanen i medhold av Forskrift om utforming av store flyplasser, BSL E 3-2, kapittel 10 og 11, gjelder de høyderestriksjoner som er angitt med sorte streksymbol på restriksjonsplanen for Stokmarknes lufthavn Skagen, tegning ENSK-P-10 datert 14.01.2010. Disse høyderestriksjonene skal sikre hinderfrihet under inn- og utflygning. Avgrensningen av områder underlagt de aktuelle høyderestriksjonene, avmerkes som hensynssone på arealdelen til kommuneplanen. Det er byggeforbud for tiltak som penetrerer/skjærer gjennom hinderflatene som er definert i overnevnte restriksjonsplan.

Kommunen skal først kontrollere om et omsøkt tiltak er under eller over hinderflatene rundt rullebanen. Dersom tiltaket penetrerer/skjærer gjennom hinderflatene i restriksjonsplanen, er det i strid med høyderestriksjonene etter BSL E 3-2, kapittel 10, og derved underlagt dispensasjonsbehandling:

- En søknad om dispensasjon må rettes til Avinor, Postboks 150, 2061 Gardermoen.
- Avinor vil forelegge saken for Luftfartstilsynet som har dispensasjonsmyndighet i medhold av BSL E 3-2, § 18-2.
- Luftfartstilsynet foretar endelig behandling av dispensasjonssøknaden. Utbygger må dekke Luftfartstilsynets saksbehandlingsgebyr.
- Luftfartstilsynet kan i forbindelse med dispensasjonsbehandling forlange at utbygger bekoster en risikoanalyse for tiltaket, utført av firma som har nødvendig kompetanse på området.

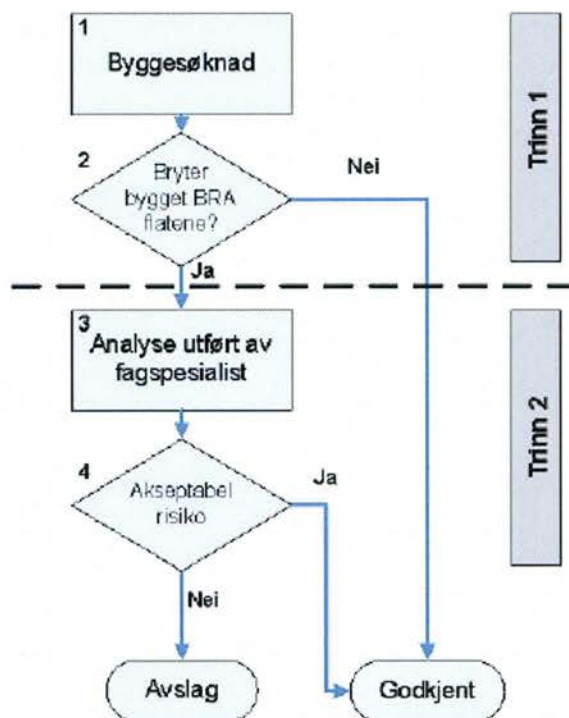
**Normal saksgang i forhold til utsjekk mot byggerestriksjonsflatene rundt flynavigasjonsanleggene i byggerestriksjonskart (BRA-kart) fra Avinor, tegning ENSK-P-10 datert 14.01.2010, jf. § 6 i Forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste (BSL G 6-1):**

Innenfor områder avgrenset av høyderestriksjoner rundt flynavigasjonsanlegg (NAV-anlegg), gjelder de høyderestriksjoner som er angitt med røde streksymbol på BRA-kartet for Stokmarknes lufthavn Skagen, tegning ENSK-P-10 datert 14.01.2010. Disse høyderestriksjonene skal sikre NAV-anleggene nødvendig funksjonsdyktighet. Avgrensningen av områder underlagt aktuelle høyderestriksjoner for hvert enkelt NAV-anlegg, avmerkes som hensynssone på arealdelen til kommuneplanen.

Saksbehandling ved byggesøknad innenfor byggerestriksjonsflatene (BRA-flatene) til flynavigasjonsanleggene, er som følger:

- Kommunen skal i første omgang kun kontrollere at BRA-flatene ikke brytes. Dette sikrer at det ikke blir unødvendig mye saksbehandling i forbindelse med den første vurderingen.
- Dersom bygget eller konstruksjonen ikke bryter BRA-flatene danner dette et grunnlag for at bygget kan tillates oppført med hensyn til kravene som gjelder NAV-anlegg for lufthavnen.
- Dersom bygget eller konstruksjonen bryter BRA-flatene skal en fagspesialist foreta en radioteknisk analyse av forholdet. Saken sendes inn til Avinor Flysikring AS, Postboks 150, 2061 Gardermoen eller [post@avinor.no](mailto:post@avinor.no), for gjennomgang av fagspesialist. Utbygger må dekke kostnadene ved den radiotekniske analysen.
- Dersom analysen viser at den radiotekniske virkningen er under en, på forhånd klart definert akseptabel grense, er dette et grunnlag for at bygget kan tillates oppført med hensyn til kravene som gjelder NAV-anlegg for lufthavnen.
- Dersom analysen viser at den radiotekniske virkningen overskrider den akseptable grensen, kan bygget ikke anbefales oppført i den foreslåtte posisjonen.
- Avslaget skal begrunnes av Avinor Flysikring AS, og det bør medfølge et forslag til endringer som vil kunne bringe virkningen under de akseptable grenser.

Nedenfor vises flytskjema ved byggesøknad for tiltak innenfor BRA-flatene til flynavigasjonsanleggene:





**KYSTVERKET**  
NORDLAND

Fylkesmannen i Nordland  
Statens hus, Moloveien 10  
8002 BODØ

Att: Rune Kvannli

Deres ref.: Vår ref.: Arkiv nr.: Saksbehandler: Dato:  
2016/4241-6 413.2 Lise Maria Strömquist 31.10.2016

**Uttalelse - Offentlig ettersyn - kommuneplanens arealdel - Sortland 2016-2028  
- Nordland fylke**

Vi viser til høringsbrevet med vedlegg datert 20.06.2016 fra Sortland kommune i forbindelse med offentlig ettersyn av kommuneplanens arealdel med kystsone.

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensningen. Kystverket Nordland har som statlig fagmyndighet ansvar for å ivareta nasjonale og vesentlige regionale interesser i arealplanlegging når det gjelder blant annet sikkerhet og fremkommelighet til sjøs, havner, beredskap, NTP og utbyggingsprosjekter finansiert av Kystverket. Vårt overordnede mål er å bidra til en effektiv sjøtransport, sikre trygg ferdsel i norske farvann og havområder og hindre og begrense miljøskade, som følge av akutt forurensning. Kystverkets visjon er å utvikle kysten til verdens sikreste og reneste.

## 1 Planfaglige råd

### 1.1 Farled

I arealplanen for Sortland kommune er farledene lagt inn som juridisk linje for farled og inngår i arealformålet *ferdsel*(6020). Kystverket Nordland mener det er tilstrekkelig med den juridiske linjen for å ivareta sjøtrafikken i Sortland kommune.

Vi har i forbindelsen med gjennomgangen av planen hatt spesielt fokus på farledene og akvakultur, på grunn av mulige arealkonflikter. Vi ser at Sortland kommune gjennom å bruke underformål *ferdsel* med bestemmelser har sett problemstillingen. Kystverket Nordland mener likevel at de nærmest overlappende områdene med *ferdsel* og *akvakultur* fører til at akvakultur går ut i hoved- og biled og kan komme i konflikt med hvit sektor. Det er viktig i dette tilfellet å presisere at farledsstreker i kart bare er retningsgivende, og gir ikke et helhetlig bilde av hvordan farvannet blir brukt. Det er sektorene på navigasjonsinnretningene og AIS-registreringer, som kan gi informasjon om hvordan seilingsmønsteret og trafikken til sjøs er i et gitt område. Kystverket Nordland har en streng praksis når det gjelder akvakultur i hvit sektor, selv om det i enkelte tilfeller er mulig. Dette er derimot vurderinger som gjøres på tiltaksnivå i hver enkelt sak. I så tilfelle må Kystverket gjøre en grundig vurdering av hvordan dette vil påvirke ferdselen i området når det gjelder sjøsikkerhet og fremkommelighet, og brukerne av farvannet må bli hørt. Det vil også

#### Region Kystverket Nordland

Sentral postadresse:	Kystverket Postboks 1502 6025 ÅLESUND	Telefon:	+47 07847	Internett:	www.kystverket.no
				E-post:	post@kystverket.no
For besøksadresse se	www.kystverket.no	Bankgiro:	7694 05 06766	Org.nr.:	NO 874 783 242

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson



innebære en risiko for eventuelle akvakulturanlegg hvis de blir lagt for tett inn til de hvite sektorene, og i hvit sektor.

I forbindelse med arealplanen med kystsoner for Sortland kommune mener Kystverket Nordland at det er nødvendig med justeringer av følgende områder med formålet akvakultur: **A71, A12, A42.**(se vedlagte kart). Vi foreslår å dele formålsarealet, slik at det blir et skille mellom hvor selve anlegget kan ligge og hvor det er mulig med fortøyninger for akvakultur – 25. Dette vil sikre sjøsikkerheten og fremkommeligheten i kystsonen, uten å begrense arealene som er satt av til akvakultur.

## 1.2 Havn

Vi har ingen merknader til arealdisponeringen, men ser at arealformålet *havn* er brukt i sjø under *Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur*.

## Avslutning

Kystverket Nordland har en regional rolle og forvaltningsansvar når det gjelder havner og farvann. Vi må i større grad involveres i arealplanlegging, som kan påvirke sjøsikkerheten, framkommeligheten og havnautviklingen i Sortland kommune. Når det gjelder kystsonen og A-områdene burde det vært en tettere dialog om planutkastet i en tidligere fase.

Med hilsen

Fridtjof Wangsvik  
regiondirektør

Lise Maria Strömquist  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Eksterne kopimottakere:  
Sortland kommune Postboks 117 8401 SORTLAND

Vedlegg:

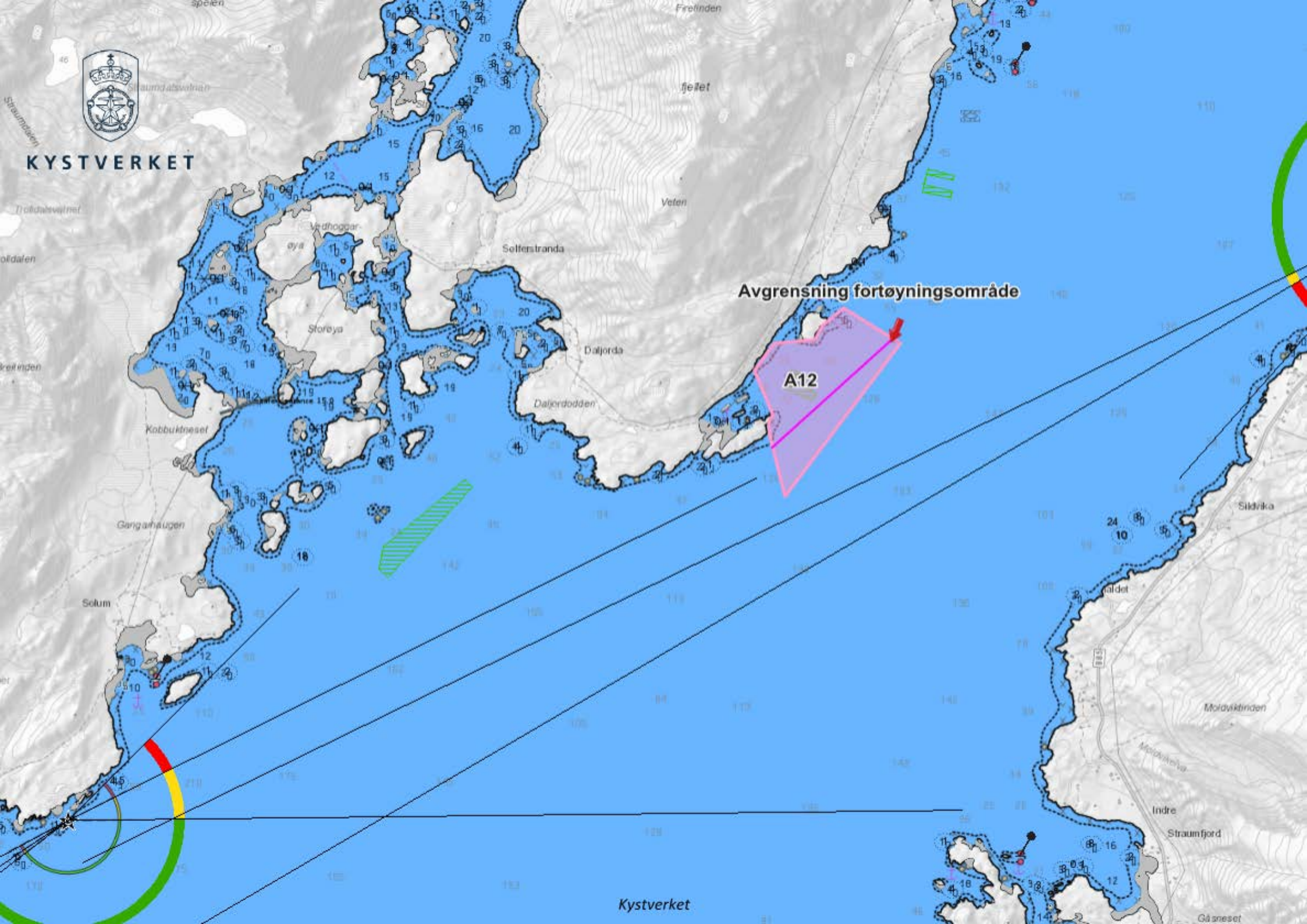
- 1 A71 - forslag til avgrensning - kommuneplanens arealdel - Sortland 2016-2028 - Nordland fylke
- 2 A12 - forslag avgrensning - kommuneplanens arealdel - Sortland 2016-2028 - Nordland fylke
- 3 A42 - forslag til avgrensning - kommuneplanens arealdel - Sortland 2016-2028 - Nordland fylke



KYSTVERKET

Avgrensning for tøyingsområde

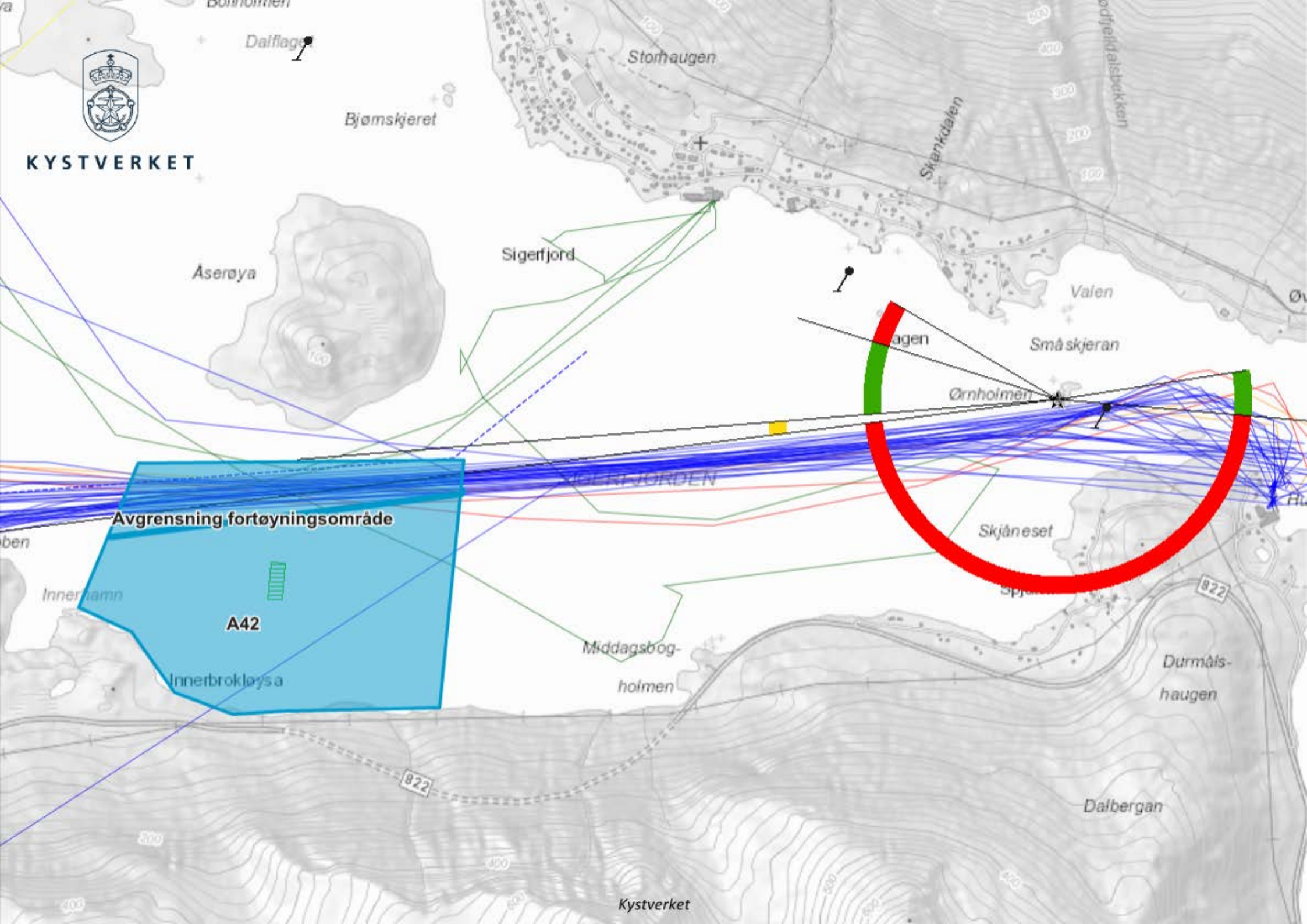
A12





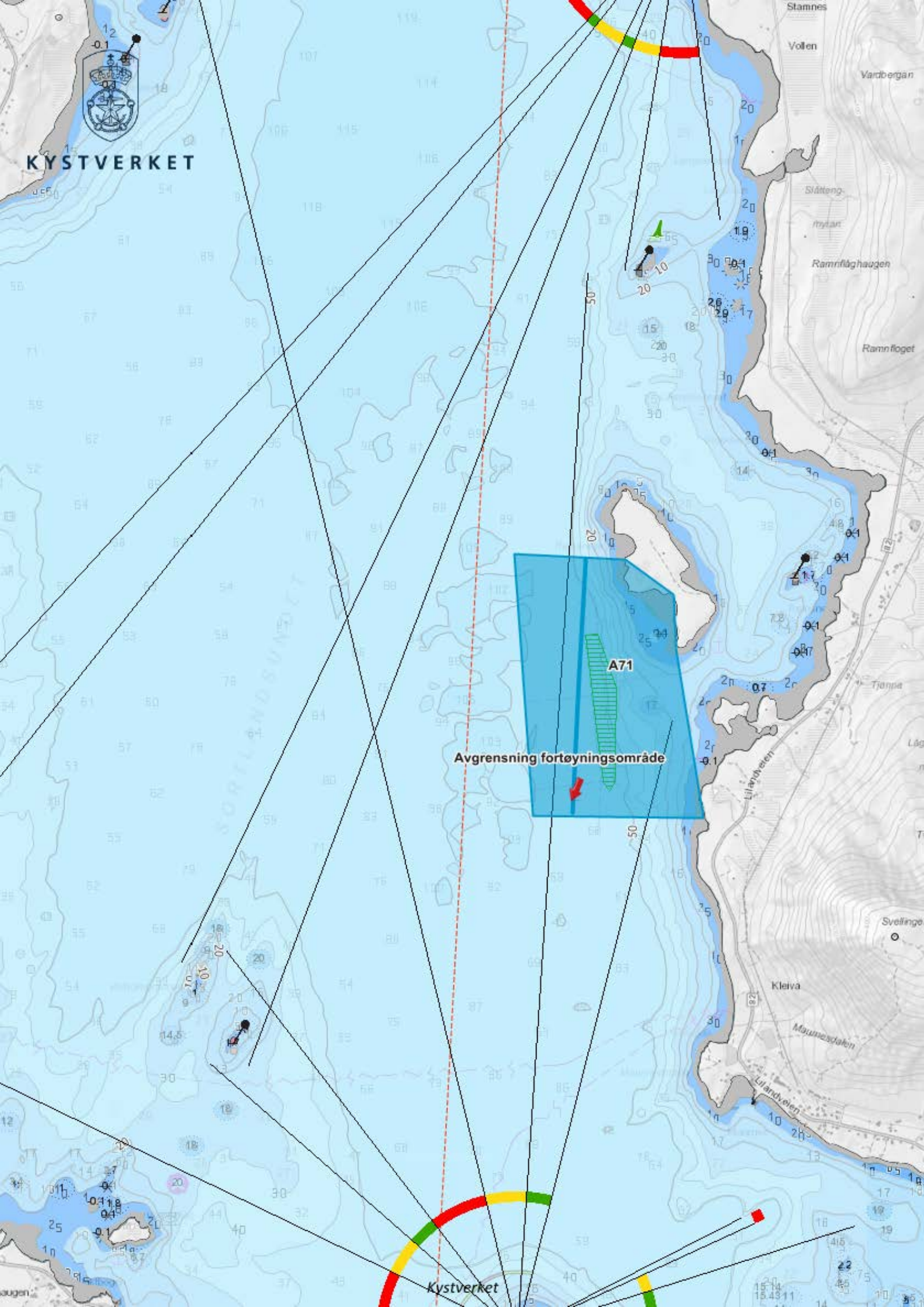


KYSTVERKET





KYSTVERKET



Avgrensning fortøyningsområde

A71

Kystverket



Fylkesmannen i Nordland  
Statens Hus  
8002 BODØ

Vår dato: 23.09.2016  
Vår ref.: 201402104-9  
Arkiv: 323  
Deres dato: 18.07.2016  
Deres ref.: 16/1392 2016015107

Saksbehandler:  
Eva Forsgren  
22959616/efor@nve.no

## **NVEs merknader til offentlig ettersyn - Kommuneplanens arealdel 2016-2028 - Sortland kommune**

NVE viser til kommuneplanens arealdel datert 18.7.2016. NVE skal som høringspart bidra til at hensynet til vassdrag, energianlegg, flom, erosjon og skredfare blir innarbeidet i kommunale arealplaner.

Det fremgår av plandokumentene at ulike naturfarer i hovedsak er vurdert, det er blant annet gjennomført en omfattende ROS analyse. Kommunen har også gjort konsekvensutredninger for hvert tiltak. NVE mener at kommunen har vurdert naturfare på en hensiktsmessig måte.

**NVE har følgende merknader til planen** - Utdyping følger av teksten under

### Planfaglige mangler:

- KU mangler vurdering i henhold til aktsomhetskart for flom- og jordskred. Det er heller ikke avsatt hensynsområde for jord- og flomskred på plankartet Hensynsone for skred (310) på plankartet må oppdateres og også omfatte jord- og flomskred.
- Anlegg for energiforsyning og -overføring inkludert trafostasjoner kan reguleres som teknisk infrastruktur, med unntak av kraftledninger i sentral og regionalnettet som skal vises som båndlagte områder. Vi ber om at plankartet oppdateres.
- For planbestemmelser til hensynssoner jf. § 7.1 og 7.2 er det viktig at alle typer tiltak omfattes. For områder under marin grense må det ved utarbeidelse av alle søknadspliktige tiltak gjennomføres en geoteknisk vurdering av fare for kvikkleireskred. Hvis det blir funnet kvikkleire i området skal utbyggingens effekt på hele områdestabiliteten utredes av fagkyndig.

Vi ber om at planbestemmelsen oppdateres ih.t utdypingen nedenfor.

E-post: [nve@nve.no](mailto:nve@nve.no), Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 09575, Internett: [www.nve.no](http://www.nve.no)

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

**Hovedkontor**  
Middelthunsgate 29  
Postboks 5091, Majorstuen  
0301 OSLO

**Region Midt-Norge**  
Vestre Rosten 81  
7075 TILLER

**Region Nord**  
Kongens gate 14-18  
8514 NARVIK

**Region Sør**  
Anton Jenssensgate 7  
Postboks 2124  
3103 TØNSBERG

**Region Vest**  
Naustdalsvn. 1B  
Postboks 53  
6801 FØRDE

**Region Øst**  
Vangsveien 73  
Postboks 4223  
2307 HAMAR

### Planfaglige råd:

- Marin grense (MG) bør markeres i plankartet.
- Planbestemmelser vedrørende Hensynssoner :

I planbestemmelsen § 7.1 kan geotekniske undersøkelser med fordel endres til geologiske undersøkelser da det ikke er relevant med geotekniske undersøkelser for skred fra oven.

I planbestemmelsen § 7.2 kan geotekniske undersøkelser hvis det er ønskelig byttes ut med geotekniske vurderinger, da det ikke er alltid at det kreves undersøkelser.

- Tiltak i vassdrag som kan medføre nevneverdige ulemper for allmenne interesser må ha tillatelse etter vannressursloven. Det kan med fordel stå i planbestemmelsene (eller planbeskrivelsen).
- Reguleringsmagasin og vannkraftverk bør også markeres i plankartet.

## **Samfunnssikkerhet**

### Fare for kvikkleireskred

Marin grense (MG) er ikke avsatt i plankartet. Det hadde forenklet fremstillingen om MG ble markert i kart.

KU beskriver om tiltaket ligger under MG. Det er noe ujevnt i KU vurderingene om tiltak under marin grense krever geoteknisk undersøkelse som avbøtende tiltak, men planbestemmelsene ivaretar det uansett.

Planbestemmelsene ivaretar det TEK 10 krever, men vi er noe usikker på om byggetiltak i dette tilfelle også vil omfatte andre typer terrenginngrep eks. ved mindre tiltak som graving og utfylling av masser (grøfting, bakkeplanering, vegbygging). Spesielt viktig er dette der det kan forekomme utfylling i sjø. For områder under marin grense må det ved utarbeidelse av alle søknadspliktige tiltak gjennomføres en geoteknisk vurdering av fare for kvikkleireskred. Hvis det blir funnet kvikkleire i området skal utbyggingens effekt på hele områdestabiliteten utredes av fagkyndig (geoteknikker). Det skal også vurderes om planområdet kan bli berørt av skred som utløses utenfor planområdet. Undersøkelser skal være gjennomført og dokumentert før reguleringsplan sendes på høring. Eventuelle risikoreduserende tiltak må beskrives og virkningen av dem dokumenteres.

Vi vedlegger et forslag til planbestemmelser for hensynsone hvis det kan være til noen hjelp.

Forslag til planbestemmelse: Utredning av fare for kvikkleireskred

*«I områder under marin grense med marine avsetninger, må det ved utarbeidelse av reguleringsplan, eller ved enkeltsaksbehandling, gjennomføres en geoteknisk vurdering av kvikkleireskredfare.»*

*Hvis det blir funnet kvikkleire i området skal utbyggingens effekt på hele områdestabiliteten utredes av fagkyndig. Det skal også vurderes om planområdet kan bli berørt av skred som utløses utenfor planområdet. Undersøkelser skal være gjennomført og dokumentert før reguleringsplan sendes på høring. Eventuelle risikoreduserende tiltak må beskrives og virkningen av dem dokumenteres.»*

## Skred

ROS-analysen omtaler økt fare for vannrelaterte skred i forbindelse med økt nedbør i kommunen. Men det kan se ut som om det i plandokumentene ikke er tatt stilling til aktsomhetskart for potensiell fare for flom- og jordskred. Hensynet til skredfare er derfor ikke ivarettatt for alle utbyggingsområder. Flere områder er lagt innenfor aktsomhetskart for skred eks. i Sigefjord med hensynsone. Men KU og plankartet må oppdateres på områder for jord- og flomskred. Så at hensynsonen ivaretar alle typer skred.

Planbestemmelsene ivaretar i hovedsak krav til faresonekartlegging av alle typer skred

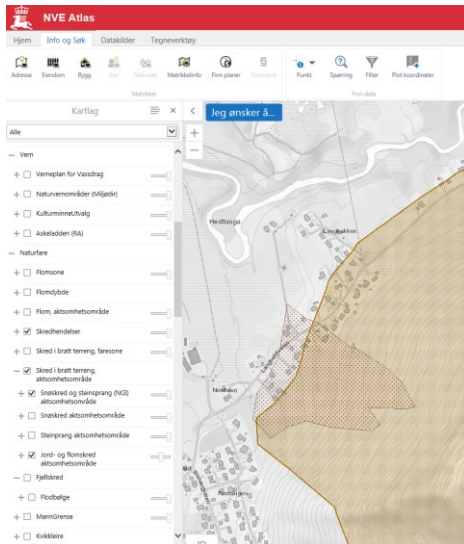


Fig. 1 Jord- og flomskred i tillegg til snø- og steinsprang i Sigefjord

## Områder langs vassdrag

Bratte vassdrag gir økt risiko for flomskred, og også mindre lokale bekker kan medføre store flomkonsekvenser. Risiko rundt vassdrag og øking av intensitet og hyppighet i ekstremnedbør er ivarettatt av gjennom å avsette en byggsone på 30 meter jf. planbestemmelser § 6.2. langs vassdrag. Det er bra med tanke på sikkerhet samt for å ivareta allmenne verdier knyttet til vassdragene.

## Tiltak i vassdrag

Tiltak i vassdrag som kan medføre nevneverdige ulemper for allmenne interesser må ha tillatelse (konsesjon) etter vannressursloven. Det er mange mindre saktaflytende vassdrag i kommunen. I disse er det naturlig flomdemping, og problemer kan oppstå ved inngrep i og langs vassdragene der det leder til hurtigere avrenning og dermed økt flomproblem. Alle tiltak som medfører oppdemming og fraføring av vann fra vassdraget (kraftutbygging, vannuttak til drikkevann, smoltanlegg, bekkelukking, omlegging av vassdrag, uttak av grunnvann og lignende) må normalt ha konsesjon. Det kan med fordel stå i bestemmelsene at dette krever behandling etter vannressurslovens bestemmelser.

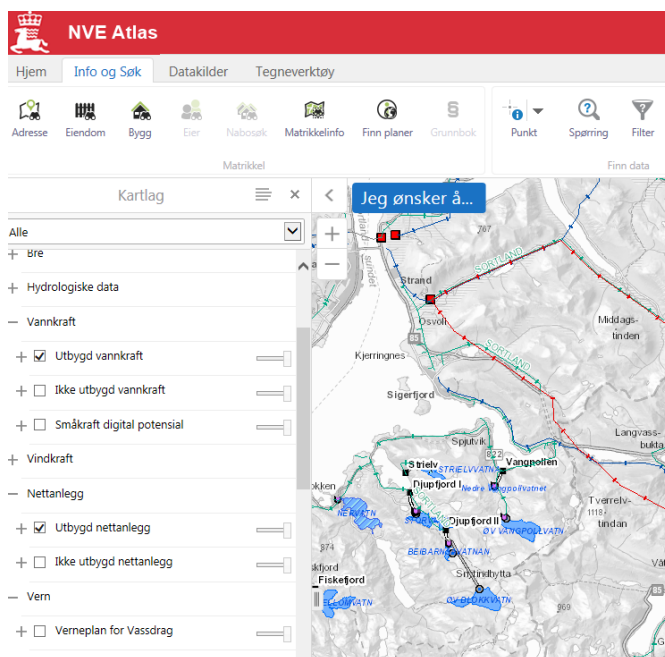
## Anlegg for energiforsyning

Anlegg for energiforsyning og -overføring inkludert trafostasjoner kan avsettes med arealformål teknisk infrastruktur etter pbl §11-7 nr.2, og til denne kan det også avmerkes hensynssone etter pbl §11-8 a) – hensynssone med kode 370.

Imidlertid skal kraftledninger i sentral og regionalnettet – store kraftledninger – vises som båndlagte områder pbl §11-8 d) – hensynssone med kode 740. jf. NVEAtlas. Alle spenningsnivåer inntegnes på samme måte for å ivareta informasjonssikkerheten etter beredskapsforskriften.

Reguleringsmagasin bør også markeres i plankartet som hensynssone/område som er båndlagt etter vassdragslovgivningen (uten tidsavgrensning), med formål ”Reguleringsmagasin” (PBL § 11-8 d).

Vannkraftverk bør avsettes som område/arealformål ”Bebyggelse og anlegg”.



Eks. på vannkraftanlegg og nettanlegg i NVE Atlas.

Vi ber om at dette avsettes i plankartet.

Med hilsen

Knut Aune Hoseth  
Fungerende regionsjef

Eva Forsgren  
senioringeniør

*Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.*



**Direktoratet for mineralforvaltning**  
med Bergmesteren for Svalbard

Kopi til:

Fylkesmannen i Nordland  
Postboks 1405  
8002 BODØ

Dato: 16.09.2016  
Vår ref: 14/00590-5  
Deres ref: 16/1392

## Uttalelse til offentlig ettersyn av kommuneplanens arealdel for Sortland kommune 2016–2028

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 18. juli 2016.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og har et særlig ansvar for at mineralressurser blir tatt hensyn til i plansaker. DMF uttaler seg til planen med faglig råd.

### Viktige føringer for mineralressurser i planarbeidet

I Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging vedtatt ved kongelig resolusjon 12. juni 2015, heter det at Norge har store mineralressurser som det moderne samfunnet har behov for og utvinning kan gi grunnlag for verdiskaping. Den regionale og kommunale arealplanleggingen er viktig for å sikre tilgjengelighet til gode mineralforekomster i fremtiden, og for å ivareta andre miljø- og samfunnshensyn.

Regjeringens forventninger til regional og kommunal planlegging:

- Fylkeskommunene og kommunene sikrer tilgjengelighet til gode mineralforekomster for mulig utvinning, avveid mot miljøhensyn og andre samfunnsinteresser. Behovet for og tilgangen på byggeråstoffer ses i en regional sammenheng.

### Uttalelse fra DMF

Sortland kommune har mange større og mindre forekomster av mineralske ressurser, for eksempel grafitt ved Jennestad. Antall mineralforekomster er også gjenspeilet i de areal som er vurdert i forbindelse med kommuneplanens arealdel. Blant annet er det vurdert flere nye arealformål for råstoffutvinning.

Kommunen har gjort en overordnet vurdering (9.10.2 av planbeskrivelsen) om ikke å sette av ytterligere areal til grafittutvinning i denne planperioden, av hensyn til natur, friluftsliv og nærmiljø.

Vi kan derimot se at det er foreslått LNF-område der man tillater spredt fritidsbebyggelse i området SF 19, rundt Hornvatnet. Dette området er prospektert for grafitt, og vurdert som Viktig av Norges geologiske undersøkelse (NGU).

Leiv Erikssons vei 39  
Postboks 3021 Lade  
N-7441 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00  
E-POST [mail@dirmin.no](mailto:mail@dirmin.no)  
WEB [www.dirmin.no](http://www.dirmin.no)

GIRO 7694.05.05883  
SWIFT DNBANOKK  
IBAN NO5376940505883  
ORG,NR, NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR  
TELEFON +47 79 02 12 92





Ellers er det mange områder i drift som er kommet inn som råstoffutvinning i kommuneplanens arealdel, eller som er dekket av reguleringsplaner. Dette er positivt, og sørger for et godt grunnlag for langsiktig forvaltning av de ikke-fornybare, stedbundne ressursene.

#### **Faglig råd**

DMF kan ikke se at Sortland kommune har etterkommet DMF sitt faglige råd ved oppstart om å ta inn mineralske ressurser som tema i deres konsekvensutredning. Dette er svært uheldig når kommunen har så mange mineralforekomster. DMF forventer at man i videre planarbeid i kommunen konsekvensutreder mineralske ressurser som ikke-fornybar, stedbunden naturressurs.

Spesifikt får dette klare konsekvenser for område med spredt fritidsbolig; SF 19, rundt Hornvatnet. Fritidsboliger er normalt uheldig i nær tilknytning til råstoffutvinning. Nedbygging til fritidsboliger her vil dermed med stor sannsynlighet vanskeliggjøre etablering av uttak av grafitt i forekomstområdene nord for vatnet.

DMF vurderer derfor at for denne saken er det i høyeste grad beslutningsrelevant å vurdere konsekvensene av nedbygging til fritidsformål for SF 19. Det må vurderes hvorvidt fremtidig mineralutvinning her er mer eller mindre samfunnsøkonomisk enn fritidsboliger i et langsiktig perspektiv. Vi ber derfor kommunen om å konsekvensutrede arealformålet.

For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på [www.dirmin.no](http://www.dirmin.no).

Vennlig hilsen

Marte Kristoffersen  
seksjonsleder

Håvard Hammerstad  
overingeniør

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.*

Saksbehandler: Håvard Hammerstad

Mottakere:

Sortland kommune                      Postboks 117                      8401 SORTLAND

Kopi til:

Fylkesmannen i Nordland              Postboks 1405                      8002 BODØ

Direktoratet for mineralforvaltning  
Postboks 3021 Lade  
7441 Trondheim

17

Fylkesmannen i Nordland  
Postboks 1405  
8002 BODØ

**Vedr. Saknr. 14-00590 Dokumentnr. 14-00590-5**

Vedlagt følger digital post fra Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard.

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard har startet å sende ut posten digitalt. Dette er i tråd med regjeringens digitaliseringsprogram om digital kommunikasjon som førstevalg i samhandlingen mellom det offentlige og innbygger og næringsliv.

Posten vil bli distribuert til mottakerens meldingsboks i Altinn, etter hvert også til valgte postkasse hos Digipost eller eBoks.

Dokument som ikke er åpnet i Altinn innen 2 virkedager etter at det er tilgjengelig i meldingsboksen, blir skrevet ut og sendt via Posten.

Med hilsen  
Direktoratet for mineralforvaltning  
med Bergmesteren for Svalbard.

268#1533\_d1cc8966-c1cd-45bd-9e52-50aebab55598.1

Sortland kommune

Postboks 117  
8401 SORTLAND

## Uttalelse til kommuneplanenes arealdel 2016-2028 - Sortland kommune

Det vises til høring av kommuneplanenes arealdel 2016-2028 for Sortland kommune.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) har sett på hvordan virksomheter underlagt storulykkesforskriften<sup>1</sup> er hensyntatt i kommuneplanen. Det er i dag etablert tre storulykkevirksomheter i kommunen, hvorav to av disse ligger innenfor byplanområdet som ikke er en del av den forelagte kommuneplanen. For anlegget som ligger innenfor kommuneplanenes arealdel er det tegnet inn en hensynssone med navn H740\_1 i plankartet. Dette er i tråd med DSBs anbefalinger, men det saves at retningslinjene og/eller bestemmelsene knyttet til denne hensynssonen fremkommer sammen med de øvrige bestemmelsene som er gitt til kommuneplanens arealdel.

Med hilsen  
for Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap  
Enhet for industrisikkerhet

Gry Haugsnes  
avdelingsleder

Johannessen, Jorunn Cecilie  
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Kopi til:  
Fylkesmannen i Nordland    Postboks 1405    8002    BODØ

<sup>1</sup> Forskrift 3.juni 2016 nr. 569 om tiltak for å forebygge og begrense konsekvensene av storulykker i virksomheter der farlige kjemikalier forekommer.