

Vågan kommune  
Postboks 802  
8305 Svolvær

Saksb.: Cathrine Hoff Mikalsen  
e-post: [fmnocmi@fylkesmannen.no](mailto:fmnocmi@fylkesmannen.no)  
Tlf: 75531622  
Vår ref: 2016/4706  
Deres ref:  
Vår dato: 14.10.2016  
Deres dato:  
Arkivkode: 421.3

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

Vi viser til oversendelse av 23.06.2016, 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 Region Nord, Direktoratet for mineralforvaltning (DMF), Kystverket Nordland, Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) og Fylkesmannen i Nordland. Uttalelsene fra Avinor, Statens vegvesen og Fylkesmannen i Nordland er uttalelser med innsigelser. Totalt utgjør dette 14 innsigelser. Av disse er 10 fra Fylkesmannen i Nordland.

Uttalelsen bygger på mal beskrevet i [Rutinebeskrivelse for effektive avklaringer i arealplanleggingen](#), og inndelt i *Innsigelser*, *Planfaglige mangler* og *Planfaglige råd*. Det foreligger ikke noe samordningsbehov i denne saken og det vises derfor til fagetatenes uttalelser. Deler av disse gjengis her.

### Innledende kommentarer til planprosessen og planen som sådan

Slik Fylkesmannen ser det har det vært en god dialog mellom kommunene og flere av de statlige etatene gjennom planprosessen. Kommunen har deltatt to ganger på regionalt planforum – sist gang etter at planen ble lagt fram til offentlig ettersyn. Fylkesmannen har i tillegg gitt kommunen konkrete innspill til planbestemmelsene (utkast) våren 2016.

Dialogen med Fylkesmannens fagavdelinger har fortsatt etter at planen ble lagt ut til offentlig ettersyn, og vi har i den forbindelse mottatt muntlig bekreftelse fra kommunen på 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 som fremkommer av denne høringen med de statlige etatene, 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.

---

### *Vedrørende planen som sådan*

Når det gjelder planforslaget registrerer Fylkesmannen at kommunen i store trekk har unngått omdisponering av jordbruksarealer og avsatt hensynssone for viktige landbruksarealer. Dette anser vi som positivt. Vi registrerer imidlertid også at kommunen gjennom planen legger opp til at det skal åpnes opp for betydelig spredt utbygging i LNFR-områdene – uten at dette nødvendigvis bygger opp under vekstområdet Svolve-Kabelvåg og mindre sentra/bygder slik som Henningsvær, Digermulen, Laukvik, Laupstad, Skrova, Ørsnes, Sydal og Vinje.

Slik vi ser det, vil den relativt omfattende tilretteleggingen av bolig utenom disse områdene kunne by på utfordringer med tanke på samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Spredt boligbygging i randsonen gir dårlig markedsgrunnlag for kollektivtransport, noe som fører til økt bilbruk og dermed større miljøbelastning. Kommunen bør dermed etter vårt syn og slik nevnt ved oppstart, vurdere om ikke planen i større grad bør legge opp til konsentrering av bolig- og næringsbebyggelse rundt de ulike tettstedene.

For å tillate utbygging i LNFR-områder generelt, må i tillegg bestemmelsene – ved både beskrivelse og omfang – være så detaljerte at viktige landbruks-, friluftslivs-, reindrifts- og naturinteresser sikres. Fylkesmannen opplever ikke at gjeldende bestemmelser tilfredsstillende dette krav, hvilket for øvrig er videreformidlet skriftlig til kommunen både våren 2016 og i september 2016.

Vedrørende reindriftsinteressene ble det allerede ved oppstart gitt klare innspill om hvordan reindriftshensynene ved Digermulen-Årstein best kunne ivaretas. For å skape større gjensidig forståelse for problemstillingene, ville det vært en fordel om kommunen hadde vært i større dialog med reinbeitedistriktet og forvaltningen underveis og eventuelt gjennomført befaringer. Fylkesmannen fremmer innsigelse til flere områder ut fra reindriftshensyn. Innsigelsene gjelder omfanget av utbygging, som etter vår mening ikke ivaretar viktige beiteområder og hensyn til flyttleier. I området Digermulen-Årstein er det i planforslaget, i tillegg til enkelte rene byggeområder for bolig, næring og fritidsboliger, åpnet for 50 boliger/fritidsboliger i LNFR-spredt-områdene. Innsigelsene vedrørende reindriftshensyn innebærer at 11 av disse fjernes, slik at det fortsatt åpnes for utbygging av 39 enheter. Vi har imidlertid forståelse for at kommunen ønsker utvikling i dette området, og håper at vi gjennom dialog kan komme til enighet. Kommunen har ved plansjefen nå i september bedt om å få til et møte med reindriftsforvaltningen.

## **INNSIGELSER FRA STATLIGE MYNDIGHETER**

---

- 1. Avinor fremmer innsigelse til næringsareal BN7.3 siden dette ligger innenfor sideflaten, som er en høyderestriksjonsflate i gjeldende restriksjonsplan for Svolve lufthavn Helle.**

### Nærmere begrunnelse:

Avinor ser at det er foreslått fremtidig næringsareal på begge sider av lufthavnveien, reguleringsformål BN7.3, se utsnitt nedenfor.



Dette arealet er i gjeldende reguleringsplan for lufthavnen satt av til LNF-område og sjøareal. Arealet ligger innenfor sideflaten, som er en høyderestriksjonsflate i gjeldende restriksjonsplan for Svolvær lufthavn Helle, jf. kap. 10 og 11 i *Forskrift om utforming av store flyplasser*<sup>1</sup>, BSL E 3-2 av 06.07.2006. Det er den østlige delen av BN7.3, nærmest forlengelsen av senterlinjen på rullebanen, hvor høyderestriksjonene er strengest og i praksis ikke bebyggbare.

Videre trenger lufthavnen også fremtidige parkeringsarealer, som kan være aktuelt å anlegge i det området. Dersom det skulle bli aktuelt med nytt terminalbygg, kan det anlegges vest for flyoppstillingsplassen, dvs. nord av dagens terminalbygg. Et slik prosjekt vil komme i berøring med planområdet BN7.3.

Det må også bemerkes at arealet også er berørt av byggerestriksjoner for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen.

#### *Avinors forslag til løsning*

Avinor ber derfor om at det foreslåtte næringsarealet BN7.3 tas ut av arealdelen, og aller helst legges ut som lufthavnformål (2030).

## **2. Avinor fremmer innsigelse til manglende ivaretagelse av restriksjonsplan og byggerestriksjonskart (BRA-kart) for Svolvær lufthavn 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 og byggerestriksjonskart (BRA-kart) i arealdelen til kommuneplanen for Vågan. Luftfartsloven krever at planflatene i restriksjonsplanen og byggerestriksjonskartet 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.

---

Luftfartsloven og retningslinjer som tidligere er sendt flyplasskommunene fra Samferdselsdepartementet, presiserer at hovedregelen er at hinderfriheten rundt flyplassene skal ivaretas gjennom Plan- og bygningslovens (PBL) bestemmelser.

#### *Avinors forslag til løsning*

Restriksjonsplanen og byggerestriksjonskartet (BRA-kartet) for lufthavnen må legges inn som egne hensynssoner H190 (andre sikringssoner) i 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 overnevnte forskrift 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 til arealdelen 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 i A3-format av gjeldende restriksjonsplan (vedlegg 1) og BRA-kart (vedlegg 2) for Svolvær lufthavn. Yttergrensen for restriksjonene er markert med tykk heltrukket rød strek. Det vil være hensiktsmessig å legge inn yttergrensene for restriksjonene som hensynssoner på arealdelen, og at overnevnte restriksjonsplan og BRA-kart legges som egne vedlegg til arealdelen, som mer detaljert viser høyderestriksjonene. I vedlegg 2 er det viktig å merke seg at også restriksjonene rundt flynavigasjonsanlegget NDB ved Skrova Fyr (Saltværsøya) også blir avmerket som en hensynssone på arealdelen.

Forslag til bestemmelse for hensynssonene følger av Avinors uttalelse (vedlagt).

### **3. Avinor fremmer innsigelse til manglende bestemmelse om farlig eller villedende belysning**

#### Nærmere begrunnelse:

Det er av stor betydning for Avinor at det ikke etableres farlig eller villedende belysning i nærheten av innflygingslysanleggene til lufthavnen, jf. § 13-3 i *overnevnte forskrift BSL E 3-2.*

#### *Avinors forslag til løsning*

Avinor vil at følgende generelle bestemmelse tas inn i bestemmelsene til arealdelen:

#### *Farlig eller villedende belysning ved Svolvær lufthavn*

*Avinor skal høres i forbindelse med søknad om tiltak som endrer lyssettingen rundt lufthavnen og som kan ha innvirkning på sikkerheten for lufttrafikken.*

---

#### **4. Statens vegvesen fremmer innsigelse til område B4 ved Ørsvåg**

##### Nærmere begrunnelse:

I planforslaget legges det opp til utvidelse av eksisterende boligområde på øvre side av E10. Området har i dag 7 eneboliger og med forslag til 6 nye blir det totalt 13 eneboliger. I konsekvensutredningen nevnes det at kryssing av E10 kan være farlig og avkjørsel må rustes opp uten at det nevnes tiltak for å redusere farer og risiko. Videre stilles det ikke krav om regulering, forutsatt at utvidet bruk av avkjørsel til området gis av vegvesenet. Gang- og sykkelveg er etablert på nedre side, dvs. at gående og syklende må krysse E10 for å kommet til/fra boligområdet. Det er ingen vegbelysning langs denne vegstrekning.

Ut fra en trafiksikkerhetsmessig vurdering (målsetting om 0-visjonen i NTP) er det ikke ønskelig med øket gang-/sykkeltrafikk over E10 uten at trafiksikkerheten til myke trafikanter blir ivarettatt, samt at adkomsten er i overensstemmelse med krav i vegnormaler og håndbøker. Vegvesenet vurderer også tiltaket til å være av en karakter til å komme inn under betegnelsen «større bygge- og anleggstiltak» som krever reguleringsplan.

Ut fra det som er nevnt ovenfor mener Statens vegvesen at det må stilles krav om utarbeidelse av reguleringsplan for boligfelt B4.1 for blant annet å avklare viktige trafikale spørsmål. Arealplanen er ikke et egnet plannivå for detaljavklaringer.

##### *Statens vegvesens forslag til løsning*

For at Statens vegvesen skal kunne trekke innsigelsen og planforslaget skal kunne tas opp til sluttbehandling har de følgende forslag:

- Det stilles krav om regulering av boligområdet B4.1, eller
- Boligområde B4.1 tas ut av planforslaget.

Videre opplyses det om at Statens vegvesen stiller seg til disposisjon for nærmere avklaringer i det videre planarbeidet, slik at konfliktene kan avklares før planforslaget legges frem til politisk behandling.

#### **5. Fylkesmannen fremmer innsigelse til område BN2.2 – Kleppstad av hensyn til områdets verdi for fugl**

##### Nærmere begrunnelse:

Næringsområdet Kleppstad utgjør samlet sett ca. 350 daa. Behovet for næringsområde her synes i stor grad å ta utgangspunkt i realiseringen av ny flyplass på Gimsøya og eventuell næringsvirksomhet som måtte følge av dette.

Gimsøystraumen er registrert som et viktig næringsområde for flere fuglearter, herunder flere arter av nasjonal forvaltningsinteresse, og som overvintringsområde for blant annet havelle, ærfugl, praktærfugl og sjøorre. Disse artene dykker etter muslinger og skjell på bunnen. I Gimsøystraumen er det mange grunne vikene og bukter som er ideelle beiteområder for dykkende fugl. Daljordfjæra er nok et av de viktigste gruntvannsområdene her. Fylkesmannen vurderer den foreslåtte nedbyggingen av disse gruntvannsområdene og pollene her som meget konfliktfylt. Det er viktig at slike produktive områder tas vare på for framtiden.

Det følger av naturmangfoldloven § 12 at for å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det blant annet tas utgangspunkt i lokalisering som, ut fra en samlet

---

vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater. Dette må også vurderes etter plan- og bygningsloven § 4-2 annet ledd om konsekvensutredninger, jf. forsk. 26. juni 2009 om konsekvensutredninger § 7, hvor konsekvensutredningen skal redegjøre for vurderte alternativer, og i nødvendig grad omfatte utredning av relevante og realistiske alternativer, herunder alternativ lokalisering. Videre er det et krav om at anbefalte alternativer skal begrunnes. Her finner Fylkesmannen det som mangelfullt at ikke næringsområdet lengre sør på Kleppstad (BN2.5) og de tilgrensede områdene BN2.3 og BN2.4 er vurdert som alternativ for å ivareta eventuelt behov for næringsformål.

Fylkesmannen fremmer av hensyn til områdets verdi for fugl innsigelse til det foreslåtte næringsområde BN2.2.

#### *Fylkesmannens forslag til løsning*

Området bør tas ut av planen. Etter vårt syn vil næringsområdet lengre sør på Kleppstad (BN2.5) og de tilgrensede områdene BN2.3 og BN2.4 samt næringsområde 2.5, kunne ivareta eventuelt behov for næringsformål i området.

### **6. Fylkesmannen fremmer innsigelse til område BN4.4 – Kalle**

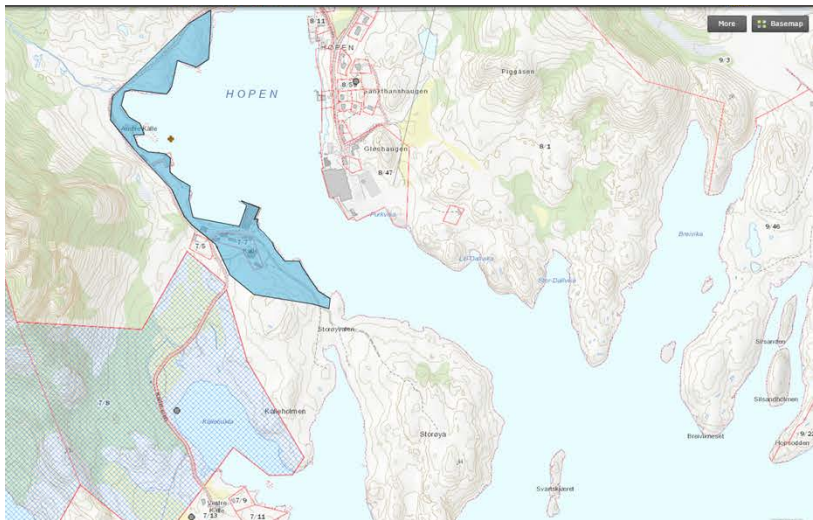
#### Nærmere begrunnelse

Kalle er et regionalt og nasjonalt viktig friluftslivsområde. Bruksfrekvensen her er høy, og området har god tilgjengelighet. Deler av friluftsområdet, hvorav de mest sentrale delene, er statlig sikret som friluftslivsområde. Ervervsen og sikringen er begrenset av eiendomsstrukturen i området, og mot øst følger det sikrede området grensen til gnr/bnr 7/8. Det er imidlertid viktig å være klar over at bruken av området og kvalitetene ved området strekker seg utover det areal som faktisk er sikret ved statlig økonomisk medvirkning. Allmennhetens friluftslivsutøvelse i Kalleområdet utøves også øst for Kallestanda og Kallebukta. Det vil si at Kalleholmen og Storøya også er av stor interesse for allmennheten, og bør unngås nedbygd. At disse områdene forbeholdes til friluftslivs- og landskapsinteresser er sentralt for den totale opplevelsen av Kalle, og da særskilt knyttet til det mye benyttede strandområdet.

Fylkesmannen mener manglende friluftslivskartlegging i Vågan er å anse som en svakhet med planen. Spesielt i dette området ville en slik temakartlegging vært relevant for vurderingen av arealbruken, konsekvensvurderingen og avveininger av interesser i området. Når dette er sagt, er Fylkesmannen klar på at det foreslåtte næringsformålet på Kalleholmen og nordre del av Storøya vil være svært negativt for friluftslivsinteressene på Kalle. Det fremmes derfor innsigelse til de sør-sørøstlige deler.

#### *Fylkesmannens forslag til løsning*

Eventuell næringsbebyggelse, som vi antar omhandler fritids- og turistanlegg, vil kunne legges nord for den nordligste haugen på Kalleholmen, jf. helfarget blått polygon i kartutsnitt under. Denne foreslåtte avgrensningen av byggeformålet er etter det vi kan se hovedsakelig i tråd med de skissene som ligger ved konsekvensutredningen.



## 7. Fylkesmannen fremmer innsigelse til område BRU 1.2 – Sundklakken

### Nærmere begrunnelse:

Dette foreslåtte masseuttaksområdet kommer i berøring med en viktig kvartærgeologisk forekomst i form av brerandavsetninger benevnt som «Storvik». Randavsetningens høye alder og at den er velutviklet gjør den faglig interessant, og av høy verneverdi (Fjellstad, A. og Møller, J.J. 1987). Randmorene, som demmer opp Jendalsvatnet, er ca. 1- 1,5 km lang, og går som en "S" i landskapet.

Denne forekomsten er en av i underkant av ti randmoreneavsetninger i Lofoten, og den eneste i kommunen av regional eller nasjonal verdi. Hele det avgrensede kvartærgeologiske området bør vernes mot videre inngrep. Fylkesmannen fremmer av hensyn til områdets verdi innsigelse til det foreslåtte uttaksområde BRU1.2.

### *Fylkesmannens forslag til løsning*

Område BRU 1.2 - Sundklakken bør tas ut av planen.

## 8. Fylkesmannen fremmer innsigelse til område LS8.3 og 8.4

### Nærmere begrunnelse:

Byggegrensen mot sjøen er her foreslått til 25 meter. Etter vår vurdering er dette avstandskravet for lite, og vil i stor grad privatisere strandsonen rundt «Isakpollen» og dermed ekskludere allmennheten fra dette området.

### *Fylkesmannens forslag til løsning*

I disse områdene bør det som et minimum fastsettes en byggegrense som er egnet til å ivareta interessene knyttet til strandsonen.

Når dette er sagt, er Fylkesmannen tilfreds med byggegrensen på 100 meter mot vassdragene (Storelva og Lomvasselva).

---

## 9. Fylkesmannen fremmer innsigelse til LNFR-Spredt-områdene LS 11.5, LS 11.6, LS 11.12, BFR 11.3 (Karivika) og BFR 11.2 (Sanden)

Nærmere begrunnelse – felles for alle 5 innsigelsene:

Digermulen-Årstein er beiteområde for Kanstadfjord/Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt. Slik vi påpekte i vår tilbakemelding på utkast til planbestemmelsene til Kommuneplanens arealdel datert 21. mars 2016, er det satt av store områder til spredt utbygging, med et relativt stort omfang av nye bygg som skal tillates i disse områdene. Vi påpekte videre at pga hensynet til reindriftsnæringa, da spesifikt senvinterbeite og flyttlei, måtte kommunen begrense disse områdene mest mulig. Av opprinnelig totalt 15 områder avsatt til LNFR-spredt, der de fleste er i umiddelbar nærhet til flyttlei, har kommunen tatt ut ett (1) område og redusert arealet på to (2) områder. Fylkesmannen er av den oppfatning at kommunen ikke i tilstrekkelig grad har hensyntatt reindriftsinteressen. Dette ved at man i kommunens forslag til kommuneplanens arealdel fortsatt legger til rette for en relativ stor økning av aktivitet som vil komme i konflikt med flyttleia. Hyttebygging medfører utfart og aktivitet som kan virke forstyrrende for reindriften.

Kommunen har et ansvar for å ivareta flyttleias funksjon og for å påse at den reelle muligheten for flytting av rein opprettholdes. Dette innebærer at alle tiltak som i praksis hindrer muligheten for flytting av rein er å anse som en stenging av flyttleia, og derfor i strid med reindriftslovens § 22. Vi vil der påpeke at det ikke er en riktig oppfatning av flyttleia å anse den som en smal «tunnel» i terrenget som er lik til enhver tid uavhengig av værforhold, inngrep og andre faktorer.

Området langs kystlinjen er også senvinterland (vinterbeite 1) og bør skjermes for utbygging. Slike områder utgjør en særlig verdifull og viktig beiteressurs for reindriften da det oftest vil være lite snø og rein lett vil finne tilgjengelig beite. Ved å redusere antall fradelinger i planperioden og størrelse på disse områdene mener Fylkesmannen at kommunen skaper økt forutsigbarhet for utbyggere så vel som interessehavere og rettighetshavere.

*Særlig om område BFT 11.2 (i KU teksten)/BFR 11.3 (i arealkartet)*

Vi viser til korrespondanse omkring denne plasseringen ved forrige behandling av kommuneplanens arealdel for Vågan kommune 2008-2020, blant annet brev sendt fra Reindriftsforvaltningen i Troms med dato 18. februar 2008. Der ble det fra reindriftsfaglig hold fastslått at dette byggeområdet vil komme i konflikt med flyttlei for rein. Dette da flyttleia her går gjennom en trang passasje som kan bli stengt av planlagt bebyggelse. Innsigelsen til Karivika ble opprettholdt i e-post av 25. november 2009 med bakgrunn i at byggeområdet kommer i konflikt med reindriftslovens § 22 og man ikke så mulighet for tilpasning. Driftssituasjonen for reinbeitedistriktet har ikke endret seg siden forrige runde, og skisserte byggeområde vil komme i konflikt med flyttleia.

*Særlig om område BFT 11.1 i (i KU teksten)/BFR 11.2 (i arealkartet)*

Byggeområdet er plassert rett sør for eksisterende Sanden hyttefelt, som ifølge kommunen er delvis utbygd. Opprinnelige reguleringsplan for Sanden hyttefelt ble vedtatt i kommunestyret i 2001, dessverre uten at planforslag ble tilsendt Reindriftsforvaltningen. I forbindelse med en reguleringsendring ble Reindriftsforvaltningen involvert og området ble befart. Vi viser her til notat utformet av Vågan kommune etter utført befaring i Austre Vågan 16. februar 2009. Området er senvinterbeite for rein, i tillegg til at Sanden er et viktig



samlingsområde under flytting av rein, med flyttlei gjennom dalen som ligger litt vest for skisserte hyttefelt. Driftssituasjonen for reinbeitedistriktet har ikke endret seg siden forrige runde, og skisserte byggeområde vil komme i konflikt med flyttleia.

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

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

### **Statens vegvesen:**

(se også vedlagt uttalelse for generell omtale av planforslaget)

- *BN2.2, BN 2.3, BN2.4, BOP2.2, B2.1 – næring, offentlig/privat tjenesteyting og bolig på Kleppstad.*  
Ikke utredet samlet konsekvenser for all utbygging som foreslått i området. Det bør utarbeides en enkel trafikkanalyse som viser virkningene av tiltakene og evt. hvilke utbedringstiltak som må være på plass før områdene tas i bruk.
- *BOP2.2 – offentlig/privat tjenesteyting Kleppstad*  
Avmerket område BOP2.2 omfatter også opparbeidet rasteplass. Planavgrensning til BOP2.2 må trekkes utenom rasteplassen.
- *B2.1 og BPO2.2 – boligfelt og offentlig/privat tjenesteyting Kleppstad*  
For utbygging av B2.1 og BOP2.2 må hensynet til myke trafikanter ivaretas, spesielt gjelder dette langs og kryssing av E10. Dette er omtalt i konsekvensutredningen, men ikke videreført i plankart eller som rekkefølgekrav.
- *BN2.5 og SHA2.1 + næringsområde i fiskerihavn Kleppstad.*  
Avmerket med rød strek som betyr fremtidig veg. Adkomst fra E10 og til området må avklares i reguleringsplan. Det er spesielle føringer i vegnormalene som må følges når kryss til nasjonal hovedveg blir etablert. Veg med rød strek tas ut av planen.
- *BFT3.1, BFT 3.2, BA3.1, SPA3.1, BIA3.1- næring og turistformål, bolig og fritidsformål, parkering og aktivitetsområde ved Festvåg (Henningsvær).*  
Ikke utredet samlet konsekvenser for all utbyggingsområdet som foreslått. Det bør utarbeides en enkel trafikkanalyse som viser hva samlet tiltak vil påvirke av trafikk, samt gi en beskrivelse hvilke konsekvenser tilrettelegging for turisme har å si for gangtrafikk langs og over fylkesvegen.
- *BN2.5 næringsområde på Kleppstad.*  
Deler av næringsområdet er tegnet på begge sider av E10 (tykk sort strek). Hele næringsområdet må ligge på ene siden av E10.
- *BIA3.1 og SPA3.1 aktivitets- og turistområde ved Festvåg.*

---

<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.

---

I KU-en er det beskrevet at det planlegges en taubaneaktivitet fra fjellområde (BIA3.1) og parkeringsområde (SPA3.1). Taubanen vil krysse over fylkesvegen og aktivitet ved den vil medføre blikkfang for bilister. Der bør gjøres en nærmere utredning om konsekvens og virkningene av en slik aktivitet før vi tar stilling til tiltaket.

- *BN4.3 – næringsområde Hopen/Ørsvåg.*  
I plankartet er det avmerket to områder med BN4.3, ved Hopen og Rødlimyra. Bør rettes i plankartet slik at nummereringen i plankartet stemmer med beskrivelsen.
- *BN4.3 næringsområde ved Rødlimyra.*  
Det er inntegnet ny adkomst fra E10 med rød strek. Avmerket med rød strek som betyr fremtidig veg. Adkomst fra E10 og til området må avklares i reguleringsprosessen. Det er spesielle føringer i vegnormalene som må følges når kryss til nasjonal hovedveg blir etablert. Veg med rød strek tas ut av planen. Adkomsten inn til industriområdet og til Ørsvågvær må reguleres slik at krav i vegnormalene oppfylles.
- *Gang- og sykkelveg langs E10 mellom Ørsvåg og Hopen.*  
Det er inntegnet en fremtidig gang- og sykkelveg, med den er ikke konsekvensutredet. KU må gjennomføres for tiltak som er tatt med i arealplan.

### **Plankrav**

I utredningene (exelark) er det opplistet at tiltak i noen områder kan gjennomføres med utgangspunkt i arealplanen, mens det stilles krav til utarbeidelse av reguleringsplan for andre områder. Vi mener at slike viktige forutsetninger må være med i bestemmelsene (slik de var opplistet i tidligere plandokument).

### **Eksempler:**

- Areal som bør angis med rekkefølgebestemmelse BN2.2, BN 2.3, BN2.4, BOP2.2, B2.1 – næring, offentlig/privat tjenesteyting og bolig på Kleppstad.  
I KU-en er det angitt avhengighets- og utbyggingsforutsetninger som ikke er medtatt som rekkefølgekrav.
- I tillegg mener vi at området ved Kleppstad bør utarbeides som en reguleringsplan (område- eller detaljplan). For en helhetsvurdering anbefaler vi på det sterkeste at det utarbeides en reguleringsplan for Kleppstad. Det er mange arealformål som «griper inn i hverandre» og kan gi føringer på utnyttning. Bl.a. vil det være krav om tilrettelegging for gående- og syklende om boligfeltet/skole etableres.
- SPA3.2 – Parkering på Engøya (Henningsvær).  
Det bør knyttes rekkefølgebestemmelser om trygg adkomst for gående til/fra parkeringsplass og Henningsvær bør etableres før parkeringsplassen tas i bruk.

### **NVE**

Se for øvrig vedlagt uttalelse, hvor merknadene utdypes.

- KU omtaler men mangler synliggjøring av aktsomhetsområdene for skred for de ulike tiltakene. Det er heller ikke avsatt som hensynssooner på plankartet eller som vi kan se vises på annen måte. Hensynsone for skred (310) må vises på plankartet eller på annen hensiktsmessig måte.

- Planbestemmelsene må tydeligere vise at fare for alle type skred og fare for kvikkleire vurderes. Det er viktig at alle typer tiltak omfattes. For områder under marin grense må det ved utarbeidelse av alle søknadspliktige tiltak gjennomføres en vurdering av fare for kvikkleireskred. Det er spesielt viktig ved utfylling i sjø.
- Anlegg for energiforsyning og -overføring 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.
- Vassdrag bør markeres på plankartet.

### **Fylkesmannen i Nordland:**

#### **Vedrørende LNF(R)-områder**

- *LNF(R)-områder*  
Kommunen har valgt å benytte seg av begge underkategoriene til pbl § 11-7 nr. 5. Avsettelse av formål i henhold til § 11-7 nr. bokstav a omfatter areal for landbruk, natur og friluftsliv og reindrift der det bare er tillatt å oppføre bygninger eller iverksette anlegg eller andre tiltak som er nødvendige for drift av næringsmessig landbruk. I tillegg kommer aktuelle enkle tilretteleggingstiltak for friluftslivet.

Det foreligger som nevnt i vårt brev av 15.09.16 planfaglige mangler ved opprinnelig forslag til planbestemmelser for LNF(R)-områdene. Fylkesmannen er tilfreds med de foreslåtte endringene mottatt 26. september av forslaget til planbestemmelsenes § 4-1, og utelatelsen av §§ 4-3 og 4-4, da søknadspliktige tiltak, utover nødvendige driftsbygninger, ikke ville kunne tillates i slike rene LNF(R)-områder. På dette punkt er mangelen utbedret.

- *LNF(R)-områder med spredt bebyggelse*  
Når det gjelder LNF(R)-områder med spredt bebyggelse, jf. pbl §§ 11-7 nr. 5 bokstav b og 11-11 nr. 2, er det et minimumskrav at angivelsen av omfang og lokalisering av bebyggelsen må være såpass konkret og entydig at det ikke oppstår tvil om forholdet til landbruks-, natur og/eller friluftsinnteresser er vurdert. Lokalisering av ny spredt bolig-, fritids eller næringsbebyggelse må angis så presis at både kommunestyret, fylkeskommunen og statlige myndigheter kan ta stilling til om den foreslåtte arealbruken er i samsvar med kommunale og viktig nasjonale og regionale hensyn.

Bebyggelsens omfang fremgår ikke helt entydig av arealplanforslaget. For det første er det ikke skilt mellom bebyggelsens karakter (hva slags bygg) og i hvilket omfang de ulike bygningstypene er tillatt utbygd, jf. vedlegg 1 til forslag til planbestemmelse § 4.5. Omfang må her forstås både som antall enheter som tillates innenfor det angitte området på plankartet og hvilke størrelser bebyggelsen kan ha m.m. Det er ikke angitt størrelse for boliger og ervervsbebyggelse. Spesielle bestemmelser for bebyggelse i LNF(R)-områdene med krav til areal og høyde må hjemles i pbl. § 11-9 nr. 5. Videre vurderer ikke vi lokaliseringskriteriene gitt i forslag til planbestemmelse § 4.5 bokstav c og e som tilfredsstillende.

---

Når det gjelder lokaliseringen, ivaretar de reviderte bestemmelsene av 26.09.16 i vesentlig større grad lovens minimumskrav på dette punkt. Vi påpeker imidlertid fortsatt at bestemmelsen om landbruksareal må endres slik at ikke jordbruksareal og dyrkbar mark blir nedbygd. Fylkesmannen påpeker at bygningsmyndighetene innenfor slike områder ikke skal måtte utøve et fritt skjønn over hvor de skal kunne tillate utbygging innenfor området.

#### *Generelt om LNFR-spredt-bestemmelser og landbrukshensyn*

Under følger en presisering av muligheter og begrensninger innenfor LNFR-spredt-formålet og landbrukshensyn. Slik kommunen har definert LNFR-spredt-områder, vil mange områder ikke kunne bygges ut til blant annet fritidsformål. Dersom kommunen ønsker en slik spredt utbygging, må forholdet til landbruksinteressene avklares bedre. Selv om et område er avsatt til spredt utbygging, vil jordlovens bestemmelser gjelde fremdeles. Her er igjen to hovedpunkt som kommunen bør merke seg:

- *Spredt utbygging i LNFR-soner krever i de fleste tilfeller reguleringsplan*  
Jordlovens § 2 b, pkt 2 sier at jordlovens §§ 9 og 12 (omdisponering av jordbruksareal og deling av landbrukseiendom) vil gjelde også i LNFR-spredt-områder i kommuneplanens arealdel, med mindre det er krav om regulering. Dette innebærer at ethvert tiltak som berører jordbruksareal eller deling av en landbrukseiendom må gjennom regulering, også i LNFR-spredt-områdene.

Dersom kommunen ønsker at kartet skal vise LNFR-spredt-områder på jordbruksareal, bør det derfor være bestemmelser som planmessig ivaretar jordbruksarealet. Selv om særloven sikrer disse hensyn, bør planen gi føringer som er i tråd med særlovene. Dette er viktig nettopp fordi kommunens innbyggere vil forstå plankartets formål (LNFR-spredt) som en direkte tillatelse til å bygge overalt innenfor formålsområdet.

- *Jordloven begrenser delingsmulighet av landbrukseiendommer*  
Jordlovens § 12 (Deling) gir kun mulighet for fradeling av landbrukseiendom som støtter formålet med jordloven (driftsmessige gode løsninger, variert bruksstruktur mv). Eneste unntak er fradeling av areal som ikke har landbruksverdi (skrin fastmark etc) og hensyn til bosetting, altså boligformål. Dette innebærer at det gjennom jordloven, selv om tiltaket er godkjent gjennom plan (LNFR-spredt), ikke kan tillates fradeling av fritidsbolig eller næringsbygg på en landbrukseiendom der det kan være landbruksdrift (også utmarksbeite), uten at det foreligger reguleringsplan.

Jordlovens bestemmelser er altså slik at kommunen i de aller fleste tilfeller må enten avsette byggeformål i overordnet plan, eller kreve reguleringsplan (i LNFR-spredt-områdene). LNFR-spredt-områdene skal altså først og fremst ivareta LNFR-hensynene, og det er ikke hjemmel for å generelt åpne for spredt utbygging uten nærmere avklaring av hensynene i LNFR-formålet.

Jordlovens bestemmelser innebærer at jordvern hensynene kan tas vare på gjennom en reguleringsplan (evt dispensasjon dersom bosettingshensyn). Fylkesmannen foretrekker likevel at det i overordnet arealplan er tydeligere føringer som ivaretar jordvernet. Dette kan gjøres gjennom:

- a) Begrensning i areal for LNFR-spredt (unngå landbruksareal)

- b) Bestemmelser som ivaretar jordbruksarealet i LNFR-spredd-områdene (Utbygging skal ikke skje på jordbruksareal). Vi kommer tilbake til dette under planfaglige råd.

### **Bruk og vern av sjø og vassdrag**

Arealplanen har for flere og relativt store areal begrenset seg til bare å angi hovedformål. I motsetning til de øvrige hovedformålene i § 11-7 andre ledd, angir ikke «bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone» i seg selv noen rammer for arealbruken. Ved benyttelse av hovedformålet er det et krav om at skal det gis bestemmelser som klargjør vilkårene for bruk og vern av arealene. Skal bruken av dette formålet ha noen mening, må det derfor detaljeres ved ett eller flere av de oppregnede underformål, det vil si «ferdsel», «farleder», «fiske», «akvakultur», «drikkevann» eller «natur- og friluftsområder». Det betyr at en må benytte underformål hver for seg eller i kombinasjon som åpner for bruk samtidig med at arealene underlegges restriksjoner. Alternativt at hovedarealformålet her suppleres med viktige grunnbestemmelser som en del av den samlede planen. Fylkesmannen kan ikke se at dette er gjort i arealplanforslaget, og ber kommunen om en redegjørelse og utbedring av planen på dette punkt.

## **PLANFAGLIGE RÅD<sup>2</sup>**

---

Etter Fylkesmannens syn faller deler av uttalelsen fra Avinor, DMF, Statens vegvesen, Kystverket og NVE i denne kategori. Deler av Fylkesmannens uttalelse tas også med her.

### **Avinor:**

#### **Flystøysoner**

De siste flystøysoneregninger for Svolvær lufthavn er beregnet av OSL, rapport OSLAS-AN-RA- 0251-E02, datert 14.04.2009, for perioden 2008-2018, etter Miljøverndepartementets retningslinje T-1442 om behandling av støy i arealplanlegging. Flystøysonene er vist i vedlegg 5.

Støysonekart viser hvilken støybelastning lufttrafikken er beregnet å ville påføre områdene rundt flyplassen. Hovedformålet med T-1442 og gjeldende retningslinje T-1442/2012 er å gi kommunene grunnlag for å innarbeide flystøysonegrensene i sine kommune- og reguleringsplaner, for derved å minimalisere de problemer som flystøy kan medføre i områder til støyfølsom bruk. Det må også nevnes at retningslinjen presiserer at en del personer kan være plaget av støy også utenfor gul sone.

Flystøysonene bør legges inn som hensynssoner i arealdelen til kommuneplanen med følgende bestemmelse:

#### *Flystøysoner rundt Svolvær lufthavn*

*Innenfor rød støysoner (H210) bør det ikke oppføres støyfølsom bebyggelse. Innenfor gul støysoner (H220) kan ny støyfølsom bebyggelse vurderes dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold i henhold til Miljøverndepartementets retningslinje T-1442/2012 for behandling av støy i arealplanlegging eller senere gjeldende retningslinje.*

*Ved søknad om byggetillatelse innenfor hensynssonene, skal det utarbeides rapport med*

---

<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.

---

*bygningstegninger og utomhusplan som viser støyisolering/støyavskjerming i henhold til gjeldende retningslinjer og forskrifter. Nødvendige støyreducerende tiltak skal være gjennomført før ferdigattest kan gis.*

Det gjøres imidlertid oppmerksom på at det innenfor gul flystøysone sjelden vil være mulig å overholde kravene til utendørs støy i henhold til grenseverdiene i Tabell 3 i retningslinjen.

## **DMF:**

### **Til planbeskrivelsen**

Under punkt 4.5 særskilt om råstoffområder står det følgende «ett av disse – Daljorda på Kleppstad - er i drift og er godkjent basert på driftsplaner gitt av Direktoratet for mineralforvaltning (DMF) og vedtatt reguleringsplan». Denne setningen er ikke helt korrekt og må skrives om. Vi gjør oppmerksom på at DMF ikke gir driftsplaner, men DMF vurderer og godkjenner driftsplanen som en del av søknad om driftskonsesjon for uttaket. Vi foreslår at setningen «er godkjent basert på driftsplaner gitt av Direktoratet for mineralforvaltning (DMF)» fjernes.

### **Til reguleringsbestemmelsene**

I reguleringsbestemmelsene er det flere ganger vist til tillatelse etter mineralloven, herunder driftskonsesjon og driftsplan. Vi mener det vil være hensiktsmessig å samle denne informasjonen og anbefaler at følgende punkt legges inn i bestemmelsene:

- *Drift skal skje i henhold til bestemmelser i mineralloven med gjeldende forskrifter, samt vilkår i tillatelse etter loven. Direktoratet for mineralforvaltning (DMF) er myndighet etter mineralloven.*

I reguleringsbestemmelsene punkt 2.9 a) står det at «det kreves særskilt tillatelse etter mineralloven, herunder krav om konsesjon med driftsplan». DMF minner om at konsesjonskravet gjelder for samlet uttak av mineralforekomster på mer enn 10000 m<sup>3</sup>, samt ethvert uttak av naturstein. Dette bør presiseres i teksten.

I punkt 2.9 c) vises det til mineralloven § 43. DMF mener det ikke er riktig å vise til denne paragrafen under dette punktet. Vi antar at henvisningen er ment å gjelde for hele avsnittet, og anbefaler at det legges inn et mellomrom mellom punkt c) og henvisningene.

I «Retningslinje for § 2.9 Råstoffutvinning» punkt a) heter det at «områder for pukkverksdrift med godkjent driftsplan for virksomheten kan fortsette uten krav om at reguleringsplan gjøres gjeldende». DMF anbefaler at tillatelse etter mineralloven tilføres setningen, for eksempel: områder for pukkverksdrift med tildelt driftskonsesjon etter mineralloven kan fortsette uten krav om at reguleringsplan gjøres gjeldende.

I Retningslinje for § 2.9 Råstoffutvinning» punkt b) bør det presiseres at det er Direktoratet for mineralforvaltning.

## **Statens vegvesen:**

## Til konkrete områder

- *VS2.1 – Småbåthavn i Sydalen*  
Det bør stilles krav til at oppstillings- og parkeringsplass plass for biler inngår i avsatt areal.
- *B2.1 Boligområde på Kleppstad.*  
Det er ugunstig å etablere et boligområde på ene side av E10 når næring/tjenesteyting foreligger på motsatt side (trafikksikkerhet). Manglende utredning på hvordan trafikksikkerheten til myke trafikanter skal bli ivaretatt. Stille rekkefølgekrav. Vurdere om boligområder bør etableres ved L.S2.5 og i retning til BPO2.2.
- *BN2.4 Næringsområde på Kleppstad*  
Trafikksikkerhetsmessig er uheldig at det legges opp til å etablere næringsarealer på begge sider av fylkesvegen. Ut fra et trafikksikkerhetsmessig hensyn bør område BN2.2 og BN2.3 etableres først. Må fremkomme som rekkefølgekrav.
- *BN2.2 og BN2.3 Næringsområder på Kleppstad*  
Bør reduseres i omfang slik at anlegget til Nasjonal Turistveg ikke mister sin verdi, jf eget punkt nedenfor. «Avgrensingen av disse næringsområdene mot vest bør ikke gå lenger enn den vertikale linja i rutenettet på plankartet.»
- *BFT3.1 turist-/campingområde ved Festvåg.*  
Det planlegges etablert to områder for camping-/turistanlegg ved Festvåg. Ett på hver side av fylkesvegen. Etablering av campinganlegg bør være på den side av fylkesvegen hvor klatreaktiviteten foregår, dvs. på øvre side av vege. Vi foreslår at BFT3.2 utbygges først, rekkefølgekrav.
- *BIA3.1 Aktivitetsområde ved Festvåg.*  
Slik vi forstår arealplanen at det skal etableres parkering ved Festvåg gml. Fergeleie og transport til aktivitetsområde vil foregå som gange langs fylkesvegen. Trafikksikkerhetsmessig er ikke dette å anbefale. Viktig å sikre at trygg fremkommelighet for gående, fra parkering til aktivitetsområde, er på plass før anlegg/tiltak kan tas i bruk.
- *LS7.2 Spredt bolig, hytte eller stedbunden næring ved Laupstad.*  
Arealet er avsatt på begge sider av E10. Det er ikke tilrettelagt med egen gang- og sykkelveg langs E10. Her bør det vises særlig varsomhet med å tillate flere boliger med hensyn til trafikksikkerheten for skolebarna som må bruke E10 som skoleveg og veg til fritidsanlegg ved skolen.
- *BN7.3 næringsområde ved Helle*  
Området er planlagt som en «øy» i gjeldene reguleringsplan (hensynsone H910). Stiller spørsmål på om ikke endringen burde vært gjennomført med reguleringsendring i gjeldene reguleringsplan.
- *LS7.11 spredt bolig, fritid eller stedbunden næring Teisthaugen (Helle),*  
Området er planlagt som en «øy» i gjeldene reguleringsplan (hensynsone H910). Vi mener at en slik endring burde vært gjennomført med reguleringsendring i gjeldene reguleringsplan.

- *H730 Laupstad.*  
Det er avsatt en hensynssone på Laupstad men ikke angitt hvilke hensyn den skal ivareta. Bør fremgå i plandokumentene.
- *BN11.1 næringsområde Digermulen.*  
Området er ved fergeleiet ved Digermulen og omfatter arealer på begge sider av fylkesvegen. Arealet som ligger vest for fylkesvegen må tas ut av arealplanen. Området har tidligere vært vurdert i forbindelse med næringsetablering hvor vi var kritisk til å næringsetablering (maritimt opplevelsessenter) ut fra trafikale hensyn som oppstillingsplass for fergetrafikk, parkeringsområde mv. Det er næringsarealer på østsiden av fylkesvegen som kan benyttes.

### **Vedrørende planbestemmelsene**

- *Planbestemmelsens § 1.6 Parkering og trafikk*  
Vi foreslår at det gjøres en endring i første punkt, vårt forslag til punkt a):  
Alle tiltak skal ta hensyn til trafikksikkerhet og tilgjengelighet for gående, syklende og de som benytter kollektivtrafikk. Ved utarbeidelse av nye reguleringsplaner for boligområder skal forholdet til gående og syklende vurderes og nødvendige tiltak skal sikres gjennomført. Vegnormaler og håndbøker fra Statens vegvesen skal brukes som grunnlag for planleggingen.
- *Planbestemmelsens § 2.9 Råstoffutvinning*  
Det må tas med et nytt punkt om adkomst til offentlig veg, vårt forslag til nytt punkt:  
Adkomst til masseuttakene må tilfredsstillende krav gitt i vegnormaler og håndbøker fra Statens vegvesen.
- *Planbestemmelsens § 3.3 Veger og parkering*  
I bestemmelsens punkt c står det: For avkjørsler til riks- og fylkesveger legges holdningsklasse gitt i «Rammeplan for Nordland fylke» til grunn.  
Vi må presisere at myndighet til å gi avkjøringstillatelser til riks- og fylkesvegnettet, samt å behandle dispensasjon fra byggegrense langs disse veger er tillagt Statens vegvesen, jf. veglovens § 30 (byggegrense), 3.ledd (Løyve etter første ledd gir regionvegkontoret for riksvegar og fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar) og veglovens § 40 (avkjørsler) 2.ledd (Ligg det ikke føre nokon reguleringsplan som nemnd, eller planen ikke omfattar avkjørsle må avkjørsle frå riksveg eller fylkesveg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå regionvegkontoret og avkjørsle frå kommunal veg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå kommunen).  
Det betyr at for hvert enkelt tiltak må det søkes på vanlig måte om ny eller endret bruk av avkjørsel, evt. også dispensasjon fra byggegrenser såfremt at det ikke inngår i en reguleringsplan.

Nasjonal Turistveg har følgende kommentar til planforslaget:

Utbygging av næringsområda BN 2.2 og BN 2.3 vil forringe kvaliteten på rasteplassen ved Gimsøybrua vesentlig. Utsikten langs Straumen både nord og sørover er en av hovedkvalitetene på plassen. Spesielt utsikten mot nord i kvelds/midnattssol er flott. Naboskap med et næringsområde kloss i E 10 på andre sida av vegen vil være svært skjæmmende, og medføre at det er lite sannsynlig at Nasjonal turistveg vil videreutvikle dette punktet.



---

Avgrænsingen av disse næringsområdene mot vest bør ikke gå lenger enn den vertikale linja i rutenettet på plankartet. Da kan også utsikten fra Straumannstua også ivaretas.

### **Kystverket:**

#### **Farled og ferdselsområder sjø**

I arealdelen for Vågan er farledene tatt inn i plankartet og Kystverkets forvaltningsareal er tatt inn med arealformål ferdsel. Kystverket Nordland mener det er tilstrekkelig å ha farledsstrekene med i plankartet som juridisk linje, og at man gjennom bestemmelsene til arealformålet kan legge føringer for at tiltak ikke skal være til hinder for ferdsel. Det å sette av store områder til arealformål ferdsel er sjeldent nødvendig for å sikre fremkommeligheten og sjøsikkerheten i kystsonen.

I Nasjonal transportplan 2014-2023 er det et av farledstiltakene Raftsundet Vågan/Hadsel, som omfatter utdypning og ny merking av leden. Tiltaket er et sikkerhetstiltak for skipstrafikken. Tiltaket innebærer utdyping i Molldøra, Trangstraumen og ved Vitjet mot Hadsselfjorden. Det som berører arealplanen for Vågan er utdypingen av Molldøra og området som i planen er satt av til akvakultur VA10.2.

#### **Akvakultur**

Vi har i forbindelse med gjennomgangen av planen hatt spesielt fokus på farledene og akvakultur, på grunn av mulige arealkonflikter. I arealplanen for Vågan er det satt av flere områder til akvakultur og flere av dem er todelt; en del for selve anlegget og den andre for fortøyninger under - 25 i vannsøyla. Kystverket Nordland mener dette er en god måte å ta hensyn til ferdselen til sjøs, men mener at flere av områdene i kystsonen må justeres når det gjelder inndeling. 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 det gjøres 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 kystzoneplanen for Vågan mener Kystverket Nordland at det er nødvendig med justeringer av flere A-områder.

#### **VA10.2 Molldøra**

Målet med utdypingen av Molldøra er å oppnå ei rettlinja lei gjennom sundet, slik at skipstrafikken skal unngå dagens situasjon, der leden innebærer flere kursendringer gjennom Molldøra. Dimensjonerende fartøy skal også kunne møtes i Molldøra og skal derfor ha et seilingsareal med en bredde på 220 meter i henhold til farledsnormalen. Skipstrafikken som bruker Molldøra er av nasjonal interesse og farledstiltaket er prioritert i Nasjonal transportplan 2014-2023. I arealplanen går arealformålet for akvakultur ut i selve farleden. Kystverket Nordland krever at akvakulturområdet blir avgrenset mellom Kjepsøyholmen og Reinholmen.

Vi foreslår også endringer av VA 10.1, VA 7.1, VA 11.6, VA 11.5, VA 11.4 og VA 11.3.(se vedlegg). Vi mener at trafikken som går i området er av regional og nasjonal interesse og vi anbefaler ny avgrænsning av A-områdene eller endring av formål for deler av arealet med fortøyninger for akvakultur – 25 (6800).

## Havn

Når det gjelder underformål havn 2040 er den til bruk på teknisk infrastruktur og havneanlegg på land. Når det gjelder havneområde i sjø kan sosi-kode 6100 ferdsel brukes, hvor man i bestemmelsen kan definere det som havneområde i sjø. Kystverket har spilt inn behovet for en sosi-kode for havneområde i sjø når det gjelder underformål til formål 6 "Bruk og vern av sjø og vassdrag" for kommuneplanens arealdel.

## NVE:

- Marin grense (MG) bør markeres i plankartet.
- Tiltak i vassdrag som kan medføre nevneverdige ulemper for allmenne interesser må ha tillatelse etter vannressursloven. Det kan med fordel stå i retningslinjene til planbestemmelsene.
- Reguleringsmagasin og vannkraftverk bør også markeres i plankartet.
- Klimatilpasning i form av eks. avbøtende tiltak for overvann bør ivaretas i planbestemmelser eller retningslinjer.

## Fylkesmannens landbruksfaglige råd:

### Til planbestemmelsene

- §1.1 c: Jordloven gjelder i alle LNFR-områder uansett. Dette gjelder også LNFR-spredt-områder. I byggeområder gjelder ikke jordloven, evt kan kommunen avgjøre at den gjelder inntil området blir regulert. Kommunens forslag til en generell bestemmelse om at jordloven skal gjelde så langt som mulig, gir derfor lite mening. Vi anbefaler at bestemmelsen fjernes.
- §4.1 c: På samme måte som punktet over, er en bestemmelse om at «bestemmelsene gjelder for boliger, fritids- og næringsbebyggelse så langt dette passer» ingen juridisk bestemmelse. Dersom bestemmelsen skal ha en funksjon, må kommunen presisere når bestemmelsen skal gjelde og ikke gjelde.
- §4.2: Tiltak som ligger innenfor definisjonen i veiledningsheftet [LandbrukPluss](#) vil kunne tillates i LNFR-områder, også dersom det legges på dyrka jord (eksempelvis våningshus, fjøsbygning, lagerbygg mv). Vi oppfatter derfor at bestemmelsen om at dette må unngås, er mer en retningslinje.
- §4.3 d: Bestemmelsen om at spredt utbygging ikke bør legges på dyrka mark er lite hensiktsmessig, jfr våre merknader om LNFR-spredt-bestemmelser under planfaglige mangler. Dette vil i tilfelle kreve reguleringsplan. For boligformål kan den ha betydning, men da som retningslinje.
- Hensynssone for landbruk (H510): Det er positivt at kommunen har synliggjort arealer med særlig landbruksverdi som en hensynssone. Fylkesmannen savner en beskrivelse i planbeskrivelsen av hvorfor disse områdene er avsatt, og hvilke verdier hensynssonen er ment å dekke (dyrka arealer, utmarksbeite mv?). For at hensynssonen skal ha en verdi for politisk nivå i kommunen i framtidige arealsaker, bør det i planbestemmelsene være retningslinjer som sier noe om hvordan kommunen skal vurdere tiltak innenfor hensynssonen. Dette kan eksempelvis være:
  - Minsteavstand mellom jordbruksareal og tiltak
  - Strengere krav mot tiltak på dyrkbare arealer

- 
- Ekstra vurderingskriterier eller utredninger som skal legges til grunn før kommunen vurderer å tillate tiltak

#### **Til konkrete områder:**

- *LSF1.1 Hovsund*  
Området åpnes for utbygging av inntil 5 enheter, og i konsekvensutredningen står det at det ikke tillates utbygging på dyrka og dyrkbar mark. Utfra arealstørrelse på området LSF1.1 kan det være vanskelig å finne plass til 5 boliger som oppfyller kriteriet. Dersom kommunen ønsker utbygging her, bør området endre formål til rent boligområde med eventuelt krav om reguleringsplan.
- *LS1.2 Ytre Barstrand, LS2.3 Sydalen, LS4.3 Ørsvåg, LS7.2 Laupstad og LS8.3 Ytreeidet,*  
Disse LNFR-spredd-områdene dekker delvis større jordbruksarealer. Det vil ikke være mulig å fradele og omdisponere arealene uten bruk av reguleringsplan. Eneste hensyn som planen kan åpne for er spredt utbygging av bolig. Av hensyn til jordvernet ber vi likevel om at arealene reduseres for å bedre ivareta landbruksressursene, også ved eventuell regulering. Områdene bør i større grad avgrenses for å ivareta jordbruksarealer i drift. Dette innspillet gjelder flere LNFR-spredd-områder, men disse fem områdene oppfattes som de viktigste ut fra jordvernssyn.
- To boligområder (B1.1 Vinje og BFR2.1 Brenna) er foreslått i nærheten av større jordbruksområder. Selve arealbeslaget ligger på dyrkbar jord, og vil kunne utgjøre en framtidig arealressurs for landbruket. I Nordland har vi målsetting om også å begrense omdisponering av dyrkbar jord, særlig der disse ligger inntil større, eksisterende jordbruksområder. Vi ber derfor kommunen vurdere disse feltene på nytt, både med tanke på behov og omfang.
- For to områder foreslått til utbygging (BN2.1 Brenna og BOP4.1 Ørsnes) er det i konsekvensutredningen sagt at det ved regulering må tas hensyn til landbruksinteressene. For å sikre at en privat utbygger tar tilstrekkelig hensyn, bør kommunen sikre landbruksinteressene gjennom plan, eksempelvis:
  - Ytterligere begrense arealformålet i plankartet, slik at landbruksinteressene er ivaretatt direkte i plankartet, eller:
  - Sette klare vilkår i planbestemmelsene om hva som skal hensynstas ved regulering av disse områdene

#### **Fylkesmannens reindrifsfaglige råd:**

Vi merker oss at kommunen har lagt inn hensynsone for reindrift i arealkartet med tilhørende tekst i dokumentet «Bestemmelser og retningslinjer» som foreslått. Slik kart og dokument fremstår nå er det ikke samsvar mellom tekst og avmerking. Teksten omhandler vinterbeite og flyttlei, mens det på kart kun er flyttleiene som er avmerket. Kommunen bør endre arealkartet slik at det er samsvar mellom kartet og planbestemmelsene.

## Til konkrete områder

- *BRU11.1 Ramsosklubben og BRU11.2 Kjerstihaugen ved Pundslett*  
Området er definert som vinterbeite for rein, og det går flyttlei for rein gjennom/forbi området. Dette er momenter som må tas med videre, og avbøtende tiltak for å ivareta reindriftsinteressene, da spesielt funksjonaliteten til flyttleia, bør være en naturlig del av en framtidig reguleringsplan. Dette kan for eksempel være bruk av gjerder/skjerming og mulighet for å regulere aktiviteten i steinbruddet i forhold til bruken av flyttleia (dvs stoppe aktiviteten i steinbruddet ved reindriftsfaglig behov).

## Fylkesmannens miljøvern faglige råd:

### *Parkeringsnorm*

Det framgikk ikke av opprinnelig høringsforslag til bestemmelse § 1.6 om parkeringsnormer for ulike type bebyggelse hvorvidt det er fastsatt maksimumsgrense for parkeringsdekning. Dette er problematisk med bakgrunn i gjeldende nasjonale føringer for miljøvennlig by- og tettstedsutvikling og samordnet areal- og transportutvikling. I etterkant av vårt brev av 15. september hvor vi ba om presisering blant annet på dette punkt, har kommunen i oversendelse datert 26.09.16 foreslått å justere bestemmelsene til ikke å «overstige disse normene».

SPR for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging skal legges til grunn i arealplaner. Her fremgår at «Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange». I stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014- 2023 (NTP) trekkes behovet for redusert privatbilbruk fram for å nå nasjonale målsettinger på klimaområdet. Kommunene skal derfor føre en utbyggings- og lokaliseringspolitikk som reduserer transportbehovet og som gir grunnlag for en sterkere satsing på kollektivtransport og på sykkel og gange. Det må tas i bruk restriktive virkemidler for å redusere bilbruken. En restriktiv parkeringspolitikk er et effektivt virkemiddel for å påvirke reisemiddelvalg, og den nå foreslåtte bestemmelsen vil til en viss grad bidra til å redusere bilbruken.

## Til konkrete områder:

- *BFT3.1 og 3.2- Festvåg*  
Festvåg er et populært klatrefelt like ved Henningsvær. Klatrefasilitetene er veldig bra her, og områdets betydning som klatreområde må kunne sies å være av nasjonal verdi. I denne forbindelse brukes områdene som nå er foreslått avsatt til fritids- og turistformål BFT3.1 og 3.2 til rasting og telting. Fylkesmannen er klar over utfordringer med tanke på sanitære forholdene i området for rasting og telting her, og mener det vil være hensiktsmessig at man her finner en løsning uten at utmarksareal unndras allmenn ferdselsrett.

Benyttelsen av en underkategori av bebyggelse og anlegg fastlegger arealene hvor bebyggelse eller anlegg tilknyttet fritids- og turistformål tillates. Utleiehytter og fritidsbebyggelse som drives i kommersiell sammenheng, alternativt campingformål, er ment å være det dominerende innslaget i arealbruken her. Ved å tilrettelegge for utleiehytter og fritidsbebyggelse i dette området vil en stå i fare for å ekskludere

---

telting/camping som utøves i henhold til friluftslovens regler på dette punkt. Planforslaget legger til rette for en arealbruk som vil gå på bekostning av allmennhetens bruk av et særdeles viktig friluftsområde på Festvåg og området rundt. Den foreslåtte arealdisponeringen synes å være i strid med nasjonale føringer for forvaltningen av friluftslivet, jf. bl.a. Nasjonal strategi for et aktivt friluftsliv og rundskriv T-2/16.

Det er slik vi ser det ikke gitt at friluftslovens regler om fri ferdsel vil gjelde fullt ut i områdene foreslått avsatt til fritids- og turistformål. Fritids- og turistformålsvirksomheten vil etter dette innskrenke friluftslovens regler om ferdselsrett, og da særlig når det gjelder ferdsel, opphold og telting i nærheten av eventuelle utleie- og turisthytter. Også campingplasser tilrettelagt for telt og oppstillingsplasser for vogn og bobiler vil også legge begrensinger på ferdselsretten, og da spesielt med tanke på fri telting.

Eventuelle problemer på Festvåg bør søkes løst utenfor plan- og bygningslovens rammer, og uten at det går på bekostning av allmennhetenes tilgang og bruk av området. Dersom situasjonen på Festvåg er av en slik karakter at det oppstår miljøproblemer pga. tett og omfattende telting, vil det kunne være aktuelt å fastsette atferdsregler etter friluftslovens § 15 som regulerer teltingen. Først når man går utover den alminnelige retten til ferdsel mv., slik at grunneieren kan nekte slik bruk av eiendommen, kan det kreves betaling. Etter ordlyden i lovens § 14 kan grunneier eller bruker kreve en rimelig avgift for adgangen til teltplass eller annet opparbeidet friluftsområde, etter å ha innhentet tillatelse fra kommunen. Her forutsetter det imidlertid at det er gjennomført tilretteleggingstiltak og at de kostnader som er nedlagt på området er gjort til fordel for friluftslivet. Behovet for tilrettelegging til fritids- og turistformål bør kunne søkes løst innenfor BA3.1.

Dersom intensjonen med arealbruken for området er å tilrettelegge for enkelte enkle byggetiltak (serviceanlegg, toalett mv.) i friluftslivssammenheng, anbefaler Fylkesmannen at områdene BFT3.1 og 3.2 avsettes som LNF(R) med underformål hvor det kan tillates spredt fritidsbebyggelse. I denne sammenheng menes fritidsbebyggelse enkelttiltak knyttet til friluftsliv etter de vanlige kravene til omfang og lokalisering. Vi ber kommunen også i denne sammenheng vurdere om nødvendig parkeringsareal på vestsiden av vegen bør avsettes spesifikt.

- *BA1.1 og BA2.1- Hovsund*  
Hovsundvatnet og Smetvatnet og omkringliggende våtmarksområder har en rik vannfuglfauna. Begge vannene er forholdsvis grunne, og Hovsundvatnet har rike forekomster av elvesnelle og starrarter. Blant annet benytter storspove (VU), fiskemåke (NT) og storlom dette området i forbindelse med hekking. Beskyttelse av disse vannene og områdene rundt bør være en prioritert oppgave, og bebyggelse bør ikke etableres nord og vest for Storhaugen jf. kartutsnitt under. Byggeområdet BA1.1 bør gis en avgrensning sør og øst for Storhaugen.



Når det gjelder BA2.1, består området i hovedsak av våtmark. Etter Fylkesmannens vurdering vil det være uheldig å bygge, og nødvendigvis drenerer, et forholdsvis intakt våtmarksområde. Dersom det er ønskelig med en viss utvidelse av fritidsboligutbyggingen her, bør en se på muligheten for utvidelse av F22 i eksisterende plan.

For øvrig vil boligutbygging her, i likhet med BA1.1, by på utfordringer med tanke på Statlig planretningslinjen for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR SBAT).

- **BA1.3- Hov**

Detaljreguleringsplan for Gimsøy hotell og Gimsøy golfbane fra 2012 legger til rette for en del aktivitet rundt og i tilknytning til golfbanen. Denne aktiviteten har til formål å styrke golfbanens attraktivitet og økonomi. Så vidt Fylkesmannen husker ble også reguleringsplanen for Hov hyttefelt delvis sett som et ledd i aktivitetstilbudet i tilknytning til golfbanen. Fra saksframlegget til behandlingen av planen gjengis i denne sammenheng følgende:

*«Kjøperne vil bli tilbudt organisert videreutleie av hyttene gjennom Lofoten Golfbane AS».*

De største konsekvensene av planforslaget synes å være knyttet til landskapsvirkningene. Byggeområdet er lokalisert til et lite område hvor høytvoksende vegetasjon er fraværende, noe som gjør at en utbygging her vil bli liggende svært eksponert til i landskapet.

- **BFR2.1- Brenna**

Det er foreslått avsatt et byggeområde for fritidsbolig ved utløpet av Nedrevatnet. Det er tidligere kjent hekking av storlom i vatnet, uten at selve hekkelokaliteten er eksakt kjent. Etablering av fritidsboliger her vil generere støy, som igjen kan innvirke på storlomens hekking og hekkesuksess.

Fylkesmannen har ikke registrert friluftslivsverdier i området, men generelt vil slike utløpsområder og områder nær elver være attraktive rekreasjonsområder. Utbygging av hytter nær vannet og elva vil imidlertid privatisere og legge begrensninger for allmennhetens muligheter for bruk av området.

---

Etter vår vurdering bør ikke utbygging skje i området ved Nedrevatnets utløp, det vil si at Åneset forutsettes holdt fri for fritidsbebyggelse. Utbyggingen her bør konsentreres til Melkesletta, og da i en 50 meters bred avstand fra Mølnelva, jf. T-1450 om planlegging av fritidsbebyggelse. Det bes om at kommunen vurderer en slik begrensning av området før planen sendes ut på ny høring.

- *BN2.3- Kleppstad*  
Næringsområdet er her foreslått avsatt i området for nåværende steinbrudd. Fylkesmannen forutsetter at næringsområdet på vestsiden (sjøsiden) av veien avgrenses i henhold til formålsgrensen for «Steinbrudd/masseuttak» fastsatt i detaljreguleringsplan av 02.02.15 for masseuttak på Daljorda.
- *BFR3.2- Sauøya*  
Fuglefaunaen på Sauøya er forholdsvis artsrik, og det er registrert mange næringsøkende arter av stor forvaltningsinteresse her. Øya er pr. i dag i noen grad tilrettelagt i fiske- og næringsøyemed, og en del areal er avsatt til hjellområder. Det vil etter Fylkesmannens vurdering være uheldig med tilrettelegging for fritidsbolig her, både ut fra næringshensyn og av hensyn til næringsområde for fugler. Videre synes øya å danne et naturlig nærturområde for befolkningen i Henningsvær. Fylkesmannen anbefaler at fritidsboligområdet på Sauøya utgår.
- *BRU7.1- Vestpollen*  
Utvidelsen av masseuttaksområdet vil berøre deler av en lokalt viktig forekomst av naturtypen «Naturbeitemark». Fire individer av den nær truede arten kvitkurle ble registrert i øverste del av enga der høgstaudene ikke er tallrike, jf. [BN00037448](#). Fylkesmannen forutsetter at hensynet til disse naturverdiene kan ivaretas i reguleringsplanen.
- *LS7.9- Vaterfjorden nord*  
Fylkesmannen fraråder spredt utbygging i dette området, da det ligger i forholdsvis lang avstand til ulike servicetilbud. Videre er det friluftslivsinteresser, herunder fiskeinteresser, tilknyttet Vaterfjordvassdraget, pollen og sjøområdene utenfor. Også strandområdene i vika øst for Eldhusodden er interessant i denne sammenheng. Det bør ikke tillates ytterligere utbygging på odden.
- *LS8.1- Laukvik (Båtnakken)*  
Kommunen bør her holde seg til avklaringer av området gjort i gjeldende plan, og forbeholde området for natur- og friluftslivsformål. Dette spesielt da området er viktig for barn- og unge. Bebyggelse nærmere sjøen her (25 meter fra strandlinjen) vil bryte med byggeskikken i denne delen av Laukvik. Vi fraråder spredt utbygging her.
- *LS11.6- Lauvvika og sørover*  
Av strandsonehensyn bør Ramsosklubben holdes fri for bebyggelse. Kommunen bør av denne grunn vurdere å ta LS11.6 ut av planen.
- *LS11.14- Skrukkehavn – Trollskaret*  
Dette er et attraktivt område for allmennheten. Vi ber derfor kommunen vurdere om utbygging og privatisering av strandsonen bør unngås her av hensyn til områdets verdi som friluftsområde.

---

## VIDERE SAKSGANG

Innsigelsen fra Avinor, Statens vegvesen og Fylkesmannen i Nordland 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 Fylkesmannen ser det har imidlertid innkomne uttalelser/innsigelser avdekket flere forhold og mangler, som må godkjennes og rettes opp før planen kan endelig vedtas av kommunestyret. Ny gjennomgang, samt ny høring av planen bør derfor gjennomføres.

Behovet for ny høring er også muntlig bekreftet av kommunen.

Med hilsen

Ola Bjerkaas  
fung. fylkesmann

Cathrine Hoff Mikalsen  
rådgiver

Kopi til:

Avinor AS  
Direktoratet for mineralforvaltning  
Statens vegvesen Region Nord  
Kystverket Nordland

Postboks 150                      2061    GARDERMOEN  
Postboks 3021 Lade            7441    TRONDHEIM

Ole Christian Skogstad – FMNO/Miljøvernavdelinga  
Aage Steen Holm –FMNO/Landbruks- og reindriftsavdelinga





## Statens vegvesen

Fylkesmannen i Nordland  
Statens hus  
Moloveien 10  
8002 BODØ

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Region nord	Gunnar Paulsen / 77617252	16/98695-5		03.10.2016

### Høringsuttalelse med innsigelse – Kommuneplanens arealdel for Vågan kommune – 2016–28

Viser til høringsbrev av 01.07.2016 for kommuneplanens arealdel, Vågan kommune.

*Statens vegvesen har ansvar for at føringer 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 med sektoransvar innenfor vegtransport.

Statens vegvesen fremmer innsigelse til område B4.1 ved Ørsvåg i arealplan for Vågan kommune. Ut fra en trafiksikkerhetsmessig vurdering (målsetting om 0-visjonen i NTP) er det ikke ønskelig med øket gang-/sykkeltrafikk over E10 uten at trafiksikkerheten til myke trafikanter blir ivaretatt, samt at adkomsten til området (B4.1) blir i overensstemmelse med krav i vegnormaler og håndbøker.

#### Saksopplysninger:

Kommuneplanen erstatter kommuneplanens arealdel fra 2008. Svolvær, Kabelvåg og Henningsvær omfattes ikke i denne arealplanen for Vågan. Hovedperspektivet vil være hvordan de små tettstedene kan bli styrket gjennom tiltak som styrker bosetting og næringsliv i alle de små skolekretser. Kommunens rolle som tilrettelegger for grunneiere og utbyggers planer er viktig føring i arealdelen til kommunen.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region nord  
Postboks 1403  
8002 BODØ

Telefon: 02030  
firmapost-nord@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Fjordgt. 5  
9405 HARSTAD

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Landsdekkende regnskap  
9815 Vadsø

## **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 trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

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.

Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå effektive løsninger, og slik at transportbehovet kan begrenses og det legges 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, trafikksikkerhet, miljø og universell utforming. For trafikksikkerhet er det en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren, 0-visjon.

## **Vår vurdering av planforslaget**

### 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? Det er heller ikke drøftet alternativvurderinger, jf. punkt 5.1 i SPR–BAT.

Vi savner en utgreiing som viser hvordan kommunen vurderer sitt utbyggingsvolum og utbyggingsmønster i forhold til statlig planretningslinje for bolig, areal og transportplanlegging. Det fremkommer i retningslinjene 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 etc. som gjør at flest mulig kan nå sine daglige gjøremål uten bruk av bil, og tilrettelegge gang- og sykkelveger for trygg og miljøvennlig ferdsel. 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.

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.

Vi savner et **arealregnskap** som viser hvilke **behov** kommunen har for tilrettelegging av nye utbyggingsområder og i områder avsatt til spredt bebyggelse i planperioden. Sentrale spørsmål en slik analyse må kunne svare på er f.eks.: –Hva er tidligere avsatt til utbygging? Hvor mye areal til utbygging står fortsatt ledig? Hva er under bygging? Hvor mye nytt areal trenger kommunen for å dekke det reelle behovet? Er de rette arealer avsatt i forhold til å styrke tettsteder/bygda i forhold til befolkningsdemografi? Etc.

I områder avsatt til spredt bebyggelse savnes vi en klargjøring på hvor mange boliger/fritidsboliger som allerede er etablert og hvor mange som det totalt kan etableres innenfor de ulike avgrensinger med begrepet «spredt bebyggelse».

*Kommentar til LNFR-områdene hvor spredt bygging tillates, punkt 4.5 i bestemmelsene*  
Plan- og bygningsloven åpner for at det i tillegg til nødvendig landbruksbebyggelse (gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag inngår i L-delen), kan det tillates spredt bolig-, fritids- eller næringsbebyggelse i LNFR-områder.

I arealplanen er det avsatt 68 områder med spredt bebyggelse for boliger, hytter og stedbunden næring. Begrepet «stedbunden næring», som står i bestemmelsene, er ikke i samsvar med føringer i plan- og bygningsloven. Etter det vi har fått avklart gjelder «stedbunden næring» i tilknytning til landbruksformål, dvs. den type næring som normalt inngår som L-delen i LNFR-området. Det som da står igjen som grunnlag i LNFR-områder er spredt bolig- og fritidsbebyggelse.

For alle LNFR-områder med spredt bebyggelse er det angitt et antall fradelinger i perioden 2016 – 2019 (ca 200 som i prinsippet er til bolig og fritidsbolig).

KU-en viser at det på noen områder, som er merket som LNFR-områder for spredt bebyggelse, anbefales det ren boligbebyggelse (eks. LS1.1), mens andre områder angis at fritidsbebyggelse kan svekke grunnlaget for butikk og skole (eks LS 2.3). Her kan kommunen gjøre viktige grep, med hensyn til å styrke bosetting i viktige områder, med å kun tillate boligbygging i LNFR-områder. Likså å kun tillate fritidsbebyggelse i andre områder.

I KU for «Spredt bolig, fritid og stedbunden næring» er det i innledningen, punkt 2.5.7 nevnt at skoleveg ikke er vurdert pga. manglende kartlegging. Vi mener dette er en svakhet i utredningen at forholdet til skoleveg ikke er omtalt.

### Fremtidig utbyggingsområder i påvente av mulig lufthavn på Gimsøy

Flere at foreslåtte utbyggingsområder på Gimsøy og Kleppstad bygger på forutsetninger om at det blir etablert lufthavn på Gimsøy. Vi mener at de aktuelle arealer bør avsettes som LNFR-områder + tematiske kart og tydelig retningslinje i planbeskrivelsen i påvente av flyplassavklaring, evt. som hensynssoner. Dersom det blir aktuelt med lufthavnutbygging kan de tas inn ved revisjon arealplanen og områdene er ikke bunnet opp til arealbruk. Eksempler vises under:

#### *Utbyggingsområder på Gimsøya*

Område merket BA 1.1 og 1.2. Beskrivelse av nye tiltak: *Området kan utvikles med nødvendig innslag av privat/off service. Området kan bli regulert dersom det etableres en ny felles flyplass for Lofoten på Gimsøya. Formålet ønskes til boliger så vel som hytter.*

#### *Utbyggingsområder på Kleppstad*

Områder merket BOP2.2 og B2.1 er også avsatt som en forutsetning av flyplass på Gimsøya. Til en viss grad gjelder dette også næringsarealer på Kleppstad.

### Kommentar til verdi og konsekvensfastsetting

#### *Eksempel med boligområde B1.1 ved Vinje:*

Området er foreslått til boliger. I KU under tema «Transportbehov og trafikkikkerhet» har det fått konsekvens +2 (middels positiv konsekvens). Vi er uenig i verdifastsetting, det er ikke tilrettelagt for myke trafikanter, dvs. kjørevegen må benyttes som skoleveg.

Dette er ett eksempel på hvor vi er uenig i verdifastsetting av tema «Transportbehov og trafikkikkerhet». Det har vært greit å få se de bakenforliggende vurderinger som er gjort til verdifastsetting av områdene.

### Råstoffutvinning – Steinbrudd og masseuttak

I konsekvens-utredningen er gitt som forutsetning at det må foretas skilting for masseuttak for videre planlegging. Trafikkregulerende tiltak, som skilting, gjøres det separate vedtak etter bestemmelser i veglov med forskrift og kan ikke forutsettes som «avbøtende» tiltak i arealplan.

Adkomst til masseuttakene må tilfredsstillende krav gitt i vegnormalene. Dette må fremkomme i plandokumentene.

### Nasjonal Turistveg har følgende kommentar til planforslaget:

*Utbygging av næringsområda BN 2.2 og BN 2.3 vil forringe kvaliteten på rasteplassen ved Gimsøybrua vesentlig. Utsikten langs Straumen både nord og sørover er en av hovedkvalitetene på plassen. Spesielt utsikten mot nord i kvelds/midnattssol er flott. Naboskap med et næringsområde kloss i E 10 på andre sida av vegen vil være svært skjæmmende, og medføre at det er lite sannsynlig at Nasjonal turistveg vil videreutvikle dette punktet. Avgrensingen av disse næringsområdene mot vest bør ikke gå lenger enn den vertikale linja i rutenettet på plankartet. Da kan også utsikten fra Straumannstua også ivaretas.*

Merknaden tas med i «Planfaglige råd».

### Innsigelse.

#### *B4.1 utvidelse av boligområde Ørsvåg.*

Det ønskes en utvidelse av eksisterende boligområde på øvre side av E10. Området har i dag 7 eneboliger og med forslag til 6 nye blir det totalt 13 eneboliger. I konsekvensutredningen nevnes det at kryssing av E10 kan være farlig og avkjørsel må rustes opp uten at det nevnes tiltak for å redusere farer og risiko. Videre stilles det stilles ikke krav om regulering, forutsatt at utvidet bruk av avkjørsel til området gis av vegvesenet. Gang- og sykkelveg er etablert på nedre side, dvs. at gående og syklende må krysse E10 for å kommet til/fra boligområdet. Det er ingen vegbelysning langs denne vegstrekning.

Ut fra en trafiksikkerhetsmessig vurdering (målsetting om 0-visjonen i NTP) er det ikke ønskelig med øket gang-/sykkeltrafikk over E10 uten at trafiksikkerheten til myke trafikanter blir ivaretatt, samt at adkomsten er i overensstemmelse med krav i vegnormaler og håndbøker. Vi vurderer også tiltaket til å være av en karakter til å komme inn under betegnelsen «*større bygge- og anleggstiltak*» som krever reguleringsplan.

Ut fra det som er nevnt ovenfor mener vi at det må stilles krav om utarbeidelse av reguleringsplan for boligfelt B4.1 for blant annet å avklare viktige trafikale spørsmål. Arealplanen er ikke et egnet plannivå for detaljavklaringer.

### Planfaglig mangel

#### *BN2.2, BN 2.3, BN2.4, BOP2.2, B2.1 - næring, offentlig/privat tjenesteyting og bolig på Kleppstad.*

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

#### *BOP2.2 - offentlig/privat tjenesteyting Kleppstad*

Avmerket område BOP2.2 omfatter også opparbeidet rasteplass. Planavgrensning til BOP2.2 må trekkes utenom rasteplassen.

#### *B2.1 og BPO2.2 - boligfelt og offentlig/privat tjenesteyting Kleppstad*

For utbygging av B2.1 og BOP2.2 må hensynet til myke trafikanter ivaretas, spesielt gjelder dette langs og kryssing av E10. Dette er omtalt i konsekvensutredningen, men ikke videreført i plankart eller som rekkefølgekrav.

#### *BN2.5 og SHA2.1 + næringsområde i fiskerihavn Kleppstad.*

Avmerket med rød strek som betyr fremtidig veg. Adkomst fra E10 og til området må avklares i reguleringsplan. Det er spesielle føringer i vegnormalene som må følges når kryss til nasjonal hovedveg blir etablert. Veg med rød strek tas ut av planen.

BFT3.1, BFT 3.2, BA3.1, SPA3.1, BIA3.1 – næring og turistformål, bolig og fritidsformål, parkering og aktivitetsområde ved Festvåg (Henningsvær).

Ikke utredet samlet konsekvenser for all utbyggingsområdet som foreslått. Det bør utarbeides en enkel trafikkanalyse som viser hva samlet tiltak vil påvirke av trafikk, samt gi en beskrivelse hvilke konsekvenser tilrettelegging for turisme har å si for gangtrafikk langs og over fylkesvegen.

BN2.5 næringsområde på Kleppstad.

Deler av næringsområdet er tegnet på begge sider av E10 (tykk sort strek). Hele næringsområdet må ligge på ene siden av E10.

BIA3.1 og SPA3.1 aktivitets- og turistområde ved Festvåg.

I KU-en er det beskrevet at det planlegges en taubaneaktivitet fra fjellområde (BIA3.1) og parkeringsområde (SPA3.1). Taubanen vil krysse over fylkesvegen og aktivitet ved den vil medføre blikkfang for bilister. Der bør gjøres en nærmere utredning om konsekvens og virkningene av en slik aktivitet før vi tar stilling til tiltaket.

BN4.3 – næringsområde Hopen/Ørsvåg.

I plankartet er det avmerket to områder med BN4.3, ved Hopen og Rødlimyra. Bør rettes i plankartet slik at nummereringen i plankartet stemmer med beskrivelsen.

BN4.3 næringsområde ved Rødlimyra.

Det er inntegnet ny adkomst fra E10 med rød strek. Avmerket med rød strek som betyr fremtidig veg. Adkomst fra E10 og til området må avklares i reguleringsprosessen. Det er spesielle føringer i vegnormalene som må følges når kryss til nasjonal hovedveg blir etablert. Veg med rød strek tas ut av planen. Adkomsten inn til industriområdet og til Ørsvågvær må reguleres slik at krav i vegnormalene oppfylles.

Gang- og sykkelveg langs E10 mellom Ørsvåg og Hopen.

Det er inntegnet en fremtidig gang- og sykkelveg, med den er ikke konsekvensutredet. KU må gjennomføres for tiltak som er tatt med i arealplan.

Plankrav

I utredningene (exelark) er det opplistet at tiltak i noen områder kan gjennomføres med utgangspunkt i arealplanen, mens det stilles krav til utarbeidelse av reguleringsplan for andre områder. Vi mener at slike viktige forutsetninger må være med i bestemmelsene (slik de var opplistet i tidligere plandokument).

**Eksempler:**

*Areal som bør angis med rekkefølgebestemmelse BN2.2, BN 2.3, BN2.4, BOP2.2, B2.1 – næring, offentlig/privat tjenesteyting og bolig på Kleppstad.*

I KU-en er det angitt avhengighets- og utbyggingsforutsetninger som ikke er medtatt som rekkefølgekrav.

I tillegg mener vi at området ved Kleppstad bør utarbeides som en reguleringsplan (område- eller detaljplan). For en helhetsvurdering anbefaler vi på det sterkeste at det utarbeides en reguleringsplan for Kleppstad. Det er mange arealformål som «griper inn i hverandre» og kan gi føringer på utnytting. Bla. vil det være krav om tilrettelegging for gående- og syklende om boligfeltet/skole etableres.

*SPA3.2 – Parkering på Engøya (Henningsvær).*

Det bør knyttes rekkefølgebestemmelser om trygg adkomst for gående til/fra parkeringsplass og Henningsvær bør etableres før parkeringsplassen tas i bruk.

Planfaglig råd

*VS2.1 – Småbåthavn i Sydalen*

Det bør stilles krav til at oppstillings- og parkeringsplass plass for biler inngår i avsatt areal.

*B2.1 Boligområde på Kleppstad.*

Det er ugunstig å etablere et boligområde på ene side av E10 når all næring/tjenesteyting foreligger på motsatt side (trafikksikkerhet). Manglende utredning på hvordan trafikksikkerheten til myke trafikanter skal bli ivaretatt. Stille rekkefølgekrav. Vurdere om boligområder bør etableres ved L.S2.5 og i retning til BPO2.2.

*BN2.4 Næringsområde på Kleppstad*

Trafikksikkerhetsmessig er uheldig at det legges opp til å etablere næringsarealer på begge sider av fylkesvegen. Ut fra et trafikksikkerhetsmessig hensyn bør område BN2.2 og BN2.3 etableres først. Må fremkomme som rekkefølgekrav.

*BN2.2 og BN2.3 Næringsområder på Kleppstad*

Bør reduseres i omfang slik at anlegget til Nasjonal Turistveg ikke mister sin verdi, jf ovenfor nevnte begrunnelse.

*«Avgrensingen av disse næringsområdene mot vest bør ikke gå lenger enn den vertikale linja i rutenettet på plankartet.»*

*BFT3.1 turist-/campingområde ved Festvåg.*

Det planlegges etablert to områder for camping- /turistanlegg ved Festvåg. Ett på hver side av fylkesvegen. Etablering av campinganlegg bør være på den side av fylkesvegen hvor klatreaktiviteten foregår, dvs. på øvre side av vege. Vi foreslår at BFT3.2 utbygges først, rekkefølgekrav.

*BIA3.1 Aktivitetsområde ved Festvåg.*

Slik vi forstår arealplanen at det skal etableres parkering ved Festvåg gml. fergeleie og transport til aktivitetsområde vil foregå som gange langs fylkesvegen.

Trafikksikkerhetsmessig er ikke dette å anbefale. Viktig å sikre at trygg fremkommelighet for gående, fra parkering til aktivitetsområde, er på plass før anlegg/tiltak kan tas i bruk.

LS7.2 Spredt bolig, hytte eller stedbunden næring ved Laupstad.

Arealet er avsatt på begge sider av E10. Det er ikke tilrettelagt med egen gang- og sykkelveg langs E10. Her bør det vises særlig varsomhet med å tillate flere boliger med hensyn til trafikksikkerheten for skolebarna som må bruke E10 som skoleveg og veg til fritidsanlegg ved skolen.

BN7.3 næringsområde ved Helle

Området er planlagt som en «øy» i gjeldene reguleringsplan (hensynsone H910). Stiller spørsmål på om ikke endringen burde vært gjennomført med reguleringsendring i gjeldene reguleringsplan.

LS7.11 spredt bolig, fritid eller stedbunden næring Teisthaugen (Helle).

Området er planlagt som en «øy» i gjeldene reguleringsplan (hensynsone H910). Vi mener at en slik endring burde vært gjennomført med reguleringsendring i gjeldene reguleringsplan.

H730 Laupstad.

Det er avsatt en hensynssone på Laupstad men ikke angitt hvilke hensyn den skal ivareta. Bør fremgå i plandokumentene.

BN11.1 næringsområde Digermulen.

Området er ved fergeleiet ved Digermulen og omfatter arealer på begge sider av fylkesvegen. Arealet som ligger vest for fylkesvegen må tas ut av arealplanen. Området har tidligere vært vurdert i forbindelse med næringsetablering hvor vi var kritisk til å næringsetablere (maritimt opplevelsessenter) ut fra trafikale hensyn som oppstillingsplass for fergetrafikk, parkeringsområde mv. Det er næringsarealer på østsiden av fylkesvegen som kan benyttes.

Planbestemmelsens § 1.6 Parkering og trafikk

Vi foreslår at det gjøres en endring i første punkt, vårt forslag til punkt a):

*Alle tiltak skal ta hensyn til trafikksikkerhet og tilgjengelighet for gående, syklende og de som benytter kollektivtrafikk. Ved utarbeidelse av nye reguleringsplaner for boligområder skal forholdet til gående og syklende vurderes og nødvendige tiltak skal sikres gjennomført. Vegnormaler og håndbøker fra Statens vegvesen skal brukes som grunnlag for planleggingen.*

Planbestemmelsens § 2.9 Råstoffutvinning

Det må tas med et nytt punkt om adkomst til offentlig veg, vårt forslag til nytt punkt: *Adkomst til masseuttakene må tilfredsstillende krav gitt i vegnormaler og håndbøker fra Statens vegvesen.*



Planbestemmelsens § 3.3 Veger og parkering

I bestemmelsens punkt c står det: *For avkjørsler til riks- og fylkesveger legges holdningsklasse gitt i «Rammeplan for Nordland fylke» til grunn.*

Vi må presisere at myndighet til å gi avkjøringstillatelser til riks- og fylkesvegnettet, samt å behandle dispensasjon fra byggegrense langs disse veger er tillagt Statens vegvesen, jf. veglovens § 30 (byggegrense), 3.ledd (*Løyve etter første ledd gir regionvegkontoret for riksvegar og fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar*) og veglovens § 40 (avkjørsler) 2.ledd (*Ligg det ikkje føre nokon reguleringsplan som nemnd, eller planen ikkje omfattar avkjørsle må avkjørsle frå riksveg eller fylkesveg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå regionvegkontoret og avkjørsle frå kommunal veg ikkje byggast eller nyttast utan løyve frå kommunen*).

Det betyr at for hvert enkelt tiltak må det søkes på vanlig måte om ny eller endret bruk av avkjørsel, evt. også dispensasjon fra byggegrenser såfremt at det ikke inngår i en reguleringsplan.

**Konklusjon**

Statens vegvesen fremmer innsigelse til område B4.1 ved Ørsvåg i arealplan for Vågan kommune. Ut fra en trafikksikkerhetsmessig vurdering (målsetting om 0-visjonen i NTP) er det ikke ønskelig med øket gang-/sykkeltrafikk over E10 uten at trafikksikkerheten til myke trafikanter blir ivaretatt, samt at adkomsten til området (B4.1) blir i overensstemmelse med krav i vegnormaler og håndbøker.

For at Statens vegvesen skal kunne trekke innsigelsen og planforslaget skal kunne tas opp til sluttbehandling har vi følgende forslag:

- Det stilles krav om regulering av boligområdet B4.1, eller
- Boligområde B4.1 tas ut av planforslaget.

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

Statens vegvesen stiller seg til disposisjon for nærmere avklaringer i det videre planarbeidet. Vi ser frem til et samarbeid i planprosessen slik at konflikter er avklart før det legges frem til politisk behandling.

Midtre Hålogaland vegavdeling  
Med hilsen

Jan-Åge Karlsen  
seksjonsleder

Gunnar Paulsen

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

Kopi  
Nordland Fylkeskommune, Fylkeshuset, 8048 BODØ  
Vågan kommune, Storgata 29, 8305 SVOLVÆR

Fylkesmannen i Nordland  
Moloveien 10  
8002 BODØ

Vår ref.  
15/12146-5

Vår dato:  
08.07.2016

Deres ref.

Deres dato:

Vår saksbehandler:  
Einar K Merli - 976 51 687

## Vågan kommune - Kommuneplanens arealdel 2016-2028 - Høring - Innsigelse fra Avinor

Vi viser til e-post fra Vågan kommune, datert 23.06.2016, vedrørende høring og offentlig ettersyn av kommuneplanens arealdel 2016-2028.

### 1. Innledning

Avinor har ikke blitt formelt varslet i forbindelse med oppstart av arbeidet med revisjon av kommuneplanens arealdel, og har følgelig ikke fått kommet med innspill til planarbeidet tidligere.

### 2. Næringsareal BN7.3

Avinor ser at det er foreslått fremtidig næringsareal på begge sider av lufthavnveien, reguleringsformål BN7.3, se utsnitt nedenfor.



Dette arealet er i gjeldende reguleringsplan for lufthavnen satt av til LNF-område og sjøareal. Arealet ligger innenfor sideflaten, som er en høyderestriksjonsflate i gjeldende restriksjonsplan for Svolvær lufthavn Helle, jf. kap. 10 og 11 i Forskrift om utforming av store flyplasser<sup>1</sup>, BSL E 3-2 av

<sup>1</sup> Det pågår en prosess med å konvertere teknisk/operativ godkjenning av lufthavnene til EU sertifisering. Etter EU sertifisering vil EU kravene gjelde.

06.07.2006. Det er den østlige delen av BN7.3, nærmest forlengelsen av senterlinjen på rullebanen, hvor høyderestriksjonene er strengest og i praksis ikke bebyggbare.

Videre trenger lufthavnen også fremtidige parkeringsarealer, som kan være aktuelt å anlegge i det området. Dersom det skulle bli aktuelt med nytt terminalbygg, kan det anlegges vest for flyoppstillingsplassen, dvs. nord av dagens terminalbygg. Et slik prosjekt vil komme i berøring med planområdet BN7.3.

Det må også bemerkes at arealet også er berørt av byggerestriksjoner for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen.

Avinor ber derfor om at det foreslåtte næringsarealet BN7.3 tas ut av arealdelen, og aller helst legges ut som lufthavnformål (2030).

### 3. Restriksjonsplan og byggerestriksjonskart (BRA-kart) for Svolvær lufthavn

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.

Lufftartilsynet 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 og byggerestriksjonskart (BRA-kart) i arealdelen til kommuneplanen for Vågan. Lufftartsloven krever at planflatene i restriksjonsplanen og byggerestriksjonskartet 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>2</sup> den enkelte lufthavn vil få ved flyoperasjoner.

Lufftartsloven og retningslinjer som tidligere er sendt flyplasskommunene fra Samferdselsdepartementet, presiserer at hovedregelen er at hinderfriheten rundt flyplassene skal ivaretas gjennom Plan- og bygningslovens (PBL) bestemmelser.

Restriksjonsplanen og byggerestriksjonskartet (BRA-kartet) for lufthavnen må legges inn som egne hensynssoner H190 (andre sikringssoner) i 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 overnevnte forskrift 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 *Lufftartsloven § 7-1.*

Videre må det stilles krav i bestemmelsene til arealdelen 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 i A3-format av gjeldende restriksjonsplan (vedlegg 1) og BRA-kart (vedlegg 2) for Svolvær lufthavn. Yttergrensen for restriksjonene er markert med tykk

---

<sup>2</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.

heltrukket rød strek. Det vil være hensiktsmessig å legge inn yttergrensene for restriksjonene som hensynssoner på arealdelen, og at overnevnte restriksjonsplan og BRA-kart legges som egne vedlegg til arealdelen, som mer detaljert viser høyderestriksjonene.

I vedlegg 2 er det viktig å merke seg at også restriksjonene rundt flynavigasjonsanlegget NDB ved Skrova Fyr (Saltværsøya) også blir avmerket som en hensynssone på arealdelen.

Når det gjelder bestemmelse for hensynssonene, foreslås følgende tekst:

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

*Innenfor hensynssone H190\_1 gjelder de høyderestriksjoner som er angitt med koter (sorte streksymboler) på gjeldende restriksjonsplan for Svolvær lufthavn, Avinors tegning ENSH-P-08. 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 plankartet. 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 hensynssone H190\_1 skal innarbeide høyderestriksjonene i form av egne hensynssoner på reguleringsplanene. Alternativt må det i nye reguleringsplaner angis bestemmelser med maksimal tillatt byggehøyde (mønehøyde) på bygninger og anlegg som ikke overstiger høyderestriksjonene i restriksjonsplanen ENSH-P-08 for lufthavnen.*

*Dersom det skal benyttes byggekraner som bryter høyderestriksjonene i restriksjonsplanen, skal Avinor Svolvær lufthavn varsles på forhånd og godkjenne kranbruken.*

*Alle søknader om etablering av nye bygninger og anlegg innenfor hensynssonene H190\_2 og H190\_3, dvs. områder med byggerestriksjoner rundt flynavigasjonsanlegg ved Svolvær lufthavn vist med koter (røde streksymboler) på Avinors tegning ENSH-P-09, skal håndteres etter vedlagte saksbehandlingsrutine. For områder beliggende mellom de viste koter, skal byggerestriksjonen beregnes gjennom interpolasjon.*

Vedlegg 3 viser hvordan Avinor ser for seg en normal saksgang i forhold til utsjekk mot hinderflatene rundt rullebanen, vist i restriksjonsplanen, tegning ENSH-P-08. Mens vedlegg 4 viser hvordan Avinor ser for seg en normal saksgang i forhold til utsjekk mot byggerestriksjonsflatene rundt flynavigasjonsanleggene, vist i BRA-kartet, tegning ENSH-P-09.

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 ENSH-P-09) 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.luftfartstilsynet.no/flysikkerhet/Oppstilling\\_og\\_bruk\\_av\\_kraner](http://www.luftfartstilsynet.no/flysikkerhet/Oppstilling_og_bruk_av_kraner)

#### 4. Farlig eller villedende belysning

Det er av stor betydning for Avinor at det ikke etableres farlig eller villedende belysning i nærheten av innflygingslysanleggene til lufthavnen, jf. § 13-3 i overnevnte forskrift BSL E 3-2. Avinor vil at følgende generelle bestemmelse tas inn i bestemmelsene til arealdelen:

***Farlig eller villedende belysning ved Svolvær lufthavn***

*Avinor skal høres i forbindelse med søknad om tiltak som endrer lyssettingen rundt lufthavnen og som kan ha innvirkning på sikkerheten for lufttrafikken.*

#### 5. Ny forskrift vedrørende modellfly/droner

Avinor vil orientere om ny forskrift om luftfartøy som ikke har fører om bord mv av 30.11.2015, hjemlet i luftfartsloven. Forskriften trådte ikraft fra 01.01.2016 og gjelder for all flyging med modellfly eller luftfartøy som ikke har fører om bord, såkalte droner. Avinor vil særlig nevne § 7 tredje ledd om at det ikke er tillatt å fly modellfly nærmere enn 5 km fra en lufthavn uten tillatelse fra lokal lufttrafiktjenesteenheter.

#### 6. Flystøysoner

De siste flystøysoneberegninger for Svolvær lufthavn er beregnet av OSL, rapport OSLAS-AN-RA-0251-E02, datert 14.04.2009, for perioden 2008-2018, etter Miljøverndepartementets retningslinje T-1442 om behandling av støy i arealplanlegging.

Flystøysonene er vist i vedlegg 5.

Støysonekart viser hvilken støybelastning lufttrafikken er beregnet å ville påføre områdene rundt flyplassen. Hovedformålet med T-1442 og gjeldende retningslinje T-1442/2012 er å gi kommunene grunnlag for å innarbeide flystøysonegrensene i sine kommune- og reguleringsplaner, for derved å minimalisere de problemer som flystøy kan medføre i områder til støyfølsom bruk. Det må også nevnes at retningslinjen presiserer at en del personer kan være plaget av støy også utenfor gul sone.

Flystøysonene bør legges inn som hensynssoner i arealdelen til kommuneplanen med følgende bestemmelse:

***Flystøysoner rundt Svolvær lufthavn***

*Innenfor rød støysone (H210) bør det ikke oppføres støyfølsom bebyggelse. Innenfor gul støysone (H220) kan ny støyfølsom bebyggelse vurderes dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold i henhold til Miljøverndepartementets retningslinje T-1442/2012 for behandling av støy i arealplanlegging eller senere gjeldende retningslinje.*

*Ved søknad om byggetillatelse innenfor hensynssonene, skal det utarbeides rapport med bygningstegninger og utomhusplan som viser støyisolering/støyavskjerming i henhold til gjeldende retningslinjer og forskrifter. Nødvendige støyreducerende tiltak skal være gjennomført før ferdigattest kan gis.*

Det gjøres imidlertid oppmerksom på at det innenfor gul flystøysone sjelden vil være mulig å overholde kravene til utendørs støy i henhold til grenseverdiene i Tabell 3 i retningslinjen.

## 7. Innsigelse

Dersom Vågan kommune ikke innarbeider / følger opp punktene nedenfor i arealdelen med tilhørende bestemmelser, må dette brev forstås som en innsigelse til kommuneplanens arealdel i medhold av *Plan- og bygningsloven* § 5-4:

- Fjerner/tar ut næringsarealet BN7.3 fra kommuneplanens arealdel.
- Hensynssoner for restriksjonsplanen (H190\_1) og byggerestriksjonskartet for flynavigasjonsanleggene (H190\_2 og H190\_3) med tilhørende bestemmelser, jf. punkt 3.
- Bestemmelse om farlig eller villedende belysning, jf. punkt 4.

Anbefalingen vedrørende hensynssoner for flystøy er et faglig råd.

## 8. Avsluttende merknader

Avinor vil med det første oversende restriksjonsplanen, byggerestriksjonskartet for flynavigasjonsanleggene samt flystøysonekartet digitalt i sosi-format til kommunen på følgende e-post:

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

### Med vennlig hilsen

Avinor AS

Bjørn Sverre Opsahl  
Lufthavnsjef  
Svolvær lufthavn Helle

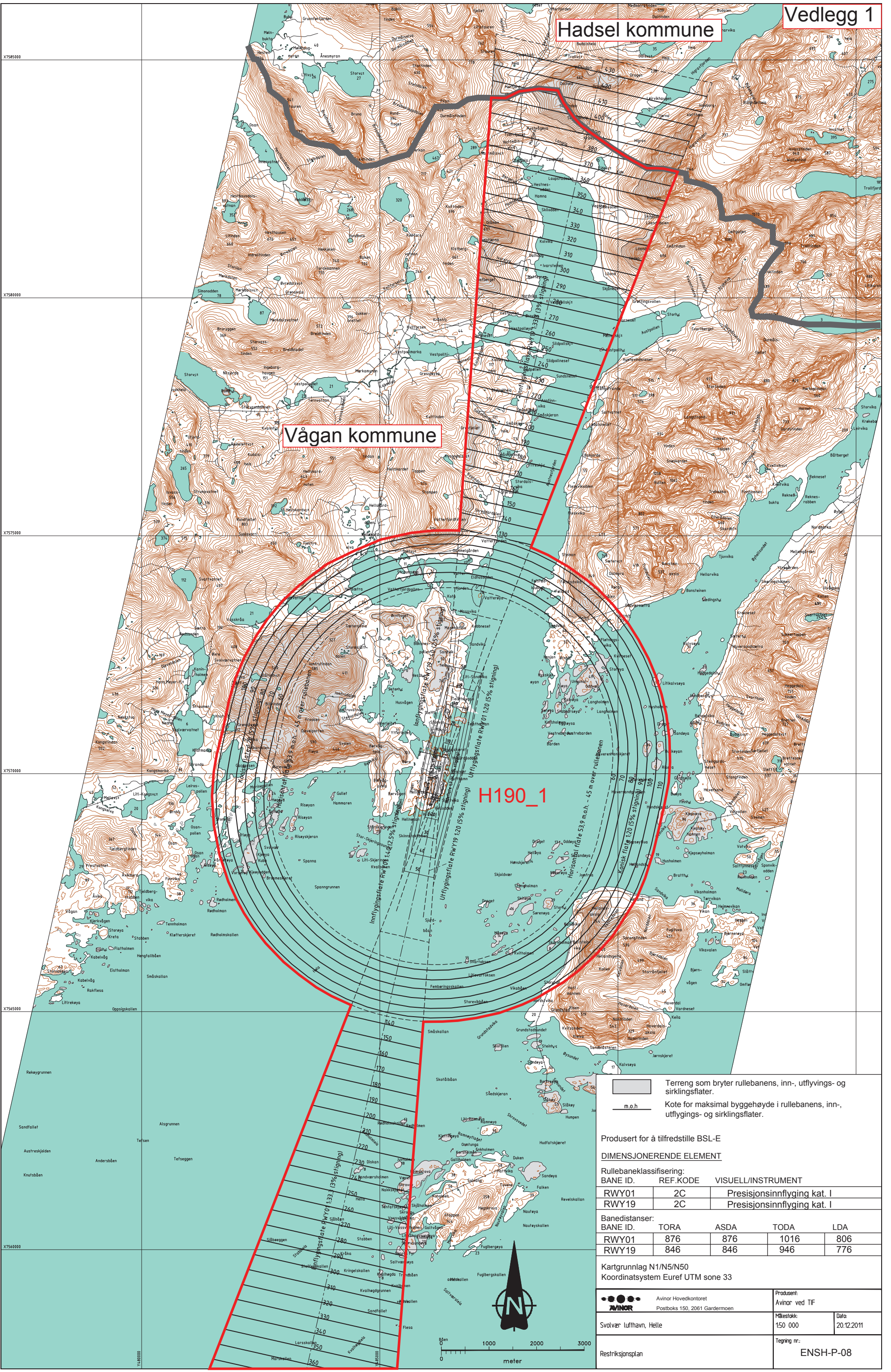
Dokumentet er godkjent elektronisk.

Kopi: Vågan kommune

Vedlegg 5

Hadsel kommune

Vågan kommune



Terreng som bryter rullebanens, inn-, utflyvings- og sirkingsflater.  
 m.o.h Kote for maksimal byggehøyde i rullebanens, inn-, utflyvings- og sirkingsflater.

Produsert for å tilfredstille BSL-E

**DIMENSJONERENDE ELEMENT**

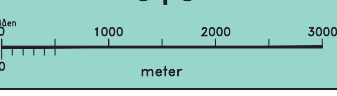
Rullebaneklassifisering:		VISUELL/INSTRUMENT	
BANE ID.	REF.KODE		
RWY01	2C	Presisjonsinnflyging kat. I	
RWY19	2C	Presisjonsinnflyging kat. I	

Banedistanser:				
BANE ID.	TORA	ASDA	TODA	LDA
RWY01	876	876	1016	806
RWY19	846	846	946	776

Kartgrunnlag N1/N5/N50  
 Koordinatsystem Euref UTM sone 33

Avinor Hovedkontoret Postboks 150, 2061 Gardermoen	Produent: Avinor ved TIF	
	Målestokk: 150 000	Date: 20.12.2011

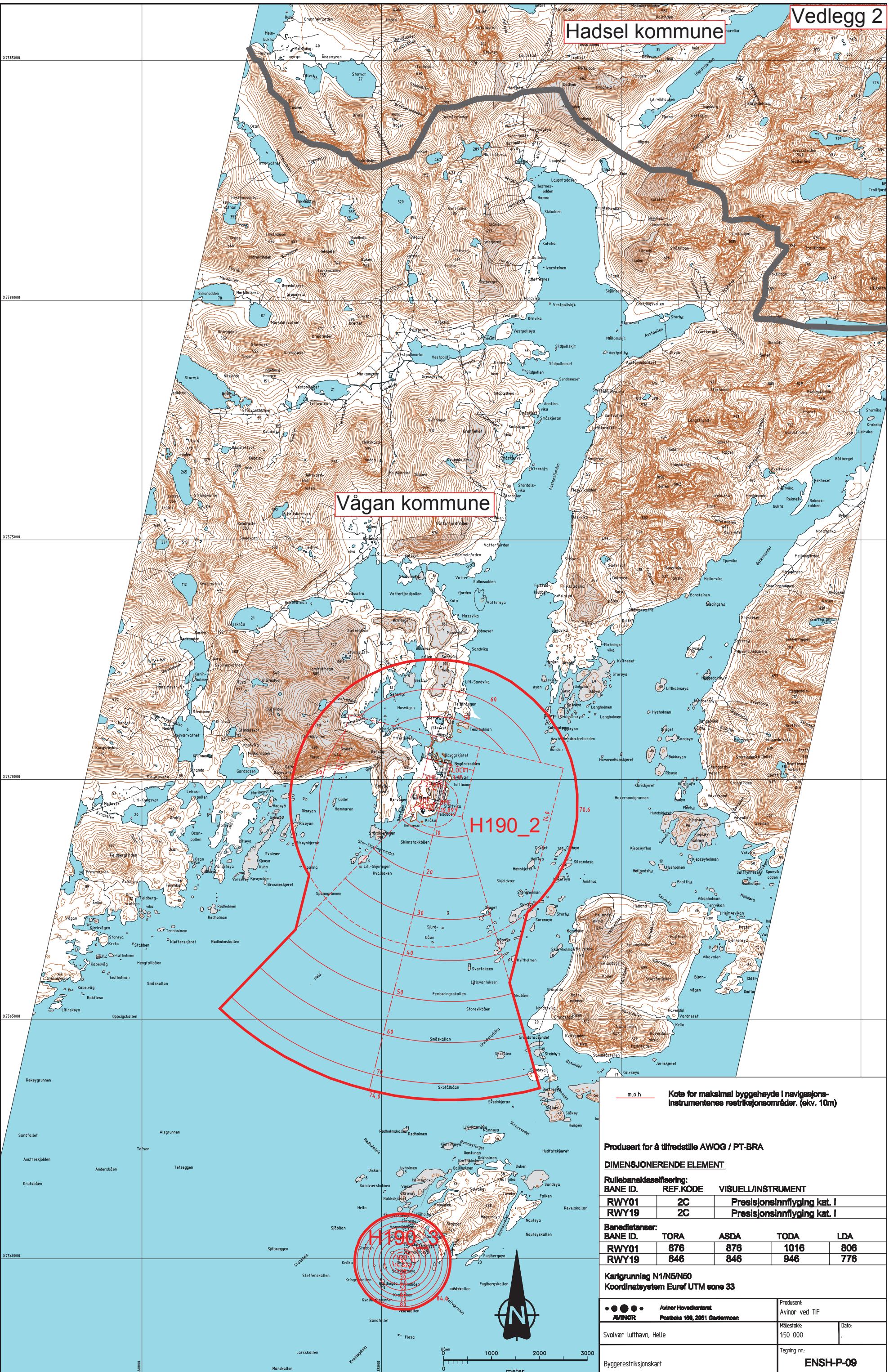
Svølvar lufthavn, Helle	Tegning nr.:	ENSH-P-08
-------------------------	--------------	-----------





Hadsel kommune

Vågan kommune



m.o.h. Kote for maksimal byggehøyde i navigasjonsinstrumentenes restriksjonsområder. (ekv. 10m)

Produsert for å tilfredstille AWOG / PT-BRA

**DIMENSJONERENDE ELEMENT**

**Rullebaneklassifisering:**

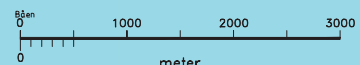
BANE ID.	REF.KODE	VISUELL/INSTRUMENT
RWY01	2C	Presisjonsinnflyging kat. I
RWY19	2C	Presisjonsinnflyging kat. I

**Banedistanser:**

BANE ID.	TORA	ASDA	TODA	LDA
RWY01	876	876	1016	806
RWY19	846	846	946	776

**Kartgrunnlag N1/N5/N50**  
Koordinatsystem Euref UTM sone 33

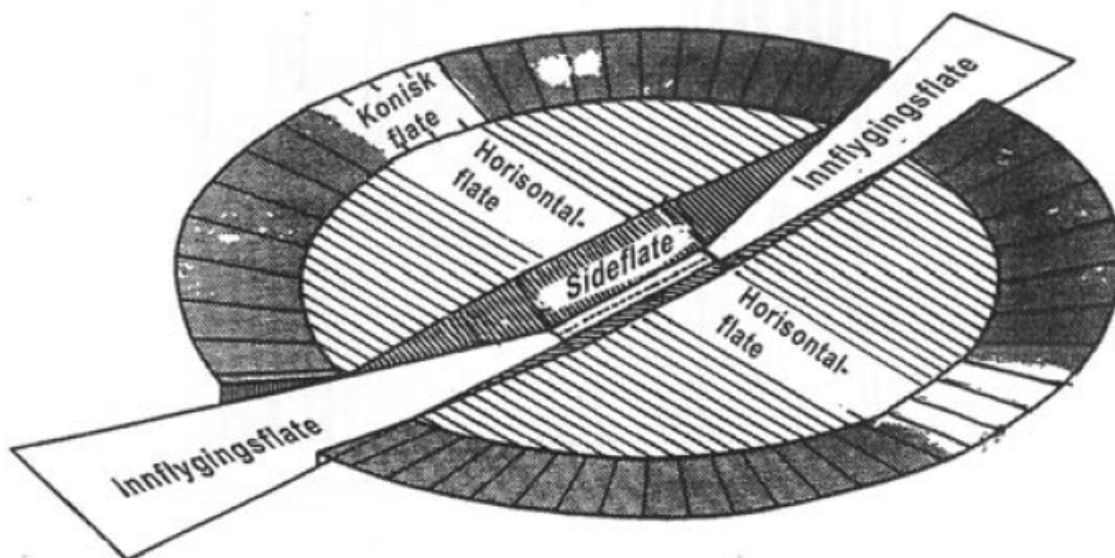
●●●●● Avinor Hovedkontor <b>AVINOR</b> Postboks 180, 2001 Gardermoen	Produsent: Avinor ved TIF
Svulver lufthavn, Helle	Målestokk: 150 000
Byggestrøkskart	Dato: Tegning nr.: <b>ENSH-P-09</b>



## Normal saksgang i forhold til utsjekk mot hinderflatene rundt rullebanen i restriksjonsplanen fra Avinor, tegning ENSH-P-08, 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 godkjenningsvilkårene 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, gjelder de høyderestriksjoner som er angitt med sorte streksymbol på restriksjonsplanen for Svolvær lufthavn, tegning ENSH-P-08. 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.

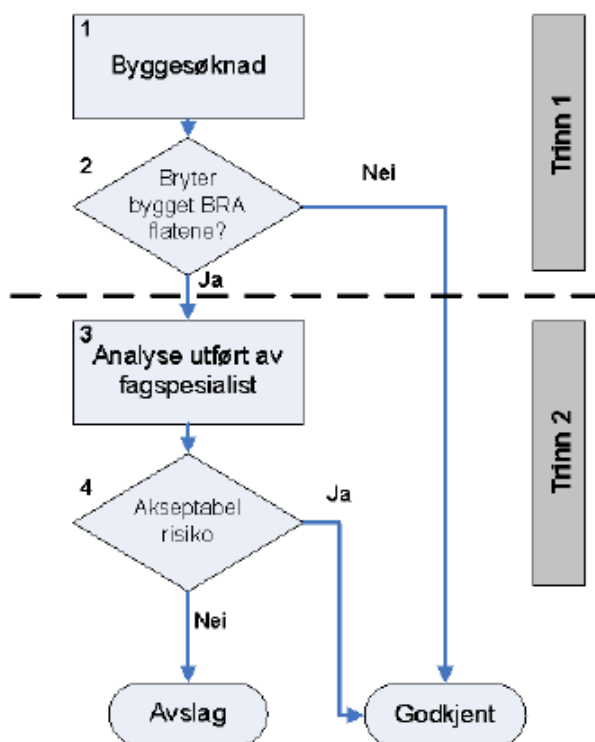
## Normal saksgang i forhold til utsjekk mot byggerestriksjonsflatene rundt flynavigasjonsanleggene i byggerestriksjonskart (BRA-kart) fra Avinor, tegning ENSH-P-09, jf. § 6 i Forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste (BSL G 6-1):

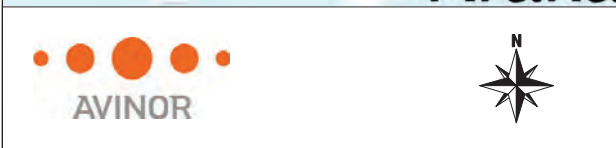
Innenfor områder avgrenset av høyderestriksjoner rundt flynavigasjonsanlegg (NAV-anlegg), gjelder de høyderestriksjoner som er angitt med røde streksymbol på BRA-kartet for Svolvær lufthavn, tegning ENSH-P-09. Disse høyderestriksjonene skal sikre NAV-anleggene nødvendig funksjonsdyktighet. Avgrensningen 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:





Svolvær lufthavn, Helle  
Flystøysonekart 2008-2018  
Flystøysoner i hht. T - 1442  
Gul og rød støysone  
Beregnet av OSL, rapport OSLAS-AN-RA-0251-E02, datert 14.04.2009  
Produsert av: Teknisk informasjonsforvaltning  
Utskriftsdato: 28.04.2009 Målestokk: 1:6000



**KYSTVERKET**  
NORDLAND

Vågan kommune

8305 SVOLVÆR

Att: Johan Weydahl

Deres ref.:

Vår ref.:  
2013/2535-7

Arkiv nr.:  
413.2

Saksbehandler:  
Lise Maria Strömquist

Dato:  
14.09.2016

## **Uttalelse - Kommuneplanens arealdel 2016-28 - Vågan kommune - Nordland fylke**

Vi viser til høringsbrevet datert 23.06.2016 fra Vågan kommune i forbindelse med høring av kommuneplanens arealdel med kystzone.

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. Våre 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.

### **Planfaglige råd**

#### **1.1 Farled og ferdselsområder sjø**

I arealdelen for Vågan er farledene tatt inn i plankartet og Kystverkets forvaltningsareal er tatt inn med arealformål ferdsel. Kystverket Nordland mener det er tilstrekkelig å ha farledsstrekene med i plankartet som juridisk linje, og at man gjennom bestemmelsene til arealformålet kan legge føringer for at tiltak ikke skal være til hinder for ferdsel. Det å sette av store områder til arealformål ferdsel er sjeldent nødvendig for å sikre fremkommeligheten og sjøsikkerheten i kystsonen.

I Nasjonal transportplan 2014-2023 er et av farledstiltakene Raftsundet Vågan/Hadsel, som omfatter utdypning og ny merking av leden. Tiltaket er et sikkerhetstiltak for skipstrafikken. Tiltaket innebærer utdypning i Molldøra, Trangstraumen og ved Vitjet mot Hadsselfjorden. Det som berører arealplanen for Vågan er utdypningen av Molldøra og området som i planen er satt av til akvakultur VA10.2.

#### **1.2 Akvakultur**

Vi har i forbindelse med gjennomgangen av planen hatt spesielt fokus på farledene og akvakultur, på grunn av mulige arealkonflikter. I arealplanen for Vågan er det satt av flere områder til akvakultur og flere av dem er todelt; en del for selve anlegget og den andre for

#### 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

fortøyninger under - 25 i vannsøyla. Kystverket Nordland mener dette er en god måte å ta hensyn til ferdselen til sjøs, men mener at flere av områdene i kystsonen må justeres når det gjelder inndeling. 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 det gjøres 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 kystzoneplanen for Vågan mener Kystverket Nordland at det er nødvendig med justeringer av flere A-områder:

### **VA10.2 Molldøra**

Målet med utdypingen av Molldøra er å oppnå ei rettlinja lei gjennom sundet, slik at skipstrafikken skal unngå dagens situasjon, der leden innebærer flere kursendringer gjennom Molldøra. Dimensjonerende fartøy skal også kunne møtes i Molldøra og skal derfor ha et seilingsareal med en bredde på 220 meter i henhold til farledsnormalen. Skipstrafikken som bruker Molldøra er av nasjonal interesse og farledstiltaket er prioritert i Nasjonal transportplan 2014-2023. I arealplanen går arealformålet for akvakultur ut i selve farleden. Kystverket Nordland krever at akvakulturområdet blir avgrenset mellom Kjepsøyholmen og Reinholmen.

Vi foreslår også endringer av VA 10.1, VA 7.1, VA 11.6, VA 11.5, VA 11.4 og VA 11.3. (se vedlegg). Vi mener at trafikken som går i området er av regional og nasjonal interesse og vi anbefaler ny avgrensning av A-områdene eller endring av formål for deler av arealet med fortøyninger for akvakultur – 25 (6800).

## **2 Havn**

Når det gjelder underformål havn 2040 er den til bruk på teknisk infrastruktur og havneanlegg på land. Når det gjelder havneområde i sjø kan sosi-kode 6100 ferdsel brukes, hvor man i bestemmelsen kan definere det som havneområde i sjø. Kystverket har spilt inn behovet for en sosi-kode for havneområde i sjø når det gjelder underformål til formål 6 "Bruk og vern av sjø og vassdrag" for kommuneplanens arealdel.

Med hilsen

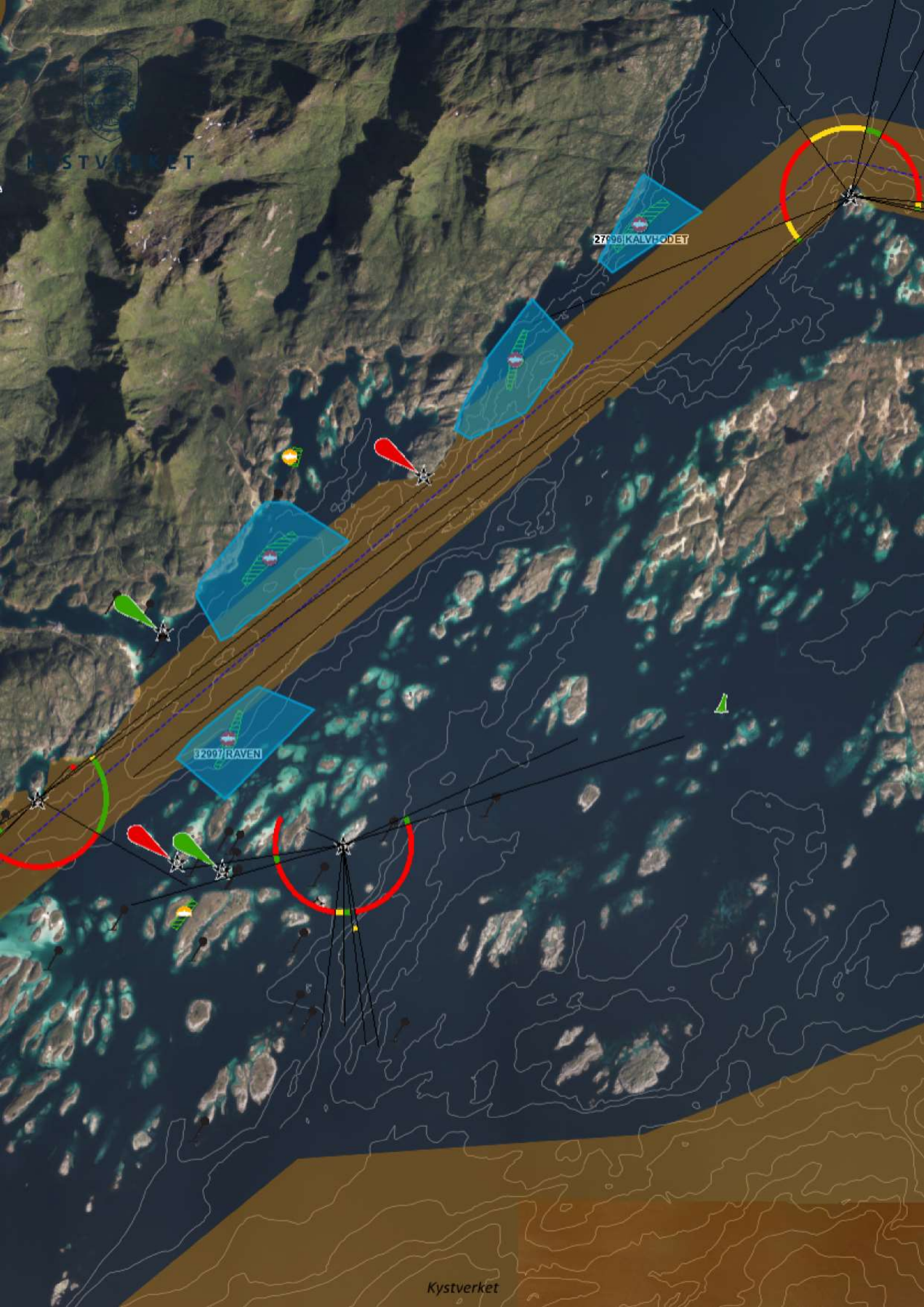
Fridtjof Wangsvik  
regiondirektør

Lise Maria Strömquist  
rådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Vedlegg:

- 1 Forslag til avgrensning A-områder - Øyhellsundet - Kommuneplanens arealdel 2016-28 - Vågan kommune - Nordland fylke
- 2 Forslag til A-områder - Østre Vågan - Kommuneplanens arealdel 2016-28 - Vågan kommune - Nordland fylke
- 3 Forslag til A-område - VA 10.1 - Kommuneplanens arealdel 2016-28 - Vågan kommune - Nordland fylke
- 4 Molldøra farledstiltak - seilingsbredde farled - Vågan kommune - Nordland fylke



KYSTVERKET



A-område 2 forslag

Forslag til A-område 1



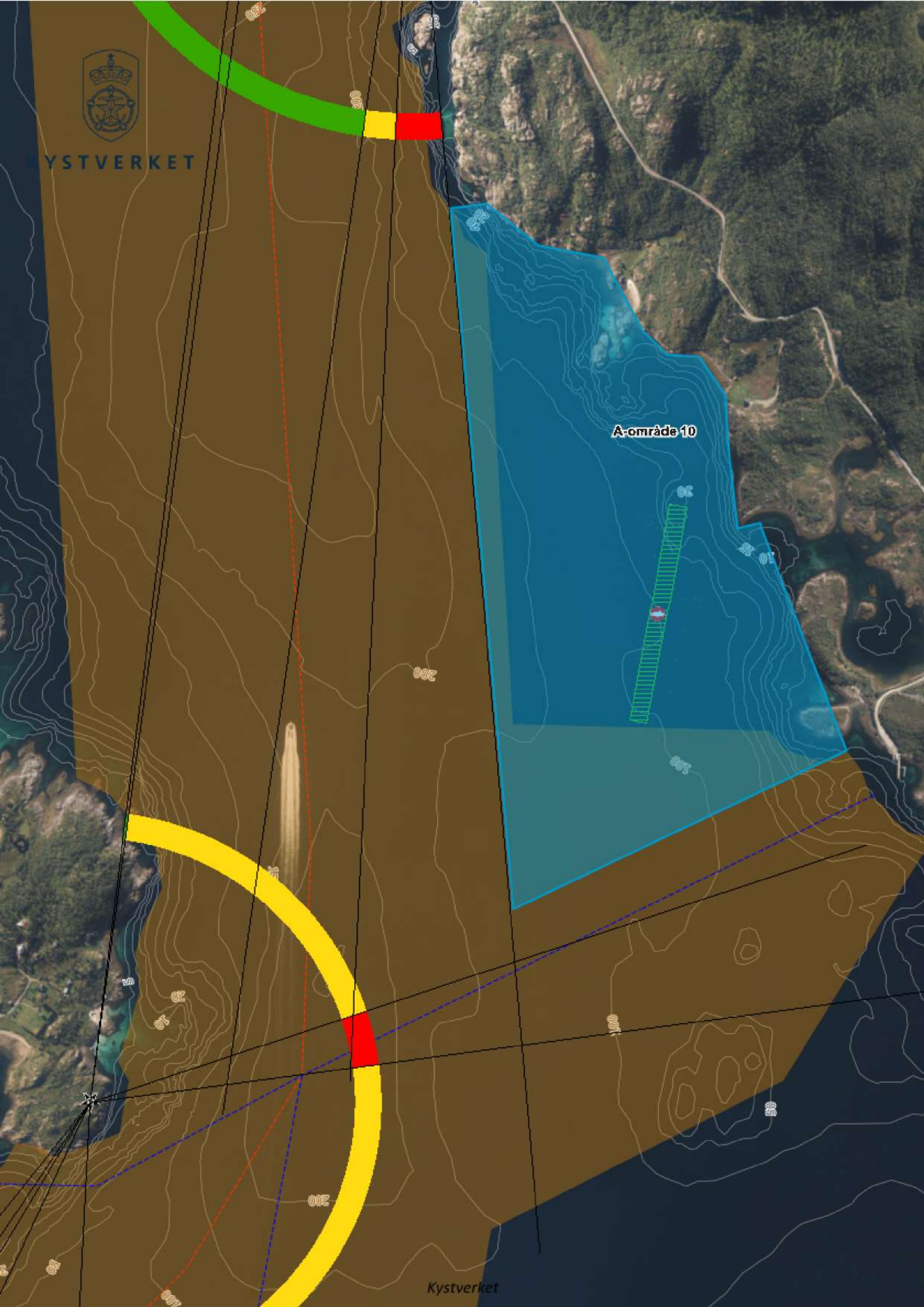


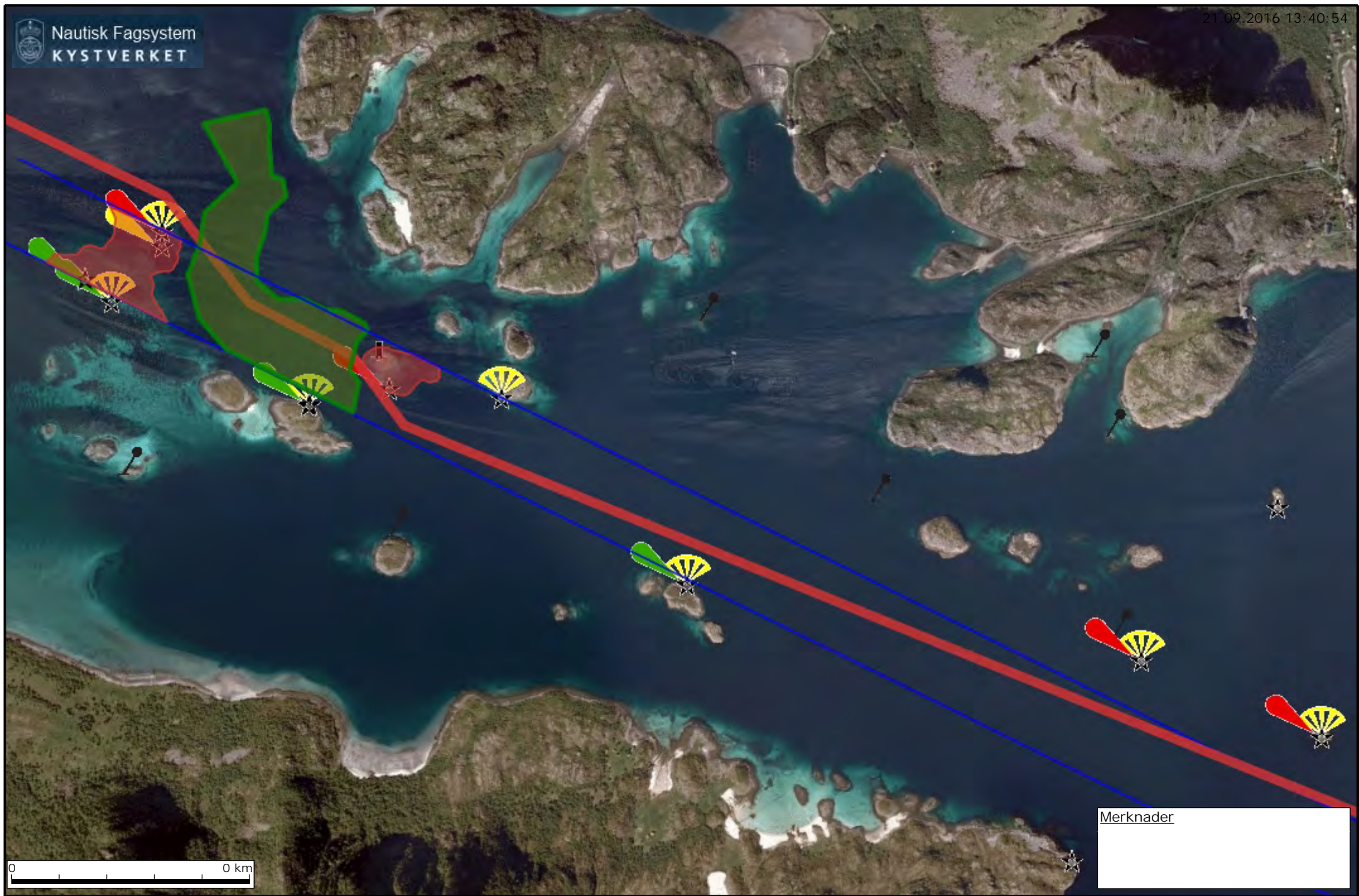


KYSTVERKET

A-område 10

Kystverket





0 0 km

Merknader



Fylkesmannen i Nordland  
Postboks 1405  
8002 BODØ

Mottatt FM-NO  
24 AUG. 2016

Dato: 19.08.2016  
Vår ref: 13/00713-5  
Deres ref: 16/8959

## Uttalelse til høring av kommuneplanens arealdel 2016-28 for Vågan kommune

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 23. juni 2016.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttelse av mineralske ressurser, og har et særlig ansvar for at mineralressursene blir ivarettatt i plansammenheng.

På bakgrunn av forsøksordningen for samordning av statlige høringsuttalelser/innsigelser, oversender DMF sin uttalelse til kommuneplanens arealdel 2016-28 for Vågan kommune til Fylkesmannen i Nordland.

### Om planen

Forslaget til arealdelen legger nasjonale føringer til grunn for arbeidet og tar hensyn til regionalpolitiske prinsipper som er nedfelt i fylkesplanen for Nordland. Planforslaget omhandler ikke de to største tettsteder – Svolvær og Kabelvåg – som har sine kommunedelplaner.

### DMF sine merknader:

DMF registrerer at mineralressurser er et prioritert tema. Det er svært positivt at Vågan kommune har fokus på mineralressurser. Kommuneplanens arealdel er et viktig redskap for å sikre en langsiktig og forsvarlig forvaltning av mineralressursene.

Vågan kommune har gjort en vurdering av ressursituasjonen og behovet for mineralressurser. I samarbeid med konsulenter har kommunen vurdert aktuelle områder for uttak av pukk og grus. DMF registrerer at 13 områder er aktuelle som råstoffområder.

### Planbeskrivelsen

Det er flere av de avsatte områdene til råstoffutvinning hvor det allerede er påbegynt uttak av masse. DMF er opptatt av at forekomster hvor det er påbegynt drift bør utnyttes best mulig. Det er svært positivt at områdene hvor det er tatt ut noe masse avsettes til råstoffutvinning i arealplanen og at det legges opp til regulering av området. Dette er viktig for å sikre at alle interesser i området ivaretas og at det legges langsiktige rammer for den framtidige driften, samt det gjør det mulig å avslutte uttaket og istandsette området på en god måte.

Leiv Erikssons vei 39  
Postboks 3021 Lade  
N-7441 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00  
E-POST mail@dirmin.no  
WEB www.dirmin.no

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

SVALBARDKONTOR  
TELEFON +47 79 02 12 92



Under punkt 4.5 særskilt om råstoffområder står det følgende «ett av disse – Daljorda på Kleppstad - er i drift og er godkjent basert på driftsplaner gitt av Direktoratet for mineralforvaltning (DMF) og vedtatt reguleringsplan». Denne setningen er ikke helt korrekt og må skrives om. Vi gjør oppmerksom på at DMF ikke gir driftsplaner, men DMF vurderer og godkjenner driftsplanen som en del av søknad om driftskonsesjon for uttaket. Vi foreslår at setningen «er godkjent basert på driftsplaner gitt av Direktoratet for mineralforvaltning (DMF)» fjernes.

I denne sammenheng vil vi informere om at det er søkt om driftskonsesjon for Kleppstad, søknaden er under behandling.

#### Reguleringsbestemmelsene

I reguleringsbestemmelsene er det flere ganger vist til tillatelse etter mineralloven, herunder driftskonsesjon og driftsplan. Vi mener det vil være hensiktsmessig å samle denne informasjonen og anbefaler at følgende punkt legges inn i bestemmelsene:

- Drift skal skje i henhold til bestemmelser i mineralloven med gjeldende forskrifter, samt vilkår i tillatelse etter loven. Direktoratet for mineralforvaltning (DMF) er myndighet etter mineralloven.

I reguleringsbestemmelsene punkt 2.9 a) står det at «det kreves særskilt tillatelse etter mineralloven, herunder krav om konsesjon med driftsplan». DMF minner om at konsesjonskravet gjelder for samlet uttak av mineralforekomster på mer enn 10 000 m<sup>3</sup>, samt ethvert uttak av naturstein. Dette bør presiseres i teksten.

I punkt 2.9 c) vises det til mineralloven § 43. DMF mener det ikke er riktig å vise til denne paragrafen under dette punktet. Vi antar at henvisningen er ment å gjelde for hele avsnittet, og anbefaler at det legges inn et mellomrom mellom punkt c) og henvisningene.

I «Retningslinje for § 2.9 Råstoffutvinning» punkt a) heter det at «områder for pukkverksdrift med godkjent driftsplan for virksomheten kan fortsette uten krav om at reguleringsplan gjøres gjeldende». DMF anbefaler at *tillatelse etter mineralloven* tilføres setningen, for eksempel: områder for pukkverksdrift med tildelt driftskonsesjon etter mineralloven kan fortsette uten krav om at reguleringsplan gjøres gjeldende.

I «Retningslinje for § 2.9 Råstoffutvinning» punkt b) bør det presiseres at det er Direktoratet for mineralforvaltning.

Vennlig hilsen

Marte Kristoffersen  
seksjonsleder

Ida Egge Johnsen  
overingeniør

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.*  
Saksbehandler: Ida Egge Johnsen



Mottakere:

Fylkesmannen i Nordland

Postboks 1405

8002 BODØ

Kopi til:

Vågan kommune

Postboks 802

8305 SVOLVÆR



66#423\_cbab7096-7819-4ce4-a4cd-6c97e7086630-4

Direktoratet for mineralforvaltning  
Postboks 3021 Lade  
7441 Trondheim

22

Fylkesmannen i Nordland  
Postboks 1405  
8002 BODØ

**Vedr. Saknr. 13-00713 Dokumentnr. 13-00713-5**

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.

Fylkesmannen i Nordland  
Statens Hus  
8002 BODØ

Vår dato: 05.10.2016  
Vår ref.: 201304863-6  
Arkiv: 323  
Deres dato: 23.06.2016  
Deres ref.: 16/8959

Saksbehandler:  
Eva Forsgren  
22959616/efor@nve.no

## **NVEs uttalelse til forslag til kommuneplanens arealdel 2016-2028 - Vågan kommune**

NVE viser til kommuneplanens arealdel datert 23.6.2016. 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 er vurdert, det er blant annet gjennomført en omfattende ROS analyse. Kommunen har også gjort konsekvensutredninger for hvert tiltak. NVE mener at kommunen i hovedsak har vurdert naturfare på en hensiktsmessig måte.

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

#### Planfaglige mangler:

- KU omtaler men mangler synliggjøring av aktsomhetsområdene for skred for de ulike tiltakene. Det er heller ikke avsatt som hensynssoner på plankartet eller som vi kan se vises på annen måte. Hensynsone for skred (310) må vises på plankartet eller på annen hensiktsmessig måte.
- Planbestemmelsene må tydeligere vise at fare for alle type skred og fare for kvikkleire vurderes. Det er viktig at alle typer tiltak omfattes. For områder under marin grense må det ved utarbeidelse av alle søknadspliktige tiltak gjennomføres en vurdering av fare for kvikkleireskred. Det er spesielt viktig ved utfylling i sjø.
- Anlegg for energiforsyning og -overføring 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.
- Vassdrag bør markeres på plankartet.

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.
- Tiltak i vassdrag som kan medføre nevneverdige ulemper for allmenne interesser må ha tillatelse etter vannressursloven. Det kan med fordel stå i retningslinjene til planbestemmelsene.
- Reguleringsmagasin og vannkraftverk bør også markeres i plankartet.
- Klimatilpasning i form av eks. avbøtende tiltak for overvann bør ivaretas i planbestemmelser eller retningslinjer.

### **Utdyping av merknader**

#### Fare for kvikkleireskred

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

Vågan kommune har i hovedsak liten sannsynlighet for kvikkleireskred men løsmassene i kommunen er kun kartlagte på et svært overordnet nivå 1:250 000. Det kan derfor forekomme mindre områder med fare for lokale kvikkleireskred. Det er noe ujevnt vurdert i KU om tiltaket ligger under marin grense og om det krever geoteknisk vurdering som avbøtende tiltak (eks. VS2.1 –småbåthavn i Sydalen, Boligområde ved Kleivan – B1.1 mm). Planbestemmelsene er også noe uklare.

NVE mener at planbestemmelser/planretningslinjer vedrørende Risiko og sårbarhet § 1.14 og 4.5 omformuleres på en hensiktsmessig måte så at de til sammen ivaretar fare for kvikkleireskred. Vi anbefaler at det blir en egen underpunkt d) og k) og ikke ivaretas sammen med skred ovenfra. Planbestemmelsene må ivareta at:

*I områder under marin grense med marine avsetninger, må det ved utarbeidelse av reguleringsplan, eller ved enkeltsaksbehandling, gjennomføres en geoteknisk vurdering av fare for kvikkleireskred. Det er spesielt viktig ved fylling i sjø.*

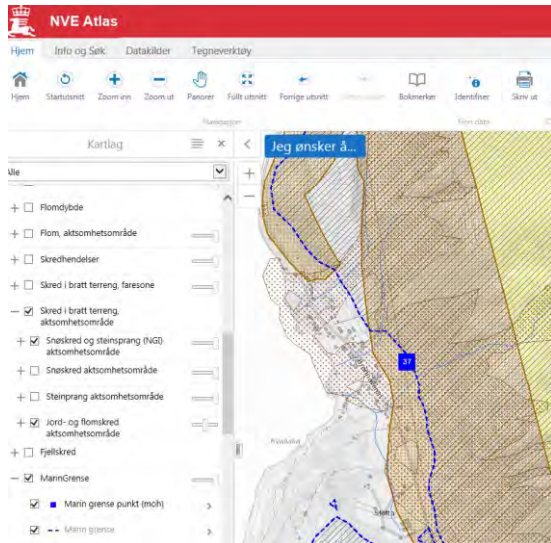
*Hvis det blir funnet kvikkleire i området skal utbyggingens effekt på hele områdestabiliteten utredes av fagkyndig. Undersøkelser skal være gjennomført og dokumentert før reguleringsplan sendes på høring. For tiltak uten plankrav må det gjennomføres før byggetillatelse blir gitt.*

#### Skred:

ROS-analysen omtaler snø og jordskred samt steinsprang. KU omtaler også aktsomhetskart for potensiell fare for flom- og jordskred. Aktsomhetsområdene er omtalt men ikke vist i KU eller på plankartet. Vi mener at dette må synliggjøres bedre. Eks for LS2.2 Gravemark er nesten hele området innenfor aktsomhetsområde for skred. Dette er omtalt men viser ikke realiteten jf. utsnitt fra NVEAtlas.

Plankartet må vise hensynssoner for skred i hvert fall som minimum for nye tiltak eller områder med fortetting, alternativt kan det vises på annen måte i eks. temaplan.





NVE mener at planbestemmelser vedrørende Risiko og sårbarhet § 1.14 og 4.5 med fordel kan omformuleres så at alle type skred vurderes (også flom- og sørpeskred).

Planbestemmelsene § 1.14 a) omtaler at krav til vurdering av fare skal vurderes i reguleringsplanen b) omtaler at utredning skal knyttes til byggetiltaket dersom forholdene ikke er tilfredsstillende ivaretatt i reguleringsplanen. Vi antar at b) gjelder for tiltak i eksisterende reguleringsplaner. For nye planer skal kartlegging av natufare være gjennomført og dokumentert før reguleringsplan sendes på høring. Eventuelle risikoreduserende tiltak må beskrives og virkningen av dem dokumenteres.

### Områder langs vassdrag

Vassdrag kommer ikke frem tydelig nok på plankartet. Vi mener det er viktig at alle vassdrag fremgår med farge hvis det skal være mulig å ivareta hensyn til vassdrag på en hensiktsmessig måte. Det er også mulig å avsette hensynsone langs vassdragene

Bratte vassdrag gir økt risiko for flomskred, og også mindre lokale bekker kan medføre store flomkonsekvenser. For Nordland er det forventet at episoder med kraftig nedbør øker vesentlig både i intensitet og hyppighet i alle årstider. Det er i Klimaprofil Nordland foreslått et påslag på 40 % på regnskyll med kortere varighet enn 3 timer.

ROS analysen slår fast at slike hendelser har vært sjeldne i Vågan, da bekkene har små nedslagsfelt og lav vannføring. Det er også vår oppfattelse til nå men økte intense regnskyll vil kunne medføre flomskred i svært små og bratte vassdrag som tradisjonelt ikke har hatt flomhendelser, vassdragene vil også kunne ta seg nye løp. Vi mener derfor at kommunen må være ekstra nøye med å ikke tilrettelegge for ny bebyggelse langs små bratte vassdrag.

Planbestemmelsene 1.15 avsetter et byggeforbud på 100 meter til vassdrag i kommunen. Det åpnes for å bygge nærmere i reguleringsplaner og for områder med spredt bebyggelse jf. planbestemmelser §4. Planbestemmelse § 4.1 e) åpner for at avstand til vassdrag, for byggetiltak skal tilpasses den eksisterende bebyggelsen. Retningslinjen til 4.1 og 4.5 samt vedlegg 1 presiserer avstand for de ulike områdene. For eks. for Gravemark (LS2.2) oppfatter vi det (muligens) som om det stilles et byggekrav på min 25 m. til de 3 vassdragene i området (i tillegg skal jord- og flomskred vurderes). Her mener vi fare for flom og skred er ivaretatt. Derimot mener vi at i eks. for Slydalen (LS2.3) og Rydalen (LS2.4) er det kun satt avstand til sjø og ikke til vassdrag. Vi er derfor litt usikre på om fare knyttet til små bratte vassdrag er ivaretatt overalt og ber om at kommunen vurderer om plandokumentene tilsammen ivaretar

hensiktsmessig avstand til vassdrag for alle områder med potensiell utbygging. For å ivareta flom og skredfare langs vassdrag bør det klart fremgå at det er byggeforbud (alt. en hensynssone) på minimum 20 meter langs alle små bratte vassdrag.

ROS-analysen omtaler at overvann på avveier representerer en fare i enkelte områder i kommunen. Vi kan ikke se at krav til avbøtende tiltak for dette og klimatilpasning er fulgt opp i planbestemmelser/retningslinjer som foreslått i ROS-analysen.

### Tiltak i vassdrag

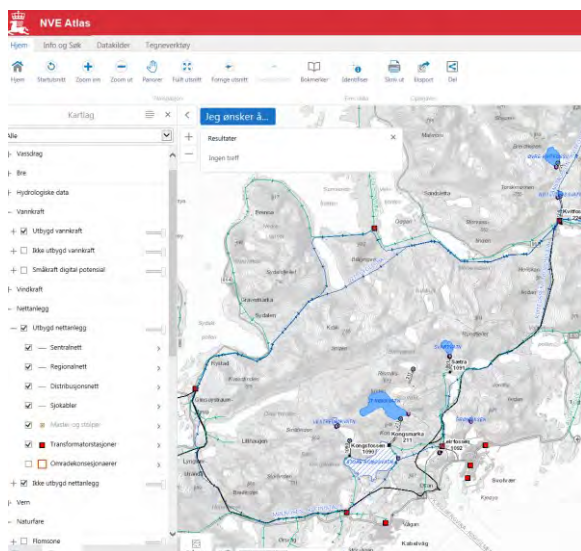
Tiltak i vassdrag som kan medføre nevneverdige ulemper for allmenne interesser må ha tillatelse (konsesjon) etter vannressursloven. Alle tiltak som medfører oppdemming og fraføring av vann fra vassdraget (kraftutbygging, vannuttak til drikkevann, smoltanlegg, bekkelukking, omlegging av vassdrag, uttak av grunnvann og lignende) må normalt ha konsesjon. Det kan med fordel stå i retningslinjene 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.*