HRP AS
Dronning Eufemias gate 16, 0191 Oslo
Org. Nr.: 988 889 245, hrprosjekt.no

PLANBESKRIVELSE

Områderegulering Stokmarknes Miljøhavn

Hadsel kommune

Prosjektnummer: 2413550
Dato: 02.09.06.2026

Forslagstiller: Stokmarknes Miljøhavn AS
Fagkyndig: HRP AS



Innhold

Sammendrag

1 Bakgrunn

1.1 Hensikten med planen

1.2 Forslagstiller og plankonsulent

1.3 Tidligere vedtak i saken

1.4 Utbyggingsavtaler og intensjonsavtaler

1.5 Krav om konsekvensutredning

2 Planprosess

2.1 Medvirkning og varsel om oppstart

3 Planstatus og rammebetingelser

3.1 Overordnede planer

3.2 Gjeldende planer

3.3 Tilgrensende planer

3.4 Temaplaner

3.5 Statlige planretningslinjer og føringer

4 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

4.1 Beliggenhet

4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

4.3 Stedets karakter

4.4 Landskap

4.5 Kulturminner/kulturmiljø

4.6 Naturverdier

4.7 Friluftsliv og rekreasjon

4.8 Landbruk

4.9 Trafikkforhold

4.10 Barn og unges interesser

4.11 Sosial infrastruktur

4.12 Universell tilgjengelighet

4.13 Teknisk infrastruktur

4.14 Grunnforhold

4.15 Støyforhold

4.16 Næring

4.17 Analyser/utredninger

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Planlagt arealbruk

5.2 Bebyggelsens plassering og utforming

5.3 Kotehøyder

5.4 Parkering

5.5 Tilknytning til infrastruktur

5.6 Trafikkløsning

5.7 Interne veier

5.8 Planlagt offentlig anlegg

5.9 Miljøoppfølging

5.10 Universell utforming

5.11 Plan for vann- og avløp

5.12 Plan for avfallshåndtering

5.13 Avbøtende tiltak/løsninger ROS

5.14 Rekkefølgebestemmelser

6 Virkninger og konsekvenser av planen

6.1 Overordnende planer

6.2 Stedets karakter og kulturmiljø

6.3 Landskap

6.4 Forhold til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven

6.5 Klimagassutslipp

6.6 Friluftsliv og rekreasjon

6.7 Trafikkforhold

6.8 Barn og unges interesser

6.9 Universell tilgjengelighet

6.10 Energibehov

6.11 ROS

6.12 Landbruk

6.13 Teknisk infrastruktur

6.14 Økonomiske konsekvenser for kommunen

6.15 Konsekvenser for næringsdrivende

6.16 Interessemotsetninger

6.17 Avveining av virkninger

7 Innkomne innspill

8 Vedlegg

Sammendrag

Denne planen skal legge til rette for utvidelse og fleksibel utvikling av Stokmarknes Miljøhavn. Målet er å etablere området som Lofoten og Vesterålen sin nye sentralhavn, og å bidra til omstilling ved å flytte mer gods fra vei over på sjø. Planarbeidet skal legge opp til en vesentlig utvidelse av eksisterende industri- og næringsområde. Det legges til rette for ytterligere 88 daa utfylling i sjø, både vest og nord for eksisterende utfylling, for å legge til rette for ytterligere næringsvirksomhet. Havneutbyggingen skal være en pådriver for økning av godsfrakt langs sjøveien, samt etablering av virksomheter innen logistikk, treindustri, bioøkonomi, sjømat- og leverandørnæringer på tilhørende næringsareal. Dette skal kutte utslipp ved å få mer gods på sjø, og utvikle nye arbeidsplasser basert på bedre utnyttelse av lokale forutsetninger. Hensikten med planen er å etablere Stokmarknes Miljøhavn som en regional sentralhavn i Lofoten og Vesterålen og forsterke og skape synergier mellom allerede etablert industri i regionen.

Oslo, 02.09.2026

1 Bakgrunn

1.1 Hensikten med planen

HRP AS er engasjert av Stokmarknes Miljøhavn AS til å endre og utvide områderegulering for Stokmarknes Miljøhavn. Havneutbyggingen skal være en pådriver for økning av godsfrakt langs sjøveien, samt etablering av virksomheter innen industri, logistikk, sjømat- og leverandørnæringer på tilhørende næringsareal. Dette skal kutte utslipp ved å få mer gods på sjø, og utvikle nye arbeidsplasser basert på bedre utnyttelse av lokale ressurser, jf. klima- og energiplan for Hadsel kommune. Hovedhensikten med endringene er å gjøre planen mer fleksibel, og legge til rette for fremtidig utvikling av området. For å møte markedets fremtidige behov må Stokmarknes Miljøhavn utvides med 88 daa utfylling i sjø.

Stokmarknes miljøhavn har som uttalt mål å bli regionens nye hovedhavn. Utvidelse er en forutsetning for dette. Dette underbygges også av regionale ambisjoner om å styrke sjøtransporten og skape et robust logistikkmiljø i området. En sentral begrunnelse for utbyggingen er å flytte gods fra vei til sjø, noe som reduserer utslipp og avlaster vegnettet. Flere aktører ønsker å etablere seg i området, inkludert treindustri, bioøkonomi, sjømatsektoren og energibedrifter. Utvidelsen vil gi grunnlag for nye industrier å etablere seg. Dette vil kunne gi lokal verdiskapning og nye arbeidsplasser og skape industrielle symbioser.

1.2 Forslagstiller og plankonsulent

Jf. plan- og bygningsloven (pbl.) §12-2 skal *områderegulering utarbeides av kommunen. Kommunen kan likevel overlate til andre myndigheter og private å utarbeide forslag til områderegulering (…)*

Hadsel kommune er plan- og bygningsmyndighet for områdeplanen, og Øyvind Bjerke oyvind.bjerke@hadsel.kommune.no har vært saksbehandler for kommunen. Stokmarknes Miljøhavn AS ved Arne Hanssen arne@trollfjordkraft.no har overtatt ansvaret for utarbeidelsen av planen jf. pbl. §12-2, og har engasjert HRP AS ved Hanne Åmdal, Ane Rydland og Beathe Gillebo bgi@hrpas.no som fagkyndig konsulent.

1.3 Tidligere vedtak i saken

Planprogram for områdereguleringen ble behandlet politisk og vedtatt lagt ut til høring i Hadsel kommune, Hovedutvalg teknisk 10.09.2024 i sak 114/24 og i Hadsel formannskap 12.09.2024 i sak 97/24. Etter at høring av planprogrammet var gjennomført, og innkomne innspill bearbeidet, ble fastsettelse av planprogram for områderegulering Stokmarknes Miljøhavn behandlet politisk og vedtatt i Hovedutvalg teknisk 18.02.2025 i sak 3/25, og i Hadsel formannskap 20.02.2025 i sak 7/25.

1.4 Utbyggingsavtaler og intensjonsavtaler

Det er ikke utarbeidet utbyggingsavtaler i tråd med pbl. kap. 17. Stokmarknes Miljøhavn har derimot inngått flere intensjonsavtaler med aktuelle aktører innenfor området:

Lunera Energi
Det er intensjonsavtale mellom Stokmarknes Miljøhavn og Lunera Energi (tidligere Statkraft Varme) om industriell energisentral på Børøya. NTE Energi har også signert opsjonsavtale med Stokmarknes Miljøhavn om leie av areal for bygging av hydrogenfabrikk.

Lunera er ledende fjernvarme aktør og drevet med energigjenvinning og fjernvarme siden 1982. Energi er en knapphetsfaktor i regionen, og etablering av energisentral er en av forutsetningene for å skape mest mulig industri med det som er tilgjengelig.

Nordtrafikk
Nordtrafikk AS består av datterselskapene Velo Varetaxi AS, Transportsørvis AS, Nordtrafikk Cargo AS, Nor-Express AS, Thors Varetransport AS og NT Cargo Lofoten AS. Det er et logistikkselskap for vei, luft og sjø som skal inngå i utviklingen av Stokmarknes Miljøhavn med lang historie i Vesterålen.

Vesterålen Havneservice
Transport av gods på vei som vil inngå i den industrielle symbiosen og næringsparken som vil utvikles gjennom Stokmarknes Miljøhavn.

NCL & Samskip
North Sea container line er et logistikkselskap som transporterer gods mellom Norge og internasjonale havner. Samskip er en internasjonal aktør innen multimodale transportløsninger som har hovedsete i Nederland.

1.5 Krav om konsekvensutredning

Det er gjort en vurdering knyttet til krav om konsekvensutredning etter forskrift for konsekvensutredninger, se vedlegg 1.

Planarbeidet skal legge opp til en vesentlig utvidelse av eksisterende industri- og næringsområde, herunder nye næringsbygg på samlet mer enn 15 000 m^2. Planen utløser derfor kravet om konsekvensutredning, se vedlegg 1 punkt 24: «*Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m2 (mindre tiltak omfattes av vedlegg II nr. 11j)».*

Temaer som inngår i konsekvensutredningen er:

- Landskap
- Vannmiljø og naturmangfold i sjø
- Klimagassutslipp

Andre utredninger som bør gjennomføres i forbindelse med planarbeidet:

- Trafikkanalyse
- Massehåndteringsplan/vurdering av hvor massene skal komme fra
- Naturmangfoldrapport, kartlegging av fugl

2 Planprosess

2.1 Medvirkning og varsel om oppstart

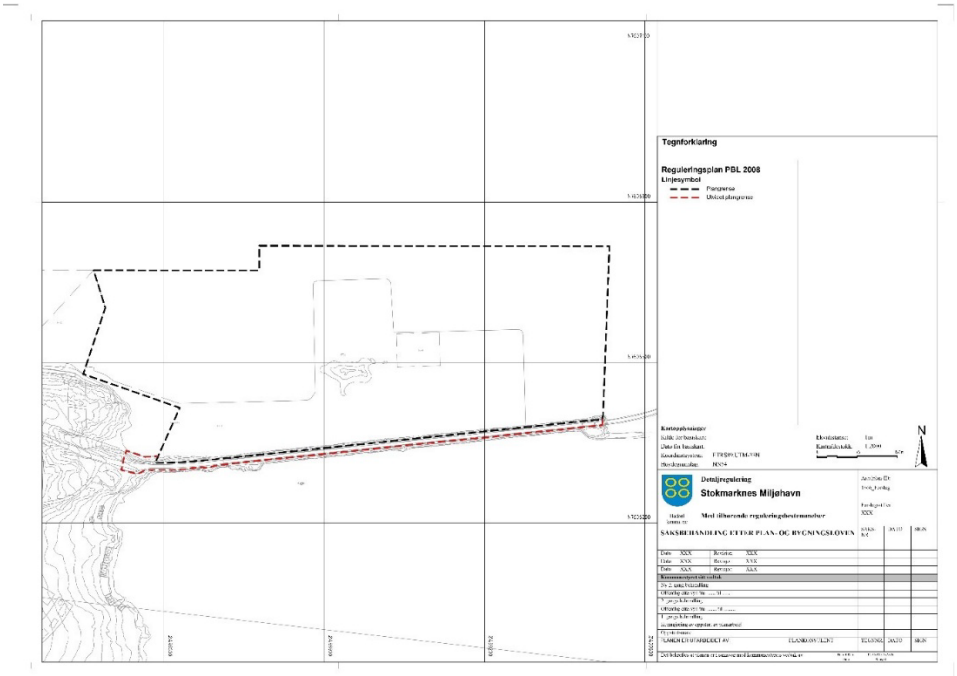
Oppstartsmøte med kommunen ble avhold den 26.06.2024.

Hadsel formannskap vedtok 12.09.2024 å legge utkast til planprogram ut på høring, og samtidig varsle om planoppstart. Høringsperioden var 17.09.2024 – 11.10.2024.

Planprogrammet ble vedtatt av formannskapet 20.02.2025.

Planavgrensningen tar med hele det eksisterende planområdet for Stokmarknes Miljøhavn, ettersom det er ønskelig å endre store deler av denne. For å legge til rette for ytterligere utbygging og utfylling er også deler av BØ24 områdeplan for Børøya industriområde (VHS2) tatt med.

Planavgrensningen ble utvidet for å få med fylkesvegen i begrenset høring 02.12.2024 – 03.01.2025. Hensikten med utvidelsen er å sikre utarbeidelsen av nytt kryss i tråd med kravene i N100 og med Nordlands fylkeskommunes innspill. For å sikre dette er det nødvendig å utvide plangrensen til å ta med deler av fv. 82 med tilliggende arealer:



Figur 1: Planens avgrensning

3 Planstatus og rammebetingelser

3.1 Overordnede planer

FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er utarbeidet som en arbeidsplan for hele verden med det mål å utrydde fattigdom, bekjempe ulikheter og stoppe klimaendringer innen 2030.

Planarbeidet skal legge til grunn bærekraftsmålene, og forankre de relevante målene slik at vi sammen kan utvikle verden uten å ødelegge for fremtidige generasjoner.



Figur 2: Bilde av FNs bærekraftsmål

Det vurderes at følgende mål er spesielt relevante for planarbeidet:

Bærekraftmål 8 – Anstendig arbeid og økonomisk vekst
Bærekraftmål 9 – Industri, innovasjon og infrastruktur
Bærekraftmål 11 – Bærekraftig byer og lokalsamfunn
Bærekraftmål 12 – Ansvarlig forbruk og produksjon
Bærekraftmål 13 – Stoppe klimaendringer
Bærekraftmål 14 – Livet i havet

Fylkesplan for Nordland 2013-2025

Fylkesplanen inneholder regionale føringer til arealpolitikken i Nordland. Målet for arealforvaltningen i fylket er:

«Arealforvaltningen i Nordland skal være bærekraftig og gi forutsigbare rammer for næringslivet og befolkningen. Forvaltningen skal skje på grunnlag av kunnskap og oppdaterte kommuneplaner. Hensynet til biologisk mangfold og naturens tåleevne skal ligge til grunn for all arealforvaltning. Arealbruken skal skje etter ei avveining mellom nærings-, friluftslivs- og miljøinteresser. Gjennom samordning av arealpolitikken skal Nordlands arealer forvaltes slik at natur- og kulturmiljøer, landskap og viktige kvaliteter i omgivelsene blir ivaretatt i hele fylket.

Arealforvaltningen skal legge til rette for et mangfoldig næringsliv og nødvendig infrastruktur, og ha fokus på muligheter for vekst og verdiskaping på grunnlag av ressursgrunnlaget i fylket».

Kommuneplan for Hadsel 2021 – 2032 (Samfunnsdelen)
Planen ble vedtatt av kommunestyret i 2021 og sier noe om kommunens mål og strategier for Hadselsamfunnet.

Næringsutvikling er et viktig satsingsområde i kommuneplanens samfunnsdel. Et av samfunnsmålene er at kommunen vil ha en fremtidsrettet næringsutvikling, og skal:

- *«Ha en aktiv nærings-, areal-, og samferdselspolitikk som følges opp med initiativ og engasjement fra politisk- og administrative ledelse.*
- *Ha aktivt eierskap til utvikling og tilrettelegging av næringsarealer med god kommunal infrastruktur.*
- *Være imøtekommende og tillitsskapende og i samarbeid med utviklingsmiljø skal vi holde godt moment, vise handlekraft, være oppsøkende, proaktiv og tett på næringslivet.*
- *Bygge nettverk og vi skal begeistre.*
- *Ha dedikerte ressurser som jobber med næringsutvikling og bedriftsetableringer*
- *Arbeidet skal ta utgangspunkt i næringssammensettingen kommunen har og hvilke muligheter som dette gir og vi skal jobbe for økt lokal verdiskaping og dermed klatre i verdikjeden.*
- *Kommunens fremste oppgave er å være en samfunnsutvikler – en umulig oppgave for en kommune alene».*

Om Stokmarknes har kommunen følgende satsingsområde, som er gjeldende for planområdet:

> «c) Plasskrevende handel, næring og industri plasseres i tettstedets randsoner. Industri på Børøya nord, annen plasskrevende næringsvirksomhet på Børøya og Søndre.
> d) Vi skal bidra til å utvikle Stokmarknes Miljøhavn i lys av FNs bærekraftsmål».

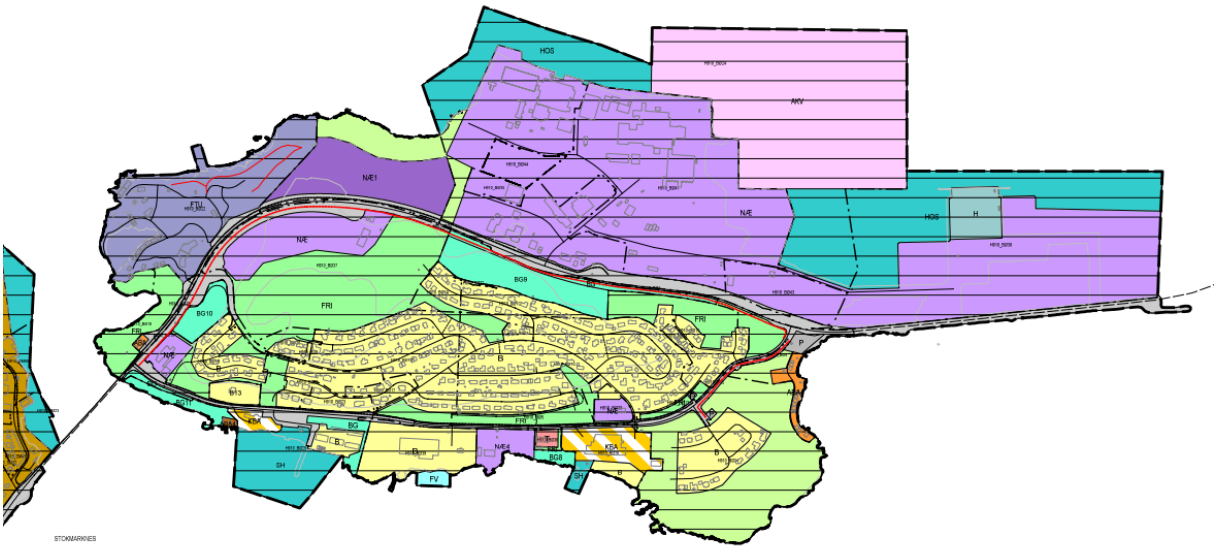
Ny kommuneplan for Hadsel 2025-2037
Hadsel kommune vedtok ny arealdel til kommuneplanen den 23.10.2025.

Gjeldende områderegulering er omfattet av *detaljeringssoner – reguleringsplan skal fortsatt gjelde* i kommuneplanbestemmelse § 2.6.15. Dette betyr at det er reguleringsplanene i området som styrer den overordnede arealbruken også fremover.

I forbindelse med ny KPA skal det avsettes ny byggegrense mot sjø. Det er avklart med kommunen at denne blir satt slik at den ikke legger begrensninger på utviklingen av området.

Planområdet er omfattet av hensynssone H190_6 og H190_4 Høyderestriksjoner/bygge-restriksjoner omkring Stokmarknes lufthavn. Følgende bestemmelser gjelder for hensynssonen:

«Bestemmelser for hensynssonene:
a. Andre sikringssoner, høyderestriksjoner/byggerestriksjoner omkring Stokmarknes lufthavn (H190):
Innenfor hensynssone H190_1 gjelder de høyderestriksjoner som er angitt med koter (sorte streksymboler) på gjeldende restriksjonsplan for Stokmarknes lufthavn, Avinors tegning ENSK-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 kan bli gjennomført av Avinor. Det gjelder egen saksbehandlingsrutine 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 ENSK-P-08 for lufthavnen. Dersom det skal benyttes byggekraner som bryter høyderestriksjonene i restriksjonsplanen, skal Avinor Stokmarknes lufthavn varsles på forhånd og godkjenne kranbruken. Alle søknader om etablering av nye bygninger og anlegg innenfor hensynssone H190_2, dvs. områder med byggerestriksjoner rundt flynavigasjonsanlegg ved Stokmarknes lufthavn vist med koter (røde streksymboler) på Avinors tegning ENSK-P-09, skal håndteres etter egen saksbehandlingsrutine. For områder beliggende mellom de viste koter, skal byggerestriksjonen beregnes gjennom interpolasjon».

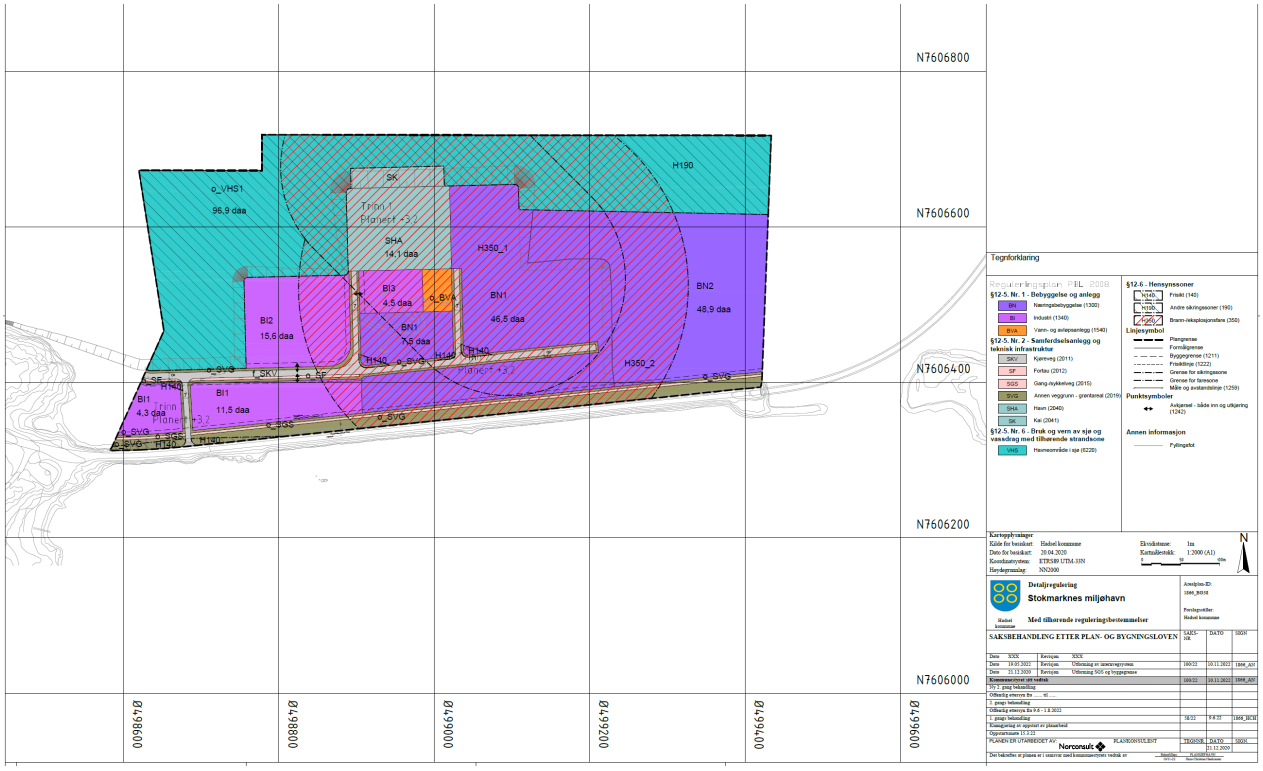


Figur 4 Utklipp av plankart fra gjeldende kommuneplan vedtatt 23.10.2025

3.2 Gjeldende planer

Området er i hovedsak regulert av **BØ38 Stokmarknes Miljøhavn**. Bakgrunnen for planen er et grunngitt behov for containerlagring, tømmerkai og LNG-anlegg samt annen næringsvirksomhet. Planen regulerer området til havn med tilhørende havneområder i sjø, samt legger til rette for næringsbebyggelse, industri og vann- og avløpsanlegg i tilknytning til

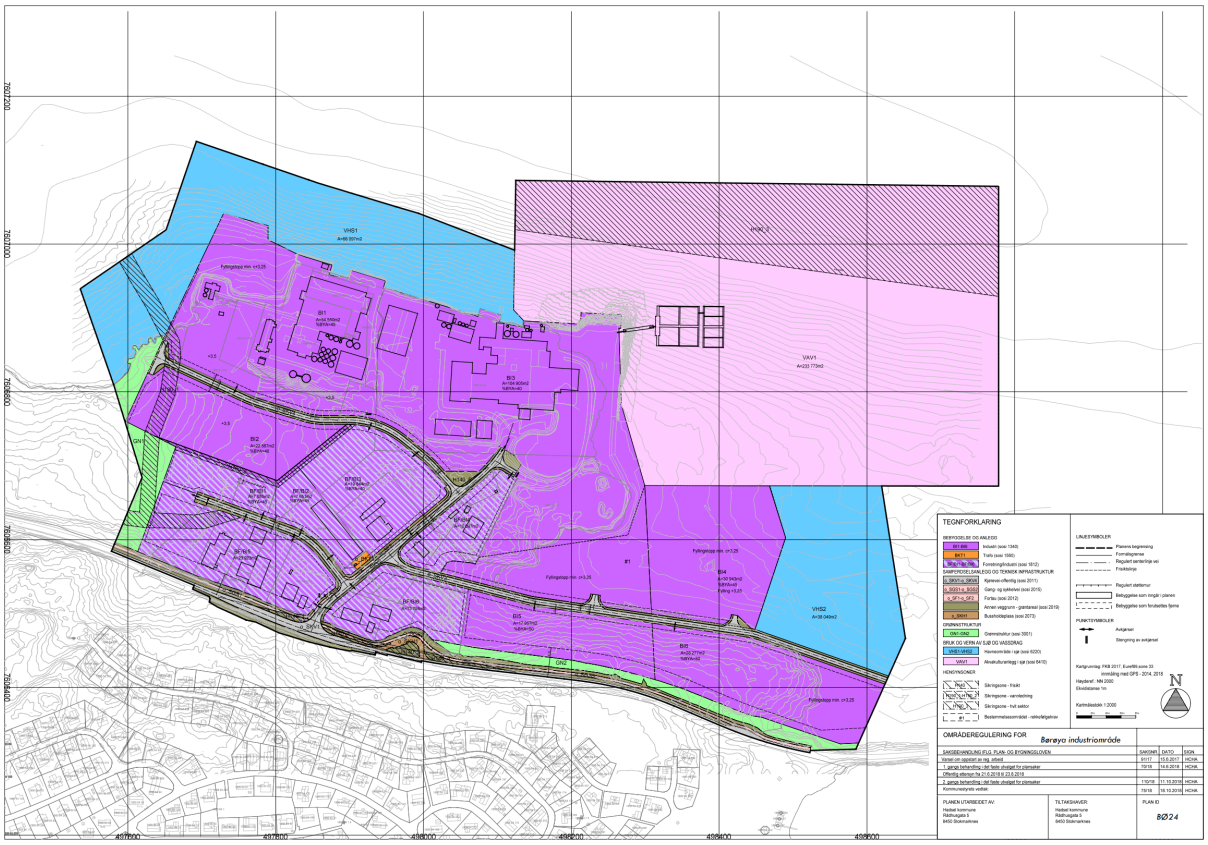
havnen. Det er også regulert inn en hensynssone for brann-/og eksplosjonsfare i forbindelse med et fremtidig LNG-anlegg.



Figur 5: Plankart BØ 38 Stokmarknes Miljøhavn

BØ24 områdeplan for Børøya industriområde

Mindre deler av området er regulert gjennom BØ24 områdeplan for Børøya industriområde. Intensjonen med planen er å sikre en helhetlig og omforent plan for utviklingen av industriområdet på Børøya.



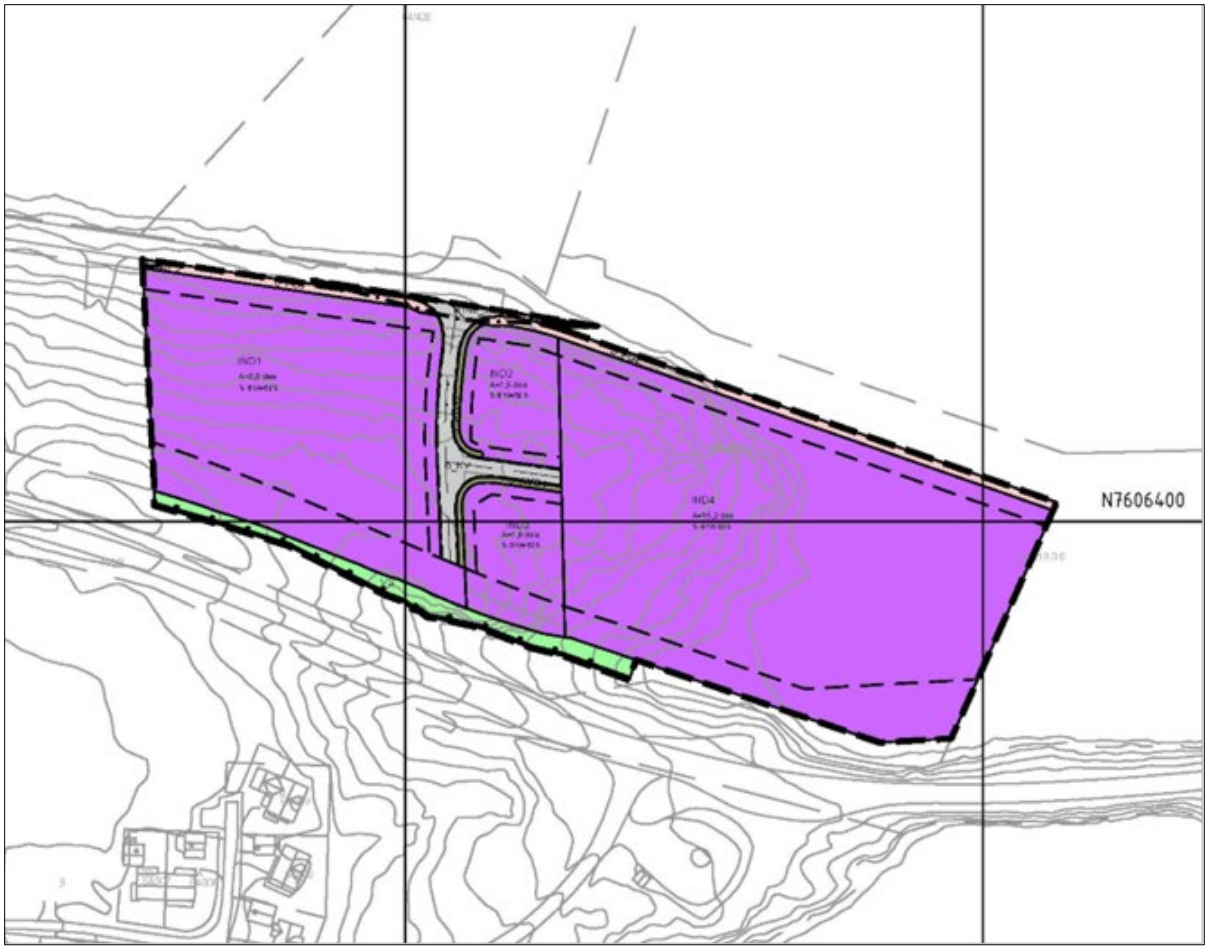
Figur 6: Plankart BØ24 områdeplan Børøya industriområde

Det aktuelle området som omfattes av reguleringsplanen, VHS2, er avsatt til havneområde i sjø.

3.3 Tilgrensende planer

BØ43 Børøya industriområde, detaljregulering øst planID 1866_202210.
Det er utarbeidet forslag til reguleringsplan for området avsatt som B16 i områdeplanen for Børøya. Planen er 1.gangsbehandlet av kommunen og er på høring.

Planen legger til rette for lett industri, lager, distribusjon og håndverksbedrifter med tilhørende adkomst. Området skal fungere som et «småbedriftskvartal» med mindre bedrifter, som skal komplementere de større virksomhetene på Børøya.

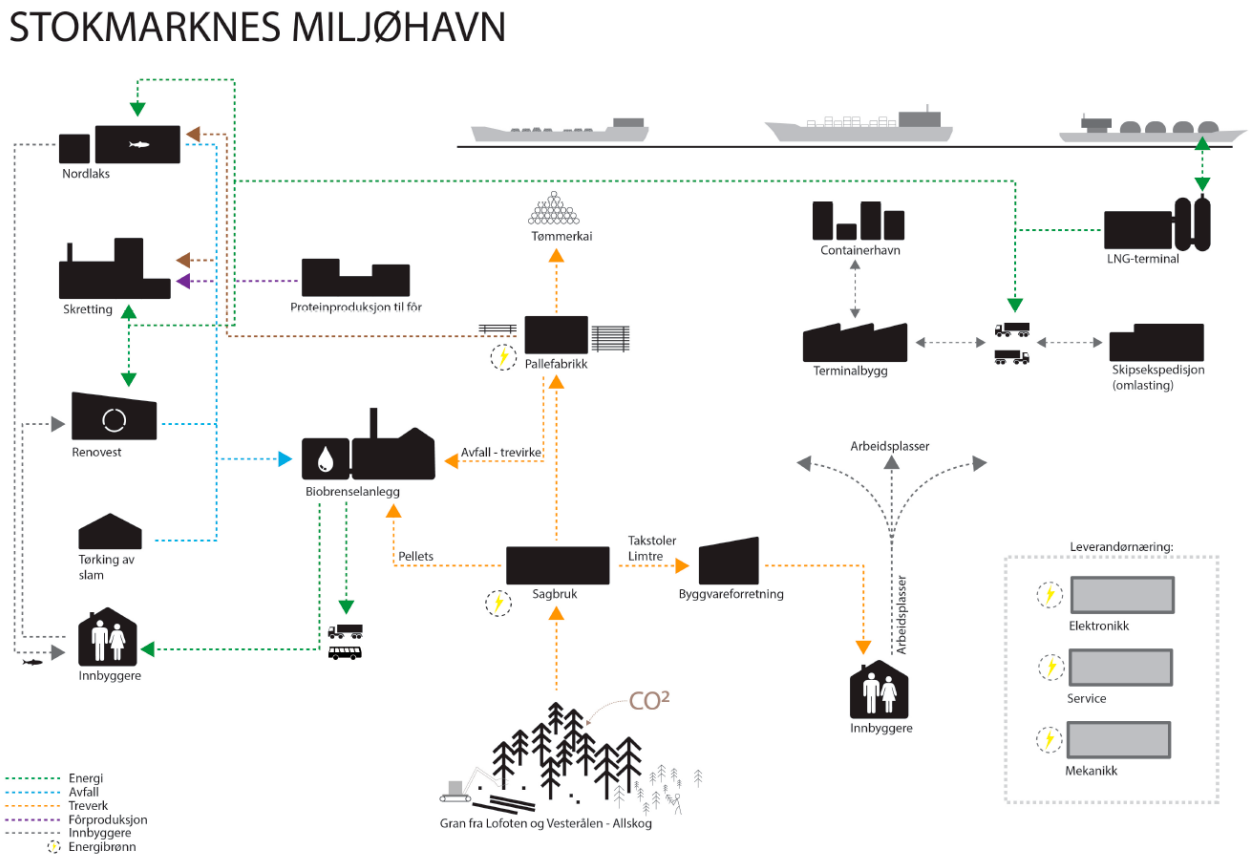


Figur 7: Forslag til plankart BØ43 Børøya industriområde øst

3.4 Temaplaner

Strategisk næringsplan 2019 – 2029
Den strategiske næringsplanen sier noe om hvordan kommunen skal jobbe med næringsutvikling frem mot 2029. Planen viser muligheter og potensiale for en ønsket fremtid og hvordan kommunen best mulig kan legge til rette for vekst. Planen bygger videre på målet i kommuneplanens samfunnsdel om at kommunen skal ha en aktiv nærings-, areal-, og samferdselspolitikk som følges opp med initiativ og engasjement fra politisk- og administrative ledelse.

Et av utviklingsområdene i planen er knyttet til Stokmarknes Miljøhavn:
«Stokmarknes Miljøhavn skal være et av Hadsel sine bidrag til det grønne skiftet. Vi skal legge til rette for et komplementerende kompetansemiljø hvor sirkulær - økonomiske prosjekter og etableringer blir prioritert. Havna skal være et logistikk- og kommunikasjonssentrum som sikrer god tilgang på varer og råstoff».



Figur 8: Prinsippskisse for Miljøhavna

3.5 Statlige planretningslinjer og føringer

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen
Området ligger innenfor 100-metersbeltet fra sjø og er omfattet av Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen. Retningslinjene skal bidra til at det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser i strandsonen og at unødvendig bygging langs sjøen unngås.

Hadsel er, sammen med alle kystkommunene i Nordland, kategorisert som sone 3 – områder med mindre press på arealene. For disse kommunene gjelder følgende «*Utbygging skal bare tillates etter en konkret vurdering ut fra lokale forhold. […] Det bør ikke tillates utbygging i områder som har spesiell verdi i forbindelse med friluftsliv og allmenn ferdsel, naturkvaliteter, naturmangfold, kulturmiljø og landskap».*

4 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

4.1 Beliggenhet

Planområdet ligger innenfor industriområdet på Børøya, i Hadsel kommune. Området ligger i den nordre randsonen av sentrumsbebyggelsen i Stokmarknes og sør for flyplassen på Stokmarknes.



Figur 9: Lokalisering av planområdet

Hele planområdet er på totalt ca. 322 daa, hvor av om lag 88 daa av dette er nye arealer for utfylling i sjø.

4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet er en del av et større industriområde på Børøya, og grenser mot eksisterende og fremtidige industriområder. Industriområdet grenser mot sjøen, og mye av den eksisterende og fremtidige industriutviklingen er tilknyttet maritim industri og transport. Den eksisterende næring-/industribebyggelsen ligger vest for planområdet ved krysset mellom Industrivegen og fv.82, hvor blant annet Skretting, Nordlaks og Reno-Vest holder til.

Innenfor planområdet pågår det et arbeid med å fylle ut arealer i sjø i tråd med gjeldende reguleringsplan. Deler av utfyllingskanten er etablert, og det arbeides med å fylle masser innenfor denne. Deler av det interne vegsystemet og havnearealet er opparbeidet. Ut over dette består planområdet av arealer i sjø.



Figur 10: Eksisterende område er delvis fylt ut





Figur 11 og 12: Utfyllingen av området pågår i dag

4.3 Stedets karakter

Planområdet bærer i dag preg av å være et industriområde under utvikling. Området består i dag av eksisterende industri-/næringsbebyggelse eller større utfyllingsområder og sjøarealer.

4.4 Landskap

Kystslettelandskap

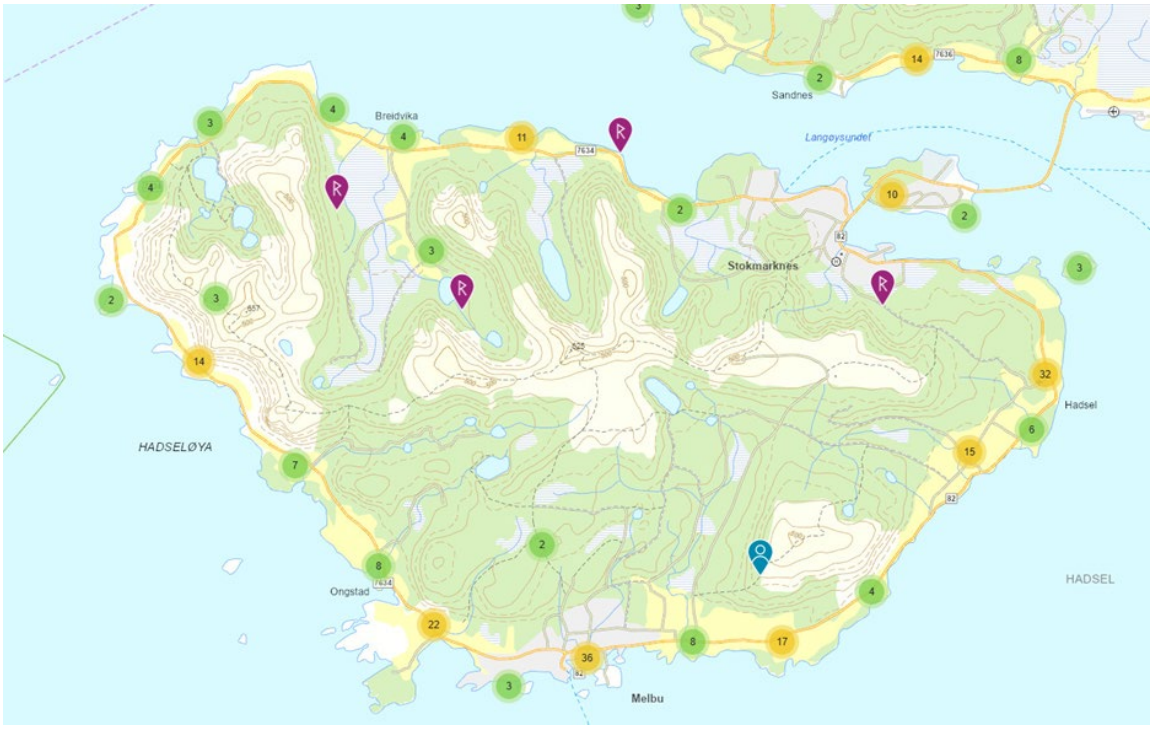
Langs fjorden og kystlinjen ligger kystslettelandskapet. Hovedtypen kystslette preger hele det ytre kystlandskap i Nordland og er en sentral del av Nordland fylkes samlende landskapskarakter. Overordnet består hovedtypen og landskapet av den ytre kystlinjen hvor landformen med strandflata er hovedkriterie for inndelingen. Strandflata er dominerende landform for hele kystlinja til Nordland og består av lavtliggende, flate eller småkuperte områder som stikker opp til 50 meter over havet. Langs fastlandet og på de store øyene ligger strandflata som en flat brem, rett ut fra bratte fjellsider eller kupert åslandskap. Planområdet består av landareal og områder i sjø som bærer preg av industritilrettelegging.

4.5 Kulturminner/kulturmiljø

Det er flere kulturminner og -kulturmiljøer på Børøya. Norges arktiske universitetsmuseum har undersøkt deler av det aktuelle området i forbindelse med eksisterende plan for Stokmarknes Miljøhavn. Undersøkelsen konkluderer med at «*det blir ingen konflikt med kulturminner under vann i området dekt av feltregistrering».* Type kulturminner spenner fra røys og gravminne, kokegrop og båtanlegg til hustuft.



Figur 13: Oversiktskart kulturminner (kulturminnesok.no)



Figur 14: Det er flere kulturminner og -kulturmiljøer på Børøya, disse ligger utenfor planområdet.

4.6 Naturverdier

Det er ikke registrert naturvernområder, naturtyper eller naturmangfold innenfor planområdet. Det er i forbindelse med plansaken også gjort supplerende undersøkelser for fugl som har konkludert om dagens situasjon at området har liten verdi og er generelt lite naturpreget da planområdet bærer sterkt preg av menneskelig aktivitet.

4.7 Friluftsliv og rekreasjon

Det er ikke registrert noen friluftverdier innenfor planområdet. Området er en del av et større industriområde, og arealene på land er ikke tilrettelagt for opphold eller annen rekreasjon. Områdene i sjø kan benyttes til kajakkpadling og annen rekreasjon i sjø. Mye skipstrafikk som følge av eksisterende havn, gjør dette mindre attraktivt.

4.8 Landbruk

Det er ikke registrert dyrket eller dyrkbar mark innenfor området.

4.9 Trafikkforhold

Tilkomst til planområdet

Tilkomst til område er fra Fv.82 X Industrivegen. Denne adkomsten er felles for hele industriområdet på Børøya. Årsdøgntrafikken frem til krysset er henholdsvis 4463 og 3900. I gjeldende plan er det regulert inn et nytt kryss fra fylkesvegen. Gjeldende plan er ikke krysset mot fylkesvegen planlagt i tråd med kravene i N100. Planendringen vil sikre at det settes av tilstrekkelig areal til tilfredsstillende kryssløsning. Krysset prosjekteres i tett dialog med fylkeskommunen som veieier.

Trafikkforhold i planområdet

En del av regulert veistruktur i planområdet er allerede opparbeidet.

Trafikkforhold i sjøen

Sjøtrafikken i området er forholdsvis tett i Langøysundet ifølge en uttalelse fra Kystverket datert 05.06.2019 i forbindelse med områdeplanen. Det er i underkant av 4500 skipspasseringer, og at hovedandelen av dette er lasteskip og passasjertrafikk.

4.10 Barn og unges interesser

Det er ingen vesentlige interesser knyttet til barn og unge innenfor planområdet i dag.

4.11 Sosial infrastruktur

Det er ingen sosial infrastruktur i eller i tilknytning til planområdet i dag.

4.12 Universell tilgjengelighet

Området er under utvikling for industriformål og relativt flatt. Per i dag er ikke området direkte universelt utformet, men det er tilgjengelig.

4.13 Teknisk infrastruktur

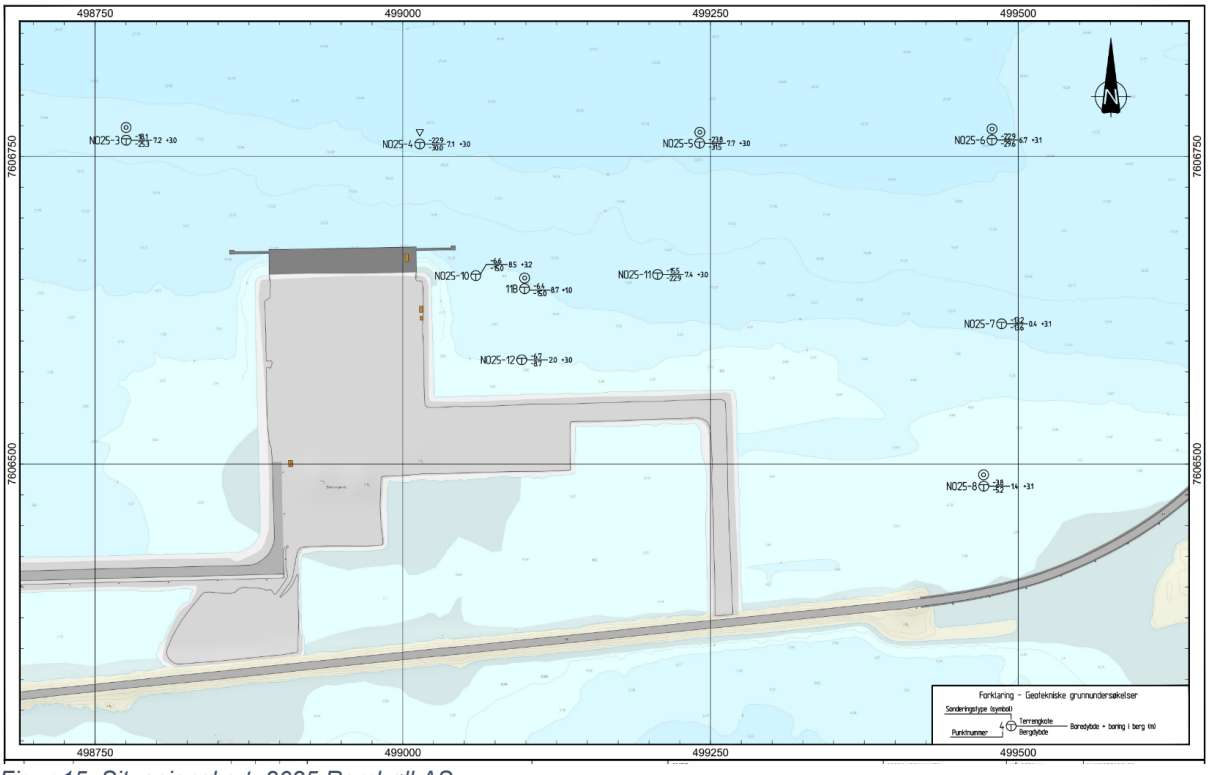
Offentlig vann- og avløp er etablert frem til planområdet. Det er utarbeidet en VA-rammeplan i forbindelse med den gjeldende områdereguleringen som det er ønskelig å videreføre.

Det er lagt hovedtrasé for VA i dag. Det er stikkledninger fra hovedtrasè. Overvann skal håndteres innenfor planområdet med lokal infiltrasjon og åpen fordrøyning. Det skal ved søknad om tiltak vurderes hvilke områder det kan anlegges ikke-tette overflatedekke.

I henhold til Områdeplan Nord fra juni 2025, utarbeidet av Statnett, er det ikke ledig kapasitet til ytterligere større forbruk før nettkapasitet inn til Nord økes eller det kommer ny kraftproduksjon. Avstrekker har begrenset kapasitet. Stokmarknes Miljøhavn har per dags dato motatt 7 mWatt fra Statskraft.

4.14 Grunnforhold

I forbindelse med plansaken har Rambøll utført grunnundersøkelser ferdigstilt 26.11.2025. Om grunnforhold har Rambøll funnet følgende resultater «*Utførte undersøkelser viser liten løsmassemektighet til berg, varierende mellom 0,4 – 8,7 meter. Største løsmassemektighet er registrert sentralt på planområdet i punkt 11/11B. Sonderinger og prøvetakinger viser generelt at løsmassene består av silt, leire og sand under et lag av grus. I borpunkt NO25-10 har boreleder registrert 5-6 meter steinfylling over sjøbunnen».* Også berg ble påtruffet «*for alle totalsonderinger i dybder mellom 0,4-8,7 meter under terreng (sjøbunn). Alle sonderinger er kontrollboret 3 meter i berg med unntak i punkt 11B som ble kontrollboret 1 meter».*



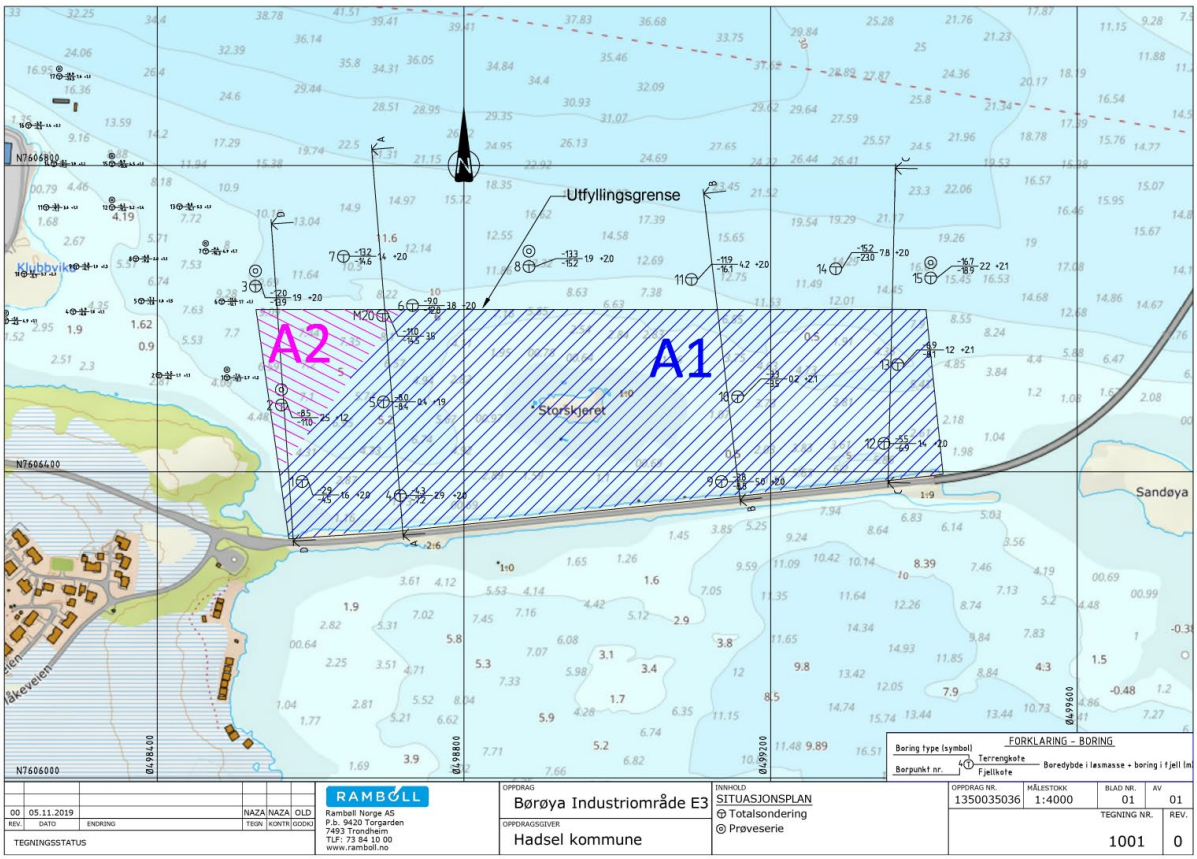
Figur 15: Situasjonskart, 2025 Rambøll AS

Videre ble det i forbindelse med gjeldende reguleringsplaner av Rambøll utarbeidet en generell geoteknisk vurdering, og grunnundersøkelser i sjø, arbeidet er fra 2019. I 2014

utarbeidet Rambøll en geoteknisk vurdering, og grunnundersøkelser i sjø, for BØ24 områdeplan for Børøya industriområde.

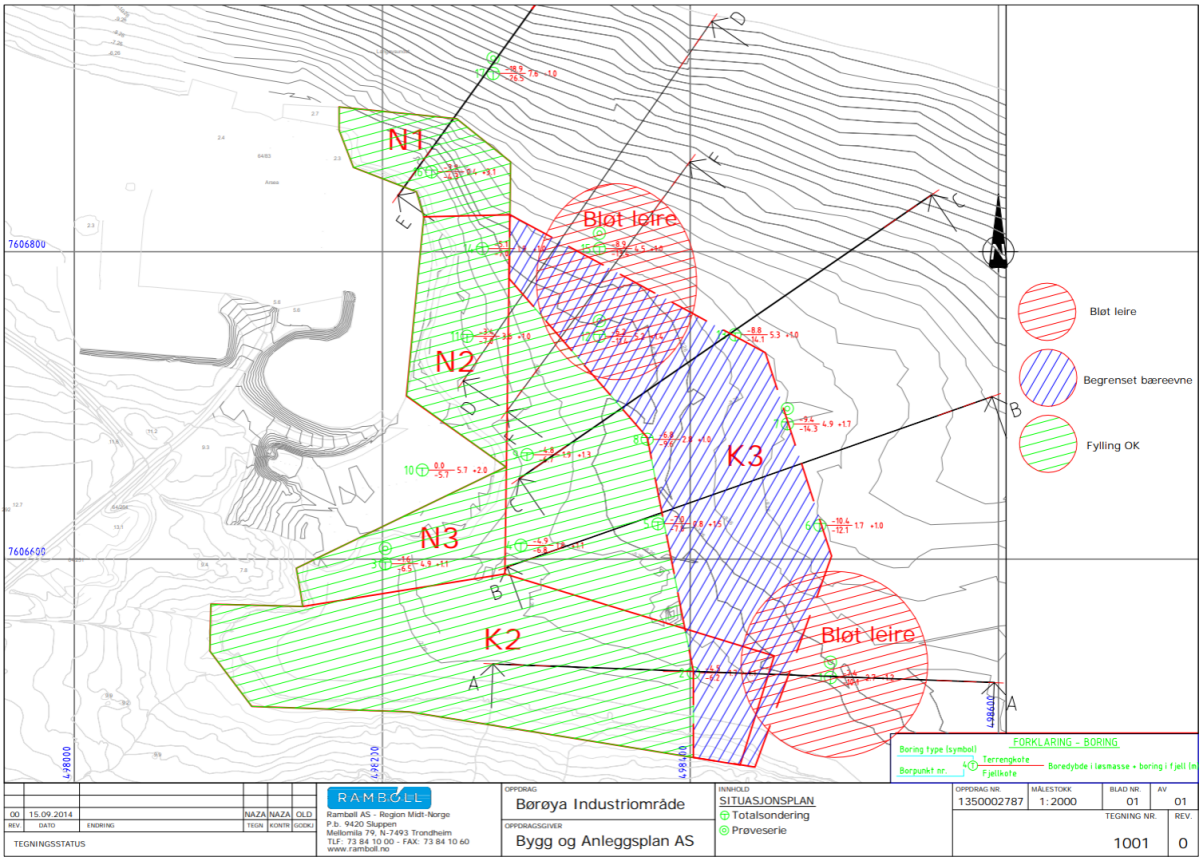
Rapporten fra 2019 beskriver følgende «*det er påvist generelt lite løsmasse i borpunktene. I utgangspunktet 0-5 m til bergoverflate, ca. 8 m i et punkt. Sonderinger og opptatte prøver viser løsmasser av sand, silt og grus med enkelte tynne leirlag og innslag av skjellrester. Dybde til berg er i borepunktene målt til 0,2 – 7,8 meter (kote -3,5 – -23,0). Det er boret opp til 2 meter i berg for kontroll.*

Selv om enkelte målinger viser lave konustall, anser vi ikke det som en god begrunnelse for å kalle jordarten for kvikkleire/sprøbruddmateriale. Prøvene er tatt opp fra 0-2 meter under havbunnen og massene inneholder derfor mye vann. Dette er godt synlig i den lave tyngdetettheten som materialet har. I tillegg er det registrert mye skjellrester og en del gruskorn i opptatte prøve, noe som igjen motsier at materialet er ren leire».



Figur 16: Situasjonsplan fra 2019, Rambøll AS

Rapporten fra 2014 beskriver følgende «*klassifiseringen av prøvene viser at løsmassene over fjellet på landområdet er fra overflaten og ned oppbygd av torv i øverste lag over leirig, siltig, sandig, grusig materiale. Løsmassene på sjøområdet består hovedsakelig av skjellsand, leire, silt og stedvis sand. Leiras udrenert skjærfasthet er målt i størrelsesorden 9-23 kPa (noe forstyrrede prøver). Det er boret 1 – 3 m ned i fjell for fjellkontroll i alle punktene*.



Figur 17: Situasjonsplan fra 2014, Rambøll AS

4.15 Støyforhold

Det er gjort en kartlegging i forbindelse med områdeplanen for Børøya (2012). Beregningene viser at støy fra vegtrafikken er den dominerende kilden i boligområdene og at støy fra industri er underordnet. Dette utelukker ikke at man i visse sammenhenger og til enkelte tider vil kunne oppfatte støy fra spesielle industristøykilder som godt hørbare eller sjenerende. I den framtidige situasjonen vil støy fra industrivirksomheten øke mer enn vegtrafikkstøyen, men vegtrafikken vil fortsatt være den dominerende kilden.

4.16 Næring

Planområdet er i nær tilknytning til etablerte næringer som inkluderer blant annet Skretting, Nordlaks og Reno-Vest. Innenfor planområdet pågår det arbeid med å fylle ut arealer i sjø for etablering av ytterliggere mer industriareal som vil kunne videreutvikle Børøya som industrihub.

4.17 Analyser/utredninger

Plansaken er konsekvensutredningspliktig. Følgende fagrapporter har fungert som kunnskapsgrunnlag til de aktuelle utredningstemaene:

- Konsekvensutredning for Naturmangfold i sjø, Akvaplan Niva, datert 17.09.2025
- Konsekvensutredning for Landskap, HRP AS, datert 18.09.2025
- Konsekvensutredning for Klimagassutslipp, HRP AS, datert 26.05.2025

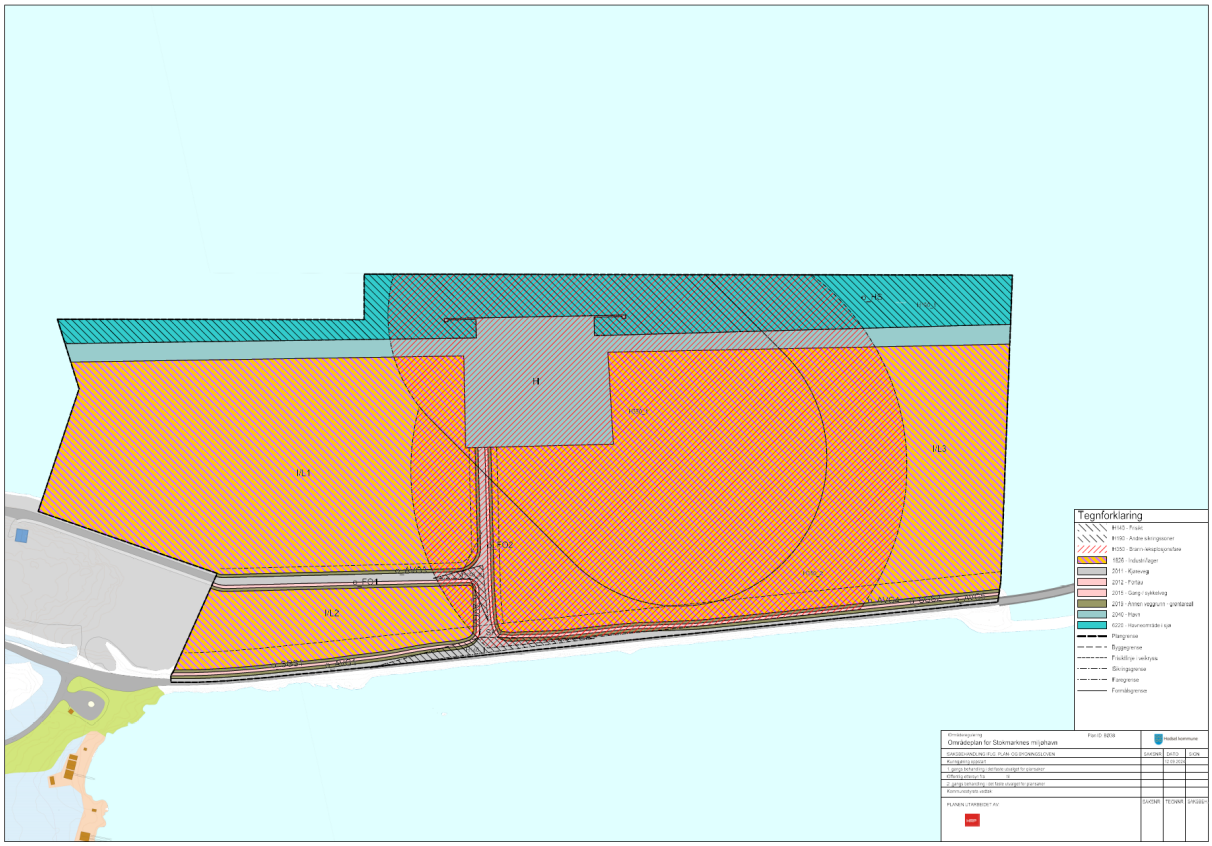
I tillegg hører følgende fagrapporter til plansaken:

- Rapport supplerende fugleundersøkelser, Abiona, datert 18.06.2025
- Miljø- og grunnundersøkelser, Rambøll, datert 26.11.2025
- Trafikkanalyse, HRP AS, datert 12.06.2026
- Landskapstyper i Nordland, Nordland Fylkeskommune, datert 04.12.2017

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Planlagt arealbruk

Planlagt arealbruk er utvidelse av eksisterende næringsområde i sjø, for å legge til rette for ytterligere næringsvirksomhet i forbindelse med Stokmarknes Miljøhavn. Det legges til rette for ca. 88 daa ny utfylling i sjø, både vest og nord for eksisterende utfylling. Formålet med reguleringsplanen er at Børøya industriområde og Stokmarknes Miljøhavn skal ha industri av forskjellige arter med behov for adkomst til sjø. Havneutbyggingen skal være en pådriver for økning av godsfrakt langs sjøveien, samt etablering av virksomheter innen industri, logistikk, lager, sjømat- og leverandørnæringer på tilhørende næringsareal. Det tillates også etablering av blant annet energianlegg/varmesentral, fryselager, hydrogenfabrikk, terminal for flytende naturgass (LNG), silo- og tankanlegg, tømmerkai og kai for håndtering av containere.



Figur 18: Plankart (HRP AS)

Planen legger til rette for følgende

- **Reguleringsformål**:
  - Kombinert formål industri/lager
  - Fortau
  - Kjørevei
  - Gang og-sykkelvei
  - Annen veigrunn- grøntareal
  - Havn

    - Havnearealer i sjø
- **Hensynsoner**:
    - H350 - brann og eksplosjonsfare
    - H190 - Andre sikringssoner – tiltak i sjø
    - H140 – frisikt

5.2 Bebyggelsens plassering og utforming

Innenfor utvidelsesområdet skal det legges til rette for industri- og næringsvirksomheter av forskjellige former, som har behov for adkomst til sjø eller som har synergier med å plasseres tett på havnevirksomhet. Planen skal legge til rette for en fleksibel bruk av havna, og det er få virksomheter som er endelig fastsatt. Stokmarknes Miljøhavn har kartlagt en rekke virksomheter som kan være aktuelle, disse presenteres i illustrasjonen under. I tillegg er det sett på muligheter for å etablere båtheis/-slip, sagbruk med palleproduksjon og noe videresalg av tømmer, samt energianlegg/varmesentral, fryselager, hydrogenfabrikk, silo- og tankanlegg, tømmerkai og kai for håndtering av containere.



Figur 19: Ønsket utvikling

Det er ønskelig at planen åpner for en utvidelse på maksimalt 80 % BYA og en byggehøyde på maks kote + 48.

5.3 Kotehøyder

Hadsel kommune har nylig vedtatt ny arealdel til kommuneplanen, hvor det står at nye bygge- og anleggstiltak ikke skal etableres lavere enn kote +3,85. Store deler av planområdet er imidlertid allerede bygd ut etter gjeldende plan, med kote +3,2. Siden kommuneplanens arealdel samtidig sier at gjeldende detaljplan fortsatt skal gjelde, vurderes det verken som hensiktsmessig eller riktig å legge det nye kravet om kote +3,85 til grunn for Stokmarknes Miljøhavn. Nye utfyllingsområder må fungere sammen med eksisterende område på kote +3,2. Det vil være urimelig og lite hensiktsmessig å bygge om hele området

på grunn av det nye kravet. Kummer, rør, slangesystemer og andre tekniske løsninger er allerede planlagt for kote +3,2. For en helhetlig videreutvikling av området videreføres utbyggingen på kote +3,2, slik gjeldende plan legger opp til.

5.4 Parkering

Det tillates etablering av parkeringsplasser innenfor formålet kombinert formål industri og lager. Planen legger til rette for at det skal opparbeides minimum 3 parkeringsplasser for bil og 3 parkeringsplasser for sykkel. I tilfeller der denne bestemmelsen gir et kunstig høyt antall parkeringsplasser, kan kommunen benytte skjønn i fastsettelsen av kravet til parkering i detaljreguleringsprosessen eller ved behandling av dispensasjon fra parkeringskravet.

5.5 Tilknytning til infrastruktur

Etablering av næring innenfor planområdet vil i utgangspunktet kunne knytte seg til etablert infrastruktur vest for området.

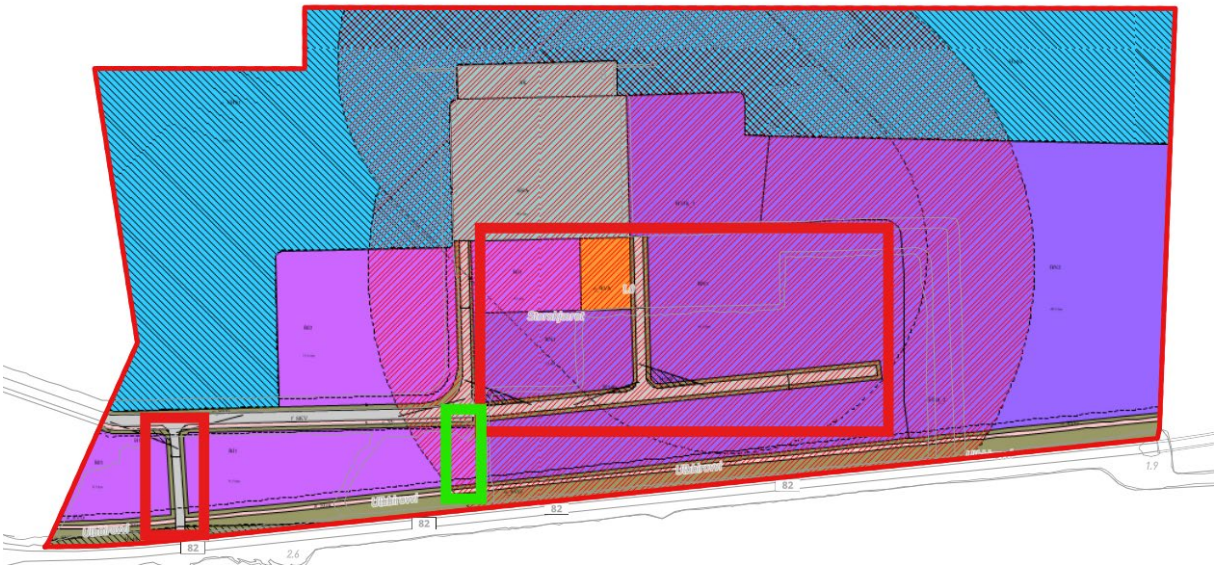
5.6 Trafikkløsning

Trafikk løses ved internt veinett innenfor planområdet som prosjekteres i neste fase.

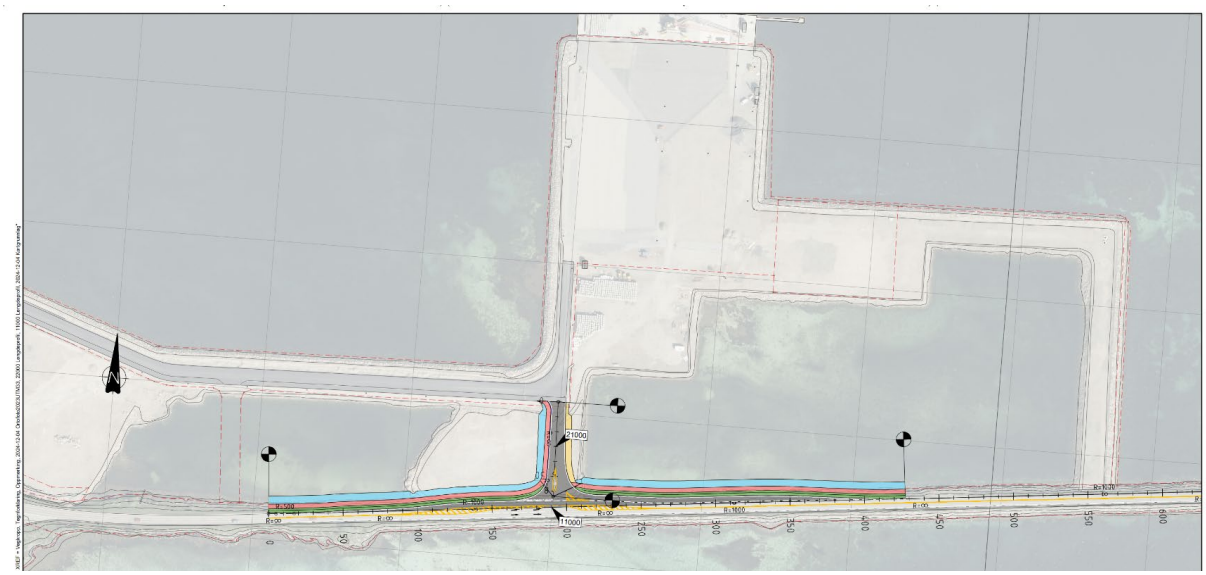
Regulert internt veinett som ikke allerede er opparbeidet foreslås tatt ut av plankartet for å sikre økt fleksibilitet knyttet til utviklingen av arealene. I praksis innebærer dette at veier i røde bokser i figur 20 tas ut.

I tillegg flyttes tverrforbindelsen mellom fv. 82 og planområdet østover. Grønn boks i figur 20 viser plassering av ny tverrforbindelse. Utklipp fra tegning til ny veiløsning i figur 20 viser ny tilknytning mellom planområdet og fylkesveien.

Regulert voll langs fylkesveien med adskilt gang- og sykkelvei foreslås tatt ut og erstattet med et fortau adskilt fra fylkesveien med en grøft. Vi viser også til vedlagt *Vurdering av rekkefølgekrav om opparbeiding av gang- og sykkelveg langs fv. 82 – Stokmarknes Miljøhavn* datert 20.januar 2025, hvor endringens konsekvenser er vurdert.



Figur 20: Røde bokser viser veier som ikke er opparbeidet og foreslås tatt ut av plankartet. Grønn boks viser plassering for ny tverrforbindelse mellom planområdet og fylkesveien.



Figur 21: Viser ny tverrforbindelse mellom planområdet og fylkesveien.

HRP AS har gjennomført en trafikkanalyse i forbindelse med plansaken. Under følger et sammendrag av trafikkanalysen:

Trafikkanalysen tar for seg en vurdering av mulig trafikkbelastningen i forbindelse med områdeplan for Stokmarknes Miljøhavn. Analyserapporten inneholder en beskrivelse av dagens og fremtidig situasjon, herunder turproduksjonsberegninger, og hensikten er å vurdere og belyse konsekvenser av planlagt utbygging for tilstøtende veinett, samt å følge opp Statens vegvesens kommentarer til planinitiativet.

Turproduksjon – minimums- og maksimumsscenarioer

Trafikkanalysen har til hensikt å gi en indikasjon på den fremtidige trafikksituasjonen som følge av planen. Det påpekes likevel at det er usikkerhet knyttet til turproduksjonsberegningene, da detaljer knyttet til arealbruk på planområdet og fremtidig transportbehov er utfordrende å anslå. Reguleringsformålet «industri, lager og annen næring» har dessuten et stort variasjonsområde knyttet til turproduksjon. Analysen belyser variasjonsområdet og antatte verdier i konservativ retning. I analysen beregnes et minimums- og et maksimumsscenario for å kunne oppgi et intervall på hvordan turproduksjonen i det berørte området som følge av planen vil kunne variere som følge av ulike forutsetninger. Å oppgi ett enkelt tall for veksten i ÅDT som følge av tiltaket, vil i liten grad belyse at det foreligger en usikkerhet ved trafikkvekst som følge av utbyggingsplaner. Når analysen legger til grunn et intervall øker dette sannsynligheten for at faktisk ÅDT-belastning som følge av tiltaket, inkluderes. Det vil også være gunstig med tanke på at man ser hvordan variasjonen i ulike forutsetninger kan påvirke ÅDTtallene, som gir en mer transparent og etterprøvbar analyse.

Turproduksjonen, henholdsvis minimumsscenarioet og maksimumsscenarioet, er oppsummert under:

- *Minimumsscenarioet legger til grunn at tiltaket genererer ytterligere:*
  - *746 bilturer per døgn*
- *Maksimumsscenarioet legger til grunn at tiltaket genererer ytterligere:*
  - *2 127 bilturer per døgn*

Scenarioene ovenfor er mulig endret årsdøgntrafikk som følge av tiltaket per døgn. Den faktiske turproduksjonen antas å ligge innenfor dette spennet og vil variere med hvilke typer virksomheter som etableres og hvor stor andel av trafikken som eventuelt vil bli håndtert via sjøveien. Planene om etablering av en «sjømat-hub», det vil si at aktører med sjømatrettet virksomhet, ved havna vil kunne bidra til å øke andelen sjøbasert transport, noe som kan redusere behovet for landbasert transport til og fra området. Intervallets bredde er også et bilde på usikkerhet i hvilke virksomheter som vil etablere seg på området, samt mulig reduksjon eller økning i bilturproduksjon som følge av sjøtransport. En utvikling dominert av industri- og lagerformål, eller virksomheter som trevare og annen mindre trafikkintensiv produksjon, vil trolig gi trafikk i retning av minimumsverdien. I tillegg vil høy andel sjøbasert transport av varer og materialer redusere behovet for landbasert biltransport til og fra området. På den annen side vil en større andel trafikkintensiv næring, og en mindre andel trafikk som går sjøveien derimot trekke trafikken mot øvre del av intervallet.

I denne analysen er det også gjennomført en sensitivitetsanalyse som beregner et høyere maksimumsscenario på 3 612 bilturer per døgn. Dette representerer et ytterpunkt som viser hva som kan skje dersom planområdet utvikles med betydelig større andel av arealet tilknyttet næring som, fordelt over etasjer, har høyere turproduksjonsintensitet enn industri- og lagerformål. Dette scenariet vurderes imidlertid som mindre sannsynlig gitt forventet type virksomhet, og er derfor ikke lagt til grunn i hovedintervallet for turproduksjon. Sensitivitetsanalysen er likevel tatt med for å synliggjøre hvordan ulike forutsetninger kan påvirke trafikkbildet. Det hersker stor usikkerhet i analysen og beregnet turproduksjon. Det er bevisst beregnet et bredt intervall for å si noe om nyskapt trafikk for å fremheve dette. Det presiseres at mengden trafikk som genereres som følge av en eventuell realisering av

planen vil være aktørspesifikk og variere på bakgrunn av næringen/industri eller virksomhet som etableres, utnyttelsesgrad, antall ansatte og andelen av trafikken som går sjøveien. Dette gjelder særlig for næring og industri, hvor det er stor variasjon i hvilken grad virksomheten genererer nyskapt trafikk. Det bemerkes også at faktisk turproduksjon i enkelte tilfeller kan bli lavere eller høyere enn det beregnede intervallet, dersom virksomhetene som etableres skiller seg vesentlig fra erfaringstallene som er benyttet i analysen.

Trafikale konsekvenser av utvidet miljøhavn er omtalt i neste kapittel. For utførlig informasjon henvises til *Trafikkanalyse Stokmarknes Miljøhavn*, HRP AS, datert 12.06.2026.

5.7 Interne veier

Et viktig prinsipp med planen er å tilrettelegge for en fleksibel, men robust utvikling av området som tåler flere framtidscenarioer. For å få til det er det ønskelig å fjerne regulerte internveier i gjeldende plan, da det vil hindre etablering av fryselager og annen næring- og industribebyggelse. Det er i forbindelse med planarbeidet utarbeidet ny kryssløsning og adkomst fra fylkesveien, men et nytt internveinett er ikke prosjektert som del av plansaken. Bakgrunnen dette er at aktørbildet ikke er fullstendig fastsatt, og det derfor ikke er ønskelig å legge føringer som begrenser utbyggingsmulighetene. Det er likevel gjennomtenkt og planlagt for at internveinettet skal dimensjoneres for tungtrafikk og etableres fortau der det er hensiktsmessig.

Det skal hensyntas i den endelige prosjekteringen at tiltak ikke hindrer videre utbygging ved å sperre for internvei, enten i form av forslag om internvei i strid med veinormal (kurvatur, bredde, sikt osv.), eller i form av avglemt internvei til andre områder. Det er sikret krav om adkomst også til omkringliggende tomter og ubebygd arealer i planbestemmelsene § 3.2. Dette for å påse at man ikke bygger seg inn. Kommunen har ikke stilt krav om rekkefølgekrav om internt veisystem til denne planen.

Av trafikksikkerhetshensyn skal det etableres et skille mellom Fylkesvei og industriområdet for å tydelig skille internveier fra Fylkesveien. Det er ønskelig med et tydelig, oversiktlig trafikkbilde og en fysisk barriere vil kunne bidra til det.

5.8 Planlagt offentlig anlegg

I gjeldende plan er det regulert et område for vann- og avløpsanlegg. Kommunalteknisk område er i denne planen fjernet.

5.9 Miljøoppfølging

Gjeldende områderegulering ivaretar krav til miljøoppfølging. Den har bestemmelser med krav knyttet til tilføring av masser, støy, støv og håndtering av kjemikalier som videreføres.

For øvrig har Hadsel kommune en overordnet klima-, miljø- og energiplan som vil legge føringer ved fremtidige detaljregulering og behandling av søknad om tiltak.

5.10 Universell utforming

I henhold til TEK17 skal byggverk for publikum og arbeidsbygninger være universelt utformet. Planen sikrer også at alle uteområder og trafikkanlegg skal utformes slik at de tilfredsstiller krav til universell utforming.

5.11 Plan for vann- og avløp

Det er etablert plan for vann- og avløp i gjeldende områderegulering som det er ønskelig å videreføre. Det er lagt hovedtrasé for VA i dag med stikkledninger fra hovedtrasè. Kommende tiltak og virksomheter vil koble seg på eksisterende VA-nett for å sikre tilstrekkelig kapasitet til å håndtere utbyggingsvolumet.

5.12 Plan for avfallshåndtering

Gjeldende plan har dekkende bestemmelser som ivaretar håndtering av farlig avfall, kjemikalier og andre miljøskadelige stoffer. Disse videreføres.

For øvrig følger det av gjeldende plan at det ved søknad om tillatelse til tiltak skal følge en utomhusplan som bl.a. skal vise hvordan avfallshåndtering løses samt at det til igangsettingstillatelse skal følge en plan for renovasjon. Disse bestemmelsene videreføres også.

5.13 Avbøtende tiltak/løsninger ROS

Risikovurderingen av de aktuelle uønskede hendelsene som følge av reguleringsplanen er presentert i tabellene nedenfor. Tallene i figurene henviser til hendelsenes identifiseringsnummer. Hendelser som faller i grønn kategori (lav risiko), er definert som «akseptabel risiko». Gul kategori (moderat risiko) er definert som «tolerabel risiko», mens rød kategori (høy risiko) i utgangspunktet representerer «uakseptabel risiko». Se vedlagt ROS-analyse for mer inngående forklaring av metode knyttet til scoring av risiko.

Resulterende risikovurdering som følge av planen er fremstilt i risikomatrisen under. Det er ingen hendelser som er vurdert til å ha uakseptabel risiko, slik at alle hendelser har tolerabel eller akseptabel risiko. Det er identifisert risikoreduserende tiltak for de uønskede hendelsene referert til i risikomatrisen ovenfor. På bakgrunn av dette, har HRP følgende anbefalinger:

- Det anbefales at de identifiserte tiltakene for hendelser med gul risiko iverksettes
- Det anbefales at det etterstrebes å redusere risikoen ytterligere for hendelser med grønn risiko etter tiltak

KONSEKVENSER		VEKT	SANNSYNLIGHET LAV (1)	MIDDELS (2)	HØY (3)
	HØY	(3)	16, 55, 64		
	MIDDELS	(2)	54	8, 14, 49, 56, 63	
	SMÅ	(1)	3, 26, 40, 59		13, 15, 18, 29, 41, 44, 50, 51, 52, 53, 57, 58, 60
	UBETYDELIGE	(0)	62	27	

Det henvises for ytterliggere informasjon til ROS-analysen Stokmarknes Miljøhavn 10.04.2026, HRP AS.

5.14 Rekkefølgebestemmelser

Gjeldende plan har rekkefølgebestemmelser som definerer utbyggingsrekkefølgen ved feltvis utbygging. I og med at endringen legger opp til å at alt utbyggingsareal utenom allerede oppført infrastruktur omreguleres til industri/lager uten feltbenevnelser, vil denne bestemmelsen utgå.

Etablering av tekniske anlegg foreslås tatt ut. Videre planlegging av VA-stikkledninger kan håndteres i byggesak for bygninger unntatt fra plankravet. For bebyggelse underlagt plankrav, kan en videre VA-plan avklares i planarbeidet. Behov for støytiltak kan løses på samme måte. Støykrav følger av bestemmelse §3.7 hvor det også stilles krav til utarbeidelse av en støyfaglig vurdering som også skal inkludere en vurdering av behov for tiltak. For bebyggelse underlagt plankrav, vil utredning av støy inngå som en del av planarbeidet.

Rekkefølgekravet om gang- og sykkelveg & voll foreslåes tatt ut. Det er foreslått å erstatte gang- og sykkelvei og voll med et fortau adskilt fra fv. 82 med en grøft som beskrevet i punkt 5.7 over. Det vises også til *Vurdering av rekkefølgekrav om opparbeiding av gang- og sykkelveg langs fv. 82 – Stokmarknes* (HRP AS) hvor endringens konsekvenser er vurdert. Begrunnet i lovhjemler og rettspraksis vurderes rekkefølgekravet om gang- og sykkelvei og voll å være urimelig.

I Fylkeskommunens innspill fremkommer det forslag på rekkefølgekrav om at adkomst fra fylkesvei f_SKV må være ferdigstilt før det gis igangsettelsestillatelse til andre tiltak innenfor planområdet. Det ble i arbeidsmøte mellom Fylkeskommunen, Stokmarknes Miljøhavn AS, Hadsel kommune og HRP AS avklart at dette rekkefølgekravet bortfaller ettersom det er en fungerende adkomst til område i dag.

Rekkefølgebestemmelsen knyttet til parkering videreføres uendret.

6 Virkninger og konsekvenser av planen

6.1 Overordnende planer

Planforslaget er i tråd med Hadsel kommuneplan (samfunnsdelen) da det fremkommer at Stokmarknes er et satsningsområde hva gjelder:

c) Plasskrevende handel, næring og industri plasseres i tettstedets randsoner. Industri på Børøya nord, annen plasskrevende næringsvirksomhet på Børøya og Søndre.

d) Vi skal bidra til å utvikle Stokmarknes Miljøhavn i lys av FNs bærekraftsmål.

Hadsel kommune vedtok ny arealdel til kommuneplanen den 23.10.2025. Ny byggegrense i sjø tillater utvidelsen som denne planen initierer og legger opp til. Dermed er planen i tråd med ny kommuneplan (arealdelen) for Hadsel kommune. I kommuneplanen står at nye bygge- og anleggstiltak ikke skal etableres lavere enn kote +3,85. Planforslaget åpner for at videreutvikling av området videreføres på kote +3,2, slik gjeldende plan legger opp til, se ytterligere argumentasjon i kap. 5.3.

6.2 Stedets karakter og kulturmiljø

Planområdet vil få en tydelig funksjonell karakter preget av logistikk, transport og produksjonsrelatert virksomhet. Store, robuste bygningsvolumer, åpne lagringsflater og teknisk infrastruktur vil dominere landskapsbildet. Aktiviteten vil hovedsakelig være knyttet til sjøtransport, varehåndtering og industriell drift, med begrenset offentlig tilgjengelighet. Materialbruk og utforming vil typisk være enkelt og funksjonsstyrte, og området vil få en tydelig industriell identitet med fokus på effektivitet og tilgjengelighet for tunge kjøretøy og gods. Det er flere kulturminner på Børøya, men ikke innenfor planområdet. Norges arktiske universitetsmuseum har undersøkt deler av det aktuelle området i forbindelse med eksisterende plan for Stokmarknes Miljøhavn og konkludert med at det blir ingen konflikt med kulturminner under vann i området dekt av feltregistrering.

6.3 Landskap

Planforslagets landskapsvirkning har vært konsekvensutredet og en oppsummering av rapporten følger under. Rapporten er utarbeidet av HRP AS og følger som vedlegg.

Tiltaket innebærer en utvidelse av Stokmarknes Miljøhavn i et allerede sterkt endret kystlandskap med lav naturvariasjon og begrenset særpreg. Landskapet har moderat visuell karakter og tilhørighet knyttet til funksjonell bruk og lokal næringsutvikling. Den visuelle og opplevelsesmessige påvirkningen vurderes som moderat negativ, særlig fra nærliggende synlighetspunkter. Tiltaket viderefører eksisterende strukturer og kan på sikt bidra til ny identitet og lokal verdiskaping. Samlet sett er konsekvensen for landskapet vurdert til å være mellom ubetydelig og noe forringet.

6.4 Forhold til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven

Planforslagets innvirkning på naturmangfoldet har vært utredet i to rapporter.

- Konsekvensutredning: Vannmiljø og naturmangfold i sjø, Utarbeidet av Akvaplan-niva og datert 17.09.2025
- Naturmangfoldrapport: kartlegging av fugl, Utarbeidet av Abiona og datert 18.06.2025

Sammendrag fra de to rapportene følger under. Rapportene ligger også vedlagt i sin helhet.

Konsekvensutredning av vannmiljø og naturmangfold i sjø
Utvidelsen av Stokmarknes Miljøhavn vil medføre permanent omgjøring av grunt marint habitat, som i dag bidrar til viktige økosystemtjenester. Selv om tiltaket reduserer resipientkapasiteten, vil opphør av oppdrettsvirksomhet i området sannsynligvis motvirke målbare negative effekter på vannmiljøet. Miljøtilstanden i Langøysundet er klassifisert som god, og det er ikke påvist sårbare eller spesielt viktige naturtyper i fyllingsområdet. Tidligere mistanke om korallforekomster er avkreftet gjennom undersøkelser med undervannsdrone. Samlet vurderes tiltaket å ha noe negativ konsekvens for vannmiljøet og ubetydelig konsekvens for naturmangfoldet i sjø.

Naturmangfoldrapport om kartlegging av fugl
Utvidelsen av planområdet omfatter hovedsakelig arealer med lav verdi for fugl, i motsetning til nærliggende mer naturnære områder som Sandøya. Gjenfylling av gruntområder og økt menneskelig aktivitet kan redusere tilgjengelig fødeareal og forstyrre hekkende arter som fiskemåke. Selv om enkelte menneskeskapte strukturer kan brukes til hvile og næringssøk, er de lite egnet som hekkeområder grunnet nærhet til aktivitet og støy. Det er ikke påvist viktige hekkeforekomster i selve planområdet, men fuglelivet i nærområdet kan påvirkes noe negativt. Samlet sett vurderes tiltaket å ha begrenset negativ konsekvens for fugl, særlig knyttet til redusert habitatkvalitet og mattilgang.

6.5 Klimagassutslipp

Innvirkningen planforslaget har på klimagassutslipp har vært konsekvensutredet. Rapporten er utarbeidet av HRP den 26.05.2025 og ligger vedlagt. En oppsummering av rapporten følger også under.

Konsekvensutredningen viser at begge planalternativer for Stokmarknes Miljøhavn medfører svært alvorlig konsekvens for klimagassutslipp, med over 100 000 tonn CO_2-ekvivalenter hver. Alternativ 1 (dette planforslaget) har imidlertid kun 8 % høyere totale utslipp enn alternativ 0 (gjeldende plan), til tross for økt utbygging. Dette kan hovedsakelig tilskrives at 0-alternativet allerede innebærer omfattende utfylling i sjø og utbygging av industri som må ses i sammenheng med at 1-alternativet vil ha lavere utslipp fra energibruk i drift takket være en planlagt energisentral basert på overskuddsvarme.

For øvrig er det betydelige usikkerheter knyttet til fremtidige utslipp, særlig fordi det ennå ikke er klart hvilke virksomheter som skal etableres og hvordan disse vil operere. Planen vil ha stor innvirkning på kommunens utslippsprofil, med økt andel fra industri og sjøfart, og redusert andel fra veitrafikk. Flere mulige avbøtende tiltak er identifisert, men ikke inkludert i beregningene. Oppsummert går de avbøtende tiltakene ut på følgende:

- Massetransport: Større andel massetransport med lastebåt og bruk av elektriske lastebåter fremfor fossil

- Materialer: Bruk av lavutslippsmaterialer
- Energi i drift: Økt solcelleproduksjon og inngå avtale om kjøp av opprinnelsesgaranti for innkjøp elektrisitet
- Industri: Bruk av alternative energikilder til driftsprosesser, som elektrisitet og bioenergi fremfor fossilt brensel. Etablere rutiner og systemer for å oppdage og begrense lekkasjer fra metan og kuldemedier
- Transport: Øke andel gods som fraktes sjøveien fremfor vei og luft. Erstatte fossilt drivstoff med mer miljøvennlige alternativer

6.6 Friluftsliv og rekreasjon

Planområdet og tilgrensende områder er allerede regulert til næring og industri. Endringen som planforslaget legger opp til medfører at et mindre gjenværende område i sjø mellom eksisterende planer blir utfylt. Det blir også en mindre utvidelse av fyllingen i sjø mot nord, men fortsatt innenfor gjeldende planområde. Utvidelsen er begrenset i omfang hvor den største delen av utvidelsen skjer i sjø mellom eksisterende næringsområder. Utvidelsen medfører ingen endring av innbyggernes tilgang til strandareal og ingen større reduksjon på tilgjengelig sjøareal vurdert opp mot tilgjengelige arealer i sjø.

6.7 Trafikkforhold

Tilhørende Trafikkanalyse til plansaken viser at trafikkmengden på, og rundt, planområdet vil øke som følge av full utbygging av Miljøhavna. Dette påvirker også trafikksikkerheten i området ettersom økt trafikk isolert sett vil øke sannsynligheten for uønskede hendelser. Det anbefales at det nye krysset ved fylkesveien, som skal gi adkomst til Miljøhavna, verifiseres for å sikre at det er dimensjonert for den forventede trafikkmengden, slik at det ikke utgjør en risiko for trafikksikkerheten. Siktforholdene i området vurderes som generelt gode, og terrenget er flatt uten betydelige visuelle hinder. Det anbefales likevel en nærmere faglig vurdering av siktforholdene i det nye krysset for å sikre at kravene i gjeldende håndbøker oppfylles, og at den prosjekterte løsningen er tilpasset de beregnede trafikkmengdene.

Tilretteleggingen for myke trafikanter er i dag begrenset på grunn av manglende gang- og sykkelanlegg og fravær av sikre krysningspunkt over fylkesveien. Det finnes ingen sammenhengende løsning mellom nærmeste bussholdeplass og planområdet. Planen legger til rette for gang- og sykkelløsninger ved nytt kryss, men en rest-strekning langs fylkesveien forblir uten tilrettelegging. For kollektivreisende fra Stokmarknes vil derfor deler av gangstrekningen fortsatt være utrygg. Selv med internt fortau i planområdet oppnås ikke et helhetlig og trygt gang- og sykkelveinett langs fylkesveien uten større, regionale tiltak. Selv om tilgjengelige Strava-data viser at noe gang- og sykkeltrafikk forekommer langs fylkesveien, vurderes det at hovedtyngden av trafikken til Miljøhavna vil skje med bil, tungtransport eller komme via sjøveien. Det anbefales at trafikksikkerheten vurderes på nytt når aktørbildet, trafikkmønster og driftsforhold er bedre kjent.

6.8 Barn og unges interesser

Da det er ikke registrert særskilte interesser for barn og unge innenfor planområdet vil planforslaget heller ikke ha noen virkninger eller konsekvenser for befolkningsgruppen.

6.9 Universell tilgjengelighet

Planen sikrer universell tilgjengelighet i tråd med TEK17 og sikrer at alle uteområder og trafikkanlegg skal utformes slik at de tilfredsstiller krav til universell utforming.

6.10 Energibehov

Det legges opp til industrielle symbioser med allerede etablert industri på Børøya for å redusere det samlede energibehovet. Løsningene skal konkretiseres og tilpasses aktørbildet i senere fase.

6.11 ROS

ROS-analysen er gjennomført i tråd med DSBs veileder for Samfunnssikkerhet i arealplanleggingen, med enkelte prosjektspesifikke tilpasninger fra veileder for Helhetlig ROS i kommunen. Det er identifisert og kartlagt til sammen 69 uønskede hendelser. Av disse ble 28 vurdert til å være aktuelle for planområdet og risikovurdert for konsekvenser for liv og helse, stabilitet og materielle verdier. To hendelser ble vurdert til ubetydelige, da de har ikke konsekvens for de vurderte konsekvenstypene eller har ubetydelig konsekvens. I tabellen under vises en samlet fremstilling av den identifiserte risikoen som følge av tiltaket. Tallene i matrisen henviser til hendelsenes ID-nummer, med tilhørende plassering i risikomatrisen. Det henvises til ROS-analysen for utførlig informasjon.

			SANNSYNLIGHET		
			LAV	MIDDELS	HØY
		VEKT	(1)	(2)	(3)
KONSEKVENSER	HØY	(3)	16, 55, 64		
	MIDDELS	(2)	54	8, 14, 49, 56, 63	
	SMÅ	(1)	3, 26, 40, 59		13, 15, 18, 29, 41, 44, 50, 51, 52, 53, 57, 58, 60
	UBETYDELIGE	(0)	62	27	

6.12 Landbruk

Da det ikke er registrert dyrket eller dyrkbar mark innenfor området, vil planforslaget derfor ikke ha noen virkninger eller konsekvenser for landbruket.

6.13 Teknisk infrastruktur

Planen låser ikke alle tekniske løsninger, men legger opp til at vann, avløp, overvann, strøm, energiforsyning og øvrig teknisk infrastruktur skal tilpasses framtidige virksomheter når prosjektet detaljprosjekteres. Dette gir nødvendig fleksibilitet, ettersom endelig aktørbilde, arealbehov og driftsformer ikke er fullt avklart på reguleringsplannivå.

Eksisterende hovedtraséer for VA videreføres som grunnlag for videre utbygging, og nye stikkledninger og tilkoblinger må prosjekteres i forbindelse med konkrete tiltak. Overvann skal håndteres innenfor planområdet, med videreføring av prinsippene om lokal infiltrasjon og åpen fordrøyning der dette er praktisk mulig. Det må ved senere prosjektering dokumenteres at løsninger for vann, avløp og overvann har tilstrekkelig kapasitet og er tilpasset både eksisterende og framtidig bebyggelse.

Når det gjelder energiforsyning, er det kjent at nettkapasiteten i regionen er begrenset. Dette innebærer at større kraftkrevende etableringer kan være avhengige av nærmere avklaringer med netteier, eventuell trinnvis utbygging og/eller lokale energiløsninger. Planforslaget legger samtidig til rette for industrielle symbioser og energiløsninger som kan bidra til mer effektiv ressurs- og energibruk innenfor området.

Samlet vurderes planforslaget å ha håndterbare konsekvenser for teknisk infrastruktur, forutsatt at kapasitet, traséer og tilkoblingspunkter avklares nærmere i detaljprosjektering, byggesak eller eventuell senere detaljregulering. Planen gir dermed fleksibilitet for framtidig næringsutvikling, samtidig som nødvendige tekniske løsninger må dokumenteres før gjennomføring av konkrete tiltak.

6.14 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget ansees ha positive økonomiske konsekvenser for kommunen da Hadsel kommune i samarbeid med Stokmarknes Miljøhavn AS utvikler området med den hensikt å etablere næring og industri som vil kunne gi arbeidsplasser, økt tilflytting og økt attraktivitet i synergi med allerede etablert industri.

6.15 Konsekvenser for næringsdrivende

Planforslaget ansees å ha positive konsekvenser for næringsdrivende da det i kraft av planen vil tillates å etablere næring og industri innenfor området.

6.16 Interessemotsetninger

Planforslaget kan berøre ulike interesser, særlig knyttet til utfylling i sjø, naturmangfold, vannmiljø, landskap og friluftsliv. Området er samtidig sterkt preget av eksisterende industri- og havnevirksomhet, og planforslaget bygger videre på allerede regulert og delvis opparbeidet næringsområde. De viktigste interessekonfliktene er vurdert gjennom konsekvensutredninger og fagrapporter, og det er innarbeidet bestemmelser som skal redusere negative virkninger. Samlet vurderes interessemotsetningene som begrensede og håndterbare.

6.17 Avveining av virkninger

Virkningene av planen vurderes samlet sett som positive for kommunen, lokalbefolkningen og næringslivet i Hadsel generelt, og Stokmarknes spesielt. Planforslaget legger til rette for videreutvikling av et eksisterende industri- og havneområde, og kan bidra til nye arbeidsplasser, økt lokal og regional verdiskaping, mer effektiv godshåndtering og styrket sjøtransport. I et regionalt perspektiv vurderes tiltaket som viktig fordi Stokmarknes Miljøhavn kan utvikles som sentralhavn for Lofoten og Vesterålen, og fordi etableringen kan forsterke eksisterende industri- og næringsmiljøer på Børøya og i regionen.

Planforslaget har samtidig negative virkninger. Utfylling i sjø innebærer permanent omdisponering av marine arealer, og konsekvensutredningene viser noe negativ konsekvens for vannmiljø og begrensede negative virkninger for naturmangfold i sjø og fugl. Tiltaket vil også gi visuelle endringer i landskapet, økt trafikkbelastning og betydelige klimagassutslipp

knyttet til utbygging og framtidig aktivitet. Disse virkningene må tillegges vekt i den samlede vurderingen.

De negative virkningene vurderes likevel som akseptable sett opp mot planens formål og samfunnsnytte. Området er allerede regulert til, og delvis opparbeidet som, industri- og havneområde. Planforslaget innebærer derfor en videreutvikling av eksisterende næringsarealer, heller enn etablering av ny havne- og industrivirksomhet i et urørt område. Dette vurderes som en arealeffektiv løsning som kan redusere behovet for å ta i bruk nye arealer andre steder i regionen.

Det er videre lagt til grunn at negative virkninger skal begrenses gjennom planbestemmelser, miljøoppfølging og videre prosjektering. Dette gjelder blant annet krav knyttet til forurensning, støy, støv, kjemikaliehåndtering, overvann, trafikksikkerhet, hensyn til flysikkerhet og videre avklaring av teknisk infrastruktur. Det er også en sentral forutsetning at framtidig utbygging tilpasses aktørbildet og at løsninger for energi, transport og logistikk utvikles med sikte på mest mulig effektiv ressursbruk.

Etter en samlet avveining vurderes fordelene ved planforslaget å veie tyngre enn ulempene. Planen gir grunnlag for ønsket næringsutvikling, styrket regional havnefunksjon og bedre utnyttelse av eksisterende industriområde, samtidig som kjente negative virkninger er utredet og kan følges opp gjennom bestemmelser og senere prosjektering. Samlet vurderes planforslaget derfor å ha akseptable virkninger.

7 Innkomne innspill

Avsender	Dato	Oppsummering av merknad	Vurdering/kommentar
Offentlige myndigheter			
Avinor	07.10.2024	Hele planområdet ligger innenfor horisontalflaten, som er en høyderestriksjonsflate/hinderflate i restriksjonsplanen for Stokmarknes lufthavn, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H.420 og CS ADRDSN.J.475 gjeldende fra 29.03.2022. Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i områdereguleringsplanen: *Det må ikke etableres bygg, påbygg, anlegg eller konstruksjoner i strid med høyderestriksjonsflatene (horisontalflaten) i restriksjonsplanen for Stokmarknes lufthavn Skagen, dvs. ikke høyere enn kote 48,9 meter over havet. Dette gjelder også for kraner, skip og rigger som befinner seg i havne- og sjøområdene. Dersom det skal benyttes byggekraner over kote 48,9 meter over havet, må tiltakshaver utarbeide risikoanalyse etter anerkjent standard for å fastslå om det er akseptabelt med hensyn til flysikkerheten. Risikoanalysen skal sendes Avinor (post@avinor.no) som grunnlag til en eventuell dispensasjonssøknad til Luftfartstilsynet. Kommunen kan ikke gi rammetillatelse for bebyggelse/anlegg eller bruk av kraner, skip eller rigger over kote 48,9 meter over havet før det foreligger godkjennelse fra Avinor.* Planområdet er vurdert nedenfor med hensyn til byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen, jf. §§ 7-1, 7-2 og 7-3 i Forskrift om krav til lufttrafikktjenester og ytere av lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester (ATM/ANS) m.m. av 16.06.2022. BRA-krav for dette planområdet er gitt av navigasjonsanlegget VOR og er på kote 46 moh. Avinor ber om at følgende bestemmelser tas inn i områdereguleringsplanen: ***Krav til radiotekniske vurderinger*** *Ved etablering av alle nye bygg/påbygg/anlegg over BRA-krav på kote 46 meter over havet, skal tiltakshaver innhente en radioteknisk*	Tas til etterretning, forslag til planbestemmelser og retningslinjer innarbeides i planen.

		vurdering som skal godkjennes av Avinor. *Det samme BRA-kravet på kote 46 meter over havet gjelder for bruk av alle typer kraner samt oppankring av båter ved kaia. Ved overskridelse av dette BRA-kravet må tiltakshaver innhente en radioteknisk vurdering som skal godkjennes av Avinor.* *Mobilkran vil kunne benyttes med arm opp til 40 meter over terreng uten krav til separat radioteknisk vurdering.* Veiledning: Med søknad om radiotekniske vurderinger må det følge: • Bygg/påbygg/anlegg: Konkrete fasadetegninger, tegninger av tak, materialvalg, plassering og fasaderetning. • Kraner (både midlertidige og faste): Nøyaktig posisjon, løftediagram og størrelse på kranen. • BRA-krav for båter omfatter skrog og overbygg eksklusiv master og skorstein. Det kan ikke gis ramme-/igangsettingstillatelse for de aktuelle tiltakene før det foreligger positiv radioteknisk vurdering fra Avinor Etablering av nye bygg/anlegg i nærområdene til rullebanen kan skape uønsket turbulens, som vil være uheldig i forhold til flysikkerheten. Størrelsen og plassering av tiltakene vil være avgjørende med hensyn til turbulenspåvirkning for rullebanen. Avinor vil ikke tillate byggeprosjekter som forverrer turbulenssituasjonen ved Stokmarknes lufthavn Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i områdereguleringsplanen. ***Turbulensforhold ved Stokmarknes lufthavn*** *Det må ikke etableres tiltak som forverrer turbulenssituasjonen ved Stokmarknes lufthavn.* *Dersom en innledende vurdering viser en mulig risiko for økt turbulens, skal tiltakshaver* *besørge en mer detaljert turbulensanalyse, fra anerkjent leverandør. Dersom den detaljerte analysen viser en* *uakseptabel turbulensøkning, kan tiltaket ikke* *igangsettes/ gjennomføres/godkjennes.*	

		Følgende tas inn i tilhørende retningslinje: *Bygg, massedeponi, snødeponi, båter eller andre anlegg som vil få en høyde over rullebanen som er større enn 1/35-del av avstanden vinkelrett til rullebanens senterlinje eller dennes forlengelse med 2 km (basert på terskelhøyde), må forelegges Avinor for eventuell godkjenning. Dersom tiltaket ligger på terreng som er lavere enn rullebanen, skal tiltaket forelegges Avinor (post@avinor.no) dersom det i seg selv er høyere enn 1/35-del av avstanden vinkelrett til rullebanens senterlinje eller dennes forlengelse. Avinor vil kostnadsfritt gjøre en forenklet vurdering av mulige turbulenseffekter tiltaket kan ha på operasjoner med luftfartøy.* *Dersom Avinor finner at det er nødvendig med en mer detaljert turbulensanalyse, må tiltakshaver besørge og bekoste slik analyse fra anerkjent leverandør.* *Dersom Avinor ikke godkjenner tiltaket, kan tiltakshaver påklage/anke beslutningen til Luftfartstilsynet. Klagen/anken skal sendes via Avinor for kommentar.* Det er av stor betydning for Avinor at det ikke etableres farlig eller villedende belysning for flyoperasjoner på lufthavnen eller for personellet i kontrolltårnet, Det er særlig lys som på grunn av intensitet, utforming eller farge, som kan medføre en fare for flysikkerheten eller være villedende ved at de forhindrer eller vanskeliggjør riktig tolkning av flyplassbelysningen. Reklameskilt bør prosjekteres med dimmere. Det er avgjørende at belysningen rettes mest mulig ned mot bakken. Dette gjelder også for anleggsmaskiner/ lastebiler, kraner og bruk av flomlys i anleggsperioden. Av hensyn til flysikkerheten krever vi at det opprettes en skriftlig prosedyre med forhåndsvarsling av sprengningsarbeider, mellom kontrolltårnet ved Stokmarknes lufthavn og tiltakshaver. Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i områdereguleringsplanen: ***Sprengningsarbeider - Varsling***	

		Tiltakshaver skal av hensyn til flysikkerheten opprette en skriftlig prosedyre om forhåndsvarsling og samordning av sprengningsarbeider med kontrolltårnet ved Stokmarknes lufthavn. Av hensyn til flysikkerheten vurderer Avinor all ny virksomhet/aktivitet rundt en lufthavn som kan tiltrekke seg fugl. Det vil ved en lufthavn være en viss risiko for kollisjon mellom fly og fugl, såkalt birdstrike, som Avinor har som mål å redusere til et minimum. Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i områdereguleringsplanen: ***Forebyggende tiltak mot birdstrike ved Stokmarknes lufthavn*** *Tiltakshaver er ansvarlig for å gjøre risikoanalyse med hensyn til faren for birdstrike ved nye tiltak og ved vesentlig endring av eksisterende tiltak. Risikoanalysen skal i tillegg omhandle den samlede virkningen og belastningen av alle nye og iverksatte planer samt eksisterende arealbruk og hvilken betydning de har for flysikkerheten. Risikoanalysen skal inneholde forslag til avbøtende tiltak og oversendes Avinor (post@avinor.no) for vurdering og godkjenning. Det stilles krav om lukket avfallshåndtering.* *Avinor stiller krav om at tak og bygningskonstruksjoner utformes og driftes på en slik måte at det blir lite attraktivt for fugler å hekke der.*	
SVV	09.10.2024	Viser til at vegnormalene gjelder for alle offentlige veger. Det er nødvendig at det gjennomføres en trafikkanalyse. Aktuelle temaer i en trafikkanalyse kan være: • Hvor mye trafikk genererer det nye tiltaket • Hvor vil denne trafikken forplante seg i vegnettet • Om den økte trafikken gir noen trafikale konsekvenser for eksisterende vegnett – for eksempel kapasitetsutfordringer • Kryssvurderinger og kapasitet på disse • Tilgjengelighet og sikkerhet for ulike trafikantgrupper (kjørende og myke trafikanter, større kjøretøy)	Tas til orientering.

		• Redegjøre for omfang reisende fordelt på reisemiddel med input bl.a. hvordan det tilrettelegges for gående, syklende og kollektivreisende. • Trafikksikkerhetsutfordringer	
Universitetsmuseet, UiT	11.10.2024	Viser til sin uttalelse av 14.08.2020 til områdereguleringsplan for Stokmarknes miljøhavn hvor de hadde ingen merknader. Planområdet i sjø ble befart av UM i september 2019. Undersøkelsen påviste ikke automatisk vernete kulturminner eller andre funn av kulturhistorisk betydning innenfor tiltaksområdet til fremtidig industriutvikling. Utvidelse av sjøareal i planområdet mot vest ble også dekt av tidligere marinarkeologisk befaring. På grunnlag av befaringsresultatene har UM ingen merknader til endringsforslaget eller tiltak i sjø. Minner tiltakshaver om at dersom en i forbindelse med tiltaket skulle kommer over automatisk vernete kulturminner eller funn av kulturhistorisk betydning, skal arbeid stanses og UM varsles jfr. kulturminneloven § 8, 2. ledd	Tas til orientering.
Nordland fylkeskommune	05.11.2024	Fylkeskommunen ser allerede nå at et eventuelt planforslag vil kunne komme i konflikt med vesentlige regionale interesser, som gjelder fylkesveg. For å unngå konflikt bes tiltakshaver og kommune kontakte fylkeskommunens saksbehandlere om utforming av planforslaget på et tidlig tidspunkt, innen det legges til høring og offentlig ettersyn. Fylkeskommunen er tilfreds med valg av metode som beskrevet i planprogrammets kapittel 5.3. Fylkeskommunen forventer at foreslåtte avbøtende tiltak fra disse konsekvensutredningene blir tatt inn i planforslaget. På nåværende tidspunkt legges det frem følgende vegfaglige innspill til planarbeidet: • Plangrensen mot fylkesvegen må legges i senterlinjen av vegen. • Adkomst fra fylkesvegen og annet areal som blir omfattet av frisiktlinje og hensynssone må vises på plankartet,	Etter varslingsperioden ble det avholdt et dialogmøte med NFK for å avklare hva som skal legges til grunn for planarbeidet. Følgende ble avklart i møte: Nytt kryss skal etableres der den ligger i gjeldende plan. Det prosjekteres løsninger i tråd med N100 ut på fylkesvegen. Det skal varsles utvidet plangrense for å få med tilstrekkelig areal til kryssløsning og frisiktsone. NFK er opptatt av trafikksikkerhet, og ser for seg at det kan bli behov for både venstre- og høyresvingefelt. Fra kommunens side er det ikke ønskelig å utvide veien mot sør, da dette vil kreve utfylling i sjø. NFK er enig i at man skal forsøke å få til løsninger der dette ikke er

		og det skal knyttes bestemmelse til hensynsone frisikt. • Det må stilles rekkefølgekrav om at adkomsten er ferdigstilt, før det gis igangsettingstillatelse til andre tiltak innenfor planområdet. • Fylkesvegen skal være regulert med formålet «veg» og ha offentlig eierform. Eierformen skal framgå av både kart og bestemmelser. • Arealet mellom vegskulder og eiendomsgrensen, skal være regulert med formålet «annen veggrunn» og ha offentlig eierform. Eierformen skal framgå av både kart og bestemmelser. • Formålsgrensen for offentlig vegformål, skal følge eksisterende eiendomsgrenser, men med minimum avstand til skulderkant veg på 3 meter. • For dimensjonering av adkomsten vises det til Statens vegvesens sine håndbøker N100, «Veg og gateutforming», og V121, «Geometrisk utforming av veg- og gatekryss». Dimensjonerende kjøretøy må velges ut fra vegens funksjon og trafikkmengde. • Utforming av ny adkomstløsning inn til området, må baseres på vegnormalene, trafikktall og trafikkanalysen som skal gjennomføres. • Geometriske krav må være oppfylt både når det gjelder horisontalt og vertikalt plan. • Det må fremgå hvordan myke trafikanter ivaretas, og gang- og sykkelveg langs området må vises på plankartet. • Det må stilles rekkefølgekrav til at gang- og sykkelveg er ferdig etablert før oppføring av næringsbebyggelse. • Byggegrensene må komme frem enten på plankart eller i planbestemmelsene. Fylkeskommunen kan godta byggegrense på 40 meter, ønskes lavere byggegrense enn dette må det avklares med oss. Fylkeskommunen, ved avdeling for vegforvaltning, ønsker derfor å få	nødvendig. Det utarbeides utkast til veiløsning som sendes til NFK for gjennomgang og kommentering. Det kalles inn til nytt møte ved behov. NFK bekrefter at byggegrensen mot fylkesvegen kan settes til 30 meter i tråd med gjeldende plan. Kommunen ønsker å fjerne G/S-veg langs planområde, da det er usikkert om/når denne blir etablert. Fylkeskommunen ønsker at denne består langs fylkesvegen fram til broen. Angående rekkefølgekrav for etablering av adkomst før IG, vil ikke NFK kreve dette ettersom det er en fungerende adkomst til område i dag.

		planforslaget til gjennomsyn før det legges ut til offentlig høring. Dette for å unngå misforståelser/forsinkelser i planprosessen I forhold til automatisk fredete kulturminner vises det til innspill fra Norges arktiske universitet og Sametinget.	
Statsforvalteren i Nordland	08.11.2024	Gjennomført nedbygging av skjellsandholmen Storskjæret var uheldig for fugl. Det vil likevel være av interesse å innhente kunnskap om fuglers bruk av området i dag. Kommunen bør videreføre eksisterende bestemmelser når det blant annet kommer til forurensing, herunder støy, støv og håndtering av kjemikalier. Også gjeldende krav om håndteringen av overvann innenfor planområdet med lokal infiltrasjon og åpen fordrøyning bør videreføres. Kommunen bør i forbindelse med revisjonen se på muligheten for allerede på områdeplannivå å få innregulert blågrønne strukturer/rammer. Viser til pbl. §4-3 om utarbeidelse av risiko- og sårbarhetsanalyse. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt arealbruk. ROS-analysen må i dette tilfellet vurdere naturfare som følge av klimaendringer, herunder spesielt havnivåstigning og stormflo.	Tas til orientering.
Private			
Jan Hatløy	03.11.2024	Flere nye utbyggings- og friluftstiltak i Stokmarknesområdet vil i fremtiden ødelegge og forringe leveområder, og dermed ytterligere forverre levevilkårene, for oterbestanden. Foreslår at det i planbestemmelsene tas med et punkt som pålegger utbygger å kompensere for de ødeleggelsene leveområdene for oteren har blitt utsatt for.	Tas til orientering.

Merknader til begrenset høring

Avsender	Dato	Oppsummering av merknad	Vurdering/kommentar
Offentlige myndigheter			
Statens vegvesen	05.12.2024	Har ingen merknader ut over det som ble spilt inn i forbindelse med varsel om oppstart.	Tas til orientering.
Nordland fylkeskommune	07.01.2025	Fylkeskommunen, som vegeier og vegforvalter av fv. 82, er fornøyd med at innspill gitt ved oppstart er ivaretatt og at plangrensen er utvidet. Dette vil sikre en god og trafikksikker kryss- / adkomstløsning til planområdet.	Tas til orientering.

8 Vedlegg

- Vedlegg 1: Konsekvensutredning Stokmarknes Miljøhavn - metode og sammenstilling, HRP AS, datert 11.12.2025
- Vedlegg 2: Konsekvensutredning for vannmiljø og marint mangfold, Akvaplan Niva, datert 17.09.2025
- Vedlegg 3: Konsekvensutredning for Landskap, HRP AS, datert 18.09.2025
- Vedlegg 4: Konsekvensutredning for Klimagassutslipp, HRP AS, datert 26.05.2025
- Vedlegg 5: ROS- analyse Stokmarknes Miljøhavn, datert 10.04.2026
- Vedlegg 6: Rapport supplerende fugleundersøkelser, Abiona, datert 18.06.2025
- Vedlegg 7: Grunnundersøkelser, Rambøll, datert 26.11.2025
- Vedlegg 8: Trafikkanalyse, HRP AS, datert 12.06.2026
- Vedlegg 9: Vurdering av rekkefølgekrav om opparbeiding av gang- og sykkelveg langs fv. 82 – Stokmarknes Miljøhavn, HRP AS, 20.01.2025
- Vedlegg 10: Godkjent kryssløsning, Norconsult, 03.06.2025