Hadsel kommune
Et hav av muligheter

Saksutskrift

Arkivsak-dok.	24/03104-12
Saksbehandler	Øyvind Bjerke

Saksgang	Møtedato	Sak
Hovedutvalg teknisk	20.10.2026	97/26
Hadsel formannskap	22.10.2026	88/26

2. Høring, mindre reguleringsendring for områdereguleringsplan BØ37 Hadsel handelspark - Trollfjord AS

Hadsel formannskap har behandlet saken i møte 22.10.2026 sak 88/26

Møtebehandling/Votering
Formannskapet vedtok enstemmig innstillingen fra hovedutvalg teknisk.

Hadsel formannskaps vedtak
Kommunestyret slutter seg til vedlagte utkast til reviderte reguleringsbestemmelser og plankart for BØ37 områderegulering for Hadsel handelspark og legger dette ut til begrenset offentlig ettersyn i 6 uker. Hjemmel for vedtaket er plan- og bygningsloven § 12-14 tredje avsnitt.

--o0o--

Hovedutvalg teknisk har behandlet saken i møte 20.10.2026 sak 97/26

Møtebehandling/Votering
Hovedutvalg teknisk vedtok enstemmig kommunedirektørens innstilling.

Hovedutvalg teknisks innstilling
Kommunestyret slutter seg til vedlagte utkast til reviderte reguleringsbestemmelser og plankart for BØ37 områderegulering for Hadsel handelspark og legger dette ut til begrenset offentlig ettersyn i 6 uker. Hjemmel for vedtaket er plan- og bygningsloven § 12-14 tredje avsnitt.

--o0o--

Kommunedirektørens innstilling
Kommunestyret slutter seg til vedlagte utkast til reviderte reguleringsbestemmelser og plankart for BØ37 områderegulering for Hadsel handelspark og legger dette ut til begrenset offentlig ettersyn i 6 uker. Hjemmel for vedtaket er plan- og bygningsloven § 12-14 tredje avsnitt.

Vedlegg:

- Utkast til reviderte reguleringsbestemmelser
- Utkast til revidert plankart (korrigert for ny kart- og planforskrift og ny NPAD)
- Notat vedrørende Trollfjord AS ønske om forenklet planendring (Trollfjord AS)
- Notat – Vurdering av krysningsbehov og tilrettelagt krysningspunkt (Norconsult)
- Handelsanalyse 2022 Stokmarknes (Vista Analyse)
- Befaring sept 2026 (Asplan Viak)
- Notat – Hadsel Handelspark (Norconsult)
- Høringsuttalelser 1. høring

Referanser i saken

- Kommunestyrets vedtak om å legge mindre reguleringsendring for områdereguleringsplan BØ37 Hadsel handelspark – Trollfjord AS på begrenset offentlig ettersyn i sak 149/24 den 12.12.2024
- Kommunestyrets vedtak 12/12-2019 i sak 47/19 Sluttbehandling, områdereguleringsplan BØ37 Hadsel handelspark på Børøya.
- Kommunestyrets vedtak 21.06.2023 i sak 43/23 Sluttbehandling, mindre reguleringsendring for BØ37 Hadsel Handelspark.
- Hadsel kommunestyrets vedtak av 21.03.2024 i sak 23/24 hvor det ble vedtatt at Trollfjord AS skal være Hadsel kommune sitt utviklingsselskap og hvor nærings- og utviklingsarbeid overføres til Trollfjord AS. Hadsel handelspark inngår i areal som overføres til Trollfjord AS fra Hadsel kommune, og frem til det er gjort ivaretar Trollfjord AS utvikling, markedsføring og salgsprosess for kommunen.

Bakgrunn

Trollfjord AS ønsker å få behandlet forespørsel om endring av reguleringsbestemmelsene i Hadsel handelspark for å legge til rette for behov og forventet utvikling, herunder salg av området. For å legge til rette for behovet ønsker Trollfjord AS at tillatte formål på området skal være kombinertformål med forretningsbebyggelse, næringsbebyggelse, tjenesteyting, samt friluftsformål.

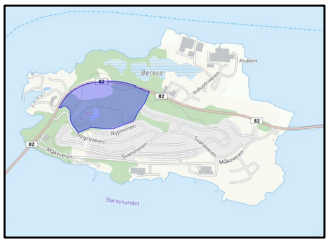
Saken har tidligere blitt lagt ut til begrenset offentlig ettersyn i KS sak 149/24, den 12.12.2024, hvor innspill i høringsrunden medførte behov for avklaringer på trafikale forhold. Planprosessen stoppet opp i påvente av avklaringer. Innspillene er gjennomgått under.

Det pågår parallelt en planendring på naboplanen BØ29, hvor det planlegges justering på trasé for gang- og sykkelvei, samt ny tilrettelagt overgang for myke trafikanter i dagens 50-sone på FV82 ved krysset mot Hegreveien (se Norconsults Notat - Vurdering av krysningsbehov og tilrettelagt krysningspunkt). Endring på BØ29, med ny kryssing av fv82 for myke trafikanter kan forbedre tilgjengelighet til handelsparken, ikke minst for myke trafikanter fra reiselivsanlegget på motsatt side av FV82, men også for myke trafikanter fra øst, ved at krysningen er betydelig nærmere enn dagens gangfelt ved Børøybrua. Tilknytningen mot BØ29 inngår også i rekkefølgekrav på BØ37.

Saksfremstilling

Kartutklipp:






Historikk:

- Områdereguleringsplanen ble første gang vedtatt 12/12-2019. Siden den gang er det etablert to tiltak, en bensinstasjon med vaskehall og en verkstedbygning.
- Hensikten med områdereguleringen var/er å regulere til næringsformål og friluftsformål i område som er formålsavsatt til slikt i kommuneplanens arealdel 2014-2026.
- Det ble siden behandlet og vedtatt mindre reguleringsendring i Kommunestyrets vedtak 21.06.2023 i sak 43/23, som endret bestemmelser på tillatte formål.
- Formannskapet valgte å selge noe av den østlige delen av friluftsområdet til næring[1]. Hadsel kommunestyre vedtok imidlertid å stanse planprosessen for dette området i vedtak av 24.10.2024 i sak 108/24. Friluftsområdet er derfor fortsatt som før, og vil heller ikke berøres av denne planendringen.

Aktuelle planbestemmelser som søkes endret (sitat):

Følgende gjeldende planbestemmelser ønskes endret (nytt forslag lengre ned):

- 1 planens hensikt:
  «Områderegulering for Hadsel handelspark har til hensikt å regulere til næringsformål og friluftsformål i område som er formålsavsatt til slikt i kommuneplanens arealdel 2014-2026. I medhold av plan- og bygningsloven 2008 jf. § 12-7 gjelder disse reguleringsbestemmelsene for det området som på plankartet er avgrenset med reguleringsgrense.»

- 4.1.5 bokstav b):
  «Følgende kombinerte formål tillates: Forretninger herunder plasskrevende varehandel, kontor, lager, tjenesteyting og industri.»

- 4.1.5 bokstav g) estetisk utforming:
  «Alle bygg og tiltak skal gis en god materialbruk og en god utforming tilpasset omkringliggende omgivelser. Det skal vurderes grønne tak på bygninger innenfor planområdet og vurderingen må fremkomme i byggesøknad.»

- 5.1 rekkefølgebestemmelser bokstav b):
  «Utbyggingsrekkefølge for næringsbygg: Det skal bygges ut fra vest mot øst, og det tillates midlertidig anleggsvei fra Hegreveien, jf. nr. 4.1.5 bokstav j.»

- I tillegg kommer det forslag fra innspillsrunden at det endres og legges til bestemmelser, som beskrives nærmere senere.

Plan- og bygningslovens krav om høring:

Trollfjord AS søker om endring av eksisterende plan etter Plan- og bygningslovens §12-14 andre ledd. Jf. pbl. § 12-14 Endring og oppheving av reguleringsplan, jf. andre og tredje avsnitt (sitat): *«Kommunestyret kan delegere myndigheten til å treffe vedtak om endringer i reguleringsplan når endringene i liten grad vil påvirke gjennomføringen av planen for øvrig, ikke går utover hovedrammene i planen, og heller ikke berører hensynet til viktige natur- og friluftsområder.*

[1] Jf. formannskapets vedtak 9/6-2022 i sak 53/22

Før det treffes slikt vedtak, skal saken forelegges berørte myndigheter, og eierne og festerne av eiendommer som direkte berøres av vedtaket, og andre berørte, skal gis anledning til å uttale seg. Jf. for øvrig § 1-9»

Kommunedirektørens vurdering

Trollfjord AS forslag til endring av planen legger fortsatt til rette for kombinertformål på området, og på samme areal som tidligere. Arealet til friluftsformål forblir uberørt, slik at friluftsinteresser ikke berøres av denne endringen.

Forslaget fra Trollfjord AS åpner opp for mer variert bebyggelse på kombinertformålet enn det som tillates i dag, men strammer også inn ved at industri fjernes som arealformål fra området.

Det gjelder i dag krav om detaljregulering for nye tiltak, som kan medføre vesentlige virkninger for miljø og samfunn (4.1.5 bokstav o). Planstiller foreslår at dette videreføres i nytt forslag til bestemmelser. Før det kan tillates slike tiltak, må det dermed avklares om tiltaket kan få slike vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og derav detaljreguleringskrav.

Siden det forrige planvedtaket på områdereguleringsplanen BØ37 (21.06.2023) har det blitt vedtatt en ny kart- og planforskrift, med tilhørende endring i veilederen til forskriften og i feltkoder. For å tilpasse planen til dette må plankart og planbestemmelser korrigeres for å tilfredsstille forskriften. Vedlagte forslag til planbestemmelser og plankart følger opp dette.

Forslagsstillers forslag til endring i bestemmelser:

1. Planens hensikt

Kapittel 1. Planens hensikt ønskes endret til:
Områderegulering for Hadsel handelspark har til hensikt å regulere til kombinert bebyggelse og anleggsformål, herunder forretninger, næringsbebyggelse, tjenesteyting, samt friluftsformål. Hadsel handelspark skal bestå av publikumsrettet forretnings- og næringsvirksomhet av ulike slag jfr punkt 4.1.5. I medhold av plan- og bygningsloven 2008 jf. § 12-7 gjelder disse reguleringsbestemmelsene for det området som på plankartet er avgrenset med reguleringsgrense.

Kommunedirektørens vurdering:
Sammenlignet med gjeldende formulering på §1, er denne betydelig mer beskrivende og avklarende med tanke på hvilken aktivitet som ønskes på området, herunder at det ønskes publikumsrettet aktivitet. Det harmonerer også godt med at området er tenkt som handelspark.

4.1.5. b)

Trollfjord AS ønsker å endre bestemmelsen 4.1.5 bokstav b) til følgende:
Tillatte formål, jf. § 12-5 nr. 1:

Angitt bebyggelse og anlegg kombinert i samsvar med angitte bestemmelser (KBA) tillates, herunder:

- *Forretninger, herunder:*
  - *Plasskrevende varehandel*
  - *Dagligvare*
- *Næringsbebyggelse, herunder:*
  - *Kontor*
  - *Bevertning*
  - *Lager*
  - *Bensinstasjon/vegserviceanlegg*
  - *Nærmere angitt næring, angitt som publikumsrettet næring.*

- *Bebyggelse for offentlig og privat tjenesteyting, herunder:*
    - *Nærmere angitt offentlig eller privat tjenesteyting, angitt som publikumsrettet privat tjenesteyting.*

Kommunedirektørens vurdering:
Bestemmelsen fremstår tydeligere enn eksisterende bestemmelse 4.1.5 b) fra 21.06.2023. Bestemmelsen er bygget opp etter ny kart- og planforskrift, hvor valg av underformålene forretninger, næringsbebyggelse og tjenesteyting avgrenses av de valgte arealformål under hvert underformål.

Planen legger fortsatt opp til kombinertformål med forretninger, næring og tjenesteyting. Det legges opp til noe bredere muligheter for bebyggelse på området i nytt forslag, hvor det er dagligvare, bevertning, bensinstasjon/vegserviceanlegg og nærmere angitt næring som er nye elementer på planområdet. Samtidig strammes det inn ved at industri fjernes som planformål på planområdet.
Under følger egen vurdering på arealformål:

Dagligvare
Nye attraktive arealer for dagligvareforretning er etterspurt i Hadsel, hvor Trollfjord AS selv sier at de har kjøpere dersom Hadsel handelspark blir åpnet for det i områdereguleringsplanen.

Dagligvareforretning vil kunne gi økt trafikk til området, sammenlignet med de tidligere arealformålene i planen. For å kunne vurdere konsekvenser av dette, og eventuelle avbøtende tiltak, har planstiller innhentet vedlagte faglige notat for å belyse dette i rapport fra Norconsult AS (datert 03.09.2026).

Norconsult skriver at «*det er stilt spørsmål om tilrettelagt krysningspunkt kun ved Kysthotellet er tilstrekkelig for å håndtere myke trafikanters tilgang til planområdet, da det ikke legges opp til krysningspunkt av fylkesveg 82 i den østre enden av Handelsparken. Statens vegvesen har tidligere gjort en vurdering av området på østsiden av Handelsparken i forbindelse med behandling av søknad om nedsatt fartsgrense. Søknaden ble avslått på grunnlag av at få, om noen, har behov for å krysse vegen i 80-sonen.*» Det med bakgrunn i at det ikke er etablert boligområder på nordsiden av fylkesvegen, noe som minimerer behovet for kryssing, noe Norconsult også slutter seg til i sin vurdering av 3.september 2026.

Norconsult vurderte videre at eventuelle gangreiser fra øst (industriområdet og miljøparkområdet) til Handelsparken sannsynligvis «*finner sted i løpet av arbeidsdagen, og dette vurderes som begrenset, da avstandene mellom virksomhetene og Handelsparken er relativt store, og det fremstår som lite attraktivt å gå fram og tilbake for korte ærende*r.»

Norconsult konkluderte at de vurderer *«…behovet for kryssing over fv. 82 ved Handelsparkens østre ende som sterkt begrenset, og et tilrettelagt krysningspunkt i 50-sonen ved Kysthotellet som en hensiktsmessig og trafikksikker løsning for å håndtere myke trafikanters tilgang til Handelsparken. Det forventes et såpass begrenset omfang av myke trafikanter fra øst langs fv. 82 at det ikke tilsier behov for mer omfattende kryssingstiltak i øst.*

Krysningspunktet i vest vil etablere en definert og oversiktlig kryssingsmulighet knyttet til eksisterende og planlagte gangforbindelser, samtidig som tiltaket står i et rimelig forhold til det forventede antallet kryssende.»

Det er som nevnt tidligere pågående prosess for endring av BØ29, som regulerer trafikale løsninger vest for BØ37. Det er lagt inn rekkefølgebestemmelser som ivaretar dette.

Norconsult har i et tidligere notat av 13.06.2025 (vedlagt), gjort en vurdering på kapasitet i kryss mot FV82 ved nye arealformål, herunder dagligvare og bensinstasjon på området. Ved å ta utgangspunkt i Asplan Viaks trafikkanalyse fra 2019, og legge til forventet turproduksjon fra nye arealformål (økning i ÅDT på 400), vurderer Norconsult at økningen ikke vil kunne gi kapasitetsutfordringer i krysset. Norconsult oppsummerte at «*slik krysset er utformet og bygd har krysset god restkapasitet til å avvikle den økte turproduksjon*». Det gjøres oppmerksom på at endring av fartsgrenser ble avslått av Statens vegvesen, slik at denne delen av notatet ikke lengre fremstår aktuelt.

Planstiller har, med innhentet dokumentasjon, tydeliggjort at foreslåtte løsninger fremstår forsvarlige, også ved etablering av dagligvareforretning på området.

Bevertning
Bevertning er et nytt arealformål på området, men kan være et naturlig arealformål å ha på en handelspark. Bevertningsvirksomheter kan medføre noe trafikk fra besøkende og varelevering, hvor det bør sees på hvorvidt det kan påvirke veier, parkering og sikkerheten for myke trafikanter nevneverdig. Trafikkomfang til denne typen virksomhet forventes å være forholdsvis lik det som allerede ligger av arealformål i dagens vedtatte BØ37, og det antas at dagligvare er mer dimensjonerende for trafikale behov i området.

Bensinstasjon / vegserviceanlegg
Formålet regulerer inn den allerede etablerte bensinstasjonen og vaskehallen på GBnr 64/425. Dette er et eksisterende element på området, men som nå planlegges regulert inn i områdereguleringsplanen.

Bensinstasjonen og vaskehallen er hensiktsmessig plassert tett mot etablert kryss mot FV82, slik at trafikk til og fra stasjonen ikke behøver kanaliseres gjennom øvrige deler av planområdet. Utbygging av handelsparken, i tråd med eksisterende plan eller omsøkt planendring, kan sannsynligvis øke trafikken til bensinstasjonen noe, sammenlignet med dagens trafikk. Dette som følge av at flere vil kunne ha andre ærender på handelsparken, og benytter bensinstasjonen og / eller vaskehallen i denne sammenhengen. Trafikale løsninger er regulert for å håndtere trafikk til og fra handelsparken, og notat fra Norconsult viser at krysset mot FV82 har god kapasitet til planendringen.

Nærmere angitt næring
I ny kart- og planforskrift er «annen næring» nå erstattet av «nærmere angitt næring». Arealformålet må angis nærmere i bestemmelser. For dette planområdet ønskes formålet å innbefatte publikumsrettet næring, noe som også plukker opp hensikten i foreslått planbestemmelse 1.

Nærmere angitt offentlig eller privat tjenesteyting
Eksisterende områdereguleringsplan har «tjenesteyting» som tillatt formål. Dette er en forholdsvis uspesifisert og bred kategori.

I ny kart- og planforskrift er overordnet arealformål «bebyggelse for offentlig eller privat tjenesteyting», som omfatter virksomheter som driver med salg av tjenester som hovedvirksomhet, men som også kan drive med salg av varer som bigeskjeft.

Det er flere underformål her, hvor det for BØ37 er spesifisert «nærmere angitt offentlig eller privat tjenesteyting» som aktuelt. Formålet omfatter bebyggelse eller anlegg for offentlig eller privat tjenesteyting som er nærmere angitt i bestemmelser.

Tjenesteyting for området er ment som mer typisk kunderettet «produksjon», som innbefatter publikumsrettet privat tjenesteyting.

4.1.5.
Avinor AS ønsker at det legges til en ny bestemmelse i områdereguleringsplanen om forebygging av birdstrike. Kommunedirektøren foreslår at denne legges inn under 4.1.5 som egen bokstav. Se under avsnittet høringsuttalelser for utdypende informasjon. Forslaget fra Avinor AS tas inn uten korreksjoner (sitat):

«Forebyggende tiltak mot birdstrike ved Stokmarknes lufthavn

- *Tiltakshaver er ansvarlig for å gjøre ROS-analyse med hensyn til faren for birdstrike ved de planlagte tiltakene. ROS-analysen 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. ROS-analysen 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.»*

g)
Kommunedirektøren foreslår endring i bestemmelse 4.1.5. g) angående grønne tak. Hensynet bak denne bestemmelsen var i utgangspunktet å tilgjengeliggjøre tak for hekking for fugl.

Ved utlegging til høring kom Avinor AS med uttalelse, som av kommunedirektøren vurderes å være i motstrid mot etablering av grønne tak i området. Avinor AS ønsker ikke at tak tilrettelegges for hekking for å begrense fare for birdstrike på flyplassen. Flyplassen er avhengig av å ha gyldig sertifikat for å drifte, hvor slike hensyn er viktig for å kunne opprettholde sertifikatet over tid.
Bestemmelse om grønne tak tas ut fra bestemmelser for å ivareta Avinors interesser og flysikkerhet i området.

4.2.1 c)
Statens vegvesen ønsker at formuleringen «*Den skal opparbeides i samsvar med teknisk plan godkjent av Statens vegvesen.*» endres til «Den skal opparbeides i samsvar med teknisk plan godkjent av Nordland Fylkeskommune».
Endringen reflekterer faktisk endring i ansvar for fylkesveier fra Statens vegvesen til Nordland fylkeskommune og fremstår uproblematisk å justere.

5.1 Utbyggingsrekkefølge
Trollfjord AS ønsker å få fjernet bestemmelsen 5.1 bokstav b). «*Det vurderes at Det skal bygges ut fra vest mot øst, og det tillates midlertidig anleggsvei fra Hegreveien, jf. nr. 4.1.5 bokstav j*.» Bakgrunnen for å fjerne denne er at hensikten med utbygging fra vest mot øst var å føre til gradvis nedbygging av terrenget, men her er allerede hele terrengarbeidet utført. En annen hensikt med bestemmelsen kan være ønsket om å hindre spredt utbygging, som kan skape hinder for større utbygginger. Trollfjord AS har interesse av god plassering av etablerere for å utnytte området godt i hht planen. Bestemmelsen fremstår overflødig og anbefales fjernet.

5.1 Tilrettelagt kryssing av FV82
For å følge opp kompenserende tiltak i trafikknotat av 03.09.2026 legges det inn rekkefølgebestemmelse om at tilrettelagt kryssing av FV82 skal være ferdigstilt før det kan gis igangsettingstillatelse eller tillatelse i ett trinn for dagligvareforretning eller andre tiltak som kan medfører signifikant økning i antallet myke trafikanter i området KBA.

Generelt
I tillegg foreslås det justering av planbestemmelser etter ny kart- og planforskrift med veileder og ny NPAD. Dette på samme linje som foreslått endring av plankart.

Bestemmelse om parkering tilpasses mot nyeste vedtatte kommuneplanens arealdel. Det tillates også at kjeller / underetasje på bygg kan benyttes til parkering i tillegg til kun lager, som i nåværende planbestemmelse.

Handelsanalysens betydning for vurdering
Søkers forslag til nye planbestemmelser åpner opp for forretninger hvor både plasskrevende varehandel og dagligvarehandel tillates på planområdet, hvor plasskrevende varehandel er eksisterende forhold. I 2022 ble her utarbeidet en ny handelsanalyse på initiativ av kommunen jf. vedlegg, fordi den vi hadde ble ansett å være foreldet. Her fremgår bl.a. at:

- *Hadsel kommune har en underdekning på syv prosent for dagligvarer*
- *Butikker med stor arealflate og uten vindusflater ut mot gata er lite egnet for lokalisering i sentrum. Disse bør derfor kunne flyttes ut. Det gjelder også dagligvareforretninger som har daglige besøk av trailere med varetransport, noe som heller ikke er gunstig i sentrumsbildet.*
- *Samtidig viser det seg at folk handler dagligvarer i hverdagen uten at denne aktiviteten skjer sammen med annen aktivitet. Et attraktivt sentrum som stimulerer til bolyst byr på helt andre tilbud enn dagligvarer.*
- *Omsetning av dagligvarer er viktig og i all hovedsak foretrekker folk å handle mat nær bosted. En av ulempene med dagligvareforretninger er at de ikke bidrar til et attraktivt sentrumsmiljø.*
- *Areal- og plasskrevende handel i lave big-boxes er lite egnet for å stramme opp sentrum og gjøre det mer attraktivt. Det gjelder også dagligvareforretninger. Slike bygg egner seg langt bedre i egne handelsparker utenfor sentrum, slik Europris er lokalisert i dag. Men her burde flere slike bygninger og tilbud vært samlokalisert.*
- *De to dagligvareforretningene i sentrum har begge lukket fasade mot gateplan og gir svært liten eller ingen verdi til sentrum. Dette gjelder for de fleste dagligvareforretninger over hele landet.*
- *Det er ikke lenger slik at handel redder sentrum. Det er tjenester som redder sentrum.*

Endring av BØ37 er i stor grad i tråd med prinsipper i handelsanalysen fra 2022, hvor BØ37 er tenkt som handelspark utenfor sentrum.

Siden den gang er den ene av dagligvareforretningene i sentrum lagt ned, men hvor arealet benyttes til annet utadrettet formål i dag.

Trafikale forutsetninger
Med bakgrunn i Handelsanalysen og vedlagte fagnotat på trafikale problemstillinger, ser kommunedirektøren ingen åpenbare hindringer for å tillate dagligvare, og andre publikumsrettede virksomheter i tråd med bestemmelser, i Hadsel handelspark. Dette under forutsetning at det tilrettelegges med ny tilrettelagt kryssing av FV82 vest av planområdet til BØ37. Forslag til planbestemmelser er skalert deretter.

Innkomne merknader – 1. høring:
Gjeldende områdereguleringsplan BØ37 er allerede utredet for de formål som ligger inne i eksisterende plan, da den i sin tid ble vedtatt, inklusive en omfattende høring.

I kommunestyrets sak 149/24 den 12.12.2024 ble det vedtatt at planforslaget skulle bli lagt ut til begrenset offentlig ettersyn med hjemmel i pbl §12-14 andre og tredje

ledd. Høringsperioden var fra 06.01.2025 til 18.02.2025. Det kom inn totalt 7 uttalelser, hvor av 2 over fristen. Uttalelser følger saken som utrykte vedlegg. Hovedtrekkene i merknadene er referert nedenfor, med kommunedirektørens vurdering til 2.gangsbehandling.

Uttalelse fra Statens Vegvesen, 14.01.2025:

1. *De nye formålene vil kunne medføre en større arbeids- og besøksaktivitet enn det gjeldende bestemmelse legger opp til. Vi kan ikke se at det er gjort noen vurderinger av de trafikale forholdene eller eventuelle konsekvenser av disse.*
2. *Kommunens vurdering og konklusjon av vilkårene i pbl §12-14 annet ledd er følgende: «Planendringene i seg selv vurderes i liten grad å kunne påvirke gjennomføringen av planen for øvrig, ikke går utover hovedrammene i planen, og heller ikke berører hensynet til viktige natur- og friluftsområder.». Vi mener at vilkåret i bestemmelsen kun er gjengitt, og at det ikke er foretatt en tilstrekkelig konkret vurdering av endringen opp mot vilkårene. Kommunen bør dermed utdype vurderingen ved neste behandling av saken.*
3. *I bestemmelse 4.2.1 Kjøreveg (SV1), bokstav c), står det «…Den skal opparbeides i samsvar med teknisk plan godkjent av Statens vegvesen». Ansvaret for fylkesvegen ligger hos fylkeskommunen, og det vil følgelig være de som skal godkjenne en slik plan. Denne delen av bestemmelsen må fjernes, eller korrigeres til at det er fylkeskommunen som skal godkjenne slik plan.*

Kommunedirektørens kommentar:

1. Tas til etterretning. Kommunedirektøren følger Statens vegvesens vurdering av at nye formål i planforslaget kan medføre større arbeids- og besøksaktivitet enn det gjeldende bestemmelser legger opp til, og vil derfor gjøre vurderinger på de trafikale forholdene som grunnlag for planprosessen. Planstiller har levert trafikale notat for å belyse problemstillinger (vedlagt).
2. Tas til etterretning. Det gjøres ny vurdering i eget avsnitt.
3. Tas til etterretning, bestemmelsen endres i tråd med tilbakemeldingen.

Uttalelse fra Sametinget, 17.01.2025:

1. *Sametinget er tilfreds med at tiltakshavers aktsomhets- og meldeplikt etter kulturminneloven § 8 annet ledd er sikret i fellesbestemmelsenes punkt 3.1.1. Kulturminner, og har ingen øvrige merknader til nevnte reguleringsendring.*

Kommunedirektørens kommentar:

1. Tas til orientering.

Uttalelse fra Avinor AS, 14.02.2025:

1. *En betingelse for at en lufthavn er i operativ drift er at den innehar et gyldig sertifikat, noe Stokmarknes Lufthavn Skagen har fått. Planområdet ligger ca. 3,04 – 3,67 km vest-sørvest for landingsterskel til bane 08 (fra vest) ved Stokmarknes lufthavn.*
2. *Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Stokmarknes lufthavn Bestemmelser knyttet til høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Stokmarknes lufthavn er ivaretatt i planbestemmelsenes punkt 4.1.5 c) underpunkt i, jf. EASA-krav CS ADRDSN. H.415 og CS ADR-DSN.J.475 gjeldende fra 29.03.2022.*
3. *Bestemmelser knyttet til byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen er ivaretatt i planbestemmelsenes punkt 4.1.5 c) underpunkt ii og iii, 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.*
4. *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. Denne faren er mest kritisk ved avganger. I forbindelse med EU-regulativ nr. 139/2014 skal Avinor som flyplasseier overvåke en 13 km sone. Kravet er at lufthavnoperatøren skal overvåke lufthavnens nærområde for endringer i risikobilde i forhold til menneskelig aktivitet og endret bruk av områder. Erfaring viser at faren for birdstrike er størst da flyene ligger på ca. 2000 fot (ca. 600 meter), og lavere, over rullebanenivå. Det går en utflygingstrasé (sirkling) over planområdet. Med bakgrunn i dette ber Avinor om at følgende bestemmelse tas inn i områdereguleringsplanen:

   a. *Forebyggende tiltak mot birdstrike ved Stokmarknes lufthavn*
      i. *Tiltakshaver er ansvarlig for å gjøre ROS-analyse med hensyn til faren for birdstrike ved de planlagte tiltakene. ROS-analysen 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. ROS-analysen 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.*

5. *Med bakgrunn i at det nå gjøres utvidelse av reguleringsformål for Hadsel Handelspark henstilles det om å ta inn ny planbestemmelse knyttet til forebyggende tiltak mot birdstrike ved Stokmarknes lufthavn av hensyn til flysikkerheten, jf. punkt 4.*

Kommunedirektørens kommentar:

1. Tas til orientering.
2. Tas til orientering.
3. Tas til orientering.
4. Tas til etterretning. Planbestemmelsen tas inn i planbestemmelser. For å følge opp ønsket om at tak utformes og driftes på en slik måte at det blir lite attraktivt for fugler å hekke der, tas også bestemmelse om grønt tak ut av planbestemmelser.
5. Tas til etterretning.

Uttalelse fra Statsforvalteren i Nordland, 17.01.2025:

1. *Vi anbefalte i vår uttalelse av 2. mars 2023 kommunen å foreta en helhetlig vurdering av hvilke underformål som tillates innenfor BKB1, og stilte spørsmål ved om den da aktuelle endringen kunne gjøres etter forenklet prosess. Vi viste i denne sammenheng til at det er behov for å vurdere hva etablering av en dagligvarebutikk vil innebære når det gjelder trafikkavvikling og tilgang og sikkerhet for myke trafikanter. Dette står fortsatt ved lag.*
2. *I denne omgang finner vi også grunn til å bemerke at det er uheldig at tillatte formål innenfor et planområde endres gjentatte ganger, og i alle fall dersom dette skjer etter forenklet prosess.*
3. *Reguleringsbestemmelsen om estetisk utforming ønskes endret slik at kravet om at det skal vurderes grønne tak tas ut. Selv om kravet om å vurdere grønne tak ikke på noen måte sikrer at grønne tak blir etablert, ser vi det som ønskelig at bestemmelsen ikke endres. Oppfordringen om å vurdere grønne tak vil nok i praksis bli svakere dersom bestemmelsen tas ut.*

Kommunedirektørens kommentar:

1. Tas til etterretning. Ny vurdering av bruk av pbl §12-14 gjøres i eget avsnitt. Det er planstillers og kommunedirektørens oppfatning at planendringen er nødvendig for å tilrettelegge for faktisk behov for næringsutvikling på området. Planstiller har innhentet faglige notat for å belyse trafikale virkninger av omsøkt planendring.

2. Kommunedirektøren støtter i utgangspunktet Statsforvalteren i Nordlands syn på at det er uheldig med gjentatte endringer av arealformål på en plan. Det er imidlertid verdt å bemerke at næringslivets behov kan endres raskt i takt med marked og andre føringer. Disse endringer skjer ofte raskere på næringsområder enn f.eks. boligområder, og hvor også forvaltningen til en viss grad, innenfor lovens rammer, bør kunne ta dette med i betraktning ved vurdering på bruk av forenklet eller full planprosess etter pbl §12-14.
3. Tas ikke til etterretning. Avinor AS har kommet med uttalelse, som vurderes slik at den kan være i motsetning mot dagens bestemmelse om grønne tak i området. Bakgrunnen for det er at 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. Grønne tak kan ha positiv effekt på et estetisk nivå, men også for hekking for fugler. Avinor AS drifter Stokmarknes Lufthavn Skagen, hvor de er avhengige av gyldig sertifikat for å ha åpen lufthavn, hvor tiltak mot birdstrike i nærområdet kan være viktig i denne sammenhengen. Interessene ved å bevare og tilrettelegge for lufthavna vurderes som tyngre enn interesser ved å tilrettelegge for grønne tak på området. Det er videre tilrettelagt for blant annet fugler i dagens områdereguleringsplan ved hensynssonen bevaring naturmiljø. Lufthavna i området vurderes til å være av både lokal, regional og nasjonal betydning. Kommunedirektøren ser dermed ingen grunn til å gå imot Avinor AS i denne sammenhengen.

Uttalelse fra Nordland Fylkeskommune, 18.02.2025 (og 03.07.2024):

1. *Nordland fylkeskommune, som vegeier og vegforvalter av fv. 82, mener den foreslåtte planendringen påvirker trafikksikkerheten i så stor grad at full planprosess er nødvendig, jf. plan- og bygningsloven (pbl) § 12-14 første ledd. Dersom kommunen vedtar å tillate en endring av planbestemmelsens kap 1. planens hensikt og kap. 4.1.5 bokstav b) slik at det åpnes opp for mer publikumsrettet næring, vil dette kunne føre til en økning i trafikken og fotgjengeraktivteten. Fylkeskommunens bekymring er at myke trafikanter som kommer fra øst langs gang- og sykkelvegen vil forsøke å krysse fylkesvegen. Strekningen av fylkesveg 82 som går langs planområdet har fartsgrense 80 km/t, og en relativt høy daglig trafikkmengde med 4601 kjøretøy i døgnet, hvorav 8 prosent er lange kjøretøy (vegkart.no). Det er etablert gang- og sykkelveg på nordsiden av fylkesvegen. Langs planområdet er det ingen tilrettelagte krysningspunkter over fylkesvegen. Nærmeste krysningspunkt er like nord for Børøybrua. Basert på fartsgrensen vil det være vanskelig å tilrettelegge for trygg kryssing av fylkesvegen. Nye gangfelt anlegges ikke ved fartsgrense 60 km/t eller høyere, og tilrettelagte krysningspunkt anbefales ikke der hvor fartsnivået overstiger 65 km/t.*

   Det vises særskilt til fylkesplanens arealpolitiske retningslinjer:
   Kapittel 8.2 By- og tettstedsutvikling:
   b) Fortetting skal skje med kvalitet. Gjennom arealplanleggingen skal det legges til rette for god funksjonsblanding som fremmer trafikksikkerhet, barns lekemuligheter og stedets karakter
   l) Det skal legges til rette for gående og syklende gjennom et trafikksikkert og sammenhengende gang- og sykkelveinett.

   Dersom det skal tilrettelegges for publikumsrettet næring innenfor planområdet mener fylkeskommunen at kommunen må kunne vise til en gjennomførbar plan som ivaretar trafikksikkerheten, og da særlig myke trafikanters adkomst til planområdet. Slik saken foreligger nå, uten planer for å ivareta myke trafikanter, fraråder fylkeskommunen, som vegeier og vegforvalter av fv.82, kommunen å vedta foreslåtte endringer i planbestemmelsens kap. 1 planens hensikt og kap. 4.1.5 bokstav b).
2. *Plan- og bygningslovens § 12-14 andre ledd*

Fylkeskommunen gjør oppmerksom på at kriteriene i pbl § 12-14 andre ledd må være oppfylt før kommunestyret har myndighet til å treffe vedtak om endringer i reguleringsplan. En av disse kriteriene er «når endringene i liten grad vil påvirke gjennomføringen av planen for øvrig».
Ved fylkeskommunens forrige uttalelse stilte vi spørsmål til hvor vidt den omsøkte endringen hadde hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-14 andre ledd.

a. *Dette begrunnet med at området berører hensynet til et viktig friluftslivsområde. Plankartet er ikke endret, og denne uttalelsen vil også gjelde for endringen det nå søkes om.*
b. *Det går frem av oversendelsen at tiltakshaver ønsker tilrettelegging for datasenter, ved å tillate arealformålet «annen næring» under BKB1. Fylkeskommunen gjør oppmerksom på endringene i kart- og planforskriften som trådte i kraft 01.07.2025. Datasenter er nå et eget underformål til reguleringsplan og kommuneplanens arealdel.*

3. *Kulturminner*
Det er ingen kjente, automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet. I fellesbestemmelsene har kommunen videreført punktet om varslingsplikten dersom en skulle gjøre uventede funn av kulturminner, jf. kulturminneloven § 8, 2 ledd. Dette er positivt.

Kommunedirektørens kommentar:

1. Innspill om gjennomførbar plan, som ivaretar trafikksikkerheten, tas til følge. Planstiller har levert faglige notat / vurdering av trafikkløsninger med kompenserende tiltak, som ledd i å svare ut fylkeskommunens bekymringer på fagfeltet. Norconsult vurderer her at det ikke er boligområder nord for FV82, og avstanden er for stor fra industriområdet / miljøhavna til at fotgjengere vil rekke å benytte Handelsparken til småhandel, uten å benytte bilen. Mesteparten av trafikken av myke trafikanter ventes fra vestlig del av planområdet, herunder fra reiselivsanlegget og boligområdet via Hegreveien eller Måkeveien. Det er også et busstopp på begge sider av FV82 ved Hegreveien og Måkeveien. Det er anbefalt kompenserende tiltak ved å legge til rette for tilrettelagt kryssing over FV82 ved Hegreveien for bedre trafikksikkerhet i området. Dette vil også være et krysningspunkt som er nærmere Handelsparken enn dagens krysningspunkt ved Måkeveien.

   Det skal videre tilrettelegges for realistisk planlegging. Eksempelvis vil en bruovergang eller kulvert under FV82 innebære vesentlige kostnader, som ikke ligger i budsjetter hos kommunen, NFK eller Trollfjord AS. I tillegg vil disse medføre terrenginngrep. I vedlagte trafikknotat er det vurdert som tilstrekkelig med tilrettelagt kryssing vest av BØ37.

   Dagens kryss fra Hadsel handelspark mot FV82 er også vurdert med tilstrekkelig kapasitet for planendringen.
2. Tas til etterretning. Ny vurdering på bruk av pbl §12-14 ligger i eget avsnitt.
   a. Tas ikke til følge, siden friområdet ikke endres eller blir berørt av denne planendringen, hverken i plankart eller planbestemmelser. Det ble ikke noe av den foreslåtte planendringen av friområdet i tidligere planprosess, slik at dette viktige friområdet er opprettholdt og fortsatt er det i denne planendringen (se vedlagte forslag til plankart)
   b. Datasenter har nå blitt et eget arealformål etter at ny kart- og planforskrift trådte i kraft. Datasenter inngår ikke i de arealformål som er tiltenkt på kombinertformålet KBA. Tidligere har datasenter vært ansett å passe inn i industriformålet og / eller annen næring. Industriformålet er tatt ut av planen, mens annen næring er foreslått endret til nærmere angitt næring i tråd med forskriften. Hvor det er angitt at det skal være publikumsrettet næring. NACE-koder som retningslinjer ble blant annet benyttet for å gi føringer på at datasenter ikke var av de formål som

ønskes her. NACE-koder og retningslinjer, foreslått i forrige utsending til høring, kan nå fjernes.

3. Tas til orientering.

Uttalelse fra Jens Are Johansen, 19.02.2025:

1. *Fra politisk hold i kommunen er det foreslått å endre reguleringsplanen BØ37, hvor det tas sikte på å endre planbestemmelse og tillate detaljhandel på område regulert til næringsformål, uten at det er vurdert evnt. konsekvenser som følge av økt trafikk. Området er allerede svært trafikkfarlig og er lokalisert til en kurve/sving på vestsida av Fv 82. Slik jeg oppfatter kunngjøringa av planforslaget med anførsler av bl a friluftsområder mv, anser jeg dette som et forsøk på å ta bort fokus fra fakta i saken. Det bør være kjent fra noen år tilbake at myndighetene er skeptiske til etablering av detaljhandel utenfor sentra. I Hadsel har dette vært forsøkt på Børøya uten særlig hell.*
2. *Politikerne tar ikke inn over seg at Sentrum i kommunesentret holder på å bli brakklagt. Skal det legges til rette for økt trafikk i området må planen endres og omfatte hele arealet fram til vegkrysset Fv82/Måkeveien/Børøybrua. Slik trafikksituasjonen i området er nå er det «på livet laus» for personer som skal gjøre bruk av busskuret på østsida av fylkesveien, ved kryssing av veibanen/Fv82 og djupe grøfter. At det ikke allerede har skjedd trafikkuhell i området er bare flaks. Det er derfor bra at overordna myndigheter, Statens vegvesen og Fylkeskommunen som forvalter og veieier er på banen, og ikke vil tillate slik enkel behandling av en viktig sak.Fjellknausen på oversida av fylkesveien må sprenges ned og fortau anlegges som forutsatt i gjeldende reguleringsplan. At man uten videre går på den ene «blemmen» etter den andre i saker som overordna myndigheter blir nødt til å gripe inn i, er ingen tilfeldighet. Det utvises arroganse i forhold til etablert lovverk, og kommunen forsøker å trosse seg fram.*

Kommunedirektørens kommentar:

1. Tas til orientering. Planstiller har levert inn faglig notat på trafikale forhold (vedlagt) som grunnlag for videre planprosess. Det gjøres ny vurdering av bruk av pbl §12-14 i eget avsnitt.
2. Tas til orientering. Det pågår prosess på tilstøtende reguleringsplan BØ29, som omfatter trafikale løsninger utenfor Hadsel handelspark, herunder ny tilrettelagt kryssing av FV82 i etablert 50-sone. Det settes rekkefølgebestemmelser i BØ37 for å ivareta dette.

Uttalelse fra Børøya Boligforening, 12.03.2025:

1. *I forbindelse med NL Invest sine planer om utvidelse av Handelsparken kom det frem at kommunen tidligere har vedtatt at det skal lages gang- og sykkelvei på sørsiden av fylkesvei 82 fra handelsparken og til moloen som går fra Børøya og til Hadselbrua. Et kostbart og inngripende tiltak i friarealet hvor en rekke fuglearter hekker. Ny fjerning av masser mellom fylkesveien og bebyggelsen i Lomveien og Grågåsveien vil være et betydelig naturinngrep og føre til økt trafikkstøy og forurensning i boligområdet. Vi foreslår at bedring av trafikksikkerheten løses på følgende måte dersom en tar utgangspunkt i de trafikale forholdene i hele industriområdet på nordsiden av Børøya.*
    a. *Fartsgrensen reduseres fra 80- til 50 km/time fra Kysthotellet til moloen.*
    b. *Det etableres fotgjengeroverganger over fylkesveien der Hegreveien, veien fra Handelsparken, Industriveien og Måkeveien ved moloen møter fylkesveien.*
    c. *Gang og sykkelveien på nordsiden av fylkesveien forlenges fra busstoppet ved industriveien og frem til moloen.*
2. *Etter vårt syn er farten på denne veistrekningen uforsvarlig høy. I tillegg til tre sideveier i 80-sonen kommer det en etablert og godkjent sti ned fra boligområdet til krysset mellom Industriveien og fylkesveien. Det er stor trafikk*

av tunge kjøretøy som bruker lang tid både ved oppbremsing og for å komme opp i hastighet.

3. *Antallet arbeidsplasser i Industriområde nord har økt mye de siste årene. Ser en på utvidelsen av miljøhavna som nå er i gang, ligger det an til at aktiviteten vil øke ytterligere i årene som kommer. Forslaget vårt vil bedre de trafikale forholdene uten å ødelegge natur og bolyst i området.*
4. *Dersom en i denne omgang bare vil løse de trafikale problemene knyttet til Handelsparken er vårt forslag:*
    a. *En kort gang- og sykkelsti føres ut fra vestenden av Handelsparken mot Hegreveien. En har da gang- og sykkelvei på begge sider av fylkesveien i dette området og kan knytte dem sammen med en fotgjengerovergang. Dette vil da være i dagens 50 sone. Myke trafikanter enten de kommer fra Stokmarknes, Kysthotellet eller Børøya kan da trygt benyttes denne veien når de skal til Handelsparken. Ved å senke hastigheten fra 80 til 50 i ca. 1,5km øker den rene kjøretida med ca. 30 sek. Altså ikke all verden.*

Kommunedirektørens kommentar:

1. Tas til orientering. Forslag om planendring av BØ37 for NL Invest sine planer ble stanset av kommunen selv, slik at friluftsformålet i BØ37 fortsatt ligger uforandret. Den nevnte G/S-veg fra Handelsparken og til molo er kun lagt inn som fremtidig gang/sykkelvei i kommuneplanens arealdel. Denne har liten relevans for BØ37 på Handelsparken på nåværende tidspunkt. Det er ikke vedtatt at denne faktisk skal bygges, men arealdelen legger til en viss grad til rette for muligheten på et overordnet nivå. Denne G/S-vegen ligger ikke inne som del av trafikale vurderinger for Handelsparken på nåværende tidspunkt.
    a. Kommunen har forsøkt å få redusert fartsgrensen på hele og deler av denne strekningen, men myndigheten for fastsettelse av fartsgrenser har vurdert at dette ikke er å anbefale.
    b. Tas til orientering. Tilrettelagt kryssing av FV82 ved Hegreveien er noe som det jobbes aktivt med å regulere for, samt etablere i pågående prosess for å endre på BØ29. En slik løsning vil kunne tilrettelegge bedre for myke trafikanter til og fra Handelsparken, men også fra reiselivsanlegget på motsatt side av FV82, samt at busstopp blir mer tilgjengelig fra begge sider. Det foreslås rekkefølgebestemmelse i BØ37 for å sikre løsning. De to andre forslagene anses ikke relevant for BØ37.
    c. Den nevnte G/S-veg ligger i reguleringsplanen BØ24, og har i utgangspunktet ikke noe med Handelsparken å gjøre.
2. Tas til orientering. Den nevnte stien har i utgangspunktet ikke noe med Handelsparken å gjøre, men det orienteres om at det fra kommunens side ikke er tatt stilling til stien. Den har derfor ikke status som godkjent eller behandlet på noen måter fra kommunens side.
3. Innspillet har i utgangspunktet lite eller ingen relevans for BØ37 for handelsparken.
4. Tas til orientering. Det jobbes aktivt med BØ29 for å justere noe på trasé for G/S-veg, samt tilrettelegge for kryssing av FV82 ved Hegreveien. Hadsel kommune har allerede forsøkt å få endret fartsgrensen uten hell.

Avklaring om tiltaket kan gå etter forenklet prosess:

Trollfjord AS har spurt kommunen om endringen kan gjøres gjennom bruk av PBL §12-14 andre og tredje ledd, som innebærer forenklet prosess. Saken ble sendt til offentlig ettersyn med dette som utgangspunkt. Høringsuttalelser fra overordnede høringsinstanser peker på at det bør gjøres en mer grundig vurdering av dette ved ny behandling av planen. Det bør som grunnlag for vurderinger foreligge forbedret kunnskapsgrunnlag, og vurdering av konsekvenser, samt eventuelle avbøtende tiltak, for omgivelser.

I dette tilfellet har det i tidligere planprosesser for gjeldende områdereguleringsplan BØ37 blitt avklart en rekke nødvendige forhold for de arealformål som allerede ligger i gjeldende områdereguleringsplan. Slik høringsuttalelser tolkes er det ikke først og fremst dette som bes vurdert nærmere. I utgangspunktet er det konsekvenser av de nye arealformålene som må vurderes oppimot pbl §12-14 annet ledd. Det er spesielt hvilke konsekvenser dagligvare kan ha for trafikksikkerhet som nevnes spesifikt i uttalelser. Som ledd i håndteringen av tilbakemeldinger har Trollfjord AS levert to faglige trafikale notater for å belyse trafikale virkninger og med foreslåtte tiltak, som oppdaterer kunnskapsgrunnlaget for ny vurdering.

Pbl §12-14 og bakgrunnen
Hovedregelen
Utgangspunktet ved reguleringsendring er at samme regler gjelder som for utarbeiding av ny plan (pbl §12-14 første ledd).

Unntaket
Pbl §12-14 andre ledd setter opp unntak fra hovedregelen, dersom flere vilkår er oppfylt:
«*Kommunestyret kan delegere myndigheten til å treffe vedtak om endringer i reguleringsplan når endringene:*
- *i liten grad vil påvirke gjennomføringen av planen for øvrig,*
- *ikke går utover hovedrammene i planen, og heller*
- *ikke berører hensynet til viktige natur- og friluftsområder.*»

Reguleringsplaner forstås som både områderegulerings- og detaljreguleringsplaner. Endring forstås som både endring, men også utfylling av planen.

Hensikten med lovendringen i 2017, som endret på begrepet «mindre reguleringsendringer» i PBL §12-14, var å gi et romsligere handlingsrom for forenklet planendring. I forarbeidet for lovendringen, Prop. 149L (2015-2016), står blant annet at «*dagens regler oppleves som for omfattende for de mindre og ukontroversielle sakene*» og at «*kommunen i større grad enn i dag skal kunne anvende et planfaglig skjønn ved vurderingen av hvilke endringer som kan gjennomføres etter de enklere saksbehandlingsreglene.*»

Ifølge følgende sitater fra Prop. 149L (2015-2016) og departementets veiledning utdypes det noe hva som legges i dette:
- «*Hva som ligger i at endringene «i liten grad vil påvirke gjennomføringen av planen for øvrig og heller ikke går ut over hovedrammene i planen» må vurderes av kommunen konkret i det enkelte tilfellet. Justering av grenser og arealformål vil som tidligere kunne være aktuelt. Det kan også være mulig å gjøre endringer i arealformål. Det må imidlertid i den konkrete vurderingen tas hensyn til hva slags tiltak det gjelder og hvilke interesser som blir berørt.*»
- «*Departementet mener det også i større grad må gjøres en planfaglig og praktisk vurdering her, og at det legges vekt på konsekvensene for omgivelsene og behovet for en bredere medvirkning.*
- *Slik departementet ser det, bør et avgjørende utgangspunkt for vurderingen være om endringene må betraktes som i vesentlig grad omstridt eller konfliktfylt, og derfor krever bredere medvirkning og grundigere behandling. Dersom endringen ikke er av en slik karakter og den også ligger innenfor planens hovedramme, vil endringen kunne anses å være av en slik art at prosessen kan forenkles. Dette gjelder selv om det foreligger protester fra naboer eller andre berørte.*»
- «*Dersom endringen får konsekvenser av vesentlig betydning for andre saker som gjør at det er nødvendig å se endringen i en større sammenheng, vil det heller ikke være aktuelt å behandle den uten ordinær prosess.*»
- «*Muligheten til å gjøre endringer etter bestemmelsen omfatter også å vedta utfyllinger innenfor hovedtrekkene i reguleringsplanen, selv om ordet utfylling ikke lenger fremgår direkte av ordlyden i bestemmelsen.*»

KDDs nyere tolkingsuttalelse av 07.10.2024, sak 24/1155 viser at planforslag etter forenklet prosess uansett må være tilstrekkelig utredet: «*I utgangspunktet vil en tilbakemelding fra Statsforvalteren om at planforslaget er mangelfullt utredet ha karakter av innsigelse og dermed stenge for at endringen kan skje ved forenklet prosess. Dersom kommunen gjør de nødvendige utredningene kan det imidlertid synes noe formalistisk å holde fast ved at endringen må skje ved ordinær prosess.*»

Kommunen tar innspill fra de overordnede myndigheter ved 1. høring til etterretning. Norconsult har laget et faglig trafikknotat (vedlagt) for å belyse problemstillinger rundt trafikale virkninger av de nye arealformålene og eventuelle tiltak. Herunder for å ha en plan for håndtering av forventet trafikkmengde. I tillegg har Norconsult levert tidligere utarbeidet notat som bekrefter at krysset mot FV82 har tilstrekkelig kapasitet.

BØ37 er koblet mot BØ29 ved rekkefølgebestemmelser. BØ29 regulerer trafikkarealer, og er også under prosess for endring, hvor endringen er vurdert til å kunne bli gjort etter forenklet prosess i vurdering av oktober 2025. Vurdering for BØ29 er til en viss grad også relevant for vurderingen på aktuell planendring, ettersom disse hører sammen på trafikale forhold.

«når endringene i liten grad vil påvirke gjennomføringen av planen for øvrig»
Foreslått endring på BØ37 vurderes til å ikke endre på hensikten og hensynet bak reguleringsplanen. Det med bakgrunn i at det fortsatt legges til rette for kombinertformål og Handelspark på området, slik at det i seg selv ikke kan sies å påvirke gjennomføringen av planen for øvrig.

Trollfjord AS ønsker at arealformål nå endres etter behov på området, herunder faktiske markedsforhold og etterspørsel etter arealer. Noen arealformål fjernes, herunder industri, og andre arealformål utelukkes eller er ikke lenger mulig på området etter ny kart- og planforskrift ble gyldig, herunder datasenter, som nå må ha et eget arealformål. Noen formål legges til.

Forarbeider i Prop.149L og departementets veiledning åpner opp for at det kan gjøres endringer i arealformål etter forenklet prosess, men at det i den konkrete vurderingen må tas hensyn til hva slags tiltak det gjelder og hvilke interesser som blir berørt, og det må sees på konsekvenser og behov for bredere medvirkning.

Det som forventes å gi størst endring i forhold til allerede utredet og vedtatt plan og arealformål er etablering av dagligvare på området. Handelsanalysen fra 2022 anbefaler imidlertid denne utviklingen ved at dagligvareforretninger og plasskrevende konsepter plasseres i eksempelvis «big-boxes» utenfor sentrum. Høringsinnspill viste først og fremst at det er mangelfull kunnskap om trafikale virkninger av foreslått endring, hvor forenklet prosess derfor ble frarådet. Det må foreligge kunnskapsgrunnlag og plan for håndtering av trafikale virkninger. Dette tas til etterretning, ved at det nå foreligger nytt kunnskapsgrunnlag i trafikknotater.

BØ37 er, som nevnt, allerede i dagens plan knyttet mot naboplanen BØ29 for å oppfylle rekkefølgekrav. Trollfjord AS har kommet med forslag om endring av planen BØ29 for blant annet å regulere for tilrettelagt kryssing for myke trafikanter ved Hegreveien. Foreslått løsning med to krysningspunkter over FV82 (dagens ved Måkeveien og ny ved Hegreveien) vurderes til å forbedre sikkerhetssituasjonen for myke trafikanter, sammenlignet med dagens regulerte løsning. Det er i dag myke trafikanter som krysser fylkesveien jevnlig ved Hegreveien, hvor det også er registrerte ulykker med påkjørsel. Det er i dag ikke tilrettelagt for myke trafikanter her, noe som kan oppnås med foreslått endring av BØ29.

Et slikt krysningspunkt kan tilrettelegge bedre for både trafikanter fra reiselivsanlegg på nordsiden av FV82, samt til og fra busstopp på begge sider, og føre myke trafikanter til og fra vest over FV82. Et krysningspunkt ved Hegreveien er også betydelig nærmere Handelsparken enn dagens eneste gangfelt ved Måkeveien, noe som også kan gjøre kryssing til Handelsparken tryggere for de som kommer fra vest, og de som eventuelt kommer fra øst. Norconsult har i notat fra 03.09.2026 vurdert «*behovet for kryssing over fv. 82 ved Handelsparkens østre ende som sterkt begrenset*». Blant annet på bakgrunn av at det ikke er boligområder på nordsiden av FV82 og at avstanden til industriområdet i øst er noe for lang til at myke trafikanter vil rekke å handle på Handelsparken i f.eks. lunch uten å bruke bil for å komme seg til og fra.
Etter å ha gjennomgått dette fremstår usikkerheten og virkninger som i stor grad avklart.

Endringen på plankartet gjelder i utgangspunktet kun oppdatering av plankartet til ny kart- og planforskrift med ny NPAD. Etter befaringsnotat fra Asplan Viak AS, er det foreslått mindre justering av trasé for gang- og sykkelvei i planområdets vestligste del. Oppdateringen av plankartet er også fulgt opp med likelydende oppdatering av planbestemmelser. Det er først og fremst endringer i planbestemmelser som fører med seg noe endring i planen. Endringer i arealformål er avgrenset til området for kombinert bebyggelse.

Oppsummert vurderes det at endring i arealformål medfører en endring i trafikkmengde fra myke trafikanter sammenlignet med dagens plan, men myke trafikanter ventes først og fremst å komme fra vest fra reiselivsanlegget, busstoppene, Stokmarknes og boligfeltet på Børøya. Det er ikke boligområder nord for FV82 og avstanden til Børøya industriområde er såpass lang at det sannsynligvis er få som vil gå til og fra Handelsparken for småhandel, noe som dokumenteres i Norconsults notat av 03.09.2026.

Ideelt sett er etablering av gangbru over eller kulvert under FV82 på østlig del av planområdet det som er sikrest for myke trafikanter fra øst. Dette vil imidlertid medføre store terrenginngrep, og store kostnader som hverken Hadsel kommune, Trollfjord AS eller Nordland Fylkeskommune har budsjettdekning for. Etablering av tilrettelagt kryssing ved Hegreveien kan fungere som et kompenserende tiltak, som gjør trafikkavvikling tryggere i området for myke trafikanter.

Samlet vurderes det at endringen i liten grad vil påvirke gjennomføring av planen for øvrig i negativ retning. Planen BØ37 legger fortsatt til rette for tilbud innenfor kombinertformål og handelsparkkonsept. Handelsanalyse 2022 støtter opp om slik utvikling ved at dagligvarekonsepter plasseres i handelsparker utenfor sentrumsområder. Trafikknotatene viser konsekvenser og avbøtende tiltak for etablering av dagligvare på området. Avbøtende tiltak er etablering av tilrettelagt kryssing av FV82 ved Hegreveien, hvor endringen innarbeides i BØ29. Endring av BØ29 kan innebære reelle forbedringer for trafikksikkerhet og trafikkflyt for myke trafikanter i området. Det settes rekkefølgekrav i BØ37 for å ivareta etablering av dette før trafikkintensiv bebyggelse kan igangsettes.

Trafikknotat dokumenterer at eksisterende kryss mot FV82 vil være dekkende for planlagt endring av BØ37.

<u>«når endringene ikke går utover hovedrammene i planen»</u>
Hva som er planens hovedrammer styres blant annet av plangrense, planbestemmelser, formål i planbeskrivelse og planens plankart. Gjeldende planendring gjelder i hovedsak endring av bestemmelser på arealformål innenfor kombinertformål. Plankartet forblir i stor grad uendret, bortsett fra nødvendig oppgradering etter ny NPAD, og mindre justering av trasé for G/S-veg i vest.

Foreslåtte endringer vurderes i større grad til å passe inn i planens overordnede hensikt, herunder handelsparkkonseptet og endringen støttes av handelsanalysen fra 2022.

Tillegg av dagligvare på området har forventet betydning for trafikale forhold i nær tilknytning til planområdet, og er svart ut i trafikknotat (vedlagt). Som nevnt tidligere er BØ37 allerede koblet mot BØ29 via eksisterende rekkefølgebestemmelser. Endring på BØ29 er allerede vurdert til å kunne gjøres etter forenklet prosess i kommunens vurdering av oktober 2025. Planprosessen er påstartet. De endringer som er foreslått for å tilrettelegge for myke trafikanter ligger innenfor rammer av vurdering på BØ29, herunder regulering for tilrettelagt kryssing ved Hegreveien. Samlet sett vurderes derfor endringene til å ikke gå utover hovedrammer i planen.

<u>«når endringene ikke berører hensynet til viktige natur- og friluftsområder»</u>
Natur- og friluftsområder er allerede kartlagt og hensyntatt i eksisterende områdereguleringsplan BØ37. Foreslåtte endringer gjør ikke endring på friluftsformålene i plankartet. Endringer er kun på kombinertformålet. Lokalt på BØ37 vurderes det at endringen ikke berører hensynet til viktige natur- og friluftsområder utover det som allerede er behandlet.

I forbindelse med pågående endring av BØ29 er det foretatt søk i tilgjengelige naturbase og i artsdata. Det er ikke registrert verneområder, artsfredning eller annen fredning, viktige artsforekomster eller trekkveier i planområdet. Det er heller ikke registrert nasjonalt eller regionalt viktige kulturlandskap eller statlig sikrede friluftsområder innenfor området. Området vurderes å ha svært liten verdi som friluftsområde, men har betydning som turområde langs veinettet.
Berørt område er allerede påvirket av tiltak.
Endringer på BØ37 og BØ29 vurderes til å ikke berøre hensyn til viktige natur- og friluftsområder.

<u>Oppsummering og konklusjon</u>
Det vurderes at foreslått endring i liten grad vil påvirke gjennomføringen av planen for øvrig. Planen legger fortsatt til rette for handelspark og kombinertformål. Det er etableringen av dagligvare som kan gi størst endring. Vedlagte trafikknotater belyser nå virkninger og kompenserende tiltak. Trafikknotatet, med kompenserende tiltak, svarer ut det som ellers ville blitt svart ut i en slik analyserapport i en normal planprosess.

Disse tiltakene bidrar til positive konsekvenser ved at det tilrettelegges for ny tilrettelagt kryssing på et sted hvor myke trafikanter uansett krysser FV82 i dag, uten at det i dag er tilrettelagte løsninger for det, og hvor det også er registrert ulykker. Tilrettelagt kryssing her kan også lette adkomst til og fra busstopp på begge sider av FV82 for myke trafikanter.

Foreslått endring er vurdert til å ikke gå utover hovedrammer i både BØ37 og BØ29. Videre berører ikke planendringen viktige natur- og friluftsområder, hverken på BØ37 eller BØ29.

Nordland Fylkeskommune er både grunneier og forvalter av fylkesveien FV82, og er derfor en sentral part i saken. Løsningen med foreslått endring på BØ29 er forevist fylket, som i utgangspunktet har stilt seg positive til tilrettelagt kryssing over FV82 ved Hegreveien, men hvor endelig plassering avklares nærmere.

Samlet sett taler kommunens vurdering av saken for at bruk av pbl §12-14 andre ledd kan anbefales i dette tilfellet for å belyse de konsekvenser endringen medfører og sikre tilstrekkelig medvirkning i prosessen.

Behov for ny høring etter pbl §12-14 tredje ledd
Siden sist behandling i kommunestyrets sak 149/24, har innkomne uttalelser og påfølgende endring i planforslaget bidratt til endring av en slik karakter at det vurderes behov for ny runde etter pbl §12-14 tredje ledd.

En rimelig uttalelsesfrist for endring av plan etter forenklet prosess kan settes til 2-3 uker (Tyrén, 2018:204). Med bakgrunn i at det foreligger en del ny dokumentasjon og nye vurderinger i saken, utvides høringsfristen til 6 uker for å sikre bedre grunnlag for høringsparters muligheter til å sette seg inn i saken og komme med innspill.

Miljøkonsekvenser
Ingen kjente. Terrenget er allerede opparbeidet som flatt næringsareal. Friluftsformål vil forbli uberørt.

Industri tas ut fra planområdet, som kan ha positive effekter sammenlignet om det fortsatt skulle vært inne. Industri kan medføre forurensning fra støy og støv, som dermed unngås.

Nordland Fylkeskommune løfter fram at «annen næring» legger til rette for datasenter. Det er ikke tilfelle lenger etter at ny kart- og planforskrift ble virksom. Datasentre må nå ha arealformålet datasenter for å lovlig kunne etableres på området. Det inngår ikke som del av arealformål på handelsparken, slik at det ikke lenger er problemstilling.

Økonomikonsekvenser
Kommunen vil motta ordinært plangebyr for saksbehandlingen.
Endringen kan legge til rette for økt aktivitet og utvikling på Hadsel handelspark, med salg / leie av arealer til nye eller eksisterende aktører, som ønsker å bygge på området. Dette kan gi inntekter til Trollfjord AS, som er heleid av Hadsel kommune.

Konsekvens barn og unge
Det stilles detaljreguleringskrav for tiltak som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Slike tiltak må normalt belyse effekter for barn og unge, og hensyntas i detaljreguleringsplannivå.

Konsekvens befolkningsvekst
Næringsutvikling kan medføre nye arbeidsplasser, som igjen kan bety tilflytting eller at innbyggere blir værende i regionen / kommunen. Endringen legger til rette for variert tilbud, som kan bidra til økt bolyst. Vellykket utvikling av Handelsparken kan få positiv effekt på befolkningsvekst.

Andre konsekvenser
Reguleringsendringen kan innebære skjerpet konkurranse innen enkelte bransjer.

Konklusjon
Kommunedirektøren tilrår at vedlagte utkast til reviderte planbestemmelser og plankart legges ut på høring i 6 uker.