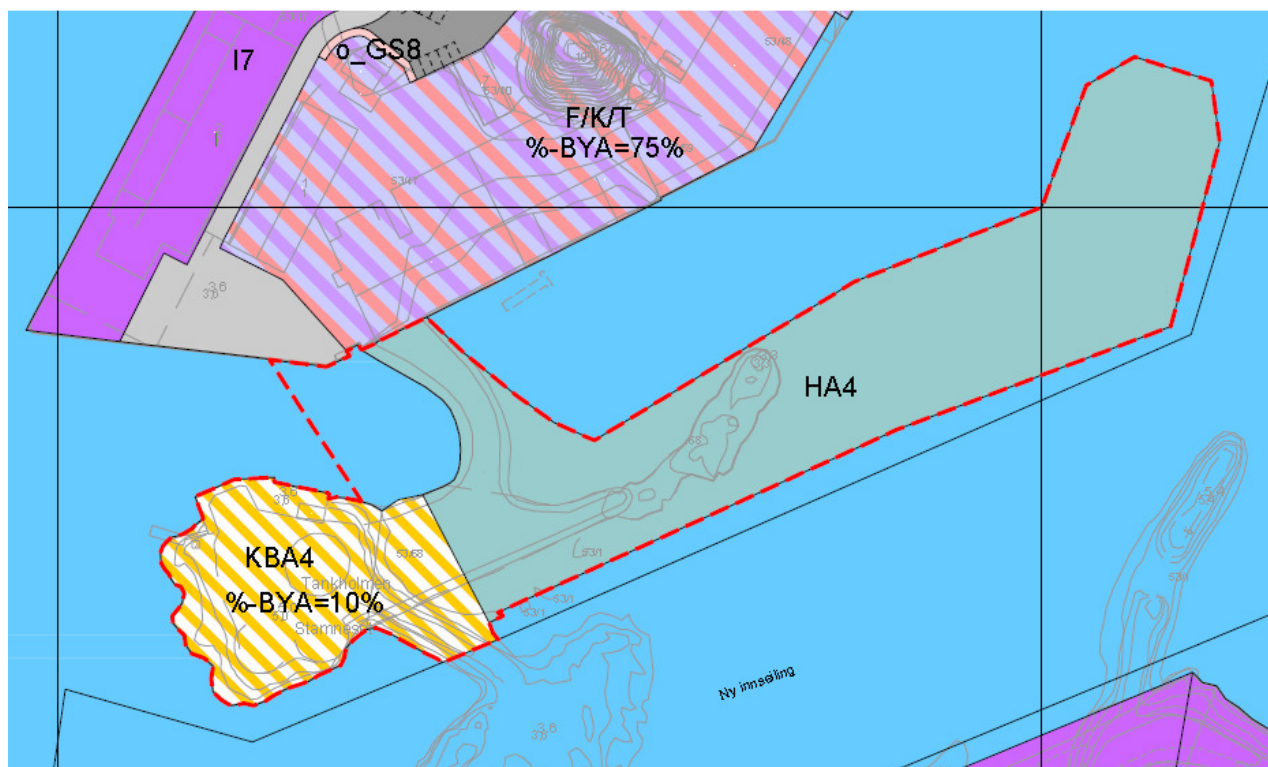


Oppdragsgiver
Vestvågøy kommune

Rapporttype
Planbeskrivelse til endring av reguleringsplan for Ytre Stamsund

2018-05-25

REGULERINGSENDRING YTRE STAMSUND



Oppdragsnr.: 1350025183
Oppdragsnavn: Reguleringsendring Ytre Stamsund
Dokument nr.:
Filnavn: Planbeskrivelse, Ytre Stamsund_mthnor

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	25.5.18	Opprinnelig planbeskrivelse	K.G./mthnor	mthnor	
01	25.5.18	Planstatus kommunedelplan Stamsund	J.C. VVK		



Rambøll
Adresse
Postboks 117
NO-9252 Tromsø
T +47 22 51 80 00
Epost: firmapost@ramboll.no

www.ramboll.no

INNHOOLD

1.	SAMMENDRAG	5
2.	BAKGRUNN.....	6
2.1	Hensikten med planen	6
2.2	Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold.....	6
2.3	Tidligere vedtak i saken	12
2.4	Utbyggingsavtaler	12
2.5	Krav om konsekvensutredning (KU)	12
3.	PLANPROSESSEN	13
3.1	Oppstartsmøte.....	13
3.2	Varsel om oppstart.....	13
3.2.1	Nytt varsel om oppstart	14
3.3	Politisk behandling av planforslag og offentlig ettersyn	15
3.4	Øvrig medvirkning.....	15
4.	PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER	16
4.1	Statlige planer og føringer.....	16
4.2	Regionale planer	16
4.3	Kommunale overordnede og tilgrensede planer.....	17
4.4	Analyser og utredninger.....	19
5.	EKSISTERENDE FORHOLD	21
5.1	Beliggenhet.....	21
5.2	Dagens arealbruk, tilstøtende arealbruk.....	23
5.3	Stedets karakter, bebyggelse og landskap.....	24
5.3.1	Landskapsbilde	24
5.3.2	Bebyggelsesstruktur og kulturmiljø	25
5.4	Solforhold og lokalklima	26
5.5	Kulturminner og kulturmiljø.....	27
5.6	Naturmangfold.....	28
5.7	Vannforekomst	29
5.8	Trafikkforhold	29
5.9	Rekreasjonsverdi / rekreasjonsbruk, uteområder	32
5.10	Offentlig og privat servicetilbud	32
5.11	Universell tilgjengelighet.....	32
5.12	Teknisk infrastruktur	32
5.13	Grunnforhold	33
5.14	Støyforhold	33
5.15	Forurensning (Grunn, vann og luft)	33
5.16	Privatrettslige forhold	33
6.	PLANFORSLAGET	34
6.1	Planens hensikt, avgrensning	34
6.2	Reguleringsformål	36

6.2.1	Kombinerte formål bebyggelse og anlegg (KBA4)	36
6.2.2	Samferdselsanlegg og infrastruktur (KV7, HA4)	36
6.2.3	Havneområder i sjø	36
6.3	Bebyggelsens plassering og utforming	36
6.4	Parkering	36
6.5	Trafikk og adkomst	37
6.6	Miljøfokus	38
6.7	Universell utforming	38
6.8	Uteoppholdsareal	38
6.9	Kulturminner	38
6.10	Offentlige formål	38
6.11	Teknisk infrastruktur	38
6.12	Geoteknisk vurdering	38
6.13	Rekkefølgebestemmelser	39
6.14	Utbygging / gjennomføring	39
7.	VIRKNINGER	40
7.1	Overordnede planer	40
7.2	Stedets karakter, byform, estetikk og landskap	40
7.3	Kulturminner og kulturmiljø, eventuell verneverdi	40
7.4	Forholdet til naturmangfoldloven	40
7.5	Trafikkforhold	41
7.5.1	Vurdert offentlig adkomst	41
7.6	Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk/uteområder	42
7.6.1	Vurdert småbåthavn	42
7.7	Universell tilgjengelighet	42
7.8	Energibehov – energiforbruk	42
7.9	Teknisk infrastruktur	42
7.10	Økonomiske konsekvenser for kommunen	43
7.11	Eiendomsmessige konsekvenser for grunneiere	43
7.12	Konsekvenser for næringsinteresser	43
7.13	Interessemotsetninger	43
8.	RISIKO OG SÅRBARHET	43
8.1	Metode	43
8.2	Evaluerings av risiko	43
8.3	Konklusjon	44
9.	INNKOMNE INNSPILL	45
10.	REFERANSER/KILDER	52
11.	VEDLEGG	52
11.1	Referat fra oppstartsmøte	52
11.2	ROS-analyse	52
11.3	Tilhørende utredninger (Multiconsult: geoteknikk, miljøgeologi)	52

1. SAMMENDRAG

Reguleringsendring Ytre Stamsund er et planforslag for endring av den delen av *reguleringsplan Ytre Stamsund* som er lokalisert på Tankholmen. Formålet med planendringen er å legge til rette for at Kystverket kan realisere bygging av ny molo for nødvendig skjerming av havnebassenget tilknyttet statlig fiskerihavn. Samtidig foreslås å regulere for fritidsbolig i kombinasjon med gjeldende formål for resterende deler av Tankholmen, for å legge til rette for at gjenværende oljetank kan renoveres og tas i bruk av grunneier til fritidsformål. Det planlegges ikke for offentlig adkomst. Eksisterende adkomstveg på fylling innlemmes i foreslått havneformål.

I sammenheng med nevnte planendring er hele reguleringsplankartet for Ytre Stamsund oppdatert med formålskoder etter ny planlov (2008), uten at det er foretatt ytterligere endringer i planen.

Planbeskrivelsen er basert på Miljøverndepartementets Veileder T-1490 Reguleringsplan Vedlegg 2. Sjekkliste for planbeskrivelse (detaljert).

Planbeskrivelsen hører sammen med plankart og bestemmelser for tiltaket.

2. BAKGRUNN

2.1 Hensikten med planen

Stamsund er en statlig fiskerihavn, og havnen ble oppgradert med ny innseiling og utdyping av havnebassenget i 2011. I forbindelse med dette arbeidet ble det svært urolige liggeforhold ved kaiene på vestsida av havna. Dette har gitt den mindre kystflåte store utfordringer. Liggeforholdene skal forbedres ved å etablere ny molo på nordsida av innseilingen i tilknytning til Tankholmen. Prosjektet kjøres som vedlikeholdsprosjekt i regi av Kystverket.

Tiltaket innebærer at det skal etableres en ny molo i tilknytning til Tankholmen med adkomst fra kaiområdet via eksisterende veg som ble etablert i forbindelse med havneombyggingen i 2010.

Forlengelse av molo fra Tankholmen krever at det gjennomføres reguleringsprosess med justering av reguleringsplan for Ytre Stamsund med planid 1860 200805. Denne planen gjaldt for hele Ytre Stamsund og ble vedtatt før ny plan- og bygningslov trådte i kraft i 2009. Forestående endring av reguleringsplan for indre havn har derfor samtidig oppdatert kartdelen for hele Ytre Stamsund etter ny plan- og bygningslov.

2.2 Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagsstiller er Vestvågøy kommune. Forslagsstiller utfører reguleringsendring etter ønske fra Kystverket.

Prosjektleder er Jochen Caesar, telefon 76 05 61 41, epost: jochen.caesar@vestvagoy.kommune.no. Adresse: Vestvågøy kommune, postboks 203, 8376 Leknes.

Plankonsulent er Rambøll. Oppdragsleder har vært 1) Kjell Grønsberg og 2) Maren S. Thorstensen, mob. 959 25 609, epost: maren.thorstensen@ramboll.no

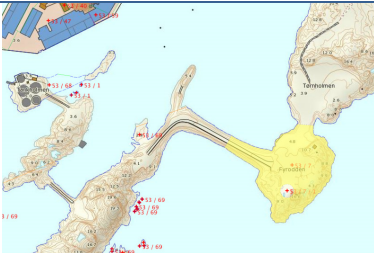
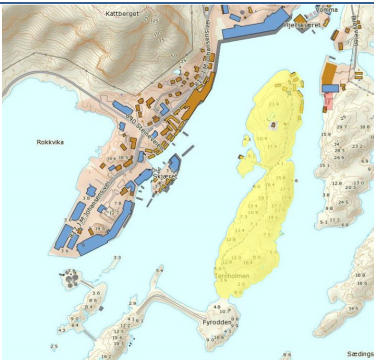
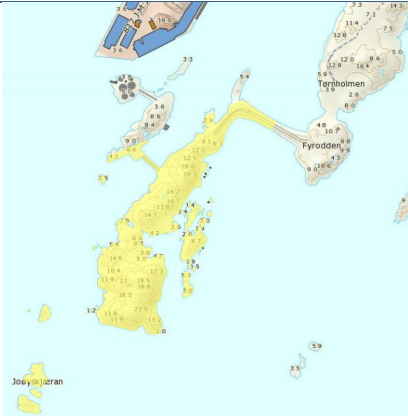
Oppdragslederne har stått for planbeskrivelsen, og fått bistand fra arealplanlegger Karianne Lund Heitmann til kartproduksjon og kontroll.

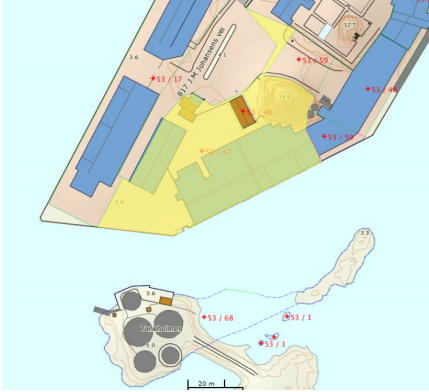
Fagrapporter som refereres til er utført av Multiconsult der Kystverket har vært oppdragsgiver. Rapportene omfatter orienterende geoteknisk vurdering levert den 19.9.2017 og Miljøgeologisk undersøkelser av sjøbunnsediment, datert 29.9.2017.

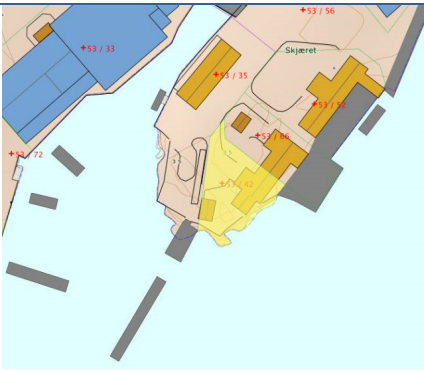
Det aktuelle arealet for planendringen er i dag privat eid. Se tabell under for redegjørelse av eiendomsforhold.

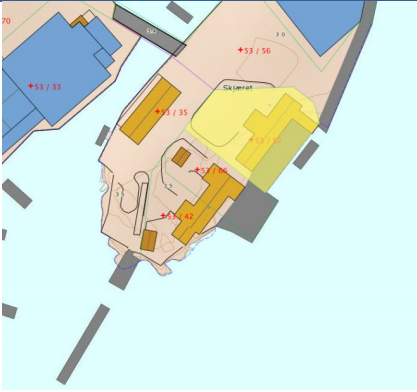
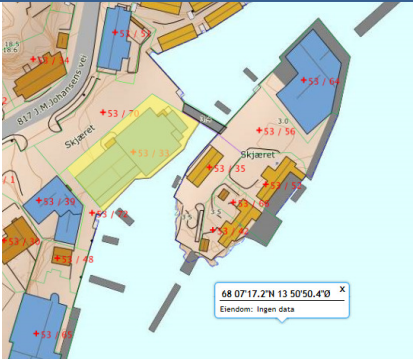
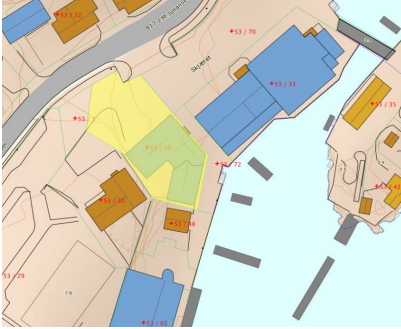
Eierforhold

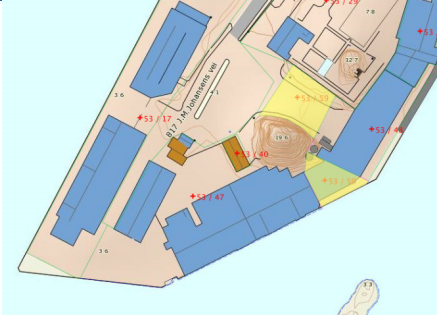
Tabellen gir en oversikt over hvilke eiendommer planområdet består av, og hvilke eiendommer som grenser til aktuelt areal for planendringen, slik det fremkommer i kommunens eiendomsregister per 2018. Grunneiere listet i tabellen er varslet med brev som parter i saken.

GNR/BNR	EIER	Kartutsnitt/størrelse (daa)
1860-53/68	Gøran Falck	 Tankholmen. Størrelse: 4,073 daa
1860-53/7	Kystverket Nordland	 Areal: 11 884 daa
1860-53/8	Hans Christian Jahren	 Areal: 73 980 daa Bygninger: Seterhus sel rorbu, Annen fiskeri- og fangstbygning, naust, annen lagerbygning, garasje. Næringsgruppe: Jordbruk, skogbruk og fiske Sefrak: Ja
1860-53/69	Hans Christian Jahren	

1860-53/17	Stamsund Skips- ekspedisjon AS	 Areal: 5 624 daa Næringsgruppe: Lagerhall. Varehandel, reparasjon av motorvogner Sefrak: Ja. Den ene bygningen.
1860-53/47	Stamsund Skipsekspedisjon AS	 Areal: 6756 daa Bygning: Annen forretningsbygning, fabrikkbygning, annen lagerbygning Næringsgruppe: Varehandel, reparasjon av motorvogner, industri Sefrak: Fabrikkbygning
1860-53/29	Resource group international	 Areal: 4 957 daa Næringsgruppe: Overnattings- og serveringsvirksomhet

1860-53/30	Kenneth Grav	 Areal: 904 daa Bygning: Tomannsbolig Sefrak: Ja
1860-53/52	Kenneth Grav	
1860-53/35/0/1	Jan-Erling Horn	Boligseksjon. Bygning. Seterhus, sel, rorbu Sefrak: Ja
1860-53/35/0/2	Britt Inger Pettersen	Boligseksjon. Bygning. Seterhus, sel, rorbu Sefrak: Ja
1860-53/42	Eli Hofstad	 Areal: 382 Bygning/næringsgruppe

1860-53/52	Gerd Nordahl	
1860-53/56 og 1860-53/64	Skjærbrygga AS	
1860-53/33	Fritz Karl Pedersen	 68 07'17.27N 13 50'50.47Ø Eiendom: Ingen data Areal: 1 486 daa Bygning: Butikk/forretningsbygning. Næringsgruppe: Varehandel, reparasjon av motorvogner
1860-53/39	Fritz Karl Pedersen Drift AS	 Areal: 1122 daa Bygning: Kontor- og adm.bygning rådhus Næringsgruppe: Omsetning og drift av fast eiendom

1860-53/40	Fritz Karl Pedersen Drift AS	 Areal: 159 daa Bygning/næringsgruppe: Bolig
1869/53/48	Fritz Karl Pedersen Drift AS	 Areal: 2341 daa Bygning: Naust/redskapshus for fiske, annen lagerbygning Næringsgruppe: Fiske, bygge- og anleggsvirksomhet
1860-53/59	Fritz Karl Pedersen Drift AS	
1860-53/65/0/1 og 1860-53/72	Fritz Karl Pedersen Drift AS	

1860-53/1	Fritz Karl Pedersen Drift AS	 Areal: 195 870 daa
1860-53/65/0/2	Resource group international AS	Areal: 1010 daa Annen lagerbygning
1860-53/69	Janne Karin Hovland	
1860-146/1 (del av)	Nordland fylkeskommune	

2.3 Tidligere vedtak i saken

Foreliggende plan hviler på eksisterende reguleringsplan for Ytre Stamsund vedtatt 24.06.2008. Nye endringer gjelder et avgrenset område i denne reguleringsplanen.

2.4 Utbyggingsavtaler

Kystverket vil gå i gang med bygging av molo fortløpende etter at reguleringsplanen er vedtatt.

2.5 Krav om konsekvensutredning (KU)

Det ble i oppstartsmøte med kommunen (Se vedlagt referat. 20.10.17) vurdert om det er behov for KU i forbindelse med planarbeidet, jamfør Forskrift om konsekvensutredninger av 22. juni 2017 med vedlegg 1 og 2. I Vedlegg 1 til forskriften angis hva som automatisk fører til konsekvensutredning. I vedlegg 2 angis tiltak som skal vurderes nærmere for konsekvenser for miljø og samfunn.

Ut fra forskriften er foreliggende planendring ikke vurdert til å utløse automatisk krav til konsekvensutredning. Ut fra vedlegg 2, punkt 10 k) skal planendringen vurderes nærmere.

Konsekvensutredning er blitt utført i gjeldende reguleringsplan for området, og det er utført miljøgeologisk utredning av sjøbunn i aktuelt planområde for reguleringsendringen. Således vurderes tiltaket og dets konsekvenser å representere et oversiktlig bilde med hensyn til *konsekvenser for miljø og samfunn*, uten nærmere konsekvensutredning.

3. PLANPROSESSEN

3.1 Oppstartsmøte

Oppstartsmøte ble avholdt den 20. oktober 2017 på Rådhuset i Leknes. Følgende representanter deltok på møtet:

Vestvågøy kommune:

Jochen Caesar, prosjektleder

Ann-Helen Erntsen, havnesjef

Anne Sofie Nielsen, enhetsleder prosjekt og utvikling

Tiltakshaver – Kystverket:

Ole Marius Rostad, prosjektleder

Ruben Rostad

Anniken Nylund Aasjord

Rådgivende konsulent – Rambøll:

Kjell Grønsberg

3.2 Varsel om oppstart

Varsel om oppstart av reguleringsarbeider ble annonsert på kommunens nettsider samt i avisa Lofotposten den 26. oktober 2017. Det ble sendt ut varsel til berørte eiendommer og regionale myndigheter etter adresselister fra Vestvågøy kommune. Frist for uttalelser var satt til den 27. november.

Varsel om oppstart av planarbeid for Ytre Stamsund havn

I henhold til pbl § 12-8 varsles det oppstart for endring av detaljregulering for Ytre Stamsund havn i Vestvågøy kommune. Endringen gjelder forlengelse av molo fra Tankholmen.

Stamsund havn er en statlig fiskerihavn som ble oppgradert med ny innseiling og utdyping av havnebassenget i 2011. I etterkant har liggeforholdene ved kaiene på vestsida av havna vist seg å være urolige, noe som har ført til store utfordringer for den mindre kystflåte.

For at Kystverket Nordland skal kunne gjennomføre utbedringer av havna, må Vestvågøy kommune igangsette reguleringsprosess for justering av plan 1860 200805 som ble vedtatt 24.06.2008.

Området for arbeid med endring av reguleringsplan er vist på kartutsnittet. Det er kun innspill som gjelder dette området at foreslåtte endringer av gjeldende plan skal behandles i det videre arbeidet. Øvrige forhold i gjeldende plan er avklart ved tidligere behandlinger og vedtak av plan. Hele reguleringsplan Ytre Stamsund skal samtidig oppdateres og konverteres til ny plan- og bygningslov (2008).

Ved reguleringsendring for området ved Tankholmen med forlengelse av molo, vil planen samtidig avklare en mest mulig hensiktsmessig eiendomsstruktur.



Planarbeidet utføres av Rambøll på vegne av Vestvågøy kommune, www.vestvagoy.kommune.no.

Spørsmål og innspill sendes til:
Rambøll, Postboks 117, 9252 Tromsø
Telefon. 959 29 118
Eller elektronisk til: firmapost.tromso@ramboll.no

Frist for innspill:
Mandag, den 27. november.

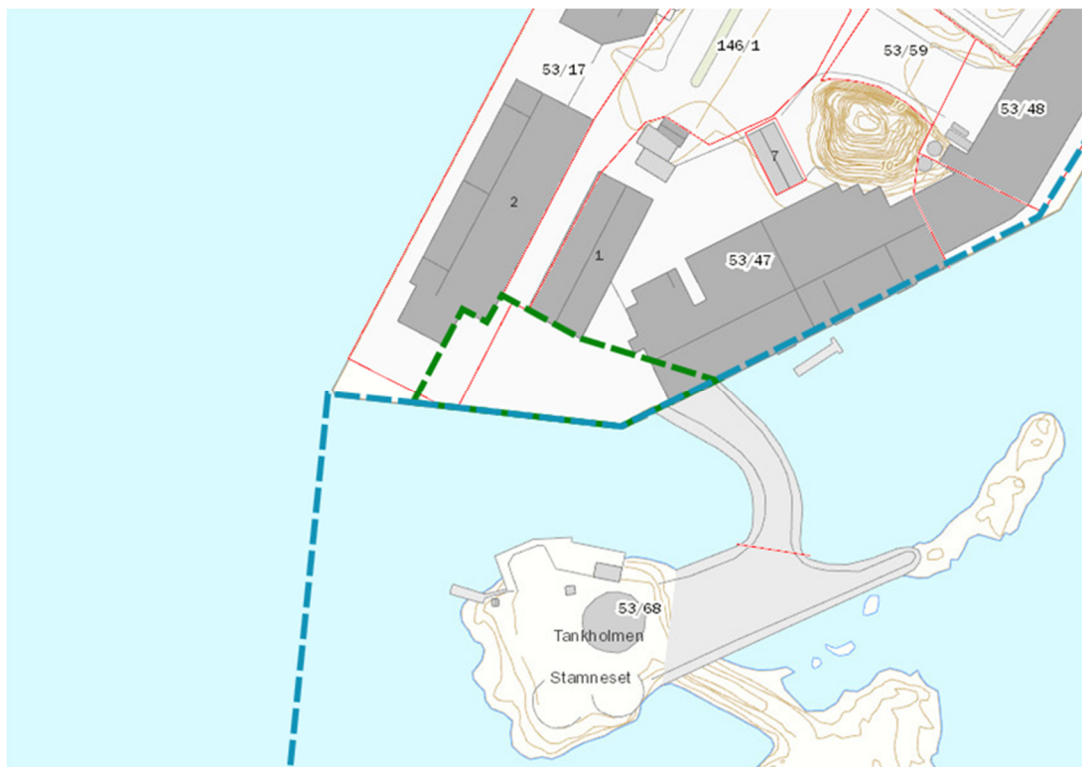
RAMBOLL

Figur 1 Annonse i avisa Lofotposten den 26. oktober 2017

Det kom inn syv skriftlige høringsuttalelser. Høringsinnspillene er oppsummert i kapittel 9 «Innkomne innspill» sammen med forslagsstillers kommentarer.

3.2.1 Nytt varsel om oppstart

Den 13.3.18 ble det varslet utvidelse av plangrensen som inkluderte trafikkarealer over kaia ved Stamsund skipsekspedisjon, for å sikre en offentlig adkomst til Tankholmen. Varselet ble adressert direkte til berørte parter og aktuelle sektorinteresser, med frist for uttalelser 9.4.18.



Figur 2 Illustrasjon som viser varsel utvidelse av planområdet

På bakgrunn av dette kom det inn to innspill til planarbeidet, fra henholdsvis Stamsund Skipsekspedisjon og Gøran Falck. Kommunen gjennomførte dialogmøter med partene, og besluttet å ikke gå videre med foreslåtte utvidelse av grense for planendringen.

3.3 Politisk behandling av planforslag og offentlig ettersyn

Planforslag ble behandlet for offentlig ettersyn i **utvalg xxx**

Merknader fra varsel om oppstart er gjengitt og vurdert i kapittel 9, «Innkomne innspill».

Offentlig ettersyn var i perioden **xxxx**

Merknader fra offentlig ettersyn er vurdert i **kapittel «innkomne innspill»/ gitt som vedlegg**.

3.4 Øvrig medvirkning

Grunnet få berørte i planområdet ble det ikke gjennomført informasjonsmøte i etterkant av kunngjøring for oppstart. Medvirkning er likevel sikret gjennom telefon og epost med private og offentlige instanser, samt kommunen.

Kommunen har gjennomført eget dialogmøte med Stamsund Skipsekspedisjon etter varsling av utvidet planområde 27.4.18.

4. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

4.1 Statlige planer og føringer

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2011)

Retningslinjene følger opp den nye plan- og bygningsloven, der byggeforbudet i 100-metersbeltet langs sjøen er videreført og strammet inn. Målet er å ivareta allmennhetens interesser og å unngå uheldig bygging langs sjøen. I 100-metersbeltet skal det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. Retningslinjene deler kysten inn i 3 områder. Det er strengest føringer der det er størst press på arealene, mens det i mindre sentrale strøk er større rom for å vurdere utbygging gjennom kommunale planer. For Ytre Stamsund er det tatt stilling til utbyggingsformål i strandsonen i tidligere vedtatte arealplaner (gjeldende reguleringsplan).

4.2 Regionale planer

Regional plan for vannforvaltning i vannregion Nordland og Jan Mayen

Det er utarbeidet og vedtatt en regional forvaltningsplan for vannregion Nordland og Jan Mayen iht. Forskrift om rammer for vannforvaltningen (vannforskriften) og plan og bygningslovens kap. 8. Planen skal gi en enkel og oversiktlig fremstilling av hvordan vannmiljøet og vannressursene i vannregionen skal forvaltes i et langsiktig perspektiv.

Planområdet ligger med tilknytning til Vestfjorden-midtre i Lofoten vannområde iht. den regionale forvaltningsplanen. Vestfjorden-midtre er karakterisert som åpen eksponert kyst. Tilstanden er antatt svært god (ref. www.vann-nett.no).

Den regionale vannforvaltningen og vannforskriften skal legges til grunn for beslutninger og vedtak for aktivitet og inngrep som kan påvirke vannforekomstene innenfor et område. I forhold til etablering av vannforsyning og utslipp av avløpsvann for havneområdet, må føringer og krav gitt i vannforvaltningsplanen og vannforskriftens §12 vurderes av sektormyndighet i forbindelse med evt. konsesjonsbehandling av vannuttak og søknad om utslippstillatelse for avløp innenfor området.

Fylkesdelplan for Nordland 2013-2020

Fylkesplan for Nordland som ble vedtatt av fylkestinget 27.02.13, har omhandlet tre hovedmål som spenner over områdene for «Livskvalitet», «Livskraftige lokalsamfunn» og «Verdiskaping og kompetanse». Målområdene omfatter et stort spekter av fag, sektorer, interesser og muligheter. For hvert målområde er det utarbeidet mål, strategier og tiltak. Alle tiltakene er videre forankret i handlingsprogrammet til planen, som rulleres årlig. Som del av fylkesplanen er det videre blitt utarbeidet arealpolitiske retningslinjer. Retningslinjene er ei oppfølging av planens mål og strategier, og er uttrykk for vesentlige regionale interesser innen arealplanleggingen. For teamet «Næringsutvikling» fremgår det at en av retningslinjene skal ta hensyn til framtidig arealbehov for viktig infrastruktur innenfor transportsektoren som fiskeri- og trafikkhavner, lufthavner, vei og baner. For kystsonen fremgår det også at planlegging i sjø og på land må ses i sammenheng, og avklare ferdsel, farleder, fiske, akvakultur og natur- og friluftsområder.

Klimautfordringene i Nordland, 2011-2020

Fylkeskommunen har utarbeidet *Regional plan - klimautfordringer i Nordland* for å møte klimaendringene. Planen omhandler både utslippsreduserende tiltak og tiltak for å tilpasse samfunnet til de endringene som kommer. Planperioden er 2011-2020. I planen er det satt opp mål for å redusere de samlede utslippene, hvordan en skal greie å utnytte potensialet i fornybar

energi og energieffektivisering, samt hvordan fylkeskommunen skal bidra til å redusere kommunenes sårbarhet for klimaendringer og styrke tilpasningsevna.

4.3 Kommunale overordnede og tilgrensede planer

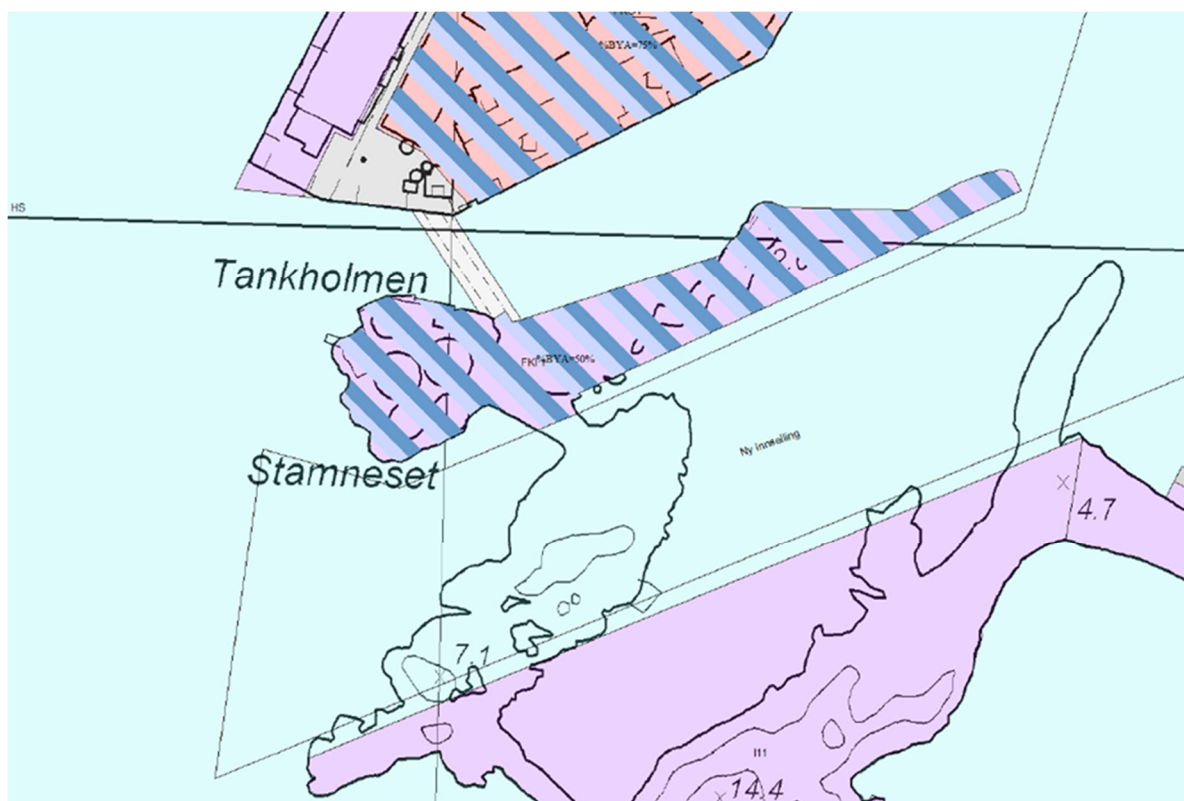
Kommunedelplan for Stamsund

Kommunedelplan Stamsund, planID 1860 201204, ble vedtatt 24.juni 2016. Vestvågøy kommune jobber for tida med å revidere kommuneplanens samfunnsdel for perioden 2019-2031, der kommunedelplanen skal innlemmes.

Ytre Stamsund inngår i kommunedelplan for Stamsund, men kommunedelplanen viser til egen reguleringsplan for Ytre Stamsund.

Reguleringsplan for Ytre Stamsund

Reguleringsplan for Ytre Stamsund ble vedtatt i kommunestyret den 24.06.08 med planid 1860 200805. Se bilde under.



Figur 4 Utsnitt av reguleringsplan for Ytre Stamsund, viser Tankholmen som nå er gjenstand for planendring.

I reguleringsplanen er Tankholmen avsatt til kombinerte formål innen forretning/kontor/industri, med BYA 50%. Det er regulert vegformål mellom Tankholmen og fastlandet, i den hensikt å etablere en bru. Reguleringsplanen foreslås nå endret for Tankholmen.

Reguleringsplan gang- og sykkelvei Ytre Stamsund

Reguleringsplan gang- og sykkelvei Ytre Stamsund ble vedtatt den 30.10.2007 med planid 200708. Eksisterende reguleringsplan for Ytre Stamsund ble gjort før ny plan og bygningslov trådte i kraft i 2009 og gjaldt for hele Ytre Stamsund.

Statens vegvesen har pågående arbeid med reguleringsendring i forbindelse med Fv817 Fortau Ytre Stamsund.

4.4 Analyser og utredninger

Kystverket har fått gjennomført to utredninger for området rundt den planlagte moloen. Den ene omhandler miljøgeologiske undersøkelser av sjøbunnsediment og den andre orienterende geoteknisk vurdering.

Miljøgeologiske undersøkelser av sjøbunnsediment

Kystverket har fått gjennomført miljøgeologiske undersøkelser med prøvetaking av sjøbunnsediment for kartlegging av forurensning og undervannsfilmning av sjøbunnen ved hjelp av ROV (ubemannet styrbart undervannsfartøy) for å kartlegge naturtyper og naturmangfold. Ved hjelp av dykker er det videre samlet inn sjøbunnsediment fra fem prøvestasjoner kalla ST1-ST5.

Alle prøvene med sjøbunnsediment er analysert for innhold av tungmetaller, PCB7, PAH-forbindelser, TBT og TOC samt finstoff. Analyseresultatene viser at de undersøkte sjøbunnsedimentene (0-10 cm) fra alle fem prøvepunkt er forurenset over tilstandsklasse II.

Resultatene fra ROV-undersøkelsene viste en blandingsbunn med både bløtbunn, fjell og stein. Dyre- og planteliv som ble observert var vanlig forekommende arter og som forventet for området. Det ble ikke observert noen rødlistede arter i sjø (Multiconsult, den 29.09.2017).

Orienterende geoteknisk vurdering

Kystverket har fått gjennomført geoteknisk vurdering i forbindelse med etablering av ny molo ved Stamsund havn. Grunnforholdene tilsier at planlagt molo kan etableres direkte på eksisterende masser og fylling kan utføres fra land. Moloen kan etableres med helning 1:1,4 og erosjonssikres i henhold til opptredende bølgebelastning (Multiconsult, 19.09.2017).

5. EKSISTERENDE FORHOLD

5.1 Beliggenhet

Ytre Stamsund ligger i Vestvågøy kommune. Selve planområdet som ble varslet for planendring utgjør ca. 90 daa der det meste av planområdet ligger i sjø. Varslet planområdet er langt større enn hva selve reguleringsendringen omfatter. Selve reguleringsendringen gjelder Tankholmen og tilgrensende sjøarealer, og utgjør ca. 10 daa.

Under fremkommer lokaliseringskart/oversiktskart, flyfoto over Ytre Stamsund og avgrenset område for planendringen.



Figur 5 Oversiktskart over store deler av Vestvågøy kommune. Den svarte pilen viser lokaliseringen av planområdet



Figur 6 Flyfoto over Stamsund havn. Kilde: Norgeskart.no



Figur 7 Rød stiptet linje viser varslet planområde med Tankholmen som omfattes av reguleringsendringen.

5.2 Dagens arealbruk, tilstøtende arealbruk

Stamsund havn er en stor fiskerihavn samt havn for havfiskeflåten og kystflåten. Havna har kommunale og private kaier som trafikkeres av Nor Lines og daglige hurtigruteanløp. Planområdet rundt Stamsund havn består av flere forskjellige bygninger og næringsgrupper. Det er en blanding av lagerbygninger, naust, overnatting- og serveringssteder, boliger, fabrikkbygning, kontorlokaler og rorbu. Flere av bygningene er verneverdige.



Figur 8 Oversikt over Ytre Stamsund (Kilde: foto ukjent)



Figur 9 Innseilingen til Stamsund havn med Tankholmen til høyre (Kilde: Hurtigruten)



Figur 10 Bildet viser indre havn der ny molo skal utvides og bygges videre ut på skjæret (Foto: Rambøll)

5.3 Stedets karakter, bebyggelse og landskap

Stamsund har gjennomgått viktige omstillinger. Det er skjedd endringer i tradisjonell fiskeindustri med bl.a. nye eierforhold, men også ved etablering av nye virksomheter, flere bedrifter med kultur som fundament. Lofoten Trållerederi og J. M. Johansen er fortsatt de viktigste private arbeidsplassene i Stamsund. Stamsund har fortsatt karakter av å være et livskraftig fiskevær. Stamsund har flere turistanlegg, preget av ekte rorbummiljø, og vil være et viktig utgangspunkt for videre utvikling.

Hurtigrutas anløp vil fremdeles være av stor betydning for utvikling av stedet. En utbygging av Stamsund havn, i samarbeid mellom kommunen og private, vil også være av betydning for næringsutvikling i området (Jfr. havneplanen). Flere trafikkisikringstiltak er gjennomført i Stamsund, men det er behov for å bygge ut flere gang- og sykkelveger. Det bør planmessig arbeides for å forbedre og lage nye nærmiljø-/ friluft- og aktivitetsanlegg (Kilde: eksisterende reguleringsplan ytre Stamsund)

5.3.1 Landskapsbilde

Norsk institutt for skog og landskap har utarbeidet et nasjonalt referansesystem for landskap, som deler Norge inn i landskapsregioner basert på fellestrekk i landskapet. Ytre Stamsund ligger innenfor region 31 *Lofoten og Vesterålen*, med underregion 31.2 *Vest-Lofotens innerside* (på grensen mot *Aust-Lofoten*). Utdrag fra beskrivelsen:

(...) Lofottindan/Lofotveggen er et høyreist fjellmassiv som utgjør regionens indre kjerne, og som er kjennetegnet sett fra fastlandet. Særlig i Lofoten preges også regionen av morenerygger knyttet til botner. Det fins flere poller og mange ferskvann i Lofoten, men få iøynefallende fosser. (...) Typisk for Lofoten er hjellbruk, og har i dag både moderne og tradisjonelle fiskevær.

Bygningsmessig er det fiskeværerne som særpreger regionen, der de i Lofoten ligger "lunt" til på innersida. Noen av fiskeværerne har beholdt sin bygnings-skikk, mens andre er blitt mer modernisert med blant annet nyere og fiskerirelaterte næringer.

Landskapsrommet i Ytre Stamsund består av holmer og øyer, i overgangen mellom fjellveggen med Steinetinden (509 moh), Mannfallet (308 moh) og Kattberget (154 moh), og Vestfjorden. Holmene er preget av mindre utfyllinger med kaier, samt tradisjonell og moderne næringsbebyggelse. Ytre Stamsund fremstår som et godt bevart fiskevær og sammensatt tettstedsmiljø.



Figur 11 Bildet tatt fra Tankholmen med utsikt mot hurtigrutekaia (Foto: Rambøll)

5.3.2 Bebyggelsesstruktur og kulturmiljø

For å beskrive bebyggelsesstruktur og bygningsverdier i og nær planendringen refereres til Kulturminneplan for Lofoten:

Kulturminneplan for Lofoten, (108) Stamsund

Nyere tids kulturminner. Fiskevær og tettstedsmiljø bestående av væreierbolig, steinkai, lagerbygg, opprinnelig fiskemelfabrikk og trandamperi, butikk, brygger, rorbuer, leiegårder og bolighus, samt hotell fra 1970-tallet. Svært sammensatt og godt bevart bygningsmiljø fra nær fortid. Væreiergården fra 1930-tallet er tegnet av Sigmund Brønne (1883-1957). Spesielt verdifull er bygningsmassen fra 1920- og 1930-tallet og kaianlegget hugget i naturstein med en samlet lengde på over 550 meter. Anlegget ble påbegynt i 1918 og ferdigstilt i 1926. Stamsunds nasjonalt kjente rorburekke består av 10 rorbuer, alder varierer fra midten av 1800-tallet fram til begynnelsen av 1900-tallet. Påbygde arker fra 1945/50. Rorburekken vurderes som et meget viktig rorbumiljø.



Figur 12 Illustrasjon og foto (Stamsund skipsekspedisjon og Tankholmen) fra kulturminneplan for Lofoten.

109) Stamsund, Tankholmen

Nyere tids kulturminner. Oljetankene på Tankholmen et viktig landemerke i Stamsund havn og et sentralt element i tettstedsmiljøet. Tankanlegget var et av målene under Lofotraidet den 4. mars 1941.

5.4 Solforhold og lokalklima

Området Vestvågøya er preget av et typisk nord norsk kystklima, med relative milde temperaturer året rundt. Planområdet er vindutsatt. Målinger av vind (eklima) viser en sterk overvekt av vind fra sør-sørøst i Leknes, men også vind fra vest/nordvest og nord/nordøst.

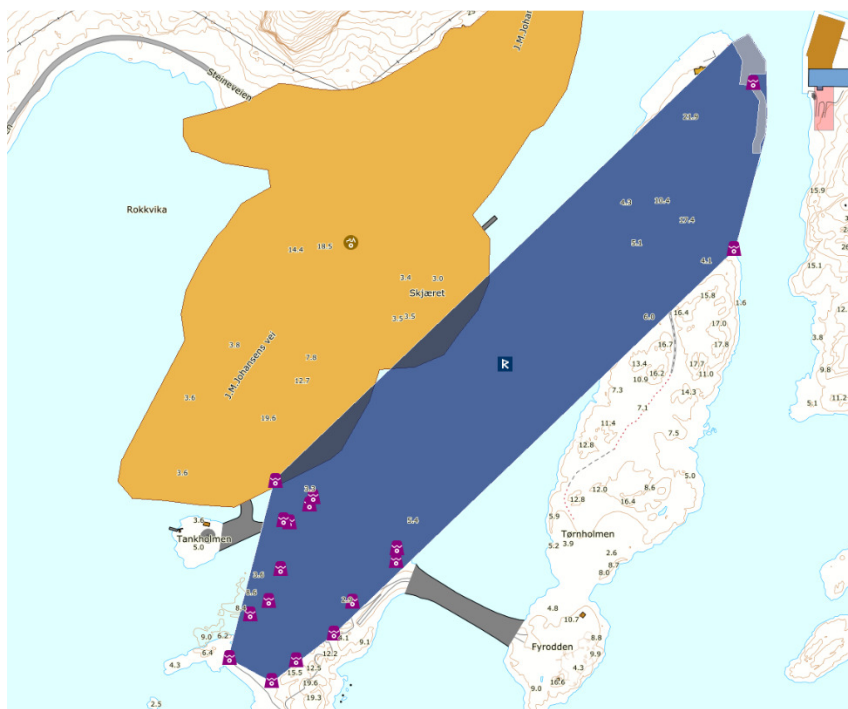
Months	Temperature				Precipitation			Wind	
	Average	Normal	Warmest	Coldest	Total	Normal	Highest daily value	Average	Strongest wind
Dec 2017	0.2°C	-0.7°C	8.7°C Dec 20	-12.6°C Dec 28	152.7 mm		21.9 mm Dec 20	4.6 m/s	18.0 m/s Dec 1
Nov 2017	2.4°C	1.3°C	10.3°C Nov 8	-7.5°C Nov 20	185.8 mm		23.3 mm Nov 2	4.4 m/s	16.0 m/s Nov 23
Oct 2017	6.2°C	5.0°C	16.2°C Oct 1	-3.8°C Oct 24	154.7 mm		27.9 mm Oct 17	4.1 m/s	13.2 m/s Oct 2
Sep 2017	11.6°C	8.5°C	20.3°C Sep 30	4.4°C Sep 27	11.4 mm		4.2 mm Sep 18	3.4 m/s	11.5 m/s Sep 15
Aug 2017	11.7°C	11.6°C	20.9°C Aug 4	4.8°C Aug 16	116.5 mm		26.5 mm Aug 31	4.3 m/s	15.2 m/s Aug 30
Jul 2017	12.4°C	11.9°C	24.1°C Jul 28	6.2°C Jul 7	29.4 mm		8.7 mm Jul 15	3.9 m/s	10.5 m/s Jul 31
Jun 2017	11.6°C	9.4°C	23.5°C Jun 9	1.2°C Jun 1			7.8 mm Jun 25	4.3 m/s	10.5 m/s Jun 8
May 2017	5.2°C	6.5°C	14.3°C May 18	-2.7°C May 11	73.7 mm		10.0 mm May 28	4.3 m/s	13.7 m/s May 7
Apr 2017	1.7°C	2.0°C	9.1°C Apr 4	-6.5°C Apr 1	125.8 mm		36.4 mm Apr 4	4.3 m/s	14.9 m/s Apr 11
Mar 2017	0.3°C	-0.8°C	7.1°C Mar 17	-10.1°C Mar 5	144.7 mm		13.0 mm Mar 14	5.1 m/s	21.7 m/s Mar 26
Feb 2017	-0.3°C	-1.5°C	8.1°C Feb 13	-11.6°C Feb 23	114.9 mm		18.2 mm Feb 17	4.1 m/s	17.6 m/s Feb 17
Jan 2017	1.4°C	-1.4°C	10.7°C Jan 17	-11.4°C Jan 5	235.6 mm		23.8 mm Jan 7	6.0 m/s	20.2 m/s Jan 19
Dec 2016	2.8°C	-0.7°C	10.6°C Dec 19	-9.8°C Dec 11	222.2 mm		25.7 mm Dec 4	5.6 m/s	18.8 m/s Dec 27

Figur 13 Værstatistikk – Leknes flyplassen (nærmeste målestasjon, 10 km under tiltaket).

Området er lite utsatt for store nedbørsmengder, men det antas at klimaendringer vil medføre hyppigere og kraftigere nedbørsperioder i fremtiden.

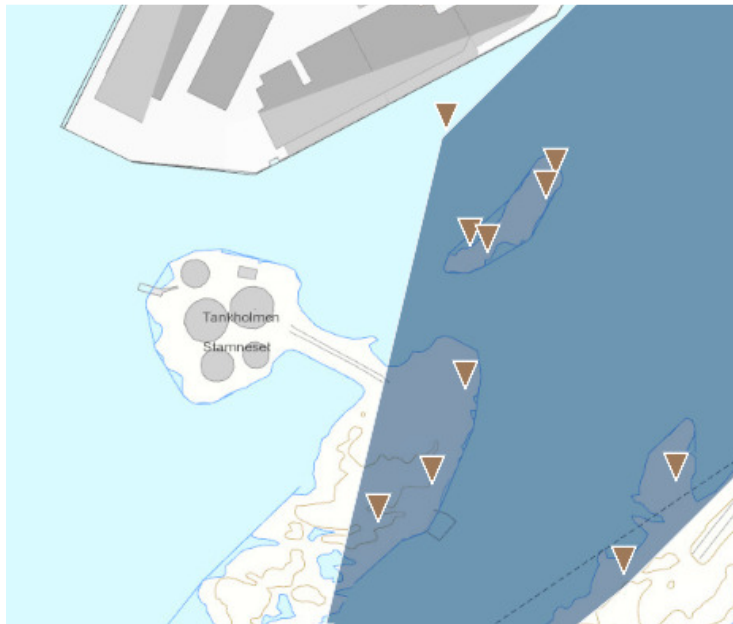
5.5 Kulturminner og kulturmiljø

Stamsund var i 1820-årene et underbruk av handelstedet Ramsvik. I området er det funnet keramikk og glass fra 1800-tallet og ellers er det registrert mange fortøyningsbolter fra 1800- og 1900 tallet, jf. figur 10. I planområdet er det ellers flere verneverdige bygninger som er oppført i SEFRAK.

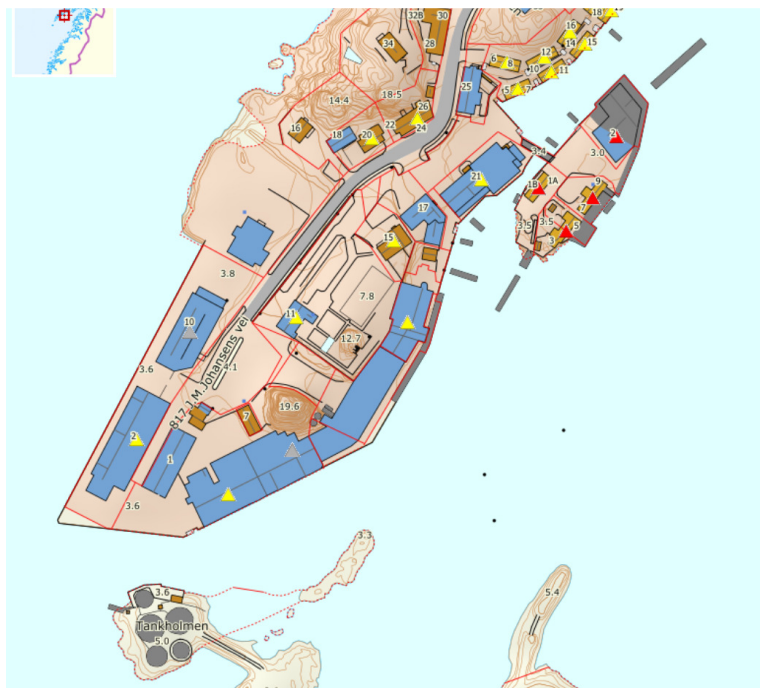


Figur 14 Oversikt over kulturmiljø for området Ytre Stamsund, kilde: geo.ngu.no/arealis/

Som det fremgår i figur 9 er hele Ytre Stamsund markert med kulturområde. Det oransje feltet som utgjør havneområdet med bygninger, er registrert som kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse. For havneområde i sjø finnes det flere arkeologiske lokaliteter. Disse består i hovedsak av maritime enkeltminner. I figur 10 og 11 er det oversikt over maritime enkeltminner



Figur 15 Oversikt over funn av bolter fra 1800- og 1900 tallet, samt et marint løsfunn i sjøen. Den ene holmen nederst på bildet med tre registrerte kulturminner er i dag sprengt ut (kilde: kulturminnesok.no.)



Figur 16 Oversikt over verneverdige bygninger (gule og røde markeringer) registrert i SEFRAC (kilde: miljostatus.no).

5.6 Naturmangfold

Det er foretatt utsjekk i Naturbasen til Direktoratet for naturforvaltning og i Artsdatabankens artskart. Det er ikke registrert verneområder, artsfredning eller annen fredning. Det er heller ikke registrert nasjonalt eller regionalt viktige kulturlandskap eller statlig sikrede friluftsområder.

I naturbasen er det registrert tre fuglearter i nærområdet av særlig stor forvaltningsinteresse. Disse er:

- Havhest – trua art
- Havørn – ansvarsart
- Gråsisik ansvarsart. Viktige naturtyper som er registrert i området:
- Skjellsand, svært viktig verdi

I artsdatabanken er det registrert rødlistede fuglearter i nærområdet, disse var registrert som enkeltobservasjoner og ikke hekkende fugl: Sterkt truet (EN): Havhest, Nær truet (NT): Fiskemåke, Sårbar (VU): Hettemåke

Det var ikke registreringer av svartelister i sjø i området.

5.7 Vannforekomst

Planlagt lokalitet for tiltaket ligger innenfor vannforekomsten «Stamsund havn» i Vestvågøy kommune. Vannforekomsten er definert som en «Sterkt modifisert vannforekomst» (SMVF) som betyr at samfunnsnyttig vannbruk skal gå foran målet om naturlig økologisk tilstand. En SMVF definerer lavere miljømål som for eksempel godt økologisk potensiale (GØP). Vannforekomsten er definert med risiko for at miljømål ikke nås innen 2021, og dagens status er satt til antatt moderat. I Stamsund havn er det ikke oppgitt kjemisk tilstand eller økologisk potensial i faktaark for vannforekomst.



Figur 17 Skyggelagt område viser vannforekomsten til Stamsund havn Kilde: vann-nett.no

5.8 Trafikkforhold

Innenfor planområdet er det ikke offentlig kjøreadkomst. Fv 817 slutter rett ved lagerbygningen til NorLines og Hurtigruten. Her er det snuområdet for buss samt noen få parkeringsplasser for biler. Selve kaiområdet mot moloen og Tankholmen er stengt for offentlig trafikk. Kaiområdet er definert som ISPS-område (International Ship and Port Facility Security Code¹).

¹ ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security Code) er vedtatt av FNs sjøfartsorganisasjon IMO for å forbedre sikkerheten for skip i internasjonal fart, og havneanlegg som betjener slike skip. Kystverket har ansvaret for gjennomføring av ISPS-koden og havnesikringsregelverket i alle norske havner og havneanlegg som omfattes av dette regelverket. Kystverket.no.



Figur 18 Endepunkt for Fv 817 med snuplass for buss og noen få tidsregulerte parkeringsplasser (kilde: googlemaps)



Figur 19 Offentlig trafikkområde Fv817 med snuområde for buss (Kilde: Googlemaps)



Figur 20 Kontor og lagerbygning til Hurtigruta og Nor Lines. Det er skiltet med stengt havneområde
(Kilde: Googlemaps)



Figur 21 Utsikt fra kaiområdet og ut mot Tankholmen



Figur 22 Bilde av indre havn der moloen skal bygges over eksisterende holme og ellers tilrettelegges for småbåthavn

5.9 Rekreasjonsverdi / rekreasjonsbruk, uteområder

Aktiviteten ved Stamsund Ytre havn er variert med flotte og lett tilgjengelige uteområder som benyttes av mange. Området der moloen skal bygges har ellers en rekreasjonsverdi for beboere og turister. På Tankholmen er det god utsikt mot innseilinga til havna og her er det også satt ut sittebenk. Hurtigruten med sine anløp og øvrig fiskeflåte genererer også aktivitet i havneområdet og er en flott attraksjon. Grunneier av Tankholmen har hatt ønske om å bygge utleieleiligheter i gjenværende oljetank som står tom, men ettersom tiltaket ikke er forenlig med restriksjoner for økt offentlig ferdsel, legges det isteden til rette for fritidsbolig i planforslaget. Kommunen har også vurdert mulighet for å regulere for småbåthavn på innsida av ny molo, men planarbeidet har vist at småbåthavn vil komme for nært dagens oljekai. Kommunen og Skipsekspedisjonen ønsker å se på alternativ lokalisering for småbåthavn i en senere planprosess.

5.10 Offentlig og privat servicetilbud

Innenfor planområdet er det ikke offentlig tjenestetilbud. Det private tjenestetilbudet består av kafeer og overnattingsmuligheter. Ulike private og offentlige tjenester er ellers spredt rundt tettstedet Stamsund som ligger like ved.

5.11 Universell tilgjengelighet

Planområdet er ikke særskilt tilrettelagt ut på Tankholmen, men på grunn av flatt terreng i havneområdet er tilgjengeligheten likevel god.

5.12 Teknisk infrastruktur

Alt av teknisk infrastruktur er tilrettelagt like ved planområdet, men på Tankholmen er det lite teknisk infrastruktur. Grunneier opplyser at det er lagt strøm (63 Alu) fra trafostasjon og i veg til

den nedlagte oljetanken. Ettersom det ikke har vært bebyggelse her er det ikke lagt vannledning eller avløp til Tankholmen.

5.13 Grunnforhold

Området er flatt, med helning 1:40 mot nordøst, fra kote minus 3,6 til minus 5,8. Østover skrår sjøbunnen naturlig ned til kote -20 med helning 1:3. Sør for området er det sprengt ned tilnærmet vertikalt til kote -10. Sjøbunnen er grunnere enn kote minus 5 helt innerst i havna. Området på land ser stedvis ut til å bestå av berg i dagen.

Generelt ser bergoverflaten ut til å følge sjøbunnen med slak helning mot nordøst, for så å falle mer mot nord.

Løsmassetykkelsen varierer fra 0,2-4,7 m. Største løsmassetykkelse er påtruffet i nord. Grunnen består i hovedsak av to lag. Sand med korallrester, tykkelse 0,5-2,5 m. Under er et morenelag med tykkelse på 1 – 2,2 m (Notat Stamsund, ny molo, Multiconsult 19.09.2017).

På karttjenesten til Norges geologiske undersøkelser (skrednett.no) er det ikke merket av skredhendelser (steinsprang, leirskred, jordskred, flomskred eller snøskred) eller fare for kvikkleire for planområdet.

5.14 Støyforhold

Støyforholdene avgrenser seg til virksomheten til kai, kystflåte og skip som legger seg til kaiområdet.

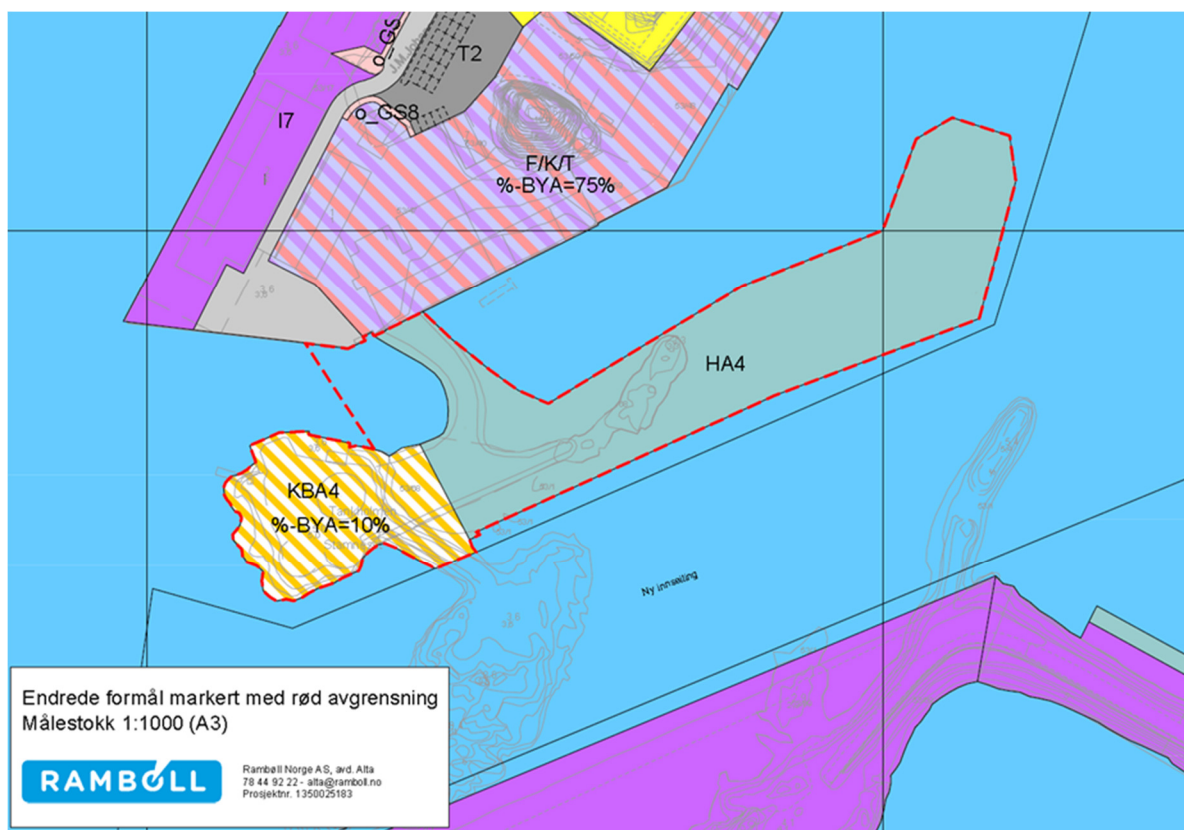
5.15 Forurensning (Grunn, vann og luft)

Fra miljøundersøkelsen som er gjennomført for Kystverket ble det påvist forurensning på alle fem prøvestasjoner. Sjøbunnsedimentene fra det ene prøvepunktet er forurensset med PAH-forbindelser, tungmetaller og PCB tilsvarende tilstandsklasse III-V. Miljøtilstanden i den indre del av havna er dermed karakterisert som svært dårlig. To andre prøvepunkt er forurensset med tungmetaller, PAH forbindelser og TBT i tilstandsklasse III-IV. Miljøtilstanden til sjøbunnsedimentene i siste to prøvepunkt kan karakteriseres som moderat til dårlig (kilde: Multiconsult 29.09.2017).

Grunnundersøkelsene er referert i ROS analysen.

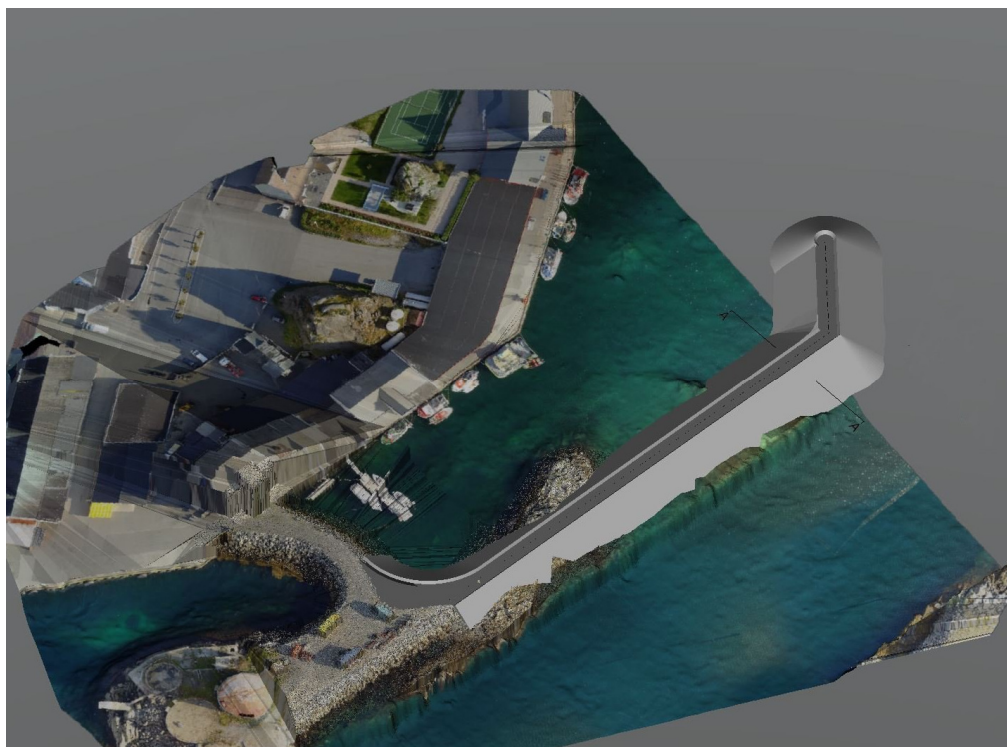
5.16 Privatrettslige forhold

Det foreligger avtale fra 2009 mellom Vestvågøy kommune og Stamsund skipsekspedisjon om at adkomsten til Tankholmen skal være stengt med bom og ikke skal være åpen for fri ferdsel. Kommunen kan kreve adkomst for vedlikeholdt mm (det samme vil nok gjelde for kystverket, ref. møte med Skipsekspedisjonen).



Figur 24 Aktuelt område for planendring med rød stiplet linje, Tankholmen med havn (molo) og kombinerte formål for bebyggelse og anlegg.

På illustrasjonen under fremkommer tenkt løsning for ny molo på Tankholmen.



Figur 25 Illustrasjon molo, kilde Kystverket.

6.2 Reguleringsformål

REGULERINGSFORMÅL (PBL §12-5)	BETEGNELSE (jf. Kart)	STØRRELSE (daa)
Nr. 1 Bebyggelse og anlegg		
<i>Kombinerte formål bebyggelse og anlegg (Forretning/Industri/Kontor/Fritidsbebyggelse)</i>	KBA4	3,2
Nr. 2 Samferdselsanlegg og infrastruktur		
<i>Havn</i>	HA4	9,2
Nr. 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone		
<i>Havneområde i sjø</i>	HS2	Redusert
<i>Havneområde i sjø</i>	HS3	Økt

6.2.1 Kombinerte formål bebyggelse og anlegg (KBA4)

Formålet kombinerte formål for bebyggelse og anlegg gjelder kombinasjon av formålene *forretning, industri, kontor og fritidsbebyggelse*. Det er ønskelig å legge til rette for at den gjenværende tanken på Tankholmen skal kunne settes i stand, og benyttes til for eksempel fritidsbolig for privat grunneier. Samtidig ønsker man å videreføre formål fra underliggende/gjeldende reguleringsplan. Utnyttelsesgraden er satt til kun 10 % fordi det ikke skal legges til rette for bebyggelse utover det som kreves for å istandsette tanken med eventuelle tilhørende servicefunksjoner.

6.2.2 Samferdselsanlegg og infrastruktur (KV7, HA4)

Det reguleres for havn, herunder molo (HA4). Det er ønskelig å tilrettelegge for Kystverkets behov for infrastruktur og skjerming i havnebassenget.

6.2.3 Havneområder i sjø

Formålet havneområder i sjø (HS2 og HS3) videreføres, men fordi vegformål for bru til Tankholmen fjernes og erstattes av allerede etablerte fylling, vil formålsgrensene forskyves. For HS3 medfører det noe økt areal i forhold til gjeldende plan. For HS2 medfører det noe redusert areal i forhold til gjeldende plan. På bakgrunn av nytt foreslått areal til molo (HA4), vil sjøarealet reduseres tilsvarende det landarealet øker for HS2.

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

For KBA4 tillates BYA 10%. Maksimalt tillatt byggehøyde skal være tilsvarende høyde på eksisterende bebyggelse (tanken).

6.4 Parkering

Det tilrettelegges ikke for parkering ute på Tankholmen/ innen planområdet.

6.5 Trafikk og adkomst

Det reguleres ikke for offentlig adkomstveg ut til Tankholmen. Fyllingen som allerede er etablert vil være fremkommelig for drifts- og anleggskjøretøy knyttet til privat og offentlig virksomhet på Tankholmen.

Trafikken ut til Tankholmen vil være lav. Kystverket sitt behov er å komme frem til moloen med maskiner og utstyr for lagerplass, reparasjon og vedlikehold. Kjørebredden ut til moloen må være fem meter. Utover Kystverket sitt behov for adkomst til Tankholmen, vil også privat grunneier ha behov for adkomstmulighet for drift- og vedlikehold av sin eiendom.

Adkomst til Tankholmen går via kaiområde definert som ISPS-kai, og forvaltes av Stamsund Skipsekspedisjon. Det er derfor ikke mulig eller ønskelig å legge til rette for offentlig adkomstveg, eller økt ferdsel ut til Tankholmen.

Illustrasjonen under viser gjerde for ISPS kai (blått), og foretrukket gangadkomst ut til Tankholmen (rødt). Fordi det er så lav trafikk vil det ikke være nødvendig med særskilt tilrettelegging for gående. Slik situasjonen er i dag vandrer gående (for eksempel passasjerer fra Hurtigruta) rundt omkring i området så lenge det ikke er avstengte gjerder. Foreslåtte tiltak vi ikke være til hinder for dette, men under anleggsperioden vil Tankholmen sperres av for uvedkommende av sikkerhetshensyn.



Figur 26 Illustrasjon som viser avgrensning av ISPS-området, gangadkomst og oljekai (Vestvågøy kommune).

Se for øvrig vurdering av offentlig adkomstveg i kapittel 7.

6.6 Miljøfokus

I forbindelse med fylling i sjø er det foretatt miljøundersøkelser av sjøbunn, og planforslaget innehar bestemmelser som sikrer miljøoppfølging for å hindre spredning av påvist forurenset grunn.

6.7 Universell utforming

Det stilles ikke særskilte krav til Universell utforming utover det som er hjemlet i Teknisk forskrift.

6.8 Uteoppholdsareal

Det reguleres ikke for uteoppholdsareal.

6.9 Kulturminner

Som beskrevet i kapittel 5 er det registrert funn av bolter fra 1800- og 1900 tallet i området. Fire funn omfattes av molo-utbyggingen, og vil dermed gå tapt.

Gjeldende sjøareal ble dekt av Tromsø Museums marinarkeologiske befarings i 2004 i forbindelse med andre tiltak i Stamsund havn. Det ble ikke registrerte automatisk vernete kulturminner eller andre funn av kulturhistorisk interesse (Ref. innspill ved varsel om planoppstart, 2017).

I planforslaget er det tatt med bestemmelse som sikrer nærmere undersøkelser av eventuelle ukjente kulturminner (ref. PBL §12-7 nr. 6).

6.10 Offentlige formål

Arealet avsatt til havn (HA4) vil være eid og driftet av Kystverket.

6.11 Teknisk infrastruktur

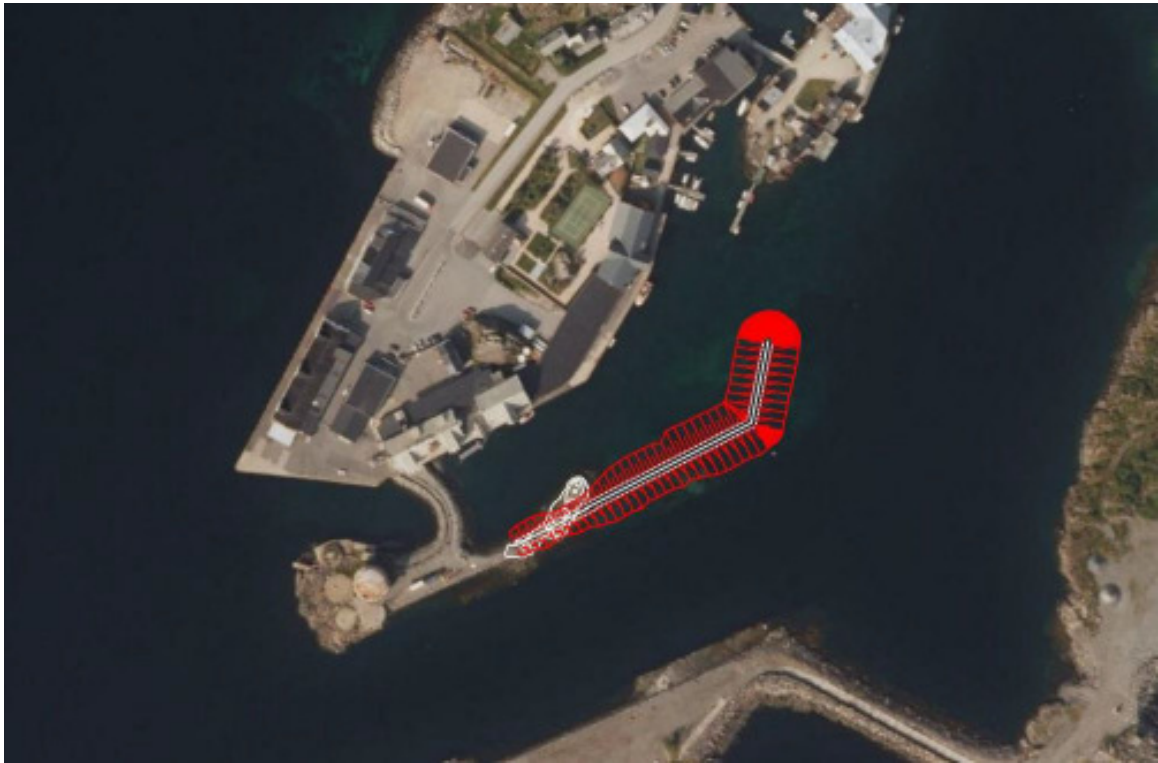
Det er ikke planlagt tilknytning til offentlig infrastruktur (vann, avløp, nett etc.). Tiltak som iverksettes innen KBA4 må vise tilfredsstillende private løsninger for dette ved søknad om tiltak.

6.12 Geoteknisk vurdering

Moloen etableres direkte på fjell, eller på friksjonsmasser med kort dybde til fjell. Områdestabilitet ansees derfor å være tilfredsstillende. Deler av moloen etableres langs toppen av en utsprengt bergskjæring. Vurdering knyttet til stabiliteten av bergskjæringen er ikke foretatt. Multiconsult har utført stabilitetsberegninger for etablering av molo. Beregningene viser at stabiliteten er tilfredsstillende.

Moloen kan fylles fra land og kan etableres med helning 1:1,4. Fyllingsskråningen må erosjonssikres i henhold til opptredende bølgepåkjenning. Krav til filterlag avhenger av hvilke fyllmasser som benyttes samt krav til blokkvekt/diameter i plastringslaget.

Det forventes ikke oppbygging av poreavtrykk under utlegging og det stilles ikke krav til fyllingshastighet (Notat Stamsund, ny molo, Multiconsult 19.09.2017).



Figur 27 Ny molo er tegnet inn for Ytre Stamsund (Kilde: Multiconsult)

6.13 Rekkefølgebestemmelser

Før byggetillatelse kan gis skal det dokumenteres konkrete tiltak for å hindre spredning av påvist forurensning (i sjøbunn) i anleggsfasen. Det tillates kun bruk av rene fyllmasser.

6.14 Utbygging / gjennomføring

Kystverket ønsker å bygge molo høsten 2018, og avventer et planvedtak. Kystverket vil erverve aktuell eiendom på bakgrunn av vedtatt plan.

7. VIRKNINGER

7.1 Overordnede planer

I forhold til overordnede planer er det ikke noe avvik av betydning i dette planforslaget. I kommunedelplan for Stamsund vises det til reguleringsplan for ytre Stamsund som skal gjelde for aktuelt planområde.

7.2 Stedets karakter, byform, estetikk og landskap

Tilrettelegging med forlengelse av molo vil ikke medføre vesentlige endringer i landskapet. Tiltaket vil være en videreføring av stedets karakter som havneområde.

Hensikten med videreføring av kombinerte formål for den sørlige delen av Tankholmen er muligheten til å renovere og omdisponere den gamle oljetanken, noe som anses å være et positivt initiativ i tråd med stedets karakter, og som kan bidra til bevaring av kulturhistorie.

7.3 Kulturminner og kulturmiljø, eventuell verneverdi

Det er registrert tre verneverdige bolter på nåværende skjær som blir fjernet som følge av etablering av molo.

Den gjenstående oljetanken på Tankholmen er et *nyere tids kulturminne* (Kulturminneplan for Lofoten), og det antas å være av både lokal og regional betydning å bevare bygningen. Planforslaget legger til rette for det.

7.4 Forholdet til naturmangfoldloven

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget

Rambøll mener at kunnskapsgrunnlaget for dette prosjektet er bra, med tilstrekkelig sjekk av alle relevante statlige databaser, samt bløtbunns undersøkelser med ROV. Området er tidligere brukt til havneformål og er klassifisert som en sterkt modifisert vannforekomst, noe som tilsier at naturmangfold innenfor planområdet er svekket fra før.

§9 Om føre-var-prinsippet

Så lenge kunnskapsgrunnlaget anses bra, er det ikke nødvendig å ta særskilte føre-var hensyn.

§10 Samla belastning på naturmangfoldet i planområdet

Som nevnt over er miljøet allerede belastet av havnevirksomhet, sprenging og utfylling, og definert som sterkt modifisert vannforekomst. Planforslaget medfører økt fylling, men vil i sum ikke føre til ny stor belastning på økosystemet.

§11 Kostnader ved miljøforringelse

Tiltaket kan medføre skade på naturmangfold, og miljøoppfølging må påregnes. Det refereres fra rapport Miljøgeologiske undersøkelser av sjøbunnsediment, Multiconsult 29.9.2017, for Kystverket.

Planlagte tiltak vil kunne medføre en viss oppvirvling av sjøbunnsedimentene når sprengsteinmassene dumpes, med fare for oppvirvling og spredning av miljøgifter i sjøbunnsedimentene når sprengsteinmassene dumpes. Siden det er registrert miljøgifter i sjøbunn der det er planlagt molo vil det være aktuelt å vurdere mulige tiltak for å redusere fare for spredning av miljøgifter i vannforekomsten eller til andre vannforekomster. I forbindelse med registrerte gytefelt og akvakulturlokaliteter bør det gjøres en vurdering på om spredning av partikler vil kunne påvirke fisk i de nærliggende områder og akvakulturanlegg. Lokalitet Eidsholman ligger ca. 2 km nordøst for tiltaksområdet men det lite trolig at vanntransport fra

tiltaksområdet vil påvirke lokaliteten. Turbiditetsovervåking og vannprøvetaking vil kunne avklare partikkelspredning fra planlagte utbygging.

§12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Alternativ lokalisering er ikke tjenlig, og vil neppe redusere negative konsekvenser for miljø/forurensning i grunn, etter som hele havnebassenget er sterkt modifisert vannforekomst. Tiltentkt byggemetode for molo er *miljøforsvarlig* med anbefalte tiltak for å hindre at forurensning spres.

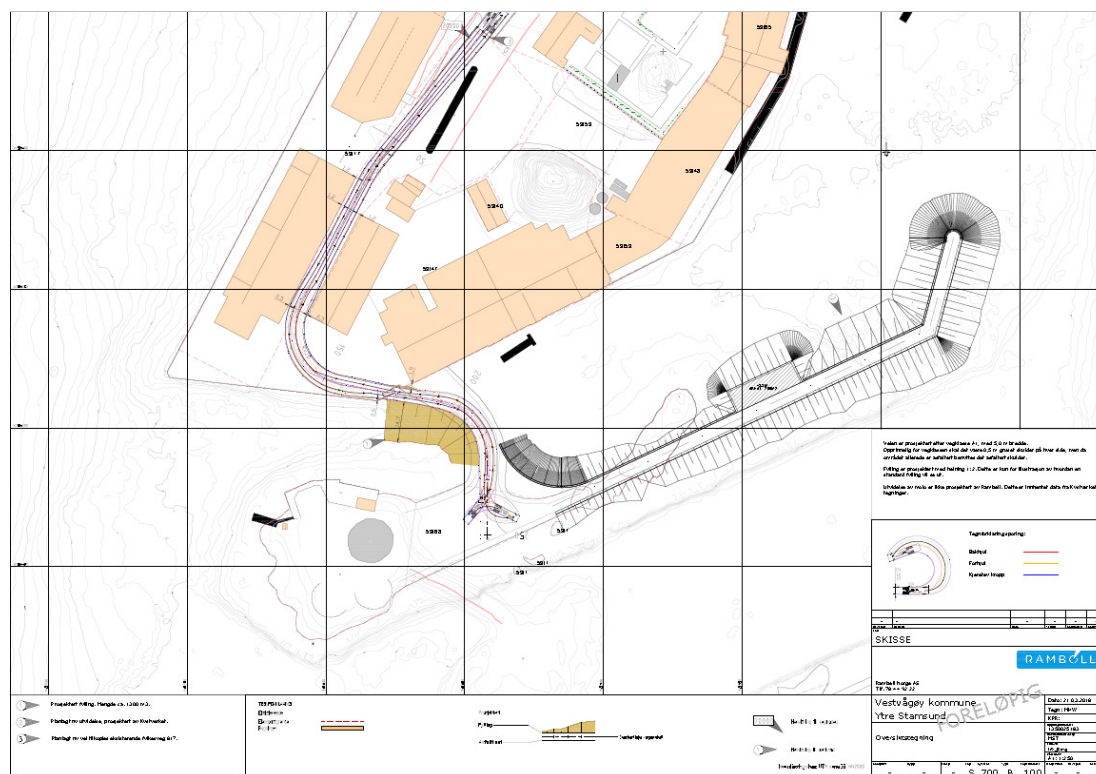
7.5 Trafikkforhold

Forlengelse av molo på Tankholmen vil ikke endre trafikkforholdene i nevneverdig grad, men jevnlig vedlikeholdsarbeider og inn/utkjøring i forbindelse med dette må påregnes. I anleggsfasen vil det bli økt trafikk til og fra Tankholmen både på land og i sjø.

Etter som det ikke planlegges for offentlig adkomstveg vil det ikke bli økt biltrafikk til/fra området for kombinerte formål for bebyggelse og anlegg (KBA4). Avhengig av hva som blir konsept for tanken, vil det bli noe økt ferdsel for gående. På grunn av lav ÅDT vil det ikke være behov for separat gangsystem. I anleggsfasen bør imidlertid forholdet gående/anleggstrafikk tas hensyn til med for eksempel gjerder.

7.5.1 Vurdert offentlig adkomst

Ved utvidet varsel om oppstart ble det foreslått at planen skulle legge til rette for offentlig adkomstveg ut til Tankholmen. Dette ble vurdert av Rambøll og kommunen, og et forslag til løsning fremkommer i tegning nedenfor. På grunn av restriksjoner med ISPS-området foreslås det ikke å regulere for offentlig veg til Tankholmen. Skissen viser også at det er tilstrekkelig areal til å snu for lastebiler ute på Tankholmen.



Figur 28 Skissegforslag ny adkomstveg til Tankholmen (ikke del av endelig planforslag), Rambøll.

7.10 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det er ikke kjent at selve utvidelsen av moloen vil medføre noen økonomiske konsekvenser for kommunen.

7.11 Eiendomsmessige konsekvenser for grunneiere

Tankholmen eies i dag av privat grunneier. Ved utvidelse av moloen blir det nødvendig å dele av Tankholmen med eget gårds- og bruksnummer for Kystverket og eget gårds- og bruksnummer for eksisterende grunneier.

7.12 Konsekvenser for næringsinteresser

I gjeldende reguleringsplan lå det til rette for næringsvirksomhet på Tankholmen (kombinerte formål forretning/kontor/industri), med bru fra kaia ved Skipsekspedisjonen. Tiltak i samsvar med reguleringsplanen fordrer adkomst, og brua har aldri blitt bygget. Det er ikke søkt om tiltak i samsvar med reguleringsplanen. Planforslaget reduserer potensiale for utnytting av arealene til næringsformål i betydelig grad, ved å redusere byggeområde for næringsvirksomhet, redusere utnyttelsesgrad fra 50 % BYA til 10 % BYA, og erstatte regulert brutrasé med havneformål (eksisterende veg på fylling).

7.13 Interessesetninger

Med innkomne merknader lagt til grunn er det ikke interessetninger for gjennomføring av tiltaket.

Det skal likevel presiseres at grunneier ville ha ønsket en offentlig adkomst til Tankholmen for å muliggjøre en høyere utnyttelse av sin eiendom.

8. RISIKO OG SÅRBARHET

Det er utført en egen ROS- analyse som er vedlegg til dette dokumentet. Her gjengis kort hovedfunn fra risiko- og sårbarhetsvurderingen.

8.1 Metode

ROS-analysen er utformet med utgangspunkt i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps veileder for samfunnssikkerhet i arealplanlegging, er tilpasset andre veiledere og maler og i tråd med kommunale angivelser av ROS-analyser i reguleringsplaner. Analysens omfang er tilpasset planforslagets innhold og kompleksitet, samtidig som den tilfredsstiller krav om risiko- og sårbarhetsanalyse gitt i Plan- og bygningslovens § 4-3.

8.2 Evaluering av risiko

Følgende hendelser og situasjoner vurderes som aktuelle farer og uønskede hendelser

6 og 9 Havstigning

7 Vind (Molo er avbøtende tiltak i seg selv, kommenteres ikke ytterligere)

12 Kulturminner

39 og 40 transportnett til forretning og busstopp utenfor planområdet (Generell risiko, kommenteres ikke ytterligere)

44 Forurensning grunn

46 Omgivelser/terrengformasjoner (Generell risiko ved sjø, kommenteres ikke ytterligere)

Med utgangspunkt i risikovurderingen i ROS- analysen anbefales det at følgende tiltak vurderes innarbeidet i reguleringsplan og videre planer for prosjektet:

Nr.	Hendelse/fare	Beskrivelse av tiltak
6 og 9	Havstigning	Bestemmelse om laveste gulvhøyde for eventuell ny bebyggelse
12	Kulturminner	Bestemmelse med referanse til kulturminneloven
44	Transportnett	Bestemmelse om sperring av byggeområdet i anleggsfasen
44	Forurensset grunn	Bestemmelse som sikrer miljøoppfølgingsplan for å hindre spredning av påvist forurensning, samt bruk av rene fyllmasser.

Figur 30 Risikoreduserende tiltak som bør vurderes innarbeidet i reguleringsplan og videre planer for tiltaket

8.3 Konklusjon

Risiko- og sårbarhetsanalysen har identifisert fire aktuelle hendelser som har betydning for vurdering av risiko- og sårbarhet ved gjennomføring av reguleringsplanen: Havstigning, forurensset grunn, hensynet til gående i området (i anleggsfasen), og tap av kulturminner.

Det må rettes spesiell oppmerksomhet om forurensset grunn, og oppfølging av tiltak som hindrer spredning av påvist forurensning.

9. INNKOMNE INNSPILL

Offentlige merknader:

Merknad 1: Statens vegvesen, den 04.11.2017

For vårt anliggende vil ikke foreslåtte endringer berøre vårt saksområde.

Vi har følgende innspill til planen:

Dersom det er behov for riggområde, bør det vurderes å regulere inn et slikt område som midlertidig område. Dette for å avklare arealbruk i planprosess. Vi har ingen flere innspill så langt og ser frem til å motta en mer detaljert reguleringsplan for videre behandling. Vi gjør oppmerksom på at det kan fremkomme andre merknader i den videre prosess. Statens vegvesen stiller seg til disposisjon for nærmere avklaringer i det videre planarbeidet. Vi ser frem til et samarbeid i planprosessen slik at konflikter i planforslaget er avklart før det legges frem til politisk behandling.

Forslagsstillers vurdering

- *Det er ikke meldt om behov for riggområde utover arealet som er planlagt for formålet.*

Merknad 2: Statens vegvesen, epost den 05.12.17

Statens Vegvesen Region Nord arbeider for tiden med en mindre reguleringsendring for reguleringsplanen «Fv817 Fortau ytre Stamsund». Vestvågøy kommune har oppfordret til samordning med Rambøll om bruk av aktuell sosi kode for kombinerte regulerings formål. Ved tilbakeføring av regulerte vegarealer er det hensiktsmessig av vi bruker lik sosi kode ved regulering av nye de formålene.

Reguleringsendringen for «Fv817 Fortau Ytre Stamsund» gjennomføres for 3 mindre områder. Del areal for hver av disse er skissert inn på PDF kopi av eksisterende plankart.

1: Ved Telthus, Gnr 52 Bnr 477

I området vil det bli foretatt justering av veglinje for F4 fra fylkesveg mot tilknyttede eiendommer. Arealet SB1 forretning med bygning som skal bevares, blir ikke berørt av endringen. Blant annet blir noe av vegareal «tilbakeført» til formålene bolig, og kombinert bolig/ forretning og industri.

2: I nærheten av Steinekrysset, Gnr 53 Bnr 67, er et kombinert område – BFNT

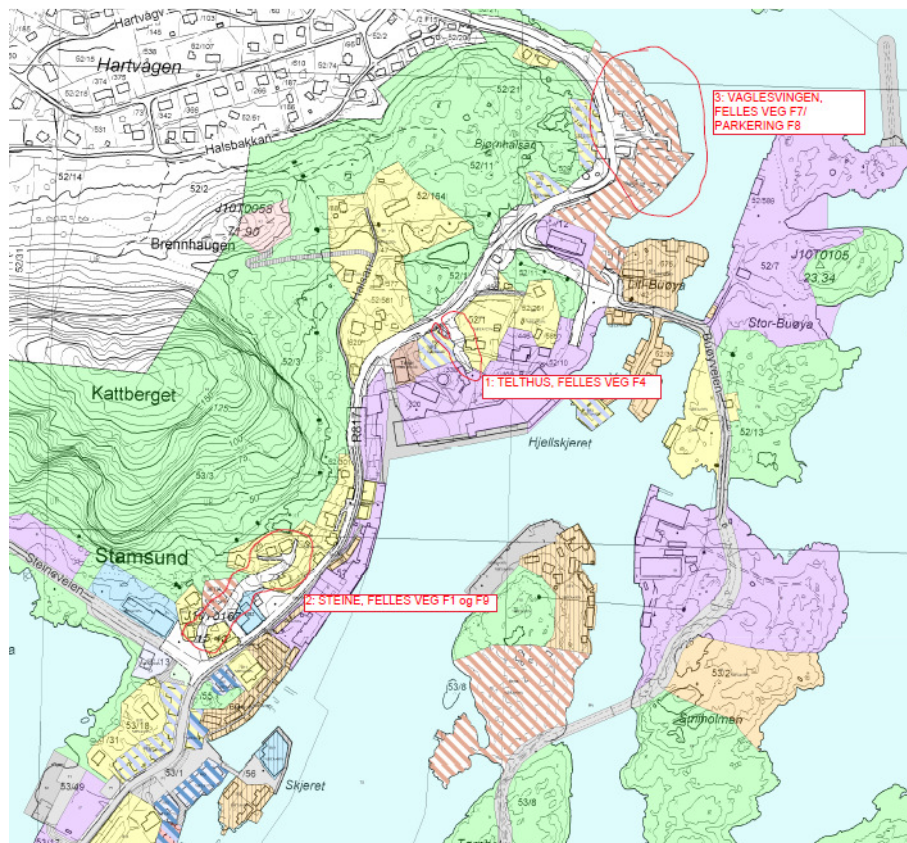
I området vil det bli foretatt en justering av veglinje for F1 fra fylkesveg og til boligområde B8. Blant annet blir noe vegareal «tilbakeført» til område som nå har kombinert formål BFNT. Ny felles adkomst F9 fra fylkesvegen.

3: Ved Vaglesvingen er det avsatt et område - B4 – til kombinert bolig og fritidsbolig.

I området vil det bli foretatt en justering av veglinje for F7 fra fylkesveg mot tilknyttede eiendommer. Her vil en del av regulert vegareal bli «tilbakeført» til formål lik det er for det kombinerte området B4. Parkering F8 flyttes til I/L1. Opprinnelig formål I/L1 utgår. Trafikkområde T5 utgår og endres til T3 annen veggrunn.

For nye kombinert formål i område hhv 2: «Bolig/ Annet» og 3: «Bolig/ Fritidsbolig» anbefaler Vestvågøy kommune anvendelse av sosi kodene 1800 eller 1900. Det angis underformål både med forkortelse på plankart og i bestemmelser.

På vegne av Nordland Fylkeskommune og Vestvågøy kommune ønskes snarlig tilbakemelding om nye kombinerte formål og –tekst.



Figur 31 Vedlegg til innspill fra Statens vegvesen.

Forslagsstillers vurdering

- Skisserte endringer er ikke en del av varslet planavgrensning og kan ikke legges inn i planforslaget. Planforslaget er (med unntak av reguleringsendringen) kun oppdatert med nye formåliskoder etter ny planlov (PBL2008).
- Kommunen ser seg nødt til å få behandlet reguleringsendring for Ytre Stamsund før sommeren 2018. Eventuelle avvik i valgte formåliskoder for sidearealer til plan for «Fv817 Fortau ytre Stamsund» vil kunne justeres i forbindelse med offentlig ettersyn.
- Vegvesenet er kontaktet for info om fremdrift, og ut i fra samtalen ble det klart at vegvesenets plan fremdeles er under arbeid.

Merknad 3: Fylkesmannen i Nordland, den 15.11.2017

Fylkesmannen påpeker at det må tas nødvendige hensyn til eksisterende sjødeponi ved utfyllingen og at det må gjennomføres nye undersøkelser som grunnlag for behandling av søknad om utfylling.

Utfylling fra land, mudring eller andre tiltak som medfører risiko for spredning av forurenset sediment krever egen tillatelse etter forurensningsloven. I forbindelse med søknad om utfylling og/eller mudring må det gjennomføres miljøtekniske undersøkelser og utarbeides plan for håndtering av forurensete masser og gjennomføring av arbeidet. Søknad om utfylling og/eller mudring skal sendes Fylkesmannen. Tillatelse må foreligge før tiltaket kan igangsettes. Ved utfylling skal det benyttes rene masser. Fylkesmannen anmoder om at dette tas inn som rekkfølgebestemmelse til planen.

Fylkesmannen minner videre om at det må gjennomføres risiko- og sårbarhetsanalyse før planen blir behandla politisk.

For å sikre tilfredsstillende medvirkning ved høring av planen, oppfordrer Fylkesmannen til at planforslaget oversendes i SOSI-format til plannordland@kartverket.no. Fylkesmannen ber videre om at kommunen setter av tid til dialog med berørte statlige myndigheter, i den grad det dreier seg om arealkonflikter. Dette jamfør forsøksordning om samordning av statlige innsigelser i Nordland, FOSIN.

Forslagsstillers vurdering

- *Bestemmelse om miljøtekniske undersøkelser og plan for håndtering av forurensede masser er ivare tatt i planforslaget. Tillatelse til utfylling og/eller mudring må foreligge før tiltaket kan igangsettes.*
- *Risiko- og sårbarhetsanalyse følger planforslaget.*
- *Planforslaget vil oversendes kartverket i sosi format etter politisk behandling for offentlig ettersyn.*

Merknad 4: Fiskeridirektoratet, den 17.11.2017

Fiskeridirektoratet legger til grunn at det blir fremmet egen søknad i tilknytning til realisering av ny molo i havna og at det i den forbindelse blir redegjort for hvilke fyllmasser som skal benyttes, tidsperiode for gjennomføring o.l. Direktoratet har ingen merknader utover dette.

Forslagsstillers vurdering

- *Ingen kommentarer.*

Merknad 5: Tromsø museum – Universitetsmuseet, den 27.11.2017

Gjeldende sjøareal ble dekt av Tromsø Museums marinarkeologisk befarings i 2004 i forbindelse med andre tiltak i Stamsund havn. Det ble ikke registrerte automatisk vernet kulturminner eller andre funn av kulturhistorisk interesse. Derfor har vi ingen merknader til planforslaget.

Vi minner tiltakshaver om at dersom en i forbindelse med tiltaket skulle komme over automatisk vernet kulturminner eller funn av kulturhistorisk betydning, skal arbeid stanses og Tromsø Museum varsles jfr. kulturminneloven § 8, 2. ledd.

Forslagsstillers vurdering

- *Redegjørelse for kulturminner fremkommer i planbeskrivelsen. Bestemmelse som sikrer ivaretagelse av eventuelle ukjente kulturminner følger av planforslaget.*

Organisasjoner og foreninger:

Merknad 6: Nordland fylkes fiskarlag, den 13.11.2017

Nordland fylkes fiskarlag melder at de har vært i kontakt med Vestvågøy Fiskarlag om saken. Her fremkommer det at de er positive til reguleringsendringene og at moloen blir forlenget som skissert. Fiskarlaget har ingen merknader utover dette.

Forslagsstillers vurdering

- *Ingen kommentarer.*

Private merknader:

Merknad 7: Hans-Christian Jahren, epost den 31.10.2017

Jahren har følgende kommentarer.

A:

Vi på Tørnholmen / Joøya er blitt «svarteper» i spillet om fastlandsforbindelse og Vestvågøy kommune har ikke holdt sine avtaler om fremdrift / finansiering / gjennomføring av bro/vegprosjekt. Vi lar dog den ballen ligge nå og fokuserer på hva som er nest beste løsning. Med en ny molo nå bør kommunen bidra til at Kystverket konstruerer moloen på en slik måte at «innsiden» av moloen blir lagd slik at det kan legges flytebrygger til denne. Med vertikale vegger og flytebrygger der bør Vestvågøy kommune bidra til at Tørnholmen / Joøya får tilgang til bryggeplasser inntil en fastlandsforbindelse er på plass. Gitt at det vil kunne ta år så forventer vi faktisk at kommunen bidrar med en eller flere slike «midlertidige» løsninger. Jeg vet at det selvsagt ligger utenfor den varslede planstarten, men dersom moloen faktisk planlegges godt og med vertikale vegger så utelukkes ikke muligheten. Det kan dere kanskje bidra til?

Kan dere som skal arbeide med kvalitet og innhold i reguleringen arbeide for at også «innsiden» av moloen blir brukbar?

B:

Med en ny molo som vist i figur 2 kan en tenke at havstrøm og bølger inn i havna kan få en kraftigere og mer rettet vinkel mot øst og vil kunne treffe Tørnholmen og bryggene vår på øya noe kraftigere enn tidligere. Er dette utredet? Hvordan skal det eventuelt avbøtes og hvem vil være ansvarlig for en slik eventuell avbøting?

Jeg kommer tilbake med et eventuelt formelt svar / innspill på det oversendte varselet når jeg har fått svar / tilbakespill på mine to overstående A og B.

Forslagsstillers vurdering

Svar på spørsmål A: Prosjektering av molo er levert av Kystverket som grunnlag til reguleringsplanarbeidet, og alternativer for lokalisering og/eller utforming av denne har ikke vært en del av planarbeidet. I prosessen er det vurdert mulighet for småbåthavn på innsiden av molo og offentlig adkomst til Tankholmen. På grunn av dagens oljekai og restriksjoner knyttet til ISPS-området fremmes det ikke forslag om dette som del av reguleringsendringen.

Svar på spørsmål B: Som nevnt over er grunnlaget for plassering og utforming av molo levert av Kystverket. Rapporten Bølgemålinger, Stamsund havn, datert 22.05.2014, fra SINTEF for Kystverket er lagt til grunn. Det er ikke utført ny utredning av bølge- og strømningsforhold til reguleringsplanforslaget. Kort sammendrag fra aktuell rapport: «Det påstås at liggeforholdene for båtene ved Skjæret i Stamsund havn, har forverret seg etter at den nye innseilingen ble laget i 2002. For eventuelt å finne årsaken til dette, ble det utplassert tre trykkceller i havna i 2013. Denne rapporten presenterer data fra målingene, og sammenholder de med data fra bølgemåleren på Skrova. Det gis noen kommentarer over årsak, og hva som kan gjøres videre».

Merknad 8: Gøran Falck, den 26.11.2017

Undertegnede er grunneier på Tankholmen Gnr 53/Bnr 68. Jeg er positiv og løsningsorientert til den kommende oppgraderingen av Stamsund Ytre havn, også med konsekvensene for min eiendom tatt i betraktning. I det kommende arbeidet har jeg to interesser som jeg ønsker ivaretatt, og som jeg således ønsker å påvirke gjennom denne merknaden.

1. På sikt ønsker jeg å søke om å bygge inne i eksisterende oljetank på Tankholmen. Jeg ønsker å bygge for utleie. Slik jeg ser det åpner gjeldende reguleringsplan for dette hvis det søkes under Hotell eller Næring. For å kunne realisere dette, og forenkle fremtidige søknadsprosesser ønsker jeg at det vurderes om eksisterende plan kan endres til også å omfatte Bolig og/eller Fritidseiendom.
2. For å unngå ekspropriasjon vurderer jeg en løsning hvor en entreprenør fyller ut/»plastrer» den delen av Tankholmen hvor kommunen og Kystverket har interesser. For at dette skal være interessant for meg og entreprenør, må det samtidig gjøres endring i reguleringsplanen som åpner opp for at det vil kunne bygges fritidsbolig og/eller utleieboliger, og eventuelt også brygge på den aktuelle delen av Tankholmen. Dette vil muligens også kunne realiseres innenfor gjeldende reguleringsplan, men sannsynligvis ikke.

Konklusjon: Jeg ønsker at det vurderes å endre reguleringsplanen for det aktuelle området, til også å innbefatte bolig/fritidseiendom. Sekundært ønsker jeg at eksisterende plan videreføres mtp hotell/næring.

Forslagsstillers vurdering

- *Rambøll og kommunen har hatt dialog med grunneier i form av telefon- og e-postkorrespondanse. Det er i planarbeidet vurdert mulighet for offentlig adkomstveg, for å muliggjøre utnytting av det resterende arealet på Tankholmen til næringsformål og/eller fritids- og turistformål. På bakgrunn av avtale mellom kommunen og Stamsund Skipsekspedisjon om rettigheter til bruk av kai, samt ISPS-restriksjoner på kaiområdet er det ikke ønskelig å legge til rette for offentlig adkomst til Tankholmen. Iht. siste korrespondanse med grunneier inkluderes fritidsbolig i kombinerte formål for eiendommen, slik at grunneier får anledning til å innrede oljetanken til dette formålet.*
- *Arealet som reguleres til havn, og skal benyttes til molo for Kystverket, vil måtte erverves av Kystverket, på bakgrunn av vedtatt plan.*

Merknad 9: Lofotr bygg & anlegg as v/Reidar Samuelsen (Stamsund Skipsekspedisjon AS), datert 3.4.2018

Viser til brev datert 13.03.18 til Stamsund Skipsekspedisjon as, vedrørende utvidelse av planområdet til å omfatte deler av eiendommene 53/47 og 53/17. Begge disse tilhører Stamsund skipsekspedisjon as og er en viktig infrastrukturdel i forbindelse med gods over kai. Området har ISPS status og stenges for trafikk når det er båter til kai.

Området ble i reguleringsplan av 2008 regulert til kjørevei, både den delen som tilhører riksveinettet og den delen som er i privat eie. Denne reguleringen må kun sies å være spesiell da området alltid har vært en del av kaistrukturen med ISPS begrensninger.

Grunneier har for noe tid tilbake investert betydelige summer i utvidelse av kaien. Området er i dag en viktig del av kaianleggene og næringsgrunnlaget for bedriften.

Det er varslet Reguleringsendringen for Ytre Stamsund, hvor opprinnelig reguleringsområde nå endres. I varslingsbrevets avsnitt 2, siste setning står: «Det er behov for en utvidelse av areal definert som atkomst ut til moloen, samt omregulering av eierform som kan sikre offentlig adkomst». I samme avsnitt heter det at: «oppdragsgiver og kommunen har kommet frem til at det er behov....»

At oppdragsgiver og kommunen sammen har kommet fram til at dette området, privat grunn, må tas med i reguleringsendringen uten at grunneier er involvert, må i beste fall kunne sies å være spesielt. Når hensikten med endringen i planområdet er å regulere privat grunn til offentlig adkomst, vi en måtte anta at det var naturlig at grunneier ble kontaktet i forkant og at det ble innledet dialog omkring dette.

Dages adkomst til Tankholmen kom som en midlertidig løsning i forbindelse med utdypning av havnen. Da denne skulle fjernes, etter endt anleggsperiode, ble det inngått en avtale med Stamsund skipsekspedisjon as om å beholde denne da det ga fordeler i forbindelse med kaianlegget. Det ble i denne forbindelse inngått en avtale om denne moloen og at veien over denne skulle være stengt. Avtalen er underskrevet av Stamsund skipsekspedisjon as og Vestvågøy kommune og er datert 18.02.2009

Stamsund skipsekspedisjon as vil ikke kunne være med å at deres private grunn omgjøres til offentlig trafikkområde for å sikre adkomst til Tankholmen.

Forslagsstillers kommentar:

- *Vestvågøy kommune gjennomførte et møte med Skipsekspedisjonen på bakgrunn av innkommet merknad. Her ble det konkludert med at avtalen det refereres til fortsatt skal være gyldig, og at kommunen derfor ikke vil fremme et forslag som er i strid med denne avtalen.*

Merknad 10: Gøran Falck, e-post datert 5.4.2018

Jeg henviser til nylig mottatt skriv, deres referanse 1350025183. Som grunneier har jeg ingen nye merknader eller innspill som sådan, men siden jeg noterer meg at det er ny oppdragsleder ønsker jeg like vel å skrive noen uformelle ord.

Jeg er meget positiv til at planområdet nå er utvidet fordi det åpner opp for offentlighetens adgang til Tankholmen. Jeg har tidligere sendt innspill til Rambøll v/Grønsberg, og Vestvågøy Kommune v/Jochen Caesar (se vedlagt mail, *ref. merknad 8*). Jeg håper at dette innspillet fortsatt blir tatt høyde for i det videre arbeidet. Da tenker jeg spesifikt på reguleringsendring av området til å også omfatte bolig og/eller fritidseiendom.

Jeg har fremdeles en dialog med entreprenør som ønsker å fylle ut/"plastre" på Tankholmen, slik at jeg unngår ekspropriasjon. Dette avhenger fremdeles av at reguleringsplanen endres som nevnt ovenfor. Det avhenger også av at veien kan offentlig anvendes, men det virker jo som det allerede er tenkt ivarettatt. Det siste jeg tenkte å nevne er at jeg oppfordrer til fortsatt konstruktiv dialog, slik at jeg og eventuelt entreprenør ikke blir et forsinkende ledd i de planene for området som dere ser på i samarbeid med Vestvågøy kommune og Kystverket.

Forslagsstillers kommentar:

- *Ingen kommentar utover kommentar gitt til merknad 8.*

Merknad 11: Gøran Falck, e-post datert 30.4.2018

Jeg fikk dessverre ikke deltatt på møtet i forrige uke, men ble oppdatert på status etter møtet, av Jochen Caesar i dag 30. april.

Jeg forstår det slik at det viser seg at Fritz Karl Pedersen har fått veien til Tankholmen fra Vestvågøy Kommune. På møtet i forrige uke ble det fremvist et dokument signert av en tidligere ordfører i Vestvågøy Kommune, hvor det fremgår at Fritz Karl Pedersen faktisk har fått, og eier denne veien. Dette var slik jeg oppfatter det, helt nytt for Vestvågøy Kommune.

Meg bekjent er det faktisk forbudt for en offentlig etat å gi bort noe av betydning til en grunneier, uten saksbehandling og fornuftig journalføring. Til sammenligning har Kystverket opplyst meg om at de ikke har lov å bygge på min grunn, og la meg eie grunnen. Men jeg lar den debatten ligge.

Dette betyr at jeg ikke under noen omstendighet vil kunne bygge på Tankholmen innenfor gjeldende reguleringsplan. Dette skyldes at det er krav til parkeringsplasser dersom jeg skal bygge innenfor hotell/næring/offentlig virksomhet, slik som det er regulert i dag.

Parkeringsplasser kan ikke etableres på min grunn siden vei-eieren, ifølge Caesar, ikke vil tillate at veien brukes til dette formålet. Dermed er det selvsagt uaktuelt for meg å plastre ut den delen av Tankholmen som ny molo skal gå over. Dette innebærer meg bekjent er ekspropriasjon fremstår som eneste mulighet.

I følge Fritz Karl Pedersen har de ikke noe imot at jeg bygger på Tankholmen, men de ønsker forståelig nok ikke mye annen kjøring til/fra Tankholmen. Jeg forstår det videre slik at hverken kommunen, eller Fritz Karl Pedersen har parkeringsplasser å avse på "fastlandet".

For meg blir det derfor av største viktighet at området omreguleres til å også omfatte fritidsbebyggelse. Fritidsbebyggelse stiller ikke krav til parkeringsplass(er), og det gir meg derfor fremdeles en mulighet til å kunne realisere min plan om å søke om å bygge i oljetanken, både for å kunne leie den ut, og for å kunne anvende den selv. Dumt om jeg skulle ha brukt 1.5 millioner til ingen nytte, og om tanken bare skulle stå der å forfalle.

Caesar sier at mitt innspill til endring av reguleringsplan fremdeles ligger inne i eksisterende forslag. Han opplyser at Kystverket ønsker å starte opp snarest, og helst allerede kommende høst. Han vet derfor ikke om dette innspillet vil bli liggende inne hvis det kommer innvendinger/klager mot dette fra andre berørte parter, eller for eksempel Fylkesmannen. Han tenker at reguleringsendringen lett kanskje kan ofres, slik jeg forstår han.

Dersom reguleringsplanen går gjennom med den foreslåtte endringen så vil jeg bidra til et fortsatt godt samarbeidsklima, slik at arbeidet til Kystverket kan påbegynnes snarest. Dersom reguleringsplanen ikke endres har jeg imidlertid dessverre ikke noe annet valg enn å selv benytte det som måtte finnes av klage, og ankemuligheter i sakens anledning.

Forslagsstillers kommentar:

- Ingen kommentar utover kommentar gitt til merknad 8.

10. REFERANSER/KILDER

- Planlegging.no
- Kommuneplanens arealdel
- Kulturminneplan for Lofoten
- Statens vegvesen. Vegvesen.no/fag/
- Miljostatus.no
- <http://geo.ngu.no/kart/arealisNGU/>
- www.skrednett.no
- www.seeiendom.no
- Vidar Asheim og Anne Elgersma: Landskapsregioner i Norge –landskapsbeskrivelser - NIJOS rapport 2/98 - ISBN 82-7464-131-0
- Institutt for Skog og Landskap: Landskapsregioner i Norge – kart
- Miljodirektoratet.no: Naturbase kart
- Artsdatabanken 2010. Tjenesten Artskart. <http://artskart.artsdatabanken.no/>.
- www.ut.no
- Kulturminnesok.no
- Askeladden – database for kulturminner
- SEFRAK
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2011)
- Regjeringen.no: Statlige planretningslinjer

11. VEDLEGG

11.1 Referat fra oppstartsmøte

11.2 ROS-analyse

11.3 Tilhørende utredninger (Multiconsult: geoteknikk, miljøgeologi)