

Roma Eiendommer AS

► Detaljregulering Skjæret, Stamsund

Plan ID: 1860-2025006

Planbeskrivelse

Oppdragsnr.: 52506099 Dokumentnr.: 01 Versjon: 01 Dato: 2026-02-02



Oppdragsgiver: Roma Eiendommer AS
Oppdragsgivers kontaktperson: Ronny Østrem
Rådgiver: Norconsult AS, Konrad Klausens vei 8, NO-8003 Bodø
Oppdragsleder: Gøran Antonsen (sivilingeniør/arealplanlegger)
Fagansvarlig: Gøran Antonsen (plan)
Andre nøkkelpersoner: Tore Stien (siv.arkitekt)

Forslagsstiller:

Roma Eiendommer AS
Langhaugen 40
8370 Leknes

Plankonsulent:

Norconsult Norge AS
Konrad Klausens vei 8
8003 Bodø

02	2026-02-02	Oppdatert etter kommunens tilbakemelding	GAn	Tosti	GAn
01	2025-12-15	Planbeskrivelse	GAn	Tosti	GAn
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult Norge AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

► Sammen drag

Hensikten med reguleringen er å legge til rette for en hotellbygning med tilhørende støttefunksjoner på Skjæret i Stamsund, som erstatningsbygg for Skjærbrygga, som brant ned i mai 2024. Skjærbrygga var et trebygg fra midten av 1800-tallet og utgjorde en av de største gjenstående trebygningene i Nordland, og inngikk i et kulturmiljø av nasjonal interesse (NB! Registrert område Ytre Stamsund). Bygget ble tidligere brukt i forbindelse med fiskeri og sjøfart, men i nyere tid som restaurant og pub, med konferanselokaler og kontor.

Forslagsstiller ønsker å legge til rette for 50 til 60 hotellrom, restaurant/bevertningslokale, turisme/reiselivsanlegg, nordlysobservatorium, eventuelle arealer til tjenesteyting og kontorvirksomhet, samt tilhørende parkering.

Prosjektet vil bli høyere en tidligere Skjærbrygga, men utformes med særlig fokus på tilpasning til det eksisterende kulturmiljøet samt hensyn til den omkringliggende bebyggelsen og virksomhetene i området.

Det er gjennomført klimagassberegninger for detaljreguleringsfasen. Totale klimagassutslipp fra materialer er anslått til ca. 3.300 tonn CO₂e over byggets levetid, hvor betongdekker, ferdig betong og stål utgjør de største utslippskildene. Beregningene er gjort med One Click LCA og gir grove anslag – faktiske utslipp kan bli høyere, men kan reduseres ved valg av materialer med lavere utslipp.

Trafikkanalysen viser at tiltaket ikke vil føre til trafikkproblemer. Veinettet har kapasitet til forventet trafikkbehov. Parkeringsbehovet dekkes gjennom parkeringsplasser på tomten og i nærområdet, men forutsetter avtaler om bruk av eksterne plasser før brukstillatelse kan gis. Eksisterende infrastruktur for myke trafikanter er tilstrekkelig, og det foreslås kun å etablere et gangfelt for å bedre trafiksikkerheten.

For å møte økt vannforbruk må vannledningen forsterkes, da dagens nett ikke gir nok vann til brannslukking. Det vurderes derfor å installere en nedgravd tank og eventuelt bruke sjøvann som tillegg. Avløpsvannet vil med det foreslåtte bli renset før utslipp, noe som vil bedre vannkvaliteten i området sammenlignet med tidligere praksis med urensset utslipp.

Stormflo og bølgeførhold er vurdert. Bygget må dimensjoneres for sikkerhetsklasse F2 etter TEK17, som tilsier at det skal tåle en stormflo med 200-års returperiode beregnet til år 2100; kote +3,40 m NN2000, før bølgetillegg. For å beskytte hotellet mot bølger anbefales ringmur satt til kote +3,50 m og høyde sprutsikkervegg til kote + 3,70 NN2000. Dører/inngangspartier tillates etablert på kote +3,40 m.

Grunnforholdene i området er vurdert, og det konkluderes med at tomten ikke ligger i fareområde for områdeskred. Sikkerheten mot slike naturpåkjenninger er ivarettatt i henhold til gjeldende regelverk (TEK17 §7.3).

Gjennomføringen av tiltaket forventes å gi positive ringvirkninger for lokalsamfunnet i Stamsund og Lofoten. Dette innebærer blant annet økt sysselsetting, og et styrket næringsgrunnlag for lokale bedrifter. Videre antas det at gjenoppbyggingen vil bidra til å møte den økende turiststrømmen til Lofoten, og støtte utviklingen av reiselivsnæringen, noe som vil komme både fastboende og besøkende til gode.

Med bakgrunn i de vurderingene som er gjort i planbeskrivelsen og de tilhørende utredningene, vurderes planforslaget å ha svært begrensede negative konsekvenser for miljø og samfunn. Tvert imot vil tiltaket kunne gi et betydelig bidrag til en bærekraftig utvikling, skape nye arbeidsplasser, øke kommunens inntekter og styrke stedet som attraktivt bosted og næringsområde. Planforslaget vurderes derfor å være godt forankret i både nasjonale forventninger og FNs bærekraftsmål, og legger til rette for fremtidsrettet utvikling som ivaretar både nåværende og kommende generasjoners behov.

Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunn	7
1.1	Lokalisering av planområdet	7
1.2	Hensikten med planen	10
1.3	Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold	10
1.4	Tidligere vedtak i saken	12
1.5	Utbyggingsavtale	12
1.6	Krav om konsekvensutredning	12
2	Planprosess	14
2.1	Møter	14
2.2	Medvirkningsprosess	15
2.3	Innspill til varsel om oppstart	16
2.3.1	<i>Oversikt over innkomne innspill</i>	16
2.3.2	<i>Uttalelser fra naboer</i>	16
2.3.3	<i>Uttalelser fra offentlige myndigheter og kommunale tjenesteområder</i>	22
3	Planstatus og rammebetingelser	27
3.1	Kommuneplanens samfunnsdel med arealstrategier	27
3.2	Kommuneplanens arealdel	27
3.3	Kommunedelplaner	29
3.4	Gjeldende reguleringsplaner	30
3.5	Pågående planarbeider	32
3.6	Tilgrensende planer	32
3.7	Statlige retningslinjer	32
3.8	Regionale føringer	33
4	Beskrivelse av planområdet – eksisterende forhold	34
4.1	Beliggenhet	34
4.2	Historisk bruk, dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	35
4.3	Stedets karakter	36
4.4	Landskap	39
4.5	Kulturminner og kulturmiljø	39
4.6	Rekreasjonsverdi og barn og unge	41
4.7	Naturmangfold	42
4.8	Sosial infrastruktur	43
4.9	Trafikkforhold	44
4.9.1	<i>Trafikkmengder</i>	45
4.9.2	<i>Forhold for gående og syklende</i>	46
4.9.3	<i>Trafikkulykker</i>	47
4.9.4	<i>Kollektivtilbud</i>	47
4.10	Teknisk infrastruktur	47

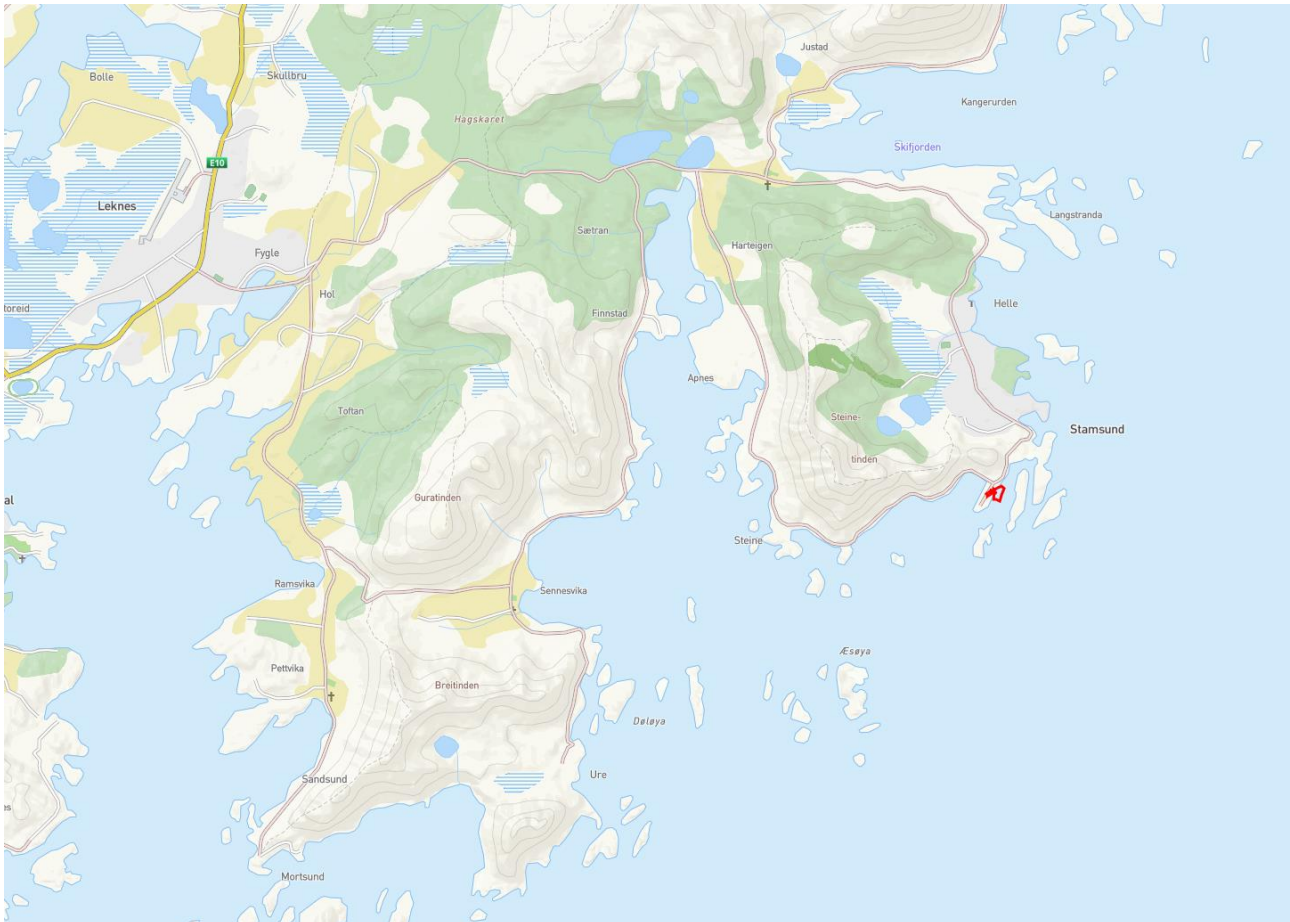
4.11	Grunnforhold	48
4.12	Støy og luftforurensning	48
5	Beskrivelse av planforslaget	49
5.1	Planlagt arealbruk	49
5.2	Forslagsstillers ambisjoner	50
5.3	Overordnede føringer som har vært styrende for løsningene	51
5.4	Arkitektonisk tilnærming og løsninger	51
5.5	Litt nærmere om programmeringen- de ulike etasjene	62
5.6	Byggehøyder	64
5.7	Reguleringsformål	65
5.8	Gjennomgang av reguleringsformålene	66
5.8.1	<i>Fritidsbebyggelse (felt FB)</i>	66
5.8.2	<i>Kombinert bebyggelse og anleggsformål (felt KBA)</i>	66
5.8.3	<i>Kjøreveg (felt o_KV)</i>	67
5.8.4	<i>Gang- og sykkelveg (felt o_GS1-3)</i>	67
5.8.5	<i>Annen veggrunn- tekniske anlegg (felt o_AVT)</i>	67
5.8.6	<i>Kai (KAI1 og o_KAI2)</i>	67
5.8.7	<i>Parkering (o_PP1 og PP2)</i>	68
5.8.8	<i>Havområde i sjø (HOS)</i>	68
5.8.9	<i>Hensynssone- bevaring kulturmiljø (H570_)</i>	68
5.9	Sol- og skyggeforhold	68
5.10	Universell utforming	69
5.11	Trafikk og parkering	69
5.11.1	<i>Trafikkavvikling</i>	69
5.11.2	<i>Parkering</i>	70
5.11.3	<i>Parkeringsområder</i>	70
5.11.4	<i>Foreslått parkeringsløsning</i>	72
5.11.5	<i>Internt kjøremønster</i>	72
5.11.6	<i>Løsning for turbusser</i>	72
5.11.7	<i>Løsning for gående og syklende</i>	74
5.11.8	<i>Varelevering og renovasjon</i>	75
5.12	Vannbehov og brannvannsdekning	76
5.12.1	<i>Vannbehov forbruksvann</i>	76
5.12.2	<i>Brannvannsdekning</i>	76
5.13	Avløpshåndtering	78
5.13.1	<i>Nytt avløpssystem</i>	78
5.13.2	<i>Spillvannsmengder</i>	78
5.14	Overvannshåndtering	79
5.14.1	<i>Ny situasjon</i>	79
5.14.2	<i>Tre-trinnsstrategien</i>	80
5.15	Nedbørsfelt	81

5.16	Planlagte offentlige anlegg	81
5.17	Renovasjon	81
5.18	Flom	82
5.19	Klimagassberegning	84
5.20	Risiko- og sårbarhet	85
5.21	Avbøtende tiltak/løsninger ROS	87
5.21.1	<i>Grunnforhold</i>	87
5.21.2	<i>Brannslukking</i>	87
5.21.3	<i>Forurensning</i>	87
5.22	Rekkefølgebestemmelser	87
5.22.1	<i>Før rammetillatelse</i>	87
5.22.2	<i>Før igangsettingstillatelse</i>	87
5.22.3	<i>Før bebyggelse tas i bruk</i>	88
6	Konsekvensutredning	89
7	Virkninger/konsekvenser av planforslaget	90
7.1	Overordnede rammer og planer	90
7.2	Stedets karakter	90
7.3	Landskap	90
7.4	Kulturminner og kulturmiljø	90
7.5	Forholdet til kravene i kap. II Naturmangfoldloven	91
7.6	Vannmiljø	91
7.7	Trafikale forhold	92
7.8	Teknisk infrastruktur	92
7.9	Økonomiske konsekvenser for kommunen	92
7.10	Interesse motsetninger	92
7.11	Bærekraft og folkehelse	93
7.12	Avveininger av virkninger	93

1 Bakgrunn

1.1 Lokalisering av planområdet

Planområdet befinner seg på Skjæret i ytre Stamsund, helt sør langs fylkesvei 817 (J.M Johansens vei). Se Figur 1.

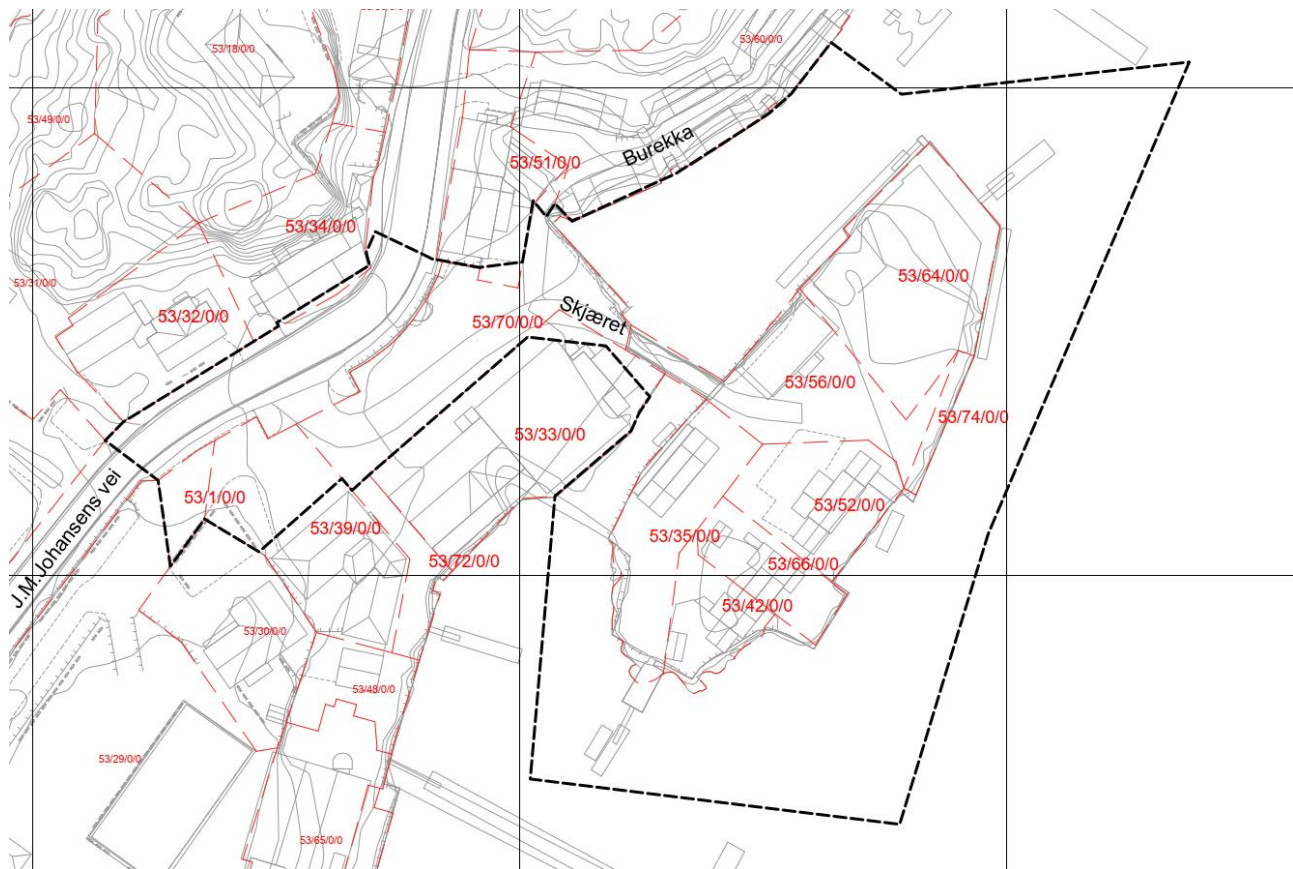


Figur 1. Lokalisering av planområdet (rødmarkert område). Kilde: www.kommunekart.com. Bearbeidet av Norconsult Norge AS.

Planområdet som er varslet, fremgår av kartskissen under og dekker omtrent 16,4 dekar.



Figur 2. Varslet avgrensning av planområdet optegnet på grunnkart. Kilde: www.kommunekart.com. Bearbeidet av Norconsult Norge AS.



Figur 3. Varslet avgrensning av planområdet optegnet på grunnkart. Kilde: www.kommunekart.com. Bearbeidet av Norconsult Norge AS.

Planområdet omfatter hele Skjæret, privat vei/brua over til Skjæret, kommunalt parkeringsareal vest for butikken på gnr. 53 bnr. 33, samt deler av J.M Johansens vei som gir adkomst til parkeringsområdet og Skjæret. Det varslede planområdet overlapper noe i vest med pågående reguleringsarbeid med detaljregulering for Ytre Stamsund-havn.

Planavgrensningen inkluderer følgende eiendommer: 53/64, 53/56, 53/74, 53/66, 53/42, 53/35, 53/33, 53/70, 53/51, 53/1, 53/39 og 146/1.

1.2 Hensikten med planen

Hensikten med reguleringen er å legge til rette for en hotellbygning med tilhørende støttefunksjoner på Skjæret i Stamsund, som erstatningsbygg for Skjærbrygga, som brant ned i mai 2024. Skjærbrygga var et trebygg fra midten av 1800-tallet og utgjorde en av de største gjenstående trebygningene i Nordland, og inngikk i et kulturmiljø av nasjonal interesse (NB! Registrert område Ytre Stamsund). Bygget ble tidligere brukt i forbindelse med fiskeri og sjøfart, men i nyere tid som restaurant og pub, med konferanselokaler og kontor.

Forslagsstiller ønsker å legge til rette for 50 til 60 hotellrom, restaurant/bevertningslokale, turisme/reiselivsbygg, nordlysobservatorium og eventuelt arealer til tjenesteyting og kontorvirksomhet og med tilhørende parkering.

Prosjektet utformes med særlig fokus på tilpasning til det eksisterende kulturmiljøet samt hensyn til den omkringliggende bebyggelsen og virksomhetene i området. Planlagt bruk av området er et kombinert formål, hvor det legges til rette for hotell/overnatting, bevertning, turisme og reiseliv, kontor og tjenesteyting, havområde i sjø med småbåtanlegg og samferdselsformål, med hovedvekt på parkeringsarealer.

Gjennomføringen av tiltaket forventes å gi positive ringvirkninger for lokalsamfunnet i Stamsund og Lofoten. Dette innebærer blant annet økt sysselsetting og et styrket næringsgrunnlag for lokale bedrifter. Videre antas det at gjenoppbyggingen vil bidra til å møte den økende turiststrømmen til Lofoten, og støtte utviklingen av reiselivsnæringen, noe som vil komme både fastboende og besøkende til gode.

1.3 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagsstiller:

Roma Eiendommer AS
Langhaugen 40
8370 Leknes

Plankonsulent:

Norconsult Norge AS
Konrad Klausens vei 8
8003 Bodø

Oppdragsleder: Sivilingeniør/planlegger Gøran Antonsen

Fagansvarlig plan: Sivilingeniør/planlegger Gøran Antonsen

Arkitekt: Sivilarkitekt Tore Stien

Eierforhold:

Planområdet berører følgende eiendommer/adresser:

Gnr./ Bnr.	Adresse	Kommentar
53/64	Skjæret 2	Forslagsstillers eiendom.
53/56	Ingen adresse	Forslagsstillers eiendom.
53/74	Ingen adresse	Almenningskai. Kommunal eiendom.
53/66	Skjæret 5	Privat eiendom.
53/42	Skjæret 3	Privat eiendom.
53/35	Skjæret 1A og 1B	Privat eiendom.
53/33	J.M Johansens vei 21	Dagligvarebutikk, treningssenter og hårstudio.
53/70	Ingen adresse	Offentlig tilgjengelig parkeringsområde.
53/51	J.M Johansens vei 23	Privat eiendom.
53/1	Ingen adresse	Privat eiendom. Benyttes til samferdselsformål i dag.
53/39	J.M Johansens vei 23	Privat eiendom.
146/1	Ingen adresse	Del av Fv. 817/J.M Johansens vei

Stedsangivelse for eiendommene er vist i Figur 4.



Figur 4. Eiendomsoversikt. Kilde: www.kommunekart.com. Bearbeidet av Norconsult Norge AS.

Usikker grense mellom gnr. 53 bnr. 56 og gnr. 53 bnr. 33 og 35 vil bli klarlagt før planen legges ut til offentlig ettersyn.

1.4 Tidligere vedtak i saken

Planinitiativet for plansaken ble behandlet i Teknisk utvalg den 07.10.25 under sak 058/25.

Med bakgrunn i planinitiativet er Teknisk utvalg i Vestvågøy kommune positiv til igangsetting av reguleringsplanarbeid for etablering av et hotell på Skjæret i Stamsund, med følgende forutsetninger:

1. Hele Skjæret tas med inn i planavgrensningen for helhetlig planlegging og fastsetting av arealbruk i arealet.
2. Det skal i reguleringen legges vekt på å ivareta kulturhistoriske interesser i området.
3. Det skal legges vekt for å finne gode helhetlige løsninger for adkomst og parkering i arealet.

1.5 Utbyggingsavtale

Som del av varsel om oppstart er det iht. §17-4 varslet om oppstart forhandling om utbyggingsavtale.

Det er ikke avdekket at det er elementer ved planforslaget som ønskes formalisert i en utbyggingsavtale med kommunen.

1.6 Krav om konsekvensutredning

Vestvågøy kommune, i egenskap av å være ansvarlig myndighet i henhold til forskrift om konsekvensutredning, har foretatt en vurdering av hvorvidt det foreligger utredningsplikt for planarbeidet. Denne vurderingen er basert på gjennomgang av relevante bestemmelser i forskriftens §6 og §8, inkludert tilhørende vedlegg I og II, samt om den planlagte arealbruken er i samsvar med kommuneplanens arealdel.

Vurderingen som er gjort av kommunen fremgår av møtereferatet fra oppstartsmøte, se utklipp nedenfor.

5. Konsekvensutredning/planprogram			
Midlertidig vurdering av forholdet til forskrift om konsekvensutredninger av 2017, kapittel II - https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2017-06-21-854	Ja	Nei	Vurderes nærmere
Faller tiltaket inn under § 6 eller § 7, Planer og tiltak som alltid skal behandles etter forskriften?		x	
Faller tiltaket inn under § 8, Planer og tiltak som skal vurderes etter forskriften § 10?	x		11j) i vedlegg II
Kriterier for vurdering av vesentlige virkninger for miljø og samfunn (§ 10)			
Egenskaper ved planen eller tiltaket omfatter:			
1. størrelse, planområde og utforming		x	
2. bruken av naturressurser, særlig arealer, jord, mineralressurser, vann og biologiske ressurser		x	
3. avfallsproduksjon og utslipp		x	
4. risiko for alvorlige ulykker og/eller katastrofer		x	
Lokalisering og påvirkning på omgivelsene omfatter en vurdering av om planen eller tiltaket kan medføre eller komme i konflikt med:			
1. verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V eller markaloven § 11, utvalgte naturtyper (naturmangfoldloven kapittel VI), prioriterte arter, vernede vassdrag, nasjonale laksefjorder og laksevassdrag, objekter, områder og kulturmiljø fredet etter kulturminneloven		x	
2. truede arter eller naturtyper, verdifulle landskap, verdifulle kulturminner og kulturmiljøer, nasjonalt eller regionalt viktige mineralressurser, områder med stor betydning for samisk utmarksnæring eller reindrift og områder som er særlig viktige for friluftsliv	x		

3.	statlige planretningslinjer, statlige planbestemmelser eller regionale planbestemmelser gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 eller rikspolitiske bestemmelser eller rikspolitiske retningslinjer gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 nr. 77		x	
4.	større omdisponering av områder avsatt til landbruks-, natur- og friluftsmål, samt reindrift eller områder som er regulert til landbruk og som er av stor betydning for landbruksvirksomhet		x	
5.	økt belastning i områder der fastsatte miljøkvalitetsstandarder er overskredet	x		Dårlig kjemisk tilstand
6.	konsekvenser for befolkningens helse, for eksempel som følge av vann- eller luftforurensning		x	
7.	vesentlig forurensning eller klimagassutslipp		x	
8.	risiko for alvorlige ulykker som en følge av naturfarer som ras, skred eller flom		x	
Utløser planforslaget krav om KU ?				
Vurdering om planens tiltak kommer inn under §4 er gjort ut fra kjente opplysninger pr dato for oppstartsmøte.		Merknad:		
			x	
Planprogram				
Utløser planforslaget/ønsket endring av gjeldende plan krav om planprogram/revisjon av gjeldende planprogram, jf. plan- og bygningsloven § 4-1?			x	

Kommunen konkluderer med at planen, eller tiltakene i den, ikke utløser krav om konsekvensutredning.

2 Planprosess

2.1 Møter

Oppstartsmøte ble avholdt med Vestvågøy kommune den 10.10.2025. Følgende deltok (utklipp fra referatet):

1. Sak	
Planens navn og planident	Northern Light Panorama, Skjæret, Stamsund, planID 1860_202506
Møtedato og sted	10.10.2025 Microsoft Teams
Møtedeltakere	<u>Forslagsstiller</u> Ronny Østrem Arne Martin Finstad Jan Viggo Eidissen <u>Plankonsulent</u> Gøran Antonsen, Norconsult Tore Stien, Norconsult <u>Vestvågøy kommune</u> Jochen Caesar, fagsnsvarlig plan Hans-Eirik Busch, fagansvarlig veg Tom Kristian Halland, fagansvarlig VA

Under møtet ble følgende planfaglige vurderinger fremhevet som styrende for planarbeidet:

- Hele Skjæret tas med inn i planavgrensningen for helhetlig planlegging og fastsetting av arealbruk i arealet.
- Det skal i reguleringen legges vekt på å ivareta kulturhistoriske interesser i området.
- Det skal legges vekt for å finne gode helhetlige løsninger for adkomst og parkering i arealet.

2.2 Medvirkningsprosess

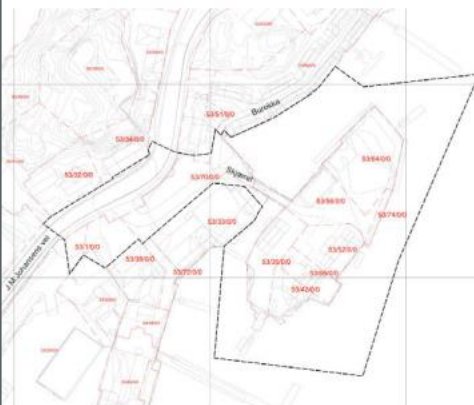
Detaljregulering for Skjæret i Stamsund, Vestvågøy kommune

Varsel om oppstart av planarbeid og forhandling om utbyggingsavtale

I henhold til plan og bygningslovens §§12-8 og 17-4 varsler Norconsult Norge AS (plankonsulent) på vegne av forslagsstiller Roma Eiendommer AS, oppstart av arbeid med detaljregulering og forhandling om utbyggingsavtale for Skjæret i Stamsund.

Planen har til hensikt å legge til rette for hotell med 50-60 rom, overnatting, bevertning, mindre kontorvirksomhet, tjenesteyting, turisme, tilhørende parkering og havneområde-/småbåtanlegg rett utenfor i sjø (på den nordlige delen av skjæret). For å få en helhetlig reguleringsplan har Vestvågøy kommune stilt krav om at hele skjæret må medtas i reguleringen. Planarbeidet vil se på adkomsten og parkering for hele skjæret. Derfor er eiendommene vestover tatt med i planområdet. Planområdet vil kunne bli redusert og tilpasset faktisk behov i løpet av planprosessen.

Planavgrensningen fremgår av figuren nedenfor og omfatter følgende eiendommer: 53/64, 53/56, 53/74, 53/66, 53/42, 53/35, 53/33, 53/70, 53/51, 53/1, 53/39 og 146/1.



Vestvågøy kommune har vurdert planarbeidet ift. §6 (herunder vedlegg I), samt §8 (herunder vedlegg II) i forskrift om konsekvensutredninger og konkludert med at saken ikke utløser krav om konsekvensutredning.

Øvrig materiale i tilknytning til planvarselet kan sees på Vestvågøy kommunes hjemmeside: www.vestvagoy.kommune.no.

Frist for å komme med innspill er satt til **02.12.2025**. Innspill kan sendes på e-post til goran.antonsen@norconsult.com eller via brev til Norconsult AS v/ Gøran Antonsen, Pb. 234 8001 Bodø.

Norconsult 

Iht. plan- og bygningslovens §12-8 ble varsel om oppstart av planarbeid annonsert i Lofotposten, på Vestvågøy kommunens nettsider og varsel sendt ut via byggesoknaden.no 04.11.25 til offentlige instanser, naboer og andre berørte parter. Fristen for å komme med innspill til planoppstart var satt til 02.12.2025.

Det ble gjennomført et dialogmøte med kulturminneavdelingen i Nordland fylkeskommune og Vestvågøy kommune den 01.12.25, med bakgrunn i at området inngår i et kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse for byer og tettsteder. Hensikten med møtet var å diskutere hvordan planarbeidet kan ivareta og tilpasse seg de kulturhistoriske verdiene i området. Følgende tilbakemeldinger ble notert i møtet:

Fra Nordland fylkeskommune:

- Krever ikke rekonstruksjon etter brannen.
- NFK mener at vi med de nye grepene er på riktig vei.
- Forholdet til eksisterende steinkai er viktig, og ikke ønskelig med ny utfylling (noe vi heller ikke planlegger).
- Høyde og volum er fortsatt et tema for tilpasning til omgivelsene, men vi fikk ingen tydelige signaler om at det f.eks. er for mange etasjer.
- Ønskelig at vi illustrerer flere alternativer til fargebruk i planbeskrivelsen, men oppfattet ikke motforestillinger til f.eks. stående hvit trekledning.
- Metall-plate tak eller skifertak ble diskutert som relevante alternativer.
- Ønskelig at vi ser videre på noe reduserte vindusstørrelser.
- Ikke ønskelig med rekkverk i glass på balkonger.

Fra Vestvågøy kommune:

- Sammenfallende med NFK i forhold til at prosjektet er på rett vei.
- Er også opptatt av høyder, volum og detaljering.
- Peker også på at det historisk har stått en fiskehjell på det området hvor vi planlegger det særligste volumet.

Figur 5. Annonsen slik den ble fremstilt i Lofotposten.

Det har videre vært avholdt møte med Vestvågøy kommune, avdeling for Vann og Avløp den 5.11.2025 ift. VAO-plan og med Lofoten brann- og redningsvesen den 14.11.2025 knyttet til brann og redning.

2.3 Innspill til varsel om oppstart

Totalt kom det inn 13 innspill til varsel om oppstart av planarbeidet. Disse er redegjort og gjengitt nedenfor.

2.3.1 Oversikt over innkomne innspill

2.3.2 Uttalelser fra naboer

Avsender	Merknad	Forslagsstillers kommentar
Ole Magnus Hagen	- Live Lofotens begrensede bruk de siste årene har i hovedsak vært positiv for nærmiljøet, uten vesentlig negativ påvirkning på natur og kultur. - Det stilles spørsmål ved miljøavtrykket til Live Lofoten, særlig med tanke på masseturisme og forurensende RIB-aktivitet. - Forslaget om å bygge hotell med 50–60 rom og tilhørende infrastruktur vil etter innsenderens mening ikke ivareta Skjærbryggas kulturhistoriske verdi, og vil sannsynligvis forringe området. - Innsenderen mener det ikke er nødvendig å bygge nytt hotell, da Live Lofoten allerede har et velfungerende hotell i nærheten med muligheter for utvidelse/restaurering. Økt turisme og flere arbeidsplasser kan sikres gjennom utvidelse av eksisterende hotell, som har gode fasiliteter og infrastruktur.	Dagens RIB-aktivitet og øvrig sjørelatert turisme vil fortsette som før, også etter at utbyggingen er gjennomført. Klimagassberegninger gjøres som del av planarbeidet. Det er også vurdert hvordan planforslaget svarer opp til FNs bærekraftsmål. Skjærbrygga er brent ned og tilhører historien. I planarbeidet har vi prioritert å ivareta områdets kulturhistoriske verdi ved å tilpasse prosjektet i respekt for tidligere Skjærbrygga, basert på innspill fra berørte parter og dialog med kulturminnemyndighetene. Utviklingen skjer med hensyn til områdets historie og identitet, som beskrevet i dokumentet. Roma Eiendommer AS er kun leietaker og driver av det hotellet det refereres til, og har derfor ikke samme mulighet til å utvikle eiendommen med den friheten som forslagsstiller har på egen eiendom på Skjæret. Videre er det slik at konseptet med nordlysobservatorium ikke lar seg integrere like naturlig i det planlagte hotellet sammenlignet med på Skjæret, hvor de unike lokale forholdene gir langt bedre forutsetninger for en autentisk nordlysopplevelse.

	• Hensynet til naturen får lite oppmerksomhet i planene, og det pekes på at næringslivet ofte bagatelliserer naturinngrep. • Et stort hotellprosjekt vil føre til økt trafikk, støy, forurensning (bl.a. mer RIB-aktivitet, CO2-utslipp og forstyrrelse av sjøfugl og sjøpattedyr). • Planområdet strekker seg helt inn til den gamle rorburekka, og det legges opp til småbåthavn mellom Skjæret og rorburekka. • Dette vil svekke områdets kulturhistoriske autentisitet, forstyrre beboere og dyreliv, og skade et populært fotomotiv for turister. • Innsenderen støtter alternativ 2, uten hotellbygging på Skjæret; ekspansjon bør heller skje ved utvidelse av eksisterende hotell. • Hvis hotellprosjektet realiseres (alternativ 1), bør bygget være lite og tilpasses Stamsunds historiske uttrykk som fiskevær. • Innsenderen etterlyser innsyn i kommunedirektørens opprinnelige forslag og tilleggsforslaget til Pål Krüger, som ikke går tydelig frem i dokumentene.	Forholdet til naturmangfoldet og vannmiljøet er redegjort for i planforslaget. Klimagassberegninger er utført og følger planforslaget. Dagens bruk er tenkt videreført for dette området. Planbeskrivelsen gir en grundig redegjørelse for hvordan disse hensynene er vurdert og ivaretatt gjennom planprosessen. Det vises til tidligere kommentar. Roma Eiendommer AS er kun driver av hotellet som det vises til. Omfang og størrelse avklares i samråd med Vestvågøy kommune og Nordland fylkeskommune (regional kulturminnemyndighet). Innspillet tas med i vurderingen. Planforslaget forholder seg til gjeldende vedtak som er fattet, og tar ikke hensyn til tilleggsforslag som ble nedstemt under den politiske behandlingen.
--	--	--

Anne Kathrine Kruger	• Vestvågøy kommune krever at hele Skjæret skal inkluderes i reguleringen, men dette anses som for snevert da planlagt hotell- og næringsvirksomhet kan påvirke nærliggende områder som Burekka. • Det er kort avstand mellom Skjæret og Burekka, og det må vurderes hvordan adkomst og parkering påvirkes på hele Skjæret, utover det som er beskrevet i plandokumentene. • Det stilles spørsmål ved hvordan et hotell med 50–60 rom skal løse parkering med dagens begrensede parkeringsområde på Skjæret. • Økt trafikk til og fra hotellet er problematisk siden Skjæret er tilgjengelig via en liten bro etter å ha passert parkeringsplassen ved Coop Prix. • En erklæring fra VVK (tinglyst 25.09.2014) slår fast at alle eiere av buene i Burekka, samt publikum, har rett til å bruke den offentlige parkeringsplassen på eiendommen knr. 1860, gnr. 53, bnr. 70. • Eiere av bu i Burekka har klarert parkering på dette området, noe som støtter både lokalsamfunnet og den lokale butikken i Stamsund. • Det kan bli vanskelig for både hotellgjester og andre å finne parkeringsplass på VVK-området før Skjæret, og kommunen eier ikke hele parkeringsplassen.	Planbeskrivelsen tar grundig for seg hvordan prosjektet vil påvirke både nærmiljøet og Burekka, med særlig vekt på trafiksikkerhet, naboskap og kulturhistoriske verdier. Konsekvensene for Burekka er belyst gjennom vurderinger av parkeringssituasjon, hensyn til gående og syklist, samt mulige endringer i området. Det legges vekt på at videre utvikling skal balansere næringsutvikling med ivaretagelse av trivsel og miljø. Se utdypende kommentar ovenfor. Adkomst- og parkeringsforhold er grundig vurdert, med et sammendrag presentert i dette dokumentet. Den fullstendige rapporten følger vedlagt. Se kommentar ovenfor. Se kommentar ovenfor. Planlegger og forslagsstiller er klar over denne tinglyste rettigheten. Planlegger og forslagsstiller er klar over denne tinglyste rettigheten. Parkeringssituasjonen er utredet som del av planforslaget.
-----------------------------	---	---

	• Sameiet Burekka har flere ganger påpekt at steiner har rast ut i vågen, og dette har ikke blitt håndtert av VVK. • Det er farlig å parkere ytterst på kommunens parkeringsplass mot vågen, da 3–4 steiner allerede har rast ut, og flere kan rase ut. Steinblokkene er vernet og raste ut under snøbrøyting. • Det må tas hensyn til gående og syklister som skal komme seg trygt til og fra butikken og Skjæret. • Planavgrensningen viser en rød strek rundt hele vågen mellom Skjæret og to buer i enden av Burekka, og det stilles spørsmål ved om det planlegges mer aktivitet (f.eks. ribber), noe som bør utløse nabovarsel. • Som nærmeste nabo ønsker man å ta stilling til videre utvikling som støtter fremtidig næringsaktivitet og samtidig ivaretar kulturhistorisk område, naboskap, trivsel og miljø. Det understrekes viktigheten av å se ytre Stamsund som en helhet i det videre planarbeidet, hvor Skjæret er en viktig, men ikke eneste, historisk og kulturhistorisk del.	Forslagsstiller, sammen med sine fagkyndige rådgivere, har vurdert områdestabilitet og lokalstabilitet knyttet til de planlagte tiltakene. Dersom det er forhold som berører kommunal grunn, må dette rapporteres og avklares direkte med kommunen. Må ivaretas av kommunen. Se gjennomført trafikkanalyse. Det omtaler også forholdet til myke trafikanter. Det planlegges ingen endringer i havneaktiviteten; dagens bruk vil fortsette som før foruten et eventuelt flytende badstuanlegg. Det er nettopp ivaretagelse av kulturhistoriske verdier, naboskap, trivsel og miljø som er målet for utviklingen av området. Ved å sette fokus på helheten i ytre Stamsund, og ikke bare Skjæret isolert, sikrer man at utviklingen blir bærekraftig og inkluderende for alle parter. Dette innebærer at man må ta hensyn til eksisterende bruksrettigheter, som parkeringsordningen og ferdsel for gående og syklister, slik at både fastboende, næringsdrivende og besøkende får en trygg og god opplevelse. Kulturhistoriske områder som Skjæret og Burekka har stor verdi for lokalsamfunnet, og det er avgjørende at disse ikke forringes gjennom økt trafikk, uregulert parkering eller tiltak som ikke tar hensyn til landskap og miljø.
--	---	--

Jan Viggo Eidissen	- Eierne av Roma Eiendommer AS starter reguleringsarbeid for et moderne hotell på Skjæret i Stamsund, etter brannen i 2024. - Hotellet kan bli et betydelig løft for Stamsund, Vestvågøy og Lofoten, både for fastboende og tilreisende turister. - Prosjektet forventes å gi positive ringvirkninger, blant annet flere arbeidsplasser i Stamsund. - Live Lofoten AS vil kunne tilby sjøopplevelser til besøkende, gjester og turister. - Hotellet skal ha moderne fasiliteter for både servering og overnatting, tilpasset kravene for 2025. - Det understrekes at områdets historie kan videreføres på andre måter, selv med et nytt og tidsriktig hotell. - Avsenderen ønsker lykke til med prosjektet og håper hotellet blir realisert i løpet av de neste par årene.	Et positivt innspill som vurderes som dekkende og ikke krever ytterligere kommentar på nåværende tidspunkt. Det gjøres oppmerksom på at innspillsyteren har en rolle som controller for forslagsstilleren og er samtidig medeier i en rorbu i Burekka.
Kristian og Helene Kaag Kaltenborn	- Det understrekes viktigheten av at reguleringsplanen ivaretar miljøhensyn, nabointeresser og bruksinteresser, spesielt siden Skjæret ligger i et kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse. - Det påpekes at tiltaket ikke er en 1:1 gjenoppføring, men et nytt hotell med 50-60 rom, moderne volum og høyde, samt sannsynligvis endret arealbruk, trafikkbelastning, båtaktivitet og drift. - Veiledere og forskrift om konsekvensutredninger tilsier at tiltaket bør utredes, spesielt siden området har status som kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse og er omfattet av NBI-registeret.	Se tidligere kommentar knyttet til dette. Endret arealbruk, trafikkbelastning, etc. er redegjort for i planforslaget. Ansvarlig myndighet, Vestvågøy kommune, har vurdert tiltaket og planen opp mot gjeldende forskrift om konsekvensutredninger. Etter en gjennomgang er det konkludert med at prosjektet ikke oppfyller kriteriene som krever en konsekvensutredning.

	- Riksantikvaren anbefaler rekonstruksjon ved brann, men det foreligger ikke dokumentasjon på hvorfor gjenoppbyggingen ikke skjer i tråd med denne anbefalingen, og planene for nytt bygg er uklare. - Det mangler konkrete planer for adkomst, parkering, transport og trafikkhåndtering, og det er bekymring for økt belastning på lokal infrastruktur og nærmiljø. - Det fryktes mangel på parkeringsplasser i ytre Stamsund, spesielt ettersom kommunen nylig har omregulert eksisterende plasser til park og parkeringsplassen foran Coop Prix kan forsvinne. - Det vurderes at det ikke er tilstrekkelig parkeringskapasitet på Skjæret til et hotell av planlagt størrelse, og økt trafikk kan medføre sikkerhetsrisiko for barn i området. - Det påpekes utfordringer med infrastrukturen for å kunne oppføre et stort hotell på Skjæret, og dette bør nøye vurderes og utredes.	Det har vært flere møter med den regionale kulturminnemyndigheten, og i disse samtalene har det kommet klart frem at det ikke stilles krav om rekonstruksjon i dette prosjektet. Det er foreløpig kun sendt ut planvarsel, ikke et komplett planforslag. Samtlige temaer det etterspørres svar på, er gjennomgått og redegjort for i denne planbeskrivelsen. Er redegjort for i trafikkanalysen som følger planforslaget. Er redegjort for i trafikkanalysen som følger planforslaget. Er redegjort for i trafikkanalysen som følger planforslaget.
Fritz Karl Pedersen Drift AS	Ser at det sørvest i planområdet er tatt med deler av våre eiendommer, disse er allerede med i plan Ytre Stamsund kaiarealer som er under sluttbehandling, planid 1860-202102. Ber om at våre eiendommer 53/1 og 53/39 tas ut av deres planområde slik at planen følger eiendomsgrensene, dette gjelder også grense mot 53/33. Da vil deres plangrense mot vår plan som er under sluttbehandling, og vi får ingen overlapping.	Tas til følge. Planavgrensningen justeres iht. uttalelsen.

2.3.3 Uttalelser fra offentlige myndigheter og kommunale tjenesteområder

Avsender	Dato	Merknad	Forslagsstillers kommentar
Elmea	05.11.25	Elmea AS informerer om lavspenningsnett i området og ber om tidlig kontakt for teknisk løsning og kostnader.	Tas til orientering.
Norges arktiske universitetsmuseum	21.11.25	Marinarkeologisk vurdering. Ingen registrerte kulturminner under vann, sannsynlighet for konflikt vurderes som liten. Ingen merknader, men minner om meldeplikt ved funn.	Tas til orientering.
NVE	28.11.25	Gir generelle innspill om flom-, erosjons- og skredfare, samt overvannshåndtering. Anbefaler bruk av NVEs kartbaserte veileder og innmelding av naturfareutredninger i henhold til pbl § 2-4.	Stormflo, havnivåstigning og bølger er utredet som del av planarbeidet.
Sametinget	07.11.25	Ingen kulturmiljøfaglige merknader. Påpeker aktsomhets- og meldeplikt ved funn av kulturminner, jf. kulturminneloven §§ 3, 4, 6 og 8.	Tas til orientering.
Fiskeridirektoratet	02.12.25	Stamsund er i viktig fiskerihavn. I denne saken merker vi oss at det står i planinitiativet at forholdet til kai, sjø og fiskeri skal vurderes som del av planarbeidet. Det er viktig at dette følges opp, og at lokale fiskeriinteresser involveres aktivt i planarbeidet. Fiskeridirektoratet har per i dag ellers ikke innspill til varsel om planoppstart.	Det planlegges ikke tiltak i sjø. Kaianlegg, flytebryggeanlegg og tilgang til sjø videreføres slik det var opprinnelig. Kun eventuelle mindre reparasjoner der disse elementene er skadet fra brannen i 2024.
Nordland fylkeskommune	28.11.25	Forholdet til regionale interesser - Gjeldende Fylkesplan for Nordland 2013–2025 med retningslinjer for arealpolitikk skal legges til grunn. Kulturminner og kulturmiljø - Planområdet ligger innenfor kulturmiljø av nasjonal interesse (Riksantikvaren, idnr K105). - Nytt bygg bør tilpasses kulturmiljøet: ikke bryte med omgivelsene, byggehøyde bør ikke overstige tidligere brygge, god materialbruk, fasadeutforming, fargebruk og arkitektonisk sammenheng. - Ingen konflikt med automatisk fredete kulturminner, men aktsomhets- og meldeplikt gjelder jf. kulturminneloven § 8.	Tas til følge. Det vises til gjennomførte møter med regional kulturminnemyndighet, hvor hensynet til kulturmiljøet har vært et sentralt tema. I planprosessen er det lagt stor vekt på å ivareta og tilpasse tiltaket slik at det harmonerer best mulig med de eksisterende kulturhistoriske verdiene i området. Det er gjennomført flere

		- Henvisning til Sametingets og universitetsmuseets uttalelser for kulturminner. Fylkesveg - Fylkesveg 817 berøres; holdningsklasse streng. - Plangrense bør legges i senterlinje eller eiendomsgrense. - Adkomst, trafikkmønster og parkering må utformes etter vegnormalene. - Løsninger for myke trafikanter må sikres. - Frisiktlinjer og hensynssoner skal vises på plankart med bestemmelser. - Veg og annen veggrunn skal reguleres med offentlig eierform. - Byggegrenser og geometriske krav må fremgå av plankart eller bestemmelser. - Henvisning til Statens vegvesens håndbøker N100 og V121.	tilpasninger basert på innspill fra kulturminnemyndigheten, med mål om å sikre at tiltaket får minst mulig negativ påvirkning på kulturmiljøet. Dette omfatter blant annet vurdering av plassering, utforming og materialvalg, slik at tiltaket i størst mulig grad fremmer stedets kulturarv og identitet. Tas til følge.
--	--	---	--

		Vannforvaltning • VAO-plan skal utarbeides og vurdering av virkninger for Stamsund havn. • Overvannshåndtering og avløpsløsninger må være i tråd med vannforskriften og regional vannforvaltningsplan. • Miljødirektoratets veileder og håndbok M-1941 anbefales. • Kommunen skal vurdere planforslaget opp mot vannforskriften § 12. Folkehelse og friluftsliv • Tiltaket ligger i strandsonen nær friluftsområdet Stamsund-Ure (FKFK00003010). • Tilgang til kaiareal og allmenn tilgjengelighet må ivaretas.	Påvirkningen på vannmiljøet er redegjort for og det følger en VAO-plan til planforslaget. Det er ikke planlagt noen tiltak i sjøen, og sjøområdet vil derfor forbli uendret. Eksisterende bruk av sjøen kan videreføres som før. I tillegg vil hele kaiarealet rundt det nye bygget være åpent og tilgjengelig for allmennheten, noe som legger til rette for økt bruk og trivsel i området. Dette bidrar til at sjøområdets nåværende miljøtilstand ikke forringes som følge av tiltaket og sikrer at lokalbefolkningen og besøkende fortsatt kan benytte seg av kaiarealene til rekreasjon og andre aktiviteter. Videre gir allmenn tilgjengelighet rundt bygget muligheter for et levende og inkluderende byrom, hvor både nærmiljøet og tilreisende kan dra nytte av de maritime omgivelsene. Avløpet fra det planlagte bygget vil bli underlagt krav om sekundærrensing, noe som innebærer at
--	--	---	---

		Konsekvensutredning - Tiltaket faller inn under KU-forskriftens § 8 ledd 11 bokstav j) og § 10 bokstav b og e. - Vurdering av bokstav e (miljøkvalitetsstandarder) må beskrives i plandokumentene.	utslippene vil bli rensset mer grundig før de når havnebassenget. Dette gir en klar forbedring av miljøtilstanden sammenlignet med dagens situasjon, hvor avløpet slippes ut urensset. Med innføring av sekundærrensing reduseres både næringsstoffer og forurensende stoffer, noe som bidrar til en renere og mer bærekraftig sjømiljø i området. Se tidligere redegjørelse for Vestvågøy kommunens vurdering av konsekvensutrednings-spørsmålet. Er med henvisning til dårlig miljøtilstand i havnebassenget. Vannmiljø og VAO-plan svarer ut dette.
Statsforvalteren	03.12.25	Klima og miljø - Det finnes ikke kommunalt vann- og avløpsanlegg i området. Kravene følger forurensningsforskriften kapittel 13. Nytt avløpsdirektiv forventes innført innen 2027, med mulig krav om sekundærrensing. - Planen bør bidra til å redusere klimagassutslipp og energibruk, i tråd med nasjonale forventninger 2023–2027. Det anbefales bestemmelser som reduserer klimafotavtrykk, og vurdering av løsninger som solcelletak, blågrønne tak, regnbed, vegetasjon, grønne tak, ladeplasser for elbil og gode sykkelparkeringer.	Se utarbeidet VAO-plan. Klimagassberegninger følger planforslaget.

		- Dersom planen medfører massehåndtering, skal omfang og mulighet for gjenvinning av overskuddsmasser avklares. Naturmangfold - Det skal vurderes om tiltak påvirker naturtyper og arter etter naturmangfoldloven §§ 8–12. Miljødirektoratets veileder skal brukes. Universell utforming - Prinsippet om universell utforming, jf. PBL § 1-1, skal ligge til grunn. Bruk veiledere fra Kommunal- og distrikts departementet og planlegging.no. Samfunnssikkerhet og beredskap - Følg statlig planretningslinje for klima og energi (SPR) og veileder for klimatilpasning. - Statsforvalterens tall for fremtidig temperatur, nedbør og havnivåstigning i Nordland skal legges til grunn.	Området må heves litt som følge av flom, se egen flomutredning. Slik vurdering er utført som del av denne planbeskrivelsen. Reglene i TEK17 gjøres gjeldende for planforslaget. Områdestabilitet og flom er utredet og følger planforslaget.
--	--	---	--

3 Planstatus og rammebetingelser

3.1 Kommuneplanens samfunnsdel med arealstrategier

Her trekkes frem delmål 1 under hovedsatsing 4:

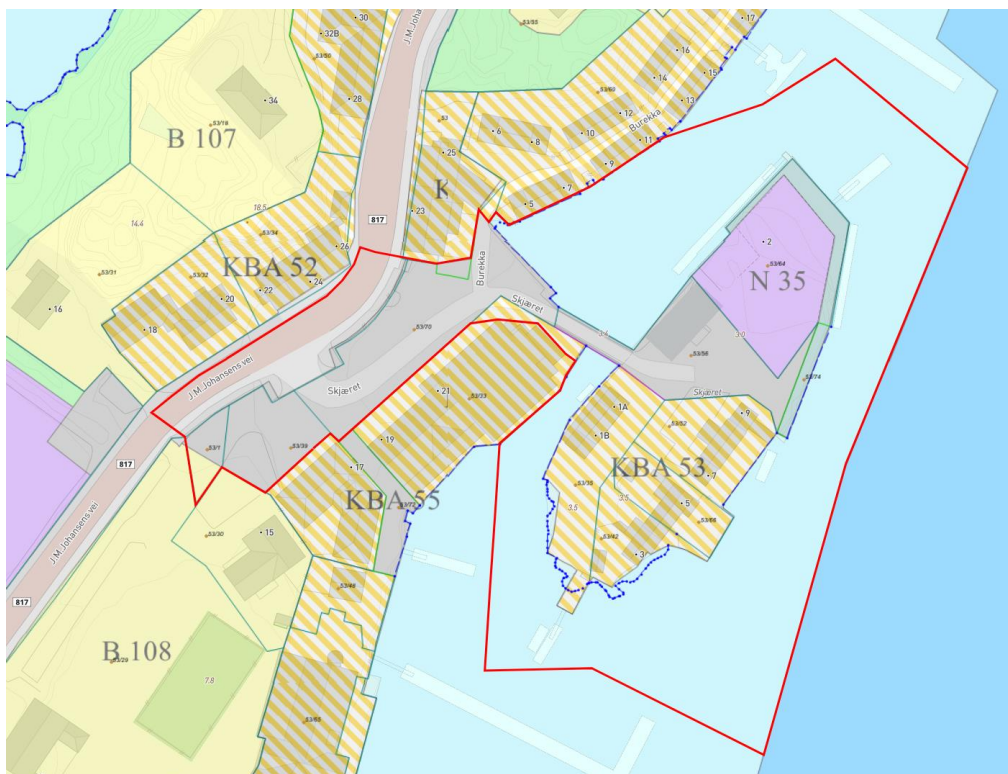
Vestvågøy er en destinasjon for mat, reiseliv og naturbaserte opplevelser og aktiviteter.

Dette delmålet er nært knyttet til hensikten og formålet med planen og tiltaket som forslagsstiller presenterer. Planen har som mål å legge til rette for utvikling av næringsvirksomhet og tilbud som støtter opp under Vestvågøy som en attraktiv destinasjon innen mat, reiseliv og naturbaserte opplevelser. Tiltaket bidrar til å styrke områdets posisjon som reisemål ved å fremme aktiviteter og tjenester som tiltrekker både besøkende og lokalbefolkningen, og legger grunnlaget for økt verdiskaping og bærekraftig utvikling i tråd med kommuneplanens strategier.

3.2 Kommuneplanens arealdel

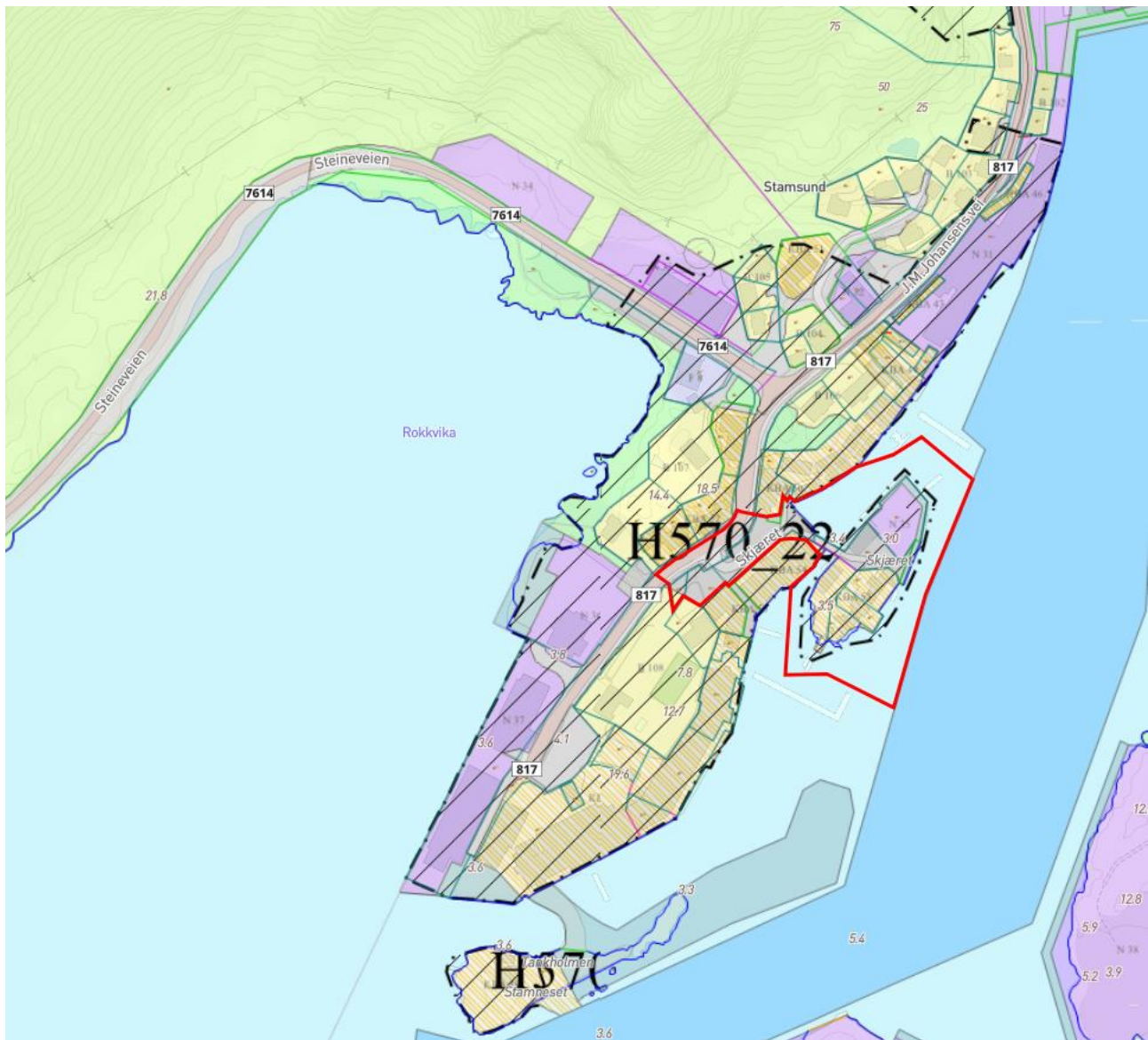
Foreslått planområde er i Kommuneplanens arealdel KPA 2019-2031 (planID 1860_201810, vedtatt 20.05.2020), avsatt til:

- Næring N35 – underformål «bevertning» (gnr. 53 bnr. 64, lilla område)
- Parkering (gnr. 53 bnr. 56 og 70, grå områder)
- Havn (kaiarealene på gnr. 53 bnr. 64 og gnr. 53 bnr. 74, blågrå områder)
- Kombinert formål KBA 53 – bolig, fritidsbolig, fritids- og turistformål (gnr. 53 bnr. 35, 42, 52 og 66, gul/hvit skravert område)
- Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (lyseblått område)
- Hele området inngår i hensynssone H570_22 bevaring av kulturmiljø.



Figur 6. Utsnitt fra kommuneplanens arealdel med varslet planavgrensning (rød linje). Kilde: www.kommunekart.com.

Det er vedtatt en hensynssone for kulturmiljø (H570_22) for området slik som vist i Figur 7.



Figur 7. Utsnitt fra kommuneplanens arealdel, hensynssone kulturmiljø (rød linje er varslet planavgrensning). Kilde: www.kommunekart.com.

Hensynssonen viser til at området er et fiskevær og tettstedsmiljø med verdifulle bygninger, inkludert væreierbolig fra 1934. Kaianlegg i naturstein er spesielt verdifull i tillegg til et meget viktig rorbummiljø med ti rorbuer fra rundt 1850-1900.

Bestemmelse § 2.19 til kommuneplanen inneholder ulike krav som gjelder estetikk, miljø og tilpasning til landskapet. Her er noen viktige føringer fra denne paragrafen:

- Sikre miljøet i globalt og lokalt perspektiv.
- Gis en tidsmessig og god estetisk utforming.
- Være i samspill med eksisterende bygde og naturgitte omgivelser.
- Tilpasses landskap og eksisterende bebyggelse.
- Fremme historisk tilknytning.
- Ha bestemmelser for utforming og farge/materialbruk ved eksponert beliggenhet.
- Fremme stedets egenart.
- Ivareta sammenhengen med stedets historiske strukturer og kulturminner.
- Legge vekt på nytenkning og innovasjon.

I historiske bygningsmiljøer (H570) skal det i tillegg:

- Benyttes arkitekturprosjektering med tiltaksklasse 2 eller 3.
- Gis føringer for bebyggelse, terrengtilpasning, fjernvirkning og materialbruk.

De overordnede føringene har i så måte et fasettert sett av forventninger om både miljø, stedstilpasning og historisk tilknytning, samtidig som et nybygg også bør vektlegge innovasjon og en god tidsmessig utforming.

3.3 Kommunedelplaner

Sentrale kommunedelplaner for planarbeidet:

Kommunedelplan næring (næringsplan), vedtatt av kommunestyret den 23.juni 2020.

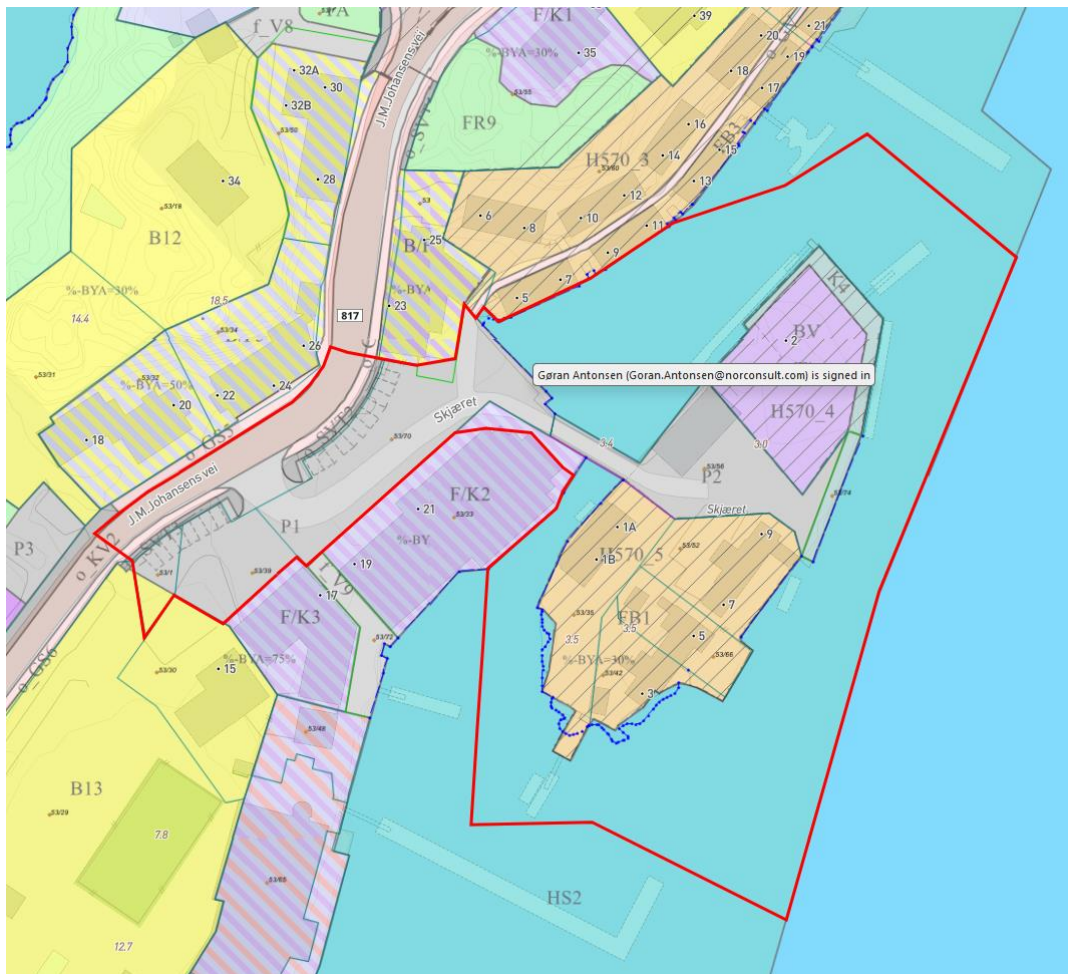
I næringsplan svarer planforslaget opp til delmål reiseliv:

I Vestvågøy er reiselivet en motor for bærekraftig stedsutvikling.

Kommunedelplan for klima, miljø og energiplan (2023-2030), vedtatt av kommunestyret 09.mai 2023

I klima, miljø og energiplan svarer planforslaget opp til delmål næringsliv:

Næringslivet i Vestvågøy skal fortsette den grønne omstillingen for å skape grønn konkurransekraft, i samarbeid med Vestvågøy kommune og Lofoten de Grønne øyer.



Figur 9. Utsnitt fra gjeldende reguleringsplan for området (rød linje er varslet planavgrensning). Kilde: www.kommunekart.com.

De samme formålene som er innarbeidet i kommuneplanen, gjenspeiles i reguleringsplanen for området, inkludert hensynssone kulturmiljø (H570_4) over det formålet og den bebyggelsen som nå er brent ned, se avsnitt 3.2.

Følgende bestemmelse er vedtatt å gjelde for hensynssonene:

4. Hensynssoner, bevaring kulturmiljø– H570_1 – H570_8

- Eksisterende bebyggelse skal bevares. Bygningenes ytre skal bevares slik de opprinnelig var.
- Restaurering av eksisterende bebyggelse skal skje etter plan som utarbeides i samarbeid med kulturvernmmyndighetene i Nordland fylkeskommune. Slik plan skal godkjennes av planutvalget i kommunen.
- Alle byggesaker som berører bevaringsverdig bebyggelse skal sendes på høring til Nordland Fylkeskommune

3.5 Pågående planarbeider

Forslagsstiller Fritz Karl Pedersen Drift AS arbeider med en detaljreguleringsplan for Ytres Stamsund kaiarealer (planID 202102). Det er en plan som har med seg Gammelfabrikken og tidligere Guanofabrikken, Trandamperiet og guanolageret med tilhørende drifts- og lagerbygg. Videre omfatter planområdet også driftsbygningene langs kaiområdet øst og vest, inkludert Låven, Væreiergården og Hurtigrutekaia med tilgrensende bebyggelse, offentlig parkering- og trafikkareal, samt næringsbebyggelse.

Hensikten med planen er å legge til rette for revitalisering og transformasjon av havneområdet med muligheter for fortetting og nyetableringer med økt aktivitet i bygningsmassen som i dag står tom.

Planen har vært på høring/offentlig ettersyn og forventes fremmet for sluttbehandling innen kort tid.

3.6 Tilgrensende planer

Ingen tilgrensende reguleringsplaner, foruten det pågående planarbeidet med detaljregulering av Ytre Stamsund kaiarealer (planID 202102).

3.7 Statlige retningslinjer

Statlige retningslinjer for arealbruk og mobilitet (2024)

Formålet med retningslinjen er å sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og lokalsamfunn, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Retningslinjene skal fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder

Retningslinjene er differensiert mellom større byer med høyt utbyggingspress og distriktsområder med lavt utbyggingspress.

Noen aktuelle retningslinjer er:

Generelle retningslinjer

- 3.2 Sentrumsutvikling: i byer og tettsteder skal boliger, næringsvirksomhet, arbeidsplasser, handel- og tjenestetilbud lokaliseres slik at de bidrar til å styrke stedenes kvalitet, sikre friområder, skape møteplasser og bygge opp under sentrumsfunksjonene og legge til rette for redusert transportbehov.
- 3.3 Handel og tjenester: prinsippet om rett virksomhet på rett plass skal gjøres gjeldende.
- 3.14 stedstilpasning og arkitektonisk kvalitet: Byer og steders særpreg, kulturhistoriske elementer og viktige landskapstrekk skal ivaretas. I planleggingen skal det ved fortetting, transformasjon og utvikling av nye områder legges vekt på stedstilpasning og arkitektonisk kvalitet. Mulighet for gjenbruk av bygninger og fellesskapsløsninger skal vurderes.

Andre relevante retningslinjer/rammer/føringer

- Statlige planretningslinjer for klima og energi (2024)
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T1520-2012)
- Rikspolitisk retningslinje for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)
- Rikspolitisk retningslinje for universell utforming (2008)

3.8 Regionale føringer

Regional planstrategi 2024-2028

Nylig vedtatt regional planstrategi legges til grunn i planarbeidet. Planstrategiens kapittel 4 – Langsiktige utviklingsmål er relevant for planarbeidet. Her settes det opp fire ulike mål:

- Trekke i felles retning for å styrke regionens rolle nasjonalt og internasjonalt.
- Forbedre samfunnssikkerheten og sikre kritisk infrastruktur
- Skape god balanse mellom bruk og vern av natur og arealer
- Utvikle livskraftige lokalsamfunn og konkurransedyktig næringsliv som leder an i det grønne skiftet.

Selv om dette er langsiktige overordna mål, kan det settes i kontekst til detaljreguleringer.

Fylkesplan for Nordland 2013-2025, vedtatt 27.02.2013

Det vil i planarbeidet tas særlige hensyn til kap. 5 og 6, målområde 2 og 3 i Fylkesplan for Nordland. Hovedtrekkene og spesielt relevante mål og strategier fra disse kapitlene er gjengitt nedenfor:

- Styrke regionsentrene som funksjonelle sentra
- Satse på utvikling av byer og tettsteder med grunnlag i stedenes egenart
- Utvikle robuste samfunn med velfungerende infrastruktur og god omstillingsevne
- Legge til rette for gående og syklende og gode kollektivløsninger
- Stimulere til nyetableringer, omstillinger og vekst i eksisterende bedrifter
- Ta i bruk Nordlands mangfoldige kulturmiljø og naturressurser som potensial for verdiskapning
- Jobbe for å skape en bærekraftig samfunns- og næringsutvikling med god balanse mellom bruk og vern.
- Styrke kunnskapsbasert næringsutvikling der Nordland har spesielle fortrinn
- Legge til rette for effektive og miljøvennlige godstransporter

Regional plan for klima og miljø – grønn omstilling i Nordland, vedtatt 14.06.2021

Visjonen for Nordlandssamfunnet er «*Sammen for et klimatilpasset lavutslippssamfunn i Nordland i 2050*». I planen inngår 4 hovedmålsettinger som alle er relevante for planarbeidet. Disse er gjengitt nedenfor:

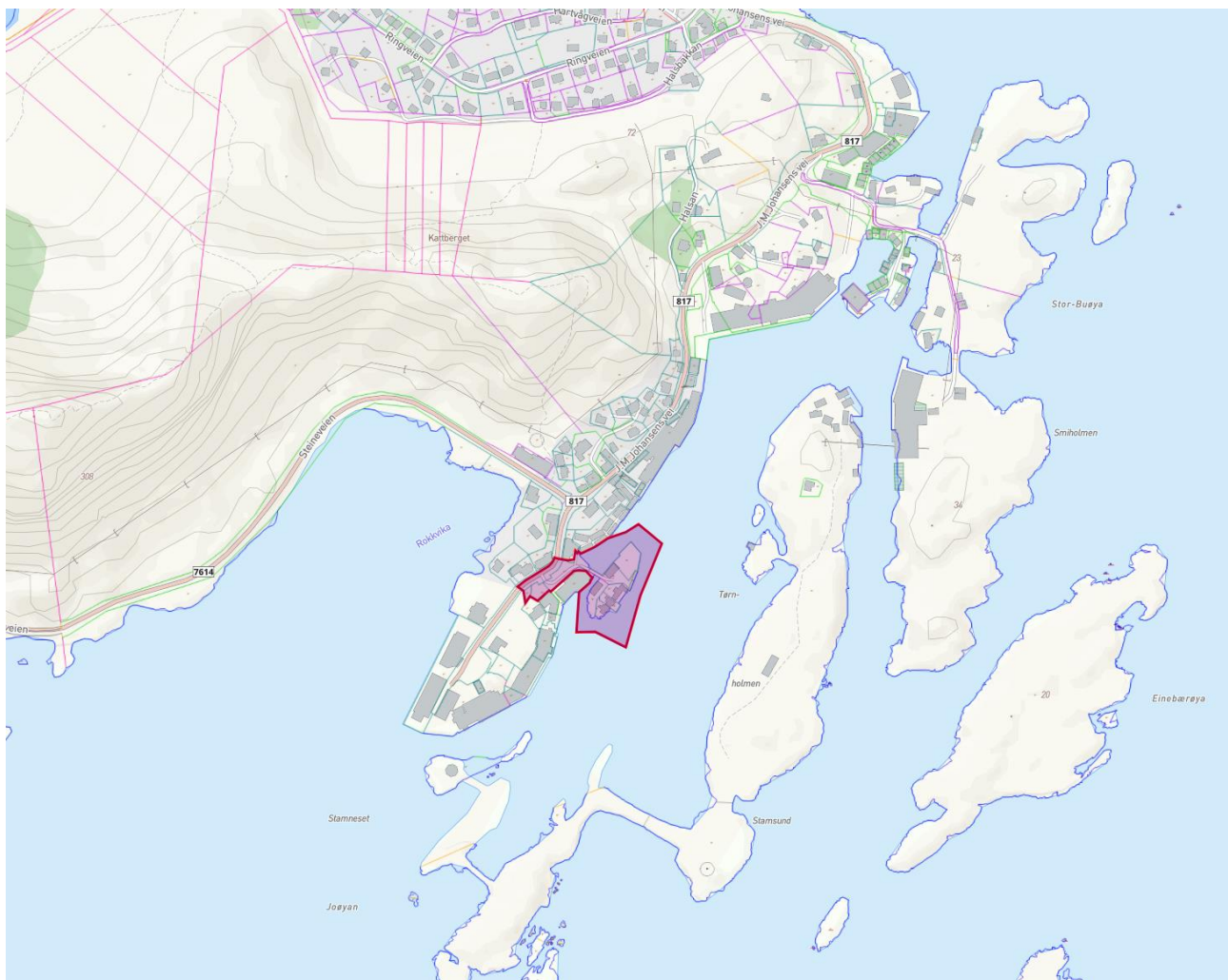
- Kommuner, næringsliv, regionale myndigheter, og frivillige organisasjoner har tilstrekkelig kunnskap og kompetanse til å bidra til grønn omstilling.
- Klimagassutslippene i Nordland fylke skal reduseres med 60 % fram mot 2030, sammenlignet med 2009.
- I 2030 er industrien og næringslivet i Nordland en global aktør innen grønn omstilling
- Nordland har omstillingsdyktige kommuner som håndterer klimarisiko, og som utnytter mulighetene ved et endret klima.

4 Beskrivelse av planområdet – eksisterende forhold

4.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i Ytre Stamsund, helt sør på Vestvågøya og hovedsakelig på et Skjær inne i fiskerihavna. Området har adkomst fra fv.817/J.M Johansens vei og ligger nedenfor sentrumsområdene og er videre omkranset av fjell, sjø og holmer.

Tørnholmen ligger rett øst for planområdet og Rokkvika på vestsiden av planområdet og odden for Ytre Stamsund.



Figur 10. Lokalisering av varslet planområde (med lilla farge). Kilde: www.kommunekart.com bearbeidet av Norconsult Norge AS 2024.

4.2 Historisk bruk, dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Skjærbrygga ble oppført rundt 1850 og fungerte som fiskemottak frem til cirka 1960. Fra 2021 og frem til brannen har bygget vært benyttet som serveringssted, hvor 1. etasje i hovedsak har vært tilgjengelig for publikum.

Skjærbrygga brant som kjent ned den 6. mai 2024, og bygget ble totalskadet. Restene fra brannen er nå fjernet og tomten fremstår i dag som ryddet. På den sørlige delen av skjæret står det 3 rødmalte rorbuer og en mindre fiskehjell.

Overordnet er Stamsund et viktig fiskevær med Lerøy Seafoods AS som en av de viktigste bedriftene, og har ellers et variert spekter av funksjoner og virksomheter. Innenfor området finner man en dagligvarebutikk som dekker lokalbefolkningens og tilreisendes behov for dagligvarer. Videre finnes et treningssenter som bidrar til folkehelsen og gir mulighet for fysisk aktivitet året rundt. Frisørvirksomheten ivaretar personlige tjenester, mens kontorvirksomhet og tjenesteyting – herunder teater – tilfører området et element av både administrasjon og kulturtilbud (Figurteatret, kunstgallerier, etc.). I tillegg er det etablert en rekke rorbuer, som både brukes til overnatting for turister og som private fritidsboliger. Fiskerirelatert aktivitet er fortsatt en viktig del av områdets identitet og næringsgrunnlag, og det finnes dedikerte arealer for parkering og veiformål som sikrer god tilgjengelighet og logistikk for både fastboende og besøkende.

Spesielt fremtredende er de karakteristiske rorbuene i Burekka, som består av to parallelle rekker. Disse buene stammer opprinnelig fra århundreskiftet og har gjennom tidene hatt ulike funksjoner – fra eignerbuene og overnattingssted for tilreisende fiskere til dagens bruk som sameie, der noen benytter buene privat, mens andre leier dem ut til turister. Oppussingen av buene på 1980-tallet la grunnlaget for utleievirksomheten, og i dag utgjør de et av de mest kjente og ikoniske motivene fra Lofoten.



Figur 11. Bilde av de karakteristiske rorbuene i Burekka. Kilde: Lofotenhavn.no

For å utdype dagens arealbruk kan det legges til at området i stor grad er tilrettelagt for kombinasjon av tradisjonelt og moderne næringsliv. De fiskerirelaterte arealene er fortsatt i bruk, noe som understreker betydningen av sjømatnæringen for lokalsamfunnet. Samtidig har turisme og tjenesteyting vokst frem som viktige tilskudd, ikke minst gjennom rorbuene og det lokale teateret, som tiltrekker seg både nasjonale og internasjonale besøkende. Områdets blandede arealbruk gir grunnlag for et dynamisk og attraktivt lokalsamfunn med gode muligheter for fremtidig utvikling.

4.3 Stedets karakter

Den opprinnelige Skjærbrygga skilte seg vesentlig fra det tilstøtende rorbuanlegget både i høyde, volum og den hvite fargen. Bygget var oppdelt med to tydelige salstaksformer som en L-form, i tillegg til en lavere fløy mot sør med pult-tak. Takflaten med metallplater var svært dominerende ettersom takvinkelen var bratt og gesimshøydene lave. Skjærbrygga var i sin helhet kledd med stående bordkledning, med en kombinasjon av store og små vinduer. Til tross for nærheten til sjøen, hadde også bygget lite vinduer i 1. etasje også i perioden den fungerte som serveringssted. De tre nedre etasjene hadde svært lav etasjehøyde, mens 4 etasje enten var svært høy under mønet, eller bestod av en ekstra lav femte etasje. Bygget lå på samme nivå som del tilstøtende trekaia, trolig cirka på kote 3,0. Med unntak av noen mindre tilpasninger de siste tiårene, var Skjærbryggas uttrykk et tydelig resultat av sin opprinnelige bruk som fiskemottak. Det typiske gavlmotivet med de opprinnelig doble lukene for innlossing av fisk, ble senere erstattet med større vinduer med midtstolpe uten sprosser. Illustrasjoner fra 60-tallet viser også at bygget i sin tid var rødt.



Figur 12. Bilde av Skjærbrygga slik den fremsto før den brant, samt rorbuene på skjæret og brua. Kilde. norskhavneguide.no



Figur 13. Skjærbrygga og ytre Stamsund fotografert på 60-tallet. Kilde: Foto [Kristian Magnus Kanstad/Nordlandsmuseet](#)

På den sørlige delen av skjæret står det 3 rødmalte rorbuer og en mindre fiskehjell. Rorbuene varierer mellom 1 og 2 etasjer + loft, og hvor de to nordligste er de høyeste og utført med en pusset okerfarget sokkel. Historiske bilder viser også at det har stått to større fiskehjeller mellom den opprinnelige Skjærbrygga og de tre rorbuene. Kaianlegget i naturstein er en dominerende overgang mot sjøen både på landsiden og på deler av Skjæret. Den nordlige og vestlige siden av Skjæret har i tillegg et kaianlegg i tre utenfor natursteinsmurene. Vest og sørvest for Skjæret er bebyggelsen i 3 og 4 etasjer, hvor spesielt tilbygget til dagligvarebutikken er et dominerende og større bygningsvolum. Disse to byggene preger også langt på vei adkomsten ut til øya, og skjærer samtidig i stor grad den visuelle forbindelsen og siktmuligheten mellom hovedveien og Skjæret.

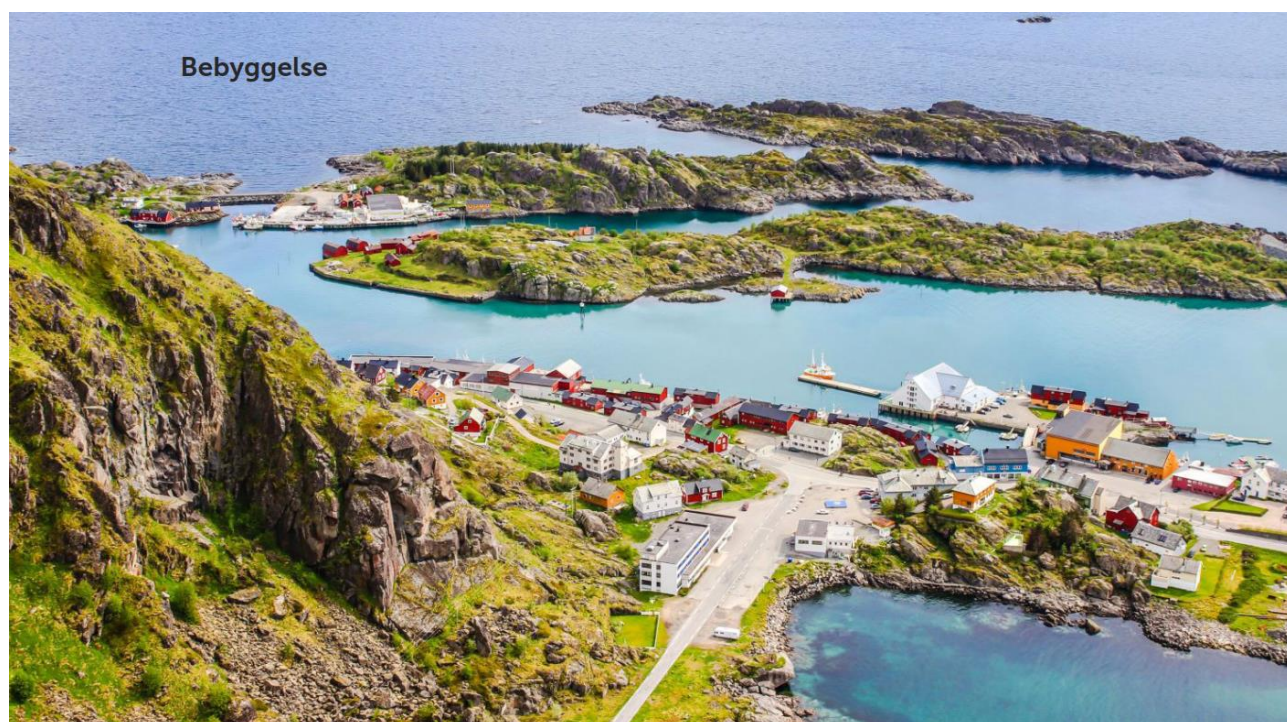
Stamsund er et kompakt småbymiljø preget av tradisjonell lofotenarkitektur og fiskeriindustri, konsentrert på små arealer langs sørøstsiden av Vestvågøy. Rorbuer og kaianlegg strekker seg ut mot sjøen, mens de bratte fjellene Steinetind og Mannfallet danner en imponerende bakgrunn. Langsgående rorburekker på 2–3 etasjer, sammen med fiskeribygninger og kaistrukturer, følger terrengets linjer og eldre reguleringsbestemmelser. Kysttradisjonen ivaretas gjennom rorbuer på peler, utkraget over sjøen for enkel båttilgang.

Ytre Stamsund består som de fleste andre tettsteder av en variert bebyggelse. Det som skiller Stamsund fra mange andre sammenlignbare steder langs kysten, er at omfanget av eldre bebyggelse er relativt stort, noe Sefrak-registreringen bekrefter. De fleste byggene er utført med saltak, og man finner ulike variasjoner av takopplett og arker. Unntaksvis finnes det bygg med flate tak eller pult-tak i hensynssonen. Etasjetallet er i all

hovedsak varierende fra 2 og inntil 4-5 etasjer, og hvor ofte ett eller flere av de øvre etasjene inngår som loftsetasjer (over byggenes gesims). Fasadene er i de fleste tilfeller utført enten med stående trekledning, eller i pusset betong. Det er noe variasjon i fargebruk, hvor hvite og røde bygg er dominerende, men det finnes også enkelte innslag av bygg i gråtoner eller andre farger og med ulik fargeintensitet. Historiske bilder tyder på at fargebruken naturligvis har variert for enkelte bygg over tid. Takene er i de fleste tilfeller utført i metallplater, noe som kan antas å reflektere den værpåkjenningen kystbebyggelsen har. Unntaksvis finnes også enkelte bygg med skifertak. Orienteringen og rotasjonen for mye av bebyggelsen er som oftest styrt av enten beliggenheten mot kai eller mot hovedveien J.M. Johansens vei. Fellesnevneren er at hvert enkelt bygg er blitt utført i henhold til sin funksjon enten ved byggeår, eller ved senere tilpasninger til annen bruk. Vinduene har derfor varierende utforminger, men det kun unntaksvis at ønske om utsikt har vært særlig avgjørende for fasadenes utforming.

Det varierende terrenget gir naturlige nivåforskjeller og terrassering mot fjellmassivet, mens den overordnede bylinjen kjennetegnes av tettbygde sjøfronttrekker som følger havnebassenget, med adkomstveier plassert bak. Strukturen har en hierarkisk oppbygning.

Stamsund fremstår som et havne- og fiskevær der tradisjonell rorbuarkitektur på peler dominerer vannfronten, omgitt av småskalige industribygg og kaianlegg. Bebyggelsen flettes inn i det bratte landskapet med tydelige linjer fra sjø til fjell, og materialvalget respekterer den opprinnelige rorbukulturen. Dette suppleres av funksjonalistiske monumentalbygg som Stamsund kirke. Regulering og byggehøyder er nøye utformet for å ivareta stedets karakter, gjennom en kombinasjon av vertikalt terrenggrep, siktlinjer og solforhold.



Figur 14. Oversiktsbilde som viser Skjærbrygga og bebyggelsen rundt. Kilde: Havila Kystruten, bearbeidet av Norconsult Norge AS.

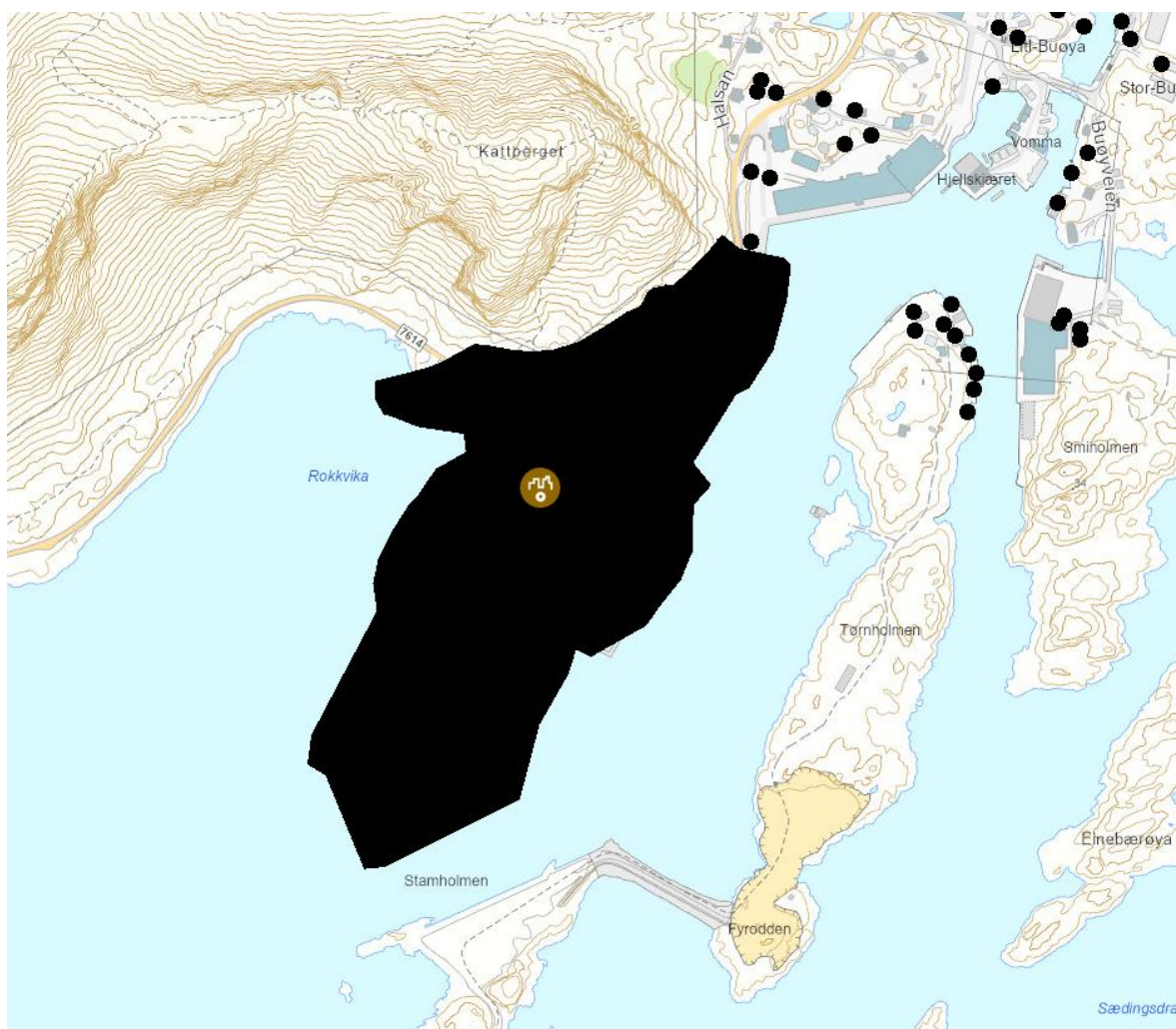
4.4 Landskap

Skjæret ligger helt ute i sjøfronten på sørøstsiden av Vestvågøya, i overgangssonen mellom Stamsund havnebasseng og det åpne Vestfjorden. Området er ifølge Miljødirektoratets naturbase karakterisert som et svært bølgeeksponert, småkupert kystslettelandskap på ytre kyst. Bak skjæret reiser bratte fjellvegger seg, med markante topper som gir en tydelig vertikal kontrast mellom havnivå og fjellmassiv. Landskapet har en aksial linje fra sjø til fjell, der bebyggelsen ligger lavt og tett langs vannet, mens terrenget stiger bratt mot nordvest. Skjæret ligger i en eksponert posisjon mot fjorden, med åpen utsikt mot sør og øst, og fungerer som en visuell avslutning av havneområdet.

Området inngår i et kystkulturelt landskap, der småskala bebyggelse og kaifronter følger strandlinjen, mens naturen dominerer i bakgrunnen. Den åpne sjøflaten rundt skjæret gir rom for utsyn og lys, samtidig som fjellene gir en ramme som understreker stedets dramatiske Lofoten-karakter.

4.5 Kulturminner og kulturmiljø

Planområdet ligger innenfor området registrert som kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse av Riksantikvaren. Stamsund er registrert med idnr. K105 i Riksantikvarens database Askeladden/Kulturminneplan for Lofoten, se Figur 15.



Figur 15. Område i Stamsund som inngår i NB!-registeret område (kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse). Kilde: www.riksantikvaren.no

Utdrag/beskrivelse av området fra Riksantikvarens kartløsning:

Delområdet omfatter de ytre delene av Stamsund, med særlig vekt på området rundt JM. Johansens vei og skjæret. Dette området har Riksantikvaren vurdert til å ha stor betydning både lokalt og nasjonalt, og er preget av et mangfoldig og godt bevart bygningsmiljø som speiler stedets historie som et av de sentrale fiskeværerne i Lofoten.

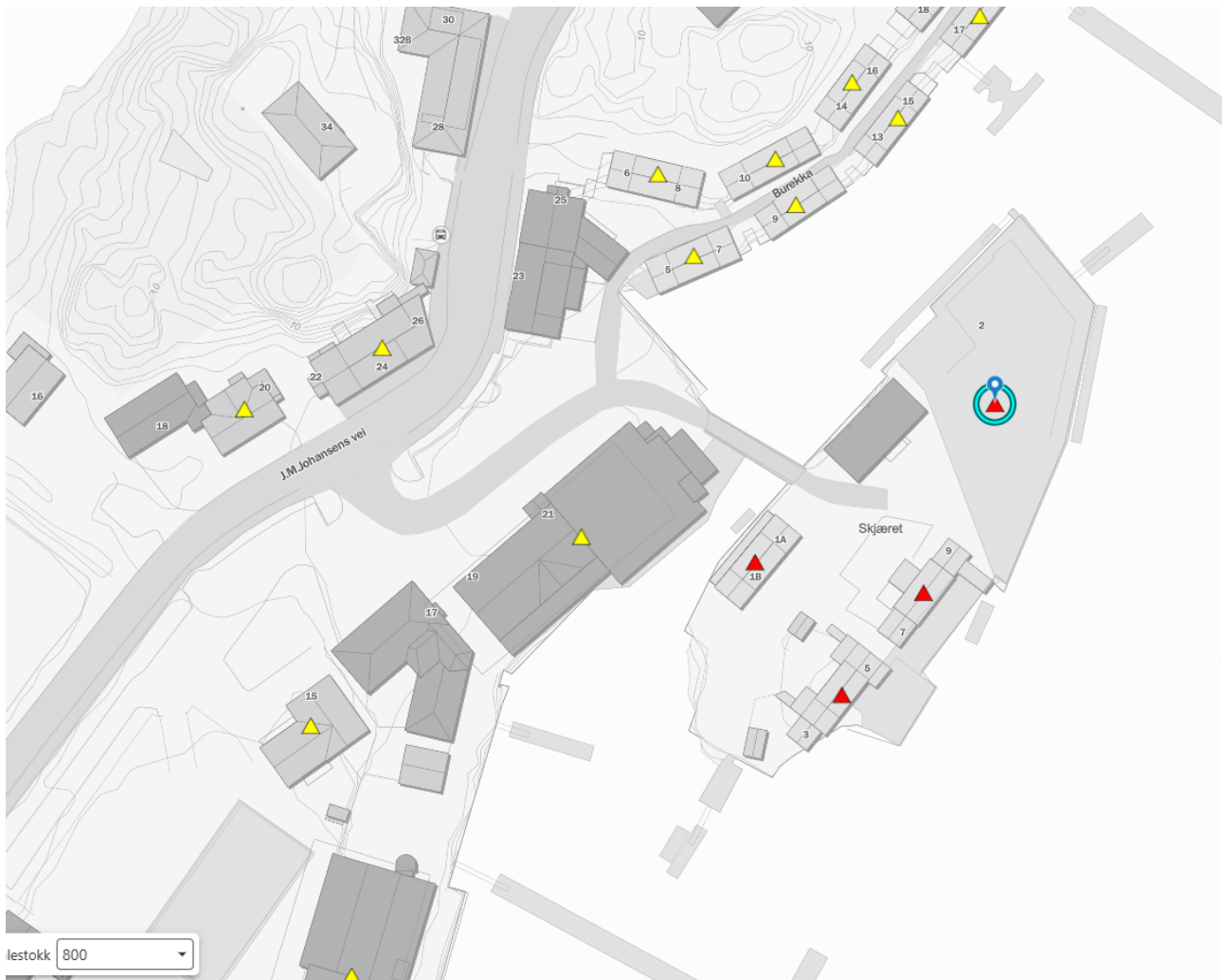
Området har nasjonale interesser knyttet til at det finnes en rekke bygninger og anlegg som sammen danner et helhetlig kulturmiljø. Her inngår væreierboligen, steinkai, lagerbygg, den opprinnelige fiskemelfabrikken og trandamperiet, butikk, brygger, rorbuer, leiegårder, bolighus samt et hotell fra 1970-tallet. Bygningsmassen, spesielt fra 1920- og 1930-tallet, sammen med det 1,4 kilometer lange kaianlegget i hugget naturstein, utgjør et unikt og historisk viktig miljø. Kaianlegget ble påbegynt i 1918 og sto ferdig i 1926.

Et særskilt verdifullt element er Stamsunds rorburekke, som er nasjonalt anerkjent. Dette miljøet består av ti rorbuer, hvor byggeårene strekker seg fra midten av 1800-tallet til begynnelsen av 1900-tallet, med påbygde arker fra perioden 1945–1950. Rorbuene og det omkringliggende kaianlegget er tydelige vitnesbyrd om Stamsunds rolle som et av de største og mest betydningsfulle fiskeværerne i regionen.

Stamsunds ytre områder formidler historien om Lofotfisket og viser hvordan bygningsmiljøet er formet av næringsvirksomheten og det nære samspillet med naturen. Områdets kulturhistoriske verdi ligger både i dets funksjonelle utforming og i bevaringen av bygninger og anlegg som har vært sentrale for utviklingen av fiskeindustrien i Lofoten. Dette gir Stamsund en særstilling som et levende kulturmiljø med stor betydning for både lokal identitet og nasjonal kulturarv.

I tråd med kommuneplanens § 2.20 om kulturminner og kulturmiljø, skal alle saker som berører utvalgte kulturmiljøer – enten de er omtalt i «Kulturminneplan for Lofoten», NBI-registeret eller er markert med hensynssone H570 – sendes til regional kulturminnemyndighet for uttalelse. Dette sikrer at viktige kulturhistoriske verdier vurderes og ivaretas i planprosessen, og bidrar til at både lokale og nasjonale interesser blir tatt hensyn til.

Planområdet og nærområdene rundt har en rekke SEFRAK-registrerte bygg, se Figur 16. SEFRAK-registeret omfatter eldre bygninger og kulturminner som er registrert på bakgrunn av deres historiske eller arkitektoniske verdi. Disse byggene kan variere fra bolighus, rorbuer og naust, til ulike typer næringsbygg knyttet til fiskeri eller handel. Registreringen innebærer ikke nødvendigvis at byggene har formelt vern, men det gir et viktig kunnskapsgrunnlag for å forstå områdets bygningshistorie og utvikling. At det finnes flere SEFRAK-registrerte bygg i og rundt planområdet, viser at området har en rik bygningsarv som speiler tidligere tiders bosetting og næringsvirksomhet i Stamsund.



Figur 16. Oversikt over SEFRAK-registrerte bygg i og rundt planområdet. Kilde: Miljødirektoratets naturbase.

4.6 Rekreasjonsverdi og barn og unge

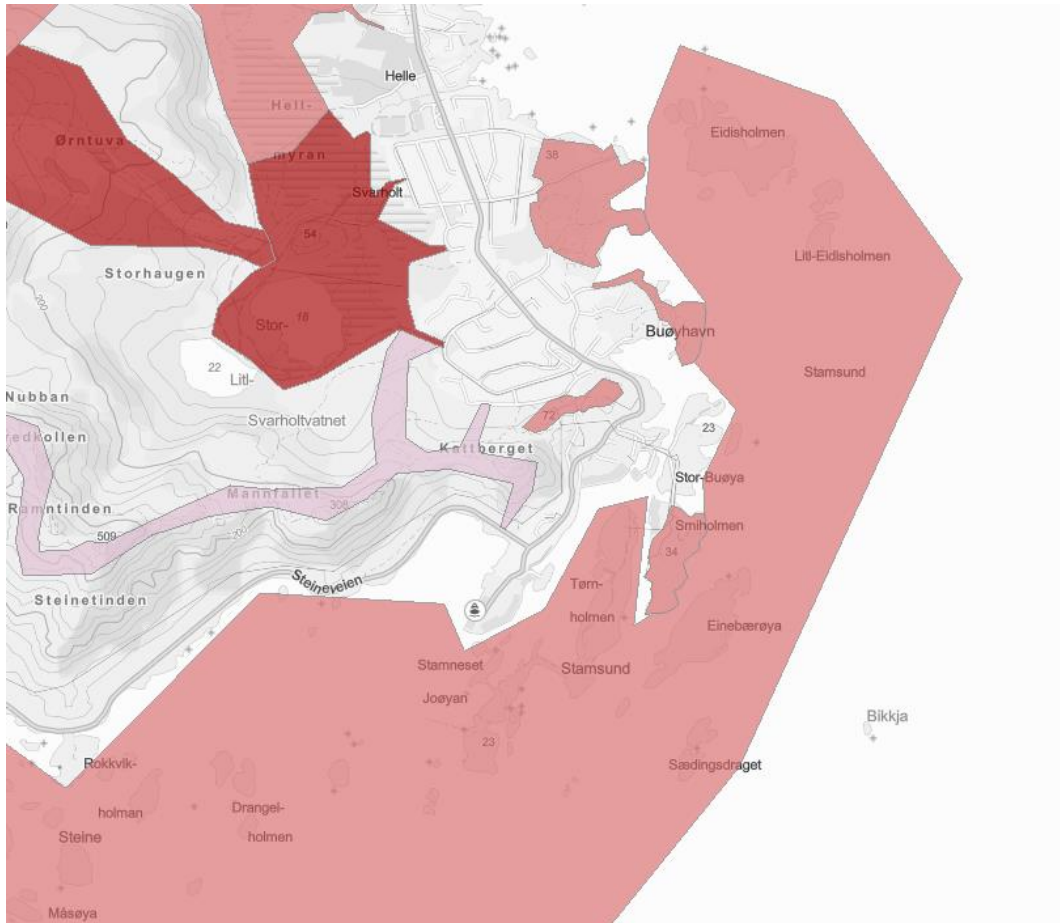
Planområdet ligger i strandsonen og rett vest for det viktige friluftsområdet Stamsund- Ure, FK0003010 i Miljødirektoratets naturbase. I naturbasen er området beskrevet som følger:

Stamsund - Ure. Skjærgården mellom Stamsund Sennesvika-Ure. Mye brukt av kajakkpadlere. Rester av gammelt fiskevær på Æsøya. Mange holmer å gå i land på.

Nærmeste registrerte viktige friluftsområde på land befinner seg i Kattberget/Manfallet og fjellområdet Storhaugen. Disse områdene er spesielt attraktive for friluftsaktiviteter og rekreasjon for lokalbefolkningen, barn og unge. Kattberget og Manfallet byr på lett tilgjengelige stier og variert terreng som passer godt til både korte turer og lengre opplevelser i naturen. Fjellområdet Storhaugen gir mulighet for mer krevende turer med flott utsikt over nærområdet og havet, og er et populært mål for de som ønsker å oppleve Lofotens karakteristiske landskap på nært hold.

Både Kattberget/Manfallet og Storhaugen har stor betydning for folkehelse og trivselen i lokalsamfunnet, og brukes til alt fra rolige spaserturer til mer krevende friluftsaktiviteter som fjellturer, sykling og skikjøring vinterstid. Områdene er med på å styrke den lokale identiteten og gir innbyggerne gode muligheter for

naturopplevelser rett utenfor døra, noe som er typisk for livet i Lofoten og har stor verdi for både barn, unge og voksne.



Figur 17. Utsnitt fra Miljødirektoratets naturbase kart.

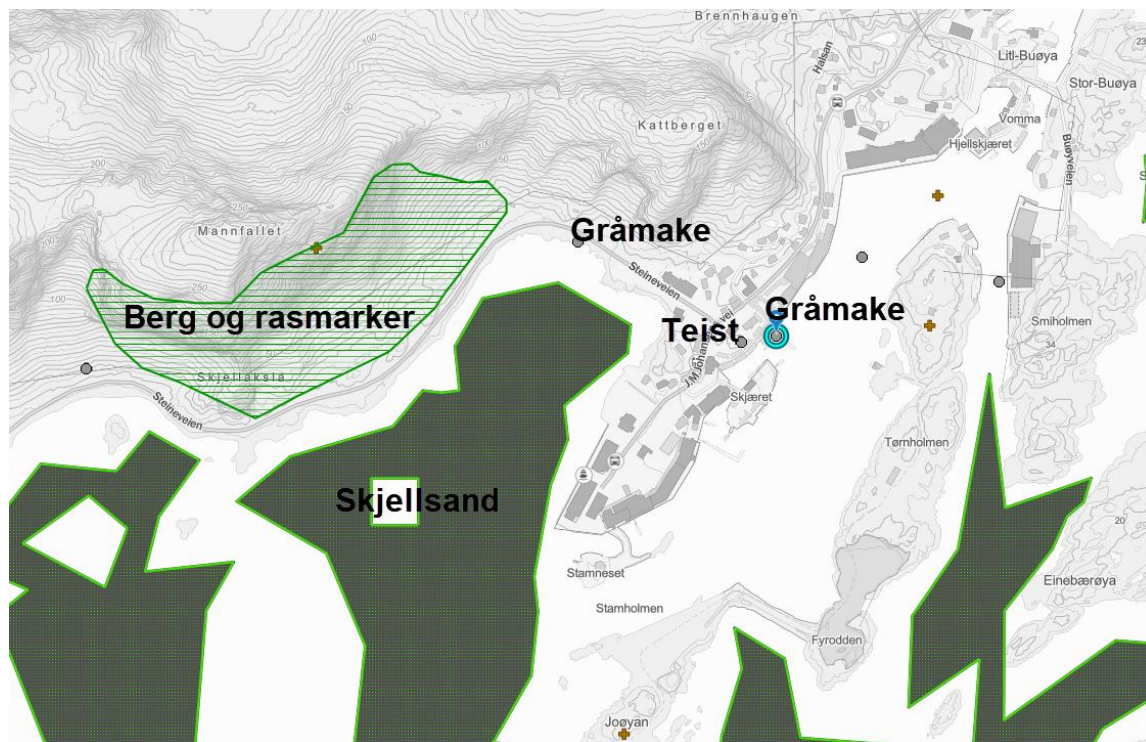
Skjæret og havnebassenget har gjennom generasjoner vært et sentralt utgangspunkt for ulike former for fiskeaktiviteter og friluftsliv i Stamsund. Her samles både lokale fiskere og besøkende for å ta del i det tradisjonsrike yrkesfisket, samtidig som området byr på gode muligheter for fritidsfiske og rekreasjon på sjøen. Mange benytter havnebassenget som startpunkt for fisketurer, enten i tradisjonelle småbåter eller med moderne utstyr. Området har også blitt populært for ulike former for fisketurisme, der gjester kan oppleve det autentiske Lofotlivet og den tette kontakten med naturen. Slik bidrar skjæret og havnebassenget til å opprettholde og videreføre de sterke fiskeritradisjonene som har preget lokalsamfunnet, samtidig som det gir et mangfold av naturopplevelser for både store og små. Videre er det registrert viktige Skjellsandforkomster i havet, men ikke i havnebassenget og rundt planområdet.

4.7 Naturmangfold

Gjennom Miljødirektoratets naturbase fremgår det at det ikke er registrert viktige eller sårbare naturtyper innenfor selve planområdet, se Figur 18. Det nærmeste registrerte området med verdifulle naturtyper befinner seg nordvest for planområdet, i Røkkvika. Her er det særlig de svært viktige sørvendte bergene og rasmarene, registrert i 1992, som utmerker seg. Dette området strekker seg i terrenget sør for Mannfallet og ned mot Skjellaksla.

I tillegg er det registrert viktige skjellsandforekomster i havet utenfor planområdet, noe som understreker områdets marine verdi. Det er imidlertid verken registrert slike forekomster i selve havnebassenget eller umiddelbart rundt planområdet, noe som tyder på at de mest sårbare marine naturtypene i hovedsak ligger litt lenger unna.

Av fauna er teist (klassifisert som nær truet) og gråmåke (klassifisert som sårbar) arter av særlig stor forvaltningsinteresse, og disse er registrert rett utenfor planområdet i nord, nær de karakteristiske rorbuene i Burekka.



Figur 18. Lokalisering av viktige naturtyper (land og sjø), samt arter av særlig stor nasjonal forvaltningsinteresse. Kilde: Miljødirektoratets naturbase.

4.8 Sosial infrastruktur

Det er ikke lagt opp til boenheter i planforslaget, noe som betyr at det ikke forventes at nye familier eller barn flytter inn i området som følge av denne utbyggingen. Tiltaket vil derfor ikke medføre økt etterspørsel etter barnehage- eller skoleplasser i nærområdet. Det vil heller stimulere og ha fokus mot andre samfunnsbehov og funksjoner.

4.9 Trafikkforhold

Dagens vegnett i området er vist i Figur 19. Inn mot området går fv.817 som er en blindvei med fartsgrense 40 km/t sør for krysset med fv.7874. Videre inn mot planområdet er det en privat veg som heter Skjæret og går over en bru til øya som også heter Skjæret.



Figur 19. Dagens vegnett rundt planområdet fra NVDB.

4.9.1 Trafikkmengder

Ifølge NVDB er det en ÅDT på 2100 på fv.817 ved planområdet. Dette er et skjønnbasert estimat som er utarbeidet av fylkeskommunen og det vurderes å være litt for høyt for en blindveg til et relativt avgrenset område. Videre nordover gjennom hele Stamsund er det estimert en ÅDT på 2200 og ved det nærmeste tellepunktet «Skifjord» ca. 3 km nord for Stamsund er det i 2024 telt en ÅDT på 1760 med en andel lange¹ kjøretøy på 11%.

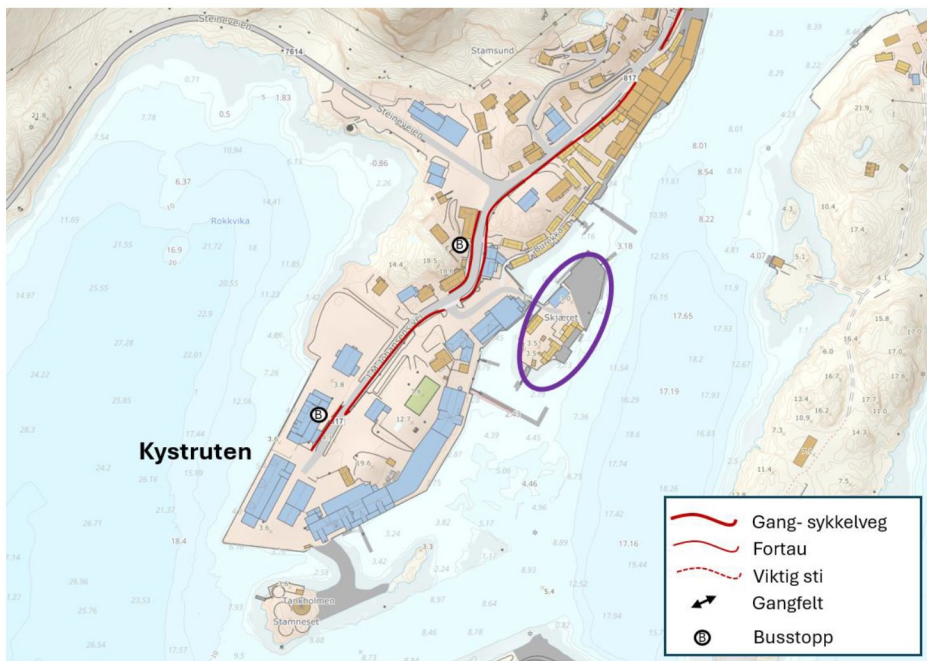
Langs søndre delen av fv.817 er det i dagens situasjon en dagligvarehandel, et treningssenter, noe næringsvirksomhet og kaia der kystruten anløper. Ifølge tall fra SSB er det ca. 26 beboere i området. En ÅDT på denne strekningen på over 2000 er nok lite realistisk. Den reelle trafikken anslås til å være i størrelsesorden 500-1000 i ÅDT hvorav dagligvarehandelen trolig er det som genererer mest trafikk.



Figur 20. Registrerte trafikkmengder fra NVDB.

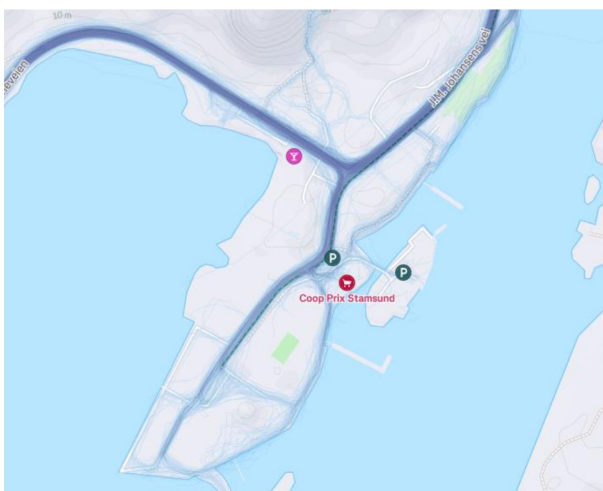
4.9.2 Forhold for gående og syklende

Tilrettelegging for gående og syklende i området er vist i Figur 21. Det er sammenhengende fortau langs østsiden av fylkesvegen og noen korte fortausdeler langs vestsiden i forbindelse med bussholdeplasser. For øvrig er det ingen spesiell tilrettelegging. Siden kystruten legger til i området er det nok en del gangtrafikk i forbindelse med anløp der.



Figur 21. Tilrettelegging for gående og syklende.

Stravas global heatmap, Figur 22, gir et inntrykk av hvilke ruter som brukes mye av voksne myke trafikanter til trening, mosjon og pendling i området. Kartet tyder på at de fleste myke trafikanter ferdes langs fylkesvegene.



Figur 22. Stravas global heatmap for området. Viser alle gps-spor fra Stravas brukere de siste 24 måneder (<https://www.strava.com/maps>).

4.9.3 Trafikkulykker

Det har ikke vært noen politiregistrerte trafikkulykker i området eller for øvrig i søndre del av Stamsund de siste 10 årene.

4.9.4 Kollektivtilbud

Det er et begrenset kollektivtilbud i området med en bussrute 18-767 Leknes -Mortsund – Ure – Stamsund som har 2-3 daglige avganger i hver retning mot Leknes. For øvrig anløpes havneområdet av Kystruten med et daglig anløp i hver retning mot henholdsvis Bodø og Svolvær.

4.10 Teknisk infrastruktur

Ifølge VA-kart fra kommunen finnes det i dag en kommunal VL110-ledning som går fra J. M. Johansens vei til tidligere Skjærbrygga, se Figur 15. Materialtype og byggeår for denne ledningen er ikke kjent. Vestvågøy kommune opplyste på innledende møte 05.11.2025 vedrørende VAO-plan Skjæret at ledningen ikke har tilstrekkelig kapasitet.

Ifølge kommunens VA-kart går det en VL40 PEH-vannledning ut til Skjæret fra det tidligere bygget. Byggeåret er ukjent.



Figur 23. Kart over eksisterende vannforsyning.

Det er ingen kommunale spillvannsledninger i området. Alt spillvann håndteres via private anlegg. Eier har ikke informasjon om stikkledningsnettet.

Virkeområdet omfattes av kapittel 13 i Forurensningsforskriften.

4.11 Grunnforhold

Som en del av planarbeidet er avklaring av områdestabilitet utført, se rapporten «Detaljregulering Northern Light Panorama – Skjæret, Geoteknisk vurdering av områdestabilitet», rev. JO1 datert 11.12.24.

Rapporten gir en beskrivelse av grunnforholdene basert på befaring og tilgjengelig kartgrunnlag, samt en avklaring av områdestabilitet i henhold til NVE-veileder 1/2019. Rapporten inkluderer ikke vurdering av miljø, forurenset grunn, flom eller stormflo.

Etter vurdering basert på kart og bilder fra befaringen konkluderer rapporten med at tomten ikke ligger i et aktsomhetsområde for marin leire, og dermed ikke i et potensielt løsne- eller utløpsområde for områdeskred. Sikkerheten mot områdeskred er ivaretatt, og tiltakene er klarert med hensyn til sikkerhet mot naturpåkjenninger i henhold til TEK17 §7.3.

4.12 Støy og luftforurensning

Planområdet har en sentral beliggenhet i Stamsund, noe som innebærer at området er eksponert for det som anses som normal støy- og luftforurensning for denne typen tettsteder. Den dominerende støykilden er biltrafikken langs hovedveiene gjennom området, samt båttrafikk i havneområdet. I perioder med økt aktivitet, som ved anløp av hurtigruten eller annen større sjøtrafikk, kan lydnivået øke noe.

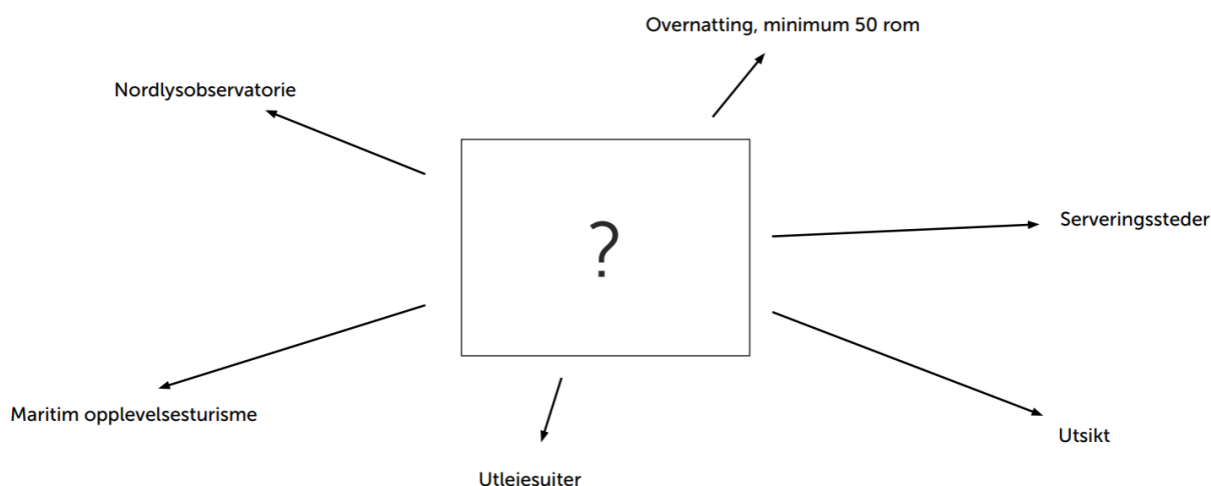
Luftkvaliteten påvirkes tilsvarende av forbrenningsmotorer fra kjøretøy og båter.

Samlet sett vurderes støy- og luftforurensningsnivået til å være på et nivå som er typisk for sentrumsnære områder i mindre kysttettsteder.

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Planlagt arealbruk

Figur 24 illustrer ønsket program for bygget/tiltaket. Det er ønskelig med minimum 50 overnattingsrom, utleiesuiter, serveringssteder, nordlysobservatorie, maritim opplevelsesturisme, utsikt, etc.



Figur 24. Ønsket program for utbyggingen.

Med bakgrunn i ønsket program tenkes planområdet bebygd iht. situasjonsplan vist i Figur 25. Situasjonsplanen følger også som vedlegg i større format.

Det ønskes åpnet for følgende arealkategorier innenfor planområdet: hotell/overnatting, bevertning, turisme og reiseliv, kontor og tjenesteyting, havområde i sjø med småbåtanlegg og samferdselsformål, med hovedvekt på parkeringsarealer.



Figur 25. Foreløpig situasjonsplan som viser tenkt utbygging innenfor planområdet. Kilde, Norconsult Norge AS

5.2 Forslagsstillers ambisjoner

Forslagsstillers ambisjon er å skape et bygg som bidrar til økt turisme og aktivitet i Stamsund og Vestvågøy kommune. Dette innebærer både å:

- re-etablere bygget som et attraktivt serveringssted
- legge til rette for hotellrom og suiteer i et omfang som gir forsvarlig økonomisk drift, og som sikrer at hvert enkelt hotellrom får god visuell kontakt med de naturskjønne omgivelsene
- fasilitere maritim opplevelsesturisme
- skape egnede arealer for et nordlysobservatorium
- opprettholde kaianlegget som funksjon, samtidig som det gir allmennheten tilgang til å bevege seg langs sjøkanten på Skjæret

Den arkitektoniske tilnærmingen til denne ambisjonen og det ønskede innholdet har vært en tålmodig og analytisk prosess, der målet er at både føringer fra offentlige myndigheter, og kunnskap om de bygde omgivelsene, skal bidra til å skape en form og et design som rettferdiggjør byggets plassering i kulturmiljøet.

5.3 Overordnede føringer som har vært styrende for løsningene

De overordnede føringene for estetikk, miljø og landskapstilpasning, jf. kapittel 3.2, stiller tydelige krav til at tiltaket skal ivareta både miljømessige hensyn, lokal forankring og historisk sammenheng. Samtidig forventes det at et nytt bygg bidrar med innovative løsninger og har en moderne estetisk utforming som harmonerer med både eksisterende bebyggelse og landskapet rundt. Dette innebærer at prosjektet må balansere respekt for stedets karakter og historie med nyskapning og bærekraftig design.

Hele Ytre Stamsund ligger innenfor en hensynssone for kulturmiljø, og hvor Skjæret inngår som en del av denne, se Figur 15. Denne sonen inneholder et stort omfang av Sefrak-registrerte bygninger, men også enkelte nyere bygg og tilbygg. Planer og tiltak innenfor sonen skal avklares med regional kulturminnemyndighet står det i bestemmelsene til sonen.

Nordland Fylkeskommune er den regionale kulturminnemyndigheten, og i samråd med dem er det avklart at siden Skjærbygga ikke var fredet, stilles det heller ikke krav fra fylkeskommunen eller Riksantikvaren om at den opprinnelige bygningen må gjenreises. Samtidig finnes det i dag ingen entydig praksis hos vernemyndighetene for hvordan nybygg innenfor hensynssoner skal utformes, noe som trolig skyldes at hver situasjon må vurderes individuelt. Riksantikvarens eksempelsamling gir dessuten begrensede referanser når det gjelder nybygg etter brann i kulturmiljøer. For å sikre kvaliteten på det arkitektoniske handlingsrommet har vi derfor gjennomført arbeidsmøter med fylkeskommunen i forkant av designprosessen. Det overordnede rådet fra dem har vært å fokusere på tilpasning, med særlig vekt på følgende faglige prinsipper:

- Tilpasse ny bygning til det etablerte bygningsmiljøet.
- Et nybygg bør ikke overstige høyden på opprinnelige bygg.
- Plassering, utforming og størrelse på vinduer er viktig for bygningens uttrykk.
- God materialbruk som ikke bryter med bygningsmiljøet.
- Råd tråd i kulturmiljøet og arkitektonisk tilpasning.
- Fargebruk er viktig.
- Formen til bygningen er viktig.

Rådene underbygger langt på vei vårt eget syn for å finne en god og reflektert arkitektonisk innfallsvinkel. Dette ved at man i en tidlig fase analyserer bebyggelsen som ligger i hensynssonen, og hvordan den kan medvirke til utformingen av et nybygg. Samtidig oppstår naturligvis en potensiell utfordring ved at innholdet i nybygget krever mer areal og volum enn hva som kunne vært løst innenfor formen og høyden på den opprinnelige Skjærbygga. I Kulturminneplanen for Lofoten fra 2007 fremheves det at en av de største utfordringene for fremtidig utvikling i kulturmiljøene i Stamsund og Vestvågøy kommune er nettopp å finne den rette balansen mellom vern og bruk. Planen understreker viktigheten av å tilrettelegge for både bevaring av kulturarven, samtidig som man åpner for videre næringsutvikling, utbygging og turisme på en måte som ivaretar stedets særegne karakter.

5.4 Arkitektonisk tilnærming og løsninger

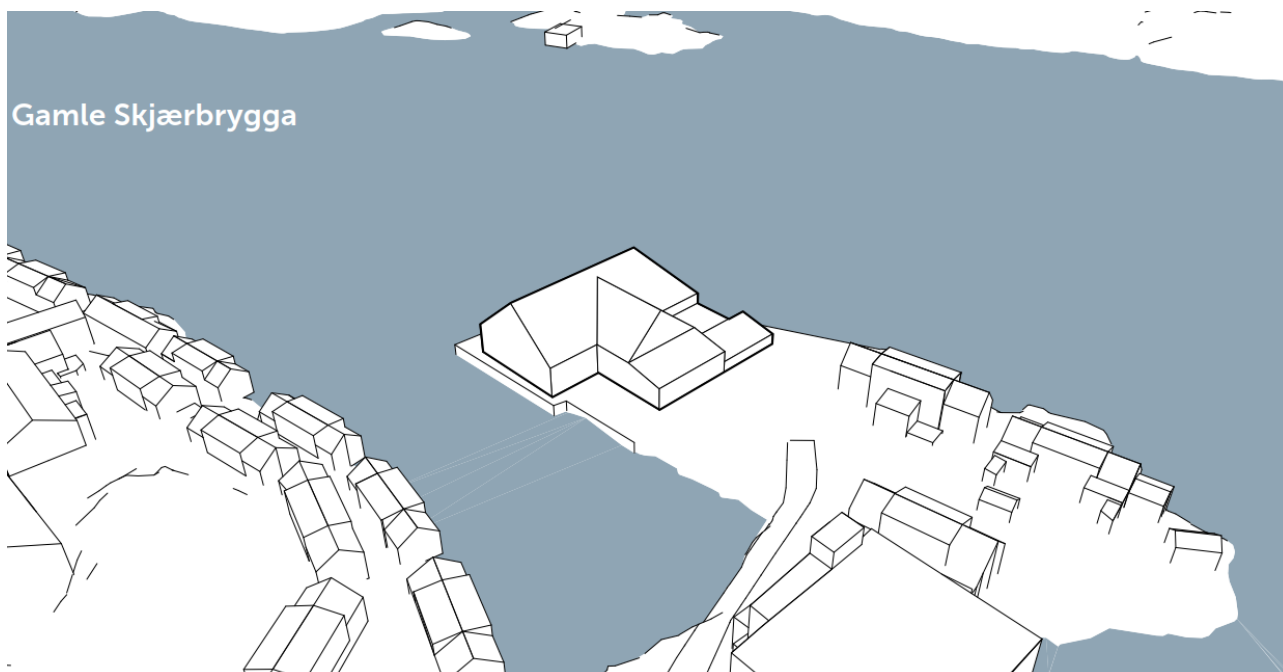
Ettersom Skjærbygga ikke var fredet, men stod i et vernet kulturmiljø, ble det relativt tidlig i prosessen avklart at bygget ikke må gjenreises i sin opprinnelige form. Det er nok derfor et åpent spørsmål om - og i hvilken grad - det opprinnelige bygget skal danne premisser for utforming av et nybygg. Samtidig mener vi det er viktig at man ikke blir historieløs i denne sammenhengen, og det er derfor naturlig at elementer i et nybygg blir designet med et anerkjennende blikk på sin forgjenger.

Før både plankonsulent og arkitekt ble engasjert, fikk Roma Eiendommer utarbeidet tidlige volumskisser i samarbeid med en lokal entreprenør. Skissene har i den videre prosessen blitt forelagt både kommunen og vernemyndighetene, og man har fått klare signaler om at bygningsmassen må tilpasses bedre til omgivelsene. Disse skissene har derfor i den videre plan- og designprosessen først og fremst blitt benyttet som et grunnlag for hvilket innhold og hvilke funksjoner utbygger ønsker å legge til rette for innvendig.

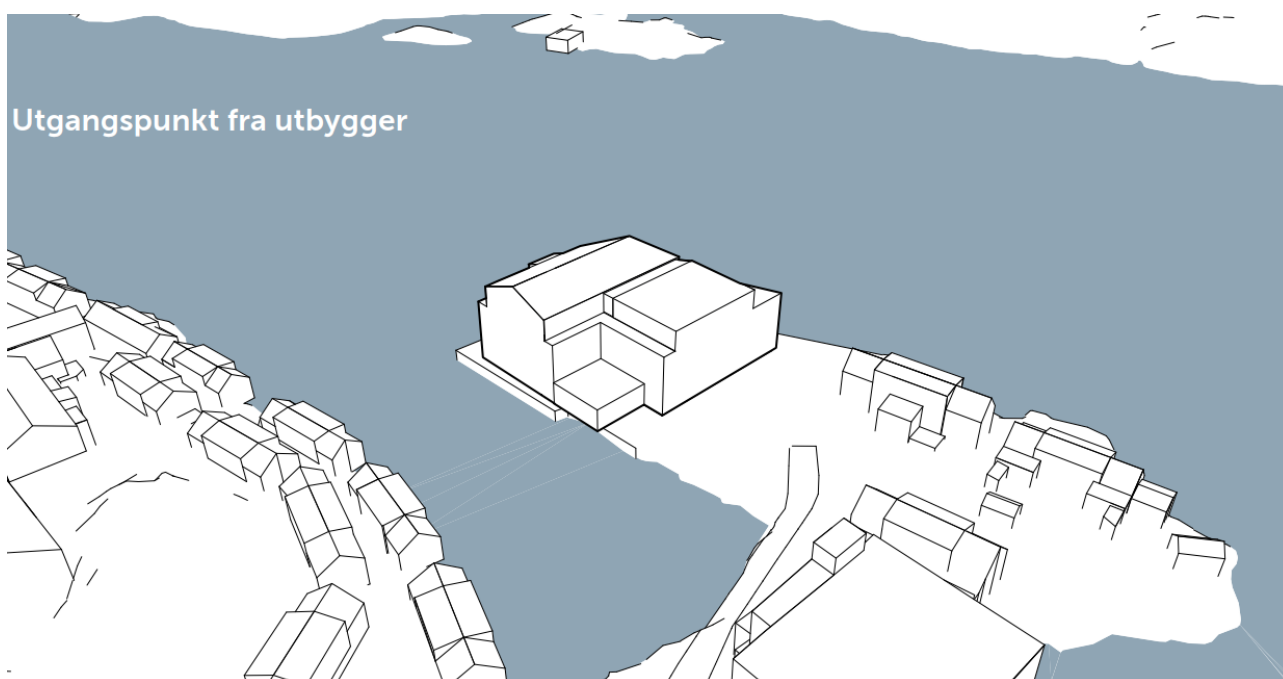


Figur 26. Illustrasjon Roma Eiendommer AS

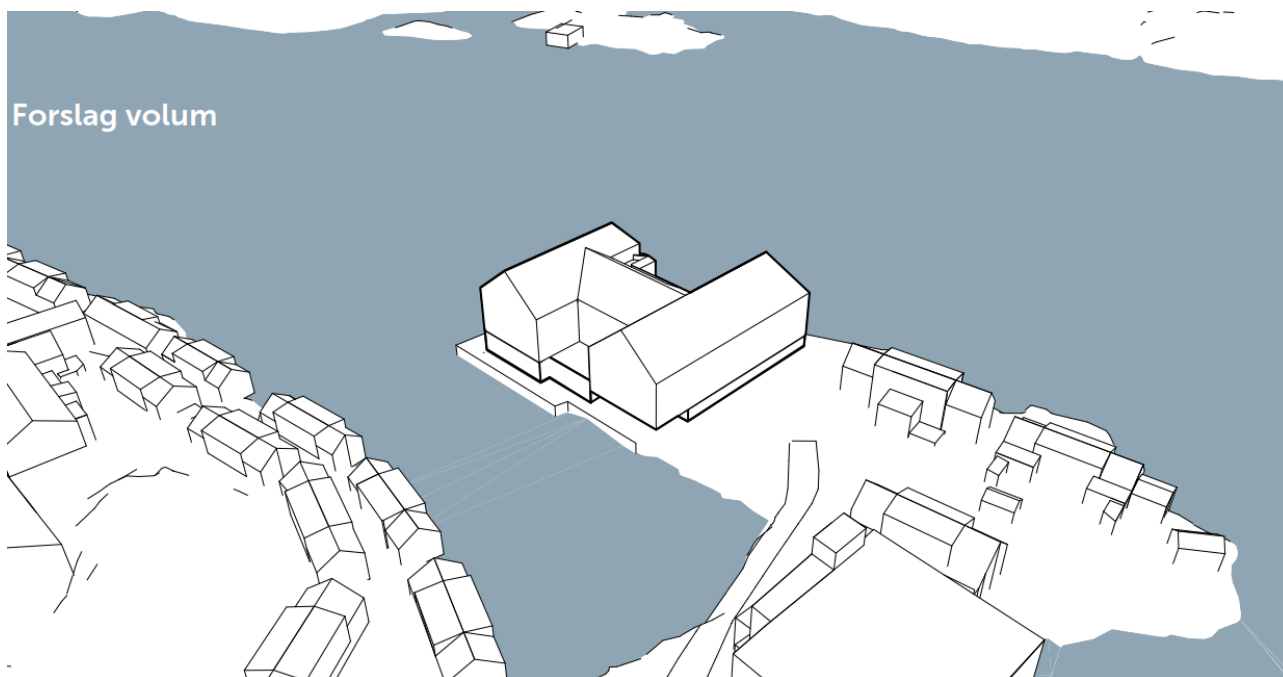
Som for øvrig i Stamsund, så er bruk av saltak en tydelig rød tråd i hele hensynssonen. Det har derfor vært sentralt å benytte denne typologien i utviklingen av nybygget. I tillegg er de typiske, større saltakshusene i Stamsund relativt smale slik at gavlene fremstår som vertikale elementer, eksempelvis Skipsterminalen og den gamle Sildemelfabrikken lengst sør i hensynssonen. Hotell-etasjene er derfor utformet med tanke på å skape et slektskap med de større saltakshusene i Stamsund, og hvor vi samtidig mener at bygningsmassen med fordel bør brytes opp i flere slike volumer. Dette har ledet til en form der den opprinnelige L-formen til Skjærbrygga erstattes med en slags H-form. Dette gir bygget 2 sentrale gavlmotiver som kan oppleves fra adkomsten fra hovedveien og fra sjøen i øst. Historiske bilder viser også at det har stått en stor fiskehjell rett på sørsiden av Skjærbrygga, som vi også med viss forsiktighet kan peke på som en relevans til løsningen. Ettersom 1. etasje har et relativt stort rom-program og innhold, ligger disse saltaksvolumene på en større base, hvor den nordligste enden av basen er mer transparent med sine restaurantfunksjoner, og den sørlige delen av basen er lavere og mer tett. Den sørvendte basen spiller også på det estetiske grepet med soklene til de to tilliggende rorbuene på Skjæret. De større suiteene og nordlys-observatoriet er plassert i den nordligste og minst synlige fløyen, slik at denne delen også kan utformes med noe større grad av frihet til utforming av balkonger og ikke minst nødvendig glassareal for å oppleve nordlyset. Gavlen nærmest adkomsten er tonet ned og gitt et slektskap til Skjærbryggas mer innadvendte og symmetriske gavlmotiv. Ettersom bebyggelsen på og rundt Skjæret nesten utelukkende er kledt med stående trepanel, mener vi at dette er det mest relevante valget for et nybygg. Vi tror også at bygget, eller deler av det med fordel bør være hvitt, da det både peker tilbake på Skjærbrygga, men også fordi en sterk fargebruk potensielt kan forstørre inntrykket av bygget visuelt. Nybygget vil med planforslaget bli høyere enn Skjærbrygga. Dette skyldes både at tekniske krav stiller høyere behov til etasjehøyder, at 1. etasje med heves noe over eksisterende kai for å ivareta havnivåstigning, og naturligvis at et moderne anlegg for turisme krever et visst antall rom for å kunne driftes på en økonomisk bærekraftig måte.



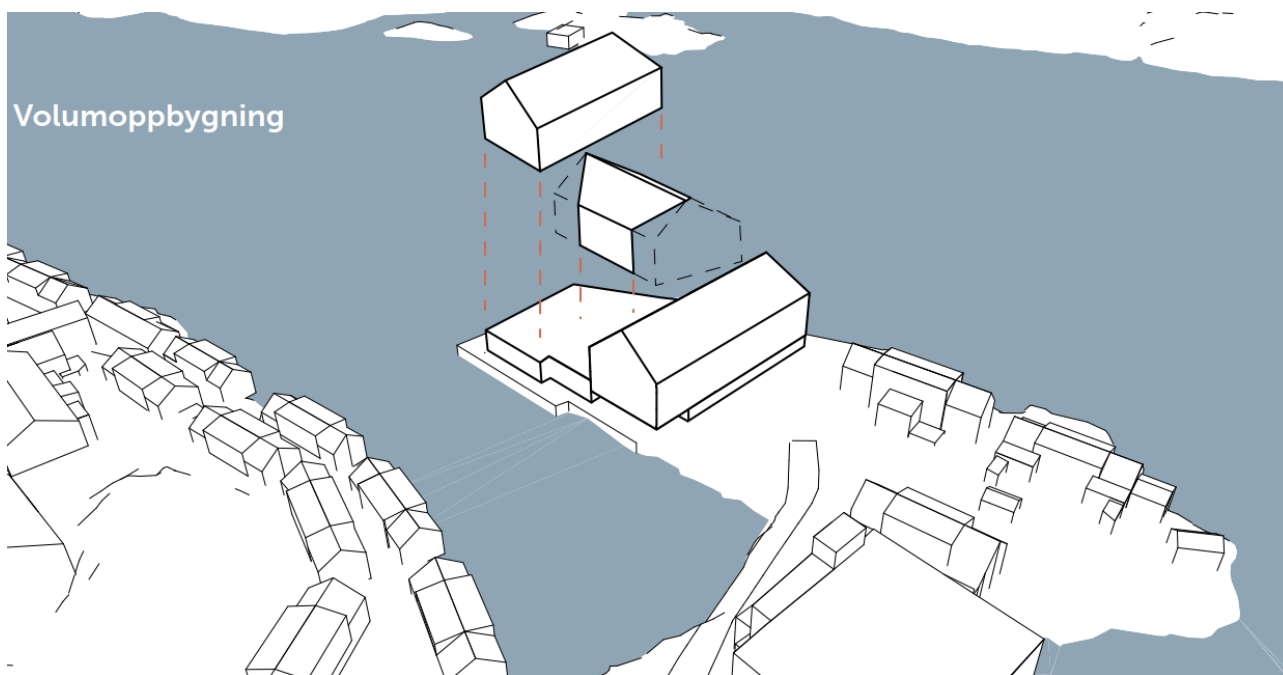
Figur 27. Illustrasjon av Gamle Skjærbrygga. Kilde: Norconsult Norge AS.



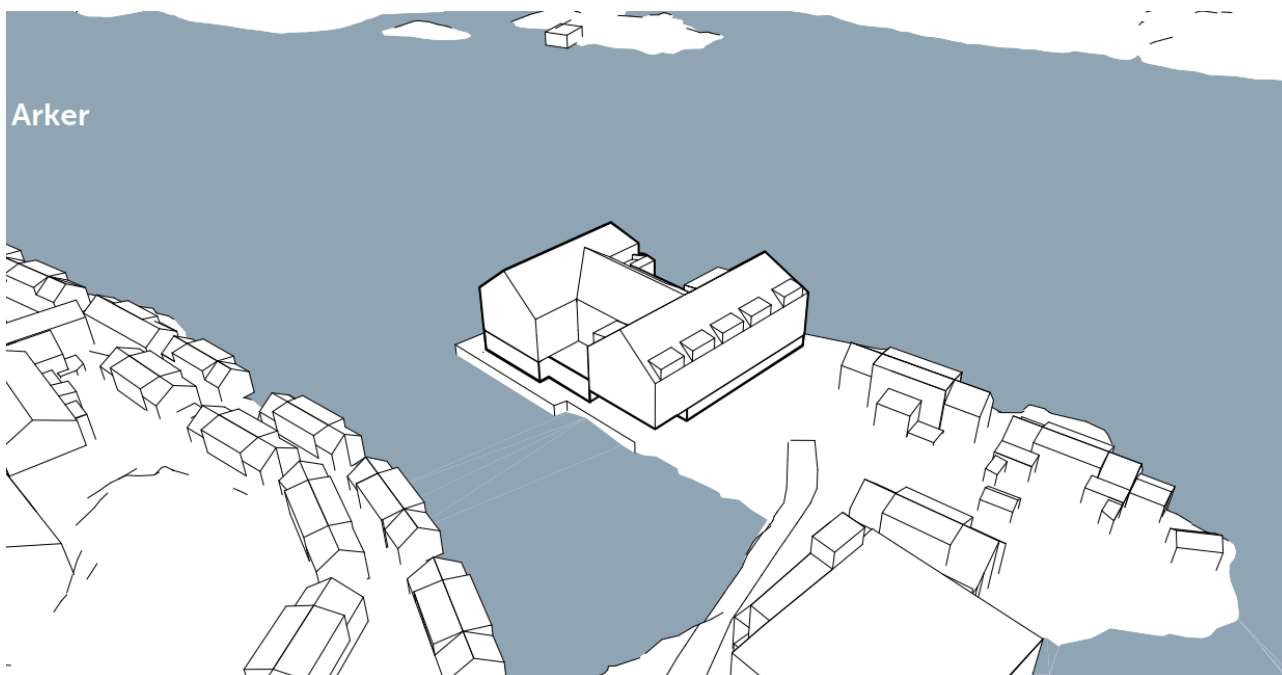
Figur 28. Illustrasjon av utbygger sitt forslag (utgangspunktet). Kilde: Norconsult Norge AS.



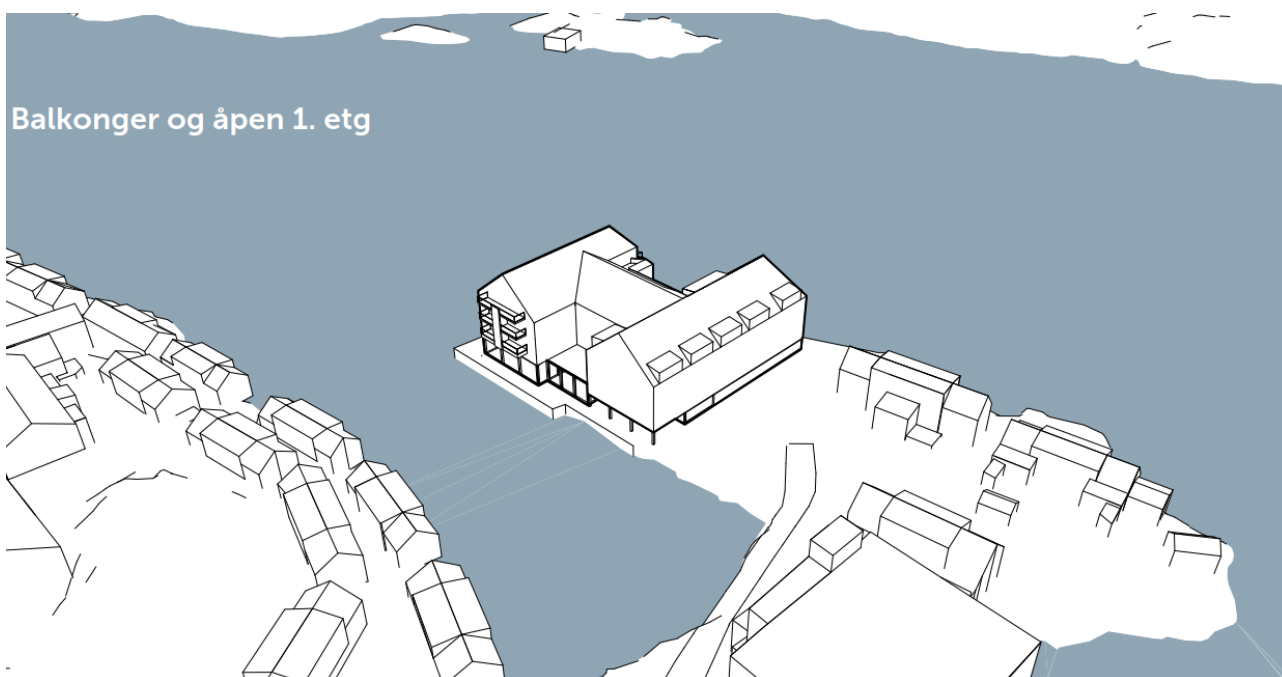
Figur 29. Illustrasjon av forslag til volumer. Kilde: Norconsult Norge AS.



Figur 30. Illustrasjon av forslag til volumoppbygning. Kilde: Norconsult Norge AS.

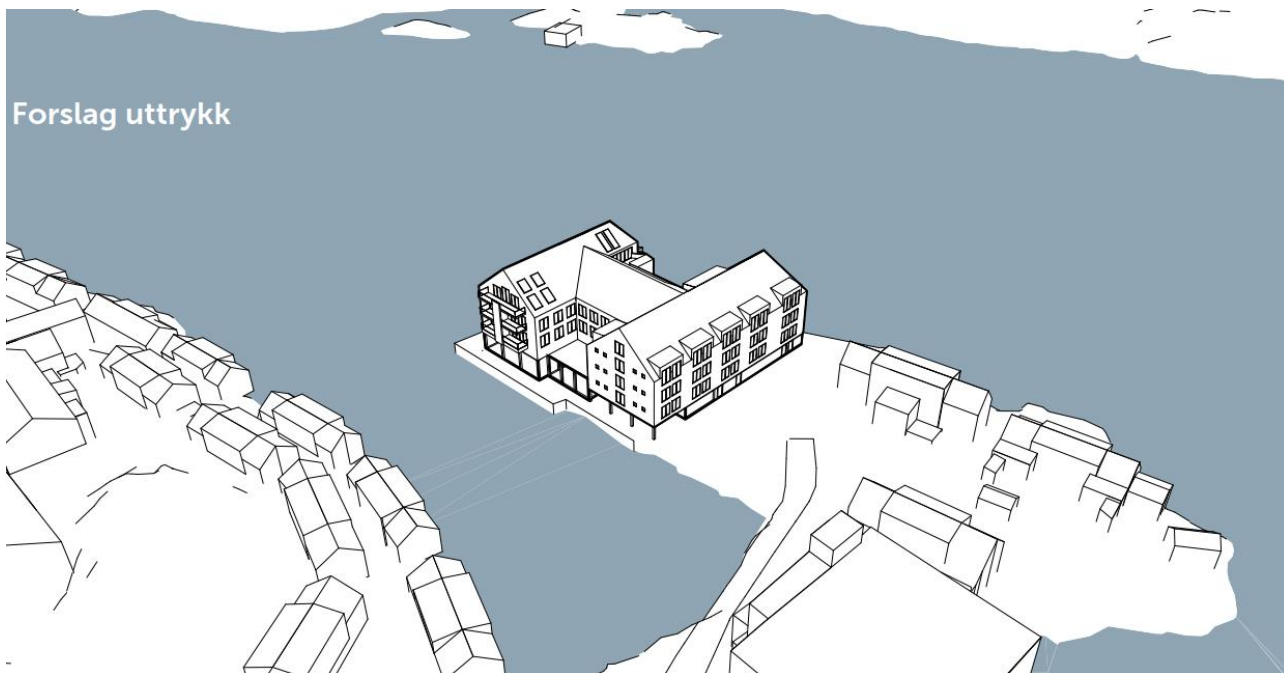


Figur 31. Illustrasjon volumer med arker. Kilde: Norconsult Norge AS.



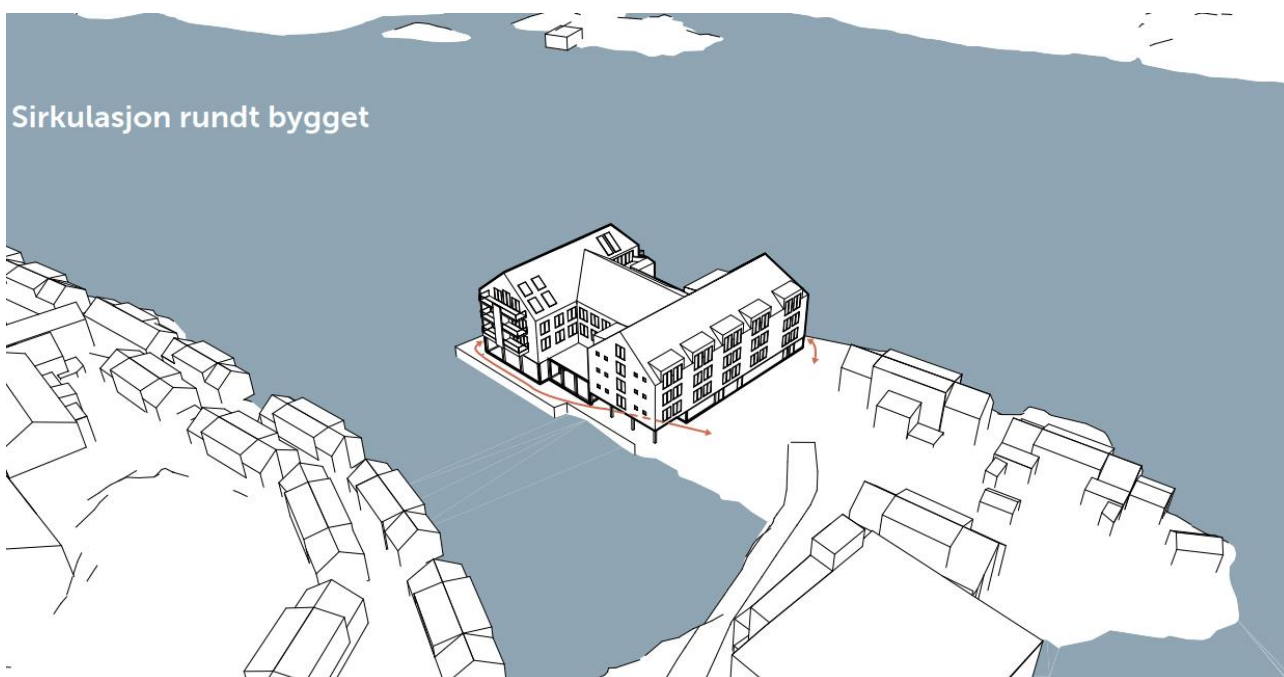
Figur 32. Illustrasjon volumer med arker, balkonger og åpen 1. etasje. Kilde: Norconsult Norge AS.

Forslag uttrykk



Figur 33. Illustrasjon av det totale uttrykket på volumene. Kilde: Norconsult Norge AS.

Sirkulasjon rundt bygget



Figur 34. Illustrasjon bevegelsesmønster rundt bygget. Kilde: Norconsult Norge AS.

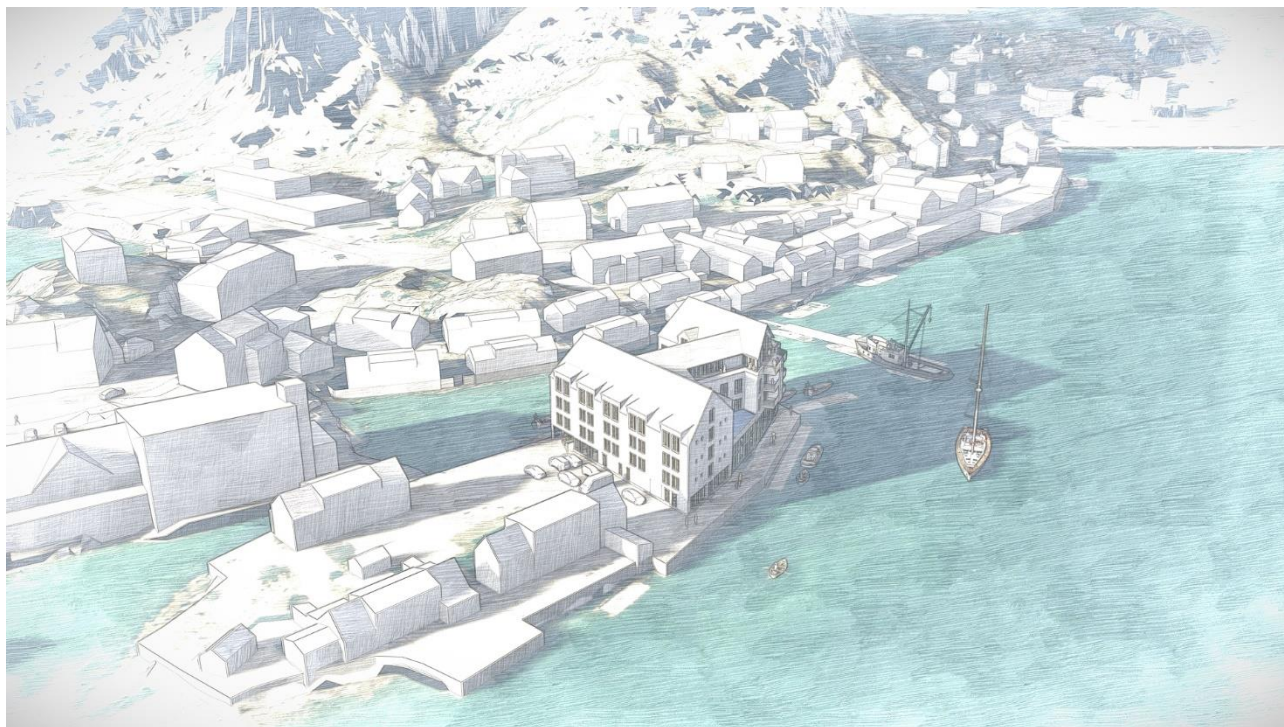
Summen av disse valgene er ment å gi prosjektet et formspråk og en volum-oppbygging som både forholder seg til kjente motiver i kulturmiljøet, samtidig som det speiler byggets bruk som opplevelsesturisme.

Det arkitektoniske målet er å balansere ny næringsutvikling Stamsund i et kulturmiljø, og uten at resultatet likevel fremstår som et estetisk kompromiss.

I det etterfølgende presenteres ulike perspektiver av det planlagte nybygget, sett fra flere retninger. Disse illustrasjonene gir et inntrykk av hvordan bygget vil fremstå i omgivelsene, og hvordan volum, form og fasadeuttrykk er tilpasset det eksisterende kulturmiljøet. Perspektivene viser også løsninger for adkomst og parkering, noe som gir et bilde av hvordan besøkende og brukere kan bevege seg til og fra bygget, samt hvordan parkering på Skjæret er tenkt løst. Perspektivene følger også vedlagt i større format, slik at detaljer og arkitektoniske grep kommer tydelig frem.



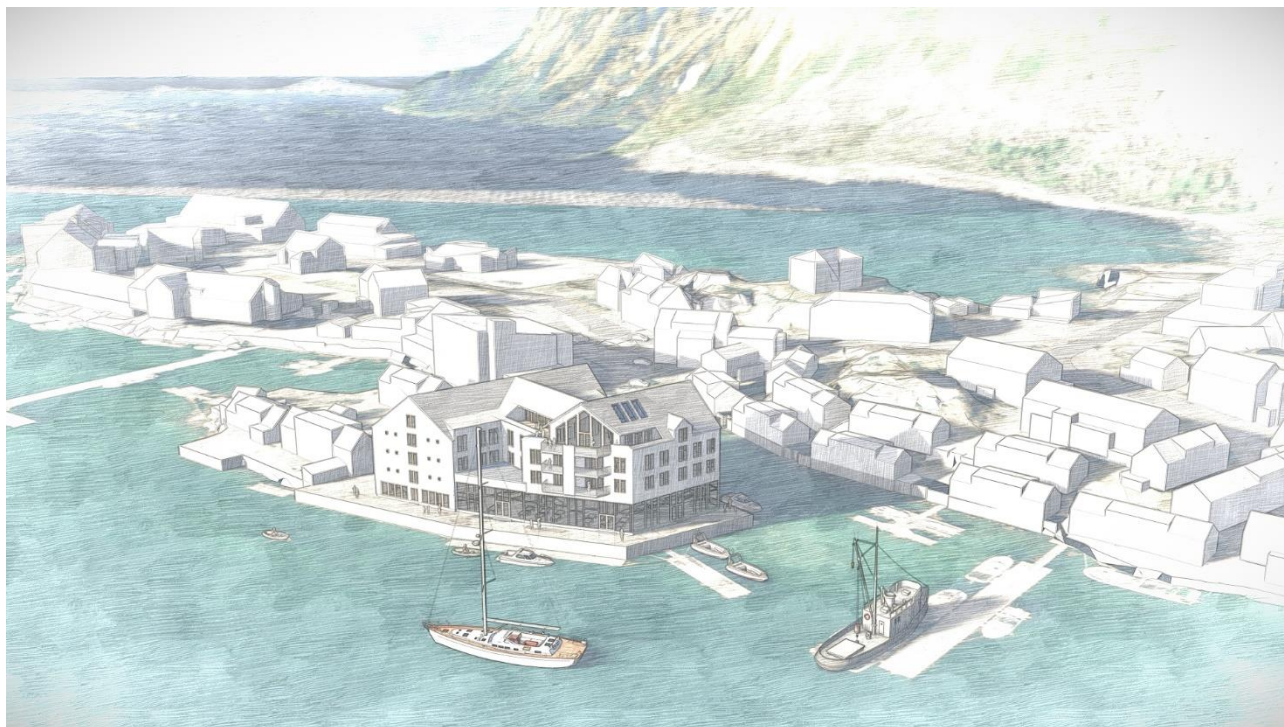
Figur 35. Fugleperspektiv sett mot sørøst. Kilde: Norconsult Norge AS.



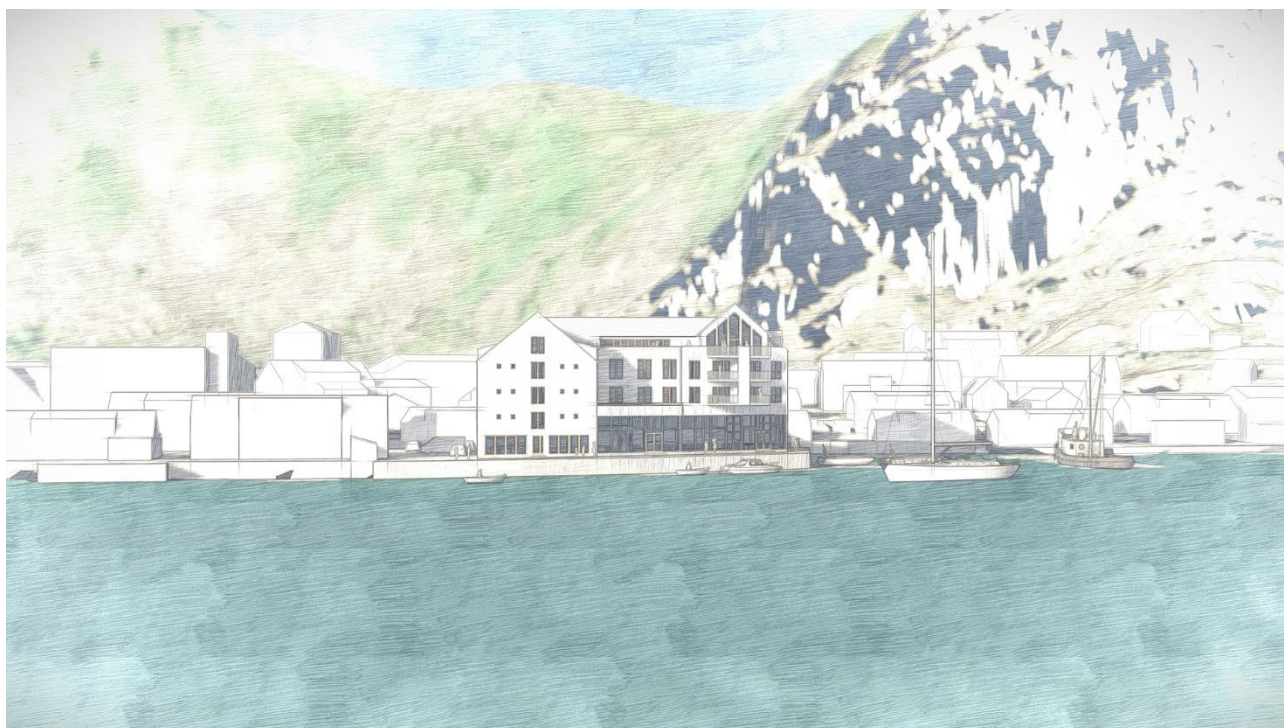
Figur 36. Fugleperspektiv sett mot nordvest. Kilde: Norconsult Norge AS.



Figur 37. Fugleperspektiv sett mot nordøst. Kilde: Norconsult Norge AS.



Figur 38. Fugleperspektiv sett mot sørvest. Kilde: Norconsult Norge AS.



Figur 39. Perspektiv sett mot øst. Kilde: Norconsult Norge AS.



Figur 40. Perspektiv fra sjøen sett mot nord. Kilde: Norconsult Norge AS.



Figur 41. Perspektiv sett fra brua mot nordøst. Kilde: Norconsult Norge AS.



Figur 42. Perspektiv fra parkeringsplassen ved butikken sett mot nordøst. Kilde: Norconsult Norge AS.

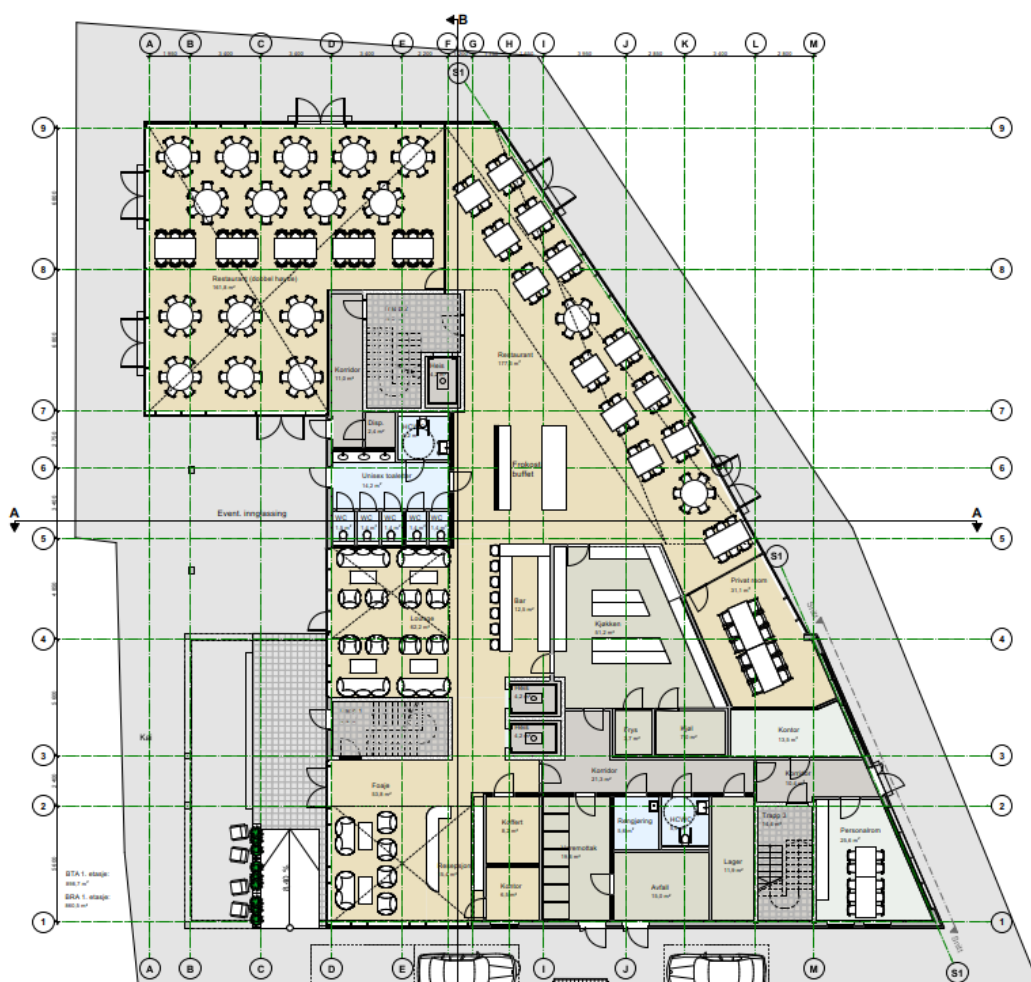


Figur 43. Perspektiv fra Burekka sett mot øst. Kilde: Norconsult Norge AS.

5.5 Litt nærmere om programmeringen- de ulike etasjene

Første etasje planlegges utadrettet, hvor målet er å skape liv og aktivitet mot både sjøen og nærområdet. Deler av etasjen utformes med høy takhøyde som inkluderer andre etasje. Her skal det etableres en restaurant med tilhørende bar, som vil kunne tilby både lokale spesialiteter og internasjonale retter, og bli et naturlig samlingspunkt for både gjester og fastboende. I tillegg vil det være ulike turismerelaterte virksomheter i første og andre etasje, som for eksempel resepsjon, booking av aktiviteter og eventuelle utleietjenester for friluftsutstyr, noe som gjør det enkelt for besøkende å planlegge opplevelser i Lofoten. Videre vil det være rom for varemottak, avfallshåndtering og tekniske anlegg, slik at driften kan foregå effektivt og uten at dette påvirker gjestenes opplevelse. Disse funksjonene er plassert slik at de er lett tilgjengelige for betjening, men skjermet fra publikumsarealene for å sikre et ryddig og innbydende miljø.

Fra og med andre etasje og oppover er det planlagt omkleddningsrom, hotellrom av ulik størrelse og standard, hvor rommene vil ha utsikt mot havet og naturen rundt. I øvre etasje mot nord og øst, planlegges det et nordlysobservatorie. Observatoriet vil utformes med store glassflater og tilrettelagt plassering for optimal utsikt, slik at gjestene kan oppleve nordlyset på nært hold. Dette gir hotellet et unikt tilbud, der opplevelsesturisme og nærkontakt med naturen står i sentrum. Foreløpige plantegninger er vist i Figur 44 og Figur 45. Disse sammen med de øvrige etasjene følger også som vedlegg i større format.



Figur 44. Foreløpig plantegning av 1. etasje. Kilde: Norconsult Norge AS

5.6 Byggehøyder

Byggehøydene for det nye bygget fremgår av plankartet. Det planlagte H-formede bygget vil få gesims- og mønehøyde, på henholdsvis kote +16,5 meter og kote +22,5 meter. Mellom hovedvolumene vil det være lavere tillatte byggehøyder, definert til kote +10,5 meter, for å få frem den arkitektoniske utformingen på bygget som en ønsker.

Mønehøyden på det nye bygget vil bli cirka 5,5 meter høyere enn det tidligere bygget som sto på tomten. Årsaken til dette er tredelt: For det første har laveste gulvnivå blitt hevet basert på flomberegninger, for å sikre bygget mot fremtidig havnivåstigning, stormflo og bølger. For det andre stiller dagens tekniske forskrifter strengere krav til etasjehøyder enn det som var praksis da det gamle bygget ble oppført, og for det tredje er det behov for et visst antall hotellrom for å skape en forsvarlig økonomisk drift for et moderne hotell.

Det tillates at mindre tekniske installasjoner, som for eksempel ventilasjonshatter og lignende, plasseres over de angitte høydene. Dette gir rom for nødvendig teknisk innretninger uten å påvirke byggets hovedform eller silhuett i vesentlig grad.

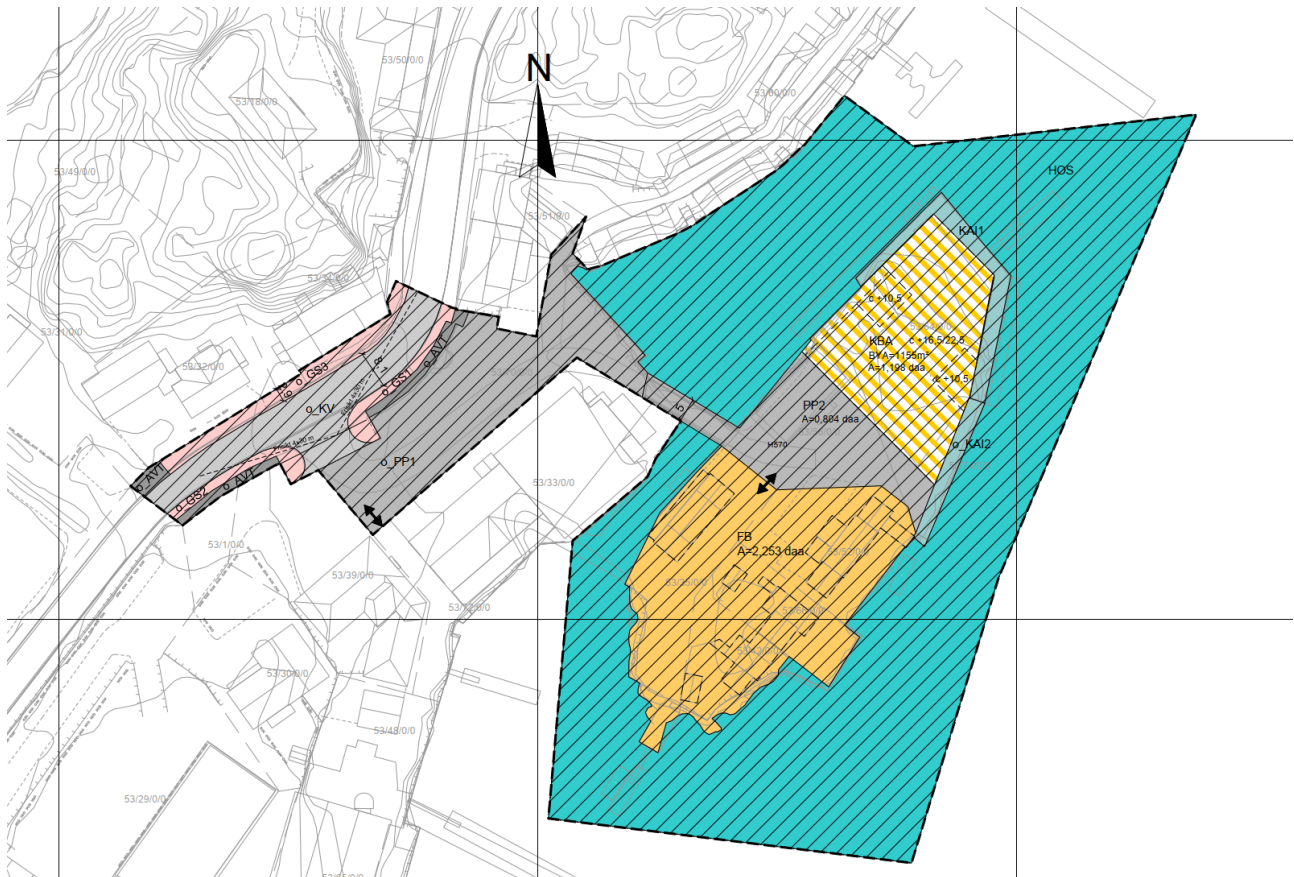
Snitt av det planlagte fremgår av Figur 46. Følger også som vedlegg i større format.



Figur 46. Snitt av det planlagte. Kilde: Norconsult Norge AS

5.7 Reguleringsformål

Planområdet og forslag til plankart fremgår av Figur 47.



Figur 47. Forslag til plankart. Kilde: Norconsult Norge AS

Planområdet reguleres til følgende arealformål iht. PBL. §12-5 og hensynssoner iht. 12-6:

Bebyggelse og anlegg (Pbl § 12-5, pkt. 1)

- Fritidsbebyggelse (FB), privat eierform
- Kombinert bebyggelse- og anleggsformål (KBA)- hotell/overnatting, bevertning, tjenesteyting, kontor, turisme/reiseliv, privat eierform

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (Pbl § 12-5, pkt. 2)

- Kjøreveg (KV), offentlig eierform
- Gang- og sykkelveg (GS), offentlig
- Annen veggrunn – teknisk anlegg (AVT), offentlig
- Kai (KAI), offentlig og privat eierform
- Parkeringsplasser (PP)- offentlig og privat eierform

Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (Pbl § 12-5, pkt. 6)

- Havneområde i sjø (HOS)

Hensynssoner (Pbl § 12-6)

- Bevaring kulturmiljø (H570_)

5.8 Gjennomgang av reguleringsformålene

5.8.1 Fritidsbebyggelse (felt FB)

Innenfor formålet FB er det tillatt med opptil fem fritidsboliger.

Byggegrensene for feltet fremgår av plankartet, og er sammenfallende med vegglivet på eksisterende bygninger innenfor feltet. Tillatt bebygd areal fremgår da av arealet innenfor byggegrensen.

Ved brann eller andre hendelser som medfører at bygningene må gjenoppføres, skal eksisterende byggehøyde legges til grunn.

Materialvalg og fargebruk skal tilpasses stedets historiske kontekst, slik at ny bebyggelse ved gjenoppbygning harmonerer med eksisterende kulturmiljø og tradisjonelle byggeskikker.

Parkering skal løses med minimum én parkeringsplass per rorbu eller fritidsbolig innenfor arealformålet/egen grunn. Parkeringsplassene skal utformes slik at de i størst mulig grad harmonerer med omkringliggende terreng og bebyggelse, og det skal legges vekt på god tilgjengelighet og universell utforming. Arealet parkeringsplassene opptar medregnes ikke i bebygd areal.

Det tillates at større kjøretøy, herunder kjøretøy til varelevering, renovasjon, brøyting og lignende, kan benytte den nordlige delen av FB i forbindelse med nødvendig manøvrering på området.

5.8.2 Kombinert bebyggelse og anleggsformål (felt KBA)

Innenfor formålet KBA kan det etableres hotell/overnatting, bevertning, anlegg for turisme og reiseliv, nordlysobservatorium samt eventuelle arealer for tjenesteyting og kontorvirksomhet. Det kan også etableres nødvendige anlegg, slik som kai, trafo, slamavskiller, vanntanker og renseanlegg, etc. innenfor området.

Byggegrenser for formålet fremgår av plankartet og der de ikke vises er de sammenfallende med formålsgrensen.

Maks tillatt BYA innenfor formålet er 1 155 m².

Det er tillatt med avfallsrom med port/dør direkte mot PP2.

Bygget skal utføres med stående trekledning for å ivareta områdets tradisjonelle/kulturhistoriske byggeskikk. Annen type kompletterende kledning tillates, men må begrunnes særskilt ved søknad om byggetillatelse.

Taket kan tekkes med enten metallplater eller metallkassetter.

Fargevalg skal begrunnes og forelegges regional kulturminnemyndighet for uttalelse før søknad om rammetillatelse. Dette gjelder også detaljer som takutstikk, sprang, rekkverk og vindusutforming.

Det åpnes opp for at balkonger i begrenset omfang kan krages ut over areal regulert til kai, så lenge dette ikke er til hinder for kaienes funksjon eller tilgjengelighet.

Tillatt byggehøyder er angitt som kotehøyder og fremgår av plankartet, henholdsvis kote +16,5/22,5 (gesims-/mønehøyde) og kote + 10,5 (byggehøyde). Det tillates arker/takopplett over regulert gesimshøyde. Videre tillates nedskjæringer i takflaten for etablering av terrasser. Rekkverk på slike terrasser skal ikke overstige takets ytterlinje. Tekniske installasjoner som piper, takhatter knyttet til ventilasjon, o.l. kan tillates plassert over angitte byggehøyder.

Innvendig gulvhøyde skal være minimum kote +3,40. For å sikre bygget mot bølgepåvirkning, skal det etableres en ringmur opp til kote +3,50, forutsatt at bygget plasseres 3–5 meter fra kaifronten. I tillegg må det etableres en sprutsikker vegg med høyde opp til kote +3,70. Dører tillates etablert fra kote +3,4. Nødutganger skal plasseres slik at sikkerheten ivaretas også ved stormflo. Alle høydeangivelser er i forhold til NN2000.

Det skal sikres fri og åpen ferdsel for allmennheten rundt bygget og kaiarealene. Gangpassasjen rundt bygget skal ha en minimumsbredde på 2,5 meter (kaiareal kan medregnes), slik at det legges til rette for trygg og tilgjengelig bevegelse for alle.

For bebyggelsen innenfor formålet stilles det krav om totalt 34 parkeringsplasser for bil. Av disse skal minimum 12 parkeringsplasser etableres på skjæret, innenfor området som er avsatt til parkering (PP2). Resterende parkeringsbehov, totalt 22 plasser, kan dekkes gjennom sambruk med eksisterende parkeringsplasser i Stamsund.

Det skal etableres minimum 15 sykkelparkeringsplasser for besøkende. Dette kan løses innenfor formålene KBA eller i PP2.

5.8.3 Kjøreveg (felt o_KV)

Formålet o_KV utgjør eksisterende kjøreveg (fylkesvei 817/J.M Johansens vei) og kryss inn mot o_PP1. Eierformen er offentlig.

På nordenden av busslommen ved gnr. 53 bnr. 50 er det anbefalt å etablere et gangfelt. Dette er utenfor planområdet, og etablering av et slikt gangfelt må avklares og omsøkes til veieier før tiltaket kan gjennomføres.

5.8.4 Gang- og sykkelveg (felt o_GS1-3)

Feltene o_GS1-3 utgjør eksisterende gang- og sykkelveger. Eierformen er offentlig.

5.8.5 Annen veggrunn- tekniske anlegg (felt o_AVT)

Formålet o_AVT omfatter arealer til veirabatter, grøfter, fyllinger, snøopplag hvor det tillates plassert lysmaster, skilt og lignende installasjoner. Beplantning tillates også. Eierformen er offentlig.

Mindre justeringer av formåls grensen mot tilstøtende arealformål tillates og avklares ved søknad om byggetillatelse.

5.8.6 Kai (KAI1 og o_KAI2)

Formålet KAI omfatter eksisterende kaier innenfor planområdet. KAI1 har privat eierform, mens KAI2 er offentlig. Foruten å betjene båttrafikk og sjørelaterte aktiviteter, skal begge kaiene også være tilgjengelige for allmenn ferdsel.

Dersom det er nødvendig for byggets fundamentering, bevaring av eksisterende steinkai, e.l. kan deler av bygningen plasseres innenfor kaiområdene. I tillegg tillates det at balkonger fra bygg i KBA kan utkrages over kaiene i mindre omfang. Begge forhold kan tillates så lenge dette ikke er til hinder for kaienes funksjon eller tilgjengelighet.

5.8.7 Parkering (o_PP1 og PP2)

Formålet o_PP1 utgjør eksisterende parkeringsplass inklusive kjøreveg med offentlig tilgjengelighet. Plassen skal opprettholdes og forvaltes slik at den tjener allmennhetens parkeringsbehov knyttet til området.

Formålene FB og KBA har adkomst via denne plassen.

Formålet PP2 omfatter privat kjøreveg (brua), parkeringsplass og manøvreringsareal tilknyttet bebyggelse innenfor felt KBA. Adkomst til felt FB ivaretas via denne plassen. Arealet skal kun benyttes til parkering og manøvrering og andre mindre tilrettelegginger såfremt det ikke forringer området funksjon som parkerings- og adkomstareal.

5.8.8 Havområde i sjø (HOS)

Formålet HOS utgjør sjøarealer innenfor planområdet. Det tillates etablering av kai, flytebrygger, badstueanlegg på flytebrygger og lignende innenfor disse områdene, men disse må ikke være til hinder for båttrafikken eller den sjørelaterte næringen. Dette gjelder også fortøyningene til flytebryggene.

5.8.9 Hensynssone- bevaring kulturmiljø (H570_)

Ved vedlikehold og utbedringer av SEFRAX-registrerte bygninger, skal fasadeuttrykk og konstruksjon bevares. Fasadeelementer som vinduer, dører, listverk, taktekking, fasadebekledning og overflatebehandling søkes bevart. Ved nødvendig utskifting brukes samme type materialer som originalt. Ved utskifting av nyere bygningsdeler tillates det å bytte likt mot likt, eller en tilbakeføring til tidligere dokumenterte bygningsdeler.

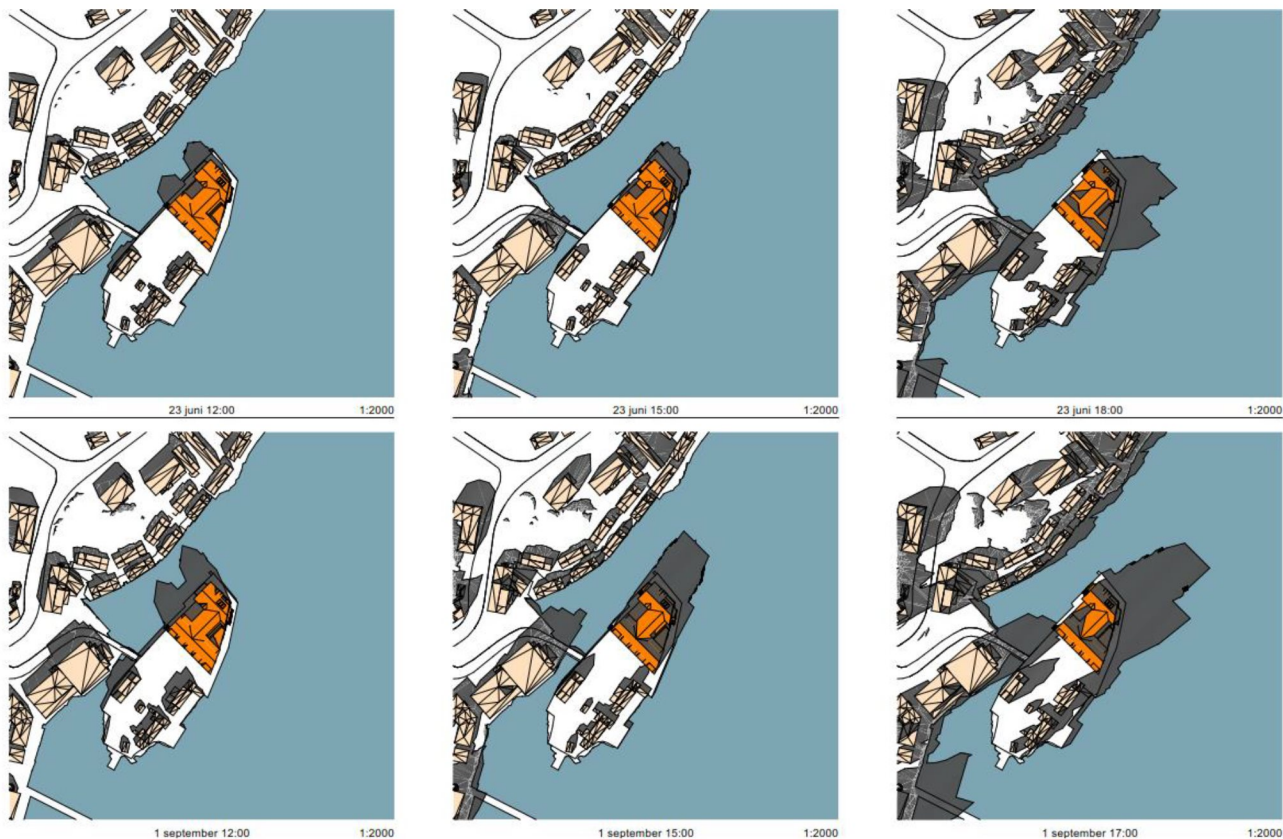
Skjærbrygga er brent ned, og krav til nybygging fremgår av 3.1.2.

Karakteriserende elementer som kaifronter skal bevares. Ved eventuelle mindre forflytninger skal kaifrontenes estetiske utforming og materialbruk videreføres.

5.9 Sol- og skyggeforhold

Sol- og skyggevirkningene av planforslaget er vurdert gjennom diagrammene i Figur 48, som viser situasjonen på ulike tidspunkter gjennom året. Analysen tar utgangspunkt i de mest relevante tidene for solforhold: 23. juni, som representerer midtsommer med maksimal solhøyde, kl. 12, 15 og 18, samt 1. september kl. 12, 15 og 17, hvor solen står lavere og dagene er kortere. Disse tidspunktene er valgt for å gi et representativt bilde av hvordan sol og skygge vil fordele seg på området både i sommerhalvåret og mot høsten.

Diagrammene viser at de planlagte bygningene ikke vil kaste skygge over eksisterende bebyggelse eller uteområder som brukes til rekreasjon. Skyggene faller utelukkende mot sjøen, noe som innebærer at ingen naboeiendommer eller offentlige uterom blir negativt påvirket. Dermed opprettholdes gode solforhold for både eksisterende og ny bebyggelse, og ingen får redusert tilgang til sollys som følge av tiltaket.



Figur 48. Sol-skygge diagram for planlagt bebyggelse. Kilde, Norconsult Norge AS

5.10 Universell utforming

For bygg, uteområder, adkomst til og i bygninger gjelder krav fastsatt i teknisk forskrift. Dette innebærer blant annet at alle innganger, fellesarealer, trapper, ramper, heiser og andre nødvendige adkomstveier skal utformes slik at de er tilgjengelige for personer med nedsatt funksjonsevne.

I dette prosjektet må ramper muligens etableres for adkomst til bygget, siden laveste tillatte gulvnivå i bygningene må heves som følge av flomutredningen, se kapittel 5.18.

5.11 Trafikk og parkering

I forbindelse med planarbeidet er det gjennomført en grundig trafikkanalyse. Resultatene og vurderingene er dokumentert i rapporten "Trafikkanalyse Northern Light Panorama", revisjon J01, datert 9. desember 2025. Nedenfor presenteres sentrale funn og relevante utdrag fra denne rapporten.

5.11.1 Trafikkavvikling

Trafikkmengdene langs fv.817 er i trafikkanalysen anslått til å være i størrelsesorden 500-1000 i ÅDT. Dagens trafikk går nok i hovedsak til/fra dagligvarehandelen Coop Prix, Kystrutekaia og andre virksomheter i området. Det er ikke planlagt noen andre utbygginger i området og fv.817 er en blindvei så det gjøres derfor ingen framskrivninger av trafikken til framtidig situasjon.

Planområdet er beregnet å kunne generere inntil 200 daglige bilturer. Men inntil mai 2024 var det tilsvarende virksomheter i planområdet fram til den gamle Skjærbygga brant ned, så i praksis vil tiltaket i relativt liten grad medføre økt trafikk utover det som har vært der tidligere og de økte trafikkmengdene vil i seg selv i liten grad ha påvirkning på trafikkavvikling og trafiksikkerhet i området.

Det er i trafikkanalysen vurdert at det ikke bør være noen form for avviklingsproblemer hverken i avkjørselen fra fv.817 eller i krysset med fv.7874. I Kompendium i Trafikkteknikk (Blakstad, 1993) er det angitt at forkjørregulerte T-kryss har en total kapasitet innenfor intervallet 1000-1600 kjt/t avhengig av hvor stor andel av trafikken som kommer fra sidevegene. Her er det i dagens situasjon betydelig mindre trafikkmengder, og det er heller ikke forventet noen vesentlig økning i trafikkmengdene. Det er derfor forventet problemfri trafikkavvikling og ikke gjort ytterligere kapasitetsanalyser.

5.11.2 Parkering

Oppdragsgiver har opplyst om at en stor del av gjestene til hotellet kommer til å ankomme med turbusser. Dersom en ser bort ifra de ansattes arbeidsreiser og utflukter for beboere kan det antas at ca. 30% av beboerne på hotellet ankommer som bilfører, mens øvrige gjester er bilpassasjerer, kommer med buss eller andre reisemidler. Det er planlagt ca. 57 hotellrom og tall fra SSB for sommeren 2025 (Statistisk sentralbyrå, 2025) for reiselivsregion Lofoten tilsier at det kan forventes at ca. 86% av rommene er utleid i juli. Forutsatt 1,6 gjester per rom, kan man da beregne ca. antall gjester som reiser til hotellet som bilfører i høysesongen:

$$57 * 1,6 * 0,86 * 0,3 = 24 \text{ bilførere}$$

For restauranten er det vanskelig å anslå nøyaktig hvor stor andel av gjestene som blir interne besøkende fra hotellet og hvor mange som kommer kjørende. Men dersom man antar at ¼ av gjestene er eksterne og det i utgangspunktet er forutsatt et parkeringskrav på 38 parkeringsplasser vil det tilsvare et parkeringsbehov på **ca. 10 plasser**.

Totalt er det da beregnet et parkeringsbehov på ca. **34 parkeringsplasser** totalt. Oppdragsgiver informerer om at en stor andel av gjestene vanligvis ankommer med turbuss, så denne vurderingen anses som relativt konservativ og det er godt mulig at det reelle behovet blir en del lavere.

Det er ingen konkrete krav til sykkelparkering, og det antas at de fleste av gjestene både til hotell og restaurant ankommer med bil eller buss. Men det vil nok være noen sykkelturister også, og det kan også være aktuelt for ansatte å sykle. Med 57 hotellrom vil det nok være tilstrekkelig med sykkelparkering for 10-20% av rommene og i tillegg må man ha noe parkering for ansatte og eksterne restaurantgjester. Så med 57 rom og 1,6 gjester per rom bør det være tilstrekkelig med ca. 15 (9-18) sykkelparkeringsplasser. Men det bør etableres slik at det er mulig å utvide ved behov.

5.11.3 Parkeringsområder

I den foreløpige planen er det tegnet inn 12 parkeringsplasser på forplassen i planområdet og det er i utgangspunktet ikke plass til så mye mer parkering der. Slik har det også vært for den tidligere bebyggelsen i planområdet med Skjærbrygga som også hadde begrenset med parkering.

I tillegg er det en kommunal parkeringsplass ved Coop Prix som benyttes av butikken og de andre næringsaktørene i området. På denne plassen er det plass til anslagsvis 30 personbiler. Her er det også tinglyst at rorbuene nord for parkeringsområdet har rett til å bruke disse plassene.

Ved hotellet Live Lofoten som ligger ca. 300 m fra planområdet er det et relativt stort asfaltert og gruslagt område som kan brukes til parkering.

For øvrig er det også andre store asfalterte og gruslagte plasser. Blant annet ved J.M. Johansens vei 30 og 14 der det muligens kan være aktuelt å få til avtaler for sambruk og parkering.



Figur 49. Aktuelle parkeringsområder i og nær planområdet. Det er ikke her tatt stilling til hvem som eier områdene og tillatelser til å parkere der.

I gamle flyfoto fra kart.finn.no og gatebilder fra Google Street View er det sjekket hvor mange biler som er parkert på de forskjellige plassene fordelt på 10 forskjellige tidspunkter de siste 20 årene. Bildene er primært tatt på sommeren når det er høysesong for turisme i området, men det er ikke sikkert de er tatt på de mest trafikkerte tidspunktene på dagen. Maksimalt antall parkerte biler var da:

- 8 personbiler ved Skjærbrygga.
- 17 personbiler ved Coop Prix.
- 12 personbiler ved Live Lofoten + 5 bobiler ut mot havet og 5 personbiler ved J.M.Johansens vei 30.

Basert på dette ser det ut til å være en del restkapasitet for parkering i nærområdet, med mulighet for sambruk av parkeringsområder, og da særlig rundt Live Lofoten. Dette virker også fornuftig sett i forhold til at det tidligere har vært tilsvarende bebyggelse og bruk i området uten at det har vært noe mer parkering. Uansett er det begrenset med plass på Skjæret og med tanke på bærekraft og byutvikling er det best om man kan ha sambruk av eksisterende parkeringsområder og ikke behøver å legge alt for mye nye arealer under asfalt.

5.11.4 Foreslått parkeringsløsning

Det er begrenset med parkeringskapasitet foran det nye bygget i planområdet og det er foreløpig tegnet inn ca. 12 plasser. Selv om en stor andel av gjestene ankommer med turbusser vil dette trolig ikke være tilstrekkelig med parkering. Derfor anbefales det at parkeringen foran hotellet etableres som korttidsparkering som kan brukes til avlastning av bagasje, taxi og besøkende til restauranten. I tillegg må HC-parkering for gjester løses her. Besøkende til restauranten bør også kunne ha noe sambruk med parkeringen foran Coop Prix. Det foreslås at parkering for overnattende gjester og ansatte må løses andre steder. Dette kan løses ved Live Lofoten eller på andre eksisterende parkeringsområder etter avtale med grunneiere.

Med tanke på trafiksikkerhet er det også positivt om det begrenses hvor mye trafikk som kjører helt fram til hotellet gjennom parkeringsplassen ved Coop Prix og over den smale brua til Skjæret.

For at dette skal fungere kan det også være aktuelt at parkeringen ved Coop Prix også skiltes som korttidsparkering og parkering for beboere og andre med særskilt tillatelse.

Det må innhentes tillatelser (privatretslige avtaler), der parkering ikke skjer på egen grunn. Dette innebærer at dersom hotellets gjester, ansatte eller besøkende skal benytte parkeringsplasser som ligger på tomter eller områder eid av andre, må det inngås formelle avtaler med grunneierne på disse stedene. Slike avtaler kan for eksempel regulere hvor mange plasser som kan brukes, hvilke tider de er tilgjengelige, og eventuelle betingelser eller begrensninger knyttet til bruken. Dette er viktig for å sikre at parkeringen er lovlig, forutsigbar og ikke skaper konflikter med andre brukere av området. Det er stilt rekkefølgekrav om at slike avtaler må være på plass før det kan gis igangsettingstillatelse.

5.11.5 Internt kjøremønster

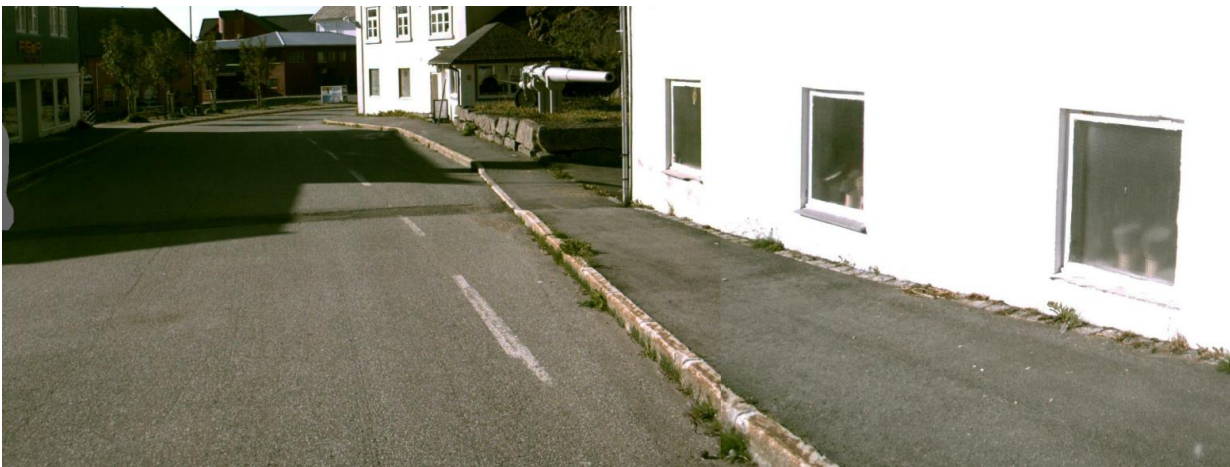
Kjøreadkomst til hotellet fra fv.817 blir som i dag via den private vegen Skjæret som går over parkeringsplassen til Prix og en smal bru. Løsningen med kjøreadkomst gjennom en parkeringsplass er ikke optimal, og sånn sett er det en fordel om det ikke er alt for store trafikkmengder inn til planområdet, og at deler av parkeringen løses andre steder. Det er planlagt noe parkering og varelevering foran bygget. Det bør også vurderes å etablere 1-2 egne oppstillingsplasser for taxi avhengig av forventet behov for dette.

5.11.6 Løsning for turbusser

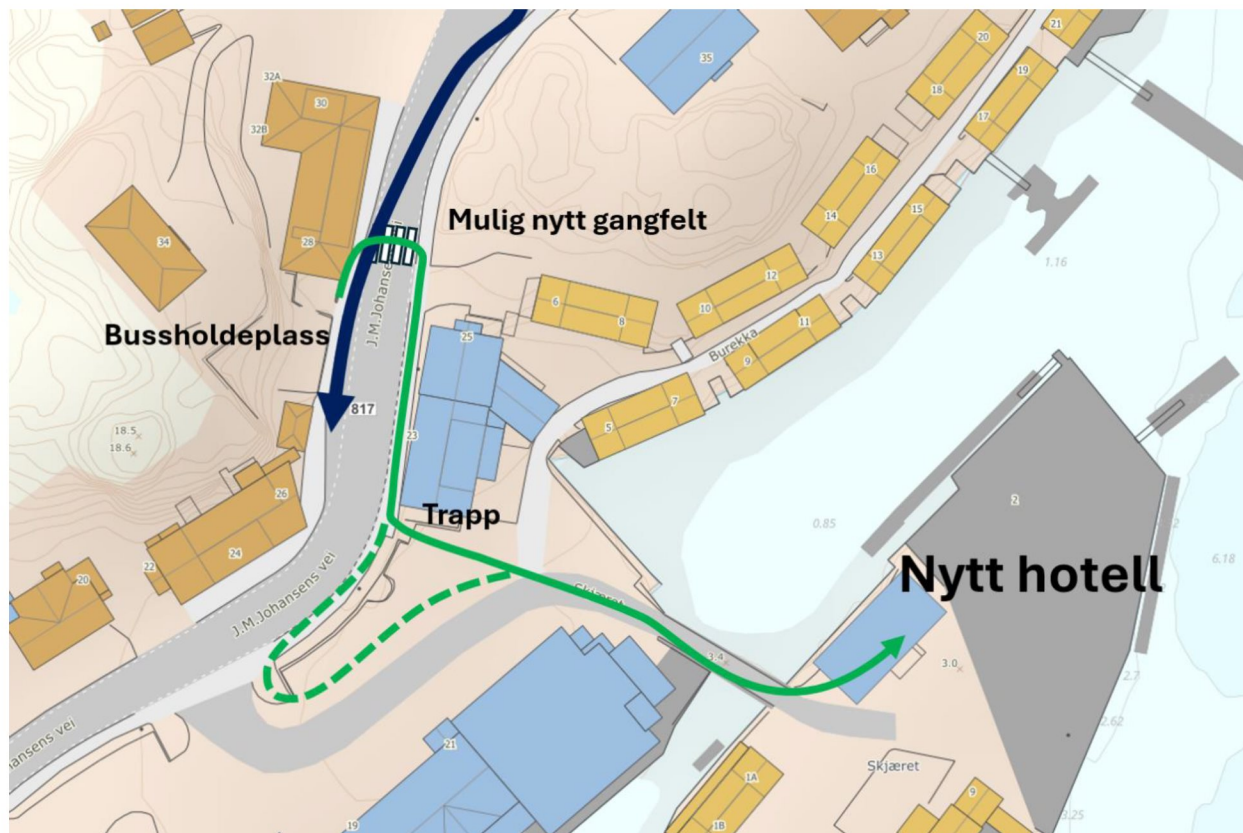
Det er forventet at en betydelig andel av gjestene til hotellet vil ankomme med turbusser. Forplassen foran hotellet på Skjæret kommer til å bli relativt liten og trang, og det er også en fordel å begrense antallet store kjøretøy som må kjøre gjennom parkeringen ved Prix og over den relativt smale brua til Skjæret.

En alternativ, og mer trafiksikker og oversiktlig løsning, er skissert i Figur 50. Denne løsningen forutsetter at man kan ha sambruk med den eksisterende bussholdeplassen «Stamsund» som ligger på vestsiden av fv.817. I så fall må plassen ikke brukes når det kommer rutebusser, men det er kun snakk om 4-6 daglige rutebusser så det bør kunne la seg gjøre. Dersom turbusser kan laste av på denne bussholdeplassen er det ca. 150 m å gå til hotellet via en trapp, eller eventuelt 60 m lenger for de som ikke kan gå i trapper. Bussholdeplassen ligger rett før en skarp høyresving ved J.M. Johansens vei 26 der fortauet også er svært smalt. For å få en trafiksikker og sammenhengende løsning for gående kan man vurdere å etablere et nytt gangfelt i nordenden av bussholdeplassen der siktforholdene er bedre. Dette er også skissert i Figur 51.

Etter å ha lastet av/på passasjerer kan bussen fortsette rett fram til kystrutekaia for å snu der og kjøre til en annen plass for å parkere.



Figur 50. Dagens bussholdeplass (Stamsund) ved fv.817. (<https://vegbilder.atlas.vegvesen.no/>)



Figur 51. Mulig løsning for turbusser (blå) og gående (grønt). Bakgrunnskart fra norgeskart.no.

Dersom det ikke er mulig med sambruk av bussholdeplassen kan en alternativ løsning for busser være at de stopper ved Live Lofoten eller ved kystrutekaia der det er større arealer og mulighet for buss å stoppe for av-/påstigning, men det blir litt lenger gangavstand til hotellet med henholdsvis 250 og 300 m.

5.11.7 Løsning for gående og syklende

Det er begrenset med tilrettelegging for myke trafikanter i området. Gangadkomst til hotellet blir via parkeringen ved Coop Prix og over den smale brua til Skjæret. Her er det i dagens situasjon blandet trafikk og over brua vil det være dårlig plass og trolig føles utrygt dersom gående møter kjøretøy som skal over. Særlig dersom det er snakk om større kjøretøy i forbindelse med f.eks. varelevering. Et mulig tiltak her kan være å utvide brua slik at man får plass til et fortau, eller eventuelt å etablere en egen gangbru ved siden av den eksisterende brua. Dette tiltaket er nok ikke strengt nødvendig, siden området har blitt brukt til tilsvarende aktivitet før, og det nå også legges opp til å begrense biltrafikken helt fram til hotellet. Anbefalingen er ikke fulgt opp i planforslaget med bakgrunn i praktiske årsaker og forholdet til kulturmiljøet.

Videre ut fra planområdet kan man følge fortauene langs fv.817 sørover mot kystrutekaia eller nordover mot resten av Stamsund. Dersom turbusser skal stoppe på vestsiden av vegen og også en del av parkeringen til hotellet skal løses ved Live Lofoten kan det bli en del kryssende fotgjengere. Da kan det være et aktuelt tiltak å etablere et gangfelt i nordenden av bussholdeplassen som skissert i Figur 51.

I Statens Vegvesens håndbok V127 (Statens vegvesen, 2017) er det anbefalinger for når det bør etableres nye gangfelt. Med fartsgrense 40 km/t er det krav om henholdsvis 40 og 20 kryssende i makstimen dersom det bør etableres gangfelt avhengig av om ÅDT er under eller over 2000. Dersom det skal komme fulle turbusser hit hver dag bør dette kravet være oppfylt.

5.11.8 Varelevering og renovasjon

Varelevering til planområdet er planlagt langs sørvestre vegg. Vareleveringen er laget slik at det trolig blir mest hensiktsmessig med et kjøremønster der man rygger inn som vist i **Error! Reference source not found.** Helst bør man begrense rygging med lastebiler og store kjøretøy der myke trafikanter ferdes, og det er derfor viktig at området der det skal rygges utformes ryddig og oversiktlig og med gode siktforhold. Oppstillingsplassen for varelevering bør i størst mulig grad være adskilt fra annen trafikk og myke trafikanter, men det er begrenset med plass og spillerom på denne tomten. Slik det er skissert nå er det god avstand til hovedinngangen og der gående primært ferdes, men når det står en lastebil ved vareleveringen kan det være vanskelig for biler å komme ut og inn av noen av parkeringsplassene.



Figur 52. Løsning for varelevering og kjøremønster.

Renovasjon skal løses på samme plass som varelevering og her gjelder samme prinsipper som ved varelevering. Det er viktig at det etableres trafiksikre og oversiktlige løsninger for renovasjon som begrenser rygging med store kjøretøy, og i størst mulig grad separerer renovasjon fra myke trafikanter og steder der barn ferdes. Oppstilling for renovasjon bør også være slik at det ikke er til hinder for annen trafikk.

5.12 Vannbehov og brannvannsdekning

I forbindelse med planarbeidet er utarbeidet en tilhørende VAO-plan- "VAO-plandokument til reguleringsplan for Skjæret, Stamsund», revisjon D01, datert 10. desember 2025. Nedenfor presenteres sentrale funn og relevante utdrag fra planen.

5.12.1 Vannbehov forbruksvann

Total middels vannmengde estimeres til 81 040 liter per døgn eller 0,94 l/s. Estimert største samtidige vannmengde beregnet er til 3,75 l/s.

Det er tilstrekkelig kapasitet for forbruksvann, men det kommunale nettet kan ikke levere slokkevann.

5.12.2 Brannvannsdekning

Utendørs

I henhold til preaksepterte ytelser for vannforsyning utendørs i TEK17 § 11-17 Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap er det krav til slokkevann på minst 3000 liter per minutt (50 l/s), fordelt på minst to uttak. Dersom det ikke er tilstrekkelig kapasitet i eksisterende ledning for å tilfredsstille kravet må det iverksettes særskilte tiltak, som for eksempel å montere ekstra vanntank som sikrer vanntilførselen.

I følge TEK17 skal det ikke regnes samtidig uttak av slokkevann til evt. sprinkleranlegg og brannvesen. Minimum vannbehov for sprinkleranlegg dimensjoneres iht. NS-EN 12845.

Brannkum eller hydrant skal være plassert innenfor 25-50 meter fra inngangen til hovedangrepsvei.

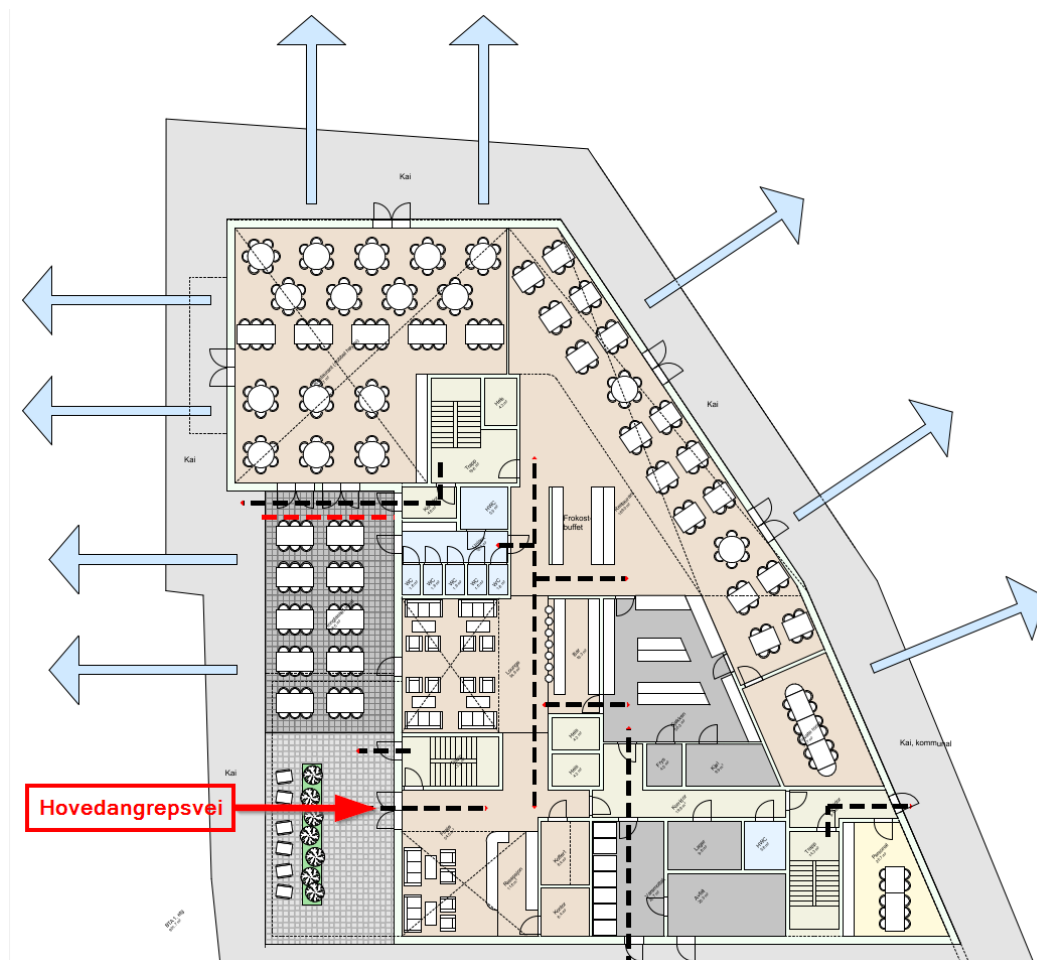
På det innledende møte med Vestvågøy kommune, avdeling for Vann og Avløp den 5.11.2025 ble det opplyst at kapasiteten i den eksisterende ledningen ikke er tilstrekkelig for å oppfylle kravet for slokkevann. Nærliggende vannverk er oppgitt til å produsere 20 l/s.

Videre ble det holdt møte med Lofoten brann- og redningsvesen den 14.11. 2025. Brann- og redningsvesenet vurderer det positivt å kunne akseptere redusert mengde tilgjengelig brannvann, forutsatt at det etableres tilstrekkelige kompenserende tiltak. Sjøvann alene er ikke akseptabelt og må derfor kombineres med en annen løsning.

For å tilfredsstille dekningsgraden for brannposter foreslås etablert to nye angrepspunkter (brannhydranter) i planområdet. Vannforsyning hentes fra kommunal vannkum 8695 plassert like sør for J.M. Johansens vei. Det anbefales å utføre kapasitetstest av kummen i detaljprosjektet for å få kontroll på tilgjengelig vannmengde. For å supplere manglende kapasitet i kommunalt nett vurderes følgende tiltak:

- benytte sjøvannsuttak som alternativ vannkilde.
- montere ekstra vanntank som sikrer vanntilførselen og tilstrekkelig vannmengde.

Endelig verifisering av slokkevannskapasitet og løsning må foretas i detaljprosjekteringsfasen. Dialog med brann- og redningsvesenet må opprettholdes i detaljprosjektet og endelig utvendig slukkevannsløsning må avklares i samråd med brann- og redningsvesenet i detaljprosjektet.



Figur 53. Markering av angrepsveier

Innendørs

TEK17 § 11-12 første ledd punkt b stiller krav om at byggverk i risikoklasse 6 (hotell) skal være utstyrt med automatisk brannsløkkeanlegg. Det vurderes to alternativer: etablering av sprinkleranlegg eller installasjon av vanntåkeanlegg dersom vannkapasiteten er utilstrekkelig for en konvensjonell løsning. Vanntåkeanlegg anses imidlertid ikke som en preakseptert løsning, og bruk av denne typen anlegg må derfor dokumenteres som et fravik i dispensasjonssøknaden.

Endelig løsning for innvendig brannvann må avklares mellom brannvesen, brannteknisk rådgiver og VA-rådgiver, og fastsettes i detaljprosjekteringsfasen.

5.13 Avløpshåndtering

5.13.1 Nytt avløpssystem

Nytt avløpssystem vil overstige 50 PE og virkeområdet omfattes av kapittel 13 i Forurensningsforskriften. I den forbindelse er det kommunen som er forurensningsmyndigheten.

5.13.2 Spillvannsmengder

Den hydrauliske spillvannsmengden er antatt tilnærmet lik vannforbruket som er lik 3,75 l/s.

Vestvågøy kommune, avdeling for Vann og Avløp har signalisert på det innledende møte den 5.11.2025 at det kan være aktuelt med to ulike alternativer for å løse avløpshåndtering i planområdet.

Den ene alternativ for rensning av spillvann kan være slamavskiller med utslipp i Rokkvika. Det kan enten etableres egen slamavskiller eller avløp kan tilkobles til privat avløpsanlegg på gnr. 53 bnr. 49, sør fra J.M.Johansens vei 16 og 18 som planlegges innenfor prosjekt «ytte Stamsund kaiarealer» hvor det også planlegges slamavskiller med utslipp til i Rokkvika. Det antas at avløp må pumpes dersom det skal føres til Rokkvika.

Den andre alternativ kan være å etablere eget minirensesanlegg med utslipp mot Stamsund havn. Det er nødvendig å søke om utslippstillatelse. I henhold til Forurensningsforskriften er Stamsund havn klassifisert som et mindre følsomt område. Det aktuelle virkeområdet omfattes av kapittel 13 i Forurensningsforskriften. Vedlagte tegning VAO-02 VAO-planen tar utgangspunkt i løsning med minirensesanlegg.

I forbindelse med planarbeidet har Statsforvalteren gitt innspill om at et nytt avløpsdirektiv forventes implementert i norsk lovverk innen 2027. Utfallet av EØS-forhandlingene er ennå ikke endelig avklart, men Stamsund vil omfattes av direktivets bestemmelser, og det bør derfor tas høyde for at krav om sekundærrensing kan bli gjeldende.

Kommunen som forurensningsmyndighet vil behandle en utslippssøknad etter de krav som gjelder ved innsendelse. Om nytt avløpsdirektiv får innvirkninger for prosjektet og avløpsløsninger er foreløpig ukjent. Ledninger er foreløpig ikke dimensjonert. Eksakt tilkoblingspunkt ut fra bygget og dimensjon samt ledningstype bestemmes i detaljprosjekteringsfasen.

5.14 Overvannshåndtering

5.14.1 Ny situasjon

Arealet for planområdet er på ca. 0,2238 ha. Iht. Statens vegvesens håndbok V240 Vannhåndtering kan rasjonell metode benyttes ved beregning av overvannsmengde når Arealet < 50 ha.

Rasjonell metode:

$Q = K \cdot C \cdot I \cdot A$, hvor K er en klimafaktor for fremtidig klimaendring, $K = 1,4$, anbefalt klimapåslag nasjonalt.

Overflatene i området består av tak og asfalt/harde flater. Avrenningskoeffisienten er satt til 0,90. Dette skyldes at området vil bestå av harde flater uten infiltrasjon.

Nedbørens gjentakintervall er satt til 200 år. Dette skyldes at reguleringsområdet ligger nærme sjøen og må beskyttes fra stormflo og bølger med bølgevern som hinder flomvei ved større nedbørshendelser. Konsentrasjonstiden er satt til 10 minutter.

For dimensjonering av overvannsanlegg i planområdet benyttes IVF-kurver fra Norsk Klimaservicesenter for Bodø. Dette er valgt fordi Bodø er nærmeste meteorologiske målestasjon med tilgjengelige og representative nedbørsdata for Vestvågøy kommune.

Vestvågøy kommune, avdeling for Vann og Avløp har i tillegg oppgitt at det skal legges til et påslag på 40 % på verdiene fra IVF-kurven for Bodø. Dette gjøres for å ta høyde for lokale variasjoner, usikkerhet i nedbørsdata og for å sikre en mer robust dimensjonering av overvannsanleggene. Påslaget bidrar til å redusere risikoen for underdimensjonering og gir et bedre grunnlag for å håndtere fremtidige klimaendringer og ekstreme nedbørshendelser.

Se Figur 54 for illustrasjon av benyttet IVF-kurve.

IVF-verdier (l/s_Ha) for Bodø - Skivika (SN82310), 5 moh.

Data fra 1997 - 2024, 21 ses. Oppdatert 01.01.2025.

Gjentaksintervall (år)	Varigheter (minutter)														
	1	2	3	5	10	15	20	30	45	60	90	120	180	360	720
2	152,1	122,3	102,3	81,6	60,2	49,4	43,6	35,2	27,8	24,0	20,2	17,6	14,5	10,0	7,0
5	221,7	175,9	145,0	112,7	81,0	67,1	59,1	46,9	35,8	30,5	25,8	22,8	18,7	12,9	9,3
10	272,9	214,8	176,5	134,6	96,3	79,3	70,1	55,3	41,7	35,2	29,8	26,5	21,6	14,9	10,9
20	323,6	255,0	208,9	157,9	111,7	92,1	80,9	63,7	47,7	40,0	33,9	30,1	24,5	16,8	12,5
25	340,3	268,7	219,9	165,5	116,7	96,0	84,6	66,2	49,7	41,6	35,3	31,3	25,4	17,4	13,0
50	396,7	314,9	255,6	188,8	132,2	109,6	95,7	74,8	55,8	46,8	39,7	35,5	28,4	19,3	14,6
100	454,3	362,2	294,2	214,5	148,5	124,2	107,5	83,8	62,5	52,4	44,2	39,7	31,5	21,4	16,3
200	516,7	414,6	337,6	242,3	166,2	139,5	120,0	92,8	69,5	58,6	49,1	44,1	34,6	23,3	18,0

Figur 54. IVF- kurve for Bodø. Kilde: <https://klimaservicesenter.no>.

Overvannshåndtering løses lokalt.

Etter rasjonal metode utgjør dimensjonerende avrenning 65,61 l/s.

Beregnet nedbørmengde for utbyggingsområde:

- Framtidig situasjon (med klimafaktor): $Q = 1,4 \cdot 0,90 \cdot (166,2 \cdot 1,4) \cdot 0,2238 = \underline{65,61 \text{ l/s}}$

Avrenningen ledes ut til havet.

Utslipp fra det aktuelle planområdet skal etableres ved eller over middel høyvannsnivå (kt. +0,79). Dette tiltaket sikrer at groing unngås samt tilstrekkelig energi i overvannet for effektiv transport gjennom rørsystemet. Samtlige dreneringspunkter skal utstyres med sandfang, og hjelpesluk kan benyttes i forbindelse med sandfanginstallasjoner. Sluk plassert i kaiarealer skal ha direkte og gjennomgående utløp til sjøen. Endelig dimensjonering av overvannsledninger fastsettes i detaljprosjekteringsfasen.

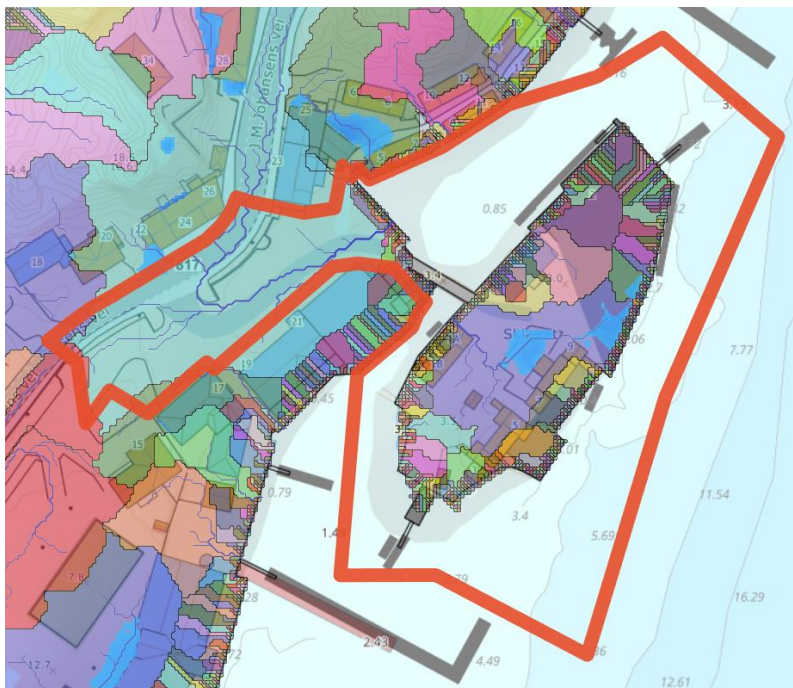
5.14.2 Tre-trinnsstrategien

Hovedregelen er at tretrinnsstrategien skal benyttes når overvannshåndtering planlegges.

Planområdet er svært nær sjø og overvann kan slippes direkte ut til sjø. Det legges ikke opp til tiltak iht. tre-trinnsstrategien. Planlagt bølgevern hindrer etablering av flomvei, det anbefales derfor å dimensjonere ledningsnallet for å håndtere 200-års hendelser.

5.15 Nedbørsfelt

Avrenningskart fra Scalgo Live viser at eiendommen ikke mottar overvann fra omkringliggende områder og består av mange små nedbørsfelt, se Figur 55. Overvann fra området føres til sjø.



Figur 55. Avrenningskart, som viser nedbørsfeltene med avrenning til og på tiltaksområdet (rødmarkert område). (Scalgo, 2025).

5.16 Planlagte offentlige anlegg

Det er vurdert at tiltaket ikke vil medføre behov for utbedring eller oppgradering av offentlige anlegg, utover det som eventuelt er beskrevet i kapittel 5.11, 5.12, 5.13 og 5.14. Øvrig eksisterende infrastruktur og offentlige fasiliteter anses som tilstrekkelige for å ivareta de nødvendige funksjonene knyttet til gjennomføringen av tiltaket. Dermed forventes ingen ekstra belastning på kommunale systemer, og det forutsettes at ordinær drift kan opprettholdes uten vesentlige endringer.

5.17 Renovasjon

Avfall fra restaurant/bar og håndteres gjennom et felles avfallsrom inne i bygget. Dette avfallsrommet tilrettelegges for kildesortering. Rommet plasseres lett tilgjengelig fra næringsarealene, slik at det er enkelt å levere avfall uten å måtte gå utendørs, noe som er fordelaktig i det nordnorske klimaet. Tømming av avfallsbeholdere organiseres i samarbeid med kommunens renovasjonstjeneste for jevnlig innsamling.

5.18 Flom

Stormflo og bølger er utredet, se rapport *Stormflo- og bølgeanalyse (Skjæret, Stamsund)*, rev. 03 datert 28.11.25. Utdrag fra rapporten følger i det etterfølgende.

Bygninger innenfor reguleringsområdet må dimensjoneres i henhold til sikkerhetsklasse F2 i TEK17, som innebærer at det må tåles en stormflo med en returperiode på 200 år beregnet i år 2100. Ekstrem, dimensjonerende vannstand er +3,31 m NN2000, før tillegg for bølger.

For å sikre området mot vind og dønningsbølger er bølgeanalyser gjennomført. Vindbølger som kan oppstå inne i havnebassenget ble beregnet gjennom en strøkbasert bølgeanalyse, mens dønningsbølge som kan komme inn fra sør ble hentet ut fra en eksisterende modell fra et tidligere prosjekt ved Stamsund havn. Skjæret ble delt inn i tre soner, hvor hver sone har egen dimensjonerende signifikant bølgehøyde. Det aktuelle bygget er plassert i den nordre sonen.

Skjæret er i dag planert til ca. +3,0 m NN2000. For å sikre det planlagte bygget på nordsiden av Skjæret mot fremtidig stormflo må bygget sikres slik at det tåler en statisk vannstand i sjøen og i grunnen under bygget på kote +3,31 NN2000. Eventuelle konstruksjonsdeler under denne høyden må dimensjoneres for å tåle (sjø-) vann.

For bølgesikring av hotellbygget bør det etableres en ringmur opp til kote +3,50 NN2000, forutsatt at bygget står 3–5 meter fra kaifronten. For å sikre bygget mot bølgepåvirkning, skal det etableres en ringmur opp til kote +3,50, forutsatt at bygget plasseres 3–5 meter fra kaifronten. I tillegg må det etableres en sprutsikker vegg med høyde opp til kote +3,70. Dører tillates etablert fra kote +3,4. Nødutganger skal plasseres slik at sikkerheten ivaretas også ved stormflo. Alle høydeangivelser er i forhold til NN2000.

Skjæret er delt inn i tre soner. Inndelingen av sonene er illustrert i Figur 56.



Figur 56. Skjæret er delt inn i tre soner. Rød: Sone 1, Grønn: Sone 2 og Blå: Sone 3

Anbefalte tiltak for de tre sonene er oppsummert i tabellen under:

Parameter	Sone 1	Sone 2	Sone 3
Dim. vannstand (F2)	+3,31 NN2000	+3,31 NN2000	+3,31 NN2000
H _s	0,85	0,67	0,5
Kai bredde (effektiv)	-*	ca. 4-5	ca. 2-5
Høyde innvendig gulv	-*	Høyere enn +3,31 NN2000 Anbefaler min. +3,40 NN2000	
Ringmur	-*	+3,50 NN2000	+3,50 NN2000
Høyde sprutsikker vegg	-*	+3,70 NN2000	+3,70 NN2000

*Tiltak for Sone 1 er ikke beregnet fordi det ikke er gitt planer for konstruksjoner.

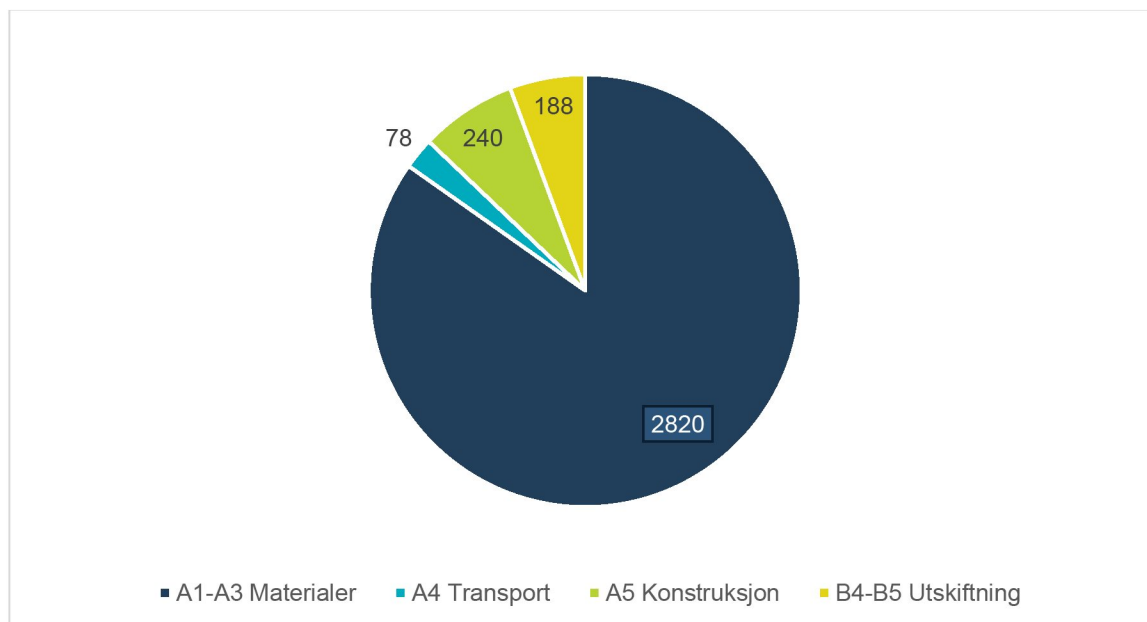
Ettersom kaien rundt bygget på nordsiden av Skjæret ligger på kote +3,0 NN2000, vil området stå under 30 cm vann ved dimensjonerende stormflo. I tillegg til eventuelle bølger som følger stormen. Ved eventuell evakuering av bygget er det dermed ugunstig med nødutganger som leder ut på den flomutsatte kaien. Det kan føre til at man ikke ser kaikanten og går ut i sjøen ved evakuering. Det anbefales derfor å legge nødutgangene på sørsiden. Dersom kaien rundt hotellet også skal sikres mot flom og bølger, må det etableres kaiplan på kote +3,31 m NN2000, og et tett rekkverk/bølgevern opp til kote +3,90 NN2000 langs sone 2 og kote +3,50 langs sone 1.

5.19 Klimagassberegning

Det er gjort klimagassberegninger for tiltaket, se rapport *Klimagassbudsjett- Northern Lights Panorama*, rev. J01, datert 09.12.25. Utdrag fra rapporten følger i det etterfølgende.

Det er utarbeidet et klimagassbudsjett for Northern Lights Panorama i detaljreguleringsfase. Beregningene resulterer i totale klimagassutslipp fra materialer på ca. 3.300 tonn CO₂e over bygningens levetid, inkludert et påslag på 25%. Det er materialproduksjon som bidrar mest til klimagassutslipp, og det er bygningsdelene betongdekker, ferdig betong, og strukturelle stål- og stålprofiler som er de største kildene til utslipp blant bygningsdelene, med henholdsvis 20%, 16% og 15% av klimagassutslippene fra materialer.

For bygningsmassen er utslippene beregnet med One Click LCA sitt verktøy Carbon Designer (Classic), og er beregnet ut fra antall etasjer, BTA og BYA. OneClickLCA bruker standardiserte mengder og utslippsverdier som gir et svært grovt anslag av utslipp fra bygningsmassen, og usikkerheten er dermed stor. Det er forventet at utslippene vil være høyere enn estimert i disse beregningene, men det er også mulig å redusere dette med tiltak knyttet til valg av materialer med lavt klimagassutslipp.



Figur 57. Klimagassutslipp per livsløpsfase (tonn CO₂e)

5.20 Risiko- og sårbarhet

Emne	Forhold eller uønsket hendelse	Vurdering	
		Nei	Merknad
Naturgitte forhold	Er området utsatt for snø- eller steinskred?	x	
	Er området geoteknisk ustabilt/er det fare for utglidning?		Områdestabilitet vurdert som OK. Grunnforholdene ift. stabilitet av byggeriet må dokumenteres i byggesak (jf. bestemmelser).
	Er området utsatt for springflo/flom i sjø/vann?		Se vurdering i kap. 5.18.
	Er området utsatt for flom i elv eller bekk/lukket bekk?	x	
	Er det radon i grunnen?		Det er ikke gjennomført målinger. Fra 1.7.2010 er det lovpålagt krav om radonsperre i alle nye bygninger hvor det oppholder seg mennesker.
	Annet (spesifiser)?	x	
Infrastruktur	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende transportårer, utgjøre en risiko for området?		
	Hendelser på veg		Det er mulig at trafikale uhell kan oppstå i området. Skjæret har kun én adkomstvei, som går via fylkesvei 817/J.M Johansens vei, gjennom en offentlig parkeringsplass og over en bro. Dette gir få alternative ruter inn og ut, noe som kan forsterke konsekvensene ved eventuelle hendelser på veien.
	Hendelser på jernbane	x	
	Hendelser på sjø/vann/elv	x	
	Hendelser i luften	x	
	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende virksomheter (industriforetak etc.) utgjøre en risiko for området?		
	Utslipp av giftige gasser/væsker	x	
	Utslipp av eksplosjonsfarlig/brennbare væsker/gasser	x	

	Medfører bortfall av tilgang på følgende tjenester spesielle ulemper for området?		
	• Elektrisitet	x	
	• Teletjenester	x	
	• Vannforsyning	x	
	• Renovasjon/spillvann	x	
	Dersom det går høyspentlinjer ved/gjennom området:		
	• Påvirkes området av magnetiske felt fra kraftlinjer?	x	
	• Er det spesiell klatrefare i forbindelse med master?	x	
	Er det spesielle farer forbundet med bruk av transportnett for gående, syklende og kjørende innenfor området?		
	• Til skole/barnehage	x	
	• Til nærmiljøanlegg (idrett etc.)	x	
	• Til forretning	x	
	• Til busstopp	x	
	Brannberedskap		
	• Omfatter området spesielt farlige anlegg?	x	
	• Har området tilstrekkelig brannvannforsyning (mengde og trykk)?		Brannvann må dokumenteres i byggesak.
	• Har området bare en mulig adkomstrute for brannbil?		Har kun en adkomstrute fra land. Fra fylkesvei 817/J.M Johansens vei, gjennom en offentlig parkeringsplass og over en bro.
Tidligere bruk	Er området påvirket/forurensset fra tidligere virksomhet?		
	• Gruver: åpne sjakter, steintipper etc.	x	
	• Militære anlegg: fjellanlegg, piggtrådsperringer etc.	x	
	• Industrivirksomhet, herunder avfallsdeponering	x	
	• Annet (spesifiser)	x	
Omgivelser	Er det regulerte vannmagasiner i nærheten, med spesiell fare for usikker is?	x	

	Finnes det naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.)?	x	
	Annet (spesifiser)	x	Kaikanter
Ulovlig virksomhet	Sabotasje og terrorhandlinger		
	• Er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terroremål?	x	
	• Finnes det potensielle sabotasje-/terroremål i nærheten?	x	

5.21 Avbøtende tiltak/løsninger ROS

5.21.1 Grunnforhold

Tiltak/Bestemmelse: Før igangsettingstillatelse kan gis skal det dokumenteres at grunnen har tilstrekkelig stabilitet i forhold til det omsøkte tiltaket.

5.21.2 Brannslukking

Tiltak/bestemmelse: Dokumentasjon på at bygget/anlegget får tilstrekkelig vann/slokkemedium til brannslukking og til eventuelle sprinklingsanlegg skal dokumenteres før igangsettelsestillatelse kan gis. Videre må det dokumenteres at bygget har sikker rømning (ved brann og stormflo).

5.21.3 Forurensning

Det skal kartlegges hvorvidt grunnen er forurenset ved gravearbeider. Det skal utarbeides tiltaksplan for håndtering av forurensete masser der det avdekkes forurensning. Denne skal godkjennes av Vestvågøy kommune. For øvrig gjelder generell aktsomhetsplikt ved planlagte gravearbeid.

5.22 Rekkefølgebestemmelser

Det er innarbeidet rekkefølgebestemmelser tilknyttet følgende forhold:

5.22.1 Før rammetillatelse

Før rammetillatelse kan gis skal følgende foreligge (relatert omsøkt utbygging/byggetrinn og så langt det er relevant):

- Godkjenning fra regional kulturminnemyndighet iht. føringer og krav gitt i andre bestemmelser.

5.22.2 Før igangsettingstillatelse

Før igangsettingstillatelse kan gis skal følgende foreligge (relatert omsøkt utbygging/byggetrinn og så langt det er relevant):

- Godkjente detaljplaner for teknisk infrastruktur. Planene skal være godkjent av Vestvågøy kommune.
- Dokumentasjon på sikker rømning (ved brann og stormflo).
- Dokumentasjon på tilstrekkelig vann/slokkemedium til brannslukning.
- Dokumentasjon på at grunnen har tilstrekkelig stabilitet i forhold til omsøkt tiltak.
- Dokumentasjon som viser at eventuelt forurenset grunn er kartlagt og håndtert i samsvar med gjeldende lover og forskrifter. Dersom det avdekkes forurensning, skal det utarbeides og godkjennes nødvendige tiltak for opprydding (tiltaksplan).

5.22.3 Før bebyggelse tas i bruk

Før det gis midlertidig brukstillatelse/ferdigattest for bebyggelse må følgende foreligge (relatert til omsøkt utbygging/byggetrinn og så langt det er relevant):

- Ferdig opparbeidet teknisk infrastruktur iht. godkjente planer.
- Ferdig opparbeidet parkering (bil/sykkel) og mulighet for kaivandring rundt formålet KBA.
- Gangfelt skal være ferdig etablert i nordenden av busslommen ved gnr. 53 bnr. 50, under forutsetning av at veieier samtykker til etableringen.
- Privatrettslig avtaler for del av parkeringskravet som løses på offentlig-/annen manns grunn.

6 Konsekvensutredning

Plansaken faller ikke inn under forskrift om konsekvensutredninger, se vurdering i kapittel 1.6.

Dette innebærer at det planlagte tiltaket ikke utløser krav om en fullstendig konsekvensutredning i henhold til gjeldende lovverk. Bakgrunnen for dette er at tiltaket, slik det er beskrevet i planforslaget, ikke vurderes å ha vesentlige virkninger for miljø, naturressurser eller samfunn som overstiger tersklene satt i forskriften.

Prosjektet omfatter oppføring av ny bebyggelse på en tomt der det tidligere har stått bygg, og det legges ikke opp til utvidelse inn i nye naturområder eller utfylling i sjø. Videre er det lagt vekt på å tilpasse nybygget til eksisterende stedsstruktur og kulturmiljø, slik at påvirkningen på området anses som begrenset. Samlet sett betyr dette at plansaken kan behandles uten gjennomføring av en formell konsekvensutredning, men det er likevel gjort vurderinger av lokale forhold og mulige effekter, blant annet knyttet til trafikk, flom, kulturmiljø, klimagasser, vannmiljø, naturmiljø, VAO, etc. som fremgår av øvrige deler av planbeskrivelsen og i egne rapporter/notat.

7 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

7.1 Overordnede rammer og planer

Planforslaget bygger på kommuneplanens arealdel, hvor området er avsatt til næringsformål begrenset til bevertning. Nå foreslås en utvidelse av næringsformålet slik at det også omfatter hotell/overnatting, kontor og tjenesteyting. Dette gir større fleksibilitet og et utvidet tilbud for turister og lokalbefolkningen.

Planen vurderes å være i tråd med Fylkesplanen for Nordland, som har strategier for bærekraftig arealplanlegging, og oppfordrer til samordnet areal- og transportplanlegging. Planforslaget styrker Stamsund i Vestvågøy kommune ved å legge til rette for en bredere næringsstruktur, som både stimulerer til nyetableringer og gir vekstmuligheter. Gjennom å ta utgangspunkt i stedets egenart, med tilpassing til eksisterende stedsstruktur og kulturmiljø, videreutvikles området på en måte som ivaretar lokale kvaliteter og gir grunnlag for verdiskaping basert på stedets ressurser. Planforslaget balanserer bruk og vern ved å forsterke eksisterende strukturer uten å beslaglegge nye naturområder, og bidrar samtidig til bærekraftig utvikling i tråd med statlige og regionale mål.

7.2 Stedets karakter

Det eksisterende bygget på tomte er brent ned, og det har derfor oppstått et naturlig behov for å diskutere muligheten for å bygge noe nytt på stedet. Målet med det nye bygget er å gjenopplive området og skape nytt liv, blant annet ved å tilby et større og mer variert tilbud til både lokalbefolkningen og besøkende. Den nye bebyggelsen får noe større grunnflate og høyde enn det opprinnelige bygget, men dette er i hovedsak styrt av tekniske krav og hensynet til flomsikring. Det er lagt vekt på å tilpasse bygget til eksisterende stedsstruktur og bebyggelse, slik at det harmonerer med områdets særpreg. På denne måten balanseres behovet for moderne løsninger med hensynet til stedets karakter og historiske kontekst. Ved å videreføre og forsterke stedets identitet, vil det nye bygget bidra til å skape en levende møteplass uten å gå på bekostning av de kvaliteter som allerede preger området.

7.3 Landskap

Som tidligere beskrevet vil nybygget blir noe større enn opprinnelig bygg, uten at det vurderes at landskapsbildet endres totalt. Det er snakk om bygging på tidligere tomt uten behov for utfylling i sjø, nedbygging av natur, og hvor det storslagne landskapet rundt med fjell, holmer og hav er som før.

Formene og de arkitektoniske grepene som er valgt kan forsvares ut ifra en kulturhistorisk kontekst, som gjør at det planlagte ikke blir totalt fremmed ift. skjærets tidligere bygg.

Til tross for økt synlighet (noe større volum) vurderes den totale påvirkningen på landskapet som begrenset.

7.4 Kulturminner og kulturmiljø

Konseptutviklingen og planforslaget er utarbeidet med tydelig forankring i føringer om at området ligger innenfor et kulturmiljø som er vurdert som både nasjonalt og regionalt viktig. Dette har vært helt avgjørende for de løsninger og valg som er tatt underveis, og har dannet basisen for planens utforming og tilpassing til stedets egenart. Videre har kulturminnemyndighetene deltatt aktivt i prosessen gjennom flere møter, og deres innspill har bidratt til å sikre at hensynet til kulturmiljøet ivaretas på en god måte. Det er også utarbeidet egne bestemmelser i reguleringsplanen som skal sikre at utviklingen skjer med respekt for kulturmiljøets verdier og særpreg, slik at lokal identitet og historiske kvaliteter videreføres og styrkes.

7.5 Forholdet til kravene i kap. II Naturmangfoldloven

Kunnskapsgrunnlaget for området er vurdert med utgangspunkt i tilgjengelige databaser og relevant kjent kunnskap. Det er avdekket at det ikke foreligger registreringer av verdifulle naturtyper eller artsforekomster direkte innenfor planområdet.

Utgangspunktet er et planområde som allerede er utbygd, og hvor det skal etableres et erstatningsbygg.

I henhold til naturmangfoldloven § 8 om kunnskapsgrunnlaget, er det lagt til rette for en vurdering basert på oppdatert og relevant informasjon fra offentlige databaser. Videre er det gjort en vurdering etter § 9, der føre-var-prinsippet er vurdert som ivaretatt, ettersom det ikke er kjent risiko for tap av naturverdier eller arter i planområdet. Når det gjelder økosystemtilnærming og samlet belastning, jf. § 10, vurderes tiltaket som lite inngripende, da det ikke medfører ytterligere nedbygging av natur eller nye inngrep i landskapet.

Planforslaget er derfor i tråd med de sentrale paragrafene i naturmangfoldloven, og det anses at hensynet til naturmangfoldet er tilstrekkelig ivaretatt gjennom planprosessen.

7.6 Vannmiljø

Sjøarealet i planområdet og tilstøtende sjøareal inngår i vannforekomsten Stamsund havn (0363000030-11-C). Ifølge Vann-nett er dagens økologiske tilstand i vannforekomsten moderat, mens den kjemiske tilstanden er dårlig.

De viktigste påvirkningene i området er forurensset sjøbunn, havneutvikling, industri (organisk forurensning), samferdsel (mudring) samt utslipp fra avløpsanlegg.

Miljømålet for vannforekomsten er å oppnå god økologisk og kjemisk tilstand innen 2033. For å nå dette målet er det identifisert flere tiltak, blant annet kartlegging avløpssituasjonen, ferdigstilling av hovedplan for vann og avløp for Vestvågøy kommune, bygging av ny hovedavløpsledning i Stamsund havn samt oppgradering eller forbedring av industrielle renseanlegg.

Spillvann fra planområdet er tenkt håndtert ved å koble det til et privat avløpsanlegg via en slamavskiller, med utslipp mot Rokkvika, eller ved å etablere et eget renseanlegg med utslipp mot Stamsund havn.

Basert på denne planens omfang og karakter vurderes den ytterligere belastningen fra planen å være begrenset, og forurensningsgrad vurderes å være lav. Dette betyr at tiltaket ikke vil føre til vesentlige nye utslipp eller forverring av miljøtilstanden i området, men heller bidra til en forbedring av vannmiljøet ved at avløpshåndteringen nå vil tilfredsstille dagens krav til rensing, i motsetning til tidligere praksis med urensset utslipp. Dette innebærer at spillvann fra planområdet ikke lenger vil slippes direkte ut i sjøen uten behandling, men i stedet renses gjennom moderne løsninger som slamavskiller eller et eget renseanlegg før utslipp. Dette vil redusere tilførselen av næringsstoffer, organiske stoffer og potensielt miljøskadelige komponenter til vannforekomsten, noe som vil kunne ha en positiv effekt på både økologisk og kjemisk tilstand i sjøområdet.

Slik sett vurderes tiltaket å være et positivt bidrag i den pågående oppryddingen i havneområdet, og det støtter opp under målet om å oppnå god økologisk og kjemisk tilstand i vannforekomsten innen 2033. Dette målet er satt for hele vannforekomsten Stamsund havn, og innebærer at både næringssalter, miljøgifter og andre forurensende stoffer skal reduseres til et nivå som ikke skader det marine livet. Ved at tiltaket legger til rette for en bedre avløpshåndtering, bidrar det til å redusere en av de identifiserte kildene til forurensning i området, og dermed til å oppfylle de nasjonale og lokale miljømålene.

Oppsummert er tiltaket derfor ikke bare begrenset i sin negative påvirkning, men anses som et ledd i å bedre miljøtilstanden i tråd med gjeldende miljømål. Dette er spesielt viktig i et område hvor det allerede er identifisert utfordringer knyttet til vannkvalitet, og hvor det er satt konkrete mål om forbedring. Tiltaket fremstår derfor som et ansvarlig og fremtidsrettet bidrag i arbeidet for et renere og mer bærekraftig havnemiljø.

7.7 Trafikale forhold

Gjennomført trafikkanalyse for området konkluderer med at tiltaket ikke vil medføre problemer med trafikkavviklingen. Trafikkbildet vurderes som oversiktlig, og det eksisterende veinettet har tilstrekkelig kapasitet til å håndtere den forventede trafikken som tiltaket innebærer. Det er heller ikke identifisert behov for vesentlige endringer eller utvidelser av infrastrukturen for å sikre god avvikling, annet enn en anbefaling om etablering av et gangfelt på fylkesveien for å styrke trafiksikkerheten for myke trafikanter ved busstoppet langs denne veien.

Videre er det gjennomført en parkeringsanalyse som har kartlagt det faktiske parkeringsbehovet i forhold til tiltakets omfang og kapasiteten på nærliggende parkeringsplasser og områder. Analysen viser at det vil tilbys et tilstrekkelig antall parkeringsplasser både på tomten og i nærområdet i Stamsund, og det er gitt anbefalinger om hensiktsmessige løsninger for både korttids- og langtidsparkering. En del av parkeringskravet forutsetter imidlertid at det inngås privatrettslige avtaler om bruk av parkeringsplasser utenfor egen tomt (sambruk av eksisterende parkeringsplasser), og disse avtalene må være på plass før det kan gis brukstillatelse for bygget.

For myke trafikanter finnes det allerede eksisterende infrastruktur på stedet, slik som fortau/gang- og sykkelveger. De planlagte utbedringene begrenser seg derfor til etablering av gangfelt i forbindelse med busslommen langs fylkesveien som nevnt tidligere. Samtidig har man valgt å ikke følge rådet om å utvide brua over til skjæret, både av økonomiske hensyn og med tanke på å ivareta kulturmiljøet.

7.8 Teknisk infrastruktur

Tiltaket krever at vannledningen må forsterkes for å møte det økte vannforbruket som følger av tiltaket. Det eksisterende kommunale nettet har ikke tilstrekkelig kapasitet til å oppfylle preaksepterte krav til slokkevann ved brann. For å sikre nødvendig brannvannsforsyning vurderes det derfor å etablere nedgravd tank, eventuelt supplert med bruk av sjøvann, siden det kommunale nettet alene ikke kan levere tilstrekkelig vannmengde til brannslukking.

Avløpsløsninger og overvannshåndtering vil bli betydelig forbedret sammenlignet med tidligere situasjon, hvor avløpsvann gikk urensset ut i havnebassenget. Med de nye tiltakene legges det opp til rensing av avløpsvann før utslipp, noe som vil redusere tilførselen av næringsstoffer, organiske stoffer og miljøskadelige komponenter til vannforekomsten, og dermed bidra positivt til både økologisk og kjemisk tilstand i området.

For å møte økt vannforbruk må vannledningen forsterkes, da dagens nett ikke gir nok vann til brannslukking. Det vurderes derfor å installere en nedgravd tank og eventuelt bruke sjøvann som tillegg. Avløpsvannet vil fra nå av bli rensset før utslipp, noe som vil bedre vannkvaliteten i området sammenlignet med tidligere praksis med urensset utslipp.

7.9 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket vil ikke medføre økonomiske konsekvenser for kommunen, bortsett fra en potensiell øka skatteinngang. Gjennomføringen vil ikke berøre kommunalteknisk infrastruktur, annet enn istandsetting etter arbeider i forbindelse med teknisk infrastruktur (vannforsyning).

7.10 Interessesetninger

Ved varsel om planoppstart kom det inn flere merknader fra nærliggende naboer som var bekymret for konsekvensene utbyggingen ville ha for dem. Merknadene gjaldt særlig forhold som byggets størrelse og høyde, kulturmiljø, økt trafikk, kapasitet på parkering og hvordan tiltaket vil påvirke de trafikale forholdene i området. Disse forholdene er redegjort for i foregående kapitler.

7.11 Bærekraft og folkehelse

Det er nasjonale forventninger om at samfunns- og arealplanleggingen er bærekraftig.

I 2015 vedtok FNs medlemsland 17 mål for bærekraftig utvikling frem mot 2030. Målene gjelder for alle land, og er et veikart for den globale innsatsen for en bærekraftig utvikling.

FNs bærekraftsmål er utformet med tanke på å utrydde fattigdom, bekjempe ulikheter og stoppe klimaendringer innen 2030. Bærekraftsmålene ser miljø, økonomi og sosial utvikling i sammenheng og skal legges til grunn for planarbeidet. Bærekraftig utvikling handler om å ta vare på behovene til mennesker som lever i dag, uten å ødelegge framtidige generasjoners muligheter til å dekke sine behov.



Figur 58: FNs bærekraftsmål (kilde: FN-sambandet)

Planforslaget vurderes å være spesielt forankret i 2 av FNs bærekraftsmål;

Mål 8- Anstendig arbeid og økonomisk vekst: Planen legger opp til næringsetableringer som gir økonomisk vekst og arbeidsplasser.

Mål 11- Bærekraftige byer og samfunn: gjøre byer og bosettinger inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige. Planen reduserer transportbehovet samtidig som fortetting gjør at man ikke trenger å ta i bruk ubebygde områder for å dekke våre behov. Moderne boliger med varierende størrelse bidrar til et inkluderende samfunn. Ved å ta i bruk allerede bygde arealer sikres nærings- og boligbehov med minimalt miljømessig fotavtrykk.

7.12 Avveininger av virkninger

Området ligger sentralt til i Ytre Stamsund med umiddelbar nærhet til annen sosial og teknisk infrastruktur. En stor andel av brukerne av hotellet forventes og komme med buss, som er positivt både for klimagassutslipp og press på eksisterende infrastruktur.

Tiltaket støtter opp under nasjonale og lokale mål om en mer kompakt og bærekraftig utvikling av byer og tettsteder, i tråd med FNs bærekraftsmål 11 om bærekraftige byer og samfunn. Prosjektet legger særlig vekt på å ta i bruk en tidligere bebygd tomt, noe som bidrar til effektiv ressursutnyttelse og et lavere miljømessig fotavtrykk, i og med at eksisterende arealer benyttes fremfor å bygge ut nye ubebygde områder.

Planforslaget forventes å gi Stamsund et betydelig løft og bidra til økt aktivitet i lokalsamfunnet. Dette kan tiltrekke seg nye næringsaktører, styrke eksisterende bedrifter og skape grobunn for flere arbeidsplasser, i tråd med FNs bærekraftsmål 8 om anstendig arbeid og økonomisk vekst. Et slikt løft vil samtidig legge til rette for et mer inkluderende og levende nærmiljø, hvor både fastboende og tilreisende får tilgang til

fasiliteter som hotell, restaurant, bar og andre servicetilbud. Slik kan tiltaket bidra til et variert og attraktivt lokalmiljø, som favner om ulike befolkningsgrupper og fremmer sosial bærekraft.

På bakgrunn av de vurderingene som er gjort i planbeskrivelsen og de tilhørende utredningene, vurderes planforslaget å ha svært begrensede negative konsekvenser for miljø og samfunn. Tvert imot vil tiltaket kunne gi et betydelig bidrag til en bærekraftig utvikling, skape nye arbeidsplasser, øke kommunens inntekter og styrke stedet som attraktivt bosted og næringsområde. Planforslaget vurderes derfor å være godt forankret i både nasjonale forventninger og FNs bærekraftsmål, og legger til rette for fremtidsrettet utvikling som ivaretar både nåværende og kommende generasjoners behov.