

Stokkvågen Utvikling AS

# ► Detaljreguleringsplan for Stokkvågodden

Planprogram

PlanID 2022003

Oppdragsnr.: 52101123 Dokumentnr.: Versjon: E02 Dato: 2023-06-30



**Oppdragsgiver:** Stokkvågen Utvikling AS  
**Oppdragsgivers kontaktperson:** Guttorm Kollbotn Selnes  
**Rådgiver:** Norconsult AS, Halvor Heyerdahlsv. 4, NO-8626 Mo i Rana  
**Oppdragsleder:** Tuva Cathrine Daae  
**Fagansvarlig:** Tuva Cathrine Daae  
**Andre nøkkelpersoner:**

E02	2023-06-30	Til fastsetting i Lurøy kommune	TuCDa	GutSel	TuCDa
B01	2023-02-03	Planprogram - høringsutgave	TuCDa	GutSel	TuCDa
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult 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

Stokkvågødden har i lang tid vært tiltenkt næringsaktivitet på grunn av dens geografiske og topografiske fortrinn. Oddens arealer har derfor gjennom en årrekke vært avsatt til utbyggingsformål kommuneplanens arealdel. I Lurøys planstrategi for å tilrettelegge for næringsutvikling og befolkningsvekst, nevnes odden eksplisitt som et strategisk punkt på flere områder.

Det er nå satt i gang planarbeid for å realisere disse arealene i tråd med overordnet plan.

Stokkvågen Ekspedisjon har i over 60 år hatt virksomhet som bindeledd mellom sjø og land i Stokkvågen. Denne virksomheten ønskes utvidet ut på odden. Videre er det flere interessenter som ser eller har sett på odden som potensiell lokasjon for sin bedrift. Det er en forutsetning for etablering at området er regulert til formålet i detaljreguleringsplan.

Det skal reguleres for et industriområde som tilrettelegges ved utsprengning og utfylling av fjellmasser på stedet. Tilknyttet industriområdet skal det reguleres for dypvannskai langs innsiden av Stokkvågødden. Mot Lamholman planlegges en molo for etablering av småbåthavn.

Reguleringsplanen omfattes av «Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven». Det skal fastsettes et planprogram som vil gi rammer for det påfølgende plan- og utredningsarbeidet. Planprogrammet redegjør blant annet for formålet med planarbeidet, gjennomføringen av planprosessen og opplegg for medvirkning. Det er planprogrammet som fastsetter hvilke tema som skal utredes i konsekvensutredningen. Lurøy kommune behandler og fastsetter planprogrammet, som vil være styrende for den påfølgende utarbeidelsen av reguleringsplanen med konsekvensutredning.

Når det er utarbeidet et planforslag med konsekvensutredning skal dette sendes på høring til berørte og myndigheter, og alle kan komme med innspill og merknader til planforslaget.

Dette planprogrammet redegjør for dagens situasjon i planområdet og aktuelle problemstillinger som må utredes og vurderes i planarbeidet. 0-alternativet i planen er å videreføre dagens situasjon som innebærer at potensialet for næringsutvikling i tråd med kommunedelplanen ikke blir realisert. Tomta er ikke disponibel for annen bruk.

Tema som foreslås konsekvensutredet i planarbeidet er reindrift, naturmangfold, vannmiljø, samt landskap. Tema som skal vurderes i planarbeidet er transport/trafikk, grunnforhold/stabilitet, overvannshåndtering, forurensning, teknisk infrastruktur, kulturmiljø, naturressurser, folkehelse, friluftsliv, barn og unge, turisme, tettstedsutvikling, arkitektonisk og estetisk utforming, synlighet uttrykk og kvalitet og anleggsperiode. Konsekvensutredningen skal omfatte eventuelle forslag til avbøtende tiltak.

Det skal utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse for å identifisere uønskede hendelser. Analysen inkluderer hendelser på land og i sjø.

## Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning</b>	<b>7</b>
1.1	Bakgrunn for planarbeidet	7
1.1.1	<i>Utviklingsmuligheter for Stokkvågødden</i>	7
1.1.2	<i>Tilrettelegging for interessenter</i>	9
1.1.3	<i>Positive ringvirkninger for lokalsamfunnet</i>	10
1.2	Hensikten med planprogrammet	10
1.3	Om reguleringsplan	11
1.4	Nødvendige tillatelser	11
<b>2</b>	<b>Planområdet og formål med planen</b>	<b>12</b>
2.1	Lokalisering	12
2.2	Beskrivelse av planlagt virksomhet	12
2.3	Nullalternativet	13
2.4	Alternativ 1: Utbyggingsalternativet	13
<b>3</b>	<b>Planprosess og medvirkning</b>	<b>14</b>
3.1	Organisering	14
3.2	Medvirkning	14
3.3	Framdrift	14
<b>4</b>	<b>Rammer og premisser for planarbeidet</b>	<b>16</b>
4.1	FNs bærekraftsmål	16
4.2	Statlige føringer	17
4.2.1	<i>Lov om reindrift (reindriftsloven)</i>	17
4.2.2	<i>Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven)</i>	17
4.2.3	<i>Lov om kulturminner (kulturminneloven)</i>	17
4.2.4	<i>Lov om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven)</i>	17
4.2.5	<i>Lov om erverv og utvinning av mineralressurser (mineralloven)</i>	17
4.2.6	<i>Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven)</i>	17
4.2.7	<i>Lov om folkehelsearbeid (folkehelseloven)</i>	17
4.2.8	<i>Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, 2019-2023</i>	18
4.2.9	<i>Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning</i>	18
4.2.10	<i>Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging</i>	18
4.2.11	<i>Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning i strandsonen langs sjøen</i>	18
4.2.12	<i>Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen</i>	18
4.2.13	<i>Retningslinjer for flaum og skredfare i arealplanar</i>	19
4.2.14	<i>Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)</i>	19
4.2.15	<i>Retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen T1442</i>	19
4.3	Regionale føringer	19

4.3.1	<i>Fylkesplan for Nordland 2013-2025</i>	19
4.3.2	<i>Regional planstrategi for Nordland 2016-2020, Nordland fylkeskommune</i>	21
4.3.3	<i>Regional plan for vannforvaltning for Nordland og Jan Mayen 2022-2027</i>	21
4.4	Kommunale planer og føringer	21
4.4.1	<i>Kommunal planstrategi</i>	21
4.4.2	<i>Kommuneplanens samfunnsdel 2015-2027</i>	22
4.4.3	<i>Kommuneplanens arealdel</i>	24
4.4.4	<i>Kystsoneplan</i>	27
4.4.5	<i>Strategisk næringsplan 2015-2023</i>	27
4.4.6	<i>Havneplan</i>	28
4.4.7	<i>Reguleringsplaner</i>	29
4.4.8	<i>Planinitiativ og oppstartsmøte</i>	29
<b>5</b>	<b>Dagens situasjon og antatte problemstillinger</b>	<b>31</b>
5.1	Beskrivelse av planområdet og omgivelsene	31
5.2	Samisk natur- og kulturgrunnlag	32
5.2.1	<i>Dagens situasjon</i>	32
5.2.2	<i>Antatte problemstillinger</i>	32
5.3	Naturmangfold	33
5.3.1	<i>Dagens situasjon</i>	33
5.3.2	<i>Antatte problemstillinger</i>	34
5.4	Jord- og skogbruksinteresser, fiskeriressurser	34
5.4.1	<i>Dagens situasjon</i>	34
5.4.2	<i>Antatte problemstillinger</i>	35
5.5	Landskap og estetikk	35
5.5.1	<i>Dagens situasjon</i>	35
5.5.2	<i>Antatte problemstillinger</i>	35
5.6	Nærmiljø og friluftsliv, folkehelse, barn og unge	36
5.6.1	<i>Dagens situasjon</i>	36
5.6.2	<i>Antatte problemstillinger</i>	37
5.7	Kulturminner og kulturmiljø	38
5.7.1	<i>Dagens situasjon</i>	38
5.7.2	<i>Antatte problemstillinger</i>	38
5.8	Forurensning	39
5.8.1	<i>Dagens situasjon</i>	39
5.8.2	<i>Antatte problemstillinger</i>	39
5.9	Trafikksituasjon	39
5.9.1	<i>Dagens situasjon</i>	39
5.9.2	<i>Antatte problemstillinger</i>	41
5.10	Bærekraft, lokal- og regional utvikling	42

5.10.1	<i>Dagens situasjon</i>	42
5.10.2	<i>Antatte problemstillinger</i>	42
5.11	Teknisk infrastruktur	42
5.11.1	<i>Dagens situasjon</i>	42
5.11.2	<i>Antatte problemstillinger</i>	43
5.12	Risiko og sårbarhet	43
5.12.1	<i>Dagens situasjon</i>	43
5.12.2	<i>Antatte problemstillinger</i>	43
<b>6</b>	<b>Forslag til utredningsprogram</b>	<b>45</b>
6.1	Bakgrunn og metode	45
6.2	Reindrift	45
6.3	Naturmangfold	46
6.4	Vannmiljø	46
6.5	Landskap	46
6.6	Tema som skal vurderes i planarbeidet, men ikke konsekvensutredes	46
6.6.1	<i>Transport/trafikk</i>	46
6.6.2	<i>Grunnforhold</i>	47
6.6.3	<i>Overvannshåndtering</i>	47
6.6.4	<i>Forurensning</i>	47
6.6.5	<i>Teknisk infrastruktur</i>	47
6.6.6	<i>Kulturmiljø</i>	47
6.6.7	<i>Naturressurser</i>	48
6.6.8	<i>Folkehelse, friluftsliv, barn og unge</i>	48
6.6.9	<i>Turisme</i>	48
6.6.10	<i>Tettstedsutvikling, arkitektonisk og estetisk utforming, synlighet, uttrykk og kvalitet</i>	48
6.6.11	<i>Klimaendringer – klimatilpasninger</i>	48
6.6.12	<i>Massebalanse og utforming av fylling</i>	49
6.6.13	<i>Anleggsfase</i>	49
6.7	Risiko og sårbarhet	49
6.8	Oversikt over hvordan temaene i KU-forskriftens §21 er dekket	50
<b>7</b>	<b>Figurliste</b>	<b>52</b>

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn for planarbeidet

### 1.1.1 *Utviklingsmuligheter for Stokkvågoddan*

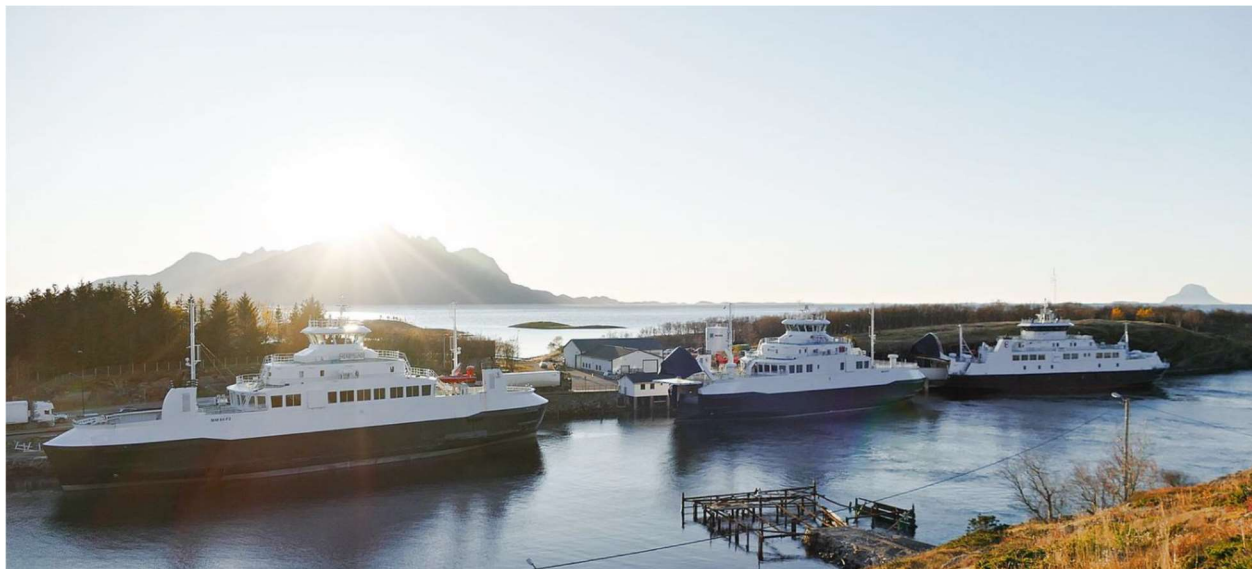
Bakgrunnen for planarbeidet er et ønske om å realisere en av kommunens mest attraktive lokasjoner med tanke på industri- og næringsutvikling.

Stokkvågoddan er i kommunedelplanens arealdel avsatt med arealformålet fremtidig næringsbebyggelse. Store deler av planområdet fikk formålet industri og næring allerede i kommunedelplan av 1991, rett etter veiforbindelse mellom Lurøy og Rana gjennom Silatunnellen ble åpnet. Området har gjennom en årrekke har vært tiltenkt næringsvirksomhet, både av Lurøy kommune og av grunneier. I planbeskrivelsen for kommunedelplan Stokkvågen av 2017, er den utpekt som en av Lurøys mest næringsaktuelle tomter. Odden kan fasilitere en stor og skjermet industri- og næringstomt. Det endelige arealet vil avhenge av behov og mulighet for arealforøkelse gjennom sjøfylling, og er derfor estimert til å ligge på mellom 90 og 150 mål.

Oddens egnethet til slike formål har bakgrunn i flere forhold som vil belyses i det følgende.

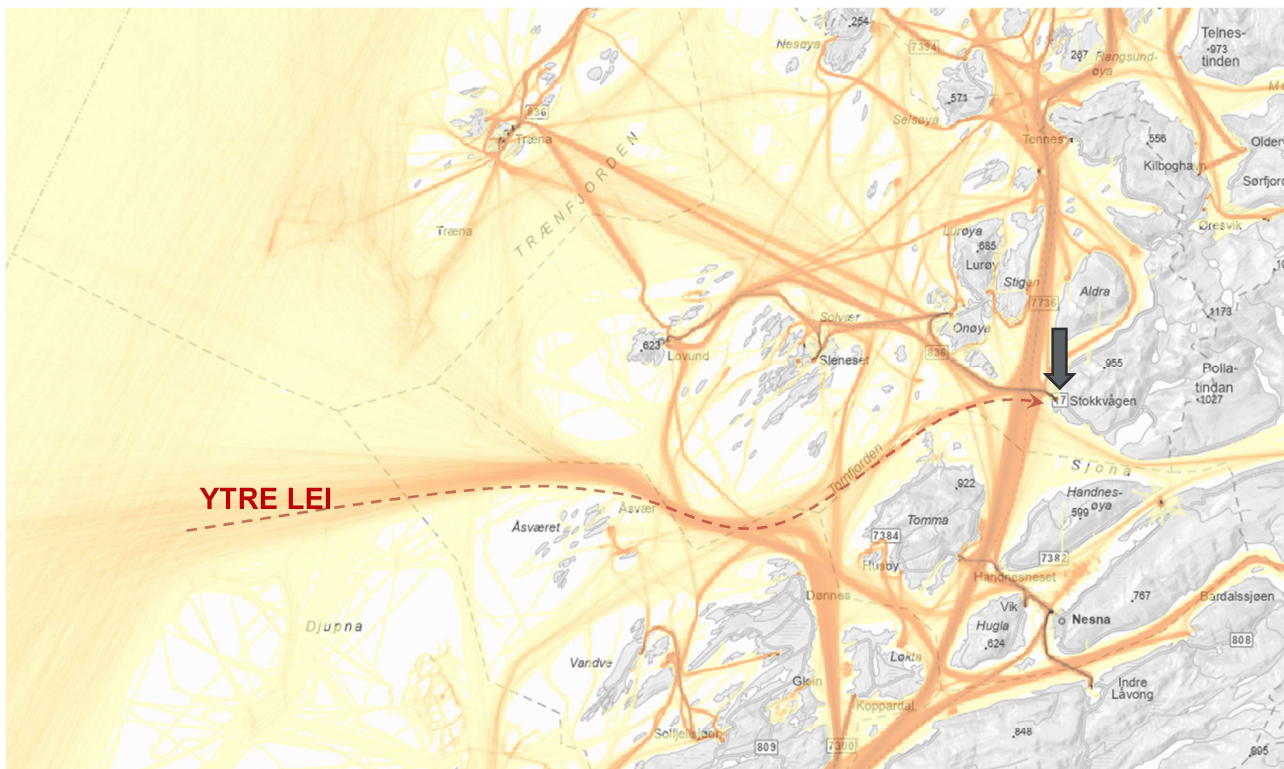
Stokkvågoddan ligger langs utløpet av Stokkvågen, hvor det i dag drives havnevirksomhet. På grunn av sin gode beliggenhet har Stokkvågen i en årrekke fungert som et sentralt knutepunkt for trafikk gjennom Lurøy og til Træna kommune. Ferjene frakter årlig opp mot 3500 trailere fulle av oppdrettslaks fra Nova Sea sitt slakteri på Lovund for videretransport ut i verden. Veien er kort til Mo i Rana, som ligger en liten times kjøring unna, hvor det både er flyplass og godsterminal i tilknytning jernbane. Det aktuelle industriområdet på Langsetvågen i Nesna kommune er også bare om lag 1 mil unna i luftlinje og lett tilgjengelig sjøveien.

Den mye omdiskuterte og forhåpentligvis nært forestående utbedringen av Bustneslia, som er en kjent flaskehals på vegnettet mellom Stokkvågen og Mo i Rana, vil ytterligere styrke aktualiteten av et logistikkknutepunkt i Stokkvågen.



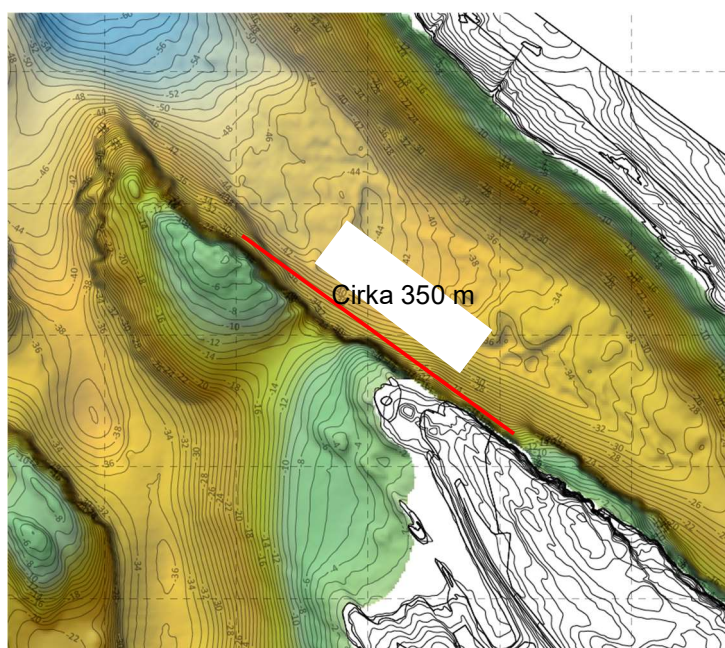
Figur 1 Stokkvågen som landingspunkt for bilferjene Husøy, Lovund og Lurøy.

Kanskje viktigst av alle fortrinnene for Stokkvågødden er at odden ligger rett ved hovedlei for skipstrafikk, med gode innseilingsforhold fra ytre skipslei (Figur 2), kombinert med oddens naturgitte forhold for anlegg av dypvannskai.



Figur 2 Skisprtrafikk (AIS klasse A 2020) ytre og indre lei mot Stokkvågen, bearbejdet av Norconsult AS

Sjøbunnskartet viser at det er brådjupt ned til mellom 25-30 meter i en strekning på 350 meter, fra grunnstøtten ytterst i Stokkvågen og inn langs Stokkvågødden. Videre er det et parti på ca. 60 m (Håmannstønakken) hvor dybden er mer begrenset. Her vil det være mulig å sprengne ned fjellmasser dersom dypvannskaieien ønskes forlenget inn vågen.



Figur 3 Sjøbunnskart for Stokkvågødden, bearbejdet av Norconsult AS



Stokkvågoddan er omgitt av oppdrettslokalteter, og hele tre oppdrettselskaper har hovedkontor i kommunen. Nylig etablerte ett av disse en base på motsatt side av Stokkvågoddan, som igjen øker trafikken og aktualiteten av industritomt på Stokkvågen.



Figur 4 – Viser Stokkvågoddens geografiske plassering og akvakulturlokaliteter i området (<https://portal.fiskeridir.no/portal/apps/webappviewer/index.html?id=87d862c458774397a8466b148e3dd147>).

### 1.1.2 Tilrettelegging for interessenter

At tomten er egnet for næringsvirksomhet underbygges av alle aktørene som har meldt sin interesse gjennom de senere år. Interessentene omfatter virksomheter innen fiskeforedling, logistikk og godstransport, gjenvinning og nettopp akvakultur.

Initiativtaker Stokkvågen Utvikling AS ønsker å legge til rette for at interessen resulterer i noe håndfast. I 2021 startet derfor prosessen med å forberede Stokkvågoddan for næringsvirksomhet gjennom en planprosess.

Kort tid etter at reguleringsarbeidet var påbegynt lanserte Nova Sea planer om et resirkuleringsanlegg for plastavfall fra havbruk. Tanken var at anlegget skulle ligge i Stokkvågen, hvor Nova Sea nylig hadde etablert en base. Imidlertid vokste planene i proporsjon, og baseområdet i Stokkvågen ble utelukket.

Lokasjonsvalget for «Helgeland Plastterminal» er per i dag enda ikke avgjort, og Stokkvågødden er en av de mest aktuelle områdene. En eventuell etablering på Stokkvågødden forutsetter at det foreligger en vedtatt reguleringsplan for formålet.

Nova Sea er inne på finansieringssiden av planarbeidet med et betydelig beløp, ettersom de ser verdien av å ha tilgjengelige industriarealer – både for egen del, men også for lokalsamfunnet.

### **1.1.3 Positive ringvirkninger for lokalsamfunnet**

I perioden 2000-2022, mens Norge har opplevd en befolkningsvekst på 21%, har Lurøy kommune på sin side hatt en nedgang på 11%. Fastlandsdelen av kommunen, Lurøy innland, har i samme periode hatt en nedgang på hele 25% (alle tall hentet fra SSB), og er dermed en av kommunens svakeste kretser med tanke på befolkningsutvikling.

Befolkningsnedgangen innebærer at flere samfunnskritiske institusjoner som skole, barnehage og lokalbutikk blir sårbare. I kommuneplan for Lurøy løftes Stokkvågen frem som en strategisk lokasjon for å øke innbyggertallet – gjennom stimulering til næringsvirksomhet. Både dypvannskai og virksomheter innen sekundærnæringen fremheves i samme dokument som konkrete forslag for området. Forutsetningene for dette er nettopp en regulering av området.

## **1.2 Hensikten med planprogrammet**

Planprosessen gjennomføres i tråd med plan- og bygningsloven (PBL). PBL stiller i §4-1 krav om utarbeidelse av planprogram som grunnlag for planarbeid som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

Areal som vil reguleres til næring/industri er over 60 dekar. Planlagt bebyggelse kan lett overskride 15 000 m<sup>2</sup> bruksareal. Reguleringsarbeidet vurderes derfor til å omfattes av punkt 24 i vedlegg I i forskrift om konsekvensutredning, tiltak som alltid skal ha planprogram eller melding og konsekvensutredning. Reguleringsarbeidet faller under forskriftens § 6 og må ha planprogram.

I tillegg faller reguleringsarbeidet under noen punkter i forskriftens vedlegg II:

1 g) Landgjenvinning fra havet

10 e) ii) Bygging av havner og havneanlegg, herunder fiskehavner og offshorerelaterte havner

I hovedsak er planområdet og ønsket formål i samsvar med overordnet plan. Bygging av båthavn sør i reguleringsområdet er ikke i samsvar med overordnet plan. Lurøy kommune vurderer at båthavn mellom Lamholman og fastlandet ikke går utenfor hoveddrammene i overordnet plan, da området allerede er i bruk som en naturlig båthavn for mindre båter.

Planprogrammet skal fastsette hvilke utredninger som er nødvendige for å belyse planens konsekvenser for miljø og samfunn.

#### § 14. Krav til innholdet i planprogram og melding med forslag til utredningsprogram

Et planprogram og en melding med forslag til utredningsprogram skal inneholde en beskrivelse av:

- planen eller tiltaket, det berørte området og de problemstillingene som i den konkrete saken anses viktige for miljø og samfunn
- forholdene som etter [kapittel 5](#) skal utredes, og hvilke metoder som er tenkt benyttet for å skaffe nødvendig kunnskap
- relevante og realistiske alternativer og hvordan disse skal vurderes i konsekvensutredningen
- plan- eller søknadsprosessen, med frister i prosessen, deltakere og plan for medvirkning fra særlig berørte grupper og andre.

Planprogrammet eller meldingen skal også inneholde kart over det berørte området.

Figur 5 Forskrift om konsekvensutredninger Kapittel 4

Planprogrammet er utarbeidet på grunnlag av kjent og tilgjengelig informasjon som er hentet fra en rekke kilder som gjeldende arealplaner og utredninger, kommunale temaplaner, offentlige databaser, innspill fra grunneiere og Lurøy kommune, befaringsnotiser, med mer.

Planprogrammet er til offentlig ettersyn samtidig som det varsles planoppstart, med høringsperiode på minimum 6 uker. Det kan da gis innspill til både planoppstart og forslag til planprogram. Høringsuttalelsene sammenstilles, og planprogrammet revideres eventuelt på grunnlag av innkomne kommentarer. Planprogrammet fastsettes av planmyndigheten i Lurøy kommune.

### 1.3 Om reguleringsplan

En reguleringsplan består av et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse. Når det er krav om konsekvensutredning inngår denne i plandokumentene. Reguleringsplanen fastsetter framtidig arealbruk for området, og er ved kommunestyrets vedtak bindende for nye tiltak eller utvidelse av eksisterende tiltak som nevnt i PBL § 1-6. Planen gjelder fra kommunestyrets vedtak, dersom det ikke hefter innsigelse til planen.

### 1.4 Nødvendige tillatelser

I tabellen er det listet opp noen aktuelle myndigheter og lover som vil kunne utløse behov for tillatelse eller samtykke før en kan starte det fysiske arbeidet på tomta og drift av anlegget.

Tabell 1 Nødvendige tillatelser for realisering av planlagt virksomhet

Tillatelse/samtykke	Myndighet
Mudring og utfylling i sjø	Statsforvalteren
Eventuelt behov for tillatelse til forurensning ved utsprengning av masser	Statsforvalteren?
Tillatelse til tiltak etter havne- og farvannsloven	Kystverket
Eventuelt behov for utslippstillatelse fra produksjonsvirksomhet	Miljødirektoratet eller miljømyndighet i Lurøy kommune?
Konsesjon for uttak av mineraler?	Direktoratet for mineralforvaltning
Tillatelse til tiltak for terrengarbeider og bygninger	Bygningsmyndighet i Lurøy kommune
Samtykke til etablering av arbeidsplasser	Arbeidstilsynet
Andre?	

## 2 Planområdet og formål med planen

### 2.1 Lokalisering

Planområdet ligger ved trafikknutepunktet Stokkvågen i Lurøy kommune, omtrent 70 km vest fra Mo i Rana. Området omfatter Stokkvågoddan i sin helhet med tilhørende sjøarealer, i tillegg til sjøarealer mellom Versvikholmen, Lamholmen og Litllamholmen.



Figur 6 Planområde vist med rød stiplest strek. Kilde Polarsirkelportalen, bearbeidet av Norconsult AS.

Området er på cirka 280 dekar og følgende eiendommer inngår helt eller delvis i planområdet:

29/4, 29/94, 29/98, 29/100

Samtlige grunneiere er positive til en regulering av området. Stokkvågen Utvikling AS er hjemmelshaver til den vesentligste del av planområdet og er initiativtaker til reguleringsplanen.

Planområdet kan bli justert gjennom den kommende prosessen.

### 2.2 Beskrivelse av planlagt virksomhet

Stokkvågen Utvikling AS ønsker å tilrettelegge Stokkvågoddan for industri- og næringsvirksomhet.

På den nordligste delen av industriområdet, inn mot Stokkvågen, er det planlagt å etablere en dypvannskai som utnytter oddens topografiske fortrinn. Her er målsettingen å videreføre og oppskalere virksomheten til Stokkvågen Ekspedisjon, som i over 60 år har hatt virksomhet som bindeledd mellom sjø og land i Stokkvågen. Denne virksomheten omfatter mottak av båter, lasting og lossing mellom sjø og land og lagervirksomhet.

Det er planlagt dypvannskai i en strekning på cirka 150 m fra ytterst i Stokkvågen og inn til Håmannstønakkene.

Det kan være aktuelt å tilrettelegge for kai til og med Håmannstønakkene, og i så fall må noe av fjellformasjonen som stikker ut under havnivå sprenges vekk. I teorien er det mulig å anlegge kai langs 650 meter på innsiden av Stokkvågoddan, fra grunnstøtte ved munningen og inn mot landingspunkt for ferje. Dette utgjør et utviklingspotensial for dypvannskai, men er ikke aktuelt nå og vil ikke beskrives i denne reguleringsplanen.

Videre er det et ønske om å tilrettelegge arealer for industri. Det foreligger ingen avtaler med konkrete aktører om etablering, men området markedsføres i dag, og tomteeier er kontinuerlig i forhandlinger med interessenter.

Den største gruppen av potensielle interessenter befinner seg i akvakulturnæringen. Det er derfor fordelaktig å ha tilgjengelig fleksible sjøarealer i tilknytning til industriområdet. Vest for utfyllingsarealet er det tenkt å tilrettelegge for næringsrelaterte aktiviteter i sjø, for eksempel oppankring av merder og lagring.

Fra Lovund går det årlig om lag 3000-3500 fulle trailere med oppdrettslaks fra slakteriet til Nova Sea. Mellom 1500-2000 av disse går til Mo i Rana og fraktes derfra videre med tog. Deler av området er tiltenkt logistikkformål som kan bidra til å effektivisere transport av laks, i samarbeid med dagens etablerte aktører. Dette kan for eksempel være ladestasjoner for el-trekkvogner eller område for omlasting av trailere.

Deler av området er planlagt avsatt til havneområde for småbåter. Som det fremgår av Lurøy kommunes havneplan er kapasiteten på småbåthavna inne i Stokkvågen sprengt. Fåtalet av plasser tilhører fastboende og hytteeiere i Selnes/Stokkvågen krets. En småbåthavn ved Stokkvågoddan vil realisere målsettingen i kommunens havneplan og tilfredsstillende et stort behov for båtplasser hos lokalbefolkningen. Videre vil havneområdet legge til rette for næringsutvikling, blant annet gjennom mulighet for opptak og lagring av båter, slipp, service og eventuell annen havnevirksomhet. Næringsaktører innen akvakultur vil også ha behov for tilgjengelige båtplasser for sin virksomhet.

### 2.3 Nullalternativet

Området er regulert til framtidig næringsbebyggelse i overordnet plan, men med krav om detaljregulering. Det forutsettes at det er gjort alternativvurdering av lokasjon i planprosess for overordnet plan, og at Stokkvågoddan ansees å være det mest aktuelle området på Lurøy fastland for utvikling til industri/næring med mulighet for dypvannskai. Dersom det ikke blir gjennomført en prosess for detaljregulering vil dagens situasjon videreføres, og potensialet for næringsutvikling i tråd med kommunedelplanen blir ikke realisert. Tomta er ikke disponibel for annen bruk.

### 2.4 Alternativ 1: Utbyggingsalternativet

Utbyggingsalternativet innebærer en realisering av overordnet plan. Det vil medføre en nedspengning av deler av Stokkvågoddan, med tilhørende sjøfyllinger på den nordlige og sørlige delen av Jektvikøya. I tillegg innebærer utbyggingsalternativet at det anlegges en molo fra sørlig del av Jektvikøya i retning Litllamholmen for å lage et skjermet havneområde. Det er forventet tilstrekkelig utspengte masser lokalt for å benytte til dette. En realisering av overordnet plan vil medføre økt næringsaktivitet i Stokkvågen.

## 3 Planprosess og medvirkning

### 3.1 Organisering

Forslagsstiller Stokkvågødden Utvikling AS har engasjert Norconsult AS som fagkyndig plankonsulent til å utarbeide planforslag med planprogram og konsekvensutredninger. Det vil engasjeres fagkonsulenter til nødvendige utredninger.

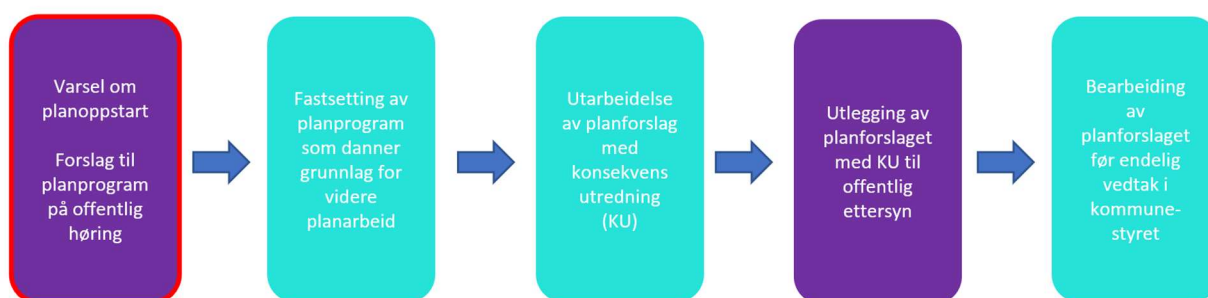
### 3.2 Medvirkning

Første offisielle medvirkningsperiode er ved varsel om oppstart av planarbeidet og offentlig ettersyn av planprogrammet. I denne høringsperioden er det særlig viktig for de som er berørt å gi innspill til hvilke tema som skal utredes og særlige hensyn som bør ivaretas. Merknadsfrist var 17.mars 2023. Det kom 21 innspill, hvorav 3 fra naboer og 11 fra innsigelsesmyndigheter. Merknader og innspill til planprogrammet og planarbeidet er oppsummert og kommentert i eget dokument. Relevante innspill er innarbeidet i planprogrammet. Planprogrammet sendes til kommunen for saksbehandling og fastsetting.

Stokkvågødden Utvikling AS avholdt et åpent møte i løpet av høringsperioden for planprogrammet. Møtet ble avholdt 15.februar 2023 på Grønsvik kystfort. Det møtte opp cirka 10 personer.

Underveis i utredninger for ulike tema kan det være behov for å kontakte de som har interesser i området. Ved konsekvensutredning for samisk kultur- og naturgrunnlag vil reinbeitedistriktet bli direkte involvert.

Neste offisielle medvirkningsperiode er når det foreligger et konkret forslag til reguleringsplan med tilhørende konsekvensutredning. Forslaget legges ut til offentlig ettersyn i minimum seks uker. I denne høringsperioden er det særlig viktig å gi innspill knyttet til det konkrete planforslaget med de løsninger og konsekvenser som er beskrevet. Det vil bli gjennomført et åpent møte i høringsperioden, der de berørte kan komme med direkte innspill til utredninger og illustrasjoner.



### 3.3 Framdrift

Milepæl	Dato/tidsrom
Planinitiativ	19.08.2022
Oppstartsmøte	08.09.2022
Høring av planprogram og varsel om oppstart	Februar/mars 2023. Frist 17.mars 2023
Folkemøte/medvirkning fase 1	15.februar 2023
Eventuelt framlegg i regionalt planforum	
Bearbeiding av planprogram	Mai 2023

Fastsetting av planprogram	Juni 2023
Kartlegging, konsekvensutredning, utarbeidelse av planforslag	Sommer 2023
Eventuelt framlegg i regionalt planforum	Høst 2023
Innsending av planforslag med konsekvensutredning	Høst 2023
Offentlig ettersyn av planforslag	Høst 2023
Folkemøte/medvirkning fase 2	Høst 2023
Bearbeiding av planforslag	Høst/vinter 2023/2024
Planmyndighetens behandling og vedtak av plan med konsekvensutredning	Høst/vinter 2023/2024

## 4 Rammer og premisser for planarbeidet

### 4.1 FNs bærekraftsmål

Regjeringen har bestemt at FNs 17 bærekraftsmål, som Norge har sluttet seg til, skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer, også i Norge. Det er derfor viktig at bærekraftmålene blir en del av grunnlaget for samfunns- og arealplanleggingen. Dokumentet samler mål, oppgaver og interesser som regjeringen forventer at fylkeskommunene og kommunene legger særlig vekt på i planleggingen i årene som kommer. Forventningsdokumentet er retningsgivende for regional og kommunal planlegging. Fylkeskommunene og kommunene har ansvar for å finne helhetlige løsninger, der lokale forhold og lokalpolitiske interesser og hensyn ivaretas, sammen med nasjonale og viktige regionale interesser.



Denne saken vurderes å berøre følgende bærekraftsmål:

- 3 Sikre god helse og fremme livskvalitet for alle, uansett alder
- 8 Fremme varig, inkluderende og bærekraftig økonomisk vekst, full sysselsetting og anstendig arbeid for alle
- 9 Bygge solid infrastruktur og fremme inkluderende og bærekraftig industrialisering og innovasjon
- 11 Gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige
- 14 Bevare og bruke havet og de marine ressursene på en måte som fremmer bærekraftig utvikling
- 15 Beskytte, gjenopprette og fremme bærekraftig bruk av økosystemer, sikre bærekraftig skogforvaltning, bekjempe ørkenspredning, stanse og reversere landforringelse samt stanse tap av arts mangfold



## 4.2 Statlige føringer

### 4.2.1 *Lov om reindrift (reindriftsloven)*

Reindriftsloven regulerer forhold internt i reindrifta og forhold mellom reindrift og andre interesser. Loven skal bidra til sikring av reindriftsarealene i det samiske reinbeiteområdet som reindriftenes viktigste ressursgrunnlag. Ansvar for sikring av arealene påhviler både innehavere av reindriftsretten, øvrige rettighetshavere og myndighetene. I tillegg til reindriftsloven, er Grunnloven og FN-konvensjoner om sivile og politiske rettigheter og urfolk og stammefolk i selvstendige stater, det viktigste rettsgrunnlaget for å ivareta den samiske reindrifta. Beiterett og flyttleier er lovfestede rettigheter.

### 4.2.2 *Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven)*

Loven fastsetter krav og mål for ivaretagelse av naturtyper og arter. Loven omhandler prinsipper for offentlig beslutningstaking som skal legges til grunn for all arealplanlegging. Beslutninger skal bygge på kunnskap om naturmangfold (kunnskapsgrunnlaget).

### 4.2.3 *Lov om kulturminner (kulturminneloven)*

Kulturminner og kulturmiljøer med deres egenart og variasjon skal vernes både som del av vår kulturarv og identitet og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning.

Det er et nasjonalt ansvar å ivareta disse ressursene som vitenskapelig kildemateriale og som varig grunnlag for nålevende og fremtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse, trivsel og virksomhet.

For inngrep i automatisk fredete kulturminner kreves dispensasjon etter kulturminneloven § 8.

### 4.2.4 *Lov om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven)*

Forurensningsloven har som formål å verne det ytre miljø mot forurensning og å redusere eksisterende forurensning, redusere mengde avfall og fremme en bedre avfallshåndtering. Miljødirektoratet og fylkesmannen mottar søknader om forurensning fra ulike virksomheter, og kan gi utslippstillatelse på nærmere vilkår.

### 4.2.5 *Lov om erverv og utvinning av mineralressurser (mineralloven)*

Formålet med loven er å fremme og sikre samfunnsmessig forsvarlig forvaltning og bruk av mineralressursene i samsvar med prinsippet om en bærekraftig utvikling. Som utgangspunkt gjelder mineralloven «ethvert uttak av mineralske forekomster». Unntaket er for «uttak som hovedsakelig er en del av annen utnyttelse av grunnen». Samlet uttak på mer enn 10 000 m<sup>3</sup> masse krever konsesjon før drift kan starte, jf. mineralloven § 43.

### 4.2.6 *Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven)*

Loven skal fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann, samtidig som det skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv. Loven skal ivareta nasjonale forsvars- og beredskapsinteresser.

### 4.2.7 *Lov om folkehelsearbeid (folkehelseloven)*

Formålet med denne loven er å bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse, herunder utjevner sosiale helseforskjeller. Folkehelsearbeidet skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse.

#### **4.2.8 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, 2019-2023**

Regjeringen vil formidle den nasjonale prioriterte politikken på en tydelig måte, slik at planleggingen i fylkeskommuner og kommuner kan skje effektivt og til beste for innbyggerne i hele landet. Samtidig styrker regjeringen det lokale selvstyret i planleggingen. Det betyr at fylkeskommunene og kommunene får økt ansvar for å sikre nasjonale og viktige regionale interesser. Regjeringen ønsker at regional og lokal samfunns- og arealplanlegging skal være basert på åpen dialog mellom alle parter, der også staten deltar. Et viktig skritt på veien er de nasjonale forventningene.

Regjeringen legger vekt på at vi står overfor fire store utfordringer:

- Å skape et bærekraftig velferdssamfunn
- Å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og en forsvarlig ressursforvaltning
- Å skape et sosialt bærekraftig samfunn
- Å skape et trygt samfunn for alle

De regionale og lokale myndighetene har sentrale oppgaver med å håndtere disse utfordringene. Det gjelder alle kommuner, uavhengig av størrelse og kompetanse. Planlegging er et av deres viktigste verktøy.

#### **4.2.9 Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning**

Målet med retningslinjen er å sikre at kommunene bidrar til å redusere klimagassutslipp og gjennomfører energieffektivisering og legger til rette for en omlegging til miljøvennlige energiformer. Kommunene skal innarbeide tiltak og virkemidler i kommuneplan eller kommunedelplan i tråd med retningslinjen.

#### **4.2.10 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging**

Målet med retningslinjen er å fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling ved planlegging av arealbruk og transportsystem. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskapning og næringsutvikling, samt fremme helse, miljø og sikkerhet.

#### **4.2.11 Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning i strandsonen langs sjøen**

Formålet med disse retningslinjene er å tydeliggjøre nasjonal arealpolitikk og sikre nasjonale og regionale interesser i 100-metersbeltet langs sjøen. Strandsoneforvaltningen skal bidra til en bærekraftig utvikling i tråd med FNs bærekraftsmål.

Retningslinjene skal bidra til at det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser i strandsonen og at unødvendig bygging langs sjøen unngås, jf. plan- og bygningsloven (pbl.) § 1-8. Strandsonen gir grunnlag for næring og bosetting langs kysten, og god arealplanlegging kan gi grunnlag for økt verdiskapning og flere lønnsomme arbeidsplasser. Kommunene må balansere disse interessene i planleggingen.

#### **4.2.12 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen**

Retningslinjen stiller krav om at barn og unges interesser skal ivaretas i plan- og byggesaksbehandlingen etter plan og bygningsloven. Det stilles krav til fysisk utforming slik at barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

#### **4.2.13 Retningslinjer for flaum og skredfare i arealplanar**

Retningslinjene skal bidra til at flom- og skredfare blir kartlagt og tatt hensyn til i arealplaner. Retningslinjene gjelder for fare knyttet til alle typer flom-, erosjons- og skredprosesser, og flodbølger som kan oppstå som følge av skred. Retningslinjene gjelder i utgangspunktet fare knyttet til naturlige prosesser og naturlig terreng. Fare knyttet til menneskeskapte inngrep som skjæringer, fyllinger, fundamentering, kulverter og andre tiltak knyttet til byggetomter og anlegg må prosjekteres i samsvar med gjeldende norske standarder. Dette er ikke omtalt i retningslinjene. Når slike inngrep kan gi økt fare for flom eller skred nedenfor eller ovenfor inngrepene, må faremomentene likevel kartlegges og tas hensyn til i samsvar med retningslinjene.

#### **4.2.14 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)**

Retningslinjen er en statlig anbefaling om hvordan luftkvalitet bør håndteres i kommunenes arealplanlegging.

Planlegging etter plan- og bygningsloven skal bidra til at arealbruk og bebyggelse blir til størst mulig gagn for den enkelte og samfunnet, deriblant ved å legge til rette for gode bomiljøer og fremme befolkningens helse. Hensikten med denne retningslinjen er å forebygge helseeffekter av luftforurensninger gjennom god arealplanlegging.

#### **4.2.15 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen T1442**

Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging gir føringer for planlegging av arealbruk i støyutsatte områder, samt områder hvor det legges til rette for støvende virksomheter. Retningslinjen er veiledende, og ikke rettslig bindende. Statlige myndigheter kan imidlertid gi innsigelse dersom det gjøres vesentlige avvik.

### **4.3 Regionale føringer**

#### **4.3.1 Fylkesplan for Nordland 2013-2025**

##### **Kapittel 6. Målområde 3 - Verdiskaping og kompetanse**

I fylkesplanen er det satt mål og strategier for. Her fremgår det bl.a. at «næringsutviklingen i Nordland skal være basert på et bredt verdiskapingsperspektiv med sterke næringsklynger, fokus på bærekraftig utnyttning av fylkets mangfoldige naturgitte og kulturelle ressurser og satsing på nye sektorer. Det er viktig å videreføre tradisjonell kunnskap, både for å bevare og for å skape nytt. Et bredt og innovativt verdiskapingsperspektiv vil være med på å sørge for at Nordland til det fulle utnytter alle sine ressurser, og med det blir både konkurransedyktig og framtidsrettet.»

En uttalt målsetting er at Nordland skal ha et konkurransedyktig, innovativt og bærekraftig arbeids- og næringsliv, og viktige strategier for å nå dette målet er ifølge planen å:

- Stimulere til nyetableringer, omstillinger og vekst i eksisterende bedrifter
- Ta i bruk Nordlands mangfoldige kultur, kulturmiljø og naturressurser som potensial for verdiskaping
- Jobbe for å skape en bærekraftig samfunns- og næringsutvikling med god balanse mellom bruk og vern
- Foredle mest mulig av råvarene nærmest mulig der ressursene finnes
- Styrke kunnskapsbasert næringsutvikling innen sektorer hvor Nordland har spesielle fortrinn
- Legge til rette for effektive og miljøvennlige godstransporter

## Kapittel 8 Arealpolitikk i Nordland

De arealpolitiske retningslinjene i kapitlet er uttrykk for vesentlige regionale interesser. Disse er viktige for å ivareta nasjonale og regionale interesser i arealforvaltningen. Som uttrykk for vesentlige regionale interesser gir retningslinjene fylkeskommunen og statlige etater grunnlag for å fremme innsigelser.

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

Planprosessene i kommunene legger til rette for beslutninger om forvaltning av arealer og naturressurser, i tillegg til konkrete fysiske tiltak. Planlegging omfatter også vurdering av konsekvenser, samfunnssikkerhet og risiko og sårbarhet for planer og tiltak. Planprosessen skal ivareta mange hensyn for å sikre at planleggingen skjer grundig og koordinert, og gir forutsigbare rammer for brukerne av planen. Det er et mål for god planlegging at det skal skje på en sektorovergripende måte hvor både ulike organisasjoner og allmennheten får mulighet til å medvirke.

Særlig relevante kapittel og avsnitt:

- **8.3 Naturressurser, kulturminner og landskap**

a) Landskap som kulturelt, miljømessig og sosialt element, skal være en integrert del av arealplanlegging. Det skal tas hensyn både til helhetlige landskapsrom og landskapselementer.

d) Arealplanleggingen skal sikre ressursgrunnlaget for fiskeri, akvakultur, bergverk/mineraler, jordbruk, skogbruk, reindrift og andre utmarksnæringer.

k) Hensynet til lokale bestander av viltarter og innlandsfisk, samt deres leveområder, skal ivaretas i kommunenes arealplanlegging.

l) Forvaltning med tanke på å sikre god vannkvalitet i sjøer, elver, grunnvann og kystvann, skal ivaretas gjennom ei helhetlig arealplanlegging, hvor kommunene bør utarbeide helhetlige vannmiljøplaner.

- **8.4 Næringsutvikling**

i) Alternative utbyggingsområder skal vurderes og synliggjøres i planer der dyrket jord eller reinbeiteområder foreslås omdisponert til andre formål. Avsatte byggeområder bør fortettes eller omdisponeres til annen bruk før dyrket jord eller reinbeiteområder omdisponeres.

- **8.5 Kystsonen**

c) Planlegging i sjø og på land må ses i sammenheng, og avklare ferdsel, farleder, fiske, akvakultur og natur- og friluftsområder.

e) Den funksjonelle strandsonen bør være kartlagt som grunnlag for planlegging av tiltak i sjønære områder.

f) Dersom kommunen finner å legge til rette for bruk i 100-metersbeltet / den funksjonelle strandsonen, skal det stilles krav som sikrer god landskapstilpasning, høy estetisk og arkitektonisk kvalitet, og allmennhetens tilgang og ferdsel.

- **8.6 Klima og klimatilpasning**

b) For å tilpasse seg til økt havnivå bør kommunene heve nedre byggegrense mot sjøen der det ligger til rette for det.

c) Kommunene skal i nødvendig grad kartlegge og innarbeide potensielle faresoner (flo, flom og skred), som følge av klimaendringer i planleggingen. Det er viktig at det angis bestemmelser som tilpasser arealbruken til konsekvensene av et endret klima.

g) Kommunene bør vurdere hvordan blå-grønn infrastruktur kan bidra til å forebygge flomødeleggelser og overvannsproblemer gjennom aktiv bruk av vannsystemer og grønne områder

#### **4.3.2 Regional planstrategi for Nordland 2016-2020, Nordland fylkeskommune**

Regional planstrategi redegjør for viktige regionale utviklingstrekk og utfordringer, vurderer langsiktige utviklingsmuligheter og tar stilling til hvilke spørsmål som skal tas opp gjennom videre regional planlegging. Planstrategien er en prioritering av fylkeskommunens planlegging de kommende fire årene. Den må ta hensyn til nasjonale mål og rammer trukket opp av regjering og storting. Den er også forankra i fylkesplanens tre målområder og arealpolitiske retningslinjer, som skal være førende for all langsiktig planlegging i fylket.

Prioriterte planoppgaver er blant annet regionale planer for by- og regionsenterpolitikk, klimautfordringene i Nordland, vannforvaltning i vannregion Nordland og Jan Mayen.

#### **4.3.3 Regional plan for vannforvaltning for Nordland og Jan Mayen 2022-2027**

Hovedmålsettingen med Regional plan for vannforvaltning i Nordland og Jan Mayen vannregion er å gi en enkel og oversiktlig framstilling av hvordan vannmiljøet og vannressursene i vannregionen skal forvaltes i et langsiktig perspektiv. Planen skal rulleres hvert 6. år og danner grunnlag for en systematisk og helhetlig vannforvaltning. Planen setter miljømål for alle vannforekomstene i fylket. Målene vil være styrende for videre forvaltning.

Vassdrag og kystvann er delt inn i vannforekomster, som f.eks. innsjø, magasin, elv, bekk, kanal, fjord eller kyststrekning, eller deler av disse. I henhold til vannforskriften (§ 4) skal alt overflatevann i utgangspunktet oppnå god økologisk tilstand, med mindre det er søkt om utsatt frist for måloppnåelse (§ 9) eller det er fastsatt mindre strenge miljømål (§ 10).

For å unngå forringelse av miljøtilstanden i vann og for å bidra til å nå de miljømålene fastsatt i planen, er det utarbeidet retningslinjer for arealplanlegging etter plan- & bygningsloven og vannforskriften (kapittel 2.3).

Planens retningslinjer er ikke juridisk bindende, men dersom det fremmes planforslag som er i strid med planen kan det gi grunnlag for innsigelse, jf. § 5-4 i plan- og bygningsloven. Planens retningslinjer går ikke foran gjeldende regionale planer med strengere føringer/bestemmelser.

### **4.4 Kommunale planer og føringer**

#### **4.4.1 Kommunal planstrategi**

Kommunal planstrategi er et hjelpemiddel for kommunestyret til å drøfte utviklingstrekk og utfordringer i kommunen og avklare hvilke planoppgaver kommunen skal prioritere i valgperioden for å møte kommunens behov. Arbeidet med kommunal planstrategi vil gi en bedre og mer systematisk vurdering av kommunens

planbehov slik at kommunen bedre kan møte de aktuelle utfordringene. Planstrategien er ikke direkte relevant for planarbeidet, men sier noe om ønsket utvikling i kommunen. Planstrategien for 2017-2019 har mål for næringsutvikling, miljø- og arealavklaring som er relevant for planens hensikt.

#### 5. Næringsutvikling

##### **Mål**

*Å tilrettelegge for et allsidig, konkurransedyktig og lønnsomt næringsliv som kan gi befolkningen varierte arbeidstilbud og skape forutsigbarhet og trygghet.*

*Fokus på kvalitet som et viktig konkurransemessig fortrinn i utnyttelse av kommunens rike ressursgrunnlag.*

#### 6. Miljø og arealforvaltning

##### **Mål**

*Tilrettelegge for trivsel og trygghet i et aktivt og levende lokalsamfunn for dagens og morgendagens innbyggere.*

*Bærekraftig forvaltning av natur og miljø, etter "føre var" prinsippet. Kvalitet også i fremtiden.*

*Etterstrebe tiltak for reduksjon i klimapåvirkning på de områder hvor effekten av tiltak er størst.*

Figur 7 Utklipp fra Lurøy kommunes planstrategi 2017-2019

#### **4.4.2 Kommuneplanens samfunnsdel 2015-2027**

Planen ble vedtatt 07.10.2015 og er en langtidsplan og handlingsplan for kommunens arealer og utvikling i kommunen, hjemlet i pbl. § 11-1. Etter § 11-3 skal planen legges til grunn for kommunens egen virksomhet og for statens og regionale myndigheters virksomhet i kommunen. I Lurøy kommune er plangrunnlaget delt i to, mellom del 1: «kunnskapsgrunnlaget» og del 2: «visjon, mål og strategi». For reguleringsplanarbeidet er det del 2 som er den mest aktuelle. Den inneholder 9 plantema med hver sine respektive punkter hvor det defineres visjon, mål og strategi. Blant disse plantemaene finner vi befolkningsutvikling, næringsutvikling og infrastruktur. Følgende utdrag fra samfunnsdelen vurderes å forankre ønsket utvikling på Stokkvågødden i kommunens planverk.

**Kommunen har en overordnet visjon for all sin virksomhet: "Å skape gode levevilkår for innbyggerne i Lurøy, bygd på kvalitet, trygghet og trivsel".**

Tilrettelegging for utvikling og vekst i det private næringsliv vil være viktig for kommunens videreutvikling. Det vil bidra til økt mangfold i kommunens totale arbeidsbehov og gi et variert arbeidstilbud til innbyggere og potensielle tilflyttere. Økonomisk og sosial vekst vil ha positive ringvirkninger på kommunale, sosiale og kulturelle arenaer. Økt verdiskapning vil gi sterkere forhandlingsgrunnlag overfor regionale og nasjonale myndigheter i tildeling av ressurser for utbygging av kommunikasjon og infrastruktur. Fokus på kommunikasjon og infrastruktur vil også i seg selv være viktig for den videre næringsutviklingen. Naturen og miljøet er vår viktigste ressurs der vi bor, for kommunens næringsvirksomhet og for innbyggernes rekreasjon og trivsel. Denne ressursen må utnyttes med respekt og forvaltes med et bærekraftig perspektiv.

## Strategi

- Kommunal næringsplan holdes oppdatert.
- Et sterkt administrativt og politisk fokus på utvikling av næringslivet.
- Virkemidler som næringsfond, eksterne tilskuddsordninger og førstelinjetjenesten synliggjøres for private aktører.
- Arbeide for å opprettholde areal og produksjonsvolum knyttet til landbruk og fiskeri.
- Forvalte sjøareal, tilrettelegge for videre utvikling av sjøbasert oppdrett og samtidig ivareta viktige fiske- og fangst områder.
- Regulerte næringsareal benyttes til å fremme utvikling av nye og eksisterende virksomheter.
- Utnytte ressursene til mest mulig lokal verdiskapning.

Figur 8 Utdrag fra kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt 07.10.2015.

#### 4.4.3 Kommuneplanens arealdel

Planområdet er regulert i kommunedelplan for Stokkvågen, vedtatt 27.06.2018. Området er i hovedsak regulert til fremtidig næringsbebyggelse med krav om detaljregulering. En mindre del av planområdet er regulert til nåværende næringsbebyggelse. En del av området er regulert til LNFR, og i sjøen er området regulert til bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone.

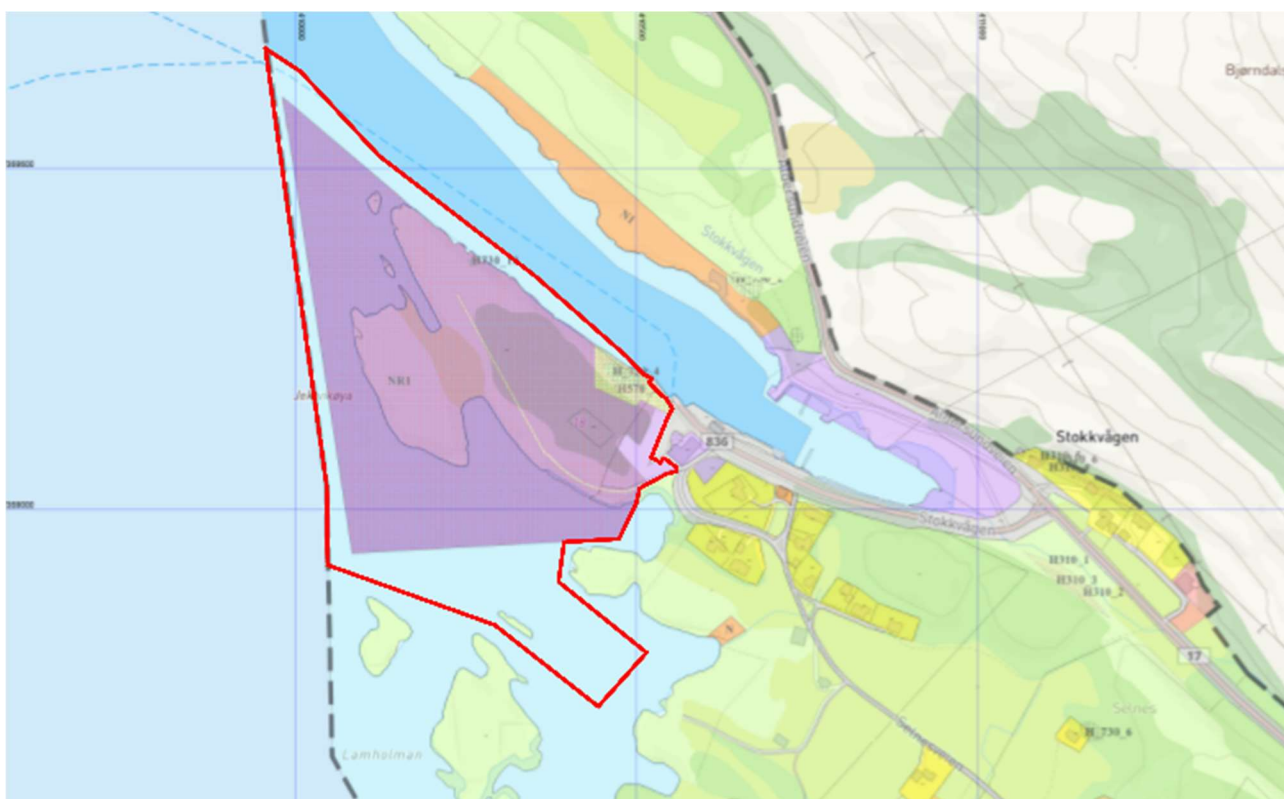
Det er regulert en hensynssone for kulturmiljø i LNFR-området. I planområdet er det regulert hensynssoner for to automatisk freda kulturminner.

Planområdet grenser til regulert farled inn Stokkvågen.

I planbeskrivelsen til gjeldende kommunedelplan er området for fremtidig næringsbebyggelse beskrevet slik:

##### NR1

Næringsområde Stokkvågødden videreføres fra forrige plan og utvides til å omfatte ca 100 da havareal. Samtidig utvides område mot sørøst. Hele området er på nesten 200 da. Det stilles krav til reguleringsplan for hele næringsarealet, inkludert det videreførte fra forrige plan næringsareal. Se utdrag fra plankartet nedenfor. Under reguleringsprosessen vil man foreta alle nødvendige utredninger, inkludert utredning or stabilitet i masse.



Figur 9 Planområdet vist med rød strek på kart med kommunedelplan for Stokkvågen

- a) I forbindelse med utfylling av næringsareal ut i havet på begge sider av Stokkvågødden, skal man utrede stabilitet i massene

Relevante bestemmelser i kommunedelplan



nen:

### 3.5.1. Næringsvirksomhet

Områdene skal benyttes til næringsbebyggelse med tilhørende anlegg. Næringsbebyggelse omfatter kontor, hotell og bevertning, industri, lager, samt øvrig næringsvirksomhet.

Hensynssoner H570\_1 og H730\_4 og H730\_10 for henholdsvis kulturmiljø og automatisk freda kulturminne:

#### H570\_1

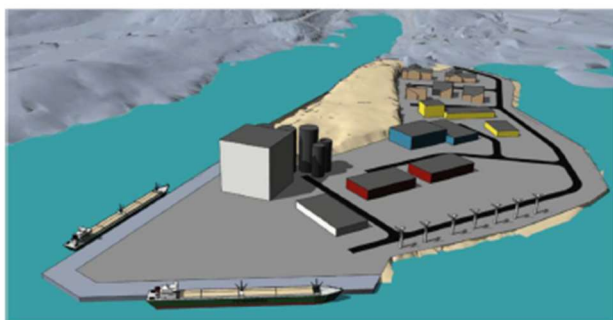
Hensynssonen skal sikre bevaring kulturmiljø. Innenfor område må det ikke foretas noen inngrep i som kan skade kulturminne.

Innenfor områdene avsatt til H730\_2 - H730\_9, er det ikke tillatt å foreta noen form for fysiske inngrep som er egnet til å skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, tildekke, skjule eller på annen måte utilbørlig, skjemme de automatisk freda kulturminnene eller framkalle fare for at dette kan skje. Eventuelle tiltak innenfor området må på forhånd avklares med kulturminnemyndighetene, jf. Lov om kulturminner §§ 3 og 8.

Bakgrunnen for at kommunen regulerte industriområdet i kommunedelplanen er redegjort for som følger:

Kommunen har behov for flere næringsaktører som kan potensielt skape flere arbeidsplasser. Det finnes gode muligheter for å tilrettelegge for at flere næringsaktører etablerer seg i Stokkvågen. I det nye samferdselskartet for Nordland, som ble vedtatt i Fylkestinget den 09.10.2017, vektlegges næringstransportene. Selv om det er planlagt betydelige endringer i rutestruktur, ser det ut at det er flere fergeruter fra Stokkvågen til Lovund og Træna i det nye ruteplan enn i nåværende rutestruktur. NEX1 Bodø –Sandnessjøen vil fortsatt anløpe Stokkvågen og være godsførende. Stokkvågen vil fortsatt være viktig knutepunkt for transport av folk og gods.

Det har lenge vært planer om næringsaktivitet på Stokkvågødden og derfor er ytterste halvdel av odden avsatt til formål næringsbebyggelse i kommunedelplanen fra 1991. I forbindelse med at en stor næringsaktør så etter areal i Helgeland, ble det i 2015 utredet mulighet å anlegge fiskeforfabrikk på Stokkvågødden. Se bilde nedenfor.

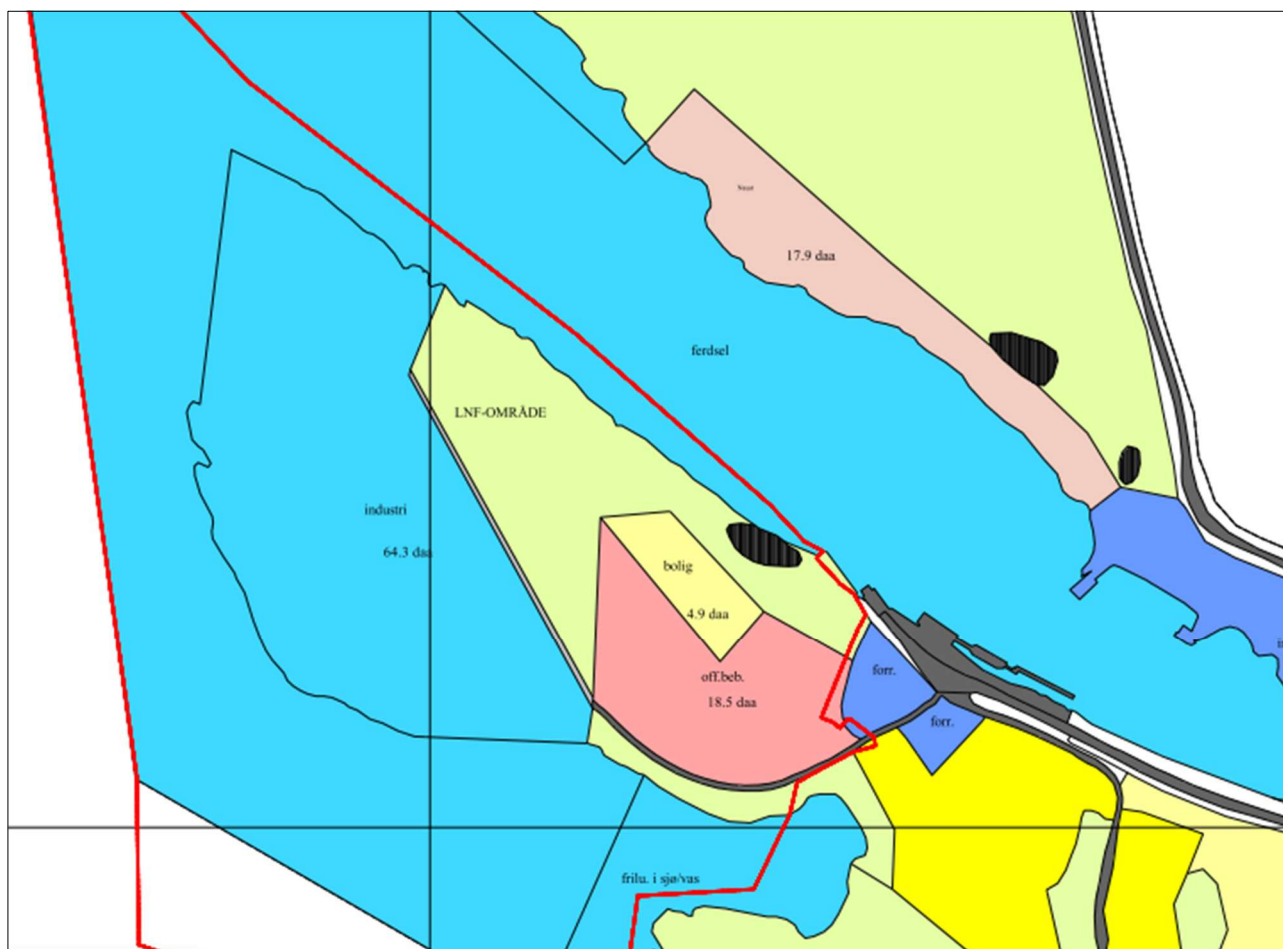


Kommunen ser store fordeler ved å videreføre dette næringsområde på Stokkvågødden i den nye planen. Det ser ut som det er muligheter å anlegge kai i fra begge sider av odden. Dessuten, så ønsker kommunen å åpne for utfylling av areal i havet. Det finnes pr. i dag en vei bygget frem til enden av odde. Se figur nedenfor.

Det er i kommunedelplanen gjort vurderinger av kommunedelplanens virkninger på reindrift, landskap, naturverdier, friluftsliv, kulturminner, teknisk infrastruktur, risiko og sårbarhet. Det er konkludert med at

kommunedelplanen ikke har store konsekvenser, med unntak av regulert næringsområde som forventes konsekvensutredet ved detaljregulering.

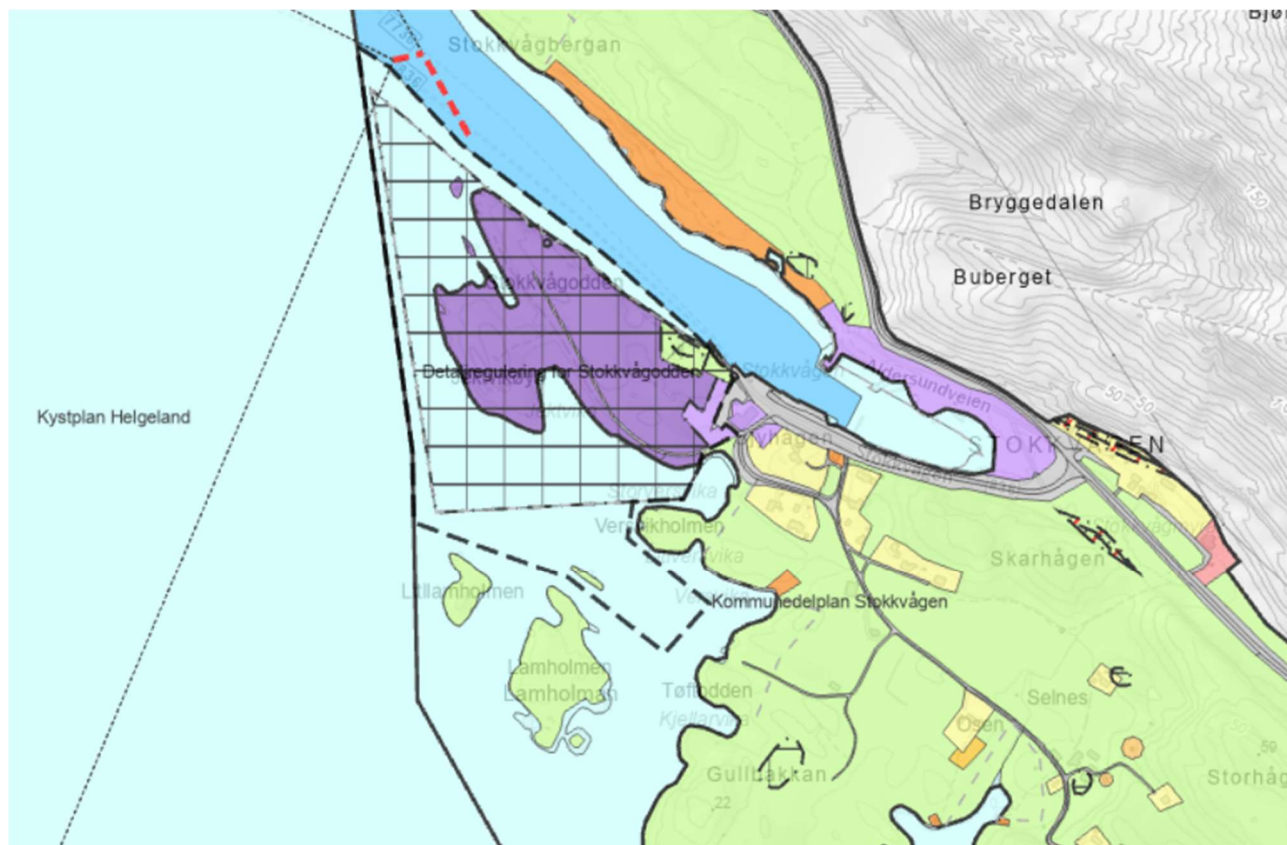
Som omtalt i dokumenter for gjeldende kommunedelplan, var det i forrige kommunedelplan og kommuneplan satt av et utbyggingsområde for næring på Stokkvågodden. Regulert industriområde forutsatte utfylling i sjø. Det var i tillegg satt av areal til både bolig, offentlig bebyggelse og LNF. Totalt 87.7 dekar var satt av til bebyggelse. Det var regulert adkomst til Stokkvågodden med kryss fra fylkesveien ved ferjeleiet.



Figur 10 Utsnitt av kommunedelplan vedtatt i 1990 med forslag til plangrense vist med rød strek.. Kilde: GISLINE Webplan Lurøy kommune

#### 4.4.4 Kystsoneplan

Kystsoneplan Helgeland (KPH) er en plan for sjøarealene på Helgeland som gir en enhetlig arealforvaltning med like krav og bestemmelser i alle 11 kommuner.



Figur 11 Utsnitt fra kystsoneplan og kommunedelplan for Stokkvågen. Planområdet vist med sort stiplet linje. Kilde Nordlandsatlas.

#### 4.4.5 Strategisk næringsplan 2015-2023

Planen ble vedtatt 24.06.2015 og er et arbeidsdokument for kommunens næringsstyre, som fungerer som et langsiktig fundament for næringsarbeidet i kommunen. Under satsingsområder fremgår det at «Lurøy kommune har naturgitte fortrinn og ressurser som kan utnyttes med sikte på økt verdiskaping og sysselsetting. En klar forutsetning er å legge forholdene til rette for at næringslivet kan utnytte sitt potensial.».

For å bedre oppnå dette er det valgt ut seks satsingsområder som skal ha særlig oppfølging. Det første av disse er «Infrastruktur og kommunikasjon», som omfatter hurtigbåt og fergeforbindelser, veinett, planverk, næringsareal og sjøareal m.m. Blant de ni strategiske punktene for å løfte satsingsområdet finner vi:

- Utbedring av infrastruktur for transport
- Opprettholde og forbedre kystgods kommunikasjonen
- Benytte regulerte næringsareal til fremming og utvikling av nye og eksisterende virksomheter
- Sikre at det er tilstrekkelig areal for næringsformål i de største kretsene i kommunen
- Legge til rette for vekst i havbruksaktiviteten

- Arbeide for utbedring av Bustneslia som flaskehals på Ev 12

#### 4.4.6 Havneplan

Lurøy kommunes havneplan ble vedtatt 25.10.2006. Planen tar sikte på å legge til rette for utviklingen av havne- og båtmiljø i de enkelte kretser. Utdrag fra innledningen:

«Utvikling av havner og tilstøtende infrastruktur, er viktige i en sjørelatert kommune som Lurøy, hvor bruken av båt er av vesentlig betydning enten det er i næringsssammenheng eller for rekreasjon. Ikke minst er funksjonelle havner et trivelselement i det å skape bolyst for lurøyfjordingen, høyne kvaliteten for hyttefolkets bruk av området og for å kunne ta i bruk det betydelige potensialet som ligger i kommunens naturherligheter.»

Planen omtaler behov for småbåthavn i Selnesområdet og potensiale for etablering av ny småbåthavn. Det er regulert en småbåthavn lenger sør, som ikke er utbygd eller planlagt realisert i overskuelig framtid.

##### Småbåthavner

- Anlegg for små fiskefartøyer og fritidsflåten skal primært lokaliseres til eksisterende havner
- Småbåthavnene skal bygges ut i samfinansiering og drives i privat regi

Selnes-området har i dag et privat havneanlegg i Stokkvågen, men her er plassen sprengt og den er beheftet med en del mangler i forhold til de krav en stiller for tilfredsstillende havn. Det prosjekt som søkes realisert nå, har et godt potensiale for å tilfredsstillende bygdes behov til havnefasiliteter, både i forhold til fastboende og fritidsbrukere.

#### 7.3.5 Målsetting

Lurøy kommune vil ta opp prosjektene i den nye havneplanen og bidra til at det blir etablert tilfredsstillende småbåthavn på Selnes og i Kvina. Det vil vi gjøre gjennom

- Bygging av nødvendig skjerming for aktuelle småbåter på de to stedene
- Utlegging av gjestebrygge i havna
- Opparbeiding av tilfredsstillende vei og parkeringsforhold

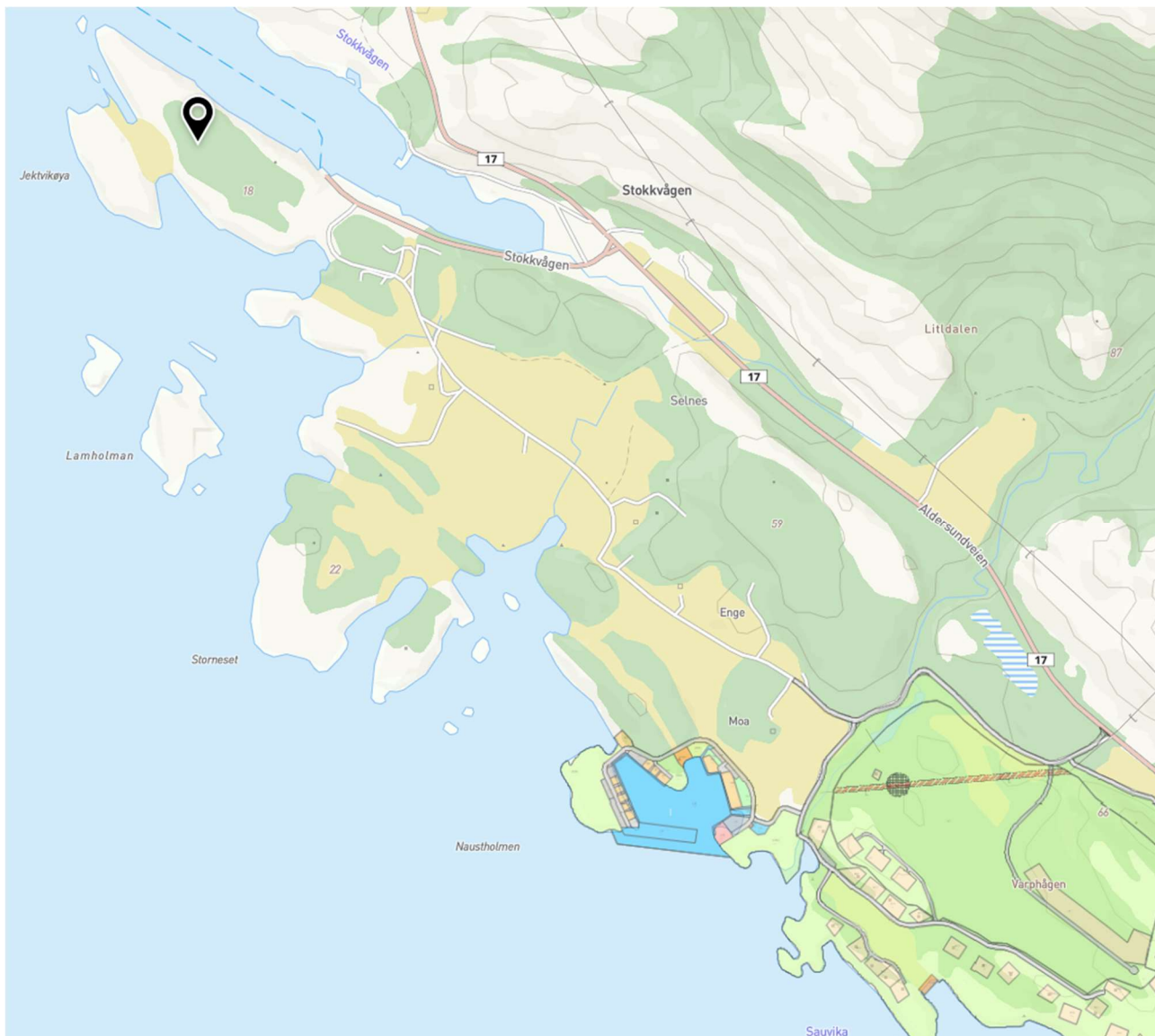
#### 7.3.8 Tiltak:

Etablering av havn på Selnes	2008 - 14	1.500.000,-	750.000,-	750.000,-
- bygging av molo				
- opparbeiding av parkering				
- anskaffelse og utlegging av flytebrygge				

Figur 12 Utdrag fra kommunens havneplan

#### 4.4.7 Reguleringsplaner

Nærmeste detaljreguleringsplan er Reguleringsplan Selnes havn og Varpen hytteområde. Hytteområdet er i stor grad realisert i tråd med plan. Realisering av Selnes havn er ikke planlagt i overskuelig fremtid.



Figur 13 Markøren viser Stokkvågødden. Reguleringsplan for Selnes havn (ikke realisert) og Varpen hytteområde vises i sørøst. Kilde Polarsirkelportalen

#### 4.4.8 Planinitiativ og oppstartsmøte

Det er utarbeidet et planinitiativ som dannet utgangspunkt for oppstartsmøte med Lurøy kommune. Oppstartsmøtet ble avholdt 08.09.2022.

I planinitiativet var område regulert til kulturmiljø utelatt fra planområdet. I planprogrammet og ved oppstartsvarsling er det valgt å inkludere dette området og videreføre formålet i detaljreguleringsplanen.

Mesteparten av reguleringsområdet har i kommunedelplan Stokkvågen arealformål «Framtidig næringsbebyggelse». Planlagte reguleringsformål er i samsvar med overordnet plan. I sør inkluderes et område som ønskes regulert til en nærings-/småbåthavn. Denne delen av planområdet har i gjeldende plan generelt arealformål Bruk og vern av sjøareal. I noen grad er området allerede brukt som en naturlig havn for mindre båter. Lurøy kommunes tilbakemelding på oppstartsmøtet er at en båthavn her ikke strider mot det generelle arealformålet i kommunedelplan Stokkvågen og ikke går ut av hoveddrammene i kommunedelplanen.

Følgende tema skal vurderes /utredes

- Landskap
- Naturmangfold
- Støy
- Trafikkforhold, adkomst til reguleringsområde, sikkerhet for myke trafikanter, parkering, veirettigheter
- Eksisterende og nytt infrastruktur (vann og avløp, strømforsyning)
- Forurensing
- Stabilitet i grunn (bunnundersøkelse)
- Bunnundersøkelse for miljøgifter
- Reindrift
- Konsekvenser for bygdesamfunn
- Risiko og sårbarhet, fare for flom

Det kan også komme andre utredningskrav fra offentlige myndigheter når oppstartsvarsel sendes ut.

## 5 Dagens situasjon og antatte problemstillinger

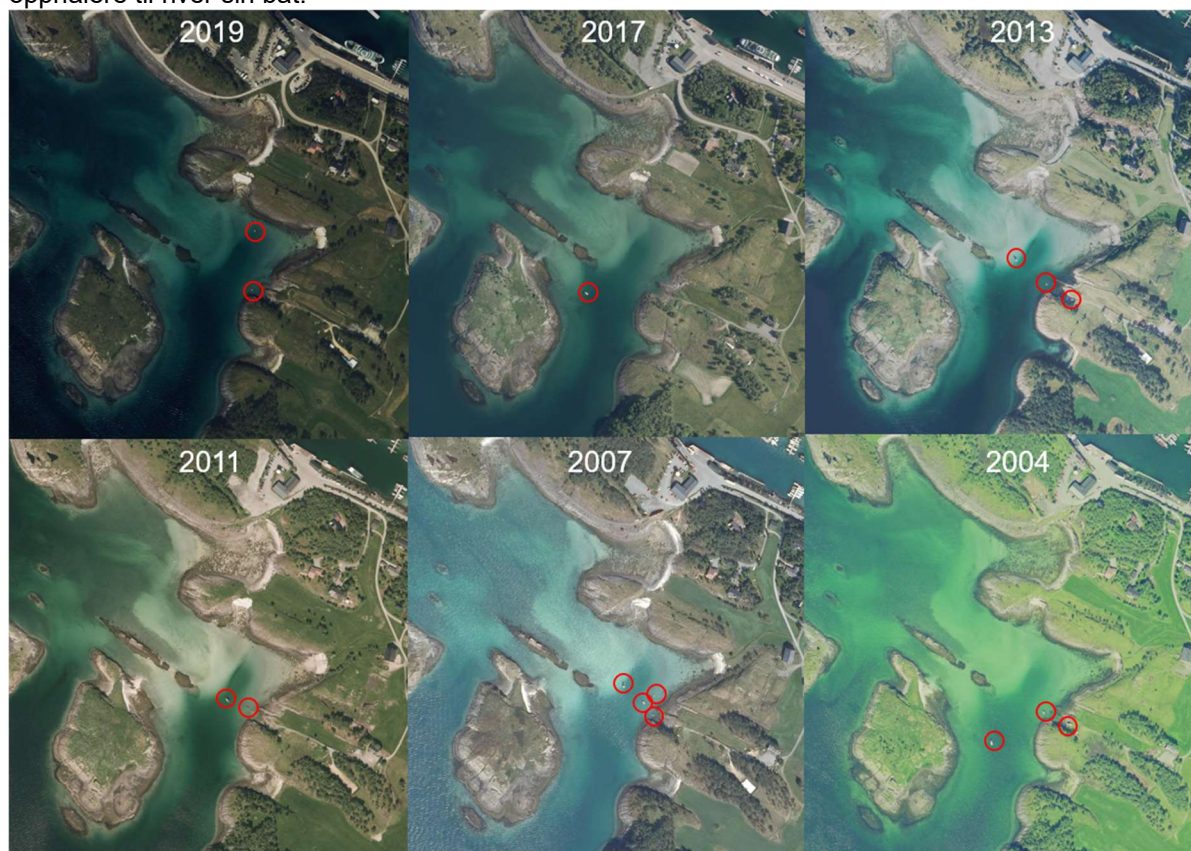
### 5.1 Beskrivelse av planområdet og omgivelsene

Stokkvågodden og Jektvikøya et naturområde som tidligere har vært benyttet til sauebeite. I dag er det sparsomt vegetert, det er moser på berg og områder med bjørketrær. Gjennom tomta går en anleggsvei utført av sprengstein med pukk og grus som dekke. Jektvika og nordlig bukt på Jektvikøya består delvis av sandstrand og berg, med noe tang og annen marin vegetasjon opp langs bergene. Mellom Jektvikøya og Stokkvågodden er det sandmasser. Topografien på odden er kupert med høyder opp mot kote 16-17.

Lamholmsundet, rett øst for planområdet, har i flere hundre år vært fast fortøyningsplass for en brorpart av båtene på Selnes. På grunn av sin naturlige skjerming mot sørvestlig og nordvestlig vindretning er det en naturlig havn. De siste fiskebåtene som var på Selnes, heriblant «Heimen» på over 50 fot, lå fortøyd i sundet om vinteren. Det har også vært havn for notskøyter og fraktskøyter. Om en går lengre tilbake i tid var det 11 hus og et handelssted ved fjærene og bergene ned mot sundet.

Det står store fortøyningsringer (statsringer) i fjellet på Lamholmen, Tøftodden og Stortjønnodden, etablert for anløp av større fartøy i sundet.

I dag er det flere faste fortøyninger på stedet som regelmessig er i bruk. Det er blant annet festet en grunnfarkjetting fra tømringen på Lamholmen til en stor stein mot Tøftodden, hvor det er påmontert 3 opphalere til hver sin båt.



Figur 14 Bruk av Lamholmsundet til fortøying av småbåter. Kilde Norge i bilder, bearbejdet av forslagsstiller.

Nord for planområdet ligger Grønsvika kystfort. Det er flere hytter og fritidshus i området rundt Grønsvik kystfort, men det er også hytter sør for planområdet, i Varpa.

Det er cirka 50 fastboende personer i Stokkvågen og på Selnes. På Selnes er det ett aktivt gårdsbruk med til sammen 32 storfe og ca. 15 sauer.

Området nord for Stokkvågen brukes mye til friluftsliv.

## 5.2 Samisk natur- og kulturgrunnlag

### 5.2.1 Dagens situasjon

Planområdet ligger innenfor Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt.

Det går flytteleier gjennom Stokkvågen fra nord, via Grønsvik, Stokkvågen og videre sørøstover på oversiden av fylkesveien. Høstvinterbeite dekker landområdet av planområdet.

Under 1. gangs høring av gjeldende kommunedelplan hadde Fylkesmannen innsigelse på grunn av konflikt med reindriftsinteresser. Kommunen, grunneieren og representanter fra Fylkesmannen samt reinbeitedistriktet hadde befarings i planområdet med hensikt å avklare nødvendige endringer i plan, slik at interesser for reindrift er sikret.



Figur 15 Flyttleier, transport og høstvinterbeite. Planområdet vist med sort stiplede strek. Kilde Nordlandsatlas.

I kommunedelplanen er det fastslått at reindrift er tema i konsekvensutredning.

### 5.2.2 Antatte problemstillinger

Planområdet er i konflikt med flyttleier og oppsamlingsområde slik disse er markert i reindriftskart. Dersom utbyggingen blir til hinder for bruk av flyttleier, vil det være i strid med reindriftslovens § 22. Utover dette vil utbygging av Stokkvågodden innebære et tap av potensielt beite.



## 5.3 Naturmangfold

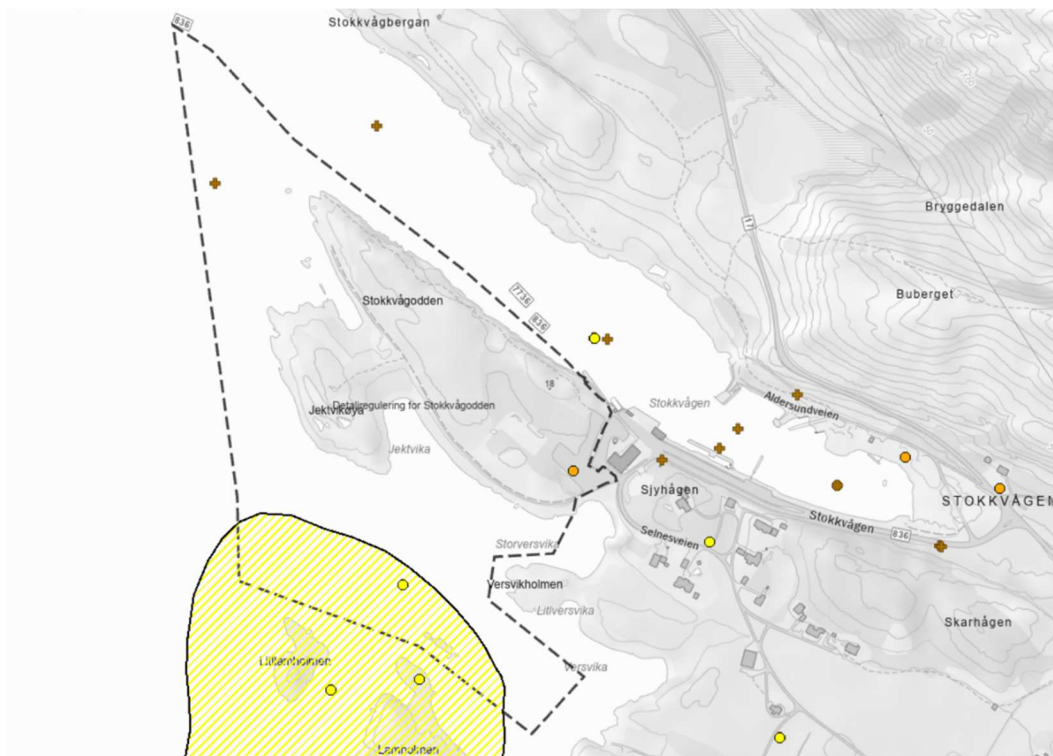
### 5.3.1 Dagens situasjon

Innenfor planområdet er det i naturbase registrert

- Arter av særlig stor forvaltningsinteresse (fiskemåke, ærfugl)
- Arter av stor forvaltningsinteresse (teist, fugl)
- Ansvarsarter (fjellrundbelg, karplante og skjærpipelerke, fugl).

Statsforvalteren skriver følgende i sin uttalelse til planprogrammet:

*Stokkvågenområdet og Lamholman er viktige biotoper for flere fuglearter av stor nasjonal forvaltningsinteresse. Det er registrert et rikt fugleliv med særlig mange truede arter. Mens Stokkvågen og sjøområdene utenfor i hovedsak fungerer som næringsområde, utgjør Lamholman hekkebiotop for bl.a. den nær truede fiskemåken. Teist, ærfugl, storskarv, sildemåke, tjeld, gjøk, storspove og makrellterne er også registrert som hekkende eller næringsøkende i Stokkvågenområdet og Lamholman.*



Figur 16 Arter av stor og særlig stor forvaltningsinteresse, ansvarsarter. Planområdet vist med sort stiplet strek. Kilde Nordlandsatlas.

I planbeskrivelsen for kommunedelplanen er naturverdier omtalt som følger:

Stokkvågenområdet og Lamholman er viktige biotoper for flere fuglearter av stor nasjonal forvaltningsinteresse. Mens Stokkvågen og sjøområdene utenfor i hovedsak fungerer som næringsområde, utgjør Lamholman hekkebiotop for den nær truede fiskemåken. Teist er også kjent hekkende i området Stokkvågenområdet og Lamholman.

Naturverdier er tema for konsekvensutredning. I tillegg skal planforslaget vurderes i henhold til naturmangfoldslovens §8-12. Det er relativt få større endringer i planforslaget. Den største endringen er at planen åpner for utfylling av næringsareal på begge sider av Stokkvågodden. Derfor er konsekvenser av planforslaget for naturverdier relativt små. Konsekvenser av næringsaktivitet til naturverdier vil vurderes mer detaljert under reguleringsrunden.

Det er ingen registreringer i naturbase akkurat der næringsareal ønskes utvidet. Imidlertid er det kartlagt noen typiske og til dels kravfulle engarter i området som har formål eksisterende næringsareal i både gjeldende plan og planforslag kommunedelplan Stokkvågen. Lokaliteten får verdien lokalt viktig – C.

Fiskeridirektoratet uttaler at det ikke er kartlagt forekomster av marine naturtyper i umiddelbar nærhet.

### 5.3.2 Antatte problemstillinger

Planen innebærer et arealbeslag, med potensielt tap av naturmangfold på land og i sjø. Både den fysiske endringen av terrenget med utfylling i sjø, etablering av havn, og annen planlagt aktivitet i området kan påvirke vannmiljø og naturmangfold.

Statsforvalteren mener at utbyggingsformål (inkl. molo og småbåthavn) ikke kan planlegges nærmere Lamholman enn det som er angitt som næringsformål i kommunedelplanen. Dette begrunnes med viktigheten av å ta vare på hekke- og næringsområdene for fuglearter på Lamholman. Statsforvalteren varslar allerede nå at utvidelse av utbyggingsformål som strider med kommunedelplanen, og som kan ha negative virkninger på viktige naturverdier, kan føre til innsigelse i høringsfasen.

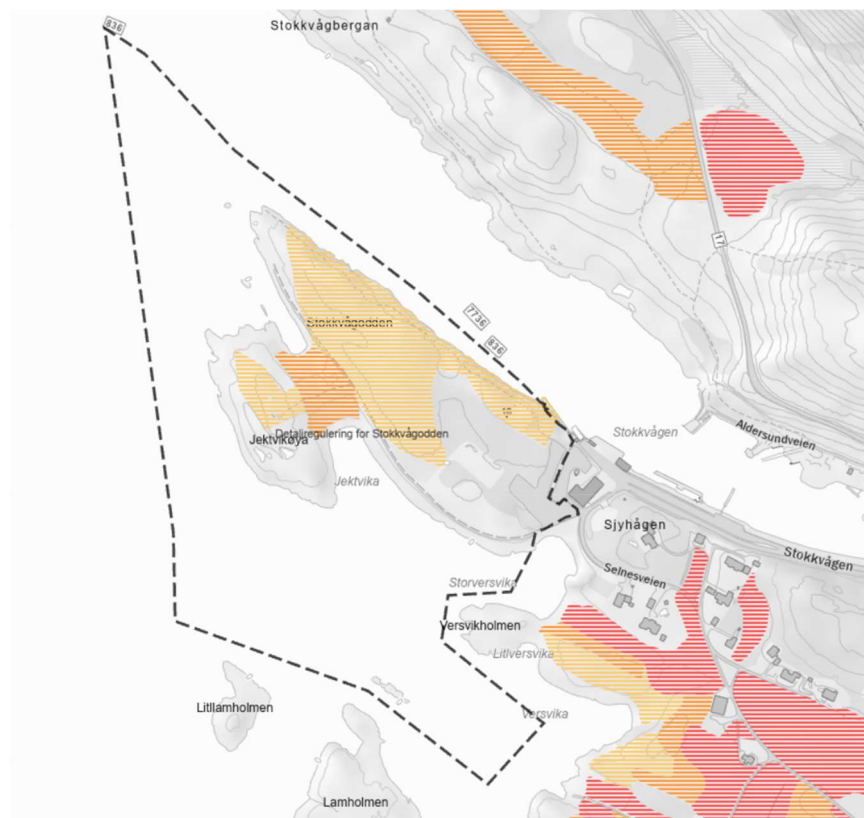
## 5.4 Jord- og skogbruksinteresser, fiskeriressurser

### 5.4.1 Dagens situasjon

Det er ikke registrert kystnære fiskeriområder i tilknytning til planområdet. Fiskeridirektoratet opplyser at de ikke har kartlagt bruksområder for fiskeriene i umiddelbar nærhet av tiltaksområdet. De nærmeste kartlagte områdene er omtrent to kilometer unna.

Det er ikke drivverdig skog på Stokkvågodden.

NIBIO har verdisatt et beiteområde på Stokkvågodden med noe og middels verdi. Odde har ikke vært brukt til beite siden rundt 2011-2012. Etter dette ble Selnesveien ombygd, slik at atkomsten til området ble vanskeligere for beiteformål. I forbindelse med ferjekøutbygging i 2013-2014 ble det lagt en steinfylling ut på



Figur 17 Noe og middels verdi av jordbruksareal. Planområdet vist med sort stiplet strek. Kilde Nordlandsatlas.

ødden, utformet som en kjørevei, noe som ytterligere reduserte området egnethet for beiting.

#### 5.4.2 Antatte problemstillinger

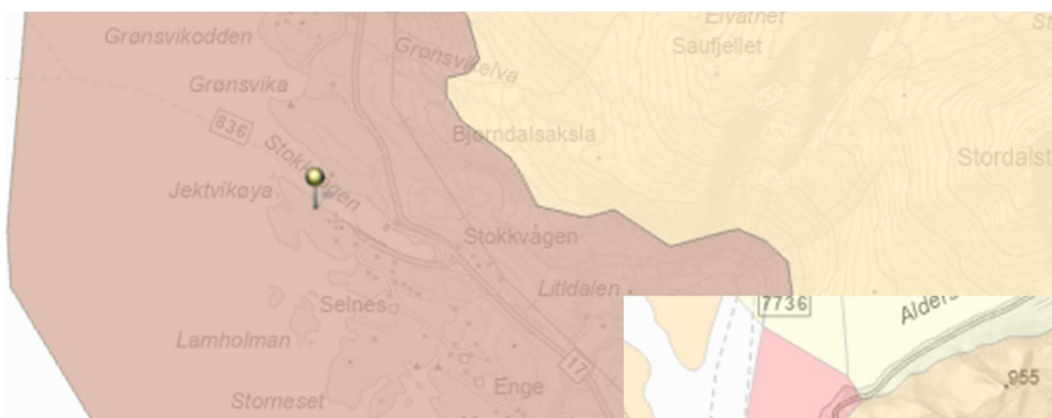
Det vurderes at området ikke har naturressurser som kommer i konflikt med planlagt utvikling. Temaet er ivaretatt gjennom overordnet plan.

### 5.5 Landskap og estetikk

#### 5.5.1 Dagens situasjon

I fylkeskommunens prosjekt «Landskapskartlegging i Nordland», ligger planområdet innenfor landskapsområdet Selnes. Selnes er klassifisert som et fjordlandskap med sjeldent god og typisk utforming av landskapstypen, og er gitt verdien 5 på en skala 1-5, der 5 er høyest. Det tilsier at landskapstypen er av nasjonal betydning. I planbeskrivelsen til kommunedelplanen er landskap omtalt som følger:

Landskap er tema i konsekvensutredningen. Det er relativt få større endringer i planforslaget. Den største endringen er at planen åpner for utfylling av næringsareal på begge sider av Stokkvågødden. Ellers, åpner planen for lite ny bebyggelse. Derfor er konsekvenser av planforslaget for landskap relativt små.



Figur 19 Fjordlandskap NIN. Kilde Nordlandsatlas.

- Typiske og sjeldne landskap ...
- 1 - Utforming der inngrep i stor grad reduserer landskapstypens særpreget
- 2 - Vanlig utforming av landskapstypen i lokal sammenheng
- 3 - Vanlig utforming av landskapstypen, sjelden i regional sammenheng
- 4 - God og typisk utforming av landskapstypen, sjelden i regional sammenheng
- 5 - Sjeldent god og typisk utforming av landskapstypen, nasjonal betydning



Figur 18 Sjeldent god og typisk utforming av landskapstype, nasjonal betydning. Kilde Nordlandsatlas.

#### 5.5.2 Antatte problemstillinger

Planen innebærer at det både sprenkes ut på land og fylles ut i sjø. Transformasjon av området fra et naturområde til et industriområde vil være synlig fra sjøen og fra friluftsområdene ved Grønsvika og

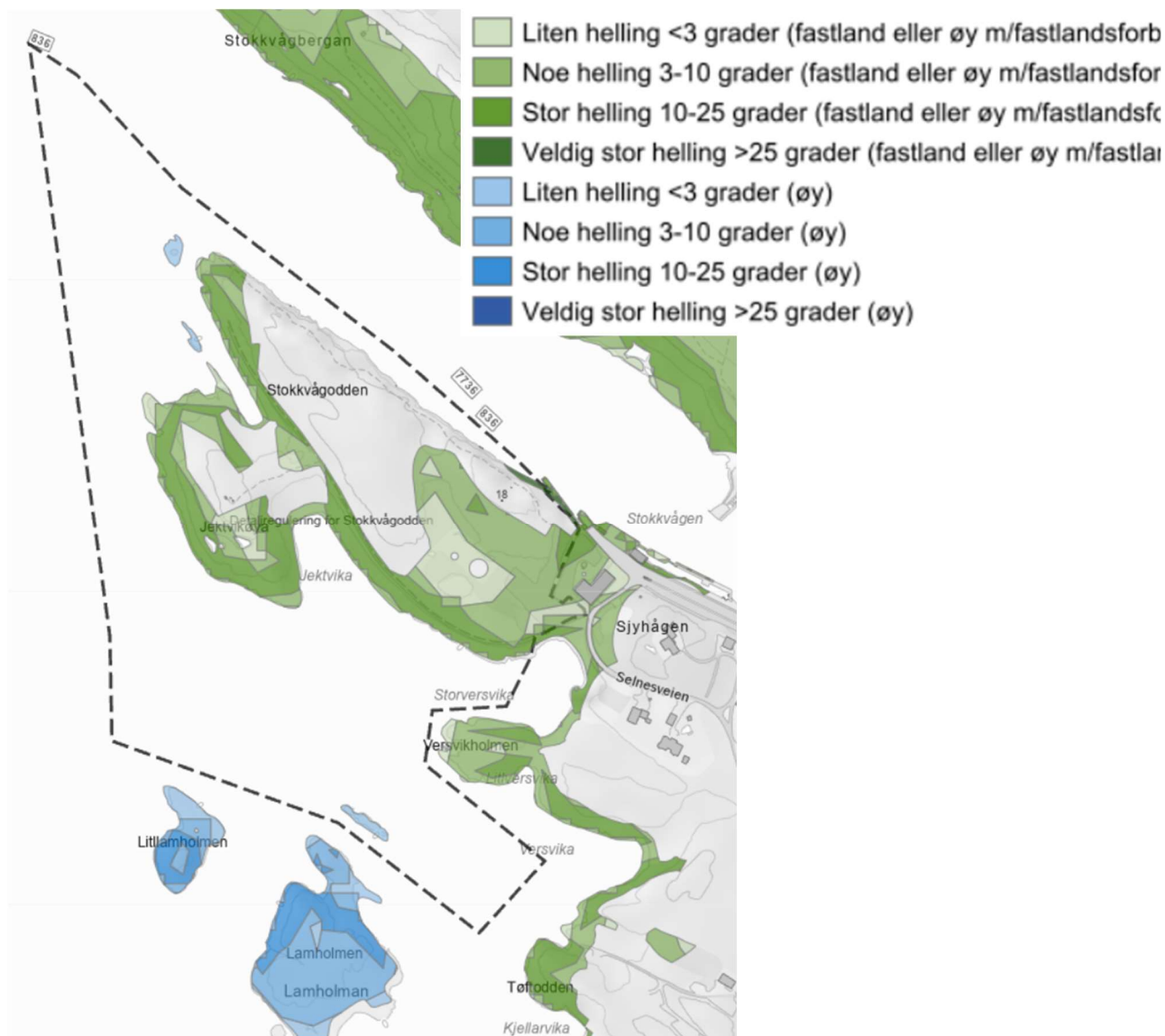
Bryggedalen. Fylkesvei 17 er en nasjonal turistvei som delvis vil ha utsyn mot planområdet og som kan bli berørt av planlagt utvikling.

## 5.6 Nærmiljø og friluftsliv, folkehelse, barn og unge

### 5.6.1 Dagens situasjon

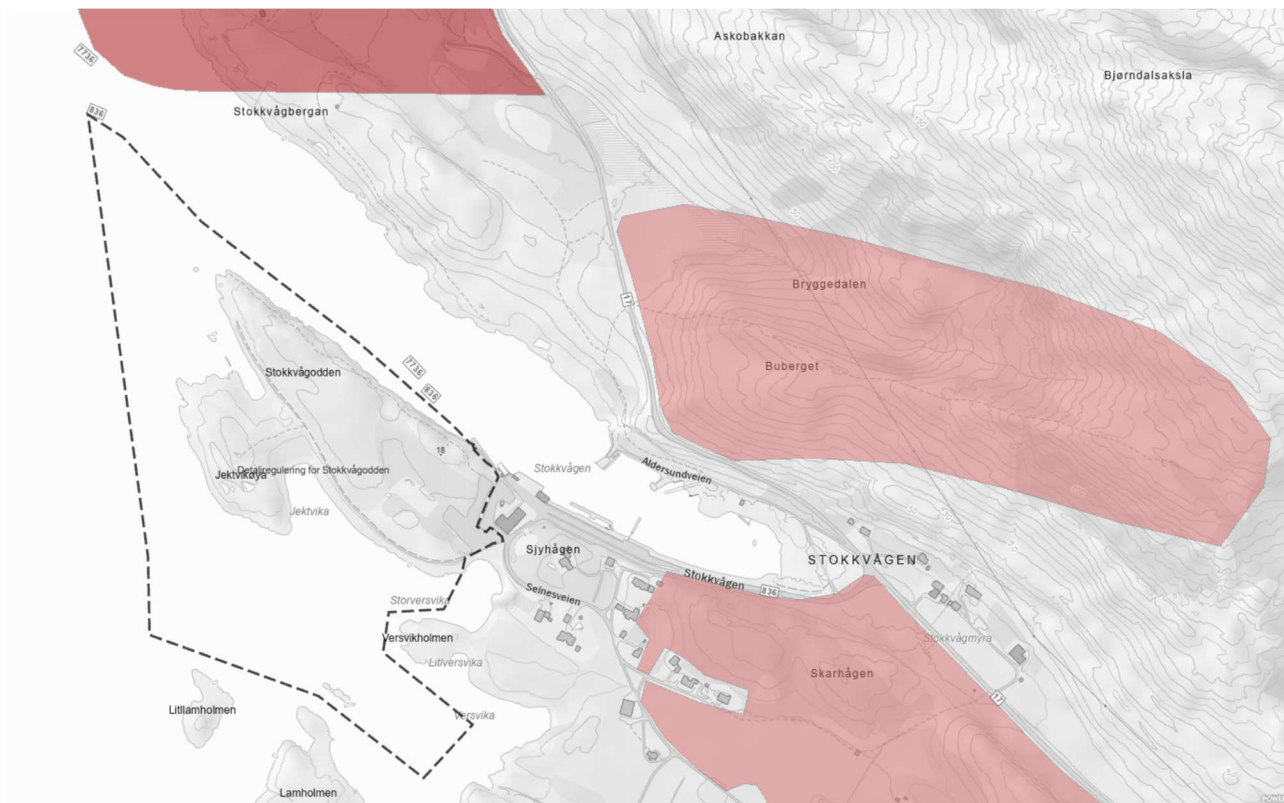
Odden brukes sporadisk til friluftsliv i sommerhalvåret, når værforholdene er gode. Også lokalbefolkningen og ventende i fergekø bruker anleggsveien langs odden til turgåing. Det går en sti langs nordre sjøkant, som passerer de to regulerte kulturminnene. Det går også en sti til toppen av Jektvikøya. Stokkvågodden er ikke et område som benyttes som spesifikt turmål eller utfluktsmål.

Planområdet ligger innenfor 100-metersbeltet i strandsonen.



Figur 20 Strandsone. Planområdet er vist med sort stiplede strek. Kilde Nordlandsatlas.

Området ved Grønsvik fort er registrert som et svært viktig friluftsområde, og området ved Bryggedalen og på Selnes er viktige friluftsområder for nærturer.



Figur 21 Svært viktig og viktige friluftsområder i nærheten. Planområdet vist med sort stiplet strek. Kilde Nordlandsatlas.

### 5.6.2 Antatte problemstillinger

Ved transformasjon av Stokkvågodden til et næringsområde med dypvannskai vil strandsonen bygges ned og det berørte området vil ikke være tilgjengelig for friluftsliv. Dersom det etableres en småbåthavn med slip vil denne kunne tilrettelegges for friluftsliv på sjøen.

## 5.7 Kulturminner og kulturmiljø

### 5.7.1 Dagens situasjon

Det er registrert et gravfelt med tre gravhauger (kulturminneID 28663) samt en gravhaug (kulturminneID 48223) i planområdet på Stokkvågødden. Gravhaugene er fra jernalderen og dermed fredet etter kulturminneloven.



Figur 22 Kulturminner og kulturmiljø. Planområdet vist med sort stiplet strek. Kilde Nordlandsatlas.

Universitetsmuseet ved Norges arktiske universitet uttaler at eventuell forekomst av marine kulturminner er vurdert som mindre sannsynlig. Sjøarealet ved Stokkvågen er heller ikke kjent for eldre maritim aktivitet.

### 5.7.2 Antatte problemstillinger

Dersom dypvanskai skal opparbeides langs kulturminnet ytterst mot odden vil dette berøres av planen, og planen kan innebære at kulturminnet går tapt. Det må i så fall søkes frigitt gjennom planen. Kulturminnet

som er lokalisert nærmere ferjeleiet vil ikke berøres direkte, men tiltakene som planen skal tilrettelegge for kan ha betydning for opplevelsen av kulturminnene, og de omgivelser som lå til grunn for å plassere gravhaugene her.

Planen kan ikke egengodkjennes før forholdet til automatisk fredete kulturminner er avklart.

## 5.8 Forurensning

### 5.8.1 Dagens situasjon

Dagens aktivitet i Stokkvågen med fergeleie, hurtigbåtanløp, annen båttrafikk og næringsvirksomhet innebærer at sjø og sjøbunn i Stokkvågen kan være utsatt for forurensning fra dagens aktiviteter i sjø. Deler av landområdet i planen kan være eksponert for begrenset forurensning fra kjøretøy i dag.

Planområdet omfatter en kystvannforekomst (0362020202-C Sjona-ytre) som har god miljøtilstand, men dårlig kjemisk tilstand. Målet for vannforekomsten er god kjemisk tilstand innen 2027.

### 5.8.2 Antatte problemstillinger

Vi har ikke oversikt i dag om hvilke fremtidige aktiviteter som kan innebære forurensning i driftsfasen. Industriaktiviteter skal forholde seg til forurensningsloven og må dokumentere at gjeldende krav overholdes. Det antas at økt skipstrafikk kan medføre noe økt luftforurensning og støy.

Drift av småbåthavn kan innebære fare for forurensning fra båtvedlikehold.

Boligbebyggelse i omgivelsene kan bli utsatt for støy fra anleggsaktivitet, drift og trafikk.

Anleggsfasen antas å generere støy og støv når området skal sprenges ned og masser skal fylles ut i sjø. Sprengningsarbeider innebærer en fare for spredning av mikroplast. Mudring og utfylling i sjø krever tillatelse etter forurensningsloven, og det vil stilles krav til gjennomføringen av utfylling for å redusere partikkelspredning og forurensning i sjø.

Av vannforskriftens § 4 fremgår at det ikke er tillatt å forringe miljøtilstanden i vannforekomstene, og dersom tilstanden er dårligere enn god tilstand skal det gjøres tiltak for å forbedre tilstanden.

## 5.9 Trafikksituasjon

### 5.9.1 Dagens situasjon

Stokkvågen er et viktig transport-knutepunkt. Hurtigbåt og fergeforbindelse går fra Stokkvågen til Onøy, Sleneset, Lovund, Træna og Sandnessjøen. Per i dag trafikkeres Stokkvågen med 3 ferger og 2 hurtigbåter, der en av fergene har nattligge i Stokkvågen. Videre anløper den lastførende kystgodsruten havneområdet i Stokkvågen.

Nordland fylkeskommune påpeker



Figur 23 Stokkvågen havn med 3 ferger og lastebåt. Kilde forslagsstiller

at Stokkvågen flere ganger om dagen har samtidighet mellom ferge og hurtigbåt. På det meste er det 2 hurtigbåter og en ferge på tur inn eller ut av havnen, i tillegg til fergen som har landligge.

Hovedled Alsfjorden-Rødøyfjorden passerer Stokkvågen, og flere biler ligger i området øst og vest for Stokkvågen.

Fylkesvei 836 leder fra Stokkvågen fergeleie til fylkesvei 17, med en avstand på cirka 600 m.

Nordland fylkeskommune opplyser om at det i Stokkvågen er fartsgrense 40 km/t og årsdøgntrafikk ca. 200 kjøretøy, derav 10 % tunge kjøretøy ifølge [www.vegkart.no](http://www.vegkart.no).

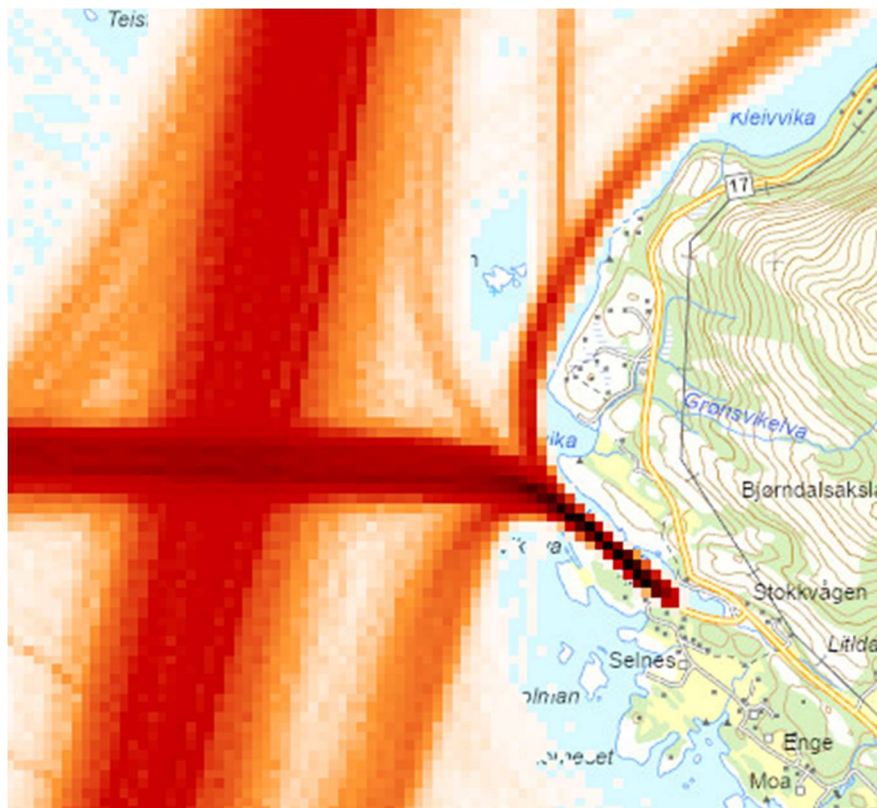
Fergene transporterer om lag 50 000 motorvogner årlig over Stokkvågen. Fergene og hurtigbåtene har busskorrespondanse østover mot Mo i Rana og nord mot Kilboghavn og Tonnes. Stokkvågen Ekspedisjon håndterer daglig stykkgoods over havna.

Planområdet har adkomst fra den kommunale veien Selnesveien, cirka 50 m etter kryss med fylkesvei 836 ved fergeleiet.

I 2015 ble tidligere adkomstvei til Selnes lagt om til dagens trase, som følge av at oppstillingsplassen for fergeleiet ble utvidet. Krysset mellom fylkesveien og nåværende Selnesveien var tidligere adkomstvei til kafé, ekspedisjonens lagerbygninger og utendørs lagringsareal samt Statens vegvesen sin parkeringsplass. Kryss og vegtrase ble dimensjonert av Statens vegvesen i 2013. På dette tidspunktet var Stokkvågodden regulert til industri, offentlig bebyggelse, boliger og forretninger i overordnet plan.

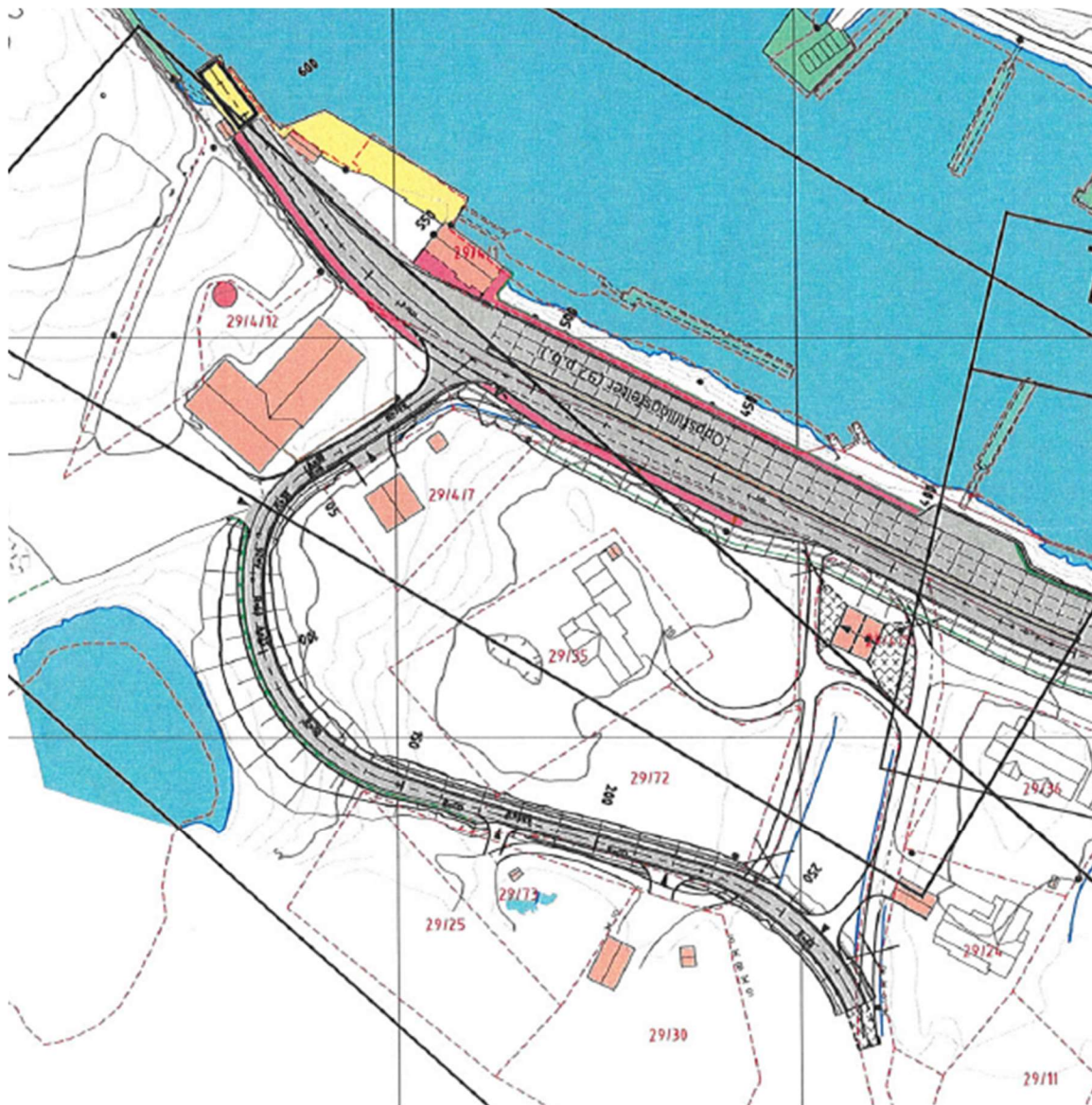
Avkjørsel til næringsområdet er vist på anbudstegningen, se Figur 25. Adkomsten er etablert.

Naboer uttaler at innkjøringen er smal og at det kan oppstå farlige situasjoner når fergene kommer og går.



Figur 24 All skipstrafikk 2016 (skip over 15 m) Kilde Kystinfo.no





Figur 25 Utklipp fra konkurransegrunnlag for utvidelse av fergeleie og ny trase for Selnesveien. Statens vegvesen 2013.

### 5.9.2 Antatte problemstillinger

Aktiviteten som planlegges i planområdet innebærer økt trafikk både i sjø og på land sammenlignet med dagens situasjon. Vi forutsetter at krysset som ble dimensjonert til ny trase for Selnesveien tok høyde for fremtidig virksomhet på Stokkvåggodden, slik det var regulert i kommunedelplanen som gjaldt på dette tidspunktet.

Nordland fylkeskommune påpeker utfordringer når det gjelder mobilitet til sjøs, og hevder at en utbygging av Stokkvåggodden kan medføre en reduksjon i regulariteten til fylkeskommunalt kollektivtilbud fordi etablering av dypvannskai kan redusere seilingsbredden i sundet.



Figur 26 Illustrasjon av innfart til dagens bilferje med et objekt på over 150 m lengde og 30 m bredde liggende langs Stokkvåggodden. Kilde: forslagsstiller.

Dersom etablering av industriområdet genererer mer trafikk enn det som lå til grunn for tidligere planer for utbygging på Stokkvåggodden, kan det påvirke trafikkavvikling i kryss og på tilknytningsvei mot kystriksveien. Trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper må ivaretas.

## 5.10 Bærekraft, lokal- og regional utvikling

### 5.10.1 Dagens situasjon

I lokalsamfunnet er det synkende befolkningstall og høy gjennomsnittsalder. De virksomhetene som sysselsetter flest personer er Nova Sea Aquaservice som har 3 fast lokaliserte ansatte, i tillegg til ansatte som benytter fasilitetene som base for arbeid på oppdrettsanlegg i området, og Stokkvågen Ekspedisjon med 3 ansatte. I tillegg er det ett aktivt gårdsbruk med 1,5 årsverk.

### 5.10.2 Antatte problemstillinger

Planens hensikt er å skape større aktivitet og dermed generere arbeidsplasser. Planen legger til rette for et arealbeslag og naturinngrep som må veies opp mot bærekraftig utvikling i lokalsamfunnet.

## 5.11 Teknisk infrastruktur

### 5.11.1 Dagens situasjon

Det er begrenset infrastruktur til området i dag. Det er lagt en strømkabel til eiendom 29/100 innenfor planområdet.

Lurøy kommune planlegger å utbedre Selnes vannverk, for blant annet å ivareta industriutvikling.



Figur 27 Distribusjonsnett 22 kV passerer Stokkvågen. Kilde NVE Atlas.

### 5.11.2 Antatte problemstillinger

Det kan være utfordringer knyttet til kapasiteten på eksisterende vannforsyning og tilgjengelig effekt på lokalt distribusjonsnett.

## 5.12 Risiko og sårbarhet

### 5.12.1 Dagens situasjon

Stokkvåggodden består i hovedsak av berg. I sjøen er det foretatt grunnundersøkelser for å kartlegge dybde til fjell og løsmassenes beskaffenhet. Det er ingen aktsomhetsområder for skred i planområdet. Hele området er under marin grense med potensiell kvikkleire i løsmasseområder.

### 5.12.2 Antatte problemstillinger

Planen vil innebære at det tillates anleggsarbeider med sprengning og masseforflytning, noe som kan innebære risiko i anleggsfasen.

Figur 28 Aktsomhet stormflo, 200-års gjentaksintervall, ingen aktsomhetsområder for skred. Kilde Nordlandsatlas.



Etablering av kai og nivå på industriområder kan være utsatt for bølgepåvirkning, havnivåstigning og stormflo.

Uønskede hendelser som følge av transport, industrivirksomhet, brann eller svikt i kraft- eller vannforsyning kan være aktuelt i forbindelse med planlagt aktivitet i planområdet.

Dypvannskai innebærer økt sjøtrafikk og potensiell fare for bølgepåvirkning og kollisjonsrisiko.

Planen må ta høyde for klimaendringer.

## 6 Forslag til utredningsprogram

### 6.1 Bakgrunn og metode

Forskrift om konsekvensutredninger §21 angir at konsekvensutredningen skal vurdere vesentlige virkninger for miljø og samfunn for en rekke ulike temaer. I forskriftens §17 er det uttalt at «Utredninger og feltundersøkelser skal følge anerkjent metodikk og utføres av personer med relevant faglig kompetanse».

I dette kapitlet gjennomgås de temaer som er ansett som relevante for konsekvensutredning av planen. En oversikt over hvordan disse temaene forholder seg til KU-forskriftens §21 er vist i vedlegg. Konsekvensutredningen skal inneholde en sammenstilling av konsekvenser av planen sammenlignet med 0-alternativet.

Forholdet til overordnede planer og retningslinjer skal vurderes. Det skal utredes i hvilken grad planen er i samsvar eller motstrid med målsetninger presentert i overordnede planer og regelverk. Aktuelle planer, regelverk og retningslinjer er listet opp i kapittel 4.

Konsekvensutredningen skal inneholde en beskrivelse av den nåværende miljøtilstanden. Tre begreper står sentralt i konsekvensutredningen:

**Verdi:** Med verdi menes en vurdering av hvor stor betydning et område har for et fagtema.

**Påvirkning:** Med påvirkning menes en vurdering av hvordan det samme området påvirkes som følge av et definert tiltak.

**Konsekvens:** Konsekvensen er en vurdering av om et definert tiltak vil medføre bedring eller forringelse i et område.

Konsekvensutredningen skal inneholde en beskrivelse av de metodene som er brukt for å kartlegge virkningene for miljø og samfunn. Miljødirektoratets veileder skal benyttes der den er relevant. Der denne ikke er dekkende vil metodikk i Statens vegvesen håndbok V712 Konsekvensanalyser benyttes.

Utredningsområdet består av planområdet og de områder som blir påvirket av planen. Det vil variere fra utredningstema til utredningstema hvilke områder utenfor planområdet som blir påvirket av tiltaket.

Utredninger skal være beslutningsrelevant.

### 6.2 Reindrift

Konsekvensene av planlagt arealbruk for reindriftsnæringa skal utredes.

Temaet omfatter kartlegging av områdets verdier for reindriftsnæringa og konsekvensene av tiltaket for disse verdiene. Der hvor reindriftsinteresser blir berørt, skal de samlede virkningene av allerede gjennomførte vedtatte eller godkjente planer og tiltak innenfor det aktuelle reinbeitedistriktet vurderes. Dette innebærer å synliggjøre virkningen i influensområdet og hvordan framtidig aktivitet vil påvirke reinen også utenfor planområdet.

Med avbøtende tiltak kan påvirkning og dermed konsekvensene for reindrift reduseres, og vurdering av avbøtende tiltak skal være en del av konsekvensutredningen.

Konklusjoner fra rådende forskning på området blir sammenstilt med informasjon om den praktiske reindrifta i Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt. Informasjon om reinbeitedistriktet blir innhentet gjennom samtaler med distriktet, fra distriktsplanen, ressursregnskap og reindriftas arealbrukskart. Det blir også

innhentet informasjon fra Statsforvalterens reindriftsforvaltning. Det er krav til reindriftsfaglig kompetanse for utredningen.

### 6.3 Naturmangfold

Konsekvensutredningen for naturmangfold gjennomføres i henhold til metoden i Miljødirektoratets veileder M-1941 om konsekvensutredninger for klima og miljø.

Temaet naturmangfold er knyttet til terrestriske (landjorda), limniske (ferskvann) og marine (brakkvann og saltvann) systemer, inkludert livsbetingelser knyttet til disse. Naturmangfold defineres i henhold til naturmangfoldloven som biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold som ikke i det alt vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning.

Konsekvensutredningen skal danne et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag, angi avbøtende tiltak, samt si noe om den samlede belastning på naturmangfoldet. Tiltaket skal vurderes opp mot naturmangfoldloven §§8-12.

### 6.4 Vannmiljø

Konsekvensutredningen for vannmiljø gjennomføres i henhold til metoden i Miljødirektoratets veileder M-1941 om konsekvensutredninger for klima og miljø.

Konsekvensutredningen skal danne et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag, angi avbøtende tiltak, si noe om den samlede belastning på vannforekomstens økologiske og kjemiske tilstand, samt om tiltaket kan innebære at miljømål for vannforekomsten ikke kan nås. Tiltaket skal vurderes opp vannforskriftens §12.

### 6.5 Landskap

Temaet omfatter kartlegging av visuelle og estetiske verdier i landskapet og konsekvensene av tiltaket for disse verdiene. Det skal utarbeides en landskapsanalyse av eksisterende situasjon som viser vesentlige landskapselementer og sammenhenger. Landskapsverdier som bør ivaretas i reguleringsplanen skal kartlegges. Det skal gjøres vurderinger av synlighet/fjernvirkning av terrengendringer og planlagt bruk. Utredningen skal omfatte skisser og illustrasjoner for å vise nær- og fjernvirkninger av de planlagte tiltakene.

Tiltakets konsekvenser for landskapet skal vurderes ved å sammenholde verdi og påvirkningsgrad.

Aktuelle avbøtende tiltak skal beskrives. Det kan være aktuelt å sette bestemmelser for bygningers plassering, høyde og estetiske utforming for å minimere negative landskapsvirkninger.

### 6.6 Tema som skal vurderes i planarbeidet, men ikke konsekvensutredes

#### 6.6.1 Transport/trafikk

Ny plan forventes å generere økt trafikk på land og i sjø. Det skal gjennomføres en trafikkanalyse for land- og sjøtransport. Kryss mot Selnesveien må dimensjoneres etter forventet trafikkmengde og kjøretøy. Kapasitet og utforming av eksisterende kryss mellom Selnesveien og fylkesveien skal vurderes.

Dersom det vurderes at planen kan få negative konsekvenser for regularitet i kollektivtransport gjennom Stokkvågen skal det foreslås tiltak som sikrer rutegående trafikk. Virkningen av planlagt aktivitet på sjøtrafikk i hovedled Alsfjorden-Rødøyfjorden skal vurderes.

Trafikkanalysen skal omfatte en trafiksikkerhetsvurdering og forslag til tiltak dersom det avdekkes behov for dette. Vurdering av trafiksikkerhet inngår i risiko- og sårbarhetsanalysen.

### **6.6.2 Grunnforhold**

Det er utført grunnundersøkelser som underlag for å vurdere områdestabilitet og lokal stabilitet ved utfylling. Temaet er relevant for risiko- og sårbarhetsanalysen.

### **6.6.3 Overvannshåndtering**

Overvannshåndtering må prosjekteres på overordnet nivå, det vil si at man må ha en plan for hvordan takvann og vann fra asfalterte flater skal overføres til sjøen, og om det er behov for å rense noe av dette. Dette vil være avhengig av hva slags type virksomhet det skal være på kaia og hvor sårbart det marine naturmiljøet er. Der overvann skal gå i ledningsnett må dette dimensjoneres slik at det ikke blir problemer med kapasitet. For øvrig må man ha kontroll på at terrenget tilpasses dersom man skal la overvannet gå til terreng og deretter rett ut i sjøen. NVE anbefaler å bruke tretrinnsstrategien; 1) Fange opp og infiltrere, 2) Forsinke og fordrøye og 3) Sikre trygge flomveier. Temaet er relevant for risiko- og sårbarhetsanalysen.

### **6.6.4 Forurensning**

Aktuell forurensning fra ny aktivitet i planområdet kan være utslipp til luft (støy, støv, avgasser), til grunn (olje, kjemikalier) og til vann (fra båter og fra avrenning). Det kan ikke gjøres noen detaljert utredning av utslipp før man vet hva som blir etablert på området, men man kan kartlegge dagens situasjon og si noe om tålegrenser for ulike typer forurensning. Virkninger må vurderes for hele influensområdet som kan bli påvirket av forurensning. Temaet er relevant for risiko- og sårbarhetsanalysen.

Forurensning fra anleggsfasen, det vil si nedspregning, utfylling og mudring i sjø omtales som eget tema. Det er krav om sedimentkartlegging for å avdekke forurensningssituasjonen og beskrive hvordan utfylling skal gjennomføres for å hindre spredning av forurensning i sjø.

Det skal vurderes om det er behov for støyanalyse for trafikkstøy.

Det skal vurderes avbøtende tiltak for å begrense støy og forurensning både i anleggs- og driftsfasen.

### **6.6.5 Teknisk infrastruktur**

Planen må redegjøre for behov for teknisk infrastruktur, deriblant dimensjoner og tilknytning for vann og avløp og kraftforsyning.

### **6.6.6 Kulturmiljø**

Kulturminnene i planområdet skal kartlegges av kulturminnemyndigheten, som også skal vurdere om planen vil berøre andre automatisk fredete kulturminner.

Båndlagt kulturminne ved fergeleiet skal videreføres i detaljreguleringsplanen. Det vil vurderes hvordan gjennomføring av planen vil påvirke opplevelsen av kulturminnet. Kulturminner er ikke omtalt i planbeskrivelsen for kommunedelplanen, men planen har bestemmelser som skal ivareta kulturminnene.

Det er aktuelt å søke frigivelse av kulturminnet nærmest Stokkvågoddan. Dette vil skje gjennom hensynssone i plankart og bestemmelser, samt at det skal framgå klart av planbeskrivelsen at det fredete kulturminnet søkes frigitt gjennom planen. Dersom kulturminnet ikke skal søkes frigitt må det reguleres inn en buffersone (hensynssone H570) omkring kulturminnet. Det må da vurderes om dette er forenlig med fortsatt bevaring av kulturminnet.

### **6.6.7 Naturressurser**

Planarbeidet må redegjøre for hvordan naturressurser i og utenfor planområdet berøres av planen. Planen berører potensielt beiteareal.

### **6.6.8 Folkehelse, friluftsliv, barn og unge**

Planområdet ligger i tilknytning til et utbygd havneområde og innebærer tiltak i strandsonen. Virkningen på folkehelse, friluftsliv, barn og unge av å etablere industriområdet skal omtales i planbeskrivelsen. Trafikksikkerhet for myke trafikanter er omfattet av risiko- og sårbarhetsanalysen.

I planbeskrivelse for kommunedelplan er konsekvenser for barn og unges interesser vurdert som følger:

*Planen vil ikke ha større konsekvenser for barn og unges interesser.*

### **6.6.9 Turisme**

I planbeskrivelsen for kommunedelplan er konsekvenser for turisme vurdert som følger:

*Planendringer vil ha liten konsekvens for turisme. Konsekvenser av område NR1 for turisme vil vurderes under reguleringsarbeid.*

Planområdets beliggenhet ved fergekai og nært kystriksveien kan ha betydning for hvordan turister opplever Stokkvågenområdet. Dette skal omtales i planbeskrivelsen.

### **6.6.10 Tettstedsutvikling, arkitektonisk og estetisk utforming, synlighet, uttrykk og kvalitet**

I planbeskrivelsen for kommunedelplan er konsekvenser for dette tema vurdert som følger:

*Vurdering av estetisk utforming, uttrykk og kvalitet i næringsområde NR1 vil gjøres under reguleringsarbeid.*

Planbestemmelsene skal ivareta krav til utforming av område og bebyggelse.

Ringvirkninger av planen og planlagt aktivitet skal omtales i planbeskrivelsen. Det skal beskrives hvordan planen berører FNs bærekraftsmål.

### **6.6.11 Klimaendringer – klimatilpasninger**

Statsforvalteren ber om en konsekvensutredning av klimagassutslipp i henhold til Miljødirektoratets veileder. Hensikten med konsekvensutredning av klimagassutslipp er å vurdere utslipp forbundet med ulike lokaliseringalternativ. I denne planen er arealbruken avklart i overordnet plan og det er ingen andre utbyggingsalternativ. Miljødirektoratets sjekklister om økning av klimagassutslipp som følge av økt transport er likevel relevant å besvare i planbeskrivelsen.

I planarbeidet skal det vurderes virkemidler og tiltak for å redusere utslipp av klimagasser, i tillegg til å ivareta hensyn til endret klima. Fylkeskommunen skriver at det er viktig at Lurøy kommune planlegger for en havnivåstigning på 62 cm frem mot år 2090, jf. Kartverkets havnivåkart. Dette medfører at det som i dag anses som en 1000-års stormflo vil kunne bli en årlig hendelse i løpet av de kommende 70 årene.

Fylkeskommunen skriver videre at områder der det planlegges kai allerede i dag er utsatt for stormflo, og kan regnes som permanent oversvømt i 2090. Det er derfor viktig å ta høyde for havnivåstigning i planarbeidet.

Temaet er relevant for risiko- og sårbarhetsanalysen.



### 6.6.12 Massebalanse og utforming av fylling

I planarbeidet skal det gjennomføres en beregning av massebalanse for sprengning og utfylling. Krav til kotehøyde på utfyllt område, erosjonssikring av fylling og utfyllingsmåte skal omtales og innarbeides i planbestemmelsene. Det vurderes at unntaksbestemmelsen i § 3 i Lov om mineralforvaltning gjelder. «Loven gjelder likevel ikke uttak som hovedsakelig er en del av annen utnyttelse av grunnen».

### 6.6.13 Anleggsfase

Konsekvenser knyttet til anleggsfasen skal beskrives. Dette gjelder:

- Riggområder
- Støy og rystelser
- Støv
- Spredning av mikroplast
- Trafikk
- Sysselsetting i anleggsfasen

## 6.7 Risiko og sårbarhet

Det skal gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for planen for å identifisere uønskede hendelser. Analysen inkluderer hendelser på land og i sjø.

ROS-analysen utarbeides i tråd med kravene gitt i plan- og bygningsloven § 4-3 og veiledningsmateriale fra Direktoratet for Samfunnssikkerhet og beredskap (DSB). I ROS-analysen skal det vurderes hvorvidt den planlagte utviklingen av området vil medføre endret risiko for mennesker, miljø og/eller materielle verdier. Forhold knyttet til akutt forurensning inkludert farlig avfall, brann og eksplosjon inkluderes.

Basert på gjennomført ROS-analyse skal nødvendige tiltak vurderes for å ivareta samfunnssikkerheten.

Arbeidsmetodikken for ROS-analysen omfatter følgende trinn:

- Fareidentifikasjon - kartlegging av uønskede hendelser
- Identifikasjon av objekter, virksomheter eller aktiviteter som representerer en fare innenfor planavgrensningen eller dens nærhet
- Utarbeidelse av en liste over representative og beslutningsrelevante uønskede hendelser som underlegges en mer detaljert analyse
- Gjennomføring av analyse over sårbarhet og risiko
- Evaluering av risiko og identifikasjon av behov for risikoreduserende tiltak

Analysen vil ha behov for underlagsdokumentasjon om blant annet grunnforhold og trafikk tall. Analysen skal blant annet omhandle følgende tema:

Virkninger som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, bølgepåvirkning, stormflo, flom og skred. Bølgepåvirkning fra skipstrafikk, kollisjonsrisiko pga innsnevret farvann, risiko for sammenstøt med bygninger osv.

## 6.8 Oversikt over hvordan temaene i KU-forskriftens §21 er dekket

Tema angitt i KU-forskriften	Relevans for planen
Naturmangfold jamfør naturmangfoldloven	Planens konsekvenser for naturmangfold skal utredes. Planen innebærer tap av eksisterende naturområder, og det må i tillegg vurderes om planlagt aktivitet vil påvirke naturmangfold i influensområdet, som følge av utslipp til luft og vann.
Økosystemtjenester	Temaet er relevant i flere av de øvrige utredningene og vurderingene, som blant annet naturmangfold, vannmiljø, friluftsliv og landskap.
Nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål	Det skal vurderes hvordan planlagt tiltak påvirker mulighet for å nå fastsatte miljømål.
Kulturminner og kulturmiljø	Regulert kulturmiljø skal videreføres i planen. Regulert kulturminne vil bli berørt av planen og konsekvensene skal vurderes.
Friluftsliv	Det skal vurderes om registrerte friluftsområder i nærområdet berøres i form av redusert kvalitet på utsikt.
Landskap	Det skal vurderes hvordan endringer i terrenget i planområdet vil påvirke landskapsbildet. Nær- og fjernvirkning av planlagt aktivitet skal vurderes.
Forurensning	Forurensning av luft og vann som følge av anleggsarbeider skal vurderes, i tillegg til vurdering av forurensning fra planlagt aktivitet og økt trafikk. Forurensningsvirkning på relevante tema utredes under disse tema.
Vannmiljø jamfør vannforskriften	Planarbeidet skal utrede hvilken påvirkning planen vil ha på miljøtilstanden for berørt vannforekomst, og om det kan ha konsekvenser for oppnåelsen av miljømålene. Dersom planforslaget vil kunne påvirke måloppnåelsen må det gjøres en egen vurdering etter vannforskriftens § 12 om ny aktivitet eller nye inngrep.
Jordressurser (jordvern) og viktige mineralressurser	Planen berører ikke jordbruksareal, men vil innebære uttak av masser.
Samisk natur- og kulturgrunnlag	Planens konsekvenser for reindrift skal utredes.
Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger	Det skal redegjøres for transportbehov på vei og sjø for planlagt aktivitet, samt internttransport i anleggsperioden. Planlagt energiforbruk skal ligge til grunn for vurderingen av behov for ny nettstasjon på området.
Beredskap og ulykkesrisiko	Vurdering av beredskap og ulykkesrisiko inngår i risiko- og sårbarhetsanalysen som skal utarbeides til reguleringsplanen.
Virkninger som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo, flom og skred	Virkninger av klimaendringer inngår i risiko- og sårbarhetsanalysen som skal utarbeides til

	reguleringsplanen. Vurdering av grunnforhold, bølgepåvirkning og overvannshåndtering skal ta hensyn til klimaendringer.
Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen	Virkning av luftforurensning og støy i anleggsperioden, samt tap av landskapsverdier skal vurderes.
Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett	Temaet vurderes ikke som relevant for vurdering eller utredning.
Barn og unges oppvekstvilkår	Det skal vurderes om planområdet er i bruk av barn og unge i dag, og i så fall hvilke konsekvenser planen har for deres tilgang til friluftsområder og strandlinje. Forhold knyttet til transport vurderes i forbindelse med trafikkvurderinger. I kommunedelplanen er det vurdert at planen ikke vil ha større konsekvenser for barn og unges interesser.
Kriminalitetsforebygging	Temaet vurderes ikke som relevant for vurdering eller utredning.
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	Temaet skal vurderes i planarbeidet, og planbestemmelsene skal ivareta krav til utforming av område og bebyggelse.

## 7 Figurliste

Figur 1 Stokkvågen som landingspunkt for bilferjene Husøy, Lovund og Lurøy. ....	7
Figur 2 Skisptrafikk (AIS klasse A 2020) ytre og indre lei mot Stokkvågen, bearbeidet av Norconsult AS .....	8
Figur 3 Sjøbunnskart for Stokkvågødden, bearbeidet av Norconsult AS .....	8
Figur 4 – Viser Stokkvågøddens geografiske plassering og akvakulturlokaliteter i området ( <a href="https://portal.fiskeridir.no/portal/apps/webappviewer/index.html?id=87d862c458774397a8466b148e3dd147">https://portal.fiskeridir.no/portal/apps/webappviewer/index.html?id=87d862c458774397a8466b148e3dd147</a> ) .....	9
Figur 5 Forskrift om konsekvensutredninger Kapittel 4 .....	11
Figur 6 Planområde vist med rød stiplet strek. Kilde Polarsirkelportalen, bearbeidet av Norconsult AS.....	12
Figur 7 Utklipp fra Lurøy kommunes planstrategi 2017-2019 .....	22
Figur 8 Utdrag fra kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt 07.10.2015. ....	23
Figur 9 Planområdet vist med rød strek på kart med kommunedelplan for Stokkvågen .....	24
Figur 10 Utsnitt av kommunedelplan vedtatt i 1990 med forslag til plangrense vist med rød strek.. Kilde: GISLINE Webplan Lurøy kommune .....	26
Figur 11 Utsnitt fra kystsoneplan og kommunedelplan for Stokkvågen. Planområdet vist med sort stiplet linje. Kilde Nordlandsatlas .....	27
Figur 12 Utdrag fra kommunens havneplan .....	28
Figur 13 Markøren viser Stokkvågødden. Reguleringsplan for Selnes havn (ikke realisert) og Varpen hytteområde vises i sørøst. Kilde Polarsirkelportalen .....	29
Figur 14 Bruk av Lamholmsundet til fortøyning av småbåter. Kilde Norge i bilder, bearbeidet av forslagsstiller. .....	31
Figur 15 Flyttlei, transport og høstvinterbeite. Planområdet vist med sort stiplet strek. Kilde Nordlandsatlas.	32
Figur 16 Arter av stor og særlig stor forvaltningsinteresse, ansvarsarter. Planområdet vist med sort stiplet strek. Kilde Nordlandsatlas. ....	33
Figur 17 Noe og middels verdi av jordbruksareal. Planområdet vist med sort stiplet strek. Kilde Nordlandsatlas. ....	34
Figur 18 Sjeldent god og typisk utforming av landskapstype, nasjonal betydning. Kilde Nordlandsatlas.....	35
Figur 19 Fjordlandskap NIN. Kilde Nordlandsatlas. ....	35
Figur 20 Strandsone. Planområdet er vist med sort stiplet strek. Kilde Nordlandsatlas. ....	36
Figur 21 Svært viktig og viktige friluftsområder i nærheten. Planområdet vist med sort stiplet strek. Kilde Nordlandsatlas. ....	37
Figur 22 Kulturminner og kulturmiljø. Planområdet vist med sort stiplet strek. Kilde Nordlandsatlas. ....	38
Figur 23 Stokkvågen havn med 3 ferger og lastebåt. Kilde forslagsstiller .....	39
Figur 24 All skipstrafikk 2016 (skip over 15 m) Kilde Kystinfo.no.....	40
Figur 25 Utklipp fra konkurransegrunnlag for utvidelse av fergeleie og ny trase for Selnesveien. Statens vegvesen 2013. ....	41
Figur 26 Illustrasjon av innfart til dagens bilferje med et objekt på over 150 m lengde og 30 m bredde liggende langs Stokkvågødden. Kilde: forslagsstiller. ....	42
Figur 27 Distribusjonsnett 22 kV passerer Stokkvågen. Kilde NVE Atlas. ....	43
Figur 28 Aktsomhet stormflo, 200-års gjentaksintervall, ingen aktsomhetsområder for skred. Kilde Nordlandsatlas. ....	43