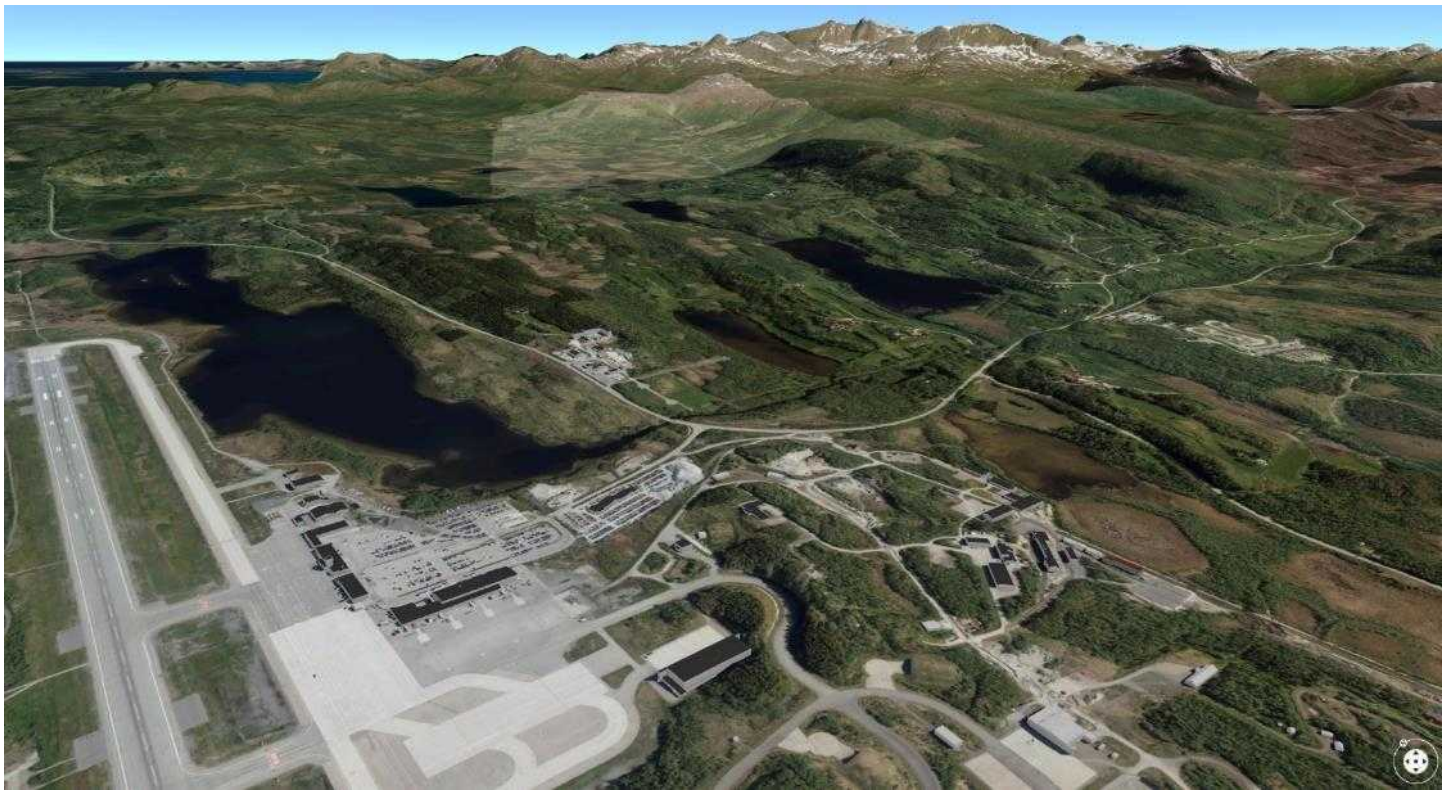
Evenes kommune

Områdeplan Evenes

Planbeskrivelse med konsekvensutredning

Plan ID: 1853-2021501

Oppdragsnr.: **5186393** Dokumentnr.: Versjon: **3** Dato: **2024-06-26**



Kommunekart.com

Norconsult

Oppdragsgiver:	Evenes kommune
Oppdragsgivers kontaktperson:	Stein-Even Fjellaksel
Rådgiver:	Norconsult AS, Skoleveien 1, NO-9407 Harstad
Oppdragsleder:	Lars André Uttakleiv
Fagansvarlig:	Lars André Uttakleiv
Andre nøkkelpersoner:	Herbjørg Arntsen, Marit Berntzen, Trond Dreiem og Øyvind Monsen

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
3	2024-06-26	Planforslag til vedtak	LAAUT	HERARN	HERARN
2	2022-04-28	Planforslag til offentlig ettersyn	HERARN	LAAUT	LAAUT
1	2022-04-05	Planbeskrivelse - drøftingsutkast til planforum	HERARN	LAAUT	LAAUT

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler.

Sammendrag

Med foreliggende planforslag for Områdeplan Evenes, har Evenes kommune lagt til rette for næringsutvikling, oppgradering av påkrevd infrastruktur og funksjonelle sammenkoblinger mellom private arealer og lufthavn – militære formål.

I forbindelse med etablering av Forsvarets militærbase på Evenes og påfølgende oppbygning, samt oppbemanning av Harstad/Narvik lufthavn, vil Områdeplan Evenes, betjene Hålogalandsregionens største arbeidsplass. Vei – og samferdselsanleggene skal ivareta ferdsel til og fra arbeidsplasser for potensielt 1.000 personer hver dag. I dette bildet er det behov for en tydelig ramme for utbygning både innenfor eksisterende areal og med tilrettelegging for tilleggsareal for å betjene ringvirkninger i tjeneste- og service tilbud mot Forsvarets anlegg og transport- og logistikk mot Harstad/Narvik Lufthavn.

Planforslaget har oppdatert eksiterende næringsareal, legger ut nye næringsareal og omregulere deler av eksisterende flyplassformål, slik at dette blir tilpasset en mer arealeffektiv utnyttelse.

Omregulerte og nye næringsarealer er satt i sammenheng med regulerte veiformål til E 10 og tilpasset behov og krav for oppgradering av infrastruktur, både innenfor områdeplanen, men også mot lufthavn og militært område.

Dokumenter som er utarbeidet til planforslaget

Områdeplan Evenes – dokumentplan.

Vedlegg	Dok. nr.	Dokument tittel
Plandokumenter: beskrivelse, bestemmelser og kart		
	PLAN-01	Områdeplan Evenes - Planbeskrivelse med konsekvensutredninger
	PLAN-02	Områdeplan Evenes - Reguleringsbestemmelser
	PLAN-03	Områdeplan Evenes - Plankart
Tegninger		
Vedlegg 1	ARK-01	Områdeplan Evenes – Situasjonsplan
Fagrapporter etter KU-forskrift		
Vedlegg 2	LARK-01	Områdeplan Evenes - Konsekvensutredning Landskap
Vedlegg 3	RIM-01	Områdeplan Evenes - Konsekvensutredning Naturmangfold
Vedlegg 4	RIM-02	Områdeplan Evenes - Konsekvensutredning Reindrift
Vedlegg 5	RIM-03	Områdeplan Evenes - Konsekvensutredning Friluftsliv
Vedlegg 6	RIM-05	Områdeplan Evenes - Konsekvensutredning Samfunn
Tekniske fagrapporter, temarapporter og fagnotater		
Vedlegg 7	ROS-01	Områdeplan Evenes - Risiko- og sårbarhetsanalyse
Vedlegg 8	RIVA-01	Områdeplan Evenes - Fagnotat Vann, avløp og overvann
Annet		
Vedlegg 9		Gjennomførte møter og dialog i planprosessen. Se kap
Vedlegg 10		Nautå næringsområde. Geotekniske vurderinger (Norconsult, 2021)
Vedlegg 11		E10/RV85/RV83-Hålogalandsvegen. Geoteknisk vurdering (Statens vegvesen, 2020)
Vedlegg 12	RIE-01	Områdeplan Evenes -Fagnotat for energiforsyning
Vedlegg 13		Ringvirkninger og samfunnseffekter av nye etableringer i Evenes og Tjeldsund. (MENON-PUBLIKASJON NR. 27/2022)
Vedlegg 14		Handelsanalyse for Evenes kommune. Multiconsult. 31. august 2018 / v1.1

Innhold

1 Formål og bakgrunn 10
1.1 Bakgrunn og formål 10
1.2 Forslagsstiller 10
1.3 Krav om konsekvensutredning – lovgrunnlaget 11
2 Planstatus og rammebetingelser 12
2.1 Nasjonale mål og retningslinjer 12
2.2 Regionale mål og retningslinjer 12
2.3 Kommunale planer 12
2.4 Reguleringsplaner 13
3 Planområde og tiltak 14
3.1 Planområdet, beliggenhet og adkomst 14
3.2 Justert plangrense 15
3.3 Tiltaket 15
3.3.1 Tiltak som er hjemlet i gjeldende reguleringsplaner – utredes ikke 16
3.3.2 Tiltaksområdet - tiltak som utredes 17
4 Planområdet – dagens situasjon 19
4.1 Berørte eiendommer 19
4.2 Landskap 19
4.3 Naturverdier og naturmangfold 20
4.3.1 Naturmangfold 20
4.3.2 Økosystemer og miljømål 21
4.3.3 Vannmiljø 21
4.4 Kulturminner og kulturmiljø 23
4.5 Arealbruk og bebyggelse 24
4.5.1 Bebyggelse og infrastruktur 24
4.5.2 Landbruk 25
4.5.3 Reindrift 26
4.6 Barns interesser, friluftsliv og rekreasjon 27
4.7 Trafikale forhold 28
4.8 Teknisk infrastruktur 28
4.9 Grunnforhold 29
4.10 Risiko- og sårbarhetsanalyse 30
5 Planprosessen 31
5.1 Planprosess og plantype 31
5.2 Organisering og roller 31
5.3 Medvirkning 32
5.3.1 Innledende før planvarsel 32
5.3.2 Planvarsel med planprogram 2019-2021 33
5.3.3 Innspill og merknader til planarbeidet 33
5.3.4 Koordinering av offentlige reguleringsplaner 45

5.3.5 Andre aktører i planområdet til Områdeplan Evenes 46
5.3.6 Planforslag og dialog 47

6 Planforslaget 49
6.1 Hovedgrep – tiltaksbeskrivelse 49
6.2 Reguleringsformål – kort beskrivelse 51
6.3 Arealregnskap 54
6.4 Utbyggingsområder – plassering, byggehøyde og utnyttelse 55
6.4.1 Nautå øst = Nautå næringsområde 56
6.4.2 Nautå vest 58
6.4.3 Flyplassveien nord og sør 58
6.5 Grunnforhold og terrenginngrep 60
6.6 Trafikk: adkomst, vei og parkering 63
6.7 Teknisk infrastruktur 65
6.7.1 Vann- og avløpsplan, inkl. overvannshåndtering 65
6.7.2 Energiforsyning 66

7 Utredninger og virkninger av planforslaget 68
7.1 Innledning - planprogram 68
7.1.1 Referansealternativ 69
7.2 Konsekvensutredninger, tekniske fagrapporter og temarapporter 69
7.3 Alternativsvurderinger – valg av tiltaksområde 69
7.3.1 Områdeplan Evenes sammenholdt med andre næringsområder 69
7.3.2 Næringsarealer i nabokommuner 71
7.3.3 Planområde og tiltaksområde 71
7.3.4 Tiltak og utforming av bebyggelse 73

8 Konsekvensutredninger - sammenstilling 74
8.1 Prissatte konsekvenser 74
8.1.1 Samfunnsmessige virkninger 74
8.2 Ikke-prissatte konsekvenser 75
8.2.1 Landskap 75
8.2.2 Naturmangfold 78
8.2.3 Friluftsliv 79
8.2.4 Reindrift 81
8.2.5 Sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser 82
8.3 Sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser 82

9 Andre tema – virkninger av planforslaget 84
9.1 Generelt 84
9.2 Forurensning til grunn og vann 84
9.3 Vannmiljø og vannforskriften §12 84
9.4 Støy og lysforurening 85
9.5 Teknisk infrastruktur (vei og trafikk, energi og VA) 85
9.6 Samferdselsanlegg – omregulering av flyplassformål 86
9.7 Befolkningens helse, barn og ungens oppvekstsvilkår 87
9.8 Tilgjengelighet og universell utforming 87

9.9 Risiko og sårbarhet 87
9.9.1 Forholdet til luftfart 87
9.9.2 Forholdet Forsvaret 88
9.10 Klima og klimatilpasning 88
9.10.1 Klimaendringer 88
9.10.2 Tiltakets fotavtrykk 89
9.11 Naturmangfoldloven §§ 8-12 92
9.12 FNs bærekraftsmål 93
9.12.1 Innledning 93
9.12.2 Vurdering av planforslaget opp mot bærekraftsmål 94
9.12.3 Samlet vurdering av FNs bærekraftsmål 96
9.13 Forholdet til overordnede mål og retningslinjer 96
9.13.1 Nasjonale mål og retningslinjer 96
9.13.2 Regionale mål og retningslinjer 96
9.13.3 Forhold til regionale kjøpesenterbestemmelser 97
10 Samfunnsmessige virkninger av planforslaget 98
10.1 Samfunnsmessige virkninger 98
10.2 Kommunes interesser og økonomiske konsekvenser for kommunen 98
10.2.1 Infrastruktur, vann og avløp og EL 98
10.2.2 Økt næringsaktivitet og arbeidsplasser. 98
10.3 Utviklingsperspektiver for Evenes / Nautå. 99

Figurer

Figur 1-1. Planprogram, fastsatt 17.06.2021. 11
Figur 2-1. Kommuneplanens arealdel vedtatt 26.06.2007. 12
Figur 2-2. Gjeldende reguleringsplaner helt eller delvis innenfor planområdet. Kilde: Plandata fra Evenes kommune. 13
Figur 3-1. Planområdets beliggenhet langs E10 ved Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Kilde: Gulesider. 14
Figur 3-2. Forslag til plangrense ved planvarsel i 2019, og utvidet planområde i 2021. Bakgrunnskart med gjeldende reguleringsplaner i 2018. 14
Figur 3-3. Justert plangrense. Planområdet er betydelig redusert etter planvarsel. 15
Figur 3-4. Plangrense, gjeldende reguleringsplaner og foreslåtte utbyggingsområder i Områdeplan Evenes. 16
Figur 3-5. Planlagte utbyggingsområder. Regulerte områder (blå) og nye områder (røde). Plangrense = svart linje. 18
Figur 4-1. Oversikt over eiendommer innenfor planområdet. Røde linjer = eiendomsgrenser. 19
Figur 4-2. Landskapstyper i og rundt planområdet. Sett fra Harstad/Narvik lufthavn mot Nautå. Kilde: Nordlandsatlas 20
Figur 4-3. Nautå mellom Langvatnet og Nautåvatnet (Norconsult, juni 2021). 21
Figur 4-4. Kartet viser status for klassifisering av vannkvalitet i vannforekomstene. Plangrense = svart linje. Kilde: VannNett-Portal. 23
Figur 4-5. Stunesmarka Tomashaugen, automatisk fredet samisk kulturminne. Kilde: Kultruminnesok.no .. 24

Figur 4-6. Planområdet er delvis bebygd per i dag. ... 25
Figur 4-7. Nye utbyggingsområder: Nautå vest og høydebasseng → ... 25
Figur 4-8. Jordbruksareal - verdiklasser basert på jordsmonn og AR5 + DMK. Kilde: NIBIO – Kilden. ... 26
Figur 4-9. Reindrift – planområdet er delt mellom tidlig vinterland og senvinterland. Kilde: NIBIO – Kilden. 27
Figur 4-10. Friluftsområder innenfor planområdet. Plangrense markert med svart linje. ... 28
Figur 4-11. Provins Evenes - Håfjellet, strekker seg fra Tovikskjæret i nord til Ballangsmarka i sør (NGU - Mineralressurser). ... 30
Figur 4-12. Stuenes og Evenestangen er registret som "kan være viktig" forekomster av kalkspatmarmor (NGU - Mineralressurser). Forekomstene er lokalisert henholdsvis ca. 3km og ca. 2 km. Sør for E10 i luftlinje. ... 30
Figur 5-1. Organisering og roller i planarbeidet. ... 31
Figur 5-2. Prosessflyt i områdereguleringen. ... 32
Figur 5-3. Tre offentlige reguleringsplaner har pågått i parallelle prosesser og overlapper med hverandre. 45
Figur 6-1. Gjeldende reguleringsplaner og foreslått arealdisponering i Områdeplan Evenes. ... 49
Figur 6-2. Kart over tiltaksområder for ny bebyggelse, innenfor planområdet. ... 50
Figur 6-3. Planområdet er delt mellom flere utbyggingsområder, samlokalisert i tre klynger. Enkel volumstudie som viser mulig framtidig utnyttelse av arealene – fra sør mot nord. Modell: Norconsult. ... 55
Figur 6-4. Planområdet er delt mellom flere utbyggingsområder, samlokalisert i tre klynger. Enkel volumstudie som viser mulig framtidig utnyttelse av arealene – fra nord mot sør. Modell: Norconsult ... 56
Figur 6-5. Eksisterende bebyggelse nor i Nautå næringsområde. Sure Hotel by Western Harstad Narvik Airport (Foto: Sure hotel). VAT-bedrift og hotell (Foto: Norconsult). Bensinstasjon og truck stop (Google Street View 2019). ... 57
Figur 6-6. Nautå øst. Enkel volumstudie som viser eksisterende bebyggelse i nord og mulig framtidig utnyttelse av arealene i sør. Modell: Norconsult. ... 57
Figur 6-7. Nautå øst. Enkel volumstudie som viser eksisterende bebyggelse i nord og mulig framtidig utnyttelse av arealene i sør. Modell: Norconsult. ... 57
Figur 6-8. Nautå vest. Enkel volumstudie som viser mulig framtidig utnyttelse av arealene. Modell: Norconsult. ... 58
Figur 6-9. Nautå vest. Enkel volumstudie som viser mulig framtidig utnyttelse av arealene. Modell: Norconsult. ... 58
Figur 6-10.Langvatnet sør. Enkel volumstudie som viser mulig framtidig utnyttelse av arealene. Ny løsning for E10 i forgrunnen. Modell: Norconsult. ... 59
Figur 6-11. Langvatnet sør. Enkel volumstudie som viser mulig framtidig utnyttelse av arealene. Modell: Norconsult. ... 59
Figur 6-12. Regulert næringsareal innenfor Nautå næringsområde, markert med gul linje (Nordlandsatlas).60
Figur 6-13. Den nordlige delen av Nautå næringsområde er bygd ut (Nordlandsatlas). ... 60
Figur 6-14. Innenfor området avsatt til nye næringsarealer, mellom Langvatnet og E10, er terrenget småkupert og faller i sørøstlig retning (Nordlandsatlas). ... 61
Figur 6-15. Areal avsatt til nye næringsarealer, mellom Langvatnet og E10, markert med gul linje (Nordlandsatlas). ... 61
Figur 6-16. Nautå vest. Illustrasjon av mulig framtidig fylling og bygninger (Modell: Norconsult). ... 61
Figur 6-17. Nautå vest. Illustrasjon av mulig framtidig fylling og bygninger. Nautå næringsområde og boligbebyggelse i bakgrunnen (Modell: Norconsult). ... 61
Figur 6-18. Regulert næring- og trafikkareal på eiendom 4/106, sør for Langvatnet, markert med gul linje (Nordlandsatlas). Statens vegvesen har foretatt geotekniske undersøkelser i punkter markert med rødt. ... 62
Figur 6-19. Dagens situasjon på eiendom 4/106, sør for Flyplassveien (Google Street View, mai 2019). ... 62
Figur 6-20. Dagens situasjon på eiendom 4/106, nord for Flyplassveien (Google Street View, mai 2019). ... 62
Figur 6-21. E10 ligger gjennom planområdet. Nye veitraséer iht. vedtatt reguleringsplan (Statens vegvesen). ... 63
Figur 6-22. Planlagt g/s-vei markert med stiplet rosa linje. G/S er følger nord for E 10 fra til kryss mot kryss til Fv og går her via internvei over E 10 og følger videre på sørside av E 10, fram til Moan. Plangrense markert med svart linje. ... 64

Figur 7-1. Regulerte næringsområder i Evenes kommune, samt næringsarealer i tilgrensende kommuner på strekningen Bjerkvik – Tjeldsund bru. Arealer til forretning/kontor i sentrum av Liland og Bogen er ikke tatt med ... 70
Figur 7-2. Alternativsvurderinger. Nautå vest i planforslaget vs. alternative plasseringer nord for Nautå. Arealet til Nautå vest er lagt over områdene nord for Nautå, til sammenligning av arealstørrelser. ... 72
Figur 8-1. Verdikart for fagtema landskap. Plangrense markert med stiplet linje. ... 76
Figur 8-2. Verdikart for fagtema landskap. Plangrense markert med svart linje. ... 80
Figur 9-1. Samlet effekt av utslipp av klimagasser fra myr dersom tiltaket, utbygging av Nautå vest, gjennomføres (Miljødirektoratet: Klimagassregnskap). ... 91
Figur 9-2. Samlet effekt på utslipp av klimagasser fra tiltaket, utbygging av Nautå vest (Statsforvalteren i Nordland: Klimagassregnskap). ... 92
Figur 9-3. FNs bærekraftsmål (snl.no). ... 94

Tabeller

Tabell 5-1. Oversikt over innledende møter i planprosessen, før planvarsel. ... 32
Tabell 5-2. Tre offentlige reguleringsplaner i parallelle prosesser, som overlapper med hverandre. ... 46
Tabell 5-3. Oversikt over prosess og medvirkning underveis i planarbeidet ... 48
Tabell 5-4. Prosess og estimert framdriftsplan for sluttbehandling av planforslaget. ... 48
Tabell 7-1. Tema som skulle konsekvensutredes iht. V712 e.l. og tema som skulle omtales i planbeskrivelsen + ev. notat. ... 68
Tabell 7-2. Næringsarealer i reguleringsplaner, Evenes kommune (tall basert på data i Nordlandsatlas). ... 70
Tabell 7-3. Næringsarealer i kommune(del)planer, Evenes kommune (tall basert data i Nordlandsatlas). Arealene kommer i tillegg til de som er oppgitt i tabell 7-3 og arealene som er inkl. i planområdet. ... 70
Tabell 7-4. Regulerte næringsområder i nabokommuner (basert på kommunekart.com). ... 71
Tabell 8-1. Sammenstilling av de prissatte konsekvensene for tiltak i Områdeplan Evenes. ... 74
Tabell 8-2. Kort beskrivelse og oppsummering av verdier for delområdene - fagtema landskap. ... 75
Tabell 8-3. Oppsummering av verdi, påvirkning og konsekvens for de ulike delområdene – fagtema landskap. ... 77
Tabell 8-4. Oppsummering av verdi, påvirkning og konsekvens for de ulike delområdene - fagtema naturmangfold. ... 78
Tabell 8-5. Samlet konsekvens for fagtema naturmangfold. ... 78
Tabell 8-6. Kort beskrivelse og oppsummering av verdier for delområdene - fagtema friluftsliv. ... 79
Tabell 8-7. Oppsummering av verdi, påvirkning og konsekvens for de ulike delområdene – fagtema friluftsliv. ... 80
Tabell 8-8. Oppsummering av verdi, påvirkning og konsekvens – fagtema reindrift. ... 81
Tabell 8-9. Sammenstilling av de ikke-prissatte konsekvensene for tiltak i Områdeplan Evenes ... 82
Tabell 8-10. Sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser ved etablering av tiltak i Områdeplan Evenes. ... 82
Tabell 9-1. Oversikt over naturbaserte farer i planområdet, hentet fra ROS-analysen (egen rapport). ... 88

1 Formål og bakgrunn

1.1 Bakgrunn og formål

Formål
Evenes kommune arbeider for å imøtekomme behovet for arealer til utvikling og nye etableringer i kommunen. Kommunen ønsker å tilrettelegge arealene rundt E10/adkomstkryss til Harstad/Narvik lufthavn for etablerte aktører og framtidige næringsvirksomheter, samtidig som naturverdiene i området hensyntas. Dette gjelder arealer til Forsvaret, Harstad/Narvik lufthavn med tilliggende næringsarealer, Nautå næringspark, samt nye næringsarealer. Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn ligger i hovedsak utenfor (endelig) planområde til Områdeplan Evenes.

Hensikten med planarbeidet er å avklare og tilrettelegge arealene rundt E10 med adkomst, inkludert kryssløsning for adkomst til Harstad/Narvik lufthavn og Evenes flystasjon.

Bakgrunn
Evenes med Harstad/Narvik lufthavn og Evenes flystasjon utgjør et viktig knutepunkt for transport- og logistikk i regionen. Dette gjelder både for persontrafikk og varetransport. Planområdet ligger langs E10, midt mellom Harstad og Narvik, og med tilknytning til Vesterålen og Lofoten.

Områdeplan Evenes er utarbeidet med grunnlag i økt sivil aktivitet ved Harstad/Narvik lufthavn og framtidige behov i tilknytning til Forsvarets etableringer på Evenes flystasjon. Dette er langt på vei stedbundne tiltak, som ikke kan og/eller er aktuelle å etablere andre steder i kommunen.

«Flyplasskrysset - E10» er sentralt i planområdet, og definert i Evenes kommunes innspill datert 15.04.2021 til Nasjonal transportplan. Etablering av nye veiløsninger i tilknytning til E10 er vesentlige for gode adkomster og trafikkflyt internt i planområdet, samt til lufthavn og flystasjon.

«Flyplasskrysset - E10» utgjør en del av E10, parsell 15 som strekker seg fra kommunegrense Tjeldsund, passerer Harstad/Narvik lufthavn, går videre forbi Osvatnet, krysser Vasselva og ender like før Fjellveien, ved avkjøringen til Laksåvatnet. (Statlig reguleringsplan for E10/rv85/rv83 Hålogalandsveien ble vedtatt i 2017. Hålogalandsveien er delt inn i 17 parseller, hvor parsell 15 er tatt ut og ikke med i planen. Det ble besluttet at parsell 15 skulle behandles videre gjennom en egen reguleringsplan.)

Evenes kommune gjennomfører planarbeidet som en områderegulering iht. plan- og bygningsloven (pbl) § 12-2. Bakgrunn for valg av oppstart av kommunal områdeplan var behovet for å koordinere og sikre en helhetlig planløsning i samarbeid med offentlige og private aktører. Utarbeidelse av Områdeplan Evenes skal sikre kommunale interesser, tilrettelegge arealer for en framtidig næringsutvikling, sikre naturverdier og ivareta møtepunktene for de offentlige reguleringsplanene i området.

Planarbeidet er i henhold til *Regional planstrategi for Nordland 2016-2020, Del 1 Kunnskapsgrunnlaget:*

6.1 Arealforvaltning og infrastruktur for næringsliv
«Nordland er et av landets største eksportfylker. Tilrettelegging av egnede næringsarealer, produksjonslokaliteter, god tilgang på drikkevann og god infrastruktur knyttet til kommunikasjon og transport, er ofte helt avgjørende for nye bedriftsetableringer og videre bedriftsutvikling.»

Planarbeidet ble formelt startet i oppstartsmøte den 24.09.2018, og planvarslet 17.02.2019. I perioden 2018-2022 ble det avholdt møter med offentlige og private aktører, samt gjennomført utredningsarbeid for avklaringer og grunnlag til endelig fastsetting av planprogram. Utvidet planvarsel og begrenset høring av oppdatert planprogram ble gjennomført våren 2021, med merknadsfrist 08.06.2021. Planprogram ble fastsatt i kommunestyret i 17.06.2021.

1.2 Forslagsstiller

Forslagsstiller er Evenes kommune. Planfaglig konsulent er Norconsult AS, Harstad.

1.3 Krav om konsekvensutredning – lovgrunnlaget

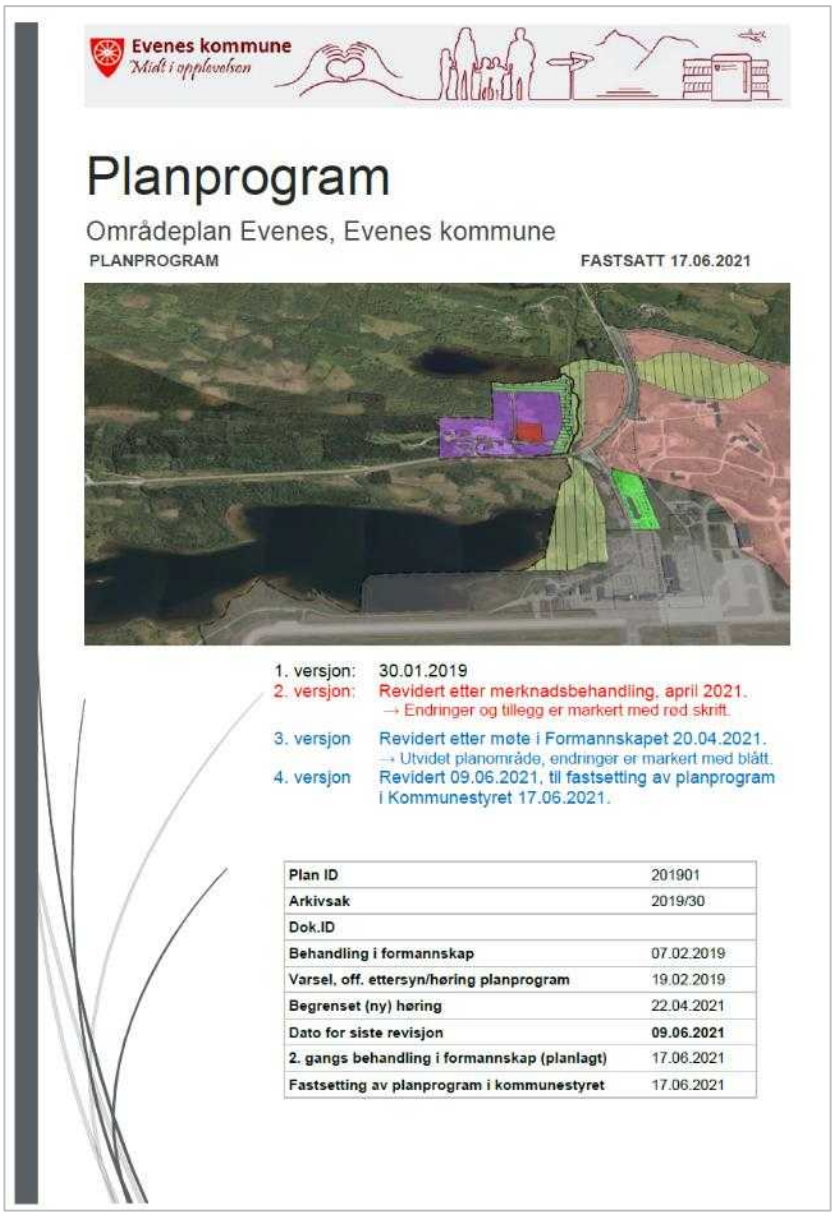
I henhold til plan- og bygningsloven (pbl) § 4-1 skal det utarbeides planprogram ved varsling av oppstart av reguleringsplaner som kan ha vesentlige virkinger for miljø, naturressurser eller samfunn.

Deler av planområdet er i kommuneplanens arealdel avsatt til LNF-område og naturvernområde.

Planlagte tiltak er vurdert i henhold til *forskrift om konsekvensutredninger*, gjeldende fra 01.07.2017. Det vurderes at områdereguleringen faller inn under forskriftens krav om konsekvensutredning etter § 6 a) *Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding.*

For planer som alltid skal konsekvensutredes etter forskriften § 6, skal forslagstiller som en del av planoppstart utarbeide et planprogram. Formålet med planprogrammet er at hensynet til miljø, naturressurser og samfunn skal vurderes allerede i tidlig fase av planarbeidet. Forskriftens § 14 gir krav til innholdet i planprogrammet.

<u>Planprogram ble fastsatt 17.06.2021</u>.



Evenes kommune
Mult i opplevelsen

Planprogram

Områdeplan Evenes, Evenes kommune

PLANPROGRAM FASTSATT 17.06.2021

1. versjon: 30.01.2019
2. versjon: Revidert etter merknadsbehandling, april 2021.
→ Endringer og tillegg er markert med rød skrift.
3. versjon Revidert etter møte i Formannskapet 20.04.2021.
→ Utvidet planområde, endringer er markert med blått.
4. versjon Revidert 09.06.2021, til fastsetting av planprogram i Kommunestyret 17.06.2021.

Plan ID	201901
Arkivsak	2019/30
Dok.ID	
Behandling i formannskap	07.02.2019
Varsel, off. ettersyn/høring planprogram	19.02.2019
Begrenset (ny) høring	22.04.2021
Dato for siste revisjon	09.06.2021
2. gangs behandling i formannskap (planlagt)	17.06.2021
Fastsetting av planprogram i kommunestyret	17.06.2021

***Figur 1-1**. Planprogram, fastsatt 17.06.2021.*

2 Planstatus og rammebetingelser

2.1 Nasjonale mål og retningslinjer

Nasjonale planer og Rikspolitiske retningslinjer

- 2018 Statlige plantreningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
- 2014 Rikspolitiske retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- (2014) Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming
- 1995 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen
- 1994 Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag

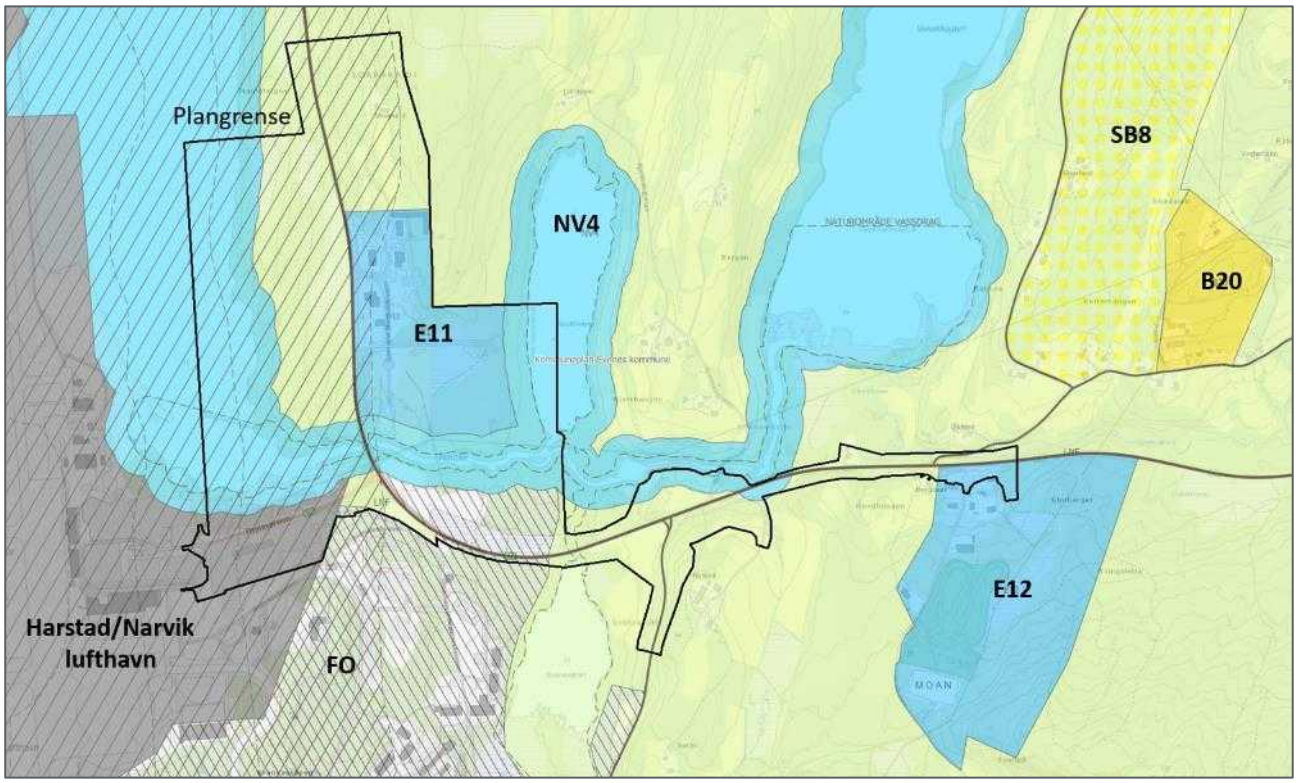
2.2 Regionale mål og retningslinjer

Fylkeskommunale planer

- Fylkesplan for Nordland 2013 – 2025
    - Regional planbestemmelse om etablering av kjøpesenter, jf. pbl § 8-5, Nordland
- Regional planstrategi for Nordland 2016 – 2020
- Regional plan for klima og miljø - grønn omstilling i Nordland 2021-2030
- Regional plan for by- og regionssenterpolitikk 2017 - 2025
- Strategi for stedsutvikling 2015
- Regional Transportplan Nordland 2018 - 2029
- Regional folkehelseplan Nordland 2018 - 2025
- Handlingsplan for universell utforming 2018 - 2021
- Regional plan for vannforvaltning i vannregion Nordland og Jan Mayen 2016 – 2021

2.3 Kommunale planer

Kommuneplanens arealdel for Evenes kommune er vedtatt 26.06.2007 (*figur 2-1*).



***Figur 2-1**. Kommuneplanens arealdel vedtatt 26.06.2007.*

Planområdet er delvis avsatt til LNF (Landbruk, natur, friluftsliv) formål. Deler av LNF er omfattet av hensynssoner for flystøy rundt Langvatnet og båndlegging etter naturvernloven (NV4 - Nautå naturreservat). I tillegg er det lagt inn en buffersone med naturområde-vassdrag rundt vannene. De regulerte områdene (*figur 2-2*) er avsatt til:

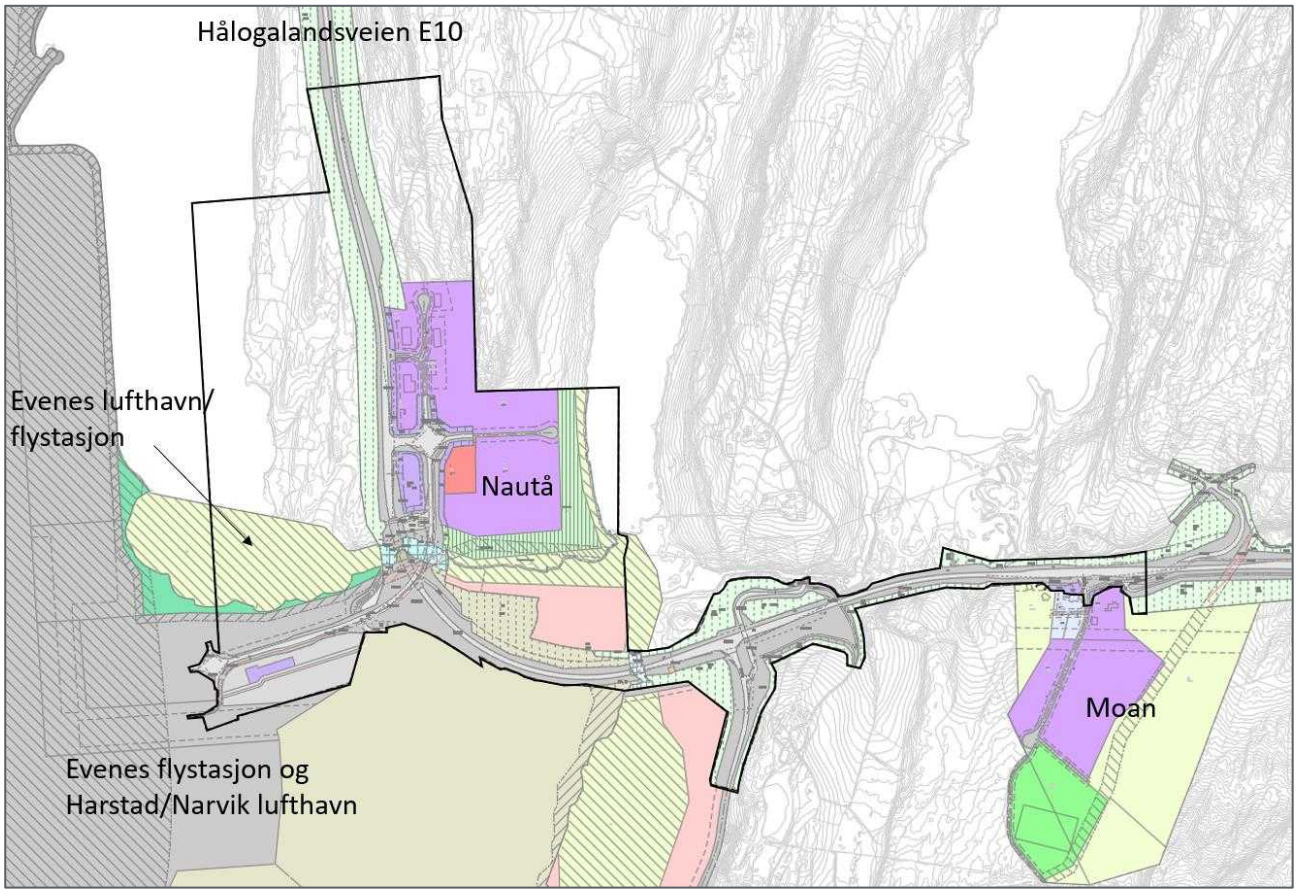
- Forsvarets områder (FO)
- Flyplass/lufthavn
- Erverv (E11 Nautå og E12 Moan)

Kommuneplanens samfunnsdel for Evenes kommune er vedtatt 28.09.2016. Et av målene er: det skal være attraktivt å bo og arbeide i Evenes, herunder utvikle potensialet for Harstad/Narvik lufthavn. For å oppnå dette er et av punktene: side 19, pkt. 3. e) Utarbeide ny områdeplan i samarbeid med Avinor og Forsvaret inkludert nye næringsområder.

2.4 Reguleringsplaner

Fem reguleringsplaner er helt eller delvis inkludert i planområdet:

Navn	Ikrafttredelsesdato	PlanID
Detaljregulering Hålogalandsveien E10 parsell 15	14.12.2021	502
Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn	17.11.2020	(statlig)
Nautå	27.06.2001	006
Evenes lufthavn/flystasjon	15.05.1992	014
Moan	04.07.1985	007



***Figur 2-2**. Gjeldende reguleringsplaner helt eller delvis innenfor planområdet. Kilde: Plandata fra Evenes kommune.*

3 Planområde og tiltak

3.1 Planområdet, beliggenhet og adkomst

Planområdet ligger langs E10 ved Harstad/Narvik lufthavn og Evenes flystasjon, midt mellom byene Harstad og Narvik (*figur 3-1*). Kjørelengde er ca. 45 km til Harstad og ca. 55 km til Narvik via Hålogalandsbrua.

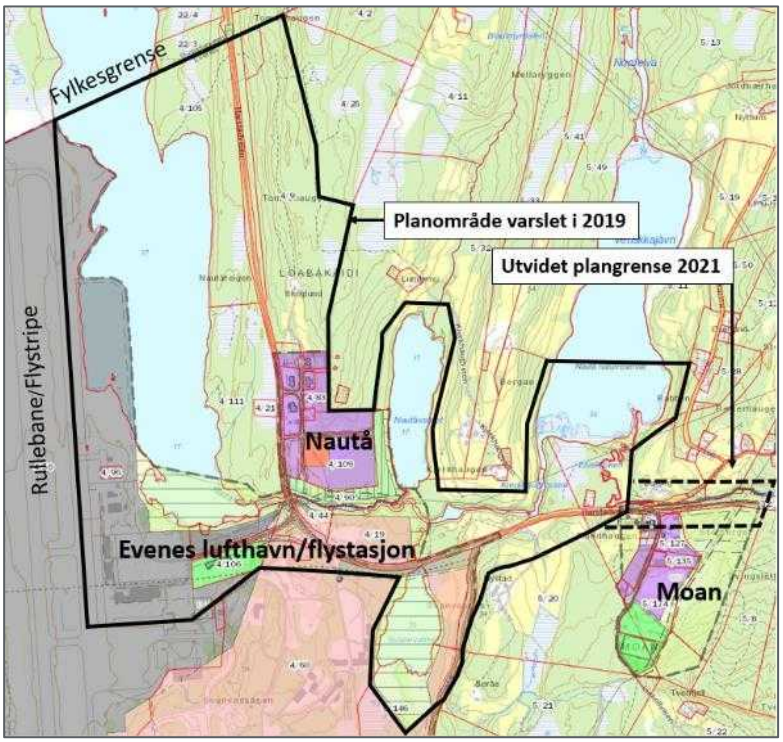
***Figur 3-1**. Planområdets beliggenhet langs E10 ved Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Kilde: Gulesider.*

E10 ligger midt gjennom planområdet (*figur 3-2*). Det eksisterer flere adkomster til ulike deler av planområdet per i dag.

Delen av E10 innenfor planområdet tilhører parsell 15 i Hålogalandsveien.

Planområdet ved planvarsel i 2019 ble generert ut fra økt sivil aktivitet ved Harstad/Narvik lufthavn og framtidige behov i tilknytning til Forsvarets etableringer ved Evenes flystasjon. Dette er langt på vei stedbundne tiltak, som ikke kan og/eller er aktuelle å etablere andre steder i kommunen.

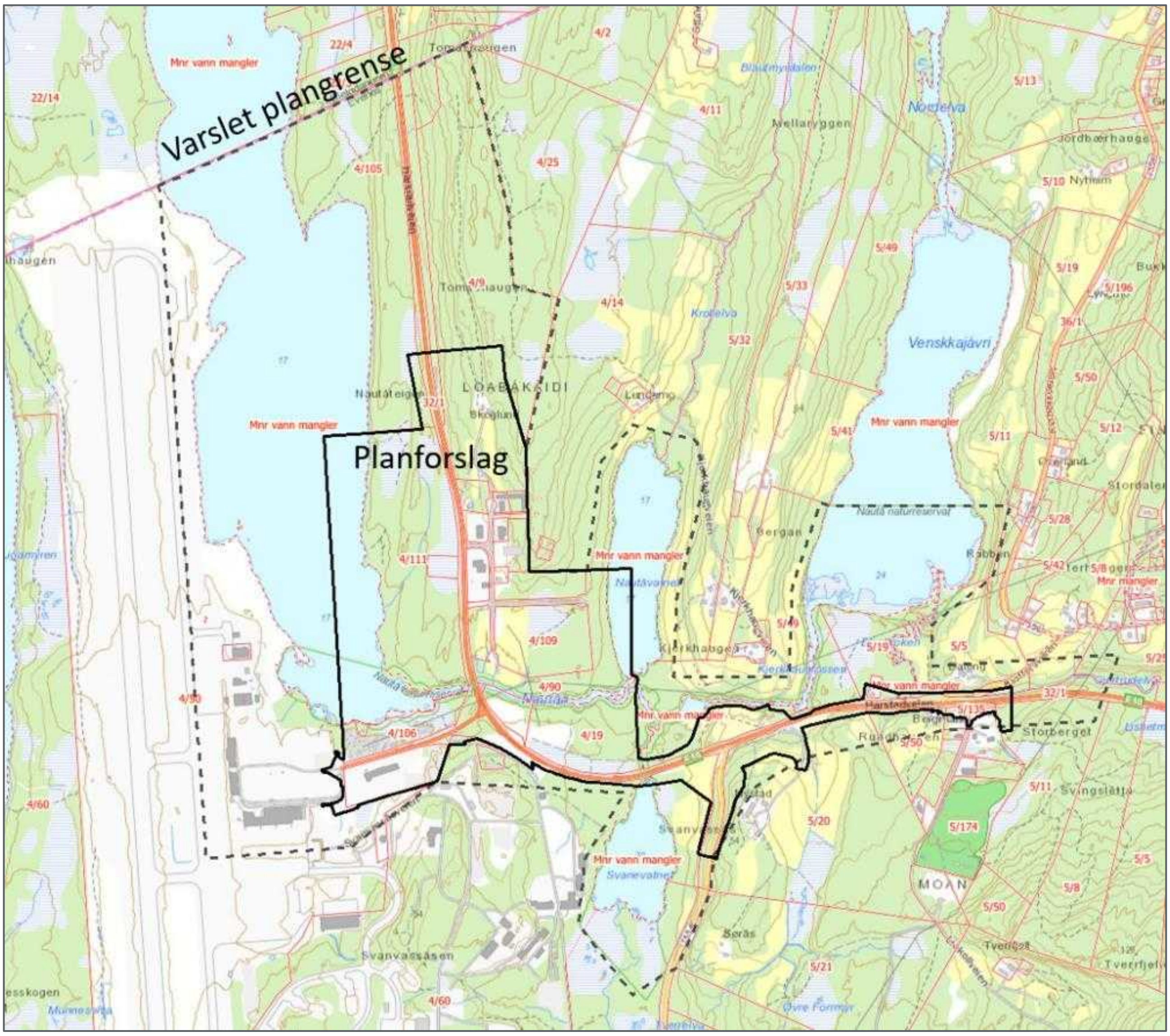
I 2021 ble planområdet utvidet for å inkludere hele «Flyplasskrysset - E10», som definert i kommunens innspill datert 15.04.2021 til Nasjonal transportplan.



***Figur 3-2**. Forslag til plangrense ved planvarsel i 2019, og utvidet planområde i 2021. Bakgrunnskart med gjeldende reguleringsplaner i 2018.*

3.2 Justert plangrense

Varslet planområde som utgjorde ca. 2,8 km² er redusert. Forslag til planområde har et areal på ca. 0,8 km². Harstad/Narvik lufthavn, store deler av Nautå naturreservat og deler av Langvatnet er tatt ut av planområdet, samt, areal til Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn. Dermed ligger arealer eid og/eller forvaltet av statlige aktører som Forsvarsbygg, Avinor og Statsforvalteren utenfor planområdet. Unntaket er E10 midt gjennom planområdet, eid og forvaltet av Statens vegvesen. Arealene langs E10, nord for Nautå, er tatt ut av planområdet, etter gjennomførte alternativsvurderinger. Se også kapittel 7.3 og 7.3.3.

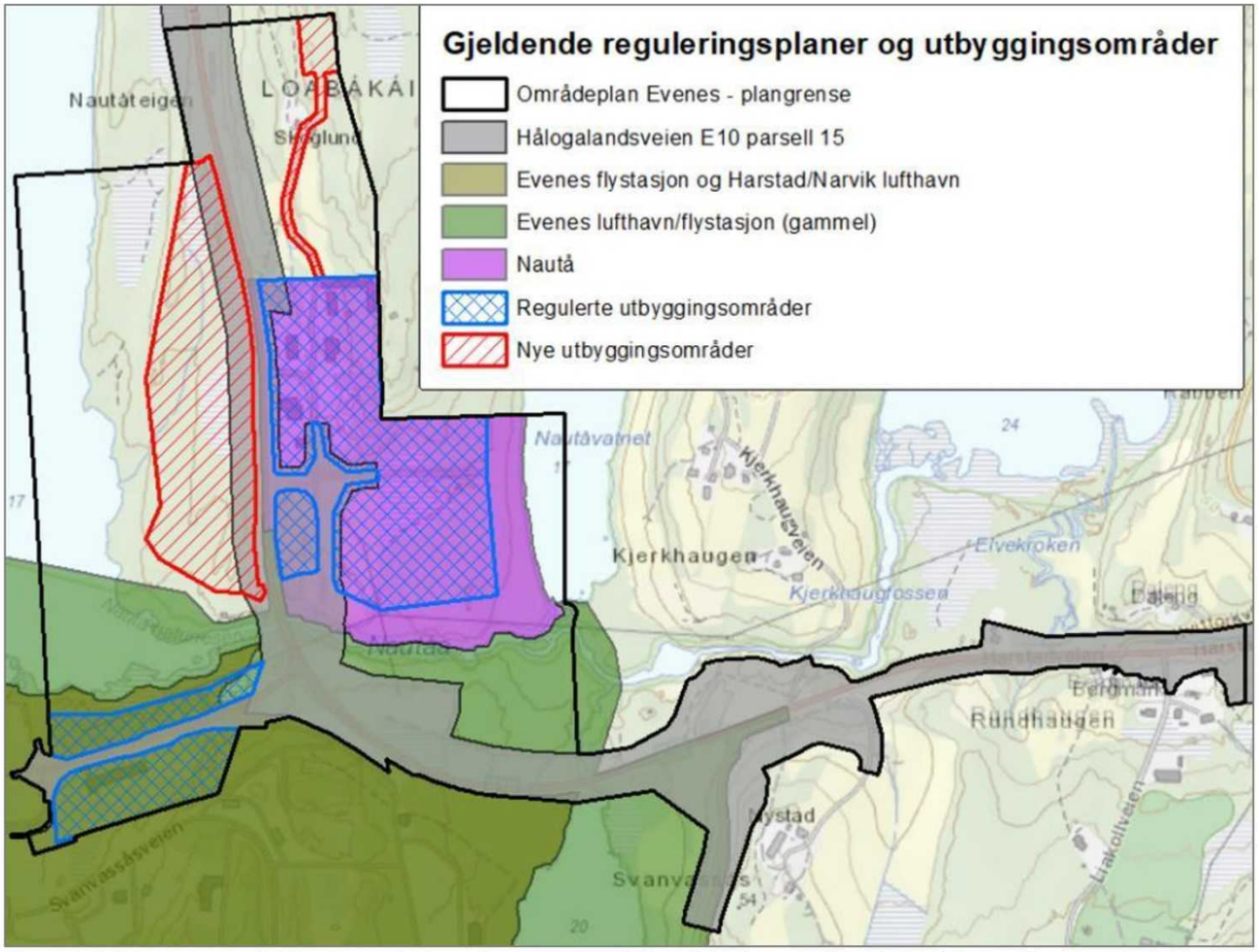


Figur 3-3. Justert plangrense. Planområdet er betydelig redusert etter planvarsel.

3.3 Tiltaket

Områdeplanen legger til rette for samferdselsanlegg med nye veiløsninger for E10 og næringsarealer. Planavgrensningen og arealdisponeringen i planområdet er langt på vei avklart i forutgående planprosesser (*figur 3-4*). Store deler av arealene avsatt til nye bebyggelse, er hjemlet i gjeldende reguleringsplaner, jf. regulerte utbyggingsområder i *figur 3-4*. I tillegg settes det av areal til ny næringsbebyggelse mellom E10 og Langvatnet, samt høydebasseng nord for Nautå, jf. nye utbyggingsområder i *figur 3-4*.

Nautå naturreservat ivaretas. Det videreføres grønne buffersoner på minimum 50 meter mot alle vann og vassdrag.



Figur 3-4. Plangrense, gjeldende reguleringsplaner og foreslåtte utbyggingsområder i Områdeplan Evenes.

3.3.1 Tiltak som er hjemlet i gjeldende reguleringsplaner – utredes ikke

Samferdselsanlegg: Hålogalandsveien E10

Statens vegvesens reguleringsplan for Hålogalandsveien E10 parsell 15 ble vedtatt 14.12.2021 (KS-53/21), og er videreført i Områdeplan Evenes. Planen omfatter nye veiløsninger for E10 med sekundærveier. Dette innebærer blant annet ny rundkjøring innenfor Nautå næringsområde, og nytt kryss adkomst inn til Harstad/Narvik lufthavn. Løsninger for kollektivtrafikk (bussholdeplass) og gang- og sykkelvei er inkludert i planen. I Områdeplan Evenes er det også lagt inn g/s-vei langs E10 østover til Moan innenfor trafikkarealene.

Nautå øst

Tilsvarer Nautå næringsområde. Gjeldende regulering, videreføres i områdeplanen. Formål og bestemmelser oppgraderes iht. faktisk situasjon/bruk i området og nye gjeldende krav til utforming av reguleringsplaner. Næringsformålet utgjør ca. 110 dekar.

Etablerte næringsvirksomheter innenfor næringsområdet per i dag:

- Hotell
- Bensinstasjon og truck stopp
- Serveringssted (grill)

- VAT-bedrift med varig tilrettelagte arbeidsplasser
- Kontor og lagerbygg

Øvrige arealer innenfor eksisterende Nautå næringsområde, avsettes til transport- og arealkrevende næringsvirksomheter. Et avgjørende kjennetegn på «arealkrevende virksomheter» er ofte et stort innslag av ubebygde areal på tomta relativt til bygningsmassens bruksareal (BRA). Ubebygde arealer benyttes til utelagring, parkering, manøvrering og kjøring. Tillate næringsvirksomheter vil være:

- Lager/logistikk: lager- og distribusjonsfunksjoner, godsterminaler.
- Lokalservice: håndverk, verksted, engros/lager, transport, utleie og byggevarer.
- Handel med plasskrevende varegrupper
- Dagligvarehandel/matbutikk
- Hotell- og servicesenter
- Bilutleie

I tillegg kan det etableres tjenesteyting i form av flerbrukshall eller idrettshall innenfor arealene.

3.3.2 Tiltaksområdet - tiltak som utredes

Generelt
For alle fagtema som konsekvensutredes er nye utbyggingsområder som ikke er hjemlet i gjeldende regulering utredet. Det vil si at Nautå vest og høydebassenget med adkomst (*figur 3-5*) utgjør ***tiltaksområdet*** i vedlagte konsekvensutrednings-rapporter.

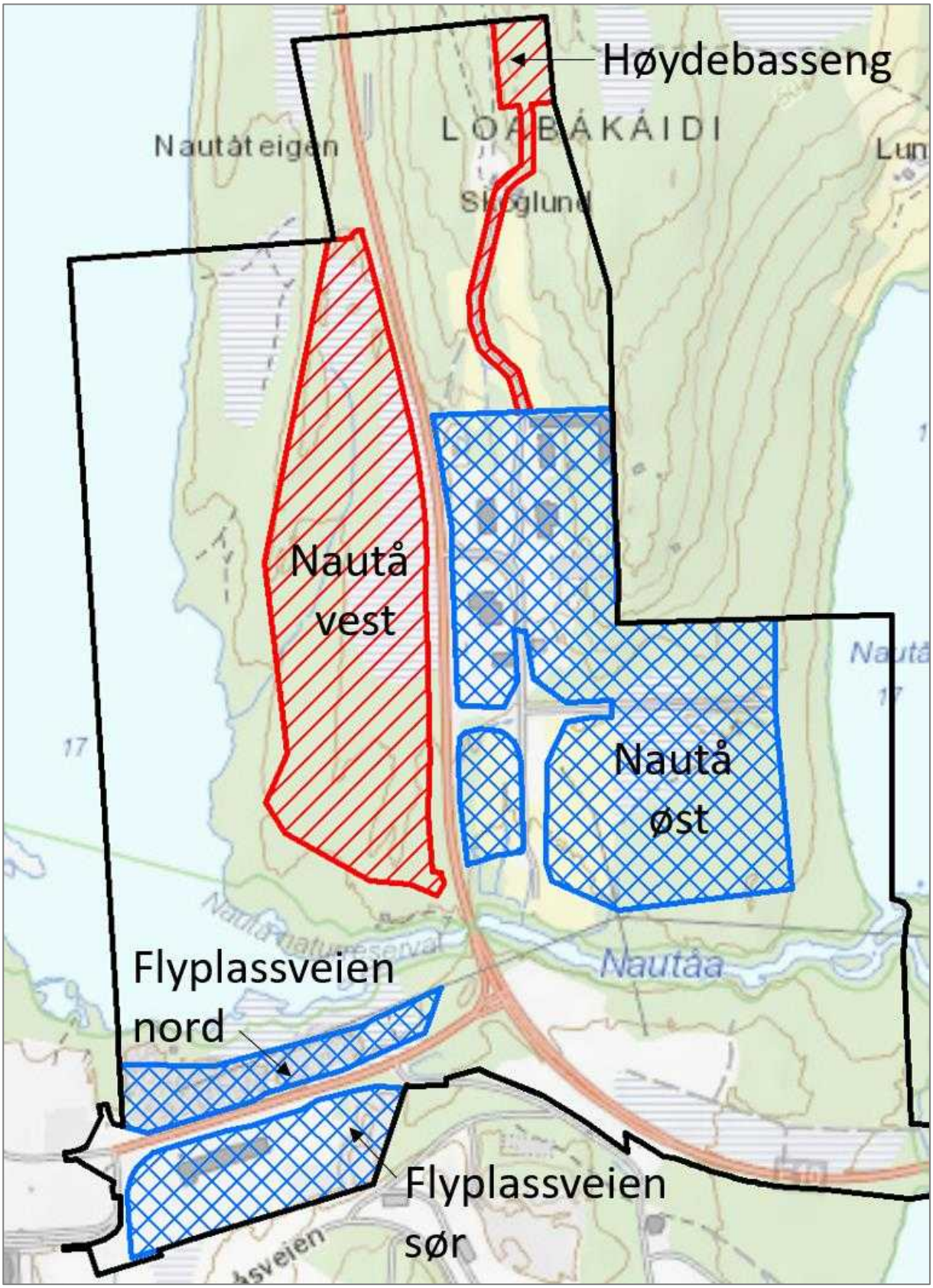
For fagtema landskap og i ROS-analysen inkluderes også Flyplassveien nord og Flyplassveien sør i ***tiltaksområdet***. Dette da omreguleringen medfører andre formål og høyere bebyggelse, enn det som er tillatt i gjeldende regulering.

Nautå vest – nye næringsarealer
Et totalt areal på ca. 70 dekar er avsatt til nytt næringsareal mellom E10 og Langvatnet, med krav om detaljregulering iht. pbl § 12-3 før utbygging. Tillatte næringsvirksomheter vil være de samme som for Nautå øst.

Høydebasseng
Tilgangen på brannvann i planområdet er vurdert, jf. egen VAO-rapport. For å forbedre trykkforholdene ved brannvannsuttak er det avsatt plass i reguleringsplanen for å etablere høydebasseng/vanntank nord for eksisterende hotell i Nautå næringsområde. Det er også regulert adkomst til området.

Flyplassveien nord og sør – omregulering
Planlagte Evenes Airport City (eiendom 4/106) ligger innenfor gjeldende reguleringsplan for Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn, vedtatt 17.11.2020. Flyplassveien (eiendom 34/1) deler 4/106 i to. Arealene innenfor eiendom 4/106 omreguleres, og det tilrettelegges for følgende funksjoner:

- Parkeringshus og anlegg for trafikkavvikling
- Hotell- og servicesenter
- Bilutleie
- Kontor/forretning



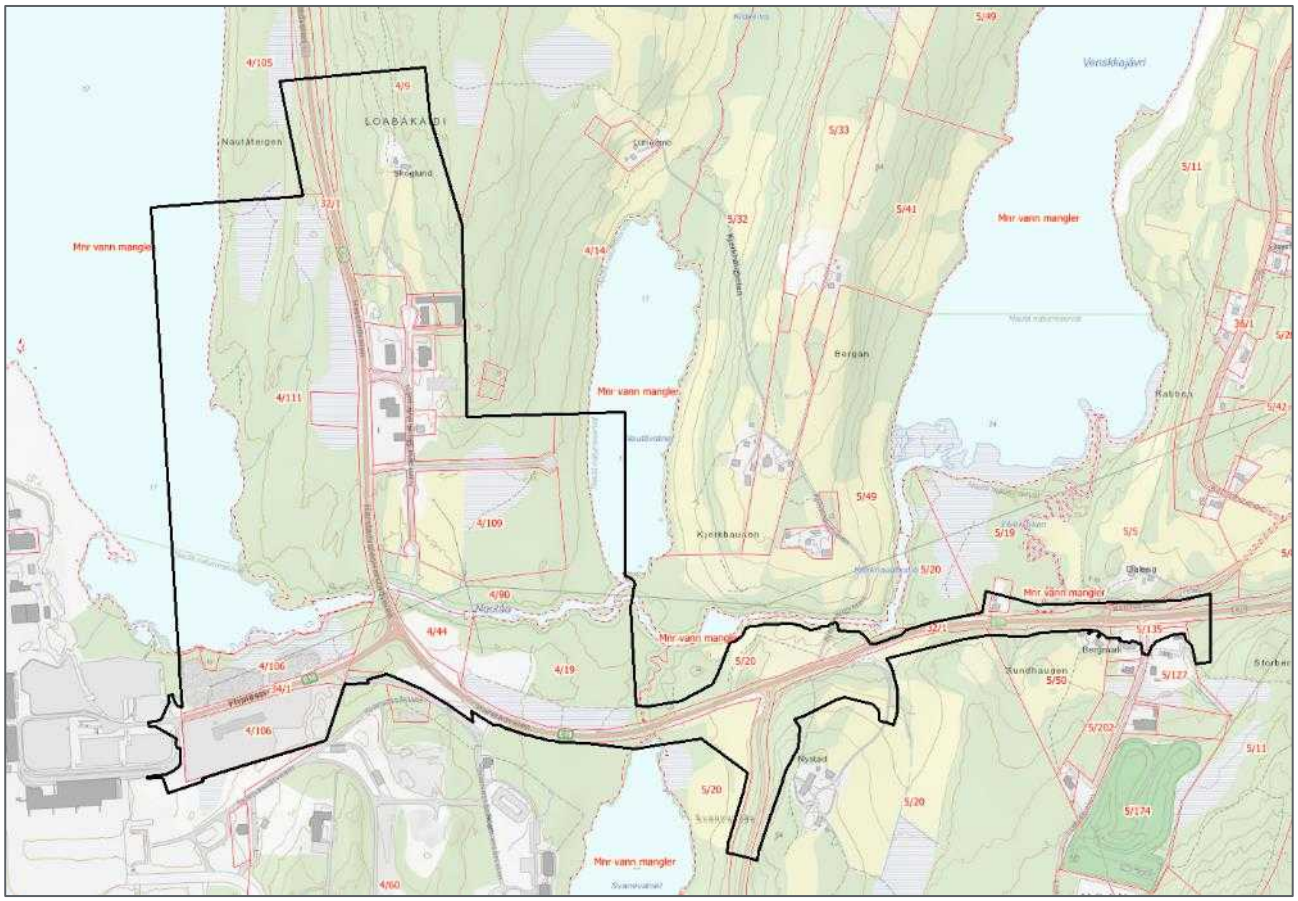
***Figur 3-5**. Planlagte utbyggingsområder. Regulerte områder (blå) og nye områder (røde). Plangrense = svart linje.*

4 Planområdet – dagens situasjon

4.1 Berørte eiendommer

Det er mange større og mindre eiendommer innenfor planområdet. Eiendomsgrensene framgår av *figur 4-1* og følgende eiendommer inkluderes helt eller delvis i planområdet:

Gnr.	Bnr./Fnr.
0	1
4	1, 9, 19, 21, 40, 44, 50, 60, 81, 83, 85, 86, 90, 102, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111
5	5, 11, 19, 20, 50, 79, 110, 127, 135, 154
32	1
34	1
36	1



***Figur 4-1**. Oversikt over eiendommer innenfor planområdet. Røde linjer = eiendomsgrenser.*

4.2 Landskap

I en større landskapsskala befinner planområdet seg i et flatere parti i landskapet, men ved opphold i området oppleves det som kupert. Landskapet er preget av langstrakte, relativt lave, skogkledte åser med flere avlange vatn og elveløp/-systemer mellom seg. Deler av området er også myrlendt, og vått. Nautå naturreservat ligger sentralt i området. Områdene langs vatnene er delvis tilgjengelige for folk, men vannkantene er preget av gjengroing/naturlig vegetasjon, samt bratt stigning enkelte steder. På åsene ligger det spredte gårdsbruk/boliger og landbruksmark som vitner om bruk av området lenger tilbake i tid. Gjennom utredningsområdet slynger dagens E10 seg (fra nord til sør/øst); sørover langs østsiden av Langvatnet,

østover mellom Nautåvatnet og Svanevatnet og fortsetter østover på sørsiden av Kjerkhaugvatnet. Der E10 passerer over Nautåas utløp i Langvatnet har det over tid utviklet seg et knutepunkt med etablering av flyplass, forsvarsområder og næringsområder som preger området sterkt i dag.

***Figur 4-2**. Landskapstyper i og rundt planområdet. Sett fra Harstad/Narvik lufthavn mot Nautå. Kilde: Nordlandsatlas*

Det er ikke registrert aktsomhetsområder for skred innenfor planområdet (Kilde: NVE Atlas).

4.3 Naturverdier og naturmangfold

4.3.1 Naturmangfold

Planområdet ligger i sin helhet innenfor Verneplan for vassdrag: Kvitforsvassdraget. Vernegrunnlaget er vassdragets elver, vann og et stort sammenhengende våtmarkssystem som har en sentral funksjon i et variert og attraktivt lavtliggende landskap. Elveløpsformer og biologisk mangfold inngår som viktige deler av naturmangfoldet. Kommuneplanens arealdel inneholder følgende bestemmelse:

«Vegetasjonssoner, Vannressursloven § 11:
Vegetasjonssoner langs vassdrag og sjø skal i størst mulig grad bevares. For verna vassdrag eller vassdrag som fører anadrom laksefisk gjelder at vegetasjonssonen skal bevares innenfor 20-meterssonen langs vassdraget.»

Innenfor planområdet ligger en rekke naturverdier. Berggrunnen består av kalkholdige bergarter som gir en frodig vegetasjon med mange kalkkrevende planter og naturtyper. Vannene i området er alle kalksjøer, en utvalgt naturtype som er oppført som sterkt truet på rødlista. Langvatnet og Svanvatnet er kransalgesjøer med nasjonal verdi (A). Nautåvatnet og Kjerkhaugvatnet er kalkrike tjønnaks-sjøer med henholdsvis nasjonal (A) og lokal (C) verdi.

Nautå naturreservat ligger like øst for flyplassen, og danner et x-kryss midt i planområdet. Reservatet inkluderer Nautåvatnet, Svanvatnet, deler av Langvatnet og deler av Kjerkhaugvantnet, samt vannstrengen mellom dem. Reservatet har et areal på 410 dekar: 70 dekar landareal og 340 dekar ferskvann. Området er vernet for å bevare et rikt våtmarksområde med naturlig tilhørende vegetasjon og dyreliv. I 2011 ble reservatet, sammen med fire andre naturreservat utpekt til Ramsarområde under fellesnavnet Evenes våtmarkssystem.

Våtmarkssystemet er svært viktig som hekke- og trekkområde for våtmarksfugl. Flere rødlistede arter registreres jevnlig i område, eksempelvis horndykker (VU - sårbar), skjeand (VU), lappfiskand (VU), storspove (VU) og makrellterne (EN - sterkt truet).

***Figur 4-3**. Nautå mellom Langvatnet og Nautåvatnet (Norconsult, juni 2021).*

4.3.2 Økosystemer og miljømål

Det er noe myrareal innenfor planområdet. I tillegg til et ofte rikt naturmangfold, bidrar myrer med betydelige økosystemtjenester i form av blant annet karbonlagring og flomdemping. Dette er tjenester som er forventet å bli stadig viktigere under framtidige klimaendringer. Både internasjonale og nasjonale føringer sier at inngrep i myr skal reduseres.

På myr og torvmark som ble regnet som nyttbar til oppdyrking og/eller skogproduksjon ble det under kartlegging av markslag i økonomisk kartverk registret myrdybde, vegetasjon og omdanningsgrad (NIBIO). Myr ble i denne sammenheng definert som areal med myrvegetasjon og minst 30 cm torvlag. Grunn myr har mindre enn 1 m torvlag, og dyp myr har mer enn 1 m torvlag. Myr og torvmark som ikke ble regnet som nyttbar til jord- eller skogbruk er ikke registrert i kartlagene. Registrerte myrarealer innenfor Nautå vest (nytt utbyggingsområde) er ca. 25 dekar dyp myr.

Mer informasjon om myrene og naturmangfoldet der, finnes i konsekvensutredningen for naturmangfold.

4.3.3 Vannmiljø

Vannregion, vassdragsområde og nedbørsfelt

Vannregion Nordland er delt inn i 10 vannområder, og planområdet ligger i vannområdet: Ofotfjorden. Overordnet nedbørsfelt er Elv fra Lavangsvannet (175.4Z). Hele planområdet er ligger innenfor

vassdragsnummer: 175.4C, Røstelva, som har et totalt areal på 21,56 km^2. Røstelva strekker seg fra Boltås i nord til Lussihaugen og Liakollen i sør. Forventet tilsig er 12,58 millioner m^3 /år, og avrenningen er 18,53 liter/sekund km^2 (NVE Atlas).

Vannforekomster

Det er flere store vann, elver og bekker i Røstelva. Vannkvaliteten i vannene, basert på økologisk tilstand, er god og svært god (*figur 4-4*). Tilstand er basert på målte data (VannNett-Portal). Vannene er generelt lite påvirket med unntak av noe landbruksavrenning. Langvatnet mottar i tillegg en betydelig mengde forurensning i form av avisningsvæsker og avrenning fra Harstad/Narvik lufthavn, og miljøtilstand er avhengig av pågående tiltak (Avinor). Elver/bekker har god økologisk tilstand, med unntak av elv mellom Nautåa med moderat vannkvalitet.

Hele eller deler av følgende vannforekomster ligger innenfor planområdet (VannNett-Portal):

Langvatnet i Tårstadvassdraget

	Miljømål	Tilstand
• Økologisk tilstand:	God	God - høy presisjon
• Kjemisk tilstand:	God	Dårlig - bl.a. PFOS - høy presisjon
• Risiko:	Risiko	Vannforekomsten mottar betydelig mengder av avisningsvæsker fra Harstad/Narvik lufthavn. Disse tilførslene sammen med landbruksforurensing er antatt å bidra betydelig til den generelle forurensingssituasjonen.

Natuåvatnet

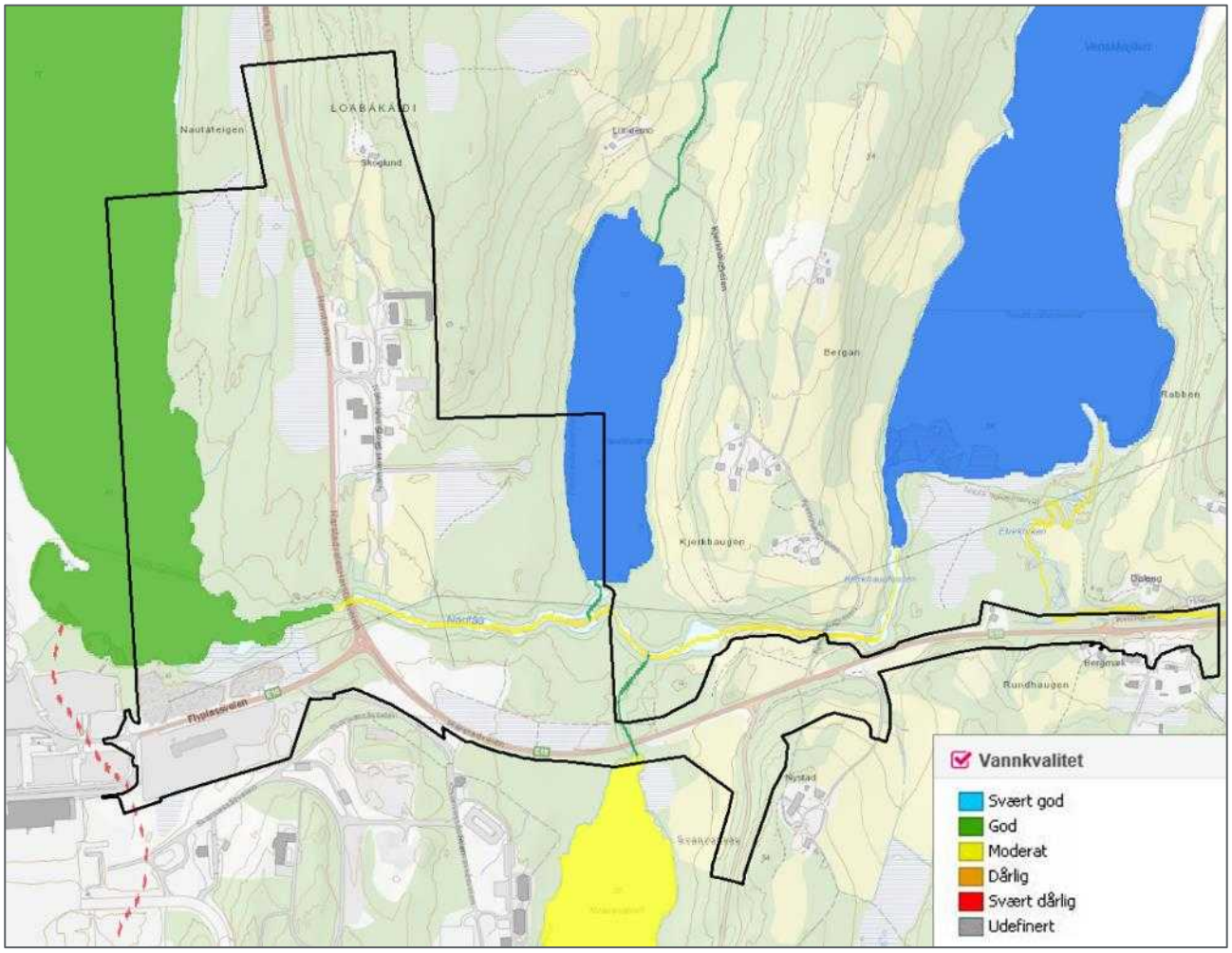
	Miljømål	Tilstand
• Økologisk tilstand:	Svært god	God - høy presisjon
• Kjemisk tilstand:	God	Udefinert - lav presisjon
• Risiko:	Ingen risiko	Diffus avrenning fra beite og eng. Tilførslene av næringssalter fra omkringliggende jordbruksareal og bosetning skaper ikke et stort overgjødslingsproblem i vannet.

Nautåa i Tårstadvassdraget

	Miljømål	Tilstand
• Økologisk tilstand:	God	Moderat - høy presisjon
• Kjemisk tilstand:	God	Dårlig - bl.a. PFOS - høy presisjon
• Risiko:	Risiko	Vannforekomsten mottar betydelig mengder av avisningsvæsker fra Harstad/Narvik lufthavn, via Langvatnet.

Bekk fra Svanevatnet og Elv fra Nautåvatnet

	Miljømål	Tilstand
• Økologisk tilstand:	God	God - lav presisjon
• Kjemisk tilstand:	God	Udefinert - lav presisjon
• Risiko:	Ingen risiko	Vannforekomsten har ingen påvirkninger.



***Figur 4-4**. Kartet viser status for klassifisering av vannkvalitet i vannforekomstene. Plangrense = svart linje. Kilde: VannNett-Portal.*

4.4 Kulturminner og kulturmiljø

Det er registrert et kulturminne nord for planområdet: Stunesmarka Tomashaugen (214664-1). Dette er en markasamisk gård med flere hustufter, veg, brønn, rydningsrøyser, fjøstufter, steingjerde, jordkjeller, mødding og grisebinge. Gården ligger ca. 50 meter øst for dagens E10, og ca. 120 meter sør for fylkesgrensa mellom Troms og Nordland (*figur 4-5*). Selve gården ligger på en liten flate med hellende landskap mot vest, og li opp mot øst. Kulturminnet er automatisk fredet – samisk kulturminne eldre enn 100 år.

Figur 4-5. *Stunesmarka Tomashaugen, automatisk fredet samisk kulturminne. Kilde: Kultruminnesok.no*

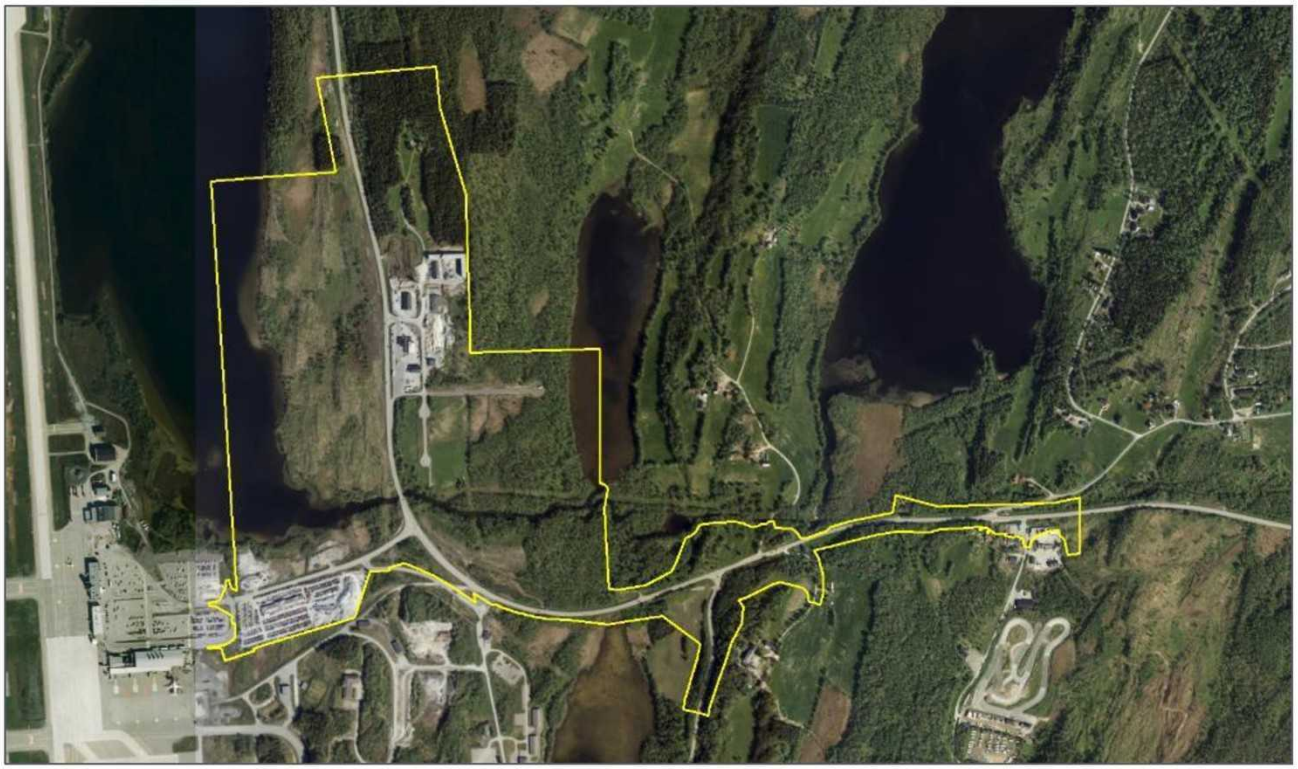
Sametinget foretok befaring av planområdet 02.07.2019. Det ble under befaringen ikke påvist nye automatisk freda samiske kulturminner.

Nordland fylkeskommune har i sitt innspill til planvarsel, datert 05.04.2019, meldt at fylkeskommunen ikke kjenner til at planforlaget er i konflikt med verneverdige kultuminner.

4.5 Arealbruk og bebyggelse

4.5.1 Bebyggelse og infrastruktur

Planområdet er i dag preget av flere større arealinngrep og bebyggelse, med Harstad/Narvik lufthavn i vest og E10 gjennom området. Deler av planområdet inngår i allerede regulerte områder (*figur 2-2 og figur 3-4*), med næringsareal som delvis er opparbeidet og bebygd (*figur 4-6*).



***Figur 4-6**. Planområdet er delvis bebygd per i dag.*

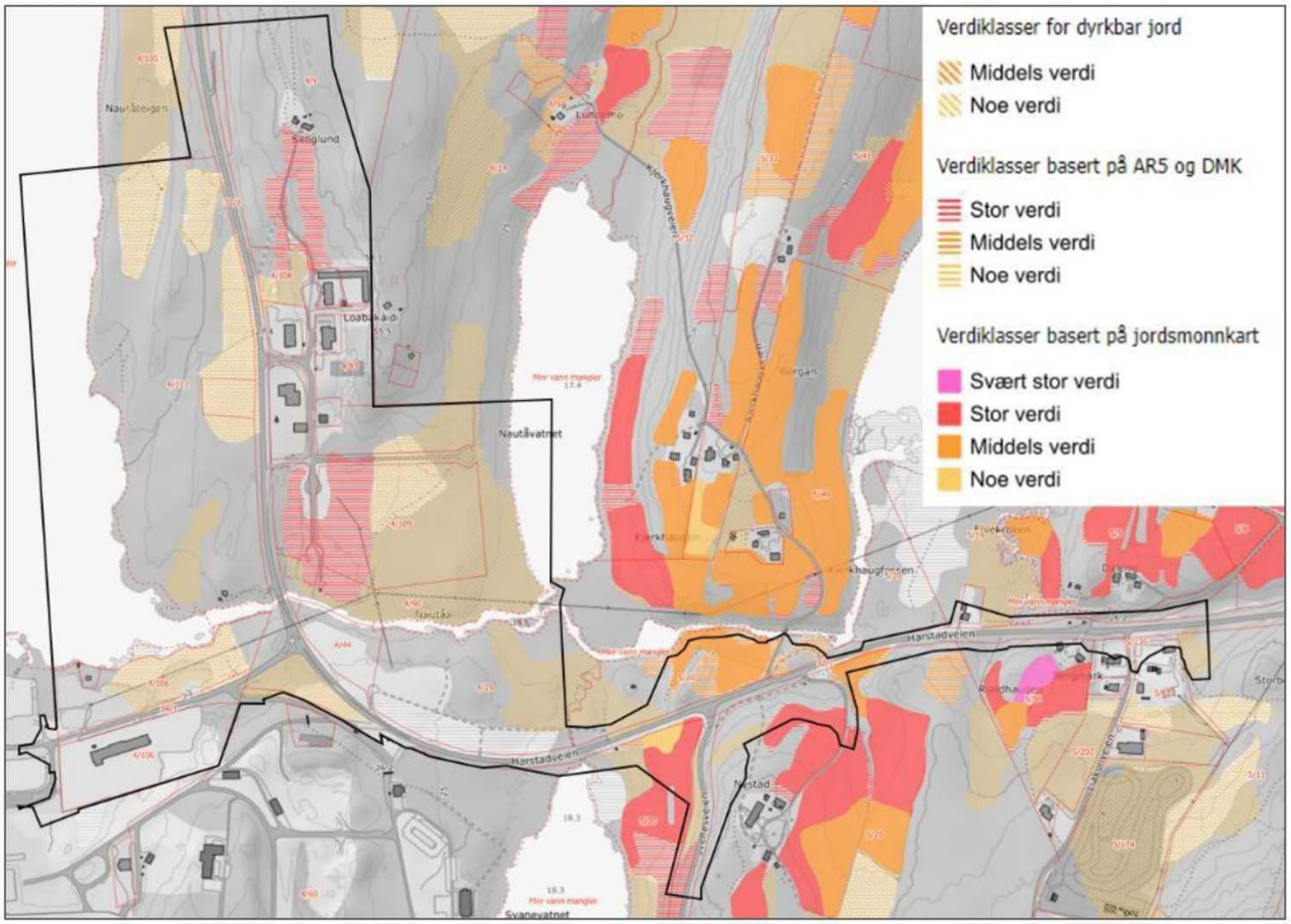
4.5.2 Landbruk

Øst i planområdet, innenfor gjeldende regulering for Hålogalandsveien E10 parsell 15, er det dyrket jordbruksareal.

I nytt utbyggingsområde til næring, Nautå vest, er det ikke dyrka eller tidligere dyrka mark. Myra innenfor Nautå vest er registret som dyrkbar jord med noe verdi (*figur 4-7*). Adkomst og vannledning til høydebassenget legges langs eksisterende vei til Skoglund, og berører ikke dermed ikke dyrka mark.

Den drivverdige skogen i Nautå vest, gran på bonitet 14, ble hogd ut for noen år siden. På arealet avsatt til høydebasseng er det gran på bonitet 14, hostklasse 3 (NIBIO – Kilden, registrering fra 2015).

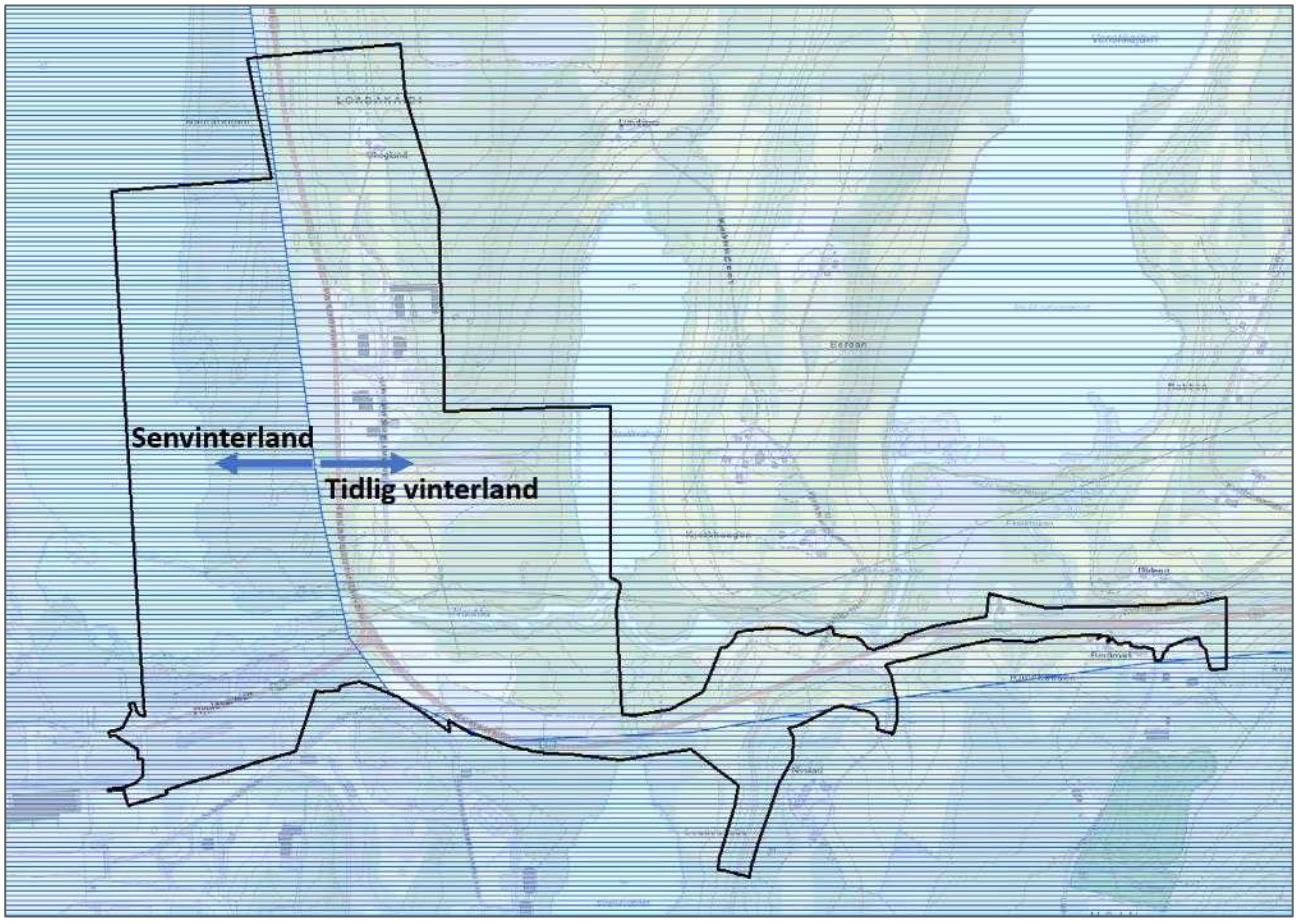
***Figur 4-7**. Nye utbyggingsområder: Nautå vest og høydebasseng →*



Figur 4-8. Jordbruksareal - verdiklasser basert på jordsmonn og AR5 + DMK. Kilde: NIBIO – Kilden.

4.5.3 Reindrift

Planområdet ligger i Grovfjord reinbeitedistrikt. Det er ingen reindriftsanlegg, trekkleier, flyttleier eller kalvingsland innenfor planområdet. Nord og øst for E10 er arealet registrert som tidlig vinterland (*figur 4-9*). Sør og øst for E10 er arealet senvinterland.



***Figur 4-9**. Reindrift – planområdet er delt mellom tidlig vinterland og senvinterland. Kilde: NIBIO – Kilden.*

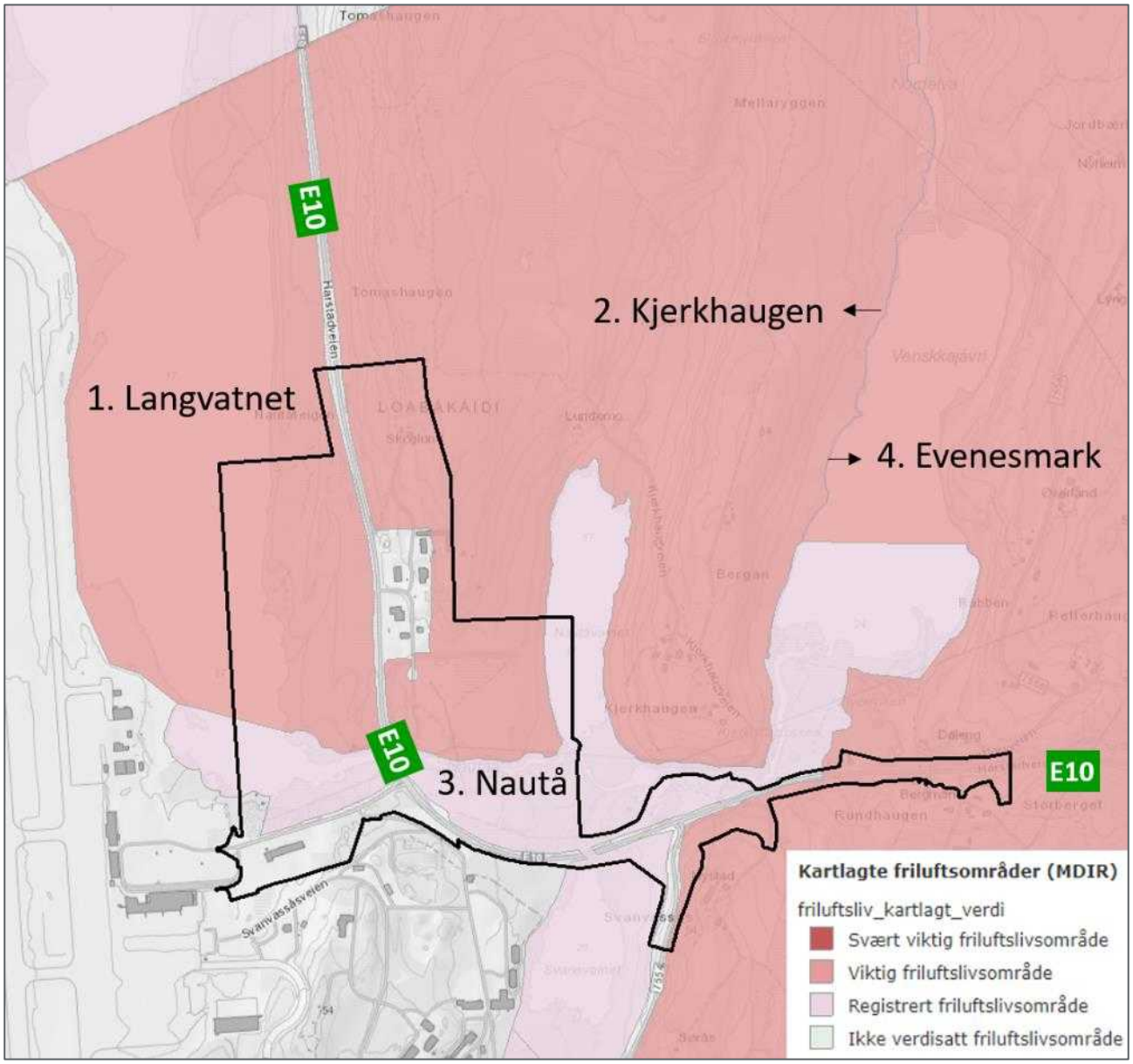
4.6 Barns interesser, friluftsliv og rekreasjon

Barn og unge
Det er ikke lekeplasser, barnetråkk eller andre tilrettelagte arealer for barn innenfor planområdet. Det er ikke skole i nærområdet, og dermed heller ikke skolevei for myke trafikanter gjennom planområdet.

Friluftsliv og rekreasjon
I 2014 ble det gjennomført kartlegging av friluftslivsverdier i kommunen (Kilde: Nordlandsatlas.no). Innenfor planområdet ligger deler av 4 friluftsområder, som i 2014 ble beskrevet som følger (*figur 4-9*):

- **Langvatnet**: viktig friluftsområde. Vest for E10. Særlig kvalitetsområde, noe brukt til turgåing, fugletitting og fiske.
- **Kjerkhaugen**: viktig friluftsområde. Øst og nord for E10. Utfartsområde, noe brukt til turgåing og bærplukking.
- **Evenesmark**: viktig friluftsområde. Sørøst i planområdet. Nærturterreng, ganske stor bruk til turgåing, sykling, fisking, skigåing og bærplukking.
- **Nautå**: registret friluftsområde. Sammenfaller med naturreservatet. Noe brukt til turgåing og fugletitting.

Mer friluftsområdene og ny vurdering av verdi, finnes i konsekvensutredningen for friluftsliv.



***Figur 4-10**. Friluftsområder innenfor planområdet. Plangrense markert med svart linje.*

4.7 Trafikale forhold

E10 ligger midt gjennom planområdet og utgjør hovedveien mellom Narvik og Harstad/Vesterålen. Statens vegvesens reguleringsplan for Hålogalandsveien E10 parsell 15 vedtatt 14.12.2021 er videreført i Områdeplan Evenes.

4.8 Teknisk infrastruktur

Det aktuelle planområdet er i dag preget av flere større arealinngrep og bebyggelse, med tilhørende infrastruktur i form av veier, vann- og avløp og kraftledninger. Se mer informasjon i kapittel 6.6.

Det er etablert flere kraftledninger i området, og VA-anlegg til eksisterende virksomheter.

4.9 Grunnforhold

Grunnforhold
Berggrunnen i planområdet består av marmor: hvit, båndet og massiv kalkspatmarmor (NGU – Berggrunn).

Løsmassedekke består i hovedsak av forvitringsmateriale, med gradvis overgang til underliggende fast fjell. Planområdet ligger under marin grense, men det er ikke registrert mulighet for marin leire i området (NGU - Løsmasser). Det er likevel påtruffet marin leire- og siltlag ved geotekniske undersøkelser (vedlegg 10 og 11) og delområde Nautå øst.

Det er ikke registrert ressursområder for pukk og grus innenfor planområdet. Det er en forekomst sør for planområdet, innenfor areal avsatt til Forsvaret, og det er tidligere tatt ut kalkstein brukt til flyplassen og forsvarsanleggene. Det er ikke uttak i dag og synes heller ikke aktuelt for kommersiell drift i framtida (NGU – Grus og pukk).

Mineralressurser
Det er ikke registret industrimineraler og metaller innenfor planområdet.

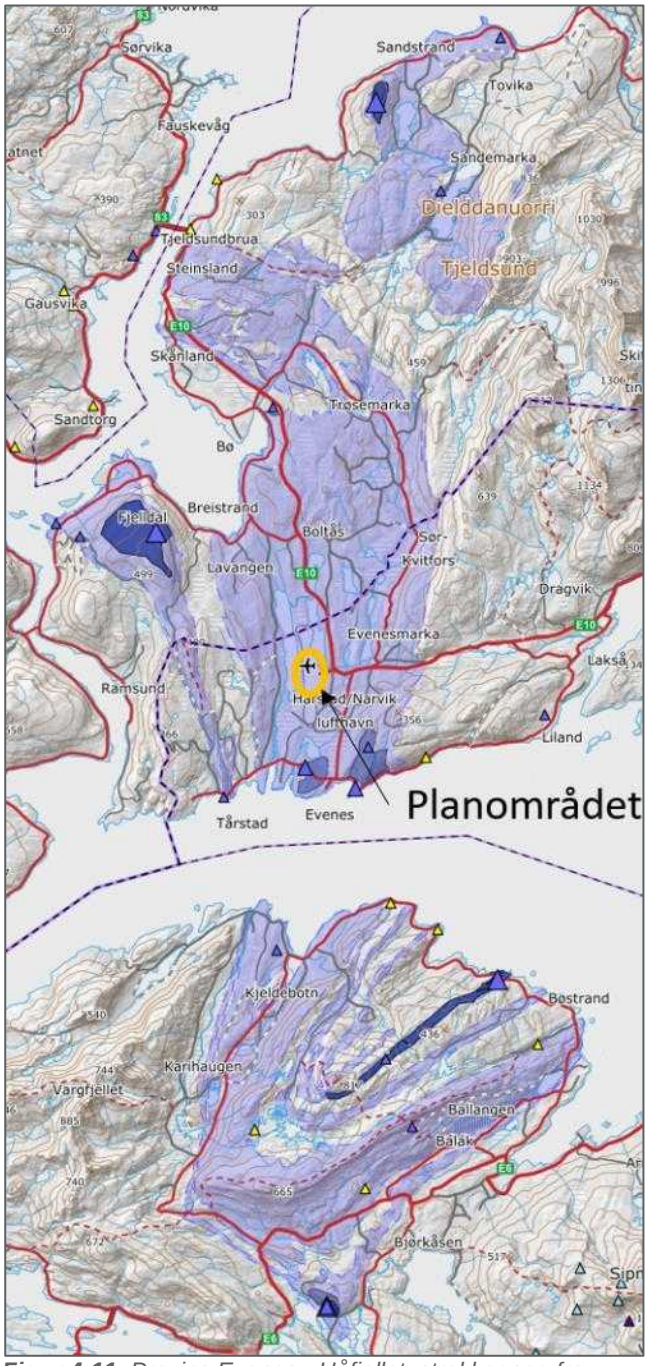
Planområdet ligger innenfor et areal som er registrert med industrimineraler: Evenes - Håfjellet karbonater (NGU – Mineralressurser) (*figur 4-11*). Provinsen er beskrevet i NGUs industrimineraldatabase, faktaark for Provins 1853-311. Provins Evenes - Håfjellet, strekker seg fra Tovikskjæret i nord, over Hartad/Narvik lufthavn, til Ballangsmarka i sør.

Det finnes viktige punktregisteringer innenfor provinsen, men det er ingen registrerte punkter innenfor planområdet (NGU – Mineralressurser). Direktoratet for mineralforvaltning skriver i brev datert 03.04.2019:

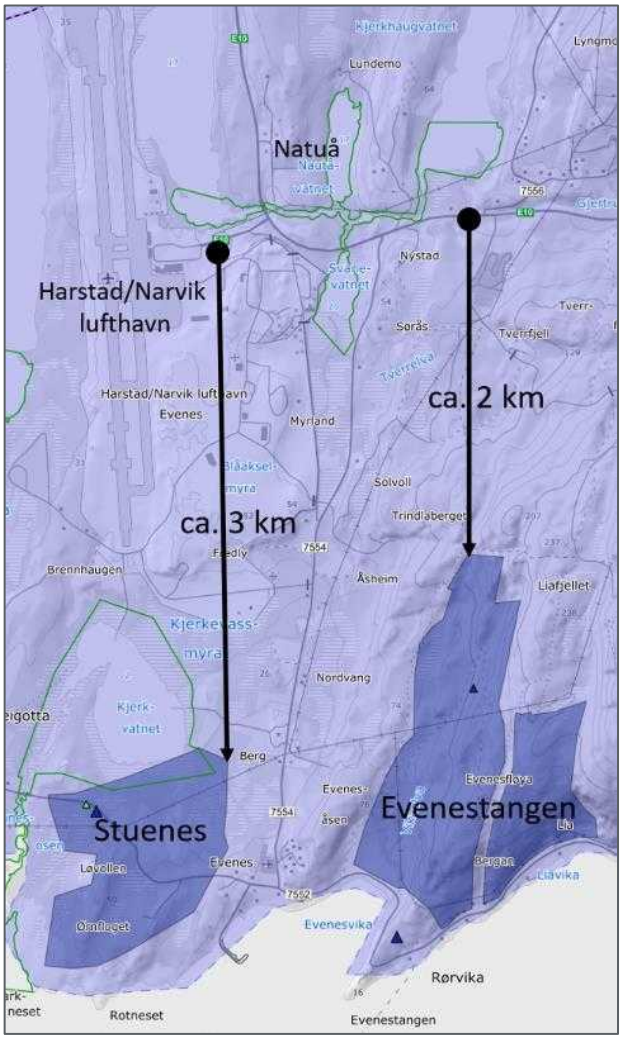
«I dialog med NGU har det kommet fram at det i området rundt planområdet finnes økonomisk interessante forekomster av kalkspatmarmor, men at utbyggingen av det aktuelle planområdet sannsynligvis ikke vil være til hinder for mulige fremtidige uttak.»

Det er registrert to forekomster som kan være viktige sør for planområdet og E10, henholdsvis Stuenes og Evenestangen (*figur 4-12*). Hovedmineralet, kalkspat, er antatt å utgjøre > 90 % i disse forekomstene.

Innenfor selve planområdet er det ikke registrert forekomster/datagrunnlag.



***Figur 4-11**. Provins Evenes - Håfjellet, strekker seg fra Tovikskjæret i nord til Ballangsmarka i sør (NGU - Mineralressurser).*



***Figur 4-12**. Stuenes og Evenestangen er registret som "kan være viktig" forekomster av kalkspatmarmor (NGU - Mineralressurser). Forekomstene er lokalisert henholdsvis ca. 3km og ca. 2 km. Sør for E10 i luftlinje.*

4.10 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av aktuelle tema. Se egen rapport for ROS-analyse (vedlegg 7).

5 Planprosessen

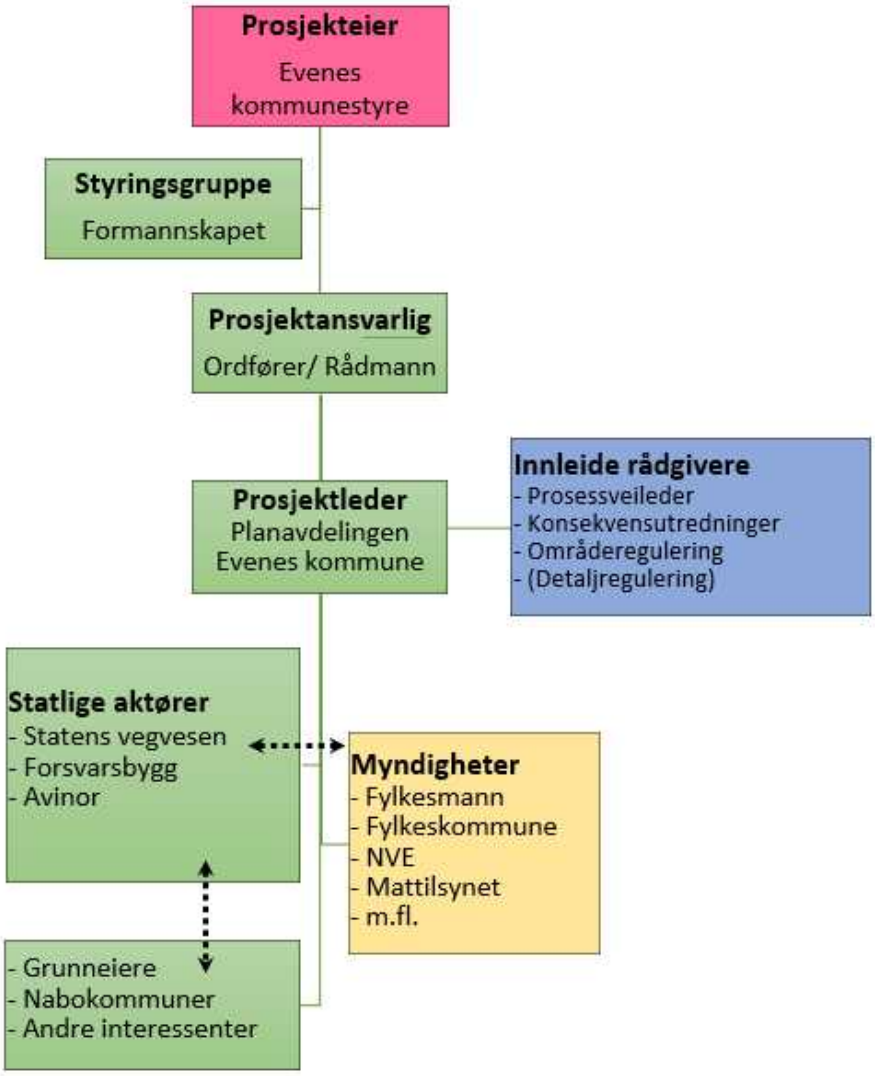
5.1 Planprosess og plantype

Planforslaget er utarbeidet som en områderegulering iht. plan- og bygningsloven § 12-2, og forskrift om konsekvensutredninger. Planprosessen har fulgt de krav til rutiner og saksbehandlingsprosedyrer som plan- og bygningsloven krever. Fasene, samt medvirkning i planprosessen framgår av kapittel 5.3 og vedlegg 9 (oversikt over møter avholdt i planprosessen).

5.2 Organisering og roller

Forslagsstiller er Evenes kommune, og planarbeidet har vært organisert i Evenes kommune ved planavdelingen (*figur 5-1*). Planfaglig konsulent er Norconsult AS.

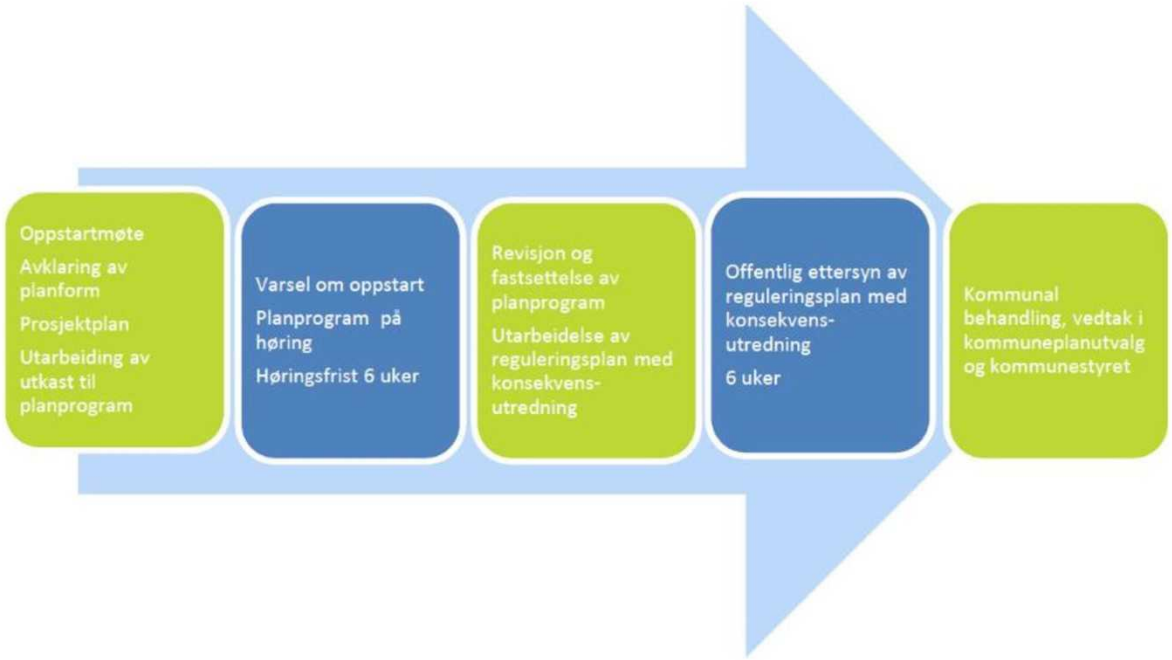
Planarbeidet har vært organisert som vist i *figur 5-1*. (se kapittel 5.3 Medvirkning).



Figur 5-1. *Organisering og roller i planarbeidet.*

5.3 Medvirkning

Det er gjennomført en bred og tett medvirkningsprosess med jevnlig dialog med berørte grunneiere, næringsdrivende, naboer, offentlige etater, rettighetshavere og befolkningen for øvrig.



***Figur 5-2**. Prosessflyt i områdereguleringen.*

5.3.1 Innledende før planvarsel

Det ble lagt til rette for en god medvirkning og dialog med interessenter i tidlig fase av planarbeidet. I forkant planvarsel er det gjennomført innledende møter, jf. *tabell 5-1*.

***Tabell 5-1**. Oversikt over innledende møter i planprosessen, før planvarsel.*

Aktivitet	Tidsperiode
Oppstart – innledende før planvarsel	
• Forslag til oppstart av områderegulering lagt fram i møte mellom Evenes kommune, Statens vegvesen, Avinor og Forsvarsbygg.	28.06.2018
• Planforum avholdt, før oppstart av formell planprosess.	06.11.2018
• Møter med grunneiere/næringsaktører.	Høsten 2018
• Møter med hver enkelt av Statens vegvesen, Avinor og Forsvarsbygg.	Des. 2018/Jan. 2019
• Åpent informasjonsmøte for befolkning, interessenter og grunneiere.	05.02.2019

5.3.2 Planvarsel med planprogram 2019-2021

Opprinnelig kunngjøring om oppstart av planarbeid og offentlig ettersyn av planprogram var i februar 2019:

21.02.2019	Planvarsel sendt ut til berørte grunneiere i brev.
21.02.2019	Planvarsel sendt ut til myndigheter i epost.
21.02.2019	Planvarsel annonsert Harstad Tidende og Fremover
04.04.2019	Merknadsfrist

På grunn av kompleksiteten i planområdet, men flere parallelle planprosesser og statlige aktører, ble ikke planprogrammet fastsatt i 2019.

- Ved planvarsel for Områdeplan Evenes, var det forventet at statlig *Reguleringsplan for Evenes Flystasjon og Harstad/Narvik Lufthavn* skulle vedtas i løpet av 2019.I påvente av dette ble ikke planprogrammet for områdeplanen fastsatt iht. normal frist (10 uker).
- *Statlig reguleringsplan for Evenes Flystasjon og Harstad/Narvik Lufthavn* ble vedtatt 17.11.2020.

Planprosessen, spesielt medvirkningsdelen fortsatte uten fastsatt planprogram. Fram mot 2021 byttet reguleringsplanen navn fra Områderegulering Nautå til Områdeplan Evenes. Dette da Nautå kun utgjør deler av planområdet, samt at Evenes er et kjent navn også regionalt og nasjonalt.

Evenes kommune (Formannskapet 20.04.2021) besluttet å sende oppdatert planprogram på nytt offentlig ettersyn, med begrenset høring mht. innspill. Tekst og innhold i planprogrammet fra 2019 er opprettholdt, men revidert iht. innspill til offentlig høring av planprogrammet i 2019. Ny høring av planprogrammet inkluderte også en mindre utvidelse av plangrense østover forbi avkjørsler til Kvitforsveien, Liakollen og fram til Svartberget. Forslaget til utvidelse av planområdet skal ivareta hele veianlegget for Flyplasskrysset – E10, slik det er definert av Evenes kommunes innspill til Nasjonal transportplan den 15.04.2021.

Utvidet planvarsel og begrenset høring av oppdatert planprogram i april 2021:

22.04.2021	Utvidet planvarsel og begrenset høring av oppdatert planprogram sendt ut til berørte grunneiere i brev og myndigheter i epost.
23.04.2021	Utvidet planvarsel kunngjort på Evenes kommunes nettside
27.04.2021	Utvidet planvarsel annonsert i Harstad Tidende
28.04.2021	Utvidet planvarsel annonsert i Harstad Tidende
08.06.2021	Merknadsfrist

Planprogrammet ble fastsatt i Evenes kommunestyre, sak 36/21, 17.06.2021.

5.3.3 Innspill og merknader til planarbeidet

Tabellen under oppsummerer mottatte innspill til planvarselet og planprogrammet. Alle merknadene er i sin helhet vedlagt planforslaget.

Nr.	Avsender	Innspill/merknad og planleggers kommentar
1	**Skånland kommune** 25.02.2019	**Innspill/merknad** 1. Planprogrammet må ha fokus på vannforsyningen til og i området. Herunder VOA-plan, beredskap, folkehelse og generell arealbruk. Pkt. 6.11 framstår som vagt i forhold til viktigheten av temaet. 2. Pkt. 6.6. Avløpsforhold bør også vurderes ifm. vannforsyning – om mulig i sammenheng med pkt. 6.7 om vannmiljø.

		3. Kommer tilbake innen utgangen av høringsfristen dersom det er andre forhold som er viktige.
		Kommentar 1. Planprogrammet ble fastsatt 17.06.2021.Helheten av vann- og avløp er vurdert i planarbeidet, jf. egen VAO-rapport. 2. Ivaretatt i planarbeidet. Se punkt 1. 3. Tas til orientering
2a	**Sametinget** 11.03.2019	**Innspill/merknad** 1. Finner det sannsynlig at det kan være samiske kulturminner i området. Må foreta en befaring før endelig uttalelse kan gis. Budsjett- og akseptskjema vedlagt uttalelse. 2. Tiltakshaver bes om å varsle grunneier/bruker om at befaring av planområdet vil foregå i løpet av barmarkssesongen 2019. 3. Tiltaket kan ikke iverksettes før endelig uttalelse foreligger. 4. Uttalelsen gjelder kun Sametinget, ikke Nordland fylkeskommune.
		Kommentar 1. Tas til etterretning. Sametinget foretok befaring av planområdet 02.07.2019. Ingen påviste automatisk freda samiske kulturminner. 2. Sametingets befaring er gjennomført. 3. Tas til etterretning. 4. Tas til orientering.
2b	**Sametinget** 26.04.2021	**Innspill/merknad** 1. Ingen merknader.
		Kommentar 1. Tas til orientering.
3	**Tromsø Museum** 22.03.2019 Nå: Norges Arktiske Museum, UiT	**Innspill/merknad** 1. Tromsø Museum er myndighet for kulturminner under vann. 2. Kan ikke se at det planlegges direkte inngrep i vann innenfor planområdet med unntak av utfylling på vestsiden av Langvatnet som ligger innenfor reguleringsgrensen til Evenes Flystasjon. 3. Vurderer sannsynligheten for konflikt med ev. kulturminner under vann som liten og har derfor ingen merknader til planforslaget. 4. Viser til kulturminnelovens § 8, 2. ledd om stans i arbeid og varsling dersom man i forbindelse med tiltaket skulle komme over kulturminner.
		Kommentar 1. Tas til orientering. 2. Tas til orientering. 3. Tas til orientering. 4. Tas til etterretning. Ivaretatt i planbestemmelsene.
4	**Fylkesmannen i Nordland** 28.03.2019 Nå: Statsforvalteren i Nordland	**Innspill/merknad** 1. **Konklusjon**. Anbefaler (naturfaglig) at det ikke avsettes utbyggingsformål eller tillates nye inngrep mellom Langvatnet og E10, i 100-metersbeltet mellom Nautå næringsområde og Nautåvatnet, mellom Nautåa/Kjerkhaugvatnet og mellom Fv. 722 og Svanevatnet. Skjerming av sistnevnte område er også viktig av hensynet til jordvernet. 2. **Miljø- og naturverdier.** Planområdet inkl. noen av de mest verdifulle og sårbare områdene i landet. Naturreservat, Ramsar-område, rødlista kalksjøer. Viktig at kantsonene langs vassdragene tas vare på og at ytterligere inngrep unngås. Må sees i lys av pågående prosesser med Evenes Flystasjon og E10.

		a. Tilrettelegging for næringsarealer i kantsonene medfører fare for *avrenning* til vernede våtmarksområder og viktige naturområder. Konsekvenser av avrenning og direkte inngrep må utredes. **b.** *Fugl*. Pga. verneområdenes utforming er det lite areal til hekking innenfor grensen. Mye av hekkingen foregår i kantsonene til reservatet. Det må ikke legges opp til aktivitet og utbygging som øker presset og forstyrrelsene av fugleområdene. **c.** *Fisk*. Kvitforsvassdraget har bestander av laks, sjøørret, ørret og røye. Vassdraget er påvirket av forurensing Evenes flyplass. Vannforvalningsplanen- og overvåkningsprogrammet for Nordland forutsetter at det skal gjennomføres omfattende overvåkning: bestandsstatus og utvikling, samt indikatorvassdrag for overvåkning. **d.** *Vernet vassdrag*. Kvitforsvassdraget er med i *Verneplan II for vassdrag*. Også områdets betydning for friluftsliv inngår som grunnlag for vernet. Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag må legges til grunn som premiss i planleggingen. Avgjørende at planen tar tilstrekkelig hensyn til vassdrag og vern. 3. **Støy**. Forventet økning i støy i området: Forsvarets aktiviteter, sivil luftfart og som følge av biltrafikk, nye og økte aktiviteter. Viser planprogrammet og at støyvurderinger gjøres iht. veileder T-1442/2016. 4. **Landbruk.** Positivt at konsekvensene for landbruk skal utredes. Jord-, skog-, og beiteressurser innenfor planområdet. Dersom disse blir negativt berørt, bør det lages en plan for hvordan kommunen skal løse slike utfordringer. Jordbruksområdet øst for Svanvatnet – åkerparsell på ca. 17 daa med fulldyrka jord bes tatt ut av planområdet. Viser til dokumenter aktuelle for planprosessen: Nasjonal jordvernstrategi, Strategisk plan for jordvern i Nordland og Regional plan for landbruk (2018) m/handlingsprogram. Anbefaler at det utarbeides et arealregnskap for dyrka og dyrkbar jord innenfor planområdet, KOSTA-rapportering. 5. **Reindrift**. Ingen merknader. Generelt oppfordres det til dialog med rbd. for å avklare ev. virkninger for reindrifta. 6. **Planfaglige forhold**. Viser til status for arealene innenfor planområdet. Videre pågående planprosesser, statlige planer, for E10 parsell 15 og Evenes luftstasjon. Disse planene vil i stor grad være premissgivende for områdeplanen. Pga. store naturverdier, eksisterende og planlagte endring i infrastruktur og områder for Forsvaret bør kommunen se på næringsområder som ligger utenfor det viktige sammenhengende naturområdet. *a. Konsekvensutredning.* Generell beskrivelse av KU. Konsekvensutredningen skal gi et tilfredsstillende grunnlag for å vurdere og vektlegge bestemmelsene i naturmangfoldloven (nml) §§ 8 og 12, jf. nml § 7. 7. **Samfunnssikkerhet og beredskap.** Minner om pbl. § 4-3 og plikt til gjennomføring av risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS). 8. **Digitaliserte plankart**. Planforslaget oversendes i SOSI-format til Kartverket. 9. **Samordning av statlige innsigelser**. Fylkesmannen har ansvaret for å samordne innsigelser fra regionale statsetater. Ber om at

		kommunen setter at tid til dialog med berørte statlige myndigheter, i den grad det dreier seg om arealkonflikter. Bør skje før saken sendes på offentlig ettersyn. Fylkesmannen kan bidra til en slik dialog.
		Kommentar 1. Konsekvensutredninger er gjennomført, ev. interessekonflikter (naturverdier vs. utbyggingsbehov) og mulige løsninger på disse er vurdert i planarbeidet. Planområdet er redusert etter planvarsel. 2. Tas til etterretning, jf. punkt 1. 3. Tas til orientering – Støyutredninger er ivaretatt i overlappende statlige planer. Det legges ikke til rette for økt støybelastning i områdeplan og det legges ikke til rette for støyfølsom bebyggelse. Det er gitt særskilte føringer for avbøtende tiltak i overgang mellom områdeplan og rød støysone mot adkomsthall til Harstad/ Narvik lufthavn. Se også kap 9.4 og planbestemmelse §4.6 og §7.5 § 13. 4. Følges opp i planarbeidet, jf. pkt 1 over. Avbøtende tiltak av ev. negative konsekvenser skal redegjøres for. (planområdet er redusert.) 5. Tas til etterretning. Reindrift er eget KU-tema i planprogrammet pkt. 6.10. 6. Tas til orientering. Områdeplanen er å anse for et prosessverktøy for koordinering av planer og interessenter i området. Aktivitetene til Forsvaret og AVINOR medfører arealbehov i tilknytning til flystasjon og lufthavn. 7. Tas til etterretning. Det er utarbeidet ROS-analyse til planforslaget. 8. Tas til etterretning. 9. Tas til etterretning. Planforum er også gjennomført 20.04.2022.
5a	**Forsvarsbygg** 02.04.2019	**Innspill/merknad** 1. Forsvarsbygg gir høringssvar for å ivareta forsvarssektoren sine arealbruksinteresser. Utgangspunktet vil alltid være at Forsvarets faste tilstedeværelse har bakgrunn i en nasjonal avgjørelse om lokalisering, og at den militære virksomheten som med avgjørelsen er tiltenkt å være til stedet må kunne videreføres optimalt. 2. Forsvaret er nevnt som KU-tema i planprogrammet. Ber om at det stilles krav om at temaet *skal* utredes, og ikke kun vurderes utredet. 3. Kommunen må påse at arealbruken i områdereguleringen samsvarer med arealbruken for statlig plan for Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn i de overlappende planområdene. 4. På de arealene som overlapper med statlig plan må det ikke åpnes for at arealavklaringer kan gjennomføres i områdereguleringen, slik som nevnt i planprogrammet. Dette gjelder også parkeringsareal. 5. Ber om at følgende tas inn i planen som en fellesbestemmelse: *«Bygninger og anlegg kan ikke utføres på en slik måte at det gis mulighet for varig, skjult innsyn i Forsvarets anlegg, bygninger og områder. Det kan heller ikke iverksettes tiltak som kan gi mulighet for økt risiko, blant annet sikkerhetstruende virksomhet, for Forsvarets virksomhet. Alle søknadspliktige tiltak skal forelegges Forsvaret og Forsvarsbygg for uttalelse før godkjenning.»*
		Kommentar 1. Tas til orientering. 2. Tas til orientering. Utredninger av forholdet til Forsvaret ansees ivaretatt i planprogrammet pkt. 6.21.

		3. Tas til etterretning. Forsvarsbygg er også invitert inn i arbeidsgruppe for områdereguleringen. 4. Tas til orientering. Planprogrammet beholdes uendret. Løsninger for overlappende og tilgrensende arealer er avklart i planprosessen gjennom dialog med Forsvarsbygg/Forsvaret. Se også vedlegg 7 ROS analyse 5. Tas til orientering og etterretning. Tatt inn i reg. bestemmelsene.
5b	**Forsvarsbygg** 08.06.2021	**Innspill/merknad** 1. Områdeplanen overlapper statlig plan med Evenes flystasjon vedtatt av KMD 17.22.2020. Den statlige planen skal fortsatt være gjeldende. I de overlappende områdene må det ikke gjøres endringer i planformål eller planbestemmelser. Det er derfor ønskelig at planområdet justeres slik at det grenser inntil den statlige planen. 2. Det er ønskelig å opprettholde den gode dialogen som har vært i planprosessen, og særlig rundt mulige restriksjoner i arealbruk jf. pkt. 3.1 i planbestemmelsene til statlig plan for Evenes flystasjon
		Kommentar 1. Tas til orientering. Løsninger for overlappende og tilgrensende arealer er avklart i planprosessen gjennom dialog med Forsvarsbygg/Forsvaret. Se også vedlegg 7 ROS analyse 2. Tas til etterretning. Dialog med Forsvarsbygg er videreført.
6	**Liv Melbøe Caspersen** 02.04.2019	**Innspill/merknad** 1. Møter med grunneiere / næringsaktører. Er grunneier til eiendom 4/40 og bor i Oslo, har dermed har ikke mulighet til å være med på informasjonsmøter. Etterspør referat. 2. Eiendomsforhold. Eiendom 4/40 med tilhørende rett til adkomst/parkering over hovedeiendom er ikke klart tegnet inn. Etterspør kart med tydelige gnr. og tomtegrenser. 3. Landskap. Er for at aktuelle området utlegges til næringseiendom, grunneiere må tas med i planleggingen som forutsatt, som kan føre til vekst i kommunen. Ser frem til at dette området, blir regulert og brukt på en "rydding" måte. 4. Medvirkning og dialog med grunneiere. Uten mulighet til å møte opp på åpne møter eller lese referat fra sådan, så faller dialogen bort med grunneiere bort. Planprogrammet er da ikke forutsigbart og legger ikke til rette for grunneiere, som da ikke kan komme med innspill. Planarbeidet skal legges opp til aktiv deltagelse og medvirkning, tidlig i planprosessen. Ber om informasjon mulighet for deltakelse.
		Kommentar 1. Tas til orientering. Grunneier kontaktes direkte per epost/telefon. 2. Følges opp med informasjon til grunneier i planprosessen. 3. Tas til orientering. 4. Grunneiere får tilsendt dokumenter underveis i planprosessen iht. krav i pbl. Planprogrammet legger opp til god medvirkning. Spørsmål om planprosess, medvirkning og deltakelse besvares fortløpende. Det har vært dialog og gjennomført møter med Caspersen i løpet av planprosess.
7	**Direktoratet for Mineralforvaltning** 03.04.2019	**Innspill/merknad** 1. Mineralressurser i og i nærheten av planområdet. Planområdet ligger innenfor Provins 1853-311. Ingen viktige punktregistreringer innenfor planområdet. Økonomisk interessante forekomster av kalkspatmarmor utenfor planområdet, og tidligere uttaksområde (på

		flyplass/militært område) for kalkstein sør for planområdet. Antatt ikke i konflikt med tiltak/utbygging i planområdet. 2. Oppfølging i planarbeidet. Opplysningene i pkt. 1 har DMF formidlet til kommunen i forbindelse med planforum 6.11.2018. Ønsker at plandokumentene beskriver mineralressursene i området. En slik beskrivelse innebærer både provinsområdet og kalkforekomsten omtalt ovenfor. Planprogrammet beskriver kalkforekomsten, men nevner ikke provinsområdet. DMF ber om at planprogrammet også beskriver Provins 1853-311 og prosjektets sannsynlige innvirkning på ressurser i dette området.
		Kommentar 1. Tas til orientering. 2. Tas til etterretning. Planprogrammet beholdes som det er, men innspillet tas med til vurdering videre i planarbeidet. Planbeskrivelsen har redegjort for sannsynlig innvirkning på mineralressursene. Se kap 4.9.
8a	**Evenes Utvikling AS (2 stk)** 04.04.2019	**Innspill/merknad** 1. **Brev.** Viser til møte med andre private aktører i område, hvor Evenes utvikling ikke var innkalt. Videre bes det om at Evenes utvikling, uten unntak, innkalles til framtidige møter hvor områdereguleringen behandles, samt forhold som berører Evenes utvikling. Minner om kommunes plikt til å sikre medvirkning. 2. **Epost.** Kjent med forslaget til reguleringsplan for Nautå. Evenes Utvikling AS har ingen spesielle merknader til planen, men ber om at regulering av Nautå ses i sammenheng med de planer som foreligger vedr. utvikling av eiendommen gnr 4 bnr 106 (Stunes-eiendommen). Evenes Utvikling AS er innstilt på å samarbeide nært med kommunen slik at hele området får en god og strukturert næringsutvikling.
		Kommentar 1. Tas til orientering. I forbindelse med områdereguleringen har Evenes Utvikling vært invitert på møter på lik linje med andre næringsaktører (egne særmøter og felles folkemøte). Se også vedlegg 9. 2. Tas til etterretning. Dialog med næringsaktører opprettholdes i videre planprosess.
8b	**Evenes Utvikling AS** 07.08.2021 (v/advokat Ræder)	**Innspill** 1. Området/områdeplanen er viktig for utviklingen og næringsvirksomheten i regionen. Nærhet til lufthavn: logistikkarealer, serviceanlegg, hotell og parkering. Gods- og persontrafikk. 2. Eiendom 4/106 er naturlig for hotell, konferansefasiliteter og parkeringsanlegg i umiddelbar nærhet til flyplassen. 3. For å kunne utnytte tomta på en hensiktsmessig måte, ser Evenes Utvikling for seg at Eiendommen bør tillates utnyttet med % BYA = 80% og høyde på minimum 8 etasjer. 4. I forbindelse med byggesaker må det etableres et samarbeid mellom Forsvaret og utbygger som sikrer at bygget ikke er i konflikt med sikkerhetsloven. Reguleringsplanen skal angi rammene for hvor høy utnyttelse og maks høyde, mens selve sikringstiltakene må avklares i selve byggesakene. 5. Dagens regulering for eiendom 4/106 gir lite rom for utvikling. Kommunen bes om å regulere hele eiendommen til næring.

		6. Evenes Utvikling er svært positive til at det utarbeides områdeplan som ser området under ett, og samarbeid med kommune og naboer. Ber om at innspillet tas med i det videre planarbeidet.
		Kommentar 1. Tas til orientering. 2. Tas til orientering. 3. Tas til orientering/etterretning. Planene og innspillene fra Evenes utvikling AS er endret underveis i planprosessen. Det er tilrettelagt for bebyggelse iht. innspill i møtet 06.12.2021. 4. Tas til orientering. Hvordan sikkerhetskrav skal ivaretas, er vurdert på overordnet nivå i områdeplanen. Bl.a. gjennom ROS-analyse og dialog med Forsvarsbygg og Avinor. 5. Tas til orientering. Formål er vurdert i planprosessen basert på innspill fra Evenes Utvikling AS og hva som er samfunnsbehovet. 6. Tas til orientering.
9	**Norsk Ornitologisk Forening, avd. Nordland** 04.04.2019	**Innspill/merknad** 1. Området rundt Evenes Lufthavn i Evenes kommune er et uvurderlig våtmarksområde med flere naturreservater, og NOF Nordland er bekymret for hvordan tiltenkte inngrep vil påvirke området. 2. Planprogrammets målsetting om å minimere inngrep i myr er positivt. 3. Deler av planområdet er underlagt Ramsar-konvensjonen og vernet som naturreservat. 4. Samlet belastning på naturverdiene i området er allerede på et uakseptabelt nivå. Bl.a. flyplass – forurensning og konflikt fugl/fly. 5. Ytterligere økning i aktiviteten i området kan påvirke viktige internasjonale naturverdier negativt, både gjennom arealbeslag og gjennom økte forstyrrelser. Viktig at det avsettes tilstrekkelige buffersoner rundt reservatene, samt unngå mer press på fuglelivet. Næringsarealer helt ned mot vannkantene er uakseptabelt. Ingen nye næringsarealer må etableres i området og eksisterende næringspark må re-lokaliseres. 6. Fuglefauna må bli et eget tema under naturmangfold i konsekvensutredningen. Bør omfatte lysforurensing på lik linje med støy. 7. Arbeidet med E10 og adkomst til flyplassen må planlegges nøye for å unngå forstyrrelser i hekketida for fugler.
		Kommentar 1. Tas til orientering. 2. Tas til orientering. 3. Tas til orientering. 4. Tas til orientering. Flyplasstrafikken reguleres ikke i områderegulering. 5. Tas til orientering og etterretning. Se konsekvensutredninger og interesseavveiinger i planarbeidet. Det er satt av buffersoner langs vann- og vassdrag. Relokalisering av eksisterende virksomheter er ikke aktuelt. 6. Tas til etterretning. Inkl. som en del av konsekvensutredningen. 7. Tas til orientering. Generelt vil avbøtende tiltak vurderes ved mulige negative konsekvenser.
10	**Pål Johansen** 04.04.2019	**Innspill/merknad** 1. Ikke grunneier/interessegruppe, men har interesse av at planen blir så god som mulig.

		2. Planens avgrensning mot øst bør utvides til å inkl. veikryss E10/Fv. 724 mot Kvitfors/Evenesmark i nord og avkjøring til Liakollveien mot Moan Industriområde i sør. Mye brukte veier og trafikkmengden forventes å øke.
		Kommentar 1. Tas til orientering. 2. Tas til orientering. Ikke aktuelt å utvide plangrense. Kryssløsninger er ivaretatt i Statens vegvesens reguleringsplan for parsell 15.
11a	**Nordland Fylkeskommune** 05.04.2019	**Innspill/merknad** 1. **Forholdet til regional politikk**. Arealbruk skal skje etter ei avveining mellom nærings-, friluftsliv- og miljøinteresser. Store miljø- og arealbruksverdier i planområdet. Viser til: **a.** Fylkesplan for Nordland: Kapittel 8, mål for arealpolitikken – ber om at disse hensyntas i planarbeidet. Kapittel 7, planbestemmelser om etablering av kjøpesenter. **b.** Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. **c.** Dersom planen legger til rette for forretning på mer enn 3000 m^2 BRA krever dette at Nordland fylkesting tillater at den regionale planbestemmelsen fravikes. 2. **Planfaglig**. Utgangspunkt: kommunen bør vurdere større næringsområder i forbindelse med rullering av kommuneplanen. Likevel: forståelse for behovet for å koordinere interessene i området og sikre helhetlig planløsning. Positivt å få på plass oppdatert kunnskap. **a.** Planlegging etter pbl. – et effektivt instrument for å styrke kommunen som næringspolitisk aktør i partnerskap med regionale og lokale bedrifter. Rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler. Kommunestyret har gjort prinsippvedtak vedr. bruk av utbyggingsavtaler, jf. sak 16/19. **b.** Områderegulering og detaljeringsgrad. Skal planen gi tilstrekkelig avklaring til å gå direkte på rammesøknader, forutsetter det at alle ev. utredningskrav etter bestemmelsene i KU-forskriften er ivaretatt. **c.** Anbefaler helhetlige løsninger for området, angitt utbyggingsrekkefølge og detaljer for første byggetrinn. Viktig å legge føringer/bestemmelser for å ivareta naturmangfoldet og allmenne interesser i planområdet. **d.** Det kan bli aktuelt å stille krav om miljøovervåkning i området. KU vil kunne avdekke behov. 3. **Organisering og medvirkning – framdrift**. Det er lagt til rette for god medvirkning og dialog med berørte myndigheter i tidlig fase. Fokus på medvirkning bør opprettholdes. Kommunen har et særlig ansvar for å sikre medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, jf. pbl. § 5-1. 4. **Rammer for planarbeidet**. Viser til innhold i planprogrammet. 5. **Konsekvensutredninger**. Positivt at planprogrammet inneholder vurdering av aktuelle utredningstema. Følgende tema vurderes som «ikke relevante» i planprogrammet: • Kriminalitetsforebygging • Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet

		Fylkeskommunen mener temaene har relevans og bør vurderes i planarbeidet i tilknytning til: samfunnsfunksjoner, infrastruktur, landskapshensyn og estetiske forhold jf. pbl. § 1-1. 6. **Kunnskapsgrunnlaget** – der det mangler må kommunen så langt som mulig søke å innhente relevant kunnskap. **a.** *Landskapskartlegging og friluftslivkartlegging* – fornøyd med at det legges til grunn for videre planarbeid. **b.** *Naturmangfold*. Knyttet betydelige naturverdier til området. Verneplan for vassdrag (Kvitforsvassdraget), Nautå naturreservat, Ramsarområde. Stor betydning for våtmarksfugl. Inngrep og forurensning i området er allerede en utfordring. Naturmangfold og økosystemtjenester skal utredes grundig. **c.** *Vannmiljø*. Inngår i utredningen. For ordens skyld: Vannforskriften § 12 kan komme i bruk i enkeltvedtak om ny aktivitet eller nye inngrep i en vannforekomst. Viser også til vannportalen. **d.** *Klimahensyn og tilpasning*. Riktig håndtering av myr kan være et kostnadseffektivt klimatiltak som samtidig reduserer negativ påvirkning på naturmangfoldet. Viktig at planarbeidet tar hensyn til framtidige klimaendringer og problemer knyttet til flom, skred og overvannsproblematikk. Avrenning vs. store naturverdier – bevaring og naturbaserte løsninger. Viser til klimaprofil for Nordland og tilgjengelige nettsider. **e.** *Barn og unge*. Barn og unge må ivaretas i planleggingen. Trafikksikkerhet, tilgang til lekearealer, støyfrie uteområder m.m. 7. **Digital plandialog**. Fylkeskommunen tilbyr kvalitetssikring og publisering av planer i Nordlandsatlas. Planforslaget oversendes i SOSI-format til Kartverket. 8. **Generelt.** **a.** Nasjonal politikk pålegger kommunen å legge til rette for alle grupper. Personer med funksjonsnedsettelse må ivaretas. **b.** Bygninger og tiltak bør oppføres med tanke på framtidige klimaendringer, reduksjon i energibehov og utslipp av klimagasser. Alternative energikilder bør alltid vurderes. **c.** Medvirkning jf. pbl. Alle berørte parter i området må trekkes aktivt inn i planprosessen. 9. **Kulturminnefaglig**. Kjenner ikke til at planforslaget er i konflikt med verneverdige kulturminner. Foreløpig ingen merknader til planarbeidet og vil gi endelig uttalelse når planforslaget foreligger. Viser til egen uttalelse fra Sametinget.
		Kommentar 1. Tas til etterretning. Planene det vises til ligger inne i planprogrammet punkt 4.1.. Det skal ikke legges til rette for detaljvarehandel over 3000m². Vurderinger framgår av planbeskrivelsen. 2. Tas til orientering og etterretning. 3. Tas til orientering og etterretning. 4. Tas til orientering. 5. Tas til etterretning. Sees i sammenheng med øvrige utredningstema, eksempelvis planprogrammet pkt. 6.5, 6.11, 6.20 og 6.21. 6. Tas til etterretning. Utredningskrav ivaretatt i planprogrammet. 7. Tas til etterretning. 8. Tas til etterretning, ivaretas i planbestemmelsene.

		9. Tas til orientering.
11b	**Nordland Fylkeskommune** 08.06.2021	**Innspill/merknader** 1. Positivt at kommunen følger opp kravene gitt i KU-forskrift, og ser de pågående planprosessene i sammenheng. 2. Fylkesplan for Nordland: Kapittel 8, mål for arealpolitikken – ber om at disse hensyntas i planarbeidet. 3. Merknader - ut over merknadene gitt til innspill i 2019: a. Kulturminner – ingen. b. Friluftsliv – fornøyd med at tema skal konsekvensutredes. c. Fylkesvei - ved utvidelse av planområdet inngår også fv. 7556, Kvitforsveien, i planen, inkludert krysset med E10. Alle planer må være i tråd med veinormalene: liste over veiledere, forskrifter, trafikkarealer som må inngå i planen m.m. d. Rammer for planarbeidet: Nasjonale forventinger til regional og kommunal planlegging 2019-2023, ble vedtatt i mai 2019. Flere regionale planer er under rullering. 4. Veiledning: a. Miljødirektoratet utarbeidet en ny veileder om konsekvensutredninger for klima og miljø. Relevant for utredningsarbeidet. b. Planen berører mange ulike interesser. Anbefaler at det legges opp til aktiv medvirkning, og at saken meldes til planforum. c. I samarbeid med Kartverket og Statsforvalteren i Nordland tilbyr fylkeskommunen kvalitetssikring av planer og publisering i Nordlandsatlas. Ber kommunen benytte seg av tjenesten. d. Generelt: • Forventer at FNs bærekraftsmål legges til grunn for samfunns- og arealplanleggingen. • Det bør tas hensyn til fremtidige klimaendringer i planlegging og utbygging. Det skal legges vekt på sårbarhet for klimaendringer i kommunenes ROS-analyser. • Nasjonal politikk pålegger kommunen å legge til rette for alle grupper. Interessene til personer med funksjonsnedsettelser må ivaretas. • Ber om at bygninger og tiltak oppføres med tanke på fremtidige klimaendringer, reduksjon av energibehov og utslipp av klimagasser. Alternative energikilder bør alltid vurderes. • Barn og unge må ivaretas i planleggingen. • Ny bebyggelse og rom mellom bebyggelsen må vise hensyn til de estetiske forhold, jfr. plan- og bygningsloven § 1-1. – • Planprosessen skal legge opp til medvirkning i tråd med bestemmelsene i plan- og bygningsloven. • Naturmangfoldlovens § 7 som gir prinsipper for hvordan offentlige beslutninger skal tas, jf. naturmangfoldloven §§ 8 – 12. • Vannforskriften § 12, og ber kommunen legge opp til en arealforvaltning som sikrer god vannkvalitet.
		Kommentar 1. Tas til orientering. 2. Tas til etterretning. Vurderinger framgår av planbeskrivelsen.

		3. Merknader - ut over merknadene gitt til innspill i 2019: a. Tas til orientering. b. Tas til orientering. c. Tas til orientering – inngår i reguleringsplanen til Statens vegvesen. d. Tas til orientering – oppdateres i planforslaget iht. gjeldende status. 4. Veiledning: a. Tas til orientering og etterretning. Benyttet i utredningsarbeidet. b. Tas til orientering og etterretning. Stor grad av medvirkning/dialog er gjennomført. Planforum gjennomført før varsel av planprogram og ved sluttbehandling. Planforum er avholdt 20.04.2022. c. Tas til orientering og etterretning. d. Tas til orientering og etterretning. Redegjort for i planforslaget (planbeskrivelsen).
12a	**Statens vegvesen** 10.04.2019	**Innspill/merknad** 1. Innenfor varslet planområde ligger E10, Rv. 833 og fv. 722. 2. Viser til hensikten med planarbeidet. 3. **Arealpolitiske føringer**. Statens vegvesen har et særlig ansvar for å ivareta trafikksikkerhet for alle som er på og langs veien. Visjon i Nasjonal transportplan- «nullvisjonen» og vegnormalene. 4. **Vurdering av saken**. Når planforslaget foreligger vil vegvesenets vurdering i hovedsak være de trafikale konsekvenser som følge av tiltakene og trafikksikkerheten i området. Avkjørsler fra riksveier (E10). Statlig reguleringsplan for Hålogalandsveien E10, parsell 15 – historikk. Evenes kommune har lagt opp til bred og tett medvirkningsprosess, og Statens vegvesen har allerede deltatt i regionalt planforum og dialogmøter. Deltar som vegmyndighet fra vegavd. Midtre Hålogaland og fra prosjekt Hålogalandsvegen. 5. **Medvirkning fra Statens vegvesen i videre planarbeid**. Ingen ytterligere merknader og imøteser god dialog i det videre arbeidet.
		Kommentar 1. Tas til orientering. 2. Tas til orientering. 3. Tas til orientering. 4. Tas til orientering. 5. Tas til etterretning. Dialog opprettholdes. Statens vegvesen deltar bl.a. i arbeidsgruppe.
12b	**Statens vegvesen** 08.06.2021	**Innspill/merknad** 1. Statens vegvesens rolle, ansvar og samfunnsoppdrag. 2. Generelt: E10 har en meget streng holdningsklasse og skal i prinsippet være avkjørselsfri utover det som er regulert. 3. Føringer og krav til veinormalene må ivaretas i planprosessen. Avvik fra krav i vegnormaler må være omtalt i plan og nødvendig godkjenning for valgt løsning må innhentes hos vegeier. 4. Planen må ha rekkefølgebestemmelser som sikre trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper, både i og i tilknytning til området.
		Kommentar 1. Tas til orientering. 2. Tas til orientering.

		3. Tas til orientering. Løsninger er avklart med vegvesenet underveis i planprosessen. 4. Tas til orientering. Løsninger er avklart med vegvesenet underveis i planprosessen.
13	**Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)** 10.04.2019	**Innspill/merknad** 1. Redegjørelse for NVEs saksområder, kompetanse, råd og veiledning. 2. **Flom, erosjon og skred**. Pbl. og byggteknisk forskrift (TEK17) setter tydelige krav til sikkerhet mot flom, erosjon og skred ved planlegging og utbygging. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren. Hensyn til klimaendringer skal også vurderes. 3. **Vassdrags- og grunnvannstiltak.** Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. Ved behov for at NVE gjør en konsesjonspliktvurdering av vassdragstiltak i planen, må dette kommer klart frem av oversendelsesbrev. NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivaretatt i planen. 4. **Energianlegg**. Planen må ta hensyn til anlegg som er planlagt eller har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen. Hvis planen kommer i berøring med energiinteresser, bør berørte energiselskap involveres tidlig. 5. **Veiledere og verktøy**. Viser til nettsider og tilgjengelige databaser. 6. NVE legger til grunn at kommunen vurderer om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen.
		Kommentar 1. Tas til orientering. 2. Tas til etterretning. Ivaretatt i planarbeidet og ROS-analysen. 3. Tas til orientering. Det er ikke planlagt inngrep i vassdrag og/eller grunnvannstiltak. 4. Tas til etterretning. Det har vært dialog med HLK underveis i planarbeidet og er utarbeidet et eget notat for strømforsyning. Energiforsyning og alternative energikilder er redegjort for i planbeskrivelsen. 5. Tas til orientering. 6. Tas til etterretning. Redegjort for i ROS-analyse og planbeskrivelse.
14	**Evy Fredly** 30.04.2021	**Innspill/merknad** 1. Eiendom 5/23 – mor er oppført som deleier. Har endret adresse. Informasjon best sendt til ny adresse eller på epost til Evy Fredly. Fullmakt.
		Kommentar 1. Tas til etterretning. Info sendes til Evy Fredly.
15	**Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)** 03.05.2021	**Innspill/merknad** 1. Generelt svar. Oversikt over hvilke områder DSB har innsigelseskompetanse for. Disse områdene vil også kunne inngå som en del av Statsforvalterens oppfølging. 2. Ved behov for direkte involvering av DSB i plansaken – sendes høring til DSB med angivelse av relevante forhold.
		Kommentar 1. Tas til orientering. Planarbeidet berører ikke DSBs fagområder.

		2. Tas til orientering.
16	**Evenes Tomteselskap AS** 04.05.2021	**Innspill/merknad** 1. Under pkt. 3.2 er tidligere eiendomsangivelse 4/3 fjernet fra tabellen, men nytt gnr/bnr (4/111) ser ikke ut til å være føyd til. Hvorvidt det bør benyttes kart med ny, korrekt eiendomsangivelse for denne eiendommen må kommunen vurdere.
		Kommentar 1. Eiendom 4/111 er lagt til i tabellen. Kart oppdatert i planforslaget (planbeskrivelse og plankart).

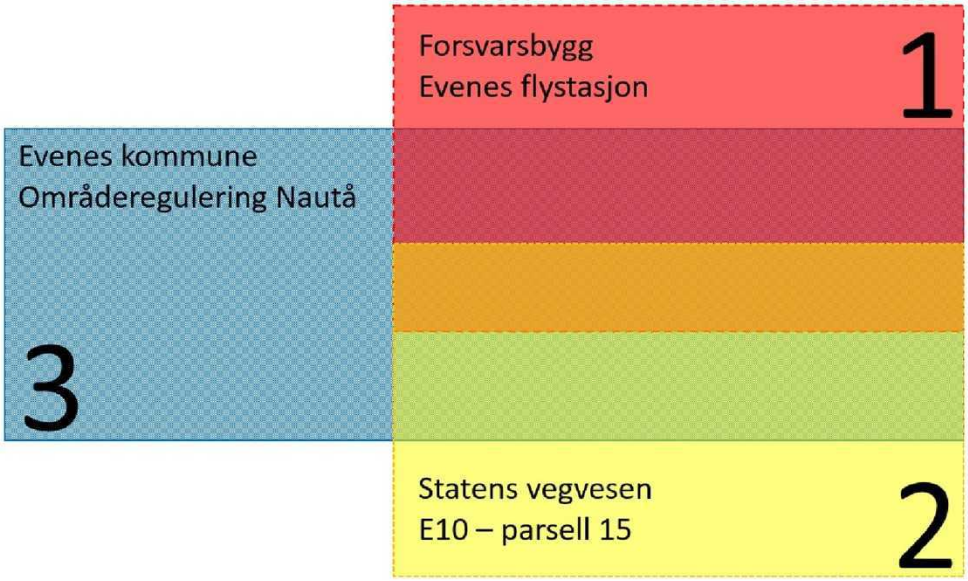
5.3.4 Koordinering av offentlige reguleringsplaner

Planprosessen med områdereguleringen er rigget for å koordinere de offentlige reguleringsplanene, og for å danne et møtepunkt mellom de ulike aktørene i området: Forsvarsbygg, Statens vegvesen og Evenes kommune. Ved planvarsel i februar 2019 var det tre offentlige reguleringsplaner i parallelle planprosesser som overlappet med hverandre (*figur 5-3 og tabell 5-2*).

I planprosessen for utarbeidelse av Områdeplan Evenes er det avholdt møter både med hver enkelt av aktørene og samlet: Forsvarsbygg/Forsvaret, Statens vegvesen og Avinor. Se vedlegg 9 møteoversikt.

I 2018/2019 var de statlige reguleringsplanene estimert vedtatt før områdereguleringen. Statens vegvesens regulering for E10 parsell 15 ble igangsatt som en statlig reguleringsplan, og omgjort til en kommunal reguleringsplan underveis i planprosessen.

I arbeidet med Områdeplan Evenes kom en til at det var formålstjenlig å avvente vedtatte reguleringer hos Forsvarsbygg og Statens vegvesen. Det har vært dialog med Statens vegvesen, slik at reguleringsplan for E10 parsell 15 og arealformål i Områdeplan Evenes er samkjørt.



Figur 5-3. *Tre offentlige reguleringsplaner har pågått i parallelle prosesser og overlapper med hverandre.*

Tabell 5-2. Tre offentlige reguleringsplaner i parallelle prosesser, som overlapper med hverandre.

Aktør	Plan	Innhold / Formål	Status
Forsvarsbygg Inkluderer:	**Evenes Flystasjon** - Statlig reguleringsplan **Evenes lufthavn- sivil del** (Avinor)	Forsvarets arealbehov. Sivil lufthavn med tilhørende offentlige funksjoner	Vedtatt 17.11.2020.
Statens vegvesen	**E10 parsell 15** - Kommunal reguleringsplan	Vei. E10 med sekundærveier, rundkjøringer og av- og påkjørsler.	Vedtatt 14.12.2021.
Evenes kommune	**Områdeplan Evenes** - Kommunal reguleringsplan	Ivareta helheten i området. Koordinere planprosesser og interesser. Næringsarealer.	Planprogram fastsatt 17.06.2021. Planforslag off. ettersyn mai 2022

Forsvarsbygg – Evenes flystasjon
Reguleringsplan for Evenes Flystasjon og Harstad/Narvik Lufthavn ble vedtatt 17.11.2020. Reguleringsplanen er en statlig reguleringsplan med konsekvensutredning. Det er Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) som er planmyndighet for reguleringsplanen.

KMD har i sitt vedtak vist til at de operative arealene for flystasjonen vil ligge tett inntil den sivile lufthavnen og andre private arealer. Dette innebærer flere utfordringer og interessekonflikter. Reguleringsplanen inneholde rekkefølgebestemmelser vedr. skadereduserende tiltak for støy og etablering av gang-/sykkelvei. KMD har videre i sitt vedtaksbrev oppfordret Forsvarsbygg til dialog med lokale og regionale myndigheter, med sikte på å finne gode løsninger for opparbeidelse av ny infrastruktur som utløses av Forsvarets økte aktivitet på Evenes, men som ikke er naturlig å håndtere i denne reguleringsplanen.

Statens vegvesen – E10 parsell 15
Reguleringsplanen ble underveis i planprosessen endret fra å være en statlig reguleringsplan, til å skulle behandles og vedtas av Evenes kommune. Ulike løsninger og veitraséer har vært vurdert de to siste årene. Det har vært tett dialog mellom vegvesenet og kommunen, om hvordan endelig planforslag skal utformes for å ivareta de ulike interessene langs E10 på en best mulig måte. Evenes kommunestyre (KS-53/21) vedtok 14.12.2021 Detaljregulering parsell 15 Hålogalandsveien E10.

5.3.5 Andre aktører i planområdet til Områdeplan Evenes

Avinor – Harstad/Narvik lufthavn Evenes
Arealene til den sivile flyplassen inngår i reguleringsplanene til Forsvarsbygg. Store deler av disse arealene ligger i rød støysone. Det vil være en sammenheng mellom framtidig arealdisponering på Forsvarets arealer, hos private næringsaktører og Avinors behov. Evenes kommune ønsker å sikre tilstrekkelig handlingsrom for framtidige behov og utvikling også for Harstad/Narvik lufthavn. Det har gjennom planprosess vært dialog med Avinor om hvordan dette skal sikres, og arealdisponeringer som legges fram i Områdeplan Evenes.

Næringsaktører
Evenes kommune har vært og er i dialog med næringsaktører som har konkrete planer om etableringer innenfor planområdet. Dette gjelder næringsvirksomhet knyttet til overnatting og servicetilbud i tilknytning til lufthavn og flystasjon, i tillegg til logistikkvirksomheter. Det har vært avhold dialogmøter med følgende aktører de siste årene: Evenes utvikling AS, Evenes Tomteselskap AS og Kanebog Invest AS. Evenes kommune søker å tilrettelegge for nye næringsetableringer.

5.3.6 Planforslag og dialog

Det har vært dialog med interessenter underveis (se kapittel 5.3.2) og i sluttfasen av planarbeidet.

Tabell 5-3. Gjennomførte møter fordelt på periode og planfaser.

Deltagere	Planfase og møteform	Periode	Antall
	Fase 1 - Planprogram		
Planforum	Informasjon om planprosess – planområde, planform og KU – tema	Okt 2018	1
Avinor	Informasjon og oppstart planarbeid	Des 2018	1
SVV	Informasjon og oppstart planarbeid	Des 2018	1
FB	Informasjon og oppstart planarbeid	Jan 2019	1
MP	Arbeidsmøte statlige aktører SVV, Avinor og FB	Jan 2019	1
Folkemøte	Oppstart planarbeid – informasjon planprosess	Feb 2019	1
	Fase 2 – Innspill, dialog og fastsette tiltak	**2019**	
Grunneiere	Arbeidsmøter med grunneiere og utbyggere		8
MP	Felles arbeidsmøte statlige aktører SVV, Avinor og FB		3
MP	Arbeidsmøte SVV og Statsforvalter	Nov	1
SVV	Arbeidsmøte SVV		5
	Fase 3 – Utredninger	**2020**	
Grunneiere	Arbeidsmøter med grunneiere og utbyggere		2
FB	Orienteringsmøte	Mars	1
Avinor	Informasjon og arbeidsmøte	Nov	1
SVV	Arbeidsmøter veialternativer		3
MP	Arbeidsmøte SVV og Statsforvalter	Okt	1
		2021	
Grunneiere	Arbeidsmøter med grunneiere og utbyggere		2
Avinor	Status planprosess og utstrekning planområde	April	1
FB	Møte ROS analyse	Høst	2
SVV	Arbeidsmøter veialternativer		2
Fylkesråd	Statusmøte med Fylkesråd	Sept.	1
		2022	
HLK	Områdeplan – Kraftforsyning	Jan	1
FB	Møte ROS analyse – resultat	Feb	1
	Fase 4 – Planforslag	**2022**	
Grunneiere	Arbeidsmøter med grunneiere og utbyggere		4
SVV	Arbeidsmøte planforslag		2
SF	Arbeidsmøte planforslag	Mars	1
Avinor	Presentasjon planforslag og ROS	Mars	1
Planforum	Presentasjon planforslag og utredninger	April	1
Folkemøte	Presentasjon planforslag og utredninger	Mai	1
	Fase 5 – Sluttbehandling	**2022**	
	Vedtak	Vår / sommer	
Sum gjennomførte møter			**51**

Myndighetsparter (MP), Forsvarsbygg (FB) Statens vegvesen (SVV), Statsforvalter (SF) Hålogaland Kraft (HLK)

Tabell 5-3. Oversikt over prosess og medvirkning underveis i planarbeidet

Konsekvensutredninger, analyser og medvirkning / dialog	Tidsperiode
Medvirkning og dialog, jf. kapittel 5.3.2	2019-2021
Feltbefaringer, tekniske fagvurderinger og konsekvensutredninger	2019-2021
Utarbeide planforslag: • Planbeskrivelse • Bestemmelser • Plankart Tekniske fagutredninger og konsekvensutredninger.	2021-2022
Planforum	20.04.2022
Folkemøte/åpent informasjonsmøte for befolkning, interessenter og grunneiere – gjennomgang av utredninger og planforslag.	Mai 2022
Innsending av endelig planforslag	**Mai 2022**

Videre planprosess og framdriftsplan

Når planforslaget er ferdigstilt, framsender administrasjonen planforslaget til Formannskapet for politisk behandling. 1. gangs behandling av Formannskapet innebærer vedtak om offentlig ettersyn/høring av planforslaget. Etter at planforslaget er lagt ut til offentlig ettersyn overtar kommunen sluttføring av planen.

Tabell 5-4. Prosess og estimert framdriftsplan for sluttbehandling av planforslaget.

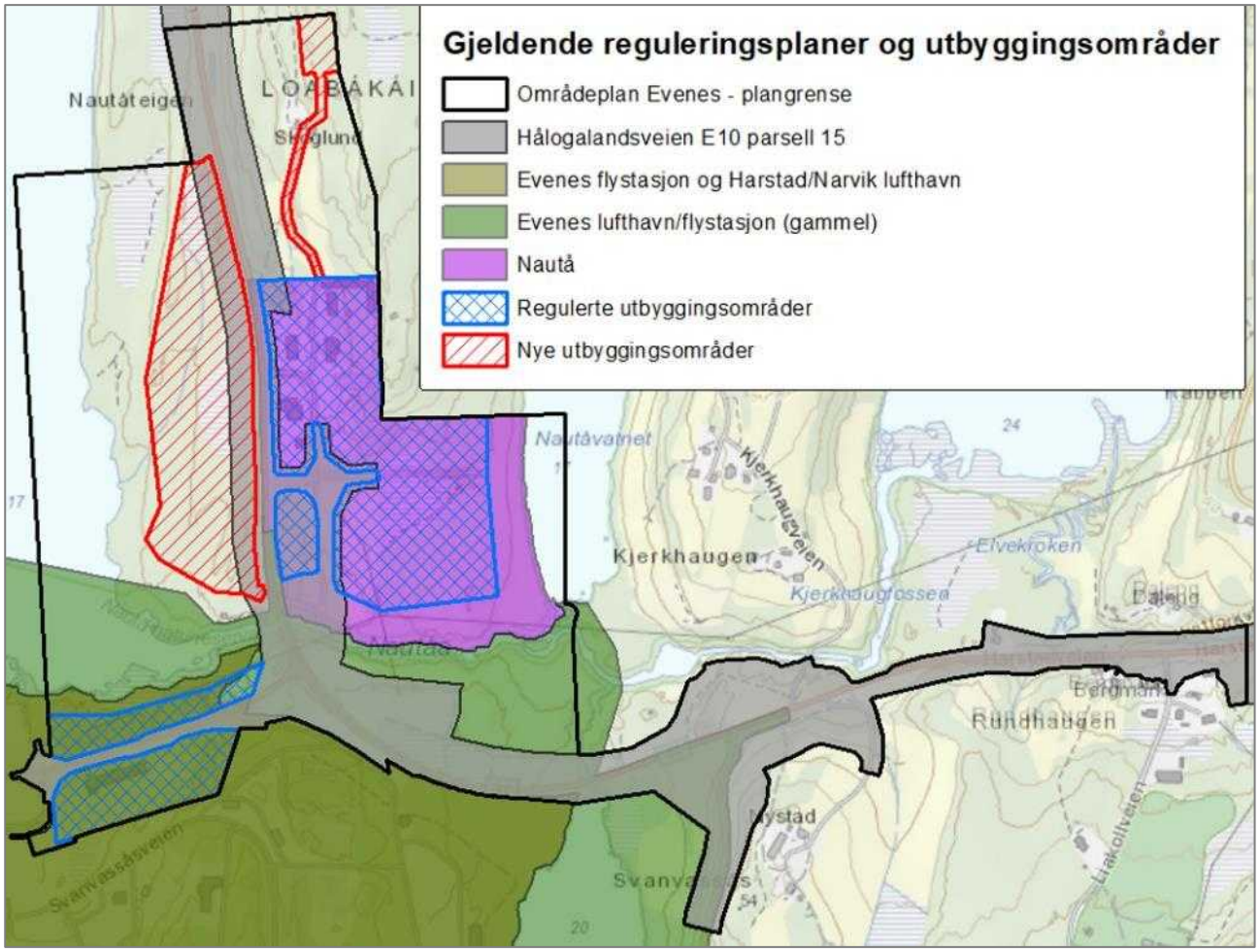
Aktivitet	Tidsperiode
Planforslag	**2022**
Planforslag – adm. behandling av forslag til områderegulering	April – mai
Planforslag – politisk behandling (formannskap)	Mai
Planforslag – offentlig ettersyn og høring (6 uker)	Mai – juni
Planforslag - merknadsbehandling og ev. revidering av planforslag (adm.)	Juni
Utarbeidelse av saksframlegg (adm.)	Juni
Planforslag – politisk behandling (formannskap)	Juni
Sluttbehandling og vedtak (kommunestyret)	**Juni**
Det vil bli ny utlegging av planforslaget til offentlig ettersyn, hvis merknadsbehandlingen etter første høring medfører en vesentlig reguleringsendring.	

6 Planforslaget

6.1 Hovedgrep – tiltaksbeskrivelse

Evenes kommune har gjennomført planarbeidet som en områderegulering iht. pbl. § 12-2. Planprosessen var utløst av et behov for å koordinere og sikre en helhetlig planløsning i området, i samarbeid med offentlige og private aktører. Områdeplanen sikrer kommunale interesser, tilrettelegge arealer for oppgradert E10 og en framtidig næringsutvikling, ivaretar møtepunktene mellom reguleringer, samt sikrer naturverdiene i området.

Arealdisponeringen i planområdet er langt på vei avklart i forutgående planprosesser (*figur 6-1*).

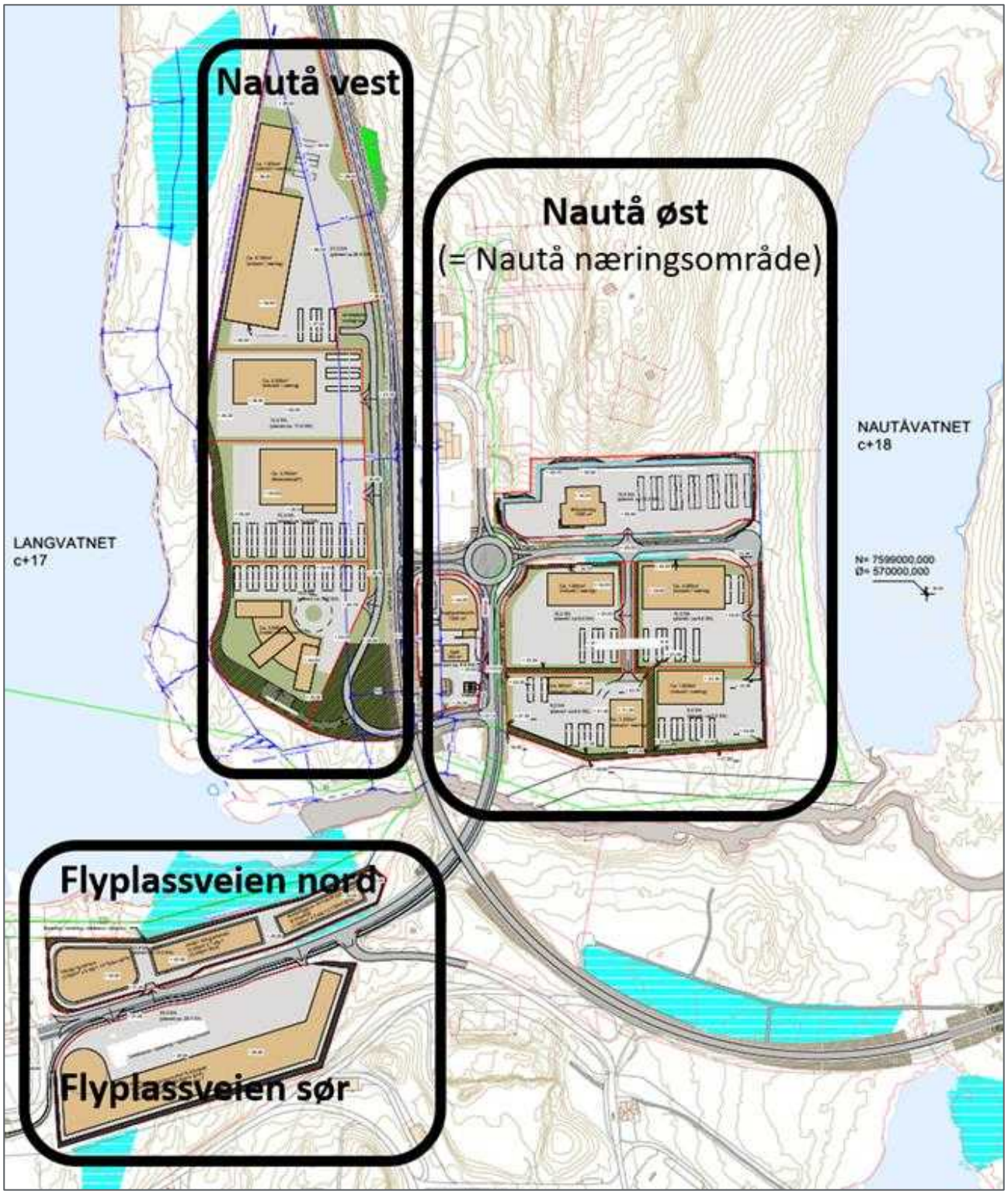


***Figur 6-1**. Gjeldende reguleringsplaner og foreslått arealdisponering i Områdeplan Evenes.*

<u>Samferdselsanlegg: Hålogalandsveien E10</u>
Statens vegvesens reguleringsplan for Hålogalandsveien E10 parsell 15 ble vedtatt 14.12.2021 (KS-53/21), og er videreført i Områdeplan Evenes. Planen omfatter nye veiløsninger for E10 med sekundærveier. Dette innebærer blant annet ny rundkjøring innenfor Nautå næringsområde, og nytt kryss adkomst inn til Harstad/Narvik lufthavn. Løsninger for kollektivtrafikk (bussholdeplass) og gang- og sykkelvei er inkludert i planen. I Områdeplan Evenes er det også lagt inn g/s-vei langs E10 østover til Moan innenfor trafikkarealene.

Bebyggelse og anlegg

Planområdet er delt mellom flere utbyggingsområder. Nautå øst, Flyplassveien nord og Flyplassveien sør er utbyggingsområder som er hjemlet i gjeldende reguleringsplaner. Nautå vest er avsatt til nytt næringsareal innenfor nåværende LNFR-areal i kommuneplanens arealdel.



Figur 6-2. Kart over tiltaksområder for ny bebyggelse, innenfor planområdet.

Nautå øst
Tilsvarer Nautå næringsområde. Gjeldende regulering, videreføres i områdeplanen. Formål og bestemmelser oppgraderes iht. faktisk situasjon/bruk i området og gjeldende tegneregler for plankart. Næringsformålet utgjør ca. 110 dekar.

Etablerte næringsvirksomheter innenfor næringsområdet per i dag:

- Hotell
- Bensinstasjon og truck stopp
- Serveringssted (grill)
- VAT-bedrift med varig tilrettelagte arbeidsplasser
- Kontor og lagerbygg

Øvrige arealer innenfor eksisterende Nautå næringsområde, avsettes til transport- og arealkrevende næringsvirksomheter. Et avgjørende kjennetegn på «arealkrevende virksomheter» er oftest et stort innslag av ubebygd areal på tomta relativt til bygningsmassens bruksareal (BRA). Ubebygde arealer benyttes til utelagring, parkering, manøvrering og kjøring. Tillate næringsvirksomheter vil være:

- Lager/logistikk: lager- og distribusjonsfunksjoner, godsterminaler.
- Lokalservice: håndverk, verksted, engros/lager, transport, utleie og byggevarer.
- Dagligvarehandel/matbutikk
- Hotell- og servicesenter
- Bilutleie

I tillegg kan det etableres tjenesteyting i form av flerbrukshall eller idrettshall innenfor arealene.

Nautå vest – nye næringsarealer
Et totalt areal på ca. 70 dekar er avsatt til nytt næringsareal mellom E10 og Langvatnet, med krav om detaljregulering iht. pbl § 12-3 før utbygging. Tillatte næringsvirksomheter vil være de samme som for Nautå øst.

Flyplassveien nord og sør – omregulering
Planlagte Evenes Airport City (eiendom 4/106) ligger innenfor gjeldende reguleringsplan for Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn, vedtatt 17.11.2020. Flyplassveien (eiendom 34/1) deler 4/106 i to. Arealene innenfor eiendom 4/106 omreguleres, og det tilrettelegges for følgende funksjoner:

- Parkeringshus og anlegg for trafikkavvikling
- Hotell- og servicesenter
- Bilutleie
- Kontor/forretning

Parkeringshus og anlegg for trafikkavvikling og ev. næringsbygg, sør for Flyplassveien, kan bygges med direkte hjemmel i områdeplanen.

Høydebasseng
Tilgangen på brannvann i planområdet er vurdert, jf. egen VAO-rapport. For å forbedre trykkforholdene ved brannvannsuttak er det avsatt plass i reguleringsplanen for å etablere høydebasseng/vanntank nord for eksisterende hotell i Nautå næringsområde. Det er også regulert adkomst til området.

6.2 Reguleringsformål – kort beskrivelse

Planområdet er på totalt 785 dekar (*figur 3-3* og PLAN 03 - plankart), og reguleres til følgende formål:

Bebyggelse og anlegg **(PBL § 12-5, nr. 1)**

BN 1-14 **Næringsbebyggelse**
Utgjør næringsarealer innenfor planområdet.

o_BE 1-3 **Energianlegg**
Utgjør trafo og energianlegg.

o_BVA **Vann og avløpsanlegg**
Areal til kommunalt vann- og avløpsanlegg.

o_BVF **Vannforsyningsanlegg**
Areal til nytt høydebasseng, for trykkøkning på brannvann.

o_BKT **Øvrig kommunalteknisk anlegg**
Nytt areal til trykkøkningsstasjon, som må flyttes pga. ny trasé for E10.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur **(PBL §12-5, nr. 2)**

o_SV **Vei**
Utgjør areal til adkomstvei til høydebassenget o_BVF.

SKV1-25 **Kjørevei**
Utgjør areal til kjørevei. Areal til veiens kjørebane, veiskulder og eventuelle rekkverksrom. Inkluderer både offentlige, private og felles veier, jf. plankart og bestemmelser.

o_SKV 1 utgjør beredskapsvei for utrykningskjøretøy.

o_SF1-2 **Fortau**
Fortau langs E10 og o_SKV20 helt øst i planområdet. Videreført fra Detaljregulering Hålogalandsveien E10 parsell 15.

o_SGS1-10 **Gang-/sykkelveier**
Gang- og sykkelvei mellom Harstad/Narvik lufthavn og Nautå næringsområde.

SVT1-28 **Annen veggrunn - tekniske anlegg**
Omfatter grøfter og skråningsutslag. Innenfor områdene tillates skjæringer, fyllinger, støttemurer, snøopplag, plassering av lysmaster/skilt/rekkverk og teknisk infrastruktur. Inkluderer både offentlige, private arealer.

Det skal legges til rette for støy- og trafikksikker gangferdsel over o_SVT22 til o_SGS5 og videre fram til adkomsthall på Harstad/Narvik lufthavn. Det kan legges til rette for støyskjerming mellom E10 og flystasjonens vaktområde (o_SVT 22).

o_SVG 1-2 **Annen veggrunn - grøntareal**
Omfatter grøfter, skråningsutslag og sidearealer langs veier, fortau og gang-/sykkelvei. Terreng og vegetasjon skal bevares og/eller revegeteres etter anleggsarbeid.

o_SLA **Lufthavn – hangar / administrasjonsbygg**
Området er avsatt i gjeldende regulering «Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn».

o_SPA **Parkering**
Parkeringsareal i tilknytning til Nautå næringsområde.

SPH **Parkeringshus/-anlegg**
I området tillates det føres opp parkeringsanlegg i 5 plan.

SAA **Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer**

Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer kombinert med andre angitte formål. Areal kan benyttes til parkeringshus / anlegg, næringsbebyggelse og tjenesteyting.

Grønnstruktur **(PBL § 12-5, nr. 3)**

GKG1-2 **Kombinert grønnstrukturformål**
Området avsettes til skråningsutslag, samt bygging av anlegg for fordrøyning og rensing av overvann fra næringsområdene.

Forsvaret **(PBL § 12-5, nr. 4)**

M1-2 **Forsvaret**
Omfatter arealer til Forsvarets virksomhet. Kan benyttes til mindre anlegg og installasjoner.

Landbruks-, natur og friluftsformål samt reindrift **(PBL §12-5, nr. 5)**

L1-13 **Landbruk, natur, friluftsliv og reindrift**
Utgjør eksisterende landbruk, natur og friluftsområder.

LNA1-4 **Naturformål**
Naturområder. Buffersone mellom næringsbebyggelse og vann- og vassdrag.

Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone **(PBL §12-5, nr. 6)**

V1-3 **Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone**
Utgjør deler av Langvatnet, som ikke er inkludert i Nautå naturreservat.

VNS1-2 **Naturområde i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone**
Arealet inkluderer av deler av Nautå naturreservat.

Hensynssoner **(PBL §12-6)**

H140 **Frisikt**
Det er regulert inn frisiktsoner

H190 **Andre sikringssoner**
Hensynssone med bredde 2 x 6 meter langs hovedvannledning.

H370 **Høyspenningsanlegg**
Faresone. Området er båndlagt til framføring av elektrisk energi i eksisterende anlegg.

H720 **Båndlegging etter lov om naturvern/naturmangfold**
Arealer som inngår i Nautå naturreservat.

Bestemmelsesområder **(PBL §12-7)**

 # 1-10 **Midlertidig bygge- og anleggsområde**
Direkte videreført fra Detaljregulering Hålogalandsveien E10 parsell 15.

 # 11 **Utforming**
Arealer rundt Nystadkrysset. Toppdekket på vegetasjon skal ivaretas og tilbakeføres

 # 12 **Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg**
Areal hvor ev. framtidig skjermvegg mot Forsvaret tillates.

6.3 Arealregnskap

Planområdet er på totalt 785 dekar (på grunn/vertikalnivå 2), hvor arealet er fordelt på ulike formål iht. oversikten under.

PBL		Areal (daa)
§ 12-5 nr.1	**Bebyggelse og anlegg**	**195,1**
BN	Næringsbebyggelse	189,8
BE	Energianlegg	0,6
BVA	Vann- og avløpsanlegg	0,1
BVF	Vannforsyningsanlegg	4,5
BKT	Øvrig kommunaltekniske anlegg	0,1
§ 12-5 nr. 2	**Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**	**182,0**
SV	Vei	1,8
SKV	Kjørevei	50,5
SF	Fortau	0,2
SGS	Gang-/sykkelvei	7,8
SVT	Annen veigrunn - tekniske anlegg	94,4
SVG	Annen veigrunn - grøntareal	0,7
SLA	Lufthavn – hangarer/administrasjonsbygg	1,0
SPA	Parkering	0,7
SPH	Parkeringshus – anlegg	16,0
SAA	Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraséer kombinert med andre angitte formål	8,9
§ 12-5 nr. 3	**Grønnstruktur**	**12,6**
GKG	Kombinerte grønnstrukturformål	12,6
§ 12-5 nr. 4	**Forsvaret**	**21,4**
M	Forsvaret	21,4
§ 12-5 nr. 5	**Landbruks-, natur- og friluftsformål samt reindrift**	**234,2**
L	LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag	109,4
LNA	Naturformål	124,8
§12-5 nr. 6	**Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone**	**140,0**
V	Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	66,3
VNS	Naturområde i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	73,7
SUM	**Totalt areal i planområdet**	**785,3**

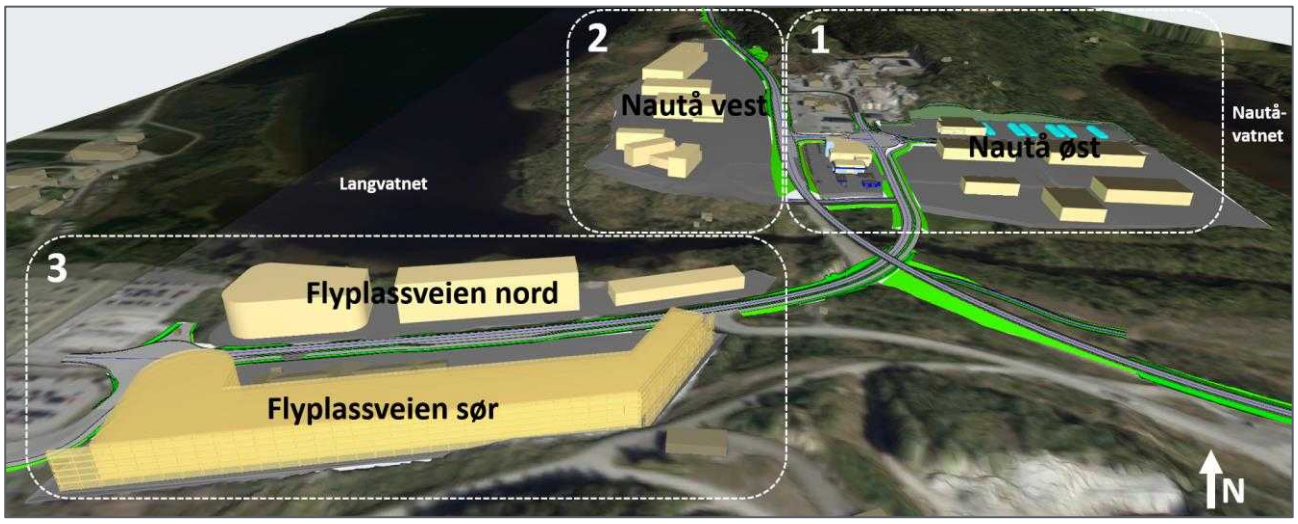
Planområdet har i tillegg areal til kulvert og broer: hhv. 0,1 dekar under grunn/vertikalnivå 1 og 3,6 dekar over grunn/vertikalnivå 3.

6.4 Utbyggingsområder – plassering, byggehøyde og utnyttelse

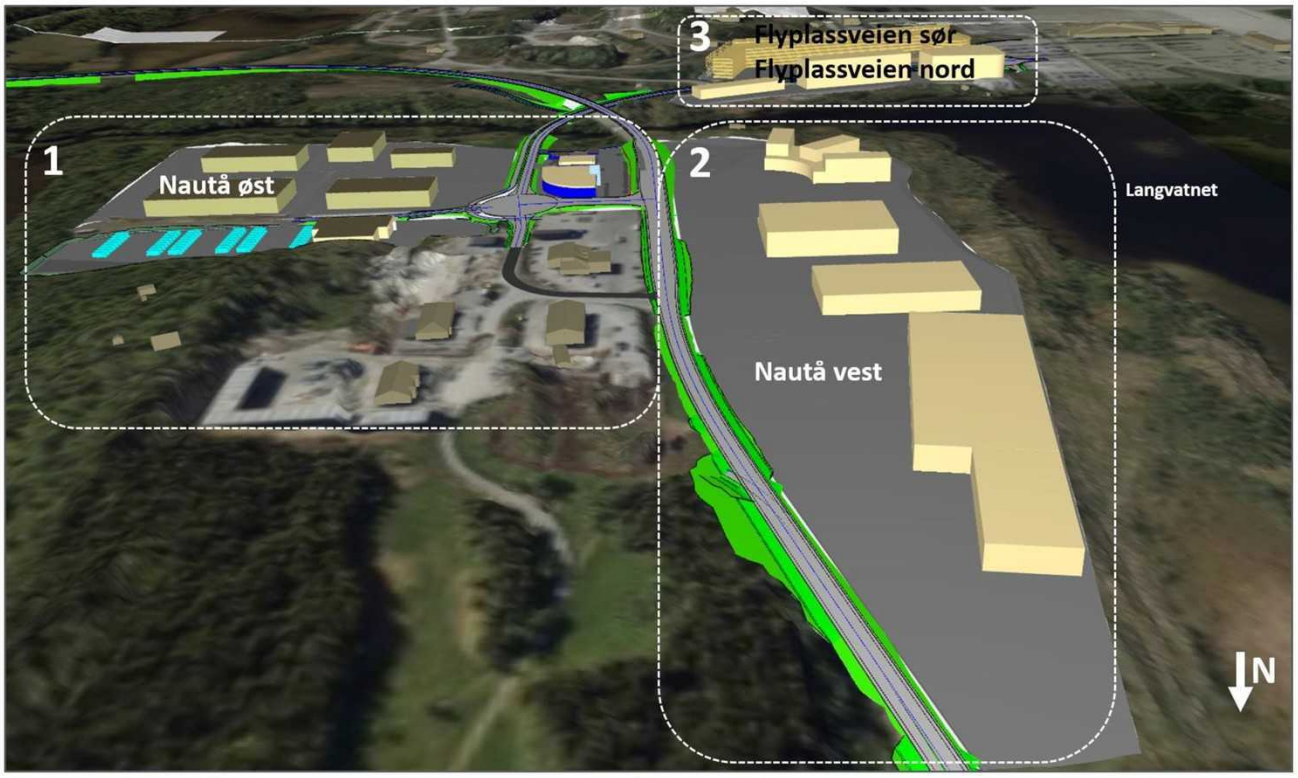
Planområdet er delt mellom flere utbyggingsområder, samlokalisert i tre klynger:

1. Nautå øst = Nautå næringsområde: BN3 - BN10
2. Nautå vest: BN1 - BN2
3. Flyplassveien nord og sør: BN11 og BN12 (i nord)
   SPH og SAA (i sør)

Rammer for utnyttelsesgrad, utforming, byggehøyder og byggegrenser er angitt i plankart og planbestemmelsene. Samlet utnyttelsesgrad er BYA = 80 % for arealene avsatt til næringsbebyggelse (BN) og kombinert formål (SAA). Samlet utnyttelsesgrad er BYA = 100 % for parkeringshus-anlegg (SPH).



***Figur 6-3**. Planområdet er delt mellom flere utbyggingsområder, samlokalisert i tre klynger. Enkel volumstudie som viser mulig framtidig utnyttelse av arealene – fra sør mot nord. Modell: Norconsult.*



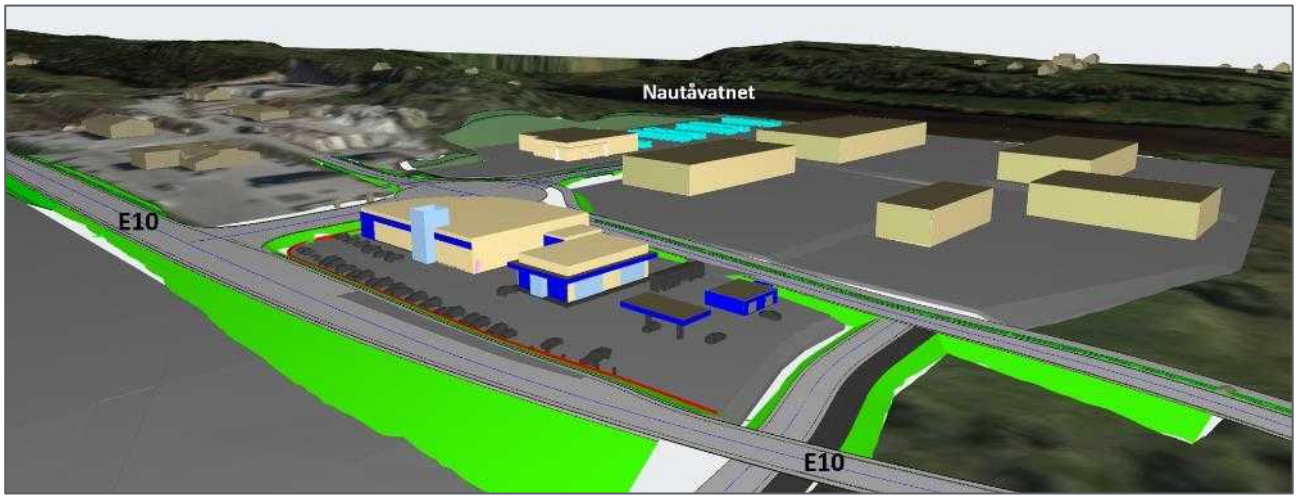
***Figur 6-4**. Planområdet er delt mellom flere utbyggingsområder, samlokalisert i tre klynger. Enkel volumstudie som viser mulig framtidig utnyttelse av arealene – fra nord mot sør. Modell: Norconsult*

6.4.1 Nautå øst = Nautå næringsområde

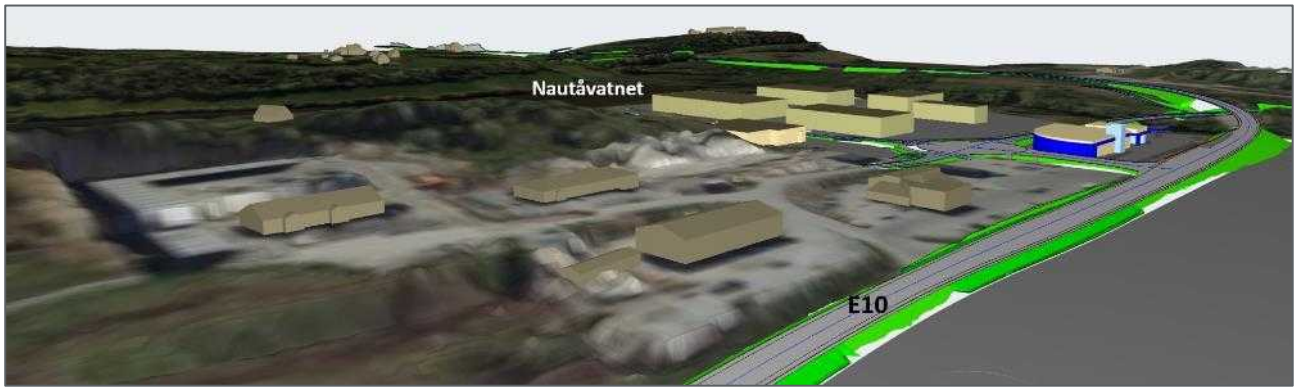
Den nordlige delen av Nautå øst er bygd ut. Her er det etablert blant annet hotell, bensinstasjon og truck stopp, samt VAT-bedrift (*figur 6-5*).

***Figur 6-5**. Eksisterende bebyggelse nor i Nautå næringsområde. Sure Hotel by Western Harstad Narvik Airport (Foto: Sure hotel). VAT-bedrift og hotell (Foto: Norconsult). Bensinstasjon og truck stop (Google Street View 2019).*

Den sørlige delen av Nautå øst planlegges bygd ut med eksempelvis lager/logistikk, lokalservice og dagligvarehandel (*figur 6-6*).



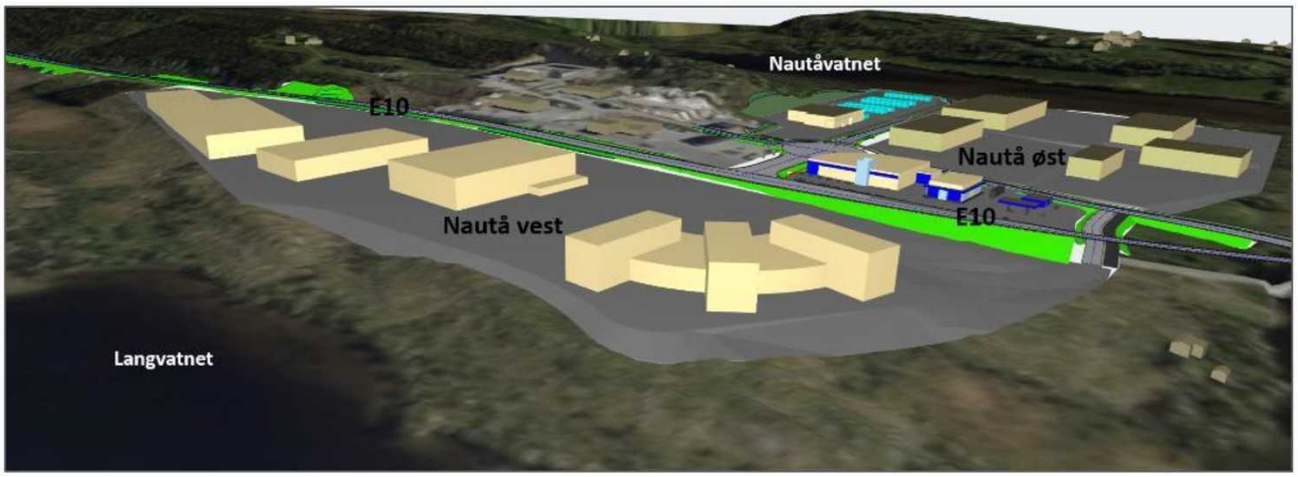
***Figur 6-6**. Nautå øst. Enkel volumstudie som viser eksisterende bebyggelse i nord og mulig framtidig utnyttelse av arealene i sør. Modell: Norconsult.*



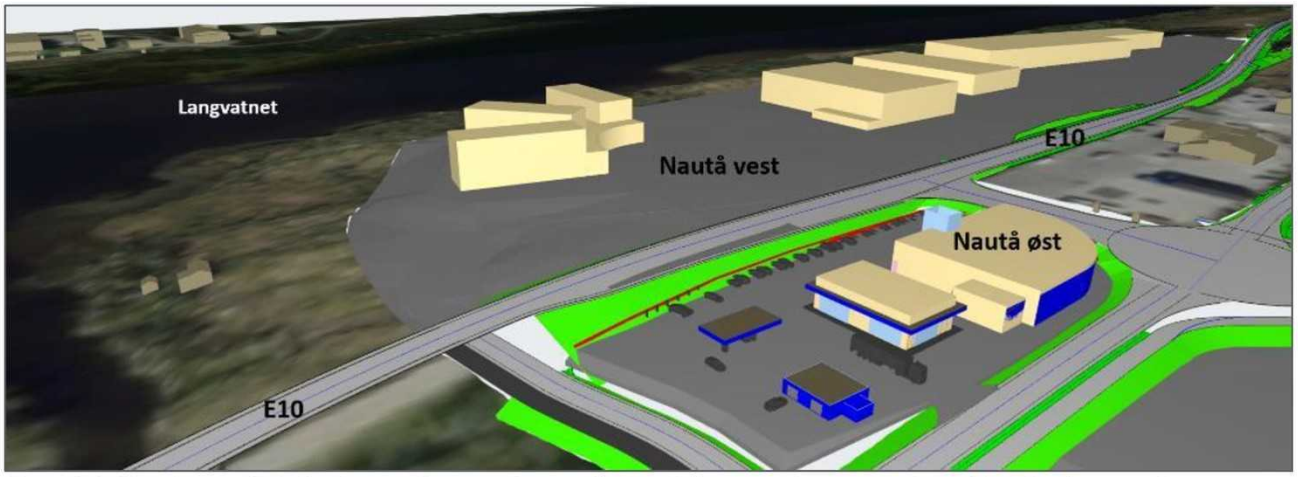
***Figur 6-7**. Nautå øst. Enkel volumstudie som viser eksisterende bebyggelse i nord og mulig framtidig utnyttelse av arealene i sør. Modell: Norconsult.*

6.4.2 Nautå vest

Et totalt areal på 71,5 dekar er avsatt til nytt næringsareal øst for Langvatnet. Tillate virksomheter vil være de samme som for Nautå øst.



***Figur 6-8**. Nautå vest. Enkel volumstudie som viser mulig framtidig utnyttelse av arealene. Modell: Norconsult.*



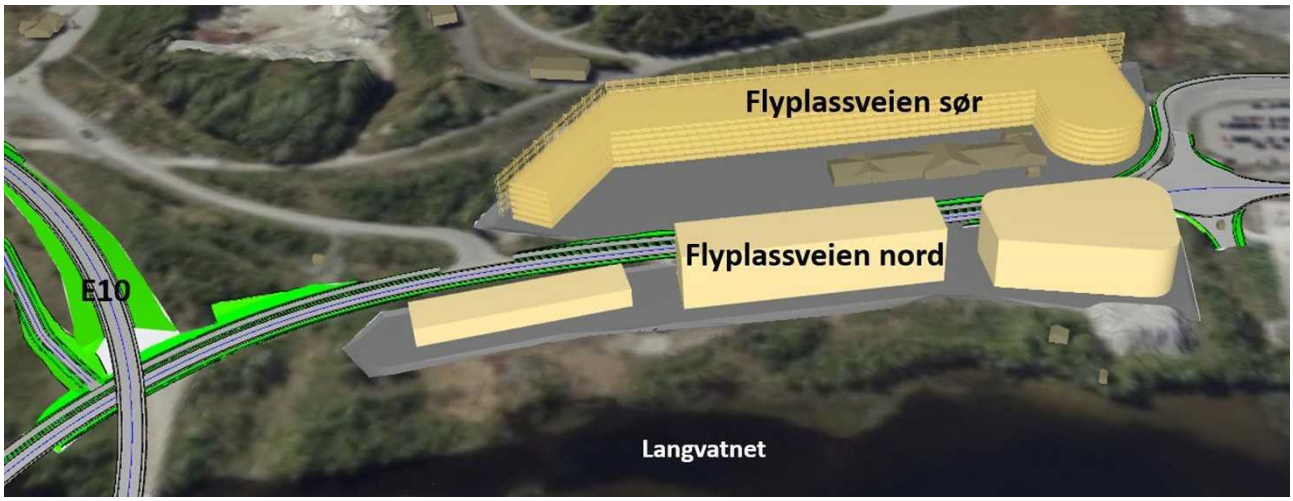
***Figur 6-9**. Nautå vest. Enkel volumstudie som viser mulig framtidig utnyttelse av arealene. Modell: Norconsult.*

6.4.3 Flyplassveien nord og sør

Planlagte Evenes Airport City (eiendom 4/106) ligger innenfor gjeldende reguleringsplan for Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn, vedtatt 17.11.2020. Flyplassveien RV 833 (eiendom 34/1) deler 4/106 i to. Arealene innenfor eiendommene omreguleres, og det tilrettelegges for følgende funksjoner:

- Parkeringshus og anlegg for trafikkavvikling
- Hotell- og servicesenter
- Bilutleie
- Kontor/forretning
- Tjenesteyting

***Figur 6-10**.Langvatnet sør. Enkel volumstudie som viser mulig framtidig utnyttelse av arealene. Ny løsning for E10 i forgrunnen. Modell: Norconsult.*



***Figur 6-11**. Langvatnet sør. Enkel volumstudie som viser mulig framtidig utnyttelse av arealene. Modell: Norconsult.*

Det planlegges oppført parkeringshus på arealet som grenser inntil Forsvaret. I dialog med Forsvarsbygg er det foretatt konkrete vurderinger av krav til utforming av parkeringshuset for å hindre sikkerhetstruende virksomhet. For å vurdere innsynsproblematikk er det illustrert ulike siktlinjer som har blitt forelagt Forsvarsbygg. Som et mulig sårbarhetsreduserende tiltak er det, i dialog med Forsvarsbygg, utarbeidet forslag om å etablere en vegg bak parkeringshuset. Veggen må være høyere enn parkeringshuset og vil bidra til å skjerme innsyn.

Dersom vegg ikke lar seg realisere og/eller arealet benyttes til annen bebyggelse enn parkeringshus, vil tiltakene listet opp i vedlegg 7, ROS analyse, samt planbestemmelser §4.18, være gjeldende.

6.5 Grunnforhold og terrenginngrep

Nautå øst = Nautå næringsområde

Den nordlige delen av næringsområdet er i stor grad allerede utbygd.

Eiendom gnr. 4 bnr. 109 i sør er ubebygd, med unntak av internveier. I den nordlige teigen av gnr. 4 bnr. 109 er terrenget klargjort for nyetablering av bobil-bilforhandler (Ferda Norge AS).

Det er foretatt geotekniske undersøkelser både innenfor eiendommen og på tilgrensende arealer. Resultatet er oppsummert i en egen rapport (vedlegg 10 og 11):

Grunnforhold består av grunt terreng ved tomtegrenser i øst og nord. For øvrig er det påtruffet berg ved dybder mellom ca. 2 og 30 meter og dypes i sørvest.

Løsmasser består av 2 meter med sand og silt, over sandig og siltig leire. Deretter er det antatt fast silt og sand over morene.

Erosjonsforhold må vedlikeholdes for å opprettholde stabiliteten. Stabilitet og setninger, samt andre geotekniske problemstillinger (f.eks. veifundament, grunnarbeider og belastning) skal vurderes i detaljprosjekteringsfasen.

***Figur 6-12**. Regulert næringsareal innenfor Nautå næringsområde, markert med gul linje (Nordlandsatlas).*

***Figur 6-13**. Den nordlige delen av Nautå næringsområde er bygd ut (Nordlandsatlas).*

Fra internvei i regning øst – vest, faller terrenget med ca. 4 meter mot formålsgrensen for næringsareal i sør. Masseutskiftninger og noe planering og/eller terrassering av terrenget er aktuelt. Ingen større skjæringer/fyllinger er planlagt.

Natuå vest – nye næringsarealer

Store deler av eiendom gnr. 4 bnr. 111 er avsatt til fritidsbebyggelse. Arealet er ubebygd.

I forbindelse med regulering av Hålogalangsvegen E10 parsell 15, foretok Statens vegvesen geotekniske undersøkelser (vedlegg 11). To av punktene med totalsonderinger ligger innenfor arealet avsatt til nye næringsarealer (røde prikker på bildet til høyre):

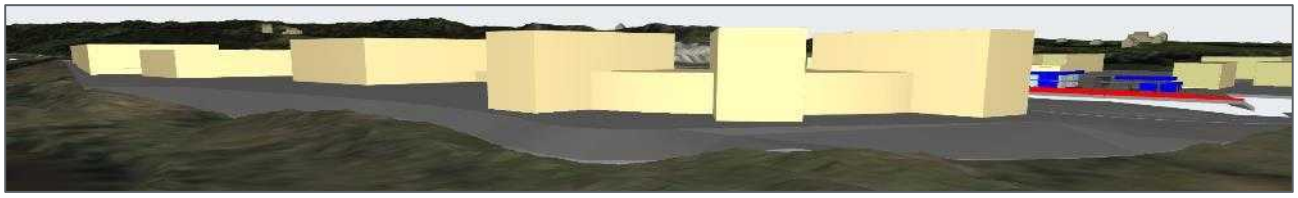
Løsmassene i området består av generelt av morenemasser med relativt kort dybde til berg. For punktet i nord ble det avdekket ca. 0,6 m torv over fjell, mens punktet i sør hadde 3,2 m løsmasser over fjell.

Terrenget er småkupert og faller i sørøstlig retning fra E10 mot Langvatnet. Den nordlige delen av eiendommen ligger på en flate med lite behov for terrenginngrep, ut over planering av terrenget. I sør vil det være behov for fyllinger, for utjevning og planering av terrenget.

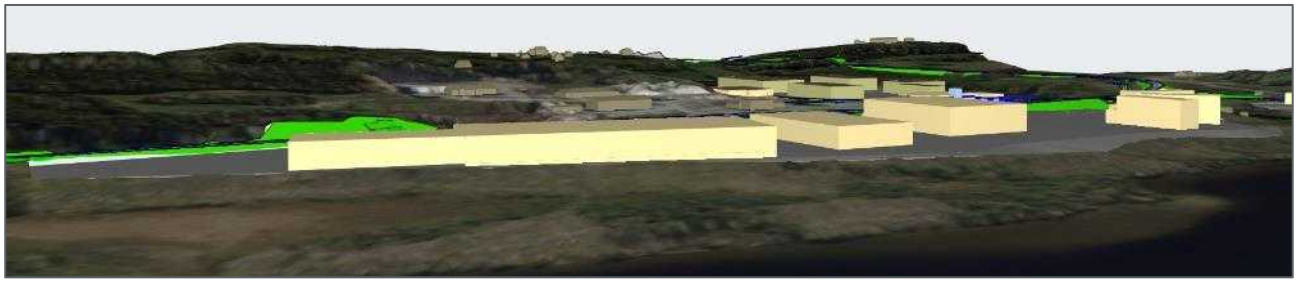
Det er satt krav om at om detaljregulering av området før utbygging, inkludert krav om videre grunnundersøkelser- og vurderinger.

***Figur 6-15**. Areal avsatt til nye næringsarealer, mellom Langvatnet og E10, markert med gul linje (Nordlandsatlas).*

***Figur 6-14**. Innenfor området avsatt til nye næringsarealer, mellom Langvatnet og E10, er terrenget småkupert og faller i sørøstlig retning (Nordlandsatlas).*



***Figur 6-16**. Nautå vest. Illustrasjon av mulig framtidig fylling og bygninger (Modell: Norconsult).*



***Figur 6-17**. Nautå vest. Illustrasjon av mulig framtidig fylling og bygninger. Nautå næringsområde og boligbebyggelse i bakgrunnen (Modell: Norconsult).*

Flyplassveien nord og sør - omregulering

Regulerte arealer på eiendom gnr. 4 bnr. 106, er delt i to av Flyplassveien. Arealene sør for veien er allerede sprengt ut, og opparbeidet med overflateparkering og næringsbygg. Nord for veien er deler av arealet fylt ut med masser. Ytterligere planering og utfylling nord for veien, er nødvendig før etablering av bebyggelse. Tillatelse til utfylling av Flyplassveien nord ble gitt 10.02.2017.

I forbindelse med regulering av Hålogalandsvegen E10 parsell 15, foretok Statens vegvesen geotekniske undersøkelser (vedlegg 11). Fem av punktene med totalsonderinger ligger i og nær omregulert areal (røde prikker på bildet til høyre):

Løsmassene har en tykkelse mellom 0,6 m og 2,6 m over fjell.

Eiendommen er foreslått omregulert til samferdselsanlegg med parkeringshus og kollektivknutepunkt i sør, samt næringsbebyggelse i nord.

***Figur 6-18**. Regulert næring- og trafikkareal på eiendom 4/106, sør for Langvatnet, markert med gul linje (Nordlandsatlas). Statens vegvesen har foretatt geotekniske undersøkelser i punkter markert med rødt.*

Geotekniske problemstillinger skal vurderes i detaljprosjekteringen.

***Figur 6-19**. Dagens situasjon på eiendom 4/106, sør for Flyplassveien (Google Street View, mai 2019).*

***Figur 6-20**. Dagens situasjon på eiendom 4/106, nord for Flyplassveien (Google Street View, mai 2019).*

6.6 Trafikk: adkomst, vei og parkering

Vei og adkomst

E10 ligger midt gjennom planområdet. Statens vegvesens reguleringsplan for Hålogalandsveien E10 parsell 15 ble vedtatt 14.12.2021, og er i hovedsak videreført i Områdeplan Evenes (*figur 6-21*).

***Figur 6-21**. E10 ligger gjennom planområdet. Nye veitraséer iht. vedtatt reguleringsplan (Statens vegvesen).*

Følgende endringer og tillegg er gjort i områdeplanen (her med henvisning til plankart for SVV-plan for parsell 15 – tegningsnr. R15-2-01):

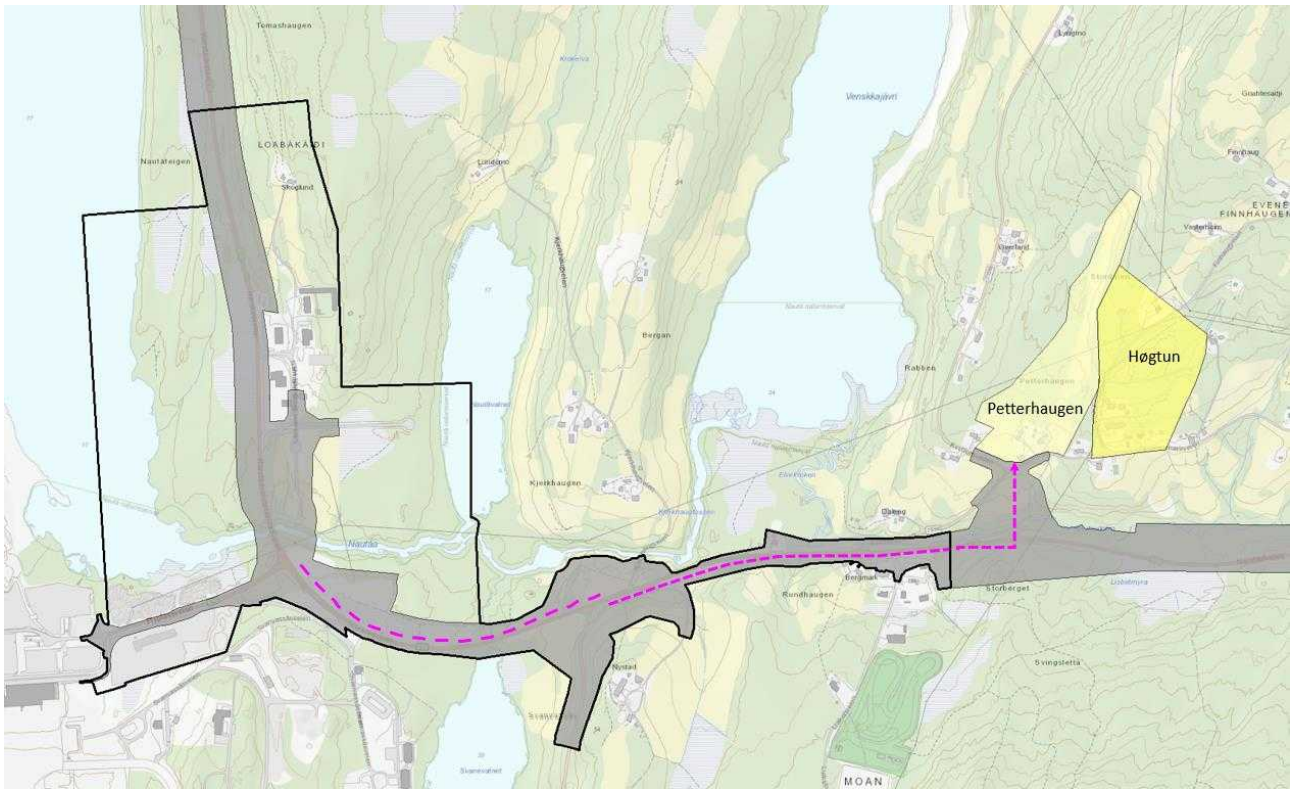
- Gang- og sykkelvei mellom krysset E10 x Flyplassveien og Moan/Evenesmark er lagt til. Trasé følger nordsiden av E10 fra krysset E10 x Flyplassveien til krysset E10 x Evenesveien. Der vil myke trafikanter kunne krysse over E10 via bru, og gang-/sykkelveien fortsetter så videre østover langs sørsiden av E10. Dette er en tilrettelegging for å ivareta trafikksikkerheten til mye trafikanter. Det er forventet økt framtidig boligbygging i regulert boligområde i Evenesmark og framtidig vekst i trafikkmengden på nevnte strekning.
- Det legges til rette for avkjørsel for utrykningskjøretøy fra E10 til framtidig næringsområde mellom E10 og Langvatnet, denne er lagt til i nord. Avkjørsel vil bli stengt med bom og vil ikke påvirke trafikkflyt eller trafikksikkerhet på E10. Avkjørsel er tatt inn etter en samlet vurdering av størrelse på området og avstand mellom nordlig del av tomt til regulert avkjørsel under E 10 og til sekundærvei.
- Adkomster fra «Flyplassveien» til framtidige trafikk- og næringsområder på begge sider av veien er regulert inn i områdeplanen (totalt to nye).
- Adkomsten til næringsområde BN8 er flyttet fra o_SKV7, og regulert fra o_SKV2 i øst.
- Arealet for næringsareal BN4 er utvidet, med krav om etablering av støttemur mot framtidig E10.
- Andre mindre endringer i formål, formålsgrenser og bestemmelser:
    - Deler av GV, LNFR og M1, samt hele BN6 gjøres om til Naturformål (LNA).
    - En mindre del av GV (fra eiendomsgrensen og nordover) innlemmes i BN9.
    - For øvrige kommunaltekniske anlegg (o_BKT) er følgende bestemmelse lagt til: *«Mindre justeringer og flytting av formålet tillates».*

Gang- og sykkelvei, samt fortau

Infrastruktur for myke trafikanter er videreført fra Statens vegvesens reguleringsplan. Det er tilrettelagt for sikker ferdsel for gående og syklende mellom næringsarealene på Nautå og Harstad/Narvik lufthavn og Evenes flystasjon.

I Områdeplan Evenes er gang- og sykkelvei mellom krysset E10 x Flyplassveien og Moan/Evenesmark lagt til. Det er forventet økt framtidig boligbygging i Evenesmark og framtidig vekst i trafikkmengden på nevnte strekning. I kommuneplanens arealdel (*figur 2-1*) er det avsatt arealer til boligformål (Høgtun B20) og spredt boligbygging (SB8). Det pågår planprosesser for begge arealene.

For Høgtun er det en reguleringsplan fra 1981. Det er igangsatt en planprosess for omregulering fra eneboligtomter til flermannsboliger. Innledende samtaler for regulering av et nytt boligområde i Petterhaugen er gjennomført. Begge områdene vil være høyaktuelle for boliger til ansatte ved Evenes flystasjon.



Figur 6-22. *Planlagt g/s-vei markert med stiplet rosa linje. G/S er følger nord for E 10 fra til kryss mot kryss til Fv og går her via internvei over E 10 og følger videre på sørside av E 10, fram til Moan. Plangrense markert med svart linje.*

Internveier

Eksisterende og regulerte veier innenfor Nautå øst er videreført i planforslaget. Videre er det i reguleringsbestemmelsene satt krav om at interne kjøreveier med adkomst/utkjøring, samt interne gangveier skal framkomme av utomhusplanen for samtlige utbyggingsområder. Utomhusplan skal ligge til grunn ved behandling og godkjenning av rammesøknad.

Parkering

Tilstrekkelig areal for biloppstillingsplasser og sykkelparkering skal håndteres innenfor hvert enkelt tomt i henhold til kravene i reguleringsbestemmelsene. I tillegg er areal til offentlig parkering på Nautå videreført fra Hålogalandsveien E10 parsell 15. Innenfor Flyplassveien sør er det avsatt arealer til parkeringshus/anlegg, som kan betjene både reisende ved Harstad/Narvik lufthavn og andre besøkende i området.

Kollektiv
Langs Flyplassveien er det tilrettelagt med kantstopp for buss, som er videreført fra gjeldende plan. Kantstopp skal betjene lokale og regionale rutebusser, med plass til to busser samtidig. Rutebusser tar av fra hovedvei E 10 og til sekundærvei E 10 og kjører mot lufthavn via Flyplassveien (E 10 – sekundærvei) og snur i rundkjøring slik at busser har oppstilling og avstigning til busslommer mot sør. Busslomme er lagt i tilknytning til G/S mot Harstad/Narvik lufthavn og mot hovedinngang / adkomstvei til Forsvaret – Evenes flystasjon.

Flybusser stopper utenfor terminalbygget til Harstad/Narvik lufthavn.

6.7 Teknisk infrastruktur

6.7.1 Vann- og avløpsplan, inkl. overvannshåndtering

Det er utarbeidet en egen VAO-plan for Områdeplan Evenes (vedlegg 8).

(Merknad: byggehøydene innenfor Flyplassveien nord og sør er redusert etter at fagnotatet ble utarbeidet. Vannbehovet kan derfor antas å bli noe mindre enn det som framgår av rapporten.)

Tiltaket innebærer utbygging av nye næringsområder, som vil kreve tilstrekkelig kapasitet på eksisterende teknisk infrastruktur og/eller nyetableringer. Det er etablert kommunalteknisk infrastruktur rundt og i planområdet, som vil ha logiske tilknytningspunkter for videre utbygging av VAO-nettet. VAO-planen tar utgangspunkt i at eksisterende ledningsnett vil ha tilstrekkelig kapasitet for vannforsyning og avløpshåndtering etter utbedringer gjennom trepartssamarbeidet rundt VAO Evenes rensedistrikt.

Vannforsyning
Planområdet forsynes av vann fra Kvitfors felleskommunale vannverk. Vannverket opereres i dag av Tjeldsund kommune i nabofylket Troms og Finnmark. Kapasiteten i anlegget tilsvarer i gjennomsnitt 15 l/s, med en makskapasitet på 60 l/s, dersom maks kapasitet settes til maks fire ganger gjennomsnittskapasiteten. Dagens produksjon på årsbasis er ca. 70 % av anleggets kapasitet.

Det er behov for kapasitetsøkende tiltak i eksisterende kommunalt forsyningsnett, da det i dag ikke er tilstrekkelig kapasitet i systemet i til å ivareta behovet i framtiden. Dagens vannforsyning har et forbruk på opp mot 10 l/s i snitt, med en kapasitet (på vannbehandling) på 15 l/s. Beregnet gjennomsnittlig økt vannforbruk i planområdet er 3,1 l/s. Ved ytterligere økning i vannforbruk grunnet annen økt aktivitet, eksempelvis i den pågående utbyggingen av Evenes flystasjon, vil kapasitet på dagens anlegg raskt bli for liten. I praksis vil dermed økningen beslaglegge nesten all restkapasitet på dagens anlegg.

Kapasitetsberegninger av vannforsyningen i Evenes, utført i juni 2021, viser at med et brannvannsuttak ved flyplassområdet vil deler av Evenesmarka få undertrykk. Også deler av Tjeldsund kommunes forsyningsområde vil i denne situasjonen få uakseptabelt trykk. For å forbedre trykkforhold ved brannvannsuttak anbefales det i VAO-plan at det avsettes plass i reguleringsplan for etablering av høydebasseng/vanntank. Dette er tatt inn i planforslaget nord for Nautå øst.

Avløpshåndtering
Alt avløpet fra området ledes i dag til direkte utslipp i Ofotfjorden i Evenesvika uten forutgående rensing. Transportsystemet fra flyplassområdet til Evenesvika har i dag svært begrenset kapasitet, noe som tidvis fører til overløpsdrift ved flere pumpestasjoner. Det er forventet at utvidet aktivitet i området vil føre til behov for oppgradering av ledningssystemet.

Det er behov for kapasitetsøkende tiltak i eksisterende kommunalt avløpssystem, ettersom eksisterende ledningsnett har liten kapasitet til økt avløpsmengde etter utbygging.

Overvannshåndtering
Utviklingen av planområdet medfører overvannsproblematikk. Forutsetningene for utbyggingen av planområdet er at avledning av overvann og drensvann skal skje uten at den naturlige vannbalansen i området endres. VAO-planen presenterer prinsippløsninger for håndtering av overvann. VAO-planen har som hovedfokus å holde overvannsbalansen mest mulig uendret, samt sørge for at overvannet som tilføres omkringliggende vassdrag er tilstrekkelig renset. Rapporten tar utgangspunkt i at en overordnet strategi og helhetlig utforming av lokal overvannshåndtering kan bidra til å skape et robust og driftssikkert anlegg. Planbestemmelsene inneholder en rekke føringer for å ivareta og sikre tilstrekkelig overvannshåndtering.

Trepartssamarbeid
Evenes kommune har et overordnet ansvar for det totale tjenestetilbudet innenfor vannforsyning og avløpshåndtering. En kompliserende faktor i og rundt planområdet er at det er mange aktører og interessenter: Evenes kommune, Tjeldsund kommune, Avinor, Forsvaret og private aktører.

Det er igangsatt et trepartssamarbeid mellom Avinor, Forsvarsbygg og Evenes kommune, som har målsetning om å avklare partenes behov for felles infrastruktur, kostnadsberegne og videre anbefale en gjennomføringsmodell for opparbeidelse av infrastrukturen.

6.7.2 Energiforsyning

Det er utarbeidet et eget fagnotat for energiforsyning som grunnlag for Områdeplan Evenes (vedlegg 12).

(*Merknad: byggehøydene innenfor Flyplassveien nord og sør er redusert etter at fagnotatet ble utarbeidet. Energibehovet kan derfor antas å bli noe mindre enn det som framgår av rapporten.)*

Eksisterende energiforsyning til planområdet
Energiforsyningen inn til planområdet kommer via strømnett: høyspent forsyning til området går via luftnett fra Svartvannet og til sydenden av Nautå øst. Her er det etablert en avgrening med høyspent luftledning videre mot Harstad/Narvik lufthavn nord for Flyplassveien. Høyspentlinjen er avsluttet i nettstasjon som ligger i grensen av planområdets vestre side.

- Fra avgreningspunktet på sydenden av Nautå øst er det ført høyspent jordkabel frem til 2 nettstasjoner som ivaretar lavspent forsyning til eksisterende bygningsmasser i området **Nautå øst**.
- Det er ikke etablert høyspent eller lavspent forsyning frem mot området **Nautå vest**.
- For området **Flyplassveien nord** er det høyspent luftlinje som ligger langs og krysser delvis inne i området. Høyspentlinjen avsluttes i stolpe hvor det er etablert kabler i grunn videre til nettstasjonen. Det er ikke etablert lavspent forsyning til området Flyplassveien nord.
- Til **Flyplassveien sør** er det ført lavspent forsyning fra nettstasjon til eksisterende bygg ved parkeringsanlegget.

Eksisterende høyspent forsyning til området har kapasitet til noen utvidelser, men vil ikke kunne ivareta behovet for elkraft ved full utbygging som skissert i områdeplanen.

Det er ikke etablert alternative energikilder i planrådet per i dag. Norsk Bioenergi har etablert fjernvarmeanlegg i tilknytning til Evenes flystasjon like sør for planområdet.

Framtidig energibehov
Det er laget et estimat på framtidig effektbehov til de enkelte delområdene, samt av det totale behovet:

Formål	Areal	Effektbehov [W]	El oppvarming [W]	Totalt effekbehov [W]	Total Strøm [A]
Nautå øst	11 650	834 900	469 500	1 304 400	1 882
Nautå Vest	17 850	1 285 200	693 250	1 978 450	2 855
Flyplassveien Nord	32 870	2 366 640	1 194 500	3 561 140	5 139
Flyplassveien sør	53 750	671 875	26 875	698 750	1 008
Sum totalt	116 120	5 158 615	**2 384 125**	7 542 740	10 884

Det kan være aktuelt å benytte alternative energikilder for oppvarming. Dette vil medføre at det totale elektrisk effektbehovet for området blir vesentlig lavere. I tabellen er det egne kolonner for hhv. behovet for elektrisk oppvarming og øvrige elektrisk effektbehov.

Ved en full utbygging av delområdene innenfor planområdet må Hålogaland Kraft nett (HLK) oppgradere den høyspente forsyningen til området. Ved etablering av nye veier, samt infrastruktur for vann og avløp bør det etableres felles traséer hvor høyspent forsyning legges i grunn. Det må avklares med HLK hvilke løsninger som bør velges slik at også ønsket om redundant forsyning blir ivaretatt. Ved å flytte eksisterende høyspente luftlinjer ned i grunn vil arealer frigis til andre formål.

Alternative energikilder

For å redusere behovet for elektrisk kraft til området er det potensialet til å benytte alternative og/eller energieffektive løsninger for oppvarming som vil gi størst effekt. Planbestemmelsene har krav om at det skal tilrettelegges for alternative energikilder, som fjernvarme og solcellepanel. Løsningsforslag skal redegjøres for i byggesøknaden.

Norsk Bioenergi har etablert fjernvarmeanlegg med energisentral i tilknytning til Evenes flystasjon like sør for planområdet. De har i e-post 20.02.2022 angitt at de har kapasitet til å forsyne hele planområdet med fjernvarme. Bygninger som oppføres eller blir gjenstand for hovedombygging i samsvar med plan- og bygningslovens § 20-1 bokstav a, skal tilknyttes fjernvarmeanlegg. Kommunen kan gjøre helt eller delvis unntak fra tilknytningsplikten der det dokumenteres at bruk av alternative løsninger for tiltaket vil være miljømessig bedre enn tilknytning.

7 Utredninger og virkninger av planforslaget

7.1 Innledning - planprogram

I henhold til plan- og bygningsloven (pbl) § 4-2, andre ledd skal planer som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn konsekvensutredes, jf. forskrift om konsekvensutredninger. Videre iht. pbl § 4-1 skal det utarbeides planprogram ved varsling av oppstart av reguleringsplaner som kan ha vesentlige virkinger for miljø, naturressurser eller samfunn. Planprogrammet ble fastsatt 17.06.2021 med krav om tema som skulle vurderes og utredes (*tabell 7-1*). Lista ble satt opp med utgangspunkt i § 21 i KU-forskriften og Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser.

***Tabell 7-1**. Tema som skulle konsekvensutredes iht. V712 e.l. og tema som skulle omtales i planbeskrivelsen + ev. notat.*

Nr.	Tema	Se kapittel i planprog.	KU	Plan
1	Naturmangfold jf. naturmangfoldloven	6.2	x	
2	Økosystemtjenester	6.2		x
3	Nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål	6.2		x
4	Kulturminner og kulturmiljø	6.3		x
5	Friluftsliv	6.4	x	
6	Landskap	6.5	x	
7	Forurensning (til vann og grunn)	6.6	x	
	– Støy	6.16	x	
8	Vannmiljø, jf. vannforskriften	6.7		x
9	Jordressurser (jordvern) og viktige mineralressurser			
	- Landbruk og naturressurser	6.8		x
10	Samisk natur og kulturgrunnlag	6.9		x
11	Reindrift	6.10	x	
12	Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger (+ VA)	6.11	x	
13	Beredskap og ulykkesrisiko	6.17 og 6.18 6.20 og 6.21		x
14	Virkinger som følge av klimaendringer (havstigningsnivå, stormflo, flom og skred)	6.12		x
15	Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen	6.13 og 6.14		x
16	Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett	6.15	x	
17	Barn og unges oppvekstvilkår	6.13		x
18	Kriminalitetsforebygging	6.11, 6.20 og 6.21		
19	Arkitektonisk og estetisk utforming, utrykk og kvalitet	6.5		

I planprogrammet er det gitt en kort beskrivelse av antatte vesentlige virkninger av planforslaget for miljø, naturressurser og samfunn. Dette er gjort for alle aktuelle tema, og for hvert tema er det gjort en begrunnelse for utredningsbehovet, samt beskrivelse og presisering av hva utredningen/vurderingen skal svare på. Når det gjelder hva som er vesentlige virkninger er det lagt vekt på hvor beslutningsrelevant virkningen antas å være.

Etter planvarsel og merknadsbehandling er Hålogalandsveien E10 parsell 15 (2021) og Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn (2020) vedtatt. Videre er planområdet redusert, hvor arealene til Harstad/Narvik, mye av Langvatnet og arealer på begges sider av E10 mot fylkesgrensa til Troms er tatt ut av planområdet.

Omfang av temautredninger ble dermed justert i planarbeidet, se nærmere under redegjørelse for hvert enkelt tema. I forbindelse med planprosessen er det gjennomført konsekvensutredninger som svarer på kravene i planprogrammet. Kapittel 8 gir en oppsummering av de viktigste konsekvensene og virkningene en etablering av tiltaket vil ha for de nevnte fagtemaene.

7.1.1 Referansealternativ

Påvirkning og konsekvenser av tiltaket vurderes i forhold til et referansealternativ (null alternativet). I denne utredningen omfatter referansealternativet nåværende situasjon i planområdet og forventet utvikling i området uten nye utbyggingsområder. Gjeldende arealplaner inngår i referansealternativet, dvs. at eksisterende arealbruk og vedtatte/hjemlede framtidige utbygginger legges til grunn.

7.2 Konsekvensutredninger, tekniske fagrapporter og temarapporter

Det er gjennomført fagrapporter og analyser etter KU-forskriften for 5 utredningstema (vedlegg 2 – 6). For øvrige tema med krav til særskilt gjennomføring (som Risiko og sårbarhet) er det utarbeidet egne fagrapporter og notat, som vedlegg til planforslaget (vedlegg 8 –12).

Se oversikt i dokumentplan i tabell på side 4.

7.3 Alternativsvurderinger – valg av tiltaksområde

I KU-forskriften §§ 14 og 19 er det gitt krav om beskrivelse av alternativer til valgt lokalisering/tiltak. Krav til innhold i planprogram:

«Relevante og realistiske alternativer skal beskrives, og det skal framgå hvordan behandlingen av disse ivaretas i planarbeidet.»

7.3.1 Områdeplan Evenes sammenholdt med andre næringsområder

Evenes kommune
Evenes kommune har arealer regulert til næringsformål (industri) på Nautå og Moan, henholdsvis innenfor og tilgrensende planområdet. Nautå er delvis utbygd og det foreligger konkrete byggeplaner for store deler av det resterende arealet (se kapittel 6.4). Innenfor næringsområdet på Moan er det blant annet motocrossbane, miljøstasjon og maskinentreprenør. Dette er en annen type virksomheter, enn det Områdeplan Evenes tilrettelegger for.

Ut over Nautå og Moan er arealer regulert til næringsformål (forretning/kontor) i tettstedene Bogen og Liland (*tabell 7-2*). I Bogen sentrum er Slaggen på ca. 75 dekar, regulert til industri og tilrettelagt med kai for sjørettede virksomheter. Videre er det i kommuneplanens arealdel (*tabell 7-3)* satt av nye arealer til ulike næringsformål. Store deler av disse arealene er allerede utbygd uten reguleringsplan.

Arealoversiktene i *tabell 7-2* og *tabell 7-3* er basert på et grovsøk i Nordlandsatlas. Ser en nærmere på tallene er samtlige reguleringsplaner eldre enn 10 år, og det samme gjelder kommuneplanens arealdel. Alle områdene her helt eller delvis bebygd. I Bogen og på Liland er de ubebygde arealene relativt små og lokalisert nær og blandet med eksisterende boligbebyggelse. Deler av næringsarealene er avsatt i strandsonen. Mye av det ubebygde arealet framstår som mindre aktuelt å realisere, også med hensyn til skjerpede lovkrav for arealbruksendringer.

Innenfor Evenes kommune er det per i dag ingen reelle tilgjengelige alternative næringsarealer, sammenholdt med områdeplanen. Området E10 Evenes v/Nordvang langs fv. 7554 (Evenesveien), jf. kommuneplanens arealdel, har ca. 100 dekar ubebygd areal – størrelsesmessig kunne dette vært et alternativ til næringsarealene i områdeplanen. Andre faktorer tilsier at dette ikke er et alternativ: arealet ligger ca. 2 km sør for E10 og i myrlendt terreng. Evenes flystasjon grenser inntil fv. 7554 i vest, og i øst grenser Evenes v/Nordvang direkte inntil arealer avsatt til Forsvaret.

Tabell 7-2. Næringsarealer i reguleringsplaner, Evenes kommune (tall basert på data i Nordlandsatlas).

Navn	Formål	Størrelse	Vedtatt plan	Bebygd (daa)	Ubebygd (daa)
Slaggen	I/P/Kai	75 daa	07.09.1992	31	44
Bergvik – Geitbogen	F	24 daa	01.02.1983	13	11
GS-veg rv 10 Bogen	F	4 daa	19.03.1983	3	1
Liland sentrum	F/K	30 daa	30.12.1983	17	13
Moan	I/F	57 daa	04.07.1985	36	21
SUM				**100**	**90**

Tabell 7-3. Næringsarealer i kommune(del)planer, Evenes kommune (tall basert data i Nordlandsatlas). Arealene kommer i tillegg til de som er oppgitt i tabell 7-3 og arealene som er inkl. i planområdet.

Navn	Formål	Størrelse	Vedtatt plan	Bebygd (daa)	Ubebygd (daa)
E1 Strand	Erverv	29 daa	26.06.2007	21	8
E2 Åsen Vest	Erverv	8 daa	26.06.2007	8	-
E5 Kleiva Syd	Erverv	14 daa	26.06.2007	5	9
E6 Høgda	Erverv	36 daa	26.06.2007	26	10
E7 Birkelund	Erverv	1 daa	26.06.2007	1	-
E9 Lilandskar	Erverv	9 daa	26.06.2007	9	-
E10 Evenes v/Nordvang	Erverv	106 daa	26.06.2007	6	100
E13 Forra	Erverv	16 daa	26.06.2007	13	3
SUM				**89**	**130**

***Figur 7-1**. Regulerte næringsområder i Evenes kommune, samt næringsarealer i tilgrensende kommuner på strekningen Bjerkvik – Tjeldsund bru. Arealer til forretning/kontor i sentrum av Liland og Bogen er ikke tatt med*

7.3.2 Næringsarealer i nabokommuner

Beliggenheten gjør Evenes til et viktig knutepunkt for nordre del av Nordland og søndre del av Troms. Øst for områdeplanen er Bjerkvik et knutepunkt/kyss hvor E6 kommer fra Narvik og svinger videre nordover. Alternativt går E10 vestover, gjennom planområdet, til Tjeldsundbrua som også er et knutepunkt/kyss: med Harstad i nord, samt Vesterålen og Lofoten i vest og sør.

På strekningen Bjerkvik - Tjeldsundbrua er det regulert tre større næringsområder de siste årene (*tabell 7-4*). Alle tre områdene har betydelig ledige ubebygde arealer, og ligger relativt nært E10 eller E6.

Tabell 7-4. *Regulerte næringsområder i nabokommuner (basert på kommunekart.com).*

Navn	Formål	Størrelse	Vedtatt plan	Bebygd (daa)	Ubebygd (daa)
Herjangshøgda	N	145 daa	2021	32	113
Medby næringspark	N	126 daa	2021	47	79
Hålogalandsparken	F/I	75 daa	2019	-	75
SUM				**79**	**267**

Medby næringspark og Herjangshøyda næringsområde i Narvik kommune, ligger ca. 35 km og 40 km øst for Harstad/Narvik lufthavn og Evenes flystasjon. Hålogalandsparken i Tjeldsund kommune, ligger ca. 10 km mot nord. De tre næringsområdene er regulert til samme type virksomheter som foreslås innenfor planområdet.

Områdene mangler imidlertid den umiddelbare nærheten til Harstad/Narvik lufthavn og Evenes flystasjon som er etterspurt. Funksjoner som eksempelvis hotell- og konferansesenter og bilutleie inkl. bobiler, bilpleie/dekkhotell er ønsket i gåavstand fra Harstad/Narvik lufthavn. Evenes flystasjon med ansatte og menige utløser også etterspørsel etter (sivile) servicefunksjoner, eksempelvis serveringssteder og dagligvare. På sikt kan det være aktuelt med flerbrukshall i området.

Evenes kommune opplever også en etterspørsel etter arealer til logistikk/terminaler i tilknytning til Harstad/Narvik lufthavn. Eksempelvis er en lakseterminal under planlegging på Nautå Øst. I Områdeplan Evenes ønsker kommunen å imøtekomme dagens etterspørsel ved Harstad/Narvik lufthavn og Evenes flystasjon, samt etablere en arealreserve for framtidige etableringer.

Se også kapittel 8.1.1.

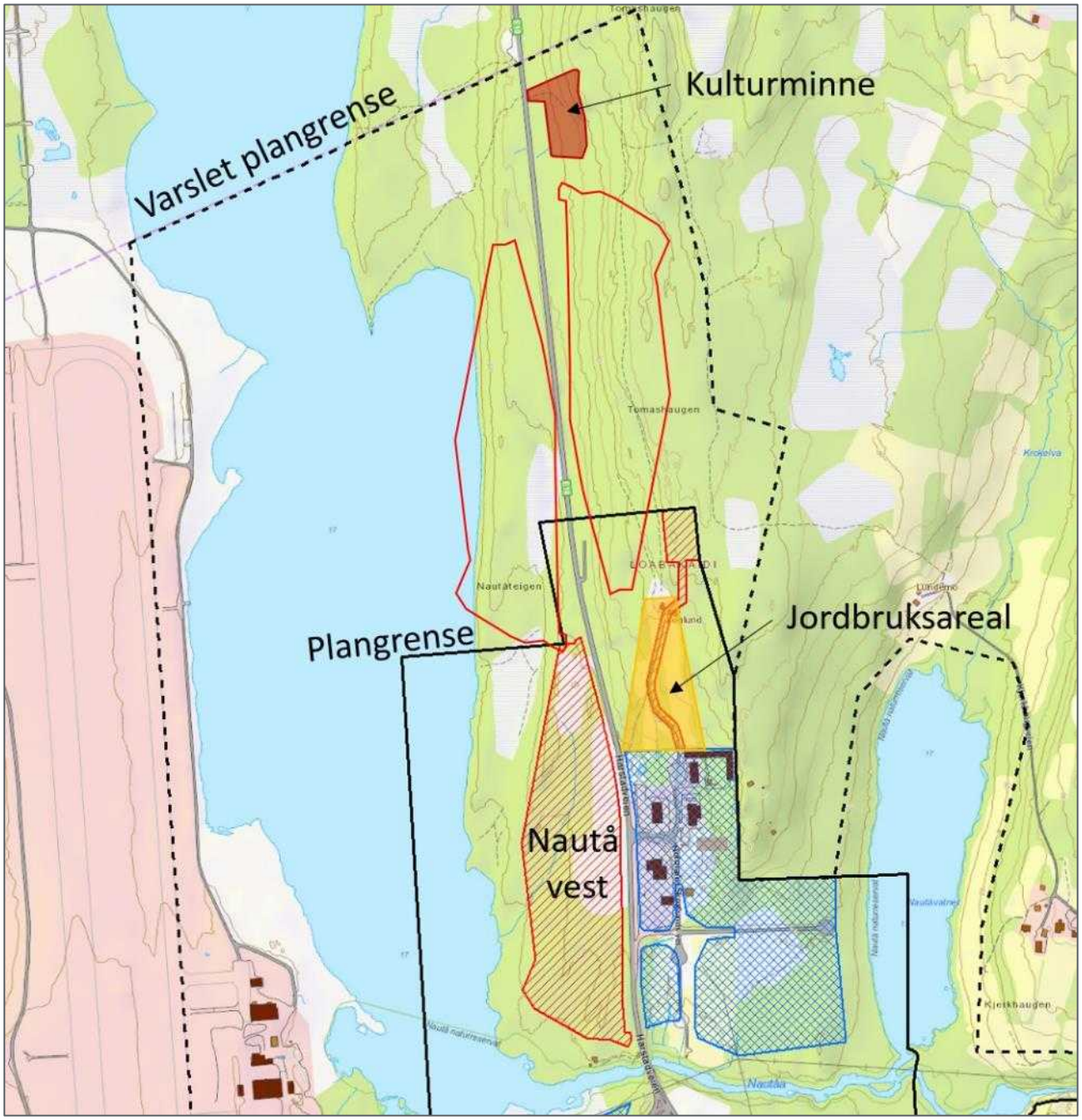
7.3.3 Planområde og tiltaksområde

Planområdet og forslag til tiltak er valgt ut fra økt sivil aktivitet ved lufthavna og framtidige behov i tilknytning til Forsvarets etableringer på Evenes flystasjon. Dette er langt på vei stedbundne tiltak, som ikke kan og/eller er aktuelle å etablere andre steder i kommunen eller regionen.

Områdereguleringen har inkludert en planprosess med koordinering og samkjøring av flere offentlige reguleringsplaner. Vedtatte planer for Evenes flystasjon (2020) og Hålogalandsveien E10 parsell 15 (2021) legger føringer for Områdeplan Evenes. Det er gjennomført alternativsvurderinger i nevnte planer, eksempelvis alternative traséer og utforming av E10. Disse vurderingene gjentas ikke her, da planene er videreført i områdeplanen.

Tiltaket og tiltaksområdet er redegjort for i kapittel 3.1. Det er kun Nautå vest og høydebassenget som er lagt til arealer som ikke er hjemlet i gjeldende reguleringsplaner. Vurderinger av alternative plasseringer av høydebassenget framgår av VAO-plan (vedlegg 8). Høydebassenget er besluttet lagt nærmest mulig eksisterende infrastruktur på Nautå, samtidig som tilstrekkelig høyde er søkt ivaretatt. Areal til høydebasseng er trukket vekk fra myr på Tomashaugen, og lagt til arealer med granplantefelt.

Nytt næringsareal er besluttet lagt til Nautå vest. Det er et mål for Områdeplan Evenes å konsentrere utbyggingsarealene. Varslet plangrense var trukket nord til kommunegrensen mot Tjeldsund kommune. Arealene nord for Nautå, øst og vest for E10, har vært vurdert til nytt næringsareal i planarbeidet (*figur 7-2*).



***Figur 7-2**. Alternativsvurderinger. Nautå vest i planforslaget vs. alternative plasseringer nord for Nautå. Arealet til Nautå vest er lagt over områdene nord for Nautå, til sammenligning av arealstørrelser.*

<u>Vest for E10 (eiendom 4/105)</u>

Rett nord for Nautå vest er terrenget smalt mellom E10 og Langvatnet, og mht. byggegrense mot E10 og terreng som faller mot Langvantet blir eventuelt areal til utbygging lagt og smalt (bredde ca. 45 meter, med 30 meter byggegrense til E10). Det er ikke mulig å oppnå tilsvarende areal som Nautå vest (se *figur 7-2*).

Ved kommunegrensa til Tjeldsund kommune er det en flate, delvis på nes i Langvatnet. Med en buffer på 50 meter til Langvantet er flaten ca. 40 dekar innenfor Evenes kommune. Det er også mulig å se flaten i sammenheng med arealer i Tjeldsund kommune. Mye av arealet er myr. Høydeforskjellen mellom E10 og flaten er ca. 20 meter, noe som gjør adkomst til området krevende.

Arealene ved kommunegrensen framstår som relativt urørte i dag, og ligger i avstand fra etablerte utbygginger. Med mål om å konsentrere utbyggingsarealene vil det ikke være et alternativ å tilrettelegge for nye næringsarealer nord for Nautå vest, før Nautå vest er utbygd.

Øst for E10 (eiendom 4/9)
Det har vært vurdert å utvide eksisterende næringsareal på Nautå videre nordover til Skoglund. Her er det imidlertid dyrka mark. Evenes kommune søker å imøtekomme nasjonale føringer for jordvern, og legger derfor ikke næringsareal til Skoglund. Trasé for vannledning og vei til høydebasseng er lagt til eksiterende vei over Skoglund. Nautå vest vil mht. jordvern være et bedre alternativ, enn Skoglund.

Nord for Skoglund er terrengforskjellen fra E10 til toppen av Tomashaugen ca. 40 meter. Dette vil medføre store terrenginngrep for å legge til rette for næringsarealer på størrelse med Nautå vest og formålstjenlig arrondering.

Ved kommunegrensa mot Tjeldsund er det et kulturminne: en markasamisk gård med flere hustufter, veg, brønn, rydningsrøyser, fjøstufter, steingjerde, jordkjeller, mødding og grisebinge. Se kapittel 4.4. Bevaring av kulturminnet er ikke forenelig med etablering av næringsareal.

Oppsummert
Basert på alternativsvurderingene for plassering av nytt næringsareal er forslått plassering av Nautå vest vurdert som det beste alternativet. Dette gir minst terrenginngrep og ligger nærmest eksisterende etableringer. Se kapittel 8 og kapittel 9 for konsekvensutredninger og virkninger av planforslaget. Som følge at nytt næringsareal forslås lagt til Nautå vest er planområdet redusert, jf. kapittel 3.2.

7.3.4 Tiltak og utforming av bebyggelse

I Områdeplan Evenes er det gjort begrensede alternativsvurderinger av utformingen av bebyggelsen. Vurderingene gjelder hovedsakelig tillatt utnyttelsesgrad (% BYA) og høyder på bebyggelse. Eksempelvis er tillatt høyde på parkeringsanlegg/hus innenfor Flyplassveien sør redusert fra 8 etasjer til 5 etasjer, som gjenspeiles i maksimalt tillatt byggehøyde.

Utnyttelsesgrad (tillatt % BYA = 80 %) på næringsarealene tar høyde for at det skal være plass til interne veier, blågrønne strukturer og tilstrekkelig med arealer til overvannshåndtering.

Skadereduserende tiltak foreslått i konsekvensutredningene og fagnotatene er ivaretatt i reguleringsbestemmelsene, og legger dermed føringer for utforming av tiltaket.

8 Konsekvensutredninger - sammenstilling

8.1 Prissatte konsekvenser

8.1.1 Samfunnsmessige virkninger

Samfunnsmessig nytteverdi og samfunnsmessige kostnader er ikke prissatt (i kroner) i denne utredningen. Vurderingen av prissatte konsekvenser er derfor kvalitativ, og basert på skjønn. Virkningene oppsummeres på samme måte som for de ikke-prissatte fagtemaene (*tabell 9-1*).

Potensialet og behovet ved etablering av nye næringsareal kan oppsummeres i følgende punkter:

Det er fire vesentlige endringsprosesser i denne regionen som setter premisser for den samfunnsmessige utviklingen og behov for nye næringsareal ved Nautå / Evenes lufthavn;

1. Utviklingen ved Evenes militære flystasjon
2. Utviklingen av et industrielt knutepunkt i Narvik
3. Utviklingen av samferdselsstrukturen i regionen – spesielt E10.
4. Utviklingen innen spesielt sjømatsektoren og reiselivsnæringen

Se også vedlegg 6.

De samfunnsmessige virkningene av etablering legger i første rekke til rette for å møte de påviste og dokumenterte behov og utviklingstrekk. Samlet vurderes derfor de samfunnsmessige virkningene ved vedtak av områdeplan til **stor verdi.**

***Tabell 8-1**. Sammenstilling av de prissatte konsekvensene for tiltak i Områdeplan Evenes.*

Fagtema	**Alternativ:**	**Referanse (null)**	**Områdeplanen**
Samfunnsmessige virkninger	Konsekvens:		**+++**
Samlet vurdering			
Rangering			Positiv konsekvens

8.2 Ikke-prissatte konsekvenser

8.2.1 Landskap

I en større landskapsskala befinner planområdet seg i et flatere parti i landskapet, men på nært hold oppleves det kupert. Det preges av langstrakte, relativt lave, skogkledte åser med flere avlange vatn og elveløp-systemer mellom seg. Deler av området er også myrlendt og vått. Nautå naturreservat ligger sentralt i området. Områdene langs vatnene er delvis tilgjengelige for folk, men vannkantene er preget av gjengroing/naturlig vegetasjon, samt bratt stigning enkelte steder. På åsene ligger det spredte gårdsbruk/boliger og landbruksmark. Gjennom utredningsområdet slynger dagens E10 seg. Der E10 passerer over Nautåas utløp i Langvatnet har det over tid utviklet seg et knutepunkt med etablering av flyplass, forsvarsområder og næringsområder som preger området sterkt i dag.

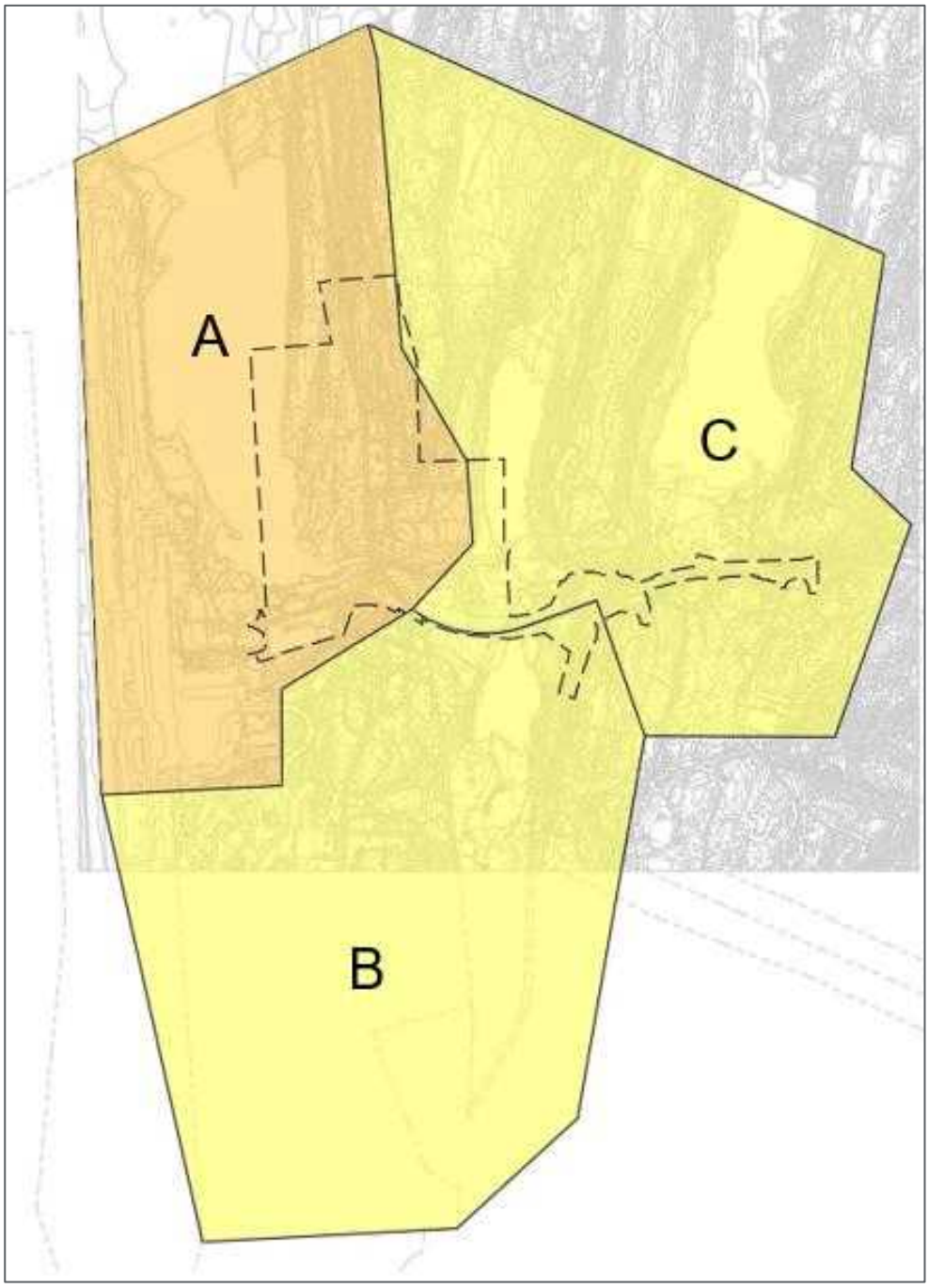
Verdi
Landskapet som blir mest påvirket av tiltaket kan deles inn i tre delområder:

- A. Langvatnet
- B. Forsvaret
- C. Moan - Nautåvatnet – Svenskevatnet/Kjerkhaugvatnet.

***Tabell 8-2**. Kort beskrivelse og oppsummering av verdier for delområdene - fagtema landskap.*

Delområde	Beskrivelse	Verdi
Delområde A	Dette fremstår som et sammenhengende landskapsrom med god variasjon i bruk og arealinnhold. Innenfor dette området finner man synlige menneskelige spor fra både fortid og nåtid, og det innehar mange fine visuelle landskapskvaliteter i form av Langvatnet, den skogkledte åsryggen på Tomashaugen samt utløpet av Nautåa. Det finnes også kulturminner innenfor området med betydning for etniske grupper. Området trekkes noe i verdi for mangel på særpreg (relativt vanlig forekommende landskap) samt mye utbygging og «rasering» av landskapsverdier (snauhogst). Totalt sett gis det på bakgrunn av dette en svak middels verdi samlet sett.	Middels
Delområde B	Delområdet har variert natur; kupert terreng og vatn/våtmark/myrer. Men det innehar ikke landskap som er betydningsfullt i en regional/nasjonal skala. Kulturhistorisk sett innehar det større nedbygde arealer (flyplass + forsvar), som preger landskapet. I området finner er det få spesielle/spennende visuelle kvaliteter. Delområdet trekkes i verdi for mangel på visuelle særpreg og liten naturgeografisk betydning nasjonalt/regionalt, men får likevel «noe verdi» samlet sett pga. kulturhistorisk tilknytning i moderne tid.	Noe
Delområde C	Naturgeografisk lander dette delområdet på middels verdi basert på regional sjeldenhet i «landskapskartlegging – representativitet og sjeldenhet» i Nordlandsatlas + fin naturvariasjon i landskapet med alt fra	Noe

	vatn/vassdrag, åpne sletter og jordbruksarealer samt skogkledte åser. Kulturhistorisk innehar ikke dette delområdet noe av særskilt betydning, og får derfor ubetydelig til lav score på dette. Delområdet har noen fine kvaliteter visuelt sett med åser og vatn, men vurderes ikke å ha landskap med spesiell allmenn verdi ift. Identitet og tilhørighet. Totalt sett kunne kanskje dette delområdet vært trukket over på middels, men valget falt på sterk «noe verdi».	



***Figur 8-1**. Verdikart for fagtema landskap. Plangrense markert med stiplet linje.*

Påvirkning og konsekvens

Tiltaket planlegges i et relativt flatt landskap, og gitt tiltakets omfang kommer det nødvendigvis til å bli godt synlig for omgivelsene. Utbyggingen av tiltakene i sin helhet, med veianlegg, næringsområder osv. vurderes totalt sett til å gi noe negativ konsekvens for landskapet (-). Bakgrunnen for en relativt lav negativ konsekvens ligger i at mange av de tiltakene som hjemles i denne planen allerede er utbygd og/eller regulert. På avstand får heller ikke tiltakene stor påvirkning på det store landskapsbildet.

Landskapsinngrepene blir relativt store, både under anleggsfasen og ved ferdigstillelse av tiltaket. Når vegetasjonen har fått reetablert seg vil det muligens bidra til å dempe inntrykket noe. I tillegg beholdes buffergrense mot elv/vatn, som bidrar til å roe ned helhetsinntrykket. I aktiv anleggsfase vil det bli synlige hauger med masser og det må også regnes med tidvis anleggstrafikk på E10. Dette vil kunne medføre visuell påvirkning samt støy og støv på offentlig vei og for ferdsel i området.

Det er delområde A som har høyest verdi, får den største påvirkningen og dermed også noe negative konsekvenser. Delområde A er også vektlagt høyest siden det er dette området hvor mesteparten av tiltaket finner sted. Her vil mesteparten av ny næringsbebyggelse og i tillegg nytt veganlegg komme. I tillegg til vil det også bli et nytt inngrep (bro) i elvekanten på Nautåa ifm. veiføring under E10 til flyplass. For de to andre delområdene vurderes konsekvensene ut fra lav verdi og lav påvirkning å være små/minimale.

***Tabell 8-3**. Oppsummering av verdi, påvirkning og konsekvens for de ulike delområdene – fagtema landskap.*

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
A - Langvatnet	Middels	Noe forringet	-
B - Forsvaret	Noe	Noe forringet /ubetydelig endring	0
C - Moan - Nautåvatnet – Svenskevatnet/Kjerkhaugvatnet	Noe	Ubetydelig endring	0

Samlet konsekvens

Konsekvensen av utbygging av planområdet som angitt i tiltaksbeskrivelsen vurderes samlet sett til noe negativ (1 minus) for fagtema landskap. Det gjelder også konsekvensene i anleggsfasen.

Endelig påvirkning og konsekvens for tiltaket kan muligens bli endret noe gjennom det videre planarbeidet. Blant annet dersom anbefalte skadereduserende og kompenserende tiltak følges opp.

Skadereduserende tiltak

Tiltakenes største visuelle utfordringer skapes av bygningsvolumer/-høydene, planering/masseuttak av terreng og nytt flyplasskryss/endring av høyden på E10.

- En oppdeling av næringsområdene, med ulike høyder på terreng (terrasseringer) og tillatte byggehøyder tilpasset disse vil kunne dempe helhetsvirkningen av det totale inngrepet som reguleringen vil hjemle, men tiltakene vil uansett bli et godt synlig element fra E10 og flyplassområdet. Utsikt fra nærliggende boliger påvirkes i mindre grad. Byggehøyder bør vurderes med tanke på utsikt for naboer fra Kjerkhaugen.
- En bør begrense bruk av inngjerding av arealer. Gjerder bør evt. utformes/plasseres slik at det er minst mulig iøynefallende.
- Bygningene i området bør få et arkitektonisk uttrykk, materialbruk, volum og høyder som danner en sammenheng og helhet og som fungerer i et samspill med høydeforskjeller i området, samt ikke skaper konflikter med forsvarsområdet eller flyplassen. Gjerne bruk av «grønne» tak eller mørke/naturfargede, ikke-reflekterende tak og vegger. Bygningene bør tilstrebes plassert og utformes slik at de blir minst mulig til visuell sjenanse. Refleksjoner i fasader/vindusflater osv. må avstemmes mot flyplass.
- Et kompenserende tiltak for innsynsproblematikk mot forsvarsområder vil helt klart være plasseringen av det planlagte parkeringshuset/skjermingsveggen. Selve bygningskroppen/materialbruken bør da utformes på en slik måte at man sikrer skjermingsfunksjon.

8.2.2 Naturmangfold

Verdi, påvirkning og konsekvens

Selve tiltaksområdet vurderes å ha middels verdi for naturtyper og vegetasjon, mens det har begrenset verdi for andre tema, som fugl, vilt, limnisk miljø og økologiske funksjonsområder. Omkringliggende områder innehar derimot svært stor verdi for disse temaene med unntak av vilt, og disse verdiene vurderes å ville bli påvirket i ubetydelig til noen grad.

Tiltaksområdet, utgjør området som blir direkte berørt ved gjennomføring av tiltaket. Her er det registrert en sørlig nedbørsmyr med noe verdi, som blir sterkt forringet ved tiltaksgjennomføring og en kalkbjørkeskog med middels verdi, som blir forringet. Samlet sett gir dette noe miljøskade for naturtyper.

Flere fuglearter hekker i tiltaksområdet, blant dem grønnfink og rødstilk. Dette er begge arter som er svært lite spesifikke med hensyn til hekkelokalitet og artenes plassering på rødlisten har ingenting med tap av funksjonsområder i Norge å gjøre (kraftig parasittutbrudd hos grønnfink og usikkert for rødstilk, antakelig forhold på trekk mot Vest-Afrika). At tiltaksområdet blir sterkt forringet som hekkeområde for disse artene vektlegges derfor ikke i stor grad.

Nautå naturreservat og Ramsar-område sør for tiltaksområdet og Langvatnet i vest innehar svært stor verdi for fugleliv og vil bli indirekte berørt av tiltaket ved støy og aktivitet. Selv om det planlegges en buffersone på 50 meter mot vannforekomstene, kan tiltaket likevel påvirke fugl i disse områdene ved at de ikke blir like attraktive som funksjonsområder.

Kunnskapsgrunnlaget vurderes som godt når det gjelder verdier i tiltaksområdet og omkringliggende områder. Det knytter seg derimot usikkerhet til hvilke påvirkninger tiltaket vil medføre når det gjelder vannmiljø, støy og lysforurensning. Her blir det viktig å følge opp tiltaket med avbøtende tiltak dersom det skal gjennomføres.

Tabell 8-4. *Oppsummering av verdi, påvirkning og konsekvens for de ulike delområdene - fagtema naturmangfold.*

Deltema	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
Naturtyper (tiltaksområdet)	Middels verdi	Forringet	Noe miljøskade (-)
Fugl (influensområdet)	Svært stor verdi	Noe forringet	Noe miljøskade (-)
Vilt (influensområdet)	Noe verdi	Ubetydelig	Ubetydelig miljøskade (0)
Limnisk miljø (influensområdet)	Svært stor verdi	Ubetydelig-noe forringet	Ubetydelig, noe eller betydelig miljøskade (0), (-) eller (--)
Økologiske funksjonsområder	Svært stor verdi	Ubetydelig	Ubetydelig miljøskade (0)

Klargjøring av tiltaksområdet (anleggsfasen) vil innebære fjerning av toppmasser og eksisterende vegetasjon, noe som også vil påvirke avrenningsforholdene i omkringliggende områder. Det går imidlertid ingen åpne vannveier i tiltaksområdet og avrenningen fra tiltaksområdet mot resipient (Nautå og Langvatnet) er diffus gjennom løsmasser. Med en buffersone på 50 meter mot resipient vurderes det derfor at avrenning fra tiltaksområdet i anleggsfasen ikke skal utgjøre noen særlig risiko.

Samlet konsekvens

Samlet konsekvens for de nye utbyggingsområdene: Nautå vest og høydebasseng er vurdert (*tabell 8-5*).

Tabell 8-5*. Samlet konsekvens for fagtema naturmangfold.*

Delområde	Alternativ 0 - konsekvenser	Alternativ 1 - konsekvenser
Nautå øst (høydebasseng)	Ingen konsekvenser for naturmiljø	Ubetydelige konsekvenser for naturmiljø
Nautå vest	Ingen konsekvenser for naturmiljø	Noe miljøskade for naturtyper, fugl og limnisk miljø

Skadereduserende tiltak

- Det vurderes som fordelaktig om det etableres en voll rundt tiltaksområdet, som vil bidra til å skjerme Nautå naturreservat og Langvatnet mot aktivitet, støy og lys fra tiltaksområdet. Vollen kan med fordel bygges opp av stedlige toppmasser, som sannsynligvis uansett vil måtte fjernes i forbindelse med utnyttelse av tiltaksområdet. Vollen bør være såpass høy at bevegelser av kjøretøy og folk på næringsområdet ikke blir synlig fra Nautå naturreservat og Langvatnet.
- Utebelysning i tiltaksområdet bør utstyres med skjermer som hindrer lyset i å gi fjernvirkninger mot Nautå naturreservat og Langvatnet. En voll rundt tiltaksområdet, som omtalt ovenfor, vil også bidra til å redusere lysspredningen.
- Anleggsperioden bør legges utenfor hekketiden (15. mai - 30. juni).
- Det bør etableres et miljøoppfølgingsprogram for overvannet fra tiltaksområdet. Tungmetaller, organiske miljøgifter og hydrokarboner kan være aktuelle parametere for slike undersøkelser.

8.2.3 Friluftsliv

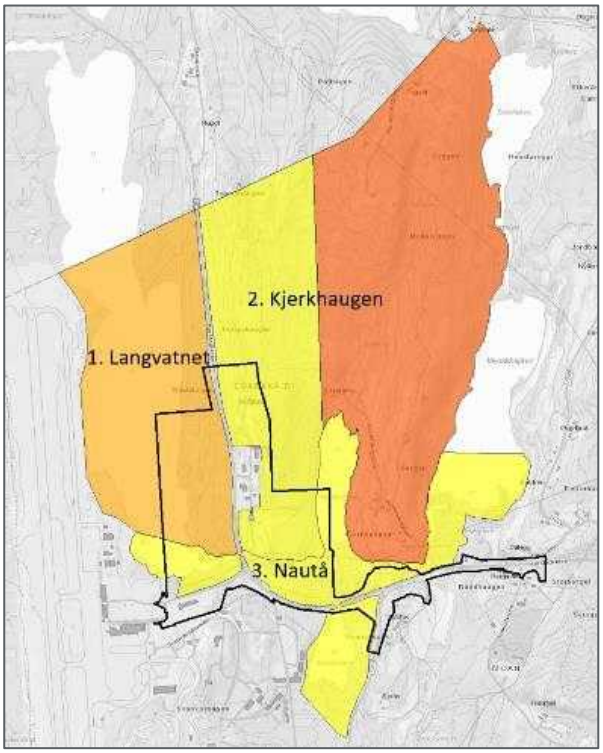
Evenes kommune har mange muligheter for å utøve friluftsliv, som er benyttet av lokalbefolkningen i Evenes og Tjeldsund. I tillegg kommer også enkelte brukere fra Hinnøya (Harstad) og øvrige nabokommuner. Landskapet i og rundt planområdet er småkupert og preget av de store vannene og etablert infrastruktur. E10 ligger gjennom planområdet, Harstad/Narvik lufthavn og Evenes flystasjon er etablert vest og sør for planområdet. En terrengrygg strekker seg langs østsiden av Nautå næringsområde og videre nordover, og fungerer som et naturlig skille mot det flate myrlandskapet østover mot fjellene. De grønne arealene rundt planområdet er en kombinasjon av utmark og jordbruksområder, med noen spredte boliger. Utmarka i og rundt planområdet er skogkledd, og det går stier og skogsbilveier til turmål i marka og på høydedragene. Lengre unna, i øst og vest, overtar snaufjellet med fjelltopper som er benyttet som turmål både sommer og vinter.

Verdi

Utredningsområdet er delt mellom tre delområder:

***Tabell 8-6**. Kort beskrivelse og oppsummering av verdier for delområdene - fagtema friluftsliv.*

Delområde	Beskrivelse	Verdi
1. Langvatnet	**Særlig kvalitetsområde.** Framstår som lite til noe brukt til friluftsliv. Det foregår noe fiske i vannet, og delområdet er godt egnet til fugletitting.	Middels verdi
2. Kjerkhaugen (i utredningsområdet)	**Utfartsområde.** Den delen av Kjerkhaugen som ligger i utredningsområdet som lite brukt og uten tilrettelegging. Det meste av utredningsområdet består av tett skog: granskog og frodig lauvskog.	Noe verdi
2. Kjerkhaugen (utenfor utredningsområdet)	**Utfartsområde.** Jf. 2014.	Stor verdi (jf. 2014)
3. Nautå	**Særlig kvalitetsområde.** Nautå framstår som lite/ikke brukt til friluftsliv. Det er tillatt med fiske i vassdraget. området kan være spesielt attraktivt for ornitologer.	Noe verdi



***Figur 8-2**. Verdikart for fagtema landskap. Plangrense markert med svart linje.*

Påvirkning og konsekvens

Det er ingen tilrettelagte utfartsparkeringer, turmål eller turstier innenfor planområdet. Utredningsområdet er støybelastet med trafikk langs E10 og aktiviteter på lufthavn, flystasjon og eksisterende næringsarealer. «Skogens ro» er fraværende.

Områdeplan Evenes vurderes ha få konsekvenser for friluftsliv og tilrettelegging for fysisk aktivitet. Tiltaket medfører ca. 70 dekar nytt næringsareal, som ikke allerede er hjemlet i gjeldene regulering. Nytt næringsareal berører ikke arealer benyttet til friluftsliv eller tråkk/stier.

Det foregår noe fiske i vannene og fugletitting i tilknytning til vann- og vassdrag, det vil si i influensområdet til tiltaket. Området er allerede utsatt for betydelig støy fra Harstad/Narvik lufthavn, Evenes flystasjon og E10. Det samme gjelder lysforurening. Med bakgrunn i etablerte virksomheter i området, vurderes det at tiltaket vil medføre en ingen/liten merbelastning for friluftslivet.

Konsekvensene i anleggsfasen vurderes i hovedsak å være de samme som når tiltaket er ferdigstilt. Arealene innenfor utredningsområdet er lite benyttet til friluftsliv, og anleggsfasen vurderes dermed å ha liten konsekvens for friluftsliv i området.

***Tabell 8-7**. Oppsummering av verdi, påvirkning og konsekvens for de ulike delområdene – fagtema friluftsliv.*

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
1. Langvatnet	Middels	Noe forringet	1 minus (-)
2. Kjerkhaugen (i utredningsområdet)	Noe	Ubetydelig endring	Ingen/ubetydelig (0)
3. Nautå	Noe	Ubetydelig endring	Ingen/ubetydelig (0)

Samlet konsekvens

I vurderingen av samlet konsekvens er det lagt til grunn at utredningsområdet er i liten grad benyttet til friluftsliv, og tilrettelegging er fraværende.

Konsekvensen vurderes samlet sett **ingen/ubetydelig (0)**.

Skadereduserende tiltak
På grunn av tiltakets beliggenhet og utforming, ansees det ikke nødvendig å gjennomføre skadereduserende tiltak for friluftsliv. For å unngå negative konsekvenser for friluftslivet, forutsettes følgende:

- Buffersoner mot vann- og vassdrag etableres. Terreng ivaretas og revegeteres gjennomføres i randsonene av næringsområdene.
- Dersom høydebassenget blir åpent må dette sikres, jf. forskrift om sikkerhet ved vassdragsanlegg.
- Byggegroper og lignende sikres iht. gjeldende lovverk.

8.2.4 Reindrift

Områdeplan Evenes med planlagte tiltak er utredet for fagtema reindrift etter metoden i Håndbok V712 (Statens vegvesen 2018). Utredningsområdet omfatter tiltaket og tiltakets influensområde. Tiltaksområdet er i denne utredningen avgrenset til å gjelde Nautå vest (ca. 70 daa) og arealer til etablering av høydebasseng (ca. 5 daa). Øvrige arealer innenfor planområdet er allerede inkludert i gjeldende reguleringsplaner.

Om forstyrrelser og inngrep i reinbeiteområder og ved overganger for rein
Både inngrep og menneskelig aktivitet i reinbeiteområder har negative konsekvenser for reindrifta. Forskning på effekter av tekniske inngrep og forstyrrelser har vist at reinsdyr påvirkes av både inngrep og tilhørende menneskelig aktivitet.

Verdier
Tiltaks- og influensområdet er i reindriftas arealbrukskart registrert som vinterbeiter. Det er ikke registrert flytt- eller trekkleier eller andre funksjonsområder i tiltaks- eller influensområdet.

Vinterbeiter er Grovfjord reinbeitedistrikts minimumsfaktor, og vurderes generelt å ha svært stor verdi. På grunn av eksisterende inngrep og aktivitet i området, vurderes midlertid beitene i tiltaks- og influensområdet som sterkt forringet og med en begrenset verdi. Samlet vurderes tiltaks- og influensområdet å ha mellom noe og middels verdi.

Påvirkning og konsekvens
De planlagte tiltakene er i tilknytning til eksisterende inngrep, og vil i seg selv som fysiske inngrep medføre begrenset negativ påvirkning på rein og reindrifta. Disse beiteområdene er allerede sterkt forringet som følge av omkringliggende inngrep og aktivitet. Tiltakene vurderes heller ikke å påvirke influensområdet rundt tiltaksområdene i vesentlig grad.

Området er vurdert å ha mellom noe og middels verdi, og påvirkningen er vurdert å være mellom ubetydelig endring og noe forringet i driftsfasen. Dette gir en konsekvens tilsvarende ingen/ubetydelig skade (0).

Konsekvensene i anleggsfasen vurderes i hovedsak å være de samme som når tiltaket er ferdigstilt. Arealene innenfor utredningsområdet har begrenset verdi for reindrift, beiteområdene er allerede sterkt forringet og støyutsatt, og anleggsarbeidene vurderes dermed å ha liten konsekvens for reindrifta i området.

***Tabell 8-8**. Oppsummering av verdi, påvirkning og konsekvens – fagtema reindrift.*

Delområde	Verdi		Påvirkning	Konsekvens
Tiltaks- og influensområdet	Noe /	Middels	Ubetydelig / noe forringet	Ingen / ubetydelig (0)

Vurdering av samla belastning i reinbeitedistriktet
Reinbeitedistriktets samla belastning er oppsummert i kapittel 10. Sammenlignet med andre inngrep og utfordringer i distriktet, fremstår planlagt tiltak i utgangspunktet som relativt beskjedent, og det er i et område som allerede er kraftig utbygd og påvirket av menneskelig aktivitet. Vi vurderer at planforslaget ikke vil medføre vesentlig tilleggsbelastning for reindrifta Grovfjord reinbeitedistrikt.

Skadeforebyggende tiltak
På grunn av tiltakets beliggenhet, ansees det ikke nødvendig å gjennomføre skadereduserende tiltak for reindrift

8.2.5 Sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser

***Tabell 8-9**. Sammenstilling av de ikke-prissatte konsekvensene for tiltak i Områdeplan Evenes*

Fagtema	**Alternativ:**	**Referanse (null)**	**Områdeplanen**
Landskap	Konsekvens:		**-**
Naturmangfold	Konsekvens:		**-**
Reindrift	Konsekvens:		**Null**
Friluftsliv	Konsekvens:		**Null**
Samlet vurdering			**Noe negativ konsekvens**
Rangering		1	2

8.3 Sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser

Sammenstillingen av konsekvenser er fortatt med utgangspunkt i metoden til Statens vegvesen Håndbok V712. Sammenstillingen er en oppsummering og samlet analyse av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser der fordeler og ulemper ved etablering av tiltakene i Områdeplan Evenes veies mot hverandre, og sees i forhold til referansealternativet som er dagens situasjon i planområdet.

Kunnskapsgrunnlaget for utredningene er vurdert som godt for samtlige fagtema, herunder kartlegging og oversikt over verdiene i plan- og utredningsområdet. Områdeplan Evenes legger føringer og gir rammer for framtidig utbygging, men endelige løsninger og tiltak ikke foreligger per i dag. Vurderinger av påvirkning og konsekvens baserer seg derfor på et mulig scenario, som synliggjør arealbeslaget.

Områdeplan Evenes gir ingen og noe negative virkning for de ikke-prissatte temaene (*tabell 8-10*). Tiltaket vil ha store positive samfunnsmessige virkninger.

***Tabell 8-10**. Sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser ved etablering av tiltak i Områdeplan Evenes.*

Konsekvenser	**Alternativ:**	**Referanse (null)**	**Områdeplanen**
Prissatte konsekvenser			
Samfunnsmessige virkninger			**+++**
Samlet vurdering			**Positiv konsekvens**

Ikke-prissatte konsekvenser			
Landskap			**-**
Naturmangfold			**-**
Reindrift			
Friluftsliv			**Null**
Samlet vurdering			**Noe negativ konsekvens**

Samlet samfunnsøkonomisk vurdering		**Positiv**
Samlet samfunnsøkonomisk rangering	1	2

9 Andre tema – virkninger av planforslaget

9.1 Generelt

I kapittel 9 er det redegjort for relevante fagtema, hvor det ikke er utarbeidet egen konsekvensutredning i form av rapport. Kun tema som anses som relevante og med mulige vesentlige virkninger er beskrevet. Når det gjelder hva som er vesentlige virkninger er det lagt vekt på hvor beslutningsrelevant virkningen antas å være.

Det henvises eksempelvis til kapittel 4.4, kapittel 4.6, for henholdsvis kulturminner og barns interesser. Det er redegjort for (fravær) av jordbruksarealer i kapittel 4.5.2.

9.2 Forurensning til grunn og vann

I planprogrammet er forurensning til grunn og vann planlagt konsekvensutredet med rapport. Utredningsbehovet er begrunnet med at PFOS/PFAS-forurensning fra Harstad/Narvik lufthavns østliges ide mot Langvatnet er en aktuell problemstilling.

«Utredningen skal beskrive potensialet for uakseptabel endret samlet belastning på naturmangfoldet i resipienten (influensområdet), herunder å vurdere påvirkning på biota, endringer i økologisk tilstand (forringelse) og eventuelle konflikter mot annen næringsaktivitet/bruk av resipienten. Settes også i sammenheng med hvilke virkninger tiltaket forventes å få på naturmangfold og økologisk tilstand i vannforekomstene.»

Det er ikke utarbeidet egen rapport for forurensning til grunn og vann. Temaet er ivaretatt som følger:

Planområdet er redusert etter planvarsel og arealene til Harstad/Narvik lufthavn er tatt ut av endelig planforslag. Dette medfører at arealene med grunnforurensning og problemstillingen med PFOS/PFAS-forurensning faller utenfor planområdet.

Næringsarealene i områdeplanen skal ikke medføre forurensing til grunn og vann. Forurensning og ivaretakelse av biota og det fysiske/kjemiske miljøet reguleres av ulike lovverk og forskrifter. Det forutsettes at til enhver til gjeldene lovverk følges. I reguleringsbestemmelsene er det tatt inn føringer for overvannshåndtering og krav om miljøoppfølgingsprogram (MOP).

Forurensning og påvirkning på limnisk miljø er omtalt i konsekvensutredningen for naturmangfold.

9.3 Vannmiljø og vannforskriften §12

Dagens vannmiljø og status for vannforekomstene i planområdet er omtalt i kapittel 4.3.3. Langvatnet vil være resipienten for avrenning fra Nautå vest. Per i dag har vannforekomsten god økologisk tilstand og dårlig kjemisk tilstand (bl.a. pga. PFOS). Miljømålet for Langvatnet er: god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand.

Som redegjort i kapittel 9.2 er det en forutsetning av tiltaket ikke skal påvirke vannmiljøet i planområdet. Nye næringsarealer (Nautå vest) berører ingen vannforekomster direkte, men kan potensielt påvirke overflatevann som renner ut i Langvantet. Det er satt av et område med kombinert grønnstruktur (GKG) mellom nytt næringsareal og Langvatnet med tilhørende bestemmelse:

Området avsettes til skråningsutslag, samt bygging av anlegg for fordrøyning og rensing av overvann fra næringsområdene.[…]

Hydrologi, overvannshåndtering og påvirkning på limnisk miljø er omtalt i konsekvensutredningen for naturmangfold og egen VAO-rapport.

Det vurderes at vannforekomsten Langvatnet ikke vil få betydelig endret økologisk eller kjemisk tilstand som følge av tiltaket, og at miljømålene i vannforskriftens kapittel 12 fortsatt nås eller vil kunne nås selv om tiltaket gjennomføres.

9.4 Støy og lysforurening

Støy

Utredningstemaet omfatter støy som følger av tiltaket og som berører omkringliggende områder og ev. støyfølsom bebyggelse. Planprogrammet slår fast at støy innenfor planområdet må sees i sammenheng med støysoner for Evenes flystasjon og Hålogalandsveien E10 parsell 15:

«Det skal gjøres en overordnet vurdering om fremtidig støysituasjon i planområdet, på bakgrunn av data om støysituasjonen fra Forsvarsbygg og Statens vegvesen, og konsekvenser for rekreasjon og friluftsliv i korridoren. Vurderingen gjøres i henhold til Veileder T-1442/2016.»

Det er gjennomført støyutredninger i forbindelse med forutgående planprosesser, og det vises til rapportene:

- Forsvarsbygg. Evenes flystasjon og Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Reguleringsplan med konsekvensutredning. Støy. Dok.nr.: ALM-95-00-R-RAP-001. Rev. 06. Dato: 27.03.2019.
- Støyutredning. Hålogalandsvegen. Reguleringsplan. Reinertsen. Dok.nr: 2210228 - Støyrapport.

Aktivitetene som planlegges i tiltaksområdet vurderes som ikke støyende næringsvirksomhet, selv om hendelser med økt støybelastning tidvis kan oppstå. I lys av dagens og framtidig støysituasjon i planområdet vurderes tiltaket å være underordnet.

Støy fra Evenes flystasjon og Forsvarets QRA-beredskap er redegjort for i ROS-analysen.

E10, som går sør og øst for planområdet skaper mer støy, enn hva som kan forventes fra tiltaksområdet i driftsfasen ved regulering til næringsareal. Hvor mye støy som genereres fra E10 vil variere med en rekke faktorer der antall biler, hva slags biler og ytelse er blant de viktigste når det gjelder støyproduksjon. Kjøretøyforskriften (lovdata.no) gir imidlertid en pekepinn: personbiler under 2000 kg skal ikke skal avgi mer enn 78 dB, mens lastebiler med motor som yter mer enn 150 kW kan avgi 84 dB.

Områdereguleringen legger til rette for næringsbebyggelse, som hotell og logistikklager m.m., og er ikke definert som støyfølsom bebyggelse iht. T-1442. Støy må hensyntas i videre detaljregulering og byggesak.

Arealer der støy overskrider gjeldende grenseverdier for bruksformålet må støyreduserende tiltak iverksettes

Lysforurensning

For hele planområdet gjelder at utomhusplan skal ligge til grunn ved behandling og godkjenning av rammesøknad. Utomhusplanen skal inneholde belysningsplan. Lyssetting skal ikke medføre lysspredning mot natur- og friluftsområder i nærheten. Flysikkerheten skal ivaretas. Farlig og villedende belysning i planområdet skal unngås.

9.5 Teknisk infrastruktur (vei og trafikk, energi og VA)

Trafikk og vei

I kapittel 6.5 er det redegjort for veier og trafikk i planområdet. Trafikkavvikling og trafikksikkerhet er vurdert i forutgående planprosesser. Oppsummert: nylig vedtatt plan for Hålogalandsveien E10 parsell 15 er videreført med små endringer. Tillegg (g/s-vei østover langs E10) og mindre justeringer i planen er avklart med Statens vegvesen. Krav til internveier og parkering er ivaretatt i planbestemmelsene. Både kjørende og myke trafikanter vurderes ivaretatt i planforslaget.

Energi
Energibehovet og energiforsyning er utredet. Se egen rapport (vedlegg 12), samt kapittel 6.6.2. Det skal tas hensyn til eksisterende høyspentlinjer og kabelanlegg i grunn. Flytting, nærbygging og arbeid nær anleggene må avklares med eier.

Tekniske anlegg som nettstasjon mv. tillates plassert innenfor bebyggelse- og anleggsområdene. Behov og plassering avklares med energileverandør og skal framgå av situasjonsplan ved søknad om rammetillatelse.

Alternative energikilder, som fjernvarme og solcellepanel, skal vurderes og redegjøres for i byggesøknaden. Bygninger som oppføres eller blir gjenstand for hovedombygging i samsvar med plan- og bygningslovens § 20-1 bokstav a, skal tilknyttes fjernvarmeanlegg. Kommunen kan gjøre helt eller delvis unntak fra tilknytningsplikten der det dokumenteres at bruk av alternative løsninger for tiltaket vil være miljømessig bedre enn tilknytning.

Vann, avløp og overvann
I kapittel 6.1.1 er det redegjort for vann- og avløpsplan inkludert overvann. Se også egen rapport (vedlegg 8).

Vann- og avløpsrør, kan etablert innenfor hele planområdet. Tekniske installasjoner for vann- og avløpshåndtering kan etableres innenfor næringsområdene og areal for parkeringshus/anlegg. Plassering skal godkjennes av kommunen og/eller Statsforvalteren ved behandling av søknad om tillatelse til tiltak.

Ved søknad om rammetillatelse skal det fremlegges detaljplan for vann, spillvann og overvann. Planen skal ivareta en helhetlig løsning av vannforsyning, spillvann- og overvannshåndtering, samt sikre brannvannsuttak iht. krav i TEK17 § 11-17.

Alt overvann innenfor planområdet skal håndteres og renses lokalt, på en slik måte at det ikke medfører økt avrenning, flomfare eller forurensning til omkringliggende vassdrag. Overvann fra bebyggelser, flater og smeltevann fra snødeponi skal ledes til dreneringssystem og infiltreres/renses. Avrenning fra området skal være tilsvarende etter utbygging som før utbygging. Trygge og åpne flomveier skal sikres og minimum dimensjoneres for 200-års flom med 50 % klimapåslag. Åpne løsninger for vannveier og blågrønne strukturer skal benyttes så langt som mulig.

9.6 Samferdselsanlegg – omregulering av flyplassformål

Planforslaget legger til rette for omregulering av flyplassformål til næringsformål. Dette gjelder området nord for flyplassveien. Området er i gjeldende statlig plan avsatt til lufthavnsformål, som eget formålsområde SLA4. Området er tilhørende privat grunneier.

Det legges til rette for en økt utnyttelse av området fra 25 % BYA til 80% BYA. Dette er i samsvar med de behov som er dokumentert for Nautå næringsområde og flyplassområdet. Det skal sikres at området kan betjene næringsbehov som har relevans til de arealbehov som følger av nærhet til Harstad/Narvik lufthavn og som normalt ligger til flyplassformål. Det er derfor satt detaljerte bestemmelser for næringsetableringer slik at videre utvikling av næringsarealene både blir spisset i arealformål og aktivitet, men også til en effektiv og høy utnyttelse av arealene.

Dette skal også svare på arealknappheten som er oppstått som følge av utvidede av restriksjonssoner for støy, ved Harstad / Narvik Lufthavn. Se også planbestemmelser § 5.5 og vedlegg 6 og vedlegg 13.

9.7 Befolkningens helse, barn og ungens oppvekstsvilkår

Temaet omfatter folkehelse og barn og ungens oppvekstmiljø, som boligforhold, ytremiljø og sikkerhet, økonomi og arbeidsliv, og medvirkning i planprosessen. Plan og bygningsloven (pbl) krever at all planlegging etter loven skal fremme befolkningens helse og motvirke sosiale helseforskjeller, samt bidra til å forebygge kriminalitet (pbl § 3-1). Videre sier loven at det skal vurderes om nye planer kommer i konflikt med barn og unges hensyn og interesser. Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge (1995) har som formål å sikre at barn og unges interesser blir ivaretatt i planleggingen.

Det er ikke lekeplasser, barnetråkk eller andre tilrettelagte arealer for barn innenfor planområdet. Det er ikke skole i nærområdet, og ikke skolevei for myke trafikanter gjennom planområdet. Barn og unge blir berørt av tiltaket og planforslaget. Prosess for medvirkning framgår av kapittel 5.3. Kravene til medvirkning i pbl er ivaretatt i planarbeidet.

Tiltaket med fører svært liten og ingen konsekvens for friluftsliv og tilgang til rekreasjonsområder (se kapittel 8.2.4). Tiltakets påvirkning på naturmangfold er redegjort for i kapittel 8.2.2. Videre medfører planforslaget ikke forurensning av vesentlig betydning (se kapittel 9.2, 9.3 og 9.4). Sårbarhet og sikkerhet er vurdert i ROS-analysen (egen rapport). Planforslaget tilrettelegger for sikker ferdsel for myke trafikanter.

Samfunnsmessige virkninger, herunder økonomi og arbeidsliv, er vurdert i kapitel 8.1.1 og konsekvensutredning for samfunn (vedlegg 6).

Totalt sett vil planforslaget for de fleste fagtema ha nøytral/ingen påvirkning for befolkningens helse og sikkerhet. For økonomi og arbeidsliv har tiltaket positiv påvirkning på befolkningens helse.

9.8 Tilgjengelighet og universell utforming

Vei og trafikkarealer er planlagt iht. gjeldende veiledere, eksempelvis Statens vegvesens veinormal N100 Veg- og gateutforming. Normalen setter krav til veiers linjeføring og tverrprofil, samt krav til kryss og avkjørsler, forbikjøring, løsninger for gående og syklende, kollektivanlegg for buss, veibelysning og veier sideanlegg. Se også kapittel 6.5 for informasjon om adkomst, vei og parkering.

Prinsippet om universell utforming skal legges til grunn for utforming av byggverk og uteanlegg. Arealene skal utformes slik at de kan brukes på like vilkår av en så stor del av befolkningen som mulig. Det skal tilrettelegges for en oversiktlig, trafikksikker og lett framkommelighet for myke trafikanter. Det skal være tilrettelagt for kjørbar adkomst for utrykningskjøretøy, brann og redningstjeneste helt fram til hovedinngang/-angrepsvei i byggverk. Dette er ivaretatt i reguleringsbestemmelsene.

9.9 Risiko og sårbarhet

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for tiltaket, jf. vedlegg 7. Her er også forholdet til luftfart og forholdet til Forsvaret vurdert.

9.9.1 Forholdet til luftfart

Planområdet grenser til Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. EU-regulativ nr. 139/2014[1] artikkel 9 pålegger eier av lufthavn å ha oppmerksomhet mot aktivitet i nærhet til lufthavn knyttet til:

- Enhver endring i arealbruk i lufthavnens umiddelbare nærhet
- Etablering av anlegg som kan påvirke vindforhold og gi turbulens,
- Bruk av farlig, fordrivende eller misvisende belysning,
- Reflekterende overflater,
- Etablering av aktivitet som kan påvirke dyreliv, og
- Faktorer som kan påvirke navigasjonssystemene.

[1] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0139

Enhver flyplass har et område, BRA (Building Restriction Area), der bygg og konstruksjoner vil kunne forstyrre signaler mellom fly og systemer på bakken. I disse områdene kan det være restriksjoner på plassering og høyde på bygg.

9.9.2 Forholdet Forsvaret

På bakgrunn av planområdets beliggenhet tett opp til både Avinor og Forsvarets eiendom, vurderes området å kunne være utsatt for tilsiktede handlinger. Ifølge PSTs trusselvurdering (se ROS-analyse) vil flere lands etterretningstjenester bruke store ressurser på etterretningsaktivitet i Norge, med det formål å innhente informasjon, herunder kartlegging av infrastruktur.

Planområdet vurderes derfor som svært sårbart når det gjelder tilsiktede handlinger, og det må derfor iverksettes sårbarhetsreduserende tiltak. Det må videre i byggesak eller detaljregulering, vurderes spesifikt om tiltaket vil legge til rette for sikkerhetstruende virksomhet etter sikkerhetsloven. Sikkerhetstruende virksomhet omfatter virksomhet som kan direkte eller indirekte skade nasjonale sikkerhetsinteresser. Nye byggetiltak må forelegges Forsvarsbygg.

Oppsummering av tiltak for å redusere sårbarhet for tilsiktede handlinger:

- Nye byggetiltak skal forelegges Forsvarsbygg.
- Gjennomføre videre vurdering av sikringsrisiko i detaljreguleringer.
- Dialog med Forsvarsbygg om særskilte sikkerhetstiltak ifm. bygge- og anleggsvirksomhet nær Forsvarets områder.

Planområdet vurderes som moderat til svært sårbart for temaet, og temaet må følges opp videre i detaljregulering/-prosjektering. På bakgrunn av sensitiviteten i temaet er det ikke gjennomført en hendelsesbasert risikoanalyse for temaet, men basert på denne sårbarhetsanalysen vil det bli stilt særskilte krav til problematikken gjennom planbestemmelsene.

9.10 Klima og klimatilpasning

9.10.1 Klimaendringer

Forhold knyttet til framtidig klima og naturrisiko ved framtidige klimaendringer er innlemmet som en del av ROS-analysen (vedlegg 7). Den innledende farekartleggingen og oppsummering av sårbarhetsvurderingen fra ROS-analysen er gjengitt i *tabell 9-1*. Se ROS-analysen for nærmere redegjørelse for sårbarhetsvurderingene.

***Tabell 9-1**. Oversikt over naturbaserte farer i planområdet, hentet fra ROS-analysen (egen rapport).*

Fare	Vurdering
NATURBASERTE FARER: **naturlige, stedlige farer som gjør arealet sårbart og utsatt for uønskede hendelser**	
Skredfare (snø, is, stein, leire og jord)	Planområdet ligger ikke innenfor aktsomhetsområde for skred ifølge NVEs kartdatabase. *Temaet vurderes ikke videre.*
Ustabil grunn (grunnforhold)	Hele planområdet ligger under marin grense, hvor kvikkleire kan forekomme. Det er ikke registrert kjente kvikkleiresoner i området. **Temaet vurderes videre.**
	Planområdet vurderes som moderat sårbart for temaet og det er forutsatt at områdestabilitet avklares i detaljregulering og lokalstabilitet i geotekniskprosjektering.
Flom i vassdrag (herunder isgang)	Ifølge NVEs kartdatabase er det flere aktsomhetsområder for flom i vassdrag i planområdet. Nordland kan forvente at klimaendringene fører til endringer i flomforhold og -størrelser. **Temaet vurderes videre.**
	VAO-plan (vedlegg 8) må legges til grunn ved videre detaljregulering innenfor området. Forutsatt at tiltak og løsninger i VAO-planen etterfølges, vurderes planområdet som lite til moderat sårbart for temaet.

Fare	Vurdering
Havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning	Planområdet ligger ikke så sjønært at det vil bli påvirket av havnivåstigning, stormflo eller bølgepåvirkning. *Temaet vurderes ikke videre.*
Vind/ekstremnedbør (overvann)	Nordland kan forvente at klimaendringene fører til økt behov for tilpasning til kraftig nedbør og økte problemer med overvann. Som følger av ekstremnedbør er det også forventet økt forekomst av regnflommer, og forventning om økt flomvannføring i mindre bekker og elver. Videre er det vurdert at det vil være mindre endringer knyttet til sterk vind. **Temaet ekstremnedbør (overvann) vurderes videre.**
	VAO-plan (vedlegg 8) må legges til grunn ved videre detaljregulering innenfor området. Forutsatt at tiltak og løsninger i VAO-planen etterfølges, vurderes planområdet som lite til moderat sårbart for temaet.
Skog- / lyngbrann	Det er store områder med skog og vegetasjon rundt planområdet. Ifølge klimaprofil for Nordland er det vurdert som mulig sannsynlig økning i høye temperaturer og økt fare for tørke om sommeren. **Temaet vurderes videre.**
	Planområdet vurderes som moderat sårbart for skog-/lyngbrann, og temaet må vurderes videre i detaljregulering og følges opp i SHA-plan for byggeprosessen.

Planområdet er moderat sårbart for ustabil grunn, ekstremnedbør/overvann/flom og skog-/lyngbrann. Risikoen er søkt minimert gjennom krav i planbestemmelsene, jf. forutsetninger og forlag i ROS-analysen.

9.10.2 Tiltakets fotavtrykk

Generelt gir nye utbygginger utslipp av klimagasser gjennom arealbruksendringer, oppføring av nye bygninger, etablering av infrastruktur, materialer og drift/bruk. Videre medfører anleggsmaskiner og transport utslipp både i drifts- og anleggsfase.

Nevnte faktorer er vanskelig å tallfeste i et klimagassbudsjett for Områdeplan Evenes. Regnskapet over utslipp vil være avhengig av valg man foretar i prosjektering og utbygging av området, samt maskiner som benyttes.

Arealbruksendringer – klimagassutslipp som følge av uttak av myr i tiltaksområdet
Myr har betydning både som karbonlager, og for utslipp (kilde) og opptak (sluk) av klimagasser. Myrarealene i planområdet er søkt ivaretatt i planforslaget der det er mulig. Eksempelvis er den nordlige delen av Nautå vest trukket vekk fra Langvatnet og en myr med svært stor verdi.

Innenfor de nye utbyggingsområdene, Nautå vest, er det likevel ca. 25 dekar myr (NIBIO – Kilden) som blir omdisponert til næringsareal gjennom områdeplanen. Ca. 10,5 dekar av myrarealet er kartlagt som en NIN-naturtype, jf. Nautåteigen SØ i konsekvensutredningen for naturmangfold (vedlegg 3). Natuåteigen SØ er beskrevet som grøftet og er utsatt for gjengroing. I tillegg er det spor etter kjøretøy og slitasje innenfor arealet.

Oppsummert
Klimagassutslipp fra myr behandles i ett. Dette da det er i anleggsfasen at terrenginngrepene foretas, og myra graves ut. Det er vanskelig å kvantifisere klimaeffektene ved omdisponering av myr. Foreløpig er det ikke utviklet fullverdige metoder som kan brukes for å beregne utslipp fra myr som ledd i arealplanleggingen. I det følgende presenteres et klimagassregnskap for utbyggingen av planområdet basert på en modell fra Miljødirektoratet og en modell fra Fylkesmannen/Statsforvalteren i Nordland. Klimagassregnskap er nybrottsarbeid, og det er usikkerhet knyttet til forutsetningene i begge modellene.

Estimert CO_2-utslipp fra tiltaket blir påfallende forskjellig ved bruk av de to modellene.

Klimaregnskap, sammenligning av modell fra Miljødirektoratet og modell fra Statsforvalteren i Nordland:

Areal gruppe: arealbruksendring	Klimaeffekt/utlipp (tonn CO_2-ekvivalenter)

	Miljødirektoratet	Statsforvalteren	Differanse SF og MD
Totalt	1 450	8 732	7 282

Miljødirektoratets modell legger til grunn en arealbruksendring, mens Fylkesmannen modell forutsetter total nedbrytning/forbrenning av torvmassene. Umiddelbart ser det ut til å være styrker og svakheter ved bruk av begge modellene. Norconsult kjenner ikke til detaljene i grunnlaget og forutsetningene for modellene. Resultatene/estimater fra bruk av begge modellene legges fram i denne utredningen, uten at det tas stilling til hva som er riktigst.

Det synes rimelig å anta at tiltaket ikke kommer til å bære noe spesielt stort bidrag til den samlete belastningen på myrsystemer som økosystem i Norge. Store deler av myrarealet er allerede degradert. Norges utslipp av klimagasser var i 2019 på 50,3 millioner tonn CO_2-ekvikvaleter, ifølge tall fra Statistisk sentralbyrå. Klimagassutslippet fra tiltaket vil ikke være ubetydelig, men utgjøre lite i det nasjonale regnskapet.

Miljødirektoratet
→ https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/gjennomfore-klimatiltak/

Kort metodebeskrivelse og beskrivelse av modell:

«Et gitt areal kan ta opp og slippe ut klimagasser. ***Mengden klimagasser er avhengig av arealbruk og prosessene som skjer på arealet.*** *Opptak av klimagasser fra atmosfæren skjer når biomasse (levende vekster som for eksempel skog, busker og gress) i vekst tar opp og lagrer karbon i jord, røtter, stamme og bladverk gjennom fotosyntesen. Utslipp av klimagasser skjer når biomassen forbrennes eller brytes ned naturlig. I tillegg kan bearbeiding av jorda øke nedbrytingen av det organiske materialet i jordsmonnet og gi økt utslipp av CO_2.* ***Det antas at karboninnholdet i jorden har stabilisert seg 20 år etter arealbruksendringen****. Endret bruk av et areal kan derfor medføre betydelige utslipp eller opptak av klimagasser, siden det vil kunne medføre at slike prosesser endres, i tillegg til å påvirke hvor mye karbon som lagres på arealet og i jorda. For å beregne utslipp og opptak fra arealbruksendringer brukes denne generelle formelen:*

Utslipp/opptak (tonn CO_2-ekv) = arealets størrelse (hektar) arealbrukskategoriens (eller arealbruksendringens) utslippsfaktorer (tonn CO_2-ekv/hektar/år) * antall år endringen har effekt.*

Alt areal kan klassifiseres i en av 6 arealbrukskategorier; skog, dyrket mark, beite, vann og myr, utbygd areal og annen utmark.»

Begresninger i modellen:

- Det er ikke utslippsfaktorer for enkelte overganger. Dette skyldes at disse overgangene ikke har forekommet i det nasjonale klimagassregnskapet. Ingen overganger tar høyde for restaurering med tilbakeføring av myr.
- Modellen tar ikke høyde for variasjoner eksempelvis dybde på torvlag i myr.

Resultater: Samlet effekt på utslipp/opptak fra arealbruksendringen

Utslipp eller opptak fra arealene over 20 år, dersom man ikke hadde omgjort bruken:

Fra	Til	CO_2	CH_4	N_2O	Klimagasser i alt	
Vann og myr	Vann og myr	-2,1	0,0	0,0	-2,1	tonn CO_2-ekvivalenter
	SUM	**-2,1**	**0,0**	**0,0**	**-2,1**	tonn CO2-ekvivalenter

Negative tall betyr opptak av klimagasser, positive tall betyr utslipp.

Utslipp eller opptak fra arealene over 20 år fra arealbruksendringen:

Fra	Til	CO_2	CH_4	N_2O	Klimagasser i alt	
Vann og myr	Utbygd areal	1448,3	0,0	0,0	1448,3	tonn CO_2-ekvivalenter
Sum	SUM	**1448,3**	**0,0**	**0,0**	**1448,3**	tonn CO2-ekvivalenter

Negative tall betyr opptak av klimagasser, positive tall betyr utslipp.

Nettoeffekt av arealbruksendringen over 20 år:

	CO_2	CH_4	N_2O	Klimagasser i alt	
Utslipp/opptak fra arealene uten å endre arealbruk	-2,1	0,0	0,0	-2,1	tonn CO_2-ekvivalenter
Utslipp/opptak dersom endringen gjennomføres	1448,3	0,0	0,0	1448,3	tonn CO_2-ekvivalenter
Arealbruksendringens klimaeffekt	**1450,4**	**0,0**	**0,0**	**1450,4**	tonn CO_2-ekvivalenter

***Figur 9-1**. Samlet effekt av utslipp av klimagasser fra myr dersom tiltaket, utbygging av Nautå vest, gjennomføres (Miljødirektoratet: Klimagassregnskap).*

Fylkesmannen/Statsforvalteren i Nordland

→ Excel-ark mottatt fra Fylkesmannen (nå Statsforvalteren) i Nordland v/Svein Einar Stuen (2019).

Kort metodebeskrivelse og beskrivelse av modell:

- Myr kan ta opp og slippe ut klimagasser. Modellen estimerer utslipp av klimagasser ved total omdanning og nedbryting av myr til mineraljord.
- Modellen tar høyde for dybden på torvlaget i myr.
- Volumvekt er satt til 0,1 tonn/m^3, og karboninnholdet i massene til 50 %.
- CO_2 -utslippet (tonn) tar utgangspunkt i karbonmengden som frigjøres ved nedbrytning/forbrenning av organisk materiale i myr. Karbonmengden multipliseres med brøken 44/12, som viser hvor mye CO_2 som dannes av pr enhet karbon (C). Karbon har atomvekt 12 og oksygen har 16, og CO_2 har dermed atomvekt 44.
- Lystgass (N_2O) er inkludert i modellen. Lystgassutslippet er satt til 1,25 kg N_2O per dekar per år, som tilsvarer 390 kg CO_2-ekvivalenter. Nedbrytningstid er satt til 100 år, før myra er omdannet til mineraljord.

Begresninger i modellen:

- Tidsperspektivet for CO_2-utlipp er ukjent? (100 år for lystgass).
- Modellen tar ikke høyde for variasjoner i arealbruksendringer, men forutsetter total nedbrytning av de organiske massene.

Utslipp - klimagasser ved omdanning av myr - grovskisse (djup myr)

	Egenvekt (t/m^3)	Antall (m2)	Dybde (m)	C-innhold	C -totalt (tonn)	Rest C etter omdanning	C -mengde til CO2		CO2 -utslipp (tonn)
CO2	0,1	24 900	2	50,00 %	2 490	374	2 117		7 761
			Utslipp N2O: kg pr daa og år	CO2-ekv: kg pr daa og år			CO2 -kg /år	Nedbrytn.-tid (år)	
Lystgass (N2O)		24 900	1,25	390			9 711	100	971
				Utslipp i CO2 - ekvivalenter					8 732
Tilsvarer antall personbiler med årlig kjørelengde 14.000 km og utslipp av ca. 120 g CO2 pr km:								Totalt:	5 197
								Årlig:	52

***Figur 9-2**. Samlet effekt på utslipp av klimagasser fra tiltaket, utbygging av Nautå vest (Statsforvalteren i Nordland: Klimagassregnskap).*

Annet – fotavtrykk og klimagassutslipp

Tiltakets fotavtrykk, ut over omdisponering av myr er vanskelig å tallfeste i et klimagassbudsjett for Områdeplan Evenes. Regnskapet over utslipp vil være avhengig av valg man foretar i prosjektering og utbygging av området, samt maskiner som benyttes.

Planforslaget inneholder føringer som skal bidra til å redusere tiltakets fotavtrykk og klimagassutslipp, noe som er sikret i planbestemmelsene:

- Landskapsøkologiske sammenhenger skal ivaretas. Asfalterte flater >500 m^2 skal ha grønne strukturer/stepping stones.
- Ubebygde arealer som ikke skal opparbeides med fast dekke skal framstå som grønne.
- Fyllinger/skråninger/terrengbearbeiding skal ha en naturlig form med god avslutning mot eksisterende terreng. Ved tiltak for revegetering skal stedegne arter benyttes.
- Lyssetting skal ikke medføre lysspredning mot natur- og friluftsområder i nærheten.
- Det skal legges til rette for alternative energikilder, som fjernvarme og solcellepanel. Løsningsforslag skal redegjøres for i byggesøknaden. Bygninger som oppføres eller blir gjenstand for hovedombygging i samsvar med plan- og bygningslovens § 20-1 bokstav a, skal tilknyttes fjernvarmeanlegg. Kommunen kan gjøre helt eller delvis unntak fra tilknytningsplikten der det dokumenteres at bruk av alternative løsninger for tiltaket vil være miljømessig bedre enn tilknytning.
- Alt overvann innenfor planområdet skal håndteres og renses lokalt, på en slik måte at det ikke medfører økt avrenning, flomfare eller forurensning til omkringliggende vassdrag.
- Terrengbearbeiding, bebyggelse og anlegg skal ikke endre hydrologien i tilgrensende naturområder. Det skal sikres erosjonssikker avrenning av regn- og flomvann.
- Nye utbygginger skal søke å minimere klimagassutslippene. Ved oppføring av ny bebyggelse skal det foreligge et klimagassbudsjett. Det skal estimeres utslipp fra anleggsmaskiner, transport av materialer og masser, materialvalg (betong, stål, tre osv.)
- Det skal utarbeides et miljøoppfølgingsprogram (MOP) etter norsk standard, som sikrer at planområdet bygges ut med hensyn til natur og miljø.
- Nautå naturreservat videreføres.

9.11 Naturmangfoldloven §§ 8-12

- *§ 8 Kunnskapsgrunnlaget*
  Det er gjennomført konsekvensutredninger for naturmangfold (kapittel 8.2.2 og vedlegg 3) Planområdet er kartlagt gjennom kjent kunnskap i databaser og befaringer i 2021. Konsekvensutredningen redegjør for

naturverdier, påvirkning og konsekvens av tiltaket. I tillegg er det gjennomført konsekvensutredning for landskap, friluftsliv og reindrift.

- *§ 9 Føre-var-prinsippet*
  Kunnskapsgrunnlaget iht.§ 8 vurderes som tilstrekkelig. Skadereduserende tiltak som beskrevet i konsekvensutredningene er ivaretatt i planbestemmelsene.

- *§10 Økosystemtilnærming og samlet belastning*
  En påvirkning av økosystemet skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for. Det vil si at tiltaket må sees i sammenheng med andre planlagte tiltak i nærområdet, samt den samlede belastningen på naturmangfoldverdiene som berøres.

  Konsekvensene av tiltaket, etablering av Nautå vest, er knyttet til tap av naturtyper. Dette gjelder en sørlig nedbørsmyr og deler av en kalkbjørkeskog (høgstaudeutforming). Høgstaudebjørkeskog er vanlig forekommende i Nordland og Troms. Begge naturtypelokalitetene som går tapt, har dårlig tilstand og lav lokalitetskvalitet . At områdene forsvinner vil dermed være et nokså lite bidrag til den samlede belastningen på økosystemet naturtypene er knyttet til, både lokalt og regionalt. Planforslaget ivaretar alle naturtypelokalitetene med høy lokalitetsverdi og stor verdi (vedlegg 3).

  Endringen av nærområdet, som tiltaket vil utgjøre dersom det blir realisert, vurderes ikke å kunne påvirke lokalklima og fuktighetsforhold i en slik grad at funn av fossenever og eventuelle andre fuktkrevende arter utenfor tiltaksområdet vil bli skadelidende.

  Langvatnet som økosystem og økologisk funksjonsområde blir ikke direkte berørt av tiltaket. Eventuell påvirkning fra tiltaket vil være indirekte, i form av lys-, støy- og vannforurensning. Skadereduserende tiltak foreslått i konsekvensutredningen for naturmangfold (vedlegg 3) er ivaretatt og forsterket i planbestemmelsene. Langvatnet vurderes dermed å bli lite/ikke berørt av tiltaket.

  Tiltaket vil sannsynligvis ha en mindre påvirkning på området lokalt. Tiltaket må imidlertid sees i sammenheng med allerede etablerte virksomheter og infrastruktur i området, eksempelvis Harstad/Narvik lufthavn, Evenes flystasjon og E10. I lys av dette vil ikke tiltaket medføre vesentlig ekstrabelastning i nærområdet (vedlegg 3). Tiltaket har ingen konsekvenser for naturtyper, arter eller økosystemer i regionen. Det anslås derfor at økosystemene som kan berøres av tiltaket, ikke vil være utsatt for en utilbørlig stor samlet belastning på regionalt og nasjonalt nivå.

- *§11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver*
  Det forutsettes at kravene til skadereduserende tiltak hjemlet i planbestemmelsene følges og bekostes av tiltakshaver.

- *§12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder*
  Det forutsettes at til enhver tid gjeldende lovverk følges. I tillegg er det tatt inn krav i planbestemmelsene for å søke å minimere fotavtrykket av tiltaket.

9.12 FNs bærekraftsmål

9.12.1 Innledning

I Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019 – 2023 (mai 2019) er en av regjeringens forventninger at kommunene legger FNs bærekraftsmål til grunn for samfunns- og arealplanleggingen. FNs generalforsamling vedtok i 2015, 2030-agendaen for bærekraftig utvikling. Agendaen har 17 utviklingsmål for å fremme sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft (*figur 9-3*).

***Figur 9-3**. FNs bærekraftsmål (snl.no).*

9.12.2 Vurdering av planforslaget opp mot bærekraftsmål

Områdeplan Evenes viderefører eksisterende virksomheter i planområdet, samt tilrettelegger for nytt næringsareal og nye veiløsninger for E10. Planen er relevant sammenholdt med følgende bærekraftsmål:

Fremme varig, inkluderende og bærekraftig økonomisk vekst, full sysselsetting og anstendig arbeid for alle

Delmål 8.2: Øke den økonomiske produktiviteten gjennom diversifisering, teknologisk fremgang og innovasjon, blant annet med vekt på lønnsomme og arbeidsintensive sektorer.

Vurdering av planforslaget :
Etablering av nye arbeidsplasser i tilknytning til Harstad/Narvik lufthavn og Evenes flystasjon, vil ha stor betydning både for Evenes kommune og hele regionen.

Bygge solid infrastruktur og fremme inkluderende og bærekraftig industrialisering og innovasjon

Delmål 9.1: Utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet, inkludert regional og grensekryssende infrastruktur.

Delmål 9.4: Innen 2030 oppgradere infrastruktur og omstille næringslivet til å bli mer bærekraftig, med mer effektiv bruk av ressurser og mer utstrakt bruk av rene og miljøvennlige teknologiformer og industriprosesser, der alle land gjør en innsats etter egen evne og kapasitet.

Vurdering av planforslaget :
Evenes er et viktig knutepunkt mellom E10 i aksen øst-vest og Harstad/Narvik lufthavn som er av nasjonal og regional betydning. Planforslaget tilrettelegger for utvikling i sjømatlogistikk og flyfrakt. Dette vil redusere behovet for landverts transport til Gardermoen, og samtidig sikre flyrute til Øst-Asia med kortere transportavstand.

Gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige

Delmål 11.2: Innen 20330 sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris og bedre sikkerheten på veiene, særlig ved å legge til rette for kollektivtransport og med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn og personer med nedsatt funksjonsevne og eldre.

Vurdering av planforslaget :
Planforslaget videreføre reguleringsplan for Hålogalandsveien E10 parsell 15, og tilrettelegger for oppgradering av E10.

Utviklingen av nye næringsarealer og økt utbygging innenfor områdeplanen må sees i et regionalt perspektiv. Utviklingen av Evenes-området forventes å gi størst vekst i Harstad, men også i Narvik. Effekten av Evenes flystasjon og Områdeplan Evenes vil påvirke langt utenfor planområdet.

Sikre bærekraftige forbrukes- og produksjonsmønster

Delmål 12.2: Innen 2030 oppnå bærekraftig forvaltning og effektiv bruk av naturressurser.

Vurdering av planforslaget :
Planforslaget legger ikke beslag og/eller bygger ned framtidige naturressurser. Jordbruksarealene nord for Nautå øst, er videreført som LNFR-areal.

Handle umiddelbart for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem

Delmål 13.1: Styrke evnen til å stå imot og tilpasse seg klimarelaterte farer og naturkatastrofer i alle land.

Delmål 13.2: Innarbeide tiltak mot klimaendringer i politikk, strategier og planlegging på nasjonalt nivå.

Vurdering av planforslaget :
Se vurderinger i kapitel 9.9 Klima og klimatilpasninger. Planforslaget inneholder føringer for å redusere naturrisiko ved framtidige klimaendringer, samt skal bidra til å redusere tiltakets fotavtrykk og klimagassutslipp.

Beskytte gjenopprette og fremme bærekraftig bruk av økosystemer, sikre bærekraftig skogforvaltning, bekjempe ørkenspredning, stanse og reversere landforringelse samt sanse tap av artsmangfold

Delmål 15.5: Iverksette umiddelbare og omfattende tiltak for å redusere ødeleggelsen av habitater, stanse tap av biologisk mangfold og innen 2020 verne truende arter og forhindre at de dør ut.

Vurdering av planforslaget :
Det er gjennomført en konsekvensutredning for naturmangfold på land, som grunnlag til planforslaget.

Nautå naturreservat videreføres, og det er lagt inn 50 meter buffersone langs vann og vassdrag. Tiltaket skal ikke medføre endringer i hydrologien eller økt forurensning til omkringliggende arealer.

9.12.3 Samlet vurdering av FNs bærekraftsmål

Områdeplan Evenes bidrar positivt til følgende av FNs bærekraftsmål:

- Nr. 8 Anstendig arbeid og økonomisk vekst
- Nr. 9 Innovasjon og infrastruktur
- Nr. 11 Bærekraftige byer og samfunn

For de øvrige bærekraftsmålene synes planen generelt å være i tråd med disse.

9.13 Forholdet til overordnede mål og retningslinjer

Forholdet til overordnede mål og retningslinje ligger til grunn for planforslaget inkludert utredninger og vurderinger. Se spesielt samfunnsanalysen (vedlegg 6). Regjeringen har bestemt at FNs 17 bærekraftsmål, som Norge har sluttet seg til, skal være det politiske hovedsporet/hovedføringen for å ta tak i vår tids største utfordringer. Planforslaget er sammenholdt og vurdert mot FNs bærekraftsmål i kapittel 9.10.

I kapittel 2.1 og kapittel 2.2 er det vist til en rekke nasjonale og regionale retningslinjer og forventninger som en reguleringsplan skal ivareta. Under følger en vurdering av i hvilken grad planen har hensyntatt de mest relevante av disse retningslinjene og forventningene.

9.13.1 Nasjonale mål og retningslinjer

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
Formålet med retningslinjene er at offentlige myndigheter skal stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning).

Imøtekommet i planforslaget. Se vurderinger i kapitel 9.9 Klima og klimatilpasninger. Planforslaget inneholder føringer for å redusere naturrisiko ved framtidige klimaendringer, samt skal bidra til å redusere tiltakets fotavtrykk og klimagassutslipp.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal og transportplanlegging (2014)
Formålet med retningslinjene er blant annet at arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, samt fremme helse, miljø og livskvalitet.

Ivaretatatt i planforslaget, som legger til rette for ny veiløsning for E10 og utvikling av et allerede eksisterende knutepunkt for transport. Samlokalisering av transport og logistikkfunksjoner bidrar til effektivisering og kan medføre positive synergier for hele regionen. Det er utført samfunnsanalyse som redegjør for dette.

9.13.2 Regionale mål og retningslinjer

Fylkesplan for Nordland 2013-2025
I sitt innspill til planarbeidet viser Nordland fylkeskommune til retningslinjer i fylkesplanen. Planforslaget vurderes å være i tråd med retningslinjene i fylkesplanen. Se eget kapittel vedrørende forholdet til regionale kjøpesenterbestemmelser – kapittel 9.11.3.

Regional Transportplan Nordland 2018-2029
Regional Transportplan (RTP) Nordland har flere funksjoner. Som mål- og strategidokument skal den først og fremst bidra med transportpolitiske linjer for fylket i form av premisser og bakgrunnsinformasjon for prioriteringer og valg som ligger i det etterfølgende, og mer detaljerte, handlingsprogrammet.

RTP slår fast at det ikke forgår transport av fisk med fly fra Nordland (eller Nord-Norge). Videre at ved en eventuell femdobling av de framtidige havbruksvolumene og økt salg til fjerntliggende markeder, må en forvente større fokus på slike transportformer. Planforslaget tilrettelegger for arealer til terminaler og logistikkarealer for uttransport av havbruksprodukter like inntil Harstad/Narvik lufthavn.

Regional plan for klima og miljø - grønn omstilling i Nordland 2021-2030
Formålet med planen er å styrke det regionale klima- og miljøarbeidet, og bidra til en helhetlig og felles tilnærming. Den viser hvordan vi som samfunn kan begynne og komme langt på vei for å nå visjonen om et klimatilpasset lavutslipps-samfunn innen 2050. Planen legger vekt på tre satsingsområder:

- Klimakommunikasjon, kompetanse og samarbeid
- Grønn omstilling
- Klimatilpasning

De to sistnevnt satsningsområdene vurderes å være mest relevante for planforslaget. Det vises til vurdering av planforslaget opp mot *Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning* i forrige kapittel 9.13.1.

Regional plan for vannforvaltning i vannregion Nordland og Jan Mayen 2016-2021
Hovedmålsettingen med den regionale planen er å gi en enkel og oversiktlig framstilling av hvordan vannmiljøet og vannressursene i vannregionen skal forvaltes i et langsiktig perspektiv.

Dagens vannmiljø og status for vannforekomstene i planområdet er omtalt i kapittel 4.3.3. Langvatnet vil være resipienten for avrenning fra Nautå vest. Det vurderes at vannforekomsten Langvatnet ikke vil få betydelig endret økologisk eller kjemisk tilstand som følge av tiltaket, og at miljømålene i vannforskriftens kapittel 12 fortsatt nås eller vil kunne nås selv om tiltaket gjennomføres. Se kapittel 9.3.

9.13.3 Forhold til regionale kjøpesenterbestemmelser

Fylkesdelplan for Nordland – kjøpesenterbestemmelser, stiller krav til at handelsetablering skal skje innenfor avsatt handelsområder i gjeldende arealdelplaner eller regionale planer. Som hovedprinsipp skal ikke det ikke etableres handelsvirksomhet som er større en 3.000m² utenfor avsatt handelsområder.

Kjøpesenterbestemmelsen er etablert for å ivareta og sikre en god by- og tettstedsutvikling. Områdeplan Evenes er ikke del av et bysentrum eller definert som et tettsted i Evenes kommune. Evenes kommune har fra før heller ingen større handelssenter eller avsatte områder for storvarehandel. I gjeldende kommunedelplan er det tettstedene Liland og Bogen som har gjeldende og avsatte områder for handel. Ingen av disse områdene er aktuelle for handelsvirksomheter over 3.000m².

Planforslag er vurdert til ikke å ha konsekvens for eksisterende handel eller påvirke mulighet for videre tettstedsutvikling på Liland og Bogen.

Planforslaget gir føringer for hvilken type handelsetableringer det skal legges til rette for på Nautå. Planbestemmelser skal sikre at etableringene ikke påvirker videre utvikling av tettstedene ikke bare i Evenes kommune, men også i Tjeldsund kommune. Det tillates b.la ikke tradisjonelle kjøpesenter i planområdet:

- Området skal først og fremst tilrettelegges for logistikk, tjenesteyting og plasskrevende varer.
- Det tillates ikke etablering av ordinært kjøpesenter.

Planforslaget er vurdert til å være i tråd med gjeldende regionale kjøpesenterbestemmelser.

10 Samfunnsmessige virkninger av planforslaget

10.1 Samfunnsmessige virkninger

Det er gjennomført en egen samfunnsanalyse (vedlegg 6) og de samfunnsmessige virkningene er oppsummert i kapittel 8.1.1.

Utviklingspotensialet i Nautå utviklingsområde, har i hovedsak fire viktige drivere:

- Evenes militære flystasjon og etablering av ny virksomhet tilknyttet flystasjonen
- Industrietablering i regionen
- Hålogalandsveien E10.
- Utviklingen innen spesielt sjømatsektoren, transport og reiselivsnæringen

I tillegg er de samfunnsmessige konsekvenser også belyst i vedlegg 13 og 14.

10.2 Kommunes interesser og økonomiske konsekvenser for kommunen

10.2.1 Infrastruktur, vann og avløp og EL

Evenes kommune er en liten kommune med få muligheter til å gjennomføre store investeringsoppgaver innenfor infrastrukturområdet, men er opptatt av å være i førersetet for å sikre samfunnsnyttig infrastruktur for kommunens innbyggere og de store aktørene i form av Forsvaret og Avinor.

Kommunen har i dag svært lave gebyrer, og har spesielt lave tilknytningsgebyrer for vann og avløp. Dette skyldes ikke minst at mye eksisterende infrastruktur i området i stor grad er etablert som spleiselag mellom de ulike aktørene. En endring av denne premissen vil endre premissene for kommunens håndtering av kommunal infrastruktur og mulige byggeplaner.

Det er igangsatt et trepartssamarbeid mellom Avinor, Forsvarsbygg og Evenes kommune, som har målsetning om å avklare partenes behov for felles infrastruktur, kostnadsberegne og videre anbefale en gjennomføringsmodell for opparbeidelse av infrastrukturen.

10.2.2 Økt næringsaktivitet og arbeidsplasser.

Vedtak av områdeplan Evenes kan i seg selv tilføre nye arbeidsplasser.

Evenessamfunnet er inne i en demografisk utvikling som er typisk for mange distriktskommuner med høy forventet vekst i antall innbyggere i de eldste aldersgruppene og en tilsvarende nedgang i de yngste.

En netto økning på arbeidsplasser knyttet til Evenes flystasjon / Harstad Narvik lufthavn, vil i et moderne samfunn basert på 2-jobb-husholdninger, utløse et behov for «jobb-2» i kommunen / regionen. En slik vekst i arbeidsmarkedet kan skape økt etterspørsel etter arbeidskraft, og en situasjon der man i perioder kan oppleve tilgangen på arbeidskraft som en begrensende faktor.

Etableringen av områdeplan Evenes, vil kreve økt tilgang på energi og vanntilførsel. Nåværende forsyningskapasitet må utvikles, og øvrig infrastruktur behov må oppgraderes.

Ut over vanlige ringvirkninger i form av økt etterspørsel etter varer og tjenester lokalt og regionalt, vil etableringen av områdeplan Evenes kunne gi ringvirkninger i form av;

- **Etablering av flere arbeidsplasser**

- **Tilrettelegge for framtidig utvikling av næringsareal** – tilgjengelige og klargjorte areal gir mulighet for ny- etableringer og videre ringvirkninger.

10.3 Utviklingsperspektiver for Evenes / Nautå.

- Evenes lufthavn har en posisjon som den klart største lufthavnen i nordre del av Nordland og Søndre del av Troms-Finnmark. Trafikkutviklingen indikerer at Evenes må ta høyde for å betjene 1,0 – 1,2 mill passasjerer i år 2030.

- Elektriske fly vil bli faset inn i alle fall på kortbanenettet innen år 2030. Harstad / Narvik lufthavn må sikre arealer og kapasitet for energiforsyning til en elektrifisering av fly-flåten.

- Reiselivsnæringen – spesielt gjennom initiativet Lofoten – de grønne øyene, vil stille sterkere krav til fossilfri-løsninger. Dette er viktig også for Evenes lufthavn.

- Det forventes en betydelig økning i sjømateksporten fra regionen, og at en økende andel av denne eksporten vil foregå med fly. Evenes er strategisk plassert i forhold til mange viktige aktører innen sjømatproduksjon.

- Regionforstørring er en pågående sterk trend der regionene blir «mindre» ved at infrastrukturen forsterkes og forbedres.

- Airport city / airport region representerer en organisasjonsmodell som kan skape vekstmuligheter i tilknytning til viktige lufthavner. Vi vil her anbefale at man med utgangspunkt i «Flyplassutvalget Harstad Narvik Lufthavn Evenes» utvikler en «Airport Region» som kan ta ut de regionale effektene av Luftforsvarets etablering, utviklingen i sjømatnæringene og reiselivsnæringen og forventet effekt av en regionforstørring.