



Foto: VÅG Lofoten AS

REISELIVSANLEGG ØRSVÅGVÆR
DETALJREGULERINGSPLAN
REVIDERT PLANINITIATIV OG
PROSJEKTBESKRIVELSE

PLANID	1865-336
DATO	31.01.2026
REVIDERT	16.02.2026
UTARBEIDET AV	VÅG LOFOTEN AS

Oppdragsgiver:	Skårungen AS
Rådgiver:	VÅG Lofoten AS
Oppdragsleder:	Markus Schwarz, Arkitekt Dipl.-Ing. MNAL
Fagansvarlig:	Tora K. Arctander, Arkitekt Msc
Andre nøkkelpersoner:	Maren Hessen, Arkitekt Msc, MNAL

2	16.02.2026	Revidert planInitiativ og prosjektbeskrivelse etter oppstartsmøte for detaljregulering Reiselivsanlegg Ørsvågvær	MS	TA	MS
1	21.07.2025	PlanInitiativ	MS	TA	MS
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av VÅG Lofoten AS, som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører VÅG Lofoten AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte

Innhold

1	Innledning	3
1.1	Hensikt og formål med planarbeidet	3
1.2	Prosjektets målsetninger.....	3
2	Vurdering av utredningsplikt	3
2.1	Planstatus og samsvar med overordnet plan.....	3
2.2	Hjemmel for konsekvensutredning.....	3
2.3	Minimalisering av jordbruksbeslag og avbøtende tiltak	3
3	Planområdet	3
3.1	Beliggenhet og avgrensning	3
3.2	Dagens situasjon og arealbruk	3
3.3	Foto av området	5
3.4	Landskap og visuelle kvaliteter.....	6
3.5	Kulturmiljø og infrastruktur.....	6
4	Prosjektbeskrivelse og deltiltak	7
4.1	Servicebygg	7
4.2	Hovedparkering og bilfri logistikk.....	7
4.3	Bryggehotell.....	7
4.4	Hotel ved klippene.....	7
4.5	Restaurant og konferanse	7
4.6	Landskapshotell.....	8
4.7	Kyststi og allmenn tilgang	8
4.8	Havnepromenade.....	8
4.9	Bevaring av eksisterende strandsone.....	8
4.10	Infill og transformasjon.....	8
4.11	Infrastruktur og jordvern	8
5	Rammer og premisser for planarbeidet.....	8
5.1	Statlige planretningslinjer/ rammer/ føringer.....	8
5.2	Regionale planer og føringer	9
5.3	Kommunale planer og føringer.....	9
5.4	Kommuneplanens arealdel for Kabelvåg 2021-2040.....	9
6	Metode for konsekvensutredning	10
6.1	Generelt	10
6.2	Alternativer	10
6.3	0-Alternativet	11
6.4	Planalternativ 1 – Ny reguleringsplan	11
7	Plan- og utredningstema	12
7.1	Vurdering av planfaglige tema	12
8	Prosess og organisering.....	13
8.1	Medvirkning og informasjon	13
9	Fremdriftsplan	13

1 Innledning

1.1 Hensikt og formål med planarbeidet

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for realiseringen av "Destinasjon Ørsvågvær" – et moderne, helårsbasert reiselivsanlegg med fokus på naturbaserte opplevelser og arkitektonisk kvalitet. Prosjektet tar sikte på å styrke Vågan kommune som reiselivsdestinasjon ved å tilby et differensiert overnattingstilbud som harmonerer med Lofotens unike kystlandskap.

En bærende strategi for prosjektet er gjenbruk og transformasjon av allerede påvirkede arealer. Planområdet omfatter tidligere «Sandvika Camping», et område som i flere tiår har vært preget av intensiv menneskelig aktivitet og betydelige terrenginngrep. Ved å konsentrere den nye bebyggelsen og infrastrukturen til disse eksisterende "sårene i landskapet", reduseres behovet for inngrep i urørt natur til et minimum. Dette er i tråd med nasjonale føringer om fortetting og gjenbruk av utbygde arealer fremfor nedbygging av nye naturområder.

Dette dokument er et **revidert planinitiativ** som er oppdatert som følge av føringer gitt i oppstartsmøte med Vågan kommune i oktober 2025. Det er i dialog med kommunen avklart at det ikke er nødvendig å utarbeide et formelt planprogram for prosjektet, og utredningsteamene integreres derfor direkte i selve planbeskrivelsen for å sikre en effektiv prosess. Dette reviderte planinitiativet legges ved varsel om planoppstart sammen med det opprinnelige planinitiativet og referat fra oppstartsmøtet. Dokumentet viser de optimaliseringene og endringene som er gjort i prosjektet etter den innledende dialogen med kommunen, og utgjør forslagsstillers gjeldende planinitiativ og prosjektbeskrivelse.

1.2 Prosjektets målsetninger

Gjennom mulighetsstudien utarbeidet av VÅG Lofoten AS i juni 2025 er det definert et konsept som balanserer økonomisk verdiskaping med høye krav til miljømessig og sosial bærekraft. Et sentralt premiss for planforslaget er at den nye bebyggelsen og de ulike delprosjektene i størst mulig grad lokaliseres til områder som allerede er preget av menneskelige inngrep, tidligere campingdrift og eksisterende terrengbearbeiding.

Ved å utnytte disse allerede påvirkede arealene til de nye hotellkonseptene og servicefunksjonene, sikrer vi en effektiv arealbruk som sparer urørt natur og bevarer områdets opprinnelige landskapskarakter. Arkitekturen skal underordne seg landskapets premisser gjennom en volumoppbygging og skala inspirert av tradisjonell kystbebyggelse i Lofoten. Målet er å skape en destinasjon som fungerer som en katalysator for lokal næringsutvikling i Vågan kommune, samtidig som allmennhetens tilgang til kystlinjen og strandsonen styrkes gjennom planlagte stisystemer og en åpen havnepromenade.

2 Vurdering av utredningsplikt

2.1 Planstatus og samsvar med overordnet plan

Det varslede planforslaget er i hovedtrekk i samsvar med kommuneplanens arealdel for Vågan kommune, der området i det vesentlige er avsatt til reiselivsformål (område K1 og K1.2). Dette innebærer at de prinsipielle sidene ved arealbruken og tiltakets omfang allerede er vurdert og konsekvens utredet på overordnet nivå. Detaljreguleringen vil derfor fungere som en presisering og kvalitetssikring av en allerede vedtatt arealstrategi.

2.2 Hjemmel for konsekvensutredning

Tiltaket inkluderer etablering av en småbåthavn, noe som faller inn under Forskrift om konsekvensutredning vedlegg II, pkt. 10b (Lystbåthavner). Vågan kommune har vurdert at dette enkeltelementet, kombinert med prosjektets totale omfang, utløser krav om en målrettet konsekvensutredning. Dette **reviderte planinitiativet** er utarbeidet for å definere rammene for dette arbeidet i tråd med avklaringer i oppstartsmøte.

2.3 Minimalisering av jordbruksbeslag og avbøtende tiltak

Ny veitrase fra nord er optimalisert for å minimere inngrep i produktivt landskap. Selv om traseen delvis krysser arealer kartlagt som dyrkbar jord, er det totale arealbeslaget redusert betraktelig sammenlignet med tidligere skisser. For å kompensere for inngrepet legges det opp til relokalisering og flytting av matjord innenfor planområdet. Dette sikrer at jordressursen ivaretas og kan nyttiggjøres for å styrke gjenværende landbruksarealer i nærområdet.

3 Planområdet

3.1 Beliggenhet og avgrensning

Planområdet er lokalisert på Ørsvågvær i Vågan kommune, med strategisk plassert mellom E10 og Vestfjorden. Området omfatter eiendommene gnr/bnr 10/27, 10/101 og delvis 10/4 og 10/174, og utgjør et naturlig avgrenset landskapsrom preget av en variert kystlinje, åpne strandsoner og markerte klippeformasjoner. Planområdet er i dag hovedsakelig benyttet til reiselivsformål (Sandvika Camping).

3.2 Dagens situasjon og arealbruk

Området bærer tydelig preg av sin historiske og nåværende bruk som campingplass og småskala reiselivsdestinasjon. Store deler av arealet er allerede betydelig påvirket av menneskelige inngrep i form av terrengbearbeiding, planerte flater for campingvogner, interne grusveier og eksisterende bygningsmasse. Denne eksisterende påvirkningen er et sentralt premiss for planarbeidet, da det gjør det mulig å revitalisere og fortette området uten å ta beslag av store, urørte naturområder.



Figur 1: Ørsvåg er en del av Kabelvåg på Austvågøya. Kilde: www.nordlandsatlas.no



Figur 2: Foreslått planområde omfatter store arealer på Ørsvåg. Kilde: www.nordlandsatlas.no

3.3 Foto av området

Figur 1-4: Oversiktsbilder av planområdet.

Kilde: Fotodokumentasjon 2025, VÅG LOFOTEN AS





Figur 5: Tidligere inngrep i terrenget. Kilde: Fotodokumentasjon 2025, VÅG LOFOTEN AS



Figur 6: Tidligere inngrep i terrenget. Kilde: Fotodokumentasjon 2025, VÅG LOFOTEN AS

3.4 Landskap og visuelle kvaliteter

Sørlige del: Domineres av høyere terreng med klipper og svaberg som gir panoramautsikt over Vestfjorden. Det er i disse formasjonene at delprosjektene «Klippehotell» og «Landskapshotell» planlegges integrert.

Nordlige del: Karakteriseres av en åpen og flatere strandsone med en naturlig sandstrand som er en viktig rekreasjonsressurs. Planen legger opp til å skjerme dette arealet for bebyggelse for å sikre allmennhetens tilgang.



Figur 7: Luftbilde av terrengformasjonene på Ørsvågvær. Kilde: Fotodokumentasjon 2025, VÅG LOFOTEN AS

3.5 Kulturmiljø og infrastruktur

I planområdet finnes det eldre bebyggelse, herunder Sefrak-registrerte bygninger, som representerer stedets historiske identitet som fiskevær. Disse bygningene skal innlemmes i det nye konseptet som en arkitektonisk ressurs. Når det gjelder infrastruktur, etableres det en ny og optimalisert adkomstvei fra nord. Traseen er lagt slik at den minimerer konflikt med produktive landbruksarealer betraktelig. Der inngrep i dyrkbar mark er uunngåelig, vil matjorda bli re-lokalisert internt i området for å opprettholde den samlede produktive kapasiteten.

4 Prosjektbeskrivelse og deltiltak

Hovedstrategien for utviklingen av Ørsvågvær bygger på en bærekraftig transformasjon av arealer som allerede er preget av tidligere tiders campingdrift og terrenginngrep. Ved å konsentrere ny bebyggelse til disse påvirkede områdene, reduseres behovet for nye inngrep i urørt natur vesentlig. Prosjektet baserer seg på prinsippet om "skånsom arkitektur", der man gjennom bruk av punktfundamentering (stylter) og tilpasning til eksisterende terrengformasjoner så langt som mulig søker å bevare stedets landskapskarakter.

Planforslaget legger opp til en differensiert utbygging inndelt i følgende hovedkomponenter:

4.1 Servicebygg

Som anleggets sosiale portal etableres et sentralt servicebygg. Dette skal romme resepsjon, restaurant og konferansefasiliteter, samt samtlige funksjoner for ansatte (garderober, dusj, WC, pauserom og administrasjonskontorer). Bygget fungerer som hovedadkomst for alle gjester.

- **Arkitektur:** Skissert som et høyt én-etasjes bygg med saltak.
- **Adkomst:** Strategisk plassert med adkomstmulighet fra vei i vest, ny hovedparkering i nord, og selve reiselivsanlegget i sør.

4.2 Hovedparkering og bilfri logistikk

Hovedintensjonen bak trafikkorganiseringen er å skape et bilfritt kjerneområde.

- **Parkering:** Gjester og ansatte parkerer på en felles hovedparkering ved ankomstområdet.
- **Intern logistikk:** All transport av varer, sengetøy og vedlikehold skal skje med elektriske småbiler. Ved behov kan gjester fraktes til sine enheter med interne el-shuttlebiler.
- **Beredskap:** Det sikres full tilgang for brann- og redningsetater til alle vitale funksjoner.

4.3 Bryggehotell

Sørvest i planområdet etableres inntil 4 større bryggebygninger i 2–3 etasjer pluss loft, med kapasitet på inntil 70 hotellrom.

- **Utforming:** Byggene gis saltak og en form og skala som gjenspeiler tradisjonell bryggebebyggelse i Lofoten.
- **Plassering:** Oppføres på eksisterende og delvis nye fyllinger, samt på pålekonstruksjoner i sjø. Det tilrettelegges for kaiområder og gjestebrygge for mindre båter i direkte tilknytning til hotellet.



Figur 8: Illustrasjonsplan fra mulighetsstudien – viser intensjon, ikke juridisk bindende detalj. (Vennligst se eget vedlegg) 1. Servicebygg, 2. Hovedparkering, 3. Bryggehotell, 4. Hotel ved klippene, 5. Restaurant- og konferansesenter, 6. Landskapshotell, 7. Kyststi, 8. Havnepromenade, 9. Offentlig tilgjengelig strand, 10. Infill- og transformasjonsområde, 11. Ny adkomstvei. Kilde: Mulighetsstudie 2025, VÅG LOFOTEN AS

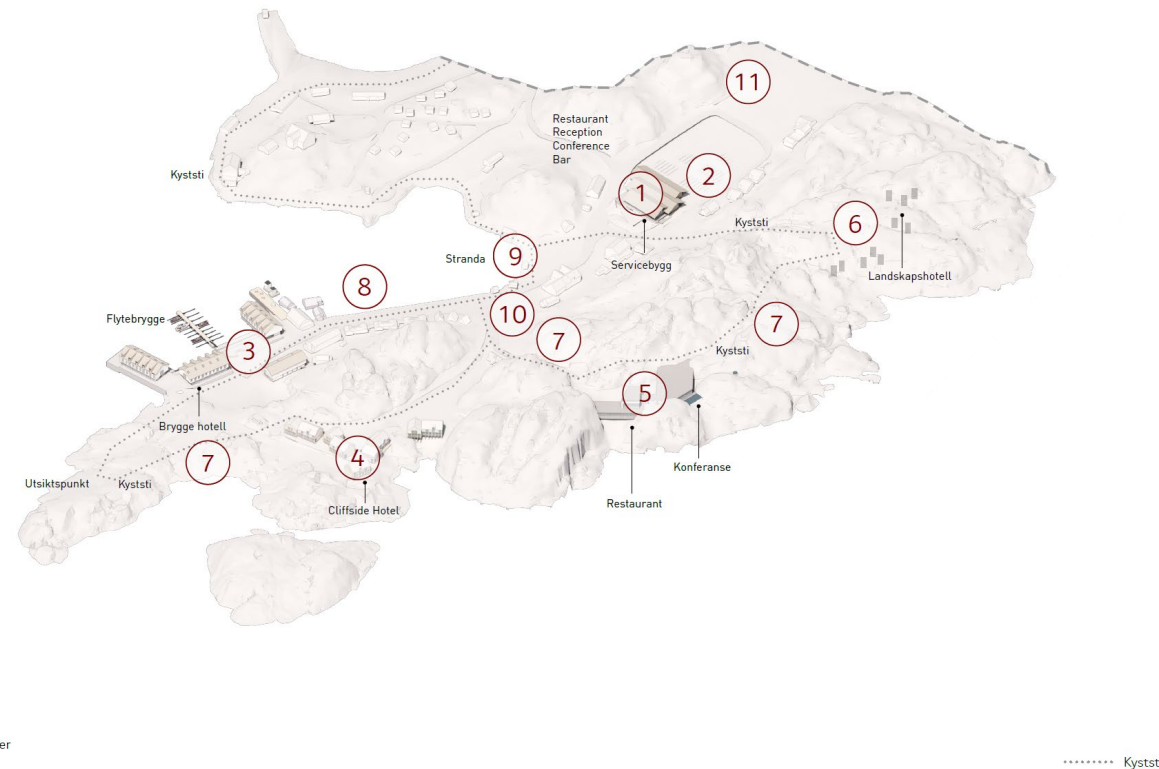
4.4 Hotel ved klippene

Ved klippeformasjonene mot sør etableres hotellbebyggelse med inntil 50 rom.

- **Struktur:** Bebyggelse består av flere mindre bygningsvolumer (4–8 rom per enhet) med saltak. Skala og form tilpasses tradisjonell kystbebyggelse i fiskeværen.
- **Materialitet:** Det benyttes regions typiske farger og materialer i fasadene for optimal steds- og landskapstilpasning.

4.5 Restaurant og konferanse

I tråd med mulighetsstudien legges det til rette for et spesialisert restaurant- og konferansesenter. For fleksibilitet i en fremtidig utvikling skal dette området også kunne romme hotellbebyggelse med samme volumoppbygging og skala som beskrevet under pkt. 2.4 istedenfor restaurant og konferanse.



Figur 9: Aksonometrisk oversikt fra mulighetsstudien – viser intensjon, ikke juridisk bindende detalj (vennligst se eget vedlegg)
1. Servicebygg, 2. Hovedparkering, 3. Brygge hotell, 4. Hotel ved klippene, 5. Restaurant- og konferansesenter, 6. Landskapshotell, 7. Kyststi, 8. Havnepromenade, 9. Offentlig tilgjengelig strand, 10. Infill- og transformasjonsområde, 11. Ny adkomstvei. Kilde: Mulighetsstudie 2025, VÅG LOFOTEN AS

4.6 Landskapshotell

Småskala boenheter plasseres skånsomt i terrenget på stylder for å minimere fotavtrykket. Enhetene nås via mindre gangstier, noe som sikrer en lavmælt integrering i naturmiljøet. Enhetenes plassering er i samsvar med gjeldende kommuneplan. Delprosjektet representerer et siste mulig utbyggingstrinn.

4.7 Kyststi og allmenn tilgang

Det etableres en kyststi gjennom området som sikrer både gjester og lokalbefolkning god tilgang til strandsonen der den bratte og kuperte topografien tillater dette.

4.8 Havnepromenade

En offentlig tilgjengelig havnepromenade skal sikre tilgang til vannkanten og binde anlegget sammen med sjøen.

4.9 Bevaring av eksisterende strandsone

Strandarealet i bukta mot nord skal ivaretas i sin naturlige form og holdes fullt tilgjengelig for allmennheten.

4.10 Infill og transformasjon

Det åpnes for ny bebyggelse i tilknytning til eksisterende bygninger. Disse skal brukes til overnatting og tilpasses omkringliggende kystarkitektur i form, farge og skala.

4.11 Infrastruktur og jordvern

Som en del av planarbeidet etableres en ny og optimalisert adkomstvei fra nord. Traseen er valgt fordi den reduserer det totale arealbeslaget av dyrkbar jord betraktelig sammenlignet med tidligere skisserte løsninger. Selv om traseen i begrenset grad berører arealer kartlagt som dyrkbar jord, er inngrepet minimert for å sikre en mest mulig skånsom trafikkavvikling og logistikk. For å kompensere for inngrepet legges det opp til relokalisering og flytting av berørt matjord innenfor planområdet for å opprettholde den samlede produktive kapasiteten.

5 Rammer og premisser for planarbeidet

5.1 Statlige planretningslinjer/ rammer/ føringer

- Plan- og bygningsloven/ oppdatert 1.juli 2025 (Prop. 115 L (2024-2025).
- Vegloven
- Naturmangfoldloven (2009)
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Statlige planretningslinjer for klima og energiomlegging i kommunene (2009)
- Barn og unge i byggesak (2021)
- T-2/08 Om barn og planlegging (2008)
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (2019)
- T-1179 Estetikk i plan- og byggesaker (1997)
- BGF Blå-grønn faktor (Framtidens byer) (2014)
- Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging (2017)
- Havnivåstigning og stormflo, DSB (2016)
- T-1442/2021 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (2021)
- N-100 Veg og gateutforming, Statens vegvesen (2014)
- Regjeringens handlingsplan for universell utforming (2015-2019)
- Veileder til helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyser i kommunen, DSB (2014)

- Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging, DSB (2017)
- Ny kart- og planforskrift (trer i kraft 1. juli 2025)

5.2 Regionale planer og føringer

- "Et Nordland for framtiden – Regional planstrategi for Nordland 2024–2028" Fylkesplan for Nordland 2013-2025
- Fylkesplan for Nordland 2013-2025
- Regional transportplan 2022-2033
- "Regional plan for klima og miljø, grønn omstilling i Nordland – NFK (2021)
- Veileder for fastsetting av byggegrense i strandsonen. Nordland fylkeskommune (2018)
- Nasjonalt og regionalt viktige kulturminner i Lofoten (2007)

5.3 Kommunale planer og føringer

- Kommuneplanens arealdel for Vågan kommune 2015-2027.
- Kommuneplanens samfunnsdel
- Kommunedelplan Kabelvåg 2021-2040
- Hovedplan for avløp 2025 – 2035 (for øyeblikk på høring) og Kommunalteknisk norm for Vågan kommune
- Trafikksikkerhetsplan 2024-2027

5.4 Kommuneplanens arealdel for Kabelvåg 2021-2040

Kommuneplanens arealdel for Kabelvåg 2021-2040:

I gjeldende kommuneplan er størstedelen av eiendommen avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål (K1 og K1.2). Det gjelder følgende rekkefølgekrav:

§ 4 Rekkefølgekrav (pbl § 11-9 nr. 4)

«Før igangsettingstillatelse innenfor K1.2 Sandvika, B2 Eidet vest og for nye tiltak større enn 300m² BRA innenfor K1 Ørsvågvær skal V1 Ørsvågværveien være sikret oppgradert og etablert med opphøyd fortau/gang- og sykkelvei.»



Figur 10: Luftbilde av området med foreslått planavgrensning for detaljregulering.

6 Metode for konsekvensutredning

6.1 Generelt

Konsekvensutredningen skal innarbeides som en del av planbeskrivelsen. Analyse og vurderinger vil, der annet ikke spesifiseres, baseres på kjent informasjon, lokal kunnskap og faglig skjønn. Fagrapporter vil utarbeides for de aktuelle utredningstemaer der det er nødvendig. Muligheter og konsekvenser ved 0-alternativet og 1-alternativet skal vurderes og beskrives. De to alternativene skal deretter vurderes opp mot hverandre. Der det i konsekvensutredningen avdekkes vesentlige negative konsekvenser av tiltaket skal det for hvert fagtema beskrives avbøtende tiltak.

Forslagsstiller skal komme med en faglig begrunnet anbefaling for sitt valg av planalternativ.

Metode

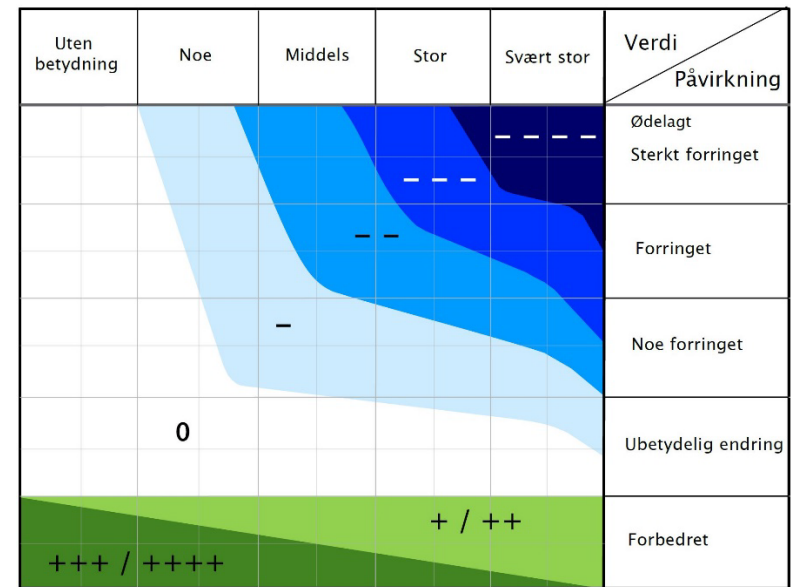
Konsekvensene av tiltaket som skal planlegges måles ved å sammenligne forventet tilstand etter at tiltaket er gjennomført mot forventet tilstand uten gjennomføring av tiltakene (referansealternativet). Alternativene som er brukt er beskrevet under egne punkter.

Konsekvensutredningen er gjennomført i tråd med hovedtrekkene i metodikken for ikke-prissatte konsekvenser som er beskrevet i Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyse.

De ikke prissatte konsekvensene vurderes etter en systematisk gjennomgang av:

- **VERDI:** Uttrykt gjennom tilstand, egenskaper og utviklingstrekk for vedkommende tema i det området der prosjektet planlegges. Skala: Uten betydning – noe – middels – stor – svært stor.
- **PÅVIRKNING:** Det vil si hvor store endringer tiltaket vil medføre for det aktuelle temaet. Skala: Ødelagt/ sterkt forringet – forringet – noe forringet – ubetydelig endring – forbedret.
- **KONSEKVENNS:** Framkommer ved å sammenholde VERDI og PÅVIRKNING.

Konsekvensvurderingene kan utføres ved bruk av konsekvensvifta, som vist under:



Figur 11: Konsekvensvifte. Kilde: Statens Vegvesens håndbok V712.

Konsekvensgraden for hvert delområde framkommer ved å sammenstille vurderingene av verdi og påvirkning. Dette gjøres etter konsekvensvifta. I denne matrisen utgjør verdiskalaen x-aksen og vurdering av påvirkning y-aksen.

Skalaen for konsekvens går fra minus fire til pluss fire. De negative konsekvensgradene er knyttet til en verdiforringelse av et delområde, mens de positive konsekvensgradene forutsetter en verdiøkning etter at tiltaket er realisert.

Konsekvensene uttrykkes på en skala med + og – med følgende betegnelser:

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
----	4 minus (----)	Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder med stor eller svært stor verdi.
---	3 minus (---)	Alvorlig miljøskade for delområdet.
--	2 minus (--)	Betydelig miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	Noe miljøskade for delområdet.
0	Ingen/ubetydelig (0)	Ubetydelig miljøskade for delområdet.
+ / ++	1 pluss (+) 2 pluss (++)	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++ / ++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

Figur 12: Konsekvensgrad. Kilde: Statens Vegvesens håndbok V712.

I henhold til konsekvensvifta i figur 12 og veiledningen om konsekvensgrad i tabellen ovenfor, er det kun mulig å oppnå de mest negative konsekvensgradene for områder med stor og svært stor verdi. Tilsvarende vil de mest positive konsekvensene hovedsakelig være forbeholdt store forbedringer i områder i verdiklassene ubetydelig verdi eller noe verdi.

6.2 Alternativer

Følgende alternativer legges til grunn for planarbeidet og skal danne grunnlaget for konsekvensutredningen:

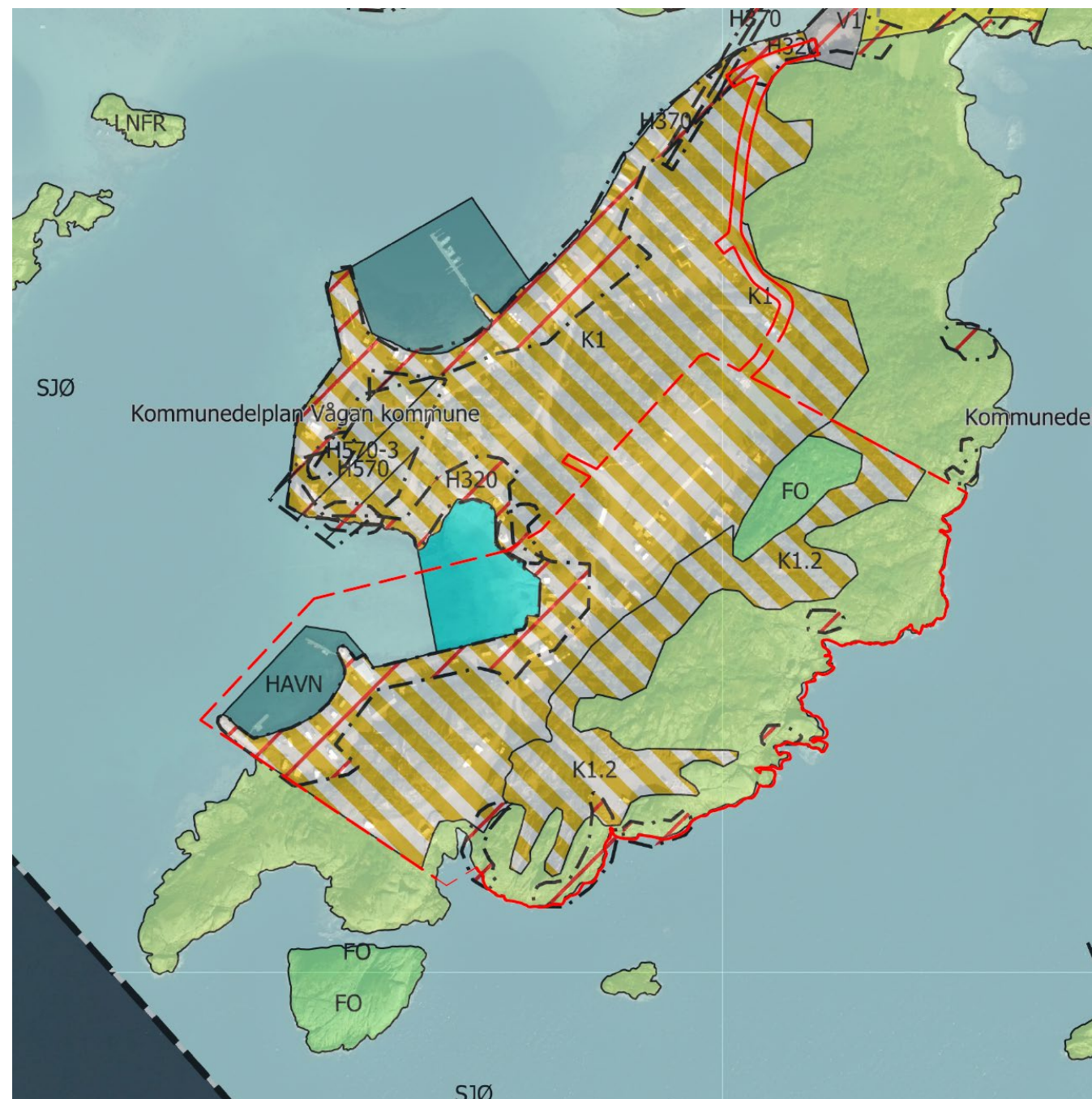
- **0-Alternativet:** Videreføring av dagens situasjon med eksisterende campingdrift i tråd med gjeldende kommuneplan.
- **Planalternativ 1 (Forslagstiller):** Etablering av et helhetlig reiselivsbygg med varierte overnattingstilbud, servicefunksjoner, småbåthavn og offentlig tilgjengelig infrastruktur.

I henhold til forskrift om konsekvensutredning skal 0-alternativet utredes som et sammenligningsgrunnlag for å belyse virkningene av det nye planforslaget.

6.3 0-Alternativet

0-alternativet beskriver den nåværende situasjonen og utgjør sammenligningsgrunnlaget for de faglige utredningene. For Ørsvågvær innebærer dette en videreføring av Sandvika Camping med eksisterende bygningsmasse og infrastruktur i tråd med gjeldende kommuneplan.

En vesentlig utfordring ved dagens situasjon er trafikkfaren knyttet til store bobiler og biler med campingvogn på et vegnett som ikke er dimensjonert for formålet. Dette medfører uoversiktlige forhold og økt risiko for myke trafikanter som ferdes internt i anlegget. Uten de planlagte tiltakene for trafikkseparering og etablering av hovedparkering, vil disse trafikale utfordringene vedvare.



Figur 13: 0-Alternativet: Kommuneplanens arealdel for Kabelvåg 2021-2040 med foreslått planavgrensning for detaljregulering.

Gjeldende planer som legges til grunn: Kommuneplanens arealdel for Kabelvåg 2021-2040

Tabell: Gjeldende planstatus (0-alternativ)

Plan	Formål	Utnyttelsesgrad
Kommuneplanens arealdel	Reiseliv, nåværende (K1/K1.2)	30 % BYA
Kommuneplanens arealdel	LNFR (nord og nord-øst for anlegget)	-
Kommuneplanens arealdel	Ferdsel/Sjø	-

6.4 Planalternativ 1 – Ny reguleringsplan

Planalternativ 1 representerer forslagstillers ambisjon om å utvikle Ørsvågvær til en destinasjon med høy arkitektonisk kvalitet og helårsdrift. Hovedgrepet er å konsentrere ny bebyggelse til områder som allerede er preget av menneskelige inngrep, for å bevare stedets naturverdier gjennom transformasjon.

Sentrale elementer i Planalternativ 1:

- **Bygningsmasse:** Etablering av servicebygg, bryggehotell, klippehotell og landskapshotell plassert i eksisterende terrengformasjoner.
- **Infrastruktur og logistikk:** Ny adkomstvei etableres fra nord. Denne traseen reduserer beslag av matjord betraktelig sammenlignet med tidligere planer. Grepet avlaster eksisterende Ørsvågværvei (V1) for tungtrafikk og imøtekommer dermed intensjonen bak kommuneplanens rekkefølgekrav om trafiksikkerhet på en mer effektiv måte. Internt planlegges anlegget bilfritt med elektrisk logistikk.
- **Maritime tiltak:** Oppgradering av småbåthavn med flytebrygger. Det kan oppstå behov for mindre mudringsmasser og utfylling i sjø for å realisere kaiområder i tilknytning til bryggehotellet.
- **Allmenne hensyn:** Sikring av allmennhetens tilgang gjennom en sammenhengende kyststi, offentlig havnepromenade og bevaring av stranda i nordøst som et åpent rekreasjonsareal.

Dette alternativet tar utgangspunkt i mulighetsstudien fra juni 2025, men vil videreutvikles og detaljeres gjennom planprosessen og de faglige utredningene.



Figur 14: Planalternativ 1: Reguleringsplanens planavgrensing med eksisterende bebyggelse (hvit), planlagt bebyggelse (grå) og bebyggelse som flyttes internt i området (oransje).

7 Plan- og utredningstema

7.1 Vurdering av planfaglige tema

Alle planfaglige tema som skal vurderes i forbindelse med utarbeiding av konsekvensutredning er gjennomgått og vurdert i tabellen under. Listen er ikke uttømmende og vil kompletteres i forbindelse med utarbeidelse av planbeskrivelsen.

	Fag- eller utredningstema	Problemstillinger / vurdering	Metode
1	Naturmangfold, jf. naturmangfoldloven	Påvirkning fra småbåthavn og mudring på marint liv og sårbare habitater.	Konsekvensutredes (KU). Fagnotat fra marinbiolog.
4	Kulturminner og kulturmiljø	Eksisterende SEFRAK-bygninger på gnr/bnr 10/27 skal integreres i anlegget. Beskrivelse med illustrasjoner og arkitektonisk redegjørelse.	Eksisterende SEFRAK-bygninger på gnr/bnr 10/27 skal integreres i anlegget. Beskrivelse med illustrasjoner og arkitektonisk redegjørelse.
5	Friluftsliv	Endring i opplevelseskvalitet og allmenn tilgang til strandsone/kyststi.	Konsekvensutredes (KU). Analyse av ferdselsmønstre.
6	Landskap	Visuell fjernvirkning av hotellmoduler sett fra sjøen og fra strategiske punkter i området.	Konsekvensutredes (KU). Visualiseringer og 3D-modell.
7	Estetikk og byggeskikk	Hvordan harmonerer moderne hotelltypologier med tradisjonell kystarkitektur og fargebruk?	Beskrivelse og arkitektonisk redegjørelse.
9	Vannmiljø	Påvirkning på økologisk tilstand i vannforekomsten (Vannforskriften).	Konsekvensutredes (KU). Vurdering iht. VannNett.
10	Jordressurser (jordvern)	Minimering av beslag på dyrkbar jord og praktisk løsning for jordflytting.	Konsekvensutredes (KU). Redegjørelse og jordflyttingsplan.
13	Infrastruktur, vei og havn	Trafikksikkerhet i nytt kryss mot nord og logistikk i det bilfrie anlegget (el-shuttle). Beskrivelse og tegninger.	Trafikksikkerhet i nytt kryss mot nord og logistikk i det bilfrie anlegget (el-shuttle). Beskrivelse og tekniske tegninger.
15	Virkninger som følge av klimaendringer, herunder risiko ved havnivåstigning, stormflo, flom og skred	Sikkerhet mot havnivåstigning og bølgepåvirkning (kote 4).	Utredes i planbeskrivelse og ROS..
17	Tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett	Sikre UU-krav i fellesarealer, kyststi og havnepromenade.Beskrivelse og tegninger.	Sikre UU-krav i fellesarealer, kyststi og havnepromenade.Beskrivelse og tegninger.
18	Barn og unges oppvekstvilkår	Trygge lekearealer og ferdselsårer i et bilfritt anlegg.	Konsekvensutredes (KU). Kartlegging av uteareal.
20	Risiko og sårbarhet	Analyse av naturfare, ulykkesrisiko og beredskap.	ROS-analyse iht. pbl § 4-3.

	Fag- eller utredningstema	Problemstillinger / vurdering	Metode
22	Besøksforvaltning	Hvordan håndteres gjestestrømmer for å unngå overbelastning på lokal infrastruktur?	Beskrivelse i planbeskrivelsen.

8 Prosess og organisering

8.1 Medvirkning og informasjon

Planarbeidet legges opp i tråd med plan- og bygningslovens krav til informasjon og medvirkning (§§ 4-1 og 12-8). For å sikre en åpen og forutsigbar prosess, legges det opp til medvirkning for både offentlige myndigheter, naboer og andre interessenter gjennom følgende faser:

- Planprosess og medvirkning** følger de ordinære reglene i plan- og bygningsloven § 12-8. Informasjon og medvirkning sikres gjennom utsendelse av dette **reviderte planinitiativet** ved varsel om oppstart og ved offentlig ettersyn av det komplette planforslaget etter 1. gangs behandling i Vågan kommune. Forslagsstiller vil vurdere behovet for et åpent informasjonsmøte i forbindelse med offentlig ettersyn for å sikre god lokal dialog.
- Offentlig ettersyn:** Komplett planforslag med tilhørende konsekvensutredning (KU) vil bli lagt ut til offentlig ettersyn i minimum 6 uker etter førstegangs politisk behandling i Vågan kommune.
- Dialog med myndigheter:** Gjennom planprosessen vil det holdes løpende kontakt med Vågan kommune, Statsforvalteren i Nordland og Nordland fylkeskommune for å avklare faglige tema knyttet til marint miljø, jordvern og landskap.

Som en del av medvirkningen vil forslagsstiller vurdere behovet for å avholde et åpent informasjonsmøte for lokalbefolkningen og berørte interessenter på Ørsvågvær i forbindelse med offentlig ettersyn. Dette for å presentere prosjektets kvaliteter, herunder de planlagte offentlige stisystemene og strategien for trafikkseparering.

Forslagsstiller og VÅG Lofoten AS stiller seg for øvrig åpne for dialog med naboer og andre interessenter gjennom hele planprosessen for å sikre gode lokale løsninger.

9 Fremdriftsplan

Tabell over forventet framdrift

Aktivitet	
Varsel om oppstart av planarbeid	Februar 2026
Merknadsbehandling	April 2026
Konsekvensutredning	Mai-september 2026
Utarbeidelse av planbeskrivelse, plankart og bestemmelser	Mai-september 2026
Levere planforslag 1. gang	September
Kommunal førstegangsbehandling	Oktober / november 2026
Høring og offentlig ettersyn (6 uker	Januar-februar 2027
Levere planforslag 2. gang: mai 2027	Mai 2027
Sluttbehandling av planen	August 2027