

Merknadsbehandling innspill til varsel om oppstart av Reguleringsendring Røst havn.

Varsel om oppstart av planarbeidet og høring av forslag til planprogram blå gjort samtidig, med frist for uttalelse 14.10.2025. Nedenfor er sammendrag av uttalelsene samt forslagsstillers kommentar. De delene av merknadene som angikk planprogrammet ble også håndtert i planprogrammet som ble stadfestet 21.01.2026.

Innspill til varsel om oppstart:

1. Statsforvalteren i Nordland 15.10.2025
2. Nordland fylkeskommune 16.10.2025
3. Fiskeridirektoratet 14.10.2025
4. DSB 24.09.2025
5. Kystverket
6. Mattilsynet 24.09.2025
7. NVE 20.10.2025
8. Avinor 23.09.2025
9. Sametinget 15.09.2025
10. Bane Nor 13.10.2025
11. Elmea AS 11.09.2025
12. Røst næringsforening 13.10.2025

Hvem	Innspill	Forslagstilens kommentar
1. Statsforvalteren		
<i>Naturmangfold</i>	Eksisterende kunnskap om naturverdier i området er synliggjort i planprogrammet, men en del av faktagrunnlaget er forholdsvis gammelt og ikke heldekkende. Dette gjelder spesielt for naturtyper både på land og i sjø. De terrestriske arealene innenfor planområdet er pr. i dag i stor grad vesentlig påvirket og nedbygd. Vurderingen av behovet for innhenting av ny informasjon om viktige naturforhold, jf.	Det er gjort nye registreringer i forbindelse med planarbeidet for å oppdatere grunnlaget på de temaene og områdene som er aktuelle. 1/36

	konsekvensutredningsforskriften § 17 andre ledd, i stor grad vil måtte gjøres for sjøarealene.	
<i>Fortetting med kvalitet</i>	Anbefaler å se nærmere på utviklingen av havneområdet, og eventuelt vurdere mangler ved dette aktuelle stedsrommet. Viser særlig til området tilknyttet butikken, og da med fokus på utvikling av fellesarena/møteplass og grøntområde her.	Glea, hvor butikken ligger, er i hovedsak et industriområde. Dette blir forsterket med det nye deponiet som også skal reguleres til næring/industri. Det er ikke derfor gitt at det er naturlig å tilrettelegge for møteplass i dette området. Røst er en liten kommune med få innbyggere. Kommunen ønsker at det sosiale tyngepunktet og møtestedet skal være ved rådhus/skole/idrettsanlegg på Røstlandet.
<i>Forurensset sjøbunn</i>	Planprogrammet for endring av detaljreguleringen for Røst havn innebærer både utfylling i sjø og mudring. Dette kan føre til spredning av finpartikulært materiale og plast, samt tap av marine naturkvaliteter i utfyllingsområder. Sedimentene i områder med havnevirksomhet og skipstrafikk antas å være forurensset, med potensielle miljøgifter fra landindustri. Sedimentundersøkelser bør gjennomføres som grunnlag for reguleringsplanen, og resultatene må vektlegges i planleggingen av mudring og utfylling. Miljøtekniske undersøkelser i november 2023 avdekket sterkt forurensede bunnsedimenter ved Glea og fergekaia, med metaller, PAH, TBT og høyt TOC-innhold. Supplerende undersøkelser i 2025 klargjorde de miljømessige konsekvensene. Konsekvensutredningen sikrer at miljø, naturressurser og samfunn blir vurdert i planleggingen. Forurensingsforhold må adresseres	Som det fremgår av både planprogrammet og uttalelsen fra Statsforvalteren, er det utført sedimentundersøkelser, og det er avdekket forurensede masser. Allerede gjennomførte undersøkelser anses å gi tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag for planarbeidet. Overskuddsmasser fra mudring og utdyping er tenkt benyttet til etablering av både molo og oppfylling av strandkantdeponi(er) som beskrevet i planprogrammet. De forurensede massene er i utgangspunktet tenkt deponert i strandkantdeponiet nord for Glea. I hvilken grad dette skjer, og under hvilke vilkår, vil måtte avklares i påfølgende mudrings- og dumpesøknader.

	i reguleringsplanen, inkludert håndtering av muddermassene som næringsavfall. Statsforvalteren anbefaler ressurs- og bærekraftig masseforvaltning i tråd med forurensningsloven og viser til relevant veiledning på våre nettsider og fra Miljødirektoratet.	
<i>Støy</i>	Det er ikke nevnt at støy skal utredes, til tross for støyfølsom bebyggelse i planområdet. Hvis det er sannsynlig at lydnivået vil overskride grenseverdiene i T-1442/2021, bør det utarbeides en støyutredning for reguleringsplanen. Eventuelle behov for støyreducerende tiltak må innarbeides i rekkefølgebestemmelsene. Driftstiden i havneområdet om natten bør vurderes spesielt.	Den støyfølsomme bebyggelsen ligger i et område på Glea hvor omkringliggende arealer i gjeldende plan er avsatt til næring. Verken formål eller utnyttelsesgrad er endret. Utvidelsen av industriarealet på Glea vil ikke endre forutsetningene vesentlig. Reguleringsendringen antas derfor ikke å medføre vesentlig endret støysituasjon for støyfølsom bebyggelse. Det antas heller ikke at driftsfasen for industri/næring blir spesielt støyende eller genererer trafikkmengder som tilsier at gjeldende grenseverdier for støy overskrides. Anleggsfasen kan medføre støy. Dette gjelder i første rekke utfylling av strandkantdeponier. Støybestemmelser fra gjeldende plan vil bli videreført.
<i>Risiko- og sårbarhetsanalyse</i>	ROS-analysen og resultatene vil naturlig inngå i konsekvensutredningen. For klimaendringer, har SF utarbeidet tall for fremtidig temperatur, nedbør og havnivåstigning for ulike steder i Nordland, som skal legges til grunn ved planlegging.	I følge tabellen som Statsforvalteren viser til, er returnivå stormflo for 20 år, 200 år og 1000 år henholdsvis 280 cm, 302 cm og 315 cm. For bygg i tiltaksklasse F2 er det 200 år som gjelder. I gjeldende reguleringsbestemmelser er det krav om at opparbeidet terrengnivå skal ikke legges lavere enn kote +3.00 m og overkant innvendig gulv i bygg

		skal ikke legges lavere enn kote +3.05 m. Dette ivaretar Statsforvalterens innspill.
<i>Digitaliserte plankart</i>	Kommuner som har geosynkronisering av plandata med Kartverket må sørge for at også høringsutkast blir gjort tilgjengelige for synkronisering. Kommuner som ikke har geosynkronisering må fortsatt sende høringsutkast av alle plantyper til plannordland@kartverket.no. Planen vil da både bli kvalitetssikret og gjort tilgjengelig gjennom Nordlandsatlas.	Tas til orientering. Dette er ikke forhold som direkte angår planutformingen.
2. Nordland fylkeskommune		
<u>Uttalelse til planprogrammet</u>	Fylkeskommunen er i hovedsak tilfreds med tema og metode for konsekvensutredning slik de blir fremstilt i planprogrammets kapittel 6.	Tas til orientering.
- <i>Kulturminner</i>	Det finnes flere kulturminner og -miljøer innenfor reguleringsplan for Røst havn, inkludert Kårøya, Glea, bygningsmiljø knyttet til telegrafen og Glea bryggemiljø, med regional verdi. Fylkeskommunen forventer at konsekvenser for disse miljøene utredes i konsekvensutredningen og at dagens hensynssone videreføres. Kommunens kulturminneplan bør vurderes i videre planarbeid. Det finnes en statlig listeført telefonkiosk ved fergekaiaen, som bør avsettes med hensynssone 570 og tilhørende bestemmelser. Fylkeskommunen anbefaler å se Riksantikvarens nettsider for forslag til bestemmelser.	Som det fremgår av uttalelsen, er flere kulturminner og -miljøer i eller nær reguleringsendringen omtalt i både kommunens kulturminneplan og fylkeskommunens regionale kulturminneplan for Lofoten. Disse ble også fyldigere omtalt i vedtatt planprogram. Svært få av kulturminnene eller -miljøene inngår i reguleringsendringen, og ingen av lokalitetene blir direkte berørt av tiltak. Omgivelsene vil imidlertid bli endret. Dette gjelder i første rekke for rorbuene på Glea. Har vil det åpne sjøarealet vest for fv. 781 bli erstattet med strandkantdeponi og fremtidig næringsbebyggelse.

		For øvrig er hensynssonene med tilhørende bestemmelser fra opprinnelig reguleringsplan videreført, og telefonkiosken er gitt hensynssone.
<i>Innspill til oppstart</i>		
<i>Forholdet til regionale interesser</i>	Gjeldende Fylkesplan for Nordland 2013-2025 inneholder mål for arealpolitikk og arealpolitiske retningslinjer for: • by- og tettstedsutvikling • naturressurser • kulturminner og landskap • næringsutvikling kystsonen, og klima og klimatilpasning. Nfk ber om at disse retningslinjene legges til grunn for planarbeidet, i tråd med plan- og bygningsloven § 8-2.	Forholdet til overordnede planer er omtalt i planbeskrivelsen.
<i>Automatisk fredede kulturminner</i>	Så langt fylkeskommunen kjenner til, er det planlagte tiltaket ikke i konflikt med registrerte automatisk fredete kulturminner. Viser til tiltakshavers aktsomhets- og meldeplikt, jf. kulturminnelovens § 8, 2. ledd. Dersom det under arbeidet skulle oppdages gjenstander, ansamlinger av trekull eller unaturlige/uventede steinkonsentrasjoner må fylkeskommunen underrettes umiddelbart.	Tas til orientering.
<i>Fylkesveg</i>	Nordland fylkeskommune forvalter fylkesvegene i Nordland med fokus på trafiksikkerhet, fremkommelighet og forsvarlig forvaltning. Nullvisjonen og vegnormalene er viktige retningslinjer. Fylkesveg 7582 ligger i	Fylkesvegen er regulert med utgangspunkt i prosjekterte linjer vi har mottatt fra fylkeskommunen. Videre trasé ut mot butikken på Glea er noe endret, men ivaretar kravene. Det er

	planområdet, med en fartsgrense på 50 km/t og en trafikkmengde på rundt 200 kjøretøy i døgnet, hvorav 7 prosent er tunge. Rammeplanen for avkjørsler og byggegrenser angir en liberal holdning til nye avkjørsler (byggelinje på 15 meter). Endringer i byggegrense bør diskuteres med fylkeskommunen. Prosjektet "Brupakke Røst" innebærer breddeutvidelse av vegformål på enkelte steder, som må tas med i videre planarbeid Fylkeskommunen gir følgende vegfaglige innspill til planarbeidet: • Adkomst fra fylkesvegen, kryss og frisisiklinjer må inkluderes i planområdet og vises på plankartet, med bestemmelser for hensynssone/sikringssone friskt. • Fylkesvegen skal reguleres med formålet "veg" og ha offentlig eierform. Arealet mellom vegskulder og eiendomsgrensen skal reguleres som "annen veggrunn" med offentlig eierform. Dette skal framgå av kart og bestemmelser. • Formålsgrensen for offentlig vegformål skal følge eiendomsgrenser med minimum avstand på 3 meter til skulderkant veg. • Adkomst dimensjoneres etter Statens vegvesens håndbøker N100 og V121. Dimensjonerende kjøretøy velges ut fra vegens funksjon og trafikkmengde. • Geometriske krav må oppfylles både horisontalt og vertikalt.	også lagt inn mulighet for fortau langs flere strekninger i planområdet.
--	--	---

	• Byggegrenser må fremkomme i plankart eller bestemmelser.	
<i>Vannforvaltning</i>	Planen for vannforvaltning i Nordland og Jan Mayen vannregion 2022-2027 legger føringer for forvaltningen av vannforekomstene, inkludert miljømål definert i vannforskriftens §§ 4-7. Planarbeidet må utrede effekten på miljøtilstanden i berørte vannforekomster og potensielle konsekvenser for oppnåelsen av miljømålene. Hvis planforslaget kan forringe miljøtilstanden eller påvirke måloppnåelsen, må særskilt vurdering gjøres etter vannforskriftens § 12. Fylkeskommunen oppfordrer kommunen til å innarbeide en planbestemmelse eller retningslinje som sikrer god miljøtilstand i vannforekomstene, med henvisning til regional arealpolitisk retningslinje kap. 8.3, l). Miljødirektoratets veileder om vannmiljø i arealplanlegging anbefales for detaljer om kunnskapsgrunnlag, virkemidler, og sjekkliste. Kommunen kan også rådføre seg med lokal vannområdekoordinator.	Vannmiljø er utredet som et eget tema i konsekvensutredningen. Effekten på miljøtilstanden vil være avhengig av metode og hvilke avbøtende tiltak som gjennomføres. Dette avklares i påfølgende mudrings- og dumpesøknad.
<i>Folkehelse og friluftsliv</i>	Fylkeskommunen vil oppfordre kommunen til å sette i gang arbeid med friluftslivets ferdselsårer. «Friluftslivets ferdselsårer» er et prosjekt i regi av Miljødirektoratet som fremmer planlegging, opparbeiding, skilting, merking og kartfesting av sammenhengende nettverk av ferdselsårer i kommunen. Dette kan gi et viktig kunnskapsgrunnlag for kommunens planarbeid, og kan også sees i sammenheng med	”Friluftslivets ferdselsårer” er et prosjekt for hele kommunen. Dette vil være naturlig å gjøre som et eget prosjekt eller i forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel, ikke som er del av en reguleringsendring for en svært begrenset del av kommunen. Friluftsliv er uansett utredet som et eget tema i konsekvensutredningen. Der er det gjort kartlegging

	besøksforvaltning. Lofoten friluftsråd, eventuelt fylkeskommunen kan bistå i dette arbeidet.	av friluftsverdier og vurderinger av potensielle koblinger til friluftsområder eller ferdselsårer.
<i>Digital plandialog</i>	Planavgrensningen tilgjengeliggjøres i Nordlandsatlas. Dette kan gi bedre grunnlag for medvirkning i planarbeidet. Publisering i Nordlandsatlas sikres ved at planfil på sosi-format oversendes til plannordland@kartverket.no . Dette er et lavterskeltilbud for kvalitetssikring av plandata og innlegg i plandatabasen til Nordlandsatlas.	Tas til orientering.
<i>Planfaglig veiledning</i>	Fylkeskommunen skal i henhold til plan- og bygningsloven § 3-2. bistå og veilede kommunene i deres planoppgaver. Det vises til planveiledning på nettsiden Planveiledning Nordland. Aktuelle saksbehandlere kan kontaktes ved behov.	Tas til orientering.
3. Fiskeridirektoratet		
<i>Generelt</i>	Fiskeridirektoratet har som formål å fremme lønnsom og verdiskapende næringsaktivitet gjennom bærekraftig og brukerrettet forvaltning av marine ressurser og marint miljø. Vi skal medvirke i planlegging etter plan- og bygningsloven i kyst- og sjøområder når fiskeri- og akvakulturinteresser, inkludert marint miljø og biologisk mangfold som er viktig for næringene, blir berørt. På nettsiden Arealplaner (fiskeridir.no) har Fiskeridirektoratet samlet sin generelle planveiledning om fiskeri og akvakultur. Der informerer vi og gir råd om blant annet - arealbehovet til sjømatnæringene	Tas til orientering.

	- kunnskapsgrunnlaget i kartløsningen «Yggdrasil» - kriterier Fiskeridirektoratet benytter for å vurdere hvilke spørsmål som er av nasjonal eller vesentlig regional betydning innenfor saksområdene fiskeri, og tang- og tarehøsting, jamfør plan- og bygningsloven § 5-4 - hvordan fiskeri- og akvakulturinteresser kan sikres i plankart og -bestemmelser	
<i>Fiskeriinteresse og havnefunksjoner</i>	I denne saken vil vi gjøre særlig oppmerksom på at Røst er en viktig fiskerihavn hvor det innenfor og like utenfor planområdet er flere fiskemottak. Vi ønsker å understreke viktigheten Røst havn har for fiskeriinteressene i området. Røst havn er en av Nordland fylkes største og aktive fiskerihavner. Den korte avstanden ut til fiskefeltene og et godt utbygd mottaksapparat har gjort havna til en foretrukket havn for en stadig større del av fiskeflåten. Fiskeridirektoratets interesse er å sikre adkomstmulighetene både fra sjø- og landsiden til mottak samt sikre at fiskerihavner er tilgjengelig og brukbare for fiskefartøy og akvakulturnæring. En fiskerihavn er ofte mer enn en havn for fiskerinæringen. Mange av havnene er bygd ut med utdyping og moloer, og utgjør viktige knutepunkt og trygge anløpssted for et mangfold av trafikk – personer og gods, turisme og fritidsbåter, og havna verner infrastruktur og bebyggelse på land. Planområdet overlapper fiskeplasser med passive- og aktive redskaper, men av sporing- og fangstdata ser vi at det ikke utøves fiskeri innenfor planområdet. Lengre unna planområdet har vi kartlagt gyteområder og oppvekst- og beiteområder for torsk, hyse, sei og rødspette.	Hovedhensikten med planendringen er å trygge sjøvegs ferdsel til Røst Havn, samt å utvide landarealer for fiskerinæringen. Planen vil derfor være tråd med fiskeriinteressene.

	Gyteperiodene for disse artene er henholdsvis januar-mai, mars-juni, februar-mai og september-november.	
--	---	--

<i>Marine naturtyper og ressursområder</i>	I sjøområdene rundt Røst er det en rekke svært viktige marine naturtyper og ressursområder for fiskeriene, og andre viktige faktorer som i sum gjør at sjøområdene i kommunen utgjør spesielt viktige økosystemer og utøver økosystemtjenester som er viktige i et nasjonalt perspektiv. Innenfor og i umiddelbar nærhet til planområdet er det kartlagt flere marine naturtyper. En svært viktig forekomst av skjellsand og et større tareskogområde overlapper med de planlagte tiltakene. I tillegg grenser et svært viktig bløtbunnsområde og flere viktige ålegrassamfunn mot tiltaksområdet. Skjellsand er et habitat som ofte huser et rikt bløtbunnsliv. Sanden består hovedsakelig av knuste og delvis nedbrutte kalkskall fra skjell og andre marine organismer, og regnes som en ikke-fornybar ressurs i et menneskelig tidsperspektiv. Naturtypen fungerer som gyte- og oppvekstområde for flere fiskearter, og større krepsdyr benytter skjellsandbankene som parringsplasser, ved skallsifte og som matkilde. Tareskog er blant de mest produktive økosystemene i havet og har stor artsrikdom. Den har grunnleggende betydning for det tilknyttede plante- og dyrelivet, og fungerer som yngle- og oppvekstområde, skjul og beiteplass for fisk. Bløtdyr og krepsdyr i tareskogen er viktige næringsdyr for mange arter, og enkelte fuglearter benytter skogen som matkilde. Mangfoldet i tareskogen er stort, med et rikt samspill mellom fastsittende alger og dyr som vokser på stilker og	Tas til orientering. Det er utarbeidet egen konsekvensutredning for Vannmiljø og naturverdier i sjø.
---	--	---

	festeorganer, og frittlevende arter som lever mellom algene. Tareskogen bidrar også til opptak og lagring av karbondioksid. Yngel av torskefisk viser en klar preferanse for ålegrasenger eller bunner bevokst med tang og tare der ålegrasenger mangler. Bløtbunnsområder regnes som viktige fordi de danner stabile og robuste økosystemer. De fungerer som viktige beiteområder for både fugl og fisk. Artene i slike områder er i hovedsak stasjonære og påvirkes direkte av lokale miljøforhold. Ålegrassenger og andre sjøgrasområder er blant verdens mest produktive marine økosystemer, og flere av planteartene er nasjonalt sjeldne. Disse undervannsengene finnes vanligvis på grunt vann ned til 2–5 meters dybde, særlig i grunne sund, beskyttede bukter og tidevannssoner med brakkvannspåvirkning. Ålegras binder sedimenter, reduserer erosjon og bidrar dermed til stabilitet i gruntvannsområder. Engene fungerer som viktige skjulesteder for fisk og andre organismer på steder som ellers ville vært åpen bløtbunn, samtidig som de huser en rik fauna som utgjør mat for fiskeyngel. Ålegrassamfunn er derfor viktige ressursområder som oppvekst- og beiteområder for fisk. Naturtypen yter betydelige økosystemtjenester knyttet til fiskeressurser, biologisk mangfold og bunnkvalitet. På Røst er det kartlagt flere ålegrassamfunn, men naturtypen er forholdsvis sjelden regionalt. Den anses som svært viktig, men	
--	---	--

	også sårbar, og har stor betydning for det marine økosystemet.	
<i>Miljøtilstand</i>	Det er gjennomført miljøteknisk sedimentundersøkelse i deler av tiltaksområdene. Det ble da avdekket til dels sterkt forurensede masser i sjøbunnen, særlig i havneområdet ved Glea og ved fergekaia.	Tas til orientering.
<i>Vurdering</i>	Tiltakene planlegges i et område med spesielt viktige økosystemer som yter økosystemtjenester som er viktige i et nasjonalt perspektiv. Selv om fiskerienes bruksinteresser ikke forventes å bli direkte negativt påvirket av de planlagte tiltakene, vil naturtyper som utgjør ressursgrunnlaget for fiskeriene kunne bli betydelig berørt. Den permanente situasjonen etter ferdigstilling antas å ha begrenset påvirkning på fiskeriinteressene, men i anleggsperioden vil sjøområdet kunne bli vesentlig berørt. Deler av de kartlagte forekomstene av skjellsand og tareskog vil bli direkte påvirket ved utdyping. I tillegg kan nærliggende naturtyper og ressursområder – herunder gyte-, oppvekst- og beiteområder – bli indirekte berørt av tiltakene. Mudring, utfylling og dumping vil under anleggsfasen frigjøre finpartikulært materiale til vannmassene, noe som kan medføre midlertidige negative effekter på det marine miljøet. Marine sedimenter kan inneholde ulike kjemikalier og miljøgifter som, dersom de spres, kan skade økosystemet – både direkte på gytefisk og tidlige livsstadier, og indirekte gjennom næringskjeden.	Forholdene som Fiskeridirektoratet påpeker henger sterkt sammen med de faglige utredningene som er gjort til konsekvensutredningen. Det er påvist forurensede masser, fare for spredning av finstoffer osv. i utredningen. Denne utredningen vil gi godt grunnlag for å vurdere avbøtende tiltak og hvordan tiltak bør gjennomføres. Dette er imidlertid detaljer som må løses i forbindelse med påfølgende mudrings- og dumpesøknad. I denne søknaden kan det settes vilkår for både metodikk, grenseverdier, tidsbegrensninger osv.

	Særlig finpartikler kan forårsake problemer ved nedslamming av egg og ved å påvirke fiskelarvenes næringsinntak. Partikler kan feste seg til fiskeegg selv ved lave konsentrasjoner (ned mot 3 mg/l), noe som øker eggets egenvekt og kan føre til at det synker. Plankton – som utgjør viktig føde for fiskelarver – kan også innta mineralpartikler, noe som ytterligere reduserer næringstilgangen. Sprenging under vann kan skape trykkbølger som forårsaker skremmeeffekter, skader og i verste fall dødelighet hos fisk og marine pattedyr. Effekten avhenger av type sprengladning og materialet som sprenges. Det er usikkert hvor lenge etter sprenging eventuelle skremmeeffekter kan påvirke gyteaktivitet. Sjokkbølger kan også føre til dødelighet hos egg og larver, særlig hos arter med gassfylte organer som svømmeblære. Havforskningsinstituttet anbefaler derfor at anleggsarbeid i eller nær gyteområder legges utenfor gyteperioden for å minimere negative effekter. Gytefelter er områder der fisk samles for reproduksjon og er av stor verdi for bestandene. Disse bør ikke forstyrres i gyteperioden. Ettersom det allerede er dokumentert forurensede sedimenter i planområdet, og fordi tiltakene berører et særdeles verdifullt havområde, må det utvises spesiell aktsomhet ved arbeid i sjø. Fiskeridirektoratet anbefaler at anleggsperioden i størst mulig grad legges utenfor gyte- og oppvekstperioden for fisk, for å redusere	
--	--	--

	umiddelbare effekter. Etter gyteperioden vil yngelen bunnslå og vokse opp i grunne områder i nærheten av gyteområdene gjennom vår og tidlig sommer. På bakgrunn av dette forutsettes det at det fastsettes en tidsbegrensning for når tiltak i sjø kan gjennomføres. Det bør i planbestemmelsene tas inn en forbudsperiode for tiltak i sjø fra 1. januar til 31. mai. Det anbefales også å benytte avbøtende tiltak, som bruk av siltgardin eller tilsvarende løsninger, for å hindre spredning av partikler og dermed redusere skade på yngel i oppvekstområdene i og nær tiltaksområdet. Dette bør innarbeides som krav i planbestemmelsene. Av oppstartsvarsel og planprogrammet som er sendt på høring fremgår det at tiltakene skal konsekvensutredes. Fiskeridirektoratet forutsetter at konsekvensutredningen omfatter en vurdering av tiltakets påvirkning på: fiskerinæringens interesser, marine naturtyper, gyte-, oppvekst- og beiteområder, øvrig marin biologi, samt miljøkvalitet i vann. Særlig må konsekvenser i anleggsfasen knyttet til sprenging, utfylling, mudring og utslipp til sjø vurderes. Fiskeridirektoratet ber om at utredningen tydelig beskriver og vurderer de forventede konsekvensene for sjøområdene i anleggsperioden.	

4. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) 24.09.2025		
Generelt svar	DSB sender ut automatisk, generelt svar i slike saker. Statsforvalter skal følge opp hensynet til samfunnssikkerhet i plansaker. Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.	Tas til orientering.
5. Kystverket (KV)		
Generelt	Et velfungerende sjøtransportssystem bestående av farleder, havner og havneterminaler er svært viktig for næringsutvikling langs kysten. Det er også viktig for at norske bedrifter skal kunne ta del i større handels- og produksjonsnettverk og for persontransport. I tillegg er sjøveien av sentral sikkerhetspolitisk betydning og muliggjør beredskap og forsvarsevne.	Tas til orientering.
Aktuelle føringer	Det følger av Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027 at «det legges til rette for videre utvikling av havner og sjøtransport, og lokalisering og nødvendige arealer vurderes i et regionalt perspektiv». Det fremgår videre at: «Næringslivet er avhengig av god infrastruktur og effektive logistikknutepunkter, som godsterminaler, farleder for skipstrafikken og havner». Det følger av statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet at: «Effektiv og sikker	Tas til orientering.

	trafikkavvikling og god framkommelighet for godstransport skal ivaretas i planleggingen». Videre følger det at: «Behovet for terminalfunksjoner og godshåndtering mellom jernbane, havn og vei må inngå i den helhetlige planleggingen». Disse føringene legges til grunn for Kystverkets vurderinger. På generelt grunnlag vises det også til veileder Planlegging i sjøområdene. Veilederen viser blant annet hvordan Kystverkets interesser ivaretas i arealplaner i sjøområdene. Vi anbefaler at kommunen i planleggingsfasen benytter seg av Kystverkets karttjeneste Kystinfo og tjenesten Kystdatahuset for informasjon og data om sjøtransporten.	
Sjøtransport	I perioden januar 2024 til desember 2024 var det ifølge Kystdatahuset.no registrert totalt 11 613 fartøyspasseringer i nærheten av planområdet, se figur 2 under. Mesteparten av trafikken besto av fiskefartøy (6619 passeringer), deretter ukjent kategori (3898), passasjerskip (968), offshore- og spesialfartøy (62), lasteskip (49) og tankskip (26). For registrerte fartøydimensjoner var største dyptgående fartøy 5 meter, største lengde 96 meter og største bredde 18 meter. Sjøtransport er avhengig av havner og kaier som bindeledd mellom land og sjø. For effektiv havnevirksomhet er arealtilgang, tilknytning til infrastruktur, kontinuitet og helårsdrift avgjørende. God tilførselsvei til havna og tilstrekkelig areal for	Tas til orientering. Hovedhensikten med planarbeidet er nettopp å bedre betingelsene for sjøtransport og havneutvikling. Dette gjelder både sjøvegs transport (utbedring/utdyping av led og etablering av molo),

	lasting, lossing og lagring må sikres. Klimaendringer og økt ekstremvær knyttet til havnivåstigning, vind-, bølge-, og strømforhold vil påvirke havnedrift og må hensyntas i planarbeidet. Kommunen må i planarbeidet sørge for at havnene får gode rammebetingelser for utvikling. Kystverket ber om at planbeskrivelsen omtaler planens virkninger på Røst havn, herunder manøvrering i havna og drift av havna. Kystverket ber om at risiko- og sårbarhetsanalysen inkluderer planens endring i havnas risiko- og sårbarhetsbilde, herunder sammenstøt mellom fartøy og bygningsmasse samt ulykker til sjøs. Det bes om at analysen inkluderer planlagte lyskilder og bebyggelse og vurderer hvorvidt navigasjonsbelysningen på sjø blir skjermet eller forurenses av annet lys. Det fremgår av planforslaget at klimaendringer, ekstremvær og havnivåstigning vurderes som tema som er spesielt aktuelle å utrede. Analysen bør inkludere naturfarer som havnivåstigning og stormflo og vurdere hvorvidt konstruksjoner/molo/havn er rustet til å tåle økning av ekstremvær Dersom arealinnspill kan få virkning på havnene, bør dette tas med i konsekvensutredningen. For å sikre fremtidig havnedrift er det vesentlig med kontinuitet. For å sikre kontinuitet er rekkefølge viktig. Dersom nye arealendringer påvirker dagens havneareal må virkningene beskrives og mulighetene for etablering av	tilstrekkelig areal (utvidelse av havneareal/næringsområde), utbedring av industrikai, utvidelse av fergekai og utbedring av tilførselsveg (fylkesvegen). Planen sikrer også tilstrekkelig hensyn til klimaendringer som havnivåstigning. Som nevnt tidligere, er en vesentlig del av hensikten med planen å bedre havnas risiko- og sårbarhetsbilde. Utarbeidelse av planen har skjedd i tett samarbeid med Kystverket. I den fasen vi er nå, er ikke fremtidige lyskilder prosjektert eller vist i planen. Havnivåstigning/stormflo er ivarettatt i planen. Statsforvalterens klimatall er lagt som forutsetning for bestemmelsene. I planarbeidet er det ikke gjort noen vurdering av hvor vidt eksisterende konstruksjoner er rustet til å tåle økning av ekstremvær. Planen gir rammer for fremtidig utvikling og muligheter. Arealinnspill vil få virkning på havnene og mulighetene, men etter vår vurdering kun av positiv karakter. Havnearealene vil bli utvidet, ikke begrenset.
--	---	---

	tilstrekkelig nytt havneareal kartlegges og planlegges. Det er forventet en økning av elektriske fartøy i fremtiden, det er derfor viktig at planen legger til rette for nødvendig infrastruktur som ladestasjoner og landstrømanlegg på havneområdet for å imøtekomme dette. I det videre planarbeidet bør planforslagets påvirkning på eksisterende og framtidig havnevirksomhet tas med.	Det er i utgangspunktet ikke ønskelig å binde opp nøyaktig plassering eller løsning på ladestasjoner eller landstrømanlegg. Disse er derfor ikke vist i plankartet. Tilrettelegging for havnevirksomhet er et svært viktig premiss for hele planarbeidet.
Arealformål og bestemmelser	Kystverket anbefaler at havneområdene på land vises med arealformål havn, kai, havneterminal, havnelager, molo og navigasjonsinstallasjoner. Videre ber vi om at havneområdene i sjø, herunder areal for manøvrering, opplag mv. for fartøy som anløper havna, ivaretas ved å videreføre gjeldende arealformål farleder og havneområde i sjø. Beregning av nødvendig manøvreringsareal gjøres ved å sette en sirkel med minimum diameter på 2 x lengden av dimensjonerende fartøy. Se farledsnormalen for utdypende veiledning. Det bør settes av nødvendig bakareal i havneområdet, for eksempel til alternative drivstofftyper. Dette kan gjøres ved arealformål teknisk infrastruktur. Kommunen ønsker å endre sjøområde til industrikai samt sikre sjøareal foran/rundt kaia. I tillegg ønsker kommunen å se på muligheten for en utvidelse av fergekai. Kystverket anbefaler å	I gjeldende reguleringsplan er landarealene i all hovedsak avsatt til næringsformål. Dette prinsippet er videreført i reguleringsendringen. For sjøarealene er gjeldende arealformål farleder og havneområde i sjø videreført. Plankartet er utarbeidet i samråd med Kystverket, som er tiltakshaver for utbedring av led osv. Nødvendig manøvreringsareal er ivaretatt. Det er ikke ønskelig å binde opp plassering eller løsning av alternative drivstofftyper, da dette er i stadig utvikling. Fergekai er vist med formål kai. Industrikai inngår i næringsområde, på samme måte som i tidligere reguleringsplan. Utenfor kai er det benyttet formål havneområde i sjø.

	avsette nye kaiområder med arealformål kai og arealformål havneområde i sjø utenfor. Det fremgår av plandokumentene at de foreslåtte moloene i all hovedsak skal holdes innenfor avsatt formål i gjeldene plan og det behøves da ikke reguleringsendring. Som beskrevet i plandokumentene bør arealformål molo vurderes innskrenket tilpasset planlagt molo, med tilstrekkelig slingringsmonn. Kystverket anbefaler at det tas inn bestemmelser som sikrer sjøtransportens interesser. For arealformål havn foreslås følgende: <i>«Innenfor arealformål havn tillates anlegg og infrastruktur knyttet til maritim virksomhet, herunder kaiområder, lager, verksteder, kontorfasiliteter og andre tjenester for skipstrafikk».</i> For arealformål havneområde i sjø er et alternativ til videreføring av gjeldende bestemmelse § 6.2 å erstatte med følgende ordlyd (som nok har noe videre nedslagsfelt): <i>«Området er avsatt som manøvreringsområde for sjøtrafikk. I havneområde i sjø tillates ikke tiltak eller aktivitet som vanskeliggjør manøvrering av fartøy og skipstrafikk».</i> Vi gjør oppmerksom på at tiltak som kan påvirke sikkerheten, ferdsele eller forsvars- og beredskapsinteresser i farvannet (brygger, broer mv.), krever tillatelse etter havne- og farvannslovens § 14.	Arealformål molo er innskrenket tilpasset planlagt molo med tilstrekkelig slingringsmonn. I planen er det benyttet formål næring. Dette for å tilrettelegge for f.eks. fiskemottak og fiskeforedling. Havneområde i sjø er ikke først og fremst manøvreringsområde for sjøtrafikk. Det er omfatter også eksisterende bryggeanlegg og soner for fortøyning for f.eks. liggehavn. Ordlyden i bestemmelsen er derfor endret.
--	--	--

		Tas til orientering.
Farleder og ferdsel	Kystverket viser til biled Landegode S-Røst (2681), som går inn til planområdet. Farledene er veisystemet på sjøen. Forvaltning av farledene og havnene er en forutsetning for effektiv og sikker sjøtransport. Det meste av trafikken på sjø går i farledene, og det er derfor viktig at det ikke planlegges for noe som hindrer sikker og effektiv ferdsel i disse områdene. Kystverket jobber kontinuerlig med å sikre kortere og tryggere ferdselsårer, som igjen bidrar til mindre klimagassutslipp. Sjøtrafikkens arealbehov avgjøres av trafikkbildet, farvannets utforming, værforhold, dag- og nattseilas og navigasjonsinnretninger tilknyttet farleden. Kystverket ber om at planbeskrivelsen beskriver planens virkninger på ferdsel i farledene. Etablering av molo må hensynta eksisterende trafikk mønster i området. Det fremgår av plandokumentene at dette vil sikres gjennom å etablere en midtstilt åpning i molo. Dimensjonen på åpningen må vurderes opp mot eksisterende og framtidig trafikk mønster. Kystverket ber om at risiko- og sårbarhetsanalysen inkluderer planens endring av risiko- og sårbarhetsbildet for ferdsel i farledene. Dersom arealinnspill kan få virkning på farledene, bør dette inkluderes i konsekvensutredningen. I	Farleder er sikret i plankart og bestemmelser. En stor del av hensikten med planen er bedre og tryggere ferdsel i farledene. Planen har derfor positiv konsekvens for farleder. Midtstilt åpning i moloen er sikret i planens bestemmelser. Moloen ligger i et større område som er relativt grunt. I området rundt åpningen er det ca. 4 meter dypt på det dypeste. Åpningen er derfor først og fremst tenkt for noe mindre fiskebåter osv. Hensikten med planendringen er å bedre sikkerhet og fremkommelighet for sjøtrafikk.

	det videre planarbeidet bør planforslagets påvirkning på eksisterende og framtidig skipstrafikk gjøres rede for. På generelt grunnlag vises det til at farledene skal vises som juridisk bindende samferdselslinje i plankartet. Videre anbefaler Kystverket generelt bruk av arealformålet «farled» langs farled/referanserute for navigasjon i henhold til kystinfo.no. Det bør som utgangspunkt etableres minimum 1000 meter bredde for et slikt område. Der dette overlapper med annen eksisterende og regulert bruk, anbefales kombinert formål. Generelt anbefales arealformålet «ferdsel» i områder utenom farled som har særlig høy trafikk og ved trange farvann. I gjeldende reguleringsplan for Røst havn er et større område avsatt til arealformål farled, herunder området langs biled Landegode S-Røst (2681) i tråd med vår veiledning i avsnittet over. Arealformålet kan videreføres slik det er i dag. Vi kan imidlertid ikke se at biled Landegod S-Røst (2681) er inntatt som juridisk bindende samferdselslinje og ber om at dette innarbeides i forbindelse med reguleringsendringene. De aktuelle områdene for utdypning skal ifølge plandokumentene ligge innenfor formålet farleder i gjeldende reguleringsplan. Bestemmelse § 6.1 tillater utdypning i områder avsatt til farled. Når det gjelder opparbeidelse av sjeté og strandkantdeponi fremgår det av plandokumentene at det aktuelle arealet i hovedsak er avsatt til hhv. havneområde i sjø og	Juridisk bindende samferdselslinje hører hjemme på kommuneplannivå. Dette er ikke en mulighet i en reguleringsplan. Innenfor planområdet er det trange farvann. Det er derfor ikke mulig å legge inn 1000 meter bredde på farleder. Farleder i plankartet er lagt inn basert på konkrete vurderinger og forutsetninger innenfor planområdet. Det er ikke anledning til må legge inn samferdselslinje i en reguleringsplan. Aktuelle arealer er avsatt til farled. Vi vurderer det som tilstrekkelig at bestemmelsene åpner for at det tillates utdyping innenfor områder avsatt til farled, og at det ikke er behov for å vise disse arealene med bestemmelsesområder.
--	---	---

	farled i gjeldende reguleringsplan. Langs land er det regulert kai. Vi gjør oppmerksom på kommunal- og moderniseringsdepartementets veileder for planlegging i sjøområdene punkt 6.4.15 om deponi og uttak av masser i sjø, herunder siste avsnitt: <i>«Midlertidig deponering og uttak av masser i forbindelse med farledsutbedring eller andre anleggstiltak, bør i reguleringsplaner vises som bestemmelsesområde, midlertidig bygg og anleggsområde. Arealformålet for området der det skal deponeres eller tas ut masse skal reflektere bruken som var før og som da vil gjeninntre etter at den midlertidige aktiviteten har opphørt».</i> Kystverket anbefaler at det i tillegg til gjeldende planbestemmelse § 6.2 havneområde i sjø tas inn følgende bestemmelse som sikrer sjøtransportens interesser i arealformål farled/ferdsel: <i>«Innenfor arealformålet farled/ferdsel tillates tiltak som tilrettelegger for sjøtransport. Tiltak eller inngrep som vanskeliggjør eller hindrer sjøtransport tillates ikke.»</i>	Sjete og strandkantdeponi er ikke midlertidige tiltak. Disse vil være permanente anlegg. Disse arealene vil derfor ikke kunne tilbakeføres til tidligere bruk, men reguleres til fremtidig bruk som næringsområder. Dette er ivaretatt i bestemmelsene § 6.1, som omhandler farleder.
Navigasjonsinnretninger	I planområdet er det lokalisert flere navigasjonsinnretninger både i form av blant lanterner og jernstenger. For å sikre trygg og sikker ferdsel i farvannet er navigasjonsinnretninger av vesentlig betydning. Kystverket har et overordnet ansvar for fyrlykter, overretter, staker, jernstenger og andre	Kystverket er en av tiltakshaverne i planen. Det legges derfor til grunn at nødvendige hensyn til navigasjonsinnretninger blir tatt.

	navigasjonsinstallasjoner i kommunen. Det må ikke planlegges arealbruk som kan komme i konflikt med navigasjonsveiledning i farvannet. Det er spesielt viktig at det ikke planlegges tiltak som kan skjerme for seilingssektorene fra fyrlyktene. Det legges til grunn at evt. fjerning og etablering av navigasjonsinnretninger skjer i tett samarbeid med Kystverket.	
6. Mattilsynet 24.09.2025		
Generelt	Mattilsynet er statlig sektormyndighet for plantehelse, fiskehelse- og velferd, dyrehelse- og velferd, mat og drikkevann. Det er ikke kjent at det finnes akvakulturområder i Røst kommune. Vi kan heller ikke se at det kommunale drikkevannet blir berørt av reguleringen. Vi uttaler oss her på fagområdet mat. Røst kommune produserer og eksporterer mye sjømat.	Tas til orientering.
Krav til tilfredsstillende sjøvannskvalitet under produksjon av sjømat.	Krav til omsetning av sjømat ligger i Lov LOV-2003-12-19-124 om matproduksjon og mattrygghet mv. (Matloven) og Forskrift FOR-2008-12-22-1624 om særlige hygieneregler for næringsmidler av animalsk opprinnelse (animaliehygieneforskriften).	Tas til orientering.
Sikring av sjøvannsinntak til næringsmiddelvirksomheter	Mattilsynet er kjent med at flere av virksomhetene på Røst bruker sjøvann i produksjonen sin, og de har alle eget inntak og UV-renseanlegg (desinfeksjon). Disse sjøvannsinntakene ligger i, eller nært opptil, området som det skal graves i. God desinfeksjon av sjøvann gjennom UV-anlegg er avhengig av at fargetallet og renheten i	Dette anses ivaretatt i reguleringsbestemmelsene § 3.14. Denne bestemmelsen er videreført.

	sjøvannet er god. Når havbunnen virvles opp vil fargetall, turbiditet og partikler øke i vannfasen. Det påvirker UV-anleggets renseeffekt. Det vil føre til økt risiko for at uønskede kjemiske stoffer og uønskede mikroorganismer kommer med i rentvannet. Da er ikke rentvannet lenger hygienisk trygt. Kommer det i kontakt med sjømaten kan den bli uegnet til menneskemat. Vannet som kommer i kontakt med fisk, fiskeprodukter og produksjonsutstyr skal derfor være hygienisk trygt. Mangelfull dokumentasjon på trygt vann (og trygg mat) kan føre til svikt i omsetning og eksport av fisk og sjømat. For å hindre at det skjer må det være kartlagt hvor inntakene av sjøvann er lokalisert slik at gode tiltak kan iverksettes. Det gjelder inntak til virksomhetene Røst Sjømat, Glea, John Greger, John Greger avd Lilleglea, A.Johansen, Røst fiskeindustri og Jangaard Export avd. Røst. Vi ber om at kommunen (i samråd med sjømatprodusentene) før, under og etter graving og flytting av masser, sikrer at råvannsinntakene blir tilfredsstillende definert og skjermet mot uønskede stoffer.	
7. Avinor 23.09.2025		
Innledning	Luftfartstilsynet har den 15.12.2017 med hjemmel i § 1 i Forskrift om sertifisering av flyplasser mv. datert 25.08.2015, jf. artikkel 6 i EU-forordning nr. 139/2014, sertifisert Røst lufthavn. Etter søknad fra Avinor har Luftfartstilsynet i ettertid endret	Tas til orientering.

	sertifiseringsbasisen (CB) for lufthavnen til CS-ADR-DSN utgave 6. Planområdet som er berørt av reguleringsendringen ligger ca. 1170 – 3620 meter sør-sørvest for landingsterskel til bane 02 (fra syd) ved Røst lufthavn.	
Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Røst lufthavn	Planområdet som er berørt av reguleringsendringen ligger innenfor høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Røst lufthavn. Restriksjonshøyden innenfor planområdet som er berørt av reguleringsendringen ligger på kote 41-47,7 meter over havet (moh), med strengest restriksjon nærmest lufthavnen. Dimensjonerende restriksjonsflate/hinderflate for størstedelen av det aktuelle planområdet er horisontalflaten, som ligger på kote 47,7 moh. Avinor ber om at bestemmelsen pkt. 3.13 i gjeldende reguleringsplan videreføres. Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til aktuelt regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder.	Tas til orientering. Bestemmelsen i gjeldende reguleringsplan er videreført.
Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg	Planområdet er vurdert nedenfor med hensyn til byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen. Planområdet ligger i betydelig avstand til flynavigasjonsinstallasjonene ved Røst lufthavn. BRA-krav er gitt av navigasjonsanlegget SCAT. Ved planområdet nærmest flyplassen er BRA-	Bestemmelsen er tatt inn.

	kravet 26 moh, og stigende ut til 50 moh utenfor Stor-Glea. For kraner som overstiger BRA-krav i planområdet settes det ingen høydebegrensning da avstanden til flynavigasjonsinstallasjonene er betydelig. Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen: <i>Krav til radiotekniske vurderinger</i> <i>Ved etablering av alle nye bygg/påbygg/anlegg, bruk av mudringsbåt eller oppankring av borerigg/fartøyer over kote 26 meter over havet skal tiltakshaver sende søknad til Avinor for avklaring av behov for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge konkrete tegninger (fasade, mudringsbåt, borerigg/fartøyer), tegninger av tak, materialvalg, plassering/oppankring og fasaderetning.</i> Radioteknisk vurdering bestilles og bekostes av tiltakshaver (utbygger). Det kan ikke gis igangsettingstillatelse for de aktuelle tiltakene før det foreligger positiv radioteknisk vurdering fra Avinor.	
Turbulensvurderinger	Etablering av nye bygg/anlegg i nærområdene til rullebanen kan skape uønsket turbulens, som vil være uheldig i forhold til flysikkerheten. Størrelsen og plassering av tiltakene vil være avgjørende med hensyn til turbulenspåvirkning for rullebanen. Erfaring fra tilsvarende problemstillinger, og de vurderinger som er gjort, tilsier at større bygg/anlegg mv. ikke bør ha en høyde over	Tas til orientering. Avstand fra rullebane til planens byggeområder er over 1,1 km. Det vil si at bygg vil kunne ha en høyde på over 30 meter før turbulens må vurderes. Høydebegrensninger i plan og bestemmelser er langt lavere enn dette.

	eksisterende terreng som er større enn 1/35 av avstanden til rullebanens senterlinje eller forlengede senterlinje. Dersom denne høyden overskrides, må tiltaket vurderes mht. turbulenseffekter, eventuelt ved hjelp av en turbulensanalyse. En slik vurdering vil ta hensyn til tiltakets utforming, lokale vindforhold, vanlig rullebanebruk samt risiko for personell og materiell etc. Avinor vil ikke tillate nye tiltak (byggeprosjekter) som forverrer turbulenssituasjonen ved Røst lufthavn. Avinor forbeholder seg retten til å ta inn en turbulens-bestemmelse ved offentlig ettersyn av detaljreguleringsplanen, når det er avklart hvor det planlegges nye tiltak og fremtidig høyde på nye tiltak.	
Farlig, blendende eller villedende belysning	Det er av stor betydning for Avinor at det ikke etableres farlig, blendende eller villedende belysning for flyoperasjoner eller for personellet i kontrolltårnet. Planområdet ligger innenfor et vurderingsområde som ICAO Annex 14 anbefaler har følgende utstrekning: Et rektangel som strekker seg 4500 meter før terskler og etter baneende, samt 750 meter til siden for rullebanens forlengede senterlinje. Det må ikke planlegges for følgende forhold: • Hvitt lys i retning mot innflygingsretningen. • Fasadeskilt på handelsbygg i inn- og utflygingsretningen. • Store og lyssatte reklamesøyler.	Bestemmelsen er videreført.

	Videre presiseres at alle punktllys må rettes ned og være skjermet oppover. Avinor anbefaler bruk av farger som ikke kan forveksles med innflygingslys. Det er særlig lys som på grunn av intensitet, utforming eller farge, som kan medføre en fare for flysikkerheten eller være villedende ved at de forhindrer eller vanskeliggjør riktig tolkning av flyplassbelysningen. Belysningen skal ikke være sterkere enn annen belysning i området. Overnevnte forhold gjelder også for anleggsmaskiner/lastebiler, kraner og bruk av flomlys i anleggsperioden. Tiltakshaver må sikre at piloter og personell i kontrolltårnet ikke blendes av reflekterende lys fra tiltaket. Dersom det kommer inn klager fra piloter eller fra personellet i kontrolltårnet, vil Avinor kunne kreve at lysbruken endres. Avinor ber om at bestemmelse pkt. 3.13.1 i gjeldende reguleringsplan videreføres i ny detaljreguleringsplan.	
Forebyggende tiltak mot birdstrike	Av hensyn til flysikkerheten vurderer Avinor all ny virksomhet/aktivitet rundt en lufthavn som kan tiltrekke seg fugl. Det vil ved en lufthavn være en viss risiko for kollisjon mellom fly og fugl, såkalt birdstrike, som Avinor har som mål å redusere til et minimum. Denne faren er mest kritisk ved avganger. I forbindelse med EU-regulativ nr. 139/2014 skal Avinor som flyplassseier overvåke en 13 km sone. Kravet er at lufthavnoperatøren skal overvåke lufthavnens nærområde for endringer i risikobilde i	Innenfor gjeldende reguleringsplan er det en del eksisterende bygninger om er viktige hekkelokaliteter for rødlistede fugler. Dette er et viktig hensyn å ta. Dette gjelder særlig på Kårøya, som ligger utenfor reguleringsendringen. Det er ikke ønskelig å stille krav som kan medføre bortfall av eksisterende hekkemuligheter. Krykkja oppholder seg i området kun i hekkeperioden. Resten av året oppholder den seg ute i havet.

	forhold til menneskelig aktivitet og endret bruk av områder. Erfaring viser at faren for birdstrike er størst da flyene ligger på ca. 2000 fot (ca. 600 meter), og lavere, over rullebanenivå. Med bakgrunn i dette ber Avinor om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen: <i>Forebyggende tiltak mot birdstrike ved Røst lufthavn</i> <i>Tiltakshaver er ansvarlig for å gjøre ROS-analyse med hensyn til faren for birdstrike ved det planlagte tiltaket. ROS-analysen skal i tillegg omhandle den samlede virkningen og belastningen av alle nye og iverksatte planer samt eksisterende arealbruk og hvilken betydning de har for flysikkerheten. ROS-analysen skal inneholde forslag til avbøtende tiltak og oversendes Avinor (post@avinor.no) for vurdering og godkjenning. Det stilles krav om lukket avfallshåndtering.</i> <i>Avinor stiller krav om at tak og bygningskonstruksjoner utformes og driftes på en slik måte at det blir lite attraktivt for fugler å hekke der.</i>	Bestemmelsen fra Avinor er ikke tatt inn i planforslaget.
Varslingsrutiner ved sprengningsarbeider	Av hensyn til flysikkerheten krever vi at det opprettes en skriftlig prosedyre med forhåndsvarsling av eventuelle sprengningsarbeider, mellom kontrolltårnet ved Røst lufthavn og tiltakshaver. Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:	Uttalelsen antas ikke å gjelde sprenging under vann. Dette vil være nødvendig for utdyping av leden. Bestemmelsen er derfor avgrenset til å gjelde sprenging over havnivå.

	<i>Sprengningsarbeider - Varsling</i> <i>Tiltakshaver skal av hensyn til flysikkerheten opprette en skriftlig prosedyre om forhåndsvarsling og samordning av sprengningsarbeider med kontrolltårnet ved Røst lufthavn.</i>	
Flystøysoner	Planområdet er ikke berørt av gjeldende flystøysoner for Røst lufthavn.	Tas til orientering.
Avsluttende merknader	Dersom overnevnte anbefalinger og bestemmelser med hjemmel i gjeldende regelverk for sivil luftfart ikke følges/innarbeides i detaljreguleringsplanen, vil Avinor vurdere å gjøre bruk av ytterligere tiltak i forbindelse med høring av planen.	Tas til orientering.
8. NVE 20.10.2025		
Genrelt innspill	NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. På grunn av stor saksmengde i forhold til tilgjengelige ressurser har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle varsler om oppstart til reguleringsplaner. Vårt innspill er at dere går gjennom den kartbaserte veilederen og bruker den i planarbeidet. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet. Vi	Tas til orientering. Det er gjennomført geotekniske undersøkelser for å dokumentere tilstrekkelig områdestabilitet.

	anbefaler også at dere bruker våre internettsider for arealplanlegging. Naturfareutredninger som er bestilt etter 01.01.2025 skal meldes inn til NVE. Geotekniske grunnundersøkelser skal leveres inn til NGU via NADAG. Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE. Dere kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken.	
9. Sametinget 15.09.2025		
Samiske kulturminner	Etter vår vurdering er det lite sannsynlig at tiltaket vil komme i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner. Sámediggi – Sametinget har derfor ingen kulturmiljøfaglige merknader til planen. Vi minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten som bør nevnes i reguleringsbestemmelsene under eget punkt: • Skulle det under anleggsarbeid komme fram spor etter eldre aktivitet i området, må tiltaket umiddelbart stanses. Melding sendes Sámediggi – Sametinget omgående, jf. kulturminneloven § 8	Tas til orientering. Bestemmelsen er tatt inn.

	annet ledd. Vi forutsetter at dette pålegget videreformidles til dem som skal utføre arbeidet. Vi minner også om at alle samiske kulturminner fra 1917 eller eldre er automatisk fredet ifølge kml. § 4 annet ledd. Mange er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme et automatisk fredet kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6. Det vises til egen uttalelse fra fylkeskommunen.	
10. Bane Nor 13.10.2025		
	Planområdet berører ikke jernbanens interesser og vi har derfor ingen merknader.	Tas til orientering.
11. Elmea AS 11.09.2025		
Nett	Elmea har en del nett innenfor planområdet, men det aller meste er på land. Det er imidlertid to sjøkabler innenfor planområdet. Elmea har en lavspennings sjøkabel fra Glea til Prestholmen. Denne ser ut til å bli berørt av utdypingen av hovedleden inn til Røst. I tillegg ligger det en høyspennings sjøkabel fra Tyvsøy til Kårøy, men etter opplysningene i planene blir ikke denne berørt. Flytting eller endring av nett reguleres av §17-4 i «Forskrift for omsetningskonsesjonærer». Dette betyr at tiltakshaver må dekke kostnadene med en slik endring. Vi ber om at tiltakshaver tar kontakt med Elmea for avklaring av løsning og kostnader for dette. Det er viktig at dette avklares tidlig i prosjektet, da slike endringer kan ta tid pga.	Tas til orientering. Sjøkabelen fra Glea til Prestholmen vil sannsynligvis bli berørt av utdypingen. Dette vil bli ivarettatt ved detaljprosjekting og avklart med netteier.

	materiell med lange leveringstider, avtaler med entreprenører som håndterer sjøkabler og værforbehold. Vedlagt er et kart som viser Elmeas anlegg i området.	
12. Røst næringsforening 13.10.2025		
Generelt	Røst Næringsforening organiserer næringslivet på øya, med medlemmer innen sjømat, transport, handel og reiseliv. Vi ønsker å gi en samlet tilbakemelding på reguleringsendringen for Røst Havn og samtidig peke på viktigheten av samordning med kommunens pågående prosjekt for ny industrikai på Glea.	Tas til orientering.
Helhet og samordning	Det pågår nå to parallelle prosesser: - Reguleringsendring for Røst Havn (NTP-prosjektet), med utdyping, moloer og nytt næringsareal. - Anbud på ny industrikai på Glea (kommunalt prosjekt), med planlagt byggestart 2026. For næringslivet er dette ett sammenhengende bilde. Vi ber om at planprogram og konsekvensutredning tydelig viser hvordan disse prosjektene koordineres, slik at investeringene utfyller hverandre og ikke skaper overlapp eller driftskonflikter.	Begge de nevnte tiltakene inngår i planendringen. Det er dialog og samarbeid mellom kommunen og Kystverket som har ansvar for henholdsvis industrikai og utdyping/moloer/nytt næringsareal. Dette er forhold av en karakter som ikke bindes opp i plan eller bestemmelser.
Anleggsperiode og drift	Både fiskerinæringen og reiselivet er svært sesongavhengige. Anleggsperiodene må planlegges slik at råstofflogistikk, eksport og turisttrafikk kan gå sin gang uten vesentlige	I utgangspunktet antas at anleggsarbeidet ikke vil være til vesentlig hinder for logistikk eller eksport. Den praktiske gjennomføringen vil uansett legges opp på en mest mulig fornuftig måte. Det anses

	avbrudd. Vi ber om at dette utredes som et eget tema i konsekvensutredningen.	derfor ikke nødvendig å utrede eller binde opp dette i plan og bestemmelser.
Næringsareal og kai	Strandkantdeponi og ny sjeté må resultere i reelt brukbart næringsareal – med kai, vei, strøm, vann, fiber og landstrøm. Ber om at man ser på erfaringene Hammerfest Havn og Kystverket har gjort i sine prosjekter. Tildeling må skje på en åpen og rettferdig måte slik at lokale aktører får mulighet til å vokse.	Disse arealene er avsatt til næringsformål i planen, og visse kvaliteter er sikret i bestemmelsene (som f.eks. sikkerhet mot havnivåstigning og stormflo). Sjete og strandkantdeponi overtas av Røst kommune, som dermed vil få ansvar for videre salg/tildeling. Dette er uansett ikke noe som fastsettes i plan eller bestemmelser.
Natur og miljø	Vi forventer grundige kartlegginger og avbøtende tiltak for bl.a. tareskog, ålegras, bløtbunn, skjellsand og sjøfugl. Mudring i forurensede sedimenter (bl.a. TBT og PAH) må ha robust håndtering og lagring.	Det er gjort kartlegging og sikret avbøtende tiltak for de nevnte temaene. Detaljer i mudring og deponering vil fremgå av påfølgende mudrings- og dumpesøknad.
Reiseliv og landskap	Røst er internasjonalt kjent for natur, fugleliv og åpent havutsyn. De planlagte moloene vil kunne endre utsikten fra havna mot havet og fjellene. For et lokalsamfunn der naturturisme og autentisk landskap er en del av livsgrunnlaget, er dette et kritisk spørsmål. Vi ber om at landskapsvirkning og utsikt blir et eget utredningstema i KU. Det må vurderes alternative utforminger, høyder og materialbruk som reduserer negative effekter og ivaretar både næringsliv og reiseliv.	Landskap er utredet som eget tema. Det er også utarbeidet enkle 3D-modeller som viser mulige konsekvenser av tiltakene. Moloene ligger ca. 1 km ut fra fergekaia på Røst, og stikker maks. 6 meter over havflaten. Dette er sikret i bestemmelsene. De vurderes ikke å bli dominerende i synsbildet fra havna. Landskapsbilde er utredet som eget tema. Bestemmelsene gir føringer for utnyttelsesgrad, høyder, takvinkel, fargesetting og materialbruk.
Videre medvirkning	Røst Næringsforening ønsker å delta aktivt i den videre prosessen, med egne brukermøter om kai-spesifikasjoner, molo og anleggslogistikk. Vi står	Tas til orientering.

	klare til å bidra med lokale erfaringer og samle næringslivets behov.	
Oppsummering	Røst Næringsforening støtter naturligvis den planlagte havneutviklingen, men krever at den gjennomføres på en måte som: • Samordner de to parallelle prosjektene • Sikrer drift og logistikk i anleggsperioden • Gir reelt brukbare og rettferdig fordelte næringsarealer • Ivaretar natur, miljø og utsikt – slik at reiseliv og autentisitet ikke går tapt.	Tas til orientering. Se tidligere kommentarer.