



DETALJREGULERINGSPLAN LOFOTEN SJØPRODUKTER MORTSUND – PLANID 201904



jmn - plan & arkitektur as

10.09.2020

Detaljreguleringsplan Lofoten Sjøprodukter Mortsund

Prosjekt 460/19 Plan Mortsund

Utarbeidet av:	okd		Dato:	09.11.20
Kontrollert av:	jmn		Dato:	20.11.20

Rev. 1, 06.01.21 – justert planforslag etter gjennomgangsmøte med kommunen

Rev 2, 07.01.22 – justert planforslag etter høring og offentlig ettersyn

1	SAMMENDRAG.....	4
2	NØKKELOPPLYSNINGER	4
3	BAKGRUNN FOR PLANARBEID.....	4
3.1	Hensikten med planforslaget.....	4
3.2	Utbyggingsavtaler	5
3.3	Krav om konsekvensutredning.....	5
3.4	Tidligere vedtak i saken	5
4	PLANPROSESSEN	5
4.1	Oppstartsmøte	5
4.2	Varsel om oppstart/merknader til varsel	5
4.3	Medvirkningsprosess	9
5	GJELDENE PLANSTATUS.....	10
5.1	Statlige- og regionale planer og retningslinjer	10
5.1.1	Statlige planretningslinjer og veiledere.....	10
5.1.2	Regionale planer og strategier.....	10
5.2	Kommunale planer	10
5.2.1	Kommuneplanens arealdel 2019-2031	10
5.2.2	Kommuneplanens samfunnsdel 2017-2029	11
5.2.3	Kommunedelplan næring 2020-2030.....	11
5.2.4	Temaplaner.....	11
5.3	Reguleringsplaner	11
6	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD	12
6.1	Beliggenhet	12
6.2	Eksisterende arealbruk	12
6.3	Stedets karakter	13
6.3.1	Struktur og estetikk	13
6.3.2	Eksisterende bebyggelse	13
6.4	Landskap	14
6.4.1	Topografi og landskap	14
6.4.2	Solforhold.....	15
6.4.3	Lokalklima	15
6.4.4	Estetisk og kulturell verdi	16
6.5	Kulturminner	16
6.6	Naturverdier	17
6.7	Rekreasjonsverdi og -bruk	17
6.8	Landbruk	17
6.9	Trafikkforhold.....	18
6.9.1	Kjøreadkomst.....	18
6.9.2	Vegsystem.....	18
6.9.3	Trafikksikkerhet for myke trafikanter	18
6.9.4	Kollektivtilbud	18
6.10	Barn og unges interesser	18
6.11	Universell utforming og tilgjengelighet	18
6.12	Teknisk infrastruktur.....	18

6.12.1	Vann, avløp og overvann	18
6.12.2	Energiforsyning	18
6.13	Grunnforhold	18
6.14	Støyforhold	19
6.15	Luftforurensning	19
6.16	Næring	19
7	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	20
7.1	Innledning	22
7.2	Arealregnskap	24
7.3	Bebyggelse og anlegg	25
7.4	Samferdsel og teknisk infrastruktur	27
7.5	Landbruks-, natur- og friluftsmål	28
7.6	Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone	28
7.7	Tilknytning teknisk infrastruktur	29
7.8	Universell utforming og tilgjengelighet	29
7.9	Terreng, landskap og estetikk	29
7.10	Naturmangfold	30
7.10.1	§ 8 – Kunnskapsgrunnlaget	30
7.10.2	§ 9 – Føre-var-prinsippet	30
7.10.3	§ 10 – Økosystemtilnærming og samlet belastning	30
7.11	Renovasjonshåndtering	31
7.12	Rekkefølgekrav	31
8	KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET	31
8.1	Overordnede planer og mål	31
8.1.1	Statlige planretningslinjer og veiledere	31
8.1.2	Regionale planer og strategier	32
8.2	Natur og ressursgrunnlaget	35
8.3	Terreng og landskap	36
8.4	Virkninger for naboer og interessekonflikter	37
8.5	Trafikkforhold og teknisk infrastruktur	37
8.5.1	Flyplass med tilhørende flynavigasjonsanlegg	37
8.5.2	Fylkesveg 7732	38
8.5.3	Vann- og avløpsanlegg	38
8.6	Friluftsliv, naturområder, barn og unges interesser	38
8.7	Risiko og sårbarhet	38
8.8	Energibehov	38
8.9	Økonomiske konsekvenser for kommunen	39
8.10	Avveining av virkninger	39
9	KONSEKVENsutredning	39
10	ROS-ANALYSE	40
11	UTTALELSER OG MERKNADER	45
11.1	Uttalelser og merknader ved oppstart av planarbeidet	45
11.2	Uttalelser og merknader ved offentlig ettersyn og høring	47
12	FIGURLISTE	56

1 Sammendrag

Planforslaget tilrettelegger for utvikling av eksisterende fiskeindustrianlegg, samtidig som det også tilrettelegges for turisme og fritidsbebyggelse. Planforslaget belyser viktige tema rundt utviklingen lokalt, og tar også for seg aktuelle tema i konsekvensutredning som følge av utfylling av masser i sjø.

2 Nøkkelopplysninger

Plannavn	Lofoten Sjøprodukter Mortsund
PlanID	201904
Eiendom(mer)	64/9, 39, 67, 76, 88
Størrelse i daa	Ca. 112 daa
Plankonsulent	JMN – plan & arkitektur as
Forslagsstiller(e)	Lofoten Sjøprodukter AS
Andre grunneiere	Lofoten Sjømatsenter AS, Roger Mosseng, Nordland fylkeskommune
Dato for oppstartsmøte	17.10.2019
Dato for kunngjøring av oppstart	20.12.2019
Offentlig ettersyn og høring	06.04.2021 - 18.05.2021

3 Bakgrunn for planarbeid

3.1 Hensikten med planforslaget

Hensikten med planforslaget er å tilrettelegge for utvidelse av eksisterende fiskeindustrianlegg, herunder kaianlegg, byggverk og arealer for hjeller og merder, samt etablering av småbåthavner og tilhørende anlegg for turisme. Målet med planforslaget er å etablere et nytenkende senter hvor turisme og fiskeindustri kan skape et unikt samarbeid, samtidig som utvidelser av anleggene skal kunne øke aktiviteten for produksjon av sjømat.

3.2 Utbyggingsavtaler

Det er ikke inngått utbyggingsavtaler på nåværende tidspunkt, men dette kan bli aktuelt etter hvert. Det er orientert i oppstartsvarsel om oppstart av forhandlinger, jf. pbl. § 17-4.

3.3 Krav om konsekvensutredning

Planforslaget utløser krav om konsekvensutredning i samsvar med forskrift om konsekvensutredninger § 8 jf. vedlegg II pkt. 11, bokstav k (Deponier for masse på land og i sjø større enn 50 dekar eller 50 000 m³ masse). Konsekvensutredning er vedlagt planforslaget, og sammendrag er gjengitt i kap. 9.

3.4 Tidligere vedtak i saken

Planinitiativet var fremmet i Forvaltningsutvalget som sak 033/19, hvor følgende vedtak ble fattet:

På bakgrunn av det ovenstående samtykker Forvaltningsutvalget til videre arbeid med reguleringsplan, med forbehold om alternative vurderinger til utfylling i sjø og havbruk blir synliggjort, uten at det utfordrer utsikten og aktiviteten til tilgrensende virksomhet.

Utover dette har det vært fattet vedtak i enkelte byggesaker innenfor planområdet, i samsvar med foreliggende reguleringsplan.

4 Planprosessen

4.1 Oppstartsmøte

Oppstartsmøtet var avholdt 17.10.19, med deltakere fra forslagsstiller, plankonsulent og Vestvågøy kommune. I oppstartsmøtet ble planområdet diskutert i forhold til gjeldende arealplaner, samt hvilke forhold kommunen forventer utredet/vektlagt i planforslaget. Det ble også poengtert fra kommunens side at tiltaket krever konsekvensutredning som følge av utfylling på mer enn 50 000 m³ masse.

4.2 Varsel om oppstart/merknader til varsel

Oppstartsvarsel ble sendt ut til berørte naboer og gjenboere, samt berørte offentlige instanser i skriv av 19.12.19. Samtidig ble oppstartsvarsel annonsert i Lofotposten samme dag. Til varselet kom det totalt fem merknader – alle fra offentlige instanser. Merknadene er gjengitt og kommentert i kap. 11.1.

Kopi av annonse fremkommer av Figur 1. Kopi av varselbrev til naboer og berørte grunneiere fremkommer av Figur 2 og Figur 3.

**VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID FOR
DETALJREGULERINGSPLAN I MORTSUND,
PLANID 201904 – VESTVÅGØY KOMMUNE**



I medhold av plan- og bygningslovens § 12-8 varsles det herved om oppstart av planarbeid ovennevnte område. Vedlagt kartskisse angir reguleringsplanens avgrensning.

Grunneier og forslagsstiller
Forslagsstiller er LOFOTEN SJØPRODUKTER AS
Planen utarbeides av JMN - PLAN & ARKITEKTUR AS

Planområdet
Planområdet er avgrenset som vist på vedlagte kart og har en størrelse på ca. 123 daa. Arealet vil gjennom reguleringsprosessen bli innskrenket til å kun omfatte de deler planområdet har behov for, og endelig plangrense vil dermed kunne avvike fra varselet. Det poengteres her at planens avgrensning kun kan innskrenkes uten ytterligere varsel om dette.

Planstatus
I gjeldende kommuneplan er de deler av planområdet som ligger på land er i hovedsak avsatt til nåværende industriområde, mens de deler av planområdet som ligger i sjø er avsatt til vannareal for allmenn flerbruk. Enkelte av holmene som omfattes av planområdet er avsatt til LNF-formål.

Konsekvensutredning
Det er vurdert at planen vil utløse krav om konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredning § 8 jf. § 10, med referanse til vedlegg II, pkt. 11 k) Deponier for masse på land og i sjø større enn 50 dekar eller 50 000 m³ masse. I dette tilfellet har kommunen vurdert at utfylling i sjø kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn på bakgrunn av dette. Planen utløser ikke krav til planprogram jf. § 8 a).

Planens formål
Planens formål er å tilrettelegge for utvidelse av fiskeindustriareal, med tilhørende infrastruktur, i tillegg til småbåthavn og forbuer.

Utbyggingsavtale
I medhold av plan- og bygningslovens § 17-4 kunngjøres det med dette oppstart av forhandlinger om utbyggingsavtale. Parter i forhandlingene er Vestvågøy kommune og grunneierne.

Informasjon/medvirkning/merknader
Nærmere informasjon kan gis av JMN – PLAN & ARKITEKTUR AS
918 71 232 / 485 03 567, jan@jmnplan.no / ole@jmnplan.no

Merknader / innspill til oppstart av planarbeidet, som kan ha betydning eller interesse for planarbeidet, sendes til:
post@jmnplan.no, eventuelt JMN – plan & arkitektur AS –
Storebotn 11 – 5309 KLEPPESTØ

Frist for merknader / innspill er satt til 20.01.2020.

jmn - plan & arkitektur a.s

Figur 1 – Kopi av kunngjøringsannonse i Lofotposten

Naboer/berørte parter

Askøy, 20.12.19

VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID FOR REGULERINGSPLAN, PLANID 201904 – VESTVÅGØY KOMMUNE

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-8 varsles det herved om oppstart av planarbeid ovennevnte område. Vedlagt kartskisse angir reguleringsplanens avgrensning.

Grunneier og forslagsstiller

Grunneier og forslagsstiller er Lofoten Sjøprodukter AS

Planen utarbeides av JMN – plan og arkitektur AS

Planområdet

Planområdet er avgrenset som vist på vedlagte kart og har en størrelse på ca. 112 daa.

Arealet vil gjennom reguleringsprosessen bli innskrenket til å kun omfatte de deler planområdet har behov for, og endelig plangrense vil dermed kunne avvike litt fra varselet. Det poengteres her at planens avgrensning *kun* kan innskrenkes uten ytterligere varsel om dette.

Gjeldende planstatus

I gjeldende kommuneplan er de deler av planområdet som ligger på land er i hovedsak avsatt til nåværende industriområde, mens de deler av planområdet som ligger i sjø er avsatt til vannareal for allmenn flerbruk. Enkelte av holmene som omfattes av planområdet er avsatt til LNF-formål.

Konsekvensutredning

Det er vurdert at planen vil utløse krav om konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredning § 8 jf. § 10, med referanse til vedlegg II, pkt. 11 k) *Deponier for masse på land og i sjø større enn 50 dekar eller 50 000 m³ masse*. I dette tilfellet har kommunen vurdert at utfylling i sjø *kan* få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn på bakgrunn av dette. Planen utløser ikke krav til planprogram jf. § 8 a).

Planens formål

Planens formål er å tilrettelegge for utvidelse av fiskeindustrianlegg, med tilhørende infrastruktur, i tillegg til småbåthavn og rorbuer.

Virkning av planen

Reguleringsplanen vil legge rammene for videre utbygging av området.

Utbyggingsavtale

I medhold av plan- og bygningslovens § 17-4 kunngjøres det med dette oppstart av forhandlinger om utbyggingsavtale. Parter i forhandlingene er Vestvågøy kommune og grunneierne.

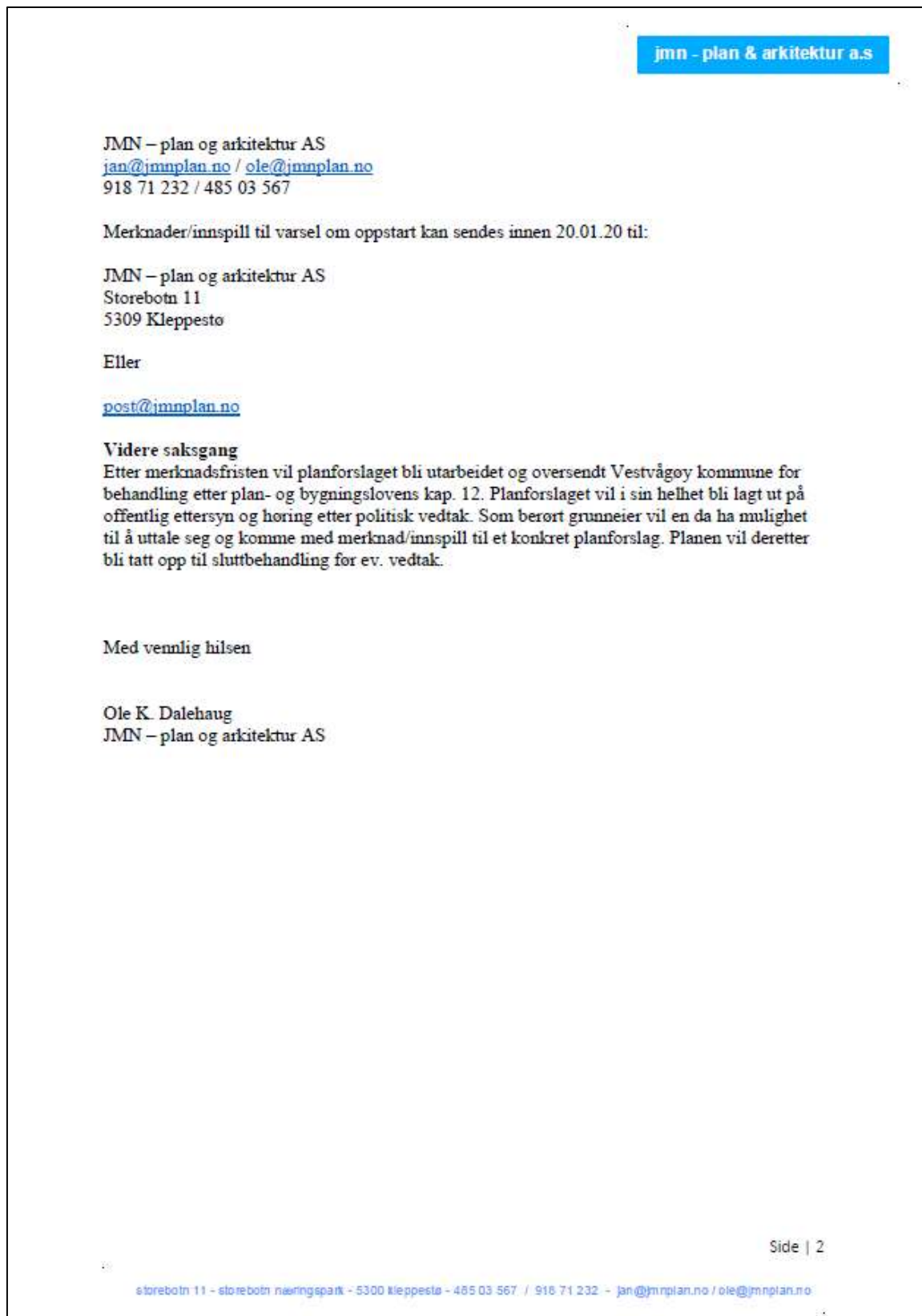
Informasjon/medvirkning

For ytterligere informasjon kan plankonsulent kontaktes.

Side | 1

storebotn 11 - storebotn næringspark - 5300 kleppstø - 485 03 567 / 918 71 232 - jan@jmnplan.no / ole@jmnplan.no

Figur 2 – Melding om oppstart, s. 1.



Figur 3 – Melding om oppstart, s. 2.

4.3 Offentlig ettersyn og høring

Planforslaget var lagt ut til offentlig ettersyn og høring i perioden 06.04.21 – 18.05.21. Det ble totalt mottatt fire uttalelser fra offentlige instanser, og seks merknader fra naboer og andre private. Alle merknadene er vedlagt planforslaget, samt gjengitt og kommentert i kap. 11.2. En utvidet medvirkningsprosess med nabo i sør er beskrevet under i kap. 4.4.

4.4 Medvirkningsprosess

Både naboer og andre berørte har gjennom varsel om oppstart hatt mulighet til å uttale seg til planarbeidet. Som nevnt i kap. 4.2 er det kun kommet innspill fra offentlige instanser, og det tas derfor ikke høyde for en utstrakt medvirkningsprosess blant naboer og gjenboere, foruten eiere av tilgrensende rorbuer (Statle).

Statle uttaler seg positiv til utvidelsene som påvirker deres rorbuer, og er fremvist illustrasjoner i plan og perspektiv. De er videre svært positiv til at man har tatt høyde for at en fullstendig utfylling mot skjær i sør kan medføre mye sjø inn mot rorbueene, og at man derfor har lagt brøløsning i dette området.

I forbindelse med offentlig ettersyn og høring har Statle derimot uttrykt misnøye med enkeltpunkter, som videre har vært forsøkt håndtert i dialog. Planforslaget er justert for forhold som er poengtert av Statle, og man har etter beste evne forsøkt å finne løsninger for de aktuelle tema. Disse har vært forelagt Statle for vurdering flere ganger – uten at man har fått endelig tilbakemelding. Endringene som her gjøres omfatter følgende:

- Areal for akvakultur i sørlig del av plan er innskrenket, slik at dette skaper minst mulig konflikt med tilflott til Statle.
- Område innenfor BI3 legges som eget arealformål, innskrenkes i størrelse, og aktuell bygningsmasse innenfor feltet reduseres til maksimalt 150 m², med maksimal byggehøyde på 3,8 m. Videre legges det inn arkitektoniske krav for dette delfeltet også.
- Slingringsmonn for byggehøyde fjernes.
- Tidligere planlagt adkomstveg (f_SV3) er tatt ut av planforslaget, og all trafikk betjenes av eksisterende avkjørsel.

Samlet sett vurderer vi at planforslaget dermed er godt tilpasset de merknader som nabo har.

5 Gjeldende planstatus

5.1 Statlige- og regionale planer og retningslinjer

5.1.1 Statlige planretningslinjer og veiledere

Følgende planretningslinjer og veiledere er vurdert i planforslaget:

- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen

5.1.2 Regionale planer og strategier

- Regional planstrategi for Nordland 2016-2020
- Arealpolitikk i Nordland, kap. 7 og 8 i Fylkesplan 2013-2025
- Regional transportplan Nordland – «Fra kyst til marked» - Handlingsprogram 2018-2021
- Politikk for marin verdiskaping i Nordland
- Havbrukspolitikk for Nordland
- Strategi for reiseliv- og opplevelsesnæringer i Nordland 2017-2021

5.2 Kommunale planer

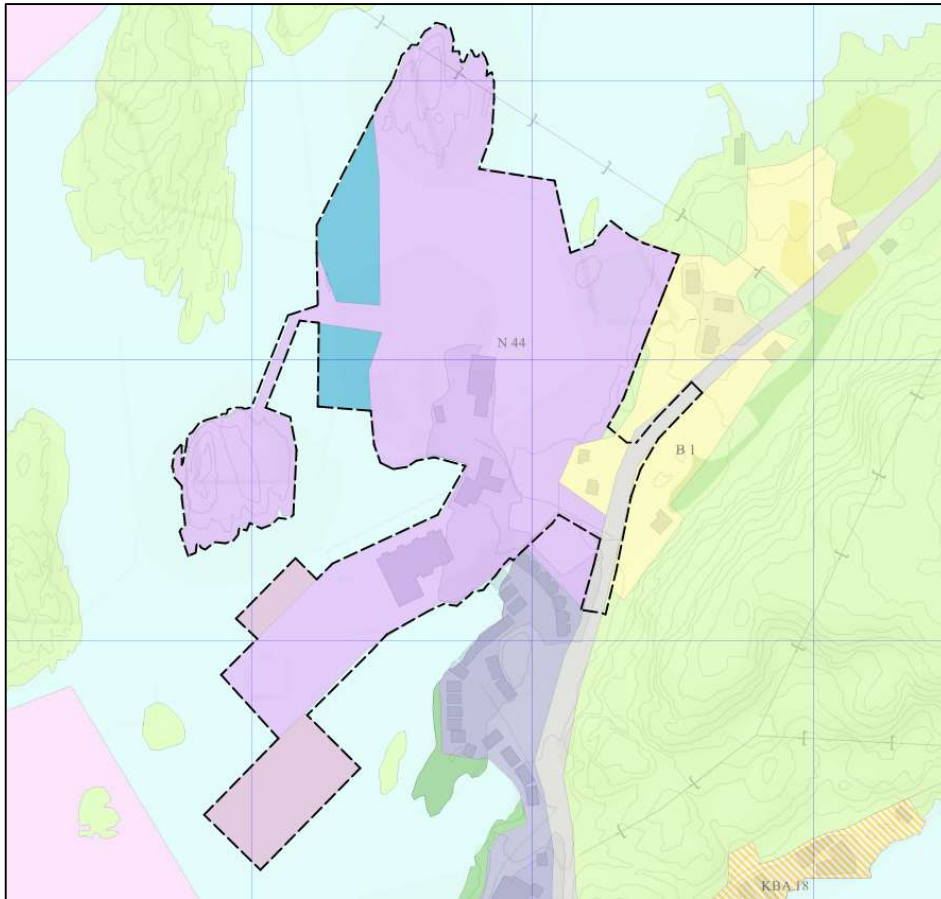
5.2.1 Kommuneplanens arealdel 2019-2031

Planområdets avgrensning i forhold til gjeldende kommuneplan er illustrert i Figur 4. Som utklippet viser er arealet innenfor de stiplede linjene hovedsakelig avsatt til eksisterende næringsbebyggelse. I tillegg omfatter planområdet mindre deler avsatt til fremtidig småbåthavn og akvakultur. En liten del helt øst i området er også avsatt til boligbebyggelse.

I bestemmelsene til KPA 2019-2031 er det stilt forskjellige krav til enkeltformål, og aktuelt for foreliggende planforslag er det særlig gitt generelle krav til arealbruk av næringsarealer. Her fastsettes bl.a. krav rundt varelevering og avfallshåndtering. Videre er det også fastsatt at det skal legges opp til en effektiv arealutnyttelse.

For det aktuelle området (N 44) er det anført at området skal brukes til fiskeindustri/oppdrett, og at utvidelse av eksisterende virksomhet og etablering av turistvirksomhet krever reguleringsplan.

Det er i tillegg fastsatt egne bestemmelser for småbåthavn og akvakultur, som skal hensyntas i planarbeidet.



Figur 4 – Utklipp fra KPA 2019-2031

5.2.2 Kommuneplanens samfunnsdel 2017-2029

Kommuneplanens samfunnsdel for Vestvågøy kommune angir fem satsingsområder som skal ha ekstra oppmerksomhet i planperioden. I forbindelse med foreliggende planforslag er det særlig satsingsområder rundt næring- og verdiskaping, *Alt kan være mulig!* som er aktuell å vise til. I henhold til planen skal det tilrettelegges for næringsutvikling og innovasjon. Videre skal Vestvågøy være en destinasjon for mat, reiseliv og naturbaserte opplevelser og aktiviteter. Samtidig skal også fiskerinæringen være synlig som en moderne næring og kulturbærer.

5.2.3 Kommunedelplan næring 2020-2030

Kommunedelplan næring skal følge opp satsingsområdet for næring og verdiskaping, og angir mål og strategier konkret inn mot forskjellige deler av næringslivet i kommunen.

5.2.4 Temaplaner

- Vestvågøy kommune – Hovedplan veg
- Norm for vei-, vann- og avløpsanlegg

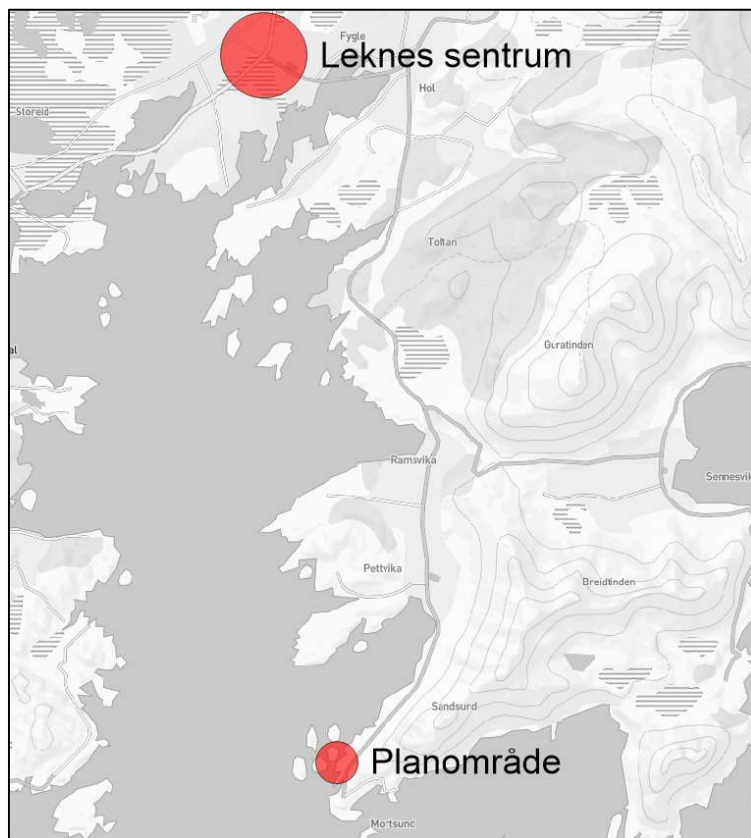
5.3 Reguleringsplaner

Det er ingen reguleringsplaner i tilknytning til planområdet.

6 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

6.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i Mortsund, omtrent 9 km sør for Leknes sentrum – ved inngangen til Buksnesfjorden. Planområdet omfatter her deler av areal vest for Fv. 7732, samt en holme like vest for eksisterende fiskeindustrianlegg.



Figur 5 – Planområdets plassering i forhold til Leknes sentrum

6.2 Eksisterende arealbruk

Store deler av arealet er allerede kategorisert som bebygget areal, og inneholder fiskeindustrianlegg med tilhørende fiskehjeller, kaianlegg og infrastruktur. Videre er deler av området ubebygget, og består i all hovedsak av grunnlendt terreng og fjell i dagen. Utklippet under viser hvordan arealene er registrert sett opp mot grunnforhold.



Figur 6 – Utklipp fra Miljødirektoratets naturbase - grunnforhold

6.3 Stedets karakter

6.3.1 Struktur og estetikk

Planområdet og tilgrensende områder har ingen spesifikk struktur. Fylkesvegen er plassert naturlig i forhold til fjellformasjonene i øst, mens bebyggelsen i all hovedsak er plassert på vestsiden av fylkesvegen. Estetisk fremstår nærområdet som en blanding av bygg og anlegg med tilpasning til terreng og landskap, og utfylte areal for lettere tilkomst med båt. Flere holmer er også gjort landfast.

6.3.2 Eksisterende bebyggelse

Bebyggelsen innenfor planområdet er kun relatert til fiskeindustrien, men er gitt en særegen arkitektur for en bedre estetisk tilpasning til lokal byggeskikk. Så å si hele industrianlegget er utbygget med et naustpreg, noe som skaper gode relasjoner til tidligere tiders fiske- og redskapshus.



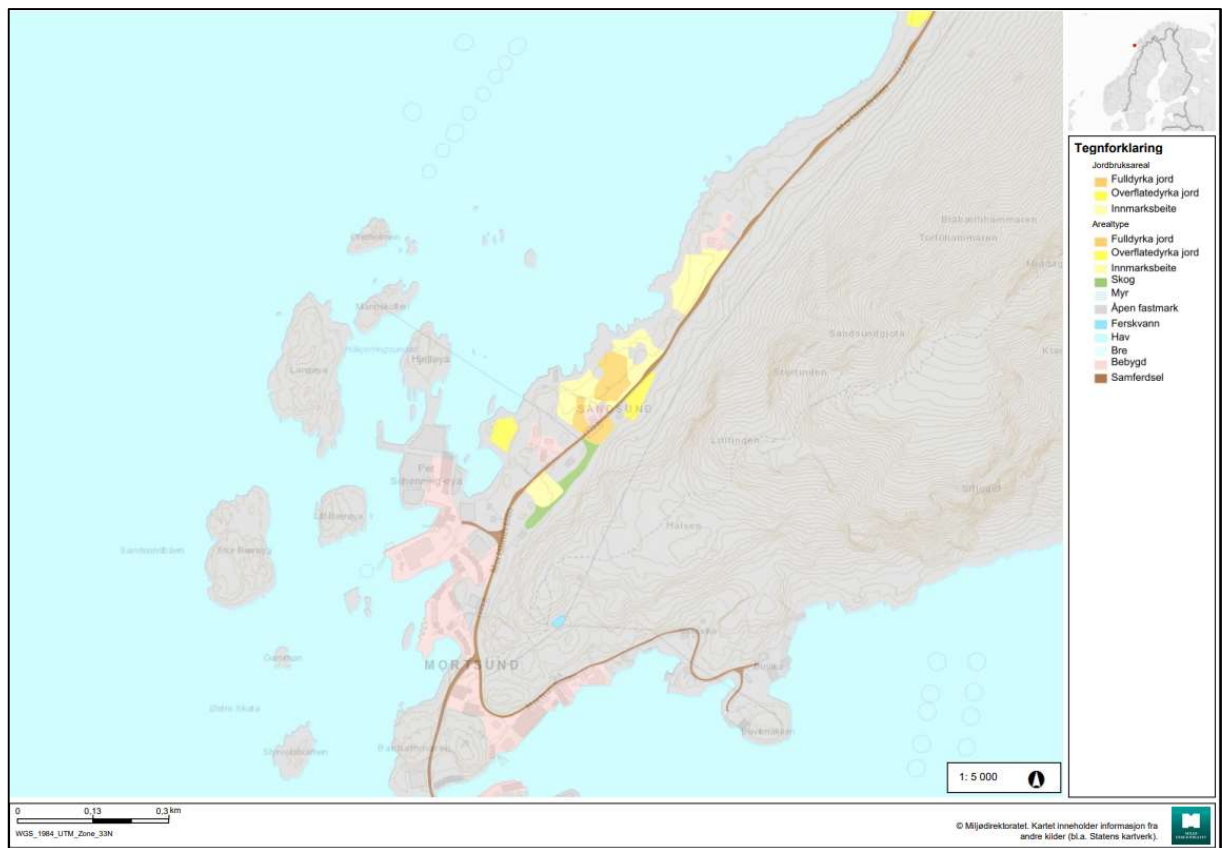
Figur 7 – Eksisterende bebyggelse like utenfor for planområdet

Rundt planområdet finnes en del forskjellige bygningstyper, herunder rorbuer for utleie, bolighus og næringsbygg av forskjellig karakter. Hovedtrekkene blant eksisterende bebyggelses arkitektur er rødmalte småhus med saltak.

6.4 Landskap

6.4.1 Topografi og landskap

Landskapet rundt planområdet må anses å være typisk for denne delen av Lofoten, med høye og bratte fjell uten trevekster, tett inntil sjø. Mortsund ligger på tuppen av et markert høydedrag, bunnet ut i et nes. Arealet innenfor planområdet ligger på en flate mellom fjellpartiet i øst og sjøen i vest, og er i tillegg utfyllt mot skjær og holmer utenfor strandkanten. De flate partiene i nærområdet er delvis bebygget og delvis registrert som landbruksjord. Utklippet under illustrerer eksisterende arealbruk for landskapet rundt planområdet.



Figur 8 – Utklipp fra Miljødirektoratets naturbase – arealbruk og landbruksareal

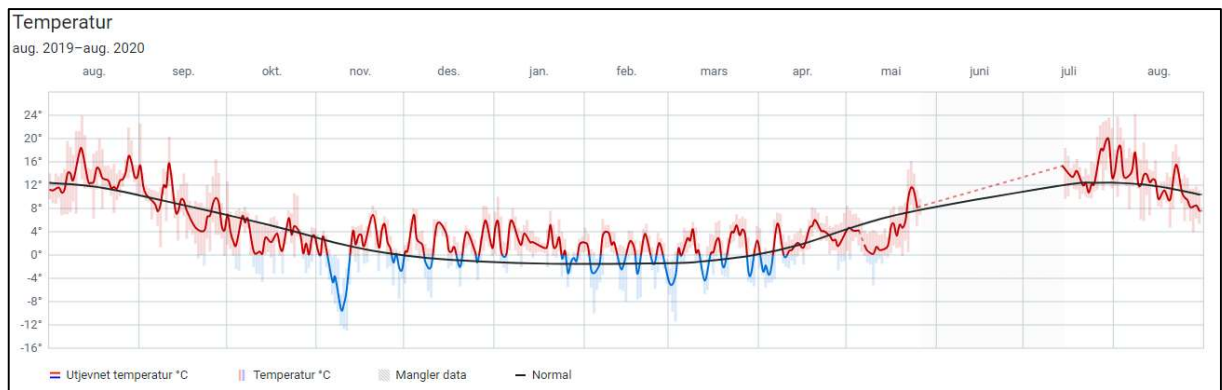
6.4.2 Solforhold

Sommerstid er solforholdene gode, og fjellryggen øst for anlegget vil ikke skygge for morgensolen da den er kommet langt nok opp på himmelen. Midtsommers vil altså solen skinne på anlegget hele døgnet. Ved jevndøgn er tidsintervallet noe lavere, og anlegget er solbelagt fra rundt 8 om morgenen til rundt 20.30 om kvelden. Midtvinters er det mørketid i området.

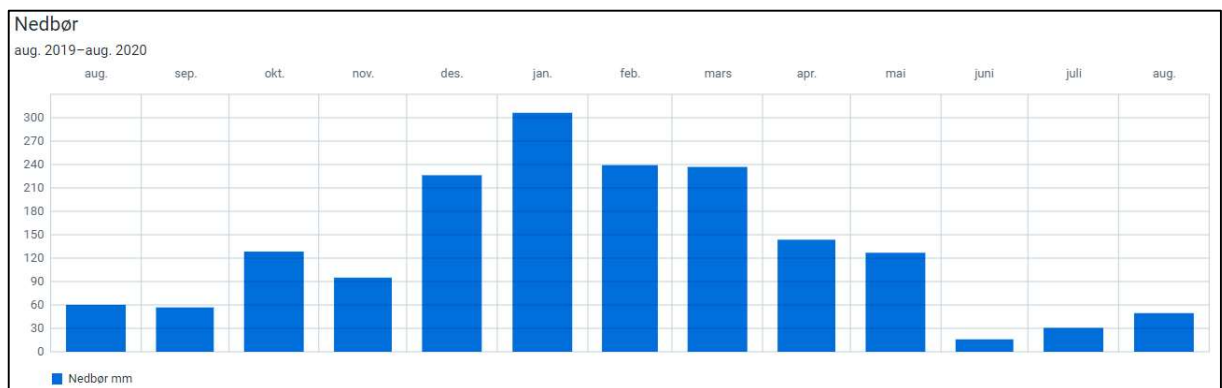
Vedlagte soldiagram illustrerer solforholdene i området.

6.4.3 Lokalklima

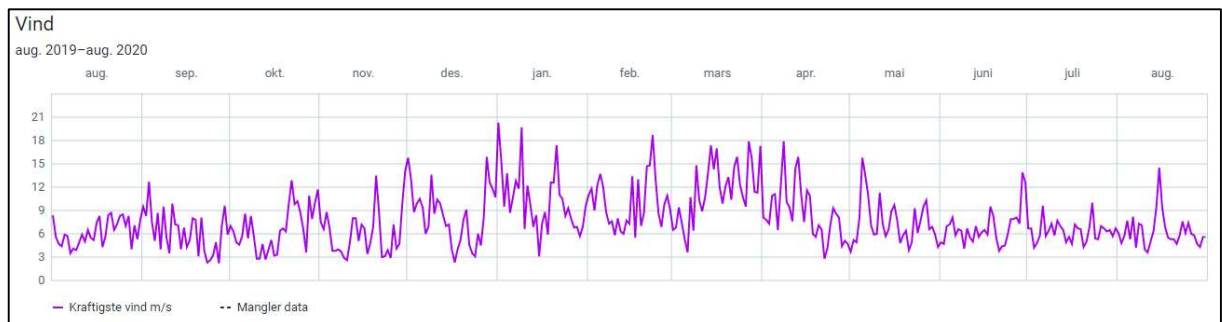
Det lokale klimaet er preget av nærhet til sjø, og det er relativt liten tid med minusgrader sett i lys av hvilken breddegrad området ligger i. Utklippene under illustrerer hvordan lokalklima endres i løpet av året, og dataene er hentet fra tidsintervallet mellom august 2019 og august 2020.



Figur 9 – Temperaturforhold, kilde: www.vr.no



Figur 10 – Nedbør, kilde: www.vr.no



Figur 11 – Vindforhold, kilde: www.vr.no

6.4.4 Estetisk og kulturell verdi

I denne delen av Lofoten er maritim næring svært utbredt, og har skapt en estetisk verdi i seg selv. Naturområdene i nærheten er typiske for denne delen av Lofoten og har en høy verdi for både lokalbefolkning og turister. Dette medfører at fiskeindustrien og turistnæringen kan være etablert ved siden av hverandre, hvor en også kan dra nytte av hverandre i næringssammenheng.

6.5 Kulturminner

I forbindelse med oppstartsvarsel har Norges arktiske universitet (UiT) utført marinarkeologisk befaring og undersøkelse, for å avdekke mulige kulturminner. Det er ikke

registrert automatisk fredede kulturminner i forbindelse med dette. Undersøkelsen viser imidlertid at området inneholder flere eldre fortøyningsbolter på enkelte av holmene innenfor planområdet, samt andre havneanlegg fra tidligere fiskeværsaktivitet.

6.6 Naturverdier

Området har lite naturverdier, foruten enkelte partier hvor det i dag er plantevekster. Området bærer preg av eksisterende næringsaktivitet.

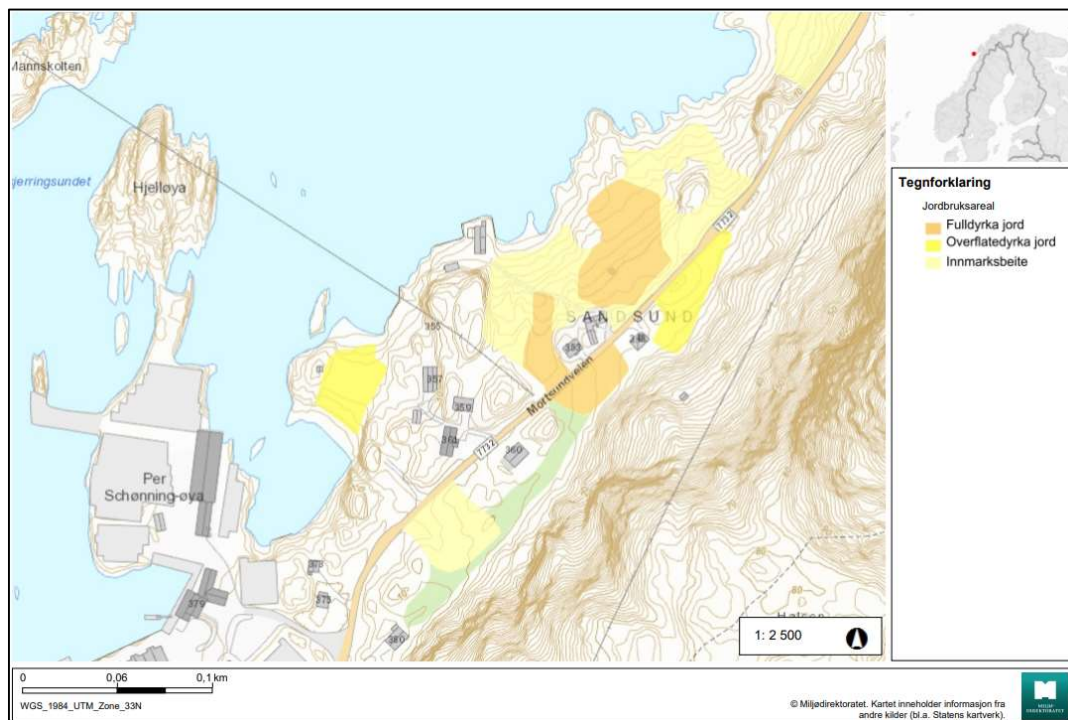
6.7 Rekreasjonsverdi og -bruk

Planområdet er i dag stort sett i bruk til fiskeindustriplanlegg, og rekreasjonsverdien av dette området er forholdsvis liten. Verdien kan være noe større for enkelte av holmene som inkluderes i planområdet, men på grunn av forholdsvis lavt antall boliger i nærområdet, samt at vegen til Mortsund er blindveg, er det lite trolig at folk oppsøker disse områdene i stor skala.

Strandsonen rundt rorbuer sør for anlegget har i dag klart høyere verdi for allmennheten, og blir nok flittig brukt av rorbuenes turister. Nærmere vurdering av strandsonerinteressene fremkommer av vedlagte konsekvensutredning.

6.8 Landbruk

I henhold til NIBIOs gårdskart ligger det et lite areal på ca 1,7 daa registrert med overflatedyrket jord, innenfor planområdet. Dette arealet er plassert helt nordøst i planområdet. Videre nordover er det også registrert små arealer med jordbruksareal, herunder fulldyrket jord, overflatedyrket jord, samt innmarksbeite.



Figur 12 – Oversikt over registrert landbruk. Kilde: Miljødirektoratets naturbase

6.9 Trafikkforhold

6.9.1 Kjøreadkomst

Planområdet er tilgjengelig via Fv. 7732, som går fra Ramsvikveien til Mortsund.

6.9.2 Vegsystem

Fylkesvegen har varierende standard, men er ikke bred nok til gul midtstripe. Ut ifra flybilder varierer vegen i all hovedsak mellom 4 og 6 meter, men innehar en rekke passeringmuligheter for større kjøretøy. Vegen er videre registrert med bruksklasse 10 (BK10 – 50 tonn), og vil ha bæreevne for transport til og fra anlegget.

ÅDT for fylkesvegen er i henhold til Statens vegvesen beregnet til å være ca. 320.

6.9.3 Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Dagens vegsituasjon har ingen tilbud for myke trafikanter. Det er derimot lav risiko for myke trafikanter på grunn av den lave trafikkmengden, og antall myke trafikanter er sannsynligvis forholdsvis lavt.

6.9.4 Kollektivtilbud

Busstilbudet til og fra Mortsund er relativt dårlig, og har få turer i løpet av en uke. Vinterstid kjører skolerute innom Mortsund.

6.10 Barn og unges interesser

Slik planområdet i dag brukes er det små eller ingen interesser for barn og unge.

6.11 Universell utforming og tilgjengelighet

De nyere delene av næringsbebyggelsen er universelt utformet, og det er etablert heis i anlegget.

6.12 Teknisk infrastruktur

6.12.1 Vann, avløp og overvann

Planområdet har pt. vannforsyning fra Mortsund Vannverk. Deler av produksjonen bruker også rensed sjøvann via pumpe. Avløpsledning går via slamavskiller til utslipp ca. 800 m sørvest for anlegget, mens utslipp av prosessvann ligger mer mot sør, mellom 8 og 900 m fra anlegget.

6.12.2 Energiforsyning

Området forsynes i dag med elektrisitet.

6.13 Grunnforhold

Opprinnelig besto området av flere mindre skjær, som med tiden har blitt fylt ut imot, og som i dag er en del av fastlandet. Grunnforholdene består derfor både av utfylte masser av stein, samt fast fjell.

6.14 Støyforhold

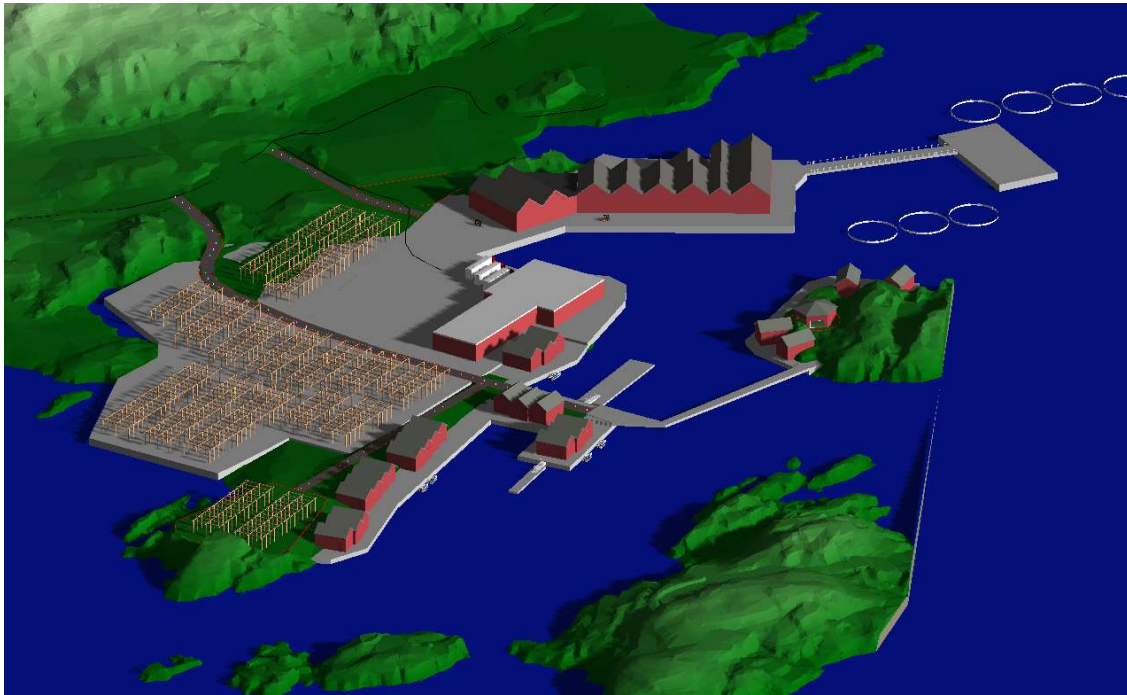
Planområdet ligger ikke innenfor areal registrert med gul eller rød støysone. Det er heller ingen aktivitet i nærområdet som tilsier at området skal være særlig utsatt for støyforurensning.

6.15 Luftforurensning

Det er ingen indikatorer på at planområdet eller nærliggende områder er utsatt for luftforurensning.

6.16 Næring

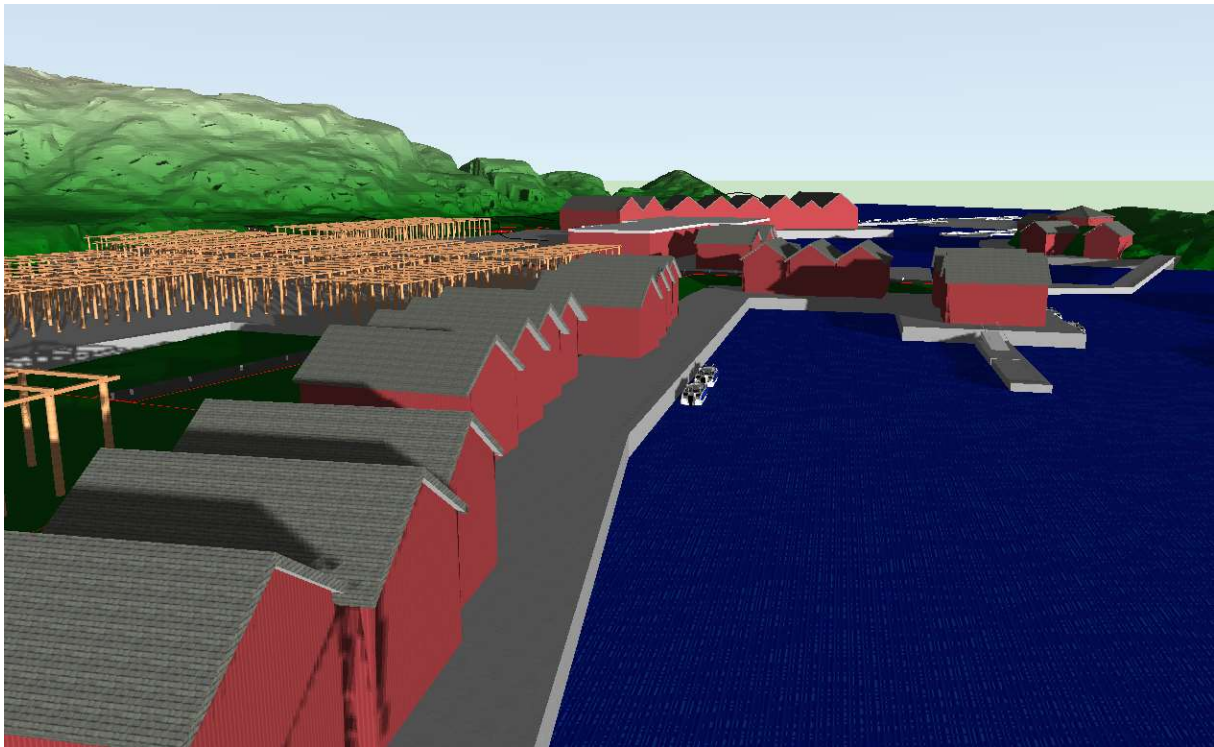
Deler av planområdet er i dag i bruk som industrianlegg i forbindelse med fiskerinæringen. I omkringliggende områder er det flere utleieenheter for turister.



Figur 14 - Illustrasjon



Figur 15 - Illustrasjon

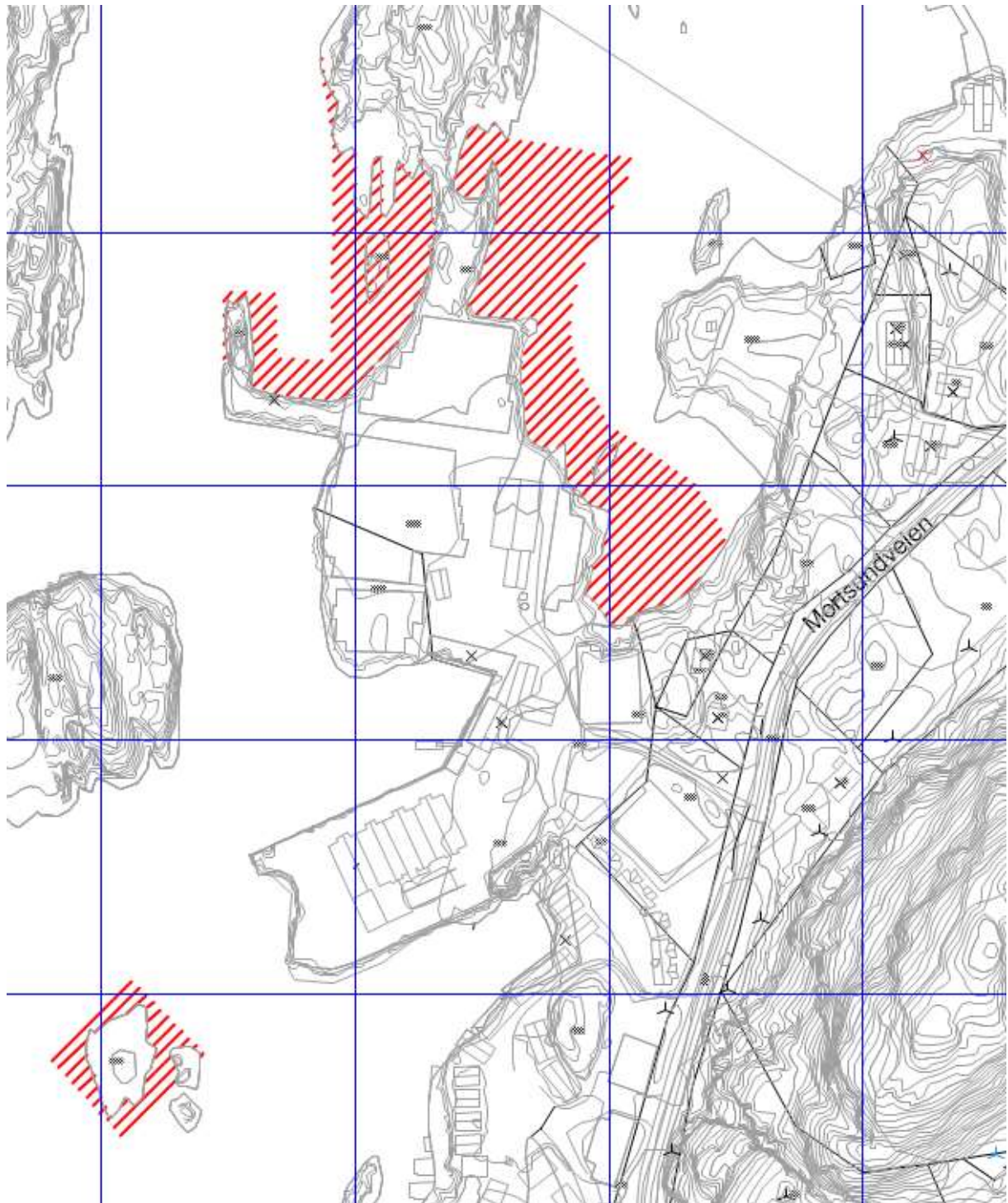


Figur 16 - Illustrasjon

7.1 Innledning

Planforslaget tar for seg eksisterende fiskeindustrianlegg i området, med tilhørende eiendommer, og åpner for et større anlegg med kombinert fiskeindustri og turisme. Det legges i planforslaget opp til både utvidelse av industrianlegget, særlig med opplegg for fiskehjeller, men også økt bygningsmasse, bedre parkering og oppdatert infrastruktur. Videre åpnes det for tiltak som rorbuer og brygger i tilknytning til anlegget, samt visningsanlegg/utkikkspost på Lille Bærøya, like vest for anlegget.

I sjøen skal det i tillegg tilrettelegges for utvidelse av akvakultur, samt utfylling for overnevnte fiskehjeller. Slik planforslaget er utarbeidet vil utfylling i sjø utføres omtrent som illustrert i Figur 17.



Figur 17 – Utfylling i sjø – markert med rød skravur

7.2 Arealregnskap

Arealformål	Utnyttelse (%BRA/BYA)	Størrelse (daa)
Bebyggelse og anlegg		
Andre typer bebyggelse og anlegg (BAB)	-	0,47
Komb. bebyggelse-/anleggsformål (BKB1)	40 % BRA	3,35
Komb. bebyggelse-/anleggsformål (BKB2)	40 % BRA	9,85
Komb. Bebyggelse-/anleggsformål (BKB3)	40 % BRA	1,18
Boligbebyggelse – frittliggende (BFS)	30 % BYA	1,46
Industri (BI1)	30 % BRA	24,52
Industri (BI2)	30 % BRA	7,22
Industri (BI3)	8 % BRA	2,0
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		
Veg (o_SV)	-	1,42
Veg (f_SV1)	-	0,73
Veg (f_SV2)	-	0,24
Parkering (SPA1)	-	0,66
Parkering (SPA2)	-	0,25
Parkering (SPA3)	-	0,34
Annen veggrunn – grøntareal (SVG)	-	1,21
Landbruks-, natur-, friluftformål, samt reindrift		
Friluftformål (LF)	-	12,92
Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone		
Småbåthavn (VS1)	-	2,24
Småbåthavn (VS2)	-	3,33
Akvakultur (VA1)	-	3,64
Akvakultur (VA2)	-	1,27
Ferdsel i sjø (VFE1)	-	6,60
Ferdsel i sjø (VFE2)	-	15,20
Ferdsel i sjø (VFE3)	-	3,09
Bruk og vern av sjø og vassdrag (V)	-	16,70
Totalt		119,9

7.3 Bebyggelse og anlegg

7.3.1 Kombinerte bebyggelse-/ anleggsformål

Innenfor arealformålene BKB1-3 legger planen opp til etablering av rorbuer og kaier, samt noe utfylling i sjø. Rorbuene er i all hovedsak tenkt oppført for utleie og eget bruk til arbeidere ved anlegget, og er lagt inn under arealformål kombinert bebyggelse og anlegg av hensyn til at verken fritidsbebyggelse eller næringsbebyggelse vil være godt nok definert for bruken. Bestemmelsene til arealformålet setter begrensninger i form av byggehøyder og utnyttelse, samt noe arkitektoniske krav. Begrunnelsen for utformingen er valgt av både estetiske hensyn, men også av hensyn til funksjonalitet. Det settes videre krav til at alle rorbuer innenfor samme løpenummer av formål, skal fremstå som like.

Det er ikke angitt en egen byggegrense mot sjø for bebyggelsen innenfor arealformålet i kartet, av hensyn til at det skal kunne utfylles masser i sjøen i tråd med arealformålens utstrekning. I bestemmelsene har en derfor poengtert at det innenfor dette arealformålet er 0 meters byggegrense mot sjø.

Kaianleggene innenfor formålet skal etableres i lik høyde som ved fiskeindustrianlegget, av hensyn til stormflo. Det skal også være mulig å passere rorbuene, uten at arealer skal være båndlagt av privat uteoppholdsareal.

Innenfor BKB1 skal det i tillegg kunne etableres et visningssenter hvor besøkende kan få tilpasset informasjon om prosesser og arbeidsmåter, samt annen relevant informasjon om hva som skjer innenfor dette anlegget.

Det fastsettes ingen planeringsnivåer innenfor arealformålet, bortsett fra kaianlegget som skal etableres på kote + 4,0. Deler av etableringen vil kreve noe terrenginngrep, mens deler vil kreve noe utfylling i sjø. Det må derfor antas at hele arealet kan åpnes for inngrep sett opp mot dagens situasjon. Målet er likevel at det skal skapes en naturlig overgang mot omkringliggende terreng.

Som et utgangspunkt er det satt en utnyttelse innenfor området til 40 % BRA, som gir rom for 1340 m² bruksareal innenfor BKB1, 3955 m² bruksareal innenfor BKB2, og 470 m² innenfor BKB3. Ved en utbygging av rorbuene med 75 m² BRA i hver etasje, altså 150 m² pr. rorbu, gir dette rom for hhv. 9, 26 og 3 rorbuer innenfor BKB1, BKB2 og BKB3. Som nevnt over skal det også kunne tilrettelegges for et visningssenter innenfor BKB1, som vil beslaglegge deler av den tillatte utnyttelse. Tilhørende kaianlegg skal ikke medregnes i utnyttelsesgraden.

For at rorbuene også skal kunne appellere til mennesker med flere behov stilles det krav om at gangareal og halvparten av bygningenes 1. etg skal tilfredsstille kravene til tilgjengelighet. Dette medfører at det som utgangspunkt ikke skal etableres gangveger med brattere stigning enn 1:15. Det gir også føringer for utforming av selve bygningsmassen hvor alle hovedfunksjoner må plasseres på inngangsplanet, herunder soverom, kjøkken, bad og stue. Bakgrunnen for at kravet settes for halvparten av bygningsmassen er at en slik utforming krever større plass enn hva som er nødvendig for en regulær rorbu, samtidig som at enkelte av rorbuene potensielt kan plasseres slik at kravet blir vanskelig uten større terrenginngrep.

7.3.2 Boligbebyggelse

Bolighusene på gbnr. 64/90 og 64/91 er regulert til småhusbebyggelse. Utnyttelse er satt slik at det er uproblematisk ved en eventuell utbygging av bolighusene. Det er foreslått en byggegrense mot fylkesveg på 15 meter innenfor arealet, i likhet med den generelle byggegrensen mot kommunale veger. Bakgrunnen for dette er at fylkesvegen har relativt lav trafikk, og en eventuell utbygging 15 meter fra veg i liten grad medfører fare for trafikanter. Det er heller ikke sannsynlig at fylkesvegen skal utvides i stor grad.

7.3.3 Andre typer bebyggelse og anlegg

Innenfor areal avsatt med formålet BAB i plankartet, ligger et flynavigasjonsanlegg (Sandsund NDB). Planforslaget tilrettelegger for eventuelle nødvendige tiltak i forbindelse med anlegget.

7.3.4 Industri

Eksisterende og fremtidig bebyggelse innen fiskeindustrien skal legges under felles arealformål, omtalt som BI i plankartet. Arealformålet skal her åpne for den aktivitet som naturlig hører til den etablerte industrien, og planforslaget fremstår derfor som relativt fleksibelt.

I dag eksisterer det allerede en del bebyggelse, og planforslaget tar her sikte på å åpne for større utvidelser, slik at dette enkelt kan gjennomføres dersom behovet melder seg. Videre vil arealformålets utstrekning medføre en del utfylling i sjø.

Innenfor arealformålet er det også lagt inn to bestemmelsesområder. Bestemmelsesområde markert med #1 skal sikre opparbeidelse av parkering for rorbuer, i tillegg til plass for renovasjonsbeholdere for rorbuer, trafo og lignende. Årsaken til at en velger å løse dette gjennom et bestemmelsesområde er at en ikke ønsker å låse avgrensning for de enkelte forhold. Det kan også være at behovet endres gjennom tiden, og at det i fremtiden vil være mer behov for parkeringsplasser, enn hva som er tilfelle i starten. Bestemmelsesområde markert med #2 gir en ramme for plassering av bro til ny kai, og nøyaktig plassering av denne vil avhenge av en nærmere prosjektering av tiltaket. Derfor ønsker en heller ikke å låse plasseringen av denne. Bakgrunnen for at det tilrettelegges for en broløsning innenfor arealformålet er todelt. En bro vil minke behovet for utfylling og således også være til fordel for naboer sett opp mot en løsning hvor arealet fylles ut. Samtidig vil ikke en bro påvirke strømnings- og bølgefôrhold i en negativ retning mot naboer. Dette er også beskrevet i konsekvensutredningen. Målet med broen er her å kunne nå arealet lengst sørvest i planområdet.

Ny bebyggelse innenfor arealformålet gis kun enkle arkitektoniske krav, i tillegg til en utnyttelsesgrad. Høyden på kaianlegg videreføres fra eksisterende kaianlegg. Utnyttelsesgraden er her satt til 30 % BRA, bortsett fra BI3 hvor utnyttelsen er begrenset til ett bygg på inntil 150 m². I beregningen av utnyttelsen har en tatt høyde for de konkrete planer som foreligger, eksisterende bebyggelse, potensielle andre utvidelser og samtidig et lite påslag for sikkerhets skyld. Dagens bygningsmasse av bygde og ferdig planlagte tiltak gir et omtrentlig bruksareal på 7500 m². I tillegg er det naturlig at lagerbygning i området i fremtiden utvidet, samt eventuelt mottak helt i sør. Ved å legge en utnyttelsesgrad på 30 % BRA kan det til sammen oppføres tiltak med inntil 9500 m²

bruksareal, inkludert eksisterende bebyggelse. Det poengteres at fiskehjeller, kaianlegg og lignende ikke skal medregnes i denne utnyttelsen.

Det er vanskelig å vite hvordan fremtidens behov tilsier at utbygging skal skje, og det er nå kun konkrete planer om en utvidelse av eksisterende fiskeindustribygning. Arealet helt i sørvest vil potensielt kunne bebygges med et mottak i tilknytning til merdene, mens arealer mot nord vil være en kombinasjon av fiskehjeller og andre byggverk.

7.4 Samferdsel og teknisk infrastruktur

7.4.1 Veg

Fylkesvegen er inntatt i planforslaget i den utstrekning som er nødvendig for friskt. Videre er det tilrettelagt for mindre utvidelser av fylkesvegen for å tilpasse en økt trafikkbelastning i avkjørsel mot eksisterende anlegg, samt etablering av ny avkjørsel for rorbuer og turister. Veganleggene ellers er regulert som fellesveger, og skal gi tilkomst til de forskjellige delene av anlegget. Avkjørslar markert med pilsymboler må kun anses som veiledende, og kan endres etter nærmere prosjektering.

7.4.2 Parkering

Det skal etableres 3 felles parkeringsplasser tilknyttet fiskeanlegget, omtalt som f_SPA1-3 i plankartet. Parkeringsplassene for planområdet er dimensjonert etter følgende oppstilling:

Formål	Minimumskrav til ant. P-plasser
Kontor	1 pr. 50 m ² BRA
Produksjon	1 pr. 200 m ² BRA
Lager	1 pr. 500 m ² BRA

I utgangspunktet er det utfordrende å beregne behovet for parkeringsplasser til arbeidslokaler ettersom forskjellig bruk fordrer ulikt antall ansatte. Det må samtidig tas med i denne vurderingen at enkelte av arbeidstakerne på anlegget vil være innlosjert i rorbuer, som løser sin parkering på annet vis.

I henhold til kommuneplanens bestemmelser skal parkeringskravet være noe mer skjerpet enn denne oppstillingen. Derimot må det her gjøres en vurdering basert på de faktiske forhold, særlig opp mot behov for plass til produksjon og lager. Bestemmelsene sikrer også HC-parkering for hver 10. p-plass – i henhold til kommuneplanens bestemmelser. Bakgrunnen for at en i dette tilfellet vurderer det som hensiktsmessig å lempe noe på kravene er at det er uheldig å båndlegge et større areal til parkering enn nødvendig. Samtidig må det fastslås at dersom parkeringsbehovet skulle bli større av en eller annen grunn, er det sannsynligvis uproblematisk å tilrettelegge for flere parkeringsplasser.

Sykkelparkering bør ligge noe nærmere bygninger enn hva parkeringsplassene gjør, og det avsettes derfor ikke eget formål for dette. Kravet senkes også noe i forhold til kommuneplanens bestemmelser, av hensyn til at det er langt til Leknes.

7.4.3 Gangveg

Broen mellom BKB1 og BKB2 er regulert som gangveg, av hensyn til at det er fotgjengere som skal ha første prioritet over denne. Ettersom plassering er avhengig av en nærmere prosjektering reguleres derfor gangvegen via et bestemmelsesområde, slik at det kan gjøres tilpasninger. Som et utgangspunkt skal det ikke kjøres motoriserte kjøretøy, men dette kan dog være aktuelt ved eventuell varelevering, bygging av rorbuer og lignende. Gangvegen reguleres derfor som en kjørbar gangveg. Både bredder og linjeføring tilsier at farten holdes lav.

Gangveg markert som f_SGG1 etableres som en forbindelse mellom veganlegg og areal for parkering, og rorbuanleggene innenfor BKB1-3.

7.4.4 Annen veggrunn

Reguleringsplanen omfatter areal for annen veggrunn-grøntareal i tilknytning til veganlegget. Grøntarealet skal markere overgang mellom veganlegg og tilhørende arealformål, og skal brukes til eventuelle fyllinger, skjæringer og murer.

Det er ikke spesifisert eierform for disse anleggene da det naturlig følger av bruksområde.

7.5 Landbruks-, natur- og friluftsmål

Arealer avsatt til friluftsmål er angitt med betegnelsen LF i plankartet, og skal fremstå som grøntarealer. Det tillates ingen tiltak innenfor disse arealformålene, sett bort i fra tiltak som fremmer bruken som friluftsmål.

7.6 Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone

7.6.1 Småbåthavn

I plankartet er det angitt to områder for småbåthavn. Innenfor arealformålet skal det tillates etablering av flytebrygger i den utstrekning arealformålet viser. Det tillates forankring utenfor arealformålet.

7.6.2 Akvakultur

Arealformål for akvakultur, omtalt som VA1 og VA2 i plankartet, gir rammene for etablering av fiskemerder. Det fastsettes ingen særlige bestemmelser utover dette, og avgrensning av arealformål setter begrensning for utstrekning av anleggene.

7.6.3 Ferdsel i sjø

Den delen av sjøarealet som reguleres til ferdsel skal sikre tilkomst til landarealer både innenfor og utenfor planområdet. Bestemmelsene sikrer at det ikke skal plasseres tiltak innenfor området, og samtidig skal det ved fortøyning av fartøy på en slik måte at det ikke hindrer annen ferdsel.

7.6.4 Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone

Arealformålet tillater ingen tiltak utover angitt bestemmelsesområde #3, som skal tilrettelegge for tilkomst til Litl Bærøya. Bestemmelsesområdet skal brukes til en kombinert bro og mololøsning.

7.7 Tilknytning teknisk infrastruktur

Anlegget har i dag direkte tilkomst til Fv. 7732, via eksisterende avkjørsel. I planforslaget som var lagt på høring var det i tillegg lag til rette for etablering av en ny avkjørsel omtrent 50 meter lenger nord. Som et utgangspunkt ønsket man å skille trafikken til anlegget og orbuene, men har på bakgrunn av merknader kommet til at dette kan løses internt, og at det er tilstrekkelig med én avkjørsel.

Det vurderes forskjellige alternativer for vannforsyning til anlegget, hvorav ett av alternativene er tilknytning til kommunal vannledning. Dette arbeidet fortsetter uten påvirkning fra foreliggende planforslag.

7.8 Universell utforming og tilgjengelighet

Ny bebyggelse som skal plasseres innenfor arealformålet fiskebruk, får krav om universell utforming, med bakgrunn i krav etter teknisk forskrift for arbeidsplasser. Eksisterende bebyggelse er i senere tid tilpasset dette, med bl.a. etablering av heis. Høydeforskjeller på bakkenivå internt innenfor arealformålet er omtrent fraværende, og vil således ikke være til hinder etter prinsipper om universell utforming.

Innenfor BKB1 legger planen opp til mulighet for etablering av visningsanlegg for turisme, som også medfører at både tilkomst og utforming av bygg må være universell. Av hensyn til at store deler av området ikke er prosjektert vil planforslaget her også åpne for at mindre justeringer kan foretas, for å tilfredsstille kravet til universell utforming.

Det stilles ingen krav i planforslaget til at rorbuer med tilhørende kaianlegg skal etableres etter prinsipp om universell utforming. Som et utgangspunkt vil dette være opp til tiltakshaver selv å velge, dersom man ønsker enkelte eller alle rorbuer tilpasset slik. Bakgrunnen for dette er at det vil kunne skape store restriksjoner i forhold til hvordan en nå ser for seg å utnytte området. I og med at rorbuer stort sett vil være i bruk av fiskere og andre arbeidere ved anlegget, er det liten sannsynlighet at disse vil ha behov for universell utforming. Bestemmelsene sikrer videre at halvparten av orbuene etableres med tilgjengelig tilkomst og tilgjengelig 1. etg. Dette er nærmere beskrevet i kap. 7.3.1.

7.9 Terreng, landskap og estetikk

Det gjøres mindre landskapsmessige endringer ved utfylling i sjø slik planen legger opp til. Nærområdet ligger som et større flatere parti ved foten av fjellet øst for planområdet, og utvidelsen i sjø antas å ikke ha store landskapsmessige utfordringer.

Estetisk vil hele planområdet fremstå som mer utviklet, med bakgrunn i den økte aktiviteten som tiltakene medfører. Planområdet har ingen særegne estetiske kvaliteter, selv om området i dag fremstår som idyllisk med fiskebruk og rorbuer i god harmoni. Dette prinsippet er tenkt videreført i forbindelse med planforslaget.

De illustrerende perspektivskissene som vist i Figur 14, Figur 15 og Figur 16, viser hvordan en mulig utnyttelse av planområdet kan fremstå.

Temaet er nærmere beskrevet i konsekvensutredningen.

7.10 Naturmangfold

Naturmangfoldloven § 7 stiller krav om at prinsippene i §§ 8-12 skal legges til grunn som retningslinjer ved forvaltning av fast eiendom. Det må derfor gjøres en vurdering av hvordan planforslaget stiller seg mot disse prinsippene. §§ 11 og 12 stiller krav om at tiltakshaver skal bære kostnader ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet, og at beregning av skader på naturmangfold skal ta utgangspunkt i kjente driftsmetoder og teknikk.

7.10.1 § 8 – Kunnskapsgrunnlaget

Bestemmelsen fastsetter at beslutninger som berører naturmangfoldet skal bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologisk tilstand, samt effekten av påvirkninger. Det er poengtert at kravet skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Planområdet og området rundt har vært sjekket ut i tilgjengelige registre, herunder Artsdatabanken og Miljødirektoratets naturbase. Det er ikke gjort noen registreringer av truede eller nært truede naturtyper i nærområdet, men det foreligger noen observasjoner av rødlistede arter. Av nyere observasjoner er det registrert teist og hettemåke, men fra tidligere er det også registrert krykkje og ærfugl.

Både teisten og hettemåken er kategorisert som sårbar (VU) i offentlige registre. Begge artene er observert i store deler av landet, og hekker i nærheten av sjø. Hekkebestand av teist er beregnet til ca. 35 000 par på fastlandet, og 20 000 par på Bjørnøya og Spitsbergen.¹ Hekkebestand av hettemåke er beregnet til ca. 7-8000 par.² Planområdets omfang er relativt lite sett opp mot urørt strandsone i området, og det er lite trolig at artene blir særlig påvirket av tiltaket.

Observasjonene av krykkje og ærfugl er fra så langt tilbake som 1987, og det er derfor nærliggende å anta at disse artene ikke hekker innenfor planområdet. Her må det i tillegg poengteres at krykkje hekker i bratte bergvegger. Ærfuglen hekker stort sett på øyer og holmer.

7.10.2 § 9 – Føre-var-prinsippet

Bestemmelsen skal sikre at beslutninger ikke skal medføre irreversibel skade på naturmangfoldet, og at mangel på kunnskap ikke skal kunne brukes som begrunnelse for å unnlate å treffe forvaltningstiltak.

I denne saken er det lite trolig at tiltak vil medføre irreversibel skade på naturmangfoldet.

7.10.3 § 10 – Økosystemtilnærming og samlet belastning

Som følge av at tiltakene i liten grad antas å berøre naturmangfoldet, er det lite trolig at økosystemet blir utsatt for en stor samlet belastning.

¹ <https://artsdatabanken.no/Widgets/186724/Teist>

² <https://artsdatabanken.no/Pages/186664>

7.11 Renovasjonshåndtering

Avfallshåndtering for eksisterende fiskeindustrianlegg videreføres for eventuell ny utbygging innenfor dette formålet. Det må etableres egen avfallshåndtering for rorbuer innenfor BKB i tråd med krav fra LAS.

7.12 Rekkefølgekrav

Planforslaget sikrer at enkelte elementer blir opparbeidet gjennom rekkefølgekrav. Det er her bl.a. stilt rekkefølgekrav for opparbeidelse av parkeringsplasser, ny avkjørsel fra fylkesvegen, etablering av bro mot BKB1.

8 Konsekvenser av planforslaget

8.1 Overordnede planer og mål

8.1.1 Statlige planretningslinjer og veiledere

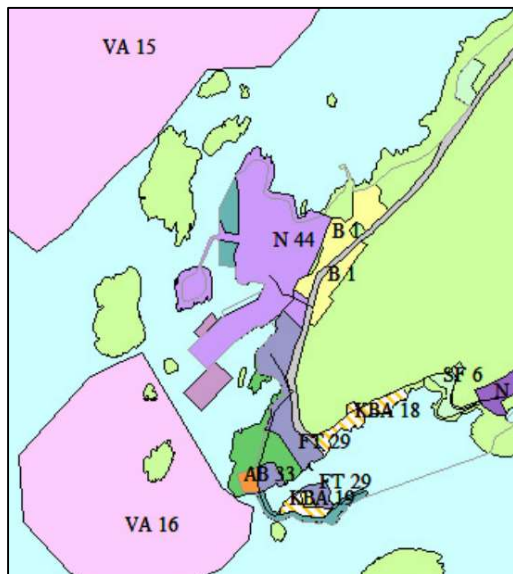
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen

De statlige planretningslinjene for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen har til formål å ivareta allmenne interesser langs strandsonen, og unngå uheldig utbygging langs sjøen. Det er samtidig foretatt en differensiert geografisk utstrekning av byggeforbudet i 100-metersbeltet, hvor vernet er strengest i sentrale områder hvor presset på strandsonen er størst.

Alle kystkommuner i Nordland er å regne som kommuner med mindre press på strandsonenearealene. Dette medfører at det skal være enklere å utføre tiltak i strandsonen, selv om det foreligger noen retningslinjer som bør følges. Bl.a. er det presisert at *«[u]tbygging bør så langt som mulig lokaliseres til områder som er bebygd fra før, slik at utbyggingen skjer mest mulig konsentrert»*. Det poengteres også at områder med spesielle verdier i forbindelse med friluftsliv, naturkvaliteter, naturmangfold, kulturminner, kulturmiljøer og landskap, må vurderes opp mot byggetiltak, og at alternative plasseringer bør vurderes dersom det er mulig. Behovet for næringsutvikling og arbeidsplasser skal tillegges vekt i vurderingen.

Som et utgangspunkt gjelder 100-metersbeltet for hele landet, så fremt ikke annet fremkommer av kommune- eller reguleringsplan. I nylig vedtatt kommuneplan er det for dette området antydnet en byggegrense langs formålsgrensen, som illustrert i Figur 18.

Kommunen har derfor også allerede på nåværende tidspunkt gjort en vurdering av tiltak opp mot disse bestemmelsene. Videre er det naturlig at fiskebruk og tilhørende rorbuer ligger i direkte tilknytning til strandsonen. Det poengteres at det ikke er registrert sårbare arter eller naturtyper, som gir grunnlag for å vurdere tiltaket annerledes, og i tillegg er det her ikke tale om viktige friluftsområder. Det anses at de planlagte tiltakene derfor ikke vil bryte mot de statlige planretningslinjene for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen.



Figur 18 – Utklipp fra KPA

8.1.2 Regionale planer og strategier

- Regional planstrategi for Nordland 2016-2020

Den regionale planstrategien for Nordland angir hvordan fylkeskommunens planoppgaver i fremtiden skal løses innenfor forskjellige sektorer. Det er samtidig pekt på utfordringer og muligheter, og det er særlig tema om næring som er relevant for det foreliggende planforslaget.

I planen anføres det at reiselivsnæringen er under omstilling hvor man går fra et tradisjonelt transport- og overnattings-system, til et helhetlig opplevelses-system, hvor turismen gjøres mer organisert. Dette skaper et større behov for samhandling mellom næringstyper. Videre poengteres det at det fortsatt er maritim næring som har stor vekstkraft i fylket, og at satsingen videre skal være stor innenfor denne sektoren.

Sett opp mot foreliggende planforslag vil disse tankene rundt fremtidige utfordringer bli godt ivarettatt, og særlig forholdet rundt samhandling mellom forskjellige næringer. Planforslaget legger opp til både en økt næringsaktivitet, samt en større satsing på reiseliv.

- Arealpolitiske retningslinjer, jf. fylkesplanen for Nordland, kap. 7 og 8

Målsetningen for arealforvaltningen i fylkeskommunen er:

«Arealforvaltningen i Nordland skal være bærekraftig og gi forutsigbare rammer for næringslivet og befolkningen. Forvaltningen skal skje på grunnlag av kunnskap og oppdaterte kommuneplaner.»

Videre er det poengtert at hensynet til biologisk mangfold og naturens tåleevne skal ligge til grunn for arealforvaltning. Under kap. 8.4 fremkommer det også at arealforvaltningen skal legge til rette for et mangfoldig næringsliv og nødvendig infrastruktur, og ha fokus på muligheter for vekst og verdiskapning.

Planforslaget følger av utstrekning som satt i nylig vedtatt kommuneplan. Kommunen har ved rullering av kommuneplanen tatt innspill på alvor, og tilrettelegger for utvikling i tråd med de planer man har for næringslivet.

- Regional transportplan Nordland – «Fra kyst til marked» - Handlingsprogram 2018-2021

Regional transportplan har følgende visjon:

«Samferdsel skal binde sammen Nordland – og Nordland med resten av verden på en effektiv, bærekraftig og sikker måte.»

I handlingsprogrammet til den regionale transportplanen er det særlig pekt på godstransport, noe som er aktuelt for planområdet. Det fremmes visjoner om at fremtidens godstransport skal gå over fra veg til båt og bane.

Det er noe vanskelig å påvirke politiske mål i forbindelse med reguleringsarbeidet, men det må her nevnes at godstransport til og fra planområdet på fylkesvegen foregår på en veg med svært lav trafikkmengde. Kaianleggene innenfor planområdet har også rom for at større båter kan legge til.

- Politikk for marin verdiskaping i Nordland

Formålet med saken er å utvikle en framtidsrettet politikk og rammevilkår som kan bidra til å videreutvikle sjømatnæringens rolle som verdiskaper - både nasjonalt og regionalt i Nordland, og som kan bidra til ny vekst på kysten.

Det er poengtert at en forutsetning for vekst og ekspansjon i marin sektor i Nordland, er at næringen har en høy innovasjonsevne, og kan møte utfordringer ved å produsere smartere, billigere og mer effektivt.

Utvidelsene som foreliggende planforslag tilrettelegger for har nettopp til hensikt å øke aktiviteten, samt skape samhandling med andre næringer.

- Havbrukspolitikk for Nordland

Som et utgangspunkt ønsker man å tilrettelegge for vekst i havbruksnæringen, og at veksten skal baseres på en balansert utvikling innenfor rammen av miljømessig, økonomisk og samfunnsmessig bærekraft.

Ut ifra dette utgangspunktet er det nærliggende å anta at foreliggende planforslag slik sett vil fremme det politiske målet for havbruk i fylket.

- Strategi for reiseliv- og opplevelsesnæringer i Nordland 2017-2021

Som beskrevet under regional planstrategi for Nordland, er det et mål om at reiseliv skal gjennomgå en omstilling. I strategi for reiseliv- og opplevelsesnæringer er det gitt nærmere beskrivelser for hvordan en ønsker å oppnå denne målsetningen.

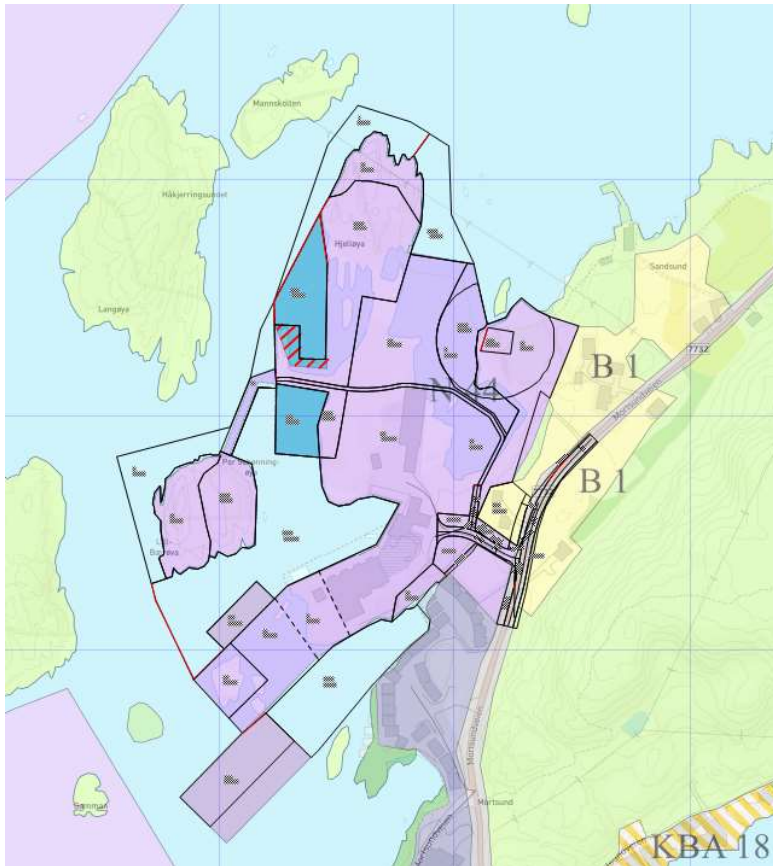
Planforslaget vil ikke alene kunne gi totale reiseopplevelser, men derimot inngå som en del av en større satsing. Tanken bak et slikt konsept er å kunne tilby et nært innblikk i industrien, med opplevelser knyttet rundt det marine miljøet i nærområdet.

Eksempelvis kan det tilrettelegges for at turister kan komme svært nærme oppdrettsanleggene, og se hvordan disse fungerer, samtidig som man også skal kunne få et innblikk i hvordan fisken håndteres før den eksporteres videre. En total løsning med overnattings- og mattilbud vil danne grunnlag for en mer sammensatt opplevelse, hvor alle forhold er tilpasset hverandre, og på den måten kan leve opp til visjonen:

«Mat, kultur og natur! Nordland skal levere opplevelser i verdensklasse».

8.1.3 Kommunale planer

Planforslaget er i all hovedsak i samsvar med utforming av KPA. Kartutsnittet under viser hvordan planen er tilpasset kartdelen, og det største avviket fremkommer innenfor arealformål BKB2, som går noe ut i avsatt småbåthavn (ca. 600 m²). Dette arealet er markert med rød skravur. Øvrige avvik er relativt små og baseres i all hovedsak på tilpasning til grunnkartet, samt behov for rette linjer ved etablering av kaianlegg.



8.2 Natur og ressursgrunnlaget

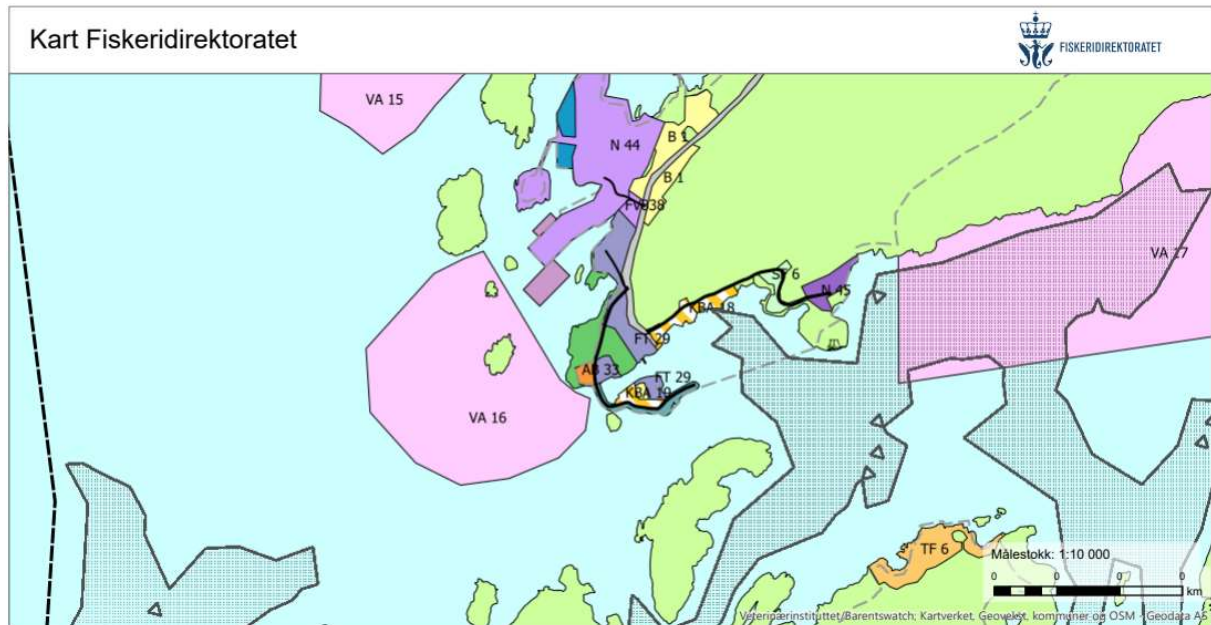
Slik planforslaget nå er fremstilt er det lite som tyder på at natur og ressursgrunnlaget blir særlig påvirket av de tiltakene som planforslaget tilrettelegger for. Forholdet til naturtyper og arter er nærmere beskrevet i kap. 7.10, og antas å ikke bli berørt i særlig grad. Planområdet inneholder videre ingen arealer med dyrkbar mark, som kan bli påvirket av andre tiltak.

Som en følge av at planforslaget åpner for utvidelser i sjø er det innhentet kvalifisert kompetanse for analyse av bølgeforhold og havnivå. Dette har medført en justering av utfyllingsgraden mot sørvest, slik at tiltakene ikke skaper konsekvenser for naboeiendommene.

Statsforvalteren har påpekt at Akvakulturområde VA1 ligger i nordenden av en viktig skjellsandforekomst, og at dette må vurderes nærmere. Slik tilgjengelige kartdata viser er det en viss avstand til det registrerte A-området for skjellsandforekomst i Buksnesfjorden (Figur 19).

Ved tidligere akvakulturanlegg i nærheten av Styrvollholmen like sør for planområdet er det gjort en rekke B- og C-undersøkelser, hvor de aktuelle anleggene ikke har resultert i negative resultater. Konklusjonene anfører her at «*Det er ingen synlig organisk belastning av sedimentene*» og «*Det er ikke registrert forekomster av forurensningstolerante bunndyr*»

eller andre belastningseffekter i bunndyrsamfunnet. Artssammensetningen indikerer god vannutskifting ved bunnen.» Samtidig anføres det at «Med bakgrunn i resultatene fra miljøundersøkelsen sammenlignet med lignende lokaliteter med tilsvarende driftsopplegg vurderer vi at lokaliteten er godt egnet til oppdrett.» Dette må også ses i sammenheng med at det har vært drevet matfiskanlegg i dette området siden 1985, og at det derfor er lite som tilsier at de aktuelle tiltakene medfører unødvendig stor belastning på bunnforekomster.



Figur 19 – Forekomst av skjellsand i Buksnesfjorden ved Mortsund. Kart: Fiskeridirektoratet

Layers

- A - områder
- B - områder
- C - områder

Figur 20 – Tegnforklaring til Figur 19

Samtidig må det her tas høyde for at akvakulturområdene i planforslaget skal benyttes i forbindelse med slakting, og det ikke føres i ventemerder. Dette vil resultere i at det ikke forekommer tilførsel av organisk materiale i dette området. Prosessvann fra slakteriet blir videre pumpet til dypere områder i Buksnesfjorden, noe man her også har utslippstillatelse fra Statsforvalteren for.

8.3 Terreng og landskap

Planforslaget medfører kun mindre inngrep i eksisterende terreng, hovedsakelig lokalisert rundt ny avkjørsel fra fylkesvegen. Utover dette vil endringer i landskapet kun omfatte utfylling i sjø, som planlagt innenfor flere områder lokalt i planområdet. Selve arealet for utfylling fremstår ikke som stort, og er begrenset til et areal på rundt 11 000 m².

Omkringliggende landskap blir ikke berørt i nevneverdig grad, men området vil miste noe av kystlandskapet i strandsonen. Dette vil i hovedsak dreie seg om estetiske endringer.

Dersom den nye strandsonen bli godt ivaretatt vil det likevel kunne oppfattes som at de landskapsmessige endringene ikke blir vesentlig endret i negativ karakter.

8.4 Virkninger for naboer og interessekonflikter

Naboer til planområdet, inkludert boligområdet innenfor planområdet, er allerede i dag nabo til fiskeanlegg i drift. Utvidelsene vil derfor ikke direkte medføre store endringer for etablerte naboer, men ettersom bruken også vil inkludere rorbuer og økt fokus for turisme, vil naboer muligens merke noe økt trafikk, samt aktivitet innenfor områder som tidligere ikke har vært i bruk. Det antas at konsekvensene for naboene likevel er relativt små.

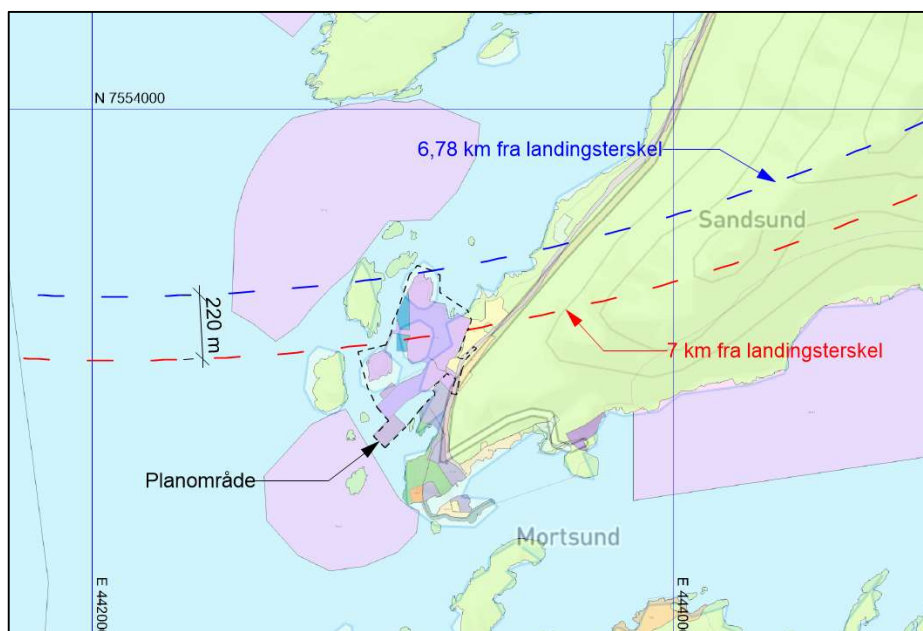
Som følge av enkelte merknader ved høringsrunden er det også justert noe på avgrensningen på utfylling mot nord, slik at naboer blir enda mindre påvirket enn hva opprinnelig planforslag medførte. Det gjøres en tilpasning for utfylling i samsvar med hensynssone for flynavigasjonsanlegget.

8.5 Trafikkforhold og teknisk infrastruktur

8.5.1 Flyplass med tilhørende flynavigasjonsanlegg

Planområdets nordligste del ligger omtrent 6,78 km unna landingsterskel for flyplassen på Leknes. I henhold til Statens forurensningstilsyns (nå klima- og forurensningsdirektoratet) retningslinje TA-533 skal det ikke ligge avfallsplass nærmere en flyplass enn 7 km, og Avinor har i sin uttale til oppstartsvarsel anført at et tilsvarende krav bør gjelde for virksomheter som håndterer fisk. Dette av hensyn til «birdstrike».

Forslagsstiller vurderer dette som et uproblematisk tema, både av hensyn til at all slakting av fisk skjer innendørs, og at fiskeslo oppbevares for produksjon av dyrefôr. Det er også relevant at 7 km-grensen som angitt i uttalelsen ligger midt i planområdet, og at et avvik fra denne grensen i dette tilfellet ikke vil medføre en reell endring.



Figur 21 – Avstand fra landingsterskel på Leknes lufthavn

Innenfor planområdet ligger også et flynavigasjonsanlegg, i plankartet avsatt til arealformål BAB.

8.5.2 Fylkesveg 7732

Som følge av utbygging vil en strekning på ca. 200 m bli regulert opp til en total bredde på 8 m. Avkjørsler vil videre oppjusteres og tilpasses den faktiske bruken, og den trafikale situasjonen rundt anlegget vil således bli langt bedre enn hva som er tilfelle i dag.

På nåværende tidspunkt er det noe uklart i hvilken grad trafikkmengden langs fylkesvegen vil øke, som følge av planforslaget. Dette vil være avhengig av hvor stor andel av rorbuenes beboere som kommer med bil, buss eller båt. Ved verste scenario vil det likevel ikke være en veldig stor trafikkøkning, sett i lys av at rorbuenes beboere ikke vil kjøre til og fra Leknes, men bli i området.

Økning i areal for fiskebruk vil også potensielt medføre noen flere ansatte i området, uten at dette utgjør store nok antall til at trafikken blir nevneverdig berørt.

I kommunens VVA-norm pkt. 2.4.1 er det forutsatt at ved planlegging av veg skal Statens vegvesen sin håndbok 017 legges til grunn. I dag heter denne håndboken N100. Ved ÅDT på lavere enn 1500 skal det som hovedregel ses til C.4.1 – Lokale veger, L1, med minimumsbredde på 7,5 m. Det er likevel åpnet for en enda mindre bredde ved ÅDT under 300. Ettersom anlegget ligger omtrent 1 km fra enden av vegen gjøres det enkelte kompensasjoner rundt vegstandard. Av hensyn til eventuelle fremtidige utvidelser legges det derfor til rette for utvidelse av vegen til inntil 8 m inkl. skulder.

8.5.3 Vann- og avløpsanlegg

Både vannforsyning og avløpsutslippet er anlagt i privat regi, og all nødvendig økning av dimensjoner må gå for forslagsstillers regning.

8.6 Friluftsliv, naturområder, barn og unges interesser

Urørte deler av planområdet viser ingen tegn til utstrakt bruk i forbindelse med friluftsliv. Enkelte av de mindre holmene kunne vært attraktivt for rekreasjon med småbåt, men med bakgrunn i antall holmer og skjær i området, er det lite trolig at tiltakene påvirker den totale kvaliteten for friluftsliv.

8.7 Risiko og sårbarhet

I ROS-analysen i Kap. 10 faller forhold rundt vind og radon i gul sone. Årsaken til at radon legges i denne sonen er at det er usikker forekomst, med det er bemerket at håndtering følger av teknisk forskrift. Videre vil vind kunne skape utfordringer.

8.8 Energibehov

Det er ikke klarlagt nøyaktig hvor stort energibehov planområdet har. Det bemerkes at rorbuer kun krever energi for oppvarming og lys, mens næringsdelen vil kreve noe mer energi for bruk av maskiner.

8.9 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Den økte utbyggingen vil i all hovedsak medføre økte inntekter for kommunen, herunder byggesaksgebyrer, renovasjonsgebyrer, eiendomsskatt og lignende. I tillegg vil en økt trafikk for turisme kunne bidra til økonomisk gevinst for andre deler av næringslivet.

Det er vanskelig å se at den økte aktiviteten innenfor området skal medføre noen økonomiske ulemper for kommunen.

8.10 Avveining av virkninger

Summen av virkningene tilsier at det er lite som medfører ulemper for andre aktører, mennesker og eiendommer. Den største påvirkningen for tredje part vil sannsynligvis være en noe økt trafikk langs vegnettet. Det antas likevel at trafikkøkningen er beskjeden, og at det ikke vil gå utover trafiksikkerheten.

9 Konsekvensutredning

Konsekvensutredning i sin helhet følger vedlagt til planforslaget. Sammendrag følger under:

Det er gjort undersøkelser rundt potensielle uheldige virkninger en planlagt utfylling i sjø kan medføre, samt hvilken påvirkning planlagte tiltak kan medføre for strandsoneinteresser og landskap. Etter beregninger tilrettelegges det for en utfylling på rundt 66 000 m³, og tiltaket er videre vurdert opp mot bølgeforhold, funksjonell strandsone og kulturminner. Det konkluderes med at slik planforslaget er utformet vil det ikke medføre konsekvenser av særlig betydning.

Videre er det vurdert at planforslaget ikke medfører vesentlige konsekvenser vedrørende støy- og trafikkforhold.

10 ROS-analyse

Etter plan og bygningsloven 2008 skal det utarbeides risiko og sårbarhetsanalyser (ROS-analyser) i alle planer for utbygging.

§ 4-3. Samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyse

Ved utarbeidelse av planer for utbygging skal planmyndigheten påse at risiko- og sårbarhetsanalyse gjennomføres for planområdet, eller selv foreta slik analyse. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Område med fare, risiko eller sårbarhet avmerkes i planen som hensynssone, jf. §§ 11-8 og 12-6. Planmyndigheten skal i arealplaner vedta slike bestemmelser om utbyggingen i sonen, herunder forbud, som er nødvendig for å avverge skade og tap.

Akseptkriterier for ROS-analysen er basert på følgende definisjon av risiko:

Risiko = sannsynlighet + konsekvens

METODE

Analysen er gjennomført med bakgrunn i kommunes egen sjekkliste, utvidet og revidert basert på rundskriv fra DSB (*“Veileder for kommunale risiko- og sårbarhetsanalyser (1994) og Systematisk samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeid i kommunene (2001)”*)

Analysen er basert på foreliggende forslag til reguleringsplan og tilhørende illustrasjoner. I risikovurderingene er det tatt utgangspunkt i relevante kravdokumenter. Mulige uønskede hendelser er ut fra en generell/teoretisk vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdets funksjon, utforming mm, og hendelser som direkte kan påvirke omgivelsene.

Forhold som er med i sjekklista, men ikke er tilstede i planområdet eller i planen, er kvittert ut i kolonnen «Relevans» og kun unntaksvis kommentert.

Vurdering av sannsynlighet for uønsket hendelse er delt i:

- | | |
|-----------------------------|---|
| 1. Lite sannsynlig: | hendelsen er ikke kjent fra tilsvarende situasjoner/forhold, men det er en teoretisk sjanse |
| 2. Mindre sannsynlig | kan skje (ikke usannsynlig) |
| 3. Sannsynlig: | kan skje av og til; periodisk hendelse |
| 4. Svært sannsynlig: | kan skje regelmessig; forholdet er kontinuerlig tilstede |

Vurdering av konsekvens av uønsket hendelse er delt i:

- | | |
|----------------------------|---|
| 1. Ubetydelig: | Ingen person- eller miljøskader; systembrudd er uvesentlig |
| 2. Mindre alvorlig: | Få/små person- eller miljøskader; systembrudd kan føre til skade dersom reservesystem ikke finnes |
| 3. Alvorlig: | Alvorlig (behandlingskrevende) person- eller miljøskader; system settes ut av drift over lengre tid. |
| 4. Svært alvorlig: | Personskade som medfører død eller varig mén; mange skadd; langvarige miljøskader; system settes varig ut av drift. |

Karakteristikk av risiko som funksjon av sannsynlighet og konsekvens er gitt i tab. 1.

Tabell 1 – Samlet risikovurdering

Sannsynlighet	Konsekvens	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
4. Svært sannsynlig					
3. Sannsynlig					
2. Mindre sannsynlig					
1. Lite sannsynlig					

Hendelser i røde felt:

Tiltak nødvendig

Hendelser i gule felt:

Tiltak vurderes etter kost/nytte

Hendelser i grønne felt:

Vurderes som akseptabel risiko

Tiltak for begrensning av risiko vurderes foran tiltak for begrensning av konsekvenser.

Tabell 2 Vurdering av sannsynlighet, konsekvens og risiko

Hendelse/Situasjon	Relevans	Sannsynlighet	Konsekvens	Risiko	Kommentar/Tiltak
Natur- og miljøforhold					
<i>Ras/skred/flom/grunnforhold. Er området utsatt for, eller kan planen/ tiltaket medføre risiko for:</i>					
1. Masseras/-skred	Nei				Tiltak ligger langt utenfor registrerte rassoner.
2. Snø-/isras	Nei				
3. Flomras	Nei				
4. Elveflom	Nei				
5. Tidevannsflom	Ja	2	2		Kaianlegg legges til kote + 4,0. Andre tiltak som barrierer må vurderes i byggesak, særlig for rorbuer.
6. Radongass	Ja	2	3		Området er registrert med usikker forekomst av radon i henhold til http://geo.ngu.no/kart/radon/ . De nærmeste områdene er registrert med moderat til lav forekomst. Krav om håndtering følger av TEK17.
<i>Vær, vindeksponering. Er området:</i>					
7. Vindutsatt	Ja	3	2		Håndtering av vind gjøres gjennom prosjektering.

					Uønskede hendelser ved sterke vindkast kan forekomme dersom objekter ligger usikret utendørs. For næringsdelen følger håndtering av oppfølging av egne systemer.
8. Nedbørutsatt	Ja	3	1		Det antas at nedbør ikke medfører nevneverdig skade. Overvann føres direkte til sjø.
Natur- og kulturområder					
9. Sårbar flora	Nei				
10. Sårbar fauna/fisk	Nei				
11. Verneområder	Nei				
12. Vassdragsområder	Nei				
13. Fornminner (afk)	Nei				
14. Kulturminne/-miljø	Nei				Det er foretatt kulturminneregistreringer i sjø.
Menneskeskapte forhold					
Strategiske områder og funksjoner. Kan planen/tiltaket få konsekvenser for:					
15. Vei, bru, knutepunkt	Nei				
16. Havn, kaianlegg	Nei				
17. Sykehus/-hjem, kirke	Nei				
18. Brann/politi/sivilforsvar	Nei				
19. Kraftforsyning	Nei				
20. Vannforsyning	Nei				
21. Forsvarsområde	Nei				
22. Tilfluktsrom	Nei				
23. Område for idrett/lek	Nei				
24. Park; rekreasjonsområde	Nei				
25. Vannområde for friluftsliv	Nei				
Forurensningskilder. Berøres planområdet av:					
26. Akutt forurensning	Nei				
27. Permanent forurensning	Nei				
28. Støv og støy; industri	Nei				
29. Støv og støy; trafikk	Nei				
30. Støy; andre kilder	Nei				
31. Forurenset grunn	Nei				

32. Forurensning i sjø	Nei				
33. Høyspentlinje (emstråling)	Nei				
34. Risikofylt industri mm (kjemikalier/eksplosiver, olje/gass, radioaktivitet)	Nei				
35. Avfallsbehandling	Nei				
36. Oljekatastrofeområde	Nei				
<i>Medfører planen/tiltaket:</i>					
37. Fare for akutt forurensning	Nei				
38. Støy og støv fra trafikk	Ja	2	1		Økt aktivitet medfører økt trafikk. Den totale støybelastning antas å ikke medføre særlig skade.
39. Støy og støv fra andre kilder	Ja	2	1		Økt aktivitet på stedet skal i hovedsak skje innendørs. Tiltak utendørs omfatter i hovedsak fiskehjeller, som medfører lite støy.
40. Forurensning i sjø	Nei				
41. Risikofylt industri mm (kjemikalier/eksplosiver, osv.)	Nei				
<i>Transport. Er det risiko for:</i>					
42. Ulykke med farlig gods	Nei				
43. Vær/føre begrenser tilgjengelighet til området	Nei				
<i>Trafikksikkerhet</i>					
44. Ulykke i av-/påkørsler	Ja	1	2		Det vil alltid være viss risiko for ulykker i avkjørsler. Siktforholdene på stedet er gode, og farten er lav. Sannsynligheten er derfor satt til lite sannsynlig.
45. Ulykke med gående/syklende	Ja	1	3		I likhet med ulykker i av-/påkørsler er det også alltid en viss risiko for ulykker med gående/syklende. Det finnes ingen egne tilbud til myke trafikanter, men av

					hensyn til området vil også antall myke trafikanter langs fylkesvegen være lavt.
46. Ulykke ved anleggsgjennomføring	Ja	1	2		Ved opparbeiding av tiltak innenfor planområdet vil det kunne skje ulykker. Dette skal håndteres av de respektive utførende foretaks egne kvalitetssystemer.
47. Andre ulykkespunkt	Nei				
<i>Andre forhold</i>					
48. Sabotasje og terrorhandlinger - er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål? - er det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten?	Nei				
49. Regulerte vannmagasiner, med spesiell fare for usikker is, endringer i vannstand mm	Nei				
50. Naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare. (Stup, etc.)	Nei				
51. Gruver, åpne sjakter, Steintipper, etc.	Nei				
52. Spesielle forhold ved utbygging/gjennomføring	Nei				

Tabell 3 – Oppsummering

Sannsynlighet	Konsekvens	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
4. Svært sannsynlig					
3. Sannsynlig		8	7		
2. Mindre sannsynlig		38,39	5	6	
1. Lite sannsynlig			44,46	45	

Konklusjon

Ut ifra ROS-analysen virker det ikke sannsynlig at tiltaket medfører svært alvorlige hendelser, og at alvorlige og mindre alvorlige hendelser er mindre sannsynlig. Forekomster som ender i gul sone kan også nedskaleres ved enkle grep.

11 Uttalelser og merknader

11.1 Uttalelser og merknader ved oppstart av planarbeidet

Avsender	Innhold	Kommentar
Avinor, brev av 20.01.20	Avinor anfører at planområdet ligger mellom 6,8 og 7,4 km sør for landingsterskel til bane 02. Planområdet er ikke berørt av høyderestriksjoner/hinderflater i restriksjonsplanen for Leknes lufthavn. Det anføres videre at det ligger et flynavigasjonsanlegg innenfor planområdet, hvor Avinor krever regulert en sikringssone rundt med radius 50 m. Det påpekes at oppdrettsanlegg kan tiltrekke seg fugl og at det ikke skal ligge avfallsplass nærmere flyplass en 7 km av hensyn til potensiell birdstrike. Det anføres at Avinor mener kravet om avfallsplass også bør gjelde for virksomheter som håndterer fisk, eksempelvis oppdrettsanlegg. Det er derfor fremsatt punktvis forslag til bestemmelser som Avinor mener bør inngå i planen.	Det poengteres at all fisk håndteres innendørs på anlegget, og at uteområdene kun er for frakt, lossing og lasting. Fiskeslo oppbevares i tette tanker. Planforslaget inkluderer sikringssonen som foreslått fra Avinor, men bestemmelsene åpner opp for at utfylling kan gjennomføres etter nærmere avtale med Avinor, slik at dette ikke blir forringet. Det påpekes at grensen på 7 km går helt nord i planområdet, og at det er lite sannsynlig at forholdet forverres i særlig grad dersom en kutter planområdet nøyaktig på 7 km merket.
Statens vegvesen, brev av 13.01.20	Statens vegvesen ber om at forholdet til trafikksikkerhet og fremkommelighet ivaretas i planforslaget. Det fremsettes	Forholdene er vurdert i planbeskrivelsen.

	ingen flere innspill så langt i prosessen.	
Nordland fylkeskommune, brev av 31.01.20	Fylkeskommunen anfører at gjeldende Fylkesplan for Nordland, kap. 8 skal tas hensyn til i planarbeidet, og særlig kapittel om naturressurser, kulturminner og landskap. Det vises videre til arealpolitiske retningslinjer for kystsonen, og at detaljreguleringsplanen må følge opp kommuneplanens arealdel. Det påpekes at utnyttelse av Litl-Bærøya må vurderes tatt ut av planområdet av hensyn til LNF-formål. Fylkeskommunen anfører også at Buksnesfjorden-ytre er registrert med moderat økologisk tilstand, og står i risiko for å ikke nå miljømålet, og at det i forbindelse med mulig videre utfylling av området må vurderes konsekvenser for vannmiljøet. Fylkeskommunen viser videre til Norges Arktiske Universitetsmuseum sitt innspill hva gjelder automatisk fredede kulturminner. Vedrørende fylkesvegen påpekes det viktigheten med å finne gode løsninger i planen.	Forholdet vedrørende naturressurser, kulturminner og landskap er omtalt i planbeskrivelsen. Vi vil påpeke at gjeldende KPA avsetter deler av Litl-Bærøya til utbyggingsformål, og at man i planforslaget forholder seg til denne avgrensningen. Vegløsninger er nærmere beskrevet i planforslaget, både gjennom valgte løsninger, risiko og sårbarhet. Det vises videre til konsekvensutredningen.
Kystverket, brev av 03.01.20	Kystverket ber om at det gjennomføres undersøkelser for kartlegging av eventuelle negative konsekvenser ved utfylling i sjø.	Det er gjennomført undersøkelser vedrørende utfylling. Merknaden ellers tas til etterretning.

	Kystverket forutsetter at sjømerker sørvest i området ikke omfattes av planen.	
Norges arktiske universitet v/Universitetsmuseet, brev av 20.01.20	Universitetsmuseet har behov for marinarkeologisk registrering som følge av potensielle automatisk fredede kulturminner.	Undersøkelsen er gjennomført.

11.2 Uttalelser og merknader ved offentlig ettersyn og høring

Avsender	Innhold	Kommentar
Norges arktiske universitet v/Universitetsmuseet, brev av 04.05.21	I uttalelsen fra Universitetsmuseet fremkommer det at området har gjennomgått marinarkeologisk undersøkelse uten registreringer av automatisk fredede kulturminner, og at man således ikke har merknader til planforslaget eller tiltak som planlegges i sjø.	Forslagsstiller har ingen kommentar.
Statsforvalteren i Nordland, brev av 26.05.21	Statsforvalteren ønsker at konsekvensutredningen utvides til å inkludere potensielle konsekvenser for naturtypen skjellsand, som er registrert i nærheten av planområdet. Videre er det påpekt at vurderingene knyttet til strandsonen i konsekvensutredningen må forbedres.	Forslagsstiller har hentet inn eksterne aktører for vurdering av naturtypen skjellsand, samt vannmiljø, og disse tema er inkludert i konsekvensutredningen. Videre er det gjort en oppdatering av konsekvensutredningen for de tema som Statsforvalteren påpeker, samtidig som at man har bygget opp utredningstema med metodekapittel for å enklere kunne etterprøve resultatet.
Nordland fylkeskommune, brev av 06.04.21	Fylkeskommunen uttaler seg til forskjellige tema, og uttalelsen er derfor delt opp. <u>Automatisk fredede kulturminner</u> Fylkeskommunen kjenner ikke til at det skal være konflikt mellom planlagt arealbruk og	Bestemmelse om kulturminner er inntatt i bestemmelsene, under eget punkt. Forslagsstiller har kommet til den vurdering at ny avkjørsel fra fylkesveg blir overflødig, og samtidig vil medføre ulemper for nabo. Denne ekskluderes derfor

	kjente, verneverdige kulturminner. Det er likevel et ønske om at det inntas en bestemmelse som sikrer at potensielle kulturminner resulterer i at arbeider stanses. <u>Fylkesveg</u> Fylkeskommunen er i utgangspunktet positiv til ny avkjørsel, så fremt utformingen skjer i henhold til gjeldende tekniske krav. Videre har man fremsatt merknader til utforming av annen veggrunn, samt eierform for veganlegget. Det er også inntatt et krav om endring av rekkefølgebestemmelsene for ny avkjørsel. Det poengteres at foreslått byggegrense på 15 meter er akseptabel, men at denne også må gjelde for parkeringsplass f _SPA3. <u>Konsekvensutredning</u> Merknader knyttet til konsekvensutredning sammenfaller i stor grad med uttalelsen fra Statsforvalteren. <u>Øvrige plandokumenter</u> Fylkeskommunen har kommentarer til plandokumentene. Det anføres bl.a. at det er uheldig å fravike en nylig vedtatt arealplan, at det stilles spørsmål ved behovet for å kunne kjøre på gangbro/-veg innenfor bestemmelsesområde #3, og at det er uheldig at formålene BKB1 og 2 tilrettelegger for mange ulike typer tiltak.	fra planforslaget. Plankartet for øvrig er oppdatert etter kommentarer fra fylkeskommunen. Konsekvensutredningen er oppdatert, og det vises til denne. Etter forslagsstillers vurdering er det svært lite avvik mellom vedtatt KPA og planforslaget. De avvikene som her legges opp til er godt begrunnet, og medfører en mulighet for å utnytte området på en bedre måte. Utforming av arealformål i KPA er fastsatt med bakgrunn i en overordnet vurdering, og bør kunne avvikes i mindre grad gjennom reguleringsprosess. Det kan her også vektlegges at deler av areal avsatt til næringsformål i KPA også reguleres til LNF-formål i reguleringsplan av samme årsak. Bakgrunnen for at man ønsker å tillate kjøring over gangbro/-veg innenfor bestemmelsesområde #3 er at det vil være behov for dette ved enkelte tilfeller. Dersom det skal etableres et visningssenter på Lille Bærøya bør det også være mulig å frakte ting og gjenstander til holmen. Det er derimot ikke tenkt at man skal kunne kjøre til rorbuer for parkering. Trafikken vil være tilnærmet fraværende, og man kan ikke se for seg at dette skal skape problemer for den gangtrafikken som skal bruke gangbro/-veg. Vi forstår ikke fylkeskommunens skepsis til å samle flere tiltak innunder samme arealformål. Etter vår vurdering er det naturlig
--	---	--

	Fylkeskommunen har også spørsmål knyttet til ROS-analysen, og særlig at forhold som potensielt kan medføre risiko utsettes til byggesak for avklaring av avbøtende tiltak.	å løse arealformålet slik, av hensyn til en viss fleksibilitet. Det er selvsagt naturlig at kai, slipp og adkomst til båtanlegg skal skje i området nærmest sjø, mens rorbuer plasseres i bakkant. Slik vi ser det vil det være naturlig å trekke paralleller til eksempelvis en boligtomt, hvor det også tillates garasjer, murer, uthus og andre lignende tiltak som naturlig tilhører boligformålet. Visningssenter er begrenset til ett av arealformålene, og må også plasseres med tanke på universell utforming, noe som medfører en mer detaljert prosjektering før denne endelig kan plasseres. For øvrig vil bestemmelsene begrense bruken av området, og et annet arealformål vil derfor ikke være nødvendig. Oppdeling i egne formål for turisme/fritid og kaianlegg vil derimot legge begrensninger som gjør at det er vanskelig å gjennomføre. Arealformål bindes opp med juridiske linjer som ikke kan avvikes uten dispensasjon eller planendring, og man kan ikke se at det skal være tjenlig å prosjektere ferdig hele området på dette stadiet. Likeså gjelder for områder som i plankartet er markert med bestemmelsesområder. Gangbro/-veg innenfor bestemmelsesområder #3 er eksempelvis naturlig ettersom det gir et visst slingringsmonn i plassering. Det medfører derimot ikke store avvik, og bredden settes i bestemmelsene.
--	---	--

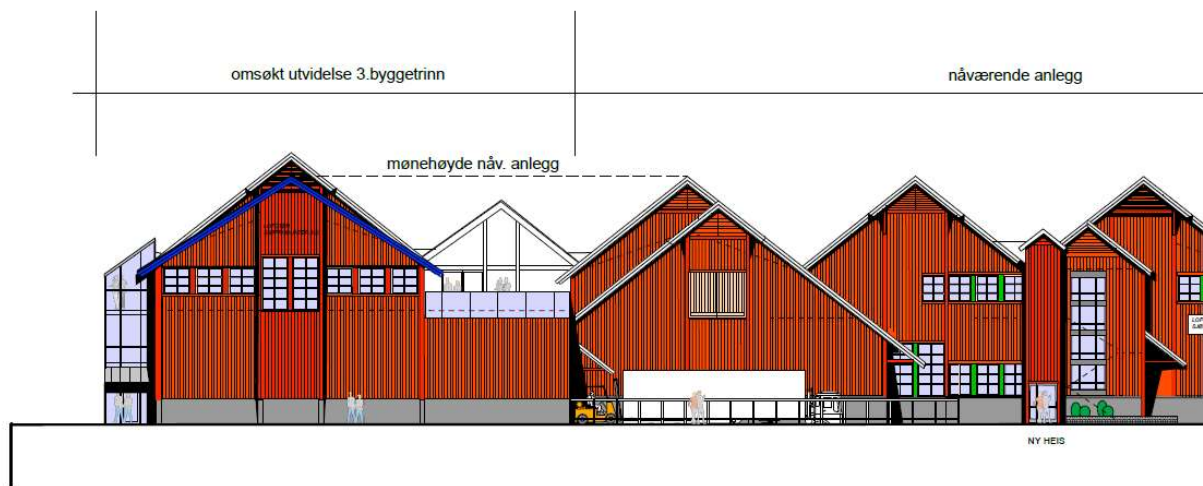
		Bakgrunnen for at tiltak knyttet til tidevannsfloem bør utsettes til byggesak er at man da kan gjøre en konkret vurdering ut ifra det aktuelle tiltaket. I plan har man gjort nødvendige forhåndsvurderinger ved å legge kai til kote + 4. Radon er etter vår vurdering godt ivarettatt gjennom teknisk forskrift, som stiller krav om at bygninger med rom for varig opphold skal sikres ved hjelp av radonsperre.
Fiskeridirektoratet, brev av 12.04.21	Fiskeridirektoratet viser til undersøkelser som indikerer at småbåthavner medfører forurensning til grunnen og sjøbunnen, og at spyling og vedlikehold er den største kilden til forurensning. Det foreslås derfor å legge inn avbøtende bestemmelser til områder hvor spyling og vedlikehold skal skje. Videre fremsettes en rekke punkter om hvordan bryggeanlegg bør etableres og driftes.	Krav om tiltak knyttet til spyling og annet vedlikehold er lagt inn i bestemmelsene til plan. Anbefalinger knyttet til etablering og drift tas til etterretning.
Advokat Knut-Inge Myklebust, på vegne av Jahn-Bjørnar og Svein Ole Gjerstad, i brev av 18.05.21	Merknadshaver skriver på vegen av fester av eiendommene 64/99 og 64/100. Det fremsettes påstand om at planen er mangelfull ettersom det ikke er klargjort hvor mye masser som skal hentes fra Buvika. Samtidig anføres det at man maksimalt kan hente ut 10-15 000 m³ fra Buvika. Merknadshaver er også bekymret for mengden	Først av alt må man her få påpeke at utfyllingen er redusert, og at man nå potensielt tar sikte på ca. 66 000 m³ rene steinmasser. Vi kan ikke se at det skal være mangler i planen ved å ikke vise til hvor mye masser som skal tas ut i Buvika, ettersom man ikke har godkjent reguleringsplan for dette området enda. Pr. nå er det planen til forslagsstiller, så må man gjøre endelige vurderinger

	lastebillass som skal til for å fylle ut området.	når området skal bygges ut. Hvor merknadshaver får tallene sine fra må han nesten svare for selv. Hva gjelder transport av masser finnes det flere måter å gjøre dette på, herunder med større biler med henger, samt båt. Det er ikke unormalt at det vil være mer trafikk i en periode når et område skal bygges ut, men sett i det store bildet vil det gjennomføres over en kort tid – slik det også vil være for alle andre prosjekter av en viss størrelse. Ved å hente masser fra Buvika vil man også oppnå et svært gunstig og effektivt grunnarbeid.
Oddveig Jakobsen, epost av 10.05.21	Merknadshaver anfører at man vil forringe eiendommer langs fylkesvegen ved å tilrettelegge for mer tungtransport. Det påpekes at vegen er smal. Videre mener merknadshaver at støy er et problem fra anlegget, og at man tror at utbygging vil medføre økt støybelastning. Det fremmes ønske om krav til reduksjon av fartsgrense, samt etablering av fartshumper.	Planen har ikke til hensikt å tilrettelegge for noen stor økning i tungtransport. Ved utbygging vil det måtte påregnes noe økt trafikk, men man ønsker også i fremtiden å gå mer over til sjøbasert frakt. Bestemmelsene sikrer at støyforhold ikke skal overstige kravene satt i T-1442. Det er mulig både reduksjon av fart og fartsdumper er logiske tiltak på stedet, men dette håndteres ikke via reguleringsplan, og bør muligens meldes inn til fylkeskommunen på eget initiativ.
Paal Christian Krüger, brev av 18.05.21	Merknaden omfatter en rekke punkter, og er forsøkt gjengitt i korte trekk. Merknadshaver mener at utfylling i retning mot	Som følge av merknaden har forslagsstiller gjort en del endringer i planforslaget. Blant disse er det gjort en stor reduksjon i utfyllingsarealet rundt grøntområdet og

	eiendommen sin vil medføre store ulemper, både knyttet til lukt og utsikt. Det er samtidig påpekt at en mulighet for oppføring av bygninger innenfor arealet vil være uholdbar. Den etablerte grensen mot bebyggelsen er et minimum av hva som kan forventes. Merknadshaver ønsker også at stranden som i planforslaget lå innenfor bestemmelsesområde #1 skulle bevares, og også gjenetableres i den stand det var i før. Videre ønsker merknadshaver at strandsonen innenfor LF skal bevares, noe som løses ved å ikke fylle inntil, slik beskrevet tidligere. Det poengteres at området er mye brukt. Angående byggehøyder anfører merknadshaver at det er uakseptabelt å tillate bebyggelse på 12 meter innenfor hele arealformålet, og viser til at planen vil være gjeldende i ettertiden også. Det er også påpekt at støynivå som angitt i bestemmelsene tilsvarer døgkontinuerlig industri, og at dette er en betydelig endring i forhold til dagens situasjon. Videre fremsettes det at området foreslått til BKB2 er bedre egnet til industriformål enn eksempelvis #1. Merknadshaver påpeker også at de ikke er imot etablering av rorbuer.	flynavigasjonsanlegget. Disse tiltakene skal sikre strandsonen innenfor friluftsområdet, og samtidig medføre mindre ulemper for naboene. Det poengteres at bestemmelsesområde #1 i planen skal benyttes til parkering, renovasjon og som snuareal. Bestemmelsesområdet er også justert slik at det harmonerer med plankartet for øvrig. Utnyttelsesgraden er satt for å sikre at det ikke skal bli en massiv utbygging på hele området, og maksimal utnyttelse på 30 % er etter vår vurdering relativt beskjedent i et industriområde. Støybestemmelsene er inntatt for å sikre at bebyggelsen i nærheten av anlegget ikke blir utsatt for unødvendig støybelastning. Når disse er inntatt i bestemmelsene har man også en sikkerhet for at det følges. Vedrørende den trafikale situasjonen vises det til kommentar til merknad fra Jakobsen. Lukt vil være avhengig av flere forhold, herunder plassering, vindretning, og lignende. Slik planen er justert vil nærmeste mulige plassering av hjeller ligge ca. 100 m unna bolighuset på gbnr. 64/84. Forhold knyttet til tidligere byggesaker og annet utført har ikke relevans til planarbeidet.
--	---	---

	Angående trafikksituasjonen i området anføres det at fylkesvegen er dårlig, og at tiltakene vil øke trafikken langs vegen. Det påstås også at det lokale vannverket har utfordringer med kapasitet, og at en utvidelse må sikre utvidet kapasitet. Under andre forhold poengteres det problemer med lukt knyttet til utvidelsene av hjelleplass, uryddige uteområder, samt en del tiltak som merknadshaver anfører ikke er nabovarslet. Samtidig er det lagt inn en del eksempler på hvordan de topografiske forholdene har endret seg den senere tid.	
Mariann Eines, brev av 14.05.21	Merknadshaver ønsker ikke at det etableres en ny avkjørsel fra fylkesvegen.	Den nye vegen er fjernet fra plankartet i revidert planforslag.
Arnt-Vidar Bjåstad, brev av 18.05.21	Merknadshaver stiller spørsmål ved plassering av nye hjeller, og at planen generelt vil medføre for store ulemper for naboer, og Mortsund som bygd. Det pekes på vannforsyning, støy og den totale arealbruken.	Det vises i all hovedsak til kommentarer til merknadene for øvrig, som besvarer Bjåstad sine spørsmål og tanker.
Statles Eiendom AS, brev av 14.05.21, og 04.11.21	14.05.21 Statles Eiendom protesterer på den planlagte nye avkjørsel og veg, og kan ikke se at det skal være noe i veien for å bruke eksisterende avkjørsel. Videre reagerer merknadshaver på areal regulert i sjø nordvest for egen eiendom, med hensyn til egen tilflott. Det poengteres særlig at område for akvakultur	Som det fremkommer av merknaden har det vært avholdt møter med Statles Eiendom, i håp om å finne en løsning. Forslagsstiller har i denne sammenheng strukket seg langt, sett i lys av de opprinnelige planene, og endret på store deler av planen for hva gjelder merknader fra nabo. Akvakulturområde VA1 er innskrenket, og areal for ferdsel

	i sørlig ende vil skape problemer. Utover dette har man merknader til støy og utfylling rundt skjæret i sørlig ende av planområdet. 04.11.21 I merknaden av 04.11.21 vises det til fellesmøte hvor merknaden av 14.05.21 ble diskutert. Det anføres at man er tilfreds med at avkjørsel er tatt ut av plankartet. Videre anføres det at man forutsetter at område markert som VFE1 skal være åpen for fri ferdsel. Samtidig har man merknader til at bebyggelsen innenfor bestemmelsesområde #4 skal tillates oppført til kote + 17,2, og at denne ikke må være høyere enn eksisterende bebyggelse. Det fremsettes også merknad til omfang av bebyggelse på BI3, samt at type bygning klargjøres i plan. Til slutt bemerkes det at høyder som satt i bestemmelser må være endelige, og ikke inneha mulig slingringsmonn.	ivaretar tilflott til naboeiendommen. Følgelig har man også ivaretatt kravet om at avkjørsel f_SV3 fjernes, slik som beskrevet i øvrige kommentarer. Sett opp mot siste merknad er det også gjort enkelte justeringer. Slingringsmonnet for maksimal byggehøyde innenfor bestemmelsesområdet er tatt ut, og den maksimale høyden vil være endelig. Planlagt bebyggelse har behov for å gå opp til kote + 17,2 av hensyn til produksjonen, noe som kun medfører en økning på ca. 1 m. Dersom samme takvinkel skal kunne bevares for hele anlegget er dette nødvendig, og av estetiske grunner er det uheldig å endre takvinkel – også for Statle sin del. Utklipp som illustrerer dette er vist på utklipp under, markert som figur 22. I tillegg har man igjen endret tiltakene på skjæret innenfor BI3, slik at dette nå maksimalt kan bebygges med 150 m² lager/redskapshus, med en byggehøyde på inntil 3,8 m. Maksimal kote for møne settes derfor til kote 7,8, og krav om utforming er inntatt i bestemmelsene. Endringene er fremlagt for nabo i flere eposter, men man har ikke mottatt tilbakemelding. Derimot synes det som at forslagsstiller har strukket seg langt for å imøtekomme merknader fra nabo.
--	--	--



Figur 22 – Illustrasjon av økt byggehøyde innenfor bestemmelsesområde # 4

12 Figurliste

Figur 1 – Kopi av kunngjøringsannonse i Lofotposten	6
Figur 2 – Melding om oppstart, s. 1.....	7
Figur 3 – Melding om oppstart, s. 2.....	8
Figur 4 – Utklipp fra KPA 2019-2031	11
Figur 5 – Planområdets plassering i forhold til Leknes sentrum	12
Figur 6 – Utklipp fra Miljødirektoratets naturbase - grunnforhold	13
Figur 7 – Eksisterende bebyggelse like utenfor for planområdet.....	14
Figur 8 – Utklipp fra Miljødirektoratets naturbase – arealbruk og landbruksareal	15
Figur 9 – Temperaturforhold, kilde: www.yr.no	16
Figur 10 – Nedbør, kilde: www.yr.no	16
Figur 11 – Vindforhold, kilde: www.yr.no.....	16
Figur 12 – Oversikt over registrert landbruk. Kilde: Miljødirektoratets naturbase	17
Figur 13 - Planforslag	20
Figur 14 - Illustrasjon	21
Figur 15 - Illustrasjon	21
Figur 16 - Illustrasjon	22
Figur 17 – Utfylling i sjø – markert med rød skravur	23
Figur 18 – Utklipp fra KPA.....	32
Figur 19 – Forekomst av skjellsand i Buksnesfjorden ved Mortsund. Kart: Fiskeridirektoratet	36
Figur 20 – Tegnforklaring til Figur 20	36
Figur 21 – Avstand fra landingsterskel på Leknes lufthavn	37
Figur 22 – Illustrasjon av økt byggehøyde innenfor bestemmelsesområde # 4.....	55