

REGULERINGSPLAN
SKEI HAVNEOMRÅDE
LEKA KOMMUNE



PLANBESKRIVELSE

05.11.21 Ark. Blom, RMB

Innhold

SAMMENDRAG

1	PLANOMRÅDET	8
1.1	Bakgrunn for reguleringssaken	8
1.2	Mål for planarbeidet	8
1.3	Gjennomført kunngjøring av planprogram	8
1.4	Planområdet	9
1.5	Dagens situasjon	10
1.6	Eiendomsforhold	12
2	PLANSTATUS I OMRÅDET	13
2.1	Kommuneplan og andre overordnede planer	13
2.2	Godkjente reguleringsplaner	13
3	MEDVIRKNING OG SAMORDNING	14
3.1	Organisering av planarbeidet	14
3.2	Medvirkning	14
3.3	Vedtak og videre planprosess	14
3.4	Innkomne merknader	15
4	ANALYSE AV PLANOMRÅDET OG RELEVANTE PROBLEMSTILLINGER	41
4.1	Lek og rekreasjon	41
4.2	Landskap og landbruk	41
4.3	Trafikkforhold havneområde sjø	42
4.4	Trafikkforhold land	43
4.5	Molo	44
4.6	Småbåthavn/ fiskerihavn	44
4.7	Biologisk mangfold	44
4.8	Kulturminner	45
4.9	Landskapsbilde	45
4.10	Masseuttak/ massedeponi	45
4.11	Friluftsliv og reiseliv	46
4.12	Støy/ forurensing	46
4.13	Grunnforhold	46
4.14	Teknisk infrastruktur	47

4.15	Eventuelt informasjonsmøte	47
4.16	Barns medvirkning. Innspill og hvordan disse har påvirket løsningsforslaget	47
5	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	48
5.1	Hovedgrep og bærende idé med løsningsforslaget	48
5.2	Planområde med arealbruk	48
5.3	Bebyggelse og anlegg	49
5.4	Veisystemer, veityper og standard	50
5.5	Universell utforming	50
5.6	Støy	51
6	RIKSPOLITISKE RETNINGSLINJER.....	52
6.1	Forslaget sett i forhold til” Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging”	52
6.2	Forslaget sett i forhold til” Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen”	52
7	KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET	53
7.1	ROS-analyse	53
7.2	Utredningsbehov	53
7.3	100- metersbeltet	54
7.4	Friluftsliv	54
7.5	Infrastruktur	54
7.6	Jordvern	54
7.7	Avfallshåndtering	54
7.8	Folkehelse	55
8	TIDSPERSPEKTIV FOR PLANPROSESS OG GJENNOMFØRING	56
8.1	Fremdrift	56
8.2	Gjennomføring av tiltak	56
9	ROS-ANALYSE	57
9.1	Metode	57
9.2	Risikomatrise	57
9.3	Sannsynlighetsvurdering	57
9.4	Konsekvensvurdering	57
9.5	ROS-vurdering for planområdet	58

SAMMENDRAG

Det er et stort behov for å få etablert en helhetlig reguleringsplan for området på Skei Havneområde, som gir en forutsigbarhet i forhold til videre utvikling av området. Den tidligere reguleringsplanen er underordnet kommuneplanen, og dagens plangrunnlag gir ikke et tilstrekkelig grunnlag for godkjenning av aktuelle tiltak i området.

Skei Havneområde er livsnerven til og fra Leka, og har stor samfunnsmessig betydning som samferdselsknutepunkt, havneområde/ næringshavn, og som destinasjonsknutepunkt for informasjon og turisme på Sagaøya. Øysamfunnet har stor betydning som geologisk midtpunkt og kulturhistorisk sted, både nasjonalt og internasjonalt. Møte med havneområdet er også førsteinntrykket besøkende får når de kommer til Leka, og det siste inntrukket de sitter igjen etter å ha besøkt Sagaøya.

En reguleringsplan skal ta opp i seg de behov som aktualiseres i området framover i tid, og skal bidra til en kontrollert utvikling av de formål som naturlig hører til på Skei Havneområde. Det betyr også at det må gjøres klare prioriteringer når det gjelder bygge- og anleggsformål i området, og at ulike tiltak må forankres i overordnede føringer og planverk, både regionalt og nasjonalt.

Samferdsel

I trafikkstruktur på området inngår sjørelatert tilkomst for ferje, hurtigbåt, næringsmessig skipsfart, kystfiskere, aquanæring, og som småbåthavn for lokalbefolkning og fritidsbåtturisme. For befolkningen, tilreisende og næringslivet er tilknyttende trafikkløsninger mot fergekai vesentlig for tilgjengelighet til all virksomhet som skjer på øvrige deler av Leka og på området i Skei havneområde. Å tilrettelegge for en god samferdselsløsning i området vil derfor være en hovedprioritet.

Næringsutvikling på Skei Havneområde

For videre næringsutvikling på Leka vil det være naturlig å ta utgangspunkt i prioriterte næringsveger i framtida, og hvor det vil være formålstjenlig å lokalisere ulike næringer. Kommuneplanen og øvrige overordnede temaplaner gir føringer for hovedprioriteringer, og er styrende for prioritering av arealbruken på Leka og Gutvik. Reiselivsutvikling er her en hovedprioritet hos kommunen fremover.

Skei Havneområde er et begrenset område arealmessig, og det vil være naturlig at en reguleringsplan skal prioritere å tilrettelegge for de næringsveger og servicebehov som har en historisk eller naturlig tilknytning til dette området. Her vil de virksomheter som har sjørelatert avhengig av kai, samfunnskritisk samferdsel, offentlig service, turistinformasjon og reiseliv prioriteres i arealbruk. Mere plasskrevende næringsveger bør da kanskje tilrettelegges på andre naturlige lokasjoner på Leka.

Samfunnskritiske funksjoner

For befolkningen på Leka er ferga, hurtigbåten og annen sjørelatert transport livsviktig, da dette handler om liv og helse i kritiske situasjoner, og tilgjengelighet for ekstern bistand. Tilstrekkelig regularitet på ferge, tilstedeværelse for ambulanse, og andre samfunnsnyttige tjenester er her vesentlig.

Nytt fergeleie fram i tid og et utvidet tilbud på hurtigbåt er derfor hovedprioriteringer hos kommunen. Et nytt fergeleie legger også klare føringer for hovedstruktur og øvrige vegsystem i området. I et lengre perspektiv vil også klimatiske forhold og økt havnivå kreve nye løsninger for havneanleggene, og det skal reguleringsplanen ta høyde for, og prioritere.

Arealprioriteringer

De arealer som i dag er etablert og har naturlig tilknytning til havneområdet, skal ha mulighet til å utvikle seg videre innenfor de arealrammene som området gir. En utvidelse av landområder ved utfylling på grunn sjø, vil bidra til å dekke framtidige arealbehov for samferdsel og lokal næringsutvikling på havneområdet. Skei Havneområde utgjør en vesentlig del av Sagaøyas historie og har alltid vært en naturgitt lokalisering som havn. Dette gjør også området til en del av området for Utvalgte kulturlandskap på Leka, som er viktig å bevare, både i et historisk, kulturelt og landskapsmessig perspektiv.

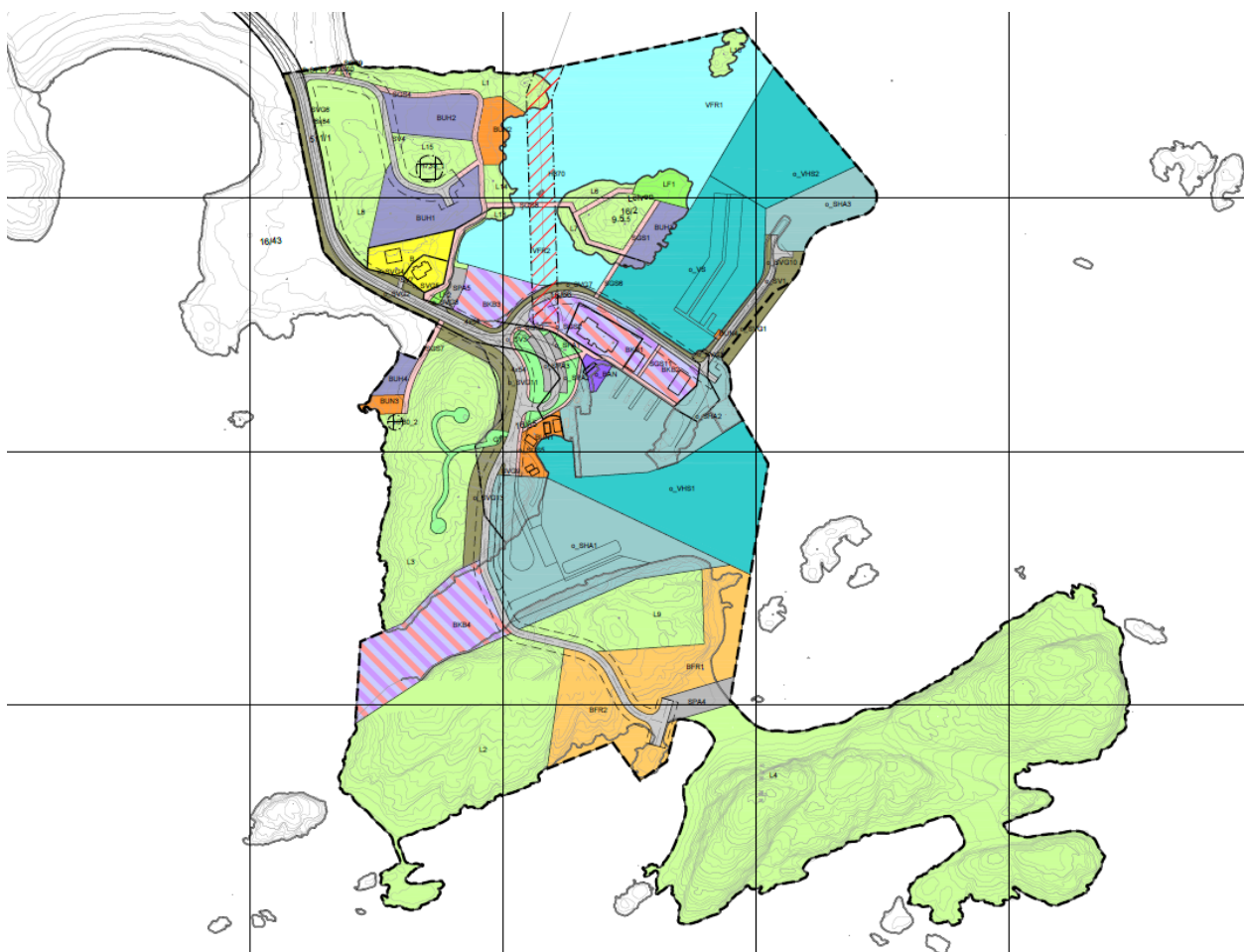


Fig. 1. Planforslag Skei Havneområde.

Planforslaget

Trafikkområder tilrettelegger for endring av hovedveg mot nytt fergeleie, hvor kommunal veg føres parallelt videre ut mot områder på Hamneholmen. Det tilrettelegges for økt parkeringsareal og opparbeidede utomhus areal i kjerneområde for publikum ved servicebygget. Eksisterende næringsveg til kai og småbåthavn opprettholdes, og trafiksikre fortau/ gangveger tilknyttes ulike områder. Skulderområder for trafikkanlegg opparbeides parkmessig.

Serviceområdet ligger sentralt i området, med turistinformasjon, kafè og andre offentlige servicefunksjoner. Området utvides for kombinerte formål til service- og næringsutvikling i forlengelsen av eksisterende område, basert på utfylling i indre del av bukta ved hovedvegen.

Hamneholmen tilrettelegges for fritidsbebyggelse og friluftsliv tilknyttet sjøområder som orienterer seg bort fra øvrige trafikkområder for ferge- og skipsfart. Her vil bevarte LNF-områder gi gode rekreasjonsområder nært sjøen.

Nytt fergeleie planlegges etablert på oppfylte områder mellom dagens havneområde og Hamneholmen. Området legger også føringer for øvrig trafikkstruktur, og forutsetter et bytte av lokalitet med hurtigbåten. Nytt fergeleie skal bidra til en sikrere innfart og bedre regularitet tilpasset framtidens fergeløsninger.

Hurtigbåtkai kan tilpasses ved eks. fergekai og opp mot publikums- og serviceområdet. En bedre estetisk utforming av publikums- og informasjonsområder tilknyttet hurtigbåtkai, parkeringsområder, fiskerikai og servicebygget, skal forsterke det maritime preget på uteområder, og bidra til et bedre samlet servicetilbud for tilreisende.

Næringskai for sjørelatert næring kan tilpasses slik at den kan ta anløp for større båter, også tilknyttet reiselivsnæringa. Det er etablert nytt bygg på landareal for lagring og driftsfunksjoner tilknyttet næringskai, og området videre mot serviceområdet gir mulighet til å utvide det sjørelaterte næringsområde noe. Nytt fleksibelt næringsareal i indre del gir også mulighet for bak-areal og funksjoner relatert til kaiområdet.

Fiskerihavna opprettholdes da det ikke foreligger en endelig avklaring på nødvendig kapasitet og alternativ lokalisering. Hvis det etableres ny fiskerihavn på utvidet molo eller på annen lokalitet kan dagens bryggeområde utnyttes til besøkshavn.

Småbåthavn kan utvides ved at molo planlegges forsterket og forlenget nordøstover. En breddeutvidelse kan her også bidra til ny fiskerihavn med noe bak-areal.

Reiselivsområdet ved Karihaugen og ut mot Leiven skal bidra til å forsterke satsingen på reiseliv og turisme tilknyttet området nord for havneområdet. Det etableres her areal for servicefunksjoner, utleiehytter på begge områder, og tilhørende aktivitetsanlegg og funksjoner mot strandsonen. Området tilknyttes eksisterende stier i kulturlandskapet på Skei og strandsonen mot småbåthavn.

Foreslått masseuttak og etablert grusdeponi vil i omsøkte omfang kunne komme i konflikt med øvrige planlagte trafikkområder til ny kai, og klimatiske forhold (vind) mot nåværende og fremtidig fergekai. Det foreligger ikke tilstrekkelig avklaringer i forhold til støy- og støvproblematikk, eller tilstrekkelig ROS-analyse i forhold til klimatiske forhold, landskapshensyn og en samlet estetisk utforming av Skei Havneområdet. Det er også noe usikkerhet knyttet til omfang av masseuttak som er innmeldt, og behovet for et tilsvarende stort næringsareal på angitt område. Dette utredningsansvaret må ligge til tiltakshaver, og ikke belastes kommunen.

Flytting av eksisterende grusdeponi er ikke presserende, mens et evt. masseuttak bør konsekvensutredes. En bør også bruke noe tid på å vurdere også andre aktuelle lokasjoner for masseuttak og grusdeponi, hvor dette er forankret i kommuneplanen, og hvor det reduserer konfliktnivået med annen arealbruk. Det henvises for øvrig til videre vurderinger i planbeskrivelsen.

Planprosessen

Det har vært en lang prosess frem til det planforslaget som foreligger til videre politisk behandling og offentlig høring. Det er gjennomført 3 tidligere mulighetsstudier, workshops og god medvirkning fra berørte parter, politikere og innbyggere. Det er også gjennomført møte med planforum Trøndelag, hvor planene er fremlagt for sektormyndigheter. Prosessen har ledet fram til det planforslaget som i dag foreligger, og er nå gjenstand for politisk vurdering og ny høringsrunde hvor berørte parter og sektormyndigheter vil komme med innspill.

Det har vært en omfattende planprosess hvor det har vært helt nødvendig å foreta prioriteringer basert på det som vurderes å være mest naturgitt og viktigst å prioritere innenfor et begrenset areal på Skei Havneområde. Det er lagt til grunn en prioritering på noen hovedområder, men forsøkt å ta hensyn til at planforslaget er forankret innenfor reelle behov for ulike interesser, og at dette gir utviklingsmuligheter og forutsigbare bygg- og anleggstiltak fremover i tid.

Dagens kommuneplan og andre relevante fagdokumenter er lagt til grunn i forhold til vurderinger av reguleringsmessige forhold og planfaglige krav. Det er viktig å presisere at planen er i prosess, og at en del av planforslaget må baseres på videre konsekvensutredninger (KU), før aktuelle tiltak kan gjennomføres. Her vil en dialog med samferdselsmyndigheter og nødvendig avklaringer med ulike sektormyndigheter være viktig. Det samme gjelder en videre dialog med interessenter i Skei Havneområde.



Figur 2. Dagens fergekai, fiskerikai og serviceområde



Figur 3. Næringskaia.



Figur 4. Naustområdet.

1 PLANOMRÅDET

1.1 Bakgrunn for reguleringssaken

Grunnlag for igangsetting av planprosess ligger i tidligere gjennomførte mulighetsstudier, og et akkumulert behov for en tidsmessig og innholdsmessig oppdatering av reguleringsplanen for Skei havneområde, slik at den kan danne et grunnlag for videre utvikling av Skeisområdet frem i tid.

Gjennomførte mulighetsstudier og flere søknader om dispensasjoner har dokumentert dette. Vedtak for igangsetting av reguleringsarbeidet ligger i behandling i kommunestyret K-sak 56/20, 30/15 og 67/10. I tillegg er det i behandlingen av kommuneplanens arealdel påpekt behov for rullering av reguleringsplanen.

Det foreligger nå høringsgrunnlag etter kunngjøring av planprogrammet, og det utarbeides et planforslag med relevante plandokumenter som fremlegges for 1. gangs behandling.

1.2 Mål for planarbeidet

Målet med planarbeidet har vært å utarbeide en ny reguleringsplan for Skei Havneområde som gir grunnlag for å gjennomføre fremtidige tiltak. Reguleringsplanen skal bidra til en regulert utvikling av ulike områder for samferdsel, næringsutvikling, reiselivsutvikling, og en kvalitetsmessig og balansert stedsutvikling av området på Skei.

Hovedmål for planarbeidet har vært å:

- Tilrettelegge for ny lokalisering av fergekai med tilhørende trafikkareal, og gi framtidig mulighet til å flytte kai for hurtigbåt til eks. fergekai
- Tilrettelegge for en overordnet trafikkløsning som gir trafiksikker separering, tilstrekkelig parkeringskapasitet og tilgjengelighet til ulike områder
- Tilrettelegge for overnattingskapasitet/ campingområder, og reiselivsbaserte aktivitetsareal i områder rundt Skei Havneområde.
- Tilrettelegge areal for videreutvikling av eks. næringer og etablering av nye næringsareal
- Vurdere alternativ lokalisering/ avbøtende tiltak for grusdeponi i eller utenfor Skeis-området
- Forsterke og utvide eksisterende molo ved oppfylling av steinmasser i sjø
- Utvide kapasitet for småbåthavn i forlengelsen av eksisterende anlegg/ marina
- Vurdere lokalisering av fiskerihavn
- Bevare eksisterende bygningsmiljø og tilrettelegge for nye nærings- og reiselivsbygg
- Redusere inngrep i eksisterende kulturlandskap i området mot og i Skei Havneområde
- Vurdere konsekvenser av tiltak, og avklare behov for KU eller rekkefølgekrav i planen

1.3 Gjennomført kunngjøring av planprogram

Plan- og bygningslovens §4-1 fastslår at det for reguleringsplaner med vesentlige virkninger for miljø og samfunn skal utarbeides planprogram, og dette var relevant for området på Skei. Planprogrammet har gjort rede for formålet med tiltak og hvilke problemstillinger som anses viktige i forhold til miljø- og samfunnskonsekvenser. Kommuneplanen og/ eller statlig planverk som kan aktualiserer

konsekvensvurderinger eller -utredninger, og det ble foretatt innledende vurderinger i planprogrammet i forhold til:

- Området på Skei Havneområde er hovedferdselsområde for i hovedsak all trafikk på sjø og land, til og fra Leka. Som havneområde er forholdet til klima og områdestruktur vesentlig for å opprettholde transportmessig regularitet og samfunnssikkerhet.
- Skei Havneområde ligger innenfor området for utvalgte kulturlandskap, og en balansert bruk av nye områder i kulturlandskapet må vurderes.
- Området kan være utsatt for høy vannstand, springflo og sterk vind, samt at tiltak må vurderes i forhold til fremtidig vurdert havnivå.
- Aktuelle tiltak for bygg og anlegg må vurderes iht. sikkerhet mot skred.
- Det må vurderes avbøtende tiltak hvor landskapsformasjoner eller vegetasjon berøres

Kommuneplanen for Leka angir aktuelle sektor/-fagområder hvor det kan stilles krav til fagkyndig vurdering/ utredning av områder ifm. regulering og gjennomføring av aktuelle tiltak.

Relevante og realistiske alternativer skal beskrives og det skal fremgå hvordan disse er tenkt behandlet i plan- og utredningsarbeidet.

1.4 Planområdet

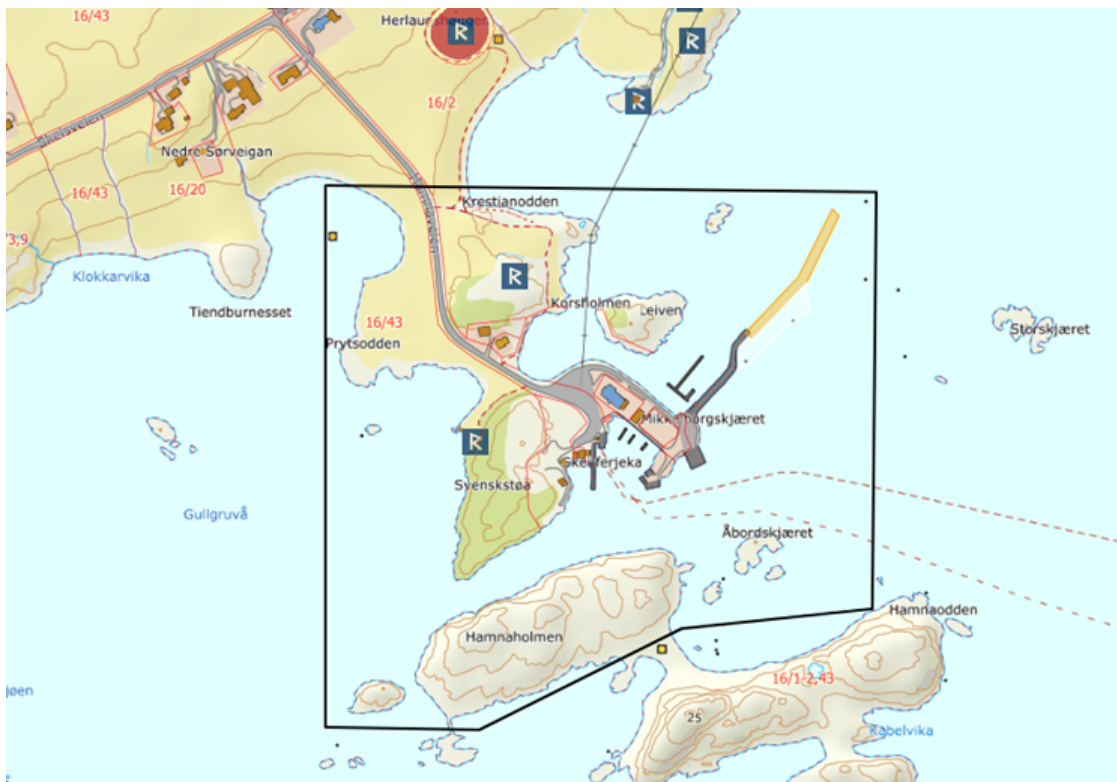
Med grunnlag i tidligere innspill i mulighetsstudien og til planprogrammet, samt aktuelle tiltakssøknader, er formålene ved reguleringsarbeidet å regulere områder for:

- ferjekai, hurtigbåtanlegget og næringskai
- utvidelse av molo for marina og gjestehavn
- lokalisering av fiskerihavn
- områder til reiselivsformål, overnatting og bespisning
- tilrettelegging for friluftsliv og aktivitetsareal
- andre næringsformål, spesielt tilknyttet næringskai og serviceområder
- evt. lokalt grusdeponi tilknyttet innlasting fra næringskai

Dette omfatter å gjennomføre en regulering i forhold til planavgrensning i kommuneplanen/ tidligere reguleringsplan, med en tilpassing arronderingsmessig i forhold til aktualiserte tiltak.



Figur 6. Skei Havneområde i dag.



Figur 5. Områdesnitt som viser forslag til plangrense for reguleringsplan Skei Havneområde.

1.5 Dagens situasjon

Fra 2010 og frem til i dag er det gjennomført 3 ulike mulighetsstudier, hvor innspill og workshop med kommunen, aktører i området og innbyggere er gjennomført. Det foreligger et grundig og relevant utgangspunkt for gjennomføring av reguleringsprosessen, med en forutgående høring av planprogram, som legger grunnlag for utarbeidelse av planforslag for reguleringsplan for Skei Havneområde.

I dag fremstår Skei havneområde noe uryddig og uferdig, med tanke på at dette er hovedatkomst til Leka. Vegsystemet er delt i fylkesvegen med biloppstillingsplasser som ender opp mot fergekai, og en parallell veg som forgrenes mot næringsområdet, næringskaia og molo/ småbåthavn. Utsprengt fjellskjæring står eksponert mot fergeatkomst og det mellomliggende område blir i dag brukt til grusdeponi og sporadisk lagringsplass.

Skei Havneområde er et kompakt område hvor flere interesser innenfor samferdsel, sjørelaterte næringer, service og turisme foreligger. Aktuelle eiendomsinteresser og utviklingsperspektiv hos både Leka kommune, eiere og aktører i området, har naturlig medført at det foreligger ulike særinteresser i området. Området er også en del av «Skei – utvalgte kulturlandskapet» med et kulturhistorisk område, kulturminner og LNF-området av ulik kategori.

Skei Havneområdet er også livsnerven til og fra Leka, og har både stor samfunnsmessig betydning som samferdselsknutepunkt, som havneområde/ næringshavn, og som destinasjonsknutepunkt og førsteinntrykk mot service, informasjon og turisme når en kommer til Leka. Øysamfunnet har også stor betydning som geologisk midtpunkt og kulturhistorisk som Sagaøya Leka.

- Det primære er Skei Havneområde som trafikk- og ferdselsområde inn og ut fra Leka med bil, ferge eller hurtigbåt. Regularitet og tilgjengelighet er også av stor samfunnsmessig og sikkerhetsmessig betydning. Her vil en aktuell flytting av fergekai medføre endring av trafikkstruktur for hovedtrafikk på sjø og land, og tilgjengelighet til ulike delområder.
- Reiselivsmessig har området på og rundt Skei havneområde stedskvaliteter som gir grunnlag for reiseliv og turisme med tilhørende aktiviteter. I tillegg til å være en hoved ferdselsåre og strategisk informasjonsplass for andre reiselivsmål på Leka, har Skei havneområde også en marina for fritidsbåter langs kysten.
- Næringsmessig som havneområde for sjø- og landrelatert virksomhet/ varetransport og aktuell fiskerihavn. Her er det behov for utvidede og nye næringsområder som kan skape vekst og arbeidsplasser.
- Kulturlandskapet og historie grunnngir også en balansert utvikling og tilgjengelighet i strandsonen og landskapet rundt som formidlingsplass, men også til næringsmessig utnyttelse i turistsammenheng. Her er området rundt Karihaugen, Leiven og Hamneholmen også aktualisert som friluft- og campingområder

Reguleringsarbeidet og planforslaget skal tilrettelegge for en balansert og prioritert videreutvikling av Skei Havneområde, slik at planen gir tilstrekkelig forutsigbarhet for framtidige tiltak og utvikling.



Figur 7. Dagens område på Skei Havneområde

1.6 Eiendomsforhold

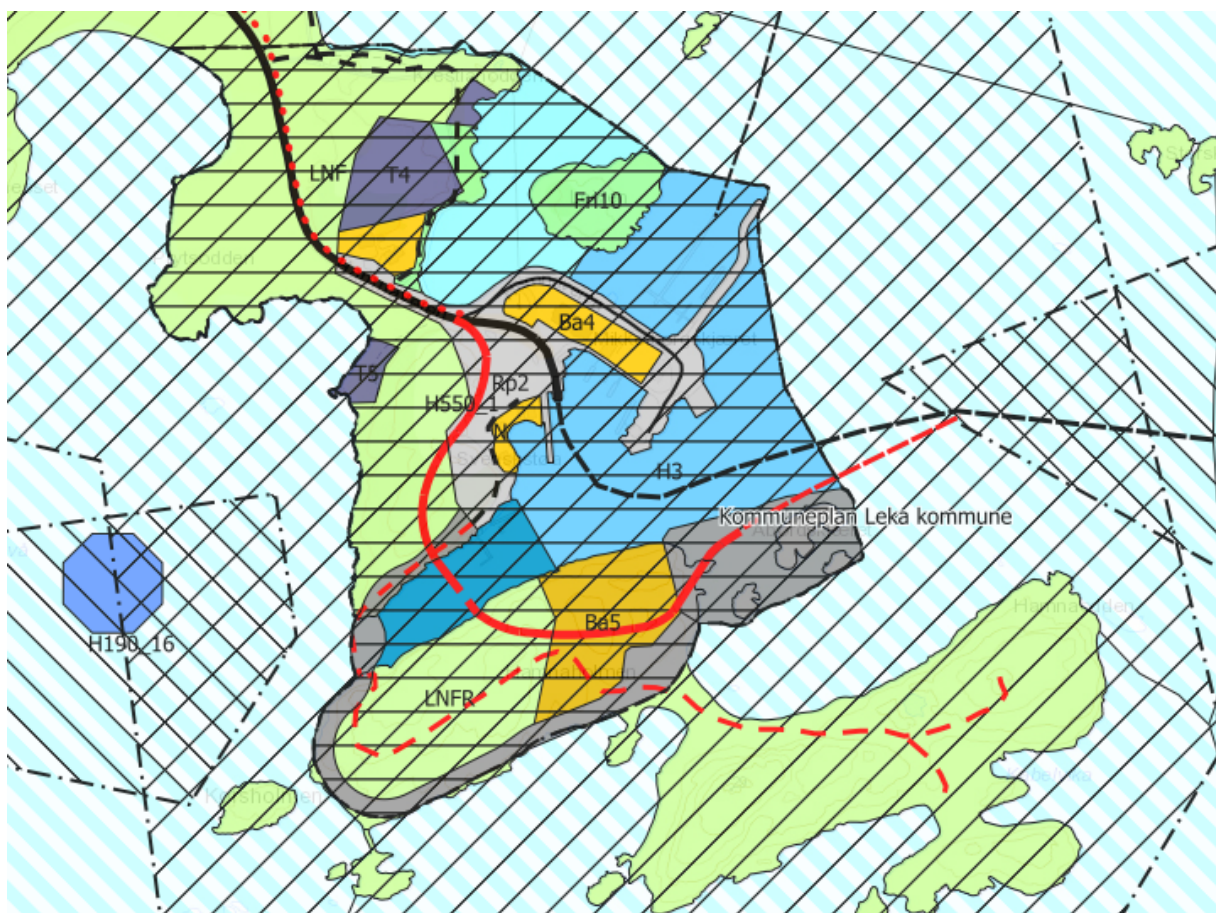
Grunneiere, næringsaktører og andre interessenter i området:

- Grunneiere gnr/bnr 16/1-2,43, 16/2, 16/26, 16/27,36, 16/42, 16/43, 16/65, 16/66, 16/66/5, 16/66/7, 16/67, 511/1
- Leka kommune – grunneier og medeier i servicebygget
- Leka Industriselskap – eier og utleier av Servicebygget
- Leka båtforening - småbåthavn m.m.
- Ambulansevakt – garasje og personalberedskap
- Mowi ASA – leier kontorlokale og benytter næringskai
- Jan Erling Pettersen – entreprenør, leier arealer til gruslager og benytter næringskai
- Leka Graveservice – leier arealer til gruslagring
- Nord-Trøndelag Havn Rørvik IKS - drifter kaianlegg for hurtigbåt og industriformål
- Åsmund Aune – etablere reiselivsbedrift med bakeri/vertshus i Skei Havneområde.
- Reiselivsbedrifter/ havbruk/fiskere og andre som har båtplass/flytekai i indre havn.
- Kystfiskerne – som benytter fiskerikai
- Skei Vel
- Havnefogden, Rørvik Havn IKT
- Samferdselsaktører/ befraktere i Skei Havneområde

2 PLANSTATUS I OMRÅDET

2.1 Kommuneplan og andre overordnede planer

Området på og rundt Skei Havneområde er i liten grad endret de siste årene. Tidligere reguleringsplan er utdatert, og her er gjeldende kommuneplan fra 2013 overordnet reguleringsplanen, og gjeldende for vurdering av tiltak i området. Det foreligger vedtak tilbake til 2010, hvor det er vedtatt igangsetting av en arbeid med en ny reguleringsplan for området.



Figur 8. Kommuneplanens arealdel gjeldende for Skei Havneområde

2.2 Godkjente reguleringsplaner

Tidligere reguleringsplan for Skei Havneområde er gjort underordnet gjeldende kommuneplan, og ny reguleringsplan blir ved stadfesting gjeldende som detaljreguleringsplan for Skei Havneområde.

3 MEDVIRKNING OG SAMORDNING

3.1 Organisering av planarbeidet

Det ble ved oppstart av planarbeidet etablert en administrativ plangruppe på Leka kommune som har bestått av representanter fra kommuneledelsen, strategi/samfunn, teknisk/eiendom, næring/kultur og plan/landbruk.

Planarbeidet er utført av Arkitektkontoret Blom as, v/ planarkitekt Roy M. Blom.

Styringsgruppa har bestått av formannskapet, som også utgjør planutvalget i Leka kommune.

Det er avholdt informasjonsmøter om planstatus i formannskapet og kommunestyret underveis i planprosessen.

Det er underveis også gjennomført teams-møte mellom plangruppa/ planarkitekt og Planforum Trøndelag Fylke.

Der det er relevant iht. relevante fagansvar er andre fagpersoner konsultert, eks. havnedirektøren.

3.2 Medvirkning

Forutgående for kunngjøring av oppstart og planprogram for reguleringsarbeidet på Skei Havneområde er det gjennomført en mulighetsstudie med hvor det har vært bred medvirkning fra grunneiere, næringsutøvere og samferdselsaktører i havneområde, politikere og administrasjonen på Leka kommune. Det er gjennomført workshops med gruppeoppgaver og ulike informasjonsmøter. Informasjon om planprosessen har vært åpen for innsyn til øvrige innbyggere og interesserte.

Planprogrammet og regelverket for planfremstilling og konsekvensutredning sikrer at en i plansaker får en bred medvirkning i hele planprosessen. Gjennom høring av planprogrammet gis det anledning til å påvirke både hvilke spørsmål som er viktige, og som bør utredes, og den videre saksgang hvor det endelige planforslaget med tilhørende konsekvensvurdering-/ utredning skal behandles.

Det legges opp til følgende informasjon og medvirkning i planprosessen:

Ved varsel om oppstart inviteres alle til å gi innspill til planarbeidet og planprogrammet

Dialog med myndigheter, berørte grunneiere og andre interessenter gjennomføres gjennom hele planprosessen.

Informasjonsmøte avholdes ila. høringsperioden for planprogrammet

Informasjon om planprosess og plandokumenter legges ut fortløpende på nærmere angitt adresse på kommunens nettside, hvor det også gis mulighet til å melde inn innspill/ merknader.

Ved oppstart og offentlig ettersyn kunngjøres dette på kommunens nettside og i media, samt at utskrift av plandokumenter vil være tilgjengelig på kommunehuset på Leka.

3.3 Vedtak og videre planprosess

Planprogram ble vedtatt utlagt til offentlig ettersyn og kunngjort i media og på kommunens nettside.

Det kom inn relativt omfattende innspill og merknader ifm. planprogrammet. Alle innspill med planarkitektens faglige vurderinger er framlagt for kommunes arbeidsgruppe for videre vurdering og prioritering, og kommunestyret er orientert med en oppsummering av innspill fra planarkitekten.

Det er gjennomført møter for å foreta nødvendige avveininger og prioriteringer fremtidig arealbruk i Skei Havneområde. Et komplett planforslag legges nå fram for kommunestyret som grunnlag for 1. gangs

behandling, kunngjøring og offentlig høring. Berørte parter og sektormyndigheter tilskrives iht. kommunestyrets vedtak.

3.4 Innkomne merknader

Alle mottatte innspill er gjennomgått, vurdert og kommentert fra planarkitekten. Ulike innspill er naturligvis noe spisset i forhold til hvor innspill kommer fra, og hvilke formål og funksjoner dette gjelder. Det er naturlig at ulike innspill da må veies opp mot hverandre, slik at en kommer videre med en omforent og balansert løsning for utvikling av Skei Havneområde frem i tid.

Hvert enkelt innspill er vurdert og kommentert, og til slutt avveid og sammenfattet i noen overordnede fokusområder som er bearbeidet og forankret i videre arbeide mot planforslag.

Det har også vært dialogmøte med Planforum Trøndelag 19. mai, hvor Leka kommune har presentert sine behov, og hvor ulike offentlige sektor interesser har gitt sine vurderinger. Dette er gjengitt i sin helhet som vedlegg i forlengelsen av dette notatet.

Det er mottatt innspill til planprogrammet fra følgende:

Nord-Trøndelag Havn Rørvik IKS, dat. 16.04.21

AtB, dat. 16.04.21

Norges vassdrags- og energidirektorat NVE, dat. 24.03.21

Sametinget, dat. 29.03.21

Statens vegvesen, dat. 09.04.21

Tensio, dat. 12.04.21

Kystverket, dat. 29.03.21

Statsforvalteren, dat. 16.04.21

Fylkeskommunen, dat. 19.04.21

Kystplan as, på vegne av grunneier Per Otto Furre, dat. 16.04.21

Kystplan as, på vegne av Jan Erling Pettersen, dat. 19.04.21

Vertshuset Herlaug/ Leka Sjøfiske v. Vidar Furre, dat 19.04.21

Videre refereres her hovedmomenter med planfaglig kommentar. For fullstendige innspill henvises det til dokument med komplette innspill fra ulike sektorinteresser og andre, som foreligger hos Leka kommune.

Følgende innspill refereres med planarkitektens vurdering:

Nord-Trøndelag Havn Rørvik IKS, dat. 16.04.21

Slik vi oppfatter fremlagte planprogram legges det opp til en uheldig sammenblanding av ulike formål. Dette kan skape unødige konflikter som kan legge begrensninger på utnyttelsen av de ulike aktivitetene som er tenkt lagt til området. Etter vår mening bør ulike arealer rendyrkes og forbeholdes kun til et og et formål for ikke å skape slike konflikter.

Vi er godt fornøyd med at området rundt Skei kai mellom småbåthavnen og ferje innløpet er avsatt til havneformål. *(Merket grønt i vedlegg)*

Skal en ha en videre satsing og tilrettelegging for næringsaktivitet i forbindelse med kaien vår på Skei er dette ikke tilstrekkelig areal. Her mener vi at hele området vest for dagens hurtigbåt- og ferjekai bør avsettes til næringsformål etter at det er tatt ut stein og grusmasser. (Merket rødt i vedlegg) Her bør dette ikke legges opp til annen aktivitet som reiselivsaktivitet, friluftsområde, utkikkspunkt og turstier, da disse fort kan komme i konflikt med hverandre. En bør også sikre tilstrekkelig avstand mellom slike formål andre steder, slik at en blant annet ikke får begrensninger om kun dagdrift på næringsarealene en skal ha i området.

Ut fra de signalene vi har fått er det ikke realistisk at ferjeleie og hurtigbåt kai kan bytte plass med det første. Med bakgrunn i dette bør dagens fiskerihavn fjernes og ikke videreføres i reguleringsplanen. (Merket blått i vedlegg) Her er det kommet signal om at det ønskes oppsatt dykdalber til ferjen. Dersom dette gjennomføres har vi fått tilbakemelding på at ferjeleiet blir godt og funksjonelt.

I planprogrammet er det tegnet inn to dykdalber nord for dagens kai, for å legge bedre til rette for større båter. Det er ikke ønskelig. Ideelt bør det anrettes en dykdalb på hver side av dagens kai, slik at kaifronten er i senter. De fleste skip har landgang, losseport og lignende i området midtskips. Slik vil man i tillegg få en mye bedre skjerming mot vær og vind



Figur 9. Illustrasjon fra Havnefogden

Vurdering:

Dagens situasjon på Skei Havneområde er, som anmerket fra havnedirektøren, en blanding av ulike byggeformål og trafikkløsninger på sjø og land. Det er også naturlig når området er begrenset i areal og tilknyttet alle offentlige ferdsselsårer inn og ut av Leka. Dette gir både muligheter og utfordringer i videre prioriteringer for områdeutvikling og differensiering av ulike funksjoner på Skei. Det er tilknytningen til havneforhold og samferdsel på sjø og land, som tilrettelegger relevant tilgjengelighet for ulike næringer på området.

Næringskai er nødvendig for sjørelatert næring og innskiping av aktuelle råvarer til Leka, og det er behov for å utvide landbasert næringsareal og bak-areal på Skei Havneområde. Det er i foranliggende prosess, tiltakssøknad og gjennom innspill til planprogrammet befestet et behov for utvidet næringsareal ved havneområdet, med ulik skalering. Her må behovet for areal til næring

veies opp mot bl.a. landskapsmessige hensyn i kulturlandskapet og klimatiske forhold for havneområdet, jfr. andre innspill.

Behovet for en endring av fergekai synes å være relevant, både i forhold til sjøtrafikkale løsninger, og en differensiering av ulike formål og bruksområder. Her vil tilstrekkelig plass og arrondering av kaifront med dykdalber også kunne påvirke en trafikk- og innseilingssikker løsning for ferge, hurtigbåt og annen sjørelatert ferdsel.

Det er i planprogrammet pekt på at en flytting av fiskerihavn til annen lokasjon på eller utenfor området er naturlig, slik at indre del av området kan benyttes til serviceområde og persontrafikk med en omrokking av fergeanløp og hurtigbåtanløp. Selv om en ny fergeløsning ikke er realistisk på kort tid, er det viktig at planen tar opp i seg en strategi mot fremtidige løsninger, og at de som forvalter, drifter og trafikkerer området tas med på faglige råd i videre planprosess.

AtB, dat. 16.04.21

Et av hovedmålene for planarbeidet er å tilrettelegge for ny lokalisering av fergekai med tilhørende trafikkareal, og flytte kai for hurtigbåt til eks. dagens fergekai.

AtB forutsetter at det i planprosessen gjøres nødvendige utredninger knyttet til kaianlegg og kaiens funksjon (lengde på kai, inn-/utseiling, vindforhold m.m.). Vi ber om at det settes av teknisk areal for infrastruktur for energiforsyning for en mulig fremtidig elektrifisering av ferge- og hurtigbåtsambandene. Trøndelag fylkeskommune har en ambisjon om å utvikle utslippsfrie hurtigbåter for fremtidens mobilitet langs kysten av Trøndelag. I den forbindelse vil det kunne aktualisere seg nye skrogløsninger, eksempelvis i form av hydrofoilsystemer som vil kunne medføre økt dypgang på fartøyet. Dette er betraktninger som bør tas med i vurderingen av plassering av hurtigbåtkai.

På Skei er det tilbringertjeneste med taxi til ferge/hurtigbåt. Ved utvikling av Skeisområdet kan det medføre flere korrespondanser/overganger. Vi ber om at det settes av areal til holdeplass som kan benyttes av tilbringertjeneste, ev. fremtidig (autonom) buss.

Det henvises også til at gangforbindelser må være universelt utformet, og at det må avsettes område for passasjerfasiliteter/venterom.

Vurdering:

AtB befordrer i dag hurtigbåten til/ fra Leka, og påpeker et relevant behov for å vurdere/ utrede klimatiske forhold knyttet til havneområdets funksjoner på Skei. Elektrifisering av sjøtransport medfører behov for nødvendig landbasert teknisk areal og en evt. flytting av anløp for hurtigbåt må også tilknyttes publikumsfasiliteter. Det har i innspill til planprogram vært naturlig å vurdere et bytte mellom dagens fergeleie og hurtigbåtanløp, slik at publikumsfasiliteter kan tilknyttes eksisterende service- og info-området på Skei.

Utvikling av nye skrogløsninger vil kunne medføre økt dypgang på fartøy, og dette må tas i betraktning i forhold til sjødybde og grunnforhold i aktuelt område. Det er viktig at dette formidles og kartlegges ifm. aktuelle grunn- og bunnundersøkelser.

Norges vassdrags- og energidirektorat NVE, dat. 24.03.21

Deler av området består ifølge løsmassekartet i vår digitale kartinnsynsløsning «NVE Atlas» av havavsetninger. Dette er avsetninger som innehar potensiale for funn av skredfarlige løsmasser som kvikkleire. Vi forutsetter derved at forholdet til skredfare avklares i forbindelse med planarbeidet i tråd med

kravene i PBLs §§ 4-3, 5.1, PBLs § 28-1 og TEK 17 kap.7: <https://dibk.no/byggereglene/byggteknisk-forskrift-tek17/>).

I rundskriv H-5/18 fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet, KMD av oktober 2018 presiserer departementet at utredninger av naturfare ikke bør utsettes til byggesak, men senest avklares på siste plannivå. Det refereres til en rekke undersjøiske kvikkleirskredhendelser som følge av utfylling i sjø de senere årene.

Vurdering:

Det er i planprogrammet lagt opp til at undersøkelser kan gjøres ifm. søknad om tiltak. NVE mener dette må utredes ifm. planarbeidet. Basert på videre planprioriteringer må det vurderes nærmere for hvilke områder det medfører risiko for skredfare knyttet til planlagte formål og tiltak. Det er relevant at grunnforhold i og ved sjøområder på Skeishavna kartlegges/ utredes, som grunnlag for en videre arealprioritering.

Kartverkets portal «se havnivå» viser framtidig estimert havnivåstigning med stormflo for de aller fleste tettstedene langs hele kysten. For Leka er for eksempel 200-års stormflo med havnivåstigning (gitt fortsatt høye globale CO2-utslipp) stipulert til kote 3,93 meter mot slutten av dette århundret (uten bølgepåvirkning).

For tiltak som ligger i umiddelbar nærhet til- eller i sjø og som ikke er konstruert for overflomming, anbefaler vi derfor at det tas inn minimum kotehøyde gulv (NN2000) på 4,0 m. for å unngå skader og ødeleggelse på konstruksjoner og anlegg.

NVE anbefaler også å ta en kikk på angitte karttjenester og veiledere, som bla beskriver hvilke flom- og skredprosesser som kan utgjøre fare, og hvordan disse farene bør utredes og innarbeides i planen.

Vurdering:

Kotehøyde for eksisterende havneområde ligger på ca 2,5-3,0meter og kotehøyde bygg på ca. 3,0-3,5meter. NVE sine anbefalinger etter estimert havnivåstigning med stormflo er stipulert til 3,93meter. Det medfører at høyde på eks. og nye havneområder på sikt må økes med ca. 0.5-1,0meter og OK gulv fremtidige bygg anbefales på kote 4.0meter, som er vesentlig høyere enn dagens bebyggelse. Dette vil medføre et betydelig oppfyllingsarbeide på eks områder, og en dårlig høyde-/terrengbalanse mellom eks. og nye bygg og anlegg. Kotehøyde anbefales lagt på kote 3.8m. Det vil være behov for å avveie tilstrekkelig sikkerhet i forhold til eks. anlegg og bygg på sjø og land, samt å ta høyde for at fremtidige tiltak tilfredsstiller fremtidige høydekrav. Det kan også medføre behov en tydeligere differensiering av ulike formål i forhold til tiltakstype og risiko ved oversvømmelse/ springflo.

Sametinget, dat. 29.03.21

Vi ser at det er registrert et automatisk freda samisk kulturminne (ID 110619-1) innenfor planområdet. Kulturminnet (Sildaguden) er registrert som en offerstein, og er beskrevet som en bautastein med en krans av små steiner rundt. Dette kulturminnet må sannsynligvis sees i en samisk kontekst.

Etter vår vurdering må dette inntas i reguleringsplanen som en hensynssone med relevante bestemmelser, og dette må gjøres i den videre planprosessen. Det må også være en buffersone i planen rundt kulturminnet slik at det ikke blir utsatt for utilbørlig skjemming, så dette må gjenspeiles av arealdisponeringene i planen.

Vi minner også om den generelle aktsomhetsplikten. Denne bør nevnes i reguleringsbestemmelsene

Vurdering:

Kulturminnet Sildaguden er registrert, og det vil bli tatt hensyn til med innregulering av hensynssone med tilstrekkelig buffersone rundt kulturminne. Bestemmelse til den generelle aktsomhetsplikten vil bli tatt inn i planbestemmelser.

Statens vegvesen, dat. 09.04.21

Vi har følgende merknader i forbindelse med varsel om oppstart:

Det er oppgitt 11 hovedmål for planarbeidet. Det er utarbeidet en illustrasjonsplan med forslag til hvordan dette skal løses. Dette vil være et godt utgangspunkt. Det som er viktige brikker å få på plass, er nytt ferjeleie og hurtigbåtkai. Det er mange momenter som spiller inn når plassering av ferjeleie skal avklares. Det vil være selve nøkkelen for den videre utvikling av havneområdet. Trøndelag fylkeskommune vil her være en viktig samarbeidspartner. Plassering av ferjeleie må tas opp med Trøndelag fylkeskommune. Utforming av vegnettet må gjøres i tråd med vegnormalene.

Planprogrammet gir opplysninger om at det vil bli en god del anleggsvirksomhet. Det må tas inn en bestemmelse som stiller krav om plan for bygge- og anleggsfasen. Planen må sikre nødvendige tiltak for å forebygge ulykker. Planen må omhandle tiltak for å ivareta trafiksikkerhet i tillegg til støy og støv.

Våre faglige råd:

- Plassering av ferjeleie må tas opp og avklares med Trøndelag fylkeskommune.
- Utforming av vegnettet må gjøres i tråd med vegnormalene.
- Det må tas inn en bestemmelse som ivaretar bygge- og anleggsfasen.

Når det gjelder vegforhold ellers, viser vi til egen uttalelse fra Trøndelag fylkeskommune. Statens vegvesen gjør også oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som framkommer av oppstartsvarselet. Vi vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.

Vurdering:

Plassering av ferjeleie og tilsluttende fylkesveg vil legge føringer for en arrondering av resterende formål og infrastruktur i Skei Havneområde. En avklaring for fremtidig lokalisering og utforming av fergeanløp vil derfor være av avgjørende betydning for videre planarbeidet. Utforming av vegnett i tråd med vegnormalene og bestemmelser som ivaretar bygge- og anleggsfasen vil bli hensyntatt i videre reguleringsarbeid.

Det er viktig at Trøndelag Fylke som vegeier vurderer/ konkretisere grunnlag for, og lokalisering av et fremtidig fergeanløp. Dette vil også ligge til grunn for de utredningsarbeider det er naturlig at Statens Vegvesen foretar knyttet til risikovurdering av aktuell(e) lokaliseringer. Når det gjelder utredningsbehov, vil lokalisering og utforming av fremtidig fergeanløp og vegsystem også ligge til grunn for en utredning av risikovurdering for flere områder, som grunnforhold, havnivå, meteorologi, fergetype etc.

Det vil være av vesentlig betydning at Trøndelag fylke og Leka kommune kommer frem til ansvarsdeling og rekkefølge for aktuelle utredningsbehov. Statens Vegvesen har ellers i Planforums-møte henvist til egne publikasjoner når det gjelder arealbehov og utforming av ferjeleier. En finner det her naturlig at Statens Vegvesen er en videre faglig bidragsyter i forhold til aktualisering og utforming av nytt fergeanløp på Skei.

Tensio, dat. 12.04.21

Tensio TN AS har ingen merknader til planarbeidet, men ønsker å gi følgende innspill:

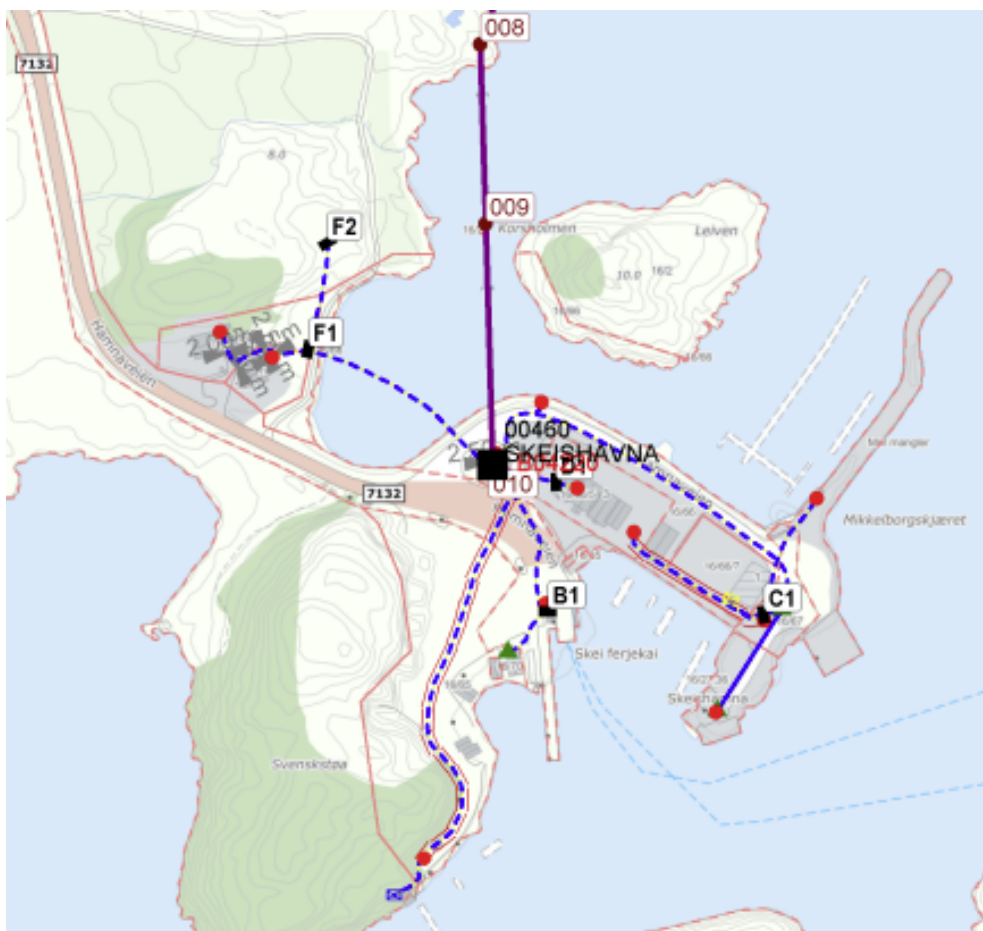
Tensio TN AS har etter energiloven områdekonsesjon i Leka kommune. Det innebærer at vi etablerer og drifter strømmettet i kommunen (høyspent og lavspent distribusjonsnett).

På denne bakgrunn gjør vi oppmerksom på at det i dette planforslaget må tas høyde for de anlegg som det er nødvendig for oss å etablere og drifte.

Det henvises til vedlagt utsnitt av ledningskart for området. Det synliggjør eksisterende nettanlegg, høyspennings og lavspennings distribusjonsnett. Vi forutsetter at strømforsyningsanleggene blir ivaretatt i reguleringsplanarbeidet og gjør samtidig oppmerksom på at eksisterende strømforsyning sannsynligvis ikke er tilpasset et eventuelt nytt behov.

Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket, inkludert eventuelle kostnader til erverv av nye rettigheter. Nye traséer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det vi har til de eksisterende trasé og eller nettstasjoner.

Dersom planen forutsetter at eksisterende nettanlegg må flyttes eller legges om, må det settes av plass til ny trasé.



Figur 10. Kart over anlegg fra Tensio

Vurdering:

Eksisterende energianlegg i området vil bli hensyntatt og ligge til grunn for videre planutforming og infrastrukturplanlegging på Skei Havneområde. Det er her viktig at Leka kommune og Tensio har en dialog på anleggsutforming og fremtidig kapasitetsbehov for regulerte anlegg og bebyggelse i planområdet.

Kystverket, dat. 29.03.21

Innledningsvis redegjøres det for Nasjonale forventninger, Statlige planretningslinjer og Kystverkets planmedvirkning. Videre har Kystverket følgende innspill til planprogrammet og videre planprosess:

Oppstartmeldingen

Det henvises innledningsvis til Plan- og bygningslovens § 4-2, og øvrige formaliteter knyttet til kunngjøring av planprogrammet.

Kystverket mener at varselet med vedlegg fremstår som velformulerte og presise oppsett og dekker de kravene en har til en reguleringsstart og som et grunnlagsdokument. Oppstarten svarer ut forventningene man har til et kommunisert planinitiativ og grunnlaget for plangjennomføringen.

Vi har med visning til selve kunngjøringen og kompletterende vedlegg, ingen kommentarer knyttet til planavgrensningen eller regulerings tilpassing.

Lov om havner og farvann

Kystverket ønsker å informere om Lov om havner og farvann av 01.01. 2020. Loven medfører en viss endring i kommunenes forvaltningsansvar og myndighet innenfor egne sjøområder, jf. §§5 - 9 i ny lov. Vi gjør også oppmerksom på at tiltak og etableringer i eller i nærheten av sjø, krever egne tillatelser etter havne- og farvannslovens § 14. Utfylling i sjø og strandsonearrangeringer, etablering av småbåt-havner og reetablering av fiskerihavner er eksempel på tiltak som skal behandles etter revidert lov.

Planverktøy

Kystverket vil foreslå at man benytter KystInfo, Kystverkets eget planleggingsverktøy og karttjeneste, som er å finne på <http://www.kystverket.no>. Her finner man sjøkart med aktuell, oppdaterte og sjørelaterte opplysninger.

Generelle nasjonale bindinger

Reguleringen og gjennomføringsprosessen må innrette seg til grenseflate mot sjø i Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (F25.03.2011 nr. 335), fastsatt ved kgl.res. av 25.mars 2011, jfr. plan- og bygningsloven av 27.juni 2008 § 62.

Konsekvenser

Etablering av tiltak i eller nær sjø kan få betydning for sikkerheten og fremkommeligheten i farvannet. Gjennom planmedvirkning vil vurderingen av hvorvidt planforslaget kan få konsekvenser i hoved- eller bi-led, være sentralt for Kystverket. Vi kommer til å vurdere tiltakene etter hvert som de blir utviklet/presentert i en plansammenheng.

Natur- og miljøvern (naturmangfold)

I en større sammenheng er det avgjørende at man identifiserer og etablerer en samlet oversikt over naturmangfoldet i planområdet og tilknyttede randsone. Samlet virkning av plantiltakene skal tas hensyn til.

I forbindelse med planarbeidet bør det utarbeides en fagrapport, der man beskriver og vurderer naturverdier og mangfoldet i området og skalerer en mulig påvirkning i aktuelle områder. Vi anser dette for å være nødvendig kunnskapsgrunnlag for en fullverdig plangjennomføring.

Risiko og sårbarhet

I planarbeidet må en se om det er behov for vurderinger omkring samfunnssikkerhet og forurensningsfare knyttet til ulykker/uhell i de tilstøtende sjøområdene og hva de påregnelige konsekvensene vil være for næringsinteresser, samfunn og natur.

En må vise hva en endret arealbruk vil ha og si for omgivelsene, men også på hvilken måte omgivelsene vil virke på arealbruken i planområdet. *Vi ser for oss en risikovurdering i tilknytning til framtidig stormflo, kombinert med ekstrem sjøgang og hvordan disse momentene vil påvirke nyetableringer og omgivelsene innenfor planområdet.* Det bør settes opp kriterier og krav i planen sine nye vedtekter, slik at naturpåvirkninger ikke blir et kritisk moment i anleggenes levetid.

Havnestruktur

Den nasjonale havnestrukturen legger føringer for statlig engasjement og framtidige statlige investeringer i det nasjonale godstransportsystemet. Kystverket skal medvirke til at forholdene blir lagt til rette for å øke andelen av gods som transporteres sjøveien.

Dette er sentrale premisser som vektlegges i en utviklingsfase og som også bør tas inn som grunnlag i Leka havneområdes utvikling i en næringssammenheng.

Vi legger til grunn at arealene til sjøområdet blir formålsbestemt til Havneområde i sjø og at det følges opp med aktuelle vedtekter.

Navigasjonsinnretninger

Det finnes et stort antall navigasjonsinnretninger som fyrlykter, lanterner, overretter, staker og jernstenger m.v. langs norskekysten. Navigasjonsinnretningene er plassert for å legge til rette for trygg ferdsel i farvannet, spesielt er lysmerkingen viktig for trygg nattseilas.

Kystverket har innenfor den foreslåtte planavgrensningen, en rekke navigasjonsinnretninger som krever ettersyn og vedlikehold i tillegg til kontinuerlig vurdering om behov og tilpasning.

I planleggingen må det tas hensyn til merkesystemet i farvannet ved at en er bevisst på plassering av tiltak/bebyggelse og bakgrunnsbelysning (lyskilder).

I tillegg er det gjennom ny HFL § 10 stadfestet at det er statens eneansvar å vurdere behovet for å etablere nye navigasjonsinnretninger i norske farvann, herunder at det kreves tillatelse fra Kystverket for å sette opp, fjerne, flytte eller endre en navigasjonsinnretning eller et farvannsskilt.

Ankrings-, opplags- og riggområder

Dette er områder som dekker et nasjonalt og regionalt behov og er derfor viktige å ivareta i plansammenheng. Vi kan ikke se at det innenfor planområdet er registrert denne type områder og vil følgelig ikke påvirke planutviklingen i noen særlig grad.

Til planbestemmelser:

Der det er aktuelt å vise byggegrense langs sjø- og vassdrag, markeres dette med en juridisk linje.

Merk at unntak fra 100-metersonen i bygge- og anleggsområder må gjøres ved bruk av byggegrense vedtatt gjennom behandlingen av planen, jf. plan- og bygningsloven § 1-8 tredje ledd. I motsatt fall vil byggeforbudet i bestemmelsen likevel gjelde.

Tiltak/ bebyggelse og lyskilder må innrettes på en slik måte at navigasjonsinnretningen ikke blir skjermet eller "forsvinner" blant annen belysning.

Utover disse mer generelle kommentarene og tilknyttede merknader, har vi så langt ingen andre innspill til varslet planoppstart

Vurdering:

Kystverket har en vesentlig rolle knyttet til utforming av et fremtidig havneområde på Skei, og innspill for aktualiserte områder vil bli lagt til grunn/ vurdert i videre planutforming. Når det gjelder utredningsbehov må disse også sees i sammenheng med øvrige innspill til kunngjøring/ planprogram fra andre sektorinteresser. Det henvises her til videre oppsummering.

Statsforvalteren, dat. 16.04.21

Landbruk

I utgangspunktet bør større arealdisponeringer avklares i overordnet plan. I dette tilfellet merker vi oss at det over flere år har blitt avdekket behov for en ny reguleringsplan her. Ut fra plantrykket ellers i kommunen, har vi imidlertid forståelse for at denne prosessen kjøres uavhengig av kommuneplanrullering. Statsforvalteren vil også uttrykke at det er positivt at det nå jobbes med en reguleringsplan fremfor dispensasjonsbehandling for de planlagte tiltakene. I den forbindelse viser vi til vår uttalelse til dispensasjonssøknad for delvis overlappende tiltak, jf. brev av 17.12.19.

Videre fremgår det at det eksisterende kulturlandskapet i området skal bevares. Dette støtter vi opp om. Skei Havneområde ligger innenfor området for utvalgte kulturlandskap. *I det videre planarbeidet blir det særlig viktig å hensynta disse kulturlandskaps-kvalitetene, og at det beskrives hvordan dette er vurdert og vektlagt. Ut fra dette blir det også viktig å vurdere grundig hvilke funksjoner som er nødvendig/ønskelig å ta inn i arbeidet, og hvor omfattende utbygging området tåler.*

Videre er det noe jordbruksareal nord i planområdet. Det kommer frem at dette har vært i drift til nylig. Deler av dette foreslås nå benyttet til campingareal i forbindelse med aktualiserte hytter ved Karihaugen. Statsforvalteren viser til føringer om et skjerpet jordvern, uttrykt både i nasjonal jordvernstrategi fra 2015 og sist i brev av Landbruks- og matministeren og kommunal- og moderniseringsministeren den 8.1.21. Der er det understreket at jordvern er en viktig faktor for å nå FN's bærekraftsmål. *Ut fra dette må det ligge dokumenterte behov til grunn for omdisponering, samt at det må vurderes alternativ som ikke berører dyrka mark.* Det kommer frem at virkninger for landbruket skal beskrives. For å gjøre planprogrammet etterprøvbart bør det konkretiseres hvilke virkninger dette er snakk om. Dette kan gjelde hvor mye dyrka mark som eventuelt foreslås omdisponert, om utbyggingen kan føre til drifts- og miljømessige ulemper for landbruksdriften i området, om det kan føre til press på omkringliggende areal etc.

Vurdering:

Det vil i den videre planprosessen bli redegjort for hvor mye dyrka mark som eventuelt foreslås omdisponert, om utbyggingen kan føre til drifts- og miljømessige ulemper for landbruksdriften i området, om det kan føre til press på omkringliggende areal.

Klima og miljø

Planprogrammet er detaljert og beskriver godt de største utfordringene med planarbeidet. Man har vist til de viktigste statlige føringer som må legges til grunn og vurderes i det videre planarbeidet. Klima- og miljøavdelingen mener det i forbindelse med planarbeidet må innhentes ny kunnskap om naturmangfoldet. Dette gjelder særlig naturtyper, men også kartlegging av fuglelivet innenfor planområdet. Flyfotokart viser at det innenfor planområdet finnes både truede naturtyper, utvalgte naturtyper og naturtyper som er viktige for arter i et økosystemperspektiv. Vi ber kommunen om å sikre at disse undersøkelsene

gjennomføres. Det vil være utfordrende for klima- og miljøavdelingen å akseptere et planforslag der kunnskapsgrunnlaget er mangelfullt.

Vi har stor forståelse for at det er behov for å «knutepunktsutvikle» på Skei. Men dette må skje på en slik måte at man ikke forringer viktige naturverdier. Klima- og miljøavdelingen har ingen merknader til en evt. utbygging innenfor de områdene som er avsatt i kommuneplanens arealdel. Men vi ønsker å være tydelige på at etablering av ny bebyggelse som de skisserte rorbuene på Leiven og Hamnaholmen vil være utfordrende for Klima- og miljøavdelingen å akseptere. Flyfotokart viser at det her med stor sannsynlighet finnes både kystlynghei og strandeng som begge er truede naturtyper. For området ved Hamnaholmen vil rorbuene privatisere et nytt område og være negativt for landskapsverdier. Evt. rorbuer på Leiven vil ta i bruk et nytt landskapsrom i strandsonen samt forstyrre det som trolig er en bløtbunnsområde i sjøen som er viktig for en rekke fuglearter til næringssøk.

Kartlegging

Naturtyper på land skal kartlegges etter Miljødirektoratets kartleggingsinstruks – kartlegging av naturtyper etter NiN2 i 2019 (M-1287/2019), evt. etter oppdaterte utgaver av denne. Kartlegger skal ha kunnskap om og erfaring fra naturtypekartlegging etter denne metoden. For å kartlegge arter skal kartlegger ha tilstrekkelig kunnskap om de artsgruppene som kartlegges.

Data fra kartleggingen skal følge retningslinjer for innlegging i offentlige databaser, som i dette tilfellet er Naturbase og Artskart.

Kartlegging av fugl må skje av kompetent personell med dokumentert kunnskap. Det vil være nødvendig med feltundersøkelser som både undersøker fugler på vår- og høsttrekk samt hekkefugl.

Da planen er viktig for Leka kommune så ber Klima- og miljøavdelingen kommunen om å melde opp denne planen til regionalt planforum slik at man får involvert alle sektormyndigheter sammen og får løst mulige konflikter på et tidlig tidspunkt.

Vurdering:

Det er tidligere foretatt kartlegging av landskapskvaliteter og biologisk mangfold ifm. «Kulturlandskap Skei». Det vil være naturlig å støtte seg på tidligere registreringer og faglige vurderinger i tidligere rapporter, og evt. supplere med oppdaterte eller utvidet undersøkelse der det er behov for det. Det foreligger også undersøkelser fra marinbiolog for store deler av området, og det ble her ikke registrert hverken løsfunn eller kulturlag. Rapporten sier at det allikevel ikke kan utelukkes senere funn.

Helse og omsorg og Barn og unge

Havneområdet har flere funksjoner innenfor et begrenset areal. Arbeidet med områdeplanen gir en mulighet til å se de ulike arealformål i sammenheng, slik at helheten blir best mulig. Spesielt kan det være krevende med grusdeponiet og anleggsmaskiner og at trafikk skal passere gjennom det som også er et område for friluftsliv, rekreasjon og næring/turistvirksomhet.

Det er positivt at det eksplisitt antydes turistovernatting og bademuligheter som skal være særlig tilrettelagt. Den delen av befolkningen som har størst nytte av universell utforming er de eldre og derfor er dette en viktig del ved arbeidet for å utvikle et aldersvennlig samfunn, hvor flest mulig har like muligheter. Et universelt tilrettelagt nærmiljø gjør at flere, både eldre og andre med redusert forflytnings- og orienteringsevne, kan ferdes tryggere, være fysisk aktive og benytte seg av sosiale møteplasser, rekreasjonsområder og kollektivtransport. Spesielt fordi dette er et havneområde for

ferje/passasjertransport bør universell utforming tas inn som utredningstema hvor vurderingene synliggjøres i planbeskrivelsen eller egen rapport. Prinsippet om universell utforming er nedfelt i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven og skal ivaretas i planleggingen.

Planprogrammet viser til Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen. Utover områdene for friluftsmål, er ikke barn de primære brukerne av arealene. Likevel kan det være relevant å vektlegge barn og unges synspunkter om utviklingen av inngangsporten til Leka. Hvis planen medfører at arealer som i dag brukes av barn går tapt, skal disse erstattes. Ivaretagelse av barn og unges interesser bør tas inn som utredningstema og drøftes i planbeskrivelsen. Ellers er det ingen merknad til de valgte utredningstema.

Deler av året er det ikke flyvær for luftambulans. Da er sjøveien nødvendig ved pasienttransport som haster og forholdene må være lagt til rette for dette innenfor havneområdet. Det bør derfor innhentes innspill fra helsetjenestene.

Folkehelseområdet favner bredt og handler også om stedsutvikling og den enkeltes opplevelse av tilhørighet til noe og noen. Arbeidet med utvikling av havneområdet er i denne sammenhengen viktig og kan bidra til utviklingen av lokalsamfunnet.

Vurdering:

Forholdet til helse/ omsorg, barn/unge, trafiksikkerhet og universell utforming er alle tema som blir vurdert i videre planprosess og planbeskrivelsen. I kommunens behandling av planforslag vil de to første områdene bli vurdert i rådgivende utvalg, mens de to siste momentene blir vurdert som grunnlag for en helhetlig løsning for hele området. Det er i planprogrammet grunnlagt at hovedutfordringen i videre arealprioriteringer på Skei Havneområde er balansepunktet mellom de myke og harde verdiene i området. Her vil en samlet trafikk-løsning og tilgjengelighet være et overordnet moment i videre planprioriteringer.

Samfunnssikkerhet

Det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som er i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3. Statsforvalteren påpeker at kommunen som planmyndighet er ansvarlig for ROS-analysen. Det er viktig at kommunen er bevisst sitt ansvar for å kvalitetssikre og godkjenne analysen (jf. sivilbeskyttelsesloven § 14 2.ledd, forskrift om kommunal beredskapsplikt § 3, og plan og bygningsloven § 4-3).

Vi gjør oppmerksom på at det for planområder under marin grense må vises aktsomhet for mulige forekomster av skredfarlig kvikkleire. Dette gjelder også utenfor kartlagte kvikkleiresoner. For oppfølging av eventuelle fareområder viser vi til NVE, sektormyndighet på skred og flom.

Gjennomføring av ROS

Med henvisning til samlet innspill oppsummeres her:

- Kommunens oppgave er blant annet å med følge opp intensjonen med en ROS-analyse
- Hva som et minimum bør vurderes i ROS-analyser i plansaker
- Hvor statsforvalteren normalt vil vurdere innsigelse, jfr. DSB retningslinjer.

Det henvises her til spesifikke punkter i dokument for innspill fra statsforvalteren.

Statsforvalteren har ut fra sine øvrige fagområder ingen ytterligere merknader til saken.

Videre arbeid

Statsforvalteren gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som kommer frem av oppstartsvarelet. Statsforvalteren vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.

- Statsforvalteren ønsker å oppnå best mulig dialog og tidlig avklaring av nasjonale og viktige regionale interesser. Statsforvalteren oppfordrer kommunene til å benytte seg av regionalt planforum som en arena for dette. Saker meldes inn til Trøndelag fylkeskommune på postmottak@trondelagfylke.no.
- Ønsker kommunen avklaringer under utarbeidelse av planforslaget er det mulig å ta kontakt med Statsforvalterens fagavdelinger eller saksbehandler på kommunal- og justisavdelingen. Se kontaktliste.
- Kartverket tilbyr kvalitetssikring av arealplaner etter plan- og bygningsloven og vi minner om at det ved høring sendes ett eksemplar av SOSI-fil og pdf-fil til Kartverket Trøndelag på epost: plantrondelag@kartverket.no

Vurdering:

Oppsummert har statsforvalteren krav til videre planprioriteringer og planfremstilling. En del av disse kravene er relatert til lov og forskrift, og inngår i normale planvurderinger. De forhold som er spesielt knyttet til ulike tema på Skei Havneområde vil bli vurdert spesielt, også i forhold til behov for spesielle utredninger eller fagspesifikke vurderinger. Samlet vil alle innspill fra statsforvalteren bli vurdert opp mot de videre planprioriteringer og avveininger Leka kommune foretar, med grunnlag til foranliggende forankring i mulighetsstudie, overordnede kommunale planer/temaplaner, og øvrige innspill ifm. kunngjøringen.

Fylkeskommunen, dat. 19.04.21

Før planen sendes på høring vil vi anbefale at kommunen presenterer planen i Regionalt Planforum.

Overordnede føringer

Forslaget til reguleringsplan bygger på kommuneplan, gjeldende reguleringsplan for området og ulike utviklingsprosesser som for eksempel stedsutviklingsprosjekt. Vedlagte forslag til planprogram gir et godt utgangspunkt for det videre planarbeidet.

Nærmiljø, friluftsliv, tilgjengelighet

Planområdet utgjør på mange måter innfallsporten til Leka, og det blir etter vårt syn viktig at dette gjenspeiles i krav til utforming av ulike tiltak og til at det tas landskapshensyn. Tilrettelegging for allmenhetens tilgang til strandsonen i planområdet og i nærområdet rundt bør også vektlegges.

Næring/reiseliv

Reiseliv er en viktig næring for Leka. Skei Havneområde er «innfallsporten» for turister og besøkende til øya. Slik sett er både funksjonalitet, tilrettelegging, informasjon og det estetiske i havneområdet viktig for reiselivsutviklingen. Området rundt havneområdet har kvaliteter for opplevelser som vil gjøre øya mer attraktiv som reisemål. En øy som reisemål har en unik mulighet i å tilrettelegge ankomsten for besøkende og utøve godt vertskap i og med at alle kommer med ferja. Skei havneområde er et strategisk informasjonspunkt hvor besøkende kan bli fortalt hva de kan gjøre på øya, bli informert

om ulike tilbud, opplevelseskvaliteter og forslag til kjøreruter. Dette bør utnyttes på en god og nyskapende måte. Disse forholdene virker å være ivaretatt i planprogrammet.

Samferdsel/trafikk:

Trøndelag fylkeskommune er ansvarlig for drift og vedlikehold av ferjesambandet Skei - Gutvik og er som vegeier også eier av kaianlegget. Fylkeskommunen finansierer også drift av hurtigbåtsamband som benytter havna på Skei. Bygging og/eller endring/flytting av kaianlegg for ferje med tilhørende landfasiliteter vil bety en stor investering.

Slik situasjonen er i dag foreligger ingen planer om større investeringer i kaianlegg for ferje/hurtigbåt på Leka fra fylkeskommunes side. Det er for ikke lang tid siden gjort utbedringer av tilleggskaia i ferjeleiet. Det ble avholdt et dialogmøte 14.04.21 på Teams mellom Leka kommune (Pettersen, Floa, Eidvin, Aardahl), fylkeskommunen (Skrattalsrud, Christensen, Kristiansen og Risvik), samt planlegger Blom som Leka har engasjert for å utføre planlegging av Skei ferjekai. Blom orienterte om planarbeidet og administrasjonssjefen i Leka uttrykte noen ambisjoner fra kommunens side i forhold til utviklingen av området.

Arild Christensen, teamleder bru- og ferjekai (fylkeskommunen), etterspurte om det var gjort noen forarbeid/undersøkelser/kartlegging (grunnforhold, sjødybder, vindforhold og seilingsforhold mv) i forhold til hvor nytt ferjekaianlegg var planlagt.

Lokalitetens egnethet vil være et premiss ved en eventuell flytting av havneanlegg/fergeanlegget og tilhørende fasiliteter vil måtte tilpasses dette. Det ble også formidlet at et eventuelt fylkeskommunalt engasjement i planlegging og seinere bygging av ferjekai vil kreve at dette prioriteres politisk hos fylkeskommunen.

Fylkeskommunen som fagmyndighet med ansvar for bl.a. ferjekaier har problem med å ta stilling til et planforslag der lokalitetens egnethet ennå ikke er klarlagt. I en vurdering av egnethet må en både vurdere forholdene i sjøen og landarealene slik at all infrastruktur som hører med et slikt anlegg kan etableres. *Fra fylkeskommunens side vil vi gi faglig råd om at Leka kommune gir politiske/administrative innspill om sine planer om ny ferjekai som forslag til investeringer fylkesveg på sambandet Gutvik -Skei. Vi antar at de signaler fylkeskommunen gir til et slikt innspill vil være avklarende i forhold til den videre prosess.*

Vurdering:

Det ble på teams-møte med Fylkeskommunen og Statens vegvesen en dialog på videre rekkefølge og dokumentasjonskrav i planprosessen.

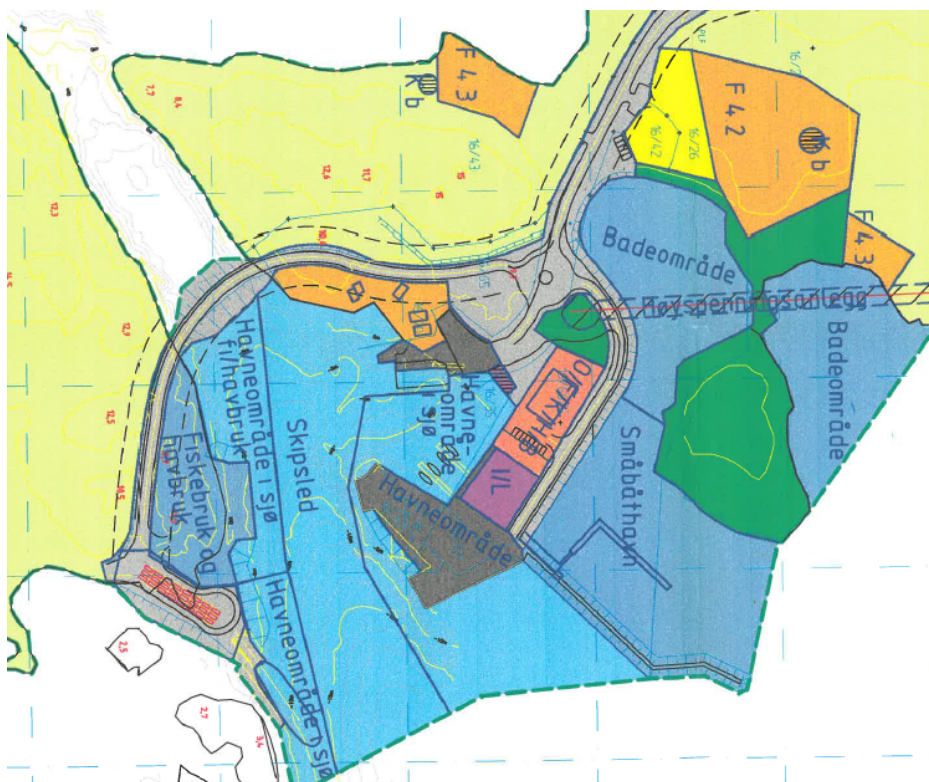
I planprogrammet er det lagt opp til at utredninger knyttet til nytt fergeleie og øvrig vegsystem normalt blir vurdert ifm. aktuell lokalisering, og at dette utføres av vegmyndighet på vegne av vegeier. En ser at dette også må knyttes opp til aktuelle faglige vurderinger i forhold til grunnforhold, klima, samlet trafikksystem, fremtidig fergeløsning og andre momenter som vil ligge til grunn for lokalisering. Her vil framvurdert havnivå sannsynligvis også medføre behov for utbedringer av eks. fergekaianlegg.

Det ble også etterlyst om det forelå tidligere vurderinger for nytt fergeanløp. Det ble allerede i 2000 aktualisert 3 ulike alternativ fra firmaet Myklebust (se egne planutsnitt under). Senere mulighetsstudier har gitt grunnlag for en justert tilpassing av ny fergekai som antas å gi et bedre innløp og ligger bedre i ly mot Havneholmen og redusert inngrep landskapsmessig. En vil her også utnytte eks. fergekai som anløps kai for hurtigbåt og varetransport sjøveien, opp mot serviceområdet på Skei. Dette angir også en oppdatert og omforent vurdering i forhold til øvrige disposisjoner og planformål i området.

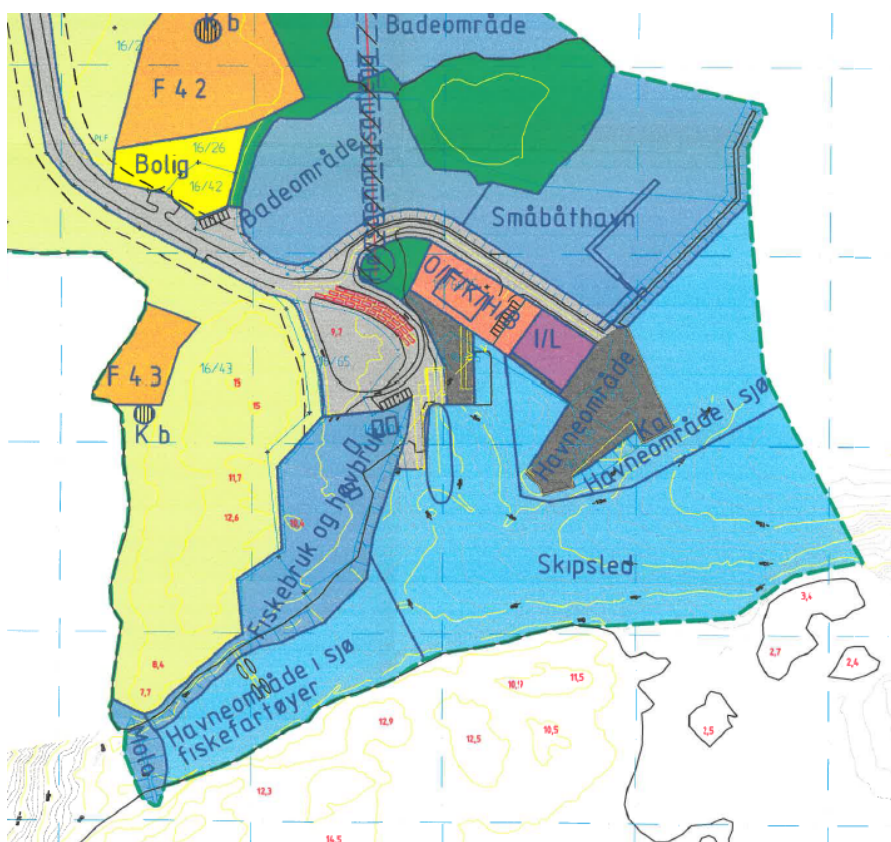
Det er viktig at Fylkeskommunen og Leka kommune finner en samarbeidsløsning som bidrar til å fremme og finansiere en faglig utredning av aktuelle risikovurderinger og mulighetsrom for nytt fergeanløp. Dette må utføres i samarbeide mellom Statens Vegvesen, fylkets samferdselsavdeling og andre fagetater som kan bidra til å kartlegge en legitim og optimalisert løsning frem i tid. Det henvises her videre til foreliggende forslag til løsning i mulighetsstudien, og tidligere utkast fra 2000.



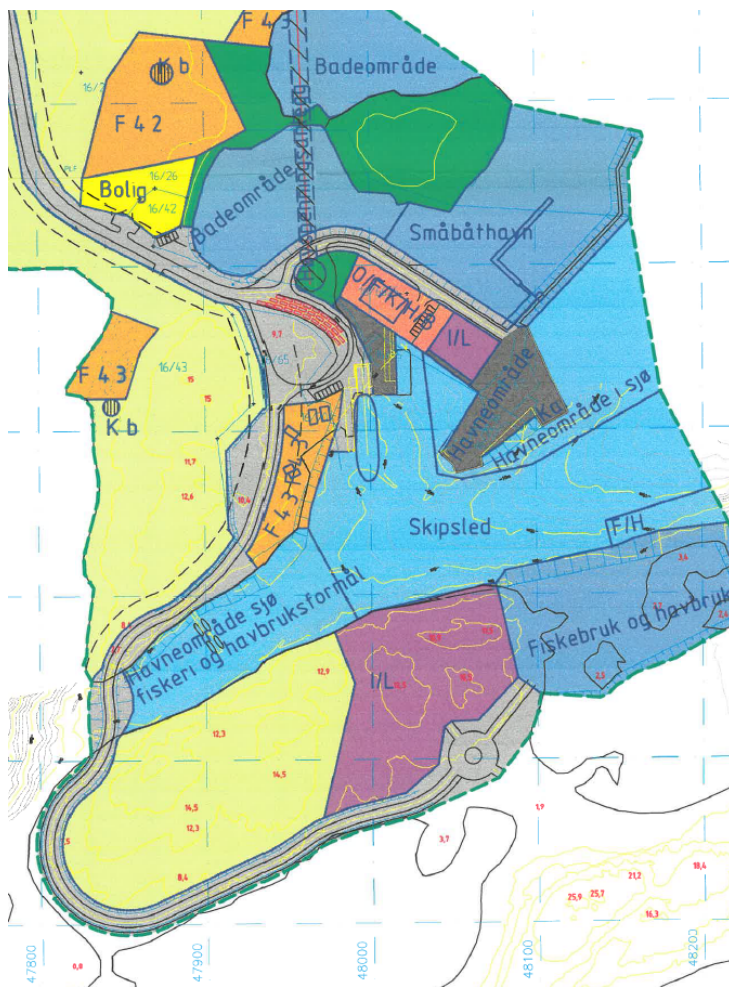
Figur 11. Illustrasjonsplan av innspill i mulighetsstudien



Figur 12. Utkast A 2000 – på Havneholmen



Figur 13. Utkast B – fergekai som i dag, med utvidet område for fiskebruk/ havbruk/ molo mot Havneholmen



Figur 13. Utkast C 2000 - fergekai som i dag, som B, med kjøreveg rundt Havneholmen til område fiskebruk og havbruk

Kulturminner eldre tid – automatisk fredete kulturminner

Leka har vært et naturlig knutepunkt i ferdselen langs Nordvegen; sjøvegen langs kysten. Området ved Skei har stor tidsdybde, og har trolig vokst fram fra å være ei god naturhavn i Lekafjorden til å i dag være et viktig knutepunkt for den moderne sjøtrafikken med ferje- og hurtigbåtanløp. I planprogrammet påpekes det bl.a. at Herlaugshaugen og UKL Skeisnesset er viktige kulturminneverdier.

I den eksisterende reguleringsplanen ligger gravrøysa på Karihaugen (id. 118667) med unøyaktig kartfesting, slik at her må man sikre seg at man bruker den oppdaterte kartfestingen og at lokaliteten inkl. sikringssonen legges inn i plankartet som hensynssone d), sosikode H_730.

Ulempen med å bygge rundt en røys som det er skissert i mulighetsstudien, er at man står i fare for å miste lesbarheten av kulturminnet i kulturlandskapet. Dersom man likevel skal tillate bygging av rorbuer i området på Krestianodden, er det viktig at gravrøysa får beholde visuell kontakt med sjøen, og at rorbuerne tilpasses terrenget og lokal byggeskikk i volum, fargesetting, takvinkel og materialbruk. Vi oppfordrer også til at det utarbeides en skjøtselsplan for gravrøysa for å sikre at den får beholde sin rettmessige verdi og verdighet i kulturlandskapet.

Bautasteinen Sildaquden (id. 110619) er definert som et samisk kulturminne og faller inn under Sametingets myndighet. Vi henviser til egen uttalelse fra dem for nærmere merknader.

Herlaugshaugen (id. 109032) er en av Norges største gravhauger. Den ligger utenfor planområdet, men tiltak som planlegges innenfor planområdet vil ha visuell innvirkning på Herlaugshaugens omgivelser. Det er svært viktig at haugen får beholde fri kontakt med sjøen og at eventuell ny bebyggelse i havneområdet tilpasser og underordner seg haugen, for å bevare dens kulturhistoriske dominans og lesbarhet i landskapet. Det er også viktig at den etablerte gangstien opp til haugen fra havneområdet via Krestianodden bevares, og at den også i fortsettelsen er tilgjengelig for publikum og ikke privatiseres.

Store deler av planområdet omfatter arealer i sjø. Vi har derfor innhentet uttalelse fra NTNU Vitenskapsmuseet om eventuelle behov for marinarkeologiske undersøkelser. De uttaler at det meste av sjøarealet ble undersøkt i forbindelse med forrige reguleringsplan i 2000, og at de også har uttalt seg til utvidelse av moloen i 2018. Imidlertid ble det ikke i særlig grad gravd sjakter ned i sedimentene i 2000, slik at de kan ikke utelukke at det kan finnes kulturminner som ikke ble oppdaget den gangen. De anbefaler at reguleringsgrenser i sjø representerer reelle behov, og at alle områder og tiltak i sjø blir nøye beskrevet i det videre planarbeidet, slik at de kan gjøre en vurdering om det er behov for ytterligere undersøkelser. For utfyllende merknader, se vedlagte uttalelse fra Vitenskapsmuseet. Det fremgår her også at det er mindre sannsynlig at det vil bli krevd gjennomføring av marinbiologiske undersøkelser i forbindelse med planen, men det kan ikke utelukkes.

For å unngå visuell skjemming av kulturlandskapet er det vårt faglige råd at det ikke etableres grus-/massedeponi innenfor planområdet som skissert i mulighetsstudien.

I planbeskrivelsen er det viktig at kulturminner/kulturmiljøer og landskapsbilde sees i sammenheng. Miljødirektoratets veileder for konsekvensutredninger for klima og miljø

Vurdering:

Alle registrerte kulturminner i og ved området er registrert og vil bli hensyntatt i videre planarbeid. Både som enkeltstående kulturminner, og som en del av et samlet kulturminnemiljø, er dette av stor historisk betydning og må hensyntas opp mot vurdering av inngrep i landskapsområdet på og rundt Skei Havneområde.

Det vil også være naturlig å ta inn bestemmelser om aktsomhetsprisnippet i planbestemmelser.

Det er gjennomført marinarkeologiske undersøkelser i sjøområder ved Skeishavna år 2000, og det foreligger også uttalelser knyttet til moloen i 2018. Vitenskapsmuseets eget innspill legges til grunn for en videre vurdering og behovsdekning knyttet til aktuelle undersøkelser. Dette må også sees i sammenheng med andre vurderinger, dokumentasjon og utredningsbehov.

Kystplan as, på vegne av grunneier Per Otto Furre, dat. 16.04.21

1. Innspill til planprogrammet

a) Pkt 2.2 Mål for planarbeidet

Under «Hovedmål for planarbeidet» er «Tilrettelegge areal for videreutvikling av eksisterende næringer og etablering av nye næringsareal» oppført som punkt 2. Det fremgår ikke om punktlista skal leses i prioritert rekkefølge, men grunneier er tilfreds med at tilrettelegging for eksisterende næringer og nytt næringsareal er et av hovedmålene med planarbeidet.

b) Pkt 2.5 Mulighetsstudier

Punktlista inkluderer tilrettelegging for sjø- og landrelatert næring (utvidelse av eksisterende og nye). Bilde 1 «Oppsummering av innspill fra kommune og innbyggere i mulighetsstudie 2020» leses som en illustrasjon på hvordan kommunen ser for seg å løse framtidig arealbruk i

havneområdet. Illustrasjonen ser ut til å legge liten vekt på behov og utviklingsmuligheter for andre næringer enn turisme. Hele landarealet i tilknytning til næringskaia (øst for fylkesveien) er vist med diverse turismerelatert virksomhet. Øvrige næringer som har tilhold i havneområdet i dag og som tidligere har spilt inn behov for å utvide sjønært næringsareal, er gitt svært liten plass i bilde 1 – kun et mindre areal i vest som ser ut til å erstatte området som pr i dag brukes til lager av grus. Grunneier vil igjen påpeke at kommunen må legge til rette slik at eksisterende næringer gis minst like gode utviklingsmuligheter i området som turisme. Dette er næringer som er avhengig av nærhet til næringskaia og fiskerihavn, og bak-areal tilknyttet næringskaia og fiskerihavn.

c) Pkt 3.4 Behov for utvikling av Skei havneområde

I avsnitt 3 står det at man foreslår «(...) utvidelse av næringsareal for videre næringsutvikling i området (...)». Illustrasjonene i planprogrammet (bilde 1 side 4, bilde 14 side 14 og figur 12 side 18) viser ikke utvidelse av næringsareal til andre næringer enn turisme. Bildene viser kun flytting av eksisterende næringsareal på gbnr 16/65 til gbnr 16/43. Planprogrammet synliggjør ingen muligheter for vekst og utvikling for andre næringer enn turisme. Kommunen bør ta ansvar for å gi minst like gode utviklingsmuligheter for eksisterende næringsliv etablert i havneområdet som kommunen ser ut til å ville gi turistnæringen.

d) Pkt 5 Utredningstema og problemstillinger

I tabell 5.4 er det kun listet opp tema som sorterer under ikke-prissatte konsekvenser i håndbok V712 (metodikken angitt benyttet i konsekvensutredningen). Da planprogrammet ser ut til å nedprioritere annet næringsliv enn turisme, bør konsekvensene for eksisterende næringsliv innen planområdet utredes. Stikkord: konsekvenser for virksomheter og næringer som trenger nærhet til kai og havn dersom turisme prioriteres innen Skei havneområde. Hvor mener Leka kommune at næringer som trenger nærhet til kai og havn skal ha mulighet for vekst og utvikling? Kommunen bør dokumentere at eksisterende næringsliv som er lokalisert og/eller benytter arealer og fasiliteter i Skeishavna i dag ikke får forverrede forhold eller taper utviklingsmuligheter gjennom den nye reguleringsplanen.

e) Pkt 6 Planprosess og medvirkning

For å bedre balansen mellom ulike interesser i planarbeidet, bør kommunen sørge for å ha nær kontakt med organisasjoner/personer som ivaretar næringslivets interesser. Dette kan f.eks. være Namdalskysten Næringsforening. Disse kan konsulteres på lik linje med Nord-Trøndelag Havn Rørvik IKS. Kommunen bør sørge for å ha god og konstruktiv dialog med eksisterende næringsliv gjennom hele planprosessen, og dette kan gjerne tydeliggjøres i planprogrammet.

f) Pkt 7 Fremdrift

Det er mange interesser og interessenter i planområdet. For å sikre at reguleringsplanen blir et godt styringsverktøy for kommunen, andre myndigheter, grunneiere og interessenter, bør kommunen legge til rette slik at alle interesser gis lik mulighet til å delta i planarbeidet, også de interessene som kommunen ikke har fagkompetanse på i egen stab. Slik tilrettelegging bør være noe mer enn informasjon på en nettside, eller rene informasjonsmøter. Kommunen oppfordres til å sørge for reell medvirkning på et tidlig tidspunkt for interesser som ikke ivaretas av kommunen selv eller av andre myndigheter. Planbeskrivelsen bør synliggjøre medvirkningen (hva-hvem-hvordan-når). Med innspills- og høringsfrist 19. april virker det optimistisk at det skal foreligge et ferdig planforslag til høring pr august/september 2021 gitt at kommunen tar ansvaret for god medvirkning på alvor.

Vurdering:

Det henvises generelt sett direkte til mulighetsstudien og planprogrammet. Innspill og kartinnspill fra Kystplan as legger til grunn at store deler (ca. 10da) av to høydedrag bak havneområdet skal utnyttes til masseuttak, og senere prioriteres til industriformål (næringsformål). En forslår at gjenværende strandsone mot vest som ikke berøres av masseuttak, kan benyttes til rorbuer og tursti mot kryssing av sundet for tilgjengelighet til utkiksplasser på Havneholmen. Dette er en vesentlig utvidelse av tidligere innmeldt areal i søknad om dispensasjon som foreligger i forhold til grusdeponi/ næringsareal.

Generelt vil en prioritering for industri-/næringsformål, slik nytt forslag fra Kystplan illustrere, medføre et vesentlig inngrep i eksisterende landskapsformasjon, da dette nødvendigvis vil medføre nedsprenning av hele det angitte området. Det må også vurderes i hvor stor grad det er behov for nye næringsareal på Skei Havneområde, veid opp mot andre aktuelle lokaliteter på Leka.

Forslaget fra grunneier som medfører et større inngrep i området, må også veies opp mot andre verdier som kulturlandskap, naturmiljø, visuell områdekvalitet, klimatiske forhold i havneområdet, og veid opp mot prioritering i forhold til reiseliv og turisme. Her vil også avbøtende tiltak, alternativ lokalisering for ulike næringer, og hvilke konsekvenser eller muligheter som ligger i videre planprioriteringer måtte veies opp mot hverandre.

Kystplan as mener på vegne av grunneier at planprogrammet nedprioriterer næringsliv til fordel for turisme, og kommunen vil her måtte vurdere hvordan og i hvor stor grad en skal tilrettelegge for ulike typer næringsutvikling og næringsetablering. Det vises her også til behovet for å ha dialog med bla. Namdalskysten Næringsforening, Rørvik Havn, og ulike næringsaktører i tilknyttet Skei Havneområde, og det vil være naturlig i en videre planprosess.

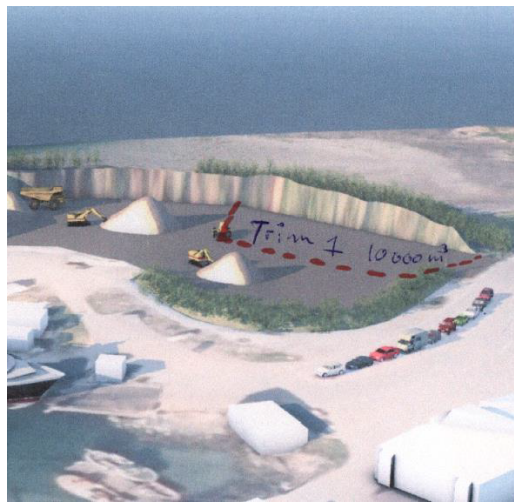
Det kommenteres også at angitt framdrift synes for kort når det gjelder å tilrettelegge for tilstrekkelig medvirkning. Med grunnlag i andre innspill, seneste avklaring i Planforum Trøndelag vedr. avklaring vedr. fremtidig fergekai, vil nok dette ta noe lengre tid enn estimert framdrift i planprogrammet.

Tilrettelegging for dialog og informasjon ifm. høringsperioden, vil også ligge til grunn for videre vurdering og arbeide mot endelig planforslag, jfr. krav til reguleringsprosessen.

Kystplan as, på vegne av grunneier Jan Erling Pettersen, dat. 19.04.21

Pettersen driver næringsvirksomhet i havneområdet med mottak av masser (grus), og han leier et område av Leka kommune som benyttes til gruslager. Pettersen er orientert om kommunens mål om bedre trafikkseparering i området inkl. flytting av ferjekaien. Området han leier av kommunen i dag, foreslås endret til trafikkareal i planprogram til reguleringsplan for Skei havneområde. I samråd med grunneier av 16/43, ønsker Pettersen å flytte næringsvirksomheten mot vest.

Se illustrasjoner under.



Figur 14 og 15. Til venstre: Innspillkart. Blå sirkel: markerer området Pettersen leier i dag. Grått område: forslag til nytt næringsareal. Til høyre illustrasjon som viser hvordan det kan anlegges skjerm mot trafikkkarealet



Figur 16. Illustrasjon gateperspektiv - etter masseuttak, med skjermingstiltak for massedeponi.



Figur 17. Illustrasjon fugleperspektiv – etter masseuttak, med skjermingstiltak for massedeponi.

Planprogrammet inkluderer tilrettelegging for sjø- og landrelatert næring (utvidelse av eksisterende og nye). Bilde 1 «Oppsummering av innspill fra kommune og innbyggere i mulighetsstudie 2020» leses som en illustrasjon på hvordan kommunen ser for seg å løse framtidig arealbruk i havneområdet. Illustrasjonen i planprogrammet legger liten vekt på behov og utviklingsmuligheter for andre næringer enn turisme. Hele landarealet i tilknytning til næringskaia (øst for fylkesveien) er vist med diverse turismerelatert virksomhet. Jan Erling Pettersens virksomhet samt andre virksomheter som har tilhold i havneområdet i dag og som tidligere har spilt inn behov for å utvide sjønært næringsareal, er gitt svært liten plass i bilde 1 – kun et mindre areal i vest som ser ut til å erstatte området som pr i dag brukes til lager av grus. Pettersen ber om at kommunen legger til rette for at hans virksomhet kan utvikle seg i området, og at han som driver i en samfunnsviktig bransje gis minst like gode utviklingsmuligheter i området som turisme. Pettersens virksomhet er avhengig av nærhet til næringskaia/ferja for en hensiktsmessig logistikk ifm. mottak/utlasting av grus over kai.

Videre står det i planprogrammet at kommunen foreslår «(...) utvidelse av næringsareal for videre næringsutvikling i området (...)». Dette kan ikke ses i illustrasjonene. I beste fall viser de kun flytting av eksisterende næringsareal på gbnr 16/65 til gbnr 16/43. Hvor er det meningen at Pettersens virksomhet skal kunne utvikle seg? Pettersen bør gis minst like gode utviklingsmuligheter for eksisterende næringsliv etablert i havneområdet som kommunen ser ut til å ville gi turistnæringen. Kommunen bør synliggjøre konsekvensene for det etablerte næringslivet i Skeishavna dersom nesten alt areal unntatt veier/trafikkareal forbeholdes turisme, turstier og grøntområder.

Området som Pettersen i samarbeid med grunneier foreslår regulert til næringsformål, er på 10-11 daa. Forslaget kan justeres i sør for tilpasning til Trøndelag fylkeskommunes behov for nødvendig trafikkareal, både veier, p-plasser, oppstillingsareal for ferjetrafikk, samt nødvendig areal ved evt. flytting av ferjekai og hurtigbåtanløp. I forslag til planprogram er det vist turstier og utkikkspunkt over og på haugen i samme område der Pettersen ønsker næringsareal. Her vil vi påpeke at Pettersens forslag ikke ødelegger for turstier rundt og på vestsida av Hamnahaugen. Her kan man få gode løsninger både for næring og rekreasjon/opplevelser.

Dette vil gi Leka kommune sjønært næringsareal ved næringskaia, fergekaia og hurtigbåtanløpet. Pettersen kan flytte sin virksomhet fra kommunens areal, og dermed frigjøres dette til framtidig trafikkareal når det blir aktuelt slik det er skissert i planprogram/mulighetsstudie. Det nye næringsarealet til Pettersen må være så stort at kan bebygges med næringsbygg, og i tillegg vil det være attraktivt for andre aktører som ønsker å etablere seg nært sjøen og trafikkknutepunktet på Skei. Pettersen har blitt kontaktet av aktører som ønsker å etablere seg i området. Ved opparbeiding av næringsområdet må det tas ut stein og planeres. Steinmassene kan evt. benyttes ved gjennomføring av andre deler av ny reguleringsplan for Skei havneområde.

Beskrivelse av området:

Innspillet tar hensyn til kulturminneinteressene i og omkring Sildaguden. Det vil fortsatt være mulig å legge til rette for ferdsel rundt Hamnahaugen og over til Hamnaholmen. Ved å legge til rette et større næringsområde vest for fylkesveien, vil planen gjøre det mulig å skille mellom turisme og annen nærings på en god måte. Det er også mulig å skjerme næringsområdet mot innsyn fra trafikkarealet i øst og sør. Skjermen kan anlegges på kommunens eiendom mot dagens fylkesvei og fungere som skjerm mot næringsområdet. Når det blir aktuelt å flytte ferjekaia, og (deler av) kommunens areal skal tas i bruk til trafikkareal, kan skjermen flyttes etter. Ved å sette igjen deler av berget mot vest, vil næringsarealet også være skjermet mot innsyn fra denne kanten.

Innspillet berører ikke jordbruksareal. Det berører heller ikke naturtyper eller verneområder. Det er ingen registreringer av arter i www.naturbase.no eller <https://artskart.artsdatabanken.no> innenfor området. Området ligger innenfor utvalgt kulturlandskap Skeineset.

Adkomst og teknisk infrastruktur

Området ligger svært sentralt. Fylkesvei 771 med Skei ferjekai, hurtigbåtanløp og Skei næringskai ligger i umiddelbar nærhet. Det kan etableres avkjørsel direkte til fv. 770. Det er kommunalt vann- og avløpsnett innenfor eksisterende planområde. Det er også etablert trafostasjon sentralt i området.

ROS-sjekk

Ved gjennomgang av relevante databaser som GisLink, NVE Atlas, NGU Løsmasser, Naturbase så ser man at området ligger utsatt til for havnivåstigning og stormflo. Reguleringsplanen kan sette vilkår for hvordan man skal ta nødvendige klimatilpasninger ved utvikling av området. Ellers ser ikke området ut til å være særlig risikoutsatt.

Vurdering:

Det illustrative grunnlaget til innspill utformet av Kystplan er sammenfallende fra grunneier og kjøper/ utvikler av området, når det gjelder foreslått utvidet næringsareal. Illustrasjoner viser her en restvurdering av tilrettelagt tilgjengelighet og bruk av strandsonen i området fra kulturminne Sildaguden og utover mot Hamneholmen. I innspillet fremgår det at arealer til turisme/ reiseliv i planprogrammet blir prioritert før areal til videreutvikling av andre næringsareal.



Figur 18 og 19. Bilder viser dagen grusdeponi og innspill til areal til masseutvinning/ grusdeponi i mulighetsstudien.

Når det gjelder forholdet til arealvurdering i planprogrammet vil innspill ifm. siste mulighetsstudie være en inngang til mulig arealfordeling i Skei Havneområde. Dette gjelder også tidligere innspill i forhold til Jan E. Pettersens virksomhet.

Virksomheten er avhengig av næringskai for innskiping av masser for deponi/ arbeider på Leka, og dette bør hensyntas i videre planarbeid. Omfang av arealbehov for deponi må for øvrig arealvurderes, basert på sesongbetoning og virksomhetens løpende/ fremtidig behov. Det oppfattes av tidligere og siste innspill at en nedsprenning av areal til næringsformål, skal bidra til et masseuttak som kan benyttes virksomhetens ulike prosjekter utenfor Skei havneområde. En utsprenning og deponiløsning som vist på illustrasjon i innspill, må dokumenteres i forhold til utredning/ vurdering av:

- *periodisk støy og støv som masseuttak og deponi medfører*
- *vesentlig endring av landskapsmessig karakter, jfr. tidligere vurderinger for Skei kulturlandskap som har en vesentlig historisk betydning*

- *klimatiske forutsetning, bla. fremherskende vindretninger/ skjerming for havneområdet og i forhold til ny planlagt lokalisering av fergekai.*

Det foreligger i dag ikke tilstrekkelig dokumentasjon for tiltak/ arealformål i forhold til de krav som er satt i overordnet kommuneplan, og dette underbygges også av innspill fra ulike sektorinteresser, og av vurderinger knyttet til dispensasjonssøknad.

Vertshuset Herlaug/ Leka Sjøfiske v. Vidar Furre, dat 19.04.21

Er stort sett positiv til all form for næringsutvikling og bolyst i kommunen vår. Dette er veldig viktig, for å skape flere arbeidsplasser & tilflytting til kommunen. Synes det er en bra plan på det meste, det er viktig å få til et permanent spisested i servicebygget. Dette for å kunne dekke et framtidig behov for matservering, en møteplass lokalt, samt for båtfolket som feriere i helgene og i ferien..

- Ønsker muligheter for utvikling & bygging av hytter på området " Karihaugen og naust ved " Kristiannaustodden " i nord
- Camping / bobilplasser / " aktivitetspark " er tatt med for å utvikle Camping område, i området som i dag er beite. Det er bra om man har muligheten til å disponere jordbruksareal på en ny måte. For å kunne dekke et framtidig økende turistmarked i turistsesongen, kan det være fint å ha flere alternativer til overnatting. Man registrerer jo også at mange av våre naboer slutter med sin fjøsdrift, og legger ned! Man kan frigjøre en del arealer til andre formål, og utvikling av reiselivet i kommunen, som igjen vil skape arbeidsplasser & bolyst i kommunen.
- Leiven ligger fint til i Havneområdet, med gjestehavn & fergeleie som sin nærmeste nabo. Synes det er positivt å satse på Leiven, både som en rekreasjonsplass/ badeplass, og samtidig skape et rorbumiljø som gir øke overnattingskapasitet mot småbåthavn. Handicappede kan få en tilgjengelighet til område ved bru, med stier og benker for sitteplasser. En utbygging av Leiven, vil igjen skape muligheter for utvidelse av sjølve kulturstien, noe som igjen vil virke positivt for turgåere.
- Ved evt. flytting av fergeleie til Havnaholmen, er Vertshuset Herlaug avhengig av tilgang og bruk av eksisterende flytebrygge anlegg som ligger like sør for hurtigbåtkai. Dette mtp. at fisketurister har tilgang til utleiebåtene, og kan utøve sin hobby fiske aktivitet. Ved evt. framtidig realisering, ønsker Vertshuset Herlaug å ha mulighet for fortsatt utkjøring gjennom Havnasundet.

Vurdering:

Grunneier har interesser når det gjelder å videreutvikle reiselivsbasert næring på sin eiendom, som strekker seg inn i reguleringsområdet. Det legger opp til at utnyttelse av areal til turisme og overnattingssteder vil bidra til næringsutvikling i området. Det fremkommer ikke nye innspill i tillegg til de som er innarbeidet i tidligere mulighetsstudie, men det befester tidligere innspill. Grunneier driver også Vertshuset Herlaug, som i dag består av overnattingsplasser ved krysset ovenfor Skei Havneområde, og benytter fasiliteter i havneområdet tilknyttet turistfiske og opplevelser på sjøen.

I en videre vurdering av foreslått arealbruk på denne nordlige delen av havneområdet, vil en tilpassing i forholdet til eksisterende kulturminner og kulturlandskapet være avveieende for utnyttelse av egen eiendom til reiselivsbasert næring. Eksisterende flytebrygge for fisketurisme må også erstattes på et relevant område, hvis det etableres et nytt fergeleie.

Referat fra teamsmøte mellom Leka kommune, planarkitekt og Planforum Trøndelag. (Referert av Planforumet)

Presentasjon av bakgrunn for saken ved Roy Blom, for Leka kommune:

Utgangspunkt i framlagte planprogram og de tema som Leka kommune har innmeldt til Planforum:

- Forholdet til framtidig ferjeleie/stoppanlegg
- Fylkesveg gjennom Skei havneområde
- Behovet for spesielle utredninger
- Faglig bistand fra vegmyndighet

Varsel om planoppstart har vært på høring og innkomne merknader tyder ikke på vesentlige interessekonflikter så langt i planarbeidet.

Planområdet er viktig for Leka, som kommunikasjonspunkt, innfallsport for reiselivet og av beredskapshensyn. Planarbeidet bygger på kommuneplanen, tidligere reguleringsplan og gjennomførte mulighetsstudier, blant annet innen stedsutvikling og kulturlandskap.

Det sentrale spørsmålet fra Leka kommune nå er hvordan en skal komme i mål med planprosessen. Særlig viktig blir spørsmålet om hvordan en lander et nytt ferjeleie, men også flere andre tiltak i planområdet krever sin avklaring. Her nevnes reiseliv, rekreasjon, fiskerihavn, hurtigbåtkai, næringsområde/deponiområde, kulturminner, landskapshensyn og støy.

Nytt ferjeleie ble vurdert for ca 20 år siden, og dagens forslag bygger bl.a. på arbeidet fra den gang.

Regionale myndigheter har overfor Leka kommune anbefalt gjennomføring av ulike faglige utredninger, tema som grunnforhold, skredfare, biologisk mangfold, klima og kulturlandskap.

Fra kommunens side vil lokalisering av ferjeleiet stå sentralt i det videre planarbeidet. Videre også avklaring av trafikale forhold rundt ferjeleiet, landskapshensyn, estetiske hensyn i utforming, konsekvenser i sjø og beredskapsmessige forhold som klima og stormfloutvikling.

Det er nå behov for å sette i gang en prosess som ivaretar de sjøfartstekniske utfordringer og avklarer nødvendige utredningstemaer i dialog med Trøndelag fylkeskommune.

Innspill fra sektormyndighetene o.a. i møtet:

AtB v/ Morten Berntsen:

Understreker at AtB ikke har driftsansvar for ferjekai. Atb har pekt på nødvendige tiltak for teknologiutvikling i framtida (elektrifisering mv). Nødvendig areal bør settes av i planområdet for tilbringertjeneste til området. Har ellers ikke større merknader til planarbeidet pr nå.

Trøndelag fylkeskommune v/ Geir H. Risvik:

Ferjesambandet er en del av fylkesvegnettet og fylkeskommunens ansvar. Å flytte ferjeleiet vil ha store økonomiske konsekvenser. Kommunen bør avklare de økonomiske forutsetninger og realiteter. Det vil være et regionalpolitisk spørsmål om nytt ferjeleie kan realiseres og når. Det er utfordrende å skulle ta faglig stilling til et ferjeleie som ikke er utredet mtp plassering og egnethet.

Trøndelag fylkeskommune v/ Arild Christensen:

Fylkeskommunen administrerer selv anlegg og vedlikehold av veger. Varsler en del nødvendige utredninger i denne saken, bl.a. grunnforhold, som nødvendige for videre planlegging. Eller når det gjelder prosessen rundt etablering av ferjeleier vises til egen veileder om dette fra SVV.

Trøndelag fylkeskommune v/ Inger Marie Kimo: Kulturminner/marinarkeologi

Viktig at Sametinget involveres mtp kulturminnet Sildaguden, noe som kommunen bekrefter har skjedd. Angående marinarkeologiske undersøkelser vises til undersøkelser gjennomført i 2000 og i 2018. deler av planområdet er allikevel ikke undersøkt og det kan komme krav om nye undersøkelser i disse deler av planområdet framover. Ellers vises til fylkeskommunens uttalelse til varsel om planoppstart.

NVE v/ Finn Heje:

Sikkerhet mtp skred ved utfylling i sjø må utredes i forbindelse med ROS-analysen i reguleringsplanarbeidet.

Kommentarer fra Leka kommune

Oddvar Aardahl:

Kommunen ønsker mer informasjon fra sektormyndighetene mtp konkrete utredningsbehov. Spørsmålet om finansiering og bevilgninger må avklares.

Det er behov for bedre arealbruk i planområdet også bortsett fra ferjeleiet. Regularitet for ferja er et viktig samfunnsspørsmål

Ordfører Elisabeth Helmersen:

Forstår fylkeskommunens forbehold når det gjelder finansiering av nytt ferjeleie. Her trengs politisk behandling for å bli prioritert. Denne prosessen må startes nå. Reguleringsplan for Skei havneområde kan ikke vente på at ferjeleiet kommer på finansieringslista. Denne reguleringsplanen har andre viktige forhold som må avklares gjennom plan.

Etterspør informasjon om mulig tidsplan for fylkeskommunens behandling av finansieringss spørsmålet.

Trøndelag fylkeskommune v/ Terje Skrattalsrud:

Fylkeskommunen har en utfordrende situasjon når det gjelder finansiering, men Hovedutvalg for transport vil 26.5.21 – sak 47/21- behandle en plan for anskaffelser og rekkefølge av utbygginger i perioden 2024 til 2037. her vil det bli lagt en del premisser for framtidige investeringer.

Statsforvalteren i Trøndelag v/ Tore Sæther:

Sentrale tema for statsforvalteren blir kartlegging av ulike naturtyper mv. Fagavdelingene var ikke med på møtet i dag, men vil gi innspill i etterkant.

Konklusjon fra Leka kommune v/ Roy Blom.

Leka ønsker å diskutere utredningsbehovet for ferjekaiutbyggingen nærmere med sektorinteressene. Kommunen har behov for å orientere seg bedre om dette. Viktig å finne alternativer for den videre planleggingen. Et uavklart spørsmål omkring ferjeleiet må ikke stoppe øvrig utvikling og planlegging av Skei havneområde.

4 ANALYSE AV PLANOMRÅDET OG RELEVANTE PROBLEMSTILLINGER

4.1 Lek og rekreasjon

Indre havneområde er i hovedsak utformet som samferdselsområder på land og sjø, og områder for lek og rekreasjon bør primært tilknyttes aktuelle friområder, LNF-områder og camping-/turistområder i randsonen av planen.

Det tilrettelegges også et uteområde foran servicebygget, hvor det kan etableres et publikumsareal tilknyttet serverings- og informasjonsområder.

Det legges opp til trafiksikker tilgjengelighet til alle områder, også gjennom selve havneområdet. Dette forutsetter også at regulerte tiltak for gang-sykkelveger og stier gjennomføres iht. planen.

Det er viktig at barn og unges representant(er) får uttale seg til planutformingen.

4.2 Landskap og landbruk

Skei Havneområde inngår som en del av utvalgte kulturlandskap Skei og Skeisneset, hvor det er etablert turstier tilknyttet kulturminner og kulturlandskapet i området. En egen landskapsanalyse (2011) beskriver viktige og sårbare elementer i landskapsbildet, og er lagt til grunn for omfang og arrondering av ulike formål innenfor planområdet.

Ved tiltak som berører

Masseuttak

Skal man legge Landskapsanalysen til grunn for arealplanlegging i Skeishavna, bør det ikke tillates tiltak som fjerner/ender fjellknausene som svært viktige romdannende og skjermende landskapselementer. Et masseuttak der store deler av landskapsformasjoner blir fjernet vil stride mot prinsippene og vurderingene i Landskapsanalysen.

Fjellknausene utgjør viktige karaktertrekk ved området og utgjør en forutsetning for å skape et attraktivt miljø for utvikling av Skeishamna for de andre interessene/aktørene som også bør gis utviklingsmulighet i havna.

Ut fra dette vil det kunne legges til grunn at dersom det foreslås tiltak som endrer landskapets romdannende og skjermende virkning, bør det kreves at det gjennomføres konsekvensutredninger med grundigere og mer detaljert landskapsanalyse. Område for masseuttak iht. dispensasjonssøknad inntas dermed ikke i planforslaget.

En nærmere vurdering av behovet og konsekvenser av nødvendig skjæringer/ masseuttak for etablering av samferdselsanlegg avklares gjennom detaljreguleringsplan for nytt fergeleie. Det vil her være relevant å vurdere dette videre opp mot behovet for å etablere samfunnsviktig samferdselsstruktur, samt et massebehov for oppfylling i sjø.

Dyrket areal

Innenfor planområdet er det dyrket areal som i dag benyttes til grasproduksjon og beite. Området er i innspill til planarbeidet foreslått benyttet til fritids- og turistformål, og som oppstillingsplass for caravan/ bobiler. Det foreligger innspill på å regulere hele landbruksarealet nedenfor kulturstien til campingareal, tilknyttet tidligere avsatt areal på Karihaugen i kommuneplanen.

Det er i videre arbeide med planen vurdert at det ikke er ønskelig med caravan- og bobiloppstillingsplasser her, da det ikke er tilstrekkelig forenelig med lanbruksmessige og landskapsestetiske kravene en ønsker å prioritere i kulturlandskapet. Når det gjelder områder for bobilparkering vil det bli vurdert lokalisering og omfang i rullering av kommuneplanen, slik at en får en samlet vurdering av dette behovet.

En foreslår allikevel å benytte deler av landbruksarealet, som utgjør et arronderingsmessig smalere arealet parallelt med Karihaugen til fritids- og turistformål. Arealet som ligger ned mot avsatt areal for naust, vil sammen med utleiehytter utgjør et samlet område for service, aktivitetsareal og camping i et mer begrenset omfang.

En mener at nedre del av dyrket mark/ beiteområde arronderingsmessig utgjør en noe mindre produktiv del av området. Området kan også sees på som et utfyllende område mellom avsatt arealformål på Karihaugen og naustområde ved strandsonen. Området er tenkt som et sentralt aktivitets- og rekreasjonsområde tilknyttet campingområdet og kulturstien mellom Skei Havneområde Herlaugshaugen. Området ivaretar også et trafiksikkert camping- og aktivitetsområde for barn og unge, utenfor kjøreområder i planen.

4.3 Trafikkforhold havneområde sjø

Skei Havneområde er eneste regulerte offentlige atkomsten til Leka med båt eller bil. Kommunen og innbyggerne på Leka er helt avhengig av at ferga går regelmessig iht. samfunnsmessig beredskap, og kan befrakte folk eller utstyr når en krisesituasjon oppstår. Dette er et ansvar som påligger storsamfunnet, gjennom de myndigheter og fagetater som har ressurser og mandat til å gjennomføre nødvendige tiltak.

Ny fergekai er aktualisert helt tilbake til år 2000, hvor det ble vurdert 3 ulike lokaliseringer. Siden den gang har det vært ulike og periodiske vurderinger av fergesambandet Leka-Gutvik, uten at det har bidratt til en avklaring på en forbedret og fremtidsrettet fergeløsning. En ny alternativ lokalisering ønskes nå fra Leka kommune tilrettelagt gjennom reguleringsplanen, slik at et tilstrekkelig område på sjø og land blir avsatt til fremtidig detaljregulering av nytt fergeområde.

Hurtigbåten er et annet befordringsmiddel på sjøen som bidrar til å frakte folk og varer til og fra Leka. Kommunene i Ytre Namdal har gjennom et interkommunalt samarbeide og i dialog med næringa, arbeidet med en forbedret regularitet for hurtigbåtsambandet, og dette er positivt for Leka. Eksisterende hurtigbåtkai er tilfredsstillende i dag, men det er behov for universell tilgjengelighet og oppholdsplass for ventende publikum i en videre løsning. Ved etablering av nytt fergeleie vil det være aktuelt å flytte hurtigbåtkai til eks. fergekai, og nærmere service- og publikumsområde.

Næringskaia er et annet viktig element for at kommunen og næringslivet på Leka, både på sjø og land, får lasset og losset nødvendig råstoff og utstyr. Det er her også aktualisert en «forlengelse» med dykdalber på begge sider med kaia i senter, slik at også større båter kan anløpe Leka. Dette gjelder både til offentlige formål, næringsutøvelse og en økende turisme på Leka. Det er ikke estimert spesifikke behov for lager-/byggeareal til næringskai, med det er viktig å tilrettelegg tilstrekkelig og relevant næringsareal i reguleringsplanen.

Fiskerihavna er inntil det foreligger en tilstrekkelig avklaring på behovet sett i både en lokal og større sammenheng, valg å opprettholdes der det ligger i dag. Det er viktig å bevare kystfiske, både som næring og tradisjon, og som en del av det maritime miljøet i havneområdet.

Fremtidig trafikkløsning

En uavklart situasjon for fremtidig fergekai låser også opp annen arealbruk i Skei Havneområde. Leka kommune har underveis hatt dialog med samferdselsmyndigheter og de som befordre ferga, og kommet frem til at det er behov for å regulere en ny lokalisering som gir en bedre regularitet og samfunnsikker løsning. Periodisk har manøvrering av ferga vært en utfordring ved sterk vind, hvor anløpet også har en markert sving før en når kaifront. Det aktualiseres også fremtidige fergetyper som krever en bedre anløpsløsning/-retning.

En ønsker å tilrettelegge for en løsning hvor fergeanløpet får en rett anløpsretning, og hvor ferga kommer mere i ly for fremherskende vindretninger. Det er behov for å avsette et tilstrekkelig areal for nytt fergeanløp, slik at Leka kommune, Trøndelag Fylke, samferdsel og Statens Vegvesen kan videreføre en dialog og videre avklaring for fremtidig fergeleie. Kommunen befester i planen en lokalisering og avsetter areal for videre detaljregulering, bla. basert på tidligere vurderinger, klimatiske erfaring og erfaring med regularitet. Kommunen er forberedt på at dette krever mer utdypende utredninger, og ønsker en videre dialog med samferdselsmyndigheter som grunnlag for en videre prosess her.

Det settes krav i reguleringsplanen til at dette området skal detaljreguleres, som grunnlag for endelig utforming av nytt fergeanløp på sjø- og landområder. Dette innebærer også at spesielle utredninger for dette området gjennomføres i forkant av denne detaljreguleringen. Dette gjelder både grunnundersøkelser og trafikal utforming av et samlet fergeleie tilsluttet en forlengelse av regulert fylkesveg inn i havneområde for ferge, og en tilknytning til videre kommunal veg ut på Hamneholmen. Dette er også en forutsetning for å kunne gjennomføre andre tiltak i området.

Ved etablering av nytt fergeleie aktualiseres et arealbytte, slik at hurtigbåthavn kan etableres på dagens fergeområde, tilknyttet publikums- og serviceområdet. På begge områder er det avsatt tilstrekkelig sideområde for anlegg tilknyttet elektrifisering.

Dette gjelder også eksisterende private brygge for grunneier på gnr 16/ bnr 2, ved hurtigbåtanløp. I planen inngår regulering av naustområde som en del av område for fritids- og turistformål for grunneieren, og småbåthavn planlegges utvidet. Før masseutfylling og evt. etablering av fergekai kan anlagte brygge ved hurtigbåtanlegg fjernes.

4.4 Trafikkforhold land

Dagens trafikkløsning er delt mellom fylkesvegen som ender opp mot dagens fergekai og en kommunal sideveg som forgrenes bak servicebygg og videre ut mot molo og næringskai. Området fremstår i dag uregulert og lite definert i forhold til trafikkstruktur, trafiksikkerhet og en fremtidig utvikling av Skei Havneområde.

Plassering av nytt fergeleie og tilrettelegging av trafikkmessige sideareal mot serviceområde blir førende for resterende arealbruk på indre del av Skei Havneområde. Det er behov for en ytterligere trafikkseparering, som skiller hovedveg fra underordnede vegsystem i en fremtidig trafikkløsning for området. Her tilrettelegges også parkeringsareal uavhengig av hovedveg. Trafikkløsningen tilrettelegger også trafiksikre gang-sykkelveger/ fortau slik at dette separeres fra kjøreveger. Det etableres tilslutning for gangvegssystem til øvrige friområder, turistområder og kulturstier i området.

4.5 Molo

Det er behov for å forsterke eksisterende molo, samt å forlenge molo i lengde og bredde. Utbedring av eksisterende molo skal bidra til en forbedret stabilitet og noe større høyde for å lage et tilstrekkelig mot klimatiske forhold og havnivå. Ny ytre del forutsettes også å kunne benyttes til kaiformål og reguleres som havneformål.

Oppfylling må skje tilpasset underliggende sjøbunn, og som en kontrollert oppfylling på tilstrekkelig stabil sjøbunn.

4.6 Småbåthavn/ fiskerihavn

Eksisterende småbåtanlegg har i dag ikke tilstrekkelig kapasitet til fastboende brukere og som gjestehavn for en økende fritidsbåtferdsel langs kysten.

Forholdet til fremtidig plassering av fiskerihavn er ikke avklart, og en ønsker derfor også å tilrettelegge en mulighet for dette, som en del av et utvidet område på ny molo. Bredden her vil også gi mulighet til å ha noe lagringsareal og bak-areal tilknyttet dette formålet.

4.7 Biologisk mangfold

Planområdet berører ikke inngrepsfrie soner, naturvernområder eller verneplan for vassdrag. Det er foretatt søk i Naturbase og Artskart som viser at det er registrert funn av Børsteleddsnegl (bløtdyr/rødlistet) i havnebassenget, Stripegås (fugl/lav risiko) ved småbåtanlegg, Rynkerose (svært høy risiko) i fjæreområde ved anlagt kultursti, og Entoloma kervernii (artstype sopper/ rødlistet/ sårbar) utenfor Hamneholmen.

Området omfattes av sedimentære bergarter med til dels næringsrik berggrunn og artsrik flora.

Naturtype-kartlegging (NiN) i 2012 beskriver naturtyper i området som kystlynghei, strandeng og kulturmarksseng.

Det er gjennomført en kartlegging som viser at området har biologiske og kulturlandskapsmessige kvaliteter. Hensikten med NiN-kartleggingen var å lage et grunnlag med oppdeling i skjøtelsbestander og råd for skjøtsel, for å ta vare på de verdifulle områdene.

De mest verdifulle og sårbare områdene for flora og insekter vil være de dels kalkrike og artsrike områdene bl.a. de åpne områdene nord-vest på Hamnahaugen (med Tjønna og Bergfruene). Dersom det skal bygges ut noe og skapes næringsarealer og bak-arealer for sjøretta virksomhet er det vurdert at det er en bedre løsning å regulere arealene rett i bakkant av Hurtigbåtkaien og langsmed Havnasundet til dette formålet.

I Skeishavna er det kartlagt nasjonalt verdifulle og truede naturtyper som skal vektas og hensyntas i en arealavveining ved ny reguleringsplanlegging. I stor grad har områder kartlagt som verdifulle naturtyper arealkategorien LNFA i gjeldende arealplan og er hensyntatt her. En endring av arealkategori fra LNF til byggeformål må vurderes. Det vurderes at eksisterende kunnskapsgrunnlag er tilstrekkelig vurderer i forhold til planfremstilling.

4.8 Kulturminner

Det er i området rund Skei Havneområde foretatt registreringer av kulturminner som ligger innenfor planområdet, eller som utgjøre en del av det kulturhistoriske landskapet på Skei. Disse er registrert, inngår i gjeldende kommuneplan, og blir hensyntatt i reguleringsplanen. Aktsomhetsprinsippet og forholdet til skjøtelsplan inntas i planbestemmelser for aktuelle områder:

Herlaugshaugen er en større gravhaug med kulturhistorisk verdi, som ligger ovenfor Skei Havneområde og tilgjengelighet fra Skei havneområde via etablert tursti.

På Karihaugen er det registrert ei rundrøys som ligger innenfor planområdet.

Sildaguden, som ligger nord for mellomliggende høyde til havneområdet, er det registrert et samisk offersted fra jernalderen.

Naustområdet i havna, med bla. «Svenskestøa» er registrert med historisk verdi innen fiskerihistorie og bygningshistorie, datert til 1900-tallet. Bebyggelsen er ikke verneverdig eller fredet, men inngår som en vesentlig del av det historiske og maritime delen av Skei Havneområde. Det er viktig at denne bebyggelsen bevares gjennom bruk, og at dette også kan omfattes servicefunksjoner og utleie av utstyr ifm. reiselivsaktiviteter i området.

4.9 Landskapsbilde

Skei Havneområde inngår som en del av utvalgte kulturlandskap Skei og Skeisneset, hvor det er etablert turstier tilknyttet kulturminner og kulturlandskapet i området. Egen landskapsanalyse fra 2011 beskriver viktige og sårbare elementer i landskapsbildet. Det er viktig å bevare viktige landskapselementer som omkranser og skjærer havneområde, samtidig som estetiske landskapskvaliteter og enn ryddig områdestruktur bidrar til et godt førsteinntrykk når en kommer til Leka.

Det vil bli behov for noe masseuttak for å anlegge samferdselsanlegg tilknyttet veg til Hamnaholmen og til utfylling til aktualisert fremtidig fergeleie.

4.10 Masseuttak/ massedeponi

Det har som innspill til planarbeidet, og underveis fremmet som dispensasjon, søkt om etablering av masseuttak på 10-18.000m³ for aktuelle vegprosjekter på fastlandet, og hvor etterbruken av nedspregnt område er foreslått utnyttet til næringsareal.

Det er foretatt sektorvurderinger og planfaglige vurderinger ifm. vurdering av innspill i planprosessen og ifm. dispensasjonssøknad. En har her forholdt seg til både de argumenter i søknaden, innspill/ reservasjoner som er kommet fra aktuelle sektormyndigheter, og til kommuneplanen som i dag aktualiserer et planmessige akseptgrunnlag for tiltak.

En ser ikke at innspill eller argumenter i disp. søknaden er tilstrekkelig dokumentert når det gjelder landskapsestetiske og klimatiske forhold eller etterbruken av området. Det foreligger bla. klimahensyn i forhold til regularitet for ferge, landskapsmessige hensyn iht. utvalgte kulturlandskap og andre planforankringer som ikke er forenelig med en videre utvikling i Skei Havneområde. Det er i

kommuneplanen avsatt andre aktuelle areal for masseuttak på Leka, og det foreligger mulighet til å se på annen lokalisering ifm. til rullering av kommuneplanen.

Dagens massedepot kan opprettholdes iht. privatrettslige avtaler begrenset til gjennomføring av samferdselstiltak i planområdet. Kommunen må gjennom rullering av kommuneplanen, og i dialog med aktører, søke å finne en løsning utenfor planområdet.

Det henvises ellers til planfaglige oppsummering ifm. egen vurdering av innspill fra søker og ulike sektormyndigheter.

4.11 Friluftsliv og reiseliv

Kulturlandskapet og de kulturhistoriske områdene innbyr allerede til bruk av området, både friluftsliv og til reiseliv. Leka kommune har en prioritert satsing på reiseliv og turisme, og det underbygger også ønske om en utvidet tilrettelegging av dette tilknyttet Skei Havneområde.

Deler av områder på Leiven og Hamneholmen tilrettelegges for friluftsliv og rekreasjon, men også i reiselivssammenheng for utleiehytter/ rorbuanlegg og fritidsboliger på deler av områdene. Det er viktig å skape aktivitet og noe overnattingskapasitet i tilknytning til småbåtanlegg og samferdselsanlegget, og som grunnlag for næringsbaserte servicefunksjoner i Skeishavna. Det er også i tråd med kommunens satsing på reiseliv og turisme.

4.12 Støy/ forurensing

4.13 Grunnforhold

Det er ved søk i NVE Atlas ikke funnet registrerte forekomster av kvikkleire eller løsmasser i området. Berggrunnen i området kan ha overliggende tynt dekke, og områder i indre del av strandsonen kan inneholde marin leire. Det er lav fare for radon i området.

For nye utbyggingsområder som utfylling i sjø må det gjennomføres grunnundersøkelser som grunnlag for dokumentasjon og godkjenning av tiltak.

Det vil for utbyggingsområder i sjø være nødvendig å gjennomføre grunnundersøkelser som for å vurdere tilstrekkelig områdestabilitet. Dette gjelder alle områder som krever tiltak i randsonen av eks. utfyllinger, eller i nye områder som forutsettes oppfylt til ulike tiltak i havneområdet. Dette vil med referanse til plankart gjelde:

- Forsterking og forlengelse av molo ved småbåthavn
- Område for nytt fergeleie, industri/-næringsområde, samt tilførselsveg i sundet mellom LNF-område på 16/43 og Hamneholmen
- Nytt næringsareal i bukta mellom eks. servicefunksjoner og kulturminnesti/ boligtomt
- Andre relevante områder som er aktuelle å kontrollere i området

Dette arbeidet skulle primært vært gjennomført ifm. planprosessen, men aktuelle tiltak som skal gjennomføres i disse områdene vil ikke skje i nærmeste framtid. Betydningen av å få regulert øvrige områder for videre utvikling har derfor vært prioritert av kommunen her.

Det vil bli iverksatt grunnundersøkelser for angitte områder så snart det foreligger kapasitet til gjennomføring og nødvendige finansielle avklaringer hos kommunen.

4.14 Teknisk infrastruktur

Det er kommunalt vann- og avløpsnett innenfor eksisterende planområde, og det vil være naturlig at kommunen har ansvar for videre planlegging og tilrettelegging for tilstrekkelig kapasitet til fremtidig planlagt bebyggelse og anlegg.

Det er også etablert trafostasjon sentralt i området, og her bør kapasitet vurderes iht, framtidig bebyggelse og anlegg, samt kapasitet for fremtidig elektrifisering.

Det aktualiseres også elektrifisering av ferge og andre transportmidler, og her må det tilrettelegges både for landareal og plassering av anlegg i forhold til områdeutforming.

4.15 Eventuelt informasjonsmøte

Det vurderes et videre behov for relevante avklaringsmøter med interessenter i planområdet, og informasjonsmøter kommunens adm. og politiske ledelse, planutvalg (formannskap) og evt. innbyggermøte.

4.16 Barns medvirkning. Innspill og hvordan disse har påvirket løsningsforslaget

Selv om området i hovedsak omfatter næringsareal, samferdselsanlegg og havneområder, tilrettelegges det også publikumsområder, friareal og trafikkløsninger på området. Det er derfor relevant at barns representant i plansaker, forelegges planforslaget for vurdering på et forståelig grunnlag.

5 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

5.1 Hovedgrep og bærende idé med løsningsforslaget

Det primære med reguleringsarbeidet er å etablere en tidsmessig oppdatert og fremtidsrettet plan for Skei Havneområde. I dag er det kommuneplanen som er overordnet tidligere reguleringsplan, og danner grunnlaget for vurdering, godkjenning og gjennomføring av aktuelle tiltak. Dette medfører i stor grad søknader om dispensasjon for gjennomføring av tiltak, og motvirker en ønsket utvikling for Skei Havneområdet.

Området er helt sentralt i forhold til samfunnskritiske områder i Lekasamfunnet, hvor samferdsel og infrastruktur mot sjøområder skal bidra til trygghet og bokvalitet på Leka. Havneområdet på Skei er livsnerven inn og ut av Leka, og er det som etablerer førsteinntrykket for besøkende til Sagaøya. God regularitet og forutsigbarhet i forhold til offentlig ferdsel tilknyttet både ferge og hurtigbåt er svært viktig for Lekas innbyggere, og det oppfattes ikke at nåværende fergeløsning er tilfredsstillende.

Etablering av nytt fergeanløp skjer kanskje ikke med det første, men lokalisering er vesentlig for å etablere hovedløsninger for samferdsel og infrastruktur i området, som også bidrar til å åpne nye området for reiselivs- og næringsutvikling i og rundt området på Skeishavna.

Planforslaget skal bidra til å etablere en forutsigbar arealutvikling på området, basert på nødvendige avveininger og dokumentasjon, gjennom planarbeidet eller forut for aktuelle tiltak. Det viktigste er å få etablert en reguleringsplan som gir grunnlag for gjennomføring av tiltak på kort sikt, samtidig som en kan bruke noe tid på å avklare mer omfattende utredninger på andre områder, og hvor aktuelle tiltak ligger noe frem i tid.

5.2 Planområde med arealbruk

Reguleringsplanen omfatter eiendommene gnr/bnr 16/1-2,43, 16/2, 16/26, 16/27,36, 16/42, 16/43, 16/65, 16/66, 16/66/5, 16/66/7, 16/67, 511/1.

Totalt omfatter reguleringsplanen et areal på 250daa.

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1110 - Boligbebyggelse	2.1
1120 - Fritidsbebyggelse (2)	10.8
1171 - Utleiehytter (4)	7.8
1589 - Uthus/naustbadehus (4)	2.3
1813 - Forretning/kontor/tjenesteyting (4)	12.7
Sum areal denne kategori:	35.7
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2010 - Veg (4)	9.0
2015 - Gang-/sykkelvog (11)	3.9
2019 - Annen veggunn - grøntareal (12)	17.7
2040 - Havn (3)	23.7
2080 - Parkering (5)	2.0
Sum areal denne kategori:	56.2
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	Areal (daa)
3031 - Turveg	0.9
3050 - Park (4)	1.3
Sum areal denne kategori:	2.2
§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift	Areal (daa)
5100 - LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og rein drift og gæstetilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (15)	105.5
5130 - Friluftsmål (2)	1.0
Sum areal denne kategori:	106.5
§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	Areal (daa)
6220 - Havn område i sjø (2)	16.2
6230 - Småbåthavn	9.9
6700 - Friluftsområde (2)	23.3
Sum areal denne kategori:	49.4
Totalt alle kategorier:	250.1

Arealtabell reguleringsformål

5.3 Bebyggelse og anlegg

Eksisterende bebyggelse

På havneområdet er det i dag av 3 næringsbygg, 4 naust ved Svenskstøa, og et lite driftsbygg tilknyttet småbåthavn. Næringsbebyggelsen utgjør servicefunksjon, turistinformasjon, ambulanseberedskap, og kontor/ lager tilknyttet sjøbasert næring. Det planlegges for tiden også en utvidelse av servicebygget som tilrettelegger for kafédrift. I nordre del av området ligger det 2 bolighus.

Det er etablert småbåtanlegg mellom Leiven og eksisterende molo, samt havneanlegg for hurtigbåt, næringskai, fiskerihavn og ferge. Det ligger også noen mindre bygg og installasjoner tilknyttet drift av havneanlegg.

Dagens bebyggelse må oppfattes som tradisjonell, med et tilsnitt av maritim arkitektur på havneområdet.

Ny bebyggelse og anlegg

Det tilrettelegges areal for utvidelse av eks. bebyggelse og områder for nye bebyggelse for reiselivssatsing og næringsutvikling tilknyttet havnefunksjoner. I forlengelsen av serviceområdet ved hovedveg planlegges ny bebyggelse hvor det kan anlegges næringsrelatert virksomhet tilknyttet servicefunksjoner, havnelager og næringsareal tilknyttet reiseliv eller sjørelatert næring. Dette gir et godt arealtilskudd for næringsutvikling til disse formålene i et normalt planperspektiv.

Det avsettes også et større areal for industri- og næringsutvikling i sundet mot Havneholmen, tilknyttet veganlegg bak planlagt område for ny fergekai. Dette gir et utvidet areal i et lengre perspektiv, og vil gi et relevant arealtilskudd tilknyttet planlagt veg- og havnestruktur i området på Skeishavna.

Det avsettes fremtidig areal for ny fergekai, hvor aktuell løsning utredes videre, og hvor avsatt område detaljreguleres iht. de kriterier som legges til grunn i samråd med vegeier/ samferdselsmyndigheter. Dette innebærer også et bytte av lokasjon med hurtigbåtkai.

For å fremme reiselivssatsingen og gi et større grunnlag for drift av service- og informasjonsfunksjoner ønsker kommunen en satsing på turistbasert overnattingskapasitet tilknyttet atkomstområdet til Leka. Det er avsatt areal i kommuneplanen til bebyggelse rundt deler av Karihaugen, i områder på Hamneholmen, og i område mot kulturminne Sildaguden. Disse utbyggingsarealene befestes nå i ny reguleringsplan. Det er her relevant å kunne tilby løsninger som arkitektonisk oppfattes moderne og nyskapende i reiselivssammenheng.

Det kan også etableres en brygge ved snu-/parkeringsareal på Hamnaholmen, for turistrelatert og allment tilgjengelig bruk ifm. padleruter. Det bidrar til å redusere konflikt med motorgående båter.

5.4 Veisystemer, veityper og standard

Det tilrettelegges for en regulert forlengelse av fylkesveg 7132 Hamnavegen til nytt fergeområde, og videre en kommunal veg ut til friluftsområde på Hamnaholmen. Det reguleres sideareal/ annet vegareal som tar høyde for utvidelse av eks. trasé og nødvendige skjæringer i fjell for ny veg.

Inntil det foreligger tilstrekkelige utredninger/ avklaringer tilknyttet nytt fergeleie/ veg til Hamneholmen vil dagens vegsystem i hovedsak bestå. Det forutsettes at det ved etablering av ny samferdselsstruktur på havneområdet, også etableres trafiksikre løsninger/ gangveger, og sideareal som gir gode bruksfunksjoner og tilfører en estetisk kvalitet på tilstøtende områder.

5.5 Universell utforming

Havneområdet på Skei er et viktig offentlig samferdselsknutepunkt, og det stilles krav til at alle bygg og anlegg i området er utformet iht. krav til universell utforming. Dette befestes for alle bygg og anlegg som betraktes som offentlige publikumsareal, og er også relevant for utleiehytter og aktuelle service og aktivitetssoner.

Dette er også et viktig kriterium for områder og gangveger frem til bygg og anlegg. Bestemmelser for UU inntas i planbestemmelser.

5.6 Støy

Området er ikke spesielt utsatt for støy utover trafikal støy og periodisk støy fra anleggsmaskiner ifm. grusdeponi. Det kan være aktuelt å vurdere konsekvenser av støy ifm. framtidige kjøreveger.

Utløpsområde er avsatt til utbyggingsformål. Dette bør utbedres ifm. utbyggingsformål, evt. tilknyttes kommunalt avløpsnett i et tidligere tidspunkt.

Det forutsettes ellers at kommunen som lokal forurensningsmyndighet stiller nødvendig krav til dokumentasjon i tilknytning til søknad om tiltak i planområdet.

6 RIKSPOLITISKE RETNINGSLINJER

6.1 Forslaget sett i forhold til” Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging”

Planforslaget er i tråd med strategier og tiltak i ATPH for utbygging. Planen med arealbruk og formål er vurdert i forhold til, transportsoner, grøntstruktur, tap av naturområder, landbruksområder, biologisk mangfold og virkning på estetiske kvaliteter og for friluftsliv.

Planen legger til rette for at dagens bruk av området kan opprettholdes og videreutvikles som et område for både næringsutvikling og med områder fritid og rekreasjon med en begrenset innvirkning på naturområder, landbruksområder og biologisk mangfold.

6.2 Forslaget sett i forhold til” Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen”

Planen sikrer gjennom etablering av aktivitetsareal og friluftsområder, tilstrekkelig lekearealer som er store nok, gir ulike muligheter for aktivitet, og som kan brukes av ulike aldersgrupper hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø.

7 KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

7.1 ROS-analyse

Det er fra sektormyndigheter aktualisert utredninger relatert til nytt område for fergeleie:

- grunnforhold (i sjø) jfr. pkt. 4.12
- klimatiske forhold (vindforhold/ stormflo)
- sjødybder i forhold til et nytt aktuelt fergeleie

Kommunen ser at en grunnundersøkelse i aktuelle tiltaksområder for oppfylling i sjø må gjennomføres før tiltak, men også at aktuelle områder ikke skal etableres eller utbedres med det første. Dette arbeidet har ikke kommunen fått prioritert igangsatt før planforslaget foreligger. En ønsker her også en nærmere dialog med samferdselsmyndigheter, når det gjelder gjennomføring av utredninger tilknyttet foreslått område for nytt fergeleie.

Andre forhold som kan kreve spesielle vurderinger/ utredninger er:

- Vurdering av biologisk mangfold/ naturmangfold baseres på grunnlag i rapport Skjøtselsplan for Utvalgte Kulturlandskap, hvor Skei Havneområde også inngår. Det er ikke funnet momenter som en anser er vesentlig i forhold til planutforming, men endret arealbruk for LNF-områder kan aktualiseres nærmere vurderinger.
- Landskapsmessig virkning av aktuelle tiltak for samferdselsanlegg og aktuelle masseuttak. Dette vil være relevant i forhold til fremtidig samferdselsløsning for nytt fergeområde/ vegløsning mot Hamneholmen
- Framvurdert havstigningsnivå som grunnlag for høydefastsettelse av bygninger og anlegg på Skei Havneområde inntas i planbestemmelser. En bør her differensiere mellom etablert bebyggelse og planlegging for ny bebyggelse.

Forhold som kan få næringsmessig konsekvens:

- For næringsutøver som i dag har massedeponi tilknyttet havneområde og næringskai, vil et bortfall av deponi kunne gi negative konsekvenser. Det er derfor viktig at deponi kan beholdes frem til det finnes en alternativ lokalisering for deponiet, alternativt at deponi kan begrenses. Kommunen som grunneier og arealforvalter må bidra til en fremtidig avklaring av en løsning, i dialog med næringsutøver.

Det er gjennomført en innledende risiko- og sårbarhetsanalyse som grunnlag for å sannsynliggjøre behov for spesielle undersøkelser eller avbøtende tiltak/ avgrensning av tiltaksområder. Her skal det normalt gjennomføres nødvendig KU eller vurderinger ifm. planarbeidet. Det henvises her også til pkt.

Se egen ROS-analyse.

7.2 Utredningsbehov

Det forutsettes at det stilles krav til nødvendige undersøkelser og dokumentasjon iht. pkt. 7.1 før aktuelle tiltak kan gjennomføres. Der det anses å være behov for spesielle undersøkelser eller dokumentasjon, tas dette inn i planforslaget som rekkefølgekrav i planbestemmelser. Dette arbeidet blir fulgt opp av Leka kommune i samråd med aktuelle sektormyndigheter og innleide fagkonsulenter.

7.3 100- metersbeltet

Hoveddelen av eksisterende og planlagt ny bebyggelse ligger innenfor 100-metersbeltet.

Ny næringsbebyggelse i strandsonen er planlagt tilknyttet eksisterende bebyggelse og infrastruktur på havneområdet, og anses ikke å ha negative virkninger for ferdsel i strandsonen.

Planlagt bebyggelse for campingformål, utleiehytter og naustområde er i tråd med gjeldende kommuneplan, og et utvidet gangstisystem vil også bidra til en forbedret allmenn atkomst til ulike frilufts- og strandområder i planområdet.

7.4 Friluftsliv

Planen legger opp til at angitte LNF-områder i hovedsak ikke berøres av utbyggingstiltak, men det er vurdert unntak for utleiehytter på Leiven, som fra kommunens side oppfattes som et vesentlig tilskudd til utleieenheter, og en forsterking av det maritimt miljø ved småbåthavna. Nye stier gir også forbedret tilgjengelig og åpner nye områder, som eks. Hamneholmen.

7.5 Infrastruktur

Det foreligger infrastruktur på området i dag, og her må kommunen vurdere kapasitet og utvidelse av eksisterende kommunaltekniske anlegg iht. planens utforming. Da kommunen er en vesentlig eier og forvalter på området vurderes det ikke å være behov for en utbyggingsavtale.

Elektrifisering av ferge og hurtigbåt er aktualisert, og det må her vurderes nærmere lokalisering og kapasitet knyttet til fremtidig fergekai, hurtigbåt.

Det må også tilrettelegges tilstrekkelig med ladeplasser for el-biler, som vil være naturlig å bruke ifm. fergeanløp til og fra Leka.

7.6 Jordvern

Nedre del av eksisterende jordbruksareal/ beitemark er avsatt til campingformål, slik at det blir et sammenhengende campingområde som omfatter utleiehytter, servicefunksjoner, aktivitetsareal og naustområde. Reiselivssatsing i Skeis-område er en prioritert satsing for Leka kommune, og en ønsker å tilrettelegge et tilstrekkelig areal til formålet. Bruk av området vil også representere et aktivitetsareal for barn og unge, som det ellers er lite av i området.

Bruk av denne landskapstunga må vurderes i forhold til arronderingsmessig hensyn og jordvernet.

7.7 Avfallshåndtering

Det er i planen ikke tatt stilling til etablering av evt. felles avfallsløsning på Skei Havneområde.

Avfallshåndtering innenfor planområdet omfatter ikke bare husholdningsavfall, men ulike næringsutøvere produserer også andre avfallstyper som skal deponeres på avfallsplass. Det er etablert kommunalt styrt avfallshåndtering på Leka, og det vil være opp til renovatør å organisere en løsning på

Skeishavna i samråd med aktører her. Det vil innenfor ulike byggeområder være plass til både selektive og felles avfallsløsninger. Dette skal også vurderes ifm. søknad om tiltak på området.

7.8 Folkehelse

En økning og utvidet bruk av trafikkkløsninger kan øke mulighetene for støy og støv, men ikke vurdert som negativt for folkehelsen. Det er også tilrettelagt for friluftsliv på landområdene og i sjø i planforslaget. Planforslaget anses derfor ikke å ha negative konsekvenser for folkehelsen.

8 TIDSPERSPEKTIV FOR PLANPROSESS OG GJENNOMFØRING

8.1 Fremdrift

Planen fremmes som en detaljreguleringsplan iht. plan- og bygningsloven § 12-3. Det er satt opp følgende veiledende tidsplan for en videre planprosessen frem til ferdig vedtatt reguleringsplan.

Planutkast, bearbeiding arealdisponering	aug-sept 2021
Utarbeidelse av reguleringsplan	sept-oktober 2021
1. gangs behandling planforslag	nov 2021
Høring og offentlig ettersyn	des-jan 2022
Aktuelle konsekvensutredninger	des- febr 2022
Vurdering innspill, retting plan	febr- mars 2022
2. gangs behandling av planforslag	april 2022
Stadfesting av reguleringsplan	mai 2022

Planen forutsetter tilstrekkelig avklaring i forhold til konsekvensutredning (KU) og aktuelle planprioriteringer etter offentlig ettersyn. Det tas forbehold om at fremdrift påvirkes iht. innspill etter videre høringsrunde.

8.2 Gjennomføring av tiltak

Gjennomføring av tiltak for områder som er avklart og godkjent i planen, kan omsøkes og igangsettes så snart reguleringsplanen er stadfestet.

For områder og tiltak hvor det er stilt krav til detaljregulering, foreligger rekkefølge-bestemmelser knyttet til dokumentasjon, eller omfattes av KU, kan tiltak gjennomføres når nødvendig dokumentasjon foreligger.

9 ROS-ANALYSE

9.1 Metode

I følge plan- og bygningsloven § 4-3 skal det i alle reguleringsplaner for utbygging gjennomføres en ROS-analyse. Den bidrar til å påpeke hvilke området der det er behov for å iverksette eventuelle avbøtende tiltak. Metoden som brukes er fra direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) sin temaveileder «Samfunnssikkerhet i arealplanlegging – kartlegging av risiko og sårbarhet».

9.2 Risikomatrise

Konsekvens Sannsynlighet	Ufarlig	En viss fare	Kritisk	Farlig	Katastrofalt
Meget sannsynlig	4	8	12	16	20
Sannsynlig	3	6	9	12	15
Mindre sannsynlig	2	4	6	8	10
Lite sannsynlig	1	2	3	4	5

Tabell 1: Risikomatrise - Sammenhengen mellom sannsynlighet og konsekvens.

RØDT: uakseptabel risiko, tiltak må iverksettes slik at risiko reduseres til gult eller grønt

GULT: tiltak som reduserer risikoen til grønt nivå, bør sterkt vurderes iverksatt

GRØNT: akseptabel risiko, ingen tiltak må iverksettes

9.3 Sannsynlighetsvurdering

Begrep	Frekvens	Vekt
Lite sannsynlig	Sjeldnere enn hvert 50. år.	1
Mindre sannsynlig	Mellom en gang hvert 10.år og en gang hvert 50.år.	2
Sannsynlig	Mellom en gang hvert år og en gang hvert 10.år.	3
Meget sannsynlig	Mer enn en gang hvert år.	4

Tabell 2: Oversikt over vekting av sannsynlighet for uønskede hendelser.

9.4 Konsekvensvurdering

Begrep	Vekt	A – Mennesker	B – Miljø	C – Samfunnsviktige funksjoner
Ufarlig	1	Ingen personskader	Ingen miljøskader	Systemer settes midlertidig ute av drift. Ingen direkte skader, kun mindre forsinkelser, ikke behov for reservesystemer.
En viss fare	2	Få eller små personskader	Mindre miljøskader	Systemer settes midlertidig ut av drift. Kan føre til skader dersom det ikke finnes reservesystemer/alternativer.
Kritisk	3	Få men alvorlige personskader	Omfattende skader på miljøet	Driftsstans i flere døgn. For eksempel ledningsbrudd i grunn og luft.
Farlig	4	Opp til 5 døde	Alvorlige skader på miljøet	Systemet settes ut av drift for lengre tid. Andre avhengige systemer rammes midlertidig.
Katastrofalt	5	Over 5 døde og 20 alvorlig skadde	Svært alvorlige og langvarige skader på miljøet	Hoved- og avhengige systemer settes permanent ut av drift. Kombinasjon av flere viktige funksjoner ute av drift. Adkomst, strømforsyning, vannforsyning.

Tabell 3: Oversikt over vekting av konsekvens for uønskede hendelser.

9.5 ROS-vurdering for planområdet

ROS-analysen er vurdert med grunnlag i planens avgrensing, lokalisering og en vurdering av uønskede hendelser. De punktene som er blitt funnet uaktuelle er videre undersøkt i vurderingen.

I denne ROS-analysen ble disse punktene vurdert aktuelle:

- Naturgitte forhold
 1. Geoteknisk ustabilitet
 2. Havnivåstigning, springflo fra sjø
 3. Klima og vær
- Samfunnsfunksjoner og kritiske infrastrukturer
 1. Støy
 2. Hendelser på vei
 3. Hendelser på sjø/vann
 4. Farlige utslipp
 5. Spesiell fare forbundet med bruk av transportnett
 6. Brannberedskap
- Annet
 1. Skader under anleggsperioden
 2. Dyreliv

ROS-analysen ga følgende vurdering/ oppsummering:

Det vil være behov for en geoteknisk utredning før utfylling i sjø, og for landareal knyttet til registrerte løsmasser. Klimatiske forhold må utredes knyttet til detaljregulering av nytt fergeleie. Det henvises her også til krav om geoteknisk vurdering i overordnet kommuneplan, der det foreligger maritime avsetninger eller mulighet for kvikkleire.

Det henvises til videre vurdering:

Geoteknisk ustabilitet	Sannsynlighet (vekt)	2	Konsekvens (vekt)	4	SUM	5	
-------------------------------	-----------------------------	----------	--------------------------	----------	------------	----------	---

Regulert utfylling i sjø må konsekvensutredes med geologisk undersøkelse/ utredning.

Springflo/flom	Sannsynlighet (vekt)	2	Konsekvens (vekt)	2	SUM	4	
-----------------------	-----------------------------	----------	--------------------------	----------	------------	----------	---

Dagens havneområde vil med framvurdert nivå for havhøyde og springflo være utsatt for oversvømmelser. Nye områder må anlegges/ bygges på tilstrekkelig kotehøyde.

Støy	Sannsynlighet (vekt)	1	Konsekvens (vekt)	2	SUM	2
-------------	-----------------------------	----------	--------------------------	----------	------------	----------

Det vurderes at reguleringsplanen slik den er utformet ikke vil medføre særlig høy risiko for støy fra trafikk på veger som medfører uønsket risiko for bruk av område eller bygninger. Forholdet til grusdeponi må avklares.

Hendelser (Myke trafikanter)	Sannsynlighet (vekt)	1	Konsekvens (vekt)	3	SUM	3
Hendelser (veger)	Sannsynlighet (vekt)	1	Konsekvens (vekt)	3	SUM	3

Offentlige veier i havneområdet har nedsatt fartsgrense og oversiktlig kurvatur, og er tilpasset både for både myke og harde trafikanter. Det planlegges fortau langs ved samleveg og atkomstveger, som tilknyttes til bygg og anlegg for drift og publikum. Differensiering av aktivitets- og friluftsområder vil også bidra til å redusere ferdsel av barn i trafikkområder.

Generelle ulykker i sjøområder	Sannsynlighet (vekt)	1	Konsekvens (vekt)	3	SUM	3
---------------------------------------	-----------------------------	----------	--------------------------	----------	------------	----------

Kan være relevant, men trafikale forhold på sjø i havneområde anses som godt regulert og kvalitetssikret.

Utslipp av giftige væsker/gasser	Sannsynlighet (vekt)	1	Konsekvens (vekt)	2	SUM	4
---	-----------------------------	----------	--------------------------	----------	------------	----------

Ingen risikoreduserende tiltak anses som nødvendig, men dette kan bli aktuelt i forhold til framtidige tiltak.

Brannberedskap	Sannsynlighet (vekt)	1	Konsekvens (vekt)	3	SUM	3
-----------------------	-----------------------------	----------	--------------------------	----------	------------	----------

Med kort avstand til brannstasjon. Krav til sløkkeutstyr/ brannalarm i bygg vil redusere umiddelbar risiko. Utforming av veier som gir framkommelighet for brannbil, og vil bidra til rask innsatts fra brannvesen, og reduseres risiko for skade på mennesker og materiell.

Skade under anleggsperioder	Sannsynlighet (vekt)	1	Konsekvens (vekt)	3	SUM	3
------------------------------------	-----------------------------	----------	--------------------------	----------	------------	----------

Det bør i anleggsperioden foreligge flere Sikker-Jobb- Analyser (SJA), spesielt med hensyn på utførelse og sikring under eventuelle sprengningsarbeider og graving i løsmasser.

Dyreliv	Sannsynlighet (vekt)	1	Konsekvens (vekt)	2	SUM	3
----------------	-----------------------------	----------	--------------------------	----------	------------	----------

Planen anses ikke å få konsekvens for dyreliv i området.

Klima og vær	Sannsynlighet (vekt)	1	Konsekvens (vekt)	2	SUM	3
---------------------	-----------------------------	----------	--------------------------	----------	------------	----------

Klimatiske forhold og værforhold vil spille en vesentlig rolle for regularitet og sikkerhet i havneområdet. Det er viktig å bevare eksisterende landskapsformasjoner, som naturlige vindskjermer mot trafikkområder i sjø. Planen legger ikke opp til endring av landskapsformasjoner. Ved anleggelse av ny fergekai og oppfylling i sjøområdet vil det være behov for utredning av klimatiske forhold i området, også med vurdering av avbøtende tiltak eller ved videre detaljregulering av nytt fergeområde.

Namsos, 05.11.21, Arkitektkontoret Blom as