

# FAUSKE KOMMUNE

## MØTEBOK KOMMUNESTYRE

	Journalnr: 98/ 9677	Arkivkode.:
	Mappe nr.: 970001578	Saksbehandler: JAN ERIK JOHANSEN
Sluttbehandlede vedtaksinstans: <b>KOMMUNESTYRE</b>		
	Sak nr.: SEKTORSTYRE DRIFT/TEKNISK 22/1999	Dato: 16.03.1999
	Sak nr.: SEKTORSTYRE DRIFT/TEKNISK 27/1999	Dato: 20.04.1999
	Sak nr.: FORMANNSKAP 179/1999	Dato: 10.05.1999
	Sak nr.: KOMMUNESTYRE 59/1999	Dato: 28.05.1999

### FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN FOR SKYSSELVIKA NÆRINGSOMRÅDE

Vedlegg: samme kopi av reguleringskart med bestemmelser som ved 2.gangs behandling 25.08.98. Kart fra Tor Paulsen & Sønner AS. Fauske Båtforening sin skisse av småbåthavn i Skysselevika. 3 alternative løsninger på veg mellom I9 og I10.

#### **Sammendrag:**

##### 2.gangs behandling.

Fauske kommune fremmer forslag til reguleringsplan for Skysselevika næringsområde.

Ved 1.gangs behandling ble planforslagene for Finneid og Skysselevika næringsområde behandlet samtidig og sendt ut på høring (off. ettersyn) samlet.

Høringsfristen for disse planforslagene gikk ut 16.02.98 og utfra de innspill (merknader/protester) som forelå valgte sektorleder å behandle forslag til reguleringsplan for Finneid næringsområde først. Denne ble vedtatt av kommunestyret den 14.05.98.

Reguleringsforslaget for Skysselevika ble etter en nøyе vurdering omarbeidet noe (kart/bestemmelser) og i planutvalgsmøte den 25.08.98 ble det vedtatt å sende planforslaget ut til høring på nytt. Dette ble gjort i tidsrommet 01.09.98 - 12.10.98.

Hovedformålet med reguleringsforslaget er å legge til rette muligheter for en hensiktsmessig utvikling for eksisterende næringsvirksomhet innenfor området, samtidig som det i planen også er bygget inn muligheter for utvikling av nye virksomheter. Et viktig element i dette er å sikre gode adkomstmuligheter til E-6 fra området. Ellers er det innenfor planområdet også formål som byggeområder, offentlige trafikkområder og spesialområder.

Det foreligger ikke vedtatt kommuneplan eller kommunedelplan over området. Forslaget bygger delvis på tidligere stadfestet reguleringsplan for Industriområdet Skysselevika som berøres og delvis omreguleres.

Ved siste høringsfrists utløp var det innkommet 6 merknader/protester til planforslaget (noen opprettholder tidligere uttalelser), mens det ved første høringsfrists utløp var innkommet 8 merknader/protester.

Sektorleder velger å se disse i sammenheng ved vurderingen. Det blir da totalt 10 uttalelser å ta stilling til.

Disse var i hovedsak som følger:

Nordland fylkeskommune, næringsavdelingen - påpeker at frisiktsoner skal vises som eget formål, og begrensninger i bruk skal spesifiseres.  
Sektorleder tar merknaden til følge.

Statens vegvesen, Nordland vegkontor - det anmodes om at planen utformes slik at det legges til rette for midlertidig massetak og hjemler eventuell ekspropriasjon av grusmasser.  
Planforslaget er ikke bra nok i så henseende.  
Sektorleder mener at plankartet med bestemmelser om massetak er i.h.t kommunens ønsker i området og forholdet til Statens vegvesen blir å behandle som en konsekvens av vedtatt reguleringsplan.

Advokatfirmaet Harris på vegne av Løgavlen Dolomitt AS - her bemerkes kunngjøringsplikten iht. Pbl. § 27-1. Videre mener de at reguleringsbestemmelsene for området I8, I9 og I10 er for uklare, bl.a. kan man ikke regulere skipstrafikk når det omhandler sjøareal som ikke er lagt inn under planen.  
I reguleringsprosessen har sektorleder justert/endret enkelte reguleringsbestemmelser, men i det vesentlige er foreliggende planforslag opprettholdt.

Kystverket 4.distrikt - konfliktproblematikken mellom oppdrettere og kaieiere bør løses før det utarbeides reguleringsplan over området.  
Sektorleder kan ikke se noe i foreliggende situasjon som tilsier at en slik løsning er sannsynlig og vil derfor fremme planforslaget.

K/S Fauske Grus v/Andreas Mosti - vil ha kompensasjon for gjenstående grusmengde under det nivå som er fastsatt i reguleringsplanen for Skysselvika næringsområde.  
Sektorleder konkluderer med at forholdet blir tatt opp etter at reguleringsplan for Skysselvika næringsområde er vedtatt/stadfestet.

Tor Paulsen & Sønner AS - ønsker å få utvidet sin tomt samt endret på adkomstveg mellom I9 og I10.  
Sektorleder anbefaler at tomteutvidelse behandles separat og foreslår utforming av veg mellom I9 og I10.

Nordland Betongindustri AS - alle de forhold som omhandles i merknaden er kommentert både ovenfor og nedenfor.

Terje Wangen, Vaskermoen - alle de forhold som her bemerkes er kommentert under merknader fra Sameiet Skysselvik Industriområde og fra Advokatfirmaet Harris.

Sameiet Skysselvik Industriområde c/o Stein Inge Dahn - sameiet kommer med uttalelser (protester) vedrørende innregulert parkbelte, spesialområde - dypvannskai, spesialområde - farled, spesialområde - oppdrettsanlegg og generelt reguleringsbestemmelsene på byggeområde I8, I9 og I10.

I reguleringsprosessen har sektorleder etterkommet noen ønsker, men har i det vesentlige opprettholdt foreliggende reguleringsforslag.

Fauske Båtforening v/Valter Hauglid - båtforeningen ønsker å etablere småbåthavn på Strømøyra i Skysselvika.

Etter en total vurdering frarår sektorleder en slik etablering.

### **Saksopplysninger:**

Fauske kommune fremmer forslag til reguleringsplan for Skysselvika næringsområde.

Det foreligger ikke kommuneplan eller kommunedelplan over området. Forslaget bygger delvis på tidligere stadfestet reguleringsplan som berøres og delvis omreguleres.

Planutvalget behandlet planforslaget i møtene 16.12.97 og 25.08.98. I begge møtene ble det vedtatt å legge forslaget ut til offentlig ettersyn i 30 dager.

Dette ble gjort i tidsrommene 23.12.97 - 02.02.98 og 01.09.98 - 12.10.98.

Ved høringsfristenes utløp var det totalt innkommet 14 uttalelser/merknader/protester til planforslaget.

#### Fylkesmannen i Nordland.

Fylkesmannens avdelinger som anses berørt av saken har sett den, men har ingen merknader til reguleringsplanen.

#### Nordland fylkeskommune, kulturavdelingen ( Tromsø Museum - kulturminner under vann).

Ingen merknader

#### Nordland fylkeskommune, næringsavdelingen.Uttalelse.

Næringsavdelingen bemerker at frisiktsoner skal vises som eget formål og ikke bare med begrensingslinje. Hvis arealene vises som spesialområder skal det også presiseres i bestemmelsene begrensninger i bruk.

#### Samisk kulturminneråd Troms/nordre Nordland.

Ingen merknader.

#### Reindriftsforvaltningen i Nordland.

Ingen merknader.

#### Statens vegvesen, Nordland vegkontor. Uttalelse.

Statens vegvesen har tidligere bedt om at planen utformes slik at den legger til rette for midlertidig massetak og hjemler eventuell ekspropriasjon av grusmasser. Vegvesenet hadde inntil nylig rettigheter til å ta ut grusmasser i dette området (under «gamle» E6) og ønsker nå å klargjøre for slikt uttak. Planen er fortsatt ikke god nok på dette området.

I vedlagt notat fra Roar Midtbøe Jensen i Vegdirektoratet er saken nærmere vurdert i forhold til lovhjemler. Av notatet framgår det at alle parter vil være økonomisk tjent med at Statens vegvesen gis tilgang til de aktuelle massene. Det er skissert to løsninger for hvordan planen kan sikre grunnlag for ekspropriasjon etter veglovens § 50.

Det bes om at kommunen tar dette på alvor og endrer plan og bestemmelser til det beste for alle parter.

Notat fra Roar Midtbøe Jensen i Vegdirektoratet oppsummeres i hovedtrekk slik:

Eksisterende reguleringsplan for Skysseelvika industriområde (stadfestet 10.12.92) har vist seg å ikke være tilstrekkelig som grunnlag for ekspropriasjon etter veglovens § 50.

Etter hans vurdering er det tvilsomt om nåværende planforslag er tilstrekkelig for bruk av veglovens § 50. Det kan kanskje argumenteres med at planforslaget inneholder en egen bestemmelse om masseuttak, og at ekspropriasjon etter vegloven vil være mulig innenfor rammen av planen.

Et mer utvilsomt grunnlag for ekspropriasjon etter veglovens § 50, kan imidlertid sikres på mange forskjellige måter. Han begrenser seg til å skissere to alternativer:

1. Kombinasjon av formålene «*byggeområde - industri*» og «*spesialområde - masseuttak*», med en tilhørende reguleringsbestemmelse om at en nærmere bestemt grusmengde skal disponeres til offentlige vegformål.

2. Bare bruk av formålet «*byggeområde - industri*», med en tilhørende reguleringsbestemmelse om masseuttak, herunder at en nærmere bestemt grusmengde skal disponeres til offentlige vegformål.

Dersom realiteten er at Statens vegvesen anser det som aktuelt å sikre seg masser ved ekspropriasjon, er dette noe massetakseierne bør opplyses om, både gjennom reguleringsplanforslaget og i planbeskrivelsen. Noen risiko for at grunneierne skal lide økonomisk tap som følge av slike løsninger, er det ikke. Ved inngrep i et eksisterende massetak, er det ikke tvil om at Statens vegvesen må yte erstatning tilsvarende grusens markedsverdi.

Alle parter - økonomisk sett - er tjent med at Statens vegvesen får tilgang til egne og andres masser. Dersom ikke Statens vegvesen slipper til, vil også de øvrige grunneiere i området få redusert sine uttaksmuligheter vesentlig.

Det er også viktig å være klar over at det er klare begrensninger i muligheten til å styre driften gjennom plan- og bygningsloven. Dette betyr at det formelt sett kan være problematisk å ta inn krav om et bestemt innhold i driftsplan, og å gjøre alle konsesjonsvilkårene gjeldende som reguleringsbestemmelser.

#### Jernbaneverket Region Nord.

Ingen merknader.

#### Advokatfirmaet Harris (Bergen). Protest.

Advokatfirmaet Harris uttaler seg på vegne av Løgavlen Dolomitt AS som fester en parsell innenfor reguleringsområdet.

Det vises til uttalelse avgitt av grunneierne av samme område; Sameiet Skysseelvika Industriområde v/Stein Inge Dahn av 14.02.d.å., en uttalelse som tiltres fullt ut.

Det bemerkes følgende:

1. Med hensyn til saksbehandlingen noteres det at kommunen ikke har fulgt de retningslinjer som er forankret i Pbl. § 27-1 pkt.1 annet ledd.

- 2 Forslaget til reguleringsvedtekter for området I8, I9 og I10, er både uklare og uakseptable i

den utstrekning de er klare.

Reguleringsbestemmelsene innfører i realiteten naborettslige kriterier med hensyn til hvilke virksomheter som skal tillates, og dette er en uakseptabel form for reguleringsplanlegging og vedtektsfesting.

Reguleringsvedtektene skal ta sikte på å klargjøre hvilke funksjoner innenfor industri som tillates etablert og hvilke funksjoner som ikke skal tillates innenfor reguleringsfeltet. Hvorvidt disse funksjoner har en nabomessig ulempe, er et privatrettslig forhold som eventuelt vil måtte bli å løse for domstolene, med henblikk på eventuelle tiltak eller erstatning.

Slik reguleringsvedtektene her er utformet, blir de helt umulig å «operere» og gir grunnlag

for fremtidige rettsprosesser i betydelig omfang.

Kommunen vil i disse sammenhenger bære risikoen for de uklare og lite tjenlige formuleringer som er nedfelt i vedtektene, for tilfelle disse blir opprettholdt som foreslått.

3. Det er videre uklart hva kommunen mener med «finstoffer», idet en her ikke taler om forurensing.

Dersom det er meningen (som vel ligger i «bunn her») å etablere forbud mot dolomittvirksomhet, påpekes det at vedtektene i så tilfelle vil gripe inn i eksisterende virksomhet som i så tilfelle ikke kan gjøres uten at det kan få ekspropriasjonserstatningsmessige konsekvenser for kommunen.

4. Det noteres at vedtektene også legger opp til å regulere skipstrafikk, men det kan kommunen ikke gjøre da vedtektene, slik de er utformet, omhandler sjøareal som ikke er lagt inn under reguleringsplanen. Følgelig vil vedtektene her være ugyldige. Spørsmålet er tatt opp med Kystdirektoratet, da det åpenbart er slik at reguleringsforslaget her griper inn i et offentlig anliggende; havnelovens bestemmelser.

I brev av 12.10.98 fastholder advokatfirmaet Harris de innsigelser som tidligere er kommet til uttrykk.

Med unntak for spørsmål om farled, kan det av det sist mottatte materiale ikke se noen kommentarer til tidligere anmerkninger som er fremmet.

#### Kystverket 4. distrikt. Uttalelse.

I brev av 10.02.98 har kystverket ut fra havne-og farvannsmessige synspunkt ingen spesielle merknader til reguleringsforslaget.

Kystverket er imidlertid kjent med at det har vært konflikter mellom fiskeoppdrettsanlegget og deler av den landbaserte industrien i området. De vil derfor avvente eventuelle merknader/innspill til det foreligger uttalelse fra partene som blir berørt av reguleringsforslaget.

07.05.98 mottar sektorleder gjenpart av brev fra Kystverket til advokatfirmaet Harris (datert 05.05.98, Bergen).

Her kommenteres tidligere bekvne brev av 16.02.98 med uttalelser fra advokatfirmaet Harris.

Kystverket kan ikke fremme innsigelse til en plan til fordel for et enkelt foretak, men kan motsette seg en regulering som innebærer manøvreringsmessige og sikkerhetsmessige faremomenter.

Det foreslåtte innregulerte sjøareal til oppdrettsformål vil, etter Kystverkets oppfatning, ikke være til generelt hinder eller ulempe for seilassen eller hindre manøvrering for den vanlige båttrafikken i fjordområdet. For større fartøyer som skal til eller fra industrikaia og som er avhengig av styrbord tillegg vil det kunne være en ulempe.

Kystverket er kjent med at det i et tilfelle var en del uheldige omstendigheter i forbindelse med anløp av industrikaia. Dette ble imidlertid begrunnet med motoren ikke virket under manøvrering til kaia, og at vindforholdene drev fartøyet i retning av oppdrettsanlegget.

Industrikaias kaifrontlinje på 30 meter er dimensjonert og beregnet benyttet av fartøyer opp til 10 000 tonn. Erfaringsmessig vil det si båter som er ca. 150 meter lang. Her kan tilføyes at fartøyer av nevnte størrelse bare unntakelsesvis anløper kaianlegg hvor tilleggssiden bare er 30 meter, men i slike tilfeller vil det kunne by på problemer å manøvrere til og fra kaia i Skysselvika når oppdrettsanlegget ligger plassert som foreslått i planen.

Kystverket er av den formening at kommunen bør avklare og løse den nevnte konfliktproblematikken i forbindelse med reguleringsplanen for området. Dette innebærer at oppdrettsanlegget etter deres mening ikke bør inngå i planforslaget før det foreligger enighet mellom oppdrettere og kaieiere.

#### K/S Fauske Grus v/Andreas Mosti. Merknad.

Det vises til foreliggende avtaler som ble inngått med tidligere eiere av områdene (Sulitjelma Gruber A/S) hvor det fremgår at bedriften har rett til å ta ut grus til kote +3. I planforslaget er deler av området foreslått lagt på et høyere nivå.

Hvis K/S Fauske Grus ikke får ta ut det som bedriften har krav på ifølge nevnte avtaler vil det bli krevd kompensasjon for dette.

#### Tor Paulsen & Sønner AS. Merknad.

Selskapet har siden 1983 hatt verksted og kontorer i Skysselvika. I disse dager overtar selskapet AutoMarin Last & Buss AS driften av lastebilverkstedet deres. Tor Paulsen & Sønner AS eier 49% av aksjene i selskapet, AutoMarin Last & Buss 51 % av aksjene. Sistnevnte har kontrakt med Volvo Norge om salg og service for Volvo lastebiler og busser mellom Mo og Gratangen. Representanter fra Volvo Norge har vært på befaring, og det er bl.a. etter påtrykk derfra at det søkes om å få utvidet eksisterende tomt betydelig.

Det nye selskapet regner med å beskjeftige 9 mann i løpet av 1-2 år (idag 4 mann).

I såfall blir verkstedkapasiteten for liten og det ytres ønske om snarest mulig å få utvide med to nye verkstedhaller, hver på 28x6 meter, tegnet inn på vedlagte kart. Mye av det som idag er lagret ute vil da kunne tas inn i hus og dermed gjøre området ryddigere. Videre framover kan det også bli behov for ytterligere utvidelser, bl.a. med vaskehall.

Verkstedet skal dekke området mellom Mo og Narvik/Harstad samt ytre og søndre Salten for Volvo. Det forventes derfor en relativt stor økning av fremmede vogntog inne på området. Et vogntog trenger en plass på 25x4 meter. Noen skadde vogntog vil kunne bli på plassen i flere måneder før forsikringselskapene avgjør om det skal repareres eller ikke.

Deres eget behov for plass er også stort. I dag har de 10 vogntog, 2 mobilkraner og annet anleggsutstyr.

Tor Paulsen & Sønner AS har fått utarbeidet et kart - som er vedlagt - over deres ønsker. En slik utvidelse vil «ta» hele tomte til Per Nygård + deler av tomte til Finneid Grus. Begge disse tomtfesterne er gjort kjent med planene. Nygårds tomt vil de gjerne overta snarest mulig.

Mens de for tomta til Finneid Grus kan tenke seg en avtale med Fauske kommune om at de kan overta det ønskede arealet så snart forholdene ligger til rette for det, og senest etter at Finneid Grus sitt uttak av masse i området har opphørt.

De ønsker også en antydning om når hovedveien som er inntegnet på plankartet, kan realiseres. Det er viktig for deres planlegging av bruk av området, spesielt med tanke på veier til og fra dem.

Sammenfattet søkes det altså om å få utvidet deres tomt med nytt leieareal på ca. 6900 m<sup>2</sup> totalt.

Videre søkes det om å få forslaget til reguleringsplan endret i overensstemmelse med vedlagt kartskisse.

#### Nordland Betongindustri AS. Merknad.

Nordland Betongindustri AS er leietaker i området I10 i Skysselvika.

Området ble valgt pga. dets gunstige industrimessige beliggenhet. Lokalisering til kai er en forutsetning, da sand og puk/singel med tilfredstillende kvalitet må hentes inn sjøveis. Dette medfører behov for uforhindret regelmessig skipstrafikk.

Sand og puk/singel vil bli lagret utendørs og vil til tider/væravhengig medføre støv i nærmeste område.

Planforslaget tar lite hensyn til eksisterende virksomhet og arbeidsplasser på industriområdet. Det er bekymringsfullt hvis det legges begrensninger på skipstrafikken til sjørettet virksomhet i Skysselvika.

Etter Nordland Betongindustri AS vurdering er det feil å omregulere opparbeidet industriareal mot syd til parkbelte. Skjerming mot støv og støy er godt sikret ved de topografiske forhold, og ny beplantning bør kunne skje syd og øst for regulert adkomstveg.

#### Terje Wangen, Vaskermoen. Merknad.

Terje Wangen gir uttalelse på vegne av eiendommen gnr.83 bnr.30 i Skysselvika.

Den nye utskipningskaaien som er bygget i området I10 utgjør en viktig del av etablert infrastruktur i Skysselvika og har utvilsomt betydning og utgjør et pre` for lokalisering av nye bedrifter på det øvrige industriområdet.

Det bør ikke legges inn restriksjoner i reguleringsbestemmelsene som hindrer skipstrafikken til eksisterende kai.

Det foreslås at den viste plassering av de flyttbare mærer på oppdrettsanlegget trekkes noe lengre bort fra industriområdet.

#### Sameiet Skysselvik Industriområde c/o Stein Inge Dahn. Protest.

I dette brev av 14.02.98 vises det til deres brev av 16.10.97, 04.03.96 og 28.02.96 der de forsøkte å tilkjennegi interesse i å delta i planleggingsprosessen. Det oppfattes som om kommunen ikke har sett behov for å involvere grunneierne i planarbeidet og ikke har tatt hensyn til de viktigste merknader de tidligere har framført. Hovedmomentene i den videre uttalelse gjengis i det følgende:

##### 1.1 PARKBELTE

De er positive til det inntegnede parkbelte øst og sør for regulert adkomstveg

Det protesteres imidlertid på det sterkeste mot at industriarealet mellom bnr.104 (festetomt til Løgavlen Dolomitt AS) og adkomstveg/rundkjøring reguleres til park.

Det foreslås at dette området innlemmes i område I10.

Arealet, ca. 8-10 da, er et i regional sammenheng særdeles attraktivt og verdifullt industriareal med strandlinje og umiddelbar nærhet til kaien på bnr.104 og til adkomstvegen. Det er et alt for kostbart område til å legge ut som park. Sameiet påpeker at de har vært kontaktet av personer som sysler med planer om å starte ny virksomhet innenfor hva kan kalles hi-tech industri på området. Men sameiet har valgt å innta en vente-og-se holdning når det gjelder videre arealutleie her. Det er gjennom årene nedlagt en betydelig innsats på området og det fremstår idag som ferdig utviklet og med særlig gunstige grunn-og adkomstforhold. Arealet ligger lavt i terrenget og nær opp til den bratte skråningen øst og sør for adkomstvegen, slik at vegetasjonen her i tilstrekkelig grad skjerner mot næringsvirksomheten på industriarealet. Det påpekes at det midt inne på det foreslåtte parkområdet er en fortøyningspullert som er påkrevd for skipene som anløper dypvannskaiene på bnr.104.

#### 1.2 SPESIALOMRÅDE - DYPVANNSKAI

Det anmodes om at kaiene på og ved bnr.104 vies spesiell oppmerksomhet i reguleringsplanen, ved å markere kystlinjen her som «Spesialområde - dypvannskai», jfr. Pbl §25 pkt.6.

#### 1.3 SPESIALOMRÅDE - FARLED

Det protesteres på at den sjøgrunn som er nødvendig for å sikre tilflottsretten til kaianlegget på deres industriområde ikke er innregulert på samme måte som oppdrettsvirksomheten er. Planavdelingen i Miljøverndepartementet sier i sin anbefaling: «Farleder og bileder må markeres, eventuelt med bestemmelser om plassering av fiske-og fortøyningsinnretninger...» Med henvisning til momentene nedenfor bes det om at en tilstrekkelig del av farvannet utenfor dypvannskaiene reguleres til «Spesialområde - farled», jfr. Pbl §25 pkt.6.

Ved ugunstige vindretninger kan det være av avgjørende betydning for et skip å kunne legge til kaien med baugen mot vinden. Som et minimum krever et skip på ca. 100 m lengde en sektor med radius på 200 m avstand fra kaien og med 30 graders oppløp fra hver side. Unnlater man å sikre tilstrekkelig utsetter man både skip, miljø og nærliggende oppdrettsvirksomhet for risiko.

Kaianlegget på bnr.104 ble oppført etter en særdeles grundig og omfattende offentlig saksbehandling. Kaien har en lovmessig eksistensberettigelse og planmyndighetene har et ansvar for å sikre forsvarlig bruk av kaien.

#### 1.4 SPESIALOMRÅDE - OPPDRETTSANLEGG

Sameiet benytter anledningen til å presisere at de på ingen måte er negative til at det drives fiskeoppdrett i Skysselvik. Deres positive holdning til oppdrettsvirksomheten underbygges av at de i alle årene som er gått stilltiende har akseptert at oppdrettsanlegget har tatt i land fortøyninger på deres eiendom.

I de siste årene har debatt-og konfliktnivået mellom kai og oppdrett stilnet hen.

Kanskje har tidligere års konflikter vært unødvendige?

Når det likevel velges å regulere i sjøen, anbefaler sameiet at plasseringen av «Spesialområde - oppdrettsanlegg i sjø» justeres noe lenger syd i forhold til der det er markert i planforslaget, for å imøtekomme de ferdselsmessige hensyn de har pekt på under pkt 1.3 ovenfor. I dag er mærdene i oppdrettsanlegget flyttet til en lokalitet langt unna sjøgrunnen som i planforslaget foreslås markert som oppdrettsanlegg. Dette viser



at mærdeplasseringen av natur er en lite statisk virksomhet. Det oppfattes følgelig som svært urimelig om man av hensyn som nesten kan virke som ønske om å «markere revir» legger hindringer i veien for tilflottsretten til industriområdet deres.

## 2. REGULERINGSBESTEMMELSER - PLAN-OG BYGNINGSLOVEN § 26

### 2.1 BYGGEOMRÅDE I8, I9 OG I10

Bestemmelsene gir etter sameiets vurdering i det alt vesentlige et forsvarlig grunnlag for en framtidsrettet utvikling av næringsvirksomheten i Skysselvik.

Men med henvisning til deres innledende merknader under pkt. 1.4, gir sameiet uttrykk for at de foreslåtte begrensninger som framkommer i reguleringsbestemmelsene for området I10 er for strenge.

Planforslaget virker ubalansert til fordel for en familie som disponerer en meget liten del av Skysselvik næringsområde. Dette medfører uforholdsmessige store begrensninger på lovlig virksomhet drevet med basis i den altoverveiende del av planområdet og sjøgrunnen utenfor. De mener at virksomheten og arbeidsplassene som drives med basis i deres eiendom har like stor hevd og eksistensberettigelse som camping-og oppdrettsnæringen.

Sameiet foreslår på denne bakgrunn at følgende setning tas ut av reguleringsbestemmelsene: « *I områdene tillates ikke etablert virksomheter som vil være til vesentlig ulempe for beboerne i nærliggende boliger, campingplass eller fiskeoppdrettsanlegget i sjø, ved støv, støy, andre forurensninger eller trafikk, herunder også skipstrafikk.* » og erstattes med: « *I områdene tillates ikke etablert virksomheter som vil være til vesentlig ulempe for beboerne i nærliggende boligområder, ved støy, andre forurensninger eller trafikk.* ».

Sameiet kan ikke se at skipsanløp til dypvannskaien medfører miljøbelastninger verken for campingturister eller andre, snarere tvert i mot. De er også kjent med at oppdrettsanlegg andre steder i landet uten problemer er lokalisert kloss i skips-og fergeleder med et trafikkvolum som langt overstiger hva man kan forvente i Skysselvik.

Det vises til pkt.1.1 ovenfor og det bes om at følgende setning tas ut av reguleringsbestemmelsene: « *Ferdigattest for bygg innenfor området I10 skal ikke gis, før parkbeltet sør for området er tilsådd og beplantet i samsvar med beplantningsplan som skal godkjennes av kommunen.* ». Det skogbeltet som ligger på deres eiendom fra naustområdet og oppover åsen mot bolighusene vil de bevare og kultivere slik at det vil virke mest mulig skjermende mellom bebyggelsen og industriområdet.

I brev av 06.10.98 opprettholdes de merknader som før er framført. Når det gjelder parkbeltet som er redusert i siste planforslag så aksepteres dette men det godtas ikke at området vest for rundkjøringen og nord for N3 reguleres til parkbelte. Dette området har stor betydning for det øvrige industriområdet, bla. er det her et pullertanlegg som er helt nødvendig for forsvarlig fortøyning av skip ved industrikaia. Denne delen må derfor også innlemmes i området I10.

#### Fauske Båtforening v/Valter Hauglid. Merknad/uttalelse.

Fauske Båtforening ønsker å etablere fremtidig småbåthavn på Strømøyra, området F1 i reguleringsforslaget.

Båtforeningen har problemer i eksisterende småbåthavn (ved Ankerske) fordi det ikke er mulig å bygge molo pga. bunnforholdene og flytemolo med dekk gir ikke tilstrekkelig beskyttelse. Båtforeningen tenker seg småbåthavna i Skysseelvika slik:

På Strømøyra bygges en betongmolo ut over eksisterende steinrygg på den måten at strømgjennomføringen beholdes for å hindre at sjøen fryser til. Fra denne moloen legges flytebrygga parallelt med strandkanten i en avstand på ca.25 meter i retning av naustene i området N2. Bølgedemperen som med tiden vil bli en molo legges i en avstand på ca.20 meter fra flytebrygga. Flytebrygga vil ha en lengde på ca. 100 meter og vil ta 40 båter av ulik størrelse. I dag er 25 plasser disponert.

I nåværende småbåthavn ved Ankerske beholdes fasilitetene på land, dvs. lagringsplass for båter, slip, dieseltank, vann og gjestebrygge. Disse fasiliteter vil derfor ikke bli etablert i Skysseelvika.

Båtforeningen mener denne løsningen vil være til fordel for alle parter pga. båtforeningen får vinterhavn, det maritime miljøet blir forsterket, bidrar til øket friluftaktivitet og deres nærvær hindrer den tiltakende forsøpling av området.

Steinmasser som trengs til moloen er å finne i området og de flytende delene har de allerede. Veger og parkeringsplass kan nyttes uten utvidelser. Oppfylling av gangveg og molo må skje ved bruk av lekter. Grunnen til dette er hensynet til terrenget og at gangvegen inkludert broen ikke vil bli dimensjonert for tyngre kjøretøy.

I møte den 25.08.98 frarår Sektorstyre drift/teknisk at Fauske Båtforening etablerer flytebrygge i Skysseelvika. Båtforeningen har i brev av 22.09.98 følgende innvendinger mot de argumenter som sektorlederen fremfører:

- a. Skjønner ikke at bygging av molo vil kreve flere parkeringsplasser enn det som er vist i planforslaget. Hvem skal parkere og hvorfor kan de ikke gjøre det andre steder.
- b. Båtforeningen er ikke interessert i kjørbær veg til moloen. Det som skal fraktes til og fra båtene vil være begrenset da alle serviceinstallasjonene forblir i nåværende båthavn. Under anleggsperioden er det nødvendig med veg, men den kan tilbakeføres når arbeidet er ferdig. Eksisterende parkeringsplasser ligger i rimelig gangavstand til flytebrygga.
- c. Beskrivelsen om at småbåthavna vil være uhensiktsmessig i forhold til å ta vare på området som et «fredelig» naturområde og at området mot sjøen vil få preg av å være avgrenset for båtforeningens bruk kan være riktig for en stor forening som har alle sine installasjoner der. Men dette gjelder Fauske Båtforening som opp gjennom årene har hatt ca. 15 båter på sjøen (10 båteiere har ikke båt og har lyst plassene ut for salg) og hvor alle servicefunksjoner er ved Ankerske.
- d. Evnt. interessekonflikt med nausteierne (bruk av dragtau umulig) er et forhold som det må gå an å finne en løsning på.  
Det synes rart at det ikke er et eneste forhold som taler for en etablering? Hvis så er, hvorfor omtales de ikke? Sektorstyret kan jo ikke komme med en upartisk konklusjon uten å ha alle relevante fakta på bordet. Enkelte nausteiere har også gitt uttrykk for at de ser positivt på etablering av en småbåthavn i området. De vil ha fordeler av en bølgedemper, mindre trafikk av uønskede individer samt redusert forsøpling.

Det bes om at ovennevnte innsigelser og andre relevante syn presenteres når avgjørelse skal fattes.

---

## Saksbehandlers vurdering:

### Nordland fylkeskommune, næringsavdelingen.

Frisiktsoner skal vises som eget formål og ikke bare med begrensningslinje. Areal vist som spesialområder skal også i bestemmelsene presisere begrensninger i bruk.

Sektorleder ser til at frisiktsoner blir vist som eget formål på plankartet og begrensninger i bruk kommer inn i bestemmelsene.

### Statens vegvesen, Nordland vegkontor.

Statens vegvesen har tidligere bedt om at planen utformes slik at den legger til rette for midlertidig massetak og hjemler eventuell ekspropriasjon av grusmasser. Planen er fortsatt ikke god nok på dette området.

Det er vedlagt et notat fra Roar Midtbø Jensen i Vegdirektoratet der han skisserer to alternativer til løsning:

1. Kombinasjon av formålene «*byggeområde - industri*» og «*spesialområde - masseuttak*», med tilhørende reguleringsbestemmelse om at en nærmere bestemt grusmengde skal disponeres til offentlige vegformål.

2. Bare bruk av formålet «*byggeområde - industri*», med en tilhørende reguleringsbestemmelse om masseuttak, herunder at en nærmere bestemt grusmengde skal disponeres til offentlige vegformål.

Alle parter - økonomisk sett - er tjent med at Statens vegvesen får tilgang til egne og andres masser. Dersom ikke Statens vegvesen slipper til, vil også de øvrige grunneiere i området få redusert sine uttaksmuligheter vesentlig.

Etter 1.gangs behandling ble det i reguleringsbestemmelsene innarbeidet at den i planen fremtidige terrengsituasjon skal etableres gjennom midlertidig masseuttak og være avsluttet innen 31.12.2009 (jfr. §1.3 i reguleringsbestemmelsene).

Reguleringsmessig kan massetak behandles som:

- en fastlegging av at ressursen (grusmassene) skal utnyttes,
- eventuelt også med bestemmelser om hva ressursen skal nyttes til,
- og i tillegg kan det også i noen grad bestemmes hvordan uttaket av ressursen skal skje.

Hvem som gis adgang til å utnytte ressursen skal det normalt ikke tas stilling til i reguleringsplanen. Denne rettigheten kommer som en mulig konsekvens av planen, kfr. spesielt Pbl § 35 nr.3 og nr.4, men også bl.a. Pbl §§ 31, 32, 34, 35, 38, 39, 41, 42, 45.

Når Statens vegvesen i merknad til reguleringsplanen på nytt ber om at planen utformes slik at den gir Statens vegvesen rett (lovhjemmel) til ekspropriasjon av rett til å ta ut grusmassene innenfor del av området som reguleres, innebærer dette at kommunen må ta stilling til om grusen innenfor dette avgrensede området skal brukes til vegbyggingsformål (riks-og/eller fylkesveg).

I og med at det i Fauske og indre Salten forøvrig er behov for grusmasser også til andre formål, antar sektorleder at det vil være ønskelig eller kanskje nødvendig for Fauske kommune sin vurdering, at Statens vegvesen gir en saklig begrunnelse for sitt behov for tilgang til akkurat disse massene.

Sektorleder ser tre måter kommunen kan forholde seg til merknaden fra Statens vegvesen på:

- a) Fauske kommune ber Statens vegvesen fremlegge dokumentasjon på nødvendigheten av at en del (hvor mye bør spesifiseres) av grusmassene disponeres til vegbyggingsformål for riks-og/eller fylkesveg.
- b) Fauske kommune vedtar å imøtekomme merknaden fra Statens vegvesen, og tar inn i reguleringsbestemmelsene at grusmassene innenfor nærmere spesifisert område skal disponeres til vegbyggingsmateriale for riks-og/eller fylkesveg.
- c) Fauske kommune vedtar planen uten å imøtekomme merknaden fra Statens vegvesen.

Sektorleder anser løsningen benevnt a) vil være den beste sett ut fra hensyntagen til at alle sider i saken skal vurderes på en fullgod måte før beslutning tas.

Av den grunn ble Statens vegvesen kontaktet skriftlig for om mulig å få en dokumentasjon på behov for tilgang til masseforekomst i Skysselvika.

Svaret herfra synliggjør et behov for grusmasser, først og fremst til produksjon av asfalt ved eksisterende asfaltverk på Finneid. Sektorleder oppfatter at dokumentasjonen blir for vag sett opp mot kravet at massene direkte skal kunne knyttes til gjennomføring av utbyggingstiltak ved fylkes-og/eller riksveg i området.

P.g.a. sakens kompleksitet og at sektorleder ønsket en politisk forankring for konklusjonen i saken tas ble det innkalt til «arbeidsmøte» der bl.a.varaordfører, ass.rådmann, planutvalgsleder og næringssjef deltok. Konklusjonen herfra var at sektorleder enda en gang skulle ta kontakt med Statens vegvesen for om mulig å få en nærmere presisering/ dokumentasjon av behov for grusmasser knyttet opp mot veganlegg i området.

Statens vegvesen ble på nytt kontaktet skriftlig. I svarbrev er det fortsatt asfaltverket på Finneid som fremheves med sitt behov for grusmasser. Massene holder kvalitetsmessige mål og det vil bli dyrere å hente dem annetsteds fra. Det presiseres at av en samlet forekomst på ca.210 000m<sup>3</sup> i området, har vegvesenet/staten selv liggende i størrelsesorden 100 000m<sup>3</sup> som ikke lar seg benytte uten at her skjer et koordinert uttak med den private andel (som ligger «utenpå» deres masser).

Sektorleder mener fortsatt at behovet for grusmassene i området ikke er godt nok dokumentert og løsningen benevnt som b) frarådes ut fra at dette i neste omgang kan føre til merknader/protester fra andre rettighetshavere med krav om at behovet dokumenteres.

Løsningen benevnt som c) blir da relevant fordi Fauske kommune med grunnlag i de opplysninger som foreligger kan konkludere med at en ut fra hensynet til at massene også skal kunne brukes til annet enn vegbyggingsmaterialer, ikke vil avgrense bruken av grusmassene i en del av området.

Sektorleder vurderer utfra en samlet vurdering å opprettholde reguleringsplanforslaget med bestemmelser.

Retten til å utnytte ressursen kommer som en konsekvens av planen og sektorleder presiserer at gjennom reguleringsbestemmelsenes §1.3 kan kommunen forlange utarbeidet en driftsplan for midlertidig massetak for hele det aktuelle området. Tidspunkt for avslutning av masseuttak vil også gjøre at det kan legges press fra det offentlige om at noe skjer i området og kan ende opp i at kommunen/staten kan gå inn og ekspropriere grusmasser.

Sektorleder bemerker forøvrig at Statens vegvesen sine vurderinger av økonomisk resultat av forskjellige løsninger ikke vurderes som relevant for reguleringsarbeidet.

#### Advokatfirmaet Harris (Bergen).

1. Om kunngjøringsplikt iht. Pbl. § 27-1 pkt.1 annet ledd.

Merknaden knytter seg til at rettighetshavere bør varsles ved brev og få en rimelig frist til å uttale seg. Sektorleder kan ikke se at påstanden som fremsettes er riktig, og viser til: Telefaks fra Norwegian Holding A/S til Fauske kommune, datert 27.12.95. Brev fra Løgavlen Dolomitt A/S til Fauske kommune, datert 21.05.96. Det påpekes også at det under utarbeidelsen av planforslaget har vært muntlig kontakt med Løgavlen Dolomitt A/S, for å få klarhet i interessene selskapet har innenfor reguleringsområdet.

2. Advokatfirmaet Harris mener reguleringsvedtektene for området I8, I9 og I10 er både uklare og uakseptable. Reguleringsvedtektene skal ta sikte på å klargjøre hvilke funksjoner innenfor industri som tillates etablert og hvilke som ikke tillates etablert. Hvorvidt disse funksjoner har en nabomessig ulempe, er et privatrettslig forhold.

Merknaden knyttet til reguleringsbestemmelsene for I8, I9 og I10 anbefales ikke imøtekommet. Den form for regulering som foreslås i merknaden er avlegs, og har i praksis vist seg utilstrekkelig som styringsverktøy.

3. Om forurensende virksomheter og påpeker at det er uklart hva kommunen mener med «finstoffer», idet en her ikke taler om forurensing.

Sektorleder anbefaler at formuleringen «*Det tillates heller ikke etablert virksomhet som medfører mulighet for avrenning av finstoffer (metaller og mineraler) til sjø.*» endres til «*Det tillates heller ikke etablert virksomhet som kan medføre forurensning som vil være til skade for annen næringsvirksomhet i området.*» Denne endringen er allerede gjort i foreliggende utkast til reguleringsbestemmelser. Sektorleder viser også i denne sammenheng til Forurensningslovens § 11, og bemerker i tilknytning til den inngitte merknad, at Forurensningsloven også gjelder for allerede etablerte virksomheter.

4. Det noteres at vedtektene også legger opp til å regulere skipstrafikk, men det kan ikke kommunen gjøre da vedtektene, slik de er utformet, omhandler sjøareal som ikke er lagt inn under reguleringsplanen.

Sektorleder viser til den anbefaling som er gitt nedenfor om endring av reguleringsbestemmelsen, under Sameiet Skysselvik Industriområde, pkt. 2.1. Forholdet reguleres av annen lov.

Når det gjelder forholdet til arealdisponering i sjø viser sektorleder til vurdering nedenfor under Kystverket 4. distrikt og videre under Sameiet Skysselvik Industriområde.

#### Kystverket 4. distrikt.

Kystverket konkluderer i brev datert 10.02.98 med at de ut fra havne- og farvannsmessige synspunkt foreløpig ikke har spesielle merknader til forslaget.

I senere brev datert 05.05.98 til Advokatfirmaet Harris, med kopi til Fauske kommune, drøftes mulige konfliktsituasjoner mellom normal skipstrafikk og den i reguleringsplanforslaget viste lokalisering av oppdrettsanlegg i sjø.

Kystverket peker på som den eneste konfliktsituasjon, tilfeller hvor store fartøyer som er avhengig av styrbord tillegg skal anløpe industri kaien. I samme brev til Advokatfirmaet Harris gir Kystverket til kjenne følgende synspunkt: «*Kystverket er av den formening at*

*kommunen bør avklare og løse den nevnte konfliktproblematikken i forbindelse med reguleringsplanen for området. Dette innebærer at oppdrettsområdet etter vår mening ikke bør inngå i reguleringsplanen før det foreligger enighet mellom oppdrettere og kaieiere.»*

Sektorleder ser det som viktigst her å legge til grunn at Kystverket i sin formelle uttalelse ikke har spesielle merknader til reguleringsplanforslaget, sett ut fra havne-og farvannsmessige synspunkt.

Uttalelsen som Kystverket har stilet til Advokatfirmaet Harris kan sektorleder formelt se bort fra som uttalelse til reguleringsplanforslaget knyttet til offentlig ettersyn. Det antas likevel, at det vil være hensiktsmessig av hensyn til kommunens ønske om å ta hensyn til kjente synspunkter, å forholde seg til det Kystverket fremlegger.

Utfra antall rapporterte uhell/problemer så lenge industrikaia har eksistert, antar sektorleder at det ikke vil medføre ulempe av noen grad at store fartøy som skal til industrikaia må legge til med babord side. Skipingsanlegget er etter det vi kjenner til bygget for skiping i bulk.

Avhengighet av styrbord tillegg vil etter hva sektorleder kan forstå kun være aktuelt for fartøy med lasting gjennom porter, og hvor slike kun fins på styrbord side.

Kystverkets synspunkt om at interessekonflikten knyttet til arealbruken, bør løses til enighet mellom oppdrettere og kaieiere, før kommunen tar stilling til arealbruken, beskriver en ønskesituasjon. Sektorleder kan ikke se noe i den foreliggende situasjon som tilsier at en slik løsning er sannsynlig. I denne situasjonen er det hensiktsmessig at kommunen fastlegger fremtidig arealbruk gjennom reguleringsplanvedtak.

#### K/S Fauske Grus v/Andreas Mosti.

Det vises til foreliggende avtaler der bedriften har rettigheter til å ta ut grus til kote +3. Planforslaget ligger i enkelte områder på et høyere nivå. Hvis K/S Fauske Grus ikke får ta ut det som er avtalt vil det bli krevd kompensasjon for dette.

Reguleringsmessig er det i området I8, I9 og I10 sagt at terrenget skal bearbeides til skrånede fra kote 3,0- 3,5 ved sjøen til høyde 0,5-1,5 meter lavere enn de på plankartet angitte veghøyder på samleveggen øst/sørøst for områdene.

Denne skråningen kan ikke gjøres mindre fordi det vil skape ulemper m.h.t. vannavrenning mot sjøen. Å ta ut grusen ned til kote 3,0 for siden å fylle opp området igjen anser sektorleder som en dårlig løsning.

Sektorleder påpeker at rettigheter til uttak ned til kote +3 ikke nødvendigvis tilsier at terrenghøyde på uttaksstedet skal være kote +3 etter uttak. I slik sammenheng vises det til bestemmelsene gitt i konsesjon på feste av del av gnr.83 bnr.9 og bnr.10 (Skysselvika), datert Det kongelige Landbruksdepartement 22. September 1988. Her bestemmes det blant annet at K/S Fauske Grus skal fremlegge driftsplaner og avviklingsplaner til godkjenning.

Konklusjonen må da bli at K/S Fauske Grus får kompensasjon for gjenstående grusmengde dersom slik revegeteringsplan tilsier at man kan gå ned til kote +3 i angjeldende område.

Slik avtale mellom Fauske kommune og K/S Fauske Grus må komme istand som en følge av evt. vedtatt reguleringsplan for Skysselvika næringsområde.

Reguleringsmessig er dette forholdet forøvrig ivedkommende.

#### Tor Paulsen & Sønner AS.

Selskapet Tor Paulsen & Sønner AS har inngått samarbeid med selskapet AutoMarin Last & Buss AS. Derigjennom har de kontrakt med Volvo Norge om salg og service for Volvo lastebiler og busser.

Som en følge av dette er det behov for større verkstedkapasitet og dermed også større uteplass i området. Det søkes om å få utvidet deres tomt med nytt leieareal på ca. 6900 m<sup>2</sup> totalt. Videre søkes det om å få reguleringsforslaget endret i overensstemmelse med vedlagt kartskisse. Reguleringsendringen det søkes om berører først og fremst felles veg inn på området fra samlevegen (hovedvegen) i området. Innregulert snuplass (rundkjøring) ønskes erstattet med to nye stikkveier i enden av felles avkjørsel.

Sektorleder ser ikke at søknaden om utvidelse av tomteareal kan behandles som del av reguleringssaken, med mindre reguleringsplanen endres til også å fastlegge fremtidige tomtegrenser. Sektorleder har forståelse for firmaets ønske om større tomt for utvidelse av sin virksomhet, og anbefaler at kommunen behandler søknaden om utvidelse av tomtearealet som separat sak. I denne sammenheng, og også knyttet til firmaets planer om ny bebyggelse, vises det til reguleringsbestemmelsenes krav om bebyggelsesplan.

Sektorleder tolker firmaets forslag til endring av veggen mellom I9 og I10 som om det ikke vurderer snuplass i enden av veggen som nødvendig. Sett fra det ståsted og de behov bedriften Tor Paulsen & Sønner har vil man tro at dette er en riktig vurdering. Sett på mulighetene for å kunne utvikle område I10 mener sektorleder at det er ønskelig at veggen mellom I9 og I10 føres noe lenger vestover enn foreslått av bedriften. Det vil også ut fra hensyn til vedlikehold av veggen være hensiktsmessig med snuplass.

Det er skissert tre alternative løsninger. Alternativ løsning 3 er etter sektorleders vurdering best hva gjelder å ivareta både interessene til Tor Paulsen & Sønner, mulighetene for utvikling av I10, og til vedlikehold av veggen.

#### Nordland Betongindustri AS.

Her påpekes behovet for uforhindret regelmessig skipstrafikk for området. Nordland Betongindustri AS vurderer det som feil å omregulere opparbeidet industriareal mot syd til parkbelte.

Alle de forhold som omhandles i merknaden er kommentert av sektorleder både ovenfor og nedenfor.

#### Terje Wangen, Vaskermoen.

Her påpekes betydningen av utskippingskaien i området I10 og det bør ikke legges inn restriksjoner i reguleringsbestemmelsene som hindrer skipstrafikken til eksisterende kai.

Sektorleder har kommentert/vurdert disse forhold nedenfor under merknader fra Sameiet Skysselvik Industriområde og og ovenfor fra Advokatfirmaet Harris på vegne av Løgavlen Dolomitt A/S.

#### Sameiet Skysselvik Industriområde c/o Stein Inge Dahn.

Sameiet oppfatter det som om kommunen ikke har sett behov for å involvere grunneierne i planarbeidet og ikke har tatt hensyn til de viktigste merknader som tidligere er fremført.

Sektorleder slår fast at kommunen har involvert grunneierne i reguleringsarbeidet, både gjennom annonsering i avisene og gjennom oppstartbrev til de enkelte grunneiere innenfor planområdet. Dette fremgår av at Sameiet Skysselvik Industriområde har gitt innspill under planprosessen. Innspillene er mottatt og gitt en grundig vurdering gjennom planarbeidet.

- 1.1 Sameiet er positive til parkbelte øst og sør for regulert adkomstveg. Det protesteres derimot på det sterkeste mot at industriarealet mellom bnr.104 og adkomstveg/ rundkjøring reguleres til park. Dette området bør innlemmes i område I10.

Sektorleder påpeker at Fylkesmannen i Nordland har fremhevet viktigheten av «grøntbelter» både de som er vist i reguleringsforslaget, og at det i forbindelse med utarbeidelse av bebyggelsesplaner sees til at «grøntbelter» etableres innenfor industriområdene.

Sektorleder er innstilt på å imøtekomme Sameiet Skysseivika Industriområde ved å redusere størrelsen (bredden) på parkbeltet sør for I10 og ser at dette kan gi en løsning som oppleves mer rimelig for parten. Dette er gjort i siste planforslag, men Sameiet protesterer fortsatt i brev av 06.10.98 på at ikke hele det omtalte området er innlemmet i I10. Hovedargumentet for det er et pullertanlegg på området som er helt nødvendig for forsvarlig fortøyning av skip ved industrikaiaen.

Sektorleder synes kvaliteten på reguleringsplanen (parkområdet) allerede er redusert ved foreliggende planforslag og ytterligere beskjerping av dette parkområdet sør for I10 kan ikke anbefales. Pullertanlegg ligger etter kontrollmåling akkurat i formåls grensen mellom parkbelte PB1 og industriområdet I10. Sektorleder kan i utgangspunktet ikke se noen konflikt her men velger å ta inn i reguleringsbestemmelsene en formulering som lyder slik: *I parkbeltet nord for N3 tillates etablering og drift av fortøyningspullerter. Nyanlegg av pullerter skal behandles som tiltak etter PBL § 93a.*»

- 1.2 Det anmodes om at kystlinjen ved kaiene på og ved bnr.104 markeres som «Spesialområde - dypvannskai» i planforslaget.

Sektorleder vil først bemerke at eventuell etablering av større kaianlegg i Skysseivika, fortrinnsvis burde skje lenger nord i området enn ved det skipingsanlegg Norwegian Holding har nå. Det er imidlertid i lys av at det allerede finnes kaianlegg med stor kapasitet på Finneid, ikke vurdert som aktuelt å regulere tilsvarende til Skysseivik. Forslaget til reguleringsplan for Skysseivik blokkerer imidlertid ikke for kaianlegg i Skysseivik senere.

- 1.3 Det protesteres på at den sjøgrunn som er nødvendig for å sikre tilflottsretten til kaianlegget på deres industriområde ikke er innregulert på samme måte som oppdrettsvirksomheten er. Det anmodes derfor om at en tilstrekkelig del av farvannet utenfor dypvannskaiaen reguleres til «Spesialområde - farled».

Sektorleder bemerker at Fauske kommune ikke har definert eget Havneområde. Formålet «Spesialområde - farled» benyttes for å fastlegge hovedleder og bileder, der det er eller kan bli arealkonflikt i forhold til annen bruk av sjøområdet. Reguleringsformålet er ikke relevant i denne reguleringsplanen, idet det ikke er verken hovedleder eller bileder i området.

- 1.4 Sameiet anbefaler at plasseringen av «Spesialområde - oppdrettsanlegg i sjø» justeres noe lenger syd i forhold til der det er markert i planforslaget, for å imøtekomme de ferdselsmessige hensyn det pekes på.

Mulighetene for å flytte «Spesialområde oppdrettsanlegg i sjø» lenger mot sør har vært inngående drøftet, bl.a. gjennom møter med eier av oppdrettsanlegget. I utgangspunktet har sektorleder sett dette som en mulighet til å redusere interessekonflikten i forhold til industrikaiaen. Men etterhvert er det brakt i erfaring at dybdeforholdene i det aktuelle området



ikke tillater slik flytting. Dette vises bl.a. på flyfoto over området som viser dybdeforholdene fra land og et stykke ut i sjøen. Dette betinger altså at regulert område i sjø opprettholdes som vist i planforslaget. Sektorleder kan ikke se at dette skaper vesentlig ulempe for skipstrafikken til/fra industrikaiaen.

- 2.1 Sameiet kommenterer reguleringsbestemmelsene for byggeområdene I8, I9 og I10. De kan ikke se at skipsanløp til dypvannskaiaen medfører miljøbelastninger hverken for campingturister eller andre, snarere tvert i mot. Sameiet ønsker derfor bestemmelsene endret på dette punktet. Det ønskes også en endring på bestemmelsen om beplantning og tilsåing av parkbeltet sør for I10.

I foreliggende reviderte reguleringsbestemmelser av 20.05.98 er formuleringen «*herunder også skipstrafikk*» tatt ut, idet dette hensynet ivaretas av fiskeoppdrettslovens § 14. Sektorleder påpeker ellers, at det utfra tidligere foreslåtte bestemmelser ikke kan utledes noe utsagn om at skipstrafikk er spesielt forurensende. Det som fremsettes i merknaden er en konstruert argumentasjon, uten reell sammenheng med det som står i bestemmelsen. Sektorleder vil fraråde at rekkefølgebestemmelsen knyttet til området I10, om beplantning og tilsåing av parkbeltet sør for I10, endres. Dette ut fra at det erfaringsmessig er lite verdi i å regulere inn slike områder, med mindre det kan settes konkrete krav som sikrer utførelse.

#### Fauske Båtforening v/Valter Hauglid.

Båtforeningen ønsker å etablere fremtidig småbåthavn på Strømøyra, området F1 i planforslaget.

Nåværende småbåthavn ved Ankerske opprettholdes med sine fasiliteter på land, dvs.lagringsplass for båter, slip, dieseltank, vann og gjestebrygge. Dette vil derfor ikke bli etablert i Skysselvika.

Båtforeningen mener denne løsningen vil være til fordel for alle parter pga. foreningen får vinterhavn, det maritime miljøet blir forsterket, bidrar til øket friluftaktivitet og deres nærvær hindrer den tiltakende forsøpling av området.

Veger og parkeringsplass kan nyttes uten utvidelser.

Sektorleder anser et slikt tiltak med bygging av molo vil kreve flere parkeringsplasser enn det som er vist i planforslaget. Det vurderes også som ønskelig med kjørbar veg frem til slikt havneområde. Sektorleder vurderer etablering av småbåthavn i dette området som uhensiktsmessig i forhold til å ta vare på området som et «fredelig» naturområde. Småbåthavn vil både resultere i økt ferdsel i området, uten egentlig tilknytning til bruken som friluftsområde, og i at deler av området mot sjøen vil få preg av å være avgrenset for båtforeningens bruk.

Det vil sannsynlig også oppstå en interessekonflikt i forhold til eksisterende naustbebyggelse og bruken knyttet til den. Ved slik naustbebyggelse er det vanlig at småbåter i perioder (sommerstid) ligger fortøyd i fastfortøyning, oftest ved bruk av dragtau. Slik bruk vil ikke bli mulig dersom småbåthavn med flytebrygge plasseres foran naustrekken.

Alt i alt mener sektorleder at dette taler mot en etablering av flytebrygge. Båtforeningens behov bør søkes løst annet sted.

I møte den 25.08.98 frarår Sektorstyre drift/teknisk at Fauske Båtforening etablerer flytebrygge i Skysselvika. Planforslaget ble sendt ut på høring uten noen endringer på friluftsområde F1.

I brev av 22.09.98 kommer båtforeningen med innvendinger mot de argumenter som sektorlederen fremfører:

- a. Skjønner ikke at bygging av molo vil kreve flere parkeringsplasser enn det som er vist i planforslaget.

I planforslaget er det lagt inn en parkeringsplass som rommer ca. 16 biler. Denne skal betjene hytteområdene H1 og H2, eksisterende naustområde N2 og friluftsområdet F1.

Sektorleder er fortsatt av den oppfatning at en etablering av småbåthavn i området vil utløse et behov for større parkeringsområde.

- b. Båtforeningen er ikke interessert i kjørbær veg til moloen. Mener eksisterende parkeringsplass ligger i rimelig gangavstand til flytebrygga.

Avstand fra planlagt parkeringsplass til inntegnet molo vil bli i overkant av 100m og for å komme ut til selve båt plassene vil det bli nærmere 150m. Dette tilsier etter sektorleders vurdering et behov for kjøreveg nærmere moloen, om ikke akkurat idag, så vil behovet komme etterhvert som aktiviteten i et slikt område øker.

- c. Fauske Båtforening har gjennom årene hatt ca. 15 båter på sjøen ( 10 båtplassiere har ikke båt og har lyst plassene ut for salg). Foreningen kan derfor ikke se at småbåthavna vil gjøre at deler av området mot sjøen vil få preg av å være avgrenset for båtforeningens bruk.

I tidligere innspill til planforslaget er det sagt at planlagt flytebrygge tar 40 båter av ulik størrelse. Sektorleder har i sin vurdering tatt høyde for en slik økning av antall båter i fremtiden.

- d. Båtforeningen mener det må gå an å finne en løsning på en evt. interessekonflikt med nausteierne.

Foreningen mener Sektorstyret kan komme til en upartisk konklusjon når ikke de positive sidene ved en etablering av småbåthavn er vurdert. Enkelte nausteiere har gitt uttrykk for at de er positive til en etablering av småbåthavn i området.

En evt. interessekonflikt med nausteierne har sektorleder bare påpekt som sannsynlig. For å påvise dette må et slikt forslag ut til offentlig ettersyn. Sektorleder påpeker at de positive sidene ved en slik etablering, såsom at Båtforeningen får vinterhavn, det maritime miljøet blir forsterket, bidrar til øket friluftaktivitet og deres nærvær hindrer den tiltakende forsøpling av området, er vurdert og tatt med i den totale vurderingen. Isolert sett er sektorleder enig i en del av de positive følger en etablering av småbåthavn gir. Men konklusjonen fra sektorleder vil fortsatt være at Båtforeningens behov bør søkes løst annet sted. Det er ikke fremkommet nye moment i saken som tilsier en endring av ovenstående standpunkt.

Til sist gjør sektorleder oppmerksom på at det på initiativ fra ordføreren ble avholdt et møte mellom Fauske båtforening og Fauske kommune den 05.01.99.

Dette møtet konkluderte bl.a. med følgende:

1. Planseksjonen vurderer på nytt mulighetene for flytebrygge i Skysseivika.

2. Planseksjonen skal komme med forslag til alternativ hvis Skysselvika ikke kan aksepteres.

Pkt.1 er oppfylt gjennom vurdering ovenfor under Fauske Båtforening v/Valter Hauglid. Konklusjonen er at foreliggende planforslag opprettholdes.

Når det gjelder pkt.2 er flere områder vurdert, bl.a. Lund-/Øynesområdet, Leivset og Venset/Holstad. Flere av områdene er etter sektorleders mening brukbare for opparbeidelse av småbåthavn. Men problemet for områdene er at adkomst (bilveg) til områdene mangler og det vil derfor bli uforholdsmessig dyrt å tilrettelegge for slik aktivitet her.

Sektorleder forstår det slik at eksisterende småbåthavn ved Ankerske skal opprettholdes og at en ny etablering skal skje i samråd med eksisterende båthavn. Det vil da først og fremst være snakk om en båthavn for vinteropplag av båter på sjøen. Nåværende opplagsplass på land ved Ankerske opprettholdes.

Etter ovennevnte vurdering er sektorleder endt opp med området Djupvika på Venset i området vestfor eksisterende molo. I dette området vil det være mulig å opparbeide en fullverdig småbåthavn som ønsket. Det er også muligheter for å forlenge eksisterende molo og bygge en ny på vestsiden av Djupvika for å få bedre vern mot vestavind i området. Det skulle også være mulig å fylle noe ut i sjøen nedenfor Rv80 for å tilrettelegge et område for parkeringsplass.

Men alt dette må komme som et resultat av en reguleringsplan i området. Dette bl.a. for å få hånd om de arealer som er nødvendig for slik aktivitet. Og før en slik reguleringsprosess er gjennomført vet man heller ikke om det er realistisk å foreslå dette området.

Sektorleder foreslår at det utarbeides reguleringsplan over området.

---

## **INNSTILLING :**

Med hjemmel i Plan-og bygningslovens § 27-2 godkjenner Fauske kommunestyre det framlagte forslag til reguleringsplan for Skysselvika næringsområde med tilhørende bestemmelser.

Protest fra advokatfirmaet Harris tas delvis til følge.

Protest fra Sameiet Skysselvik Industriområde tas delvis til følge.

---

## **SEKTORSTYRE DRIFT/TEKNISK'S INNSTILLING:**

Paul Pedersen (H) framsatte følgende forslag til endring i reguleringsbestemmelsene:

Område I8, I9 og I10.

1. Siste setning i 3. avsnitt endres til:

«Det tillates heller ikke etablert virksomhet som kan føre til forurensning eller som vil være til skade for annen næringsvirksomhet i området.»

2. Samme formulering tas med i reguleringsbestemmelsene for område I7 og I 11.

Ved avstemming ble innstillingen med Pedersens endringsforslag enstemmig vedtatt.

Vedlegg: Ingen

---

## Sammendrag:

Planutvalget behandlet i møte 16.03.99, under DT-sak 22/99, forslag til reguleringsplan for Skysselvika næringsområde med tilhørende reguleringsbestemmelser.

Paul Pedersen (H) framsatte følgende forslag til mindre endring av reguleringsbestemmelsene:

### Område I 8, I 9 og I 10:

#### 1. Siste setning i 3. avsnitt endres til:

**«Det tillates heller ikke etablert virksomhet som kan føre til forurensning eller som vil være til skade for annen næringsvirksomhet i området»**

#### 2. Samme formulering tas med i reguleringsbestemmelsene for området I 7 og I 11.

Ved avstemming ble innstillingen med Paul Pedersens endringsforslag enstemmig vedtatt.

Setning som ble endret hadde følgende ordlyd:

**«Det tillates heller ikke etablert virksomhet som kan medføre forurensning som vil være til skade for annen næringsvirksomhet innenfor området».**

I forbindelse med endring av bestemmelsene i tråd med vedtaket gjort i DT-sak 22/99 gjorde Nord Norsk Plangruppe v/Jan Henriksen oppmerksom på at vedtatt endring medfører at enhver etablering av ny næringsvirksomhet i Skysselvika blir utelukket.

Begrunnelsen for dette er: Enhver virksomhet på industriområdet Skysselvika medfører en eller annen form for forurensning. Blir vedtatt bestemmelse stående betyr det i realiteten at området Skysselvika blir å betrakte som friluftsområde, hvor ny virksomhet ikke kan etableres.

Både når det gjelder eksisterende virksomhet samt nye virksomheter gjelder Forurensningslovens § 11. Denne stiller krav om utslippstillatelse samt vilkår for all forurensende virksomhet. Med hjemmel i Forurensningsloven samt foreslåtte reguleringsbestemmelser for planområdet Skysselvika næringsområde vil Fauske kommune ha god styring med eksisterende og nye virksomheter innenfor planområdet.

Skal vedtatte bestemmelser gjelde også for området I 7 og I 11, jfr. pkt. 2 i vedtaket, medfører dette at planforslaget må ut til ny offentlig ettersyn. Dette bør unngås.

Område I 7 er et område beregnet for lett industri samt håndverksvirksomhet. Forslag til bestemmelser for dette området vurderes som utfyllende nok til å fange opp uønsket virksomhet her.

Område I 11 et foreslått til landbase for tilstøtende fiskeoppdrettsanlegg i sjøen. De framlagte bestemmelser for I 11 er også vurdert å være utfyllende nok for å ivareta denne virksomhet.

Sektorleder har vært i kontakt med representanten Paul Pedersen i anledning saken. Paul Pedersen er orientert om at saken fremmes på nytt.

---

**INNSTILLING :**

Med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 27-2 godkjenner Fauske kommunestyre det framlagte forslag til reguleringsplan for Skysselvika næringsområde med tilhørende bestemmelser.

Protest fra advokatfirmaet Harris tas delvis til følge.

Protest fra Sameiet Skysselvik Industriområde tas delvis til følge.

---

**SEKTORSTYRE DRIFT/TEKNISK'S INNSTILLING:**

Innstillingen enstemmig vedtatt.

---

**VEDTAK I FORMANNSKAPET 10.05.1999:**

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

**INNSTILLING:**

Med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 27-2 godkjenner Fauske kommunestyre det framlagte forslag til reguleringsplan for Skysselvika næringsområde med tilhørende bestemmelser.

Protest fra advokatfirmaet Harris tas delvis til følge.

Protest fra Sameiet Skysselvik Industriområde tas delvis til følge.

---

**VEDTAK I KOMMUNESTYRE 28.05.1999 :****Anne F. Stenhammer (SV) foreslo følgende tillegg:**

- I. Fauske kommunestyre ber rådmannen tilrettelegge vinteropplagringsplass/vinterhavn for Fauske Båtforening ved Straumøyra. Reguleringskart og reguleringsbestemmelsene endres.
- II. Det utarbeides en plan/avtale for bruk og hvordan ta vare på naturområdet Straumøyra.

Formannskapets innstilling ble enstemmig vedtatt.

SV's forslag ble enstemmig vedtatt.

**VEDTAK:**

Med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 27-2 godkjenner Fauske kommunestyre det framlagte forslag til reguleringsplan for Skysselvika næringsområde med tilhørende bestemmelser.

Protest fra advokatfirmaet Harris tas delvis til følge.

Protest fra Sameiet Skysselvik Industriområde tas delvis til følge.

- I. Fauske kommunestyre ber rådmannen tilrettelegge vinteropplagringsplass/vinterhavn for Fauske Båtforening ved Straumøyra. Reguleringskart og reguleringsbestemmelsene endres.
- II. Det utarbeides en plan/avtale for bruk og hvordan ta vare på naturområdet Straumøyra.

---

Utskrift sendes :

SEKTORLEDER DRIFT/TEKNISK, TIL VIDERE FORFØYNING  
RÅDMANN

---

Rett utskrift bekreftes

  
Berit Vestvann Johnsen

formannskapssekretær