

Planbeskrivelse

Detaljregulering Skutvik kai, Hamarøy kommune

PlanID: 202202

Dato for siste endring 12.08.2022



1 SAMMENDRAG

Gamle Skutvik kai med kaibbygg skal omreguleres til næringsvirksomhet. Det legges ikke opp til ny utvikling innenfor området, men åpnes for restaurering og kommersiell drift av kaibbyggene, samt parkering. Det åpnes også for en viss utvidelse av selve kaiområdet, ved å forbinde deler av kaien med land. Planens formål er å verne om kulturmiljøet på stedet, selv ved en eventuell bruksendring. Det er ikke funnet store hindre for å gjennomføre omreguleringen.

2 BAKGRUNN

2.1 HENSIKTEN MED PLANEN

Planens hensikt er å omregulere og bevare Skutvik kai og åpne for kommersiell drift. Planen har ingen intensjoner om å åpne for videre utbygging av området, og legger kun opp til bygningsmessige tiltak innenfor rammene for bygningsmassen som finnes i dag. Det legges likevel opp til oppgradering av infrastrukturen i området, slik at løsningen for parkering og adkomst til kaibbyggene blir trafikksikker.

2.2 FORSLAGSTILLER , PLANKONSULENT EIERFORHOLD

HRP AS fremmer forslaget om detaljregulering på vegne av Hamarøy kommune. Plankonsulenter hos HRP er Hernan Vasquez og Maud Hoem.

2.3 TIDLIGERE VEDTAK I SAKEN

Området ble sist regulert i 2009 med mål om videre utbygging av området. På denne tiden var aktivitetsnivået rundt lakseslakteriet høyere, og utbyggingen planen la opp til ble ikke realisert.

2.4 KRAV OM KONSEKVENsutREDNING

Planen er ikke vurdert å utløse krav om konsekvensutredning, da planen ikke er vurdert å inneholde tiltak eller formål som utløser krav om konsekvensutredning jmfør forskrift om konsekvensutredning §§ 6, 7 og 8.

3 PLANPROSESS

3.1 OPPSTARTSMØTE

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 ble oppstartsmøte avholdt med Hamarøy kommune 20.12.2021. I møtet ble rammer for planarbeidet drøftet og avklart. Se vedlagt møtereferat.

3.2 VARSEL OM OPPSTART

Varsel om oppstart ble sendt 22.12.2021. Det er kommet inn tre innspill til planen, fra Skutvik utvikling AS, NVE og Sametinget. Disse er omtalt og vurdert senere i dokumentet. Nordland Fylkeskommune har vært utsatt for dataangrep og har ikke kunnet gi innspill innenfor fristen. Innspillet til fylkeskommunen er omtalt og vurdert senere i dokumentet.

4 PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

4.1 OVERORDNENDE PLANER

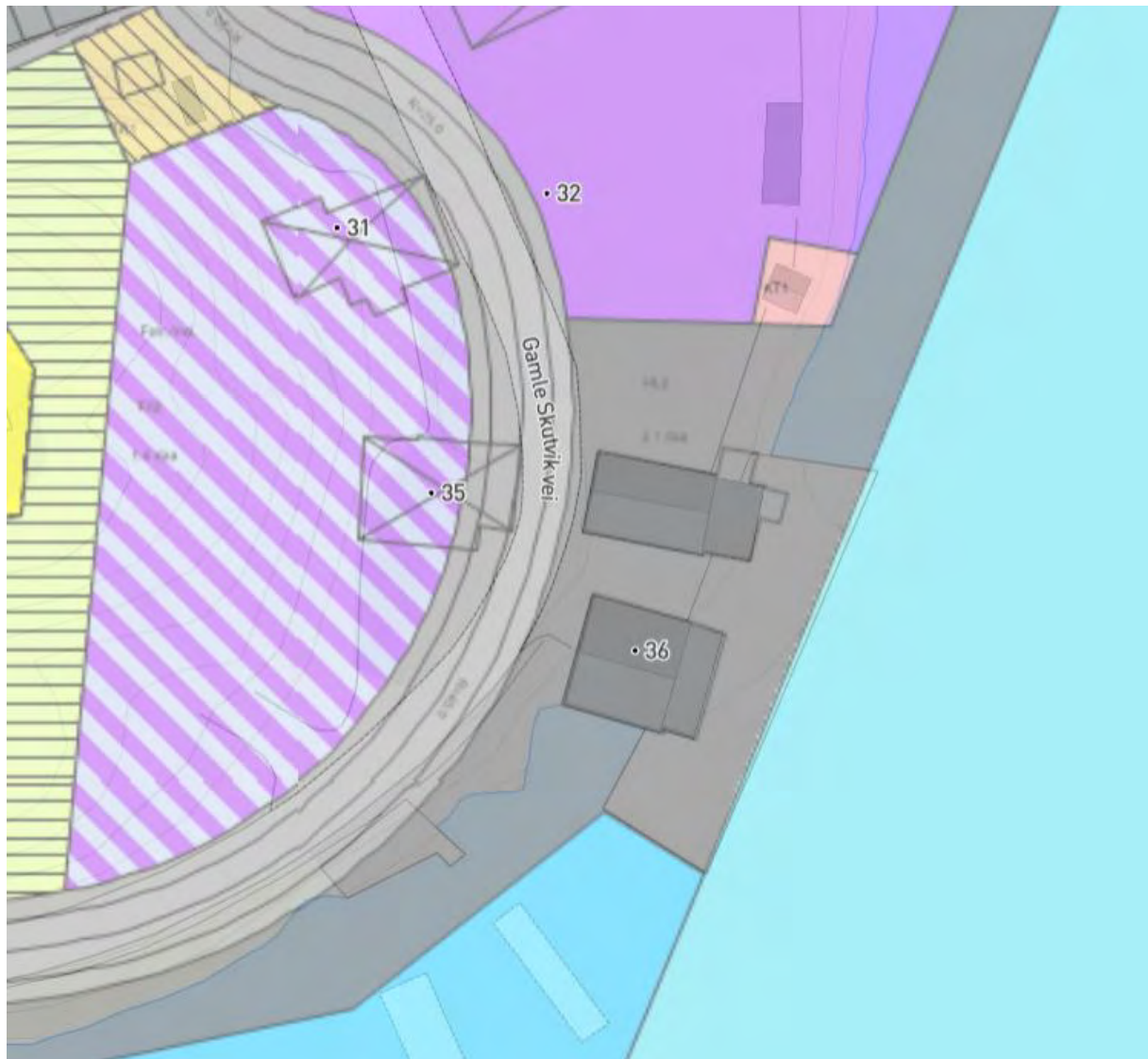
Gjeldende kommuneplan er kommuneplanen for Hamarøy, vedtatt 10.april 2008. Planen varte i utgangspunktet mellom 2008 og 2018, men ble vedtatt forlenget til kommunesammenslåingen mellom Hamarøy og Tysfjord kommune i 2020, og deretter rullert til ny kommuneplan foreligger. Deler av området er underlagt en sone uten rettsvirkning i kommuneplanen, som vil si at reguleringsplanen gjelder. Dette gjelder for deler av planområdet. Selve kaien er derfor underordnet kommuneplanen, mens det meste av landområdet ligger innenfor sonen for unntatt rettsvirkning.



FIGUR 1: GJELDENDE AREALDEL I KOMMUNEPLANEN

4.2 GJELDENDE PLANER

Gjeldende kommuneplan er kommuneplanen for Hamarøy, vedtatt 10. april 2008 med forlengelse vedtatt 15.05.2018 og gjeldende reguleringsplan er detaljplanen for Åkervika – Orbotn, Skutvik «Skutvik havn» med planID 1849200906, vedtatt 15.10.2009. Reguleringsplaner gjelder til en ny plan er vedtatt. De delene av den eldre planen som ikke berøres av dette forslaget vil derfor fortsatt gjelde.



FIGUR 2: GJELDENE REGULERINGSPLAN

4.3 STATLIGE PLANRETNINGSLINJER OG FØRINGER

- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning – forventning om kommunal oppfølging, 11.12.2018

5 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

5.1 EIENDOMMER SOM ER OMFATTET AV PLANEN

Følgende eiendommer omfattes av planen. Samtlige eiendommer er i kommunalt eie:

- 55/78
- 55/12
- 55/20
- 55/21
- 55/44

5.2 BELIGGENHET

Planområdet ligger i Skutvik i Hamarøy kommune, Nordland. Kaibyggene ligger like ved dagens operative fergekai og avslutningen på fylkesveien. Selve kaiområdet som reguleres ligger på en sørvest-vendt odde mellom fylkesvei 81 og det nå nedlagte lakseslakteriet på Skutvik. Selve planområdet har lite gjennomkjøring med unntak av trafikk til og fra eiendommene, og har derfor liten trafikkbelastning. I sundet mellom kaibyggene og fergekaien er det i dag en småbåthavn med plass til rundt 20 båter.



FIGUR 3: KART SOM VISER LOKALISERING AV PLANOMRÅDET

d



FIGUR 4: ORTOFOTO AV PLANOMRÅDET

5.3 DAGENS AREALBRUK OG TILSTØTENDE AREALBRUK

Kaibyggene brukes ikke aktivt i dag og har behov for rehabilitering. Dette er også noe av motivasjonen for at området nå reguleres. Det er lite omkringliggende bebyggelse, med unntak av et par privateiendommer og det nedlagte lakseslakteriet. Nordøst for kaibyggene er det et friområde uten mye bebyggelse. De siste årene har deler av området blitt opparbeidet for å gi bedre muligheter for rekreasjon.

Nord for kaibyggene er det etablert en bensinstasjon uten nedgravde tanker med bensintilførsel til småbåthavna og annen småbåttrafikk. Denne er ikke inkludert i planområdet. Etter nærmere dialog

med Hamarøy kommune ble det fremlagt at bensinstasjonen i nord er flyttet til vest for planområdet. Flytting ble behandlet og vedtatt 16.04.2021 (Saksnr: 2021/339-2). Bensinstasjonen ligger innenfor varslet planavgrensning.



FIGUR 5: BENSINSTASJON VEST FOR KAIBYGGENE

5.4 STEDETS KARAKTER

Rundt selve Skutvik er det en del bolig- og fritidsbebyggelse, men den omkringliggende naturen er relativt urørt. Stedet fremstår derfor landlig og rolig, med lite aktiv næringsvirksomhet. Rundt 1,5 kilometer unna er det et oppdrettsanlegg for fisk, men dette er ikke synlig fra kaibyggene. Det meste av bebyggelsen er preget av småhusbebyggelse, og de fleste byggene har to eller færre etasjer. Mye av bebyggelsen i området er imidlertid skjult fra kaibyggene, og det er hovedsakelig det gamle lakseslakteriet og et par hus mot øst som er synlige. Fra kaien er det storslått kystutsikt mot fjorden og omkringliggende fjellhorisonter.



FIGUR 6: PASSASJEN MELLOM KAIBYGGENE



FIGUR 7: BILDE AV KAIBYGG LENGST SØR

5.5 LANDSKAP

Tilstøtende områder er kuperte, med koller og omkringliggende fjell. Vegetasjonen er lav, og preget av klima og kystforhold. Grunnforholdene er mye åpent berg og steingrunn. Selve kystlinjen består i stor grad av bukter og odder, med få lange, rette strekker.

5.6 KULTURMINNER/KULTURMILJØ

Det er ikke registret offentlig vedtatte kulturminner innenfor planområdet, men kaibyggene i seg selv er vurdert å være del av et viktig og bevaringsverdig kulturmiljø. Planens intensjon er å bevare kulturmiljøet rundt de gamle kaibyggene i størst mulig grad og bevare kaiområdet som et samlingspunkt for lokalbefolkningen og tilreisende. Kaibyggene har tidligere vært sentrale i forbindelse med kaivirksomheten og ferietrafikken til og fra Skutvik, men har ikke vært i bruk de siste årene.

5.7 NATURVERDIER

Det er ikke funnet naturverdier av stor betydning innenfor området. Det er imidlertid ikke så mye vegetasjon rundt kaibyggene, med noen spredte trær og litt vegetasjon på kollen bak. Det er derfor ønskelig å bevare så mye som mulig av vegetasjonen som finnes på stedet i dag.

5.8 REKREASJONSVERDI

Området er rolig, og det er nylig opparbeidet et rekreasjonsområde på knausen bak kaibyggene. Planens hensikt er å bevare stedets rekreasjonsverdi mest mulig, og ikke legge opp til ny bebyggelse som forstyrrer de visuelle kvalitetene på stedet. Infrastruktur knyttet til parkering og adkomst holdes til et minimum for å fortsatt gi rom til de omgivelsene som finnes på stedet i dag.

5.9 TRAFIKKFORHOLD

Det er generelt lite trafikk forbi kaiområdet i dag. Trafikken var antatt høyere da lakseslakteriet fortsatt var i drift, men dette har vært nedlagt i noen år. Trafikken ned til Skutvik vil være sesongavhengig i og med at fergen kun går tre måneder i året. Resterende trafikk er vurdert å være tilknyttet eiendommene eller båteiere i havneområdet.

5.10 BARN OG UNGES INTERESSER

Barn og unges interesser er ikke vurdert å bli berørt eller forverret av planen.

5.11 UNIVERSELL TILGJENGELIGHET

Det vil bli stilt krav om at kaiområdet, som skal være åpent for offentligheten, skal være underlagt universell utforming, for å sikre tilgjengelighet for alle brukere. Arealer knyttet til parkering og adkomst skal også være universelt utformet med HC-parkering.

5.12 TEKNISK INFRASTRUKTUR

Det er ikke VA-tilkobling til kaibyggene i dag. Dette vil måtte etableres i forbindelse med bruk av byggene til tjenesteyting.

5.13 STØYFORHOLD

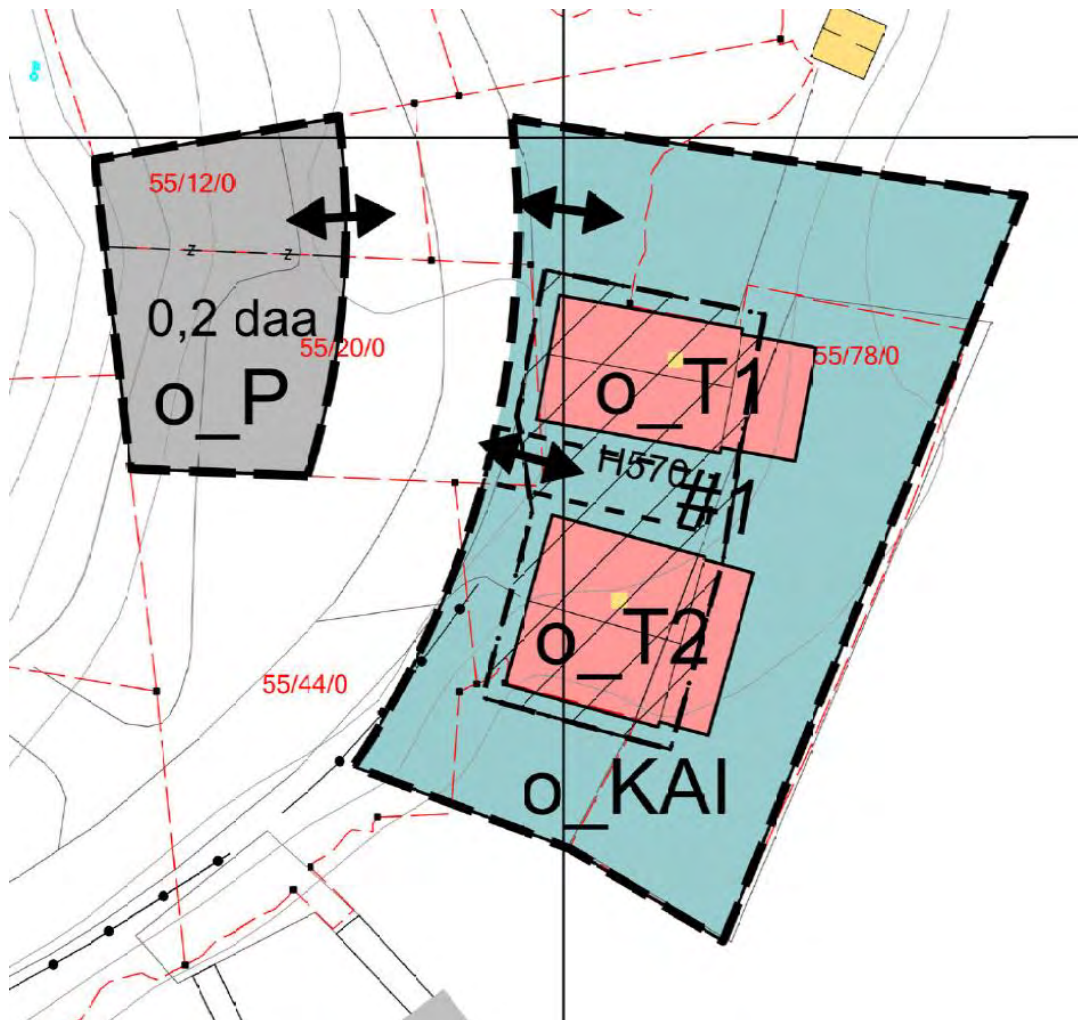
Området ligger stille til og er ikke vurdert å være støyutsatt. Støyforurensning er derfor ikke en aktuell problematikk innenfor planområdet.

5.14 LUFTFORURENSNING

Planområdet ligger landlig til og er ikke vurdert å ha mye luftforurensning. En mulig kilde til forurensning er fylkesveien

6 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Figur under viser utsnitt av reguleringsplankart for Skutvik kai.



FIGUR 8: UTSNITT AV PLANKART

6.1 PLANLAGT AREALBRUK

Kaibyggene vil isoleres som et eget arealformål og reguleres til privat og offentlig tjenesteyting. Hensikten med dette er først og fremst å åpne for næringsvirksomhet i form av servering eller lignende i byggene, samtidig som man beholder muligheten for at kommunen kan ta byggene i bruk til egne formål i fremtiden. Det er imidlertid kun kaibyggene som det åpnes for privatisering av. Det er viktig for kommunen at selve kaiområdet skal forbli åpent for offentligheten. Det er også ønskelig at passasjen mellom byggene holdes åpen for fri ferdsel og nødvendig trafikk kan tillates. Det åpnes også for en utvidelse av kaiområdet mot sør, i form av en tetting av «hullet» mellom dagens kai og land. Dette gjøres for å sikre bedre fremkommelighet rundt byggene.

Plassen på den andre siden reguleres til parkering for å imøtekomme parkeringsbehovet tilknyttet næringsvirksomhet i kaibyggene. Disse må anlegges på motsatt side av veien, da tilgjengelig areal på samme side som kaibyggene er begrenset. Selve veistrekningen omfattes også av reguleringsplanen for å sørge for at man imøtekommer de sikkerhetsmessige krav som stilles ved fotgjengeroverganger.

6.2 REGULERINGSFORMÅL

Planlagte arealformål innenfor reguleringsplanen er:

- 1160 - Privat og offentlig tjenesteyting
- 2041 - Kai
- 2080 – Parkering

Det er også lagt inn en hensynssone for bevaring av kulturmiljø, samt en bestemmelsessone for vareleveranse mellom kaibyggene.

6.3 BEBYGGELSENS PLASSERING OG UTFORMING

Bebyggelsen er ikke planlagt endret fra dagens utforming. Planens hensikt er å bevare eksisterende kulturmiljø, med formål om tilbakeføring til opprinnelig uttrykk. Det legges derfor begrensninger i planen for hvilke estetiske endringer som tillates på kaiområdet, samt bebyggelsens plassering og størrelse. Planen legger ikke opp til videre utvikling av planområdet enn i dag, med unntak av anlegg av parkeringsplass og en eventuell utvidelse av kaiområdet.

6.4 PARKERING

Grunnet begrensende areal for parkeringsplasser, legges det opp til ca. 5 parkeringsplasser innenfor planområdet.

6.5 TILKNYTNING TIL INFRASTRUKTUR

Det er ikke VA-tilkobling til kaibyggene i dag, og byggene er også antatt å mangle strømtilførsel. Tilkobling av infrastruktur er en forutsetning for eventuelle bruksendringer eller andre bygningsmessige tiltak. Dette settes derfor som et rekkefølgekrav i planbestemmelsene.

6.6 UNIVERSELL UTFORMING

Uteområder og eventuelle nye tiltak på eksisterende bebyggelse skal være universelt utformet, i tråd med dagens regelverk. Det må være tilfredsstillende fremkommelighet på kaiområdet til å tilrettelegge for alle brukergrupper.

6.7 PLAN FOR AVFALLSHÅNDTERING

Ved søknad om bruksendring av kaibyggene skal det redegjøres for tilfredsstillende renovasjonsløsning ved rammesøknad.

6.8 FORENKLET ROS-ANALYSE

Identifikasjon av hendelser	Sannsynlighet	Konsekvens	Vurdering og mulige tiltak
1. Ordinær flom	Moderat	Liten	Sikring av eksisterende strukturer og tiltak mot eventuelle vannskader på bebyggelsen. En ordinær flom vil sannsynligvis ikke nå til bebyggelsen, da selve kaien ligger godt over normal vannstand i dag. Konsekvensen av flom er derfor vurdert som liten.
2. 200-års flom	Liten	Moderat	Ved en 200-årsflom vil vannstanden gå langt opp på parkeringsarealet. I et slik scenario må man forvente mulige vannskader på bebyggelsen og kaistrukturen. I og med at planen tar utgangspunkt i eksisterende bebyggelse er det vanskelig å iverksette tiltak for å unngå skader som følge av en 200-årsflom på selve bebyggelsen, men heller gi føringer for eventuell rehabilitering av bygningsmassen. For parkeringsarealet må man vise tilfredsstillende løsninger for overvannshåndtering, dersom det legges opp til harde overflater.
3. Skader på bebyggelse og infrastruktur knyttet til storm og uvær	Moderat	Moderat	Dette vurderes til samme sannsynlighet som for ordinær flom. Sjansen for ødeleggelser som følge av stormen er imidlertid høyere, da det ikke kun står på vannstand i dette tilfellet. I likhet med en 200-årsflom blir det beste tiltaket å sørge for holdbare konstruksjoner og

			innføre tiltak for bevaring av bygningsmassen, også ved reparasjoner eller gjenoppbygging.
4. Trafikkulykker knyttet til dårlig sikt i svingen forbi kaibyggene	Liten	Moderat	Trafikkoverganger må plasseres og utformes i henhold til gjeldende krav til frisikt fra svingen. I tillegg bør man innføre fartsdempende tiltak i forbindelse med svingen og adkomsten til parkeringsplassen.
5. Trafikkulykker knyttet til manøvrering på parkeringsplassen	Liten	Moderat	Ulykker knyttet til manøvrering løses best ved å sikre god nok plass og sikt ved manøvrering fra hver enkelt parkeringsplass.
6. Rasfare	Liten	Moderat	Store deler av planområdet er anlagt direkte på berg. Faren for ras derfra er ansett som liten. Mot vannkanten er det bygget opp med steiner. Om disse raser ut vil det få konsekvenser for veien, og mulige konsekvenser for kaibyggene. Kaibyggene er imidlertid anlagt på påler i vannet som bærer mye av vekten, så sjansene er små for at et ras vil få konsekvenser for bebyggelsen.
7. Fallulykker fra kaiområdet	Moderat	Stor	Det er ønskelig at kaiområdet er åpent for allmenheten. Med det følger det en viss risiko for fall fra kaien. Det er derfor viktig med sikring av kaiområdet og nødvendig førstehjelp- og redningsutstyr tilgjengelig på kaien. Dette vil stilles som en forutsetning for å ta kaiområdet i bruk.
8. Drukningulykker	Moderat	Stor	Drukningulykker har nær sammenheng med fallulykker fra kaiområdet, men kan også skyldes andre ting – herunder båttrafikk. Det må foreligge rednings- og førstehjelpsutstyr tilgjengelig på bryggen og i kaibyggene.
9. Brann	Moderat	Stor	Bryggen og kaibyggene er trekonstruksjoner og vurderes som lett brennbare. Tilgangen på antageligvis god, med tanke på beliggenheten i forhold til sjøen. Det må likevel gjøres nødvendig brannprosjektering i forbindelse

			med en eventuell bruksendring av kaibyggene.
--	--	--	--

	Sannsynlighet	Liten	Moderat	Stor
Konsekvens				
Liten			1	
Moderat		2, 4, 5, 6	3	
Stor			7, 8, 9	

6.9 REKKEFØLGEBESTEMMELSER

Det legges opp til rekkefølgebestemmelser i planen for å sikre etablering av tilfredsstillende infrastruktur for kaibyggene. Dette går blant annet på etablering av parkeringsplasser, renovasjonsløsninger og VA-tilknytning.

7 VIRKNINGER OG KONSEKVENSER AV PLANEN

7.1 STEDETS KARAKTER

Stedets karakter vil i stor grad beholdes som følge av planen. Planens intensjon er å beholde kulturmiljøet som finnes på stedet i dag, i form av bebyggelse, farge- og materialbruk. Den største synlige konsekvensen av planen er at det skal opparbeides en parkeringsplass på motsatt side av veien med ladeplasser for elbil. I tillegg skal veistrekken forbi kaibyggene opparbeides i henhold til gjeldende krav for å ivareta trafikksikkerheten på stedet. Konsekvensen av dette vil være at området bak kaibyggene fremstår mindre urørt enn i dag. Det har imidlertid vært bebyggelse i form av boliger der tidligere, så opparbeidelsen vil ikke påvirke urørt terreng. Det er også en asfaltert vei forbi kaibyggene i dag som vil være grunnlaget for den fremtidige veistrukturen. Endringene vil synes best fra landsiden, da kaibyggene vil skjule mye av parkeringsplassen og veistrekningen fra sjøsiden. Fra sjøen vil altså området fremstå som før.

7.2 LANDSKAP

Planen ønsker å begrense terrengendringer på landskapet rundt kaibyggene. Det åpnes for noe terrenginngrep i forbindelse med anlegg av parkeringsplass, slik at plassen blir mest mulig funksjonell, men det er ønskelig at også området rundt parkeringsplassen beholder et naturlig preg utenfor store og markante terrenginngrep.

7.3 BEBYGGELSESFORM OG ESTETIKK

Planens hensikt er å bevare bebyggelsen og estetikken på stedet i dag, selv om man åpner for næringsvirksomhet i kaibyggene og på kaiområdet. Planen setter føringer for bebyggelsens plassering,

størrelse, farger og materialbruk og krever at kommunen gir tillatelse til fasadeendringer som ønskes gjennomført. Planens konsekvenser for bebyggelsesform og estetikk vil derfor være begrensede.

7.4 REKREASJONSINTERESSER

Innenfor selve planområdet åpnes det for å ta i bruk deler av selve kaiområdet til næringsvirksomhet, samtidig som størsteparten av kaien holdes åpent for allmenn ferdsel. Dette er for å sikre at kaien er åpen for rekreasjon, også uten sammenheng til eventuell næringsvirksomhet i kaibyggene. Planen ønsker også minst mulig inngrep i rekreasjonsområdene bak parkeringen og søker færrest mulig terrenginngrep der. Parkeringsarealer begrenses derfor til et allerede flatt areal med minimale behov for terrengtilpasning.

7.5 UNIVERSELL TILGJENGELIGHET

Planen legger ikke føringer for universell utforming av selve kaibyggene, da det kan komme i konflikt med byggenes bevaringsverdi. De til enhver tid gjeldende forskriftskrav og krav etter plan- og bygningsloven vil imidlertid fortsatt være gjeldende. Selve kaiområdet, samt parkeringsarealet og tilhørende gangareal skal imidlertid være universelt utformet ved eventuelle nye byggetiltak.

7.6 ENERGIBEHOV

Energibehovet til kaibyggene vurderes uendret, men det vil være behov for energitilførsel i forbindelse med etablering av elbilladere på parkeringsplassen. Dette settes som en forutsetning for bruksendring av kaibyggene.

7.7 TEKNISK INFRASTRUKTUR

Etablering av teknisk infrastruktur settes som et rekkefølgekrav for etablering av næringsvirksomhet i kaibyggene. Planen vil derfor medføre en opprustning av dagens infrastruktur i området.

7.8 ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR KOMMUNEN

Kommunens hensikt er å selge kaibyggene, blant annet for å sørge for videre drift og vedlikehold av dem. I tillegg til inntekter fra selve handelen vil de økonomiske konsekvensene for kommunen være positive i form av at eksisterende infrastruktur blir opprustning. Kommunen kan også forvente indirekte inntekter som følge av kommersiell drift i kaibyggene. Planens økonomiske konsekvenser for kommunen er ansett som positive.

8 INNKOMNE INNSPILL

Varsel om planoppstart ble sendt til:

- Statsforvalteren i Nordland
- Nordland fylkeskommune
- Polden Kystlag Hamarøy

- Skutvik velforening
- Cermaq
- NVE
- Hamarøy historielag
- Steigen og Hamarøy fiskarlag
- Kystverket
- Sametinget
- Staigjo og Habmer Reinbeitedistrikt

I tillegg ble naboer og gjenboere varslet om oppstart gjennom ordinær nabovarsling.

Det har kun kommet følgende innspill til varselet om planoppstart:

- **Sametinget:**

Sametinget bemerker at de ikke kan se at tiltaket er i strid med samiske kulturminner og de har derfor ingen merknader til tiltaket. Skulle det oppdages gjenstander eller andre tegn på eldre aktivitet under arbeider på stedet skal arbeidene stoppes og Sametinget varsles umiddelbart.

Forslagsstillers kommentar:

Innspillet tas til etterretning.

- **NVE**

NVE har ikke hatt anledning til å gi detaljerte tilbakemeldinger i saken, men viser til arealplanleggingsveilederen som ligger på nettsiden deres.

Forslagsstillers kommentar:

Det er gjort en gjennomgang av relevante kartlag for å avdekke faremomenter innenfor planområdet, herunder NVEs aktsomhetskart og farekart. Det ikke gjort funn av betydning for reguleringsplanen.

- **Skutvik utvikling AS**

Skutvik utvikling ønsker at planområdet utvides til også å omfatte tomtegrensene mot bruksnummer 2-9, 19 og 63, samt 21 i nord. Det er ønskelig at Skutvik beholder sin posisjon som knutepunkt for sjøveis kommunikasjon i området. Skutvik utvikling ønsker også at kaiområdet bevares som en kulturbærer for fremtiden og det bør kun tillates mindre endringer på fasadene.

De presiserer videre at planen ikke må forhindre en fremtidig utvikling av kaien eller området rundt, eller at kaien kan brukes som fremtidig liggekai for hurtigbåt mm. De ønsker heller ikke at planen skal være til hinder for videre drift av tankanlegget for drivstoff, som ligger

delvis innenfor planområdet. Planen må ikke begrense mulighetene for fremføring av fremtidige tekniske installasjoner.

Forslagsstillers kommentar:

Planens intensjon er i stor grad overlappende med Skutvik utviklings ønsker. Planen legger opp til bevaring av kaibyggene og begrenser mulige fasadeendringer som tillates. Med hensyn til utvidelse av selve kaien og bruk av kaien til hurtigbåt og lignende, er dette noe vi har tatt inn i planen og som det nå åpnes for.

Hamarøy kommune har av budsjettmessige hensyn valgt å begrense planområdet til det som er presentert. Det er ikke kommunens intensjon at driften av tankanlegget skal opphøre, men kommunen har heller ikke ønske om å tilrettelegge for permanent drift og fremtidige utvidelser av tankanlegget.

- **Nordland fylkeskommune**

Nordland fylkeskommune ble i desember 2021 utsatt for et dataangrep som har forsinket både mottak og behandling av innkomne henvendelser. Deres innspill kom derfor etter fristen, men har likevel blitt inkludert. Fylkeskommunen kan ikke se at planen strider med regionale interesser. De har heller ikke registrert noen kulturminner på eiendommen, og har ingen merknader til planforslaget.

9 VEDLEGG

- Planbestemmelser
- Plankart
- Innspill fra NVE
- Innspill fra Sametinget
- Innspill fra Skutvik utvikling AS
- Innspill fra Fylkeskommunen