

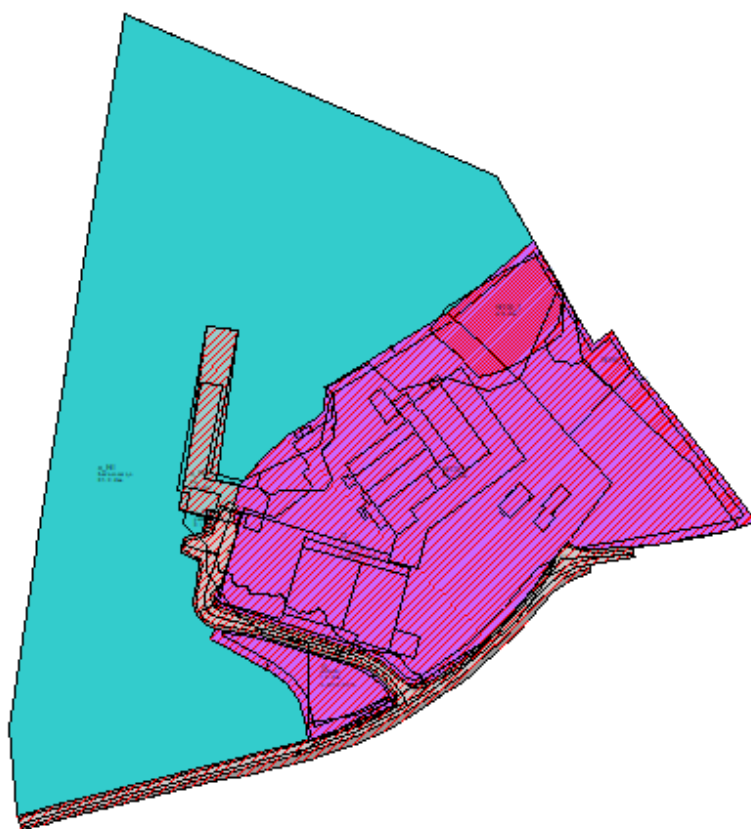
Detaljregulering for

Harøysund Havn, Vikomar AS

Hustadvika kommune



Planbeskrivelse



Saksnummer: 2020/7285

Planident: 202103

Dato: 08.05.2024

Innhold

.....	1
Planbeskrivelse	1
1. SAMMENDRAG	3
2. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET	3
3. PLANPROSSEN	4
4. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER	4
5. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD	6
6. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	22
7. KONSEKVENsutREDNING	31
8. VIRKNINGER/KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET	31
Avbøtende tiltak	35
9. INNKOMNE INNSPILL	36
10. AVSLUTTENDE KOMMENTAR	41

1. SAMMENDRAG

Denne planbeskrivelsen omhandler detaljregulering for Vikomar AS sitt område og anlegg på Jensholmen ved Indre Harøy. Den allerede etablerte offentlige fiskerikaaien er også en del av planen. Detaljreguleringen er en endring av eksisterende detaljreguleringer i området, og for Vikomar AS innebærer dette en mer helhetlig plan som er mer forenelig med deres utviklingspotensialer og framtidsutsikter enn tidligere planverk. Planen skal lette utvidelsen av eksisterende drift hos Vikomar AS. Dette sett i forhold til at Vikomars område i dag omfattes av to forskjellige reguleringsplaner og dermed har forskjellige reguleringsbestemmelser. Vikomars virksomhet på området består i foredling av fisk, noe som betyr at de har produksjonsbygninger, lagerbygninger, kjøler og fryserier i tillegg til administrasjonslokaler på området. Vikomar mottar årlig mer enn 45 000 tonn fisk til foredling, ferdig produkt er filetert og/eller rundfrost makrell og sild samt silderogn. Planendringen medfører ikke store endringer for de offentlige anleggene i området. Det er gjort noen tilpasninger til «som bygget»

2. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

2.1 Hensikten med planen

Denne detaljreguleringen er en endring av allerede eksisterende planer. Vikomar AS har hånd om flere eiendommer i området. I tillegg til at de er hjemmelshaver for eiendommen hvor bygningsmassen i dag ligger, eier de også to eiendommer som ligger øst for nevnte bygningsmasse. Dette er gnr/bnr 4/21 og 4/27. Det er den 13.10.22 søkt om at de tre eiendommene sammenføres slik de to overnevnte innlemmes i gnr/bnr 7/11. Alle de aktuelle eiendommene er regulert til industri, men de ligger som nevnt i to forskjellige reguleringsplaner, og i tre forskjellige industriområder. Dette betyr også at de har forskjellige reguleringsbestemmelser. Begge de nevnte eiendommene i øst er per i dag utfyllt med masser fram til omtrent sjøkant foran Vikomars bygninger på gnr/bnr 7/11. Hensikten med planarbeidet er å samle alle Vikomars eiendommer i en plan slik at bruken av området kan gjøres mer hensiktsmessig med tanke på utvidelse av eksisterende virksomhet.

I forbindelse med planlagt utbygging og bruk av eiendommene er det ønskelig å gjøre følgende endringer i detaljreguleringen for området:

1. Utvide planområdet for Vikomar AS østover, slik at de nevnte eiendommene blir innlemmet i detaljreguleringen som i dag gjelder for bedriften. Planområdet bør også inkludere sjøområdet i forkant av eiendommen 4/21.
2. Oppgradere reguleringsbestemmelsene for hele detaljreguleringen slik at de blir mer fremtidsrettet og i henhold til bedriftens planer.

2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Planforslaget er utarbeidet av ConsulentPartner AS på vegne av Vikomar AS. Det er Vikomar AS som eier størsteparten av planområdet. Andre berørte grunneiere er Molde og Romsdal Havn IKS, Anita Engelseth, Birgit Inderhaug, Hustadvika kommune og eier av gnr/bnr 3/1 Elling Henøen. Elling Henøen har ikke mottatt oppstartsvarsel

men har vært innom her og fått informasjon, han bør være på listen ved eventuell utsending om offentlig ettersyn.

2.3 Tidligere vedtak i saken

Planområdet består av hele den eksisterende planen for Vikomar AS og deler av eksisterende tilgrensende plan.

2.4 Utbyggingsavtaler

Det foreligger ingen utbyggingsavtaler

2.5 Krav om konsekvensutredning

I oppstartsmøtet ble det avklart at det ikke er krav om konsekvensutredning. Men i innspill til oppstartsvarsel er det fra flere instanser etterlyst en konsekvensutredning. Dette har vi kommentert i dokumentet som tar for seg innspillene.

3. PLANPROSSEN

3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, eventuelt planprogram

Planinitiativ ble sendt til Hustadvika kommune den 01.10.2020. Det ble holdt oppstartsmøte den 10.02.2021. Varsel om oppstart av planarbeid ble sendt til berørte naboer og interessenter den 20.02.21. Dette ble gjort etter liste mottatt fra Hustadvika kommune. Oppstarten ble også annonsert i Romsdals Budstikke. Frist for å komme med innspill til planarbeidet ble satt til 31.03.21. Vi har mottatt innspill fra syv av de som fikk tilsendt oppstartsvarsel. Alle innspillene er i omtalt i et eget dokument som er vedlagt.

4. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

4.1 Overordnede planer

- Fylkesplan 2021-2024, i denne planen er Møre og Romsdal først og fremst framstilt som bærekraftfylket, videre er planen delt inn i kapitler som tar for seg følgende: samarbeidsfylket, miljøfylket, inkluderings- og kompetans fylket og verdiskapningsfylket. Sistnevnte har følgende mål, bildene er hentet fra fylkesplanen.

Mål for verdiskapningsfylket

Langsiktig utviklingsmål 4 frå regional planstrategi – Verdiskapingsfylket



Langsiktig utviklingsmål 4:

Møre og Romsdal skal ha eit internasjonalt leiande næringsliv og ein innovativ offentleg sektor

Fylkesplanmål for verdiskapingsfylket



Møre og Romsdal skal:

1. ha eit omstillingsdyktig næringsliv som grip moglegheitene i det grøne skiftet og opprett held og styrkar si internasjonale konkurransekraft.
2. skape fleire og betre nyetableringar og løfte fram bedrifter med potensial for vekst og internasjonalisering.
3. vere leiande i arbeidet med å skape lokale og miljøvennlige produkt og tenester, basert på lokale ressursar og lokal kultur.
4. styrke omstillings- og innovasjonsevna, utnytte digitale moglegheiter, og auke bruken av forsking, internasjonalt samarbeid og innovative innknyg.
5. ha eit transportsystem som er trygt, smart og miljøvennleg, og er tilpassa innbyggjarane og næringslivet sine behov.
6. ha eit mangfaldig arbeidsliv som legg til rette for likestilling og inkludering, og som legg reglar og avtalar i arbeidslivet til grunn.
7. ha nødvendig nettinfrastruktur og god tilgang på klimanøytral energi for vidare utvikling av nærings- og samfunnsliv.

- Kommuneplanens arealdel 2015-2025, planident 201320. For det aktuelle området har kommuneplanen en detaljeringszone som sier at reguleringsplan fortsatt skal gjelde.

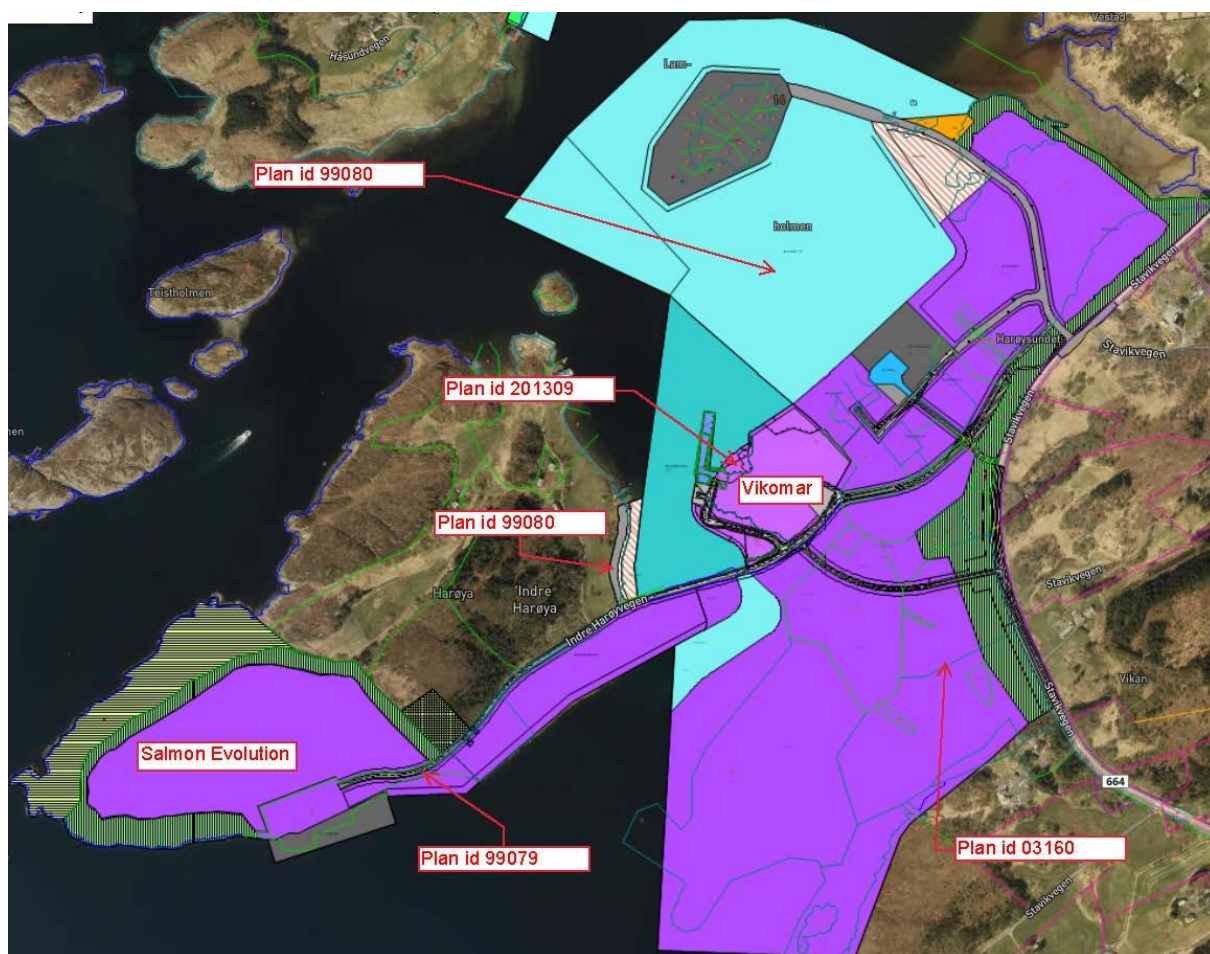
4.2 Gjeldende reguleringsplaner

Gjeldende planer for områder er planident 99080, Harøysund Hamn og planident 201309, Harøysund Hamn, Vikomar AS med offentlig kai.

4.3 Tilgrensende planer

I vest planident 99079, Reguleringsplan Indre Harøy.

I sør planident 03160, Vestavika Industriområde – Harøysundet.



Oversikt plansituasjonen i området

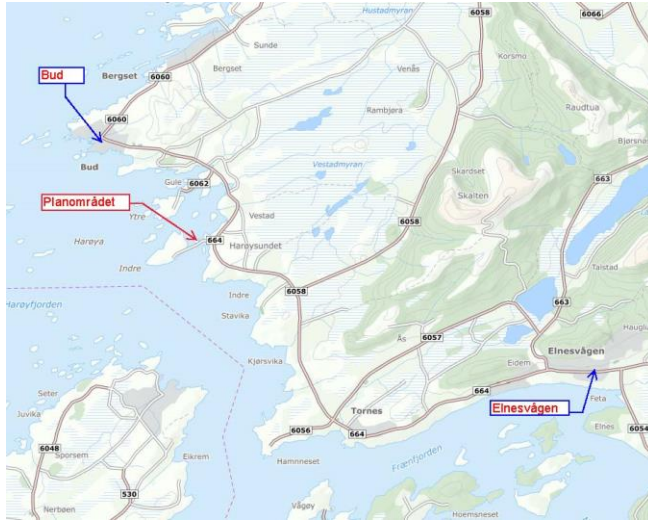
4.4 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer som kan være aktuelle.

- Statlige planretningslinjer for klima og energiplanlegging og klimatilpasning
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen.

5. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

5.1 Beliggenhet

- Planområdet ligger på Jensholmen ved Indre Harøy. Avstanden til kommunesenteret i Elnesvågen er omtrent 14 kilometer. Nærmeste tettsted er Bud som ligger omtrent 6 kilometer unna. Se kartutsnittet nedenfor.



Kartutsnitt som viser planområdets beliggenhet i forhold til Bud og Elnesvågen, kilde kommuneart.com

- Avgrensning og størrelse på planområdet: Omtrentlig avgrensning er vist på kartutsnittet nedenfor. Dette kartutsnittet ble brukt i oppstartsmeldingen og er senere noe endret. Størrelsen på planområdet er 157673 m².



Kartutsnitt med avmerket omtrentlig planområde, kilde kommuneart.com

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

I dag er størstedelen av planområdet benyttet til fiskeindustri og offentlig kai. Indre Harøyvegen ligger sør i planområdet, denne er bygd på moloer og en kort bru som gjør Indre Harøy landfast. Broen gjør det mulig å passere moloen med mindre båter, samt at den sørger for gjennomstrømning av vann. Nord for denne veggen/moloen er det lagt ut flytebrygger for småbåter, det ser ut til å være plass til 25-30 båter. På Indre Harøy, vest for planområdet, er det 3-4 eldre boliger som blir benyttet som fritidsboliger. I sjøkanten ligger det 4-5 naust/sjøhus. Lengre vest på Indre Harøy ligger området til Salmon Evolution som er under oppbygging. Her var det tidligere steinbrudd/masseuttak. Øst for planområdet er det industriområde. Enda lengre øst, og langs Stavik veggen ligger det fire boligeiendommer. Nord for planområdet ligger Lamholmen og Ytre Harøy. Lamholmen er delt i ti forskjellige små teiger, men av bygninger på holmen er det bare to naust. Ytre Harøy ligger noe lengre nord, omtrent 500 meter, den har fastlandsforbindelse via veg over molo i Håsundet. Ytre Harøy har spredt boligbebyggelse og fiskerelatert industri.

5.3 Stedets karakter

I området rundt Vikomar AS er det flere små øyer/holmer. Det har fra 1950 tallet vært industri med tilknytning til fiske på Jensholmen og på de nærmeste holmene. Det er utført betydelig sjøfyllinger både på Jensholmen og på Skjæret i nordøst. Dette med formål å få vegforbindelse samt å gjøre industriområdene større. Utviklingen med tanke på fyllinger er vist på bildene nedenfor.



Indre Harøy og Jensholmen, flyfoto fra ca 1960



Flyfoto 1966



Flyfoto 1978, mangler deler av området



Foto, ukjent årstall men antar 70 - 80 tallet



Indre Harøy, Jensholmen og Skjæret i 2006



Indre Harøy og Jensholmen og Skjæret i 2018



Flyfoto av området 2022

Stedets karakter er hovedsakelig preget av industri, men med noe innslag av spredt boligbebyggelse i utkantene av området.

5.4 Landskap

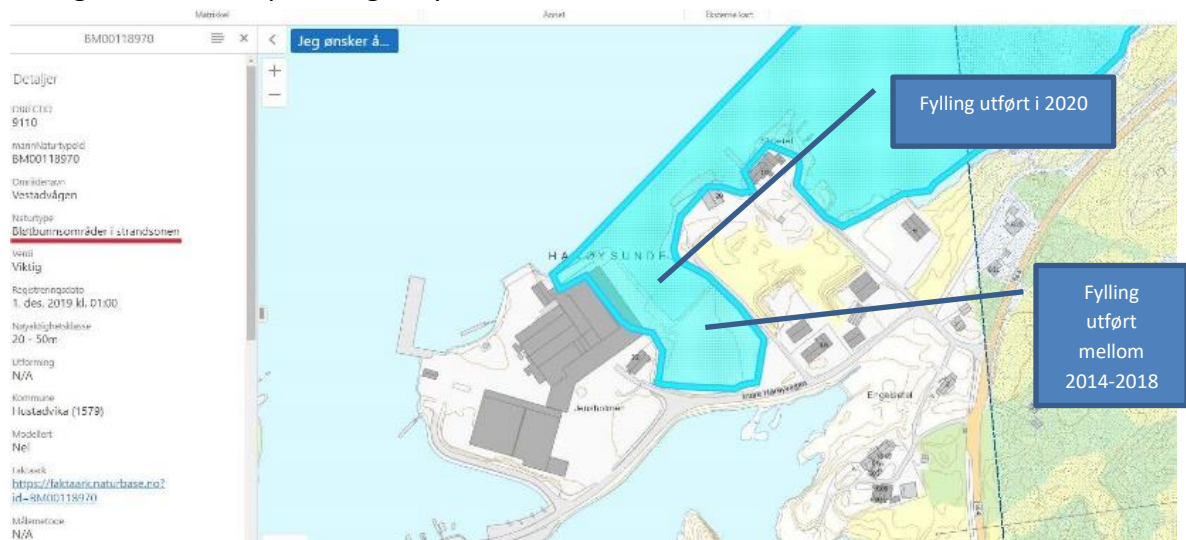
Som det framgår av punktet og bildene ovenfor ligger området til dels på en øy og til dels på sjøfyllinger. Området er stort sett planert til ett nivå, kotehøyden for det plane området er omtrent 2,5 (NN2000). Indre Harøy i vest har kotehøyder like oppunder kote 40 og gir derfor god skjerming mot sjøen/Harøyfjorden. Ved Stavikveien (664) i øst er kotehøyden omtrent 5, men det ligger små høydedrag mellom vegen og industriområdet. Naturlig nok er det sjø og holmer også i nord. Etter omtrent 900 meter nordover når vi fastlandet. Også her er det preget av industri og spredt boligbebyggelse. Går vi lengre inn på fastlandet, både østover og nordover er landskapet relativt flatt og preget av spredt boligbebyggelse, gårdsbruk og myrområder.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er flere kulturminnefunn i nærheten av planområdet, blant annet på Indre Harøy. Det er ikke gjort funn på selve planområdet, det ble utført arkeologiske registreringer i august 2000, et større område i Harøysundet inkludert planområdet ble undersøkt.

5.6 Naturverdier

Søk i GisLink viser at deler av området har naturtype «bløtbunnsområder i strandsonen». Se utsnitt fra GisLink nedenfor, vi gjør oppmerksom på at den delen som går sørøstover per i dag er fylt ut.



Bløtbunnsområder i strandsonen

Som Statsforvalteren nevner i sitt innspill, er registreringen av bløtbunnsområder gjort i 2019, og er basert på ortofoto og terrengmodeller. Vi vet av flyfoto fra 2018 at utfylling av den sørligste delen allerede var utført i 2018. Flyfoto fra 2014 viser området uten nevnte fylling. Resterende del av fyllingen ble utført senere, i 2020, denne har fått ferdigattest den 14.12.2020. (byggesak 513/2019 i Hustadvika kommune). Da går fyllingen helt fram til resterende del av Vikomars kaikant/fyllingskant. At det i 2019 er registrert bløtbunnsområde på en sjøfylling for industri utført mellom 2014 og 2018 sier noe om nøyaktigheten ved registreringen. Kartutsnittet ovenfor viser også at deler av bygningene som vi vet står på en sjøfylling også er bløtbunnsområde. Vi vet altså at det er feil i den registreringen som er vist

på gislink.no. Det kan være at det er bløtbunnsområde lengre øst for planområdet, men kanskje omtrent 300 meter unna, inne ved Kjerringholmen og videre nordover til Vestadvågen. Dette ut fra at vi vet at bløtbunn består av mudder og/eller fin, leirholdig eller grovere sand som **ofte tørrelgges** ved lavvann, samtidig som vi vet at det er mer dybde i sjøområdet av planen og sjøområdet i nærheten av planen enn at det tørrelgges ved lavvann.

Forekomsten er avgrenset ved hjelp av ortofoto og terrengmodeller og er ikke undersøkt i felt. I håndbok 19 – 2001, revidert 2007, utgitt av direktoratet for naturforvaltning, leser vi at naturtyper som er predikert fra modellanalyser bør verifiseres ved observasjoner i felt. I dette tilfellet ser det ikke ut til å være verifisert med observasjoner i felt, den er likevel registrert som en viktig forekomst. Det er nok riktig at forekomsten er viktig, men størrelsen og utformingen på området ser ut til å være feil.

Når vi ser bort i fra den delen av forekomsten som er registrert feil vil ikke planområdet gripe inn i bløtbunnsområdet.

Når det gjelder arter viser artsdatabanken at det er en rekke arter, både rødlistede arter og arter av særlig stor forvaltningsinteresse. Dette gjelder både i og i nærheten av planområdet.

Videre søk i GISLink viser ingen verne- eller restriksjonsområder eller annet under fagområdet natur. Dette hverken i planområdet eller i nærheten av det.

5.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Planområdet og mesteparten av tilleggende områder er industriområde, dette bortsett fra på Indre Harøy hvor det, som nevnt, er noen eldre boliger som blir brukt til fritidsboliger. Disse har rekreasjonsverdi, dette vil også gjelde naustene, samt flytebyggene for småbåter ved moloen/vegen over til Indre Harøy.

5.8 Landbruk

Det er både fulldyrket og oveflatedyrket jord, samt skog med middels til høy bonitet på Indre Harøy, vest for planområdet. Ellers viser søk i GisLink ingen registreringer med tanke på landbruk.

5.9 Trafikkforhold

- **Kjøreatkomst**

Vikomar AS og industriområdet ellers har godt etablerte kjøreatkomster.

- **Vegsystem**

Det er tilkomst fra Fylkesveg 664, Stavikvegen via kommunal veg 1445, Indre Harøyvegen. Fylkesveg 664 går mellom Elnesvågen og Bud, den er en del av nasjonal turistveg – Atlanterhavsvegen og trafikkmengden er på 2200 (ÅDT i 2022). Avkjøringen fra fylkesvegen, krysset mellom Stavikvegen og Indre Harøyvegen, ligger i en kurve og har dårlig sikt med boligbebyggelse nært inntil. Det er i reguleringsplan 99080 og 03160 planlagt nye avkjørsløser/kryssløsninger til området. Det er tidligere opplyst fra Hustadvika kommune at den sørligste løsningen er under prosjektering og planlagt opparbeidet i løpet av 2022. Nå i oktober 2023 vet vi at vegen er ferdig opparbeidet, men ikke offisielt åpnet.

- **Ulykkessituasjon**

Gislink.no viser at det har skjedd flere ulykker langs fylkesvegen på strekningen hvor avkjøring til området er, men tettheten ser ikke ut til å være større her enn på andre strekninger av fylkesvegen.

• **Trafikksikkerhet for mye trafikanter**

Det er etablert gang-/sykkelveg forbi avkjøringen til industriområdet, denne går langs fylkesvegen mellom Kjørsvika og Nedre Gule. Det er ikke utført slike tiltak i planområdet eller i industriområdene ellers.

• **Kollektivtilbud**

Bussforbindelse på strekningen Molde – Bud er for tiden slik:

533 Elnesvågen-Bud-Vikan		Måndag-fredag										Laurdag		
Noter		h												
Frå	Elnesvågen skolesenter	0800	0915	1015	1145	1355	1450	1545	1645	1745	1945	2045	0910	1450
	Tomes skule	0808	0923	1023	1153	1403	1458	1553	1653	1753	1953	2053	0918	1458
	Bud skole	0818	0933	1033	1203	1413	1508	1603	1703	1803	2003	2103	0928	1508
	Bud	0820	0935	1035	1205	-	1510	1605	1705	1805	2005	2105	0930	1510
Til	Vikan	-	0942	-	-	-	-	1612	1712	-	-	-	0937	1517

h Køyrer ikkje i perioden 26.06. - 20.08.23

533 Vikan-Bud-Elnesvågen		Måndag-fredag										Laurdag				
Noter		h Som														
Frå	Vikan	0635	0720	0950	1600	1610	1710	1810	2010	0835	1415					
	Bud	0600	0645	0733	0840	1000	1140	1420	1510	1610	1710	1810	2010	0845	1425	
	Tomes skule	0612	0657	0743	0852	1012	1152	1432	1522	1622	1622	1722	1822	2022	0857	1437
Til	Elnesvågen skolesenter	0620	0705	0755	0900	1020	1200	1440	1530	1630	1630	1730	1830	2030	0905	1445

h Køyrer ikkje i perioden 26.06. - 20.08.23

Som Køyrer berre i perioden 26.06. - 20.08.23

Med atterhald om trykkfeil og endringar i rutetidene
For oppdatert ruteinformasjon, bevegelege heilagdager og offentlege fridager, sjå www.frammr.no, last ned mobilappen FRAM eller ring FRAM kundesenter på telefon 71 28 01 00

Rutetider bussforbindelse forbi området, kilde frammr.no

532 Molde-Elnesvågen		Måndag-fredag																				
Noter		h																				
Frå	Molde trafikkterminal spor 6	0710	0715	0735	0750	0815	0845	0915	0945	1015	1045	1115	1145	1215	1245	1315	1345	1415	1445	1515	1545	1615
	Kvitløp camping	0715	0720	0740	0755	0820	0850	0920	0950	1020	1050	1120	1150	1220	1250	1320	1350	1420	1450	1520	1550	1620
	Øvre Åredalskryst fv. 64	0720	0725	0745	0800	0825	0855	0925	0955	1025	1055	1125	1155	1225	1255	1325	1355	1425	1455	1525	1555	1625
	Nye Malmeskiftet	0725	0730	0750	0805	0830	0900	0930	1000	1030	1100	1130	1200	1230	1300	1330	1400	1430	1500	1530	1600	1630
	Moen	-	0734	0754	0809	0834	0904	0934	1004	1034	1104	1134	1204	1234	1304	1334	1404	1434	1504	1534	1604	1634
	Elnesvågen	0740	0800	0815	0840	0910	0940	1010	1040	1110	1140	1210	1240	1310	1340	1410	1440	1510	1540	1610	1640	
	Elnesvågen skolesenter	0745	0805	0820	0845	0915	0945	1015	1045	1115	1145	1215	1245	1315	1345	1415	1445	1515	1545	1615	1645	
	Eidem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Til	Hustadmarmor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

532 Molde-Elnesvågen		Måndag-fredag															
Noter		h															
Frå	Molde trafikkterminal spor 6	1645	1715	1745	1815	1845	1915	2015	2115	2215	2315	0215	0217				
	Kvitløp camping	1650	1720	1750	1820	1850	1920	2020	2120	2220	2320	0219	0221				
	Øvre Åredalskryst fv. 64	1655	1725	1755	1825	1855	1925	2025	2125	2225	2325	0221	0223				
	Nye Malmeskiftet	1700	1730	1800	1830	1900	1930	2030	2130	2230	2330	0223	0225				
	Moen	1704	1734	1804	1834	1904	1935	2034	2134	2234	2334	0225	0227				
	Elnesvågen	1710	1740	1810	1840	1910	1940	2040	2140	2240	2340	0227	0229				
	Elnesvågen skolesenter	1715	1745	1815	1845	1915	1945	2045	2145	2240	2340	0229	0231				
	Eidem	-	-	-	-	-	-	-	-	2244	2344	0231	0233				
Til	Hustadmarmor	-	-	-	-	-	-	-	-	2244	2344	0233	0235				

5 Køyrer berre fredag h Køyrer ikkje i perioden 26.06. - L.o.m. 20.08.23 (skolens sommarferie)

532 Molde-Elnesvågen		Lørdag										Søndag									
Frå	Seilet											0215									
	Alexandraparken											0217									
Til	Molde trafikkterminal spor 6											0219									
Frå	Molde trafikkterminal spor 6	0950	1120	1250	1420	1610	1720	1850	2020	2320	0225	1215	1415	1615	1815	2015	2215				
	Kvitløp camping	0955	1125	1255	1425	1615	1725	1855	2025	2325	0230	1220	1420	1620	1820	2020	2220				
	Øvre Åredalskryst fv. 64	1000	1130	1300	1430	1620	1730	1900	2030	2330	0235	1225	1425	1625	1825	2025	2225				
	Nye Malmeskiftet	1005	1135	1305	1435	1625	1735	1905	2035	2335	0240	1230	1430	1630	1830	2030	2230				
	Moen	1009	1139	1309	1439	1629	1739	1909	2039	2339	0244	1234	1434	1634	1834	2034	2234				
	Elnesvågen	1015	1145	1315	1445	1634	1745	1915	2045	2345	0254	1240	1440	1640	1840	2040	2240				
	Elnesvågen skolesenter	1015	1145	1315	1450	1635	1745	1915	2045	2345	a0255	1240	1440	1640	1840	2040	2240				
	Eidem	1019	1149	1319	-	-	1749	1919	2049	2349	a0256	1244	1444	1644	1844	2044	2244				
	Hustadmarmor	1019	1149	1319	-	-	1749	1919	2049	2349	a0257	1244	1444	1644	1844	2044	2244				
	Bud	-	-	-	-	-	-	-	-	-	a0315	-	-	-	-	-	-				
	Vikan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	a0325	-	-	-	-	-	-				
	Hustad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	a0328	-	-	-	-	-	-				
Til	Farstad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	a0329	-	-	-	-	-	-				

Rutetider bussforbindelse fra Molde, kilde frammr.no

532 Elnesvågen-Molde		Måndag-fredag																			
Noter		h			s			h			h			s							
Frå	Hustadmarmor	0620	0655	0710	0710	0735	0805	0835	0905	0935	1005	1035	1105	1135	1205	1235	1305	1335	1405	1435	1505
	Elnesvågen skolesenter	0623																			
	Hauglia Mellomfaret	0630																			
	Moen	0630	0700	0715	0715	0740	0810	0840	0910	0940	1010	1040	1110	1140	1210	1240	1310	1340	1410	1440	1510
	Nye Malmeskiftet	0635	0705	0720	0720	0745	0815	0845	0915	0945	1015	1045	1115	1145	1215	1245	1315	1345	1415	1445	1515
	Øvre Arealskryss fv. 64	0640	0710	0725	0725	0750	0820	0850	0920	0950	1020	1050	1120	1150	1220	1250	1320	1350	1420	1450	1520
	Molde lufthavn Åre																				
	Kvitorp	0643	0713	0728	0728	0753	0823	0853	0923	0953	1023	1053	1123	1153	1223	1253	1323	1353	1423	1453	1523
	Molde ferjekai	0648	0718	0733	0733	0758	0828	0858	0928	0958	1028	1058	1128	1158	1228	1258	1328	1358	1428	1458	1528
	Molde trafikkterminal spor 6		0725	0743	0743	0805	0835	0905	0935	1005	1035	1105	1135	1205	1235	1305	1335	1405	1435	1505	1535
	Romsdal vgs.				0750																1445
	Molde sjukehus	0653																			
Til	Molde trafikkterminal spor 6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1450

* Køyter berre skoledagar

532 Elnesvågen-Molde		Måndag-fredag																			
Noter		h									s										
Frå	Hustadmarmor	1535	1605	1635	1705	1735	1805	1835	1935	2005	2105	2205									
	Elnesvågen skolesenter	1540	1610	1640	1710	1740	1810	1840	1940	2010	2110	2210									
	Moen	1545	1615	1645	1715	1745	1815	1845	1945	2015	2115	2215									
	Nye Malmeskiftet	1550	1620	1650	1720	1750	1820	1850	1950	2020	2120	2220									
	Øvre Arealskryss fv. 64																				
	Molde lufthavn Åre																				
	Kvitorp	1553	1623	1653	1723	1753	1823	1853	1953	2023	2123	2223									
	Molde ferjekai	1558	1628	1658	1728	1758	1828	1858	1958	2028	2128	2228									
Til	Molde trafikkterminal spor 6	1605	1635	1705	1735	1805	1835	1905	2005	2035	2135	2235									
	Romsdal vgs.																				
	Molde sjukehus																				
	Molde trafikkterminal spor 6																				

5 Berre fredag h Køyter ikkje i perioden 26.06. - t.o.m. 20.08.23 (skolens sommarferie)

532 Elnesvågen-Molde		Lørdag										Søndag					
Frå	Hustadmarmor	0905	1030	1200	1330			1800	1930	2230	1100	1300	1500	1700	1900	2100	
	Elnesvågen skolesenter	0905	1035	1205	1335	1505	1635	1805	1935	2235	1105	1305	1505	1705	1905	2105	
	Moen	0910	1040	1210	1340	1510	1640	1810	1940	2240	1110	1310	1510	1710	1910	2110	
	Nye Malmeskiftet	0915	1045	1215	1345	1515	1645	1815	1945	2245	1115	1315	1515	1715	1915	2115	
	Øvre Arealskryss fv. 64	0920	1050	1220	1350	1520	1650	1820	1950	2250	1120	1320	1520	1720	1920	2120	
	Molde lufthavn Åre																
	Kvitorp	0923	1053	1223	1353	1523	1653	1823	1953	2253	1123	1323	1523	1723	1923	2123	
	Molde ferjekai	0928	1058	1228	1358	1528	1658	1828	1958	2258	1128	1328	1528	1728	1928	2128	
Til	Molde trafikkterminal spor 6	0935	1105	1235	1405	1535	1705	1835	2005	2305	1135	1335	1535	1735	1935	2135	

Rutetider bussforbindelse fra Elnesvågen til Molde, kilde frammr.no

Som tabellene viser, må man på enkelte ruter skifte buss og eventuelt vente i Elnesvågen for å komme videre til Molde/Bud.

5.10 Barns interesser

Som nevnt er området preget av industri. Det er ikke registrert områder i eller ved planområdet som er tilrettelagt eller egnet med tanke på barns interesser. I tillegg er området allerede regulert til industri. Samlet sett fører dette til at barns interesser blir et uaktuelt tema for denne planen.

5.11 Sosial infrastruktur

Skolekapasitet, barnehagedekning og lignende vil ikke være et aktuelt tema for denne planen.

5.12 Universell tilgjengelighet

Industriområdene er stort sett planert på ett nivå, dette gir gode muligheter for universell tilgjengelighet.

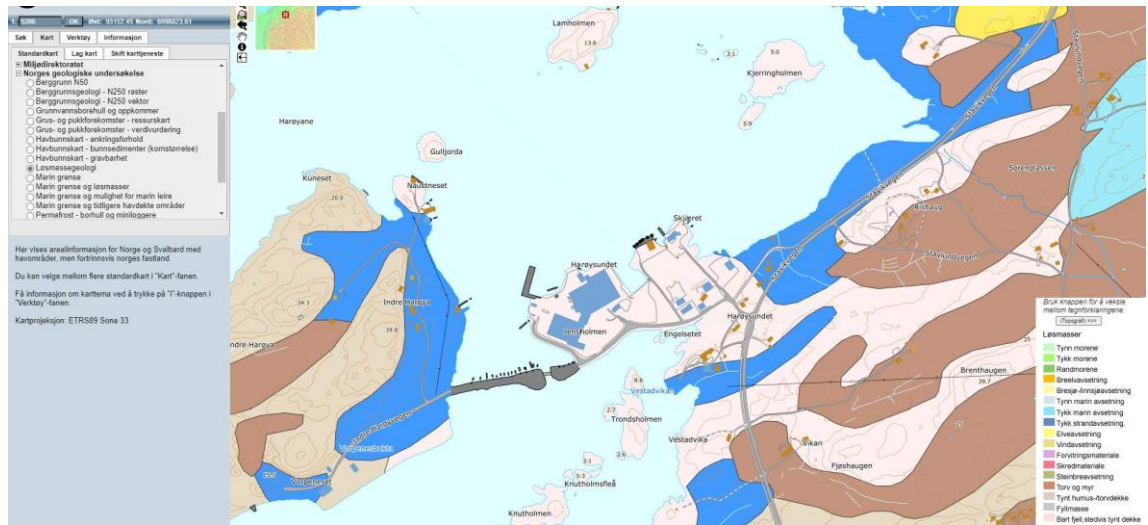
5.13 Teknisk infrastruktur

Området er allerede utbygd, alt av nødvendig teknisk infrastruktur er derfor på plass.

5.14 Grunnforhold

Søk i <http://geo.ngu.no/kart/arealis/> viser at landområdet som er med i planavgrensningen består av bart fjell, se kartutsnittet nedenfor. Vi vet at dette ikke stemmer da det, som nevnt tidligere, består av fyllmasser. De opprinnelige holmene

er utvidet ved hjelp av sjøfyllinger, dette er tydelig vist på historiske flyfoto. Videre ser vi at det i rundt planområdet finnes tykk strandavsetning, dette medfører at det er fare for kvikkleire i de områdene, som vist på det nederste kartutsnittet. Disse områdene ligger utenfor utbyggingsområdene og delvis utenfor planområdet.



Løsmassegeologi i området.



Muligheter for marin leire i området.

I forbindelse med forskjellige planer og tiltak i området har det vært utført diverse grunnundersøkelse og rapporter. De vi kjenner til er disse, de rapportene som er uthevet med **fet** skrift er vedlagt:

- **SCC Kummeneje (1981):** Fræna kommune, Harøysund havn, Orienterende grunnundersøkelser og geoteknisk vurdering for utbygging av havne- og industriallegg. Rapport nr. o.3206 av 13 januar 1981.
- **Geovest-Haugland AS (2010):** Fræna kommune. Harøysund Hamn og Industriområdet. Grunnundersøking. Rapport nr. 2009.104-1 datert 2010-06-21.

- Geovest-Haugland AS (2011): Møre og Romsdal Havn IKS. Ny fiskerikai Harøysundet. Oppdrag nr 2011.138 Notat datert 2011-11-18 med tilhørende tegninger og kalkyler.
- Norconsult AS (2012): Molde og Romsdal Havn IKS. Ny Fiskerikai Harøysundet. Grunnundersøkelse Rapport nr. 5120233-1 datert 2012-03-31.
- **Norconsult AS (2013): Harøysund Fiskerikai, Kleive Betongbygg AS – Harøysund Fiskerikai. Geoteknisk Rapport. Rapport nr. 5134783-RIG. Rev. A 2013-11-19.**
- **Norconsult AS (2023): Vikomar AS, Indre Harøy, Geoteknisk vurderingsrapport. Rapport nr 52300403-RIG-R02. Versjon J02, 26.10.2023.**

Stabilitetsforhold

De nevnte rapportene viser at grunnforholdene i området er av forskjellig kvalitet. Det er både fjell-/bergmasser og det er ustabile masser. Rapport 2009.104-1 konkluderer blant annet med at det i forbindelse med videre prosjektering av tiltak innenfor de ulike delområdene vil bli behov for supplerende grunnundersøkelser. Og at omfanget av disse vil være avhengig av type og utforming av de ulike tiltakene. Rapporten fra 2013 gjelder selve fiskerikaien hvor det ble gjort grunnboringer i forbindelse med prosjektering og bygging av den offentlige kaien. Sistnevnte rapport er utarbeidet i forbindelse med dette planarbeidet og gjelder for området i nordøst, dette inkluderer de to siste sjøfyllingene som er gjort samt sjøområdet nord for disse. Rapporten har en konklusjon som medfører at det er lagt inn en faresone i plankartet (ras- og skredfare). Faresonen er nærmere omtalt under kapittel 6, beskrivelse av planforslaget.

5.15 Støyforhold

Dette er et industriområde som har vært i drift og under utvikling siden 1960 tallet. Området rundt er også preget av industri og planverket legger opp til store industrirelaterte utvidelser også på stort sett alle nabolomtene. Området har per i dag ingen støyreduksjon i form av f.eks. voller eller lignende. Denne formen for industri er ikke av den mest støyende. Aktiviteten består av lasting/lossing av båter enten i form av fisk som skal inn i produksjonen eller av fisk som er foredlet og blir sendt videre. All produksjon foregår innendørs og store deler av bygningsmassen er fryse- og kjølelager. Båttrafikken kan være en støykilde, likeledes den transporten som foregår i form av biltrafikk med lastebiler/vogntog. Virksomheten har utslippstillatelse som omhandler deres støybidrag i forhold til støyfølsom bebyggelse.

Planområdet ligger utenfor støysonene på Statens vegvesens støyvarselkart for riks- og fylkesveger. Naturlig nok er det støy fra industrien i og ved planområdet. I forbindelse med dette planforslaget er det utarbeidet en støyvurdering.

5.16 Luftforurensing

Vi kjenner ikke til at området er utsatt for luftforurensning. Alle utslipp og lignende fra Vikomar AS er forskriftsmessig ivaretatt.

5.17 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Risikomatrise

For å sammenligne risikonivået for ulike hendelser kan man benytte en risikomatrise. Det kan da legges til grunn at risiko er et produkt av sannsynlighet og konsekvens. Eksempel på en slik risikomatrise er vist nedenfor, fargeangivelsene er slik: grønt er liten risiko, gult er middels risiko og rødt er stor risiko.

Aktuelle temaer for en risikovurdering er **ras, flom, vindpåvirkning, støy, forurensning og ulykker/beredskap ved ulykker**. Disse er, basert på et enkelt skjønn, lagt inn i matrisen ovenfor. Nedenfor er det også gitt en kort beskrivelse av disse temaene i dagens situasjon.

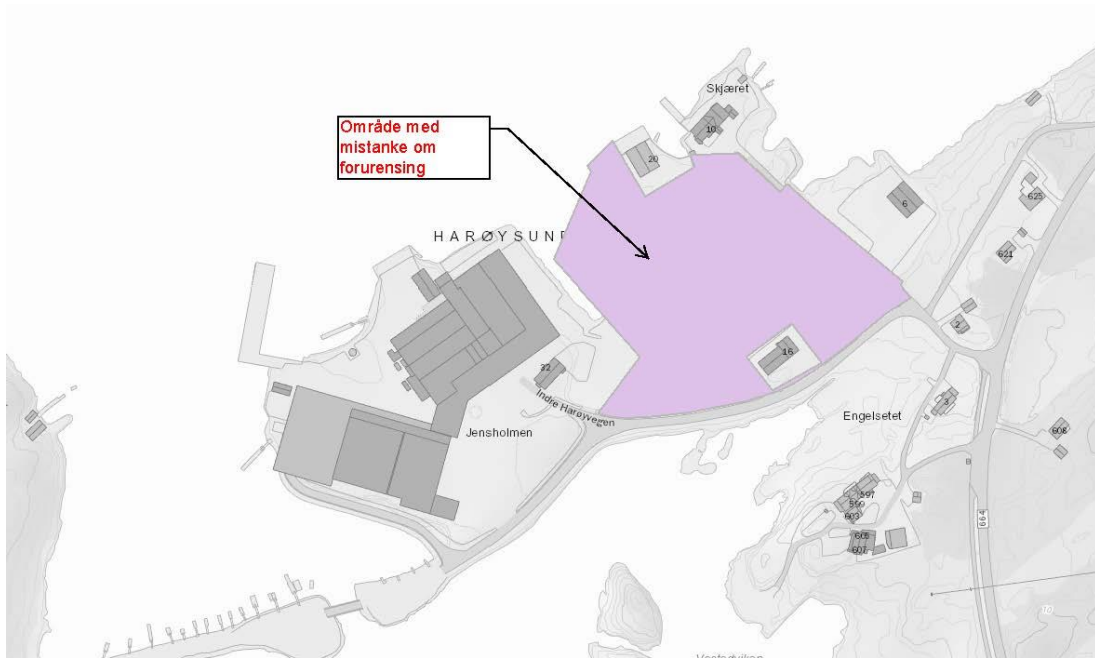
	Konsekvenser				
Sannsynlighet	1. Ufarlig	2. En viss fare	3. Kritisk	4. Farlig	5. Katastrofalt
5. Meget sannsynlig		Vind			
4. Sannsynlig		Flom			
3. Mindre sannsynlig		Støy	Forurensning		Ras/grunnforhold
2. Lite sannsynlig					Div. ulykker
1. Ikke sannsynlig					

Ras

Området er ikke utsatt for snø og steinskred, men som nevnt er det ustabile grunnforhold i området, se punkt 5.14 ovenfor.

Forurensning

GisLink viser at det er mistanke om forurensning i grunnen for deler av planområdet. Dette gjelder spesielt de to områdene øst for Vikomars bygninger som er utfylt nå, den ene sist i 2020. Når fyllingene ble utført ble det tatt hensyn til og gjort avbøtende tiltak med tanke på mulig forurenset sjøbunn. Dette med henvisninger til forutsetninger i tillatelsene. Område med mistanke om forurenset grunn er vist på kartutsnittet nedenfor. Luftforurensning kan også være et aktuelt tema, men det er som nevnt, per i dag ikke en kjent problematikk for området.



Kartutsnitt med avmerket mistanke om forurensning i grunnen, kilde gislink.no

I forbindelse med forurensede masser på gnr/bnr 4/9 har Hustadvika kommune engasjert Asplan Viak AS til å utarbeide en tiltaksplan for fjerning og disponering av forurensede masser fra det nedlagte deponiet på eiendommen. Rapporten er datert 09.03.2022 og ble sendt til Statsforvalteren for uttale/godkjenning den 15.06.2022 fra Hustadvika kommune. Statsforvalteren har svart på oversendelsen den 23.11.2022, hvor de blant annet har bedt om et notat angående sikring ved hjelp av plastring/fylling mot sjø innen 31.01.2023. Et slikt notat er utarbeidet av Asplan Viak AS og oversendt Statsforvalteren fra Hustadvika kommune den 31.01.2023. Vi ser at både rapporten fra 2022 og det påfølgende notatet i 2023 ikke tar hensyn til at det allerede er gjort utfyllinger i sjø på Vikomars Eiendom. Dette til tross for at den siste sjøfyllingen fikk ferdigattest den 14.12.2020.(byggesak 513/2019 i Hustadvika kommune). Altså lenge før rapport og notat ble utarbeidet. Det vises også til at tillatelsene til begge fyllingene er tilgjengelig på forurensningsdatabasen på gislink.no. Se utklippene nedenfor. I tillegg vises det til flyfoto av området fra 2022, se side 10. Vi har kommentert avviket/uoverensstemmelsen i e-post til Statsforvalteren den 12.01.2023. Som nevnt er begge de omtalte fyllingene utført i henhold til tillatelsene og forutsetninger nevnt i disse. I rapporten fra 2022 foreslår Asplan Viak

å gjøre nettopp slike utfyllinger for å blant annet hindre at sjøvann trenger inn i de forurensede massene.

Detaljer

OBJECTID
2432

Shape
N/A

Anleggsnr
1579.0076.01

Anleggsnavn
Utfylling i Harøysundet i Fræna kommune

Anleggstype
Engangstiltak

Anleggsaktivitet
Utfylling

Status
Aktiv

Etat
SFMR

Saksbehandler
Thomas Aurdal

Har Gyldig Tillatelse
Ja

Kommune

Forurensningsdatabasen: Godkjent sjøfylling (ferdigattest 2020)

OBJECTID
2431

Shape
N/A

Anleggsnr
1579.0074.01

Anleggsnavn
Utfylling i sjø ved Harøysund

Anleggstype
Engangstiltak

Anleggsaktivitet
Utfylling

Status
Aktiv

Etat
SFMR

Saksbehandler
Thomas Aurdal

Har Gyldig Tillatelse
Ja

Kommune
Hustadvika

Forurensningsdatabasen: Godkjent sjøfylling, utført mellom 2014-2018

Støy

Se punkt 5.15 ovenfor.

Flomfare

Alle sjønære områder har potensiale for flomfare, og da spesielt i forbindelse med framtidig havnivåstigning og stormfloer. I dette området er planleggingskotene slik, hentet fra kartverket.no:

Bruk av framskrivinger av havnivå for planleggingsformål

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) gir råd til kommuner og andre om hvordan havnivåendring og stormflo skal håndteres i planleggingsarbeid. Tabellen gir de kommunevise tallene for sikkerhetsklasser med klimapåslag som DSB anbefaler å rundes av til nærmeste 10 cm før bruk i planlegging.

Sikkerhetsklasse 1 (TEK10/17) med klimapåslag	243 cm over NN2000	Sikkerhetsklasse 2 (TEK10/17) med klimapåslag	259 cm over NN2000	Sikkerhetsklasse 3 (TEK10/17) med klimapåslag	269 cm over NN2000
---	--------------------------	---	--------------------------	---	--------------------------

For sikkerhetsklasse 1 er den altså på 2,4, sikkerhetsklasse 2, 2,6 og sikkerhetsklasse 3 2,7. Planleggingskotene tar ikke hensyn til vind og bølgepåvirkning, det må derfor gjøres egne analyser som resulterer i bølgeoppskyllingssoner.

Vind

Området er vindutsatt, nærmeste målestasjon er Ona fyr som ligger omtrent 22 km vest for planområdet. Dette er lengre ut til havs og derfor er enda mer utsatt.

Målinger ved Ona fyr i en periode på 13 månedene viser at den kraftigste vinden var i november 2020 med 16,4 m/s. Det kraftigste vindkastet var på hele 30,4 m/s den 19. november i 2020.

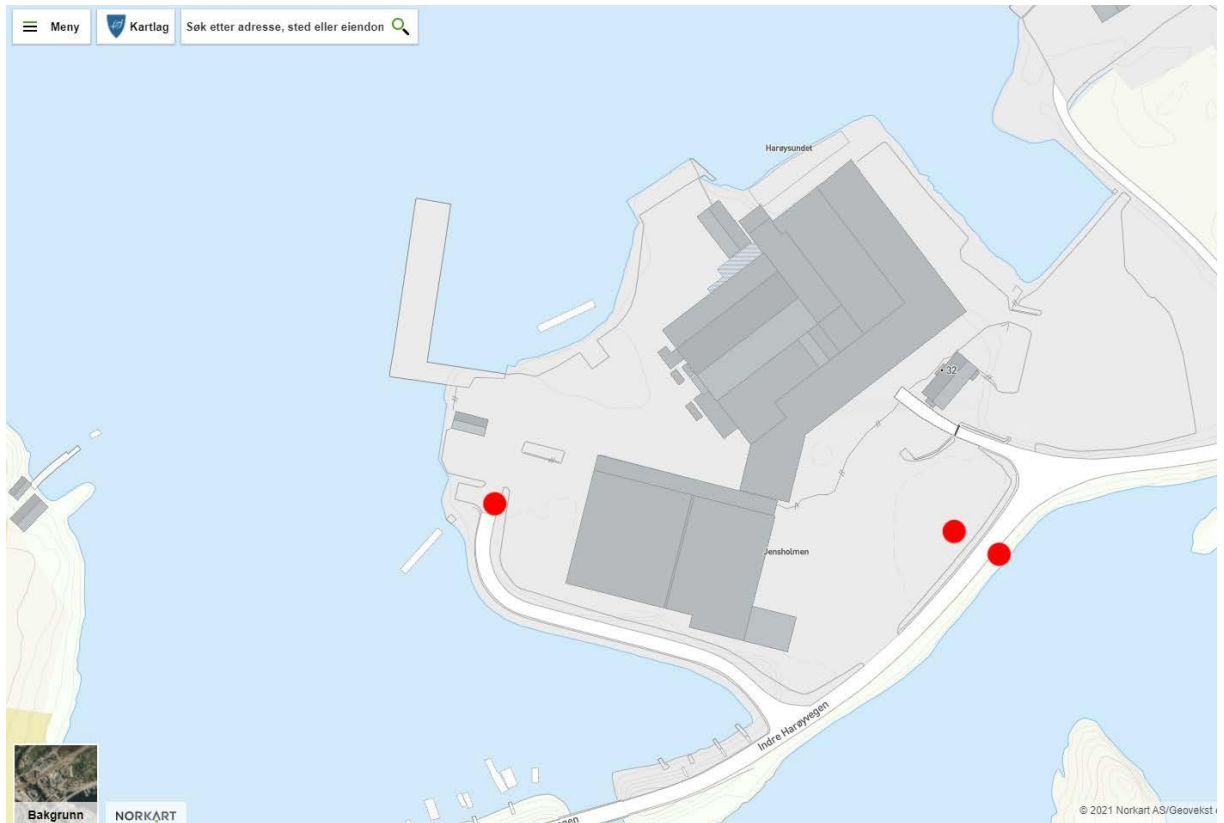
Beredskap og ulykkesrisiko

Det er sendt forespørsel til Hustadvika kommune angående beredskap og utrykningstid. Varabranssjef har i e-post den 11.06.21 gitt følgende opplysninger: Ved eventuelle ulykker eller brann i planområdet kan Hustadvika brann- og redning rykke ut fra tre forskjellige stasjoner. Totalt er det 43 personer i beredskapen i Hustadvika kommune. Disse er fordelt på Bud stasjon, Elnesvågen stasjon og Eide stasjon. Disse har følgende kapasiteter og utrykningstider til planområdet

Stasjon	Bemanning	Utrykningstid
Bud	8 deltidspersonell (mindre oppmøte på dagtid)	7 minutter
Elnesvågen	Vaktlag på 4 personer, total kapasitet 19 personer	15 minutter
Eide	Total kapasitet 16 personer.	Eide stasjon kan innkalles ved større hendelser.

Slukkevannskapasiteten er opplyst i e-post fra Hustadvika kommune ved Stian Hustad den 14.06.21. Det er gjort kapasitetsmåling i kum 1046 (den som ligger lengst øst på kartutsnittet nedenfor). Kapasitet som er målt er 2412,7 Lpm ved 1,5 bar, dette vil si 40 l/s. Tilknytning skal være mulig i kum 1046 og 1049. Det er etterlyst flere målinger for kapasiteten, dette er gjort flere ganger i e-post, sist den 07.02.22, men vi får ikke svar. Flere målinger etterlyses i og med at 40 l/s er for lite, det skal være 50 l/s.

Brannkummene på området er plasser slik: (røde prikker på kartutsnittet).



Kummer med brannventil i området, kilde kommunekart.no og Hustadvika kommune

5.18 Næring

Som nevnt består planområdet og tilliggende områder av arealer til industri.

Følgende bedrifter har tilhold i områdene Indre Harøy, Jensholmen og Skjæret:

- Salmon Evolution – landbasert oppdrettsanlegg, under opparbeidelse
- Vikomar AS - Produksjon/fordeling og omsetning av fisk og fiskeprodukter
- Slo AS – kjøp, salg og utleie av leiligheter og andre produkter som naturlig tilhører dette.
- Maskindeler AS – verksted
- Fræna Trelast ANS – Butikkhandel med trelast
- Pendlerboliger AS – oppføring, drift, salg og utleie av fast eiendom
- Johansen Maskin og eiendom AS – grunnarbeid, utleie av maskin, utstyr og fast eiendom.
- Sjøbu AS - Utleie av sjøhus og kaianlegg og alt som for øvrig står i forbindelse med dette
- Med flere

5.19 Analyser/ utredninger

I 2020 ble det i forbindelse med en mindre endring av planen utarbeidet en rapport angående sikkerhet mot stormflo og bølger. Denne slår fast at de verste og sterkeste

vindretningene er fra sør, sørvest, vest og nordvest. Beliggenheten av tiltaket viser at det er land øst for tiltaket, vest for tiltaket ligger Indre Harøy og i sørvest er det skjerming fra veg og molo. I rapporten er det gjort beregninger for vindretninger som tilsvarer 330 grader (nordvest). Denne vindretningen ble valgt da denne gir er «worst case» scenario med kombinasjon av lang strøklengde og sterk vind. Rapporten konkluderer med at byggegrense for tiltak i sikkerhetsklasse 2 må minimum settes til 6 meter fra sjøkanten. Tiltak i sikkerhetsklasse 1 må ha minimumsavstand til 5 meter fra sjøkanten. Alle tiltak som tåler å bli oversvømt av sjøvann og som samtidig tåler kreftene som blir generert av bølgene kan stå lavere enn de nevnte planleggingskotene og nærmere sjøkanten enn 5 og 6 meter. Dette gjelder så lenge tiltakene ikke mister sine funksjoner og ytelser av å være oversvømt av sjøvann. Rapport 2020.029-01 datert 23.06.20 ligger vedlagt.

I tillegg til rapporten opplyses det om at veg i planid 03160 er prosjektert. Planlagt oppstart med vegfylling er i andre halvår av 2021, med ferdigstilling i 2023. Vegfyllingen og annen planlagt fylling sør for tiltaket/planområdet vil medføre at sjøkanten kommer lengre fra planområdet og dermed flyttes eventuelle bølgeoppkyllingssoner lengre fra det her aktuelle planområdet/tiltaket.

Geotekniske rapporter og rapport og notat angående forurenset grunn er nevnt tidligere i dette kapittelet.

I forbindelse med dette planarbeidet har Norconsult utarbeidet en støyvurdering, 52300403, Aku01, versjon 01, datert 31.03.2023. Rapporten er vedlagt plandokumentene.

6. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

6.1 Planlagt arealbruk

6.1.1. Arealformål etter plan- og bygningslovens § 12-5

Formål	Feltnavn	Areal i daa
Bebyggelse og anlegg		57,5
Industri	I1	3,6
Industri	I2	53,8
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		11,3
Kjøreveg	o_V2	2,2
Kjøreveg	o_V1	2,7
Kjøreveg	V1	0,4
Annen vegggrunn - tekniske anlegg	o_AVT1-o_AVT4	3,2
Kai	o_FK1	2,8
Parkering	o_P1	0,1
Bruk og vern av sjø og vassdrag		85
Havneområde i sjø	o_H1	85,0
		153,8

6.2 Gjennomgang av aktuelle arealformål

6.2.1. Bebyggelse og anlegg

a. Industriområde, I1

Formålet videreføres fra gjeldende plan. Områdets størrelse er endret fra 4.2 dekar til 3.6 dekar. I forhold til gjeldende plan er den nordvestligste delen tatt bort da det ikke er hensiktsmessig med sjøfylling for denne delen. Muligheter for sjøfylling sør for o_V2 videreføres.

b. Industriområde, I2

I forhold til eksisterende plan er området utvidet nordøstover. Dette ved at deler av området «Industriområde2» i planid 99080 er innlemmet i denne planen. Formålet for arealet er altså ikke endret. Videre er I2 noe utvidet ved at parkeringsplassen, P2, i den gamle planen, med planid 201309, er tatt bort. Hensikten med å endre parkeringene er å heller benytte areal er som lite egnet for bygninger til parkering. Videre ønsker Vikomar AS en mer fleksibel løsning når det gjelder areal til parkering, de ønsker at parkering skal løses på området som er regulert til industri. På denne måten blir løsningen mer fleksibel da arealet ikke blir låst til parkering. Dette vil være mere hensiktsmessig da bygningsmassen begynner å bli såpass stor at det kan bli nødvendig med flere innganger ut fra forskjellige funksjoner i bygningene. For å sikre at det blir nok plass til parkering er det satt krav i reguleringsbestemmelsene. Kravet i bestemmelsene er satt ut fra at bygningsmassen inneholder mye lager, noe som gir få ansatte per kvadratmeter bygningsmasse. I bestemmelsene er det satt et krav om at det skal være 0,5 parkeringsplasser per 100 m² bruksareal industribygninger. Per i dag er det oppmerket 76 parkeringsplasser i nærheten av hovedinngangen, noe som tilsvarer 15000 m² BRA bygningsmasse etter kravet. Per i dag har området en bygningsmasse på litt over 18000 m². Dette tilsvarer 90 parkeringsplasser, altså 14 mer enn de oppmerkede plassene. Område I2 har god plass til dette, for eksempel langs formålsgrensen mot o_V1. Det er god plass til mange flere parkeringsplasser enn de 14 som er nevnt. Illustrasjonsplan parkering er vedlagt, denne viser 76 plasser.

Formålsgrensen mot sjøen, Havneområde i sjø o_H1, ligger mellom 20 og 45 meter lengre ut i sjøen enn dagens fylling. Dette gjelder fra nord for deler av eksisterende bygg hos Vikomar AS og østover til planens avgrensning. Fyllingene kan opparbeides slik at fyllingsfoten ved sjøbunnen holdes innenfor området som er regulert til industri. Fyllingsfoten kan utformes som en lodrett opplagt/murt steinkant fram til formålsgrensen. Formålet med dette er at det skal oppnås en viss dybde ved formålsgrensen/i sjøkanten. Alternativt kan det anlegges kai i stedet for at hele industriområdet blir fylt ut med masser.

Formålsgrensen mot sjøen har samme plassering som i gjeldende plan og vi får dermed samme «linje» mot sjøen som i gjeldende tilgrensende plan i øst.

Det er utarbeidet nye reguleringsbestemmelser til planen, for område I2, er dette en videreføring av eksisterende bestemmelser for I2 i plan 201309, men med noen endringer og tilpasninger. Tilpasningene går mest på en modernisering av bestemmelsene - fra 2013 til 2021, men hovedsakelig er følgende endringer gjort:

- Tillatt maks høyder for bebyggelsen er differensiert ut fra bygningstype, og det er generelt gitt anledning til å bygge høyere.
- Det tillates boligbygninger i området.

Byggegrense mot sjø og differensierte bestemmelser angående dette videreføres fra gjeldende plan og den mindre endringen som var gjort i 2020.

På Industriområdet er det satt opp en boligbrakkerigg som skal benyttes som bolig for tilreisende arbeidere, denne ble oppført i 2020 og har plass til 20 personer. I tillegg er opprinnelig boligbygning/leilighetsbygg på området nå søkt tilbakeført til bolig. Deler av bygget har vært benyttet til kontorlokaler for Vikomar AS. Det var derfor registrert som kontorbygning i kommunens register. Bruksendring er godkjent den 25.05.21 i sak 2021/2084. Leilighetene/hyblene skal benyttes som bolig for tilreisende fast ansatte sesongarbeidere hos Vikomar AS. Denne type industri har et sterkt behov for sesongarbeidere, og i de senere årene har det vært stor mangel på lokal arbeidskraft slik at det er nødvendig med tilreisende arbeidere. Det er derfor nødvendig med muligheter for boliger inne på industriområdet. I den siste tiden har det også vært nødvendig med boliger til utenlandske arbeidere som må sitte i innreisekarantene som følge av Covid 19 og smittesituasjonen.

6.2.2.Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Mesteparten av samferdselsanleggene og den tekniske infrastrukturen er ikke endret i forhold til gjeldende plan. Planen legger stort sett opp til bruk av allerede eksisterende veger med tilhørende anlegg. De forskjellige områdene/formålene er opplistet nedenfor, der hvor planen ikke gjør endringer er det ikke gjort utførende vurderinger eller beskrivelser.

a.Kjøreveg o_V1

Dette er del av eksisterende kommunal veg som går fra fylkesveg 664 til Indre Harøy, planen legger ikke opp til endring av denne vegen.

b.Kjøreveg o_V2

Dette er eksisterende veg som går fra o_V1 til den offentlige fiskerikaien(o_FK1), parkeringsplassen (P1) og industriområdene I1 og I2. Planen legger i utgangspunktet ikke opp til endringer, men i planen er parkeringsplassen og vegen (o_V2) inkludert snuhammer justert etter slik den er bygget. I tillegg har vegen, ved snuhammeren, fått en breddeutvidelse mot øst. Dette er for å lette manøvrering av vogntog ved

snuhammeren. Breddeutvidelsen går helt inn til byggegrensen på I2, formåls grensen sammenfaller med byggegrensen i en lengde på 35,5 meter.

Denne breddeutvidelsen gjør at snuhammeren får et ekstra manøvreringsareal. Lengde fra ytterkanten (vestenden av snuhammer) til østkanten av vegen er nå 31,2 meter. Denne lengden kommer i tillegg til at selve snuhammeren er bygd vesentlig bredere enn normal vegbredde. Teoretisk sett mangler vi i underkant av 2 meter i lengde for å få sporingskurven for vogntog innenfor. Det opplyses om at arealet er asfaltert i vist bredde, helt inntil bygget/fryseriet. Fryseriet har ingen dører eller porter på denne siden av bygget som kommer i konflikt med å benytte arealet til vegformål. Den omtalte sporingskurven er hentet fra Statens vegvesens håndbok, N100, og er utformet ut fra blant annet lengde på kjøretøyet og den svingradiusen kjøretøyet har. Sporingkurven viser en situasjon hvor kjøretøyet ikke rygger/kjørere flere ganger fram og tilbake for å greie svingen/greie å snu. Dette betyr at dersom vi forutsetter at kjøretøyet må rygge/kjøre to eller flere ganger fram og tilbake vil snuplassen være stor nok, også teoretisk. Vi vet at både semitrailere og vogntogene i praksis har snudd der.

På planen er både snuplassen, vegen og parkeringsplassen nå tegnet inn som bygget, etter innmålinger. Den smaleste bredden på snuplassen er litt i overkant av 5 meter, lengst vest. Etter ca 0,5 meter i østlig retning har den en bredde på >6 meter. Den utvider seg videre østover mot vegen og er ved «vegkant» ca 20 meter bred.

Det er lite trafikk i området - det er kun de som skal til Vikomar AS og de som skal på den offentlige kaien som benytter vegen. I tillegg vil hastigheten på kjørevegen være lav, Statens Vegvesen sitt kart viser 50 km/t, men vil anta at den skal være mindre, 30 km/t. Det er derfor akseptabelt at vogntoget behøver litt mer tid og en annen kjøremåte for å kunne snu.

c.Kjøreveg, V1

Dette er eksisterende avkjørsel fra o_V1 til Vikomar AS. I planforslaget er arealformålet kortet ned, men mulighet for avkjøring beholdes.

d.Annen veggrunn – tekniske anlegg, o_AVT1-o_AVT4

Dette er grøfteareal ved de offentlige vegene i planområdet. Det er gjort små endringer langs o_V2, men ellers er arealene som i eksisterende planer.

e.Kai, o_FK1

Offentlig fiskerikai, planen legger ikke opp til store endringer i forhold til eksisterende plan. Men en liten del av arealet er omdisponert til offentlig parkeringsplass o_P1.

f.Parkering, o_P1

Arealet er avsatt til parkering i tilknytning til den offentlige kaien o_FK1.

6.2.3. Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

a. Havneområde i sjø, o_H1

Området i sjø, det er ikke planlagt endringer for bruken av sjøområdet, men området er utvidet i nordøst slik at deler av «Havneområde i sjø» i plan med id 99080 innlemmes i dette planforslaget. Utvidelsen omfatter sjøområdet utenfor gnr/bnr 4/21 og følger retningen på eiendomsgrensen mellom denne eiendommen og gnr/bnr 4/18 (nabo i nordøst).

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Eksisterende bebyggelse inkludert omsøkt og godkjent bebyggelse er vist på plankartet. Planen legger opp til at bygningsmassen kan utvides, spesielt østover. Det er per dato ingen konkrete byggeplaner, men for Vikomar AS er det viktig å ha utvidelsesmuligheter, dette både med tanke på eventuell vekst og/eller andre endringer. Erfaringsmessig oppstår det raskt behov for utvidelser eller endringer.

6.1.1. Bebyggelsens høyde

Eksisterende bestemmelser sier at det kan bygges i en høyde på 7 og 13 meter for henholdsvis I1 og I2. Høyden er oppgitt i mønehøyde over ferdig planert terreng.

For bebyggelsen på område I2 er det ønskelig med en høyde på 15 meter for ordinære industribygninger som produksjons- og lagerhaller. Begrunnelsen for dette er at større produksjons- eller lagerbygninger ofte krever eksempelvis høye løfteanordninger/kraner for å ha en rasjonell og hensiktsmessig håndtering av produkter.

Dersom det bygges egne bygninger for kontor skal disse ikke ha høyere mønehøyde enn 10 meter. Dette gjelder også boligbygningene. En av de eksisterende boligbygningene har en mønehøyde på 9,6 meter.

Videre er det gitt mulighet til at eventuelle produksjonstårn og siloer kan ha en høyde på 20 meter.

I tillegg skal det være mulig at mindre deler av bygningene kan være høyere. Det er gitt anledning til å ha teknisk rom/rom for ventilasjon som blir 3 meter høyere enn nevnte mønehøyder.

For område I1 er det valgt 10 meter som maks høyde. Det er altså også her valgt å øke i forhold til eksisterende plan. Begrunnelsen for dette er at det generelt kreves mer høyde for industribygninger samt at det er en tilpasning til høydene på I2.

De ønskede høydene ligger langt over de høydene som er satt som maks høyder i plan- og bygningsloven. Ved vurdering av hvilke høyder som skal tillatelse for bebyggelsen er det lagt vekt på at dette er et industriområde som er omkranset av store arealer regulert til

industri i vest, sør, øst og nordøst. I tillegg har toppen av Indre Harøy i vest en kotehøyde som ligger i underkant av 40 m.o.h.

6.1.2. Grad av utnytting

Planen viderefører samme %-BYA som i gjeldende plan med id 201309. Utnyttingsgraden er vist med påskrift på plankartet. 60%-BYA for I1 og 70%-BYA for I2 Dette medfører at den nye delen av I2 får en større utnytting enn tidligere. Den delen som er innlemmet fra planid 99080 hadde tidligere en tillatt %-BYA på 25. Tillatt utnyttingsgrad tilsier at det kan bygges omtrent 2540 m² på I1 og 37700 m² på I2. Per i dag er område I2 bebyggt med 15750 m², noe som betyr at det kan bygges ytterligere 22000 m². Område I1 har per i dag ingen bebyggelse. De nevnte tallene er omtrentlige, og parkeringsplasser er ikke medregnet.

6.3.3 Antall arbeidsplasser, antall m² næringsarealer

Vikomar AS har per i dag 70 ansatte. Planforslaget legger opp til store utvidelsesmuligheter, noe som kan bety en økning i antall ansatte. Antall ansatte som er til stede kan variere med sesongene. Antall m² næringsarealer er nevnt under foregående punkt om grad av utnytting.

6.4 Boligmiljø/ bokvalitet

Bomiljø og kvalitet er ikke et aktuelt tema for denne planen.

6.5 Parkering

Statens Vegvesen angir i sin håndbok et minste antall parkeringsplasser ved blant annet bebyggelse for næringsvirksomhet. Når det gjelder produksjon, lager, service og kontor anbefaler de 0,5 - 2,0 parkeringsplasser per 100 m². Av disse parkeringsplassene bør 5 -10 % være tilrettelagt for bevegelseshemmede. De nevnte tallene er en norm som også er gjengitt i byggforskeren. Per i dag har bygningsmassen et areal BRA på omtrent 17900 m². Dette tilsier at det etter nevnte norm minimum skal være 90 parkeringsplasser på området. Samtidig vet vi at det er 70 ansatte hos Vikomar AS. Altså er det 20 færre ansatte enn kravet til parkeringsplasser i normen. Parkeringsdekning for dette området bør derfor kunne bestemmes etter minstekravet i normen nevnt ovenfor. Et annet argument for å benytte minstekravet er at store deler av bygningsmassen benyttes til lager og fryseri. Dette er funksjoner som krever mindre antall arbeidsplasser enn for eksempel produksjonsbygninger. Minstekravet vil si 0,5 parkeringsplasser per 100 m² BRA bygningsmasse. Når det gjelder område I1 er samme normtall lagt til grunn. For I1 er det heller ikke avsatt egne parkeringsformål, slik at alle parkeringsplassene må løses internt på industriområde I1.

6.6 Tilknytning til infrastruktur

Se punkt 6.2.2

6.7 Trafikkløsning

Når det gjelder trafikkløsninger vises det til det som er nevnt under punkt 6.2.2 og at planendringen ikke har til hensikt å endre, eller medfører behov for å endre, trafikkløsningene i og ved området.

6.7.1. Kjøreatkomst

- Tilknytning til overordnet vegnett, se punkt 6.2.2. a.

6.7.2. Utforming av veger

- Bredde og stigningsforhold: alle veger i planen er eksisterende, det er ikke planlagt å endre på disse.

6.7.3. Krav til samtidig opparbeidelse, det er satt generelle krav i bestemmelsene, men vegene er allerede ferdig opparbeidet.

6.7.4. Varelevering, endring i planen er ikke aktuelt.

6.7.5. Tilgjengelighet for gående og syklende. Planen inneholder ikke egne gang- eller sykkelveger. Tilgjengeligheten for gående og syklende anses likevel for å være god da området er oversiktlig, relativt flatt og det er kort avstand fra fylkesvegen som har etablert gang- og sykkelveg langs seg.

6.7.6. Felles atkomstveger, eiendomsforhold. Planen inneholder ikke felles veger, men deler av offentlig veg, o_V1, som er hovedtilkomsten fra fylkesvegen ser ut til å ligge på forskjellige eiendommer. Dette gjelder både innenfor planområdet og utenfor, i retning mot fylkesvegen.

6.8 Planlagte offentlige anlegg

Planen legger ikke opp til nye offentlige anlegg, men viderefører offentlig kai, parkering og veger. De to sistnevnte med litt endringer.

6.9 Miljøoppfølging

• Miljøtiltak

Planen legger ikke opp til spesielle miljøtiltak, men det må tas hensyn til forurenset grunn. Dette er gjort gjennom reguleringsbestemmelser.

6.10 Universell utforming

Så langt det er mulig skal det tilrettelegges for universell utforming, dette vil spesielt være aktuelt for de kontorarbeidsplassene som er på området. Dette da arbeidsplasser i prosessene/produksjonen vil kreve at de ansatte ikke har vesentlige funksjonsbegrensninger. Kravene blir ivaretatt av arbeidsmiljølovgivningen og arbeidstilsynet uten at det behøver stilles krav i eller beskrives i plan. Arbeidsmiljølovgivningen legger opp til at ansatte med funksjonsnedsettelse ikke skal bli diskriminert. Dette i form av blant annet følgende krav: tilgjengelighet for rullestolbrukere, et visst antall tilrettelagte parkeringsplasser, trinnfrihet, heis til de etasjer som ikke ligger på bakkeplan, garderober og toalett som er tilrettelagte.

6.11 Uteoppholdsareal

Planen tar for seg industriområder, uteoppholdsareal er derfor et lite aktuelt tema.

6.12 Landbruksfaglige vurderinger

For denne type arealformål er ikke landbruksfaglige vurderinger aktuelle.

6.13 Kollektivtilbud

Planen inneholder ikke tema eller arealformål i tilknytning til dette.

6.14 Kulturminner

Som nevnt i beskrivelsen av området er det ikke tidligere gjort funn i det aktuelle planområdet. Minner om at store deler av planområdet består av allerede eksisterende fyllinger, hvor det er lite sannsynlig å gjøre funn av kulturminner. Møre og Romsdal fylkeskommune har i sin uttale til oppstarten ikke varslet om arkeologiske undersøkelser, men de melder om at det har videresendt oppstartsvarselet til NTNU vitenskapsmuseet. Dette for uttale i forhold til marin arkeologi. Det er per dato ikke mottatt noen uttale fra vitenskapsmuseet.

I planens fellesbestemmelser er det likevel ved funn satt krav om stans i arbeidet og meldeplikt til kulturvernmyndighetene. Dette er et generelt krav i bestemmelsene, men det er også et lovfestet krav, jfr. lov om kulturminner.

6.15 Sosial infrastruktur

Det er ikke behov for å trekke dette temaet inn i plan eller bestemmelser.

6.16 Plan for vann og avløp, samt tilknytning til offentlig nett

Det er ikke behov for å trekke dette temaet inn i plan eller bestemmelser. Dette da planområdet i stor grad allerede er utbygd. De utvidelsene som planen legger opp til kan knytte seg til eksisterende nett, eventuelt oppgradering av eksisterende nett.

6.17 Plan for avfallshenting/sjøpelsug

Det er ikke behov for å trekke dette temaet inn i plan eller bestemmelser.

6.18 Avbøtende tiltak, løsninger ROS

ROS analyse er utført, Statsforvalterens sjekkliste er brukt. Av denne framkommer det at det kan være fare for utglidning av området da det er ustabile grunnforhold. Videre viser analysen at området er sårbart for havnivåstigning og stormflo. Når det gjelder spørsmål om tiltaket/planen er utsatt for eller kan forårsake lyd, lukt eller støv er svaret naturligvis ja. Dette da området ligger midt i et større område som er planlagt for og delvis utbygd til industri, samt at tiltaket/planen i seg selv innebærer industri. I tillegg kan området være utsatt for mulig forurensning da det ligger i nærheten av et tidligere avfallsdeponi.

Angående ustabile grunnforhold: I og med at det er registrert ustabile grunnforhold er det lagt inn en faresone i plankartet. Faresone ras- og skredfare vist som H310_1 på plankartet. Faresonen har fått tilhørende bestemmelser. Rapport fra Norconsult AS konkluderer med at eksisterende fylling bør erosjonssikres, spesielt langs fyllingsfoten. Videre er det konkludert med at det er mulig å bygge 21,5 meter fra dagens fyllingskant forutsatt motfylling i sjøen som vist på tegning V203 i rapporten. Området som ligger nærmere sjøen kan ikke benyttes som trafikk-/lagringsareal. Alternativt, dersom området skal bebygges/benyttes med trafikklast kan det prosjekteres stabilitetsforbedrende tiltak med eksempelvis peler ned til fast grunn/berg.

Angående havnivåstigning, stormflo og bølgeopp skylingssoner vises det til punkt 5.17 og 5.19 ovenfor, samt nevnte rapport 2020.029-01. Det er tegnet inn faresone for hele plankartet bortsett fra området som er regulert til havneområde i sjø. Som avbøtende tiltak er det lagt inn en byggegrense mot sjø for å sikre at det unngås uhensiktsmessige tiltak i bølgeopp skylingssonen. Reguleringsbestemmelsene gir utfyllende informasjon og sikrer riktig avstand til sjøen (bølgeopp skylingssonen) avhengig av hvilken sikkerhetsklasse eventuelle tiltak ligger i. Det er videre gitt åpning for å kunne bygge i bølgeopp skylingssonen, altså nærmere sjøen enn byggegrensene. Dette gjelder dersom tiltakene tåler å bli oversvømt av saltvann og samtidig tåler kreftene som blir skapt av bølgene. Samtidig er det et krav at tiltakene ikke skal miste sin funksjon og yteevne av å være oversvømt av saltvann.

Angående eventuell støy fra virksomheten konkluderer Norconsults støyvurdering med at en utvidelse av Vikomar er realiserbar. De har tatt utgangspunkt i gjeldende utslippstillatelse for virksomheten. Denne innebærer krav til bedriftens bidrag til utendørs støy ved omkringliggende støyfølsom bebyggelse. Grenseverdiene tilsvarer grensene for industri i T-1442. Avbøtende tiltak når det gjelder støy ligger altså i virksomhetens utslippstillatelse. For å sikre at kravene i utslippstillatelse blir fulgt, også i nye tiltak, er det i bestemmelsene til planen satt rekkefølgekrav, punkt 5.1.4

Når det gjelder mulig forurensning fra tidligere avfallsdeponi vises det til beskrivelse under punkt 5.17 ovenfor (side 17-20). Avbøtende tiltak i planen faresone «annen fare» vist som H390_1 på plankartet med tilhørende bestemmelser. Se punkt 4.4 i bestemmelsene. Et annet avbøtende tiltak er bestemmelsenes punkt 3.1.2.9 som har følgende tekst: «*Området har to eksisterende sjøfyllinger i øst. Her er det ikke tillatt med tiltak som berører gammel sjøbunn. Unntak fra dette er pelefundamentering*». Denne bestemmelsen gjelder for område I2.

6.19 Rekkefølgebestemmelser

Krav om rekkefølge er lagt inn under punkt 5 i reguleringsbestemmelsene. Rekkefølgebestemmelsene er med på å sikre at nødvendige anlegg blir utbygd i tide og at det blir utført nødvendig prosjektering med tanke på støy, grunnforhold og konstruksjonssikkerhet.

7. KONSEKVENsutREDNING

Det vises til innspill fra blant annet Statsforvalteren og Kystverket som mener at planendringen utløser plikt til konsekvensutredning. Dette på grunn av nyetablering av kai og dens nærhet til leve- og funksjonsområde for truede arter. Ut fra at den nevnte kaien nå er fjernet fra planforslaget anser vi konsekvensutredning som ikke aktuell. Sentrale temaer som støy, forurensning, arter og naturmangfold, samt farer forbundet med naturpåkjenninger og usikker byggegrunn er omtalt og behandlet under kapittel 8 nedenfor.

8. VIRKNINGER/KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

Nedenfor har vi beskrevet og vurdert de virkninger og konsekvenser en gjennomføring av planen vil medføre. For de temaene hvor det er aktuelt med avbøtende tiltak er disse omtalt/opplistet i punkt 6.18, de er også nevnt på vedlagte skjema for ROS-analyse.

8.1 Overordnede planer

- a. I fylkesplan 2021-2024 heter det seg blant annet at Møre og Romsdal skal ha et omstillingsdyktig næringsliv som griper mulighetene i det grønne skiftet og styrker sin internasjonale konkurransekraft. Videre at Møre og Romsdal skal ha et internasjonalt ledende næringsliv og en innovativ offentlig sektor. Planforslaget er en tilrettelegging for Vikomars potensiale og framtidige planer for vekst og utvikling. En gjennomføring av planen vil således være i tråd med nevnte mål i fylkesplanen.
- b. Kommuneplanens arealdel sier at reguleringsplanen fortsatt skal gjelde. Selv om det nå blir lagt opp til en liten endring av reguleringsplanen er formålene i planene stort sett de samme. En gjennomføring av planen er således i tråd med kommuneplanen.
- c. Når det gjelder tilgrensende planer vil planforslaget ikke få konsekvenser for disse annet enn at del av tilgrensende plan er nå tatt med i planforslaget. Formålet blir ikke endret.

8.2 Landskap og stedets karakter

Planområdet er som nevnt preget av industri, dette gjelder også nærområdet, men med noe spredt boligbebyggelse i tillegg. Planforslaget vil ikke endre landskapets karakter og uttrykk. Det er lagt inn mulighet for mer høyde på bygningsmassen dette vil endre nærområdets oppfatning av bygningsmassen. Men sett i forhold til størrelsen på det totale industriområdet i og ved Harøysundet vil dette ikke utgjøre nevneverdige forskjeller for dette temaet. Til sammenligning har Indre Harøy vest for planområdet høyder like oppunder kote 40.

8.3 Byform og estetikk

Byform er et uaktuelt tema for dette planforslaget. Estetisk vil ikke planforslaget medføre store endringer. Det er ikke planlagt å endre stil eller uttrykk på hverken bygningsmasse eller uteområde.

8.4 Kulturminner og kulturmiljø, eventuell verneverdi

Møre og Romsdal fylkeskommune har ikke innspill i forhold til arkeologi annet enn at oppstartsvarelet er videresendt til NTNU Vitenskapsmuseet for uttale. Vi har ikke mottatt uttale eller innspill fra dem. Planforslaget anses derfor å ikke ha innvirkning på kulturminner og kulturmiljø.

8.5 Forholdet til kravene i Naturmangfoldloven

Naturmangfoldloven (NML) har som hovedintensjon å ta vare på naturens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold samt de økologiske prosessene. Dette skal skje gjennom bærekraftig bruk og vern også slik at naturen gir grunnlag for vår virksomhet, kultur, helse og trivsel nå og i framtiden.

Vurdering opp mot §§8-12 i naturmangfoldloven:

Vurdering opp mot NML §8, kunnskapsgrunnlaget:

Det er innhentet kunnskap om naturmiljøet i og ved planområdet i tilgjengelige kilder. Vi mener kunnskapsgrunnlaget vi har brukt står i rimelig forhold til faren for skade på naturmangfoldet og anser nærmere analyser som unødvendig.

Vurdering opp mot NML §9, føre var prinsippet:

Vi mener at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig og at faren for vesentlig skade på naturmiljøet ikke er til stede i denne planen. Virksomheten har vært til stede i en årrekke og kravene til drift og metoder er stadig under utvikling og forbedring.

Vurdering opp mot NML §10, samlet belastning:

Planendringen medfører en relativt liten økning i inngrep. Eventuelle konsekvenser hadde derfor, samlet sett, blitt små.

Vurdering opp mot NML §11, kostnader:

Det er ikke nødvendig med nye tiltak da naturmangfoldet ikke blir forringet som følge av plangjennomføring. Tiltakene forutsatt i driftstillatelser medfører kostnader for virksomheten, men disse vil ikke bli endret. (Driftstillatelser er nærmere omtalt nedenfor.)

Vurdering opp mot NML §12, miljøriktig drift og metoder:

Generelt skal alle nødvendige inngrep utføres med varsomhet, likeledes driften som skal foregå på området. Vikomar AS innehar tillatelse til virksomhet etter forurensningsloven. Tillatelse er gitt av Statsforvalteren i Møre og Romsdal. En slik godkjenning stiller krav til blant annet produksjonsforhold, utslippsbegrensninger til vann og luft, reduksjon av forurensning, kjemikalier, støy, energiforbruk, håndtering av avfall, forebygging og beredskapsplan i tilfelle akutt forurensning. Planforslaget vil i utgangspunktet ikke medføre store endringer i driften og dersom det blir store endringer må det innhentes ny

virksomhetstillatelse. Miljøriktig drift og metoder er altså sikret gjennom forurensningsloven og virksomhetstillatelse gitt i medhold av denne.

Som nevnt ovenfor er ikke fare for skade på naturmiljøet til stede i denne planen.

Generelt inneholder loven forvaltningsmål for naturtyper og økosystemer og forvaltningsmål for arter. Vi kan ikke se at planforslaget på noen måter bryter med noen av forvaltningsmålene i loven.

Når det gjelder andre miljøfaglige forhold henvises det til risiko og sårbarhetsanalysen.

8.6 Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk

Planforslaget berører ikke slike interesser.

8.7 Uteområder

Planforslaget berører ikke dette temaet.

8.8 Trafikkforhold

- Vegforhold, planforslaget endrer ikke vegforholdene i området annet enn de endringer som er gjort for o_V2 med tilpasning til slik den er bygget.
- Trafikkøkning/reduksjon, ingen vesentlig endring i forhold til gjeldende plan. Det antas at endringen ikke blir stor på grunn av følgende: Eksisterende plansituasjon og eiendomsinndeling legger opp til flere virksomheter enn planforslaget. Planforslaget kommer som følge av at Vikomar har kjøpt to eiendommer som det potensielt kunne blitt to forskjellige virksomheter på. Det har altså blitt færre grunneiere i området. Dette betyr at det blir færre virksomheter, noe som sannsynligvis betyr mindre trafikk til/fra området. Dette vil oppveie for den eventuelle trafikkøkningen som følger av at den ene virksomheten, Vikomar AS, øker sin kapasitet/aktivitet.
- Kollektivtilbud, ingen endring i forhold til gjeldende plan

8.9 Barns Interesser

Planforslaget berører ikke dette temaet.

8.10 Sosial infrastruktur

Planforslaget berører ikke dette temaet

8.11 Universell tilgjengelighet

Planforslaget utgjør ingen forskjell med tanke på dette temaet.

8.12 Energibehov – energiforbruk

Energibehovet antas generelt sett å øke, men planendringen vil ikke medføre betydelige endringer.

8.13 ROS

Det vises til utredningen ovenfor og til vedlagte sjekklister

- Ustabile grunnforhold, i rundt deler av planområdet finnes tykk strandavsetning, dette medfører at det kan være fare for kvikkleire i de områdene, se kartutsnitt ovenfor, side 14. Blir ivaretatt, se utredningen ovenfor, punkt 6.18
- Flomfare, området er sårbart for havnivåstigning, stormflo med bølgepåvirkning. Se punkt h under naturgitte forhold i sjekklisten for ROS-analyse og om hvordan det er blitt ivaretatt i utredning ovenfor, punkt 6.18.
- Vind, området er vindutsatt, planforslaget tillater høyere bygninger enn gjeldende plan. Dette endrer risikoen med tanke på følgene av vind. Det er ikke gjort avbøtende tiltak planforslaget da vindlastberegninger blir ivaretatt ved detaljprosjektering av bygninger/konstruksjoner. Eksempelvis er krav til konstruksjonssikkerhet satt iblant annet TEK 17.
- Støy, planforslaget vil ikke gi vesentlige endringer i støybildet sett i forhold til dagens situasjon. Støyproblematikken blir ivaretatt, se utredningen ovenfor, punkt 6.18.
- Luftforurensning, planforslaget utgjør ingen endring for dette temaet.
- Forurensning i grunnen, det er mulig forurenset sjøbunn fra tidligere avfallsdeponering like øst for planområdet. Derfor ble mulig forurenset sjøbunn hensyntatt ved de siste sjøfyllingene som er gjort øst i planområdet. Den mulige forurensningen i planområdet ligger altså eventuelt i den gamle sjøbunnen. De omtalte sjøfyllingene er utført i samsvar med tillatelser gitt av forurensningsmyndighet med flere. Eventuell forurensning skal derfor være «innkapslet» av disse fyllingene. Se også ovenfor, punkt 6.18. Planforslaget kan medføre større fare for forurensning fra tidligere avfallsdeponi bare dersom forholdsregler ikke blir overholdt. En eventuell forurensning vil også få konsekvenser for naturmangfoldet. Dette kan få virkninger for en større del enn selve planområdet.
- Beredskap og ulykkesrisiko, planforslaget endrer ikke på beredskap og risikoen for ulykker. Dette bortsett fra økning i ulykkesrisiko på grunn av økt aktivitet. Det er ikke gjort utredninger eller avbøtende tiltak i planforslaget med tanke på dette da vi anser økningen for liten.

8.14 Jordressurser/landbruk

Ikke et aktuelt tema for dette planforslaget

8.15 Teknisk infrastruktur

- Vann og avløp, planforslaget utgjør ingen forskjell for dette temaet
- Trafo, planforslaget utgjør ingen forskjell for dette temaet

8.16 Økonomiske konsekvenser for kommunen.

Planforslaget tilrettelegger for industri som også eksisterende planverk gjør, men dette planforslaget er mer tilpasset Vikomars framtidsutsikter og utviklingspotensiale enn den gamle planen. En vekst for Vikomar AS vil generere mere skatteinntekter til Hustadvika kommune. Dette også gjennom at det skapes flere arbeidsplasser. Planforslaget legger ikke opp til noe som skulle tilsi negative økonomiske konsekvenser for kommunen.

8.17 Konsekvenser for næringsinteresser

All vekst i et område anses som positivt og vil ha ringvirkninger for annen industri og næringsinteresser. Det gjenværende industriområdet på plan med id 99080 blir selvfølgelig mindre, omtrent halvert, dette kan få konsekvenser for utbyggingsmulighetene i naboplanen. Men ut fra eierinteressene og eiendomsinndelingen er det i det «gjenværende» området er det mulig at betydningen ikke så stor. Dette da det uansett, ved en utbygging, må tas hensyn til eiendoms grensene.

8.18 Interessemotsetninger

Planforslaget medfører ikke slike motsetninger eller endrer ikke på eventuelle motsetninger som er per i dag.

8.19 Avveining av virkninger

Virkningene av planen framkommer for hvert punkt/tema ovenfor. Avbøtende tiltak er også nevnt, men blir kortfattet listet opp nedenfor.

Innledningsvis var det nevnt at hensikten med planendringen er å gi Vikomar AS en mer helhetlig plan som er mer forenelig med deres utviklingspotensialer og framtidsutsikter. Planendringen skal medføre at bruken av området kan gjøres mer hensiktsmessig med tanke på driften. Å få til dette vil være de positive virkningene av planendringen. I tillegg vil disse som nevnt få ringvirkninger for annen industri og næringsvirksomhet. Ringvirkninger vil også gjelde for de negative virkningene, men da slår de som regel ut i form av virkninger for annet enn næringsinteresser, som for eksempel større ulykkesrisiko eller risiko for forurensning. Vurderingene ovenfor viser at de negative virkninger stort sett ikke lar seg gjelde når det blir brukt avbøtende tiltak. Dette uten at de avbøtende tiltakene blir for krevende i forhold til planens gjennomførbarhet. I tillegg ser vi at virksomheten allerede har/er pålagt en del krav som demper de negative virkningene. Dette både gjennom krav i driftstillatelser og krav gjennom andre gjeldende lover og forskrifter.

Avbøtende tiltak

Avbøtende tiltak er nevnt tidligere i dette dokumentet. Kort oppsummert er det disse:

- Etablert flomfarsone i plankartet og bestemmelser til denne. Dette hensyntar framtidig havnivåstigning og stormflo.
- Etablert differensierte byggegrens mot sjø på plankart og i bestemmelser, disse hensyntar bølgeoppkyllingssoner i forbindelse med stormflo og framtidig havnivåstigning.
- Etablert faresone med tilhørende bestemmelser som skal sikre at forurensning fra tidligere avfallsdeponi blir hindret.
- Etablert bestemmelser som sikrer håndtering av eventuell støy.
- Etablert faresone for ras- og skredfare i plankart. Sonen er basert på geoteknisk vurderingsrapport og har også fått egne bestemmelser.

9. INNKOMNE INNSPILL

9.1 Merknader i forbindelse med varsel om oppstart og vurdering av disse

Møre og Romsdal fylkeskommune, datert 26.03.21

Etterlyser vurdering i forhold til KU-forskriften. Viktig at Vikomar får realisert sitt vekstpotensiale. Kryssløsning med fylkesvegen må være i henhold til Statens Vegvesen sin håndbok N100. Det må framgå av planbeskrivelse om planen gir trafikale konsekvenser for krysset. Marinarkeologi; oppstartsvarselet er videresendt til NTNU Vitenskapsmuseet for uttale, minner om meldeplikten

Vår kommentar: Angående konsekvensutredning vises det til at denne detaljreguleringen kun er en endring av eksisterende planverk i området. Det er ikke planlagt store endringer i formålene. Ifølge Statsforvalteren som fylkeskommunen har vist til utløses KU-plikten på grunn av nyetablering av havner og havneanlegg og at dette er lokalisert nær et leve- og funksjonsområde for truede arter. De mener at anlegget vil få vesentlige virkninger for naturmangfoldet. Ny kai i området er tatt ut av planen, planarbeidet utløser således ingen KU-plikt. Det er i planbeskrivelsen gjort en vurdering av virkninger for naturmangfoldet. Kryssløsningen med fylkesvegen er ikke med i planområdet, men vi har fått beskjed fra Hustadvika kommune om at ny avkjøring fra fylkesvegen er under prosjektering/bygging. Vi regner med at Hustadvika kommune, i sin prosjektering, tar hensyn til løsninger i den nevnte håndboken. Den trafikale situasjonen som følge av planendringen forventes å bli uendret, se vurdering i planbeskrivelsen. Når det gjelder marinarkeologi har vi ikke mottatt uttale fra NTNU Vitenskapsmuseet.

Statsforvalteren i Møre og Romsdal, datert 23.03.21

Savner en konkret vurdering av KU-plikten i forhold til nyetablering av havner og havneanlegg hvor skip over 1350 tonn kan gå til kai. For mindre havner gjelder unntak er kun avgrenset til situasjoner hvor arealbruken og de miljømessige og samfunnsmessige virkningene av de konkrete tiltakene er konsekvensutredet. De mener tiltaket er KU pliktig da tiltaket er lokalisert i nærheten av et leve- og funksjonsområde for truede arter og dermed vil få vesentlige virkninger for naturmangfoldet. Videre utvikling av Vikomar AS's område må ses i sammenheng med reguleringsplan for havneområdet (16.12.2002). Planen må tydeliggjøre hvilket arealbehov Vikomar AS har når det gjelder kai, og hvilket areal som kan være offentlig formål. Hva er status for kommunens arbeid med etablering av fiskerikai? kommunen har varslet om oppstart av ny arealdel for kommuneplan og de tilråder at kommunen vurderer areal for etablering av offentlig havn/kai og fiskerikai i dette arbeidet. Natur- og miljøvern; naturtyper og rødlistede arter og arter av svært stor forvaltningsinteresse. Det må tas hensyn til de biologiske verdiene. ROS analyse med tanke på samfunnssikkerhet og klimatilpasning. Forurensning og støy; Det må gjøres støyutredning og det må tas hensyn til forurensningsforskriften.

Vår kommentar: Når det gjelder KU-plikten så er det slik at ny kai ikke lenger er aktuell og er tatt ut av planen. Planarbeidet utløser altså ikke KU-plikt. Statsforvalteren henviser videre til vedlegg II nr. 10 bokstav e) ii. Dette er tiltak som skal konsekvensutredes men ikke ha planprogram eller melding. Tiltakene skal konsekvensutredes dersom de kan få vesentlig virkning etter §10. I og med at den planlagte kaien har nærhet til en rekke rødlistede arter og arter av særlig stor

forvaltningsinteresse skal det utføres en konsekvensanalyse etter forskriften. Ny kai er som nevnt ikke lenger aktuelt. Vi kjenner ikke til kommunens arbeid med etablering av fiskerikai annet enn den kaien som allerede er etablert i planområdet per i dag, o_FK1 på plankartet. Støyvurdering er vedlagt. Når det gjelder forurensningsforskriften er den hensyntatt gjennom bestemmelser angående støy og bestemmelser angående mistanke om forurenset sjøbunn. Sistnevnte medfører også at det er lagt inn en faresone i plankartet. I tillegg er forurensningsforskriften hensyntatt gjennom virksomhetens driftstillatelser.

Statens vegvesen, datert 24.02.21

Tilknytning til fylkesveg 664 må utbedres, dette gjelder geometrisk utforming av krysset i horisontal- og vertikalplanet. De tidligere regulerte vegløsningene er ikke optimal, dette bør vurderes i planarbeidet og planområdet utvides. Deres vegnormaler bør benyttes. De ber om at vurderinger og eventuelle tiltak/strategier for å redusere transportbehovet går fram av plandokumentene.

Vår kommentar: vi har mottatt e-post fra saksbehandler i kommunen om at kommunen er i gang med prosjektering av ny veg fra fylkesvegen mot Vikomar AS. På bakgrunn av dette, og at planområdet ikke dekker det området som Side 4 av 4 Statens Vegvesen henviser til, er kryssløsning ved fylkesvegen ikke innarbeidet eller vurdert i planarbeidet.

Norges vassdrags- og energidirektorat, datert 18.03.2021

Anbefaler at deres veiledere og verktøy benyttes i planarbeidet. Vurdering av grunnforhold må gjøres, sikkerhet mot kvikkleireskred. Vanskelig å forutse konsekvensene av lokal overbelastning i sjø. Grunnundersøkelser og geoteknisk detaljprosjektering er nødvendig.

Vår kommentar: Geoteknisk vurderingsrapport ligger vedlagt, med bakgrunn i denne er det lagt inn en faresone med tilhørende bestemmelser i plankartet.

Kystverket, datert 06.04.21

Utfylling i sjø eller pirkai, eller en kombinasjon? Type fartøy som skal anløpe må synliggjøres i planen. Nevner mål for manøvrerings-/snuareal for fartøy, dybdeforhold. Kommunen må avgjøre om det er nødvendig med KU i forhold til nyetablering av kai eller vesentlig utvidelse av kai-/havneanlegg (formålendring i forhold til gjeldende planverk). Overgang mellom sjø og landområder må synliggjøres med fyllingsfot. Bestemmelse angående dybder ved kai må framgå.

Vår kommentar: Pirkaien er som nevnt tatt ut av planen. Overgangen mellom sjø og landområder har fått bestemmelser. Når det gjelder dybder ved kai så er det ikke lagt opp til endringer for den offentlige kaien, eksisterende dybder skal beholdes. Det er registrert at det ved den offentlige kaien er dybder på 6-8 meter. Dybdene er tatt inn i bestemmelsene.

Mattilsynet, datert 24.03.21

Drikkevann, slukkevann, plantehelse, akvakultur i forhold til Salmon Evolution og inntak av sjøvann.

Vår kommentar: Området har kommunal vannforsyning. Innspill påvirker ikke planforslaget.

Innspill fra kommunale råd og tjenesteområder

Det har ikke kommet Innspill fra kommunale råd og tjenesteområder.

Innspill fra naboer

Naboer har ikke uttalt seg til oppstartsmeldingen, men en av naboene har tatt kontakt om at han ikke har mottatt oppstartsmelding. Han hadde ingen kommentarer til selve oppstarten, men bør stå på listen når planen sendes på høring.

Innspill fra andre Innspill fra Istad Nett, datert 18.03.21

Generell orientering angående kostnader ved eventuell nødvendig flytting/omlegging og om deres praksis vedrørende anleggsbidrag. Orienterer om deres anlegg i området på vedlagt kartutsnitt.

Vår kommentar: Innspillet påvirker ikke planforslaget.

9.2 Merknader i forbindelse med offentlig ettersyn og vurdering av disse.

Planinitiativet har hatt varsel om oppstart med tilhørende merknader. Planforslaget har vært igjennom førstegangsbehandling og offentlig ettersyn med vedtak i Hovedutvalget for teknisk, miljø og næring den, sak 7/2024. Planen var ute til offentlig ettersyn i perioden 16.02.2024 til 05.04.2024.

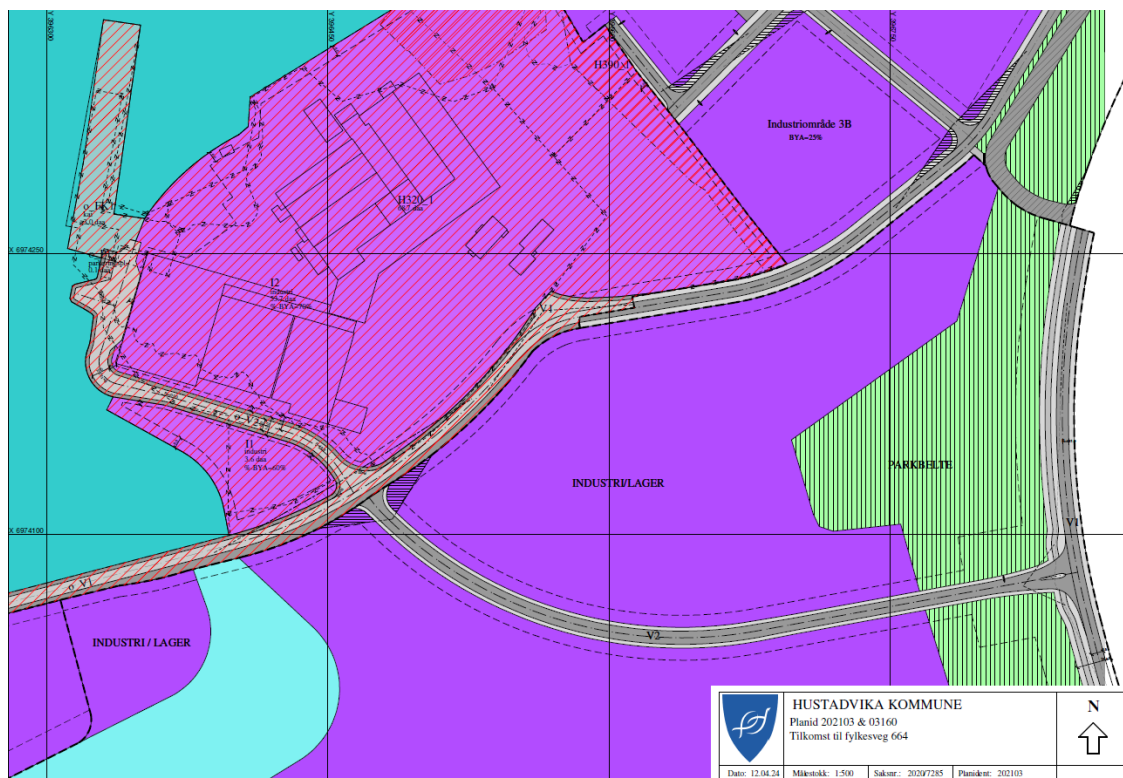
Under offentlig ettersyn kom det inn 6 merknader. Sammendrag og vurdering av uttalelser til offentlig ettersyn, samt tiltakshavers/ konsulentens kommentar følger under:

Møre og Romsdal fylkeskommune, datert 27.02.2024

Fylkeskommunen forutsetter at planområdet vil ha tilkomst fra det nye krysset med fylkesveg 664, som er etablert i tråd med gjeldende reguleringsplan «vestadvika industriområde – Harøysundet».

Kommunedirektørens vurdering:

Planområdet skal ha tilkomst fra det nye krysset med fylkesveg 664. Det er lagt ved et planutsnitt hvor plansituasjonen ved fylkesveg 664 blir vist sammen med vårt planforslag. Utført av saksbehandler den 12.04.2024.



Merknaden tas til følge

Statsforvaltaren i Møre og Romsdal, datert 21.03.2024

Ingen merknader ut ifra sine ansvarsområder.

Statens vegvesen, datert 05.03.2024

Nytt kryss med fv. 664 er etablert i samsvar med reguleringsplan for Vestavika industriområde – Harøysundet. I gjeldende reguleringsplan er vegen knyttet til eksisterende veg (Indre Harøyvegen) vis-a-vis o_V2 i nytt planforslag. Selv om vegen er bygd, bør den også vises i ny reguleringsplan.

Kommunedirektørens vurdering:

Statens Vegvesen ber om at den nye tilkomsten til/fra fylkesvegen bør vises i ny reguleringsplan, men vi ser ingen grunn til dette så lenge tilkomsten er regulert i en plan som fremdeles er gjeldende. Det vises til planid 03160, det er ikke grunn til å erstatte denne planen.

Det er lagt ved et planutsnitt hvor plansituasjonen ved fylkesveg 664 blir vist sammen med vårt planforslag. Utført av saksbehandler den 12.04.2024. Se Figur 5.

Merknaden tas til følge.

Norges vassdrag- og energidirektorat, datert 22.03.2024

NVE vurderer at fare for kvikkleireskred er tilstrekkelig dokumentert og tatt hensyn til i plandokumentene. Videre anbefaler NVE at kommunene sender rapporter og farekart for skredfare i bratt terreng, flomfare og fare for kvikkleireskred. Informasjonen blir videre brukt til å oppdatere farekartene i NVE Atlas.

Kommunedirektørens vurdering:

Merknaden tas til orientering.

Mattilsynet, datert 21.03.2024

Eventuell konflikt med tekniske installasjoner for eksisterende drikkevannsforsyning må undersøkes. Det må sørges for at det sikres nok helsemessig trygt drikkevann i området både under- og etter byggeperioden.

Krav til slukkevann kan ha innvirkning på dimensjonering av vannledningsnett, og må derfor tas med i planlegging av drikkevannsforsyningen. Uttak av slukkevann av underdimensjonerte vannforsyningssystemer kan få uønskede følger for blant annet ledningsnett og vannets hygieniske kvalitet, og må derfor unngås.

Det er viktig å synliggjøre beregnet vannbehov innenfor planområdet med full utbygging når det gjelder bl.a. trykk og ledningsnettets dimensjoner. Dette gjelder både for drikke- og slukkevann.

Kommunedirektørens vurdering:

Konsulent har innhentet ny uttale fra Stian Hustad som er driftsleder for kommunalteknikk i Hustadvika kommune. I e-post datert 19.04.24 svarer driftslederen slik: «*Alle store tappinger, inklusiv til brannvann, vil medføre økt hastighet på ledningsnett og dermed fare for medrivning av partikler og belegg fra rørene. Vi har planer for systematisk spyling for å minimere denne ulempen.*

Våre beregninger viser at med en brannvannstapping på 50 l/s på Indre Harøy (under ellers normale forhold) vil trykket være positivt i hele ledningsnett. Det kan legges til at i dette området er det lite felles grøfter med avløp og godt drenerte kummer slik at faren for innsug av forurensninger anses være liten.»

Merknaden tas til følge.

Kystverket, datert 25.03.2024

Ingen merknader ut ifra sine ansvarsområder.

10 AVSLUTTENDE KOMMENTAR

Denne detaljreguleringen er en reguleringsendring av en del av et relativt stort område som er regulert hovedsakelig til industri og havneområder. Alle industriområdene har nærhet til sjø og det er lagt opp til at relativt store sjøområder skal fylles ut.

Selv om dette kun er endring og konkretisering av plan for en mindre del av dette området har planprosessen krevd en del avklaringer rundt blant annet ustabile grunnforhold, fare for forurensning i grunnen og at området er utsatt for havnivåstigning, stormflo og bølgekrefter. Dette er forhold som for øvrig har vært kjent i lengre tid både for Vikomar AS, plan- og bygningsmyndigheter, Statsforvalter med flere. Planen tar nå hensyn til disse forholdene gjennom avbøtende tiltak i plankart og bestemmelser.

I planen er det ikke vist planlagt bebyggelse, dette da det vil gi for strenge/konkrete føringer for hvor bygninger skal stå og hvor store de skal være. Utbyggingen på området blir styrt av byggegrenser, bestemmelser både til faresonen, til selve utbyggingsområdet og rekkefølgebestemmelser.

Store deler av planendringen er basert på at noen tiltak nettopp er gjennomført/utbygd, derfor er noen av detaljene i plankartet basert på «som bygget». Det er gjort innmålinger av blant annet sjøfylling, veg og snuhammer.