



## Planomtale

Fosnavåg hamn - Nørvågen

PlanID: 1515 201901

Dato: 26.06.2020



Utarbeidd av Herøy kommune

[postmottak@heroy.kommune.no](mailto:postmottak@heroy.kommune.no)

Postadr.: Pb. 274, 6099 Fosnavåg, Besøksadr.: Rådhusgata 5, 6090 Fosnavåg



## INNHALDSREGISTER

1	Innleiing.....	3
1.1	Bakgrunn.....	3
1.2	Eigedomar i planområdet .....	5
1.3	Vedlegg til reguleringsplanen .....	5
1.4	Analyse av risiko- og sårbarheit .....	5
1.5	Gjeldande arealplaner .....	6
1.6	Andre relevante planar/føringar/strategiar .....	7
2	Planområdet.....	9
2.1	Staden .....	9
2.2	Dagens arealbruk.....	10
2.3	Staden sin karakter .....	11
2.4	Kulturminne og kulturmiljø .....	13
2.5	Naturverdiar .....	13
2.6	Rekreasjonsverdi .....	13
2.7	Universell tilgjenge .....	14
2.8	Trafikktilhøve.....	14
2.9	Støy .....	14
2.10	Grunntilhøve .....	15
2.11	Annan risiko eller sårbarheit .....	15
3	Samråds- og medverknadsprosess .....	16
4	Merknader til varsel om oppstart .....	17
5	Skildring av planforslaget .....	21
5.1	Planlagt arealbruk .....	21
5.2	Reguleringsføre mål jf. pbl.....	21
5.3	Busetnaden sin plassering og høgde .....	21
5.4	Utomhusområde.....	21
5.5	Trafikk .....	22





6	Verknader av planforslaget.....	23
6.1	Varige og mellombelse verknader .....	23
7	Oppsummering.....	26
8	Kjelder.....	27

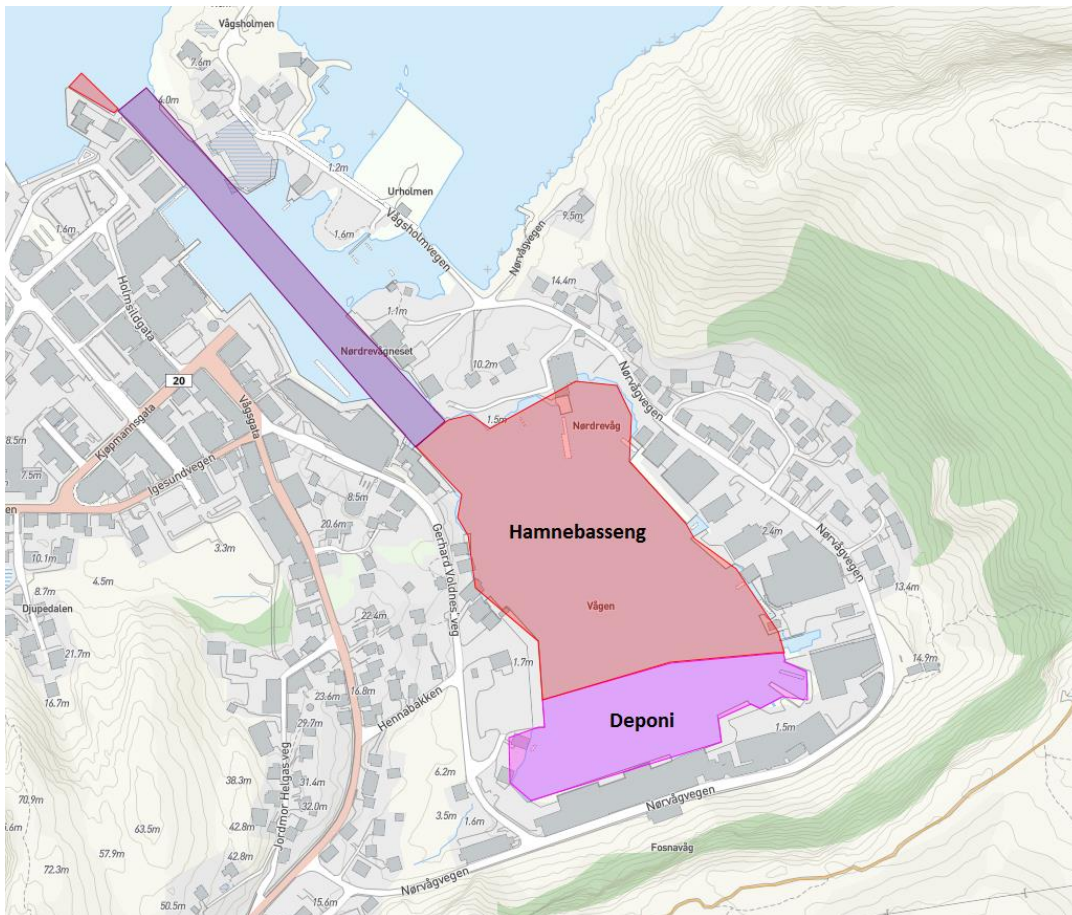


# 1 INNLEIING

## 1.1 Bakgrunn

### 1.1.1 Føremålet med planen

Føremålet med reguleringsplanarbeidet er primært å legge til rette for deponering av ureine massar frå mudring av Fosnavåg hamn. Hamna er for grunn slik den er i dag og Kystverket/Herøy kommune har utarbeidd forprosjekt for utdjuping til kt -8,3 for hamnebasseng og innsegling. Massane som skal fjernast er planlagt varig lagra i eitt samla strandkantdeponi i indre del av Fosnavåg hamn. Deponiet skal romme kring 115.000m<sup>3</sup> masse, noko som medfører at eit sjøareal på kring 16.000m<sup>2</sup> vert fylt ut. Noko av arealet er regulert gjennom «detaljreguleringsplan for Fosnavåg hamn, indre hamn» (plan ID 201605) (figur 2-2). Den nye reguleringsplanen ein no legg fram skal regulere det resterande arealet aust for 201605, slik at ein får regulert for eitt samla deponi i indre hamn.



Figur 1-1: Deponiet (innerst i Vågen), Hamnebasseng (raudt) og innsegling (lilla). I tillegg skal eit stykke fjell ytterst i innseglinga (markert raudt) skytast vekk for å gi sikker djupne her. Deponiområdet vert nytt landareal med kombinert formål til næring (i hovudsak for fiskerinæring), kontor, verkstad og lager.





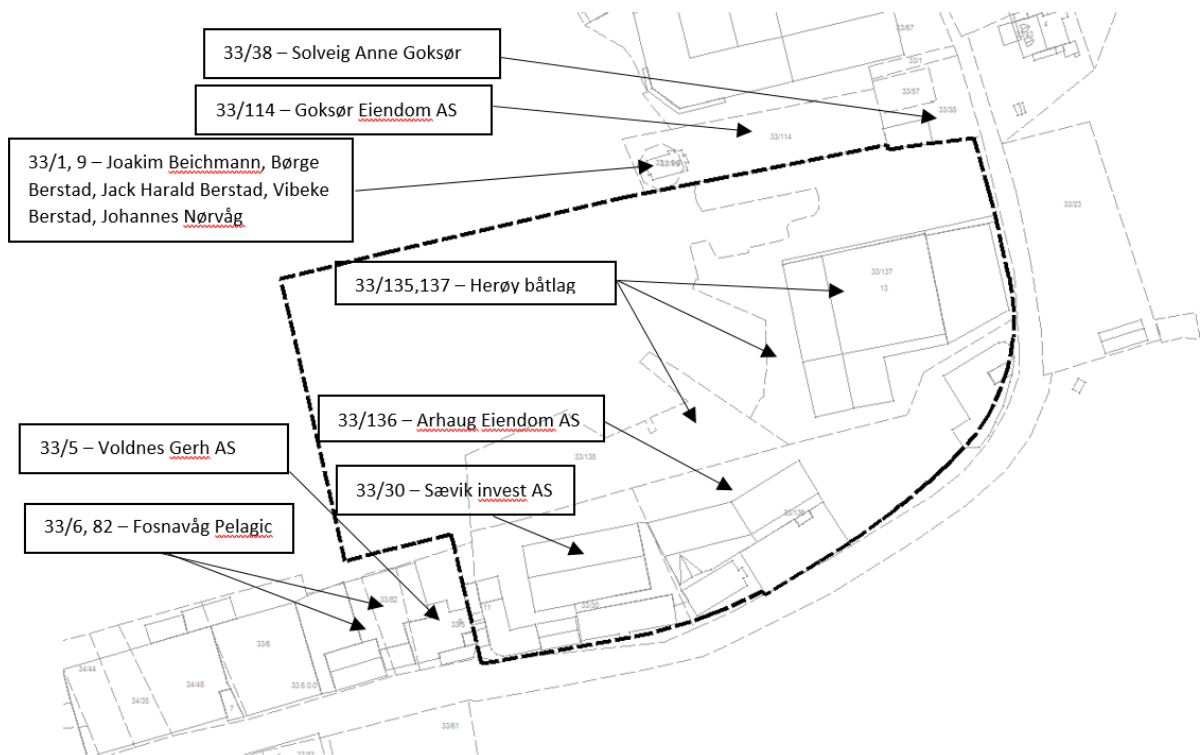
Figur 1-2: Detaljreguleringsplan for Fosnavåg hamn, indre hamn (201605).

### 1.1.2 Forslagsstillar og utførande

Forslagsstillar er Herøy kommune og planarbeidet er utført ved utviklingsavdelinga. Kystverket, NGI, Rambøll AS og Multiconsult AS har utarbeidd temavurderingar som vert nytta i reguleringsplanarbeidet.



## 1.2 Eigedomar i planområdet



Figur 1-2 Eigedomar i og grensande til planområdet (Svart stipla linje: varsla plangrense)

## 1.3 Vedlegg til reguleringsplanen

- Detaljreguleringsplankart
- Reguleringsføresegner
- Analyse av risiko og sårbarheit. ROS.
- Innkomne merknader
- Grunnundersøkingar sjø. 417849 – RIG-RAP-001. Multiconsult 2016
- Miljøgeologiske undersøkingar. 417849 – RIGm-RAP-OO1. Multiconsult 2016
- Skredfarevurdering.
- Konsekvensutgreiing 606432-01. Asplan viak 2017.

## 1.4 Analyse av risiko- og sårbarheit

For heile analysen sjå vedlegg.

Området er for det meste sikra med langsgåande betongmur sør for køyrevegen, men delar av planområdet manglar sikring. Eksisterande kai og busetnad i planområda ligg noko lavt i høve til tidevassflaum. Vasskvaliteten i hamnebassenget er dårleg. Indre hamn er oppført i Regional delplan for kulturminne. Hamna representerer eit samanhengande kystkulturmiljø. Kaiene i planområda vert endra/borte. Delar av hamna vert avstengd og prega av anleggsarbeid i lengre periodar i samband med mudring og deponering. Sjøbotnen i planområdet og elles i indre hamn er påvist forureina. Støy vil truleg bli ei utfordring i anleggsperioden då det ligg bustader tett på hamna. Det vil vere betydeleg risiko for spreing av forureina partiklar i anleggsperioden.

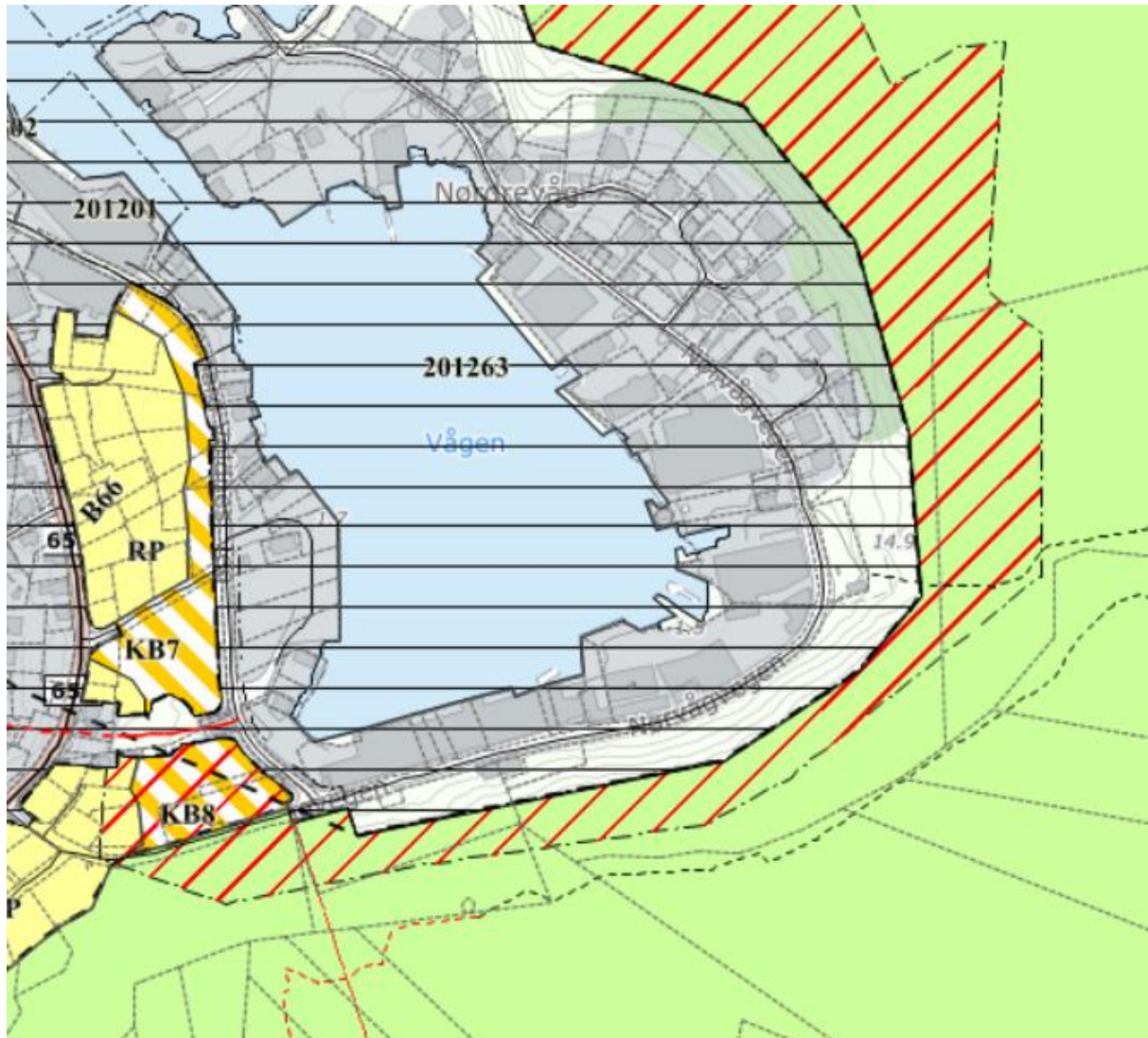




## 1.5 Gjeldande arealplaner

### 1.5.1 Kommuneplanen sin arealdel

Kommuneplanen vart godkjent i kommunestyret 30.10.2014 (planID 201250). Gjeldande områdereguleringsplan (ID 201263) legg føringane i dette planområdet.



Figur 1-3 Kommuneplanen sin arealdel.

### 1.5.2 Grunnlag for konsekvensutgreiing

Planarbeida er vurderte til å ha vesentlege verknader for miljø og samfunn og fell inn under vilkåra for konsekvensutgreiing jf. forskrifta §2, bokstav d) og f).

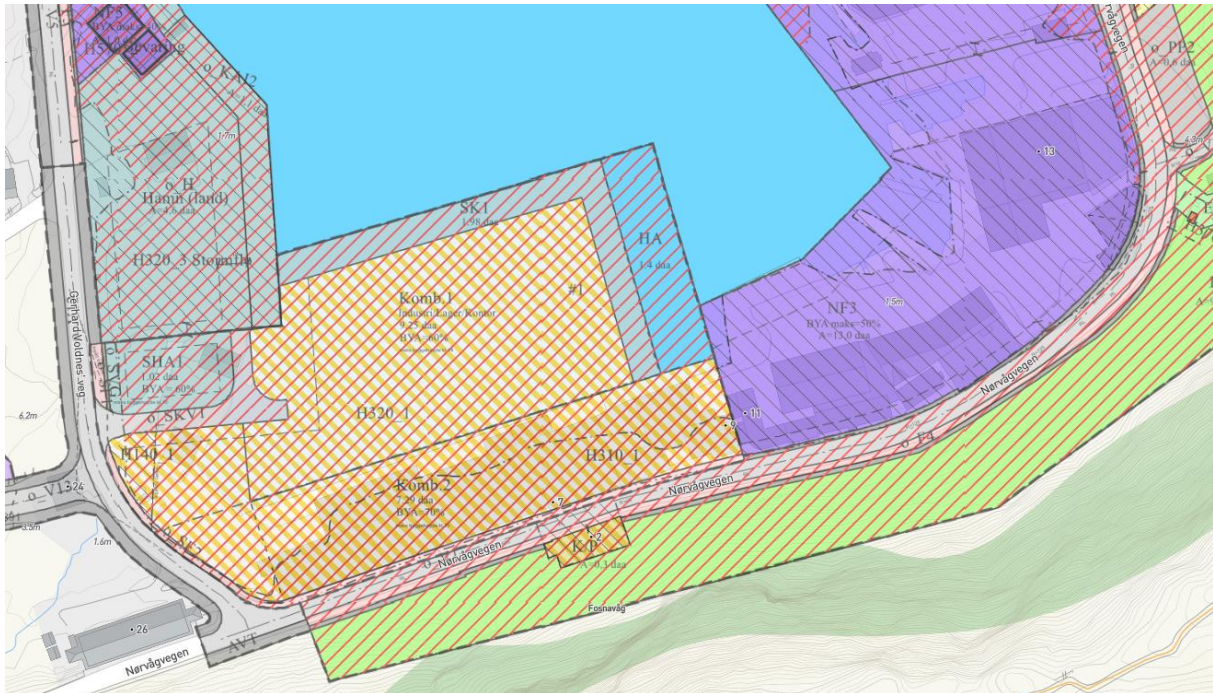
### 1.5.3 Gjeldande reguleringsplan

Området som skal regulerast omfattar del av vedteke områdereguleringsplan for Fosnavåg hamn, godkjent 26.03.2015 (plan ID 201263). Gjeldande områdereguleringsplan syner planområdet som næringsareal for fiskeriretta verksemd og hamneområde i sjø.





I områderegulering 201263 vert det sett krav om eigen detaljregulering for delområda NF1-NF4. Nytt planområde omfattar NF3.



Figur 1-4 Gjeldande reguleringsplan i området. NF3 (lilla) vert no detaljregulert, i tillegg til sjøarealet utanfor, samt delen HA (blått) i detaljreguleringsplan for Fosnavåg hamn, indre hamn.

## 1.6 Andre relevante planar/føringar/strategiar

### 1.6.1 Kommunedelplan for fiskerihamner i Herøy

Planen peiker på at Fosnavåg bør vidareutviklast som ligge- og servicehamn for små og mellomstore båtar. Eit vesentleg tilhøve er behovet for utdjupeing av indre hamn.

### 1.6.2 Nasjonal transportplan

Utbetringa av hamna i Fosnavåg ligg inne i NTP 2024-2029. På bakgrunn av dette har Kystverket og Herøy kommune utarbeidd forprosjekt for utdjupeing av Fosnavåg hamn med mudring og deponering av massar.

### 1.6.3 Vedtak i saka

Formannskapet vedtok, i FS 41/19, å starte opp reguleringsarbeid for planområdet for å legge til rette for etablering av deponi 12.03.2019.

### 1.6.4 Stadanalyse Fosnavåg -2007

Stadanalysen for Fosnavåg vert sett på som eit sentralt grunnlagsdokument.





### **1.6.5 Kommunedelplan for avlaup – 2016-2022**

Vasskvaliteten i indre hamn vert karakterisert som særleg dårleg og det vert slått fast at indre hamn ikkje kan nyttast som resipient for utslipp.

### **1.6.6 Arkitektkonkurrans for Fosnavåg – 2015**

Herøy kommune lyste ut paralleloppdrag til tre arkitektgrupper for Fosnavåg i 2015. Bakgrunnen var ønske om gode idear for som grunnlag for framtidig arealbruk og utvikling i kommunesenteret.



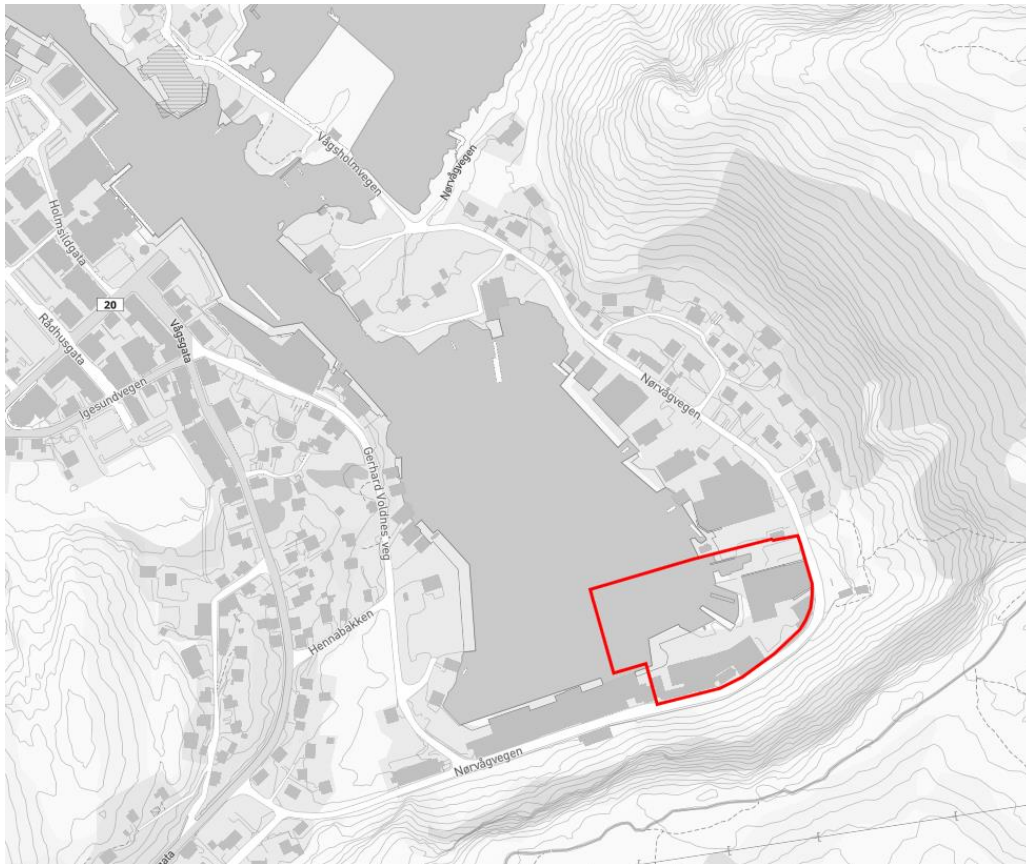


## 2 PLANOMRÅDET

### 2.1 Staden



Figur 2-1 Fosnavåg



Figur 2-2 Planområde i Fosnavåg hamn (raud linje: varsla plangrense)

## 2.2 Dagens arealbruk



Figur 2-3 Mot Fosnavaag Pelagic AS







Figur 2-4 Mot aust.



Figur 2-5 Frå eksisterande kai/sjøfront mot vest.

Planområdet ligg innerst i Fosnavågen i Herøy kommune. Fosnavåg er kommunesenteret i Herøy. Planområdet (figur 3-2) er om lag 17,3 daa.

På areala i og kring planområdet ligg næringsbygg knytt til fiskeri og maritim aktivitet. Sævik Invest AS er eigar av det meste av landarealet. I tillegg har Voldnes Gerh AS noko eigedom lengst sørvest for planområdet. Sør for planområdet ligg Nørvågvegen som er bindeleddet mellom aust- og vestsida av vågen. Utanfor den maritime busetnaden nærast hamna ligg eit belte med bustader både på aust- og vestsida av vågen. Sentrum i Fosnavåg ligg om lag 600 meter nordvest for planområdet på vestsida av vågen.

### 2.3 Staden sin karakter

Det skålforma landskapsrommet med vågen i botnen og dei bratte fjellsideane rundt har strukturert busetting og utvikling av staden. Busetnaden i indre hamn er konsentrert kring hamnebassenget. Langs den sørlege delen av hamna er dei byggbare areala særskildt knappe grunna fjellskrenten som avgrensar rett bak. Dette gir lite plass for ekstra uteareal, noko som mellom anna har gått ut over kai-tilhøva for bedriftene. Bygningane er nøkterne med lite av







det ein vanlegvis vurderer som estetiske kvalitetar. Mange av bygningane står no til forfall som minner frå ei tid som var.



Figur 2-6 Frå Voldnes verft



## 2.4 Kulturminne og kulturmiljø



Figur 2-7 Kystkulturmiljø i indre hamn

Fosnavåg kystkulturmiljø (ID 257-34. Regional delplan) ligg inne i sjølve Fosnavågen, og vert omtala som eit fiskevær-sjøbruksanlegg med regional verdi. Det kulturhistoriske miljøet er vurdert til å ha både kunnskapsverdi, opplevingsverdi og bruksverdi. Regional delplan markerer kulturmiljøet som eit punkt midt i vågen og områdedefinisjonen blir av den årsak noko uklår i ein arealplanprosess. Fleire av sjøbuene i Fosnavåg og Neremslippen er regulert til bevaring. Det finst og 20 ståande SEFRAK-bygningar frå nyare tid. Objekta har verneverdi kvar for seg, men den kulturhistoriske verneverdien er størst knytt til det samanhengande kystkulturmiljøet dei inngår i.

## 2.5 Naturverdiar

Undersøkingar syner at sedimenta i hamnebassenget er forureina av miljøgifter. Jf. Miljødirektoratets portal VannMiljø er økologisk tilstand i Fosnavåg indre hamn antatt moderat pga. utslepp frå punktkjelder samt diffuse utslepp frå urban avrenning. Dette er under utbetring med at utsleppa skal koplatt på kommunalt reinseanlegg. Kjemisk tilstand vert vurdert som ikkje god.

Det finst ikkje registreringar av spesielle naturtypar i planområdet eller i indre hamn jf. Miljødirektoratets Naturbase. Viktig naturtype (BN00038799), nordvendt kystberg og blokkmark, er registrert i skråninga sør for planområdet. Artane fiskemåke og ærfugl er observerte i Fosnavåg. Artane har særlig stor forvaltningsinteresse (nær trua - NT). Svartbak, skjærpipelerke og gråtrost er også observert. Desse kjem under kriteria ansvarsartar.

## 2.6 Rekreasjonsverdi

Planområdet er lite egna til, eller nytta som rekreasjonsområde i dag. Området er i si heilheit brukt til næringsverksemd over lang tid. Heile fjøreområdet er utbygd med kaier, næringsbygg og båtopptrekk.





Figur 2-8 Flyfoto over planområdet som syner mellom anna kaier og næringsbygg.

## 2.7 Universell tilgjenge

Området er relativt flatt med god tilkomst og godt eigna for tilrettelegging for universell tilgjengelegheit.

## 2.8 Trafikktilhøve

Planområdet har køyrbar tilkomst frå Nørvågvegen. Det er begrensa tilhøve for parkering samt manøvrering av større bilar på næringsområdet og kaiene. Innkøyrsla er relativt smal og har ein vanskeleg tilkomst for større bilar. Det er ikkje andre særskilte trafikk-utfordringar knytt til planområdet.

## 2.9 Støy

Vurderingane byggjer på utdrag frå Multiconsult sin støyrapport 415161/01 frå detaljreguleringsplan for Fosnavåg hamn, indre hamn (plan ID 201605).

Det er i dag ikkje overskridingar for vegtrafikkstøy i planområdet, det er heller ikkje overskridingar for støy frå industriverksemd. Når det ligg båtar som har hjelpemotorar i drift til kai over natta i hamna, vert det grenseoverskriding for ein del bustader kring hamna. Båtar





som beveger seg ut og inn gjennom «kanalen» støyer også noko over grenseverdiane for bustader nær leden.

## 2.10 Grunntilhøve

Fleire utredningsarbeid ligg føre som grunnlag for vurdering av grunntilhøva i hamna. NGI i samarbeid med Multiconsult tok prøvar frå hamna i 2010, -rapport 20100182-00-2-R. Rambøll utførte ei utvida prøvetaking og sondering som resulterte i ny rapport frå september 2013 (M-rap.001). Multiconsult tok nye prøver sommaren 2016, 417839-RIG-RAP-001. Sedimenta i Fosnavåg indre hamn består i hovudsak av organisk materiale med skjelrestar, blaut organisk leire med høgt vassinnhald og silt eller sandlag. Anaerobe nedbrytingstilhøve. Lausmassemektigheit varierer mellom 3,2 og 10,2 m. Bergoverflata varierer mellom kt. -9,8 og 17,6. Enkelte stader er det registrert fastare masser (morene) over berg. Det er også utført kartleggingsundersøkingar for miljøtilstand i sedimenta. Tilstanden er vurdert og klassifisert ut frå Miljødirektoratets retningslinjer. Prøvene syner at sedimenta i indre hamn er forureina av miljøgifter tilsvarande tiltaksklasse 3, 4 og 5 og utgjør dermed ein risiko for økosystemet.

## 2.11 Annan risiko eller sårbarheit

### *Skred*

Det er gjennomført detaljert skredfarevurdering frå Asplan Viak AS av den bratte skrenten som dannar sørveggen kring Fosnavåg-bassenget (Skredfarevurdering Nørdrevåg, Herøy kommune, 24.11.2016). Den søraustlege delen av planområdet er kartlagt av NVE (rapport 2016/61). Delar av planområdet for ny regulering ligg innanfor NVE sine aktsemdsoner for steinsprang og snøskred ([www.atlas.nve.no](http://www.atlas.nve.no)). Av relevante skredtypar går det fram at steinsprang er mest aktuelt i dette området. Langs vegstrekninga som avgrensar planområdet i sør (Nørvågvegen) er det bygd ein vernemur i betong. Muren er mellom 2 og 4 meter høg i bakkant. Jf. lokale informantar er muren bygd på 60-talet. Utan mur vert det vurdert at steinsprang med årleg sannsyn større enn 1/100 kan nå inn i planområdet. Skredfare. Rapporten frå Asplan Viak konkluderer med at dei sørlegaste delane av planområdet ligg innanfor skredfaresona med årleg nominelt sannsyn på 1/5000. Same konklusjon er gjort i den delen av planområdet som er kartlagt av NVE (rapport 2016/61).

### *Havnivåstigning og stormflo*

Planområdet er vurdert som sårbart for havnivåstigning og stormflo. Eksisterande kaier og bygningar ser ut til å ligge relativt mykje lågare enn tilrådinga frå Direktoratet for sikkerheit og beredskap (DSB).





## 3 SAMRÅDS- OG MEDVERKNADSPROSESS

### 3.1.1 Varsel om oppstart

Det vart varsla oppstart av planarbeid den 13.03.2019 Frist for innsending av merknader var 10.05.2019.

### 3.1.2 Anna medverknad

Det er gjennomført medverknadsmøter med dei partane som låg innanfor planområdet 22.03.2019, Fosnavåg pelagic AS, Herøy båtlag og Sævik invest AS. Arhaug eigedom meldte forfall til møtet.

Det er elles gjennomført fleire møter med dei berørte partane i samband med utbyggingsprosjektet av deponi og kai i Fosnavåg hamn, ref. sak 19/14613, v/ Andreas Christian Nørve, ass.rådmann og kommunalsjef samfunnsutvikling.





## 4 MERKNADER TIL VARSEL OM OPPSTART

### 4.1.1 Møre og Romsdal Fylkeskommune

#### Merknad

- Vi viser til våre merknader i forbindelse med oppstart og offentlig ettersyn (datert 17.08.2017) av reguleringsplan for Fosnavåg hamn – indre, ein tilgrensande plan i sør. Dei same elementa som ble nemt i vårt fråsegn til reguleringsplan for Fosnavåg hamn må vurderast og gjerast greie for i det vidare planarbeidet
- Voldneseigedomen er kulturminne frå ein viktig periode i Fosnavåg si historie. Det er kulturminne som må bli tatt vare på gjennom bruk, og i den samanheng er det å vente at det skjer utvikling i området, og i nokon grad på sjølve kulturminna. Frå vår ståstad er det eit mål at nye tiltak vert gjort med omtanke for det ein skal ta vare på. Dei gamle bygningane på Voldneseigedomen er bygd av byggmester Heinrich Wilhelm Schmidt som kom til Norge i samband med oppbygginga av Ålesund etter brannen i 1904. Han etablerte seg i Sykkylven, og fikk bygd mange særprega bygg rundt i vårt fylke.

#### Svar

- Denne planen er basert på reguleringsplanen som fylkeskommunen viser til og innhar også dei same tema som planen frå 2017.
- Det er ikkje lagt inn vern av bygningar i planforslaget slik det no ligg føre.

### 4.1.2 Fylkesmannen i Møre og Romsdal

#### Merknad

- Vi viser til våre innspel til reguleringsplan for tilgrensande område i sør, der tilsvarende problemstillingar gjaldt. Mudring og dumping i sjø krev særskilt løyve frå Fylkesmannen etter forureiningsforskrifta § 22-6. Etablering av sjøkantdeponi og utfylling over forureina sjøbotn krev særskilt løyve etter forureiningslova § 11. Fylkesmannen bør søkjast i god tid før tiltaka skal utførast.
- Deponiløysing må utgreiast i tråd med retningslinjene i Miljødirektoratet sin rettleiar for handsaming av forureina sediment, M-350/2015 (revidert 25. mai 2018).
- Området skal brukast til nytt næringsareal med nye kaier i front. Støytilhøva må difor avklarast. Det må ligge føre ei støyfagleg utgreiing som viser framtidig støytilhøve. Ein slik støyrapport skal stipulere framtidig støytilhøve og gi grunnlag for å stille krav til nødvendige støyreducerande tiltak som sikrar at bustader ikkje blir liggande i gul og raud støysone

#### Svar

- Denne planen er basert på reguleringsplanen som fylkeskommunen viser til og innhar også dei same tema som planen frå 2017.
- Deponiløysinga er utgreidd av Multiconsult og ligg som vedlegg til planforslaget.
- Støyfagleg vurdering ligg som vedlegg til planforslaget.

### 4.1.3 Kystverket Midt Norge

#### Merknad



- Såframt reguleringsarbeidet ikke medfører endringer av hovedformålet langs sjøfronten på nye landområder har Kystverket ikke avgjørende innvendinger til at sjøarealet også innskrenkes lenger øst enn tilgrensende detaljplan for deponi viser.
- Havnebassenget er bredest helt i sør og flytting av kaier mot nord til front av deponiet vil gjøre manøvreringsarealet i sjø smalere, ikke minst dersom det ligger større fortøyde fartøy både på øst og vestsiden av bassenget. Iflg. kystverkets veileder bør minste manøvreringsareal være minimum 2xlengden av anløpende fartøy i et havneområde. Oppnådd bredde vil således signalisere hvilke fartøystørrelser som normalt skal kunne anløpe vågen.
- Kystverket antar at rettlinjet kaifront over bassenget kan være basert på kostnadsbildet pga spunting (korteste lengde). Med mindre det er vurdert i forrige planprosess bør også alternative utforminger av kaifront vurderes, dvs om det er ønskelig å oppnå flere lengdemeter kai og likevel oppnå tilstrekkelig oppfyllingsareal for de beregna deponeringsmassene.

#### Svar

- I planen er det teikna inn næringsareal og kaifront langs heile fronten mot hamnebassenget.
- Dimensjonerande fortøy for hamna (Hunter) er 45m lang og hama er over 130m på smalaste punktet. Vi anser derfor manøvreringsarealet til å vere tilstrekkeleg.
- Kystverket ynskjer eit prosjekt som er innanfor den økonomiske ramma og det er derfor ikkje høve til å vurdere andre alternativ som vil gi fleire lengdemeter med kai.

#### 4.1.4 Statens vegvesen 24.04.2019

##### Merknad

Statens vegvesen har ingen særskild merknad/innspel til varsla planarbeid.

#### 4.1.5 NVE

##### Merknad

- Fareområda må innarbeidast i planen, dvs. syne som omsynssone (jf. pbl § 12-6), og ha tilhøyrande føresegner som sikrar akseptabel tryggleik før utbygging kan finne stad.
- Planområdet ligg under marin grense. Fare for områdeskred av kvikkleire må difor vere eit tema i ROS-analysen.
- Aktsemdskart for flaum viser potensiale for flaum knytt til havnivåstigning/ stormflo i delar av planområdet, og den reelle faren for flaum må avklarast med vurdering av fagkyndig
- Generelt gjeld at areal som vert overfløymd ved 200 års flaum skal synast i plankartet som omsynssone flaumfare H320, jf. pbl § 12-6, og ha føresegner som sikrar tilstrekkeleg tryggleik før utbygging kan finne stad.
- I plandokumenta må det vere skildra kva vurderingar som er gjort, og gå tydeleg fram korleis omsyna er innarbeidd i planen. Det er viktig at alle relevante fagutgreiingar innan NVE sine saksområde er vedlagt.

#### Svar

- Faresoner for ras og flaum er innarbeidd i plankartet med tilhøyrande føresegner.
- Kvikkleire er vurdert i ROS-analysen.
- Havnivåstigning er avklart i konsekvensutgreiinga som ligg vedlagt planforslaget.





- Alle relevante utgreiingar skal vere gjort i samband med denne og den tilstøytande planen. Areal som er underlagt fare er vist i kart med tilhøyrande føresegner.

#### 4.1.6 Robert Voldnes

Merknad

- *Skulle dei nye planane verte ein realitet vil det kome eit krav om ei eller anna form for erstatning for sjøtilkomst/areal som vi i dag har og som vi då misser.*
- *Vårt bygg er i dag nytta til kontor, selskapslokale og lager. Eit konkret innspel til reguleringsprosessen alt no er at vi vi be om at delar av bygget i framtida og må kunne nyttast til bustadføremål.*

Svar

- Erstatning som følgje av reguleringsplanen er ikkje eit tema i reguleringsplanarbeidet. Dette vil ein måtte handtere og løyse på andre måtar.
- Fosnavåg hamn er ei statleg fiskerihamn og vil måtte regulerast for å stette noverande og framtidig aktivitet særleg retta mot fiskeri, men til dels også andre næringsformål. Området vert derfor regulert for kontor, verkstad, industri og lager.

#### 4.1.7 Goksør Eiendom AS

Merknad:

*Vi vil derfor presisere følgende.*

- 1. Goksør Eiendom AS kan ikke godta kailinje/deponigrense som skissert i tilsendt kartmateriale. Dette vil i sterk grad avgrense vår virksomhet.*
- 2. GE har pr. dato leietakere med fiskerirelatert virksomhet som krever gode kaiforhold.*
- 3. GE får fra høsten av inn Herøy VGS, naturbrukslinja, som leietaker. Her vil bli behov for kai-plass/flytebrygger for deres virksomhet og det må derfor ikke legges begrensninger mht. dette.*

Svar:

- Planforslaget er utarbeida i tråd med skissert deponiløysing for Fosnavåg hamn. Det er naudsynt med utfyllingsområde som går slik det er skissert på vedlegg til saka og slik kailinja er regulert i plankartet. Herøy kommune og Kystverket er samde om at denne grensa må sjåast som ei ytre grense og om mogleg så vil ein trekke deponiet lenger inn. Det er dessverre umogleg å vite kor mykje dette kan utgjere før ein har starta arbeidet med å fylle deponiet med ureine masse. Det er først då ein ser kor høg komprimeringsgrad materialet har og kor mykje massene vil komprimerast.
- Planforslaget forsøker å legge til rette for gode kaiforhold under dei gitte forholda.
- Det er gitt løyve til brygga som omsøkt og kai og utdjuving vil ikkje vere i konflikt med denne flytebrygga.

#### 4.1.8 Herøy båtlag

Merknad:

*Sender igjen presentasjon fra mars samt en oppdatert forslag slik vi ser den beste løsningen med den kunnskap vi har i dag.*







*Legg og ved bilde av flatholmen Ålesund der de nettopp har bygget ny kai.  
Mange kaier som knekker fronter i dag,  
selvsagt er motivet for å knekke front at vi får bevare slippen og får plass til to båter på den  
kaia nær slippen men det er og det beste for havna.*

Svar:

- Innspelet om å knekke hamnefronten er interessant og vi har teke opp dette med Multiconsult og Kystverket. På grunn av kostnader knytt til cellespuntene så har vi fått anbefalt å ikkje endre deponifronten på ein slik måte. Det vil vere fordyrande for prosjektet å med fleire lengdemeter med kai kontr i tilnærma rett linje over hamna.
- Det er ein liten knekk på kailinja som gjer at de får bevare tilgang til slippen.



## 5 SKILDING AV PLANFORSLAGET

### 5.1 Planlagt arealbruk

Innafor planområdet skal det etablerast deponi for forureina massar frå Fosnavåg hamn. Massane kjem frå Kystverket si mudring for utdjuing av hamna frå kt.-6 til kt.-8,3. Deponiet skal avgrensast med spuntvegg som etter ferdig deponering av massar vil fungere som kai for næringsverksemdene i området. Deponiet vert stabilisert på toppen med fiberduk, geonett og forsterkingslag.

Planområdet i indre hamn er vidare tenkt utvikla som deponiflate omkransa av næringskai mot sjø og elles med stor grad av vidareføring av gjeldande reguleringsplan vedteke i 2015 (ID-201263)

### 5.2 Reguleringsføremål jf. pbl

#### **Bygningar og anlegg (PBL § 12-5, nr. 1):**

Næring: Kombinert bebyggelse og anleggsformål: Industri/lager/kontor

#### **Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL § 12-5, nr. 2):**

Hamn  
Kai

#### **Omsynsoner (PBL §12-6):**

H310\_Skred  
H320\_Flaumsone

#### **Områdeføresegn (PBL 12-7, nr. 12) :**

#1 – Deponi. Forureina massar

### 5.3 Busetnaden sin plassering og høgde

Det er førebels ikkje planlagt nye bygningar i reguleringsplanområdet, men det er ønskjeleg å regulere for mulegheiter for nyetableringar framover. Eksisterande bygningar (BKB2) er regulerte med dagens plassering og i samsvar med dagens næringsføremål som er industri og lager knytt til fiskeria. Det vert no opna for at bygningane også kan innehalde kontor og verkstad. Det er lagt til rette for at bygningar i BKB2 kan etablerast med maksimal byggehøgde kt. +15.0. og i BKB1 med maksimal byggehøgde kt. +14.0.

### 5.4 Utomhusområde

Bedriftene har særskilte knappe uteområde i dag. Den nye reguleringsplanen gir gode mulegheiter for å legge til rette for betre tilkomst og køyreareal for storbil både for bedriftene, for tilkomst til båtar som ligg til kai og for auka lagerkapasitet.

Det er planlagt kai med fast dekke i ytterkant av deponiet.



## 5.5 Trafikk

Reguleringsplanen vil ikkje generere vesentleg meir køyrety i området.

Det er planlagt nytt parkeringsareal med utgangspunkt i berekning av behov frå Herøy kommune sin parkeringsnorm for industribygg. Med meir areal tilgjengeleg ligg det godt til rette for å etablere gode parkeringsmoglegheiter for tilsette og besøkande.

Fortau frå områderegeringsplan 201263 er vidareført langs Nørvågvegen.





## 6 VERKNADER AV PLANFORSLAGET

### 6.1 Varige og mellombelse verknader

#### 6.1.1 Naturmangfald

Mudring og dumping av massar gir risiko for spreining av partiklar og forureining. Det er ein føresetnad at spreingshindrande tiltak blir etablert saman med overvaking. Det er også ein føresetnad at det ikkje skal lekke forureining frå ferdig deponi. Sterkt forureina sediment skal fjernast frå sjøbotnen.

Dersom ein i tillegg til å fjerne forureina massar får betre kontroll på utsleppa til hamna, vil kvaliteten på vatnet betrast og ein unngår truleg ny sedimentering av forureina massar.

#### 6.1.2 Landskapsbilete

Det vert etablert ei ny, stor flate framanfor gbnr 33/5 og 33/30. Flata vert om lag 5 daa og skal henge saman med det som er regulert i plan for indre hamn (201605). Kaifronten mot nord vert om lag 100 m lang. Etablering av deponiet reduserer den totale vassflata i indre hamn med kring 16 daa. Tiltaket vert omfattande i storleik i samanlikning med eksisterande fysiske strukturar elles i området.

Det er ein tradisjon for att-fylling av bukter og viker i Fosnavåg sidan dette har gått føre seg i generasjonar. Likevel rører slike endringar i stor grad ved dei lokale kjerneverdiane i landskapet. Møtet mellom sjø og land er her frå naturen si side forma med variasjon og i småskala målestokk. Tiltettegging for moderne fiskeridrift med lange rette kaier, store flater, store farty og betydeleg reduksjon av indre hamnebasseng, vil vere i utakt med dei naturgitte føresetnadene og redusere opplevingsverdien av hamna som landskapsrom.

#### 6.1.3 Kulturmiljø

Sjølv om tiltaket ikkje kjem i direkte konflikt med registrerte kulturminnelokalitetar innafor Fosnavåg kystkulturmiljø, vil det regionalt viktige fiskeværret og hamneområdet bli prega. Tiltaket er relativt stort i høve til hamna sin storleik. Hovedstrukturen i Fosnavåg kystkulturmiljø blir endra, noko som medfører ein negativ påverknad på kulturmiljøet. Sjøfronten ved fabrikkken innerst i Vågen blir endra, og den nære kontakten mellom fabrikkken og sjøen blir broten.

#### 6.1.4 Skredfare

Eksisterande busetnad i planområdet er regulert til næring i gjeldande plan. Føremålet vert oppretthaldt også i ny plan. Skredfarevurderinga syner akseptabelt farenivå på 1/5000 i delar av næringsområdet. Ein føresetnad for denne vurderinga er at betongmuren som går langs sørleg side av Nørvågvegen held den standarden som den gjorde ved synfaring av skredområdet (sjå skredrapport frå Asplan Viak AS). Muren bør supplerast for å oppnå tilfredsstillande sikringsnivå i samsvar med planføremålet.

#### 6.1.5 Havnivåstigning og stormflo

Nye tiltak vert føreset etablert i samsvar med gjeldande krav og vil difor vere sikra. Eldre kaier og bygningar ligg til dels på svært lågt nivå. Her må ein truleg rekne med noko skade.





### 6.1.6 Manøvreringstilhøve i hamn og innløp

Indre hamn vert djupare, men det vert mindre areal att til manøvrering i hamna. Kystverket nyttar i sitt forprosjekt dimensjonerande båt (Smaragd) med lengde 67m og bredde 15,8m. Smaragd stikk 7,8m djupt. Kystverket har ikkje funne det nødvendig å køyre simulering av tiltaket. Herøy kommune nyttar ein mindre båt som dimensjonerande (Hunter). Denne båten er 45 m lang og 11m brei.

Etter vurdering frå kystskipper er tilbakemeldinga at båtar på storleik med Hunter ikkje vil ha problem med å manøvrere i Fosnavåg hamn. Det er ein føresetnad at ein har kontroll på tilhøve som kan påverke manøvreringa før ein går inn. Det gjeld mellom anna kva båtar som allereie ligg i hamna, vind og flo/fjøre.

### 6.1.7 Grunntilhøve

For indre hamn vil grunntilhøva generelt bli betra ved at dei over tid sedimenterte massane frå utslepp til hamna vert lagt i eit tett deponi. Desse massane er flyktige og virklar lett opp ved manøvrering i hamna, forureinar vatnet og gir frå seg kjemikalier, organisk materiale og dårleg lukt. Ein kjem etter mudringa ned på meir stabil, naturleg sandbotn/morene og nokre stader på fjell. Det er ein føresetnad at spuntveggane skal vere stabile og at det ikkje skal lekke forureining frå ferdig deponi. Detaljar i framgangsmåte vert fastsett i teknisk plan (detaljprosjektering av prosjektet).

I anleggsfasen vil mudring og dumping av massar gi risiko for spreiding av partiklar og forureining. Tidevatn-skilnad på meir enn 1m vil generere relativt sterke straumar inn og ut av vågen, som igjen aukar risikoen for spreiding. Det er ein føresetnad at spreidingshindrande tiltak vert etablert saman med overvaking.

Ved gjennomføring av tiltak med mudring ned til kt -8,3 jf. plan, syner risikovurdering utført av Rambøll (M-rap-002) at konsentrasjonen av metaller, PAH, PCB og PBT i sedimenta vil bli redusert slik at den samla risikoen frå desse komponentane vert mindre.

### 6.1.8 Støy

Det vil ikkje vere særleg auke i biltrafikk som følgje av mudring og deponering. Arbeidet skal i hovudsak utførast frå båt/lekter. Det vil vere vesentleg støy frå mudringsfarty i hamna gjennom anleggsperioden. Berekningane som ligg føre for industristøy er truleg relevante som samanlikning då dei tek utgangspunkt i kontinuerleg aktivitet med båt frå klokka 07.00 til 23.00. Korleis drifta vert lagt opp vil vere avgjerande for det samla bildet. Truleg vil ein også av andre årsaker måtte tilpasse slik at hamna vil vere stengt for fiskefarty i periodar når mudringa går føre seg. Det vil her vere særst viktig å halde dialog med brukarane av hamna i vidare prosess og prosjektering.

Støy-utfordringa knytt til båtar ved kai over natt med hjelpemotor i gang vil truleg vere aktuell også i anleggsfase då ein har farty og mannskap som skal opphalde seg i Fosnavåg i lengre periode. Dette må løysast i plan for gjennomføring. Rapporten som ligg føre frå Asplan Viak i høve reguleringsplan for indre hamn (201605) syner at dette truleg vil vere den største støy-ulempa.

Det skal utarbeidast ei støyfagleg utgreiing som syner kva støysituasjon ein kan forvente av anleggsarbeidet til etablering av område #1 deponi, BKB1, BKB2 og o\_SK. Det skal også utførast ei støyfagleg utgreiing for dei same områda i høve til varig situasjon etter ferdigstilling. Desse to utgreiingane skal vere ferdigstilte og godkjende før prosjekta/tiltaka/utbygginga kan startast opp.



Støykrava i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2016, tabell 4 og 5, gir rammer for anbefalte støygrenser for bygg og anleggsverksemd. Dei til ein kvar tid gjeldande retningslinjene for behandling av støy skal leggst til grunn ved anleggsverksemd og etablering av evt. ny støyande verksemd innanfor planområdet.

#### **6.1.9 Støv, lukt**

Dei forureina massane inneheld mykje organisk materiale som truleg vil gi ein luktproblematikk under arbeidet, både ved mudring og deponering. Det vil også kunne verte eit problem med svevestøv etter kvart som massane tørker ut i deponiet, men dette avheng av korleis ein fyl opp deponiet. Eit tiltak ein kan gjere for å avgrense støv frå forureina masse er å ikkje fylle høgare en sjønivå, og deretter fylle med reine (og grovare) masse over dette nivået. Det er fleire bustader i indre hamn som kan verte råka. Luktproblematikk må forventast ut over eit større område en sjølve hamnebassenget.

#### **6.1.10 Trafikksikkerheit**

Arbeidet med mudring og deponering er planlagt utført frå båt og vil ikkje i særleg grad påverke trafikken på land. Det vil bli noko transport av anleggsutstyr på bil i samband med prosjektet.





## 7 OPPSUMMERING

Grunntilhøva (stabilitet og miljøtilstand) vert betra ved at ein får djupare botn og meir stabil og roleg sandbotn/berg etter mudring. Støy i anleggsfasen har potensiale til å verte eit vesentleg problem og må takast omsyn til. Det er mange bebuarar kring hamnebasenget.

Lukt kan truleg bli eit problem i anleggsfasen. Prøvene som er tekne opp frå indre hamn luktar ikkje godt. Dette kan det bli utfordrande å gjere noko med. Det kan også bli støv frå dei flyktige massane ein tek opp om desse tørkar ut utan tildekking. Desse tilhøva talar for at ein bør søkje å gjere deponeringsprosessen for dei aktuelle massane så kort som råd slik at tildekking kan ta til. Trafikksikkerheit vert ikkje vurdert som ei vesentleg problemstilling i denne saka då transport og aktivitet for ein stor del vil gå føre seg på sjø.

For naturmangfald vert mudring og deponering vurdert som særst positivt då tiltaket betrar tilhøva for artar som lever av og i sjø og sediment. Sannsyn for spreiding av kritisk forureining minkar. For tema landskap vil etablering av deponiarealet i indre hamn vere ei betydeleg negativ varig endring. Deponiet legg beslag på 16 daa av dagens hamneareal og grip inn i staden sin identitet som naturleg hamn forma av samspelet mellom land og sjø. Det heilskaplege kulturmiljøet i hamna vil bli belasta av deponiet. Tiltaket sin skala, struktur og innhald kan vanskeleg tilpassast dei eksisterande kulturminnekvalitetane i miljøet kring indre hamn.

Delar av planområdet ligg i sona for steinsprang frå fjellet sør for planområdet. Planområdet vert tilstrekkeleg sikra av eksisterande betongmur på sørleg side av Nørvågvegen. Nye tiltak i planområdet vil måtte tilpasse seg krava som gjeld for havnivåstigning og stormflo. Dette vil truleg kunne løysast. Eksisterande busetnad ligg relativt lavt og her vil det kunne vere fare for skade.

Dimensjonerande farty vil greitt kunne manøvrere i hamna også etter etablering av deponi om tilhøva elles ligg til rette.





## 8 KJELDER

Skriftlege og digitale kjelder nytta i analysen:

- Miljødirektoratet, <http://miljodirektoratet.no/no/Tjenester-og-verktoy/Database/Naturbase/>
- Gislink, <http://www.gislink.no/kart/index.html?Viewer=GisLink>
- SVV, <http://www.vegvesen.no/Fag/Teknologi/Nasjonal+vegdatabank>
- NGU. <http://geo.ngu.no/kart/losmasse/>
- Riksantikvaren, Kulturminnesøk - <http://www.kulturminnesok.no/>
- VannMiljø, Miljødirektoratet. <http://vannmiljo.miljodirektoratet.no/>
- Miljøgeologiske undersøkelser, 417849-RIGm-RAP-001, Multiconsult.
- Geoteknisk datarapport, 417849-RIG-RAP-001, Multiconsult.
- M-rap-001-Kartlegging av forurenset sjøbunn i Fosnavåg – 24-09-2013 Rambøll.
- M-rap-001-MTGU Fosnavåg-11-5-2015. Rambøll
- M-rap-002-Tiltaksplan mot forurenset sjøbunn i Fosnavåg – Herøy kommune-6-12-2013. Rambøll.
- 417849-RIGm-RAP-001. Miljøgeologiske undersøkelser. Multiconsult 2016.
- 417849-RIG-RAP-001. Geoteknisk datarapport. Multiconsult 2016.
- NGI Rapport. Fosnavåg fiskerihavn. 20100182-00-2-R. 13.10.2010.
- Støyvurdering Multiconsult. 415161/01.
- Skredfarevurdering, Asplan Viak, 13.12.2016.