



SAKSUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 20/01675-22
Saksbehandler Maxim Galashevskiy

Forslag til reguleringsplan Langbakken Næringsområde. Behandling ifm. gjennomføring av offentlig ettersyn og høring.

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Averøy formannskap	08.03.2022	12/22

Averøy formannskap har behandlet saken i møte 08.03.2022 sak 12/22

Møtebehandling

Votering

Enstemmig vedtatt.

Averøy formanskaps vedtak

Averøy kommune vedtar å fremme planforslaget for Langbakken Næringsområde ved å legge den ut til offentlig ettersyn og sende den på høring. Planforslaget består av plankart, planbestemmelser, konsekvensutredning og planbeskrivelse, datert 27.02.2022. Vedtaket er hjemlet i plan- og bygningsloven § 12-11 Behandling av private reguleringsplanforslag.



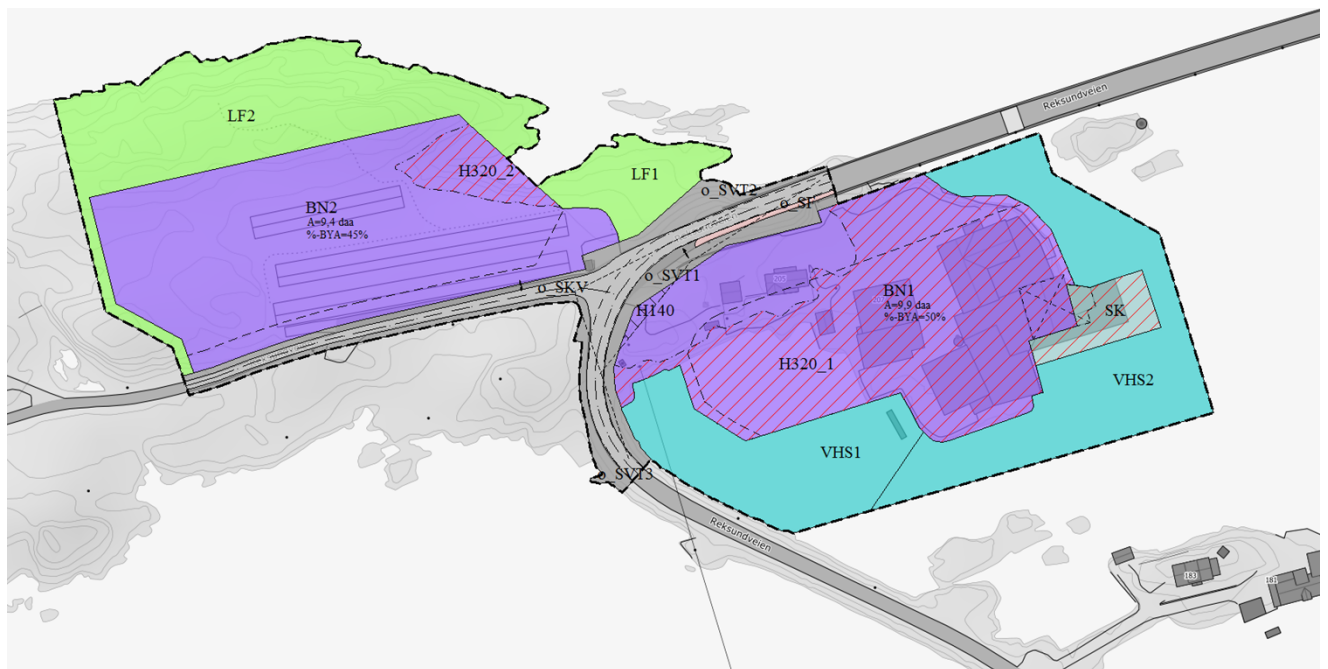
Forslag til reguleringsplan Langbakken Næringsområde. Behandling ifm. gjennomføring av offentlig ettersyn og høring.

Kommunedirektørens innstilling:

Averøy kommune vedtar å fremme planforslaget for Langbakken Næringsområde ved å legge den ut til offentlig ettersyn og sende den på høring. Planforslaget består av plankart, planbestemmelser, konsekvensutredning og planbeskrivelse, datert 27.02.2022.
Vedtaket er hjemlet i plan- og bygningsloven § 12-11 Behandling av private reguleringsplanforslag.

Saksopplysninger

Saken gjelder behandling av privat reguleringsplanforslag for Langbakken Næringsområde ifm. gjennomføring av offentlig ettersyn og høring. Planforslaget med konsekvensutredning er utarbeidet av Ikon Arkitekt & Ingeniør AS etter oppdrag av Sigurd Folland AS. Hensikten med planprosessen er å utarbeide en reguleringsplan som vil åpne for utvidelse av etablert næringsområde, utvidelse av kai og etablering av fiskeribase.



Byggetiltak som planforslaget vil åpne for utløser krav om utarbeiding av konsekvensutredning. Utredningen redegjør for konsekvenser av 3 ulike utbyggingsalternativer og alternativ med dagens situasjon.

Utredningsalternativer:

Alternativ 0

Dagens situasjon for eksisterende næringsarealer forblir uendret og premissene med utvidelse av næringslokale og bedre tilgang til kaianlegg vil ikke bli gjennomført. Videre utvikling for Langbakken Næringsområde vil måtte stanses.

Alternativ 1



Eksisterende næringsområde og næringslokaler sør for Reksundveien/Reksundbrua utvides.

Iht. nye krav fra mattilsynet og større satsning på produksjon av ferskfisk, har firmaet Sigurd Folland AS et sterkt behov for å øke produksjonslokalene. Ved å samle næringsbygg på sørsiden av fylkesvegen kan enkelte funksjoner som fryseri og tørkerom samlokaliseres i de eksisterende arealene. Dette vil spare inn et grunnflatebehov på ca. 600 m².

Alternativ 1 vil gi et samlet grunnflatebehov for nytt næringsbygg på ca. 2 300 m².

Produksjonslokaler vil samles på grunnplan og etablering av nye kontorlokaler og spiserom for de ansatte vil plasseres i 2. etasje. Inkludert 2. etasje beregnes bygningens høyde å være på 10,2 meter (bare deler av bygningsmassen vil være i 2 etasjer). Det anslås derfor at størsteparten av det nye næringsbygget vil ha en byggehøyde på 6,2 meter.

For å sikre tilstrekkelig arealer til å kunne etablere nytt næringsbygg på sørsiden av fylkesvegen, anslås det et behov for å fylle ut ca. 5,9 daa i sjø. Alternativ 1 vil også innebære en mindre utvidelse av eksisterende kai-anlegg, for å sikre kjøreadkomst til kai. Utvidelsen av kaianlegget kommer i tillegg til fylling i sjø mot sørvest.

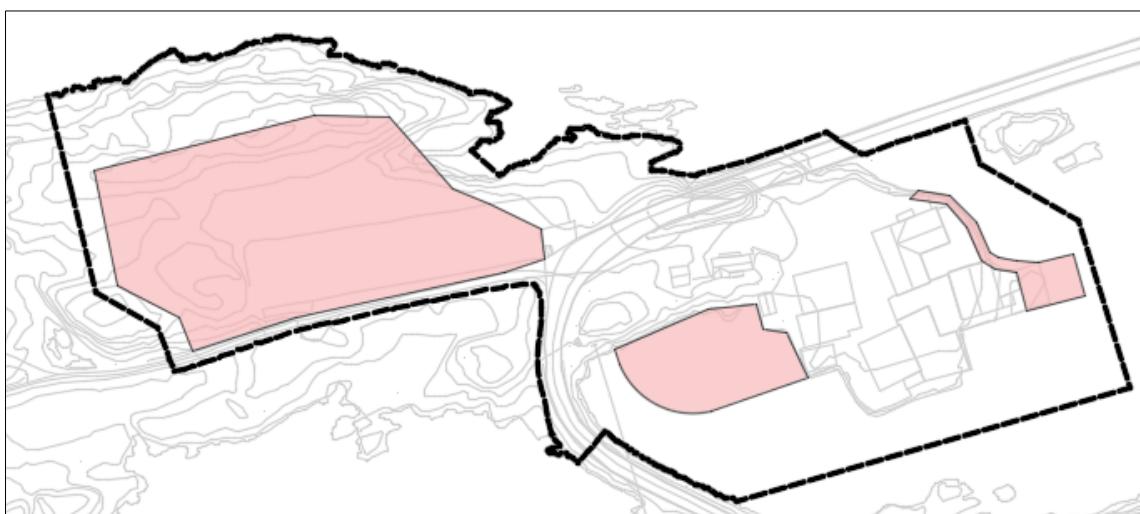
Dette alternativet forutsetter etablering av fiskeribase i tilknytning til eksisterende næringsbygg og kaianlegg.

Alternativ 2



Nødvendig utvidelse av næringsområde vil skje vest for fylkesveg. Produksjon av ferskfisk og saltfisk vil da deles. Med deling av produksjon vil det være behov for å øke andel m² med næringsbebyggelse innenfor planområdet, ettersom det også må etableres egne fryse-/kjølelager på næringsareal vest for fylkesvegen. Eksisterende hjellanlegg vil da erstattes av nye næringsbygg. Forventet grunnflatebehov for næringsarealer etter alternativ 2 er på ca. 2 900 m². Likt som i Alternativ 1 vil produksjonslokaler samles på grunnplan og etablering av nye kontorlokaler og spiserom for de ansatte vil plasseres i 2. etasje. Bygningshøyder vil derfor være likt som i Alternativ 1, med beregnet bygningshøyde på henholdsvis 10,2 meter og 6,2 meter. Terrenget på nordsiden av fylkesvegen må bearbeides noe, for å oppnå en jevn byggegrunn. Det vil gi noen skjæringer mot nord og vest, samt noe oppbygging av terrenget mot sørvest og nordøst. Alternativ 2 vil også inkludere en eventuell etablering av fiskerikai/servicestasjon. Fiskerikai/servicestasjonen vil ha samme lokalisering, i tilknytning til eksisterende næringsbygg og kaianlegg, som alternativ 1. Oppgradering av eksisterende bygningsmasse og opprusting av kaianlegg vil enklere la seg gjennomføre i alternativ 2, da bedriften kan opprettholde produksjonen under hele utbedringsprosessen.

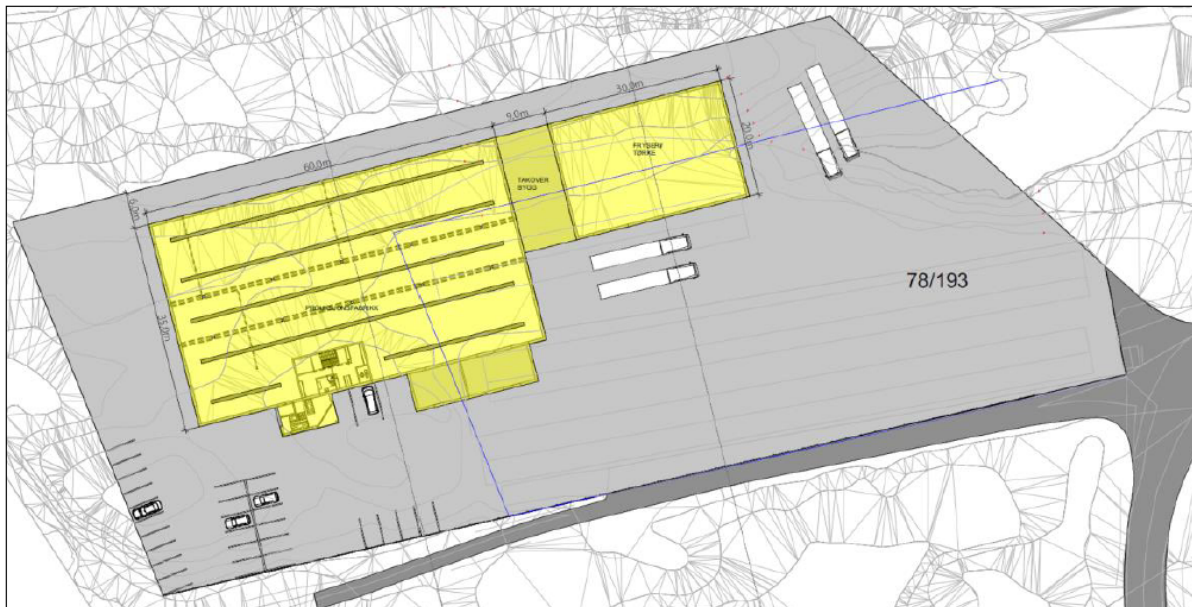
Alternativ 3



Alternativ 3 legger opp til en redusert utfylling på østsiden av fylkesvegen, samt en utvidelse av eksisterende kai. I tillegg legger alternativet opp til å etablere et kjørbart dekke på østsiden av

dagens anlegg. Dette for å få biltillkomst til kaianlegget. Det kjørbare arealet er tenkt som et betongdekke på påler. På grunn av forholdene i sundet tillates det ikke at dette betongdekket benyttes til kai. Dekket skal ikke strekke seg ut over eksisterende fyllingsfot. Utvidelsen på østsiden av fylkesvegen gjør det mulig å oppgradere anlegget slik at det tilfredsstiller dagens krav. I tillegg legger alternativt 3 opp til en utvidelse på vestsiden av fylkesvegen også. Denne utvidelsen tilsvarer utvidelsen beskrevet i alternativ 2 og muliggjør en framtidig utvidelse av virksomheten.

Alternativ 3 muliggjør en todelt utvikling av området. Første byggetrinn vil kunne skje på østsiden av fylkesvegen og er en oppgradering av dagens anlegg. På lengre sikt legger alternativet til rette for utvidelse på vestsiden av fylkesvegen og muliggjør at virksomheten kan vokse i forhold til dagens nivå.



Situasjonsplan for alternativ 2. Utarbeidet av Kleive Betong AS ved Steinar Øyen



Illustrerer volum og utforming av næringsbygg på nordsiden av fylkesveg. Illustrasjon er utarbeidet av Kleive Betong AS ved Steinar Øyen.

Tabellen under viser en oversikt over samlet konsekvens for de temaene som har blitt vurdert i konsekvensutredningen.

KU-tema	Alt. 0	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3
Natur og miljø	0	-/0	-	-
Landskap	0	-	-/0	-
Trafikksikkerhet	0	-/0	-	-
Nyere tids kulturminner	0	-/0	-/0	-/0
Areal og transportplanlegging	0/-	0	0	0
Friluftsliv på land og i sjø	0	-/0	-	-
Samlet vurdering	0	-/0	-	-
Rangering	1	2	3	4
Forklaring til rangering	Denne løsningen vil ikke være å foretrekke, da 0-alternativet ikke vil gi næringsvirksomheten rom til nødvendig utvikling.	Alternativ 1 er den mest skånsomme løsningen for de fleste KU-temaene. Dette selv om alternativet representerer et større inngrep i terreng med utfylling i sjø.	Alternativ 2 gir mindre terrenginngrep, men vil samtidig resultere i tap av fiskehjeller og gi utbygging av næringsbygg på andre siden av fylkesvegen. Dette gjør tiltaket mer synlig og trafikksikkerhet noe mer redusert.	Alternativ 3 blir i sum tilsvarende å bygge ut både alternativ 1 og 2, selv om den planlagte utfyllingen er betydelig mindre enn i alternativ 1. Fordelen med alternativ 3 er at den muliggjør en trinnvis utbygging av virksomheten.

Av hensyn til presenterte KU-tema vil 0-alternativet komme best ut. Dette er et alternativ som ikke er forenelig med Sigurd Folland AS sine behov for å kunne fortsette sin virksomhet i området.

Ifølge forslagstiller kan differansen på konsekvensene innenfor hvert enkelt tema og de samlede konsekvensene mellom alternativene regnes som marginale. Ingen av alternativene er vurdert til å medføre en vesentlig forringelse av området. Forskjellene på konsekvensene mellom utviklingsalternativene regnes som så marginale at hensyn til bedriftens kontinuerlige drift, mulighet for økt miljøgevinst i produksjonen og driftsøkonomiske konsekvenser, kan forsvare valg av utviklingsalternativ 3. Tiltakshaver vurderer at utviklingsalternativ 3 vil være å foretrekke, av blant annet hensyn til sikring av bedriftens kontinuerlige drift, muligheten for trinnvis utbygging, og av prosjektøkonomiske årsaker. Utvikling etter alternativ 3 vil også sikre firmaet en miljøgevinst med at helt nye fabrikklokaler vil spare mer energi på kjøling, frysing og intern transport.

Tillatelse for oppstart av planprosess ble gitt av kommunen i oppstartsmøte med forslagstiller og plankonsulent 08.06.2020. Etter kunngjøring om oppstart av prosessen i perioden 12.06. – 14.08.2020 samlet forslagstilleren inn innspill og merknader. Mottatte innspill ble vurdert og delvis innarbeidet i planforslaget.

Forslagstillers vurdering av innspill og kommunens kommentar er gitt i tabeller under:

Statens vegvesen (29.06.2020): Fylkesveg 6078 betjener nærings- og boligbebyggelsen på Langøya, Honningsøya, Tjønnøya og Sør-Ramsøya. Vegstandard er dårlig med tanke på vegbredde, vertikal- og horisontalkurvatur og terrengforholdene langs vegen. Statens vegvesen er i utgangspunktet positive til at eksisterende næringer, der arealbruken samsvarer med kommuneplanens arealdel. Grunnet fylkesvegens funksjon og standard, fraråder likevel Statens vegvesen at det videre planarbeidet går videre med alternativ 2 der produksjon og næringsvirksomhet vil foregå på begge sider av fylkesveg. Tiltak vil generere økt vare- og persontransport. Konsekvensutredningen må derfor også omfatte en vurdering av hele fylkesvegstrekingen fra krysset ved fylkesveg 64 i konsekvensutredningen om trafiksikkerhet. Statens vegvesen anbefaler at trafiksikkerhet må omfatte forholdene for myke trafikanter som bor og ferdes langs vegstrekingen. Om nødvendig må det stilles rekkefølgekrav til utbedringstiltak. Dersom noe av varetransporten kan flyttes fra veg til sjø ved mulig kaianlegg, vil dette også ha betydning for trafikk sammensetningen og må vurderes i sammenheng. Trafikkforholdene ved varslet planområde er ikke gode. I forbindelse med regulering av Tjønnøybrua, tidlig 2000-tall, ble det forsøkt ryddet opp i avkjørsler. Utbedring av avkjørsel synes ikke å være gjennomført i tråd med reguleringsplan. For videre utvikling av anlegget, må avkjørsel vurderes på nytt og det må stilles rekkefølgekrav om utbedring i samsvar med krav i N100. Vegvesenet ser også at det legges ved illustrasjoner som viser løsningene, herunder parkerings- og manøvreringsareal.	Forslagstillerens vurdering: <i>«Det er gjennomført en konsekvensutredning av de ulike alternativene».</i> <i>«Den forventet trafikkveksten vil være liten og kryssende trafikk vil skje i begrenset omfang».</i> <i>«Det er den siste tiden gjennomført betydelige tiltak for å bedre tilkomsten og siktforholdene til det eksisterende næringsområdet».</i> Kommunens vurdering: Forslagstilleren valgte utbyggingsalternativ nr.3 som legger til rette for både utvidelse på utfylling ved eksisterende virksomheten og på nordsiden av fylkesveien. Dette utbyggingsalternativet var ikke beskrevet ved varsling om oppstart av planprosess, men kom inn seinere under utarbeiding av konsekvensutredning som kombinasjon av alternativer nr. 1 og 2. Kommunen forventer at Statens Vegvesen vil gi en grundig vurdering av løsningen, som er presentert i planforslaget. Eventuelle merknader og anbefalinger vil bli innarbeidet i planforslaget før eventuell 2. gangs offentlig ettersyn eller evt. vedtak av planforslaget.
Fiskeridirektoratet (30.06.2020):	Kommunens vurdering: Planforslaget mangler bestemmelser som kan

Det er registret fiskeplass for aktive redskap i Hendvika, ca. 800 meter fra planområdet, hvor det foregår fiske av sild og brisling med not. Ca. 500 meter fra planområdet, er det gytefelt for torsk, og er klassifisert som lokalt viktig. Gyteperioden for torsk er vanligvis i tidsrommet februar – april. Ved kaiområde i strandsonen er det registrert tareskogforekomst som er klassifisert som svært viktig. Generelt vil sedimenttiltak i sjø berøre marinbiologiske forhold. I dette tilfelle gytefeltet for torsk. Utfyllingsaktiviteter må derfor begrenses i perioden januar – april. Dumping av masser bør primært skje på høsten og tidlig vinteren. Da det er i denne perioden livet i kystsonen, er mest i ro. Det må vises særlig stor aktsomhet ved mudring, dumping og spredning av sedimenter. Ved dumping av forurensede masser må det gjennomføres tiltak for å begrense partikkelspredning mest mulig, ved eksempelvis bruk av siltgardin. Forurensede masser skal alltid deponeres på godkjent mottak for slike masser. Fiskeridirektoratet anbefaler å inkludere arealer som berøres av mudring og dumping i konsekvensutredningen.	styre tidspunkt for gjennomføring av utfylling i sjø. Kommunen forventer at Fiskeridirektoratet vil gi en nærmere vurdering av foreslått utfylling i sjø (ca. 1,5daa i området BN1) ift. eventuelle tidsbegrensninger for gjennomføring av tiltak i gyteperioden. Eventuelle krav fra Fiskeridirektoratet vil bli innarbeidet i planbestemmelser før eventuell vedtak av planforslaget.
Kystverket (07.07.2020): Reguleringsplan må innrette seg til grenseflate mot sjø i Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø (FOR-2011-03-25-335). Intensjonen bak overordnet plan beholdes. Iht. ny Lov om havner og farvann av 21.06.2019 krever tiltak i sjø egne tillatelser etter havne- og farvannslovens §14. Sikker fremkommelighet i sjø må sikres i plan. Skissert planområde har vesentlig virkning på statlig anlegg.	Forslagstillerens vurdering: <i>«Planforslaget legger ikke opp til ny utbygging som vil berøre fremkommeligheten. Ny utbygging vil skje på landareal og har ikke vesentlig virkning på statlige anlegg, selv om varslet plangrense ved oppstart kunne gi inntrykk av dette».</i> <i>«Det er gjort vurderinger i forhold til samfunnssikkerhet og stormflo. Avbøtende tiltak er sikret i planen».</i> <i>«Merknad tas til orientering».</i>

Planarbeidet må man se om det er behov for vurderinger rundt samfunnssikkerhet og forurensningsfare knyttet til ulykker i de tilstøtende sjøområdene og hva de påregnelige konsekvensene vil være for næringsinteresser, samfunn og natur. Risikovurdering av fremtidig stormflo kombinert med ekstrem sjøgang og hvordan disse vil påvirke nyetableringer og omgivelsene innenfor planområdet må vurderes. Avbøtende tiltak må sikres i plan. Kystverket anbefaler bruk av planleggingsverktøyet KystInfo i det videre planarbeidet, da det er betydelige sjø- og strandsoneareal som omfattes av reguleringen.	
Statsforvalteren i Møre og Romsdal (10.07.2020): Statsforvalteren er positiv til at det skal gjennomføres en konsekvensutredning av tre ulike alternativer, da en kan lande på en løsning som tar tilstrekkelig hensyn til andre interesser i det åpne kystlandskapet. Krykkje er sterkt truet og er registrert i området senest i 2020. Det er også et gyteområde for torsk i nærheten. Planforslag bør redegjøre for virkningene tiltaket kan ha på disse artene og deres leveområde. Områder med fare, risiko eller sårbarhet skal merkes i plankartet som egen hensynssone. Det vil ikke være anledning til å skyve nærmere avklaringer til byggesak jf. kravet til ROS-analyse i pbl § 4-3. Utvidelse av planområde vil være potensiell støykilde. T-1442 skal legges til grunn. Dersom det vurderes at støy kan være et problem i influensområdet, må det utarbeides en støyfaglig utredning med anbefalte, avbøtende tiltak som tas inn i plan. Skal det gjennomføres fylling i sjø, må det undersøkes om sjøbunnen er forurenset iht. M-350/2015. Ved forekomst av forurensning i sjøbunnen må det foreligge et løyve etter forurensningslova § 11 før utfylling kan starte opp.	Forslagstillerens vurdering: <i>«Det er gjennomført en konsekvensutredning i forbindelse med planarbeidet. Vurderinger av naturmangfoldet er gjort i egen rapport».</i> <i>«Det er utarbeidet en ROS-analyse for planområdet. nødvendige hensynssoner og avbøtende tiltak går fram av analysen og tiltak/hensyn er sikret i plankart og bestemmelser».</i> <i>«Tiltaket er i seg selv ikke utsatt for støy og virksomheten vil heller ikke føre til vesentlig økning i støy. Det er likevel innarbeidet en generell bestemmelse om støynivå».</i> <i>«Det anbefalte tiltaket åpner for mindre utfylling i sjø. Dersom en velger å fylle ut dette arealet skal det foreligge tillatelse etter forurensningsloven».</i> Kommunens vurdering: Kravet om undersøkelse ift. forurensning på sjøbunn ifm. utfylling i sjø er fastsatt som rekkefølgekrav i planbestemmelser. Forslagsstiller vurderte å ikke utarbeide støyanalyse for planområdet. Støygrenser fra retningslinjer T-1442 er fastsatt for området i planbestemmelser.

Mattilsynet: Dersom tiltak medfører økt behov for drikkevann og slokkevann, må det sikres at det er nok kapasitet og drikkevann. Vannverkseier skal sikre at det kan leveres tilstrekkelige mengder med helsemessig trygt drikkevann til enhver tid.	Forslagstillerens vurdering: <i>«Det utarbeides en egen rammeplan for VA i forbindelse med planarbeidet. Denne rammeplanen omtaler nødvendige tiltak. Merknad tas til følge».</i>
NTNU Vitenskapsmuseet: Dersom reguleringsplan åpner opp for inngrep i sjø i form av mudring eller annen graving, utfylling, moringer, pæling ol, kan NTNU Vitenskapsmuseet kreve å gjennomføre marinarkeologisk befaring på stedet. NTNU Vitenskapsmuseet ber derfor om at alle tiltak i sjø blir nøye beskrevet med hensyn til materialbruk og reelle dimensjoner. Tiltak i sjø må også fremgå tydelig i plankart.	Forslagstillerens vurdering: <i>«Planforslaget legger ikke opp til større utfyllinger i sjø, men det tillates en oppretting av strandlinjen i forbindelse med nytt næringsområde (BN2). Merknad tas til følge».</i> Kommentar fra kommunen: Planforslaget åpner også for utfylling i sjø av ca. 1,5 daa innenfor området BN1.
Møre og Romsdal fylkeskommune (20.08.2020): Byggegrense bør trekkes så langt unna fylkesveg som mulig. Vegloven §29 sier at det skal være en byggegrense på 50 meter mot fylkesveg. Fylkeskommunen mener det i dette tilfellet likevel kan åpnes opp for en byggegrense på 30 meter fra senterlinje fylkesveg. Avkjørsler, friskt og byggegrenser må komme tydelig frem i plankart. Planforslag må omtale økt trafikk, trafikkløsninger for personbil og varelevering, parkering, kollektivtrafikk og myke trafikanter i både planområdet og influensområde. Tjønnybrua må hensyntas. Det kan ikke legges opp til tiltak/bruk som kan skade bruas bæreevne. Arealene ligger delvis i støysone. Det må gjennomføres en støyfaglig vurdering av støybelastning og eventuelle tiltak må sikres i plan. Flerkildeproblematikk må også vurderes. Det må også vurderes om området egner seg til	Forslagstillerens vurdering: <i>«Planen legger ikke opp til nye avkjørseler til fylkesvegen, og byggegrensene er vist i plankartet. Statens vegvesen sine håndbøker er lagt til grunn for utforming av frisiktsoner. Det er utarbeidet et eget notat som omtaler trafikkale forhold».</i> <i>«Det planlagte tiltaket består ikke av støyfølsom bebyggelse. Det er ikke forventet en trafikkvekst som vil skape vesentlig mere støy. Aktiviteten til virksomheten foregår i alle hovedsak innendørs og generer lite støy».</i> <i>«Det er gjennomført en egen konsekvensutredning av kulturmiljøet».</i> <i>«Merknad tas til orientering».</i> Kommunens vurdering: Forslagsstiller vurderte å ikke utarbeide støyanalyse for planområdet. Støygrenser fra retningslinjer T-1442 er fastsatt for området i planbestemmelser.

utbygging med hensyn til luftforurensning, samt eventuelle avbøtende tiltak. Det er kulturverninteresser i influensområdet, der planalternativene vil ha ulik innvirkning. Kulturverninteressene må vurderes opp mot det konkrete forslaget som blir lagt frem.	
NVE: TEK 17 stiller krav til sikkerhet mot flom, erosjon og skred ved planlegging og utbygging. Dette skal vurderes i plan sammen med hensyn til klimaendringer og lokal overvannshåndtering. Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven.	Forslagstillers vurdering: <i>«Det er gjennomført en ROS-analyse som avdekker fare for flom/stormflo. Dette er sikret med egen hensynssone i plankartet med tilhørende bestemmelser. Merknad tas til følge».</i>

Vurdering

Ca. 500 m sørøst fra planområdet er det registrert lokalt viktig gytefelt for torsk (vises med skravur på illustrasjonen under). Gjennomføring av utfylling i sjø (eller andre sedimenttiltak i sjø) etter planforslaget kan ha negativ virkning på marinbiologiske forhold under gyteperioden for torsk. Begrensning av tidsperiode for gjennomføring av slike tiltak vil bli presisert med Fiskeridirektoratet og innarbeidet i planbestemmelser før eventuell vedtak av planforslag.



Tiltakshaveren engasjerte konsulentfirma Miljøfaglig Utredning AS for gjennomføring av kartlegging av naturmangfold i planområdet og utredning av konsekvenser av planlagte tiltak for naturmangfoldet. Under feltarbeid registrerte biologene sjøfuglart krykkje som er oppgitt i rødliste og forekomster av naturtyper kystlynghei og strandeng i nærheten av planområdet. Det er konkludert av konsekvenser av tiltakene for naturmangfoldet er små og akseptable.

Det vurderes at virkninger av planlagte tiltak er utredet i konsekvensutredning i samsvar med plan- og bygningsloven §4-2. Det er ikke avdekket tungtveiende interessenmotsetninger i planområde.

Fremlagt reguleringsplanforslag er i tråd med krav i plan- og bygningsloven og i kart- og planforskriften.

Det er gjennomført risiko- og sårbarhetsvurdering i samsvar med plan- og bygningslovens § 4-3. Det er avdekket behov for avbøtende tiltak ift. stormflo. Kravet om høydeplassering og utforming av tiltak ift. stormflo er innarbeidet i planbestemmelser.

Det vurderes at planforslaget kan fremmes. Planforslaget kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring i samsvar med plan- og bygningsloven §12-11.

Vedlegg

Plankart - 27.02.2022.pdf

Planbestemmelser - 27.02.2022.pdf

Planbeskrivelse - 27.02.2022.pdf

ROS-analyse - Langbakken Næringsområde - 22.02.2022
Utredning av naturmangfold
Notat - Trafikkvurdering for Langbakken Næringsområde
KU - Landskap
KU - Kulturminner og kulturmiljø
KU - Friluftsliv

RETT UTSKRIFT
DATO 10.mars.2022