

MacGregor Norge AS - Triplex

Hendholmen industriområde

Detaljreguleringsplan

Planbeskrivelse



Oppdragsnr.: 5174609 Dokumentnr.: 1 Versjon: 04
2018-10-16

Oppdragsgiver: MacGregor Norge AS - Triplex
Oppdragsgivers kontaktperson: Terje Arnesen
Rådgiver: Norconsult AS, Grandfjæra 24, NO-6415 Molde
Oppdragsleder: Marco Böhm
Fagansvarlig: Marco Böhm
Andre nøkkelpersoner: Stine Misund Fiksdal

04	2018-10-16	justert plan- og arealavgrensning	Marco Böhm	Marco Böhm	Maxim Galashevskiy
03	2018-10-12	justeringer etter kommunal gjennomgang	Marco Böhm	Marco Böhm	Maxim Galashevskiy
02	2018-08-09	Forslag som overleveres kommunen for intern behandling	Marco Böhm	Per Olav Blikås	Marco Böhm
01	2018-07-11	Utkast for drøfting med oppdragsgiver	Marco Böhm		
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

1 Sammen drag

Triplex er en avdeling i MacGregor konsernet og er leverandør av utstyr for fiske- og offshore skips. Triplex avdelingen produserer skipsutstyr på eiendommen på Hendholmen i Averøy kommune. Utstyret produseres og lagres på land, men montasje og vedlikehold skjer direkte på skipene når det ligger ved kai.

Triplex ønsker å utvide sin virksomhet og engasjerte Norconsult AS som plankonsulent for utarbeiding av plandokumentene og gjennomføring av planprosessen.

Triplex er en viktig nøkkelbedrift i kommunen og en del av den maritime klyngen på Nordmøre. Bedriften ønsker å tilpasse seg markedet og kundene sine ønsker. For å være konkurransedyktig er det avgjørende for bedriften å få inn flere og større skip. Dette forutsetter en større kai og større produksjons- og lagerkapasitet.

Utviding av eksisterende kai ble kjørt som byggesak parallelt med planarbeidet. Mens de resterende tiltakene skal avklares gjennom regulering.

Den større lager- og produksjonskapasiteten skal skaffes gjennom utviding av eksisterende areal der gjenstående masser tas ut og brukes til utfyllinger i sjøen. Reguleringsplanen skal legge til rette for masseflyttingen og økt aktivitet i bedriften. Det ønskes plassert ny produksjonshall på fastgrunn, mens de utfylte arealene skal brukes til utendørslager og trafikkareal. Planen tar også hensyn til trafikkavviklingen både eksternt og internt.

Ett konfliktpotensial er støy fra virksomheten, som både omfatter produksjonsstøy (sandstråling, kompressor og ventilasjon) og trafikkstøy fra skipene (hjelpemotorer). Det ble foretatt en støyfaglig vurdering der en kom fram at støy fra skipstrafikken ligger innenfor grenseverdiene ved tilgrensende hytte- og boligfelt. Eksisterende støy fra produksjon ble ikke undersøkt, men planen stiller generelle krav til bebyggelsen som må være utformet støydempende og innenfor gjeldende støykrav. Konfliktpotensialet vurderes som løsbart.

Et stort konfliktpotensial ligger i nødvendig fjerning av et eksisterende automatisk fredet kulturminne. Kulturminnet ligger på knausen som må fjernes for å frigi areal til plassering av ny produksjonshall samtidig som massene skal brukes til utfylling. Konflikten er ikke løsbart og inngrepet i kulturminnet må godkjennes av kulturmyndighetene. Samtidig med planforslaget vil det søkes om dispensasjon fra kulturminnelovens § 3 for å få tillatelse for inngrep i eksisterende automatisk fredet kulturminne.

Innhold

1	Sammendrag	3
2	Bakgrunn	6
2.1	Andre saker som berører planen	7
2.2	Krav om konsekvensutredning	7
3	Planprosess	8
3.1	Planoppstart	8
4	Planstatus og rammebetingelser	9
4.1	Gjeldende overordnet plan	9
4.2	Tilgrensende planer	10
4.3	Temaplaner	10
4.4	Statlige og regionale planretningslinjer, rammer og føringer	10
5	Eksisterende forhold	11
5.1	Beliggenhet	11
5.2	Naturgitte forhold	12
5.3	Grunnforhold	12
5.4	Naturverdier	12
5.5	Stedets karakter og landskap	12
5.6	Landbruk	13
5.7	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	13
5.8	Kulturminner og kulturmiljø	13
5.9	Barn og unges interesser	13
5.10	Rekreasjonsverdi	13
5.11	Trafikkforhold	14
5.12	Teknisk infrastruktur	14
5.13	Støyforhold	14
5.14	Luftforurensing	15
5.15	Næring	15
5.16	Analyser/ utredninger	15
6	Planforslaget	16
6.1	Planlagt arealbruk	16
6.2	Hovedgrep	17
6.3	Området for industri og lager	17
6.4	Parkering	18
6.5	Tilknytning til teknisk infrastruktur	18
6.6	Trafikkløsning	18
6.7	Universell utforming	19

6.8	Uteoppholdsareal	19
6.9	Kulturminner	19
7	Planens virkninger	20
7.1	Forhold til overordnede planer	20
7.2	Landskap og stedets karakter	20
7.3	Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi	20
7.4	Forhold til kravene i kap. II i Naturmangfoldlova (§§8-12)	21
7.5	Jordressurser/ landbruk	21
7.6	Rekreasjons- og friluftsinnteresser/ rekreasjonsbruk	22
7.7	Teknisk infrastruktur	22
7.8	Trafikkforhold	22
7.9	Sosialinfrastruktur	23
7.10	Økonomiske konsekvenser for kommunen	24
7.11	Konsekvenser for næringsinteresser	24
7.12	Interessemotsetninger	24
7.13	Avveining av virkninger	25
8	Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS)	26
8.1	Sjekkliste for vurdering av risiko og sårbarhet i saker etter plan- og bygningsloven	26
8.2	Risikovurdering	29
8.2.1	Stormflo	29
8.2.2	Virksomhets og ulykkesrisiko	29
8.2.3	Slukkevannforsyning	29
8.3	Avbøtende tiltak/ løsninger ROS	30
8.4	Rekkefølgebestemmelser	30
9	Innkomne merknader	31
9.1	Naboene på Heimdalsvegen, 31.10.2017	31
9.2	Fiskeridirektoratet, 13.11.2017	31
9.3	Kystverket, 22.11.2017	32
9.4	Fylkesmannen i Møre og Romsdal, 04.12.2017	32
9.5	Møre og Romsdal fylkeskommune, 05.12.2017	32
9.6	Statens vegvesen, 11.12.2017	32

2 Bakgrunn

Skipsutstyrsprodusenten MacGregor Norway AS - Triplex eier hele Hendholmen (gnr. 78, bnr. 120) og produksjonsbedriften er plassert på den vestlige delen av øya.

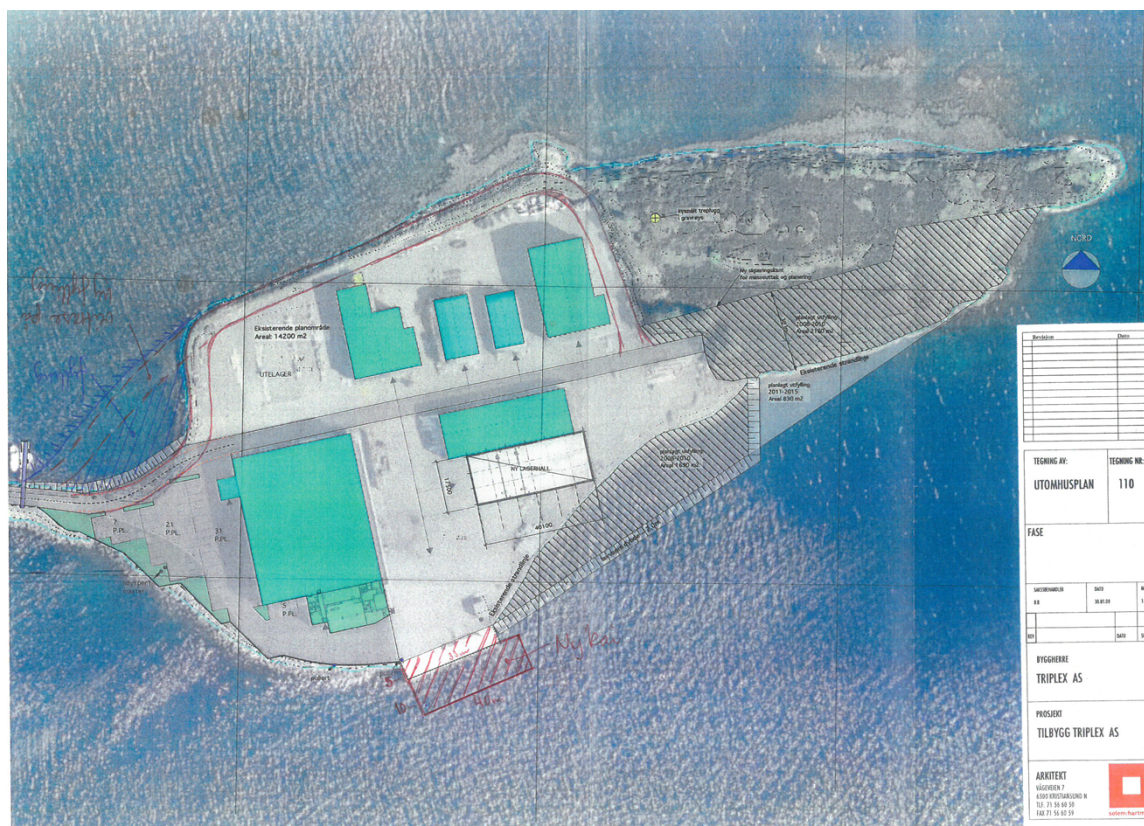
Triplex har ambisjoner for videre vekst og ønsker seg å bli mer konkurransedyktig innenfor sitt fagområde. En ønsker derfor å utvide dagens næringsareal for å øke produksjons- og lagerkapasitetene, forbedre produksjonslogistikken og oppgradere kaia for å kunne ta imot flere og større skip.

Området ønskes regulert til industriformål og kai.

Eksisterende industriområde skal økes ved:

- 1) å fjerne fjellassene på østspissen som i dag er avsatt til LNF-formål
- 2) å bruke massene til ytterligere utfyllinger ut i sjøen

Triplex engasjerte Norconsult for å utarbeide en reguleringsplan for området og for å kjøre planprosessen etter plan- og bygningsloven.



Figur 1 Tidlig idéskisse som viser de ønskete tiltakene

2.1 Andre saker som berører planen

Eksisterende kai til industriområdet er i dårlig tilstand og må skiftes ut. Det ble søkt om rammetillatelse for bygging av ny kai parallelt med reguleringsarbeidet. Rammetillatelsen ble gitt i forvaltningsutvalget i møte 25.1.2018, sak 8/2018. I forbindelse med søknaden ble det utført grunnundersøkelser i sjøområdet og en støyvurdering av den framtidige skipstrafikken.

2.2 Krav om konsekvensutredning

I forbindelse med forberedelse om oppstart av planarbeid ble det gjennomført en foreløpig vurdering vedrørende krav om konsekvensutredning. Forskrift om konsekvensutredninger FOR-2017-06-21-854 med vedleggene I+II la til grunn for vår vurdering.

Følgende temaer ble ansatt som aktuelle:

Vedlegg I, pkt. 8a, 8b, 30

Tiltak som berører innlandsvannveier og havner som genererer trafikk for skip over 1350 tonn.

Vedlegg II, pkt. 1g, 4g, 10a, 10e (ii, iii), 13

Tiltak som går på skipsverft og havneanlegg og endringer av farleder og tiltak som medfører større utvidelser av eksisterende industriområder samt landvinning fra havet.

Følgende vurdering ble gitt:

«Planforslaget vil bygge videre på eksisterende situasjon og legge til rette for moderat utvikling av eksisterende lokalitet. Konsekvensene som vil medføres av planforslaget vil være overskuelige og stort sett lokalt begrenset. Etter vår vurdering vil planen ikke få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, jf. Forskrift om konsekvensutredning.

Når det gjelder inngrep i det automatisk fredete kulturminnet så avventer vi en foreløpig vurdering fra kulturmyndighetene ang. kulturminnets verneverdi.»

Etter vår vurdering vil planforslaget ikke utløse krav om konsekvensutredning, jf. forskriften.

I merknadene til planoppstart ble det ikke satt krav om utarbeiding av konsekvensutredning i forbindelse med regulering.

3 Planprosess

3.1 Planoppstart

- 05.07.2017 Forhåndskonferanse med Averøy kommune.
- 30.08.2017 Søknad om igangsetting av planarbeid ble sendt til kommunen.
- 18.10.2017 Behandling av søknad om igangsetting av planarbeid i formannskapet, sak 59/2017.
- 08.12.2017 Frist for innspill i forbindelse med varsling om oppstart av planarbeid.

6 saksparter har kommet med merknader til planoppstart, hvorav en av dem hadde 18 undertegnede. Sammendrag av merknadene med kommentar er presentert i kapittel 9.

Hovedtemaene var støy og terrenginngrep. Det var påpekt at økt aktivitet i området og flere skipsanløp vil medføre større støybelastning på de tilgrensende områdene, særlig fritidsbebyggelsen på andre siden av Vågen. I forbindelse med utsprenging var inngrepet i eksisterende kulturminnelokalitet ansett som problematiske. Når det gjaldt utfyllinger i sjøen ble det henvist til partikkelspredning som skal håndteres.

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Gjeldende overordnet plan

Området er pr. dato ikke regulert på detaljnivå.

For landarealet gjelder kommuneplanens arealdel 2016-2028.

For sjøarealet gjelder interkommunal kommunedelplan for sjøområdet.

Grensen mellom disse to planer følger kystlinje.

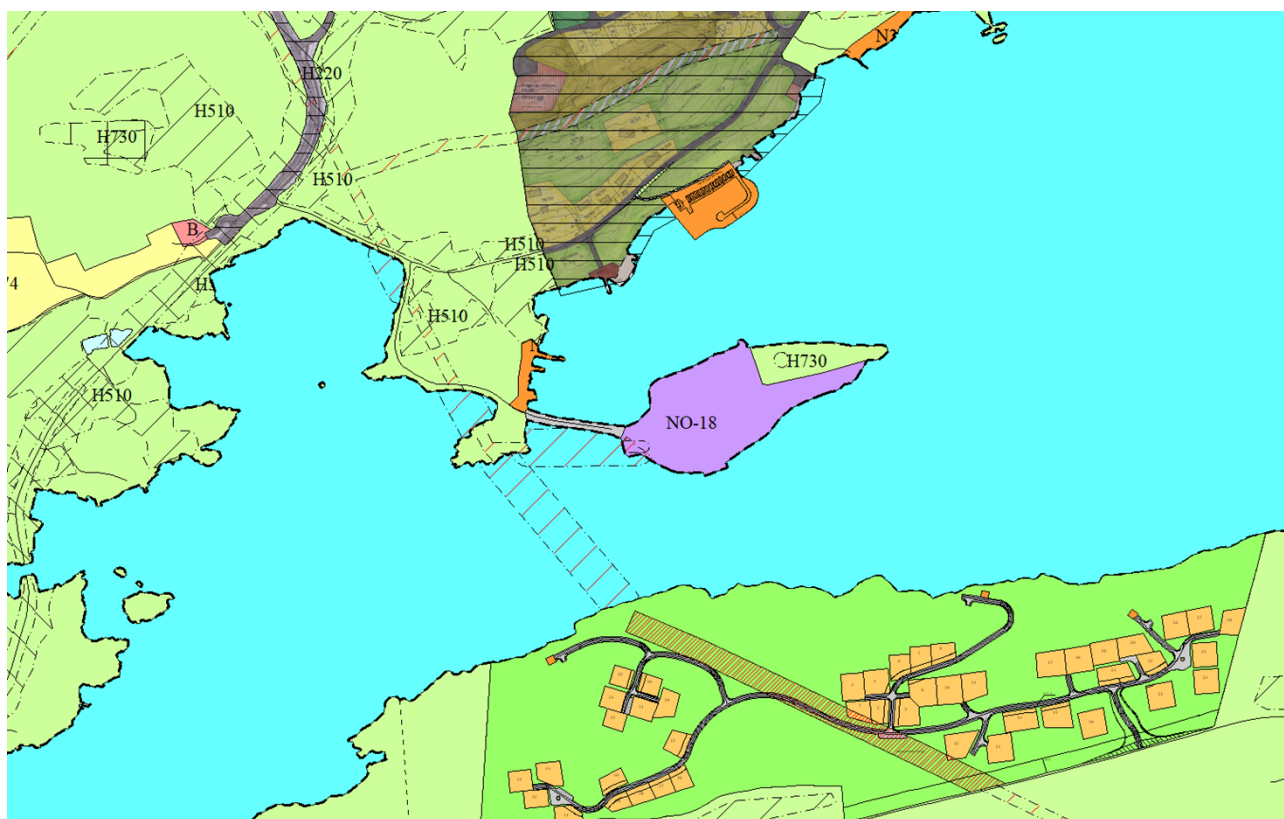
Arealbruk på land:

Største delen: Næringsbebyggelse – nåværende (NO-18).

Nord-øst spissen med kulturminnet: LNF-formål.

Arealbruk i sjøen:

Bruk og vern av sjø med tilhørende strandsone» (V14).



Figur 2 Gjeldende kommuneplanens arealdel, Sjøområdeplan og reguleringsplanene Sjøgarden fritidsboligfelt og Henda boligfelt

4.2 Tilgrensende planer

Det er ingen andre reguleringsplaner under arbeid i området. Tilgrensende reguleringsplaner som kan påvirke planområdet er:

- Sjøgarden fritidsboligfelt (plan-id: 20110002) på Flatset i sør.
- Henda boligfelt (plan-id: 19870001) på Heimgarden i nord
- Henda boligfelt – naustområde (plan-id: 20090010) som er en reguleringsendring av eksisterende plan fra 1987.

4.3 Temaplaner

- Strategisk næringsplan for Averøy, Frei og Kristiansund 2006-2020

4.4 Statlige og regionale planretningslinjer, rammer og føringer

- Nasjonal transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg
- Statens vegvesens normaler, retningslinjer og veiledninger
- Fylkesplan for Møre og Romsdal fylkeskommune, med underliggende dokumenter
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen

5 Eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i Hendvika på Averøya i Averøy kommune og inntar hele Hendholmen - som er ca. 35 daa stort - pluss sjøarealet rundt. Planområdet følger videre adkomstvegen helt til nærmeste vegkryss.



Figur 3 Områdets beliggenhet i kommunen

5.2 Naturgitte forhold

Området er en lett kupert øy/ holme mellom Hendvågen og Hendvika. Gjenstående høyeste punkt er ca. 10 m.o.h. Hele holmen er innenfor aktsomhetsområde for flom. Det er ikke registrert andre risikoforhold ut fra de topografiske forholdene.

5.3 Grunnforhold

Området er utenfor aktsomhetsområder for skredhendelser, men det kan være potensial for kvikkleireskred ved tiltak i sjøbunn.

- **Landarealet**

består av fylling og fast berg der topplagene av den opprinnelige øya er skjæret ned til ca. kote + 3 m.

- **Sjøarealet**

har for det meste ukjente grunnforhold med unntak av områdene utenfor kaia og i innerste bukta nord for inngangsporten til anlegget. Disse ble undersøkt i forbindelse med rammesøknad for utbedring av kaia. Rapporten legges ved. En konkret geoteknisk vurdering vil bli gjort i forbindelse med forberedelse av søknad om tiltak.

5.4 Naturverdier

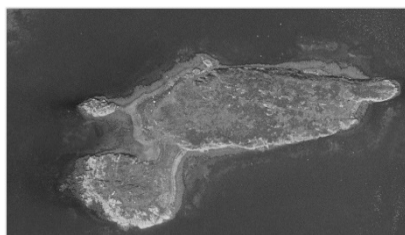
I følge naturbasen er det ikke registrert viktige naturtyper i området. Nærmeste registrerte naturtype er Stølavågen, en lokalt viktig strandeng og strandsump, ca. 700 m vest for Hendholmen.

Iflg. artsdatabanken ble det i juni 2018 observert en rødliste art på Hendholmen - *Rissa tridactyla* (krykkje).

5.5 Stedets karakter og landskap

Området framstår som typisk industriområde med formålstjenlig bebyggelse. Pga. beliggenheten på en øy er området klar definert og adskilt fra omgivelsen.

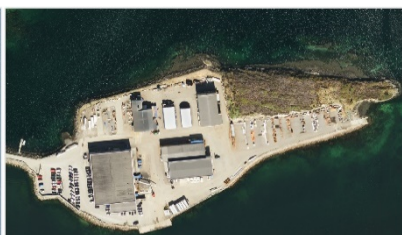
Hendholmen har fått stor fysisk forandring over årene, både pga. utfyllinger i sjøen og planering av knausene. Kun 20 % er igjen av holmens naturlige formasjon. På dette arealet ligger høyeste punktet med ca. 11 m.o.h. Resterende øya er flatet ut på rundt 3 m.o.h.



Figur 4a Hendholmen 1972



Figur 4b Hendholmen 2004



Figur 4c Hendholmen 2016

5.6 Landbruk

Området berører ikke landbruks-, skogbruks-, jakt- eller fiskeriinteresser i vesentlig grad, unntatt delene av adkomstvegen som tangerer dyrkamark. Fjorden rundt øya kan brukes i sammenheng med fritidsfiske.

5.7 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Største parten av holmen er brukt til næringsformål inklusiv kai. Ved siden av bebyggelse til produksjon, verksted, lager og bedriftsadministrasjon er området brukt til utelager, parkering og internt trafikk-/ rangeringsareal for anleggsmaskiner, kraner, truck o.l.

Gjenstående knaus med kulturminnet er rusket mark og ikke tatt i bruk. Tilstøtende areal rundt øya er sjø med ankringsområde ved kaia. Det er også etablert et båtslipp på østspissen.

Næringsformål 24 daa

LNF-formål: 7 daa

Strandsone: 4 daa

Adkomstveg: 442 m (til nærmeste vegkryss)

5.8 Kulturminner og kulturmiljø

I forbindelse med tidligere utgravinger og fyllinger ble området arkeologisk undersøkt. Det ble funnet en gravrøys fra bronsealder – jernalder på toppen av holmen som er automatisk fredet jf. KML § 4.



Figur 5 Arkeologisk lokalitet med sikringsone (ID: 92272)

R1 Hendholmen

Rund, svakt avrundet profil, på berg. Krater i midtpartiet med åpning mot øst.

Mål: Diameter: 6,50 m, Høyde: 0,175 – 1 m.

Noe lenger vest for røysa: Rektangulær steinlegning el hustuft. Nå fjernet.

5.9 Barn og unges interesser

Det er ikke registrert særlige interesser for barn og unge i området.

5.10 Rekreasjonsverdi

Siden området er allerede tatt i bruk til næringsformål over mange år, er rekreasjonsverdien av selve holmen svært liten. Hendvika (sjøområde) er eventuelt brukt til sjørelatert friluftsliv.

Når det gjelder Hendholmen sitt influensområde så er det i sør – på andre siden av Hendvågen - regulert et hyttefelt på Flatset.

Boligbebyggelsen på Heimgarden i nord ligger også idyllisk til med flere nausttomter og Henda sitt høyeste punkt (Hendvarden) i bakkant. Fra begge sider av Hendvågen er det godt utsyn mot Hendholmen, slik at rekreasjonsverdien ligger i den visuelle opplevelsesverdien fra de omkringliggende områdene.

5.11 Trafikkforhold (kjøreadkomst, vegsystem, trafikkmengde, ulykkessituasjon, trafiksikkerhet for myke trafikanter, kollektivtilbud)

Området er tilknyttet fylkesveg Fv251 (Hendveien) via kommunal veg Kv1402 (Heimgardsveien). I ca. 210 meter etter avkjørselen fra fylkesvegen forgreiner seg Heimgardsveien. Den sørlige strekningen (Kv1402 hp2) går ned til sjøen og videre ut på øya via en molo.

Fylkesvegen har en ÅDT på under 2000. Heimgardsveien har variert vegbredde men er totalt sett relativ smal og kan regnes under atkomstveg i spredt bebyggelse (A3). Heimgardsveien mangler egen trase for gående og syklende samt kollektivtilbud. Nærmeste kollektivholdeplass (buss) er på fylkesvegen, sør for vegkrysset med Heimgardsveien i ca. 1 km avstand

Det er registrert én lettere trafikkulykke i vegkrysset Hendveien x Heimgardsveien.

5.12 Teknisk infrastruktur

• Elektro

En 22 kV høyspentledning (distribusjonsnett) krysser vågen vest for Hendholmen med en forgreining inn mot industriområdet.

• Vann og avløp

En vannledning PE 40 kommer inn på eiendommen fra vest på ca. samme sted som høypenningsledningen. Den andre vannledningen PE 36 kommer fra nord inn på eksisterende verkstedbygget. Egen ledning for slukkevann eksisterer ikke.

Det er 2 septiktanker med slamavskiller ca. ved samme lokalisering der vannledninger kommer inn. Tanken i nord har en kapasitet på 4 m³ og den i vest på 6 m³.

5.13 Støyforhold

Virksomhetene på Hendholmen emitterer støy. Støykilder er:

- Båttrafikken (også når de ligger ved kai pga. hjelpemotorer)
- Montasjestøy både på båtene og i montasjehallene, særlig sandstråling i hallene
- Viftestøy fra ventilasjonsanlegg til hallene
- Manøvreringsstøy fra truck og biler

Det ble gjennomført en støyvurdering for de framtidige aktivitetene ved kaia. Rapporten fra Norconsult av 15.12.2017 følger vedlagt.

5.14 Luftforurensing

Virksomhetene – hovedsakelig skipstrafikk - på Hendholmen emitterer eksos.

5.15 Næring

- *Virksomhet*

Bedriften regnes til den maritime klyngen med produksjon av båtutstyr. Sjøtilgang og kai er nødvendige lokaliseringsfaktorer for virksomheten.

Bedriften på Hendholmen har vokset suksessivt over tiden og måtte øke sitt areal fortløpende i takt med behovet for større produksjons- og lagerkapasitet. Arealet ble økt ved utfyllinger i sjøen og planering av knausene på øya. Veksten fortsetter og bedriften må tilpasse seg markedet med trenden til større skip og økt behov for service ved kai.

Arealmessig støter bedriften mot sine grenser og kaia er i dårlig tilstand og må skiftes ut. Samtidig er eksisterende kai ikke dyp og stor nok for å kunne ta imot aktuelle skipstyper.

- *Sysselsatte*

Per dato har bedriften ca. 93 årsverk, og er en viktig brikke i det lokale næringslivet.

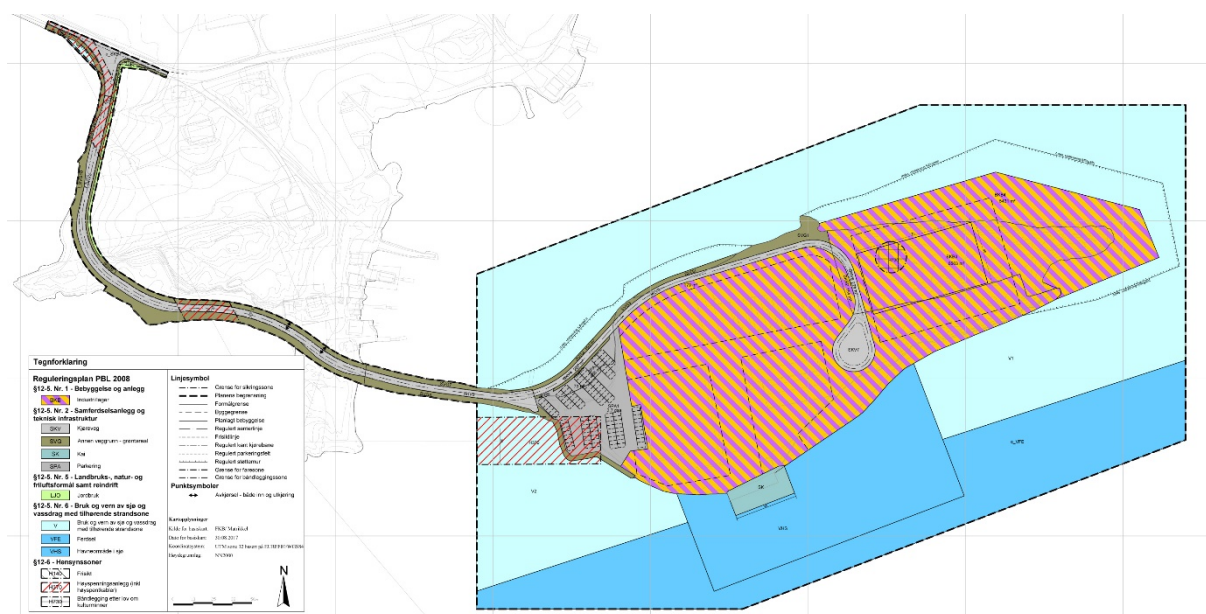
5.16 Analyser/ utredninger

Det ble gjennomført grunnundersøkelser utenfor kaia og i bukta nord for adkomstvegen.

Det ble også gjort en støyfaglig vurdering for å finne ut om de framtidige aktivitetene på kaia medfører støybelastning for tilgrensende fritids- og boligbebyggelse.

Tidligere ble området/ gravrøysa arkeologisk undersøkt.

6 Planforslaget



Figur 6 Planforslag

6.1 Planlagt arealbruk

• Reguleringsformål

Planområdet er ca. 120 daa og inntar hele øya Hendholmen inklusive adkomstveg til nærmeste kryss.

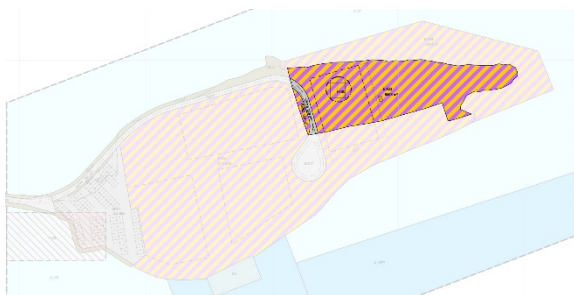
Planens avgrensning i sjøen er mer eller mindre tilfeldig og følger ingen naturlige eller administrative grenser.

Planer legger opp til større terrenginngrep. Eksisterende knaus skal fjernes og massene skal brukes til utfyllinger i sjøen. Det er ikke gjort en eksakt masseberegning i forhold til volum og areal. Det angis de omtrentlige arealene som er berørt av massebevegelser.

Reguleringsformål	Kode	Areal (daa)
Kombinert bebyggelse - Industri/ lager	BKB	33,8
Kai	SK	0,7
Kjøreveg	SKV	4,5
Parkeringsanlegg	SPA	3,2
Annen veggrunn – grøntareal	SVG	4,4
Jordbruk	LJO	0,2
Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	V	46,4
Ferdselsområde i sjø	VFE	15,7
Havneområde i sjø	VHS	10,6

Videre vises hensynssone for høyspenningstrasé, frisisiktsone og båndleggingsområdet etter lov om kulturminner.

Areal der masser tas ut	Areal som fylles ut	Regulert landareal tot.	Regulert sjøareal tot.
7 daa	7 daa	47 daa	73 daa



Figur 8 areal der terrenget skal skjæres ned



Figur 7 areal med utfyllinger i sjøen

6.2 Hovedgrep

Eksisterende virksomhet for oppretting og utbedring av skip til fiskeri- oppdrett- og offshorenæringen skal utvides.

Det ubrukte arealet med gjenstående knaus skal skjæres ned til nivået med resterende industriareal (ca. ved høydekote + 3,00 m). Massene fra terrengnedskjæring skal brukes for utfyllinger i sjøen.

I all hovedsak skal bukta nord for adkomstvegen utfylles for å gi adkomstveien en bedre horisontalkurvatur. Resterende massene skal brukes for å rette ut holmens kystlinje i nord og øst.

Eksisterende kai skal utvides i tråd med godkjent byggesøknad. Kaia vil da ha en størrelse på 15 x 40 m. Dyden foran kaia vil ved lavvann være ca. 7,5 - 10 m.

6.3 Området for industri og lager

Området skal brukes til bebyggelse for produksjon, rehabilitering og montering av utstyr for skip, samt administrasjonsbygg med fasiliteter for de ansatte. Utearealene skal brukes til lagring av utstyr og manøvreringsareal for biler, trucker og lignende.

Ca. 12 daa med nytt industri- og lagerareal skapes gjennom terrenginngrep.

I tillegg til eksisterende bygninger, som har rom for utvidelse, ønskes å bygge en helt ny hall med 40 x 75 m. Når alle feltene bygges fullt ut gir dette et bebygd areal på ca. 35 % BYA.

Bebyggelse og tekniske anlegg kan ha en høyde på inntil 5 etasjer eller 17,5 m inklusive alle installasjoner og takoppbygg.

Bygningene og tekniske installasjoner, herunder piper og vifter, skal utformes på en slik måte at de det ikke medføres støyplager for tilgrensende bolig- og fritidseiendommene.

6.4 Parkering

I dag er det ca. 85 biloppstillingsplasser, stort sett vest for administrasjonsbygget. Avhengig hvordan den nye parkeringsplassen utformes har arealet plass for ca. 120 – 170 biloppstillingsplasser. Dette er fleksibelt nok for å ta imot det framtidige behovet. 120 plasser vurderes som tilstrekkelig.

Det gis ikke særlige føringer hvordan parkeringsanlegget skal opparbeides. Illustrasjonen viser et mulig oppsett av biloppstillingsplasser.

All parkering bør samles ved inngangen på vestsiden av administrasjonsbygget, og være fysisk adskilt fra resterende trafikkareal og industriområdet ellers.

6.5 Tilknytning til teknisk infrastruktur

Eksisterende ledninger og installasjoner skal brukes videre. Planen tar ikke stilling til ytterligere tiltak i forbindelse med teknisk infrastruktur og viser heller ikke VA-løsningen og ledningsnett.

Planen åpner for fleksibel etablering av mindre tekniske anlegg som trafoer og pumpestasjoner. Inngrep i eksisterende ledningsnett pga. bygge- og graveaktivitet må avklares med ledningseiere på vanlig måte. Samme gjelder for økning av kapasiteten.

6.6 Trafikkløsning

• *Kjøreadkomst*

Planområdet strekker seg helt til krysset, der Heimgardsveien forgreiner seg. Fra dette krysset til fylkesvegen brukes eksisterende løsning. Veggen fram til øya reguleres som atkomstveg i spredt bebyggelse med fartsgrense 50 km/t og vegbredde på 4 meter, da veiens lengde er mindre enn 3 km og ÅDT-en lavere enn 300. Det ble regulert inn breddeutvidelser i svingene og møteplasser innenfor 250 m avstand.

På øya, inne i industriområdet er veggen privat og beholder sine 4 meter vegbredde. Veggen og snuplassen i enden er dimensjonert for vogntog. Likevel renger vi med at det ikke vil være et fysisk skille mellom kjørevegen og sidearealene, eller utearealet for øvrig. Antakeligvis vil største delen av holmens overflate bestå av asfalt og legges til rette for kjøring og manøvrering. Det vil være opp til drivere av industrianlegget å arrondere flatene inne på øya.

• *Tilgjengelighet for gående og syklende*

Dagens adkomstløsning videreføres, men veikurvaturen inn på området justeres og parkeringsplassen utvides. Det er ikke lagt inn nye løsninger for myke trafikanter. Veggen er en blindveg til noen få eiendommer, ut på et industriområde uten publikumsfunksjon. Bekostning av en gang- og sykkelvegløsning ansees som uforsvarlig i forhold til den faktiske nytten ut fra formålet, og trafikkmengden.

• *Atkomstveg*

Adkomstvegen til industriområde er privat. Parkeringsplassen vil være tilgjengelig med bil innenfor arbeidstiden for både ansatte og besøkende. Trafikksikkerheten vil styres via arbeidsmiljøloven og virksomheten sine HMS-rutiner.

• *Sidearealene*

Sidearealene til vegene avsettes til annen veggrunn – grøntareal. Dette inkluderer også fyllingsskråninger mot sjøen. Som avgrensing mellom sjøareal og annen veggrunn brukes kystkontor i FKB-datasett, samt den logiske fortsettelsen i områdene som skal fylles ut.

6.7 Universell utforming

Planen legger ikke opp for publikumsfunksjon eller offentlige tjenester. Universell utforming vil håndteres via arbeidsmiljøloven og bedriftenes HMS-rutiner.

6.8 Uteoppholdsareal

Området er et industriområde/ arbeidsplass. Planen fastsetter derfor ikke eget uteoppholdsareal eller krav om opparbeidelsen.

Likevel kunne det være en fordel at det opparbeides et lite uteoppholdsareal med benker, bord og beplantning, der ansatte kan ta sin lunsjpause utendørs, slik det er i dag på platting. Friarealet burde ligge ved inngangen til administrasjonsbygget i solvendt område.

6.9 Kulturminner

Kulturminnet ligger på toppen av den gjenstående knausen og er merket med båndleggingssone på plankart. Det ønskes å fjerne knausen og at arealet skal brukes deretter til industri og lager. Det vil søkes om dispensasjon fra kulturminneloven.

7 Planens virkninger

For oversiktsskyld vises planens virkninger i en enkel trafikklysmatrise:

Meget negativ	Negativ	Ingen	Positiv	Meget positiv
---------------	---------	-------	---------	---------------

7.1 Forhold til overordnede planer

Ingen virkning

Planen legger til rette for utvikling av en eksisterende næringsvirksomhet, som i utgangspunktet er en positiv hendelse med henblikk på sysselsetting og næringslivet i kommunen. Siden det er en eksisterende bedrift som skal utvides, tas ikke opp vurderingen om alternative lokaliseringer eller andre forhold som er knyttet til evt. statlige eller regionale planretningslinjer, f.eks. samordnet areal- og transportplanlegging.

Planen vurderes å være i tråd med kommuneplanens arealdel. Hele Hendholmen er avsatt til industriformål, men utfyllinger i sjøen er ikke tatt med.

Reguleringsplan vil likevel følge intensjonen og hovedtrekkene i overordnet plan. Avviket med utfyllinger i sjøen vurderes å være en naturlig justering av overordnet plankart med bakgrunn i utvikling av etablert næringsvirksomhet.

7.2 Landskap og stedets karakter

Ingen virkning

Hendholmen har fått flere visuelle forandringer pga. større terrenginngrep gjennom årene. Tiltakene som ble skissert i planen følger denne utviklingen.

Virkningene på landskapsbildet vurderes likevel som lite avgjørende.

Samme gjelder for stedets karakter. Området er et industri- og lagerområde og dermed visuelt lite tiltalende. Dette vil ikke forandre seg positivt med den nye utbyggingen, men ikke negativt heller, selv om området blir større. Siden området ligger på en holme vil stedet fortsatt være tydelig avgrenset.

7.3 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi

Meget negativ virkning

Grepene i planforslaget forutsetter inngrep i automatisk fredet kulturminne.

Plassering av ny montasjehall og økt lagerkapasitet er viktige bidrag for bedriftens utvikling. Området med gjenstående knaus er derfor avgjørende for å skaffe det nødvendige arealet for virksomheten.

Det er kulturmyndighetene som må vurdere verdien av kulturminnet og inngrep i denne opp mot fordelene som medføres av utvikling av en lokal nøkkelbedrift.

7.4 Forhold til kravene i kap. II i Naturmangfoldlova (§§8-12)

Kunnskapsgrunnlaget for marint naturmangfold er evt. mangelfull

Offentlig beslutning som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypens utbredelse og økologisk tilstand, samt effekten av påvirkninger.

Vurderingen er basert på registreringer på www.miljostatus.no, www.artsdatabanken.no, og www.naturbasen.no, samt andre opplysninger fra direktoratet for naturforvaltning.

Planområdet er ikke en del av viktige naturtyper. Det er heller ikke registrert spesielle miljøverdier på land som gjør at planforslaget ikke burde fremmes.

Kunnskapsgrunnlaget – nml § 8

I artsdatabanken er det registrert en observasjon av en rødliste art (Krykkje). Det er ellers ikke registrert noen verneinteresser i området. Kunnskapsgrunnlaget for landbaserte naturverdier vurderes som god og tilstrekkelig i forhold til omfanget av planforslaget.

Det går ikke helt fram av kartløsningene om det marine naturmiljøet ble undersøkt i tilstrekkelig grad, selv om det er registrert noen marine arter i Hendvika, iflg. artsdatabanken.

Føre-var-prinsippet – nml § 9

Kunnskapsgrunnlaget for det marine naturmiljøet kan være mangelfull. I forbindelse med miljøkartlegging (forurensing i sjøen) bør det gjennomføres også en marinbiologisk screening for å avdekke om det finnes sårbare marine arter som kan bli påvirket av terrenginngrep i sjøområdet.

Økosystemets samlet belastning – nml § 10

Dagens påvirkning av naturmangfoldet er lavt. Utfyllinger i sjøen vil kunne påvirke det maritime miljøet negativt, særlig i tider der sjømiljøet er sårbar. Påvirkningen vil likevel være areal- og tidsmessig begrenset og en kan derfor ikke se at økosystemet belastes i nevneverdig grad.

Kostnadene ved miljøforringelse – nml § 11

Tiltakshaver skal bekoste bruk av skiltskjørt og andre tiltak som blir nødvendige for å redusere partikkelspredning i sjøen.

Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder – nml § 12

Det skal brukes bygge- og driftsmetoder som medfører minst mulig partikkelspredning i sjøområdet.

7.5 Jordressurser/ landbruk

Ingen virkning

Planforslaget har ingen nevneverdige konsekvenser for landbruk, skogbruk, jakt eller fiske. Unntatt er anleggsfasen med sprengnings- og utfyllingsarbeid. Partikkelspredning i sjøen kan påvirke fiskebestanden i området. Planen fastsetter derfor krav om konfliktreduserende tiltak i anleggsfasen.

7.6 Rekreasjons- og friluftsinnteresser/ rekreasjonsbruk

Ingen virkning/ positiv virkning

Planen har marginale til ingen direkte virkninger for rekreasjons- og friluftsinnteresser i området. Men kan medføre negative virkninger for bolig- og fritidsbebyggelsen i influensområdet, pga. støy.

Ifølge støyutredningen vil økt skipstrafikk og havnedrift ikke medføre betydelige støyplager for bolig- og fritidsbebyggelsen på Heimgarden og Sjøgarden.

Planen setter også krav for støyvurderinger i forbindelse med etablering av ny montasjehall.

Det som ikke fanges opp med planforslaget er eksisterende forhold og eventuelle støyplager fra vifteanlegg og sandstråling i eksisterende montasjehall.

Bedriften bør flytte sandstråling og andre støyende aktiviteter inn i den nye montasjehallen. Hallen samt dens tekniske anlegg utformes på en slik måte, at de ikke kaster støy inn på sårbare områder.

7.7 Teknisk infrastruktur

• Vann og avløp

Ingen virkning

Planen vil ikke medføre større konsekvenser for VA-kapasiteten. Når det gjelder slukkevann må det brukes tankbil eller sjøen. Dersom det er behov for større vannmengde må det evt. settes opp en tank for slukkevann.

• Strømforsyning

Ingen virkning

Det er ingen konkrete planer om tilrettelegging for landstrøm ut over eksisterende mulighet (230 V – 180 A uttak). Økt aktivitet i området og flere båtanløp gir større miljøutslipp pga. hjelpemotorer. En ser ikke store utfordringer knyttet til strømforsyningen ellers. Nyere fartøy vil dessuten ha motorer/ framdriftssystemer med teknologi som reduserer emisjon til luft.

Det går en 22 kV høyspentledning ut på Hendholmen som gir mulighet for en utvidet framtidig landbasert strømforsyning. Strømforbruket på båtene vurderes som svært lavt, slik at en ikke forventer utfordringer med strømforsyningen her.

7.8 Trafikkforhold

• Vegforhold

Ingen virkning

Dagens vegsystem og -dimensjonerings videreføres fra i dag, men tilpasses utviklingen inne i industriområdet. Det gis mer plass til parkeringen og det legges inn en intern veg med tilstrekkelig areal for snuplass til vogntog.

Utvidelsen av bedriften vil medføre en økning i trafikkmengden, men vil i summen ikke være av en slik karakter at det kreves andre dimensjonerings for adkomstvegen og kryssløsningene.

- *Trafikkøkning/-reduksjon*

Ingen virkning

Land

Økt aktivitet i område vil sannsynligvis medføre økt trafikkbelastning på eksisterende vegsystem.

Det er ingen planer om stor økning i årsverk, slik at det forventes marginal økning i persontrafikk. Vare- og lasttransport vil visst nok øke.

Det er allerede svært lav ÅDT på de eksisterende vegene, slik at en økning i trafikkmengden ikke vil ha avgjørende virkninger for vegsystemet i sin helhet. Eksisterende vegkryss er allerede dimensjonert for vogntog. Den smale adkomstvegen til holmen kan være et nåløye for transportsystemet. Vegen har allerede tilstrekkelig dimensjonerte møteplasser med plass for møtende vogntog.

Etter en samlet vurdering mener vi at eksisterende vegsystemet er tilstrekkelig dimensjonert og utformet for å tåle den moderate økningen i trafikkmengden.

Sjø

Den økte produksjons- og lagerkapasiteten medfører en betydelig økning i skipstrafikken. Der er estimert en dobling¹ av antall skipsanløp i perioden 2014-2025, samt økning av andelen med større fartøy (flere over 1350 BT og enkelte over 2000 BT).

Selv om dagens skipstrafikk øker betydelig er den totale mengden relativt lavt og vil ikke ha avgjørende konsekvenser for sjøtrafikken.

7.9 Sosialinfrastruktur

- *Skole- og barnehagekapasitet*

Ingen virkning

Planforslaget har ingen til marginal virkning for kommunens skole- og barnehagekapasitet, og har heller ingen betydning for barn og unges interesser.

- *Sysselsetting*

Positiv virkning

Ifølge tiltakshaver er det ingen planer om betydelig økning av arbeidsstokken, selv om arbeidsomfanget og -kapasitetene økes betraktelig. En kan likevel ikke utelukkes at det blir noen flere årsverk i framtiden, selv om økningen ikke vil ha en avgjørende karakter.

Økningen i lagerkapasitet og antall båtanløp vil dekkes i all hovedsak gjennom effektivisering og rasjonalisering, noe som i så fall bidrar i sikring av eksisterende arbeidsplasser og bedriftens eksistens og framtid.

Selv om det ikke forventes en stor økning i arbeidsstokken vil planforslaget bidra i å opprettholde eksisterende.

¹ 2014: 32 skip til kai, 2020: 58 skip til kai, opplysninger MacGregor AS - Triplex

7.10 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Meget positiv virkning

Bedriften sysselsetter mange innbyggere og er en betydelig skatteyder til kommunen. Selv om en forventer en liten økning av antall ansatte, vil økning i antall båter og økt lager- og produksjonskapasitet gi økt omsetning og dermed tilsvarende økning i skatteinntektene.

Viktigere i denne sammenhengen er at bedriften blir konkurransedyktig og holder fast på lokaliseringen i kommunen og kan unngå nedskjæringer i bemanningen. Tiltaket og planforslaget vil bidra til økt konkurransekraft og sikrer dermed bedriftens framtid i Averøy kommune og stabil utvikling i forhold til ansatte.

7.11 Konsekvenser for næringsinteresser

Meget positiv virkning

Å kunne ta inn flere og større båter og øke lager- og produksjonskapasiteten er avgjørende for den etablerte bedriften og dens konkurransedyktighet. Det er avgjørende å kunne tilpasse seg endringene i markedet og ha en effektiv drift og tilstrekkelig lagerkapasitet.

Planforslaget vil dermed legge til rette for bedriftens konkurransedyktighet, effektivisering og vekst.

7.12 Interessemotsetninger

Det er registrert 2 interessemotsetninger av betydning der næringsinteressene står i konflikt med.

- *Fritidsinteresser/ bokvalitet (støy)*

Konfliktpotensialet: ingen/moderat, løsbart

Støyen fra produksjon og trafikk (land og sjø) er ansett å være problematiske for bolig- og fritidsbebyggelsen i nærheten til Hendholmen. Økt aktivitet og trafikk i området medfører til økt støybelastning i tilsvarende størrelsesorden. Støyen fra framtidig havnedrift og skipstrafikk ble utredet og medfører ingen belastning av de berørte områdene som er over gjeldende grenseverdier.

Det ble vanlig driftstider lagt til grunn. Arbeidet på kvelden/ natt og i helgene - med unntak av lyd fra hjelpemotorene - er ikke tatt med i beregningene og kan gi et annet støybilde. Likevel finnes det juridiske begrensninger å drive støyende aktiviteter på natt og i helgene. Dersom det skulle forekomme aktiviteter utenfor vanlig arbeidstid så regner vi med at dette begrenser seg på enkelthendelser og er unntak fra regelen.

Det ble påpekt at det allerede er høyt støynivå fra montasjehallen pga. sandstråling og ventilasjonsanlegget (viftestøy). Dette gjelder eksisterende forhold og vil være uavhengig om planen godkjennes eller ikke. Økt aktivitet kan riktig nok medføre en enda større belastning. Likevel innebærer planforslaget en mulighet for forbedring av eksisterende situasjon. Planen legger til rette for plassering av ny montasjehall. Dette gir mulighet for en støydempende utforming av både fasaden, konstruksjon og utforming og plassering av porter og tekniske anlegg, herunder ventilasjon. Med fordel flyttes støyende aktiviteter fra eksisterende hall til den nye, bedre støyisolerte.

Uavhengig denne, bør det utredes og gjennomføres støydempende tiltak også ved eksisterende bebyggelse.

Dokumentasjonen viser at konflikten faktisk ikke er til stede, da grenseverdier overholdes og de berørte områdene er utenfor gul sone. Ellers er det også mulighet for konfliktreduserende tiltak ved støyisolasjon av bygningsmassene, endring av arbeidsrutiner m.m.

- *Kulturinteresser*

Konfliktpotensialet: stort

Utvidelse av eksisterende virksomhet vil gå på bekostning av ett automatisk fredet kulturminne.

7.13 Avveining av virkninger

Den kulturhistoriske verdien av kulturminnet slik den framstår i dag må vurderes av kulturmyndighetene.

Virksomheten er innenfor et konkurranseutsatt markedsområde som er nødt å tilpasse seg til behovene for kundene sine, samtidig som å åpne muligheter for å ta inn flere kunder. Å ta imot større og flere skip, og har større kapasitet på produksjon og lager, kan være avgjørende faktorer for bedriftens framtid i Averøy kommune.

Kulturminnets verdi må være av en slik art at den rettferdiggjør og forsvarer en evt. nedlegging eller flytting av virksomheten med flere ti-talls lokale arbeidsplasser.

8 Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS)

8.1 Sjekkliste for vurdering av risiko og sårbarhet i saker etter plan- og bygningsloven

Naturgitte forhold		Er det knyttet risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
	a	Er området utsett for snø-, flom-, jord- og/eller steinskred?		x	
	B	Er området utsett for større fjellskred?		x	
	c	Er det fare for flodbølger som følge av fjellskred i vatn/sjø?		x	
	d	Er det fare for utgliding av området (ustabile grunnforhold)?		x	
	e	Er området utsett for flom eller flomskred, også når en ta omsyn til økt nedbør som følge mulige av klimaendringer?		x	
	f	Er det kjente problem med overflatevann, avløpssystem, lukket bekker, oversvømming i kjeller osv?		x	
	g	Kan det være fare for skogbrann/lyngbrann i området?		x	
	H	Er området sårbart for ekstremvær/stormflo medregnet en ev. havnivåstigning som følge av endra klima?	x		Området ligger i aktsomhetsområde for stormflo
	I	Trenger en å ta særskilte hensyn til radon?		x	
	j	Annet (Spesifiser)?			

Omgivelse		Er det knyttet risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
	a	Er det regulerte vannmagasin med spesiell fare for usikker is i nærheten?		x	
	b	Er det terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.)?		x	
	c	Vil tiltaket (utbygging/drenering) kunne føre til oversvømming i lavtliggende område?		x	
	d	Annet (Spesifiser)?			

Vannforsyning		Er det knyttet risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
	a	Er det problem knyttet til vassforsyning og avløp i området?		x	
	b	Ligger tiltaket i eller nært nedslagsfelt for drikkevann, og kan dette utgjøre en risiko for vannforsyningen?		x	
	c	Annet (Spesifiser)?			

Kraftforsyning		Er det knyttet risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
	a	Er området påvirket av magnetfelt over 0,4µT fra høyspentlinjer?		x	Det er en høyspentledning ved parkeringsplassen
	b	Er det spesiell klatrefare i høyspentmaster?		x	
	c	Vil tiltaket endre (styrke/svekke) forsyningssikkerhet i området?		x	
	d	Annet (Spesifiser)?			

Miljø/ Landbruk		Er det knyttet risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
	a	Vil planen/tiltaket bli rammet av, eller forårsake forurensing i form av lyd, lukt eller støv?		x	
	b	Vil planen/tiltaket bli rammet av, eller forårsake fare for akutt eller permanent forurensing i området?		x	
	c	Vil tiltaket ta areal fra dyrka eller dyrkbar mark?		x	
	d	Annet (Spesifiser)?			

Samferdsel		Er det knyttet risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
	a	Er det kjente ulykkepunkt på transportnettet i området?		x	(bare en kjent hendelse ca. 1 km fra området i vegkryss med fylkesvegen)
	b	Vil uforutsigbare/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende transportårer inkl. sjø- og luftfart utgjøre en risiko for området?	x		Skipsforlis kan medføre begrensede skader på materielle og miljøskader (oljelekkasje)
	c	Er det transport av farlig gods til/gjennom området?		x	
	d	Kan området bli isolert som følge av blokkert infrastruktur, eks som følge av naturhendelser?		x	
	e	Annet (Spesifiser)?			

Forurensing	Er det knyttet risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
	a Gruver: åpne sjakter, steintipper etc.?		x	
	b Militære anlegg: fjellanlegg, piggrådsperringer etc.?		x	
	c Industrivirksomhet eller aktiviteter som t.d. avfallsdeponering, bålbrekking, skipsverft, gartneri etc.?		x	Er selv skipsverft. Går i så fall inn under planens virkninger
	d Annet (Spesifiser)?			

Virksomhetsrisiko	Er det knyttet risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
	a Omfatter tiltaket spesielt farlige anlegg?	x		Havn/ kai med håndtering av større utstyr og redskap.
	b Vil uforutsigbare/ukontrollerte hendelser i nærliggende virksomheter (industriforetak etc.), utgjøre en risiko?		x	Er selv industriforetak
	c Er det storulykkesbedrifter i nærheten som kan representere en fare?		x	
	d Annet (Spesifiser)?			

Brann/ulykkesberedskap	Er det knyttet risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
	a Har området mangelfull slukkevanforsyning (mengde og trykk)?	x		Ikke direkte tilgang til eget slukkevann. Det må brukes sjøvann ved behov.
	b Har området dårlige tilkomstruter for utrykningskjøretøy?		x	Ikke dårlig men smalt veg. Er på en øy.
	c Annet (Spesifiser)?			

Sårbare objekt	Er det knyttet risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
	a Medfører bortfall av følgende tjenester spesielle ulemper for området: - elektrisitet, - teletjenester? - vannforsyning? - renovasjon/avløp?		x	Ikke spesielle. Vanlige innskrenkninger i drift/ driftstans de fleste bedrifter har ved bortfall av strøm.
	b Er det spesielle brannobjekt i området?		x	
	c Er det omsorgs- eller oppvekst-institusjoner i området?		x	
	d Annet (Spesifiser)?			

Kriminalitetsrisiko	Er det knyttet risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
	a		x	
	b		x	
	c			

8.2 Risikovurdering

For forhold som er aktuelle i sjekklisten vurderes risikoen nærmere. Risiko = sannsynlighet x virkning.

Det brukes enkel matrise for synliggjøring av risikoforhold.

Sannsynlighet/ Virkning	Veldig lav	Lav	Moderat	Høy	Veldig høy
Ubetydelig	1	2	3	4	5
Liten	2	4	6	8	10
Moderat	3	6	9	12	15
Alvorlig	4	8	12	16	20
Svært alvorlig	5	10	15	20	25

8.2.1 Stormflo

Industriområdet ligger på en øy og er rettet mot sjørelatert næring, noe så gir potensiell utsettelse for havn- og værpåvirkninger. Hele området vil ligge over flomålet 272 cm over havet og dermed over flomålet iht. veileder fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. Likevel må en regne med at det blir mer ekstremvær i årene framover og at område kan bli oversvømt. Virksomheten driver med aktiviteter og produserer varer/ tjenester som for det meste er veldig robuste mot vann.

Sannsynlighet: lav	Virkning: Liten	Risiko: 4 (liten)
--------------------	-----------------	-------------------

8.2.2 Virksomhets og ulykkesrisiko

Industriområdet og kai har lite farepotensial i seg selv men kan medfører risiko ved ulykker i forbindelse med skipstrafikk. Skadepotensialet vurderes likevel som liten siden skipene som kjører til området har ikke med seg varer eller gods. Også sannsynligheten vil være lavt, siden skipene har sakte fart og området ligger avsides fra skipsled og innseilingstraseer.

Sannsynlighet: veldig lav	Virkning: Liten	Risiko: 2 (liten)
---------------------------	-----------------	-------------------

8.2.3 Slukkevannforsyning

Området har ikke vannledning inn på område for brannslukking (hydranter) eller sprinkling. Evt. brann må slukke med tankbil eller sjøvann. Det pågår sveisingarbeid i område som kan være en kilde for brann, tross arbeidsrutiner for å unngå dette. Det er stort sett metallarbeid på industriområde og det skal heller ikke lagres brannfarlige stoffer på øya. Det er også lav fare for at brannen spredde seg.

Sannsynlighet: lav	Virkning: Liten	Risiko: 4 (liten)
--------------------	-----------------	-------------------

8.3 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

- *Flom, havnivåstigning*

Oversvømmelse pga. stormflo og havnivåstigning er eneste identifisert risiko av betydning. Havner, kaier og mindre holmer er utsatt for stormflo. Konstruksjonsmessig vil bygningsmassen derfor utformes slik at de tåler oversvømmelser og kraftig bølgepåvirkning.

Tiltak, anlegg, innredning og utstyr som plasseres under de angitte flomålene må utformes resistent mot oversvømmelser. Det høyeste aktuelle målet for stormflo (uten bølgepåvirkning) er 262 cm over NN2000 og gjelder for bebyggelse i sikkerhetsklasse 2. Elektriske anlegg og lagring av miljø- og helseskadelige stoffer. Innredninger, installasjoner og lignende som er sårbare mot vann bør plasseres høyere eller sikres mot vannskader.

- *Støy*

Bestemmelsene fastsetter at det ved søknad om tiltak må dokumenteres at tilgrensende bolig- og fritidsbebyggelse ikke blir utsatt for støy pga. aktivitetene i industriområdet. Støyen fra havnedriften ansees som akseptabelt, men støyen fra produksjonen i hallene og fra tekniske anlegg (vifter, m.m.) bør dokumenteres litt nøyere.

8.4 Rekkefølgebestemmelser

- *Kulturminne*

Gjenstående knaus skal ikke fjernes før en har fått dispensasjon fra kulturminneloven eller tillatelse fra berørt kulturmyndighet.

- *Forurensset sjøbunn*

Det ble ikke gjennomført miljøkartlegging i forbindelse med reguleringen. Det må undersøkes om sjøbunnen er forurensset før området utfylles eller massene tas ut. Ved påfunn av forurensing må det søkes om løyve etter forurensningslova § 11. Dette ble forankret gjennom planbestemmelsene.

- *Grunnstabilitet*

I følge planen vil bygninger plasseres kun på berg/ fast grunn og ikke på arealene som er fylt ut. Grunnforholdene for fundamentering av kaia ble undersøkt i forbindelse med byggesøknad, og er vurdert som godt nok.

Dersom en ønsker å plassere tyngre bygg og anlegg i sjøen eller områder som fylt ut, må grunnstabiliteten undersøkes.

9 Innkomne merknader

9.1 Naboene på Heimdalsvegen, 31.10.2017 - 18 undertegnede

- Økt aktivitet siden bedriftens start i 1976 har allerede ført til økt støybelastning.
- Støyen kommer fra sandblåsing/ metallisering. Innendørsarbeid med gjennomtrengende støy fra kompressor og vifter – i hektiske perioder sandblåsing både kveldstid og tidvis på helg

= ønske om støyskjerming mot nord (også hindrer innsyn)

→ *Kommentar: Støy- og siktskjerm mot nord bør vurderes. Eksisterende støy fra montasje pga. sandstråling kan reduseres ved å utforme bygningsmassene på en slik måte at de har støydempende fasade og at vifter m.m. plasseres vekk fra sårbar bebyggelse. Dersom det blir omfattende å tilpasse eksisterende bebyggelse, vil en ny hall bidra til nødvendig støyreduksjon, dersom denne bygges iht. støydemping og dersom støyende arbeid kun forgår i den nye hallen. Planen legger til rette for ny montasjehall og setter krav på støydempende utforming.*

- Økt skipstrafikk medfører økt støy pga. hjelpemotorer – også gjennom natten og helger

= ønske om å legge til rette for landstrøm

→ *Kommentar: Tilførsel av strømtilgang fra land er foreløpig ikke aktuelt, men kunne etableres siden en høyspentledning går ut på Hendholmen. Støyforhold pga. økt skipstrafikk ble undersøkt, inkl. hjelpemotorer og aktivitet utenfor vanlige arbeidstider. Bolig- og fritidsbebyggelsen ligger utenfor gul sone for støy. Selv om aktivitetene i området vil høres ligger støynivået under grenseverdiene i de berørte områdene.*

9.2 Fiskeridirektoratet, 13.11.2017

- En kjenner ikke til at det er spesielle fiskeri- og havbruksinteresser eller marint biologisk mangfold i planområdet
- Det gjøres likevel oppmerksom på:
 - Hensyn til aktiv redskap (not) i Hendvika innover Hendvågen (sør og øst)
 - Det skal hindres infiltrasjon av finpartikler og nedslamming i sjøen ved sprenging av fjell og utfylling
 - Sprengstein kan inneholde nåleformete partikler og udetonert sprengstoff og sulfidholdeige bergarter – ikke av disse skal tilbringes sjøen

= benyttning av siltskjørt ved utfylling for å redusere partikkelspredning. Utfylling skal primært skjer høst og tidlig vinter.

→ *Kommentar: Merknaden ble tatt til følge i bestemmelsens pkt. 2.1. Siltskjørt skal brukes ved utfyllinger i sjøen for å hindre partikkelspredning.*

9.3 Kystverket, 22.11.2017

- Tiltaket vil ikke ha noen særlig virkning på statlige anlegg og installasjoner eller komme i konflikt med kystverkets ansvars- og influensområde.
- En minner om at tiltak i sjø kreves særlig tillatelse etter havne- og farvannsloven

9.4 Fylkesmannen i Møre og Romsdal, 4.12.2017

- Det henvises til nasjonale målsettingene ang. reduksjon av støypåvirkning

= En krever at det gjennomføres en støyfaglig utredning.

→ *Kommentar: Støyfaglig utredning ble utført. Rapport med støykart er lagt ved.*

- Mudring i sjøen krever særskilt løyve etter forurensingsforskriften.

= Før det kan fylles ut i sjøen må en undersøke om sjøbunnen er forurenset.

→ *Kommentar: Merknaden hensynstas i bestemmelsens pkt. 2.1 der en henviser til at all utfylling i sjøen krever tillatelse fra forurensingsmyndighet.*

- Det må utarbeides ROS-analyse

9.5 Møre og Romsdal fylkeskommune, 5.12.2017

- Det bør finnes en løsning som ta vare på gravrøys R1 idnr. 92272-1. Det er svært sjeldent at en tilrår å gi dispensasjon fra kulturminneloven for denne typen kulturminne.

= Gravrøys og et passende område omkring burde sikres. Det bør vurderes muligheten for å hente massene til utfylling fra andre steder enn området med gravrøys.

→ *Kommentar: Merknaden imøtekommes ikke. Det skal plasseres ny montasjehall. Hallen skal stå på fast grunn og ikke på en fylling. Videre må fyllingen gå langt ut i sjøen for å få tilstrekkelig areal for både hallen og manøvrering. Men en er innforstått med at nødvendige dokumentering, registrering og sikring av kulturverdiene gjennomføres.*

9.6 Statens vegvesen, 11.12.2017

- Håndbok N100 gjelder også for kommunale veger

= Vegnormalene legges til grunn for utforming av krysset med kommunalveg.

→ *Kommentar: Krysset er utformet som uregulert t-kryss mellom to atkomstveger i spredt bebyggelse med fartsgrense 50 km/t og en ÅDT < 300 (A3). Svingradius mot fylkesveg er dimensjonert for vogntog. Det er plassert flere møteplasser/ ventelommer langs strekningen.*

= Trafikksikkerhet bør legges til grunn for valg av interne vegforbindelser, også for myke trafikanter

→ *Kommentar: Atkomstvegen til Hendholmen er en blindveg med lave antall trafikk og tilknyttete eiendommer. Selve industriområdet kan stenges fysisk ved port og er et anleggsområde der driveren/ grunneieren har ansvaret. Virksomheten har ingen publikumsfunksjon.*