



Saksbehandler: Yvonne S. Løvseth

Kommunedirektør/rådmann: Øystein Hagerup

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
019/23	Hovedutvalg teknisk og miljø	21.02.2023

Plan 1035 - plansak til offentlig ettersyn - Innseiling Skudeneshavn

Kommunalsjef teknisk sitt forslag til vedtak:

Hovedutvalg teknisk og miljø vedtar ved 1. gangsbehandling at forslag til detaljreguleringsplan 1035 for Innseiling Skudeneshavn, Nesagapet til Skude fryseri, datert 21.02.23, legges ut til offentlig ettersyn. Berørte grunneiere varsles, jf. plan- og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.

Hovedutvalg teknisk og miljø 21.02.2023:

Behandling:

Innstillingen enstemmig vedtatt.

HTM- 019/23 Vedtak:

Hovedutvalg teknisk og miljø vedtar ved 1. gangsbehandling at forslag til detaljreguleringsplan 1035 for Innseiling Skudeneshavn, Nesagapet til Skude fryseri, datert 21.02.23, legges ut til offentlig ettersyn. Berørte grunneiere varsles, jf. plan- og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.

Saksutredning

Sammendrag

Skude Fryseri ønsker å benytte maks lastevolum på de større fartøyene. Dette vil redusere transportkostnader, samt gir muligheten for å øke produksjon uten å endre hyppighet på leveranser, da lastevolumet på fartøyene med 8,5m dybde er betydelig større enn det som benyttes i dag, grunnet manglende dybde.

En utdypning som skissert vil ikke medføre mer trafikk, eller større fartøy, men lastevolum per fartøy vil øke betraktelig.

Planlagte utbedringstiltak med breddeutvidelse av farled, kombinert med mudring vil også bidra til økt sikkerhet og redusert sjanse for hendelser både knyttet til grunnberøring, og berøring av land og skips/båtulykker når tiltaket er ferdig.

Planområdet er innseilingen til Skudeneshavn sitt havnebasseng, fra Nesagapet til Skude fryseri som vist på fig. 1, samt kaien til Skude fryseri.



Figur 1: Planområdets plassering i Skudeneshavn

Bakgrunn for saken

LY areal & landskap har på vegne av Skude Fryseri AS utarbeidet forslag til privat reguleringsplan for plan 1035 – Innseiling Skudeneshavn, Nesagapet til Skude fryseri.

Formålet med planen er å tilrettelegge for utdyping/mudring av innseilingen til Skude fryseri, slik at dyptgående fiskefartøyer kommer inn til fryseriet. Skude fryseri ønsker å bygge et filetanlegg, og trenger da flere fartøy med 8,5 meter dybde som benytter maks lastevolum. En utdyping vil kunne øke produksjonen til fryseriet, uten å øke hyppigheten av leveranser, siden de dyptgående fartøyene har et større lastevolum enn det som benyttes i dag på grunn av manglende dybde. Det vil altså ikke føre til en økning i antall skip som legger til kaien utenfor fryseriet.

Planforslaget omfatter et areal på ca. 27,4 daa.

Saks- og faktaopplysninger

Overordna planer:

Planforslaget omfatter arealer som i kommuneplanen er vist til nåværende *bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner* med påskriften Havn. I kommunedelplanen for Skudeneshavn er store deler av området satt av til offentlig ferdsel. Ca. 0,7 daa av foreslått planområdet ligger utenfor kommunedelplanen.

Regional plan for samordnet areal og transport på Haugalandet (ATP) sier lite om farleder og havnebassenger. Administrasjonen har derfor lagt kommunal – og moderniseringsdepartementets veileder *Planlegging i sjøområdene* (mai 2020) til grunn ved vurderingen av planforslaget.

Reguleringsplan:

Planområdet grenser til og delvis overlapper følgende reguleringsplaner:

- PlanID 1017 Detaljregulering for utvidelse av Skude Fryseri – 57/654 m.fl.
- PlanID 143 Holmane – innseiling – Skudeneshavn.

Det er i disse planene satt av areal til kai og havneområde i sjø, og 0,7 daa i sørøst er regulert til friområde i sjø.

Området grenser til planer:

- Plan ID 1017 Detaljregulering for utvidelse av Skude Fryseri 47/654 m.fl.
- Plan ID 143 Holmane – innseiling – Skudeneshavn
- Plan ID 1024 Detaljregulering for Neset, Skudeneshavn – 46/40 m.fl.
- Plan ID 166-1 Utviding av reguleringsplan for Neset Fort
- Plan ID 149 Skude Fryseri/ Fergekai

Eksisterende forhold:

Vann, avløp, overvann/flomvei, brannvann og renovasjon:

Det ligger private VA – ledninger i sjø ved innseilingen til Skudeneshavn. Fagne har også noen sjøkabler liggende i området. Ledningen som går fra Skude fryseri er et sjøvannsinntak som ble lagt rundt år 2000.

Annet (eksisterende bebyggelse mv.):

De delene av planforslaget som ligger på land, er etablert kai, langs industriområdet til Skude fryseri.

Trafikk:

I tidsrommet juni 2021 – mai 2022 ble det registrert 2352 passeringer i innseilingen til Skudeneshavn, hvor 65 % var mindre fritidsbåter. Hovedtyngden av større fartøy forekommer i oktober, som utgjør ca. 30 % av passeringene gjennom Nesagapet denne måneden.

Det er registrert 143 passeringer av større fartøy i perioden, hvor ca. 115 var transport til og fra Skude fryseri. Ved last kommer de største fartøyene ned i 8,5m dybde. Ved krav om los (utenlandske fartøy) vil en kreve en sikring på 10 % på dybden, noe som gjør at de største fartøyene kun laster opp middels i dagens situasjon. I tillegg kommer det lastefartøy på ca. 100m til Skude fryseri ca. 30 ganger i året, hvor 50 % av disse er uten los og 50 % er lospliktig.

Planforslaget:

Generelt:

Formålet med planen er å øke dybden i innseilingen til Skudeneshavn, slik at større skip kan benytte full lastekapasitet når de kommer til, eller drar fra havnen.

Vann, avløp, overvann/flomvei, brannvann og renovasjon:

Det er ingen tiltak i planforslaget som skal kobles til teknisk infrastruktur. Det er derfor ikke utarbeidet skisse til teknisk plan.

Det ligger noen private avløpsledninger i planområdet. Det er ikke kjent nøyaktig hvor de ligger, så de er ikke tatt inn med hensynssoner i plankartet. Det er tatt med i planbestemmelsene at:

§ 15: Eksisterende kabler/ledninger skal ivaretas under utdyping og fremtidig vedlikehold av farleden.

Barn og unge:

I og med at planområdet omfatter kaien til et industriområde og en farled, antas det at barn og unges interesser i liten grad påvirkes av tiltaket. Det er ikke gjort ytterligere vurderinger.

Folkehelse:

Det er lite ved tiltaket som direkte berører folkehelsen. Det er svært få som vil se det fysiske tiltaket på sjøbunnen, og utdypingen har lite å si for bruken av fritidsbåter. Tiltaket vil også skje vinterstid, noe som skal redusere effekten det har på naturmangfoldet i og rundt havnebassenget. Det er vurdert at det eventuelt er anleggsfasen som kan ha innvirkning på folkehelsen.

Anleggsfasen vil medføre noe støy fra anleggsmaskiner. Grenseverdiene gitt i retningslinje T – 1442/2021 gjøres gjeldende for planen.

Det er ikke bestemt om massene fra utdypingen skal fraktes bort på skip eller på lastebil. Dersom de skal transporteres over land, vil det innebære ca. 90 lass med masser.

Etter gjennomføring av planen blir det ingen endringer av forholdene vurdert opp mot dagens situasjon. Det anbefales ikke at det settes fiskeredskaper som skal stå i farleden uten tilsyn, over lengre tid.

Naturmangfold:

Naturmangfoldloven

§ 8 (kunnskapsgrunnlaget)

I henhold til Naturbase er det gjort observasjoner i området av krykkje, ærfugl, fiskemåke, gråmåke, hettemåke, havelle, svartand, sjøorre, og lomvi som defineres som arter av særlig stor forvaltningsinteresse.

Det er gjort observasjoner av storskarv, sanglerke, stær, teist, havelle, tjeld og gråspurv som defineres som nær truede arter.

I databasen temakart Rogaland er det registrert modellert ålegress, stortare og skjellsand. Basert på denne informasjonen er det gjort en nærmere feltundersøkelse i sesong av marine naturverdier. Ålegress ble observert i to områder, begge utenfor planområdet. Det ble kun observert sukkertare i et begrenset område. Naturtypen skjellsand ble observert i varierende grad gjennom hele undersøkelsesområdet. Havnespy ble ikke påvist.

§ 9 (føre-var-prinsippet)

2020 ble det bygget en ny kai i tilknytning til Skude Fryseri og en er ikke kjent med at arbeidet kom i konflikt med kolonien, da det ble tatt hensyn og arbeidet ble utført utenfor hekkesesong. Det er ikke kjent at dagens drift av Skude Fryseri kommer i konflikt med kolonien. Det kan også nevnes at krykkjene tidligere hekket på bygningsmassen til Skude verft, noe som tyder på at virksomheter som er etablert i området i seg selv ikke vil utgjøre en trussel for fuglene.

En utdypning vurderes derfor ikke å få vesentlig påvirkning på krykkjene om det gjøres utenfor hekkesesong (april-august). Utdypningen vil kun gjøre manøvreringen enklere for større skip. Trafikken og hyppighet av båter vil ikke endres av tiltaket.

Planlagte tiltak medfører ikke direkte inngrep i ålegress eller sukkertare. Noe skjellsand vil gå tapt, men dette vurderes som lite da tiltaksområdet består i større grad av grove masser og i mindre grad av finpartikler og skjellsand. De viktigste naturverdiene ligger sørvest for tiltaksområdet og

nærheten til disse kan føre til en forringelse under arbeidene. Nedslamming og endring av lysforhold vil særlig kunne påvirke ålegressforekomstene negativt. Det kan også føre til at andre områder hvor det er potensiale for ålegress begrenses.

§ 10 (økosystemtilnærming og samlet belastning)

COWI sin vurdering er at samlet sett er det lite sannsynlig at naturområdet blir nevneverdig påvirket av planlagte tiltak.

«Tiltakene er tidsbegrenset og en eventuell forringelse vil forventes å være kortvarig og avgrenset til lokalt rundt tiltaksområdet mens arbeidet pågår. Som havneområde er det i dag forstyrrelser og forurensede aktivitet. Det kan tenkes at en utdypning av skipsleden vil være positivt for området da man vil fjerne forurensede masser fra en trafikkert strekning i havneområdet. I tillegg vil det å øke dybden innenfor skipsleden kunne føre til mindre propelloppvirvling og dermed mindre forstyrrelser av naturområdet på sikt.

Av hensyn til områdets viktige naturverdier og i henhold til føre-var-prinsippet i naturmangfoldloven vurderer vi likevel at det bør utføres tiltak for å redusere risikoen for partikkelspredning under arbeidene.»

Tiltakene COWI foreslår i rapport innlemmes i YM plan som skal benyttes i videre planlegging og ved utbygging.

§ 11 (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

§ 12 (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

Det er flere alternative tiltak som foreslås av COWI, se vedlagt rapport (COWI 09.2022). De anbefaler at det legges vekt på tidspunkt for gjennomføring og at en overvåker anleggsarbeidene for å avdekke partikkelspredning fortløpende.

› Tiltak i sjø gjennomføres utenom perioden 15. mai-15. september av hensyn til områdets naturverdier og i henhold til Miljødirektoratets generelle anbefaling om å unngå tiltak i sjø i denne perioden.

› Bruk av turbiditetsmålere i sjø for å overvåke og avdekke partikkelspredning. Loggerne kan settes ut en uke før arbeidene starter for å måle naturlig turbiditet. Loggerne settes ut med en strategisk plassering ut ifra strømretninger og kjente ålegresslokaliteter. Ved overskridelser sendes det varsling til entreprenør og byggherre på SMS. Arbeidet skal da stanses og ikke gjenopptas før turbiditeten er ned på normalt nivå igjen. Data overføres daglig til nettside som alle involverte har tilgang til.

› Bruk av sedimentfeller for å fange opp partikler i spredning. Metoden kan benyttes for å vurdere i hvilken grad det foregår partikkelspredning og tilførsel av ny forurensning via partikkeltransport. På den måten kan man evaluere effekten av tiltakene. Ved opptak dekanteres innholdet og sedimentert materiale overføres til prøveglass før forsendelse til laboratorium. Prøvene analyseres for innhold av forurensning og resultatene klassifiseres iht. grenseverdier for sediment i veileder M-608 (10).

Forurensing

Sedimentundersøkelsen (COWI 01.2022) viser at sjøbunnen er noe påvirket av tidligere båttrafikk. Ved utdypning skal derfor all masse leveres til godkjent mottak/deponi. Det skal utarbeides en tiltaksplan iht. forurensningsforskriften § 2-6 som skal godkjennes av miljøvernrådsgiver i kommunen før igangsetting, dette er ivarettatt i planbestemmelser.

Skipsfart bidrar til luftforurensning og klimagassutslipp, på samme måte som veitransporten. Utdypningen vil kun gjøre manøvreringen enklere for større skip, samt at de største skipene kan gå med full last. Trafikken og hyppighet av båter vil ikke endres av tiltaket.

Grunnforhold

Basert på rapport fra grunnundersøkelse gjort av Multiconsult i 2019 samt rapport COWIs miljøundersøkelse i sjø, kan en anta at de øverste løsmassene i tiltaksområdet består hovedsakelig av sand.

Det er ingen tidligere kartlagte faresoner for kvikkleireskred i det aktuelle området. Området langs sjø ligger under marin grense og derav indikerer NGU at det er stor mulighet for sammenhengende forekomster av marin leire. Dette vurderes som mindre sannsynlig, da det i stor grad er berg i dagen i området.

Kulturminner/miljø

Planforslaget innebærer ingen tiltak på land som ikke allerede er etablert. Det innebærer heller ingen tiltak i sjø som vil være synlige fra land, utenom anleggsperioden hvor der vil være anleggsmaskiner på sjøen.

Da farleden går rett inn mot Gamle Skudeneshavn er det vurdert om utdypningen vil påvirke strømningsforhold og sjødrag, da en ikke ønsker at tiltaket skal føre til økt fare for stormflo og oppstuvning av sjøvann. Se vedlagt notat der effekten av mudring er vurdert (COWI. 12.2022).

«Basert på analysen og tilgjengelig datagrunnlag er det mest sannsynlig at det i dagens situasjon ikke er et strupet tidevann i Skudeneshavn. Det vil si at vannstand ute på havet er lik vannstand inne i Skudeneshavn. Det betyr også at mudringen/utdypningen av innseilingskanalen ikke forverrer stormflo utsatte områder ytterligere. Dermed har mudringen mest sannsynlig ikke effekt på (stormflo)vannstander i Skudeneshavn».

Beredskap

Det er ikke funnet sider ved tiltaket som berører beredskapen.

Økonomiske konsekvenser:

Kommunen skal ikke overta arealer for drift og vedlikehold.

SAKSBEHANDLING:

Varsel om igangsetting av reguleringsarbeid er gjort i tråd med bestemmelsene i plan- og bygningslovens § 12-8. Frist for merknader var 18.07.22.

Følgende uttalelser er kommet til oppstart av planarbeidet:

A: Offentlige myndigheter

1. Rogaland fylkeskommune, plan,- miljø- og samfunnsavdelingen 01.07.22

2. Statsforvalteren i Rogaland 06.07.22
3. Statens vegvesen, region Vest 30.06.22
4. Kystverket Vest 28.06.22
5. Fiskeridirektoratet 05.07.22
6. Karmsund Havn IKS 14.06.22

B: Private og organisasjoner

1. Merknad 1... 16.06.22

De innkomne uttalelsene er vurdert og vedlagt.

For sammendrag og vurdering, se vedlegget «Merknadsvurdering».

KOMMUNALSJEF TEKNISK SIN VURDERING:

Forslag til reguleringsplan følger i hovedtrekk opp kommunedelplanen for Skudeneshavn og kommuneplanens arealdel.

Kommunalsjef teknisk sin konkrete vurdering er at det er et tiltak som er bra for å redusere utslipp. Dersom båtene som kommer inn til fryseriet i dag kan ta større frakt, vil produksjonen kunne økes uten at utslippene, forbundet med frakt, øker tilsvarende.

Det er flere naturinteresser i havnebassenget, særlig fugler. Disse er identifisert og det er en forutsetning for gjennomføringen av planen at arbeidet skjer utenfor hekkesesongen. Det er krav om en ytre miljøplan ved gjennomføring av tiltak i farleden, som skal ivareta blant annet naturmiljøet under anleggsfasen(e). Det er først og fremst utdypningen som planforslaget er utarbeidet for, men den tar også høyde for senere vedlikehold av innseilingsfarleden.

Massene som tas opp er forurenset fra båttrafikk og skal leveres til godkjent deponi. Siden det ikke er gjort avtale med en entreprenør ennå, er det ikke kjent om massene skal fraktes over land eller sjø. Dersom de skal fraktes over land, anbefales det at før planforslaget legges frem for kommunestyret for godkjenning, at det legges inn i planbestemmelsene at det skal utarbeides en trafikksikkerhetsplan. Dette står allerede i planbeskrivelsen side 40, men har ikke kommet med i bestemmelsene.

Det er tatt med i planbestemmelsene at retningslinje for støy i arealplanlegging T – 1442/2021 gjøres gjeldende for området. Retningslinjen stiller krav om en øvre grense for tillatte støyverdier under anleggsarbeidet, tabell 4, fordelt på dag, kveld/helligdager og natt. Det er altså ikke krav om opphold i støyende arbeid. Det anbefales, siden det er boligbebyggelse rundt havnebassenget og lyd ikke dempes over vann, at det før sluttbehandlingen legges til en begrensning i planbestemmelsene at det ikke arbeides kveld og natt, dvs. 19.00 – 07.00.

Dette kan føre til en forlengelse av anleggsperioden, men det vil gi befolkningen ro på kveld – og nattestid. Selv om det er snakk om en begrenset periode, kan støy selv over korte perioder forstyrre konsentrasjon, søvn og hvile. Søvn er avgjørende for god fysisk og psykisk helse, slik at anleggsarbeid på kvelds- og nattetid i boligområder bør kun skje der spesielle grunner taler for å tillate dette.

I tillegg til strømkabelen over Nesagapet, som er vist i plankartet med hensynssone, går der flere

private vann- og avløpsledninger. Det har ikke blitt krevd at disse måles inn og får egne hensynssoner. Det er tatt med i planbestemmelsene at de private ledningene eksisterer og at de skal hensyntas ved arbeidet i sundet. Dette anses som en akseptabel løsning siden kommunen ikke har full oversikt over private ledninger. Nye private ledninger kan legges etter at planen er godkjent, uten at kommunen får beskjed om det. Det er derfor mer hensiktsmessig at det foretas nye søk for ledninger hver gang farleden skal vedlikeholdes, enn at en stoler på et kart som kan ha for få eller misledende traseer.

På bakgrunn av det som er sagt over, vil kommunalsjef teknisk derfor anbefale at hovedutvalg teknisk og miljø ved 1.gangsbehandling vedtar at forslag til reguleringsplan, datert 21.02.23, legges ut til offentlig ettersyn.

Vedlegg:

Plankart - 1035

Planbestemmelser

Planbeskrivelse - offentlig ettersyn

Risiko og sarbarhetsvurdering - Innseilingen til Skudeneshavn

Utdypning innseiling - situasjonsplan 03.2022

Effekt av mudring på (stormflo) vannstander i Skudeneshavn, COWI. 12.2022

Marinarkeologisk rapport rapport 2021

Geotekniske grunnundersøkelser Kuvika 12.2019

Marin miljøundersøkelse Skudeneshavn 09.2022

Sedimentundersøkelse Skudeneshavn 01.2022

Møtereftrat teams 03.10.22 med Fagne rev1

Merknadsvurdering - oppstart

Rogaland Fylkeskommune

Statsforvalter

Statens vegvesen

Fiskeridirektoratet

Karmsund Havn

Kystverket

Merknad nr. 1 - Kjell Morten Mevik