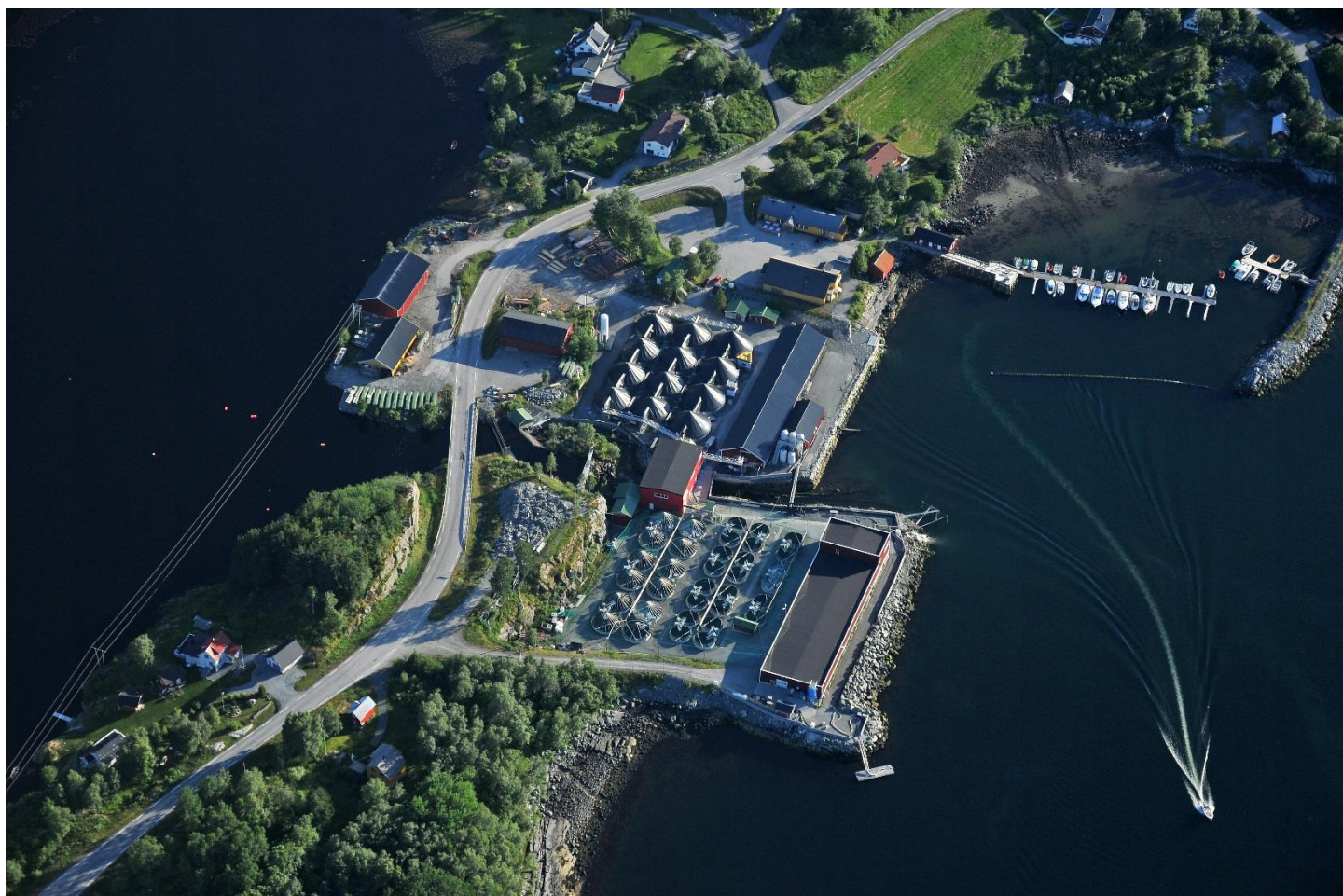


SalMar Settefisk AS

► Planbeskrivelse med konsekvensutredning for Kjørsvikbugen næringsområde

PlanID 20180004

Oppdragsnr.: 5175122 Dokumentnr.: 1 Versjon: 02 Dato: 2019-06-03



Oppdragsgiver: SalMar Settefisk AS
Oppdragsgivers kontaktperson: Ove Martin Grøntvedt
Rådgiver: Norconsult AS, Klæbuveien 127 B, NO-7031 Trondheim
Oppdragsleder: P. Myklestad
Fagansvarlig: A. Bjørke
Andre nøkkelpersoner: P. Myklestad, J. Jovanovic, S. Klouk

02	2019-06-03	Revidert etter innspill fra oppdragsgiver	Aslaug Bjørke	Paul Myklestad	Paul Myklestad
01	2019-05-21	Til oppdragsgiver	Aslaug Bjørke	Paul Myklestad	Paul Myklestad
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Sammendrag

SalMar Settefisk AS planlegger utvidelse av anlegget sitt ved Kjørsvikbugen næringspark i Aure kommune. Norconsult AS har utarbeidet planforslag med konsekvensutredning.

Det nye anlegget skal sikre areal til produksjon av 3 tonn settefisk pr. år, tilsvarende 20 mill. stk. fisk. Denne reguleringsplanen legger til rette for en utvidelse av dagens næringsareal med ca. 22.600m² fra 13.100m² til totalt 35.700m². Reguleringsplanen omfatter også utbedring av fv.680 i området.

Konsekvensutredningen viser at planforslaget har negative konsekvenser for kulturmiljø, naturmiljø, landskapsbilde og friluftsliv og bygdeliv. De negative konsekvensene kan reduseres gjennom skadereduserende tiltak som vist i tabellen under.

Tiltaket gir ubetydelige konsekvenser mht. landverts og sjøverts trafikk, naturressurser og forurensing.

Tiltaket gir positive bidrag til lokalsamfunnet i form av redusert forurensing i sjø, arbeidsplasser og virksomhet som opprettholder sysselsetting og bygdemiljø.

Ut fra en samlet vurdering av konsekvensene anbefaler Norconsult AS Aure kommune å vedta planforslaget.

Tema	Konsekvens	Skadereduserende inkludert i planen	Ytterligere skadereduserende tiltak
Landverts trafikk	Ubetydelig - 0		Etablering av gang- og sykkelveg langs utbyggingsområdet
Sjøverts trafikk	Ubetydelig - 0	Besøkende skip pålegges å ta en sentral kurs gjennom bukta ved anløp og avgang som vist i figur 11.	
Kulturarv	Noe miljøskade - 1 minus	Søke å få flyttet løe på eiendom 54/5 til annet sted	Flytting av våningshus på 54/12 til annet sted
Naturmiljø	Noe miljøskade - 1 minus	Redusere risiko for spredning av fremmede arter	
Landskapsbilde	Noe miljøskade - 1 minus	Arkitektonisk utforming med tilpasning til kystlandskapet og lokal kystkultur. Se kap 7.8 for detaljer	Utsiktspunkt for publikum på deler av flatt tak. Terrengvoll i øst for å skjerme naboer
Friluftsliv og bygdeliv	Noe miljøskade - 1 minus	Styrke forbindelsen mellom næringsaktiviteten og stedets identitet gjennom god og stedstilpasset arkitektur	Utsiktsplass på flatt tak og lekeplass i forbindelse med denne dersom dette er ønsket lokalt
Naturressurser	Ubetydelig		
Forurensing	Ubetydelig		

Område	Kjørsvikbugen næringspark i Aure kommune
Gårdsnr/bruksnr/ Adresse	<ul style="list-style-type: none"> • SalMars eiendommer: G/br.nr. 53/32, 54/36. • Fv.680 sin eiendom G/br.nr. 53/69 og 54/50 • G/br.nr. 53/5: Kjørsvik sagbruk • G/br.nr. 53/74: Brødrene Wessel • G/br.nr. 54/2: Eiendomsteig, nordlig del av eiendom. Kjørsvik Sagbruk • G/br.nr. 54/5: Vestre berget, Hemnevegn 738. Fritidsbolig med garasje og anneks (7.346 m2). • G/br.nr. 54/9: Tømmerviken. Naust tilhørende Liavegen 34 (152 m2). • G/br.nr. 54/12: Østre berg, Hemnevegen 748. Fritidsbolig, naust og garasje/anneks (5.043 m2) • G/br.nr. 54/7: Lien. Naust tilhørende Liavegen 74 (206 m2) • G/br.nr. 54/11: Hemnevegen 774 - vestlig del av eiendom. Fritidsbolig (behov for å erverve ca. 6.000 m2 hvorav 500m2 er offentlig vegareal).
Gjeldende planstatus	Arealet er avsatt til LNFR, næringsbebyggelse og sjøarealene til NFFF i kommuneplanens arealdel. Ingen reguleringsplan.
Tiltakshaver	SalMar Settefisk AS
Kontaktperson	Ove Marin Grøntvedt: ove.martin.grontvedt@Salmar.no
Plankonsulent	Norconsult AS
Reguleringsplanens hovedformål	Næringsområde, samferdselsformål, havneområde i sjø
Planområdets areal	77.600m2
Nytt næringsareal	22.600m2

Innhold

1	Grunnlag for planarbeidet	8
1.1	Bakgrunn	8
1.2	Planens formål	8
1.3	Forslagsstiller og plankonsulent	8
2	Planprosess og medvirkning	9
2.1	Oppstart av planarbeidet	9
2.2	Krav om konsekvensutredning	9
2.3	Rammer for planarbeidet	9
2.4	Medvirkning i planprosessen	9
2.5	Merknader til planoppstart med planprogram	10
3	Planområdet	11
3.1	Områdets beliggenhet	11
3.2	Planens avgrensning	11
3.3	Eksisterende arealplaner	12
3.4	Berørte eiendommer	14
3.5	Dagens situasjon Kjørsvikbugen	15
4	Beskrivelse av tiltaket	19
4.1	Forutsetninger	19
4.2	Anlegget	20
4.3	Anleggets omgivelser	23
5	Vurdering av risiko og sårbarhet	26
5.1	Konklusjon	26
5.2	Oppsummering av tiltak	26
6	Planforslag	28
6.1	Tiltak i planen	28
6.2	Planformål	28
6.3	Planbestemmelser	28
7	Virknings av planforslaget	29
7.1	Overordnede planer og vedtak	29
7.2	Eiendomsforhold	29
7.3	Eksisterende reguleringsplaner	29
7.4	Næringsliv	29
7.5	Transport og trafikk	29
7.6	Kulturarv	33
7.7	Naturmangfold	35
7.8	Landskapsbilde, arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	37

7.9	Friluftsliv og bygdeliv	41
7.10	Folkehelse, barn og unge	43
7.11	Naturressurser	43
7.12	Forurensning	44
7.13	Oppsummering konsekvenser og skadereduserende tiltak	47
8	Gjennomføring av planen og viktige forhold i videre planlegging	48
9	Kilder	49
10	Vedlegg	50

1 Grunnlag for planarbeidet

1.1 Bakgrunn

SalMar ASA er et norsk sjømatelskap etablert på Kverva i Frøya kommune. Selskapet driver med oppdrett og videreforedling av atlantisk laks og ble etablert i 1991 av Gustav Witzøe. I 2016 omsatte SalMar for over 9 milliarder kroner og hadde rundt 1 350 ansatte. (Kilde: Wikipedia).

SalMar er i dag et internasjonalt konsern med 100 konsesjoner for oppdrett i Norge og med betydelig eierinteresser i Storbritannia. Dette gjør SalMar til Norges tredje største oppdretter av atlantisk laks (SalMar.no).

SalMar er et fullt ut vertikalt integrert oppdrettskonsern, med egen produksjon som strekker seg fra rogn/stamfisk til salg av ferdig vare. SalMar produserer yngel og smolt i seks forskjellige anlegg i Møre og Romsdal, Trøndelag og i Troms. I tillegg har SalMar ett rognkjeksanlegg og ett landanlegg for rognproduksjon.

I Midt-Norge drives smoltproduksjon gjennom fem klekkeri- og settefiskanlegg. Disse er lokalisert i Follafoss i Verran kommune, Kjørsvikbugen i Aure kommune, Setran i Osen kommune, Straumsnes i Tingvoll kommune og Langstein i Stjørdal kommune.

Et økt behov for settefisk samt at fisken planlegges holdt i settefiskanleggene lengre enn tidligere, utløser behov for større produksjonsareal. Det planlegges for en fremtidig produksjon på 3.000 tonn settefisk per år, tilsvarende 20 millioner stk. fisk. Dette er en firedobling fra dagens produksjon på ca. 5 mill. stk fisk.

Det nye anlegget vil sikre utviklingsmuligheter for SalMar sin virksomhet og videre drift i kommunen. Oppdrettsnæringen skaper eksportinntekter for ca. 60 milliarder i året. Norsk Industri har lagt planer hvor denne i år 2030 er økt til 200 milliarder kr.

Lokalt i Aure kommune har SalMar 38 ansatte. Sammen med lokale innkjøp gjør dette firmaet til en betydelig aktør i kommunen.

Videre drift ved anlegget forutsetter utvidelse der det ligger. Det ble gjort en vurdering av alternative løsninger mht. størrelse og adkomst som en del av forprosjektet.

1.2 Planens formål

Det skal utarbeides en privat detaljreguleringsplan med konsekvensutredning i henhold til plan- og bygningslovens § 12-3.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for økt produksjon av settefisk ved SalMars anlegg i Kjørsvikbugen. Dette krever økt næringsareal med tilkomst fra sjø og tilgang til ferskvann.

1.3 Forslagsstiller og plankonsulent

SalMar Settefisk AS er forslagsstiller for reguleringsplanen.

Norconsult er utførende konsulent for planarbeidet.

2 Planprosess og medvirkning

2.1 Oppstart av planarbeidet

Krav til oppstart av reguleringsplanarbeid følger av Plan- og bygningsloven § 12-8 og §12-9.

Forhåndskonferanse om planspørsmålet ble avholdt med Aure kommune 13.06.2018. SalMar og Norconsult deltok i møtet.

2.2 Krav om konsekvensutredning

Forslagstiller har vurdert tiltaket til å ligge i grenseland i forhold til om det utløser krav om konsekvensutredning etter *forskrift om konsekvensutredning §6 bokstav b): Tiltak som alltid skal konsekvensutredes.*

Aktuelle oppfangskriterier i Vedlegg I er:

- Nyetablering av havn med kapasitet til mottak av skip over 1350 tonn.
- Næringsbygg med bruksareal over 15.000 m².

Det vurderes at tiltaket vil kunne falle inn under § 6 bokstav b) fordi

- Det vil gjennomføres en reetablering av allerede etablert et kaianlegg med kapasitet for skip over 1350 tonn.
- Samlet bruksareal i næringsbygg vil kunne overstige 15.000 m².

Med bakgrunn i dette er det besluttet å gjennomføre en konsekvensutredning av tiltaket.

2.3 Rammer for planarbeidet

Følgende dokument legger rammene for planarbeidet:

- Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven), 2008.
- Forskrift om konsekvensutredning 2017.
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen.
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.
- Statlige planretningslinjer for klima og energiplanlegging i kommunene.
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen.
- Fylkesplan for Møre og Romsdal 2017-2020.
- Regional plan for vassforvaltning i Vassregion Møre og Romsdal 2016-2021.
- Kommuneplanens arealdel, Aure kommune, 2006-2019 (2016-2026)
- Statens Vegvesens til enhver tid gjeldende rammeplan for avkjørsler.

2.4 Medvirkning i planprosessen

Varsel om planoppstart og høring av planprogram ble gjort samtidig i Tidens Krav og Aura Avis, og på Aure kommunes hjemmesider august 2018.

Varsel om oppstart ble sendt i brev form til offentlige organer, berørte naboer og hjemmelshavere.

Høringsfrist var 5.oktober 2018.

Det er gjennomført to åpne folkemøter i forbindelse med planprosessen, 17.september 2018 og 18.mars 2019. Første møte ga informasjon om planprosessen, foreslått tiltak, tema foreslått i planprogram og fremdrift for planarbeidet. Andre informasjonsmøte presenterte status for planarbeidet og SalMars arbeid, presentasjon av innspill som kom ved varsel om oppstart, og presentasjon av forslag og tilbakemeldinger til stedstilpasset arkitektur på industribygg.

Begge møter var godt besøkt og det var gode diskusjoner om planutkastene.

2.5 Merknader til planoppstart med planprogram

Til varsel om planoppstart kom det til sammen 22 innspill; 7 innspill fra offentlige myndigheter, 2 fra lag og foreninger og 13 innspill fra naboer og grunneiere enten samlet eller individuelle.

Innspillene fra grunneiere, naboer og lokale lag og foreninger er delt i synet på tiltaket. Hovedskillet går mellom negative konsekvenser med vekt på nærmiljø, friluftsliv og landskap, opp mot engasjement for næringsutvidelse og etablering av flere arbeidsplasser.

Merknader til planprogram og planoppstart er oppsummert i vedtatt planprogram som finnes i vedlegg 9.

3 Planområdet

3.1 Områdets beliggenhet

Planområdet ligger i Kjorsvikbugen i Aure kommune, nordvendt mot bukta Kjorsvikbugen og Trondheimsleia.

3.2 Planens avgrensning

Planområdet omfatter SalMars eksisterende produksjonsanlegg og areal til utvidelse av SalMars virksomhet østover og ut i sjø. I tillegg er også deler av fv.680 tatt med i planområdet for å legge til rette for en ny avkjørsel til industriområdet og for å regulere utbedringer av vegstrekningen som er igangsatt av SVV.



Figur 1: Planens avgrensning.

3.3 Eksisterende arealplaner

3.3.1 Kommuneplanens arealdel



Figur 2: Utsnitt av kommuneplanens arealdel 2016-2026 Aure kommune. Kilde: kommunens kartløsning Orkidé.

Arealformål

- Dagens næringsareal avsatt til næringsbebyggelse i kommuneplanens arealdel.
- Gnr/brnr. 54/5, 54/7 og 54/9 og sjøområdet utenfor er avsatt til fremtidig næringsbebyggelse i arealdel under arbeid.
- G/br.nr. 54/11, 54/12 er avsatt til LNFR for tiltak basert på gårdens ressursgrunnlag.
- Sjøområdene er avsatt til NFFF, område for natur, ferdsel, fiske og friluftsliv

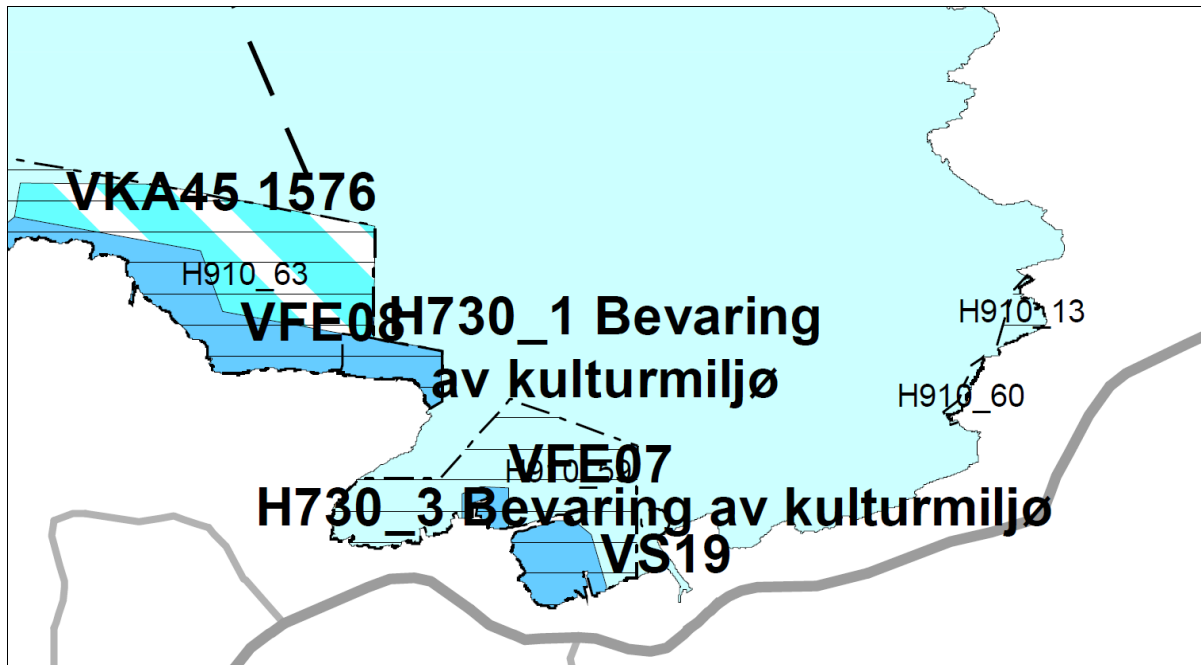
Aktuelle bestemmelser og retningslinjer

- Nye byggetomter skal være flomsikre i henhold til NVE Retningslinje 1/2008 "Planlegging og utbygging i fareområder langs vassdrag.
- Hensynet til verneverdige kulturminner skal vurderes i alle bygge- og reguleringsaker. Fylkeskonservatoren skal gis anledning til å uttale seg i alle saker som kan berøre verneverdige kulturminner.
- LNF-områder: Spredt bolig- og næringsbebyggelse kan tillates etter dispensasjon fra planen og eventuelt PBL § 17-2 (100m-regelen), dersom det ikke strider mot andre interesser.
- Områder for særskilt bruk eller vern av sjø og vassdrag: Tiltak i sjø kan kun tillates etter samtykke fra berørte regionale myndigheter.
- Avkjørsler skal legges, utformes og brukes i samsvar med Statens vegvesens til enhver tid gjeldende rammeplan for avkjørsler.

Restriksjonsområder:

- Planområdet ligger innenfor sikringssonen til Metanolfabrikk, Tjeldbergodden.
- Vestre del av planområdet grenser inn mot/ overlapper en liten del av et område unntatt fra rettsvirkning (tidligere vedtatt reguleringsplan skal gjelde).
- Båndlegging etter lov om kulturminner av et areal i sjø rett utenfor dagens næringsareal (H730_3).

3.3.2 Sjøområdeplan for Aure kommune



Figur 3: Utdrag av gjeldende Sjøområdeplan Aure kommune.

Arealformål

Areal som dekker planområdet er i Sjøområdeplan for Aure avsatt til V-Bruk og vern av sjø med tilhørende strandsone.

Vest for planområdet er areal avsatt til småbåthavn og hensynssoner for bevaring av kulturmiljø (H730) og detaljeringszone (H910) der reguleringsplan fortsatt skal gjelde.

Aktuelle bestemmelser og retningslinjer

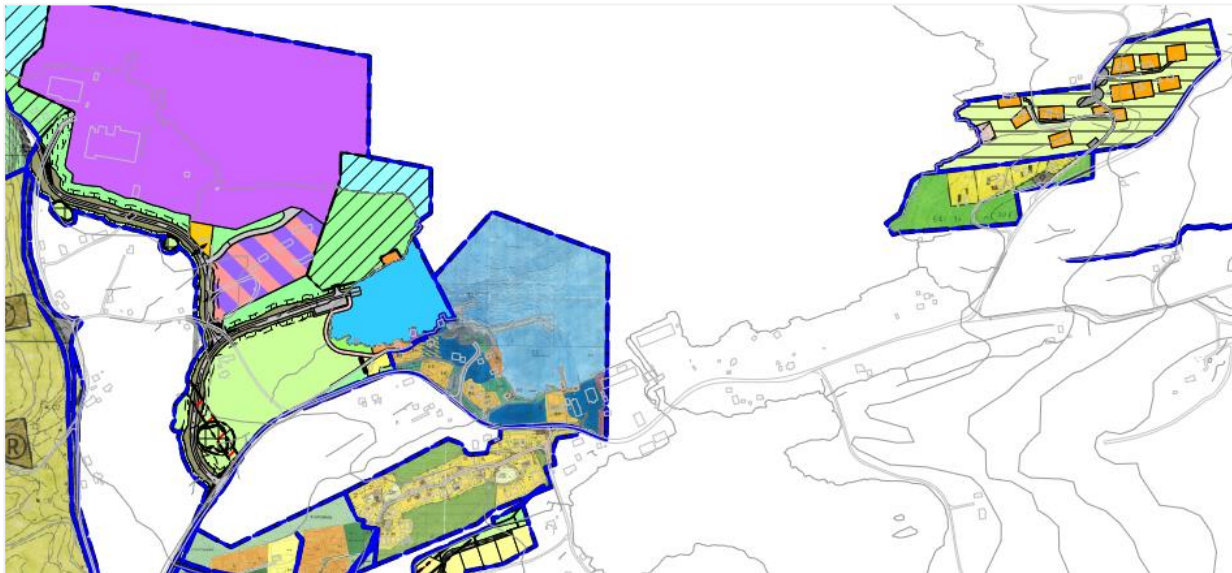
- Ved regulering av tiltak i sjøgrunn som fylling og utgraving/mudring skal det gjøres faglig vurdering av rasfare. Dersom det ikke er krav til reguleringsplan må vurderingen gjøres i byggesaken.
- For kulturminner under vann jfr. kml § 14 skal NTNU Vitenskapsmuseet gjøre en vurdering før planer kan godkjennes. Dette gjelder også for tiltak som ikke fremmes gjennom arealplaner, som for eksempel mudrings- og dumpingsarbeid. Det samme gjelder tiltak som kan ha negativ virkning på kulturminner på land. Alle saker skal sendes fylkeskommunen for endelig avklaring.

3.3.3 Reguleringsplaner

Størstedelen av SalMars anlegg ligger i uregulert område. Gjeldene reguleringsplaner for naboerområder er vist i samlekartet under i Figur 4.

- PlanID 19960001: Havna i Kjørsvikbugen: Denne planen dekker noe av den østlige delen av SalMars anlegg.
- PlanID 19940002: Ledalsvollen boligfelt, del I.
- PlanID 2011007: Ferjekai Kjørsvikbugen og Bioparken.
- PlanID 19790001: Utheim i Aure (fritidsboliger eksisterende).

- PlanID 20080016: Bugten I og II: (fritidsboliger fremtidig).



Figur 4: Samlet oversikt over gjeldende reguleringsplaner i nærområdet til SalMars anlegg. Kilde: Orkidé.

3.4 Berørte eiendommer

Eiendommer innenfor planområdet

- SalMars eiendommer: G/br.nr. 53/32, 54/36.
- Fv.680 sin eiendom G/br.nr. 53/69 og 54/50
- G/br.nr. 53/5: Kjørsvik sagbruk
- G/br.nr. 53/74: Brødrene Wessel
- G/br.nr. 54/2: Eiendomsteig, nordlig del av eiendom. Kjørsvik Sagbruk
- G/br.nr. 54/5: Vestre berget, Hemnevegn 738. Fritidsbolig med garasje og anneks
- G/br.nr. 54/9: Tømmerviken. Naust tilhørende Liavegen 34
- G/br.nr. 54/12: Østre berg, Hemnevegen 748. Fritidsbolig, naust og garasje/anneks
- G/br.nr. 54/7: Lien. Naust tilhørende Liavegen 74
- G/br.nr. 54/11: Hemnevegen 774 - vestlig del av eiendom. Fritidsbolig

Eiendommer planområdet grenser til

- G/br.nr. 53/68: Hemneveien 712. Butikk/forretningsbygning
- G/br.nr. 53/30: Hemnevegen 715. Enebolig
- G/br.nr. 53/74: Naust, båthus, sjøbu
- G/br.nr. 54/2: Eiendomsteig
- G/br.nr. 54/15: Enebolig, hus for dyr, landbruk, lager/silo, fritidsbygg, garasje/uthus/anneks til fritidsbolig
- G/br.nr. 54/3: Landbrukseiendom
- G/br.nr. 54/20: Enebolig, garasjen/uthus anneks
- G/br.nr. 54/11: Fritidsbolig

3.5 Dagens situasjon Kjørsvikbugen

3.5.1 Om området

Kjørsvikbugen karakteriseres av nærheten mellom sjøen og Ledalsvatnet. Nærheten til både saltvann og ferskvann og elveforbindelsen mellom dem har gitt grunnlag for næringsvirksomhet opp gjennom tidene. Her har det tidligere vært sagbruk.

Kjørsvikbugen er et lite tettsted som preges av en blanding av boliger, landbruk, fritidsbebyggelse og næringsvirksomhet. Ved sjøkanten finnes forretningsvirksomhet, flere sjøhusmiljø med verneverdi og moderne industrivirksomhet. Både SalMar, Tjeldbergodden Settefisk og Njord Salmon er etablert her i tillegg til lokal butikk.

To landbaserte akvakulturlokaliteter er i drift ca. 850 meter nordvest for SalMars anlegg.

- Tjeldbergodden Biopark som er klarert for oppdrett av settefisk av laks, ørret og regnbueørret, stamfisk av rognkjeks og stamfisk og settefisk av berggyllt.
- Buhagen klarert for konsumhummer og yngel av hummer

Området har ferjekai der hurtigbåt mellom Trondheim og Kristiansund har anløp, i tillegg til kaifasiliteter ved SalMars anlegg. Det har vært kaianlegg ved dagens butikk i mange tiår. Siste kjente bilde er fra 1978. Nå er dette i bruk som småbåthavn.



Figur 5: Kaianlegg i Kjørsvikbugen. Flyfoto av 12.05.2017.

3.5.2 Dagens drift SalMar AS

SalMars anlegg ligger i sentrum av Kjørsvikbugen med nær tilknytning til butikk, kro og småbåthavn. Dagens utfyllingsområde ble etablert da Kjørsvik Fisk og Kjørsvik Settefisk, som var forløperne for SalMar, anla sine anlegg der.

I Aure kommune har SalMar totalt 38 ansatte ved settefiskanlegget i Kjørsvikbugen og matfisklokalitetene Gjerde og Storskjeret. 10 av disse jobber ved anlegget i Kjørsvikbugen. Sammen med lokale innkjøp gjør dette firmaet til en betydelig aktør i kommunen.

I dag produseres 5000 stk. settefisk ved anlegget.

3.5.3 Vegforhold

Fv.680 har varierende vegbredde på strekningen langs planområdet. Registrert vegbredde er i underkant av 7 meter vest for avkjørsel til planområdet, men bare ca. 4 meter på strekningen øst for planområdet. Fylkesvegen videre mot øst er relativt smal helt frem til fylkesgrensen ca. 1,8 km øst for planområdet.

Statens vegvesen har fått dispensasjon fra kommunen for å kunne utbedre fv.680 gjennom Kjørsvikbugen uten reguleringsplan. Det foreligger byggeplan, og utbedringsarbeidet er igangsatt og forventes ferdigstilt i september 2019. Vegstandard vil da bli iht. gjeldende krav med god linjeføring og med vegbredde 6,5 meter med ekstra breddeutvidelse i krappe kurver. Oversiktstegning med foreliggende byggeplan for fv. 680 er vist i figur 2.



Figur 6: Foreliggende byggeplan for utbedring av fylkesveg

Dagens avkjørsel til SalMar ligger plassert i ytterkurve med tilfredsstillende sikt i begge retninger iht. krav i håndbøkene. Nederste del av adkomstvegen fra anlegget og opp mot avkjørselen er brattere enn bør-krav gitt i vegnormalene, men stigning på det siste partiet inn mot tilkobling til fylkesvegen er tilfredsstillende og iht. krav.

Det er ikke et eget tilbud for gang og sykkelveg på strekningen i dag. Det er heller ikke gang- og sykkelveg eller fortau langs fv. 680 i tilgrensende områder. Planlagt og delvis gjennomført utbedring av fylkesvegen med bedre kurvatur og bredere vegprofil vil bedre forholdene for myke trafikanters ferdsel langs fylkesvegen.



Figur 7: : Varierende vegbredde på strekningen vest og øst for planområdet i dag.

3.5.4 Landskap

Området er en del av et landskapsregionen Kystbygdene på Nordmøre og Trøndelag. Strandsonen består av en blanding av bergnabber og små vik og strender og er ofte dekt med blandingsskog. Planområdet ligger innerst i Kjørsvikbugen i strandsonen på landforbindelsen mellom sjøen og Ledalsvatnet.

3.5.5 Naturmangfold

Det er ikke registrert rødlistearter innenfor planområdet.

Et stykke ut i sjøområdene er det registrert rødlistede arter (fugl). Området ligger et godt stykke unna tiltaksområdet og tiltaket anses ikke å hindre vandringsmønster.

Likeledes er det i databasen «Miljøstatus» registrert et utbredelsesområde for grønnlandssel og kvitnos lengre ut i fjorden.

Det er ikke registrert gyteforhold for fisk i området, ei heller ålegress eller skjellsand, men det er registrert et rekefelt ca. to kilometer nordøst for tiltaksområdet.

3.5.6 Naturressurser

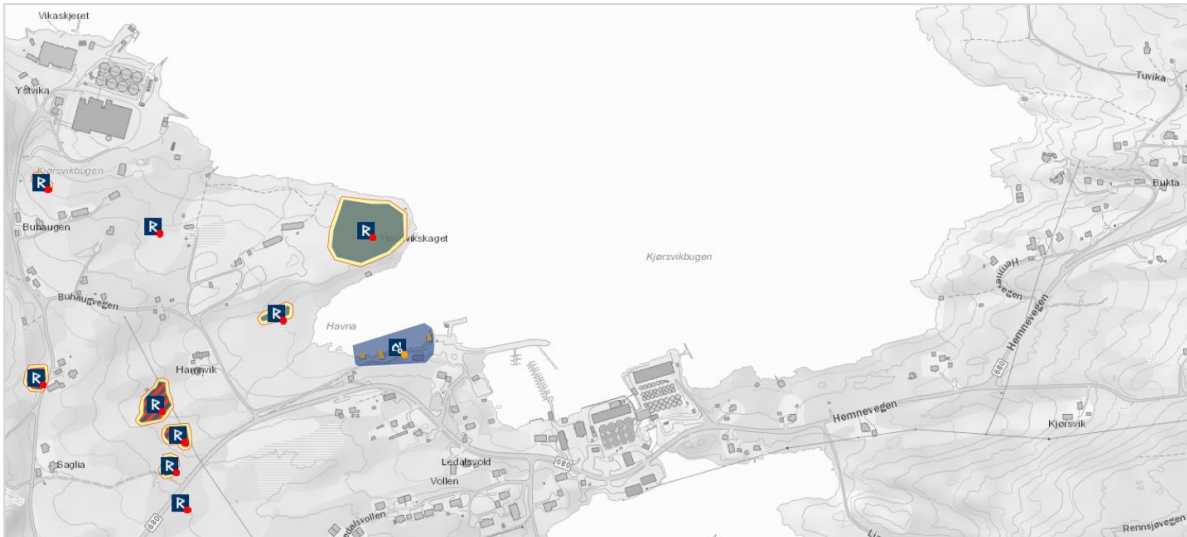
Nytt areal er i dag avsatt til LNFR i kommuneplanen. Det er registrert som skogs- og barmarksområde. Det er ikke registrert dyrkbar jord innenfor planområdet.

3.5.7 Kulturminner

Kjørsvikbugen er en naturhavn, omtalt i "Den norske los" som en god og velbrukt ankerplass, som ligger sentralt med dens nærhet til Trondheimsleia. Fra skriftlige kilder fortelles det om gårdsbruk og sagbruk i området fra første halvdel av 1600-tallet.

Det ble foretatt marinarkeologiske undersøkelser innerst i Kjørsvikbugen i perioden 1992-1994. Her ble det blant annet funnet tre ankere, flere ballastrøyer og løsfunn som keramikk, glass og kritt Piper datert fra 1600-tallet frem til vår egen tid. Mye av materialet antydte kontakt med Nederland/Tyskland. Kystområdene i Nordmøre hadde en utstrakt handel av tømmer på 1700-tallet. Det kan virke som skipene kom inn til Kjørsvikbugen, tømte sin ballast for deretter å fylle opp skipet med tømmer¹.

¹ Kilde – uttalelse til planoppstart NTNU Vitenskapsmuseet, 24.10.2018.



Figur 8: Registrerte kulturminner i og i tilknytning til Kjørsvikbugen. Nærmeste registrerte kulturminne til planområdet er husene i havna, som er registrert som regionalt viktig kulturminne for fiskevær – sjøbruksanlegg. (Kilde: Askeladden april 2019)

I planområdet er det registrert bygninger i SEFRAK-registeret. Bygningene i SEFRAK-registeret er i utgangspunktet ikke tillagt spesielle restriksjoner. For meldepliktige bygninger (bygninger er eldre enn 1850), er det lovfesta i Kulturminnelova §25 at ei vurdering av verneverdien MÅ gjøres før søknad om endring eller rivning kan bli godkjent².



Figur 9: Sefrak-registrerte bygg i og rundt planområdet.

3.5.8 Eksisterende teknisk infrastruktur

Se samlet beskrivelse av vann og avløp under kapittel 4.2.7 og av energiforbruk og energiløsninger kap. 4.2.8..

² Riksantikvaren – SEFRAK <https://www.riksantikvaren.no/Veiledning/SEFRAK-registeret>

4 Beskrivelse av tiltaket

4.1 Forutsetninger

4.1.1 Alternative lokaliseringer

Alternative lokaliseringer for nytt settefiskanlegg er vurdert og beskrevet i vedtatt planprogram. Det er med bakgrunn i vurderingen der besluttet å gå videre ett alternativ, som er det alternativet som det her er utarbeidet reguleringsplan for.

4.1.2 Plassering

Totalt utgjør SalMars anlegg i Kjørsvikbugen i dag 14.300m², ca. 8300m² vest for elva og c. 6000m² øst for elva (gbnr. 53/74 på 900m² trekkes fra dette). Vest for SalMars anlegg er det i dag bebyggelse og butikk. Videre ekspansjon vestover er derfor ikke mulig.

Eksisterende produksjonsareal i øst ligger på fylling i sjø. Skråning for denne fyllingen når ned til ca. 8m dybde. Det er lite hensiktsmessig å øke arealet ved å fylle lengre ut fordi det vil gå med svært mye fyllingsmasser.

Den mest tilgjengelige utvidelsesmuligheten ligger derfor i øst. Ved kjøp av g/br.nr. 54\5, 54\12, nausttomtene 54/7 og 54/9, samt utfylling i sjø utenfor disse tomtene, kan produksjonsarealet økes med ca. 12.500m² + 7.200m² = 19.700 m². I tillegg kommer areal til vegadkomst.



Figur 10: Planlagt utbygging i planområdet – veialternativ mot øst er valgt alternativ.

4.2 Anlegget

4.2.1 Produksjonsareal

SalMar AS har utviklet et «standardanlegg» for produksjon av settefisk. Dette anlegget har et fotavtrykk på 100x150m med innvendig takhøyde på 9m. Det er mulighet for å justere dimensjonene for dette anlegget så lenge en opprettholder volumet. Denne standardstørrelsen ligger til grunn for opparbeiding av tomten.

Tomt dimensjoneres for nyttelast 20 kPa, og opparbeides slik at den legges minimum på kote +3,0 NN 2000 for å ivareta framtidig havnivåstigning. Dersom det er nødvendig å legge konstruksjoner på et lavere nivå må disse utføres i saltvannsbestandige materialer.

Fyllingskråning mot sjø må plastres med steinblokker for å unngå erosjonsproblemer.

4.2.2 Kaianlegg

Da mye av forsyningen til anlegget foregår via sjøveien, så er det behov for å opparbeide kai. Estimert trafikk er 3-5 båter i uka, avhengig av årstid. Se utdyping under kap.7.5.2. Kaianlegg dimensjoneres for fartøystørrelser på inntil 100m med dypgang 8m.

4.2.3 Adkomstvei til næringsområdet og kai

Næringsområdet får adkomst fra fv.680.

Det er i kommuneplanens arealdel presisert at avkjørsler skal plasseres, utformes og brukes i samsvar med Statens vegvesens gjeldende rammeplan for avkjørsler. Fv.680 på denne strekningen skal behandles med streng holdning iht. gjeldende rammeplan. Det betyr at antall avkjørsler til veggen må være begrenset. Med bakgrunn i gjeldende rammeplan og hensynet til trafikksikkerhet må avkjørsler samordnes og saneres.

Det etableres kun én avkjørsel til planområdet. Dagens plassering er tilfredsstillende med tanke på sikt, men er plassert lite hensiktsmessig i forhold til planlagt utbygging/utvidelse av nytt anlegg. Dagens avkjørsel saneres derfor og erstattes av en ny avkjørsel lenger øst.

Ny avkjørsel utformes iht. vegnormalkrav og sporing med vogntog. Det skal være uhindret sikt i et område langs fylkesvegen på hver side av avkjørselen, og dette siktkravet i avkjørselen angis som en sikttrekant. Denne er vist i plankart.

For kurvatur og stigning på vegforbindelse fra avkjørselen og ned mot anlegget er Normaler for landbruksveier - med byggebeskrivelse, veiklasse 2 lagt til grunn. Det gir et generelt krav til maks stigning på 8%, og skjerpet krav (5%) i krappe kurve ($R < 25$). Ny vegforbindelse til anlegget får med det betydelig bedre stigningsforhold enn dagens vegforbindelse som har en stigning på over 13%.

Adkomstveien mot kaia dimensjoneres for semitrailer i henhold til SVV håndbok 017. Det etableres snuplass for kjøretøyene ($\varnothing=25$ m) vest for bygget. Adkomsten i øst skal sikre industriformål tett opp mot adkomstveien og tilgang til bygg. I vest skal det kunne ivaretas både snuplass for tungtransport og oppstillingsplass for besøks- og ansatteparkering.

4.2.4 Fv.680

Det er iht. byggeplantegninger fra Statens vegvesen regulert vegareal for ny fv.680 innenfor planområdet. Vegstandard etableres iht. gjeldende krav med god linjeføring og med vegbredde 6,5 meter.

4.2.5 Næringsbygg

SalMar har behov for et bygningsvolum på inntil 15 000m² med innvendig takhøyde 9m. Deler av bygget kan ha lavere innvendig takhøyde.

Bygg dimensjoneres i hht. energikrav i TEK 17 med konstruksjonssikkerhet i pålitelighetsklasse 2.

Det skal legges rør i fylling og disse kan ikke bli liggende i vann. For å være sikker bør derfor fylling bygges opp til kote 3.5.

Det har vært arbeidet med å stedstilpasse næringsbygget slik at det blir mindre dominerende og relaterer seg til lokal kystkultur. Følgende tiltak ligger til grunn for planen:

- Mønehøyde skal ikke overstige kote 17. Det vil bli lagt opp til en bygningsstruktur med varierende byggehøyde der hovedvolumet, som skal være flatt, kan ligge på ca. kote 14.
- Flate tak skal etableres som utvidet landskapsplatå og etableres som grønt tak, eller lignende som i størst mulig grad glir inn i omgivelsene.
- Kotehøyden kan økes for enkelte volumer som bryter gjennom dette platået. Slike volumer skal ha saltak med gavl mot nord og sør.
- Saltaksvolumer skal etableres slik at det åpnes for utsikt/ siktlinjer mot horisont imellom.
- Flate tak skal alltid legges mellom saltaksvolumer. Saltaksvolumene skal skape hjørnene for anlegget.

4.2.6 Produksjonsvann

Produksjonsvann tas fra Ledalsvatnet. Uttaket er forankret i vassdragskonsesjon gitt av NVE 27.01.2017 (NVE 2017).

Ledalsvatnet forsynes fra Rennsjøen som er regulert med en høyde på 1,2m. SalMar AS regulerer Rennsjøen slik at vannspeilet i Ledalsvatnet holdes tilnærmet stabilt.

Dagens produksjon i Kjørsvikbugen er basert på gjennomstrømningsanlegg. Dette innebærer at vannet renner gjennom oppdrettskarene og deretter videre til avløp i sjø. Et nytt renseanlegg for dette vannet vil stå ferdig i ila. 2019.

Planlagt utvidelse innebærer overgang til RAS-teknologi hvor vannet renses og tilsettes oksygen, for deretter å bli gjenbrukt. Dette medfører at vannforbruket pr. produsert smolt kan reduseres betraktelig. Dette gir rom for økt produksjon innenfor det som vassdragskonsesjonen gir tillatelse for. Med andre ord vil ikke vannuttaket fra Ledalsvassdraget økes med det økte produksjonsvolum som det her planlegges for.

4.2.7 Vann og avløp

Forbruksvann

Forbruksvann tas i dag fra kommunalt nett i kum BK3018. Antall ansatte vil øke fra ca. 10 til 25 personer. Ifølge kommunen har det kommunale nettet kapasitet til å dekke dette. Dimensjon på eksisterende ledning inn på anlegget er ifølge kommunen Ø32 eller Ø40. Kapasitetsvurdering av den private stikkledningen må gjøres i detaljprosjektering.

Avløp

Ifølge Aure kommune finnes det ikke noe kommunalt avløpsnett i nærheten av planområdet. Dagens anlegg fører avløp til slamutskiller og så direkte til sjø, og det forutsettes at denne løsningen kan videreføres.

Renseevne, utslippkonsentrasjoner, kapasitet på eksisterende avløpsledning og slamavskiller må vurderes i detaljprosjektering.

Brannvann

Det er i dag brannslanger koblet til kommunalt nett, med mulighet for ekstra brannvann ved å trykksette driftsvann. Jamfør TEK17 antas det at det nye bygget skal sprinkles. Videre skal det også være brannkummer/hydranter som skal plasseres 25-50 m fra inngangen til hovedangrepsvei, og sløkkekapasiteten må være 50 l/s fordelt på minst to uttak. Det er ikke krav om vann til sprinkling og annen slukking samtidig. Ifølge kommunen har kommunalt nett ikke kapasitet til å levere brannvann, og det må opprettes et eget system for brannvann til både sprinkling og annen slukking.

Vann til sprinkling kan entes tas direkte fra Ledalsvannet ved hjelp av pumper, eller ved å knytte seg til ledning til driftsvann og trykksette dette dersom nødvendig kapasitet kan oppnås. Eventuelt kan vann tas fra kommunalt nett og over i et basseng som har volum nok til å forsyne sprinkleranlegget i nødvendig tid. Dette må vurderes nærmere i detaljprosjektering.

Det antas at vann til brannvesen enten kan tas ved å opprette et eget forsyningsnett fra Ledalsvannet med pumper, rør og brannkummer/hydranter. Dette må avklares nærmere med lokalt brannvesen i detaljprosjektering.

Utløpsledning ved testing av sprinkler

Det antas at det må etableres en ny ledning ut av bygget når brannvannsrate i sprinkler skal testes. Det antas at sprinklerraten føres gjennom vannmåler og videre ut av bygningen i ny ledning og ut i sjø.

Overvann

Overvann føres til sjø.

4.2.8 Energiforbruk og energiløsninger

Strømforsyning settefiskanlegg.

- Behov 2019 i dagens settefiskanlegg, 1,25 MW
- Behov 2023, fullt utbygd, 4,0 MW (utbygging skjer i en fase).

Neas informerer om at anlegget vil forsynes fra Trafo Tjeldbergodden. Der det kun er 1,0 MW ledig kapasitet i dag. Konsekvens for Neas:

⇒ Trafo må byttes og høyspentlinje frem til Kjørsvikbugen må forsterkes.

Utbygger bekrefter at utbyggingen utføres som et byggetrinn og dette må legges til grunn ved gjennomføring.

Høyspentlinje langs veg-parallelt med settefiskanlegg.

Linjer for strømforsyning til settefiskanlegget og linjer for 22kv-anlegg langs veg parallelt med settefiskanlegget er uavhengige installasjoner. De kan imidlertid endres samtidig dersom det er et ønske å ta denne kostnaden nå. Grunnen til at dette tas opp er fordi det er stilt spørsmål om 22kv-anlegget kan legges i bakken som et kompenserende tiltak for berørte beboere ved utvidelsen av settefiskanlegget.

Det er lagt rør for fremtidig høyspent i ny veg langs fremtidig industrianlegg. Dette slik at eksisterende høyspentlinjer som ligger som luftstrekk, parallelt med vegen i dag, kan fjernes, og erstattes av nye kabler i rør langs veg.

Dagens høyspentlinje (22Kv - mellom pkt A og D i Figur 11) har en estimert rest-levetid på ca 20 år. Dersom det er ønskelig kan denne legges ned, som kabel i grunnen. Av en total lengde på ca 1100 m vil ca 640 m trekkes i allerede lagte rør i ny veg. Resterende trace må bygges separat, med rør i grøft. Neas opplyser at ny kabel påløper seg til ca kr. 400 000,-. Ytterligere kostnader for Neas vil være resterende grøft og trekkerør, trekking og kobling kabel.

Det er pr. i dag ikke lagt til grunn at dette gjøres som del av anleggsutbyggingen.



Figur 11: Ledningskart Kjorsvikbugen

4.3 Anleggets omgivelser

4.3.1 Geoteknisk stabilitet

Multiconsult har utført grunnundersøkelser og gjort geotekniske beregninger for den vestre delen av fyllingen. De vurderer at det er nødvendig å utføre mudring av ustabile masser og utføre fylling etter definerte prosedyrer for at fyllingen skal være stabil med akseptable setninger (Multiconsult 2016).

Det er sannsynlig at grunnens beskaffenhet i den østre del av fyllingen er tilsvarende. Det må utføres supplerende grunnundersøkelser og gjennomføres stabilitetsberegning for fyllingen i sin helhet før tillatelse til igangsetting av mudrings- og fyllingsarbeider kan gis.

4.3.2 Miljøgeologi

Multiconsult sendte søknad om tillatelse til mudring og dumping etter forurensningsforskriften den 30.06.2017. Denne søknaden gjelder vestre del av planlagt arealutvidelse. Av søknaden går det fram at sedimentene på sjøbunn er reine i 4 av 5 prøvepunkt. På siste prøvepunkt er det funnet middels forurensning av sink, PAH og PCB, men dette lå vest for tiltaksområdet (Multiconsult 2017).

Tillatelse fra Fylkesmannen foreligger 02.10.2017 (Fylkesmannen i Møre og Romsdal 2017).

For å kunne utføre fyllingsarbeidene som planlagt må søknaden og tillatelsen revideres. Det er sannsynligvis nødvendig å supplere med miljøprøver i den østlige del av fyllingen. Dette avklares med Fylkesmannens miljøvernavdeling.

4.3.3 Kystteknikk / Maritime vurderinger

Norconsult har estimert naturpåkjenningene (havdønninger, vindbølger og stormflo) ved Kjørsvikbugen i henhold til TEK 17 sikkerhetsklasse F2, se egen rapport i vedlegg 4. Det er benyttet en returperiode på 200 år, og analysene er basert på vinddata fra Ørland lufthavn og vannstand-data fra Heimsjø.

Dimensjonerende stormflo-verdi med et tillegg for forventet havnivåstigning frem til 2090 er 2,82 m NN2000.

Bølgeanalysen viste at det er lokal vindsjø med en hovedretning på ca. 310 grader som vil dominere. Den dimensjonerende signifikante bølgehøyden³. Hs med en returperiode på 200 år er ca. 1,4 m med en spektral topp-periode⁴ på rundt 4,7 s. Ved normal bruk kan man ta utgangspunkt i en 1 års storm. Det gir en Hs på ca. 0,9 m, hvilket vurderes som akseptabelt.

Det er små muligheter for havdønninger å trenge inn til området, og vi regner ikke med at havsjøen er av en slik størrelse at den skaper problemer. Vi kan ikke utelukke at det kan forekomme innslag av svak og sterkt dempet havsjø, men den vil ikke være kraftig nok til å utgjøre et problem for området inne ved Kjørsvikbugen.

Det er svak strøm i bukta, og den vil ikke være et problem for skipsoperasjoner. Elva som har utløp i bukta har begrenset vannføring, og anløpende skip skal benytte en manøver som gjør at de ikke kommer inn i elvestrålen

4.3.4 Anleggsgjennomføring

Arbeidsprosesser i anleggsperioden vil være:

- Bygging av avkjørsel fra fylkesveien
- Mudring av bløte løsmasser, ca 45 000m³
- Fjerning av løsmasser over fjell. Ca. 6 000m³
- Bygging av skjermingsvoll og bortkjøring av overskudds- jordmasser.
- Boring og sprengning. Ca. 45 000m³
- Utfylling av sprengningsmasser i sjø. Ca. 60 000m³
- Utfylling av tilførte sprengsteinsmasser. Ca. 135 000m³.
- Grøftarbeider for røranlegg nødvendig i drifta.
- Bygging av anlegg og bygningskropp.

Bygging av avkjørsel fra fylkesvegen forventes å ta 1 måned.

Mudring, fjerning av løsmasser over fjell og bygging av skjermingsvoll kan foregå parallelt. Anslått tid 3 måneder.

Boring og sprengning, og utfylling av sprengsteinsmassene i sjø forventes å vare i ca. 3 måneder.

³ Signifikant bølgehøyde er definert som middelerdien av den høyeste tredjedelen av alle bølger i en storm eller en registrering. Den maksimale bølgehøyden i samme storm er ca. 2.0 x H_s.

⁴ Spektral topp-periode er bølgeperioden til de mest dominerende og høyeste bølgene i en storm. Perioden er tidsavstanden mellom to påfølgende bølgetopper.

Utfylling av tilførte sprengsteinsmasser kan skje fra skip eller med lastebiltransport. Det er tilgang til sprengsteinsmasser fra steinbrudd i rimelig avstand fra fyllingsstedet. Anslått varighet på dette arbeidet er 5 måneder ved tilkjøring av 1500m³ pr. dag. Denne prosessen kan foregå parallelt med sprengnings- og fyllingsarbeidene med lokale masser.

Det forutsettes at opparbeidet areal suksessivt kan tas i bruk til riggareal. I tillegg er det avsatt områder til midlertidig anleggsområde. Disse er merket med #1 i plankartet.

5 Vurdering av risiko og sårbarhet

5.1 Konklusjon

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite til moderat sårbart. Det vises til vedlegg 6 for en fullstendig versjon av ROS-analysen.

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet:

- Ustabil grunn
- Flom i vassdrag
- Havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning
- Brann/ eksplosjon industrianlegg
- Transport av farlig gods
- Dambrudd
- Trafikkforhold
- Eksisterende kraftforsyning
- Slokkevann for brannvesenet.
- Trafikkforhold sjø

Det ble ikke identifisert forhøyet sårbarhet (moderat eller høy) for noen av de vurderte faretemaene. Det er derfor ikke gjennomført hendelsesbaserte risikoanalyse for noen av temaene.

Det er likevel gjennom fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet. Tiltakene er sammenfattet nedenfor og må følges opp i det videre planarbeidet.

5.2 Oppsummering av tiltak

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
Ustabil grunn	Det må utføres supplerende grunnundersøkelser og gjennomføres stabilitetsberegning for fyllingen i sin helhet før tillatelse til igangsetting av mudrings- og fyllingsarbeider kan gis.
Havnivåstigning	Opparbeide tomt slik at den legges på kote +3,0 NN 2000 for å ivareta framtidig havnivåstigning. Dersom det er nødvendig å legge konstruksjoner på et lavere nivå må disse utføres i saltvannsbestandige materialer.
Akutt forurensning	Det må gjennom anleggsperioden være fokus på sikker drift av maskiner og påfylling av drivstoff for å hindre akutte utslipp til sjø.
Eksisterende kraftforsyning	Tiltak identifisert gjennom prosjektet med utvidelse av trafostasjon ansees å måtte bli gjennomført for å kunne etablere tiltaket.
Slokkevann/ vann til sprinkler	Gjennom detaljprosjektering etablere løsning for vann til sprinkler som ikke belaster kommunalt ledningsnett ut over eksisterende kapasitet. Dette kan gjøres ved enten å hente vann direkte fra Ledalsvannet ved

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
	hjelp av pumper, eller ved å knytte seg til ledning til driftsvann og trykksette dette dersom nødvendig kapasitet kan oppnås. Eventuelt kan vann tas fra kommunalt nett og over i et basseng som har volum nok til å forsyne sprinkleranlegget i nødvendig tid.
Slokkevann	Gjennom utbygging etablere nødvendige uttak for å sikre slokkevann til området dette avklares med lokalt brannvesen i detaljprosjektering. Alternativ å hente vann fra Ledalsvannet med pumper, rør og brannkummer/ hydranter.
Trafikkforhold sjø	Pålegge fartøy til SalMar sitt anlegg å benytte sentral innseilingskurs.

6 Planforslag

6.1 Tiltak i planen

Reguleringsplanen skal sikre nødvendig areal til næring, kai og etablering av ny fv.680 med adkomst til næringsareal. Det er innenfor samferdselsformålet avsatt areal til gang- og sykkelveg. Det er også avsatt plass til reetablering av naust med adkomstveg. Planen erstatter gjeldende regulering i vest.



6.2 Planformål

Planens hovedformål er næringsbebyggelse der areal som disponeres av SalMar vil utgjøre totalt 38.900m², videre samferdselsareal, naust, grønnstruktur og natur- og friluftsmål (LNFR).

Planområdet reguleres til følgende formål:

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

-  BN Næringsbebyggelse (1300)
-  S/N Sjøhus/Naust (1589)


§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

-  SKV Kjøreveg (2011)
-  SVT Annen veggrunn - tekniske anlegg (2018)
-  SK Kai (2041)
-  SPA Parkering (2080)



§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

-  GF Friområde (3040)

§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift

-  LNFR LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (5100)




§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

-  V Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (6001)
-  VHS Havneområde i sjø (6220)

§12-6 - Hensynssoner

-  H140 Frisikt (140)
-  H190 Fylling i sjø (190)

§12-7 - Bestemmelseområder

-  Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg (2)
-  Anlegg- og riggområde (91)
-  Midlertidig anlegg- og riggområde (91)

6.3 Planbestemmelser

Juridisk bindende planbestemmelsene utfyller plankartet. Planbestemmelsene sikrer areal til gjennomføring, setter krav til undersøkelser og rekkefølgebestemmelser, i tillegg til bestemmelser for arealformålene.

7 Virkninger av planforslaget

7.1 Overordnede planer og vedtak

Tiltaket er i samsvar med overordnet arealplan for den delen av planområdet som omfatter Gnr/brnr. 54/5, 54/7 og 54/9 der eiendommene er avsatt til fremtidig næringsbebyggelse.

De deler av tiltaket som omfatter Gnr/brnr.nr. 54/11 og 54/12 er avsatt til LNFR for tiltak basert på gårdens ressursgrunnlag i kommuneplanens arealdel og samsvarer dermed ikke med overordnet plan.

7.2 Eiendomsforhold

Planen forutsetter at eiendommene med gbnr 54/5 og 54/12 samt nausttomtene gbnr. 54/7 og 54/9 omreguleres til næringsformål. Dette innebærer at to fritidsboliger med uthus, samt to naust må saneres/flyttes.

Naustene

Det er avsatt areal til et nytt dobbeltnaust øst for utbyggingsområdet med adkomst fra ny veg ned til anlegget. Det bør her skilles ut egne nausttomter som erstatning for de nausttomtene som bygges ned (gbnr.54/7 og 54/9).

Eiendom 54/5, 54/11 og 54/12

Det står fritidsboliger på begge eiendommene. Det er inngått avtale om innfrielse av eiendom 54/5. Det er behov for tilsvarende avtale for eiendom 54/12 da det blir vanskelig å bevare husene pga. opparbeidelse av høy fjellskjæring som gjør grunnen under husene ustabil når næringstomta etableres. Nærheten til anlegget vurderes som lite attraktiv for videre bruk som fritidsbolig.

Vestre del av Gnr/brnr. 54/11 vil erverves til adkomstveg til anlegget og til nye naust. Areal som erverves estimeres til 4,9 daa (inkl. annen veggrunn til fv.680).

7.3 Eksisterende reguleringsplaner

Planforslaget overlapper østre del av reguleringsplan for havna i Kjørsvikbugen, PlanID 19960001, og vil erstatte delene av denne. Tidligere formål Industri, blir erstattet med formål Næring.

7.4 Næringsliv

Etableringen av det nye anlegget er en forutsetning for SalMars videre drift i Kjørsvikbugen.

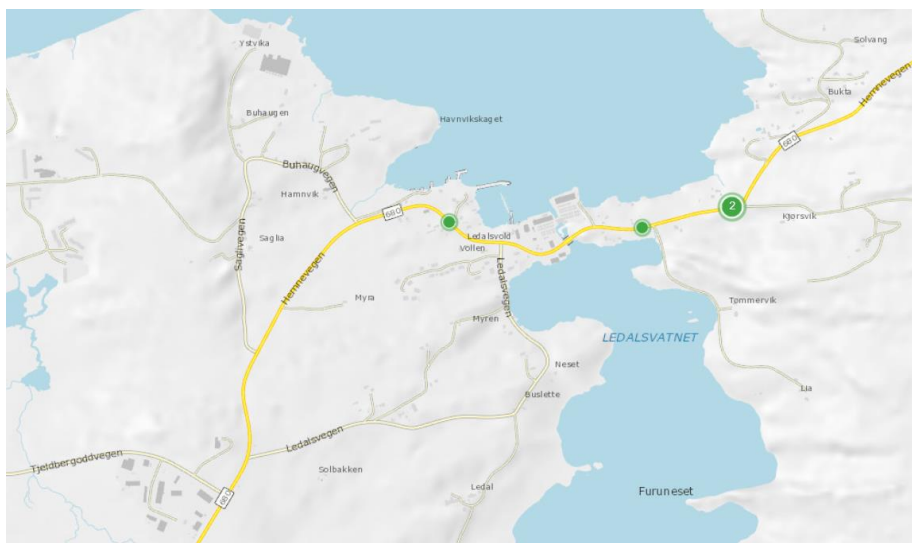
Det anslås at det nye anlegget vil sysselsette ca. 25 årsverk.

7.5 Transport og trafikk

7.5.1 Landtransport

Trafikksikkerhet

Det er registrert én trafikkulykke på fv.680 langs planområdet de siste 20 år. Ulykken var en utforkjøringsulykke med kun lettere skade. Dersom en ser på en større utstrekning og avgrenser til Tjeldbergoddevegen i vest og Rennsjøvegen i øst, og samtidig går 30 år tilbake i tid, er det registrert fire ulykker på fv. 680 (Norsk veidatabank-NVDB).



Figur 12: Trafikkulykker siste 30 år (Kilde: NVDB)

Beregnet normalt, eller forventet ulykkestall for strekningen langs planområdet i en 20-årsperiode er 1,4 ulykker. Observert antall ulykker er som nevnt 1 på denne strekningen. Beregnet normalt, eller forventet ulykkestall for utvidet strekning fra Tjeldbergoddevegen til Rennsjøvegen i en 30 års-periode er 5,9 ulykker. Observert antall ulykker er 4 på denne strekningen. Beregninger viser med det at vegstrekningen i tilknytning til planområdet ikke er spesielt ulykkesbelastet.

2 av de 4 ulykkene i området de siste 30 årene er lokalisert i krysset mellom fv. 680 og Rennsjøvegen. Dette kryssover området utbedres i forbindelse med Statens vegvesens arbeid med oppgradering av veien og skal etter planen ferdigstilles i løpet av september 2019.

Behov for tiltak

Trafikkmengden på fv 680 er relativt lav (290 kjt/døgn). Beregnet trafikkøkning som følge av utbygging anses også som lav (30 kjt/døgn). Trafikkavvikling i avkjørsel fra planområdet er god i dag med stor reservekapasitet. Nyskapt trafikk som følge av utbygging av SalMars anlegg er svært lav, og vil kun gi en marginal endring i avviklingskvaliteten. Beregnet trafikk i en fremtidig situasjon må mangedobles for at en skal kunne få avviklingsproblemer eller behov for venstresvingefelt /kanalisering (se notat Trafikkvurdering Kjørsvikbugen, Norconsult 2019 a).

Nyskapt trafikk fra utbygging er heller ikke vurdert å utløse krav til utbedring av fylkesvegen i tilknytning til planområdet utover det som allerede pågår i Statens vegvesens regi og ferdigstilles i løpet av 2019. Veien på strekningen utenfor det som nå utbedres i regi av Statens vegvesen er smal og har til dels dårlig standard, men de 15 ekstra bilene til/fra anlegget er ikke vurdert som en trafikkøkning som i seg selv skal kunne utløse krav om en vegutbedring på disse vegstrekningene.

Det er ikke gang- og sykkelveg eller fortau på strekningen langs planområdet i dag. Planlagt og delvis gjennomført utbedring av fylkesvegen med bedre kurvatur og bredere vegprofil vil bedre forholdene og trygghetsfølelsen for mange trafikanter som ferdes langs fylkesvegen. For å sikre areal til en mulig fremtidig gang- og sykkelveg bør det reguleres inn et areal for dette langs fylkesvegen. På den måten sikres areal dersom det en gang i fremtiden er ønskelig å etablere et sammenhengende gang- og sykkelveg langs fylkesvegen.

Vegnormalene stiller imidlertid krav til at gang- og sykkelveg bør bygges først hvis ÅDT er over 1000 og hvis potensiale for gående og syklende er over 50 i et normaldøgn, eller hvis strekningen er skoleveg. Da ingen av disse forholdene er tilstede i dag, er det kun avsatt tilstrekkelig areal til gang- og sykkelveg som annen veggrunn. Det er ikke stilt krav om bygging som følge av tiltaket.

7.5.2 Sjøtransport

Sjøtrafikk dagens situasjon

Hovedtyngden av trafikk er fra hurtigbåt og fritidstrafikk. SalMar Settefisk AS bruker brønnbåter til å skipe ut smolt som skal settes i merder i sjøen på andre lokaliteter.

Det er sesongmessige variasjoner i sjøtrafikken. Hurtigbåttrafikken er stabil, mens fritidsbåttrafikken er konsentrert til sommermånedene. Utskiping av smolt til utsetting er konsentrert til vår/-sommermånedene når sjøtemperaturen er gunstig for smolten i overgangen fra et liv i ferskvann til sjøvann.

Trafikktallene under er innhentet fra SalMar Settefisk AS og rute fra ATB. Tabellen angir antall anløp pr. uke. Det er 2 skipsbevegelser pr. anløp.

Tabell 1: Fartøytrafikk i Kjørsvikbugen før etablering av nytt næringsareal – anløp pr. uke fordelt på kvartal.

Fartøygruppe	Pr. uke jan-mars	Pr. uke april-juni	Pr. uke juli - september	Pr. uke oktober - desember
Hurtigbåttrafikk	12	12	12	12
Fiskeoppdrett SalMar Settefisk AS	0	1	1	0
Førbåt til SalMar Settefisk AS	0	0	0	0
Fritidstrafikk antatt	10	20	80	10
Sum anløp	22	33	93	22

Trafikktall for brønnbåttransporter er oppgitt som snitt pr uke i perioder av året. I praksis kan det bli flere anløp på enkeltuker og ikke anløp med brønnbåt i andre uker.

Trafikkutvikling som følge av tiltak

Det er lagt til grunn at SalMar Settefisk AS kan øke sin produksjon 300% som følge av utvidet konsesjon. Videre er det fra bedriften en målsetning om å få levert fôr med skip i stedet for med trailer. Det er usikkert i hvilken grad dette vil la seg gjennomføre, men en har i utredningen benyttet tall som om alt fôr blir levert over kjøll. Tabell under viser trafikk etter utvidelse. Sum før utvidelse i parentes.

Tabell 2: Fartøytrafikk i Kjørsvikbugen etter etablering av næringsareal – anløp pr. uke fordelt på kvartal.

Fartøygruppe	Pr. uke jan-mars	Pr. uke april-juni	Pr. uke juli - september	Pr. uke oktober - desember	Kommentar
Hurtigbåttrafikk	12	12	12	12	Ingen endring
Fiskeoppdrett SalMar Settefisk AS	2 (0)	3 (1)	3 (1)	0	
Førbåt til SalMar Settefisk AS	1 (0)	2 (0)	2 (0)	1 (0)	
Fritidstrafikk antatt	10	20	80	10	Ingen endring
Sum anløp	25 (22)	37 (33)	97 (93)	23 (22)	

Dagens fritidsbruk av sjøen i Kjørsvikbugen.

Småbåtanlegget i Kjørsvikbugen er base for ca. 40 fritidsbåter. I tillegg er det ca. 10 naust bygget i lune vikene. Sjøarealene i Kjørsvikbugen er åpne mot nord, og ikke spesielt attraktive for båtliv, men områdene både øst og vest for Kjørsvikbugen er naturskjønne og byr på mange flotte lokaliteter for sjøaktiviteter og strandhogg. En legger derfor til grunn at hovedmengden av fritidsfartøyer bruker sjøarealene i Kjørsvikbugen til gjennomgangstrafikk og ikke opphold over tid.

Det er gjesteplasser ved butikken vest for SalMar sitt anlegg. Disse plassene legger til rette for at hyttefolket i omegn kan benytte båt for å ta seg til nærbutikken i Kjørsvikbugen.

Konsekvenser av tiltak

Det totale trafikkallet til sjøs vil bli høyere, spesielt i sommermånedene. Den største økningen i trafikk til SalMar Settefisk AS er i perioden juli – september hvor også fritidsaktiviteten er på sitt høyeste. Høyeste antall pr. uke er 5 anløp, dvs. det er liten sannsynlighet for 2 eller flere anløp pr. dag. Kompleksiteten i skipstrafikken i Kjørsvikbugen vil derfor ikke øke, og selv om den statistiske muligheten for at uheldige situasjoner kan oppstå øker, vil den totale risikoen være vesentlig mindre enn i andre havner med sammensatte brukergrupper.

Totalt sett vil sommertrafikken domineres av fritidsfartøyer hvor en ikke kan ha like store forventninger til båtførers maritime kompetanse og forståelse for nyttetraffikkens manøvreringsbehov. Skipsfører på brønnbåt og skip for fôrtransport må derfor være ekstra påpasselige.

Økning i næringstrafikken i vinter/vårmånedene fra 0 til 3 båter pr. uke anses å være neglisjerbar, og konsekvensene likeledes, blant annet fordi trafikken i utgangspunktet er lav, og at det er oversiktlige og ryddige manøvreringsforhold rundt havneanleggene.

Økningen i næringstrafikken i sommermånedene fra 1 til 5 båter pr. uke anses fortsatt å være håndterbar.

SalMar Settefisk AS har planlagt en kai. Skip som anløper vil ha behov for bistand fra land under kaioperasjoner. SalMar Settefisk AS vil derfor ha behov for å koordinere anløpene slik at de ikke får kostnader til ventetid for anløpende skip.

Skadebegrensende tiltak.

Et aktuelt og tilstrekkelig avbøtende tiltak kan være at SalMar Settefisk AS pålegger sine besøkende skip å ta en sentral kurs gjennom bukta ved anløp og avgang som vist i figuren under. Skipsfører vil da få bedre oversikt og større avstand til småbåthavna og hurtigbåtanlegget.



Figur 13: Anbefalt innseglingsrute til nytt næringsområde i Kjørsvikbugen.

7.6 Kulturarv

7.6.1 Kulturminner på land

SEFRAK-registrert løe på eiendom g/br.nr. 54/5 er meldepliktig (rød). Sefrak-nr. 15690014063. Løa har middels verneverdi, men er ikke fredet. Den omtales som et fjøs som opprinnelig var seterbu, flyttet fra Skålvassdalen en gang på 1800-tallet. Også våningshuset på dette bruket var SEFRAK-registret, men er nå fjernet.



Figur 14: Løe Sefrak-nr. 15690014063

SEFRAK-registrert naust på eiendom g/br.nr. 54/7. Sefrak-nr. 15690014066. Naustet var opprinnelig fra 1800-tallet, men har blitt ombygd. Verneverdi anses som tapt og naustet er ikke fredet.

Bolighus gbnr 54/12 Østre Berget. Bygdebok bekrefter at bruket var bebodd fra før 1900, utskilt 1921. Vi har ikke funnet bekreftelse på byggeår 1855/56, men dette er ikke urimelig. Huset fremstår som velholdt ut fra foto, og har fått nyere tilbygg i bakkant og inngangsparti. Huset er ikke SEFRAK-registrert.



Figur 15: 54/12 Bolighus Østre Berget.

Verdi

Bygningene på Vestre og Østre Berget (hhv 54/5 og 54/12) har en viss kulturhistorisk interesse som plasser under annen gård, Kjørsvik (54). Etter hvert har plassene blitt skilt ut som egne bruk. Dette er imidlertid ikke uvanlig, brukene står altså ikke i en spesielt viktig historisk kontekst.

Bygninger kan evt. ha kulturhistorisk interesse i form av alder, byggeteknikk etc. Dette er tilfelle for løa på Vestre Berget, ettersom den er flyttet hit fra seter. Kulturminnemyndigheten opplyser at ingen av byggene har regional verdi.

Det er her gjort en vurdering av verdi med utgangspunkt i erfaringsmateriale, noe som avviker fra registreringer i offentlige databaser. Dette innebærer at Østre Berget er gitt høyere verdi enn det som er registrert.

To husmannsplasser, uten opprinnelig struktur bevart, men to eldre bygninger. Våningshuset på Østre Berget trolig tilsvarende gul SEFRAK, fjøs/løe på Vestre Berget rød SEFRAK (meldepliktig).

I vanlig KU ville dette vurderes til noe verdi, men med løa/fjøset kanskje opp til middels verdi.

Påvirkning/konsekvens

Ødeleggelse av miljøet tilsvarer da betydelig miljøskade for delområdet, og delområdet vurderes til forringet. Dette gir betydelig miljøskade for delområdet (2 minus). Ved bevaring av fjøset annet sted, reduseres konsekvens til Noe miljøskade for delområdet (1 minus).

Under forutsetning om at løa flyttes vil tiltaket gi noe miljøskade for delområdet, konsekvensgrad 1 minus.

Skadereduserende tiltak inkludert i planen

Det kalkuleres med kostnader til kjøp av begge eiendommer. SalMar vil søke å finne en løsning for å få flyttet løa på eiendom 54/5 til annet sted.

Ytterligere skadereduserende tiltak

Våningshus på eiendom 54/12 kan flyttes til annet sted. Hvorvidt dette er gjennomførbart må avklares i videre prosess.

7.6.2 Kulturminner i sjøen

I kommuneplanen er det registrert et båndlagt område etter lov om kulturminner i sjøen utenfor dagens vestlige industriområde. Med bakgrunn i dette har NTNU vitenskapsmuseet foretatt en befaringsplanområdet.

Deres konklusjon er som følger:

NTNU Vitenskapsmuseet gjennomførte i uke 7 en marinarkeologisk befaringsplanområdet for Kjørsvikbugen settefiskanlegg, SalMar. Det ble ikke påvist kulturminner under vann som er fredet eller vernet av Lov om kulturminner, §§ 4 eller 14. NTNU Vitenskapsmuseet har dermed ingen anmerkninger til reguleringsplanen, slik den foreligger. Dette kan regnes som NTNU Vitenskapsmuseets endelige uttalelse i saken.

7.7 Naturmangfold

Utvidelse av settefiskanlegg i Kjørsvikbugen innebærer sprengning på land og i vann med påfølgende fylling i strandsonen opp til 3,5 meter over havet, samt anleggelse av en vei lengst øst i planområdet. Denne konsekvensutredningen omfatter en sammenstilling av eksisterende kunnskap om terrestrisk naturmiljø som blir berørt av tiltaket, samt en vurdering av tiltakets virkninger på det terrestriske naturmiljøet. Utredningen omfatter videre en vurdering av tiltakets forhold til naturmangfoldloven og konsekvensreduserende tiltak som bør iverksettes for å minimere negative konsekvenser for terrestrisk naturmiljø. Det er ikke foretatt feltbefaring. Rapporten finnes i sin helhet i vedlegg 1.

7.7.1 Området

Berggrunnen i planområdet er fattig, med et usammenhengende eller tynt dekke av hav-, fjord- og/eller strandavsetninger. Nordre deler består i blottlagte strandberg. Resterende deler er tresatt med ung bjørkeskog med innslag av noe grovere osp og furu, og fremstår stedvis som kulturmark i sen gjengroing. Det er ikke registrert viktige naturtyper eller sjeldne eller rødlistede arter av karplanter eller kryptogamer i planområdet, og potensialet for udokumenterte forekomster vurderes som lavt. De fremmede artene hagelupin og fagerfredløs (begge SE) forekommer langs veien i sør og/eller i tilknytning til boligene i planområdet. Det er videre registrert en rekke rødlistede fuglearter samt oter (VU) i Kjørsvikbugen.

7.7.2 Påvirkning og konsekvens

Tiltaket vil påvirke naturmiljøet i planområdet i stor grad. Konsekvensgraden for terrestrisk naturmangfold vurderes likevel som moderat da potensialet for viktige naturtyper og sjeldne eller truede arter vurderes som lavt. Virkninger på fugl vil i hovedsak være i form av forstyrrelser i anleggsperioden, og spesielt i form av støy under sprengning. Tiltaket kan bidra til spredning av fremmede arter gjennom forflytning av masser og frigjøring av substrat som lett kan koloniseres av fremmede arter.

7.7.3 Skadereduserende tiltak

Skadereduserende tiltak omfatter tiltak for å redusere risiko for spredning av fremmede arter. Tiltak for å hindre spredning av fremmede arter inkluderer bl.a. bekjempelse/klipping av blomster i forkant av anleggsarbeid og forbrenning eller kompostering av organisk avfall. Det stilles videre krav til dekking over og

under massene under eventuell lagring og transport av massene samt rengjøring av utstyr ved avbørsting/spyling.

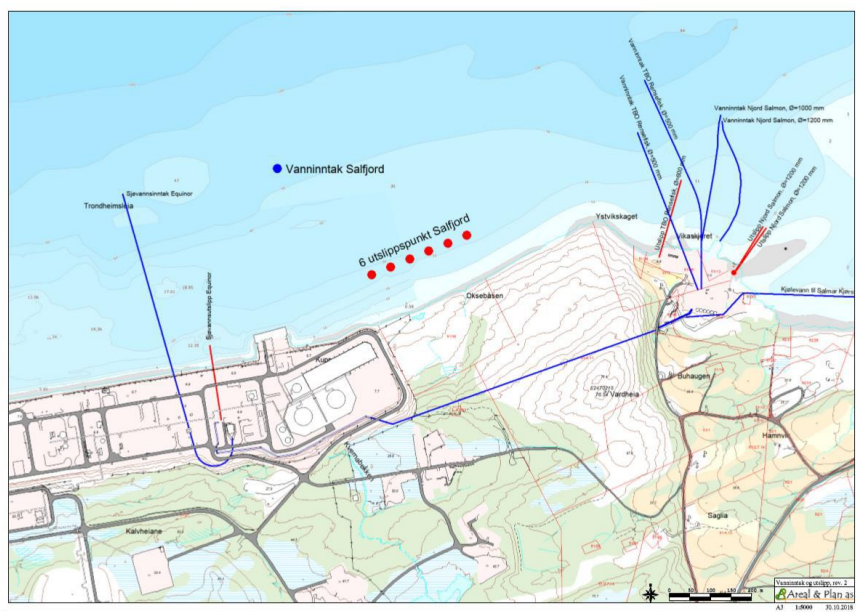
7.7.4 Påvirkning på oppdrettsaktivitet i nærheten av anlegget.

To landbaserte akvakulturlokalitetene er i drift ca. 850 meter nordvest for tiltaket:

- 29616 Tjeldbergodden Biopark som er klarert for oppdrett av settefisk av laks, ørret og regnbueørret, stamfisk av rognkjeks og stamfisk og settefisk av berggylt.
- 12420 Buhagen klarert for konsumhummer og yнге av hummer

Disse virksomhetene har inntak av sjøvann til sin produksjon fra Trondheimsleia (se kart under), dvs. utenfor terskelen til Kjørsvikbugen. De påvirkes derfor ikke av endringer i utslipp fra SalMar sitt anlegg inne i Kjørsvikbugen.

Som nevnt tidligere vil vannkvaliteten inne i Kjørsvikbugen bedres som et resultat av introduksjon av RAS-anlegg ved SalMars nye settefiskanlegg og etablering av nytt renseanlegg knyttet til SalMars eksisterende gjennomstrømningsanlegg.



Figur 16: Vanninntak Njord Salmon visualisert med de blå strekene lengst øst.

7.7.5 Forholdet til naturmangfoldloven

I henhold til naturmangfoldloven § 8 skal det foreligge et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag når det fattes offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet. Denne utredningen er basert på sammenfatning av eksisterende kunnskap, tolkning av nye og historiske flyfoto, bilder fra området og samtaler med lokalkjente. Det ble på grunnlag av dette ikke vurdert som hensiktsmessig med ytterligere feltbefaring, da det er tilsynelatende lite potensial for udokumenterte terrestriske naturverdier i området. Kunnskapsgrunnlaget vurderes m.a.o. som tilstrekkelig. Udokumenterte forekomster av sjeldne eller truede arter kan, i tråd med føre-var-prinsippet etter § 9, likevel ikke utelukkes.

Det er ikke registrert viktige naturtyper eller sjeldne eller truede arter av karplanter eller kryptogamer som berøres av tiltaket, og potensialet for slike forekomster vurderes som lavt. Tiltaket forventes heller ikke å ha

vedvarende konsekvenser for fuglelivet i Kjørsvikbugen, utover tap av en hekkelokalitet for stær (NT). Utvidelsen av anlegget vil imidlertid beslaglegge ett mindre område med funksjon for oter (VU). Terrestrisk naturmiljø som berøres av tiltaket vurderes likevel ikke å være utsatt for en utilbørlig stor samlet belastning, jf. naturmangfoldloven § 10.

Vi legger til grunn at tiltakshaver etterfølger prinsippene i naturmangfoldloven §§ 11 og 12 om at kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver og at det benyttes miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder. Dette inkluderer skadereduserende tiltak for å begrense forstyrrelser på fuglelivet og redusere risiko for spredning av fremmede arter.

7.8 Landskapsbilde, arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet

Planområdet er en del av landskapsregionen Kystbygdene på Nordmøre og Trøndelag. Strandsonen består av en blanding av bergnabber og små vik og strender og er ofte dekt med blandingsskog. Planområdet ligger innerst i Kjørsvikbugen i strandsonen på landforbindelsen mellom sjøen og Ledalsvatnet.

7.8.1 Verdi

Kjørsvikbugen som sted har gode visuelle kvaliteter med utsyn både over bukta og sjøen mot nord og mot Ledalsvatnet i sør. Sentrum ligger på landforbindelsen mellom vatnet og sjøen. Landforbindelsen mellom sjøen og Ledalsvatnet fremstår som et særpreget område med godt utsyn. Landskapet er preget av strandsonen, boliger, dagens anlegg ved SalMar og annen næring.

Arkitekturen i området er svært variert med boliger, fritidsboliger og industri. Bebyggelsen har i enkeltområder god sammenheng og lesbarhet og viser en tydelig historisk dybde, mens det i andre er mer fragmentert.

Totalt vurderes områdets verdi til *middels verdi* ut fra et landskapsståsted.

7.8.2 Påvirkning

Forankring og lokalisering

Det har vært arbeidet med å stedstilpasse næringsbyggene slik at det blir mindre dominerende og relaterer seg til lokal kystkultur. Utforming av volumer viser en bevisst holdning og en god forankring til stedets identitet, både med tanke på omkringliggende bebyggelse, kystkultur og kystlandskapet. Det fragmenterer derfor i liten grad stedet ytterligere og bryter i liten grad med landskapets karakter.

Landskaps- og terrenginngrep, skala og linjeføring

Nytt næringsareal utgjør ca. 22.600m² og tiltakets høyde knyttet til saltaksvolumene kan komme opp mot kote 17. Tiltaket utgjør et relativt stort inngrep i landskapet og forringer dette.

Tiltaket har en skala som dominerer noe i forhold til landskapets skala. Næringsareal med bygninger og kai blir synlig, men dominerer ikke utsikten. To boliger på sørsiden av fv.680 vil få redusert sitt utsyn over fjorden noe. Tiltakets påvirkning mht. landskapets skala vurderes til noe forringet.

Under vises illustrasjoner av før og ettersituasjonen. Ytterligere visualisering av synlighet finnes i vedlegg 8.

Linjeføringen i tiltaket har en god rytme i forhold til landskapet rundt og representerer en ubetydelig påvirkning/ending på området ellers.

Arkitektonisk utforming

Følgende er lagt til grunn for å gi tiltaket en arkitektonisk tilpasning til kystlandskapet og lokal kystkultur (planlagte skadereduserende tiltak):

- Mønehøyde skal ikke overstige kote 17. Det vil bli lagt opp til en bygningsstruktur med varierende byggehøyde der hovedvolumet, som skal være flatt, kan ligge på max kote 14.
- Flate tak skal etableres som utvidet landskapsplatå og etableres som grønt tak eller lignende.
- Kotehøyden kan økes for enkelte volumer som bryter gjennom dette platået. Slike volumer skal ha saltak med gavl mot nord og sør.
- Saltaksvolumer skal etableres slik at det åpnes for utsikt/ siktlinjer mot horisont imellom.
- Flate tak skal alltid legges mellom saltaksvolumer. Saltaksvolumene skal skape hjørnene for anlegget.
- Saltaksvolumene skal ikke bygges helt frem til byggegrense mot vei, men trekkes tilbake for å etablere en uregelmessig bygningsstruktur.
- Fargebruk skal tilpasses fargebruken i området.

Tiltaket fremstår som en særlig god arkitektonisk helhet med gjennomtenkt design og tilpasning til omgivelsene og lokal kystkultur.

Ytterligere skadereduserende tiltak

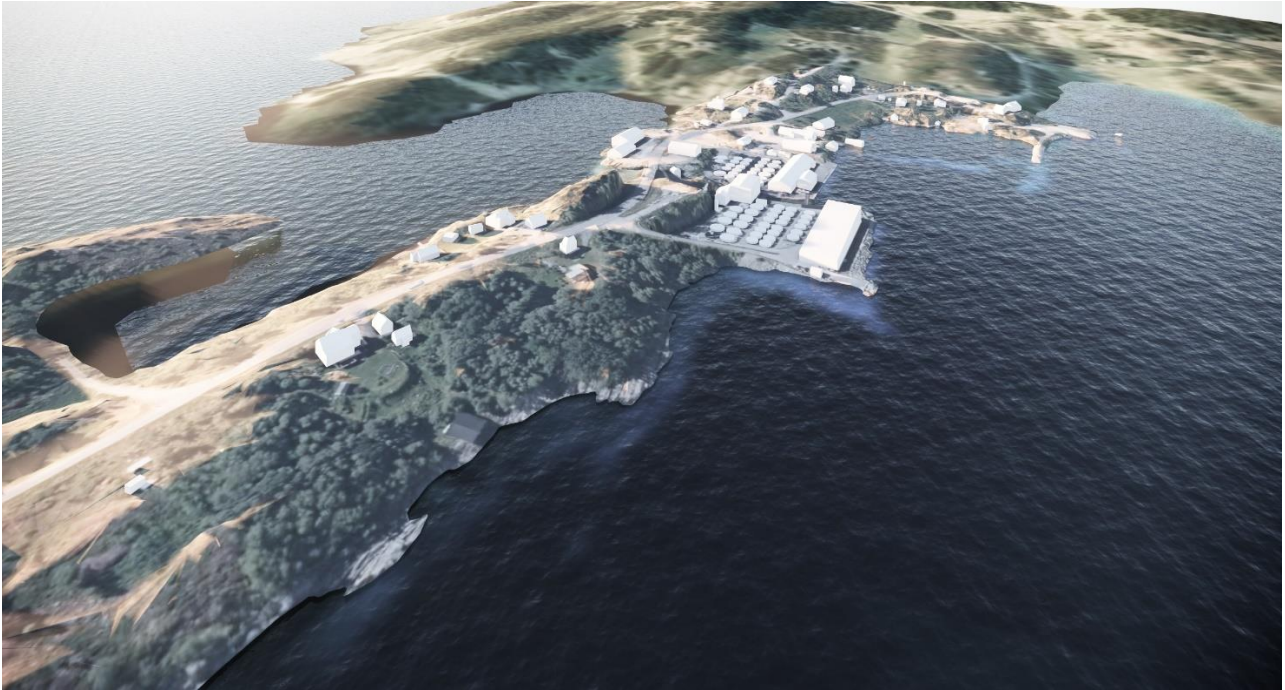
- Flatt tak som beskrevet over der deler åpnes som utsiktspunkt for publikum dersom det er ønskelig lokalt.
- Terrengvoll øst for adkomstveg for å skjerme naboer dersom det er ønskelig lokalt

7.8.3 Konsekvens

Tema	Verdi	Påvirkning	Konsekvensgrad	Forklaring
Forankring og lokalisering	Middels	Ubetydelig endring	0 - Ubetydelig	God forankring til stedets identitet.
Landskaps- og terrenginngrep	Middels	Forringet	2 minus – Betydelig miljøskade	Stort terrenginngrep
Skala	Middels	Noe forringet	1 minus – Noe miljøskade	Tiltaket er noe stort i forhold til dimensjonene i landskapet.
Linjeføring	Middels	Ubetydelig endring	0 - Ubetydelig	God tilpasning til landskapets linjer
Arkitektonisk utforming	Noe	Ubetydelig endring	0 – Ubetydelig	Arkitektonisk helhet som understreker kystkultur.

Konsekvenser for landskaps og terrenginngrep er vurdert til å innebære betydelig miljøskade (2 minus), mens konsekvenser mht. skala vurderes til å gi noe miljøskade. Konsekvenser mht. forankring og lokalisering, linjeføring og arkitektonisk utforming er vurdert som ubetydelig.

Totalt vurderes konsekvensen av tiltaket for landskapet å gi *noe miljøskade (1 minus)*.



Figur 17: Førsituasjon



Figur 18: Ettersituasjon



Figur 19: Tiltaket sett fra sør med fv.680 i forgrunnen.



Figur 20: Utsyn fra fv.680, ståsted Hemneveien 739.



Figur 21: Utsyn fra fv.680, ståsted Hemneveien 759

7.9 Friluftsliv og bygdeliv

Friluftsliv er i håndbok V712 definert som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Begrepet by- og bygdeliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i byer og tettsteder.

I et eget notat (vedlegg 7) er det gjort en vurdering verdivurdering av kvalitetene ved stedet knyttet til friluftsliv og bygdeliv. Videre er påvirkning, konsekvens og skadereduserende tiltak foreslått. Her gjengis hovedpunktene i notatet.

Analysen er delt inn i delområdene strandsone, utearealer tettsted, utfartsområder og ferdselsforbindelser.

7.9.1 Påvirkning

Strandsone

Deler av strandsonen i planområdet påvirkes direkte ved at ca. 200 meter bygges ned når nytt næringsområde anlegges. Den aktuelle strekningen vil bli ødelagt/sterkt forringet som friluftsområde, ved at det ikke lenger er tilgjengelig. Det nye næringsarealet planlegges bygd som en utvidelse av eksisterende næringsområde, og utgjør i så måte en konsentrert enhet. Den uberørte strandsonen videre østover og områdene på østsiden av bukta vil fortsatt stå urørt.

Tilgjengeligheten til strandsonen reduseres i planområdet, men ny veg til anlegget vil øke mulighetene for adkomst til strandsonen øst for planområdet. Naust i planområdet flyttes østover og det etableres adkomst til disse.

Lydbildet i området vil kunne forringes noe ved økt båt- og tungtrafikk til og fra anlegget. Selve driften ved anlegget vil foregå innendørs og vil ikke gi negative endringer i lydbildet.

Utbyggingen vil redusere opplevelseskvalitetene i strandsonen i Kjørsvikbugen ved det direkte arealbeslaget og ved at anlegget blir godt synlig både fra land og fra sjøen. Fra sentrum blir det lengre å gå til uberørt strandsonen. Tiltaket vil også redusere Kjørsvikbugens attraktivitet med tanke på friluftsliv i strandsonen.

Totalt sett vurderes tiltaket å forringe strandsonen i Kjørsvikbugen.

Utearealer tettsted

De viktigste møtestedene butikken/småbåthavna og Hamna/hurtigbåtanløpet vil ikke oppleve reduserte opplevelseskvaliteter siden det ikke gjøres arealbeslag her, og verken lydbildet eller tilgjengeligheten til områdene vil endres.

Utfartsområder

Som utfartsområder vurderes kun sjøarealene da utmarka ikke vil påvirkes av tiltaket. Sjøarealene brukes mye i forbindelse med friluftsliv. Det fiskes lokalt, men først og fremst er bukta en transportåre til mer attraktive områder utenfor bukta.

Hverken tilgjengeligheten til, eller opplevelsesverdien ved sjøarealene vil bli reduserte som følge av tiltaket. Økt frekvens av større båter vil i snitt utgjøre en båt i døgnet i sommerhalvåret (ikke helger). Fritidsflåten vil dermed kunne opprettholde sin aktivitet uhindret.

Ferdselsforbindelser

De forbindelser som fantes innenfor planområdet var først og fremst av privat karakter, men folk kunne nå sjøen fra fv. 680. Denne blir nå brutt innenfor planområdet. Forbindelsen til strandsonen øst for dagens anlegg opprettholdes med ny og forbedret adkomstveg ned til anlegget/strandsonen.

Den viktigste forbindelseslinjen ved tettstedet er fv.680. Det avsettes areal til gang- og sykkelveg langs utbyggingsområdets sørlige side, dvs. på nordsiden av fv.680. En gang- og sykkelveg vil måtte prioriteres av Statens vegvesen, og det er det ikke pr. i dag. Dette skyldes at bebyggelsen først og fremst ligger vest for anlegget og at vegen ikke er skoleveg.

Totalt sett vurderes tiltaket å forringe forbindelseslinjer i friområdet ned mot sjøen, men bidrar ellers ikke med endringer i ferdselsforbindelser ved tettstedet.

Skadereduserende tiltak som planlegges gjennomført

Styrke forbindelsen mellom næringsaktiviteten og stedets identitet gjennom god og stedstilpasset arkitektur.

Ytterligere skadereduserende tiltak

Som en kompensasjon for nedbygging av strandsonen kan det anlegges et utsiktspunkt på taket av den nye fabrikkbygningen. Det åpnes også for en lekeplass i den sammenheng. Det bør avklares lokalt hvorvidt disse tiltakene skal gjennomføres og i tilfellet hvor de bør lokaliseres. Hensikten er å tilrettelegge for ny bruk og å øke opplevelsen av forbindelse mot havet.

7.9.2 Konsekvens

Under oppsummeres verdi, påvirkning og konsekvensgrad for friluftsliv og bygdelig ihht. Statens vegvesen sin håndbok om konsekvensanalyse V712.

Tema	Verdi	Påvirkning	Konsekvensgrad	Forklaring
Strandsone	Middels	Forringet	2 minus (-) Betydelig miljøskade for delområdet	Strandsonen bygges ned på en 200-meters strekning. Det skjer i sammenheng med eksisterende næringsområde.
Utearealer tettsted	Noe	Ubetydelig endring	0 Ingen/ubetydelig	Ingen endring
Utfartsområder	Middels	Ubetydelig endring	0 Ingen/ubetydelig	Ingen endring
Forbindelseslinjer	Noe	Noe forringet	1 minus Noe miljøskade for området. ++	Adkomst til deler av strandsonen hindres.

Tiltakets konsekvenser for friluftsliv og bygdelig vurderes til å gi betydelig miljøskade (bortfall) for en del av strandsonen og ingen skade i andre delområder.

Totalt vurderes konsekvensen av tiltaket for friluftsliv og bygdelig å gi noe miljøskade, konsekvensgrad 1 minus.

7.10 Folkehelse, barn og unge

Tiltaket bygger ned 200 meter strandsone i nærheten av et lokalt senter. Dette hindrer folks adkomst til disse arealene. Området brukes, men bærer preg av å være av privat karakter og er derfor ikke et viktig uteområde i bygda. Småbåthavna og naustområdet Hamna er i større grad møteplasser for sjørettet aktivitet.

Tiltaket påvirker ellers ikke folks muligheter til bevegelse. Det påvirker heller ikke drikkevann eller naturmiljøet på en slik måte at det påvirker folks helse. Støysituasjonen vurderes til å bli relativt uendret.

Tiltaket vil ha en positiv påvirkning på folkehelse ved at forurensingssituasjonen i bukta forbedres og at det etableres nye arbeidsplasser i området.

For barn og unge gjelder som over. Utover dette har ikke tiltaket konsekvenser for barn og unges oppvekstvilkår.

7.11 Naturressurser

7.11.1 Fiske

Det er ikke registrert gyteforhold for fisk i området, ei heller ålegress eller skjellsand, men det er registrert et rekefelt ca. to kilometer nordøst for tiltaksområdet, dvs. utenfor Kjørsvikbugen.

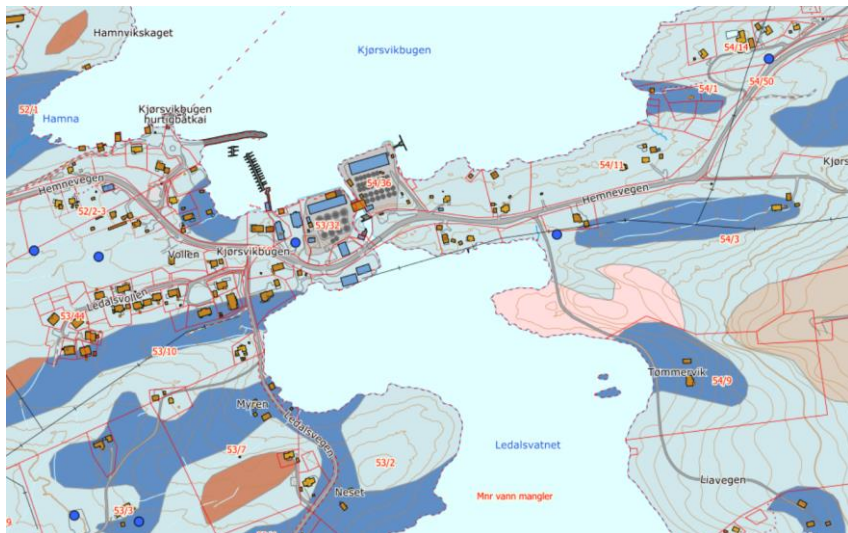
Tiltaket vil drives som RAS-anlegg, og forurensing fra anlegget blir dermed håndtert på land. Dette vil bedre forurensingssituasjonen i selve Kjørsvikbugen.

Tiltaket har i dag konsesjon for vannuttak fra Ledalsvatnet. Økt produksjon vil ikke kreve økt vannuttak og dermed ingen nye virkninger for vannstand eller fiskeforhold i Ledalsvatnet.

Tiltaket anses derfor ikke til å ha negative virkninger for hverken sjø- eller ferskvannsfiske.

7.11.2 Vann

Planområdet har ikke grunnvannspotensial, men det er stort grunnvannspotensial rundt Ledalsvatnet. Det er ingen grunnvannsbrønner innenfor planområdet. Vest for planområdet på eiendom 53/68 og på østsiden på eiendom 54/3 er det boret etter grunnvann/grunnvannsbrønner. Tiltaket vurderes ikke å endre på grunnvannsforekomsten i området.



Figur 22: Grunnvannspotensial i mørk blå farge. Borehull markert med blå sirkler.

7.11.3 Skogbruk

Skogbruk skal, ihht. Håndbok for konsekvensanalyser V712, inngå i vurdering av prissatte konsekvenser. Siden en vurdering av prissatte konsekvenser ikke er aktuell å gjøre i denne sammenheng, viser vi her omfanget av beslag av skogressurser.

I deler av planområdet (ca. 6 daa) finnes lauv og furuskog registrert med høy bonitet. Denne skogen er av Aure kommune vurdert til ikke å være drivverdig. Tiltakets påvirkning i form av bortfall av skog vurderes til være ubetydelig. Med bakgrunn i det ovenstående vurderes tiltaket totalt sett til å ha en ubetydelig endring på omgivelsene med tanke på naturressurser.

Totalt vurderes konsekvensen av tiltaket for naturressurser å gi ubetydelig miljøskade med konsekvensgrad 0.

7.12 Forurensning

7.12.1 Utslipp til grunn, vann og vassdrag

Nytt anlegg vil benytte RAS-teknologi der vannet i anlegget renses og resirkuleres. Avfallsproduktene er en ressurs som vil brukes i annen næring. Dette betyr at det nye anlegget vil ha minimum av utslipp til grunn eller vann.

Dagens anlegg vil driftes videre som gjennomstrømningsanlegg. SalMar er pålagt å installere en oppgradering av renseanlegget. Dette vil være installert i løpet av 2019.

Totalt gir dette en betydelig bedring mht. utslipp til vann fra anlegget.

7.12.2 Utslipp til luft

Lukt

Lagring av fôr skal skje innendørs og vil dermed ikke medføre luktplager.

Støv i anleggsfasen

Anleggsarbeid medfører en økning av støvbelastning i forhold til eksisterende situasjon.

Arbeidsprosesser som kan trekkes fram er boring og sprengningsarbeider, oppvirvling av støv fra kjøreflater og vegger, håndtering av masser som tipping og bearbeiding.

Meteorologiske parameter som vind og regn påvirker i stor grad støvbelastningen på omgivelsene. I langvarig tørre perioder kan det bli støv som oppleves som et problem for omgivelsene. Kvaliteten på fyllmassene har også mye å si. Dersom det brukes morenemasser eller berg med høyt innhold av svake mineraler (glimmer m.fl.) vil overflaten av fylling knuses av hjultrykket og det produseres støv.

Forurensningsforskriften setter krav til nedfall av støv i §30-5. (Gjelder spesielt for drift av bergverk/pukkverk.) «Utslipp av steinstøv/støv/partikler fra totalaktiviteter fra virksomheten skal ikke medføre at mengde nedfallsstøv overstiger 5 g/m² i løpet av 30 dager. Dette gjelder mineralsk andel målt ved nærmeste nabo, eller annen nabo som eventuelt blir mer utsatt, jf. § 30-9.»

Skadereduserende tiltak for å oppnå kravene i forskriften er;

- Bruk av støvavtrekk på borerigg.
- Feiing av asfalterte plasser.
- Vanning, gjerne med saltvann som binder støvet
- Vasking av hjul på transportutstyr.
- Rolig kjøring der det er mest støv. (Mindre «vindsug» fra lastebiler.)

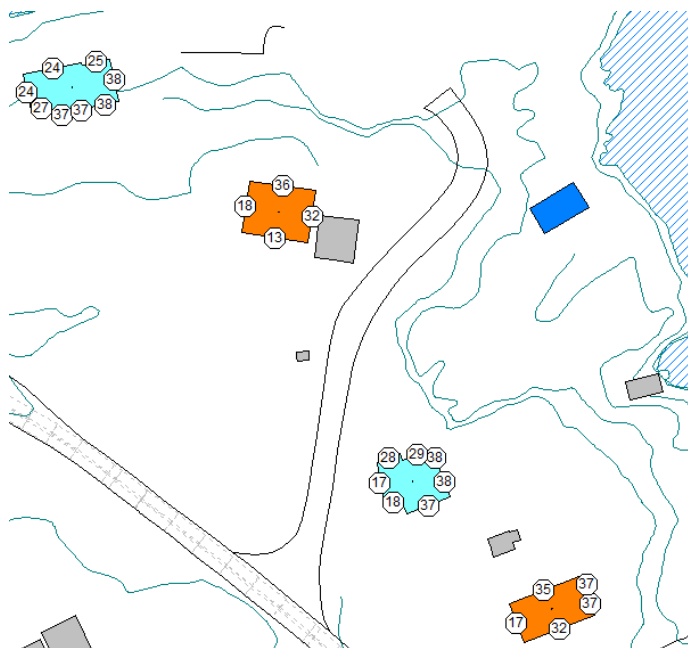
7.12.3 Støy

Støy er utredet i en egen rapport som finnes i vedlegg 5. I rapporten vurderes støynivået knyttet til driften av anlegget etter utbygging. Ventilasjonsanlegg, skipstrafikk med fôr- og fisketransport over kjøøl samt noe truckkjøring på kaianlegget er angitt som støykilder. En utvidelse av anlegget vil også føre til at årsdøgntrafikken langs fv.680 øker noe.

Beregninger viser at lydnivået fra settefiskanlegget ikke overskrider grenseverdiene for støy fra industri ved nærmeste støyfølsomme bebyggelse. Trafikkøkningen langs veg er såpass lav at den heller ikke vil føre til en merkbar endring i støynivået. Det er utarbeidet støysonekart for dag og natt i henhold til anbefalingene i «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging», T-1442:2016.

Drift på dag

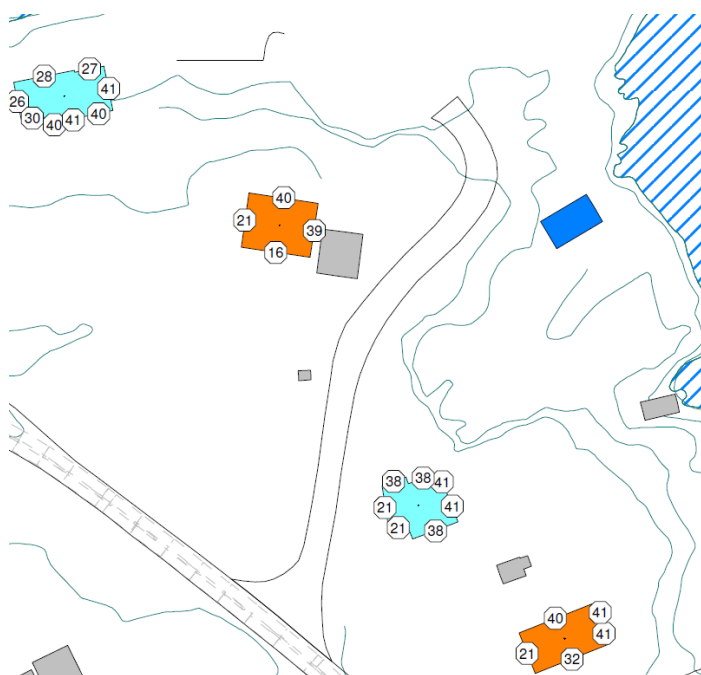
Beregningene viser at støygrensene angitt i T-1442 og utslippstillatelsen ikke overskrides ved noen av boligene eller fritidsboligene ved maksimal drift på dagtid mellom 07-19. Høyeste beregnede lydnivå ved mest støyutsatte bolig er L_{den} 37 dB og L_{den} 38 dB ved mest støyutsatte fritidsbolig, se figur 3. Se også støysonekart for L_{den} og L_{night} i vedlegg X01 og X02.



Figur 23: Høyeste fasadenivå L_{den} fritidsbolig (turkis) og bolig (oransje) ved drift på dagtid.

Drift på natt

Ved eventuell full drift nattetid vil transport over kjøll og truckkjøring også foregå mellom klokka 23 og 07. Beregningene viser at støygrensene angitt i T-1442 og utslippstillatelsen ikke overskrides ved noen av boligene eller fritidsboligene ved maksimal drift på natt, L_n , se figur 4. Se også støysonekart for L_{den} og L_{night} med full nattdrift i vedlegg X05 og X06.



Figur 24: Høyeste fasadenivå L_{den} fritidsbolig (turkis) og bolig (oransje) ved drift på natt.

Støy i anleggsfasen

I byggeperioden er det viktig å vektlegge bruk av støysvake prosesser for å unngå unødig støybelastning for brukerne og området forøvrig. I Klima- og miljødepartementets "Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging", T-1442:2016, er det i kapittel 4 gitt anbefalinger til støygrenser for utendørs og innendørs støynivå fra bygg- og anleggsvirksomhet.

Skadereduserende tiltak for å oppnå kravene i retningslinjene

- Bruk av moderne utstyr og arbeidsmetoder som avgir støy i minst mulig grad.
- Påse at støydominerende aktivitet ikke utføres på kveldstid.
- Ekstra avskjerming av borutrustning
- Midlertidig støyskjerming av nærmeste bolighus

7.13 Oppsummering konsekvenser og skadereduserende tiltak

Tema	Konsekvens	Skadereduserende inkludert i planen	Ytterligere skadereduserende tiltak
Landverts trafikk	Ubetydelig - 0		Etablering av gang- og sykkelveg langs utbyggingsområdet
Sjøverts trafikk	Ubetydelig - 0	Besøkende skip pålegges å ta en sentral kurs gjennom bukta ved anløp og avgang som vist i figur 11.	
Kulturarv	Noe miljøskade - 1 minus	Søke å få flyttet løe på eiendom 54/5 til annet sted	Flytting av våningshus på 54/12 til annet sted
Naturmiljø	Noe miljøskade - 1 minus	Redusere risiko for spredning av fremmede arter	
Landskapsbilde	Noe miljøskade - 1 minus	Arkitektonisk utforming med tilpasning til kystlandskapet og lokal kystkultur. Se kap 7.8 for detaljer	Utsiktspunkt for publikum på deler av flatt tak. Terrengvoll i øst for å skjerme naboer
Friluftsliv og bygdeliv	Noe miljøskade - 1 minus	Styrke forbindelsen mellom næringsaktiviteten og stedets identitet gjennom god og stedstilpasset arkitektur	Utsiktsplass på flatt tak og lekeplass i forbindelse med denne dersom dette er ønsket lokalt
Naturressurser	Ubetydelig		
Forurensing	Ubetydelig		

Konsekvensutredningen viser at planforslaget har negative konsekvenser for kulturmiljø, naturmiljø, landskapsbilde og friluftsliv og bygdeliv. De negative konsekvensene kan reduseres gjennom skadereduserende tiltak som vist i tabellen over.

Tiltaket gir ubetydelige konsekvenser mht. landverts og sjøverts trafikk, naturressurser og forurensing.

Tiltaket gir positive bidrag til lokalsamfunnet i form av redusert forurensing i sjø, arbeidsplasser og virksomhet som opprettholder sysselsetting og bygdemiljø.

Ut fra en samlet vurdering av konsekvensene anbefaler Norconsult AS Aure kommune å vedta planforslaget.

8 Gjennomføring av planen og viktige forhold i videre planlegging

Søknad om mudring og fylling i sjø

Deler av tiltaket har vært vurdert av Fylkesmannen i Møre og Romsdal, som har konkludert at utfyllingen ikke er søknadspliktig etter forurensningsloven. På grunn av større omgang og nye områder må saken forelegges Fylkesmannen før gjennomføring av tiltak.

Gjennomføringsavtale med Statens Vegvesen

Før det iverksettes tiltak i tilknytning til fylkesvegen må det inngås en gjennomføringsavtale med Statens Vegvesen.

Jordskifteprosess

Full gjennomføring av planen medfører riving av eksisterende fritidshus og endringer av tinglyste rettigheter i området. Prosess med grunneiere og rettighetshavere må gjennomføres for realisering av reguleringsplanen.

Søknader etter havne- og farvannsloven

For tiltak i sjø kreves tillatelse etter Havne- og farvannsloven. Aktuell myndighet for tiltak utenfor stamled er lokal havnemyndighet.

9 Kilder

Fylkesmannen i Møre og Romsdal (2017): SalMar Settefisk AS - Vedtak om tillatelse til mudring, *dumping og utfylling i Aure kommune*. Datert 02.10.2017. Saksnummer: 017/3341/FMMRTHAU/461.5

Multiconsult (2016): Rapport Multiconsult 417106-RIG-RAP-001. Datert 08.04.2016

Multiconsult (2017): SALMAR KJØRSVIKBUGEN, AURE: Revidert søknad om tillatelse til mudring og utfylling i sjø. Dokumentkode: 17106-RIGm-BREV-22052017. Søknad sendt 30.06.2017.

Norconsult (2019 a): *Trafikkvurdering Kjørsvikbugen*. Notat datert 5/4-19.

NVE (2017): Vassdragskonsesjon gitt 27.01.2017. Referanse 201101386-26

10 Vedlegg

Vedlegg 1: Konsekvensutredning terrestrisk naturmiljø. Norconsult 15.05.2019

Vedlegg 2: Trafikkvurdering Kjørsvikbugen, Norconsult. 05.04.2019

Vedlegg 3: Trafikkvurdering sjøtransport, Norconsult 02.05.2019

Vedlegg 4: Kystteknikk, Norconsult 16.05.2019. "

Vedlegg 5: Støyutredning, Norconsult 10.05.2019

Vedlegg 6: ROS-analyse, Norconsult 19.05.2019

Vedlegg 7: Konsekvensutredning friluftsliv og bygdeliv

Vedlegg 8: Visualiseringer av tiltaket

Vedlegg 9: Planprogram med oversikt over innspill til planoppstart