



FRØYA KOMMUNE
Kraft og mangfold

Planbeskrivelse Halsen rorbuer

PLANID 5014202007

Datert: 25.04.2022

Versjon 2, endret etter tilbakemelding fra Frøya kommune datert 04.05.2022.





Innhold

1.1	Sammendrag og hensikt	5
1.2	Nøkkelopplysninger	5
2.	BAKGRUNN	5
2.1	Dagens arealbruk	5
2.2	Planstatus og rammebetingelser	9
2.2.1	Nasjonale og regionale føringer	9
2.2.2	Kommunale føringer	10
2.2.3	Reguleringsplaner	12
2.3	Beliggenhet og avgrensning	12
2.3.1	Planområdet avgrensning:	13
2.4	Stedets karakter og landskapsverdier	14
2.4.1	Eksisterende bygningsstruktur og bygningsform	14
2.4.2	Solforhold	16
2.5	Kulturminner og kulturmiljø	17
2.6	Blågrønne verdier	17
2.6.1	Landbruk	17
2.6.2	Naturmangfold	17
2.7	Sosial infrastruktur	19
2.7.1	Rekreasjon og friluftsliv	19
2.7.2	Tjenester – utdanning, helse og andre	20
2.7.3	Trafikkforhold	20
3.	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	22
3.1	Reguleringsformål	22
3.1.1	Bebyggelse og anlegg	23
3.1.2	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	24
3.1.3	Arealoppgave	24
3.2	Hensynssoner	24
3.2.1	Sikrings- Støy og faresoner, pbl § 11-8, a	24
3.3	Bebyggelser	27
3.3.1	Plassering og utforming	27
3.3.2	Teknisk – utnyttelse og høyder	34
3.4	Uteoppholdsareal	36
3.4.1	Beskrivelse	36



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

3.4.2	Sol/skyggeforhold, kriminalitetsforebygging og helse	37
3.5	Samferdsel	40
3.5.1	Veg – atkomst og trafikkforhold	40
3.5.2	Myke trafikanter	40
3.5.3	Parkering	41
3.5.4	Kollektivtilbud	41
3.5.5	Varelevering og atkomst for store kjøretøy	42
3.6	Vannforsyning- og avløp	43
3.6.1	Vann:	43
3.6.2	Avløp:	43
3.6.3	Overvann:	43
3.7	Miljø	45
3.7.1	Naturmangfold	45
3.7.2	Energi og klima	46
3.7.3	Renovasjon	47
3.7.4	Rekreasjon og Friluftsliv	48
3.8	Risiko og sårbarhet – vurdering og avbøtende tiltak	48
3.8.1	Støy og støv	49
3.8.2	Vind	49
3.8.3	Grunn	50
3.8.4	Forurensning	50
3.8.5	Luft	50
3.9	Rekkefølgebestemmelser	50
4.	PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	50
4.1	Mindre endring av planavgrensning	52
4.2	Innkommne merknader til varsel om oppstart	53
4.3	Mindre endring av planavgrensning	55
4	KONSEKVENsutredning	56
5	VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET	56
5.2	Juridiske og økonomiske konsekvenser for kommunen	56
5.3	Konsekvenser for næringsinteresser	56
5.4	Konsekvenser for naboer	56
5.4.1	Konsekvenser for boliger	57
5.4.2	Konsekvenser for Naboer i øst	57
5.4.3	Konsekvenser for Eksisterende Eiendommer innenfor planområdet	57
5.5	Barn og unges interesser	58



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

5.6	Interessekonflikter.....	58
5.6.1	Havnivåstigning og Stormflo.....	59
5.7	Samlet vurdering	60
6.	Vedlegg.....	61



1.1 SAMMENDRAG OG HENSIKT

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for næringsvirksomhet i form av rorbuer. Videre skal det tilrettelegges for småbåthavn.

Tiltakshaver ønsker å tilrettelegge for bygging av 6 nye rorbuer. Av disse ønskes 5 bygd på eksisterende molo. Den siste rorbuen ønskes bygd på den åpne plassen mellom eksisterende bebyggelse. I tillegg ønskes det å avsette område for småbåtanlegg, parkering, samt en felles renovasjonsplass.

1.2 NØKKELOPPLYSNINGER

Gårds- og bruksnummer:	14/36, 100, 101, 102		
Plannavn:	Detaljreguleringsplan for Halsen Rorbuer gnr. 14, bnr. 36		
Plan id:	5014202007	Saksnummer:	20/2067
Forslagsstiller:	Kystplan AS	Plankonsulent:	Jon Birger Johnsen
Plantype:	Detaljreguleringsplan	Tiltakshaver:	Per Espnes
Sentrale grunneiere:	Per Espnes		
Planens hovedformål:	Fritids- og turistformål	Planområdets størrelse:	Ca. 6,9 daa.
Grad av utnytting:	-	Nytt bruksareal / Antall nye boenheter:	6 rorbuer
Problemstillinger:	Ja/ Nei	Konsekvensutredningsplikt:	Nei
Møtested:	Frøya herredshus, Møterom C	Møtedato:	23.09.2020
Deltagere f/t:		Deltagere kommunen:	
Mai I. Andreassen	Forslagsstiller	Espen Skagen	Fagleder planavdelingen
Per Espnes	Tiltakshaver	Øyvind Wormdal Selboe	Arealplanlegger
		Erlend Brunstad	VA

2. BAKGRUNN

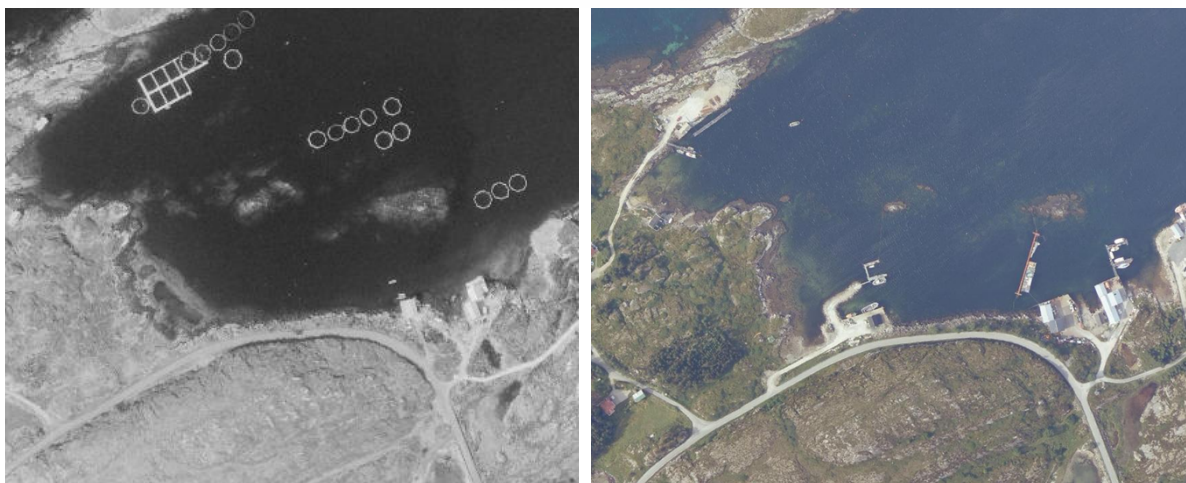
2.1 DAGENS AREALBRUK

Utviklingen av planområdet fremgår av historiske flybilder (fig. 1). Området var ubebygget fram til adkomstvegen og det første bygget ble etablert i 2003. I 2005 ble moloen anlagt.



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold



Figur 1: Historisk flyfoto av området fra 1983 (venstre) og fra 2006 (høyre) (kilde: www.kart.finn.no).

I dag fremstår planområdet i all hovedsak som bebygd. Det er ingen bolighus innenfor planområdet eller i umiddelbar nærhet av dette. Nærmeste bolighus befinner seg ca. 130 meter mot vest fra avkjøringen fra hovedveien. Øst for bebyggelsen som planområdet er en del av, finnes et område med næringsbebyggelse. Dette området har ikke adkomst fra planområdet. Her finner vi bedrifter som Salmar Farming AS, Havservice Midt-Norge AS og Frøya Rør- og Sveiseservice AS.

Flere sjønære områder i Valavågen har blitt utbygd i takt med planområdet. I Godvika, ca. 200 m. mot nordvest er det i dag oppført flere bygninger med tilhørende kai og småbåtanlegg på delvis utfylling i sjø. Innerst i Valavågen, ca. 650 m. mot nordøst er det i dag et større småbåtanlegg med molo, flere naust og sjøboder (fig. 2).



Figur 2: Dagens situasjon i området. Planavgrensning vist med svart strek (kilde: kommunekart.com).



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

Innenfor planområdet er det i dag oppført 5 bygninger langs eksisterende kaifront. Dette er rorbu, sjøboder og lager (fig. 3). Ifølge kommunekart varierer mønehøyden til eksisterende bebyggelse innenfor planområdet mellom ca. 5,8 m til 6,6. meter over bakken. Det er tatt utgangspunkt i en gjennomsnittlig terrenghøyde på 1,7 moh. (målt med gps) for å regne om dette til kotehøyde.



Figur 3: Eksisterende bygninger innenfor plangrensen (kilde: kommunekart).

Dagens adkomstveg er også adkomstveg for bebyggelsen videre østover. Øst for planavgrensningen er det satt opp 3 sjøboder i rekke og 2 bygg for overnatting i rekke. I tillegg er det under oppføring 5 rorbuer og et bygg for fiskeri og fangst. Innenfor området er det seg også et småbåtanlegg (fig. 5).



Figur 4: Eksisterende og omsøkte bygninger øst for planområdet (kilde: kommunekart).

Totalt for hele området er det 10 bygninger langsmed sjøen på stede og 6 nye bygninger er under oppføring.



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

Valavågen er en naturlig skjermet havn, og godt egnet som båthavn. Området har blitt et populært havneområde for både fritids- og fiskebåter.



Figur 5: Foto av eksisterende molo og småbåthavn.

Dagens småbåtanlegg innenfor planområdet, har plass for 6 båter. Av dette er 2 forbeholdt som gjesteplasser. Dette benyttes som et felles småbåtanlegg av de som har rorbu eller sjøbu på plassen, og andre etter avtale med grunneier. Langs «bryggerekken» innenfor planområdet er det anlagt kai som også båter kan ligge ved.



Figur 6: Foto av eksisterende molo og rorbu.

Den gruslagte plassen ved foten der moloen treffer land, benyttes i dag hovedsakelig som parkering og som vinteropplag for båter.



2.2 PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

2.2.1 NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

Følgende punkter er relevante for planarbeidet, og er hensyntatt i planarbeidet:

- Det skal i alle planer etter plan- og bygningsloven gjøres rede for hvilket kunnskapsgrunnlag som legges til grunn for planleggingen. Dersom det er usikkerhet knyttet til tilgjengelig kunnskapsgrunnlag som har betydning for utfallet av planen, skal dette tydelig framgå.
- Når konsekvensene av klimaendringene vurderes, skal høye alternativer fra nasjonale klimaframskrivninger legges til grunn.
- Arealer som vurderes tatt i bruk til utbyggingsformål kan være utsatt for farer, som for eksempel flom og skred. Utbygging kan også øke påkjenningen for nedenforliggende arealer. For å kunne forebygge tap av liv, helse, kritisk infrastruktur og andre materielle verdier er det nødvendig at det, gjennom risiko- og sårbarhetsanalyser tidlig i planprosessen, vurderes om klimaendringer gir et endret risiko- og sårbarhetsbilde.
- Ved planlegging av nye områder for utbygging, skal det vurderes hvordan hensynet til et endret klima kan ivaretas. Det bør legges vekt på gode helhetlige løsninger og ivaretagelse av økosystemer og arealbruk med betydning for klimatilpasning, som også kan bidra til økt kvalitet i uteområder. Planer skal ta hensyn til behovet for åpne vannveier, overordnede blågrønne strukturer, og forsvarlig overvannshåndtering.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging:

Følgende punkter er relevante for planarbeidet og er hensyntatt i planen:

- I områder med lite utbyggingspress, og hvor lokale myndigheter vurderer det som nødvendig for å øke attraktiviteten for bosetting, kan det planlegges for mer differensiert bosettingsmønster.
- I planleggingen skal det tas hensyn til overordnet grønnstruktur, forsvarlig overvannshåndtering, viktig naturmangfold, god matjord, kulturhistoriske verdier og estetiske kvaliteter.
- Planleggingen skal ta høyde for universell utforming og tilgjengelighet for alle, og ta hensyn til den delen av befolkningen som har lav mobilitet.

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen:

Følgende punkter er relevante for planarbeidet og er hensyntatt i planen:

- For Frøya gjelder retningslinjer for områder med mindre press på arealene (sone 3).
- Større anlegg- og utbygginger til næringsvirksomhet, bolig- eller fritidsbebyggelse vil alltid kreve reguleringsplan jf. Pbl. § 12-1.
- Det kan være grunnlag for å tillate visse tiltak nær sjøen, som for eksempel brygger, naust, næringstiltak og sjørettede reiselivsanlegg. Slike tiltak bør samles og lokaliseres i tilknytning til annen bebyggelse.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Følgende punkt er relevante for planarbeidet og er hensyntatt i planen:

- Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging

Følgende punkter er relevante for planarbeidet og er hensyntatt i planen:

- Bestemmelsene i en reguleringsplan skal være entydige og konkrete og tilpasses planen og støysituasjonen.

Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging:

Følgende punkter er relevante for planarbeidet og er hensyntatt i planen:

- Det er utarbeidet anbefalte luftforurensningsgrenser som skal legges til grunn ved planlegging av ny virksomhet eller bebyggelse

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023

Følgende punkter er relevante for planarbeidet og er hensyntatt i planen:

- Å skape et bærekraftig velferdssamfunn
- Å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og en forsvarlig ressursforvaltning
- Å skape et sosialt bærekraftig samfunn
- Å skape et trygt samfunn for alle

Trøndelagsplanen 2019-30 (vedtatt 2018)

Følgende punkter er relevante for planarbeidet og er hensyntatt i planen:

- I 2030 skal god livskvalitet og mangfold kjennetegne Trøndelag. Det betyr at;
 - o Samfunnet legger til rette for god helse, sosial utjevning, trygge lokalsamfunn og oppvekstmiljø
 - o Nærmiljøet og møteplasser er tilrettelagt for opplevelser og aktivitet
- I 2030 har Trøndelag en bærekraftig areal- og transportstruktur. Det betyr at;
 - o Vi har funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner i hele Trøndelag
 - o Vår arealbruk følger opp klimamål og ønsket samfunnsutvikling
- I 2030 har Trøndelag et balansert utbyggings- og bosettingsmønster. Det betyr at;
 - o Vi har attraktive småbyer og regionale tyngdepunkt med varierte funksjoner og tjenester
 - o Trøndelag består av livskraftige regioner og distrikter med identitet og særpreg

Interkommunal kystsoneplan for Sør-Trøndelag (2013)

- Området er ikke aktuelt for akvakultur

2.2.2 KOMMUNALE FØRINGER

Kommuneplanens samfunnsdel 2015 – 2027

Følgende punkter er relevante for planarbeidet og er hensyntatt i planen:

- Frøya er attraktiv som bosted.
 - o Stimulere til levende grender og levende øysamfunn.
 - o Planlegge og tilrettelegge for en variert og mangfoldig bolig- og fritidsbygging
 - o Markedsføre Frøyas fortrinn
 - o Frøya-samfunnet skal utvikle seg i takt med befolkningsveksten
- Frøya er et trygt sted å leve.

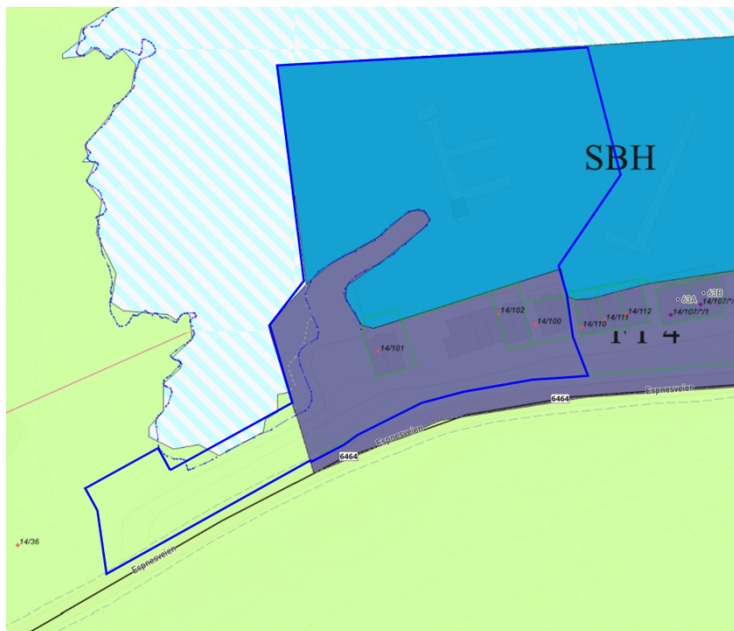


FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

Kommuneplanens arealdel 2019 – 2030

Gjeldende planstatus for området er Kommuneplanens arealdel, der arealet på land og delvis i sjø er avsatt til framtidig fritids- og turistformål (FT4), og LNFR. Arealet i sjø er i hovedsak avsatt til framtidig småbåthavn. En liten del er avsatt til kombinerte formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone.



Figur 7: Kartutsnitt av gjeldende KPA for området. Planområdet inntegnet med blå linje.

Følgende punkter i bestemmelsene til KPA er relevante for planarbeidet og er hensyntatt i planen:

11.1 VANN OG FLOM

§ 11.1.1 Ny bebyggelse skal sikres mot skade fra ras og flom. Ny bebyggelse for opphold skal ikke ligge lavere enn kote +3 NN2000.

22. FRITIDS- OG TURISTFORMÅL – NÅVÆRENDE OG FREMTIDIG (§11-7. NR. 1)

§ 22.1 Innenfor område avsatt til fritids- turistformål kan det ikke iverksettes søknadspliktig tiltak før området inngår i detaljreguleringsplan.

36. LNFR – AREAL – NÅVÆRENDE OG FRAMTIDIG (§11-7 NR.5 OG §11-11)

§ 36.6 Forbudet mot tiltak innenfor 100-metersbeltet langs sjø gjelder ikke (§ 11-11, pkt. 4) innenfor LNFR-områdene for oppføring av nødvendige bygninger og mindre anlegg som skal tjene til stedbunden næring, som landbruk, fiske og sjøvegs ferdsel, samt tiltak listet i planbestemmelsene §4.3.

40. SMÅBÅTHAVNER – NÅVÆRENDE OG FREMTIDIG (§11-7 NR. 6)

§ 40.1 Før etablering av småbåthavner skal det utarbeides reguleringsplan. Ny bebyggelse skal tilpasse seg landskap og eksisterende bebyggelse. Nye småbåthavner skal opparbeides med minimum 10 båtplasser.

§ 40.2 Hvis tiltak i sjø innebærer ikke-reversible tiltak, som for eksempel molo med steinmasser og/eller vesentlig utdyping i sjø og/eller vesentlig inngrep på land, så er dette ikke tillatt uten at eiendommen/området inngår i detaljreguleringsplan.



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

§ 40.3 I alle småbåthavner skal det være minst 1 gjesteplass pr. 10 båtplasser for allmenn benyttelse, disse plassene skal være av god størrelse, merkes godt og være lett tilgjengelig.

§ 40.4 Det skal tilrettelegges for kildesortering av avfall og miljøfarlig avfall skal tas hånd om etter gjeldende regelverk.

Strategisk næringsplan 2014 – 2018

Følgende punkter er relevante for planarbeidet og er hensyntatt i planen:

- Frøya skal være et godt sted å bo og leve. Skal næringslivet utvikle seg og skape nye arbeidsplasser må Frøya være et sted folk vil etablere seg. Det er viktig at de som bor i kommunen trives, og at tilflyttere finner seg til rette og blir værende.

Strategisk energi- og klimaplan 2010 – 2020

Følgende punkter er relevante for planarbeidet og er hensyntatt i planen:

- 6.1 Tiltak transport – og arealplanlegging
 - o 6.13 Lokalisering av boliger og næringsbygg har betydning for innbyggernes transportbehov. Her er det påvirkningsmulighet når det gjelder tilrettelegging av boliger og næring. Det er da en politisk vurdering av hvilke senter man vil fremme: Et kommunesenter, flere lokale sentre i kommunen eller om man vil tillate fri etablering, nye bygg, gjennom tiltak mot nye boligfelt og etablering av tjenester.

Kommunal risiko og sårbarhetsanalyse (ROS) 2020

Nedenfor er de viktigste og mest relevante utfordringene fra oppsummeringen av ROS-analysen beskrevet:

- Ulykke til sjøs, personskader, turisme, fritidsbåter o.l. (vurdering av risiko etter tiltak = 16)
 - o Forslag til tiltak: Bedre opplysning/ informasjon rundt farer på sjø – regelverk. Holdningsskapende arbeid. Høyere krav til utleiefirma. Større tilstedeværelse av politi på sjø, spesielt arrangement. Oppfølging av påbud om bruk av flytevest i båt. Få oversikt over lokale ressurser med båt. Få dette inn i plana. Krav til sporing av utleiebåter.
- Brann i bolig eller boligkompleks (vurdering av risiko etter tiltak = 12)
 - o Forslag til tiltak: Holdningsskapende arbeid rundt elektriske anlegg. El-sikkerhetsinformasjon, brannvarslingsanlegg/ seriekoblede røykvarslere. Sprinkleranlegg.
- Ulykke fritid/ ferieaktivitet (vurdering av risiko etter tiltak = 16)
 - o Forslag til tiltak: Holdningsskapende arbeid, informasjon.

2.2.3 REGULERINGSPLANER

Planområdet berører ikke eksisterende reguleringsplaner. Det er heller ingen tilgrensende reguleringsplaner til planområdet.

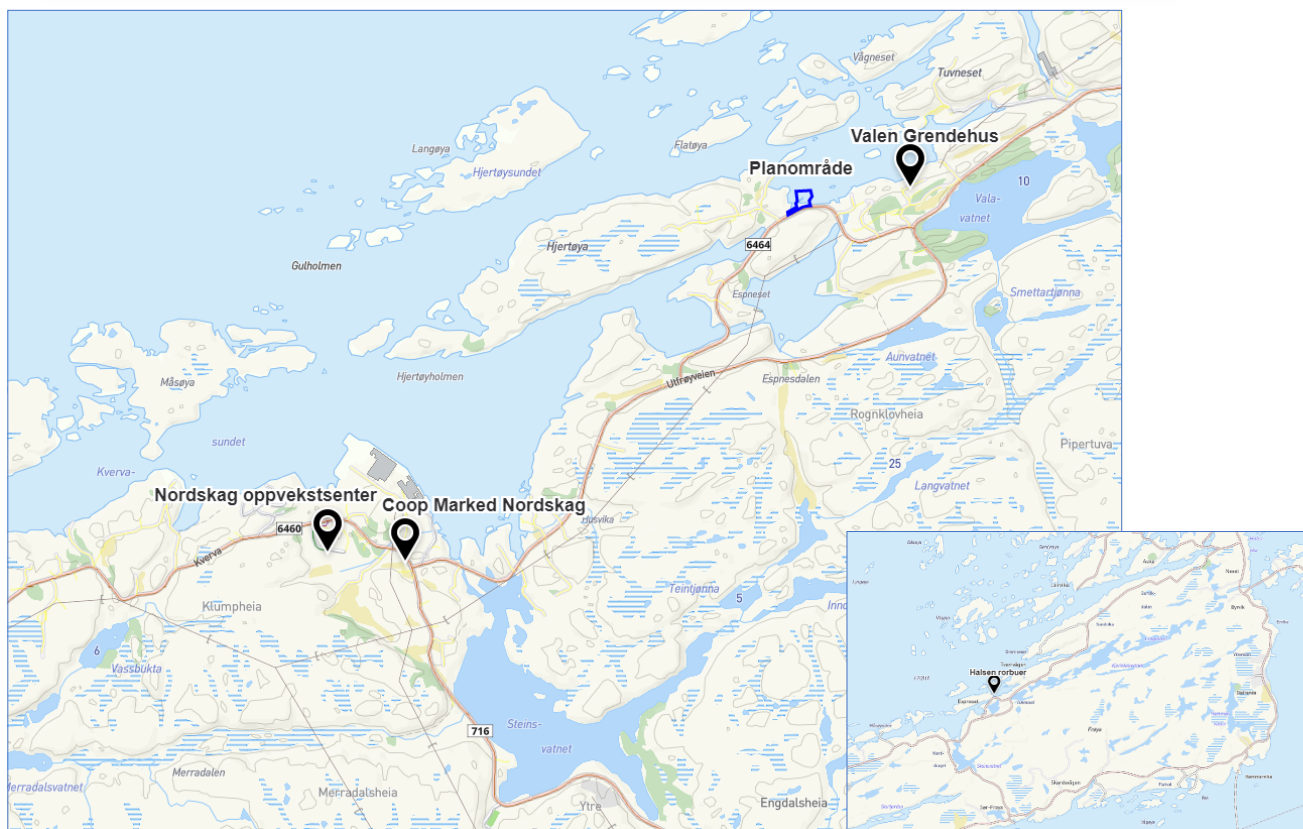
2.3 BELIGGENHET OG AVGRENSNING

Halsen rorbuer befinner seg ca. 20,1 km fra kommunesenteret på Frøya, Sistranda. På Sistranda finnes det meste av offentlige tilbud som barnehage, grunnskole, videregående skole, herredshus, idrettsanlegg og svømmebasseng, kulturhus samt andre sentrumsfunksjoner med handel og tjenester.



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold



Figur 8: Områdets beliggenhet på Frøya (liten figur til høyre), og planområdets plassering i forhold til nærliggende målpunkt (stor figur til venstre).

Nærmeste dagligvarebutikk befinner seg på Nordskaget (Coop Marked Nordskag), ca. 3,2 km sørvest for planområdet. På Nordskaget ligger også Nordskag oppvekstsenter som består av 3- avdelings barnehage, skole med 1.-7. trinn og SFO-ordning for 1.-4. trinn.

Adkomst til området er fra fv. 6464 Espnesveien. Vegen har fartsgrense 80 km/t og en vegbredde på ca. 4,0 meter. Adkomstvegen inn til planområdet har en bredde på ca. 3,0 meter. I tillegg til å være eneste adkomstveg til planområdet, er denne også eneste adkomstveg til småbåtanlegg og rorbuer/sjøboder øst for planområdet.

Oversiktskartet er å finne som vedlegg 10.

2.3.1 PLANOMRÅDETS AVGRENSNING:

Underveis i planarbeidet ble det nødvendig å utvide planområdet for å få plass til en større parkeringsplass. I samråd med Frøya Kommune og Statsforvalteren i Trøndelag, ble det sendt ut brev til relevante sektormyndigheter med en orientering om endret planavgrensning i forhold til den planavgrensningen det ble varslet oppstart på.

Fra sørvestre hjørne av planområdet mot veg, følger planavgrensningen vegkant forbi avkjørsel til den går over til å følge eiendomsgrense til gbnr. 14/36 østover og nordover frem til den møter eiendomsgrensen til 14/100. Herfra skrår planavgrensningen mer mot nord, slik at den treffer østre kant av eksisterende kai. Følger videre østre kant av kaidekket, og bryter av mot nordøst der den treffer sjøen. Etter omtrent 27,5 meter bryter planavgrensningen mot nord – nordvest til den når



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

kommuneplanens formålsgrense for småbåthavn, og følger denne vest- og sørover.

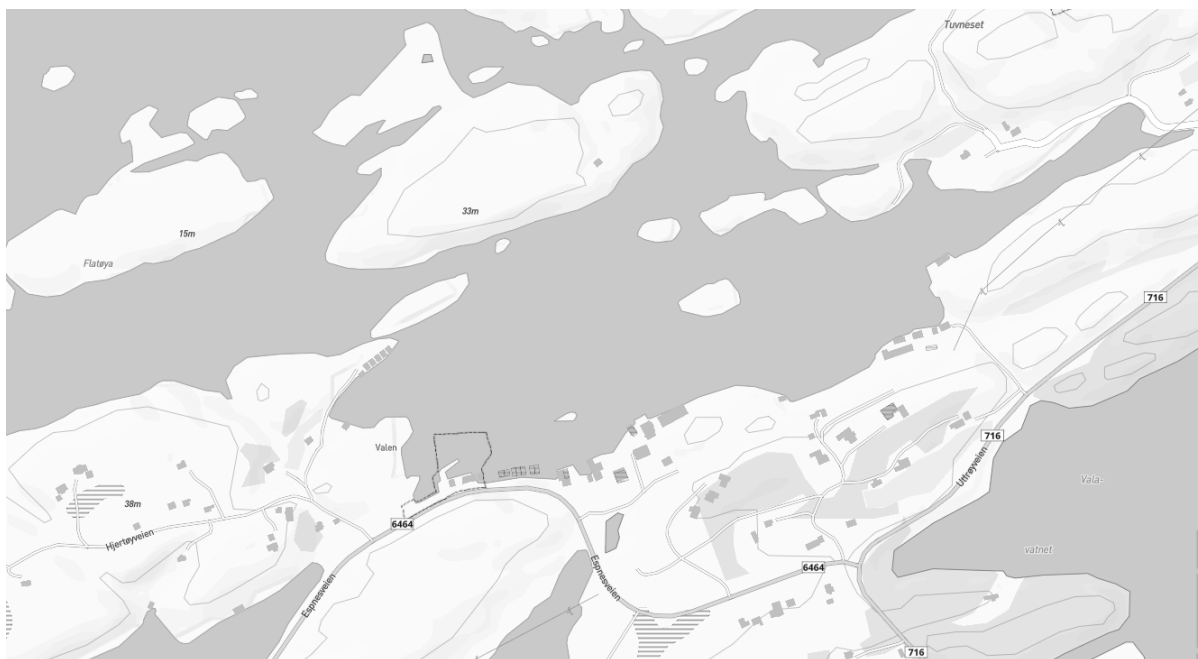
Planavgrensningen følger videre kommuneplanens formålsgrense for fritids- og turistformål til den treffer land. Herfra går planavgrensningen sørvestover på land langs vannkant. Ved parkeringsplass bryter avgrensningen nord- og vestover, før den bryter av i retning sørover der den ender opp i startpunktet ved vegkanten sørvest for avkjøringen til planområdet. Planområdets avgrensning er vist i figur 7.

2.4 STEDETS KARAKTER OG LANDSKAPSVERDIER

Planområdet ligger ved Valavågen, som er en naturlig skjermet havn, omgitt av øyer, holmer og skjær. Hele området er et typisk kystlandskap, småkupert med mye bart berg og lite skog. I vest er det et lite skogholt som ligger mellom planområdet og den nærmeste boligbebyggelsen.

Sør for planområdet ligger Espnesveien på ca. kote + 5 m og videre sør for veien er det bart berg som strekker seg opp til kote + 34,3 moh. Denne kollen er høyeste topp i nærområdet.

Valavågen ligger ganske godt skjermet til for innsyn fra det omkringliggende landskapet, som følge av at vågen er omkranset av mindre høyder. Dette fører til at Valavågen oppleves som et definert landskapsrom. Dette er vist i figuren under, som viser 20 meters høydekurver som omkranser vågen.



Figur 9: Kart over Valavågen som viser planområdet med inntegnet 20 meters høydekurver som omkranser vågen (kilde kommunekart.com).

Planområdet er mest synlig fra sjøen i Valavågen. Med utgangspunkt i eksisterende bebyggelse i nærområdet, er planområdet mest synlig fra bebyggelsen og småbåtanlegget i Godvika, nordvest for planområdet. Området er også synlig fra Espnesveien som går forbi like sør for planområdet.

2.4.1 EKSISTERENDE BYGNINGSSTRUKTUR OG BYGNINGSFORM

Dagens bebyggelse innenfor planområdet fremstår med et helhetlig uttrykk og er fint opparbeidet. Samtlige bygg har saltak i matt svart farge, med lik møneretning og tilnærmet lik takvinkel. De fleste



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

har takkelhus mot sjøsiden. Bygningene henvender seg mot sjøen i utformingen med vinduer, platting/ kaifront og veranda i 2. etasje.



Figur 10: Foto av eksisterende bebyggelse i området.

De fleste har inngang fra adkomstveien på baksiden. Samtlige har stående bordkledning i rød grunnfarge med hvit omramming rundt vinduer og dører. Alle er oppført med fundamentering på terreng.



Figur 11: Eksisterende bygninger på stedet, sett fra Espnesvegen (Kilde: Google streetview).

Høyder i planområdet

Det er foretatt innmåling av høyder i planområdet med gps.

Dagens molo er høyest innerst på landfeste, der den har en makshøyde på ca. 1,8 moh. Moloen blir noe lavere jo lenger ut mot tuppen man kommer. Ytterst ved landfeste til småbåtanlegget er høyden 1,4 moh.

Ved eksisterende rorbu er terrenghøyden målt til ca. 1,7 moh. På det åpne området mellom denne og den resterende eksisterende bebyggelsen er terrenget målt til ca. 1,7 moh.



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

Området vest for eksisterende rorbu som i dag benyttes som parkeringsplass, er høyden målt til 1.87 moh. Terrenget stiger forsiktig oppover mot vegen i bakkant av moloen/ bebyggelsen. Veien i bakkant av bebyggelsen ligger på høyden fra ca. 2,1 til 2,3 moh. Herfra følger veien omtrent i samme høyde før den stiger opp til ca. 4,4 moh. der den kobles på fylkesveien.



Figur 12: Foto av planområdet med adkomstvei og eksisterende rorbu.

2.4.2 SOLFORHOLD

Området ligger åpent til mot nordlig retning. Kollen i sør som strekker seg opp til 34 moh. har innvirkning på solforholdene på stedet. Dette fremkommer tydelig i figuren under, som viser beregnet solkurve for vårjevndøgn 21. mars 2021 for planområdet. Solen kommer da fram over kollen ca. kl. 11 og er synlig frem til ca. kl. 1800. Om sommeren har området gode solforhold.





FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

Soloppgang	Solnedgang	Faktiske soltimer	Soloppgang uten terreng	Solnedgang uten terreng
10:59	17:53	6:54	06:23	18:45

Figur 13: Solkurve for 21. mars for planområdet (kilde www.suncurves.com/nb/sitefinder/)

2.5 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

Det finnes ingen registrerte kulturminner innenfor planområdet. Nærmeste kulturminne befinner seg ca. 350 meter vest for planområdet. Dette er en steinalderboplass, registrert i 1970.

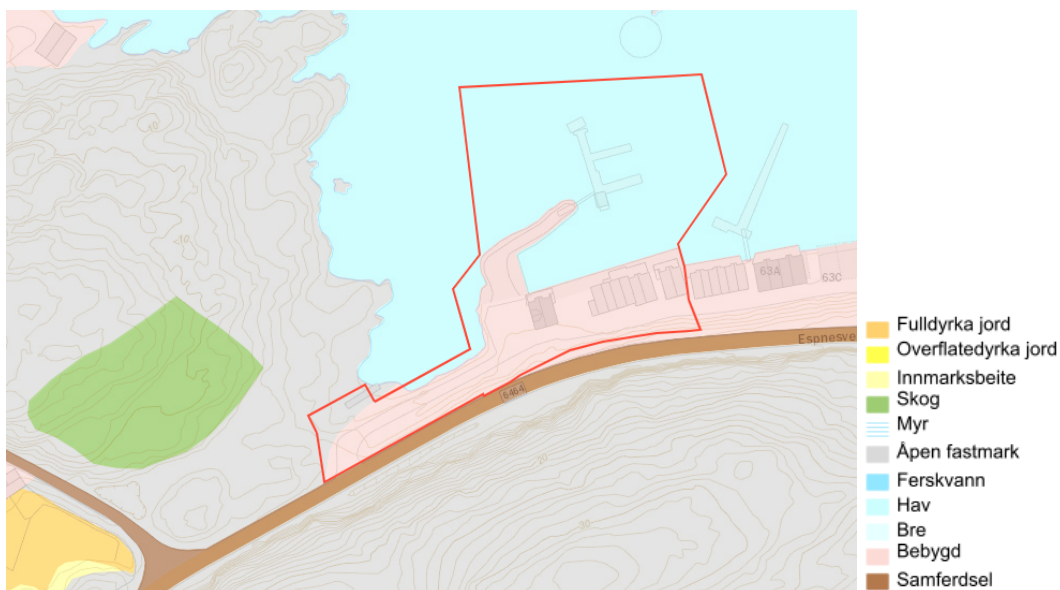


Figur 14: Nærmeste registrerte kulturminne (kart.gislink.no).

2.6 BLÅGRØNNE VERDIER

2.6.1 LANDBRUK

I henhold til arealressurskart AR5, er så å si hele området på land avmerket som bebygd. En liten del i sørvest er vist som åpen fastmark. Det er ingen landbruksinteresser innenfor planområdet.



Figur 15: Arealressurskart AR5 (DOK) (Kilde: kart.gisline.no)



2.6.2 NATURMANGFOLD

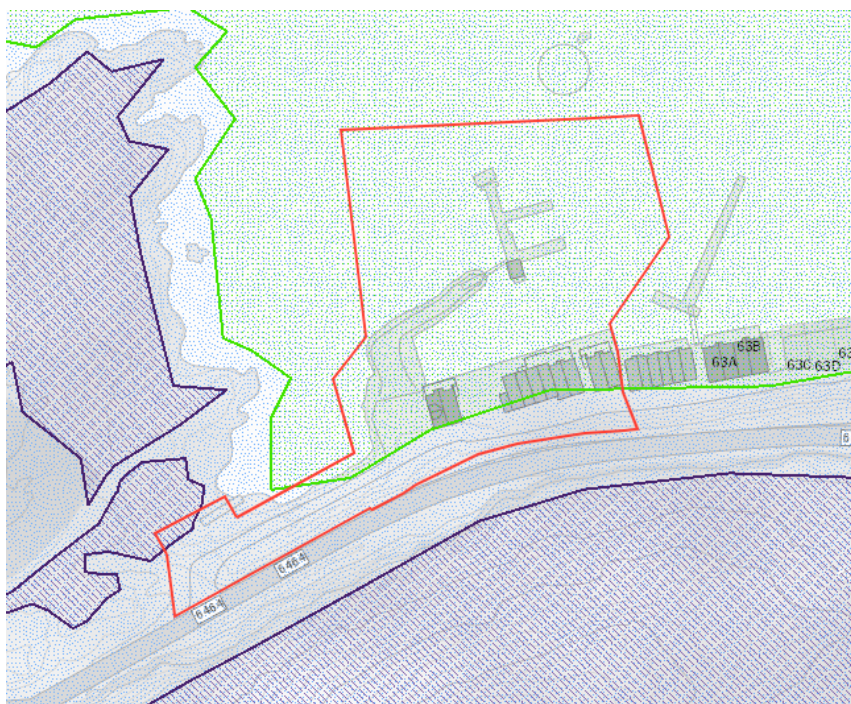
Rose Haugen har gjennomført en vurdering etter Naturmangfoldloven §§ 8-12 for planforslaget, basert på kjente registreringer. Dette omtales i det følgende. Viser til vedlegg 4 for en gjennomgang av hele rapporten.

Det er ingen registrerte arter innenfor kategoriene CR (kritisk truet), EN (sterkt truet) og VU (sårbar) innenfor planavgrensningen.

Undersøkelsen viser at det innenfor en avstand på 1,5 km fra planområdet, er registrert følgende arter; Vannrikse (VU), storspove (VU) og ål (VU). Vannrikse-observasjonen er fra desember 1999, 1,0 km unna i nordøst. Vannrikse observeres årlig vinterstid på Frøya, og Halsen representerer ikke noe typisk habitat for denne arten. Storspove er registrert flere steder og nærmest i sør, 350 meter unna. Den er knyttet til flere typer biotoper med åpent lende som jordbrukslandskap, men også lyngheier. Ål er registrert flere steder i ferskvann innenfor Halsen.

Det er ingen vernede områder eller foreslåtte vernede områder i nærområdet som kan bli negativt berørt av planlagte tiltak.

Nærmeste registrerte helhetlige kulturlandskap befinner seg på Espneset, ca. 340 meter unna i sørvest fra planområdet. Nest nærmeste viktige kulturlandskap befinner seg på Vågøya som ligger 3,1 km unna i nord. Tiltakene vil ikke berøre noen av disse helhetlige kulturlandskapene.



Figur 16: Registrerte naturtyper ved og i planområdet (rød strek) (kilde: kart.gislink.no).

Det er ingen registreringer i MiS (Miljøregistreringer i Skog) som kan bli berørt av tiltaket.

Det er heller ingen vernede vassdrag som kan bli berørt.

Planforslaget berører Valavågen som er registrert som den viktige naturtypen poll, som er definert som «Fjorder med naturlig lavt oksygeninnhold i bunnvannet» (grønt område i fig. 16).



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

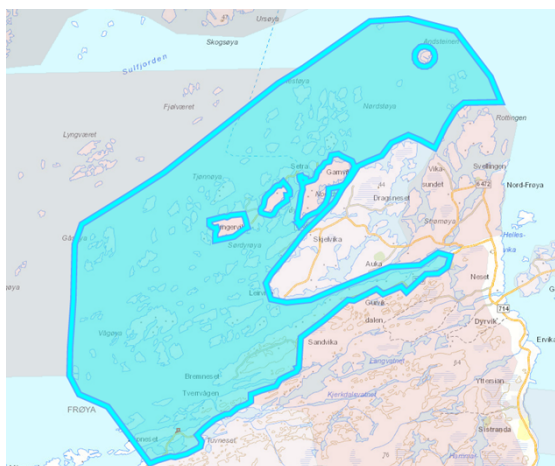
Omtrent 590 meter mot vest er det en lokalitet med kystlynghei (Hjertøya). Lenger mot vest finner vi Espneset (Stongneset, rikt strandberg) som ligger ca. 920 meter unna i sørvest og Hågsteinøya som ligger ca. 920 meter unna i nordvest (med den viktige naturtypen «Større tareskogforekomster»). Disse viktige naturtypene vil ikke påvirkes negativt av planlagte tiltak (Vedlegg 4).

I etterkant av Rose Haugen sin naturmangfoldvurdering av planområdet, ble planområdet utvidet for å gjøre plass til en større parkeringsplass ved avkjørselen til området. Utvidelsen berører en lokalitet med naturtypen naturbeitemark (lilla skravert område i fig. 16). Denne lokaliteten har områdenavnet Halsen 2. Ifølge Miljødirektoratets faktaark er dette en gammel beitemark som ikke har vært slått og trolig ikke beitet de siste årtiene. Området bærer delvis preg av gjengroing og vurderes å være i brakkleggingsfase. Dette medfører dårlig tilstand. Lokaliteten har lite preg av gjødsling, og det er ikke registrert noen fremmede arter på området. Tilstanden vurderes som dårlig. Lokaliteten domineres av vanlig eng. Basert på områdets størrelse ville naturmangfoldverdien vært satt til lite, men siden det er registrert mange habitatspesifikke arter innenfor området blir verdien trukket opp til moderat. Det er ikke registrert noen rødlistearter innenfor området. Naturmangfoldet vurderes som moderat (Kilde Miljødirektoratet, faktaark for Halsen 2 (NINFP1910017936)).

2.7 SOSIAL INFRASTRUKTUR

2.7.1 REKREASJON OG FRILUFTSLIV

Planområdet ligger innenfor et område som er kartlagt som et viktig friluftslivsområde. Dette friluftslivsområdet heter «Skjærgården fra Flatbremholmen – Anstein». Dette er et stort område som dekker store deler av skjærgården på nordsiden av Frøya.



Figur 17: Kartlagt friluftslivsområde som berøres vist i blått. Planområde vist med rød prikk, helt i sør (kilde: kart.gislink.no/kart).

I faktaarket for dette friluftslivsområde beskrives område som et skjærgårdsområde egnet for familieaktiviteter, småbåter, fiske, strand, leiting av rak, dykking, padling, eggsanking, bærplukking og havørnsafari.

Nærmeste opparbeidede lekeplass befinner seg ved Valen Grendehus, ca. 500 m. øst for planområdet. På lekeplassen finnes det en balløkke, trampoline og huskestativ. Området kan nås til fots/sykkel ved å gå ca. 250 meter langs fylkesvegen, og deretter følge privat del av Espnesveien sør for næringsområde og videre en traktorvei opp til Valaveien. Dette er illustrert i figur 18.



Figur 18: Opparbeidet lekeplass (rød sirkel) innenfor en radius på 500 meter fra planområdet (blå sirkel). Planområdet vist med blå linje. Adkomst til fots/ sykkel til Valen Grendehus vist med gul linje.

Ved Nordskag oppvekstsenter ca. 3,2 km vest for området, finnes det en opparbeidet lekeplass med ballbinge.

Det er ingen turstier innenfor planområdet.

Småbåthavna danner et naturlig utgangspunkt for rekreasjon og friluftsliv til sjøs. Kombinasjonen av dagens rorbuer, naust/sjøboder, småbåthavn og kai i området gir grunnlag for et maritimt miljø. Ut over dette er ikke området opparbeidet for bruk av barn og unge. Det er ikke kjent at området benyttes spesielt av barn og unge per i dag.

2.7.2 TJENESTER – UTDANNING, HELSE OG ANDRE

Det er ikke kjent at området benyttes av skoler eller barnehager i forbindelse med turer, ekskursjoner eller lignende.

Da det ikke tilrettelegges for helårsboliger, er det ikke relevant å omtale kapasiteten til barnehager og skoler.

2.7.3 TRAFIKKFORHOLD

Espnesveien er en fylkesvei (FV 6464) med fartsgrense 80 km/t og en trafikkmengde (ÅDT) på 160. I henhold til Trøndelag fylkeskommune sin «Vegstrategi Trøndelag» har Espnesvegen funksjonsklasse E – Lokal adkomstveg. Fra avkjørselen i Espnesvegen er det privat vei innenfor planområdet. Dette er den eneste adkomstvegen til planområdet og bebyggelsen videre østover.

Avkjøringen til området befinner seg på en rett strekning med gode siktforhold i begge retninger.



Figur 19: Siktforhold ved avkjørsel. Venstre bilde er tatt mot vest. Høyre bilde er tatt østover.

Eksisterende ÅDT til avkjørsel:

Dagens bruk av avkjørselen fra Espnesveien betjener 10 bygninger samt to mindre småbåtanlegg med til sammen ca. 14 båtplasser. I tillegg er det byggesøkt 6 nye rorbuer og ett bygg for fiskeri og fangst. Disse beregnes inn i eksisterende ÅDT. Boliger genererer 2,5 – 5 bilturer per døgn. Da disse bygningene ikke er boliger vil de genere mindre trafikk.

Bruken av rorbuer, sjøboder og bygg for overnatting er hovedsakelig knyttet til fritidsbruk. Dersom det tas utgangspunkt i at disse benyttes hver helg gjennom hele året samt hver dag i sesongen fra mars til og med september, utgjør dette 261 dager i året. Dette blir da estimert bruksdøgn for «fritidsbygg». Dersom det videre stipuleres gjennomsnittlig 2 bilturer per bruksdøgn, vil hvert «fritidsbygg» generere en gjennomsnittlig ÅDT på 1,43.

For lager og bygg for fiskeri og fangst, stipuleres det en gjennomsnittlig ÅDT på 2.

Det forutsettes at småbåtanleggene i all hovedsak er til bruk av de som eier bygninger i området. Dette innebærer at småbåtanleggene ikke skaper biltrafikk utover trafikken til bygningene.

Tabell 1: Beregnet ÅDT for eksisterende situasjon.

Type bygninger	Antall bygninger	Stipulert ÅDT pr bygg	Total ÅDT
«Fritidsbygg» (rorbuer, sjøboder og bygg for overnatting)	14	1,43	20,02
«Andre bygninger» (lager og bygg for fiskeri og fangst)	2	2	4
SUM	16		24,02

Denne vurderingen gir en beregnet gjennomsnittlig ÅDT for eksisterende situasjon på ca. 24. Dette betyr at døgntrafikken til/ fra området estimeres til å være 24 bilturer per i dag. Dette fremgår av tabell 1. Det vil være store variasjoner i tid på døgnet og mellom virkedager og helg. Trolig vil trafikken være høyest i helgene.



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

Registrerte trafikkulykker:

Langs Espnesveien er det kun registrert to trafikkulykker. En ved avkjøringen til Hjertøyveien i 1994 og en møteulykke i 2005, noe lenger sør langs fylkesveien (se figur under). På bakgrunn av dette vurderes Espnesveien som ikke spesielt utsatt for trafikkulykker.



Figur 20: Registrerte trafikkulykker langs Espnesveien (kilde: kart.gislink.no).

3. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Reguleringsplanen er utarbeidet som detaljregulering jfr. Plan- og bygningslovens § 12-3.

Plankartet er utarbeidet ved hjelp av FKB kartdata basert på koordinatsystem UTM-sone 32 basert på EUREF89 og høydegrunnlag NN2000. Tilhørende sosi-fil er utarbeidet i versjon 4.5.

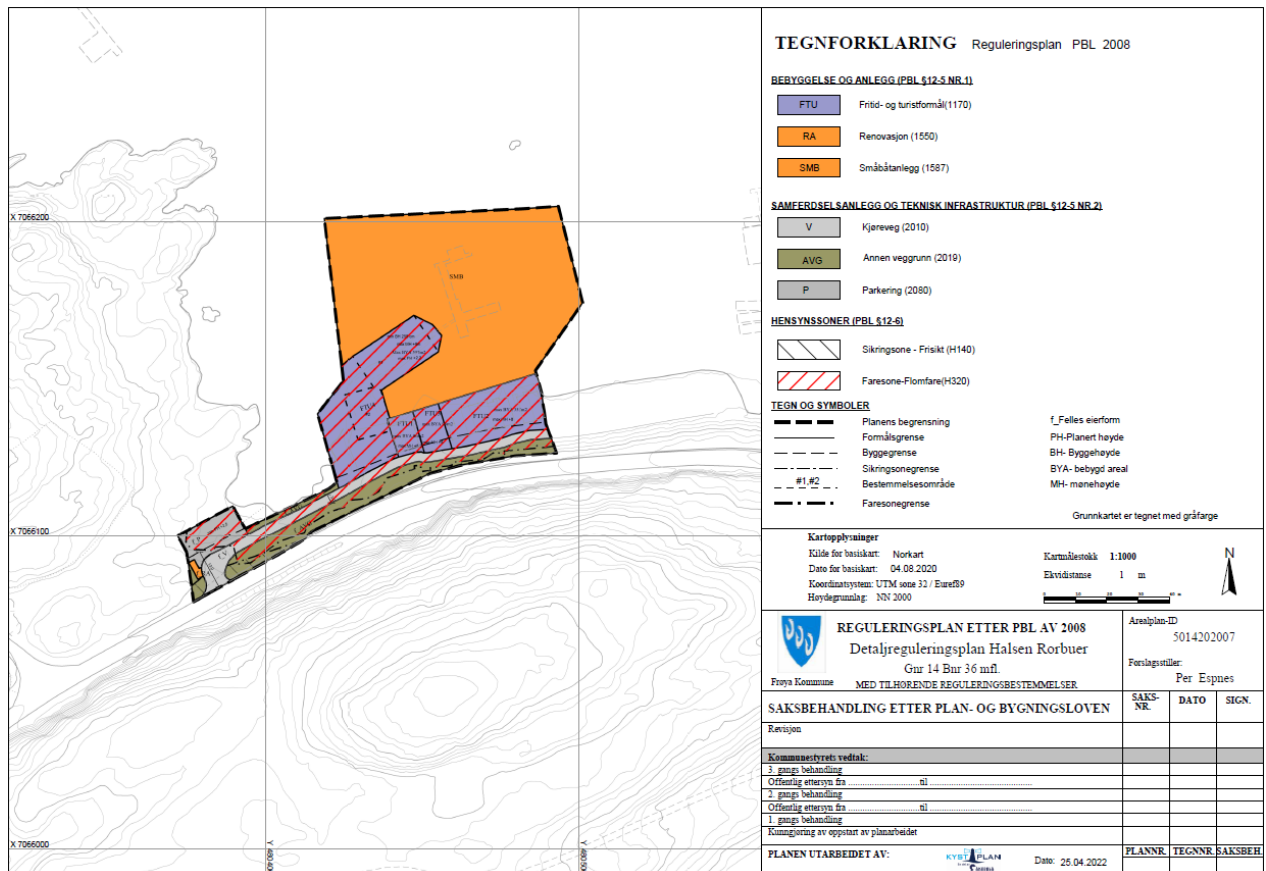
Planens ID er 202007.

3.1 REGULERINGSFORMÅL

Planområdet omfatter et areal på ca. 6,9 daa. inkludert sjøareal.

Tiltakshaver ønsker med dette planforslaget å tilrettelegge for bygging av seks nye rorbuer for utleie, utvide eksisterende småbåtanlegg samt anlegge plass for parkering for rorbuer og småbåthavn. I tillegg skal eksisterende bebyggelse reguleres. Parkeringsplassen ved avkjøringen, vil også kunne benyttes som vinteropplag for båter. Det vil også avsettes plass for en felles renovasjonsplass ved avkjørselen for de nye planlagte rorbuene samt småbåtanlegget.

Området vil ha adkomst via eksisterende avkjørsel fra Espnesveien (Fv. 6464).



Figur 21: Planforslag

De overordnede føringene for planforslaget er:

- Videreføre eksisterende bebyggelse og tiltak som i dag.
- Gjøre tiltak i planen slik at byggeområder som befinner seg lavere enn nivå for framtidig havnivåstigning med klimapåslag kan bebygges.
- Nye tiltak skal gis samme estetiske uttrykk som den stedege byggeskikken.
- Begrense behovet for utfylling i sjø til et minimum.

Planforslaget omfatter følgende formål:

3.1.1 BEBYGGELSE OG ANLEGG

3.1.1.1 Fritids- og turistformål (1170)

Formålet omfatter eksisterende bebyggelse med platting/ kaifront og planlagte rorbuer med platting/ kaifront med tilhørende parkering.

3.1.1.2 Renovasjonsanlegg (1550)

Formålet omfatter felles renovasjonsløsning for de seks rorbuerne samt småbåtanlegget som planen legger til rette for.

3.1.1.3 Småbåtanlegg i sjø og vassdrag (1587)

Formålet omfatter småbåtanlegg i sjø.



3.1.2 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

3.1.2.1 Veg (2010)

Formålet omfatter felles adkomstveg med avkjørsel fra fylkesveg.

3.1.2.2 Annen veggrunn – grøntareal (2019)

Formålet omfatter veiskjæringer og fyllinger i tilknytning til veien og avkjørsel.

3.1.2.3 Parkering (2080)

Formålet omfatter parkeringsplass.

3.1.3 AREALOPPGAVE

Arealoppgave for planforslaget er vist i tabell 2.

Tabell 2: Arealoppgave

Arealformål	Feltnavn	Størrelse (i m ²)	Maks tillatt BYA (m ²)
Fritids- og turistformål	FTU-1	108	86
	FTU-2	523	353
	FTU-3	125	98
	FTU-4	981	597
Renovasjonsanlegg	f_RA	13	
Småbåtanlegg i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	SMB	3800	
Veg	f_V	433	
Annen veggrunn - grøntareal	f_AVG	675	
Parkering	f_P	212	
Sum		6870	

3.2 HENSYNSSONER

3.2.1 SIKRINGS- STØY OG FARESONER, PBL § 11-8, A

Frisiktsone (H140)

Hensynssonen omfatter frisiktsone beregnet i tråd med Statens vegvesens håndbok N100 som vist i figur nedenfor.

ÅDT ved ny situasjon:

For å beregne fremtidig bruk av avkjørselen fra Espnesvegen vurderes ÅDT for de 6 rorbuene samt 7 utleieplasser i småbåthavna som denne planen tilrettelegger for. For de resterende båtplassene som planforslaget legger opp til, forutsettes det at disse forbeholdes planlagte og eksisterende bygninger, samt gjestebåtplasser. De resterende båtplassene forventes dermed ikke å generere trafikk utover den trafikkmengden som er lagt til grunn for eksisterende bygninger.

På lik linje med vurderingen for eksisterende bebyggelse vurderes ÅDT for de planlagte rorbuene til å være på 1,43 per bygning. Samme vurdering legges også til grunn for å estimere trafikkmengde for hver utleieplass i båthavna.



FRØYA KOMMUNE

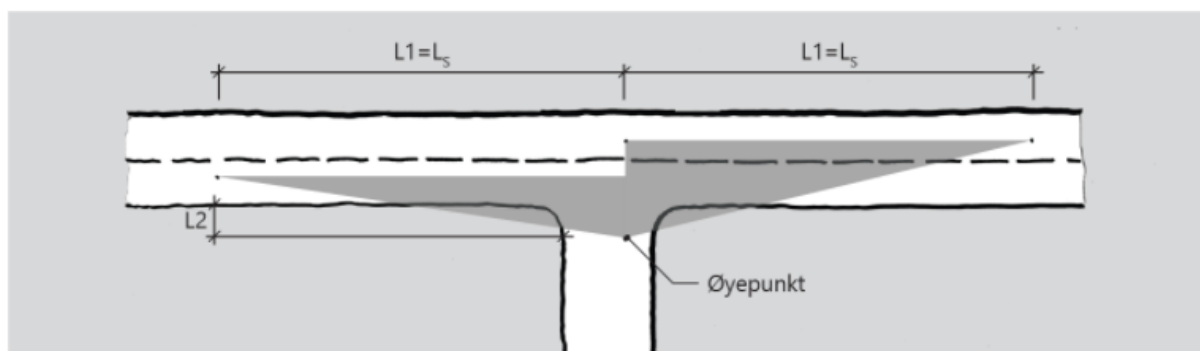
Kraft og mangfold

Tabell 3: Beregnet ÅDT for ny situasjon.

	Type bruk	Antall	Stipulert ÅDT pr bygg/båtplass	Total ÅDT
Eksisterende situasjon	«Fritidsbygg» (rorbuer, sjøboder og bygg for overnatting)	14	1,43	20,02
	«Andre bygninger» (lager og bygg for fiskeri og fangst)	2	2	4
Planlagt tiltak	«Fritidsbygg» (rorbuer)	6	1,43	8,58
	Båtplassutleie	7	1,43	10,01
Ny situasjon	SUM			42,61

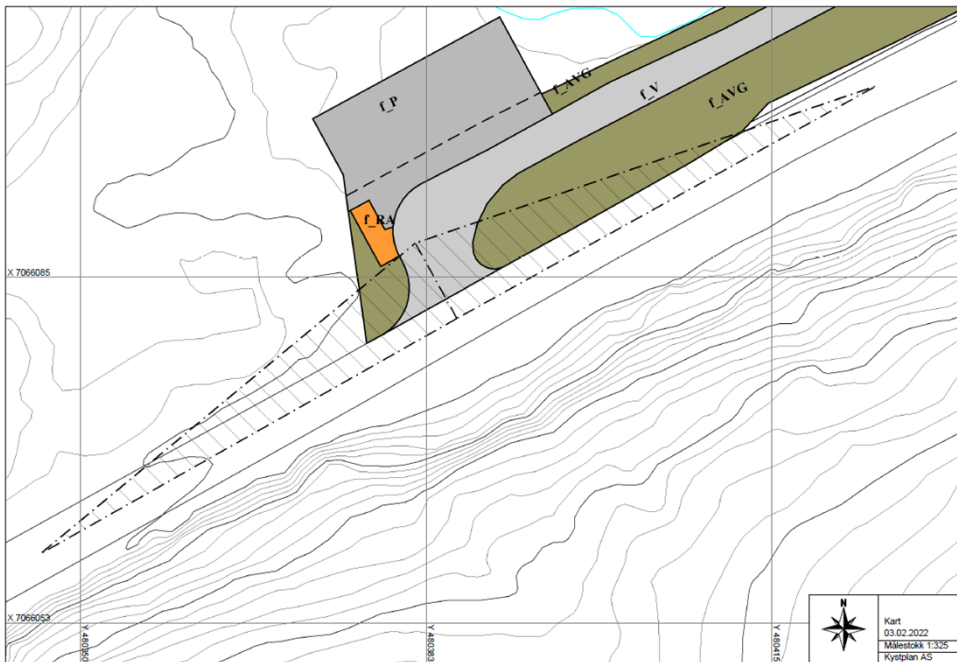
Denne vurderingen gir en beregnet gjennomsnittlig ÅDT for ny situasjon på ca. 43. Dette betyr at døgntrafikken til/ fra området estimeres til å bli gjennomsnittlig 43 bilturer per dag når området er ferdig utbygd. Dette fremgår av tabell 3. Det vil være store variasjoner i tid på døgnet og mellom virkedager og helg. Trolig vil trafikken være høyest i helgene.

På bakgrunn av dette er ÅDT for avkjørselen vurdert til å være under 50. I henhold til Statens vegvesens håndbok N100, tabell 4.6, blir siktkravet i avkjørselen; $L_2 = 6$ meter.



Figur 22: Siktkrav i avkjørslar (kilde Statens vegvesen håndbok N100).

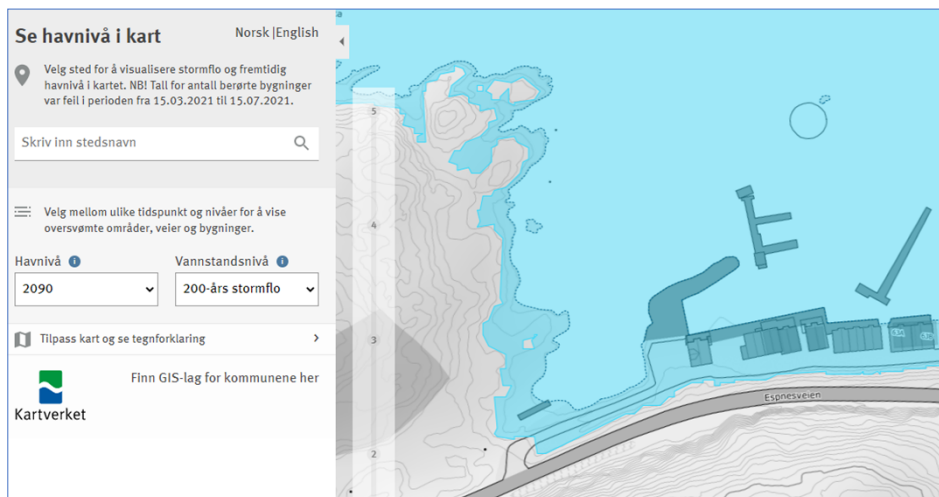
I henhold til Statens vegvesens håndbok N100 skal følgende parameter benyttes: L_1 = stoppsikt, $L_s = 45$ meter, L_2 = Øyepunktets avstand inn i sekundærvæg = 6 meter. Frisiktsonen er illustrert i figuren under:



Figur 23: Frisiktsone ved avkjørsel

Faresone Stormflo og havnivåstigning (H320)

Ifølge Kartverkets «Se havnivå i kart» er store deler av planområdet utsatt for havnivåstigning (visualisert for anbefalte år 2090) og stormflo (200-års stormflo). Dette er illustrert i figuren under.



Figur 24: Visualisering av havnivåstigning (2090) og stormflo (200-års flom) (kilde: <https://www.kartverket.no/til-sjos/se-havniva/kart?activeLayers=Stasjoner&zoom=19¢er=184499,7081867&locationId=&aar=2090&margin=0&code=200YMAX>).

Faresonen er digitalisert i kartet med utgangspunkt i nedlastet sosifil for stormflo og havnivåstigning som vist i figuren under.



Figur 25: Faresone stormflo og havnivåstigning (H320)

Til faresonen er det tilknyttet følgende bestemmelse (§ 5.2): «Innenfor faresonen skal alle tiltak og bygningsdeler under +300 cm (NN2000) dimensjoneres og konstrueres slik at det tåler påvirkning fra stormflo og bølgeoppskyllding. Det skal innhentes byggt teknisk kompetanse på tiltak i bygg for å sikre at bygninger som bygges lavere en +300 cm (NN2000) er dimensjonert for dette.»

3.3 BEBYGGELSER

Planforslaget omhandler både eksisterende bebyggelse som skal bestå (FTU 1 og FTU 2), og ny bebyggelse (FTU 3 og FTU 4).

3.3.1 PLASSERING OG UTFORMING

Utfylling/ oppfylling ved avkjøring

Tiltaket innebærer noe oppfylling på land for å tilrettelegge for ny parkeringsplass og renovasjonsløsning ved avkjøring. Dagens avkjøring er målt til å ligge på ca. 4,6 moh. og veien skrå nedover til ca. 2 moh. ved dagens bebyggelse. Nord for dagens avkjøring, der det planlegges parkeringsplass, er dagens terrenghøyde ca. 3 moh. helt i nordvest og skrå nedover til ca. 1 moh. i nordøst. Dette området planlegges fylt opp slik at høyden blir 3,5 moh. i nordvestre hjørnet og 2,5 moh. i det nordøstre hjørnet. Parkeringsplassen vil dermed ha naturlig fall mot øst på samme nivå som veiens fall.

I figuren nedenfor er det vist en illustrasjon av utfyllingen av parkeringsplassen sett fra nord. Terrengsnitt 2 (vedlegg 6 b) viser terrengsnittet fra eksisterende veg og vestover ned til parkeringsplassen. Terrengsnitt 5 (vedlegg 6 e) viser terrengsnittet av parkeringsplassen fra vest mot øst.



Figur 26: Illustrasjon av utfylling ved parkeringsplass, sett fra nord.

Mellomlagring av rene masser

Dersom det er et behov for mellomlagring av rene masser, skal dette løses internt innenfor planområdet. Området f_P, som planlegges oppfylt til parkeringsplass, kan benyttes som mellomlagring. Dette er anført i bestemmelsens § 4.2.3 d).

Utfylling ved molo

Tiltaket innebærer en begrenset utfylling i sjø ved molo for å tilrettelegge for parkering og bygging av rorbuer. Moloen der fem av de seks rorbueene skal bygges på, vil bli hevet til kote 2,2. Rorbueene planlegges oppført med fundamentering på terreng i likhet med de andre bygningene på stedet. Dette medfører at moloen må utvides i bredden for å gi plass til den nye bebyggelsen. For å sikre tilstrekkelig arbeidsområde under grunnarbeidet, tas det høyde for en byggegrunn som tilsvarer grunnflata på de nye rorbueene + 1 meter utenfor dette der det skal anlegges platting/ kaifront. Der det ikke skal anlegges platting/ kaifront tas det høyde for å fylle ut inntil 2 meter utenfor fundamentet, for å sikre tilstrekkelig areal for grunnarbeid/ byggearbeid og fremtidig vedlikehold av bygg. Platting/ kaifront rundt de tre ytterste rorbuenes gavlsider, skal være fritthengende. Dette planlegges gjort ved å støpe ned H-bjelker i betongplaten. Dette begrenser behovet for utfylling i sjø og nødvendiggjør heller ikke bruk av pæler i sjø. Figur 27 viser en illustrasjon av areal på land som planlegges oppfylt, samt areal i sjø som planlegges oppfylt til kote ca. 2,2. Utfylling i sjø er begrenset til det nødvendige for å kunne gjennomføre tiltaket.

Rorbuen som skal oppføres innenfor FTU 3 vil bli bygd på eksisterende byggegrunn som er målt til ca. 1,7 moh. (NN2000).



Figur 27: Illustrasjonen viser areal på land og i sjø ved molo som planlegges utfyllt.

Bebyggelse

Planforslaget vil forskjønne området og ivareta den stedstypiske arkitekturen. Høyden på bygninger vil bli styrt med maks kotehøyde for møne. Det tillates kun saltak med vinkel fra 32 – 45 grader. Dette tilsvarer takformen på eksisterende bebyggelse. Det legges vekt på at farge og materialvalg tilpasses eksisterende bebyggelse. Det tillates ikke skinnende materialer i fasade og taktekking. Utvendig kledning skal være stående panel i tre.

FTU 1 og FTU 2

Eksisterende bebyggelse ivaretas gjennom bestemmelser for FTU 1 og FTU 2, som sikrer oppføring av tilsvarende tiltak ved eventuell brann eller lignende.

FTU 1 omfatter eksisterende bygg i 2 etasjer som skal bestå. Denne er utformet med ark på en side, samt takkelhus på gavlsiden i nord mot kaifront. Mot sjø er det anlagt platting/ kaifront. På gavlsiden i nord over kaifront er det veranda i 2. etasje med trapp opp fra bakkeplan.

FTU 2 omfatter 4 eksisterende bygg i 2 etasjer som skal bestå. De fleste bygningene har takkelhus på gavlsiden i nord mot kaifront. Mot sjø er det anlagt platting/ kaifront. På gavlsiden i nord over kaifront er det veranda i 2. etasje med trapp opp fra bakkeplan.

Terrengsnitt 4 (vedlegg 6 d) viser terrengsnitt og høyder av eksisterende bygg innenfor FTU 1 og deler av FTU 4.



FTU 3

FTU 3 omfatter ny bebyggelse. Den nye bebyggelsen skal tilpasses omgivelsene og vil ha samme stil og utforming som eksisterende bebyggelse.

Innenfor FTU 3 kan det oppføres 1 sjøbod eller rorbu i 2 etasjer med fundamentering på terreng. På gavlsiden mot sjø tillates takutbygg i form av takkelhus og platting/kaifront. Over kaifronten tillates veranda i 2. etasje med trapp opp fra bakkeplan.

Vedlegg 6 d viser terrengsnitt av FTU 3.

FTU 4

FTU 4 omfatter ny bebyggelse. Den nye bebyggelsen skal tilpasses omgivelsene og vil ha samme stil og utforming som eksisterende bebyggelse.

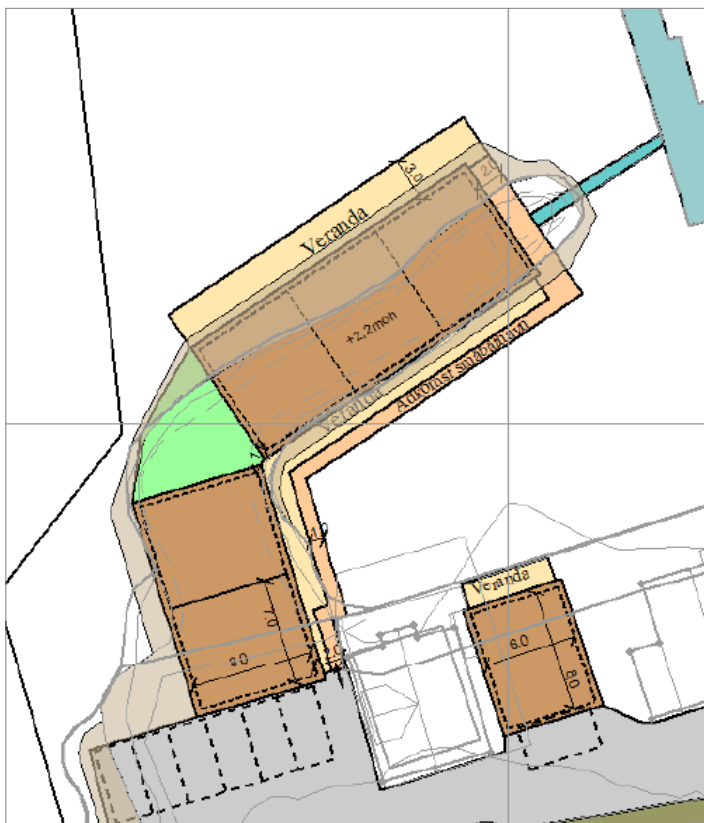
Innenfor FTU 4 kan det oppføres 5 rorbuer i 2 etasjer med fundamentering på terreng. FTU 4 innehar to bestemmelsesområder; #1 og #2;

Innenfor bestemmelsesområde #1 kan det oppføres 3 rorbuer i rekke. Langs gavlvegger mot nordvest og sørøst tillates fritthengende platting/ kaifront på nivå med gulvnivå 1. etasje, i inntil 3 m. bredde. Mot småbåtanlegget i nordvest tillates platting/ kaifront i inntil 2 m. bredde. Kaifront skal sikres med rekkverk med bølgebrytende effekt, opp til minimum 90 cm høyde over platting/ kaifront. Det tillates takkelhus på gavlside mot øst/sørøst. På gavlsidene tillates veranda i 2. etasje på inntil 3 m bredde. Vedlegg 6 a viser terrengsnitt av planlagt utfylling innenfor FTU 4 og bebyggelse innenfor bestemmelsesområde #1.

Innenfor bestemmelsesområde #2 kan det oppføres 2 rorbuer i rekke. Langs gavlvegg mot øst tillates fast platting/ kaifront på nivå med gulvnivå 1. etasje, i inntil 3 m. bredde. Kaifront skal sikres med rekkverk med bølgebrytende effekt, opp til minimum 90 cm høyde over platting/ kaifront. Det tillates takkelhus på gavlside mot øst. På gavlsidene tillates veranda i 2. etasje på inntil 3 m bredde. Vedlegg 6 c viser terrengsnitt av planlagt utfylling innenfor FTU 4 og bebyggelse innenfor bestemmelsesområde #2.

Småbåtanlegg SMB:

Innenfor området tillates anlagt småbåtanlegg. Det skal minimum avsettes 1 gjesteplass per 10 båtplasser. Flytebrygger m/ utleggere kan festes med både landfeste og bunnfeste i sjø. Det tillates etablert vannposter og strømuttak innenfor området. Det skal utarbeides rutiner for håndtering av avfall og rutiner for å unngå forurensning. Adkomsten til småbåtanlegget skal gå via platting/ kaifront som planlegges foran rorbuene innenfor FTU 4 (se figur under).



Figur 28: Situasjonsplan for FTU 4 og adkomst småbåtanlegg.

Renovasjon f_RA:

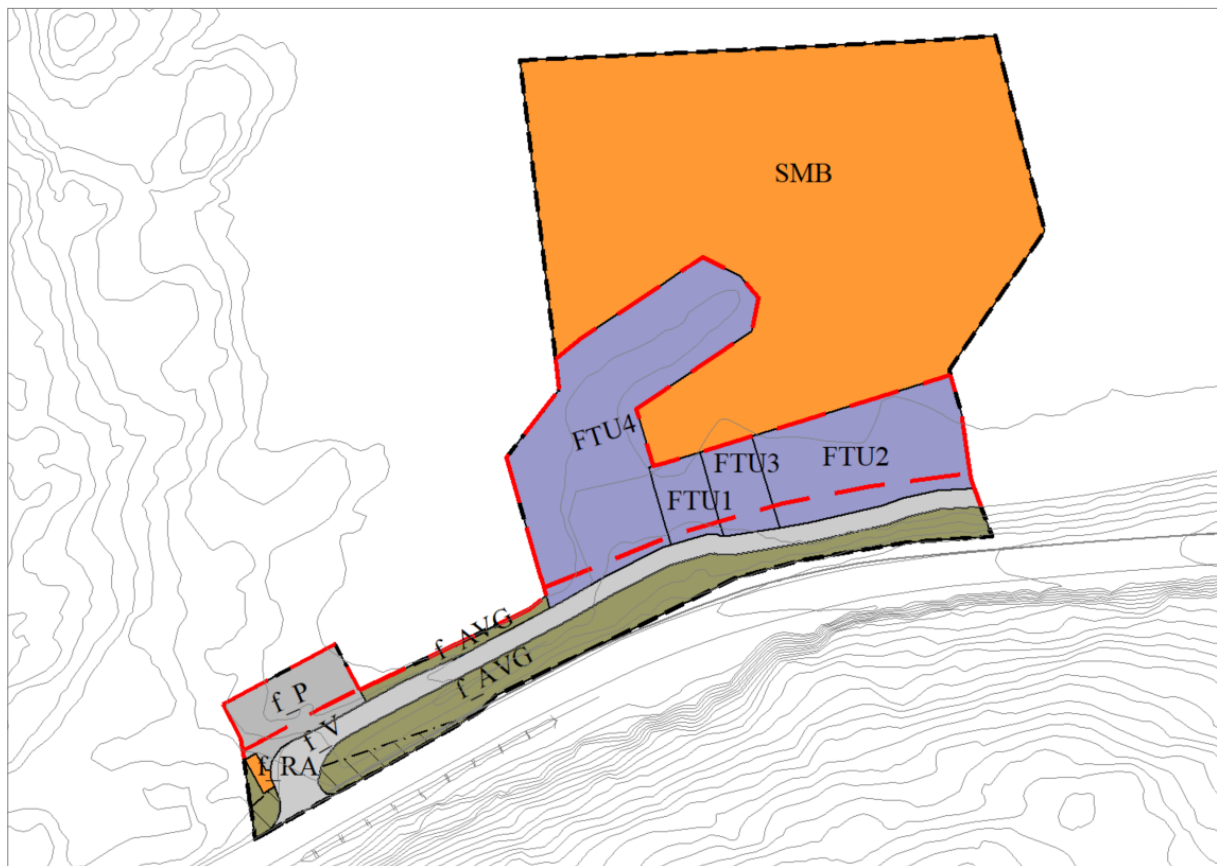
Området er avsatt for felles renovasjonsløsning for småbåthavn og de planlagte rorbuene innenfor reguleringsplanen. Ved behov kan flere brukere tilknyttes renovasjonsanlegget. Renovasjonsanlegget tillates etablert innenfor byggegrensen til fylkesveg. Området kan planeres til tilsvarende høyde som tilgrensende veg (f_V). Det åpnes opp for å bygge et enkelt skur med tak for å sikre renovasjonsbeholdere mot vær og vind. Renovasjonsanlegget skal i størst mulig grad gis universell utforming med mulighet for deltagelse og likestilt bruk for alle grupper.

Parkering f_P:

Området skal benyttes til parkering. Parkeringsplassen er forbeholdt brukere av småbåthavna. Det tillates vinterlagring av båter.

Byggegrenser

Byggegrense mot sjø sammenfaller med formålsgrensen. Det er også tegnet inn byggegrense mot fylkesveg 15 meter fra senterlinje veg. Byggegrenser er vist i illustrasjonen under. Målelinjen tilhørende byggegrense til senter fylkesveg som er vist i plankartet, er til RP-grense og vises dermed med 13 meter (4 meters veibredde).



Figur 29: Illustrasjon av byggegrenser (rød stiplet linje)

Planforslagets konsekvenser for opplevelsen av landskapet

Det planlagte tiltaket vil ha tilsvarende samme utforming som omkringliggende bebyggelse, og vil således passe godt inn i landskapet. Utfylling i sjø skal begrenses til det nødvendige for å kunne gjennomføre tiltaket. Som følge av kollen i sør, vil ikke planlagt bebyggelse gi noen silhuettvirkning (se illustrasjoner i figur 30 - 33).



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold



Figur 30: 3 D illustrasjon av ny situasjon, sett fra sjøen i nordvest. Illustrasjonen er å finne som vedlegg 9 a.



Figur 31: 3 D illustrasjon av ny situasjon, sett fra avkjøringen i sørvest. Illustrasjonen er å finne som vedlegg 9 b.



Figur 32: 3-D illustrasjon av ny situasjon, sett fra øst. Illustrasjonen er å finne som vedlegg 9 c.



Figur 33: 3-D illustrasjon av ny situasjon, sett fra nord. Illustrasjonen er å finne som vedlegg 9 d.

3.3.2 TEKNISK – UTNYTTELSE OG HØYDER

Et overordnet grep er å tilpasse terreng høyden til den nye bebyggelsen på moloen slik at den harmoniserer mest mulig med den eksisterende bebyggelsen, samtidig som at den er tilstrekkelig sikret mot havnivåstigning og stormflo. Mønehøyden på planlagte bygg på moloen blir noe lavere enn eksisterende rorbu tross for at moloen heves fra ca. 1,8 til 2,2 moh.



FTU 1:

Tillates en bygning i 2 etasjer. Tillatt maksimal utnyttning inkl. veranda er 86 m² BYA med lengde inntil 9 m og bredde inntil 7,5 m. Dette tilsvarer eksisterende bebyggelse. Bygningen vil ha sin parkeringsplass i tilknytning til felles parkeringsplass for FTU 4. Parkeringsareal for FTU 1 er derfor ikke medregnet i maks. BYA for FTU 1.

Maks mønehøyde er lik kotehøyde 8,3 m. Dette tilsvarer en høyde fra planert terreng på ca. 6,6 m. Denne rorbuen har høyeste kotehøyde for møne i planområdet.

FTU 2:

Omfatter tre eiendommer med til sammen 4 bygg i 2 etasjer. Bygningene har en lengde på inntil 9 m. og bredde inntil 7 m. Dette gir en grunnflate per bygg på inntil 63 m². Når det gjelder parkeringsplass er det tatt høyde for parkering langs vegg for hvert bygg, som medfører et arealbehov på 15 m² (5 m. x 3 m.).

Maks mønehøyde er lik kotehøyde 8. Dette tilsvarer en mønehøyde fra planert terreng på ca. 6,3 m.

Tillatt maksimal utnyttning for FTU 2 inkl. veranda og parkering er 353 m² BYA. Dette tilsvarer eksisterende bebyggelse, som er beskrevet for hver eiendom nedenfor:

Gbnr. 14/ 36:

For bebyggelsen i FTU 2 som inngår i gbnr. 14/ 36 er det beregnet en total BYA inkl. veranda og parkering på 162,5 m², med følgende fordeling:

- Total BYA for sjøbod inkl. parkering = 77 m²
- Total BYA for lager inkl. veranda og parkering = 85,5 m²

Gbnr 14/ 100:

For bebyggelsen i FTU 2 som inngår i gbnr. 14/ 100 er det beregnet en total BYA inkl. veranda og parkering på 97 m².

Gbnr 14/ 102:

For bebyggelsen som inngår i gbnr. 14/ 102 er det beregnet en total BYA inkl. veranda og parkering på 93,5 m².

FTU 3:

Tillates oppført 1 rorbu i 2 etasjer. Bygget tillates oppført med lengde inntil 8 m. og bredde inntil 7 m. Dette gir en grunnflate på inntil 56 m². Maks BYA inkl. veranda og parkering settes til 98 m².

Maks mønehøyde er lik kotehøyde 8. Dette tilsvarer en mønehøyde fra planert terreng på ca. 6,3 m.

FTU 4:

Tillates oppført inntil 5 rorbuer i 2 etasjer. Hvert bygg tillates oppført med lengde inntil 8 m., og bredde inntil 7 m. Dette gir en grunnflate for hver rorbu på inntil 56 m². Når det gjelder parkeringsplasser er det beregnet 5 p-plasser à 12,5 m² (5 m x 2,5 m), samt en p-plass tilrettelagt for mennesker med nedsatt bevegelsesevne à 27 m² (6 m x 4,5 m). Maks BYA inkl. veranda og totalt 6 parkeringsplasser settes til 597 m².

Maks mønehøyde er lik kotehøyde 8. Dette tilsvarer en mønehøyde fra planert terreng på ca. 5,8 m.



Figur 34: Situasjonsplan (Vedlegg 5).

3.4 UTEOPPHOLDSAREAL

3.4.1 BESKRIVELSE

De planlagte rorbuerne vil ikke kunne tilfredsstille kommuneplanens bestemmelser om minimumsstørrelse på uteoppholdsareal (MUA) for eneboliger og tomannsboliger. De tre rorbuerne innenfor FTU 4 sin bestemmelsesområde #1 vil tilfredsstille MUA på linje med rekkehus. De resterende rorbuerne vil minimum tilfredsstille MUA for leilighetsbygg/ blokk osv. Da denne reguleringsplanen tilrettelegger for næringsformål i form av rorbu-utleie, anses ikke kommuneplanens krav vedrørende MUA for helårsboliger å være førende for planforslaget.

Det tilrettelegges for bygging av 6 rorbuer som skal tilbys turister/ ferierende i form av korttidsutleie. Disse vil ha tilgang på privat uteoppholdsareal hovedsakelig i form av kaifront og veranda. For rorbuerne innenfor FTU 4 vil disse også ha tilgang på et felles uteoppholdsområde. Alle rorbuerne vil også ha tilgang på småbåthavn med båt, og dermed kunne benytte sjøen og skjærgården når været tillater dette.

Rorbuen innenfor FTU 3 vil ha tilgang på totalt ca. 55 m² med uteoppholdsareal. Av dette utgjør kaifront og veranda ca. 35 m² (17,5 m² kaifront og 17,5 m² veranda). Både veranda og kaifront vil være vendt mot nordvest og vil få de beste solforholdene på ettermiddagen om sommeren.

Hver av de tre rorbuerne innenfor bestemmelsesområde #1 i FTU 4 vil ha tilgang på ca. 77 m² med uteoppholdsareal. Av dette utgjør kaifront mot sørøst og nordvest totalt ca. 35 m², og veranda mot sørøst og nordvest totalt ca. 42 m². Uteoppholdsareal mot både sørøst og nordvest sikrer gode



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

solforhold gjennom hele dagen og hele året. I tillegg vil disse rorbuene ha tilgang på felles uteoppholdsareal på ca. 45 m².

Hver av de to rorbuene innenfor bestemmelsesområde #2 i FTU 4 vil ha tilgang på ca. 56 m² med uteoppholdsareal. Av dette utgjør kaifront ca. 14 m² og to verandaer på ca. 21 m² hver. Verandaene er plassert mot øst og mot vest, og sikrer at en av verandaene har gode solforhold gjennom hele dagen og det meste av året. I tillegg vil disse rorbuene ha tilgang på felles uteoppholdsareal på ca. 45 m².

3.4.2 SOL/SKYGGEFORHOLD, KRIMINALITETSFOREBYGGING OG HELSE

Nedenfor vises sol- og skyggeanalysen for planforslaget. Analysen tar utgangspunkt i de fire årstidene og viser henholdsvis for vårjevndøgn den 20. mars, sommersolverv den 21. juni, høstjevndøgn den 23. september og vintersolverv den 21. desember. For hver dato er det gjennomført analyser for tidspunktene 0800, 1200, 1600 og 2000.

På høstjevndøgn og vårjevndøgn kl. 2000 er solen under horisonten slik at hele området er skyggelagt. På vintersolverv er solen under horisonten for tre av tidspunktene (kl. 0800, 1600 og 2000). Det er derfor ikke utarbeidet analyser for disse tidspunktene.

20. Mars (vårjevndøgn):

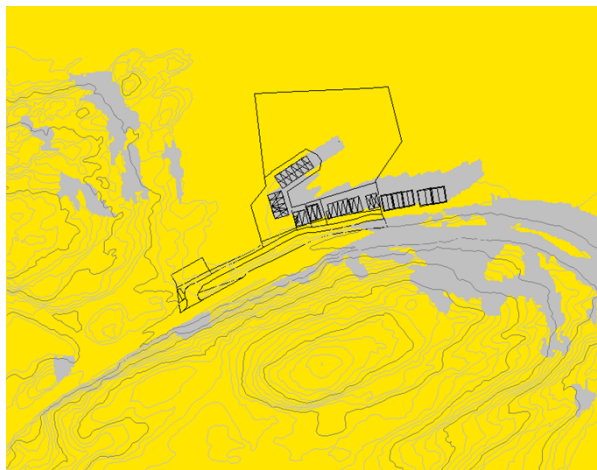
Kl. 0800:



Kl. 1200:



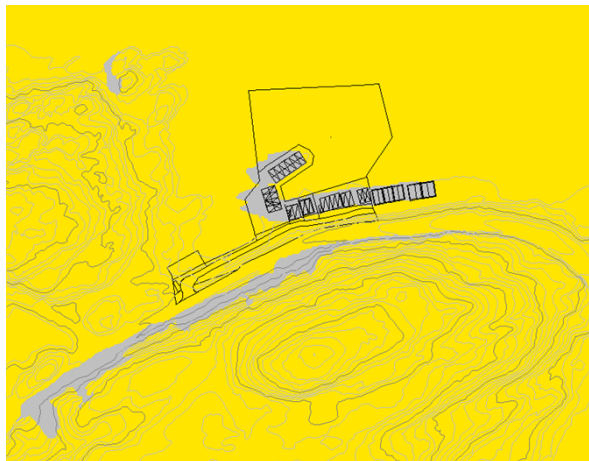
Kl. 1600:





21. juni (sommersolverv):

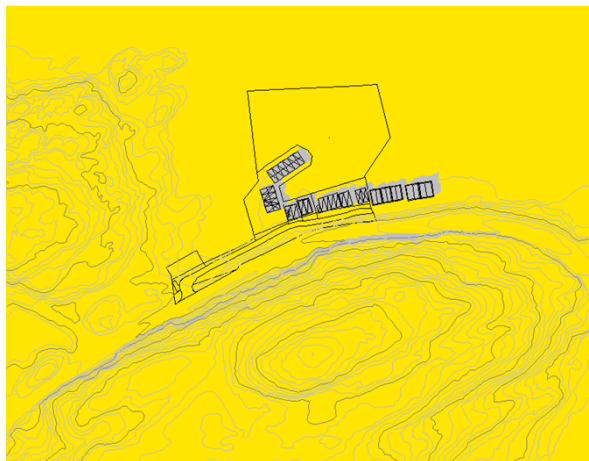
Kl. 0800:



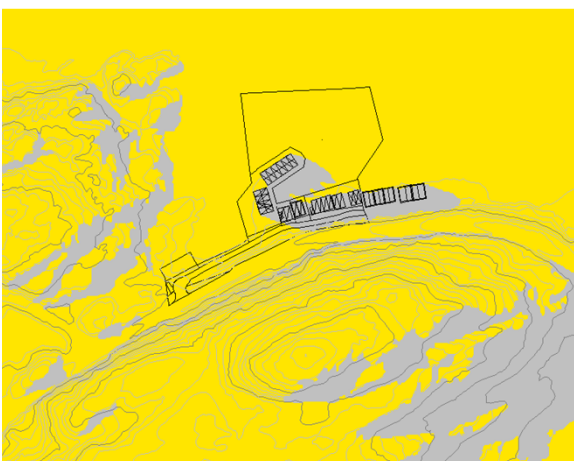
Kl. 1200:



Kl. 1600:



Kl. 2000:

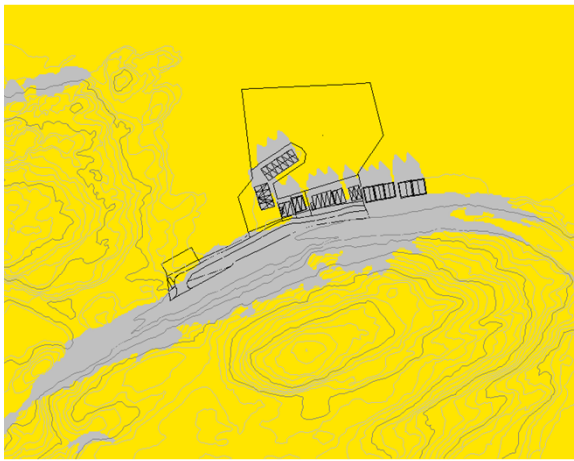


23. september (høstjevndøgn):

Kl. 0800:

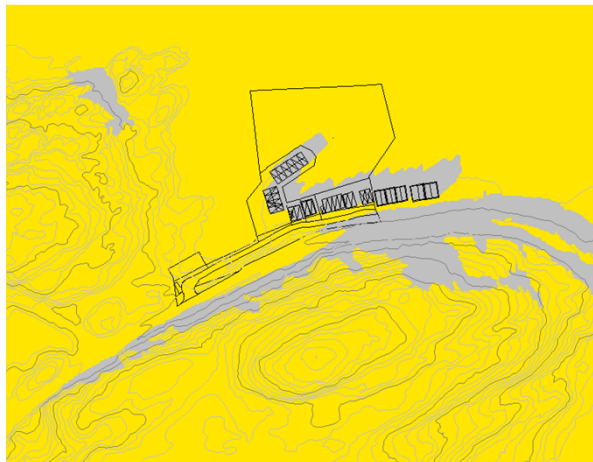


Kl. 1200:





Kl. 1600:



21. desember (vintersolverv):

Kl. 1200:



Figur 35: Sol- og skyggeanalyse

Sol- og skyggeanalysen viser at området har gode lys- og solforhold gjennom det meste av året. Rundt vintersolverv er solen så lav i horisonten, at dette naturlig begrenser solforholdene. Det er i hovedsak kollen sør for planområdet, som begrenser solforholdene vinterstid. De planlagte bygningene påvirker i liten grad solforholdene for den eksisterende bebyggelsen.

3.5 SAMFERDSEL

3.5.1 VEG – ATKOMST OG TRAFIKKFORHOLD

I henhold til «Vegstrategi Trøndelag» har Espnesvegen funksjonsklasse E, som innebærer en lite restriktiv holdning for å tillate nye avkjørsler. Planforslaget legger ikke opp til etablering av ny avkjørsel fra fylkesvegen. Eksisterende avkjørsel skal benyttes.



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

Planforslaget vil åpne opp for økt trafikk i planområdet. Dagens ÅDT for avkjørselen er beregnet til 24. Denne beregningen inkluderer trafikk til de byggesøkte tiltakene under oppføring, øst for planområdet. ÅDT for fremtidig situasjon er beregnet til 43.

Planforslaget vil legge til rette for å stramme opp avkjørselen og utbedre denne slik at den ivaretar gjeldende siktkrav. Dette vil gi økt trafikksikkerhet i forhold til avkjøring/ påkjøring, selv om trafikkmengden er estimert til å øke noe.

Dagens adkomstveg til område er en grusvei med ca. 3 m veibredde. Veien skal opprettholdes slik den er i dag. Planforslaget åpner imidlertid opp for utbedring av veien. Dette går ut på en mindre justering/ utretning av veg bak eksisterende rorbu (FTU 1), som medfører at vegen flyttes ca. 0,5 meter lenger bort fra eksisterende rorbu. Grunnen består av berg (se figurer under).



Figur 36: Til venstre: Rødt område viser planlagt utretning av veg. Til høyre vises foto av dagens situasjon.

Samtidig vil det tillates en mindre justering av høyden på vegen for å jevne ut stigningsforholdet opp til avkjørselen i forbindelse med parkeringsplassen.

Vegen skal være felles for alle brukerne av området.

3.5.2 MYKE TRAFIKANTER

Espnesveien er ikke spesielt tilrettelagt for myke trafikanter. Det finnes hverken fortau eller gang- og sykkelvei i området.

Det er ingen registrerte trafikkulykker der det er innblandet myke trafikanter i området (se kap. 2.7.3). Siktforholdene ved avkjøringen til området tilfredsstiller kravene til Statens vegvesens håndbok N 100. På bakgrunn av dette vurderes trafikksikkerheten til fylkesvegen som god.

Bruken av området vil hovedsakelig være knyttet til turisme i form av rorbuutleie samt fritidsbruk av sjøboder og småbåtanlegg. Det kan ikke utelukkes at enkelte brukere som bor i nærområdet vil ta seg til fots eller ved bruk av sykkel til området. Det antas imidlertid at langt de fleste brukerne vil benytte bil for å ta seg til område. En økning i antall rorbuer og båtutleieplasser vil medføre økt biltrafikk, men den estimerte trafikkmengden vil likevel være lav (ÅDT ved ny situasjon er beregnet til ca. 43). På bakgrunn av dette samt at Espnesveien ikke er tilrettelagt for myke trafikanter, er det ikke vurdert som aktuelt å legge til rette for fortau langs den private adkomstveien. Veien er ca. 3 m. bred og oversiktlig.



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

Universell utforming:

Ved parkeringsplass tilhørende FTU 4 skal det tilrettelegges for minimum en p-plass for mennesker med nedsatt bevegelsesevne. Denne skal være plassert nærmest adkomst til rorbuer/ småbåtanlegg. Ny bebyggelse, parkeringsplasser og uteoppholdsareal skal i størst mulig grad gis universell utforming med mulighet for deltagelse og likestilt bruk for alle grupper. Dette innebærer at det skal være trinnløs adkomst til platting/ kaifront som går forbi rorbuene i FTU 4 og som også er adkomst til småbåtanlegget. For rorbuene og uteoppholdsområde innenfor FTU 4 skal prinsippene om universell utforming gjelde så langt det mulig.

For resterende rorbuer skal også prinsippene om universell utforming gjelde så langt det er mulig.

3.5.3 PARKERING

Planforslaget tilrettelegger for minimum en parkeringsplass per bygning. Dette er på linje med kommuneplanens bestemmelser med krav om minimum 1 p-plass per fritidsbolig. I tillegg settes det av en p-plass per båtplass for utleie.

Planforslaget tilrettelegger for en parkeringsplass ved avkjørsel med ca. 7 p-plasser. Disse er i hovedsak tiltenkt brukere av småbåthavna.

Innenfor FTU 4 skal det avsettes areal til 6 p-plasser, der 5 p-plasser er forbeholdt brukere av FTU 4 og 1 p-plass er forbeholdt FTU 1. Minimum 1 parkeringsplass skal tilrettelegges for mennesker med nedsatt bevegelsesevne. Denne skal plasseres nærmest adkomst til rorbuene.

For FTU 2 skal dagens parkeringspraksis videreføres. Dette innebærer parkeringsplass på egen tomt, mellom bygning og veg. FTU 3 vil ha tilsvarende parkeringsløsning, med en parkeringsplass på egen tomt mellom bygning og veg.

Planforslaget tilrettelegger for ca. 18 parkeringsplasser.

3.5.4 KOLLEKTIVTILBUD

Ifølge karttjenesten kart.gislink.no/kart befinner nærmeste bussholdeplass seg ca. 470 meter sørvest for planområdet langs Espnesvegen (fv. 6464). Nærmeste bussholdeplass langs Utfrøyveien (fv. 716) befinner seg i krysset Utfrøyvegen/ Espnesvegen ca. 700 meter øst for planområdet.



Figur 37: Bussholdeplasser i området



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

Området trafikkeres av Vy rute 5211. På hverdager har denne tre avganger til Sistranda om dagen, og to returreiser til Espnes på ettermiddagen.

Start	Slutt	Reisetid	Bytter	Pris		
06:57	– 07:35	0:38	-	-	5211	+
Start	Slutt	Reisetid	Bytter	Pris		
08:14	– 08:50	0:36	-	-	5211	+
Start	Slutt	Reisetid	Bytter	Pris		
14:00	– 14:38	0:38	-	-	5211	+

Figur 38: Avganger fra holdeplass Espnes til Sistranda.

Start	Slutt	Reisetid	Bytter	Pris		
13:50	– 14:22	0:32	-	-	5211	+
Start	Slutt	Reisetid	Bytter	Pris		
15:15	– 15:47	0:32	-	-	5211	+

Figur 39: Avganger fra Sistranda til Espnes.

Kollektivtilbudet på stedet er begrenset. På grunn av dette samt at bruken av området henvender seg i all hovedsak til fritidsbruk på ettermiddag/ kveld og helg, vil de fleste reisende til og fra området i hovedsak benytte seg av bil. Dette er hensyntatt i utregningen av årlig-døgn-trafikk.

3.5.5 VARELEVERING OG ATKOMST FOR STORE KJØRETØY

Store kjøretøy vil av hensyn til svingradius bli nødt til å benytte sørlig adkomst fra Espnesveien for å ta seg inn og ut av området. Dette vurderes som uproblematisk. Det vil være mulig for større kjøretøy å benytte adkomstveg internt i planområdet og parkeringsplass (P) samt parkeringsareal ved FTU 4 for varelevering etc. Med unntak for anleggsarbeidet, vil det være svært lite behov for at større kjøretøy skal ta seg ned til området.

3.6 VANNFORSYNING- OG AVLØP

Tiltaket skal tilknyttes eksisterende løsning for vann og renseanlegg for avløp tilhørende Valen boligfelt. Den foreslåtte løsningen er diskutert med V/A-avdelingen i Frøya kommune.

3.6.1 VANN:

I bakkant av eksisterende næringsområde i øst er det en kum med tilkobling for kommunalt drikkevann. Fra denne går det vannledning delvis på land og delvis i sjø fram til en ny kum ved enden av dagens utfylling. Dette er en stormflosikker kum som forsyner hele området i vest med kommunalt drikkevann. Dette er også en brannkum. Fra denne kummen vil det bli lagt ny 40 mm vannledning i grunnen i eller langs vei i bakkant av eksisterende bebyggelse. Ved FTU 1 bøyer den av mot nord og legges langs de nye rorbuenes østlige og sørlige side. Ny vannledning legges helt ut til landgang til småbåthavn, for å muliggjøre vannpost på land eller på flytebryggen. All ny bebyggelse vil bli tilkoblet denne vannledningen (se figur 40, 41 og vedlegg 11).

3.6.2 AVLØP:



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

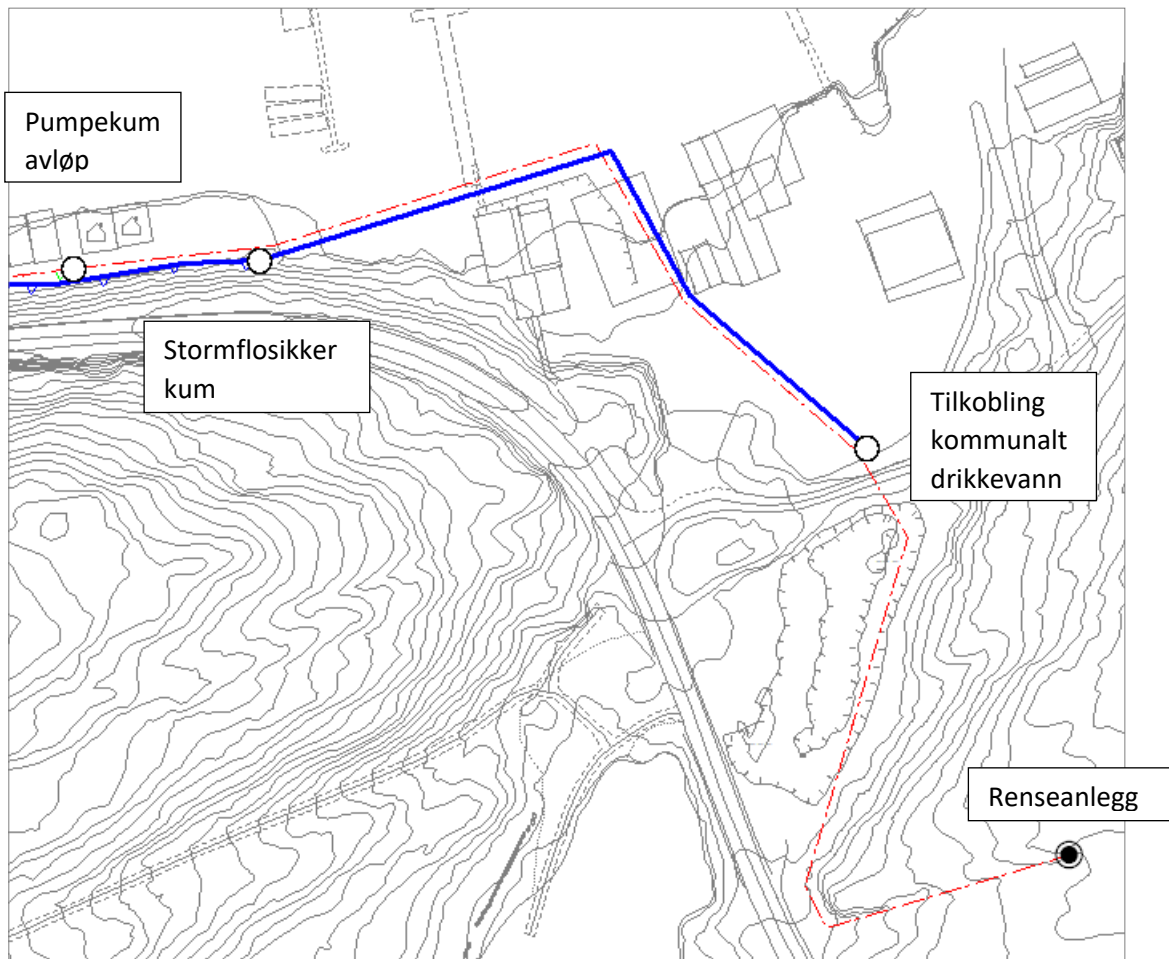
I tilknytning til Valen boligfelt er det etablert renseanlegg med ledig kapasitet. Bruk av renseanlegg er i forståelse med Frøya kommune og eier Pål Storø. Det foreligger en avtale mellom Frøya kommune og Pål Storø om at kommunen skal overta V/A-anlegget når 10 boliger er oppført i Valen boligfelt. Per i dag er det oppført 5 boliger. Rorbuene som planlegges i denne reguleringsplanen er ikke tellende for dette.

Fra renseanlegget i sørøst går det en 4 toms spillvannsledning delvis i grunnen og delvis i sjøen frem til eksisterende pumpekum for avløp. Denne er plassert i bakkant av eksisterende bebyggelse, litt øst for planområdet. Eksisterende bebyggelse er tilknyttet denne pumpekummen.

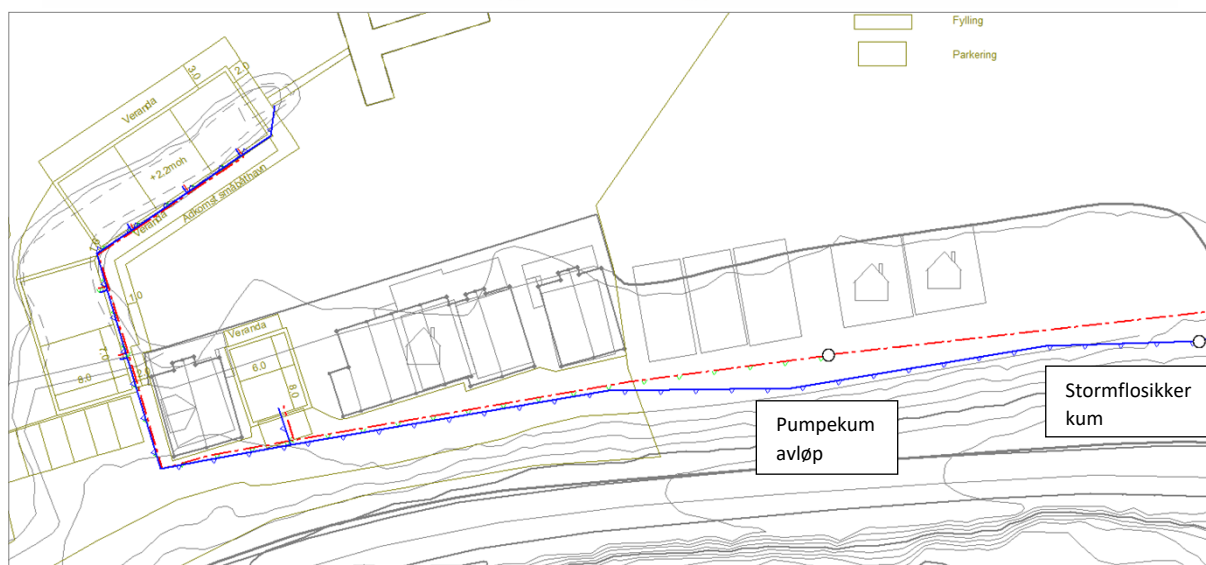
Fra pumpekum skal det legges et 4 toms avløpsrør som skal følge samme trase som vannledningen. All ny bebyggelse skal tilkobles avløpsløsningen (se figur 40, 41 og vedlegg 11).

3.6.3 OVERVANN:

Overvann skal føres til terreng.



Figur 40: Illustrasjon av eksisterende situasjon for VA øst for planområdet (vannledning i blå, avløpsledning i rød).



Figur 41: Illustrasjon av planlagt VA for planområdet (vannledning i blå, avløpsledning i rød).

3.7 MILJØ

3.7.1 NATURMANGFOLD

I henhold til rapport fra Rose Haugen er det ingen registrerte rødlistearter innenfor planområdet. Planlagte tiltak vil generelt ha liten negativ betydning for tilstedeværelse av arter i området, herunder også de som er rødlistede i henhold til kjente registreringer (vannrikse, storspove og ål) (Vedlegg 4).

Som følge av den utvidede planavgrensningen for parkering, vil planforslaget berøre ca. 45 m² med naturtypen naturbeitemark. Naturtypen naturbeitemark inngår i vurderingsenheten Semi-naturlig eng, og er i Norsk rødliste for naturtyper 2018 vurdert til å være sårbar. Lokalteten som berøres har en størrelse på 837 m² og er ikke i bruk. Den er vurdert til å ha lav lokalitetskvalitet og dårlig tilstand. I tilstandsbeskrivelsen for denne lokaliteten er det anført følgende: «Gammel beitemark som ikke har vært slått og trolig ikke beitet siste årtier. Området bærer delvis preg av gjengroing og vurderes å være i brakkleggingsfase. Dette medfører dårlig tilstand. Lokaliteten har lite preg av gjødsling, og det er ikke registrert noen fremmedarter på området. Tilstanden vurderes som dårlig.» (<https://nina-faktaark.miljodirektoratet.no/naturtyper/?id=NINFP1910017936>). En mindre utfylling i denne naturbeitemarka vurderes til å ha liten negativ betydning for lokaliteten, og liten/ingen negativ betydning for naturtypen. Et alternativ til å unngå nedbygging av denne naturbeitemarka, ville vært å flytte parkeringsplassen lenger mot øst. Dette ville medført mer utfylling i sjø og vurderes som en mer konfliktfylt løsning.

Planforslaget berører Valavågen som er registrert som den viktige naturtypen poll, som er definert som «Fjorder med naturlig lavt oksygeninnhold i bunnvannet». Tiltakene i sjø vil være begrenset og kun berøre strandområdet og grunne områder. Dette vil ikke påvirke det som er typisk for en poll som er lavt oksygeninnhold i dypere vannlag.

Planforslaget vil ha liten negativ betydning for økosystemet, biotopen, vern og rødlistede arter generelt og likeledes andre verdifulle landskap og naturtyper. For å berøre skjellsand-området ved Halsen minst mulig anbefales det «Føre var», ved at tiltak i sjø begrenset med minst mulig ny fylling i



sjø. Dette kan unngås ved etablering av flytebrygger og eventuelt pæler i sjø istedenfor rene steinfyllinger. En bør unngå anleggsarbeid i hekke- og yngleperioden for fugler og dyr. Anbefaler at det tas hensyn ved anleggsarbeid i perioden april til juli (Vedlegg 4).

Ny utfylling i sjø er begrenset til å kun omfatte nødvendig byggegrunn for de nye rorbuene på moloen som skal heves til kote 2,2. Det vil også bli en liten utfylling i sjø for å tilrettelegge for ønsket parkeringsplass. Platting/ kaifront rundt de nye rorbuene (FTU 4) vil være fritthengende gjennom forankring i betongsåle, og dermed ikke medføre behov for utfylling eller pæler i sjø.

Rose Haugen konkluderer i sin rapport med at det er ingen kjente biologiske ressurser, når en ser det i total sammenheng i henhold til Naturmangfoldloven §§ 8-12. Totalt sett vurderes det til at denne detaljreguleringen vil ha liten negativ påvirkning for både enkelt arter, økosystem, vern og naturtyper, men anbefaler bruk av «føre var» ved tiltak i sjø. Anbefaler at det fylles minst mulig i sjø, og at det isteden anlegges flytebrygger og eventuelt brukes pæler for kai (Vedlegg 4).

3.7.1.1 Vurderinger i forhold til utredningskrav i Naturmangfoldloven:

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget:

Med bakgrunn i rapporten fra Rose Haugen vurderes kunnskapsgrunnlaget i området som god.

§ 9 Føre-var-prinsippet:

Det anbefales å vise sterkere hensyn ved anleggsarbeid under hekkeperioden for fugler. Støyende anleggsarbeid skal unngås i denne perioden. Dette er tatt inn som en egen bestemmelse i § 3.6.

Det anbefales også at det fylles minst mulig i sjø. I bestemmelsens § 4.1.2, d), ii) er det anført at utfylling i sjø skal begrenses til det nødvendige for å gjennomføre tiltaket.

§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning:

Totalt sett vurderes det at denne detaljreguleringsplanen vil ha liten negativ påvirkning på både enkelt arter, økosystem, vern og naturtyper.

§ 11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver:

Alle kostnader for å hindre og begrense skade på naturmangfold skal dekkes av tiltakshaver.

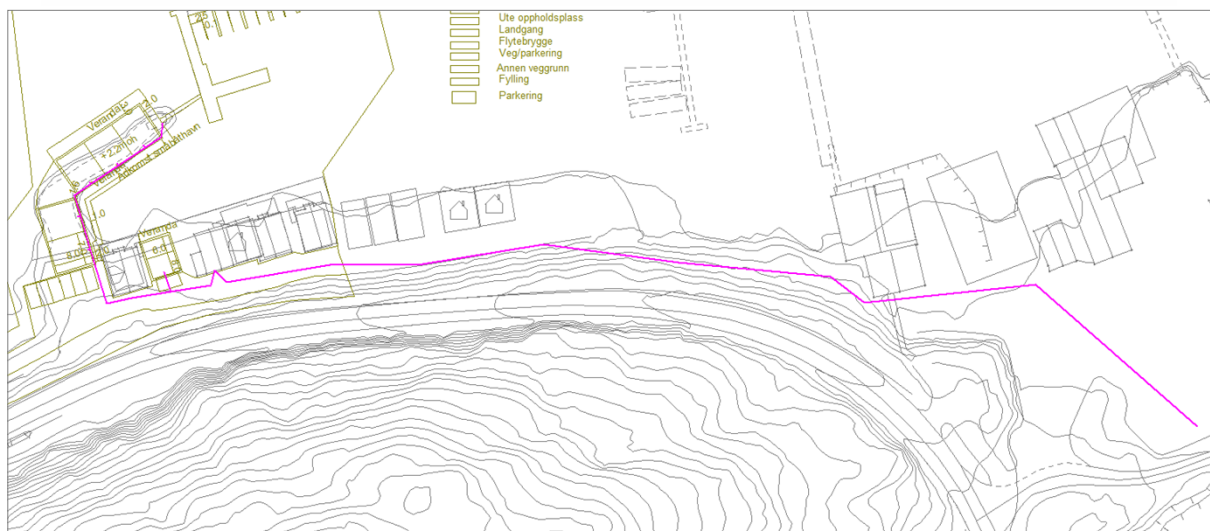
§ 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder:

Det bør vises hensyn under hekketiden for fugler (april t.o.m. juli). Dette er hensyntatt i bestemmelsen § 3.6. For å begrense utfylling/ pæler i sjø skal platting/ kaifront for de tre ytterste rorbuene i FTU 4, være fritthengende. Dette er tatt inn i bestemmelsens § 4.1.2 d), xi), (2).

3.7.2 ENERGI OG KLIMA

Området ligger ikke innenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

Eksisterende trafostasjon som skal gi strøm til området befinner seg ca. 250 meter mot øst, ved Salmar Farming sitt anlegg på Lillevalen. Denne trafostasjonen har god kapasitet. Herfra går det lavspent strømledning i grunnen fram til eksisterende bebyggelse. Ved eksisterende sjøbu tilhørende tiltakshaver er det montert koblingsboks på vegg. Ny bebyggelse vil tilkobles strøm, fra denne koblingsboksen, ved hjelp av strømledning i grunnen som skal følge samme trase som V/A.



Figur 42: Eksisterende og planlagt strømløpninger (i rosa).

Reguleringsplanen legger ikke opp til strengere krav til reduksjon av klimagassutslipp eller andre krav til miljøvennlig energiforsyning enn det som er fastsatt i lov/ forskrift.

Parkeringsarealet tilhørende FTU 4 skal være forberedt for lademulighet (det vil si plass og kapasitet til egen strømkurs i sikringsskap og trekkør fram til parkeringsplass) for enkel ettermontering av ladestasjon.

3.7.3 RENOVASJON

Avfall fra tiltaket kommer innenfor kategorien næringsavfall, da det her er snakk om småbåthavn og utleie av rorbuer. Retura Midt tilbyr avfalls løsninger for blant annet næringsaktører på Frøya. Kystplan AS har vært i kontakt med Ketil Hjertø hos Retura Midt for en vurdering av anbefalt renovasjonsløsning for tiltaket.

Det bør tas høyde for sortering i fire fraksjoner, med følgende inndeling og størrelse på dunker;

- Restavfall til forbrenning (660 l dunk)
- Blandet papp og papir (660 l dunk)
- Matavfall (krav fra 2023) (240 l dunk)
- Glass- og metallemballasje (240 l dunk)

Tømmefrekvensen kan justeres ut fra sesong, men vanligvis tømmes restavfallet og matavfallet hver 14. dag. Papp og papir 1 gang per måned og glass og metall hver 6. uke. Det er også mulig å ha tømning på anrop.

Arealbehov

Anbefalt størrelse på beholdere (dybde x bredde x høyde) er som følger:



660 l beholder = 770 mm x 1300 mm x 1200 mm



240 l beholder = 740 mm x 590 mm x 1100 mm

Dette medfører et arealbehov på minimum ca. 4 meters lengde og 1 meters dybde for å kunne ha plass for to 660 l og to 240 l beholdere.

Det er avsatt et areal på ca. 6 m x 2 m for renovasjon (f_RA). Dette området er planlagt avsatt for felles renovasjonsløsning for småbåthavna og de seks nye rorbuene i planforslaget. Området ligger ved veien ved avkjøringen til området, og har god adkomst. Det planlegges for en løsning der beholdere trilles frem til vei på tømmedag.

3.7.4 REKREASJON OG FRILUFTSLIV

Planområdet ligger innenfor det kartlagte friluftslivsområdet «Skjærgården fra Flatbremholmen – Anstein». Det er ingen turstier som vil bli berørt av planforslaget.

Tiltaket vil ikke medføre negative konsekvenser for friluftsområdet. Med utgangspunkt i beskrivelsen av dette området, vil planforslaget legge til rette for økt bruk av friluftslivsområdet ved at det åpner for økt fritidsbruk gjennom rorbuutleie med tilgang på småbåtanlegg. Småbåtanlegget vil også tilrettelegges med gjestebåtplasser og båtplasser for utleie som vil bidra til økt bruk av skjærgårdsområdet.

3.8 RISIKO OG SÅRBARHET – VURDERING OG AVBØTENDE TILTAK

Det er gjennomført en ROS-analyse i henhold til plan- og bygningslovens § 4-3. Metodikken som har blitt benyttet er i tråd med NS 5814 *Krav til risikovurderinger* og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) sin temaveileder *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging*. ROS-analysen følger som vedlegg 1 til reguleringsplanen.

Det ble identifisert fem områder med behov for tiltak:

- **Stormflo, havnivåstigning og bølger:** Risiko for skade reduseres gjennom at alle tiltak og bygningsdeler under + 300 cm (NN2000) skal dimensjoneres og konstrueres slik at de tåler påvirkning fra stormflo og bølgeoppskylling. Det skal bygges et rekkverk med bølgebrytende



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

effekt i minimum 90 cm høyde over platting/ kaifront mot nord og øst rundt de rorbuene som skal bygges på moloen.

- **Radon:** Gjeldende krav i TEK 17 vil være tilstrekkelig som tiltak.
- **Naturtyper:** For å begrense utfylling i sjø skal plattingen på sidene av rorbuene innenfor bestemmelsesområde #1 for FTU 4 være fritthengende.
- **Fallfare ved naturlige terreng-formasjoner, stup og lignende:** Langs adkomsten til småbåthavna skal det være en fysisk sikring som forhindrer at noen kan falle i sjøen. Dette skal også etableres ellers langs plattingen/ kaifront. Det må også finnes stiger/ ledere som gjør det mulig for personer i vannet å ta seg opp på land. Området bør også utstyres med redningsbøyer dersom uhellet skulle være ute. Behovet og plasseringen av slike sikringstiltak må avklares nærmere i byggesaken.
- **Ulykke ved anleggsgjennomføring:** Det stilles krav om at det sammen med byggesøknad skal sendes inn plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen. Planen skal redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafiksikkerhet for gående og syklende, støyforhold, rystelser og vibrasjoner, renhold og støvdemping og skal sikre at nødvendige beskyttelsestiltak blir etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes.

Alle tiltak er innarbeidet i planbestemmelsene. Med utførelse av anbefalte tiltak vil planen ikke være utsatt for risiko- og sårbarhetsforhold som er i konflikt med utbyggingsformålet.

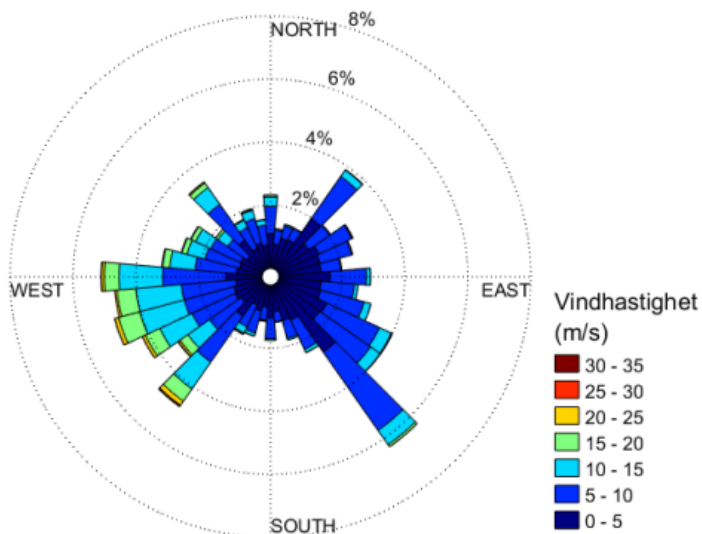
3.8.1 STØY OG STØV

Området er ikke utsatt for støy fra hverken industri, trafikk eller andre kilder. Årlig døgntrafikk langs Espnesvegen (fv. 6464) er i 2020 telt til 150 kjøretøy. Dette gir ingen utslag på støy-varselkart som innehar prognoser for 15-20 år fram i tid.

Gjennomføring av planen vil medføre støy i form av anleggsarbeid. Bestemmelsen § 3.4 innehar krav om at omgivelsene skal sikres mot eksponering for støy og støv som overstiger anbefalingene i T-1442/2021 tabell 4 (utendørsstøy) og tabell 5 (innendørsstøy), samt «Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging» T-1520 tabell 1.

3.8.2 VIND

Det er beregnet vindrose basert på vinddata fra nærmeste værstasjon som befinner seg på Sula. Dataen som inngår i vindrosen, strekker seg fra 1975 og frem til 2019. Vindstille er ikke inkludert.



Figur 43: Vindrose for Sula, hele måleperioden (1975 - 2019).

Frøya er topografisk sett svært vindutsatt. Ut fra NS-EN 1991-1- 1-4 Nasjonalt tillegg NA Allmenne vindlaster er dimensjonerende vindlast for Frøya kommune satt til 30 m/s (sterk storm) for alle vindretninger. Når det tas høyde for retnings faktorer (topografiske forhold) og 50 års tidsperiode viser Åkerblå sine utregninger for Sula målestasjon, at planområdet er vindutsatt, og at den sterkeste vinden er beregnet til 35 m/s (orkan styrke). Denne vindstyrken vil mest sannsynlig kunne påvirke planområdet fra sør, sørvest, vest og nordvest.

De topografiske forholdene gir planområdet ly for vindretninger fra sør og sørøst, og noe ly for vindretninger fra både sørvest og vest. Planområdet ligger forholdsvis åpent til for vindretninger fra nordlig retning.

TEK 17 stiller krav om at byggverk skal prosjekteres og utføres slik at de sikres mot naturpåkjenninger, derav vindlaster. Dette vil bli ivaretatt gjennom byggetillatelsen gitt av kommunen. Vindbelastninger i Frøya kommune er svært godt kjent og derfor tatt høyde for i all byggevirksomhet.

De fleste som bor på Frøya, er godt vant til vind. Behovet for å ha en bestemmelse som sikrer at båter eller løse gjenstander på private eiendommer ryddes bort eller forankres før det varsles sterk vind, synes derfor unødvendig.

3.8.3 GRUNN

ERA Geo AS har gjennomført grunnundersøkelser i området. Disse er vedlagt som vedlegg 2 og 3. Det er utført grunnundersøkelser i 2 posisjoner til berg. Det er ikke påvist leire ved grunnundersøkelsene. Områdestabiliteten er vurdert ivaretatt. For nærmere informasjon om de gjennomførte grunnundersøkelsene, vises det til kapittel 6.2 i vedlegg 3.

Kapittel 6.3 i samme vedlegg, omhandler lokal stabilitet til moloen. Denne tar utgangspunkt i at overkant molo skal heves til 2,7 moh. Dette er ikke helt i tråd med planforslaget, der det foreslås å heve overkant molo til 2,2 moh. Det er sjekket ut med ERA Geo at en justering av utfyllingshøyden fra 2,7 moh til 2,2 moh. ikke har noen betydning for bygningsstabiliteten for moloen. Bestemmelsens §



3.1 d) forutsetter at det skal gjennomføres geoteknisk prosjektering av tiltaket i henhold til Byggteknisk forskrift (TEK 17) og geoteknisk prosjekteringsrapport.

For at det skal bli plass til å bygge 5 rorbuer på eksisterende molo, må denne utvides noe i bredden. For å få tilstrekkelig beregningsmessig styrke har ERA Geo konkludert med at fyllingen må ha hellingsvinkel på 1:1,5.

Det vil bli lagt ledninger for både vann, avløp og strøm i grunn. Det er planlagt at disse skal gå i samme trase. Dette er nærmere forklart i kap. 3.6 og 3.7.2

3.8.4 FORURENSNING

Det er ikke registrert grunnforurensning innenfor planområdet eller i nærheten av dette.

3.8.5 LUFT

Det er ikke registrert kilder for luftforurensning som kan berøre planområdet.

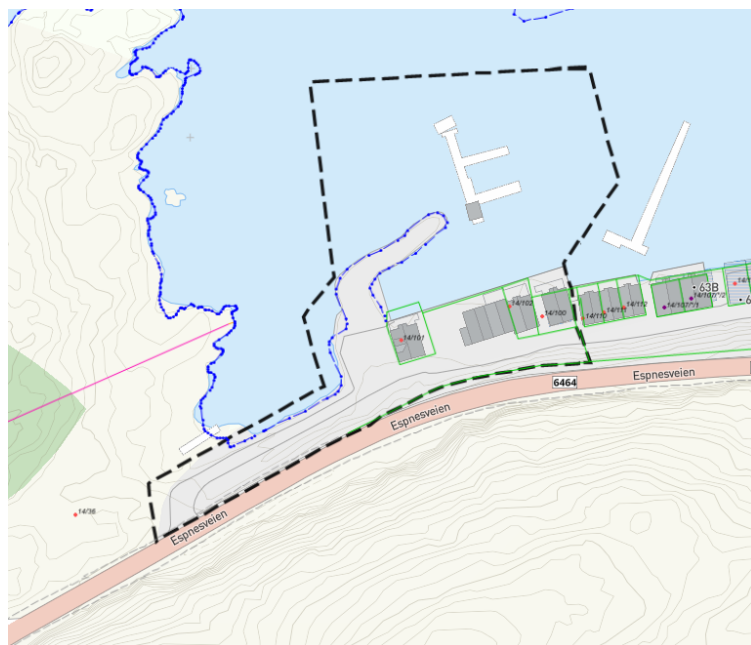
3.9 REKKEFØLGEBESTEMMELSER

Som rekkefølgebestemmelse er det anført at planområdet skal undersøkes for fremmede arter før det blir gitt igangsettingstillatelse. Eventuelle fremmede skadelige organismer skal fjernes på forsvarlig vis før anleggsarbeid settes i gang.

4. PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

Det ble sendt anmodning om oppstartsmøte for reguleringsplanarbeid fra Kystplan AS til Frøya kommune den 4.8.2020. Oppstartsmøte ble avholdt den 23.9.2020.

Varsel om oppstart av planarbeid ble sendt naboer, grunneiere og offentlige og private instanser den 13.10.2020. De som er tilskrevet, fremgår av tabell 4 og 5. Oppstart ble kunngjort i Lokalavisa Hitra-Frøya den 23.10.2020.



Figur 44: Planavgrensning ved varsel om oppstart.



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

Tabell 4: Adresseliste for grunneiere, naboer og foreninger ved varsel om oppstart.

Eiendom	Navn	Postadresse	Postnr/sted
4/82	BERGE BJØRN INGAR	AUKBEINA 23	7270 DYRVIK
14/75	ESPNE FRANK INGE	HJERTØYVEIEN 43	7270 DYRVIK
14/10	ESPNE HALVARD OLAV	FURNESVEGEN 132	2318 HAMAR
14/6	ESPNE HARRY	HJERTØYVEIEN 9	7270 DYRVIK
14/10	ESPNE INGER PAULINE	REKNERGATA 11	6507 KRISTIANSUND N
14/74	ESPNE JAN INGVAR	UTFRØYVEIEN 767	7270 DYRVIK
14/10,60,111	ESPNE LARS ANDERS	HJERTØYVEIEN 18	7270 DYRVIK
44118	ESPNE LEIF EGIL	VIERVEIEN 5	4371 EGRSUND
14/61	ESPNE OLE-MAGNAR SØRGÅRD	HJERTØYVEIEN 16	7270 DYRVIK
14/101	ESPNE SIV ANITA SØRGÅRD	GULLDOKKEIEN 45 A	7263 HAMARVIK
14/102	FINSTAD JAN GEORG	HJERTØY	7270 DYRVIK
14/107/0/1	FRØYA RORBU OG HYTTEUTLEIE AS	c/o Lars Kopperud, Jektveien 1	7120 LEKSVIK
14/110	HUGOSSON SVEN HÅKAN	HJERTØYVEIEN 23	7270 DYRVIK
14/83	IVERSEN FRANK ROBERT	FERRITSLEVVEJ 64	5540 ULLERSLEV
14/112	KOPPERUD LARS	C/O UNNI BEATHE TALMO,JEKTVEIEN 1	7120 LEKSVIK
14/96,100	LAITAMM ANTS	HJERTØYVEIEN 6	7270 DYRVIK
14/59,89	LILLEVALEN AS	Espnesveien 47	7270 DYRVIK
14/101	MÅSØVAL KÅRE TEIGÅS	GULLDOKKEIEN 45 A	7263 HAMARVIK
14/96	NEDO ANNIKA	HJERTØYVEIEN 6	7270 DYRVIK
14/10	RIAN KIRSTEN JOHANNE	KOPPERÅVEIEN 209	7533 KOPPERÅ
14/91	SALMAR FARMING AS	Industriveien 51	7266 KVERVA
14/4,98	STORØ PÅL GEORG	ESPNEVEIEN 136	7270 DYRVIK
14/73	STRAND GEIR	AUKBEINA 21	7270 DYRVIK
14/10	WEDØ LAILA ODDRUN	HAMMARNESVEIEN 11	7263 HAMARVIK
	Valen Grendelag v/Oddvar Espnes	Utfryveien 1251	7270 DYRVIK

Tabell 5: Adresseliste sektormyndigheter og organisasjoner ved varsel om oppstart.

Adresseliste Sektormyndigheter og andre enheter			
Fylkesmannen i Trøndelag	Postboks 2600	7734 STEINKJER	fmlpost@fylkesmannen.no
NVE Region Midt-Norge	Vestre Rosten 81	7075 TILLER	rm@nve.no
Statens vegvesen Region Midt		6404 MOLDE	firmapost-midt@vegvesen.no
Trøndelag Fylkeskommune v/Statens hus	Postboks 2560	7735 STEINKJER	postmottak@trondelagfylke.no
Kystverket	Serviceboks 2	6025 ÅLESUND	post@kystverket.no
Frøya og Hitra Fiskerilag v/Trond Iversen	Postboks 36	7261 SISTRANDA	hedley.iversen@hotmail.com
Fiskeridirektoratet Region Trøndelag	postboks 185 sentrum	5804 BERGEN	postmottak@fiskeridir.no
Mattilsynet Region Midt	Postboks 383	2381 Brumunddal	postmottak@mattilsynet.no

4.1 MINDRE ENDRING AV PLANAVGRENSNING

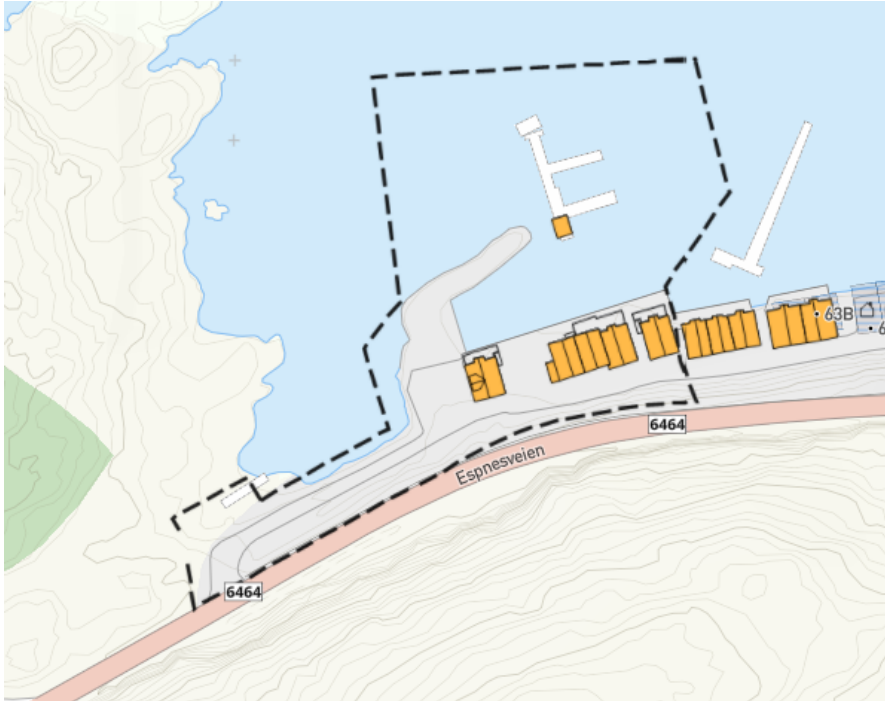
I forbindelse med planarbeidet fant tiltakshaver ut at det var behov for en større parkeringsplass i tilknytning til adkomstvegen. Bakgrunnen for dette er at det i tillegg til parkering i sommersesongen, er behov for en plass for vinterlagring av båter. I samråd med Frøya kommune og Statsforvalteren i Trøndelag ble det sendt ut brev til relevante sektormyndigheter med en orientering om endret planavgrensning den 05.11.2021 (Tabell 6). De nærmeste naboene ble også varslet i eget brev av 05.11.2021 (Tabell 7).



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

Den endrede planavgrensningen inkluderte et område på ca. 120 m² (6 x 20 meter) som vist i figuren under. Dette åpnet opp for å regulere en parkeringsplass på ca. 10 x 20 meter, som også muliggjør vinterlagring av båter.



Figur 45: Endret planavgrensning.

Tabell 6: Adresseliste sektormyndigheter ved varsel om mindre endring av planavgrensning.

Adresseliste myndigheter				
Statsforvalteren i Trøndelag	Postboks 2600	7734	STEINKJER	stfilpost@statsforvalteren.no
NVE Region Midt-Norge	Postboks 5091 Majorstua	0301	OSLO	rm@nve.no
Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER	firmapost@vegvesen.no
Trøndelag fylkeskommune	Postboks 2560	7735	STEINKJER	postmottak@trondelagfylke.no
Frøya kommune	Postboks 152	7260	SISTRANDA	postmottak@froya.kommune.no

Tabell 7: Adresseliste for naboer ved varsel om mindre endring av planavgrensning.

Adresseliste				
Harry Espnes	Hjertøyveien 9	7270	DYRVIK	
Pål Georg Storø	Espnesveien 136	7270	DYRVIK	pgs@salmar.no

4.2 INNKOMNE MERKNADER TIL VARSEL OM OPPSTART



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

Følgende uttalelser (sammendrag) er kommet inn i forbindelse med varsel om oppstart av reguleringsplan (forslagstillers kommentarer i kursiv):

Trøndelag fylkeskommune, 03.11.2020:

- Dagens vegtekniske forhold og hvordan planen vil påvirke vegforholdene skal beskrives.
- Hvordan parkeringsbehovet skal løses (også i tilknytning til småbåthavna), og hvordan allmenn tilgang/ adkomst til småbåthavna er tenkt løst må beskrives/ avklares i planen. Parkering langs fv. 6464 er ikke en aktuell løsning.

Kommentar:

- o *Dagens vegtekniske forhold og hvordan planen vil påvirke vegforholdene er beskrevet i kap. 2.3 og 3.5.1.*
- o *Hvordan parkeringsbehovet og hvordan allmenn tilgang/ adkomst til småbåthavna skal løses er beskrevet i kap. 3.5.2 og 3.5.3.*

Fylkesmannen i Trøndelag, datert 13.11.2020:

Klima og miljø:

- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520 må legges til grunn for planforslaget.
- Det må beskrives hvilket naturmangfold som kan påvirkes av tiltaket, og effekten av påvirkningen må vurderes. Også samlet belastning og alternativ plassering må vurderes, jf. Naturmangfoldloven (NML) § 7.
- Planens konsekvens og virkninger som følge av klimaendringer skal gjøres rede for og beskrives. Planen må også innarbeide tiltak for mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging, jf. Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning.
- Overvann bør i størst mulig grad håndteres på overflaten.
- Mellomlagring og sluttdisponering av jord- og steinmasser som ikke er forurenset skal vurderes i planprosessen.
- Det bør innarbeides rekkefølgebestemmelser som sier at området skal undersøkes og at evt. fremmede, skadelige organismer skal fjernes på forsvarlig vis før anleggsarbeider settes i gang.
- Planområdet ligger innenfor et areal som er kartlagt som et viktig friluftsområde, og planens konsekvenser for friluftslivet må beskrives.
- De statlige planretningslinjene for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen må følges.

Kommentar:

- o *Bestemmelsen § 3.4 innehar krav om at under bygge- og anleggsprosessen må omgivelsen sikres mot eksponering for støv som overstiger anbefalingene i T-1520.*
- o *Kap. 2.6.2 og 3.7.1 i planbeskrivelsen beskriver naturmangfoldet i området, effekten av påvirkning og samlet belastning. I kap. 3.7.1 er det også gjort en vurdering av alternativ plassering av parkeringsplass P1.*
- o *Kap 3.8 beskriver planens konsekvens og virkninger som følge av klimaendringer. Kap. 3.7.2 omhandler energi og klima. Planforslaget legger ikke opp til strengere krav til energibruk og energiomlegging enn det som er fastsatt i lov og forskrift.*
- o *Overvann skal føres til terreng. Dette er sikret i bestemmelsen § 4.1.1, e), iii).*
- o *I kap. 3.3.1 er det vurdert hvor det kan foregå mellomlagring av rene masser. Dette tillates på areal avsatt til parkering (§4.2.3 d)).*
- o *Bestemmelsen § 6.1 ivaretar krav om undersøkelse ift. Fremmede arter før anleggsarbeidet igangsettes.*



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

- Planens konsekvenser for friluftsområde er beskrevet i kap. 3.7.4.
- Planforslaget følger opp statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen for Frøya kommune.

Samfunnssikkerhet:

- Det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som er i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3. Fylkesmannen vil vurdere innsigelse dersom kvaliteten på ROS-analysen ikke er god nok.

Kommentar:

- ROS-analyse er utarbeidet og er å finne som vedlegg 1.

Kystverket, datert 15.10.2020:

- En må vise hva en endret arealbruk vil ha og si for omgivelsene, men også på hvilken måte omgivelsene vil virke på arealbruken i planområdet. Anbefaler at det gjøres en risikovurdering i tilknytning til framtidig stormflo kombinert med ekstrem sjøgang og hvordan disse momentene vil påvirke nyetableringer og omgivelsene innenfor planområdet. Det bør settes opp kriterier og krav i planen sine nye vedtekter, slik at naturpåvirkninger ikke blir et kritisk moment i anleggenes levetid.

Kommentar:

Dette er vurdert og hensyntatt i ROS-analysen og ivaretatt med faresone og bestemmelser.

Viser til kap. 3.2.1 og 3.8 for en gjennomgang av de planbestemmelsene som regulerer dette.

NTNU Vitenskapsmuseet, datert 20.11.2020:

- Vurderer at det planlagte tiltaket ikke medfører stor fare for konflikt med kulturminner under vann. Det er derfor ikke nødvendig å gjennomføre en marinarkeologisk befaring av planområdet, slik det fremstår i varselet. Påpeker at det tidligere ikke er gjennomført marinarkeologiske undersøkelser i området og at det ikke kan utelukkes at det eksisterer kulturminner under vann her. Anmoder derfor tiltakshaver om å utvise aktsomhet ved gjennomføring av tiltaket.
- Minner om meldeplikten dersom det oppdages kulturhistorisk materialet som kan være fredet eller vernet av loven. Da må arbeidet straks stanses og NTNU Vitenskapsmuseet varsles jf. Kulturminneloven § 14 tredje ledd jf. §§ 8 annet ledd, 13 første ledd første punktum og 13 annet ledd. Tiltakshaver plikter å underrette den som skal utføre arbeidet om dette, men står også selv ansvarlig for at det blir overholdt.

Kommentar:

Bestemmelsen i § 3.3 ivaretar dette forholdet.

Mattilsynet, datert 9.11.2020:

- Drikkevannsforsyning til de planlagte rorbuene må avklares i planprosessen, eventuelt som del av en vann- og avløpsplan.

Kommentar:

Planbeskrivelsens kap. 3.6 viser en prinsippskisse for hvordan V/A kan løses i planforslaget.

Bestemmelsen innehar krav om at det skal godkjennes en vann- og avløpsplan for området før tiltaket kan bygges ut (§ 4.1.1, e), i))

NVE, datert 5.11.2020:

- Geoteknisk rapport (vurdering) for planområdet må utarbeides av personell med geoteknisk kompetanse.



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

- Viser til referat fra oppstartsmøte der det står at ny bebyggelse for opphold ikke skal ligge lavere enn kote + 3 (NN2000).

Kommentar:

Det er gjennomført geotekniske undersøkelser av ERA Geo. Planforslaget ivaretar tiltak for ny bebyggelse for opphold som ligger lavere enn kote + 3 m. (NN2000).

Statens vegvesen, datert 26.10.2020:

- Registrerer at fylkesvegen er særdeles smal i området og ber om at trafiksikkerheten, som følge av økt aktivitet, blir viet ekstra oppmerksomhet i planarbeidet.

Kommentar:

Fylkesvegen som går forbi avkjørselen til planområdet har lav ÅDT. Planforslaget legger opp til en oppstramming av avkjørsel og frisktsoner som ivaretar trafiksikkerheten.

4.3 MINDRE ENDRING AV PLANAVGRENSNING

Følgende uttalelser (sammendrag) er kommet inn i forbindelse med varsel om mindre endring av planavgrensningen (forslagstillers kommentarer i kursiv):

Trøndelag fylkeskommune, datert 10.11.2021:

- Vinterlagring av båter vil framstå som skjemmende i dette åpne området. Som et faglig råd vil vi fraråde at område som avsettes til parkering også avsettes til vinterlagring av båter.

Kommentar:

Tiltakshaver og brukere av området har et behov for å lagre båter på land om vinteren. Det aktuelle parkeringsarealet vil være forbeholdt brukere av småbåtanlegget. Ved å tillate vinterlagring av båt på parkeringsplass f_P, gir dette en kombinasjonsbruk gjennom året, og begrenser det totale arealbehovet. Dersom det må etableres en egen plass for å kunne oppbevare båter om vinteren i området, vil det sannsynligvis medføre behov for ytterligere utfylling i sjø. Dette vurderes å medføre en større konsekvens og være mer skjemmende for området.

NVE, datert 24.11.2021:

- Ingen ytterligere merknader.

Statens vegvesen, datert 9.11.2021:

- Viser til tidligere innspill der de ber om at det blir viet ekstra oppmerksomhet til trafiksikkerheten i planarbeidet. Fv. 6464 er smal langs planområdet, og det er bratt ned til tiltenkt parkeringsplass. Forventer at det i planarbeidet dokumenteres hvordan adkomst og parkering er tenkt løst.

Kommentar:

Dette framgår av planens dokumenter.

Statsforvalteren i Trøndelag, datert 22.11.2021:

- Endringen ser ikke ut til å i stor grad berøre nasjonalt eller regionalt viktige landbruksinteresser.
- Utvidelsen berører en forekomst av naturbeitemark som er en sårbar naturtype. Forekomsten har lav kvalitet, delvis på grunn av at det er et lite område. Viser for øvrig til deres uttalelse til oppstartsvarelet.



Kommentar:

Konsekvensen den endrede plangrensen har for naturbeitemark er vurdert i kapittel 3.7.1.

4 KONSEKVENsutREDNING

Planen omfatter ikke krav om konsekvensutredning, da hovedgrepene i planforslaget allerede er avklart i kommuneplanens arealdel.

5 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

5.2 JURIDISKE OG ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR KOMMUNEN

Planforslaget utløser ingen juridiske eller økonomiske konsekvenser for Frøya kommune.

5.3 KONSEKVENSER FOR NÆRINGSINTERESSER

Planforslaget berører ingen landbruksinteresser.

Planforslaget har positive konsekvenser for næringsinteresser gjennom at det legges til rette for næringsutvikling i form av rorbuutleie og småbåtanlegg, i tråd med kommuneplanens arealdel.

Indirekte vil planforslaget gi positive konsekvenser for lokale entreprenører, gjennom anleggsarbeid og bygging av rorbuer. Økt turisme vil også kunne bidra til økt omsetning i lokale dagligvarebutikker o.l. gjennom handel.

Gjennom at planforslaget åpner opp for å tillate rorbu-utleie med platting/ kaifront og veranda i 2. etasje, vil det nå et større kundegrunnlag (familier) gjennom å tilby mer privat uteoppholdsareal.

5.4 KONSEKVENSER FOR NABOER

5.4.1 KONSEKVENSER FOR BOLIGER

Eksisterende boliger i vest har svært begrenset innsyn til området. Avstand til boliger og begrenset innsyn til området gjør at planforslaget ikke vil medføre negative konsekvenser i form av tap av utsikt, solforhold, økt innsyn etc. for eksisterende boliger.

Anleggsfasen vil medføre noe støy som kan være merkbar for de nærmeste boligene i vest, men av hensyn til avstanden er det lite trolig at dette vil være til sjenanse. Bestemmelsen stiller uansett krav om at retningslinjene for støy (T-1442/2021) skal følges.

5.4.2 KONSEKVENSER FOR NABOER I ØST

For brukere av den eksisterende bebyggelsen øst for planområdet vil trolig anleggsfasen medføre de største konsekvensene. Opparbeidelsen av f_P og justering av stigningsforhold av vei i tilknytning til denne, kan medføre noen begrensninger i forhold til trafikkavvikling langs adkomstveg i kortere perioder. Dette vil kunne løses med god kommunikasjon mellom tiltakshaver/ entreprenør og brukerne av veien, og vurderes som uproblematisk. Den økte trafikken som kommer som følge av planforslaget vil i svært liten grad ha innvirkning på brukerne i øst, da hovedtyngden av den økte trafikken vil stoppe enten ved f_P eller FTU 4.

5.4.3 KONSEKVENSER FOR EKSISTERENDE EIENDOMMER INNENFOR PLANOMRÅDET



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

Dagens eiendommer/bebyggelse innenfor planområde vil bli mest berørt av det planlagte tiltaket. De to bygningene som står lengst mot vest innenfor FTU 2 på gbnr. 14/36 eies av tiltakshaver, og konsekvensene vurderes dermed som akseptert (se figur 3 og 10).

De to eiendommene lengst mot øst i FTU 2; gbnr. 14/100 og 14/102 vil få redusert noe utsikt lengst mot nordvest som følge av de nye rorbuer innenfor FTU 4. Disse har i dag fri utsikt mot nord. En reduksjon av utsikt lengst mot nordvest vil ha liten negativ innvirkning på de totale utsiktsforholdene for disse to eiendommene (se figur 3).

Eiendommen 14/101 som utgjør FTU 1 vil bli mest negativ berørt av planlagte tiltak. Denne vil oppleve en fortetting av nye rorbuer i umiddelbar nærhet både mot øst og mot nord/ nordvest. Dette vil redusere utsikten mot nord/ nordvest, samtidig med at eiendommen vil oppleve økt innsyn fra de nye rorbuerne i FTU 4. Adkomsten til FTU 4 og småbåtanlegget vil gå like forbi 14/101. Dagens adkomst til småbåtanlegget er i samme området, men etablering av rorbuer med sammenhengende platting/ kaifront vil føre til at ferdseilen til både rorbuer og småbåtanlegg kanaliseres nordvest for denne rorbuen. Planforslaget legger også opp til økt bruk av området gjennom rorbuutleie og større småbåtanlegg. Økt bruk samt kanalisering av ferdsel nært opp til eksisterende rorbu kan dermed oppleves som forstyrrende for 14/101.

Eier av 14/101 er godt informert og har vært involvert underveis i planarbeidet. Tiltakshaver har blant annet fått tillatelse av eier av 14/101 til å sette opp rorbu innenfor FTU 3 delvis inne på hans eiendom. Det har ikke fremkommet opplysninger om at planforslaget oppleves som konfliktfylt av 14/101.

Samtlige vil kunne bli berørt av støy og støv i forbindelse med anleggsarbeid og bygging. Dette vil være mest merkbart for gbnr. 14/101. Bestemmelsen § 3.4 innehar krav om at omgivelsene skal sikres mot eksponering for støy og støv som overstiger anbefalingene i T-1442/2021 og T-1520.

De planlagte rorbuerne innenfor FTU 4 vil plasseres nord/ nordvest for eksisterende bebyggelse. Disse vil dermed ha svært liten innvirkning på solforholdene for den eksisterende bebyggelsen.

Planforslaget medfører en fortetting av bygninger som kan øke risikoen for brann. Nye bygg skal oppføres i henhold til gjeldende byggeteknisk forskrift hvor det er stilt strenge krav opp mot brannsikring.

5.5 BARN OG UNGES INTERESSER

Da planforslaget ikke regulerer for boliger, er det ikke nødvendig å gjøre vurderinger i forhold til skole eller barnehage.

Tiltaket bygger ned noe tilgjengelig strandsone (se fig. 30). Det meste av arealet som berøres av utfylling og nedbygging ble oppfylt rundt år 2005 i forbindelse med anleggelse av moloen. Tiltaket legger til rette for en ytterligere utfylling av allerede utfylt molo. Parkeringsplassen P1 bygger ned ca. 200 m² med strandsone. Det er ikke kjent at barn og unge benytter dette området.



Figur 46: Tilgjengelig strandsone (kilde: kart.gislink.no).

Tiltaket legger ikke beslag på arealer som er avsatt til eller i bruk av barn og unge. Planforslaget vil legge til rette for sjøtilknyttede aktiviteter for barn og unge gjennom blant annet småbåtanlegget.

5.6 INTERESSEKONFLIKTER

Planforslaget medfører interessekonflikter for eksisterende bebyggelse i form av fortetting og økt ferdsel/ bruk av området. Det er gbnr. 14/101 som vil bli mest berørt av både fortetting og økt ferdsel. Eier av 14/101 er godt informert og har vært involvert underveis i planarbeidet, og det foreligger ingen opplysninger om at planforslaget oppleves som konfliktfylt.

Etablering av parkeringsplass f_P vil medføre tap av ca. 200 m² med strandsone. Det foreligger ingen informasjon om at dette området benyttes spesielt til rekreasjon eller ferdsel.

Etablering av parkeringsplass f_P vil medføre tap av ca. 45 m² naturbeitemark. En mindre utfylling i denne naturbeitemarka vurderes til å ha liten negativ betydning for lokaliteten, og liten/ingen negativ betydning for naturtypen.

Utvidelse av molo vil medføre utfylling i sjø i et område som er registrert med naturlig lavt oksygeninnhold i bunnvannet. Tiltaket i sjø vil være begrenset og kun berøre strandområdet og grunne områder. Dette vil ikke påvirke det som er typisk for en poll som er lavt oksygeninnhold i dypere vannlag.

5.6.1 HAVNIVÅSTIGNING OG STORMFLO

Ifølge DSBs veileder «Havnivåstigning og stormflo – Samfunnssikkerhet i kommunal planlegging» kommer byggverk med lite personopphold inn under sikkerhetsklasse F1. Byggverk beregnet for personopphold kommer inn under sikkerhetsklasse F2.

Med utgangspunkt i dette kommer lagerbygninger og naust, båthus, sjøbu inn under sikkerhetsklasse F1, og orbu innenfor sikkerhetsklasse F2.



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

Ifølge DSBs retningslinjer for fremtidig havnivåendringer og bruk av returperioder for stormflo for Valavågen, vil dimensjonerende nivå for havnivåstigning og stormflo for sikkerhetsklasse 1 (TEK 17) med klimapåslag, være 243 cm (NN2000). For sikkerhetsklasse 2 vil dimensjonerende nivå for havnivåstigning og stormflo med klimapåslag være 259 cm (NN2000). Disse tallene er prognoser og dermed beheftet med usikkerhet. DSB anbefaler at tallene rundes av til nærmeste 10 cm før bruk i planlegging. Med avrunding blir sikkerhetsklasse 1; 240 cm over NN2000, og sikkerhetsklasse 2; 260 cm over NN2000. Eventuell bølgepåvirkning er ikke inkludert i disse tallene.

Eksisterende bebyggelse

Bygningen lengst mot vest er en rorbu, og faller dermed innenfor sikkerhetsklasse F2. Høyden på byggegrunn ved nordvestre hjørne av denne rorbuen på gbnr. 14/101, er målt til 172 cm (NN2000). Det antas at høyden på byggegrunnen er tilnærmet lik for resten av «bryggerekken». Dette innebærer at eksisterende bygninger er utsatt for fremtidig havnivåstigning og stormflo for sikkerhetsklasse F1 og F2 med klimapåslag.

Ny bebyggelse

Høyeste punkt på molo er målt til 181 cm og laveste punkt er målt til 140 cm. Moloen skal heves til minimum 220 cm (NN2000). En byggegrunn som anlegges på høyde 220 cm (NN2000) er 40 cm for lavt ifølge DSBs retningslinjer for fremtidig havnivåendring og stormflo. Alle nye rorbuer planlegges bygd med en 35 cm tykk betongsåle. For rorbuen som planlegges på moloen (FTU 4) vil dette medføre at gulvhøyden vil komme på ca. 255 cm (NN2000). Dette er 5 cm under sikkerhetsklasse 2. For rorbuen som planlegges innenfor FTU 3 vil dette medføre en gulvhøyde på ca. 205 cm (NN2000). Dette er 55 cm under sikkerhetsklasse 2.

På bakgrunn av dette er det tegnet inn en faresone for den delen av planområdet som er berørt av fremtidig havnivåendring (år 2090) og stormflo (200-års returperiode). For dette området er det tatt inn følgende bestemmelse:

- «Innenfor faresonen skal alle tiltak og bygningsdeler under +300 cm (NN2000) dimensjoneres og konstrueres slik at det tåler påvirkning fra stormflo og bølgeoppskylling. Det skal innhentes byggteknisk kompetanse på tiltak i bygg for å sikre at bygninger som bygges lavere enn +300 cm. (NN2000) er dimensjonert for dette.»

Eksempler på tiltak for å sikre bygg mot påvirkning av stormflo og bølgeoppskylling, er følgende:

- Installere tilbakeslagsventil på avløp.
- Plassere elektriske installasjoner og kontaktpunkt over flomsone.
- Bygge vanntett opp til flomsone.
- Tilstrekkelig forankring av bygg til grunn for å motstå oppdrift

I tillegg er det tatt inn følgende bestemmelser for FTU 4:

- «Gulvhøyden i 1. etasje innenfor FTU 4 skal minimum være 255 cm. (NN2000).»
- «Rundt rorbuen i FTU 4 skal det bygges et rekkverk med bølgebrytende effekt, opp til minimum 90 cm høyde over platting/ kaifront.»



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

Forholdet til kommuneplanens bestemmelse § 11.1.1

I Kommuneplanens bestemmelse § 11.1.1 står det følgende: «*Ny bebyggelse for opphold skal ikke ligge lavere enn kote +3 NN2000.*» Bakgrunnen for denne bestemmelsen er hensynet til ekstremvær og stormflo. Dette fremgår av kommunens helhetlige Risiko og sårbarhetsanalyse for hendelse 5; Stormflo.

Planforslaget har tatt utgangspunkt i Kartverkets innsynsløsning «Se havnivå» som viser framskrivninger for fremtidig havnivå som er korrigert for landheving. Denne baserer seg på DSB's nyeste datagrunnlag for vannstand og stormflo. Ifølge dette er sikkerhetsklasse 2 for planområdet 260 cm over NN2000.

Da planforslaget tilrettelegger for ny bebyggelse for opphold som ligger lavere enn kote +3 (NN2000) er dette på bakgrunn av at bestemmelsene innehar tiltak som forhindrer skade opp til kote +3 m. (NN2000). Med utgangspunkt i dette vurderes planforslaget å ivareta hensynet bak kommuneplanens bestemmelse § 11.1.1

5.7 SAMLET VURDERING

Vurdert oppimot kommuneplanens samfunnsdel bidrar planforslaget til å følge opp samfunnsdelens mål om at Frøya skal være attraktiv som bosted. Dette gjøres gjennom å planlegge og tilrettelegge for en variert og mangfoldig fritidsbygging, og å legge til rette for et mangfold av fritidsaktiviteter på og ved sjøen.

Planforslaget legger til rette for økt næringsaktivitet i form av turisme i et område som er avklart i kommuneplanens arealdel, og som allerede er utfyllt i sjø og tatt i bruk. Planen vil bidra til fortetting og samling av funksjoner innenfor et begrenset område.

Et overordnet mål for planforslaget har vært at estetikken skal se mest mulig helhetlig ut. For å få til dette er rorbuene forsøkt tilpasset dagens utforming til de stedegne bygningene. Bebyggelsen som planlegges vil ha tilsvarende form og uttrykk som eksisterende bebyggelse, og vil således ikke bryte med den stedegne arkitekturen. Dette innebærer blant annet at nye rorbuer planlegges oppført med fundamentering på terreng, som samsvarer med den løsningen som er benyttet for dagens bebyggelse på stedet. Dette vil imidlertid ikke være helt i tråd med Kommuneplanens bestemmelse § 28.4, der det står at rorbu primært skal oppføres på pæler.

Planforslaget legger opp til 3 meter bred platting/kaifront foran vegg mot sjø innenfor FTU 4. Dette er 1 meter bredere enn det kommuneplanens bestemmelse § 28.4 åpner opp for. Bakgrunnen for den valgte løsningen er at plattingen/ kaifronten skal sikre felles adkomst til både rorbuer og småbåtanlegg. Adkomsten er noe trang i starten mellom eksisterende rorbu (gbnr. 14/101) og planlagte rorbuer (ca. 2 meter bred). For at en slik felles adkomst til både rorbuer og småbåtanlegg i størst mulig grad skal kunne gis universell utforming, bør den være rundt tre meter bred. Slik vil rorbuene i praksis ikke ha en større platting/ kaifront mot øst/ sørøst enn det kommuneplanens bestemmelse legger opp til. Bakgrunnen for at det også foreslås tilsvarende platting/ kaifront mot nord for de tre ytterste rorbuene, er for at rorbuene skal framstå som en helhet og at det estetiske uttrykket for bebyggelsen skal være tilnærmet likt mot nord og mot sør.

Det er lite tilgjengelig areal for utendørs opphold på land. Planforslaget tilrettelegger for en felles uteoppholdsplass på ca. 40 m² mellom rorbuene på moloen. For å kunne tiltrekke seg en bredest mulig kundegruppe har det vært et ønske å legge til rette for mest mulig privat uteoppholdsareal for



FRØYA KOMMUNE

Kraft og mangfold

hver rorbu. Dette er bakgrunnen for at planforslaget tilrettelegger for veranda i 2. etasje for de planlagte rorbuene. Hensikten med dette er å kunne tilby mest mulig privat uteoppholdsareal for brukerne av rorbuene.

I planarbeidet har det vært et fokus på å begrense behovet for utfylling i sjø mest mulig. Planforslaget legger derfor opp til at utfylling i sjø skal begrenses til kun det nødvendigste for å kunne gjennomføre tiltaket. Av hensyn til dette skal platting/ kaifront rundt de tre ytterste rorbuene være fritthengende. Dette er tatt inn i bestemmelsens § 4.1.2 d), xi), (2).

Planforslaget vil bidra til å forsterke det allerede etablerte maritime fritidsmiljøet ved Halsen/ Valavågen. En utvidelse av småbåtanlegget vil gi flere båtplasser og mulighet for at flere kan leie båtplass samt tilrettelegge for flere gjestebåtplasser. Småbåtanlegget vil også bli tilrettelagt for kildesortering av avfall, og området vil få ordnede renovasjonsforhold. I tillegg til de nye planlagte rorbuene kan flere med behov knytte seg til denne løsningen etter avtale med tiltakshaver/ renovasjonsselskap.

I planprosessen er det ikke kommet frem uttalelser eller opplysninger som skulle tilsi at noen naboer eller berørte er negativ til planforslaget.

6. VEDLEGG

1. ROS-analyse
2. Geoteknisk datarapport for Halsen Rorbuer – Frøya kommune, ERA Geo.
3. Geoteknisk prosjekteringsrapport for Halsen Rorbuer – Frøya kommune, ERA Geo.
4. Haugen, R., 2020. *En vurdering av reguleringsplan for «Halsen», Frøya kommune iht. Naturmangfoldloven*, Rose Haugen.
5. Situasjonsplan.
6. Temakart terrengsnitt
 - a. Snitt 1
 - b. Snitt 2
 - c. Snitt 3
 - d. Snitt 4
 - e. Snitt 5
7. Mottatte uttalelser til varsel om oppstart
8. Mottatte uttalelser til varsel om mindre endring av planavgrensning.
9. 3-D illustrasjoner
 - a. Illustrasjon av ny situasjon, sett fra sjøen i nordvest.
 - b. Illustrasjon av ny situasjon, sett fra avkjøringen i sørvest.
 - c. Illustrasjon av ny situasjon, sett fra øst
 - d. Illustrasjon av ny situasjon, sett fra nord.
10. Oversiktskart
11. VA-plan