



FRØYA KOMMUNE  
Kraft og mangfold

# Kommuneplanens arealdel 2022 - 2034

## Egnethets- og konsekvensutredning 1.gangs høring

(dato: 05.04.22)



## Innhold

Metodikk .....	4
Egnethetsvurdering.....	4
Konsekvensutredning KU .....	4
Utredningstema i KU .....	5
Forurensning .....	5
Klimagassutslipp.....	5
Landskap .....	5
Landbruk/jordbruk/skogbruk.....	6
Naturmangfold .....	6
Verneområder og sårbare arter .....	6
Hubro .....	6
Kystlynghei .....	7
Anadrome vassdrag.....	7
Myr .....	7
Skjellsand.....	7
Mineralressurser .....	7
Kulturmiljø.....	7
Folkehelse .....	8
Friluftsliv.....	8
Barn og unge .....	8
Forholdet til Vannforskriftens § 4 og § 12 - Vannforekomster .....	8
Usikkerhet .....	8
Oversikt over områder som konsekvensutredes .....	9
Nytt sjønært område.....	10
Husvika .....	10
Utvidelse av sjønært område .....	16
Hestøya, Uttian .....	16
Skarpneset.....	21
Frøya næringspark, Nesset.....	26
Ørnflaugvågen.....	31
Tuvneset-Storheia .....	36
Utvidelse av område sentrumsnært/sjønært .....	41
Nordhammarvika A1 .....	41
Nordhammarvika A2 .....	46

Nye områder sentrumsnært/ikke sjønært.....	51
Rabbaheia.....	51
Stormyran.....	56
Næringsområder som kom som tilleggsområder etter høring av planprogram – områder til fritids- og turistformål .....	62
Leirvikhamn.....	62
Sørburøy.....	66
Nabeita.....	71
Lille Aursøy, Mausund.....	76
Karvika.....	81
Andre typer områder .....	85
Boligfelt – Stølan, Svellingen.....	85
Småbåthavn, Skagan.....	89
FoU – Areal i sjø .....	93
Sykehjemstomta, Nordhammarvika .....	96
Forslag fra havbruksnæringen etter fastsatt planprogram.....	100
Setra.....	100
Titran.....	104
Sørstyrøy næringsområde.....	108
Nye arealer etter førstegangsbehandling i formannskapet 29.03.2022 i sak 53/22 .....	112
Sørburøy glamping.....	112
Tuvneset-Storheia m/tilleggsutvidelse .....	116
Arealer som ikke konsekvensutredes .....	120
Tilbakeføring av arealer til LNFR/opphevelse av reguleringsplaner .....	120
Hurran villsau.....	120
Husvika hyttefelt gnr. 14, bnr. 2,9 vedtatt 28.02.08. ....	120
Sammenstilling av konsekvenser .....	121
Prioritering av arealer til førstegangsbehandling .....	122
Arealregnskap .....	123
Formål .....	123
Næringsformål spesielt .....	123
Oppsummering av utredningsteama og hovedutfordringer.....	124
Konsekvenser for landskap .....	124
Territorier for Hubro .....	124
Kystlynghei .....	124
Beitebruk.....	124
Rødlisterarter, skjellsand.....	124
Klimagassutslipp og myrregnskap.....	125
Kvalitet i vannforekomster.....	125

Sistrandsvaet – 38,2 km <sup>2</sup> .....	126
Sulfjorden – 192,5 km <sup>2</sup> .....	126
Nordskagsvaet – 1,8 km <sup>2</sup> .....	126
Frøyfjorden – indre – 68,2 km <sup>2</sup> .....	126
Frohavet – 459,4 km <sup>2</sup> .....	126
Frohavet sør – 832,3 km <sup>2</sup> .....	127
Frohavet-vest – 651,5 km <sup>2</sup> .....	127
Frøyhavet – ytre – 408,7 km <sup>2</sup> .....	127
Tilløpsbekker til Frøyfjorden .....	127
Titran havneområde – 0,4 km <sup>2</sup> .....	127
Kulturminner .....	127
Forurensing .....	127
Folkehelse .....	128
Barn og unge .....	128
Utbyggingsrekkefølge - etappevis utbygging .....	128
Utvidelser mindre konfliktfylt enn utbygging av «jomfruelig mark».....	128
Masseuttak – massebalanse .....	128
Forholdet til statlige retningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø.....	128
Styrking av bosetting i bygdene er positivt.....	128
Nærhet til hovedveier, havneområder, buss, ferje, sentrumsområder og flyplass er bærekraftig .....	128
Opparbeiding av havner/kaier og elektrifisering av disse. ....	128
Press på kommunens tekniske infrastruktur .....	129
Kraftforsyning avgjørende for framtidige satsinger i næringslivet .....	129
Veg- og gang- og sykkelvegnettet .....	129
Vannkapasitet .....	129
Fiberdekning.....	129

# Metodikk

## Egnethetsvurdering

I Mulighetsstudien med tilleggsutredning som var vedlagt planprogrammet til høring, var det en egnethetsvurdering av de ulike områdene. Dette er videreført inn i innledende vurderinger for siling av områder til 1.gangsbehandling.

Egnethetsvurderingen gir en oversikt over: grunnforhold, terreng, lokalklima, utbyggingsmønster, tilgjengelighet, teknisk infrastruktur og forventa klimaendring. Faktaopplysninger om dagens situasjon og vurderinger av hva som er nødvendig av teknisk infrastruktur ved en eventuell utbygging er utført av fagpersoner i ulike enheter i Frøya kommune.

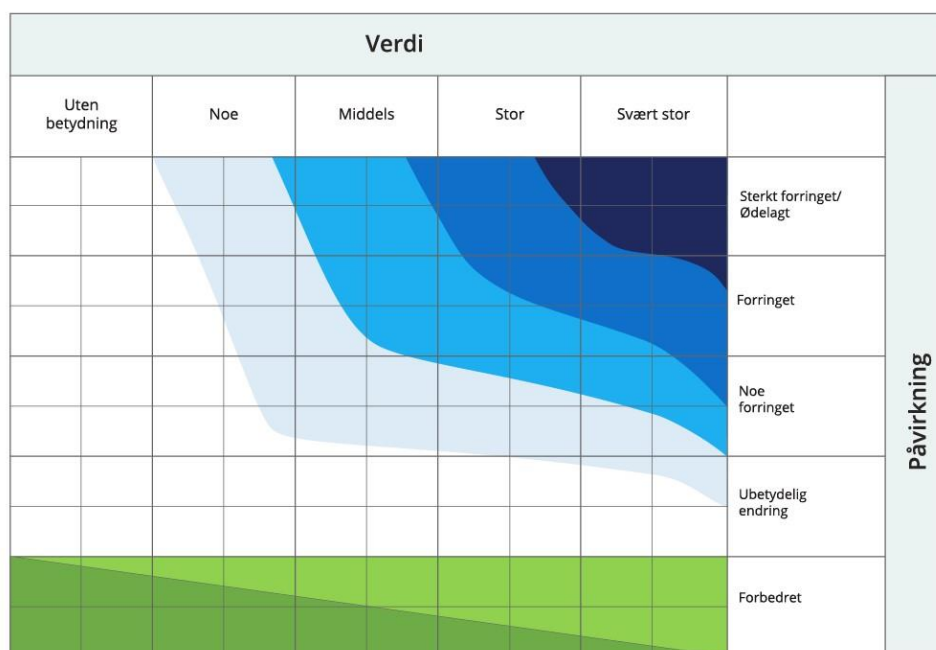
## Konsekvensutredning KU

Konsekvensutredningen er gjort med utgangspunkt i Miljødirektoratets veileder M-1941 – «konsekvensutredninger for klima og miljø». Den er modifisert ut ifra lokale forhold, plannivå, og innspill etter høring av planprogram, samt avklaringer med Statsforvalteren underveis i arbeidet. Innledende arbeid er basert på vedtatt planprogram.

Kunnskapsgrunnlaget er basert på tilgjengelige registreringer i et bredt mangfold av databaser, fagutredninger, lokalkunnskap, samt konkrete innspill generelt og spesifikt til hvert område ved høring av planprogram med mulighetsstudie. Det er gjort nye registreringer i enkelte områder for hubro og kystlynghet. Registreringene som er vurdert er de som fysisk berøres av planavgrensningen eller nærliggende som indirekte kan berøres av tiltaket.

De ulike temaområdene har blitt tilegnet en verdi med utgangspunkt i verditabellene som følger med veilederen. Påvirkning av tiltaket er vurdert til å ha på temaområdene for de aktuelle arealene er vurdert opp mot påvirkningstabellen.

Sammenstillingen av verditablellen og påvirkningsgraden er vurdert ut ifra konsekvensviften (figur 1), og det er utfallet av dette som gir konsekvensgrad som angitt i konsekvensutredningen.



Figur 1 Konsekvensviften viser hvor alvorlig konsekvensene av planen eller tiltaket forventes å bli. Kilde: Miljødirektoratets veileder M-1941

Tabell 1 Oversikt over konsekvensgrad, forklaringer til dette. Kilde Miljødirektoratets veileder M-1941

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring	Anbefaling
----	Svært alvorlig miljøskade	Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for området. Gjelder kun for områder med stor eller svært stor verdi.	Innspillet frarådes
---	Alvorlig miljøskade	Alvorlig miljøskade for området	Innspillet frarådes
--	Betydelig miljøskade	Betydelig miljøskade for området	Innspillet frarådes
-	Noe miljøskade	Noe miljøskade for området	Innspillet frarådes/kan justeres med avbøtende tiltak
0	Ubetydelig miljøskade	Ingen eller ubetydelig miljøskade for området	Innspillet anbefales
+ / ++	Noe miljøforbedring. Betydelig miljøforbedring	Miljøgevinst for området. Noe forbedring (+) eller betydelig forbedring (++)	Innspillet anbefales
+++ / ++++	Stor miljøforbedring. Svært stor miljøforbedring	Stor miljøgevinst for området. Stor (+++) eller svært stor (++++) forbedring. Benyttes i hovedsak der områder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.	Innspillet anbefales

## Utredningstema i KU

Følgende temaer konsekvensutredes:

Miljørelaterte tema: Forurensning, klimagassutslipp, landskap, landbruk, naturmiljø og kulturmiljø, vannforskriften

Samfunnsrelaterte tema: Folkehelse, friluftsliv/nærmiljø, barn og unge.

### Forurensning

Undertema er *støyforurensning, luftforurensning, vann- og grunnforurensning, og radon*. Det er usikkert hvilken virksomhet som kan komme i de ulike områdene i framtiden. Næringsområdene er differensiert ut fra geografisk beliggenhet; sjønær næringsvirksomhet, ikke-sjønær virksomhet og sentrumsnær virksomhet. Det som kan vurderes på et overordna nivå er om det blir økt trafikk på adkomstveger, om vegen går gjennom tettbygde områder og støyømfintlig bebyggelse i både anleggs- og driftsfase. Hvorvidt næringstransport kan gå på sjø og dermed unngå biltransport er også beskrevet. En nærmere vurdering av konsekvenser skal gjøres på detaljreguleringsnivå når tiltaket er mer konkret.

Når det gjelder nye områder til fritids- og turistformål er innspillene basert på konkrete tiltak og dermed enklere å gi en vurdering av forurensning på dette nivået, men også disse områdene må ha en nærmere vurdering av forurensning når de detaljreguleres. Det er satt krav om dette i kommuneplanens forslag til bestemmelser.

### Klimagassutslipp

Utrekningen av myreal er gjort basert med utgangspunkt i informasjon om markslag i AR5. Nøysomhet (nøysom myr = fattig myr, ikke nøysom myr = rik myr) og omdanningsgrad er også tatt fra dataene i AR5. Utrekningen av tap av karbonfangst er regnet ut ved bruk av NIBIOS regneregel ( $m^2 \cdot \text{myr dybde (m)} \cdot 44/12$ ). Myrdataene på Frøya er mangelfulle. Ved at det mangler registrert myr dybde. For disse områdene ble det brukt NIBIOs minstekrav for registrering av myr, som er 30cm. Myrer registrert som «grunn myr» fikk 1m dybde, myrer registrert som «dyp myr» fikk 2m dybde. Antall tonn CO<sub>2</sub>ekvivalenter er omregnet til km kjørt med dieselbil for bedre å forstå og sammenligne omfanget. Det finnes ikke grenseverdier som sier noe hva som er et stort tap, mindre tap ol – omfanget av tapt CO<sub>2</sub>- fangst er derfor et mål som gjør at områder kan sammenlignes.

### Landskap

Ved utbygging av nesten alle arealer til nye næringsområder vil en utbygging medfører utsprenging av tomter, og landskapet vil gjennomgå store endringer og stor miljøskade i forhold til dagens landskap.

Kilde: Er skjønsmessig vurdert ut fra vurderinger i mulighetsstudien og kjent lokalkunnskap.

## Landbruk/jordbruk/skogbruk

Områdene er gjennomgått med tanke på fulldyrka mark, overflatedyrka og innmarksbeite. I tillegg er områdene vurdert opp mot utmarksbeita av sau på grunn av at beite fremmer god kvalitet på kystlynghei. Utkast til beitebruksplan er lagt til grunn for disse vurderingene.

Kilde: NIBIO, Utkast til Beitebruksplan mars 2022 (Frøya kommune).

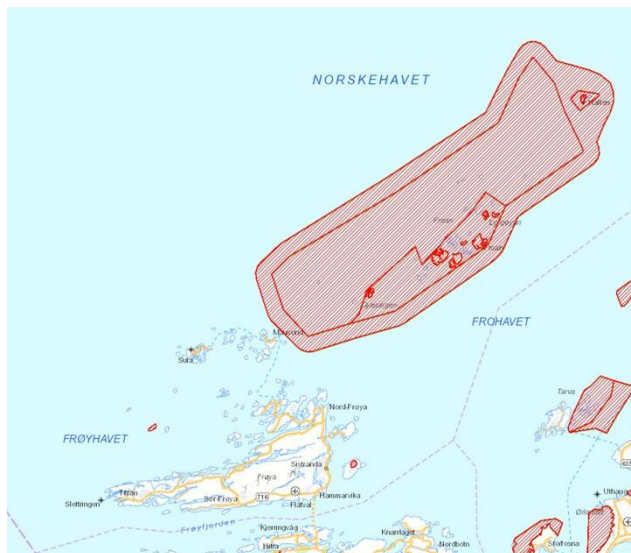
## Naturmangfold

Som bakgrunn for vurderingen er alle tilgjengelige kart- og registreringsbaser benyttet, samt lokalkunnskap. I Frøya kommune er ikke alt av naturmangfold kartlagt likt over alt. Det finnes for eksempel ikke registreringer av naturtyper som dekker hele kommunen. Kystlynghei er i ferd med å bli registrert i store deler av kommunen, men ikke for alle områder som vurderes i konsekvensutredningen. Artsregistreringer f.eks. for fugl er i stor grad tilfeldige, og ikke systematiske, slik at i enkeltområder kan registreringene være mangelfulle. Registreringer av insekter er i stor grad fraværende for store deler av Frøya. Vi har benyttet den kunnskap som finnes og vurdert konsekvenser ut ifra det.

Kilde: Naturbase, Artskart, Artsobservasjoner, SEAPOP

## Verneområder og sårbare arter

Dersom et tiltak berører verne-/ramsarområder er konsekvensene vurdert til svært alvorlig miljøskade. Dette gjelder eksempelvis for ett areal på Sørburøy, som medfører utbygging av et uberørt område. Konsekvensgraden for sårbare arter er gitt ut fra rødlistestatus i kombinasjon med områdets potensial som et viktig funksjonsområde. Kilde: Naturbase, Artskart, Artsobservasjoner, SEAPOP



Figur 2 Oversikt over verneområder i kommunen. Kilde: Naturbase

## Hubro

Kunnskap om aktive (og forlatte) hubroterritorier er innhentet fra lokal ekspertise. Den fastsatte konsekvensgraden bygger på arealenes nærhet til aktive territorier og viktige funksjonsområder som det er kjennskap til. Det som er lagt til grunn under viktige funksjonsområder er forekomster av arter som utgjør en viktig del av næringsgrunnlaget for hubro. Der nye utbyggingsområder berører territoriet til en aktiv hubroforekomst er konsekvensene av en utbygging vurdert til alvorlig miljøskade. For noen av de vurderte områdene vet man ikke med sikkerhet om det forekommer hubro, og dette påpekes da i beskrivelsene. Ved noen av disse områdene, som man har størst mistanke om, er det plassert ut lyttebokser for å kunne påvise en evt. forekomst.

«Vurderingene av negative effekter ved en arealendring er delt inn i en skala fra 0 til 5 for hubro og annen fuglefauna, hvor 5 er svært høy konfliktgrad og 0 er ingen. For hubro vil dette innebære ingen påvirkning ved tallet 0, fordi tiltaket ikke vil påvirke leveområdet eller jaktområdet for arten, ei heller påvirke viktige byttedyr negativt, mens tallet 5 vil bety tap av hekkeområdet og eller essensiell næringstilgang. Områder med konfliktgrad 4 eller 5 bør ikke utbygges fordi det med stor sannsynlighet vil føre til en vesentlig forringelse av viktige leveområder for hubro. Størrelsen på hubroterritorier på Frøya defineres til en viss radius fra hekkeområdet. Dette kan antagelig variere noe og behøver ikke være sirkulært avhengig av topografi, næringstilgang og hekkemuligheter. Enhver arealendring og utbygging vil få konsekvenser for stedegen fauna. Utbygginger i områder med lav artsrikdom og som ikke er avgjørende for arter i nærheten vil i så måte være mer miljøvennlige enn det motsatte.»

Kilde: Martin Pearson (veterinær/spesialist på Hubro på Frøya).

## Kystlynghei

Kystlynghei er under kartlegging både på bestilling fra Frøya kommune i aktuelle utbyggingsområder og som en helhetlig NIN-kartlegging fra Miljødirektoratet.

I 6 av områdene som er konsekvensutredet er det ikke kartlagt kystlynghei. I områder som ikke er kartlagt pr 01.01.21, har vi vurdert områdene ut fra hvorvidt de nyttes aktivt som beite eller ikke. Det er et stort potensial for at kystlynghei som beites har god kvalitet. Flere områder med kystlynghei brennes eller skal brennes i nær framtid. Disse områdene vil også ha et potensial for god kvalitet. Til beitebruksplanen er det utarbeidet et kart som viser områder som beites i dag. Det er gitt en generell vurdering ut fra lokalkunnskap og beitebruk om verdien og sårbarheten til kystlynghei på disse 6 områdene, samt konsekvenser ved utbygging. Det er ikke mulig å avvente nye registreringer til sommeren uten at kommuneplanens arealdel utsettes i lang tid. Krav om naturundersøkelser kommer når området reguleres.

Kilde: Naturbase, NiN-rapporter, utkast til beitebruksplan mars 2022 (Frøya kommune)

## Anadrome vassdrag

Ingen av de foreslåtte arealene kommer i direkte berøring med registrerte anadrome vassdrag. Dermed er de vurderingene som er lagt til grunn basert på potensial for indirekte berøring, slik som avrenning og ifm. anleggsfase.

Kilde: GisLink, lokalkunnskap

## Myr

Se avsnitt om klimagassutslipp.

## Skjellsand

Skjellsand er vurdert ut ifra den verdien naturtypen er angitt, og i tillegg til hvilken grad de foreslåtte planområdene berører forekomstene



Figur 3 Kartet viser forekomster av skjellsand i Fastlandsfrøya kommune. Kilde: Naturbase.

Kilde: Naturbase

## Mineralressurser

NGUs mineralressurser er brukt til å identifisere mineralressurser. Det har ikke blitt identifisert noen mineralressurser i tilknytning til planområdene.

Kilde: NGU – mineralressurser.

## Kulturmiljø

Det er avklart om innspillene berører automatisk freda kulturminner, vedtaksfreda kulturminner, verdifulle kulturlandskap, gårdstun og gamle ferdselsårer. Undersøkelsesplikten etter Kulturminnelovens § 8 oppfylles på reguleringsplannivå. Det legges ikke opp til ytterligere registreringer i felt i kommuneplanprosessen, men det vil bli stilt krav om registreringer i forbindelse med reguleringsplanarbeid.



Kilde: Askeladden, kulturminnesøk, Naturbase

## Folkehelse

Det er utredet om tiltakene medfører konsekvenser for

- Støy og dårligere luftkvalitet.
- Om boliger, skoler og barnehager blir berørt.
- Berøres mulighet til å utøve friluftsliv, f.eks. strandsone, turstier ol?

Utredningen er gjort ut fra lokalkunnskap og vurderinger under temaene friluftsliv og barn- og unge og trafikk. Utfordringen ligger i at vi ikke har oversikt over hvilke næringer som etablerer seg i hvert enkelt område.

Kilde: GisLink, UT.no.

## Friluftsliv

Det er tatt utgangspunkt i kommunedelplan for friluftsliv som ble utarbeidet i 1995/96 i beskrivelsen av friluftsområder. KU har avklart om utbyggingsområdene berører strandsonen, etablerte tur- og skiløyper, og vurdert hvordan utbygging av området kan påvirke eksisterende tur- og løypenett.

Kilde: Ut.no, GisLink

## Barn og unge

Barn og unges interesser er vurdert til å være mest relevant med tanke på berøring av områder som brukes av barn og unge til leik og aktivitet og dermed inn under tema friluftsliv. Det er også vurdert om eventuell økt trafikk berører trafikksikkerheten til barn og unge, særlig i nærheten av barnehager og skoler, noe som er beskrevet under tilgjengelighet og statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP).

Kilde: GisLink

## Forholdet til Vannforskriftens § 4 og § 12 - Vannforekomster

Områdene er vurdert opp mot Vannforskriftens §§ 4 og 12.

Om tilstanden på vannforekomstene vil forringes er vanskelig å vurdere. I tillegg har vannforekomstene stor avgrensning. Vi vet at forslag til sjønære områder medfører utfylling i sjø og tilrettelegging for kaifront og flytebrygger. Vi har ikke oversikt over hvilke næringer som vil etablere seg i områdene, men det skal være sjøbaserte næringer og spesielt innenfor havbruksnæringen.

## Usikkerhet

Konsekvensutredningen har i seg usikkerheter i forhold til at ikke alt areal er utredet på samme detaljnivå. Det er usikkerhet omkring hvilke typer næringer som vil etablere seg i de ulike områdene, og dermed heller ikke forhold som grad av økt trafikkmengde, støy, luftforurensning, påvirkning på folkehelse og barn og unge. Kunnskapsgrunnlaget er likevel ansett som godt nok til å kunne se konsekvensene og anbefale at enkelte områder tas ut og ikke blir med videre til førstegangsbehandling.

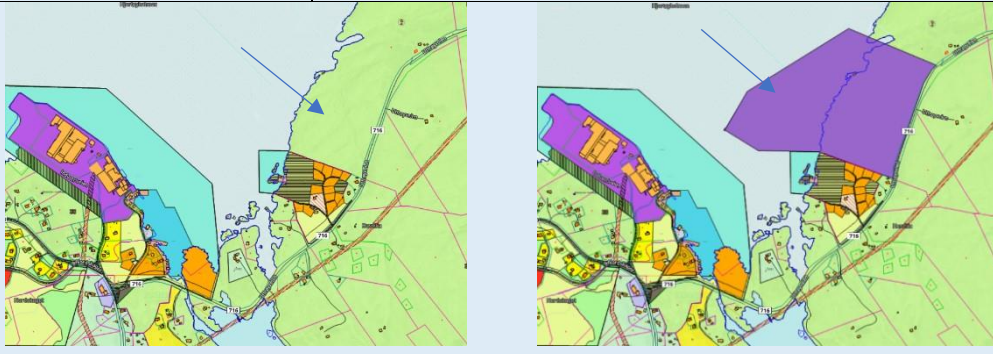
Alle områder som blir vedtatt som nye utbyggingsområder, skal reguleres før utbygging og det vil der kunne stilles mer detaljerte krav til utredninger og avbøtende tiltak.

## Oversikt over områder som konsekvensutredes

<b>NÆRINGSOMRÅDER FRA MULIGHETSSTUDIEN SOM SKAL KONSEKVENSTREDES</b>
<b>Nytt sjønært område</b>
Husvika
<b>Utvidelse av sjønært område</b>
Uttian, Hestøya
Skarpneset
Frøya næringspark, Nesset
Ørnflaugvågen med tilleggsutvidelse
Tuvneset – Storheia med tilleggsutvidelse
<b>Utvidelse av område sentrumsnært/sjønært</b>
Nordhammarvika A1
Nordhammarvika A2
<b>Nye områder sentrumsnært/ikke sjønært</b>
Rabbaheia
Stormyran
<b>NÆRINGSOMRÅDER SOM KOM SOM TILLEGGSOMRÅDER ETTER HØRING AV PLANPROGRAM – OMRÅDER TIL FRITIDS- OG TURISTFORMÅL</b>
Leirvikhamn
Sørburøy
Nabeita, Nabeitavegen 77
Mausund
Karvika
<b>FORSLAG FRA HAVBRUKSNÆRINGEN ETTER FASTSATT PLANPROGRAM</b>
Setra
Titran
Sørdrøy næringsområde
<b>ANDRE TYPE OMRÅDER</b>
Boligfelt – Stølan, Svellingen
Småbåthavn – Skagan
Areal til forskning og utvikling (FOU-areal) i sjø
Gammel sykehjemstomt – Nordhammarvika – mulig endring av formål.
<b>TILBAKEFØRING AV AREALER TIL LNFR/OPPHEVELSE AV REGULERINGSPLANER</b>
Hurran gård
Husvika hyttefelt
<b>Nye arealer etter førstegangsbehandling i formannskapet 29.03.2022 i sak 53/22</b>
Sørburøy glamping
Tuvneset-Storheia m/tilleggsutvidelse

# Nytt sjønært område

## Husvika

UTREDNINGSPROGRAM		HUSVIKA 14/1	
			
<b>Gjeldende arealformål:</b> LNF og kombinerte formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone		<b>Foreslått fremtidig arealformål:</b> Næring og havn	
<b>Areal:</b> 226 daa		<b>Type næring:</b> Næringer som krever nærhet til sjø/havn	
Tema		Egnehetsvurdering	
<b>Grunnforhold</b>	I følge kvartærgeologiske kart: Området på land består for det meste av bart fjell.		
<b>Terreng</b>	Terrengen er småkupert og høyest i nordøst (ca. 30 moh.). Skråner nedover mot sjøen i vest.		
<b>Lokalklima</b>	Området er vendt mot vest, og ligger åpent til med gode lys- og solforhold. Utsatt for vind fra vest og nord. Hovedvindretning er fra sørvest.		
<b>Utbyggingsmønster</b>	Husvika ligger nært opp til Nordskaget og Nordskag industriområde. Avstanden til anlegget i sjø utenfor bedriften Innovamar blir i underkant av 600 meter. Nordskaget er et tettsted med et større næringsområde. En eventuell utvikling av Husvika vil medføre en utvidelse av tettstedet i østlig retning. Dette kan styrke attraktiviteten for Nordskaget som tettsted. Nordskaget er tilrettelagt for vekst gjennom tilgjengelige boligareal og ledig kapasitet i skole- og barnehage. I forbindelse med en eventuell opparbeidelse kan det være aktuelt med en etappevis terrassering av terrenget ned mot sjøen, for å tilpasse tiltaket best mulig til omgivelsene. Bruk av buffersoner mot veg/naboer kan begrense innsikt fra veg, og samtidig ha avbøtende effekt på støy- og støvproblematikk.		
<b>Tilgjengelighet</b>			
Hovedvegssystem	Adkomst fra nord/sør via Fv. 716. Veien har en vegbredde på ca. 5 meter. Kryss ved Nordskaget kan være noe utfordrende for større kjøretøy som kommer fra sør. Krysset ved Nordskaget bør utvides for å bedre framkommeligheten for større kjøretøy. Dersom næringsområdet vil genere mye tungtransport bør det vurderes en breddeutvidelse av veg fra krysset ved Nordskaget. Dette vil være positive tiltak for trafiksikkerheten. Fra Frøyatunnelen passerer trafikken gjennom Hammarvika og forbi Nabeita oppvekstsenter. Ved oppvekstsenteret er det gangvei over fylkesveien som leder til gang-/sykkelveien. Videre går adkomsten mot øst i et 3-armet kryss ved Nordskag (ca. 800 meter før Nordskag oppvekstsenter).		
Avstand	Avstand til Sistranda sentrum: 20,6 km. Avstand til Frøyatunnelen: 17,1 km. Avstand til Frøya Flyplass: 14,0 km. Avstand til kai: 16,1 km til Titran kai.		
Gang-/sykkelvei	Sikkerheten for gående og syklende er dårlig per dags dato. Nærmeste gang-/sykkelvei er lokalisert ca. 14,8 km unna.		

Kollektivtilbud	Ikke godt tilbud per i dag. Bussholdeplassen <i>Husvika</i> ligger tett inntil området, og har 5 daglige passeringer.										
Havneforhold	Husvika fremstår som en godt skjermet havn. Innseglingen til Nordskagsvaet vurderes å være den største begrensende faktoren for havneforholdene (Teknisk rapport Husvika kai, Åkerblå 30.06.2021). Ny havn bør tilrettelegges for elektrifisering.										
Fiskeri	Berøres ikke fysisk av planavgrensningen. Det er registrert låssettingsplasser ca. 35 meter nord og vest for Kobbskjæret. Det er ingen registrerte hoved-/biledere i nærhet til området.										
<b>Teknisk infrastruktur</b>											
Veg	Ny adkomst og avkjøring må opparbeides fra Fv. 716. Veg må planlegges med riktig bruksklasse og gode trafiksikkerhetsmessige tiltak										
Vann og avløp	<p>Vann:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Infrastruktur: Det går en hovedvannledning langs Fv. 716 (160 mm) som kommer fra nord. Går også en vannledning i sjøen til Salmar (315 mm). Går også en vannledning langs Fv. 716 (fra sør) fram til Salmar. Mulig å koble seg til vannkoblingspunkt ved Salmar.</li> <li>Kapasitet: Vurderes som god. Dersom behovet for vann er høyt er dette mulig med mindre tilpasninger.</li> </ul> <p>Avløp:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Infrastruktur: Ikke offentlig avløp i området. Det planlegges et avløpsrenseanlegg ved Salmar. Avløpet må da pumpes i sjøledning over sundet. Alternativt kan det etableres eget avløpsanlegg for området.</li> <li>Kapasitet: Dette anlegget kan dimensjoneres med utvidet kapasitet for også å kunne håndtere avløp fra Husvika.</li> </ul> <p>Generelle krav til VA ved regulering, tas inn som bestemmelse i KPA.</p>										
Elektrisitet	Det går en 24 kv. luftlinje på østsiden av Fv. 716, i underkant av 200 m fra området. Kapasitet og tilkoblingspunkt må utredes/ prosjekteres nærmere.										
Fiber	Finnes fiber på Nordskaget Industriområde og ved Coop Nordskaget. Nærmeste avstand ca. 700 m (i sjø). Kapasitet må undersøkes nærmere.										
Forventet klimaendring	Det sjønære arealet vil påvirkes av fremtidig havnivåstigning og 1000-års stormflo. Det er viktig at det gjøres avbøtende tiltak og at virksomheten etableres på en kotehøyde over kote 3.										
<b>Konsekvensutredning</b>	<b>Vurdering</b>	<b>Konsekvens</b>									
<b>Miljørelaterede forhold</b>		<table border="1"> <tr> <td>----</td> <td rowspan="4">0</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>--</td> <td>+++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++++</td> </tr> </table>	----	0	+	---	++	--	+++	-	++++
----	0	+									
---		++									
--		+++									
-		++++									
<b>Forurensning</b>											
Støyforurensning	I følge støyvarselkart (prognose 15-20 år fram i tid) vil deler av området nærmest vei berøres av gul støysoner pga. trafikkstøy fra Utfrøyveien. Støysonen strekker seg ca. 28 meter fra vegmidte. Det er vanskelig å vite hva som kan komme av støy fra framtidige etableringer i området.										
Luftforurensning	De største utslippskildene for PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> og NO <sub>x</sub> innen kommunegrensen er knyttet til skip, vedfyring og veistøv. Det er noen få boliger i nord og sør for planavgrensningen, som vil være sårbar for luftforurensning fra tiltaket og økt trafikk. Planens omfang vil trolig generere økt luftforurensning i området, fra virksomheten og medfølgende trafikk. Det må foretas en analyse av luftkvalitet ifm. detaljreguleringsplan.										

Vann- og grunnforurensning	Det foreligger ingen registreringer i GRANADA og Grunnforurensning. Tiltaket vil vesentlig endre strandlinjen og vannforekomsten med fysiske inngrep, og utfylling i sjø ut til, og videre forbi Kobbskjæret. Planavgrensningen omfatter ca. 522 meter med strandlinje, og store deler av dette vil antakelig bli bygget ned. Det antas at faren for vann- og grunnforurensning er størst under anleggsperioden. Det må forutsettes at det brukes rene masser for å hindre forurensning til vann og grunn. Det må stilles krav til at det ikke forekommer forurensning som f. eks utslipp fra maskiner o.l. i anleggsperioden.	
<b>Klimagassutslipp</b>		
Nedbygging av karbonrike arealer	Ikke registrert myr.	0
Trafikkmengde/ transportmønstre	Avstand fra store boligområder, fravær av gang-/sykkelveg og egnet kollektivtransport, gjør at trafikken til og fra området forventes å være bilbasert. Økt anleggstrafikk vil øke CO <sub>2</sub> -utslipp og spesielt i anleggsperioden vil økningen kunne bli vesentlig. Ved anleggstrafikk langs veg kan utslippsfrie biler i størst mulig grad benyttes. Områder som ligger langs sjø har mulighet til å transportere masser og bygningsmaterialer og framtidig næringstransport sjøvegen. Dersom det kan brukes utslippsfrie fartøy er det foretrekke. Dette vil begrense utslippene. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av næringsarealene.	-
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp	Uavklart hva som kommer. Sjøbasert næring.	
<b>Landskap</b>	Landskapet preges av fjell i dagen, kystlynghei og en forsenkning i terrenget med buskvegetasjon. Tiltaket vil beslaglegge et areal på ca. 226 dekar, hvorav ca. 24 er i sjø. Bortsett fra ett bygg i strandsonen fremstår området som ubebygde på ortofoto. En planering til kote 3-4 vil medføre mye sprengningsarbeid og en stor landskapsmessig endring. Fra sjøen vil landskapet endres betydelig. Ved gjennomføring bør tiltaket best mulig tilpasses sine omgivelser.	--
<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>		
Innmark/matjord	Ingen fulldyrka mark eller innmarksbeite er registrert innen området.	0
Beiteareal	Det er godt beite på arealet i dag. Beite foregår sporadisk.	--
<b>Naturmangfold</b>		
Naturmangfold	I nord er det et område på ca. 5,4 daa med semi-naturlig våteng. Denne er registrert med lav lokalitetskvalitet og med dårlig tilstand. Det foreligger ingen registreringer som skulle tilsi at tiltak vil komme i konflikt med geologisk mangfold.	0
Verneområder/rødlistearter	Arealet ligger ikke i tilknytning til noen verneområder. Foreslått næringsareal inngår i to kartplott lagt lenger vest og sør i området. Innenfor kartplottets radius er det registrert tjeld (nær truet), heilo (nær truet), rødstilk (nær truet), gjøk (nær truet), gråmåke (sårbar), hønsenhauk (sårbar), grønnfink (sårbar) og storspove (sterkt truet).	--
Hubro	Området ligger innenfor ett aktivt hubroterritorium. Det har vært hekking her årlig siden 2012 frem til og med 2021. Territoriet er også aktivt i 2022 og har vært undersøkt med opptaker hvor det ble registrert syngende hann flere av dagene. Her inngår gråmåke og fiskemåke som viktige næringsarter. Konfliktgrad vurderes til 2 fordi det ligger innenfor og relativt nært et hekkeområde for hubro, og fordi området er usjener og trolig brukes av hubro i dag. I øst og sør har leveområdet blitt forringet gjennom bygging av vindkraftverk og annen industri.  Ut fra fugletakseringen som ble gjennomført i mai 2020 er det liten tvil om at de sjønære områdene ved Husvika spiller en viktig rolle for mange av de artene hubroen er avhengig av for å kunne overleve og formere seg. Det ble også observert mange terner (43 av totalt 135	--

	fugl) denne dagen i sjøområdene utenfor Husvika. Terner forekommer på hubroens matseddel, men representerer liten verdi i et biomasseperspektiv (Martin Pearson).	
Kystlynghei	Innenfor planavgrensningen er det kartlagt ca. 98 dekar med kystlynghei. Dette består av: Et sammenhengende areal på 90 daa med kystlynghei av moderat lokalitetskvalitet, moderat tilstand og moderat naturmangfold. I tillegg er det en forekomst på ca. 4,2 daa med kystlynghei av moderat lokalitetskvalitet i nordvest. I Nordøst er det kartlagt ca. 3,3 daa med kystlynghei av <i>svært lav</i> kvalitet og i <i>svært redusert</i> tilstand. I sør inkluderer avgrensningen et areal på ca. 0,4 daa med kystlynghei av <i>svært lav kvalitet</i> .	---
Anadrome vassdrag	Det er ingen registrerte anadrome vassdrag i området.	0
Myr	Området har ikke registrert noe myr (AR5).	0
Skjellsand	Det er ingen registrerte skjellsandforekomster i området.	0
Mineralressurser	Det foreligger ingen registreringer av mineralressurser i området.	0
Vannforekomst	Tilgrensende sjø inngår i kystvannsonen <i>Nordskagsvaet</i> . Vannforekomsten utgjør et areal på 1,8 km <sup>2</sup> , og er ikke registrert med noen beskyttede områder. Den økologiske tilstanden er klassifisert som <i>god</i> . Ved utbygging av havn kan vannforekomsten bli påvirket spesielt under anleggsperioden. Nordskaget står registrert i Vann-Nett med god vannkjemi (ikke gjort noen registreringer). Nordskagsvaet er samtidig en terskelfjord som vil kunne stå i fare for eutrofi (næringsopphopning) ved utslipp av næring. Resipientvurdering fra Sweco viser at Nordskagsvaet er meget sårbart og sårbart basert på utslippspunkt for avløp.  Ved full utnyttelse av sjøarealet, i form av utfylling, vil det bli store hydromorfologiske endringer i vannforekomsten	--
Kulturmiljø/kulturminner	Berøres ikke av kjente registreringer. Må påregnes at det vil bli krevd kulturminneundersøkelser i sjø for det området som tenkes utfylt, og på land.	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>		
Folkehelse	For eksisterende boliger langs fv. 716 vil etablering av nytt næringsområde medføre økt støy/trafikk/forurensing. Befolkningen er i dag plaget av lukt og støy fra eksisterende næringer. Ved etablering av flere næringsvirksomheter i området, vil det være viktig at befolkningen ikke utsettes for ytterligere belastning.	-
Friluftsliv/nærmiljø	Forslaget vil bygge ned ca. 350 meter med strandsone. Strandsonen i området har for det meste stor helning, og er vanskelig framkommelig til fots. Området er ikke registrert som et friluftslivsområde. Ett bolighus grenser opp til område i sørøst. Det er ellers få boliger i nærområdet, og det er ikke kjent at området benyttes som nærområde. Det finnes et naust ved sjøen nordvest i området. I sør er det regulert et hyttefelt; Husvika hyttefelt. En utbygging vil sannsynligvis medføre at dette området vil bli mindre attraktivt for hyttebygging. Planen ble vedtatt i 2008 og per i dag er ingen av hyttetomtene bebygd.	-
Barn og unge	Selv om det er få boliger i nærområdet og dermed sannsynligvis liten andel av barn og unge, vil forslaget medføre økt trafikk langs en smal vei som ikke har gang-/sykkelvei. I dag transporteres barn til skole med buss.	-
<b>Anleggsfasen</b>		

I anleggsfasen vil det uansett type etableringer i området bli anleggsvirksomhet og trafikkøkning til og fra området. Der det er behov for masseuttak før utbygging vil sprengning være betydelig. Dette antas å medføre økt støy og støvulemper i nærheten av området og økt trafikkstøy og støvproblematikk til området for den bebyggelse biltrafikken vil passere. Spesielt støy- og støvfølsom bebyggelse som barnehager, skoler, institusjoner og boligområder må hensyntas. Overfor er det beskrevet hvilke veier og befolkningskonsentrasjoner biltrafikken vil benytte. Ved utbygging av havn bør massetransport og transport av f. eks bygningsdeler mest mulig foregå sjøvegen, noe som reduserer mengde CO<sub>2</sub>-utslipp. Tidsperioden anleggsarbeidet vil foregå over, avhenger av om området bygges ut i etapper eller om alt bygges ut på en gang. I anleggsfasen er det også viktig å kartlegge og hensynta eksisterende kabler og ledninger i og til/fra området. Gjeldene KPA har i bestemmelsenes §23 – krav til bygg- og anleggsfasen, krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes før igangsettingstillatelse gis. Bestemmelsen sier noe om hva det skal redegjøres for, rekkefølge for når beskyttelsestiltak skal være etablert, og at krav for støy og luftkvalitet etter Miljøverndepartementets retningslinjer skal tilfredsstilles.

#### Forholdet til differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø

Husvika ligger med areal helt ned til sjøen. Det er ikke næringsarealer her fra før. Det er aktuelt med nytt havneareal. Dette er i utgangspunktet i strid med byggeforbud i 100m-beltet langs sjø, men arealer til næring kan prioriteres i sone 3. Det må kreves en reguleringsplan før området bygges ut, noe det stilles krav om i bestemmelsene til KPA. Utbyggingen må tilpasses landskap og naturmiljø best mulig.

#### Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport

Husvika ligger nært bygda Nordskaget som i området Nordskag industriområde har omfattende næringsvirksomhet i dag. Å bygge ut Husvika vil derfor bidra til å konsentrere næringsutvikling i et område som i dag har et godt næringsliv. Ved å anlegge ny havn vil det blir god tilgjengelighet for næringstransport langs sjø, noe som er mer miljøvennlig enn transport langs veg, særlig dersom det i tillegg legges opp til havner med mulighet til elektrifisering. Næringstransport til Husvika langs veg vil skje fra Frøyatunnelen og langs Sørfrøyveien, Fv. 716, og øke trafikkmengden i forhold til i dag på denne strekningen. Det er god fremkommelighet for næringstransport. Det må vurderes om det på strekningen vil være nødvendig med bedre gang- og sykkelvegtilbud. Det er et ønske å opprettholde og øke bosetting i Nordskaget og økt næringsutbygging kan føre til økt bosetting i tråd med SPR-BATP § 4.3. (for detaljer, se punkter under egnethet; utbyggingsmønster og tilgjengelighet).

#### Samlet vurdering

**Egnethet:** Området er nært hovedadkomst veg og sjø. Det kreves en del opparbeiding, tilknytning og forbedring av infrastruktur. Det må stilles krav til godt smittevern på grunn av nærhet til Salmars anlegg.

**KU:** Stor miljøskade for landskap. Trua og sårbare arter blir berørt. Området ligger innenfor et aktivt hubro-territorium. Det er kartlagt store arealer med kystlynghei innen planområdet som har fått 3 minus og en utbygging vil medføre stor miljøskade på disse forekomstene.

**Statlige retningslinjer:** 350 meter nedbygd strandlinje og 51 dekar tilgjengelig strandsoner. Frøya kommune er i sone 3, som vil si at utbygging til næring kan aksepteres dersom hensynet til landskap og naturmiljø hensyntas. Landskap og naturmiljø vil forringes og er en utfordring. Område med eksisterende næringsvirksomhet. Kan medføre økt bosetting på Nordskaget og en utvidelse og konsentrasjon av flere næringer. Påregnes arbeidstransport med bil. Mulighet for utvikling av egnet havn. Anleggs- og næringstransport bør foregå langs sjø, noe som er bærekraftig. Tiltaket kan oppfattes til å være i tråd med retningslinjene.

#### Kommunedirektørens vurdering og tilrådning

KU viser at en utbygging som vil medføre stor miljøskade for landskap og naturmiljø. Det er én aktør som har ervervet området, og det skal tilrettelegges for flere aktører. Kommunen ønsker å stå for regulering av arealet, mens aktør(er) utvikler arealet. Regulert område til hytter i sør bør tilbakeføres til LNF.

Området anbefales tatt med til 1.gangsbehandling.

#### Forslag til avbøtende tiltak:

- Etappevis utbygging der en etappe bygges ferdig før neste kan påbegynnes.
- Utbygging i terrasser som kan føre til mindre landskapsinngrep.
- Det må hensyntas konsekvenser for folkehelse og Nordskaget må vurderes som helhet i forhold til dette temaet.
- Sjøvegs anleggs- og næringstransport framfor næringstransport langs veg.
- Det kan vurderes på sikt å opparbeide fortau/gang- og sykkelveg i Nordskagsområdet, i samarbeid med utvikling av flere arealer på denne siden av Frøya.
- Sjøkant bygges slik at det unngås avrenning/forurensning til sjø.
- Regulert område til hytteområde i sør bør tilbakeføres til LNF.

Hubro



- Sprengningsarbeid skal foregå utenfor hekketiden for hubro (15.02 - 01.09).

- Kartlegge måkekolonier og våtmarksområder med høy biologisk verdi, slik at de får tilstrekkelig vern til å bestå.
- Systematisk uttak av mink



# Utvidelse av sjønært område

## Hestøya, Uttian

UTREDNINGSPROGRAM		HESTØYA, UTTIAN 26/9, 31	
			
<b>Gjeldende arealformål:</b> LNF		<b>Foreslått fremtidig arealformål:</b> Næring/havn	
<b>Areal:</b> 41,5 daa		<b>Type næring:</b> Næring som kreves nærhet til sjø/havn	
Tema	Egnehetsvurdering		
<b>Grunnforhold</b>	I følge kvartærgeologiske kart: Området på land består for det meste av bart fjell, noe myr.		
<b>Terreng</b>	Terrengen er småkupert og høyest i sørvest (ca. 12 moh.). Skråner bratt ned mot sjøen i sørøst.		
<b>Lokalklima</b>	Sørvendt. Gode lys- og solforhold. Området ligger forholdsvis åpent til for vindpåvirkning, men er godt skjermet for bølgepåvirkning.		
<b>Utbyggingsmønster</b>	Grenser til et allerede etablert næringsområde. Ny adkomstvei til næringsområdet vil fjerne dagens gjennomgangstrafikk forbi boliger langs Hestøyveien. En utvidelse av næringsområdet kan bidra til å styrke Uttian som tettsted på Frøya.		
Tilgjengelighet			
Hovedvegssystem	Fra Frøyatunnelen passerer fylkesveien (Fv. 714) gjennom Hammarvika, Sistranda, Ervika og Dyrvika. Adkomst fra Fv. 714 via Uttiveien (Fv. 451) over Uttibrua. Fra enden av Uttiveien går det privat veg (Hestøyveien) fram til området. Uttibrua har begrenset vegbredde. Hestøyveien er smal og uegnet som adkomstvei til næringsområdet. Som følge av Uttibruas trafikkbegrensning, vil det være en forutsetning at ny næring i størst mulig grad henvender seg mot sjøveis transport.		
Avstand	Avstand til Frøyatunnelen: ca. 12,2 km. Avstand til Sistranda: ca. 7,8 km. Avstand til Frøya Flyplass: 15,3 km Avstand til kai: 5 km til Nesset kai		
Gang-/sykkelvei	Tilgjengeligheten for gående og syklende er dårlige, da det ikke er anlagt gang-/sykkelvei på Uttian. Veiene er smale, og det vil bli betydelig økning i trafikk som resultat av boligutbygging.		
Kollektivtilbud	Ikke god tilgjengelighet per i dag. Nærmeste bussholdeplass <i>Uttian</i> er lokalisert ca. 600 meter unna i nordøst, som har 4-5 busspasseringer på ukedager.		
Havneforhold	Vurderes som gode, men bør utredes nærmere dersom det skal anlegges havn/kaianlegg.		
Fiskeri	Det er mulig å knytte seg opp mot biled i sør og øst, som begge har en distanse på ca. 1 km fra planavgrensningen.		
Teknisk infrastruktur			
Veg	Nåværende vei må videreføres for adkomst til planområdet. Veien er privat. Det bør anlegges ny vei til hele området. Veg må planlegges med riktig BK og gode trafikksikkerhetsmessige tiltak.		
Vann og avløp	Vann: - Eksisterende infrastruktur: Det går en 110 mm ledning fram til snuplassen ved enden av Uttiveien. Fra her går det en 63 mm ledning fram til næringsområdet. - Kapasitet: Kapasiteten på 110 mm ledning er høy. Kapasiteten på 63 mm ledning er lav. For å bedre vanntilførselen til området bør det legges ny vannledning fra Uttiveien, med større dimensjon fram til næringsområdet (avstand ca. 350 m). En oppgradering til 110		

	<p>mm vil medføre at teoretisk kapasitet til næringsområde tredobles i forhold til dagens kapasitet.</p> <p>Avløp:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eksisterende infrastruktur: Eksisterer kun private avløpsanlegg på næringsområdet i dag. En evt. utvidelse vil kreve at det etableres avløpsanlegg i området. Dette kan evt. også dimensjoneres for å håndtere eksisterende område.</li> <li>- Kapasitet: Ikke eksisterende.</li> </ul>										
Elektrisitet	Det går en 24 kv. luftlinje som forsyner dagens næringsområde. Kapasitet og tilkoblingspunkt må utredes/prosjekteres nærmere.										
Fiber	Nærmeste kabel er på Nesset. Fra Nesset industriområde er det 2,2 km i luftlinje til næringsområde. Mest aktuell løsning for Uttian er 5G. Uttian er prioritert sist i prioriteringslista til kommunen.										
Forventet klimaendring	Det sjønære arealet vil påvirkes av fremtidig havnivåstigning og 1000-års stormflo. Det er viktig at det gjøres avbøtende tiltak og at virksomheten etableres på en kotehøyde over kote 3.										
<b>Konsekvensutredning</b>	<b>Vurdering</b>	<b>Konsekvens</b>									
<b>Miljørelaterte forhold</b>		<table border="1"> <tr> <td>---</td> <td rowspan="4">0</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>--</td> <td>+++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++++</td> </tr> </table>	---	0	+	---	++	--	+++	-	++++
---	0	+									
---		++									
--		+++									
-		++++									
<b>Forurensning</b>											
Støyforurensning	Bebyggelsen på Hestøya består av næringsareal, slik at det er litt avstand til nærmeste støyømfintlige bebyggelse. Med utvidelse av næringsarealet vil støyen og trafikken øke. Det er tenkt å omlegge dagens adkomstvei, slik at den går utenom boligområdet. Dette tiltaket vil begrense noe av trafikkstøyen.										
Luftforurensning	De største utslippskildene for PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> og NO <sub>x</sub> innen kommunegrensen er knyttet til skip, vedfyring og veistøv. Etablering av havn, samt økt trafikk til/fra tiltaket, vil generere mer utslipp av nevnte komponenter. Det er lite sårbar bebyggelse i umiddelbar nærhet av selve tiltaksområdet, men adkomstveien passerer tett bebyggelse etter avkjøring fra Fv. 6476.										
Vann- og grunnforurensning	Planavgrensningen beslaglegger ca. 600 meter med kystlinje, hvor deler av dette trolig vil medføre utfylling i sjø. Det foreligger ingen registreringer av brønner eller eksisterende forurensning i området.										
<b>Klimagassutslipp</b>											
Nedbygging av karbonrike arealer	Om hele myrarealet blir utbygd vil det ha et utslipp på 499,44 tonn CO <sub>2</sub> – ekvivalenter. Dette tilsvarer 375 518,7 km i en dieselbil, som utgjør kjørestrekningen Frøya Rådhus – Cape Town, Sør Afrika ca. 25 ganger. Utregningen er gjort ved bruk av NIBIOS regneregulering for tap av karbon ved utbygging av myr (NIBIO, 2021).	-/--									
Trafikkmengde/ transportmønster	Avstand fra store boligområder, fravær av gang- og sykkelveg, samt egnet kollektivtransport, gjør at trafikken til og fra området forventes å være bilbasert. Økt anleggstrafikk vil øke CO <sub>2</sub> -utslipp og spesielt i anleggsperioden vil økningen kunne bli vesentlig. Ved anleggstrafikk langs veg kan utslippsfrie biler i størst mulig grad benyttes. Områder som ligger langs sjø har mulighet til å transportere masser og bygningsmaterialer og framtidig næringstransport sjøvegen. Dersom det kan brukes utslippsfrie fartøy er det foretrekke. Dette vil begrense utslippene. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av næringsarealene.	-									
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp	Uavklart hva som kommer.										

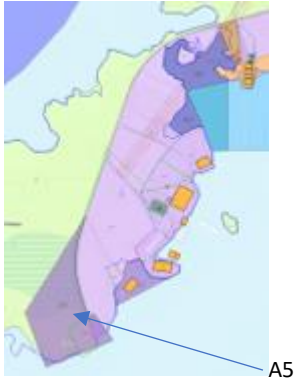
<b>Landskap</b>	En planering til kote 3-4 vil medføre sprengningsarbeid/utfylling og føre til en stor landskapsmessig endring. Avgrensning mot nord/vest er valgt for å skjerme innsyn fra boliger på Uttian. Sett fra sjøen i sør vil landskapet endres i stor grad. Ved gjennomføring, bør tiltaket best mulig tilpasses sine omgivelser. Landskapsinngrep vil medføre betydelig miljøskade i området A4.	-
<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>		
Innmark/matjord	Ingen dyrkbar jord eller innmark.	0
Beiteareal	Beites ikke i dag.	0
<b>Naturmangfold</b>		
Naturmangfold	Planavgrensningen beslaglegger ca. 0,3 dekar med naturtypen <i>strandeng</i> , som er av moderat kvalitet, god tilstand og lite naturmangfold. Den berører også ca. 0,5 dekar med naturtypen semi-naturlig eng av lav kvalitet, moderat tilstand og lite naturmangfold. Virksomheten vil legge beslag på store deler av den uberørte naturen på Hestøya, som vil føre til større press på lokalt reproduserende arter.	-
Verneområder/rødlisterarter	Området er maskert med sensitive artsdata for fugleartene hubro, havørn og kongeørn. Det er registrert flere fuglearter i/nært opp til området: Storskarv (nær truet), havelle (nær truet), teist (nær truet), tjeld (nær truet), rødstilk (nær truet), steinvender (nær truet), stær (nær truet), ærfugl (sårbar), sjøorre (sårbar), gråmåke (sårbar), fiskemåke (sårbar) alke (sårbar), vannrikse (sårbar), grønnfink (sårbar), tyvjo (sårbar), storspove (sterkt truet), makrellterne (sterkt truet), krykkje (sterkt truet), lomvi (kritisk truet) og vipe (kritisk truet). Det er også registrert kysthumle (nær truet). Hvor store konsekvenser en utbygging vil medføre for de registrerte artene må utredes nærmere, da samtlige fugleregistreringer er gjort utenfor etablerings-/hekkeperioden. Ca. 220 meter sørvest for avgrensningen er det et gyteområde, samt et registrert område avsatt til «fiskeplasser – passive redskap».	-
Hubro	Området er forelagt Martin Pearson. Pearson har aldri vært i området, slik at det kan ikke gis noen vurdering. Påpeker viktigheten av å undersøke forekomster av viktig biomasse i næringstilgangen til hubro. Må utredes i regulering.	
Kystlynghei	Innenfor tiltaksområdet finnes det ca. 12,8 dekar med kystlynghei av lav lokalitetskvalitet, moderat tilstand og lite naturmangfold. Ved omlegging av adkomstvei vil et parti med kystlynghei av moderat kvalitet, god tilstand og lite naturmangfold berøres.	--
Anadrome vassdrag	Det er ingen registrerte anadrome vassdrag i området.	0
Myr	Ved Hestøya er det ca. 9,89 dekar myr med ukjent nøysomhet. Denne myra har ukjent omdanningsgrad. Myrarealet er beregnet ved bruk av AR5 og flyfoto så størrelsen er noe usikkert. Myr er flomdempende områder, ved utbygging av myr kan det bli en økning i vannmasser i området.	-
Skjellsand	Registrert skjellsandforekomst vil ikke berøres av virksomheten. Hovedforekomsten er lokalisert på nordsiden av Hestøya, med unntak av en avstikker som finnes ca. 60 meter mot vest.	0
Mineralressurser	Ingen registreringer foreligger.	0
Vannforekomst	Det tilgrensende sjøområdet inngår i kystvannsonen <i>Sistrandsvaet</i> . Vannforekomsten utgjør et areal på 38,2 km <sup>2</sup> , og er ikke registrert med noen beskyttede områder. Den økologiske tilstanden er klassifisert som <i>moderat</i> . Miljømålet er at vannforekomsten skal oppnå <i>god</i> økologisk tilstand mellom 2022-2027.	-
<b>Kulturmiljø/kulturminner</b>	Ingen kjente registreringer innenfor området, men det er tidligere gjort flere funn på Uttian. Må påregnes at området i sjø og på land må undersøkes for eventuelle kulturminner.	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>		

Folkehelse	En utbygging vil medføre mye sprengningsarbeid og massetransport som kan påvirke folkehelsen negativt i anleggsperioden. En utvidelse av næringsområde vil sannsynligvis medføre en økt trafikk langs vegene, som igjen vil føre til økt trafikkstøy. I følge Gislink er det svært få boliger på Uttian som berøres av støy varselkart (Prognose 15 – 20 år fram i tid). Det skal etableres nye boligfelt på Uttian og det må vurderes trafikksikkerhet i forhold til disse. På bakgrunn av begrensninger i veiadkomsten (Uttibrua) er det en forventning til at nye næringsetableringer i størst mulig grad skal benytte sjøveis transport.	-
Friluftsliv/nærmiljø	Forslaget vil bygge ned ca. 450 meter med strandsoner. Ny adkomstvei vil berøre et større registrert friluftslivsområde som omfatter hele Uttian. Utfra beskrivelsen vil trolig ikke adkomstveien berøre verdiene i dette friluftslivsområdet. Det er få boliger som grenser til området.	-
Barn og unge	Noe økt trafikk langs vei, som følge av arbeidspendling må påregnes. Ny adkomstvei til området vil gi mer trafikksikre forhold for barn og unge som bor nærmest opp til området. Det finnes ingen gang- og sykkelveier på Uttian per i dag.	-
<b>Anleggsfasen</b>		
<p>I anleggsfasen vil det uansett type etableringer i området bli anleggsvirksomhet og trafikkøkning til og fra området. Der det er behov for masseuttak før utbygging vil sprengning være betydelig. Dette antas å medføre økt støy og støvulemper i nærheten av området og økt trafikkstøy og støvproblematikk til området for den bebyggelse biltrafikken vil passere. Spesielt støy- og støvfølsom bebyggelse som barnehager, skoler, institusjoner og boligområder må hensyntas. Overfor er det beskrevet hvilke veier og befolkingskonsentrasjoner biltrafikken vil benytte. Ved utbygging av havn bør massetransport og transport av f. eks bygningsdeler mest mulig foregå sjøvegen, noe som reduserer mengde CO<sub>2</sub>-utslipp. Tidsperioden anleggsarbeidet vil foregå over, avhenger av om området bygges ut i etapper eller om alt bygges ut på en gang. I anleggsfasen er det også viktig å kartlegge og hensynta eksisterende kabler og ledninger i og til/fra området. Gjeldene KPA har i bestemmelsen §23 – krav til bygg- og anleggsfasen, krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes før igangsettingstillatelse gis. Bestemmelsen sier noe om hva det skal redegjøres for, rekkefølge for når beskyttelsestiltak skal være etablert, og at krav for støy og luftkvalitet etter Miljøverndepartementets retningslinjer skal tilfredsstilles.</p>		
<b>Forholdet til differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø</b>		
Her er det et allerede aktivt næringsområde og tilgjengelig havn. En større del av strandsonen vil bli berørt av utbyggingen og i utgangspunktet være i strid med byggeforbud i 100m beltet langs sjø, men næringsarealer kan prioriteres i sone 3.. Utbyggingen må søkes å tilpasse landskap og naturmiljø best mulig.		
<b>Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport</b>		
Dette er en utvidelse av allerede planavklart område, noe som i utgangspunktet er positivt. Området har stor avstand fra større boligområder i dag. Det er fravær av gang- og sykkelveg. Fra midten av området er det ca. 600m til holdeplass for buss. Det forventes at arbeidspendling er bilbasert til og fra området på kort sikt. Dette er ikke i tråd med Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP) i dag, men tilgang til havn for sjøbasert næringstransport kan oppveie dette da sjøvegs transport er mer miljøvennlig enn transport langs veg, særlig dersom det i tillegg legges opp til havner med mulighet til landstrøm. Som følge av Uttibruas trafikkbegrensning, vil det være en forutsetning at ny næring i størst mulig grad henvender seg mot sjøveis transport. For detaljer, se under egnethet; utbyggingsmønster og tilgjengelighet.		
<b>Samlet vurdering</b>		
<p><b>Egnethet:</b> Forslaget er en utvidelse av et eksisterende næringsområde med havn. Veiforholdene er krevende med utfordringer med Uttibrua. Det forventes at adkomstvegen legges om for å unngå at trafikk berører boliger inn til næringsområdet A5. God mulighet for ny havn med gode havneforhold i A4, havn/kai kan tilrettelegges for elektrifisering. Området kan generelt tilknyttes eksisterende infrastruktur. Havneforhold må utredes videre ved regulering.</p> <p><b>KU:</b> En rekke rødlistede arter er registrert. Mangler tilstrekkelig opplysninger ang. hubro. Konsekvenser for kystlynghei er vurdert til betydelig miljøskade. Strandsoner beslaglegges.</p> <p><b>Statlige retningslinjer:</b> Vil medføre ca. 450 m nedbygd strandsoner. Frøya kommune er i sone 3, som vil si at utbygging til næring kan aksepteres dersom hensynet til landskap og naturmiljø hensyntas. Det er utfordringer i forhold til å ta hensyn til landskap og naturmiljø. Det påregnes arbeidstransport med bil. Trafikale utfordringer på Uttibrua. Ved bruk av eksisterende havn og/eller opparbeiding av ny havn/kai vil sjøvegs anleggs- og næringstransport være best egnet både i anleggsperioden og driftsperioden. Området ligger et stykke fra Sistranda og Frøyatunnelen og er i utgangspunktet i strid med retningslinjene. Utvikling av området vurderes til å være i tråd med retningslinjene ut fra at det er en utvidelse av eksisterende næringsareal og det ligger til rette for bruk av sjøvegs transport.</p>		
<b>Kommunedirektørens vurdering og tilrådning</b>		



A4 reduseres i omfang og gjenværende areal betegnes A5. A5 inngår sammen med A1-3 og adkomst til området når ny reguleringsplan skal utarbeides.

Tiltaket er ikke i konflikt med beiteareal. Området foreslås utviklet med de hensyn som er nevnt under avbøtende tiltak.

- **Forslag til avbøtende tiltak:**
- Ny adkomstvei til næringsområdet må legges utenfor verdifull kystlynghei.
- Utvikles med kai/fiskerihavn.
- Utvikles med kun sjøveis transport.
- Masser fra A5 kan benyttes ved utfylling til A1-3.
- Sjøkant bygges slik at det unngås avrenning/forurensning til sjø.
- Kai kan etableres på påler for å minimere fysiske inngrep, samt hydromorfologisk påvirkning, på vannforekomsten.



## Skarpneset

UTREDNINGSPROGRAM		SKARPNESSET 6/20
		
<b>Gjeldende arealformål:</b> LNF		<b>Foreslått fremtidig arealformål:</b> Næring/havn
<b>Areal:</b> 14 daa		<b>Type næring:</b> Kai, losse- og lasteforhold.
<b>Tema</b>	<b>Egnehetsvurdering</b>	
<b>Grunnforhold</b>	Ifølge kvartærgeologiske kart består hele området av bart fjell.	
<b>Terreng</b>	Området er småkupert med største høyde på 17 moh.	
<b>Lokalklima</b>	Området ligger sørvendt og åpent til fra sjøen mot sør og øst-sørøst.	
<b>Utbyggingsmønster</b>	Arealet er ikke bebygd i dag. Naboarealene i øst er tidligere regulert til næring. Ved et eventuelt behov for utvidelse av Skarpneset industriområde, vurderes det sydligste arealet som det først aktuelle utvidelsesområde. Dette kan planeres ned til samme kote som regulert næringsområde.	
<b>Tilgjengelighet</b>		
Hovedvegssystem	Fra Sørfrøyveien (Fv. 716) er det regulert adkomstvei inn til Skarpneset (regulert næringsområde). Veiadkomst til foreslåtte utvidelsesområder vil kunne løses ved bruk av interne veger med avkjørsel fra regulert veg. Fra Frøyatunnelen passerer trafikken gjennom Hammarvika og forbi Nabeita oppvekstsenter. Ved oppvekstsenteret er det gangvei over fylkesveien som leder til gang/sykelveien.	
Avstand	Avstand til Frøyatunnelen: 9,6 km. Avstand til Sistranda: 13,6 km. Avstand til Frøya Flyplass: 7 km Avstand til kai: 11,6 km til Nordhammarvika kai	
Gang-/sykelvei	Tilgjengeligheten for gående og syklende er dårlige per dags dato. Gang-/sykelveien er lokalisert ca. 7,6 km i øst for tiltaksområdet.	
Kollektivtilbud	Ikke god tilgjengelighet per i dag. De mest nærliggende bussholdeplassene er lokalisert 1,3 km mot vest og 1,4 km mot øst.	
Havneforhold	Begrensninger i havneforholdene. Eget for mindre båter med god manøvreringsevne, som f. eks. servicefartøy, brønnbåter og forbåter. Se vedlagte rapport fra Åkerblå (Teknisk Rapport Skarpneset kai, Åkerblå 11.06.2021). Kan egne seg som mindre havn med lademuligheter.	
Fiskeri	Det er registrert et større <i>låssettingsområde</i> ca. 16 meter vest for planavgrensningen. Utslipp og annen eventuell forurensning i sjø kan være svært uheldig for denne virksomheten. Det er avmerket et område for «fiskeplasser-passive redskap» ca. 40 meter fra planavgrensningen i sør og vest.	
<b>Teknisk infrastruktur</b>		
Veg	Må etableres trafikksikker avkjøring fra Fv. 716 og vei inn til planområdet. Avkjørsel er regulert i vedtatt plan, men ikke bygd. Veg må planlegges med riktig BK og gode trafikksikkerhetsmessige tiltak	
Vann og avløp	<p>Vann:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Infrastruktur: Går hovedvannledning fram til Skarpnesvatnet. Herfra er det ca. 800 meter fram til tomtegrense.</li> <li>- Kapasitet: Dette er en 280 mm ledning med svært god kapasitet. Kan forsyne et nytt lakseslakteri. Mulig behov for trykkøkningsanlegg.</li> </ul> <p>Avløp:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Infrastruktur: Eksisterer ikke. Må utbygges</li> <li>- Kapasitet: Eksisterer ikke</li> </ul>	

Elektrisitet	Det går en 24 kv. luftlinje gjennom tvers over innfartsveien til planområdet (ca. 250 meter i nordøst). Kapasitet og tilkoblingspunkt må utredes/prosjekteres nærmere.										
Fiber	Nærmeste fiber er på Nordskaget/Flatval. Mulig lagt trekkør fram til Skarpnesvatnet.										
Forventet klimaendring	Det mest sjønære arealet er veldig utsatt for havnivåstigning og stormflo-sykluser, slik at det er viktig at det ifm. evt. planprosess gjøres avbøtende tiltak. Innfartsveien er veldig utsatt for flomhendelser, da den er lokalisert i flomsoneaktsomhetsområde.										
<b>Konsekvensutredning</b>	<b>Vurdering</b>	<b>Konsekvens</b>									
<b>Miljørelaterte forhold</b>		<table border="1"> <tr> <td>----</td> <td rowspan="4">0</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>--</td> <td>+++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++++</td> </tr> </table>	----	0	+	---	++	--	+++	-	++++
----	0	+									
---		++									
--		+++									
-		++++									
<b>Forurensning</b>											
Støyforurensning	Tiltaket vil generere støy fra trafikk og havnevirksomhet. Det forekommer støyfølsom bebyggelse i nord og vest for tiltaksområdet.										
Luftforurensning	De største utslippkildene for PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> og NO <sub>x</sub> innen kommunegrensen er knyttet til skip, vedfyring og veistøv. Etablering av havn, samt økt trafikk til/fra tiltaket, vil generere mer utslipp av nevnte komponenter. Det er noe bebyggelse i nord og vest av tiltaket som vil være sårbar for slike utslipp.										
Vann- og grunnforurensning	Det foreligger ingen registreringer av brønner eller eksisterende grunnforurensning i området. Tiltaket vil fysisk endre kystlinjen i området, og arealbruken vil endres fra beitebruk til næring. Planavgrensningen omfatter ca. 431 meter med strandlinje, og noe av dette partiet vil fylles ut med masse.										
<b>Klimagassutslipp</b>											
Nedbygging av karbonrike arealer	Ikke registrert myr.	0									
Trafikkmengde/ transportmønster	Avstand fra store boligområder, fravær av gang- og sykkelvei samt egnet kollektivtransport, gjør at trafikken til og fra området forventes å være bilbasert. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av næringsarealene. Økt anleggstrafikk vil øke CO <sub>2</sub> -utslipp og spesielt i anleggsperioden vil økningen kunne bli vesentlig. Ved anleggstrafikk langs veg kan utslippsfrie biler i størst mulig grad benyttes. Områder som ligger langs sjø har mulighet til næringstransport og å transportere masse og bygningsmaterialer sjøvegen. Dersom det kan brukes utslippsfrie fartøy er det foretrekke. Dette vil begrense utslippene. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av næringsarealene.	-									
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp	Det er uavklart hva som vil etableres. Havneområdet, men usikkert hvilken næringsetablering som vil etableres i den vedtatte reguleringsplanen.										
<b>Landskap</b>	Det er tidligere vedtatt en reguleringsplan i området på 90 dekar, men området er ikke utbygd. Foreslått tilleggsareal utgjør ca. 14 dekar. En sammenslåing av disse arealene resulterer i et næringsareal på ca. 104 dekar i nærmest uberørt natur. Det vil være hensiktsmessig å planere arealet til samme terrenghøyde som det regulerte området (minimum kote 3 m.o.h.). Dette vil medføre at næringsområde blir godt synlig fra Sørfrøyveien og fra nærmeste bolighus ved Hallarskaget. Fra sjøen vil landskapsbildet bli vesentlig endret. Ved gjennomføring, bør tiltaket best mulig tilpasses sine omgivelser.	-									
<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>											



Innmark/matjord	Det foreligger ingen registreringer innenfor planområdet.	0
Beiteareal	Det beites på området i dag.	---
<b>Naturmangfold</b>		
Naturmangfold	<p>Område er registrert som «Lokalt viktig naturbeitemark».</p> <p>Hoveddelen av dette området befinner seg inne på det arealet som er regulert til næringsområde. En realisering av vedtatt reguleringsplan vil derfor medføre tap av store deler av den lokalt viktige naturbeitemarka. Den gjenværende naturbeitemarka vurderes da å være av så begrenset omfang at det neppe vil være aktuelt som beite. Naturtypen «naturbeitemark» er oppført som <i>sårbar</i> på rødlista.</p> <p>Geologien i området består av svært kalkfattig granitt. Det foreligger ingen opplysninger om geologiske strukturer av spesiell verdi.</p>	--
Verneområder/rødlistearter	<p>Næringsområdet grenser i nordvest til en bekk fra veien og ned mot sjøen. Rundt denne bekkedalen er det en rik strandeng med stort arts mangfold. Her finnes hekkende storspove (sterkt truet), tjeld (nær truet) og strandsnipe. Ved en utbygging av området bør denne biotopen søkes å bevares mest mulig intakt. Utover mot neset er det et større antall grågås som beiter gjennom sesongen. Her ble også enkeltbekkasin observert. Det hekket to par svartbak opp mot det høyeste av området. Tjeld og heipiplerke er vanlig forekommende i området. Konfliktgrad vurderes til 3 for annen fauna fordi det finnes et rikt fugleliv i deler av området (Martin Pearson).</p> <p>De er registrert rødstilk (nær truet) og tjeld (nær truet) i området. Det foreligger en registrering av karplanten legevendelrot (nær truet) tett ved mulig utvidelse, og innenfor vedtatt reguleringsplan. Det poengteres i NiN-notatet at Skarpneset Vest har et stort potensial for beitemarksopp, eksempelvis gulbrun narrevokssopp (nær truet) og gulfovokssopp (nær truet), men at kombinasjonen av årstid og værforhold ikke var optimal for å påvise forekomst. Det foreligger ingen registreringer av prioriterte eller fredete arter. Det foreligger ingen registreringer av hensynskrevende arter og økologiske former.</p> <p>Området er lokalisert ca. 1 km direkte sør for vindmølleparken, et tiltak som legger begrensede føringer for arters forflytningskorridorer. En større utbygging av næringsareal på Skarpneset vil videre forringe den grønne infrastrukturen på sørsiden av Frøya.</p>	---
Hubro	Hele området ble utredet for hubro i 2012 og det ble funnet byttedyr nære opp til området. Det finnes ingen tidligere kjente hekkelokaliteter og foreslått næringsområde ligger utenfor kjente hubroterritorier. Det er hørt og observert hubro sporadisk i nærområdene frem til vindparken ble etablert. Mindre attraktive jaktområder som følge av etablering av nærstående vindpark kan føre til at Skarpneset vil kunne bli mer brukt i fremtiden. Brattkanten som vender mot vest, vil kunne være en preferert post under jakt i perioder av året når det gamle kulturbeitet nedenfor er viltrikt. Konfliktgrad 2. Det ble ikke funnet sportegn ved befaringen (Martin Pearson).	--
Kystlynghei	Planavgrensningen berører en liten del med kystlynghei av moderat kvalitet, tilstand og naturmangfold i nordlige deler.	--
Anadrome vassdrag	Skarpnesvassdraget er registrert som en anadrom strekning. Det er registrert ål (sterkt truet) i Skarpnesvatnet. Tilleggsarealet medfører at næringsområdet blir liggende nærmere bekken enn det reguleringsplanen åpner for. Regulert adkomstveg inn til område innebærer at bekken skal flyttes mot nordvest, for å gi plass til adkomstvegen.	--
Myr	Området har ikke registrert noe myr (AR5).	0



Skjellsand	Det er registrert skjellsand med svært viktig verdi. Utfylling i sjø i nordøst vil komme i konflikt med denne naturtypen.	--
Mineralressurser	Det foreligger ingen registreringer.	0
Vannforekomst	Tilgrensende sjø inngår i kystvannforekomsten <i>Frøyfjorden-indre</i> . Vannforekomsten utgjør et areal på 68,2 km <sup>2</sup> , og besitter det beskyttede badevannet Lyngværet. Den økologiske tilstanden er klassifisert som <i>god</i> , noe som er i tråd med miljømålet som skal oppnås mellom 2022-2027.	0
Kulturmiljø/kulturminner	Ingen registrerte kulturminner innenfor arealet. I forbindelse med reguleringsplanarbeidet, ble det ikke funnet automatisk fredete eller andre verneverdige kulturminner. Tilstedeværelse av flere kulturminner i nærområdet og generelt på Frøya, gjør at det må påregnes at det vil bli stilt krav om kulturminneundersøkelse av utvidelsesområdet både i sjø og på land i en reguleringsplanprosess.	0
<b>Samfunnsrelaterede forhold</b>		
Folkehelse	I vedtatt reguleringsplan for Skarpneset av 2014 er støy og støv vurdert. En utvidelse av det vedtatte næringsområdet vil føre med seg negative konsekvenser for folkehelse i form av økt støy og støvproblematikk som følge av både utvidet anleggsarbeid, og at en utvidelse vil gi plass til flere bedrifter. Dette vil til en viss grad kunne begrenses gjennom avbøtende tiltak i reguleringsplan. Det er imidlertid få boliger i nærområdet som vil bli berørt.	-
Friluftsliv/nærmiljø	Området er ikke kartlagt som friluftsområde. I reguleringsplanarbeidet for Skarpneset ble det vurdert at tiltaket ikke ville få vesentlige virkninger for det eksisterende friluftslivet på Frøya. Tiltaket vil bygge ned et lengre parti med strandlinje. Planavgrensningen beslaglegger ca. 12,5 dekar med tilgjengelig strandsone.	-
Barn og unge	Det antas at det meste av arbeidsreiser og tungtransport vil gå østover langs fylkesvegen (transport av varer ut fra Frøya). Fylkesvegen er ikke tilrettelagt med gang- og sykkelveg fra Flatval til Skarpneset. Det er forholdsvis få boliger på denne strekningen. Fra Flatval er det gjennomgående gang- og sykkelveg til Dyrvik. Eventuelt behov for avbøtende tiltak må vurderes i reguleringsplan.	0
<b>Anleggsfasen</b>		
<p>I anleggsfasen vil det uansett type etableringer i området bli anleggsvirksomhet og trafikkøkning til og fra området. Der det er behov for masseuttak før utbygging vil sprengning være betydelig. Dette antas å medføre økt støy og støvulemper i nærheten av området og økt trafikkstøy og støvproblematikk til området for den bebyggelse biltrafikken vil passere. Spesielt støy- og støvfølsom bebyggelse som barnehager, skoler, institusjoner og boligområder må hensyntas. Overfor er det beskrevet hvilke veier og befolkningskonsentrasjoner biltrafikken vil benytte. Ved utbygging av havn bør massetransport og transport av f. eks bygningsdeler mest mulig foregå sjøvegen, noe som reduserer mengde CO<sub>2</sub>-utslipp. Tidsperioden anleggsarbeidet vil foregå over, avhenger av om området bygges ut i etapper eller om alt bygges ut på en gang. I anleggsfasen er det også viktig å kartlegge og hensynta eksisterende kabler og ledninger i og til/fra området. Gjeldene KPA har i bestemmelsen §23 – krav til bygg- og anleggsfasen, krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes før igangsettingstillatelse gis. Bestemmelsen sier noe om hva det skal reddegjøres for, rekkefølge for når beskyttelsestiltak skal være etablert, og at krav for støy og luftkvalitet etter Miljøverndepartementets retningslinjer skal tilfredsstilles.</p>		
<b>Forholdet til differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø</b>		
Nytt område ligger tett på regulert næringsareal (som ikke er bebygd) og vil være egnet som styrking av havnemulighetene. Utbyggingen må søkes å tilpasses landskapet og naturmiljø best mulig. Naturmiljø og landskap er utfordrende.		
<b>Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport</b>		
Området er en utvidelse av areal avsatt til næring i gjeldende KPA, men er ikke utbygd. Området ligger ikke i nærheten av andre næringsområder i dag. Det kan vurderes å være i tråd med SPR-BATP ut fra at det satses på en utvidelse av et område som allerede er tiltenkt næringsutvikling. Ved å anlegge ny havn vil det bli god tilgjengelighet for næringstransport langs sjø. Noe som er mer miljøvennlig enn transport langs veg, særlig dersom det i tillegg legges opp til havner med mulighet til landstrøm. Næringstransport til Skarpneset langs veg vil skje fra tunnel og langs Sørfrøyveien, Fv. 716 og øke trafikkmengden i forhold til i dag på denne strekningen. Det er god framkommelighet for næringstransport langs Fv. 714, men avkjøring og tilkomst til området må planlegges godt. Området har stor avstand fra store boligområder, fravær av gang- og sykkelveg, og det går buss med sjeldne avganger, noe som gjør at arbeidspendling til og fra området forventes å være bilbasert. Ut fra dette er ikke området i tråd med Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP). Det må vurderes om det på vil være nødvendig med bedre gang- og sykkelvegtilbud forbi områder med boligutbygging langs		

strekningen. Å få næringstransport over på sjøbasert transport kan vurderes positivt. (for detaljer, se punkter under egnethet; utbyggingsmønster og tilgjengelighet).

#### Samlet vurdering

**Egnethet:** Området krever opparbeiding av adkomstveg og det er avstand til muligheter for tilknytning til ulik infrastruktur.  
**KU:** En utbygging vil både ut fra vedtatt reguleringsplan og utvidelsesområdet være i stor konflikt med rødlistede arter, stor forekomst av kystlynghei, hubro, hekkeområde for storspove (sterkt truet), anadromt vassdrag og skjellsandlokaliteter. Potensiale for forekomst av rødlistede beitemarksopper.

**Statlige retningslinjer:** Utvidelsesområdet beslaglegger 12,5 daa tilgjengelig strandsone. Frøya kommune er i sone 3, som vil si at utbygging til næring kan aksepteres dersom hensynet til landskap og naturmiljø hensyntas.

Området ligger ikke i tilknytning til utbygd næringsområde i dag, men er en utvidelse av vedtatt næringsområde. Området ligger et stykke fra tettere bosetting. Nytt havneareal kan medføre økt sjøvegs næringstransport framfor bilbasert næringstransport.



#### Kommunedirektørens vurdering og tilrådning

Kun sydligste del av utvidelsesarealet foreslås til mindre havn/kai. Det bør tilrettelegges for en mindre ladekai. Inntil eventuell realisering av området vil arealet kunne brukes til beite. Regulert adkomst benyttes inn til området.

#### Forslag til avbøtende tiltak:

- Nytt havneareal kan medføre økt sjøvegs anleggs- og næringstransport framfor bilbasert næringstransport noe som er mer bærekraftig.
- Havn må planlegges slik at skjellsandlokaliteter ikke blir skadelidende.
- Vurderer flyteanlegg/kai.
- Sjøkant bygges slik at det unngås avrenning/forurensning til sjø.
- Kai kan etableres på påler for å minimere fysiske inngrep, samt hydromorfologisk påvirkning, på vannforekomsten.

## Frøya næringspark, Nesset

UTREDNINGSPROGRAM		FRØYA NÆRINGS-PARK 42/6	
			
<b>Gjeldende arealformål:</b> LNF		<b>Foreslått fremtidig arealformål:</b> Næring	
<b>Areal:</b> 6 daa		<b>Type næring:</b> Næringer som krever nærhet til sjø. Egner seg til en aktør.	
<b>Tema</b>	<b>Egnehetsvurdering</b>		
<b>Grunnforhold</b>	Ifølge kvartærgeologisk kart: Området på land består for det meste av bart fjell/fjell med tynt torvdekke.		
<b>Terreng</b>	Terrengen er høyest i sørvest (ca. 24 moh.) og skråner bratt ned mot sjøen i øst/nordøst.		
<b>Lokalklima</b>	Området er vendt mot øst/nordøst. Utsatt for vind fra øst og nord.		
<b>Utbyggingsmønster</b>	Grenser til et allerede etablert næringsområde. En utvidelse av eksisterende næringsområde kan bidra til å styrke Nesset som tettsted. Det bør vurderes mulighet for å samle begge adkomstene til næringsområdet til en felles adkomst, samt gjennomføre siktutbedring i forbindelse med avkjøringen fra fylkesveg.		
<b>Tilgjengelighet</b>			
Hovedvegssystem	Adkomst fra Fv. 714, Nordfrøyveien. Da området vil inngå som en utvidelse av eksisterende næringsområde, vil det være naturlig at utvidelsen får adkomst via eksisterende avkjørsel fra hovedvei og gjennom næringsområdet. Kun nordre avkjørsel fra hovedveg bør benyttes.		
Avstand	Avstand til Frøyatunnelen: 10 km Avstand til Sistranda: 5,9 km Avstand til Frøya Flyplass: 13,2 km Avstand til kai: 0 km		
Gang-/sykkelvei	Dårlig tilgjengelig per i dag. Avkjøring ned til Frøya Næringspark er lokalisert ca. 2 km nord for enden på nåværende gang-/sykkelvei. En forlengelse av gang- og sykkelvegen er under planlegging fra Dørvika til nordligste nedkjøring til Frøya næringspark.		
Kollektivtilbud	Betjenes av rute 420. 4 daglige passeringer. Nærmeste bussholdeplass Nesset er lokalisert like ved avkjøring til Nesset kai, like sør for Frøya Næringspark.		
Havneforhold	Nesset kai (kommunal) ligger i dagen næringsområde. Havneforhold vurderes som gode, men bør utredes nærmere dersom det skal anlegges ny/utvidet havn/kaianlegg.		
Fiskeri	Sjøarealet er avmerket som farledsareal med inntegnet biled.		
<b>Teknisk infrastruktur</b>			
Veg	Nåværende vei leder ned til Frøya Næringspark og er privat. Det vil være naturlig at denne videreføres til planområdet. Veg må planlegges med riktig BK og gode trafikksikkerhetsmessige tiltak.		

Vann og avløp	Vann: - Infrastruktur: Nær hovedvannledning og offentlig vann. - Kapasitet: God kapasitet såfremt ikke vannbehov blir for stort (type lakseslakteri). Avløp: - Infrastruktur: Finnes ikke offentlig avløpsanlegg. Kun privat anlegg som forsyner dagens behov. Må prosjekteres ny infrastruktur for evt. utvidelse. - Kapasitet: Anlegg er dimensjonert for dagens bruk. Kapasitet må utvides/bygges nytt for å håndtere økt utslipp.										
Elektrisitet	Det går en 24 kv. luftlinje som forsyner dagens næringsområde. Kapasitet og tilkoblingspunkt må utredes/prosjekteres nærmere.										
Fiber	Det finnes fiber på det eksisterende næringsområdet.										
Forventet klimaendring	Det sjønære arealet er svært utsatt for projisert havnivåstigning og stormflo-sykluser. Det er viktig at det i evt. planprosess hensyntas tilstrekkelig. Det foreligger ingen opplysninger som skulle indikere at området er utsatt for flom- eller skredhendelser.										
<b>Konsekvensutredning</b>	<b>Vurdering</b>	<b>Konsekvens</b>									
<b>Miljørelaterte forhold</b>		<table border="1"> <tr> <td>---</td> <td rowspan="4">0</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>--</td> <td>+++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++++</td> </tr> </table>	---	0	+	---	++	--	+++	-	++++
---	0	+									
---		++									
--		+++									
-		++++									
<b>Forurensning</b>											
Støyforurensning	Nærliggende bebyggelse vil være sårbare for støy ifm. økt trafikk og lasting fra havnevirksomhet. Nærmeste boligbebyggelse i vest ligger innenfor/grenser til gul støynivåzone, ifølge støyvarselkart. En utvidelse av næringsområde vil medføre at bebyggelsen blir utsatt for støy fra to sider.										
Luftforurensning	På dette stadiet er det usikkert om selve tiltaket vil medføre økt luftforurensning. De største utslippskildene for PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> og NO <sub>x</sub> innen kommunegrensen er knyttet til skip, vedfyring og veistøv. Etablering av havn, samt økt trafikk til/fra tiltaket, vil generere høyere utslipp av nevnte komponenter.										
Vann- og grunnforurensning	Det foreligger ingen registreringer fra området, hverken i GRANADA eller i Grunnforurensning. Planavgrensningen berører ca. 145 meter med strandlinje, og noe av dette vil fysisk endres gjennom utfylling i sjø.										
<b>Klimagassutslipp</b>											
Nedbygging av karbonrike arealer	Ikke registrert myr.	0									
Trafikkmengde/transportmønster	Noe avstand fra store boligområder, men sentrumsnært. Det er fravær av gang- og sykkelvei i dag, men en forlengelse til eksisterende næringsområde er under planlegging. Trafikken til og fra området forventes være bilbasert. Områder som ligger langs sjø har mulighet til å transportere masser og bygningsmaterialer og framtidig næringstransport kan gå sjøvegen. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av næringsarealene.	-									
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp	Utvidelse av eksisterende aktør.										
<b>Landskap</b>	En planering til kote 3-4 vil kreve mye sprengningsarbeid med påfølgende stort masseoverskudd og noe utfylling i sjø. Dette vil medføre en stor landskapsmessig endring av området. Det kan vurderes terrassering av området. Avgrensning mot nord er satt for å begrense konflikt med friluftsområde i Timannsvika. Fra sjøen vil landskapet endres i stor grad. Ved gjennomføring, bør tiltaket best mulig tilpasses sine omgivelser.	-									

<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>		
Innmark/matjord	Ingen fulldyrka arealer eller innmarksbeite.	0
Beiteareal	Det beites ikke.	0
<b>Naturmangfold</b>		
Naturmangfold	I følge berggrunnskart består området, i likhet med store deler av Frøya, av bergarten granitt. Det er ingen registrerte geologiske strukturer, og ortofoto gir heller ingen indikasjoner på tilstedeværelsen av at slikt forekommer. Området er allerede preget av eksisterende bolig- og næringsbebyggelse.	0
Verneområder/røddlistearter	Området er ikke en del av verneområder Det foreligger ingen registreringer av utvalgte naturtyper. Området er maskert med sensitive artsdata for fugleartene hubro, havørn, vandrefalk og kongeørn.	-
	Det er gjort flere registreringer av rødlistede arter i området: Tjeld (nær truet), tyrkerdue (nær truet), stær (nær truet), gresshoppesanger (nær truet), storskarv (nær truet), havelle (nær truet), teist (nær truet), gråspurv (nær truet), sanglerke (nær truet), ærfugl (sårbar), sjøorre (sårbar), alke (sårbar), stormsvale (sårbar), jaktfalk (sårbar), hønsehauk (sårbar), fiskemåke (sårbar), gråmåke (sårbar), båndkorsnebb (sårbar), grønnfink (sårbar), krykkje (sterkt truet), makrellterne (sterkt truet), storspove (sterkt truet), lunde (sterkt truet) og lomvi (kritisk truet). Det er vurdert at flertallet av disse artene ikke vil berøres av et tiltak, da det i stor grad er tilfeldige funn, samt sjøfugler som har sitt næringsgrunnlag et stykke utenfor planavgrensningen. Må påregnes at det må gjennomføres en utredning av hvilke konsekvenser en utbygging vil medføre for fugleliv. Det er ingen registreringer av prioriterte eller fredete arter i området. Det er ingen registreringer av spesielle hensynskrevende arter og økologiske former i området. Arealet utgjør det sørligste partiet av et lengre sjønært strekk med relativt lite bebyggelse. Slike frie passasjer kan være av stor betydning som forflytningskorridor for en rekke arter. Tilknyttet sjøareal er i sin helhet registrert som <i>lokalt viktig</i> gytefelt for torsk.	
Hubro	Området er forelagt Martin Pearson. Understreker viktigheten av å gjennomføre undersøkelser om det forekommer viktige næringsarter for hubro i området.	
Kystlynghei	Planavgrensningen berører deler av kartlagt kystlynghei i vest. Det totale arealet med kystlynghei utgjør ca. 5 dekar, og har lav kvalitet, dårlig tilstand og lite naturmangfold.	-
Anadrome vassdrag	Ingen anadrome vassdrag registrert.	0
Myr	Området har ikke registrert noe myr (AR5).	0
Skjellsand	I sjøen, tett utenfor utbyggingsområde er det registrert skjellsand med svært viktig verdi.	-
Mineralressurser	Det foreligger ingen registreringer i området.	0
Vannforekomst	Det tilgrensende sjøområdet inngår i kystvannsonen <i>Sistrandsvaet</i> . Vannforekomsten utgjør et areal på 38,2 km <sup>2</sup> , og er ikke registrert med noen beskyttede områder. Den økologiske tilstanden er klassifisert som <i>moderat</i> . Det er oppgitt at vannforekomsten har et miljømål som innebærer at den økologiske tilstanden skal være klassifisert som <i>god</i> i løpet av 2022-2027.	-

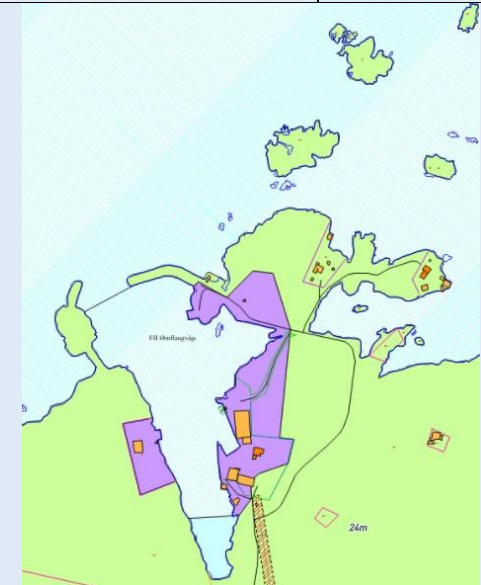

<b>Kulturmiljø/kulturminner</b>	Det foreligger et funn av en <i>hakke</i> datert til senmesolitikum (60004000 f.kr) ca. 380 meter sør for planavgrensningen. Det bør derfor utføres arkeologiske undersøkelser i området. Det foreligger også en SEFRAK-registrert bygning ca. 340 meter sør for planavgrensningen. De registrerte kulturminnene tilbyr ingen opplevelsesverdi i området i dag. <i>Hakken</i> er plassert på museum, og SEFRAK-bygningen er i bruk som bolig. Det har siden 1947 vært virksomhet i de eldste delene av Frøya Næringspark. På 1960/70-tallet lå det en minkfarm ca. 45 meter nord for planavgrensningen, ved Timannsvika.	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>		
Folkehelse	I følge støyvarselkart strekker støysonen seg ca. 30 meter ut til siden for midten av Nordfrøyveien. En evt. utbygging vurderes å medføre begrenset trafikkøkning slik at støyvarselkart ikke påvirkes nevneverdig. En utbygging vil medføre mye sprengningsarbeid og massetransport som kan påvirke folkehelsen negativt i anleggsperioden.	--
Friluftsliv/nærmiljø	Forslaget bygger ned 104m strandsone. Eksisterer et naust som sannsynligvis benyttes av nærmeste bolighus. Bortsett fra dette er det ingen kjent bruk av området. Området er ikke kartlagt som friluftslivsområde. I Timannsvika, like nord for området finnes det flere naust. Her er det også en sandstrand som benyttes av naboer, barnehage m.fl. Foreslått avgrensning berører ikke dette området. Utbygging bør planlegges med buffer til området med sandstrand.	-
Barn og unge	Noe økt trafikk langs vei, som følge av arbeidspending/næringstransport må påregnes. Det er ikke etablert gang- og sykkelvei forbi Nesset, men den er regulert fram til Hellesvikkrysset. Nesset barnehage er lokalisert ca. 500 meter sørvest for avkjøring til Frøya Næringspark.	-
<b>Anleggsfasen</b>		
I anleggsfasen vil det uansett type etableringer i området bli anleggsvirksomhet og trafikkøkning til og fra området. Der det er behov for masseuttak før utbygging vil sprengning være betydelig. Dette antas å medføre økt støy og støvulemper i nærheten av området og økt trafikkstøy og støvproblematikk til området for den bebyggelse biltrafikken vil passere. Spesielt støy- og støvfølsom bebyggelse som barnehager, skoler, institusjoner og boligområder må hensyntas. Overfor er det beskrevet hvilke veier og befolkningkonsentrasjoner biltrafikken vil benytte. Ved utbygging av havn bør massetransport og transport av f. eks bygningsdeler mest mulig foregå sjøvegen, noe som reduserer mengde CO <sub>2</sub> -utslipp. Tidsperioden anleggsarbeidet vil foregå over, avhenger av om området bygges ut i etapper eller om alt bygges ut på en gang. I anleggsfasen er det også viktig å kartlegge og hensynta eksisterende kabler og ledninger i og til/fra området. Gjeldene KPA har i bestemmelsen §23 – krav til bygg- og anleggsfasen, krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes før igangsettingstillatelse gis. Bestemmelsen sier noe om hva det skal redegjøres for, rekkefølge for når beskyttelsestiltak skal være etablert, og at krav for støy og luftkvalitet etter Miljøverndepartementets retningslinjer skal tilfredsstilles.		
<b>Forholdet til statlige retningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø</b>		
Nytt område er en utvidelse av eksisterende næringsareal langs sjø. Utbyggingen vil beslaglegge ca. 104 m strandsone. Frøya ligger i sone 3 og det kan vurderes at en utvidelse av næringsarealet kan godtas. Det vil være krav til reguleringsplan og tilpasning til landskap og naturmiljø.		
<b>Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport</b>		
Området er en utvidelse av et sentrumsnært areal avsatt til næring i gjeldende KPA og vil være i tråd med SPR-BATP ut fra at det satses på en utvidelse av et område som allerede er utbygd til næringsutvikling. Næringstransport vil skje fra tunnel langs Nordhammarvika og gjennom Sistranda. Det er god framkommelighet for næringstransport og opparbeidet gang- og sykkelvegnett som gjør trafiksikkerheten god gjennom tettbygd strøk og gjennom sentrum. Utbygging vil være i tråd med SPR-BATP. (for detaljer, se punkter under egnethet; utbyggingsmønster og tilgjengelighet).		
<b>Samlet vurdering</b>		
<b>Egnethet:</b> Området kan tilknyttes eksisterende infrastruktur, men det må utredes spesielt avløp og el med tanke på framtidig behov for utvidet kapasitet. <b>KU:</b> Lite konsekvenser for naturmangfold. Skjellsand berøres i liten grad. Utbyggingen kommer nært Timannsvika som brukes til bading og som turområde bl.a. for barnehagen. Det må planlegges med avstand/buffersone til Timannsvika. <b>Statlige retningslinjer:</b> Strandsonen berøres. Området er sentrumsnært, en utvidelse av eksisterende næringspark. Utvidelsen ansees å være i samsvar med I SPR.		
<b>Kommunedirektørens vurdering og tilrådning</b>		

Området anbefales innarbeidet i planforslaget. Arealet er aktuell kun for én aktør. Forutsetter at eksisterende næringsområde bygges ut først, før nytt område tas i bruk. Det er viktig å unngå avrenning til sjø.

**Forslag til avbøtende tiltak:**

- Bygge ut eksisterende næringsarealer før nytt areal påbegynnes.
- Gang-/sykkelvei planlegges videreført fra Dyrvik til nedkjøring til næringsområdet.
- Bruk av eksisterende adkomst, som vil videreføres til nytt område.
- Etablere bussholdeplass ved nedkjøring.
- Avsettes buffersone mot Timannsvika (badestrand).
- Tilpasses landskapet
- Tiltaket bør justeres slik at man begrenser berøringen av skjellsand.
- Sjøkant bygges slik at det unngås avrenning/forurensning til sjø.
- Kai kan etableres på påler for å minimere fysiske inngrep, samt hydromorfologisk påvirkning, på vannforekomsten.



UTREDNINGSPROGRAM		ØRNFLAUGVÅGEN 55/2	
			
<p><b>Gjeldende arealformål:</b> LNF og kombinerte formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone</p>		<p><b>Foreslått fremtidig arealformål:</b> Næring/havn</p>	
<p><b>Areal:</b> Ca. 46,2 daa.</p>		<p><b>Type næring:</b> Utvidelser av dagens næring/næringer som krever nærhet til sjø/havn</p>	
Tema	Egnethetsvurdering		
<b>Grunnforhold</b>	Ifølge kvartærgeologiske kart er hele området avmerket med bart fjell. Dette understøttes på bakgrunn av ortofoto. Hoveddelen av området består av en markant bergrygg som strekker seg i nordøstlig retning.		
<b>Terreng</b>	Det østlige arealet er kupert, og strekker seg fra 2 moh. til 15 moh. Avgrensningen i vest består av sjø.		
<b>Lokalklima</b>	Området ligger forholdsvis åpent til i forhold til vind. Godt skjermet havn.		
<b>Utbyggingsmønster</b>	Området befinner seg ved en eksisterende bedrift som har utvidelsesbehov. En utvidelse kan bidra til å styrke attraktiviteten av Sørdrøya.		
<b>Tilgjengelighet</b>			
Hovedvegssystem	Adkomst med bil går via Utrøyveien (Fv. 716), tar av i Strømøybotnen og følger Dyrøyvegen (Fv. 6466) til Sørdrøya. Fra Sørdrøya tar man av Ørnflaugveien og følger denne fram til området. Dyrøyvegen har en bredde på ca. 4,5 m. mens Ørnflaugveien har en bredde på ca. 4 meter. På strekningen fra Frøyatunnelen til Ørnflaugvågen passerer man gjennom tettstedene: Hammarvika, Sistranda, Ervika, Dyrvik, Nettet, Strømøya og Dyrøya. Fylkesveiene preges i stor grad av å være svingete, ha tidvis begrenset sikt, samt at de går tett på bebyggelsen.		
Avstand	Avstand til Frøyatunnelen: 22,4 km. Avstand til Sistranda: 18,2 km. Avstand til Frøya Flyplass: 25,6 km Avstand til kai: 0 km.		
Gang-/sykkelvei	Forholdene for myke trafikanter er dårlige per i dag. Fra Ørnli Slipp AS er det 14,6 km til nærmeste gang-/sykkelvei.		
Kollektivtilbud	Ikke god tilgjengelighet per i dag. Nærmeste bussholdeplass er lokalisert ca. 1 km øst for foreslått planavgrensning.		
Havneforhold	Området ligger ved en tilrettelagt havn. Havneforholdene vurderes som gode, men dette må utredes nærmere ved utvidelse av virksomhetsområde. Havn bør tilrettelegges for elektrifisering.		
Fiskeri	Det foreligger ingen registreringer vedrørende fiskerivirksomhet som vil berøres av tiltaket.		





	Det er inntegnet en biled ca. 1 km mot nord, som det vil være mulig å knytte båttrafikk opp mot.												
<b>Teknisk infrastruktur</b>													
Veg	Kommunal veg. Må påberegnes oppgradering av veg. Vurdering om fortau må etableres. Veg må planlegges med riktig BK og gode trafikksikkerhetsmessige tiltak.												
Vann og avløp	Vann: Infrastruktur: Går en hovedvannledning (160 mm) fram til Ørnflaugveien. Avstand ca. 500 m. Herfra går det en 63 mm fram til dagens næringsområde. Kapasitet: Lite tilgjengelig kapasitet på dagens 63 mm ledning. Mulighet for å oppgradere denne til 160 mm ledning.  Avløp: - Infrastruktur: Privat slamavskiller per i dag. Må forvente å bygge nytt anlegg dimensjonert for området. - Kapasitet: Ukjent												
Elektrisitet	Det går en 24 kv. luftlinje inn til næringsområde i sør. Kapasitet og tilkoblingspunkt må utredes/prosjekteres nærmere.												
Fiber	Nærmeste tilkoblingspunkt er Bremnestuva. Bruk av 5G kan være den billigste løsningen.												
Forventet klimaendring	Det eksisterende industriområdet er veldig utsatt for 20-/200/1000-års stormflo med dagens havnivå. Prognosene for fremtidig havnivå medfører at nye oppføringer må etableres på en tilstrekkelig kotehøyde over 3 m. Området er ikke sårbart for flom og skred.												
<b>Konsekvensutredning</b>	<b>Vurdering</b>	<b>Konsekvens</b>											
<b>Miljørelaterte forhold</b>		<table border="1"> <tr> <td>----</td> <td rowspan="5">0</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>--</td> <td>+++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++++</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table>	----	0	+	---	++	--	+++	-	++++		
----	0	+											
---		++											
--		+++											
-		++++											
<b>Forurensning</b>													
Støyforurensning	Nord av planavgrensningen er det lokalisert to boliger, med en avstand på ca. 75 og 125 meter fra tiltaket. Det mellomliggende terrenget er flatt og lydbårent, slik at disse boligene vil være sårbare for utvidet næringsvirksomhet. I sør er det lokalisert tre fritidsbygg på nordsiden av Ørnflaugveien. Disse har distanser fra ca. 170-200 meter fra tiltaket, og det adskillende terrenget preges av å være flatt. I vest er det lokalisert to boliger, og i øst er det lokalisert et fritidsbygg. Begge disse er noe skjermet fra tiltaket, og vil trolig ikke påvirkes i like stor grad av støy. Fritidsbygget som er lokalisert ved krysset for avkjøring til Ørnli Slipp AS vil være utsatt for økt trafikk inn til området.												
Luftforurensning	De største utslippskildene for PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> og NO <sub>x</sub> innen kommunegrensen er knyttet til skip, vedfyring og veistøv. Etablering av havn, samt økt trafikk til/fra tiltaket, vil generere høyere utslipp av nevnte komponenter. Det er spredt sårbar bolig/fritidsbebyggelse innenfor en radius på 200 meter.												
Vann- og grunnforurensning	Eksisterende tilgrensende næringsområde: Kystteknikk Yards, er avmerket med forurenset grunn og påvirkningsgrad «Mistanke om forurensning». Det foreligger ingen brønnregistreringer i området.												
<b>Klimagassutslipp</b>													
Nedbygging av karbonrike arealer	Ikke registrert myr.	0											

Trafikkmengde/ transportmønster	Avstand fra store boligområder, fravær av gang-/sykkelveg og egnet kollektivtransport, gjør at trafikken til og fra området forventes å være bilbasert. Økt anleggstrafikk vil øke CO <sub>2</sub> -utslipp og spesielt i anleggsperioden vil økningen kunne bli vesentlig. Ved anleggstrafikk langs veg kan utslippsfrie biler i størst mulig grad benyttes. Områder som ligger langs sjø har mulighet til å transportere masse og bygningsmaterialer sjøvegen. Dersom det kan brukes utslippsfrie fartøy er det foretrekke. Dette vil begrense utslippene. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av næringsarealene.	-
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp	Uavklart hva som kommer. Kan være aktuelt som landbase for havbruksnæringen.	
<b>Landskap</b>	Planavgrensningen rommer ca. 46,2 dekar, som er fordelt over tre areal. Det nordre arealet beslaglegger grunne sjøområder, samt landareal bestående av bart fjell med tynt vegetasjonsdekke. Det sentrale planområdet omfatter i hovedsak sjøarealer og tilgrensende strandlinje. Det østlige arealet er stort sett uberørt, med et lite unntak helt i sørvest. Dette området består av en bergrygg som strekker seg i nordøstlig retning. Denne stiger forholdsvis bratt opp til ca. 20. m.o.h. Området er omkranset av veg. En planering til kote 3-4 vil medføre mye sprengningsarbeid og en stor landskapsmessig endring av området. Dette kan avbøtes ved at det avsettes en buffersone mot veg i øst. Fra sjøen vil en slik endring av landskapet trolig være synlig i liten grad. Ved gjennomføring, bør tiltaket best mulig tilpasses sine omgivelser.  Tidlige ortofoto viser at området var preget av virksomhet tilknyttet småbruk og beitedyr. Fra 1980-tallet begynte utvikling av et verksted og slip, som har stadig utviklet seg med årene.	-
<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>		
Innmark/matjord	Det er registrert 1 daa med innmarksbeite innenfor planavgrensningen. På motsatt side av veien for planavgrensningen er det registrert naturbeitemark (sårbar) av verdien <i>viktig</i> .	--
Beiteareal	Det beites på det sørlige arealet i dag.	--
<b>Naturmangfold</b>		
Naturmangfold	Langs østsiden av Ørnflaugveien er det et langsgående parti med viktig naturbeitemark (sårbar). Foreslått planavgrensning vil berøre kartlagt forekomst av <i>større kamskjellforekomster</i> , med angitt verdi <i>svært viktig</i> .  Hovedbergarten i området er beskrevet som granitt og granodioritt. Det er ingen registreringer som indikerer forekomst av geologiske forekomster av spesiell verdi.	-
Verneområder/rødlistearter	Området inngår ikke i verneområder Det foreligger ingen fugleregistreringer i området, og kunnskapsgrunnlaget er ikke tilstrekkelig for å gi en vurdering av tiltakets påvirkning. Like utenfor området i sør, er det registrert en naturbeitemark med viktig verdi. Her er også arten russelærvokssopp (nær truet) registrert. Dette området bør unngås ved en evt. breddeutvidelse av veg. Utvidelse bør foregå mot vest.	-

Hubro	Vurdering: Sør-Dyrøy hadde et kjent hubroterritorium frem til siste del av 1990-tallet. Flere arealendringer i nærområdet til reirhylla fra 1998/99 førte til at hubroen sluttet å ha fast tilhold her. Det ble sluppet inn helårsbeitende villsau i hekkeområdet. Røsslyngen ble fullstendig nedbeitet og sauene brukte reirhylla som liggeplass. I denne perioden ble det også lagt ut et betydelig hyttefelt 400 meter i østlig retning rett over Holasundet som førte til generelt mer ferdsel både til lands og til vanns ved reirhylla. Til slutt ble det etablert en merket turløype både rett over og under reirhylla, se kart. Utover 2000-tallet ble det svært sporadisk hørt hubro enkelte år i området. Det ble ikke registrert sang på de to opptakerne fra hubro i februar/mars i år. Det er ingen holdepunkter for å si at hubro har fast tilhold på Sør-Dyrøy i dag. Forandringene i og rundt Holasundet, ved den gamle reirplassen må betegnes som irreversible og det er lite sannsynlig at hubro noen gang vil kunne reetablere seg i dette området. Imidlertid vil unge individer som ikke er etablert kunne bruke området om næringstilgangen er god. Det finnes ingen holdepunkter for at arealendringene skissert inn over i ny arealplan vil ha noen negativ effekt for den hekkende hubropopulasjonen på Frøya (Martin Pearson).	0
Kystlynghei	Det er ikke utført naturtypekartlegging i området.	
Anadrome vassdrag	Det foreligger ingen registrerte anadrome vassdrag i området.	0
Myr	Området har ikke registrert noe myr (AR5).	0
Skjellsand	Planavgrensningen berører deler av et større sammenhengende parti med skjellsand av <i>svært viktig verdi</i> .	-
Mineralressurser	Det foreligger ingen registreringer relatert til mineralressurser i området.	0
Vannforekomst	Tilgrensende sjøareal inngår i kystvannforekomsten <i>Sulfjorden</i> . Vannforekomsten utgjør et areal på 192,5 km <sup>2</sup> , og den er ikke registrert med noen beskyttede områder. Den økologiske tilstanden er klassifisert som <i>god</i> , som er i tråd med miljømålet som skal oppnås mellom 2022-2027.	-
Kulturmiljø/kulturminner	Ingen registreringer innenfor området. Nærmeste registrerte kulturminner finnes ca. 370 meter sørvest for området. I regionalt planforum ble det informert om at det både på land og spesielt i sjø kunne finnes kulturminner. Må påregnes at området må undersøkes med tanke på kulturminner.	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>		
Folkehelse	En utvidelse av eksisterende næringsområde vil føre med seg negative konsekvenser (både anleggs- og driftsfasen) for folkehelse i form av støy og støvproblematikk. Dette vil til en viss grad kunne begrenses gjennom avbøtende tiltak i reguleringsplan. Det er imidlertid få boliger i nærområdet som vil bli berørt. I følge kommunekart finnes det en enebolig inne på næringsområdet. Bortsett fra denne, finnes det to bolighus og tre fritidsbolighus innenfor en radius på ca. 220 meter. Det er uheldig å blande nærings- og boligformål. Av hensyn til at eksisterende næringsområde er avmerket med mistanke om forurensing, bør dette undersøkes nærmere ved en eventuell utvidelse av næringsområde.	-
Friluftsliv/nærmiljø	Området befinner seg innenfor et registrert friluftslivsområde med viktig verdi; «Skjærgården fra Flatbremholmen – Anstein». Dette er en grovmasket registrering. Utfra områdebeskrivelsen kan området være egnet for eggsanking, bærplukking og havørnsafari. Dette er mer generelle aktiviteter og ikke knyttet spesielt opp til dette området. Det er ingen registrerte stier innenfor eller nært opp til området. På bakgrunn av kartinformasjon og nærhet til eksisterende næringsområde, vurderes området for å ha en begrenset verdi som friluftsområde. I nærområdet finnes en	0

	småbåthavn. Adkomstveien kan bli berørt i anleggsfasen ved en eventuell utvidelse.	
Barn og unge	En utvidelse vil medføre økt trafikk langs smale og svingete veger som ikke er tilrettelagt med gang- og sykkelveg. Utover dette berøres barn og unge i liten grad.	-
<b>Anleggsfasen</b>		
<p>I anleggsfasen vil det uansett type etableringer i området bli anleggsvirksomhet og trafikkøkning til og fra området. Der det er behov for masseuttak før utbygging vil sprengning være betydelig. Dette antas å medføre økt støy og støvulemper i nærheten av området og økt trafikkstøy og støvproblematikk til området for den bebyggelse biltrafikken vil passere. Spesielt støy- og støvfølsom bebyggelse som barnehager, skoler, institusjoner og boligområder må hensyntas. Overfor er det beskrevet hvilke veier og befolkingskonsentrasjoner biltrafikken vil benytte. Ved utbygging av havn bør massetransport og transport av f. eks bygningsdeler mest mulig foregå sjøvegen, noe som reduserer mengde CO<sub>2</sub>-utslipp.</p> <p>Tidsperioden anleggsarbeidet vil foregå over, avhenger av om området bygges ut i etapper eller om alt bygges ut på en gang. I anleggsfasen er det også viktig å kartlegge og hensynta eksisterende kabler og ledninger i og til/fra området.</p> <p>Gjeldene KPA har i bestemmelsenes §23 – krav til bygg- og anleggsfasen, krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes før igangsettingstillatelse gis. Bestemmelsen sier noe om hva det skal redegjøres for, rekkefølge for når beskyttelsestiltak skal være etablert, og at krav for støy og luftkvalitet etter Miljøverndepartementets retningslinjer skal tilfredsstilles.</p>		
<b>Forholdet til differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø</b>		
Området har havnearealer i dag, samt aktivt næringsliv. Utvidelse av næringsarealer mot nord medfører en utvidelse av arealet og beslaglegning av strandsoner. Utbyggingen må søkes å tilpasse landskap og natur mulig.		
<b>Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport</b>		
<p>Området er en utvidelse av areal som er et aktivt næringsområde i dag og avsatt til næring i gjeldende KPA. En utbygging vil være i tråd med SPR-BATP ut fra at det satses på en utvidelse av et område som allerede er tiltenkt næringsutvikling. Det er havn i området i dag. Ved å forbedre havneforholdene og tilrettelegge for sjøbasert næringsliv, vil det bli en styrket tilgjengelighet for næringstransport langs sjø, noe som er mer miljøvennlig enn transport langs veg, særlig dersom det i tillegg legges opp til havner med mulighet til landstrøm. Næringstransporten langs veg vil gå fra tunnel gjennom Nordhammarvika, Sistranda og langs Fv. 714 Nordfrøyveien til krysset Utfrøyveien (Fv. 716). Her er vegen av god kvalitet. Videre går adkomst langs Dyrøyveien til Dyrøy og videre til Ørnflaugvågen. Disse strekninger er svingete og smal med varierende vegstandard og bør prioriteres oppgradert ved økt næringsvirksomhet. Økt mulighet for utvidelser av eksisterende/etablering av nytt næringsliv vil kunne medføre økt bosetting i de nærmeste bygder noe som er en prioritert satsing. Generelt har området i dag stor avstand fra store boligområder, fravær av gang- og sykkelveg samt egnet kollektivtransport, noe som gjør at arbeidspendling til og fra området forventes å være bilbasert. Dette er i utgangspunktet ikke i tråd med Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP), men forbedring av havneforhold og god utnyttning av havn i forhold til næringstransport kan oppveie dette. (for detaljer, se punkter under egnethet; utbyggingsmønster og tilgjengelighet).</p>		
<b>Samlet vurdering</b>		
<p><b>Egnethet:</b> Smale og uoversiktlige veger fra avkjørsel med Dyrøyvegen. Kommunal veg må oppgraderes og det må vurderes gang- og sykkelveg gjennom tettbygd strøk. Nytt avløpsanlegg og tilknytning til vann må påregnes. Fiber/5G må forbedres.</p> <p><b>KU:</b> Det ble ikke påvist hubro i området under undersøkelser med lytteboks i februar/mars 2022. Det er ikke gjennomført kartlegging av kystlynghei i området.</p> <p><b>Statlige retningslinjer:</b> Beslaglegning av strandsonene kan i dette tilfellet vurderes som i tråd med SPR på grunn av at Frøya er i sone 3 og viktigheten av å utvide et eksisterende næringsareal kan veie tungt.</p> <p>Selv om området ligger langt fra Frøyatunnelen og Sistranda kan utbyggingen vurderes til å være i samsvar med intensjonen i SPR på grunn av at nytt næringsområde er en utvidelse og fortetting av eksisterende næringsområde og kan i tillegg lede næringstransport fra bil til sjøvegs transport.</p>		
<b>Kommunedirektørens vurdering og tilrådning</b>		
<p>Området er en videre utvidelse av eksisterende næringsområde. God havn som kan optimaliseres opp mot fremtidig havnebehov. Det er interesserte aktører for utvikling av området. Foreløpig konklusjon er at området kan bygges ut. Det foreligger ikke kunnskap om det forekommer kystlynghei i området. Arealet nord/nordøst for moloen planlegges tilrettelagt for servicekai med tilhørende fasiliteter for én aktør innen havbruksnæringen. Dette kan sikre godt smittevern. Adkomst til eksisterende, og nytt, område bør vurderes utbedret.</p> <p><b>Forslag til avbøtende tiltak:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mulighet for sjøvegs næringstransport framfor næringstransport langs veg.</li> <li>• Det vil stilles krav til naturtypekartlegging ifm. detaljregulering.</li> <li>• Landskapstilpasning.</li> <li>• Arealet kan tillates til beiting inntil området er realisert.</li> <li>• Sjøkant bygges slik at det unngås avrenning/forurensning til sjø.</li> <li>• Kai kan etableres på påler for å minimere fysiske inngrep, samt hydromorfologisk påvirkning, på vannforekomsten.</li> </ul>		

## Tuvneset-Storheia

UTREDNINGSPROGRAM		TUVNESET-STORHEIA 12/1	
			
<b>Gjeldende arealformål:</b> LNF og kombinerte formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone		<b>Foreslått fremtidig arealformål:</b> Næring/havn	
<b>Areal:</b> 67 daa.		<b>Type næring:</b> Utvidelse av dagens næringsaktivitet, næringer som kreves nærhet til sjø.	
Tema	Egnethetsvurdering		
<b>Grunnforhold</b>	Ifølge kvartærgeologiske kart består hele området av bart fjell.		
<b>Terreng</b>	Terrenget på land er småkupert med største høyde ca. 10 -13 moh. Ifølge sjøkart er maks dybde i sjø der det er tenkt utfylling ca. -18 moh. Den største dybde er i vest.		
<b>Lokalklima</b>	Området er vendt mot nord – nordvest, og ligger forholdsvis åpent til fra nord og vest av hensyn til vind. En fremtidig havn vil være godt skjermet for bølger fra nord og vest.		
<b>Utbyggingsmønster</b>	Området befinner seg ved et eksisterende settefiskanlegg og grenser til et større område avsatt som fremtidig næringsområde, og er under reguleringsplanlegging.		
<b>Tilgjengelighet</b>			
Hovedvegssystem	Adkomst er tenkt via areal avsatt til framtidig næringsbebyggelse i kommuneplanens arealdel. Det planlegges å benytte samme avkjørsel til dette området som eksisterende avkjørsel fra Utfrøyveien som Vikan Settefiskanlegg benytter i dag. Denne tar av fra Fv. 716. Dagens avkjøring er ulykkesutsatt og ny eller forbedret avkjøring på påregnes. Fra Frøyatunnelen passerer trafikken gjennom Hammarvika og forbi Nabeita oppvekstsenter. Ved oppvekstsenteret er det gangvei over fylkesveien som leder til gang-/sykkelveien. Videre går adkomsten mot øst i et 3-armet kryss ved Nordskag (ca. 800 meter før Nordskag oppvekstsenter).		
Avstand	Avstand til Frøyatunnelen: 21,6 km Avstand til Sistranda: 18,6 km. Avstand til Frøya Flyplass: 17,9 km Avstand til kai: 13,6 km til Nettet kai		
Gang-/sykkelvei	Forholdene for myke trafikanter er dårlige per dags dato. Det er 18,4 km til nærmeste gang-/sykkelvei.		
Kollektivtilbud	Ikke god tilgjengelighet per i dag. Bussholdeplassen <i>Tuvnes</i> er lokalisert i krysset for avkjøring fra Utfrøyveien.		
Havneforhold	Havneforholdene er tilsynelatende gode, men dette må utredes nærmere.		
Fiskeri	Det foreligger ingen registreringer relatert til fiskerivirksomhet i området som berøres direkte. Det er avmerket «Fiskeplasser – passive redskap» ca. 250 meter mot nord, og låssettingsplasser ca. 450 meter mot øst. Planområdet ligger ikke i nærhet til noen innregnede farleder.		
<b>Teknisk infrastruktur</b>			
Veg	De første 80 meterne fra Fv. til området er kommunale, men utover dette er det privat vei. Veg må planlegges med riktig BK og gode trafikksikkerhetsmessige tiltak.		
Vann og avløp	Vann:		

	<p>- Infrastruktur: Går en hovedvannledning forbi området langs Fv. 716 (160 mm). Avstand ca. 500 m. Hovedvannledningen til Salmar går også forbi området i sjø og over land ved eide mot Vågsneset før den går ned i sjøen igjen i sundet mellom Vågsneset og Tuvneset. Denne vil bli berørt av en utvidelse.</p> <p>- Kapasitet: God kapasitet på vannledning langs fv. såfremt ikke vannbehov blir for stort (type lakseslakteri). Ikke kapasitet på dagens vannledning til Salmar.</p> <p>Avløp:</p> <p>- Infrastruktur: Eksisterer ikke</p> <p>- Kapasitet: Null</p>										
Elektrisitet	Det går en 24 kv. luftlinje nord for Fv. 716. Nærmeste avstand til området er ca. 300 meter. Kapasitet og tilkoblingspunkt må utredes/prosjekteres nærmere.										
Fiber	Nærmeste punkt er Bremnestuva.										
Forventet klimaendring	Basert på projisert havnivåstand i 2090 vil Vågsneset separeres fra Tuvneset ved 20-/200-/1000-års stormflo. Det foreligger ingen opplysninger om forhold som skulle indikere at området vil være sårbart for flom- og skredhendelser.										
<b>Konsekvensutredning</b>	<b>Vurdering</b>	<b>Konsekvens</b>									
<b>Miljørelaterte forhold</b>		<table border="1"> <tr> <td>----</td> <td rowspan="4">0</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>--</td> <td>+++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++++</td> </tr> </table>	----	0	+	---	++	--	+++	-	++++
----	0	+									
---		++									
--		+++									
-		++++									
<b>Forurensning</b>											
Støyforurensning	Utvidet næringsareal vil føre til økt støy fra tiltaket, samt økning i trafikk ifm. virksomheten. Området er lite preget av bebyggelse, men langs innfartsvei er det boliger som vil være sårbare for økte støymengder.										
Luftforurensning	De største utslippskildene for PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> og NO <sub>x</sub> innen kommunegrensen er knyttet til skip, vedfyring og veistøv. Etablering av havn, samt økt trafikk til/fra tiltaket, vil generere høyere utslipp av nevnte komponenter. Det er noe sårbar bebyggelse i sør langs adkomstvei.										
Vann- og grunnforurensning	Det foreligger ingen registreringer av eksisterende grunnforurensning eller forekomst av brønner i området.										
<b>Klimagassutslipp</b>											
Nedbygging av karbonrike arealer	Ikke registrert myr.	0									
Trafikkmengde/ transportmønster	Avstand fra store boligområder, fravær av gang-/sykkelvei og egnet kollektivtransport, gjør at trafikken til og fra området forventes å være kjøretøybasert. Økt anleggstrafikk vil øke CO <sub>2</sub> -utslipp og spesielt i anleggsperioden vil økningen kunne bli vesentlig. Ved anleggstrafikk langs veg kan utslippsfrie biler i størst mulig grad benyttes. Områder som ligger langs sjø har mulighet til å transportere masser og bygningsmaterialer og framtidig næringstransport sjøvegen. Dersom det kan brukes utslippsfrie fartøy er det foretrekke. Dette vil begrense utslippene. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av næringsarealene.	-									
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp	Uavklart hva som kommer. Laste/ladekai.										

<b>Landskap</b>	På yttersiden av Vågneset foreslås en utfylling i sjø med kaifront på ca. 28 daa. Området ligger godt skjermet til fra eksisterende bebyggelse. Bebyggelsen i Tverrvågen, som ligger øst for Vikan Settefiskanlegg vil få innsyn til området, spesielt utfyllingen i sjø. Fra sjøsiden vil utbyggingen bli godt synlig. Ved gjennomføring, bør tiltaket best mulig tilpasses sine omgivelser. Dersom man ser bort fra det arealet som allerede er avsatt til framtidig næringsbebyggelse i kommuneplan, vil utvidelsen bygge ned ca. 850 m. med strandlinje.	--
<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>		
Innmark/matjord	Det er registrert 0,3 daa innmarksbeite innenfor planområdet. Ikke registrert naturbeitemark.	0
Beiteareal	Området blir beitet og er registrert som viktig beiteareal i beitebruksplanen. Dersom mulig kan sambruk forekomme.	---
<b>Naturmangfold</b>		
Naturmangfold	Det er ikke gjennomført naturtypekartlegging i området. Det foreslåtte tilleggsarealet som berører Valavågen, er lokalisert ca. 450 meter unna naturtypen «Fjorder med naturlig lavt oksygeninnhold i bunnvannet». Denne er oppført med verdien <i>viktig</i> .  Tilgjengelige geologiske registreringer indikerer en monoton geologi, hvorav granitt er den dominerende bergarten i likhet med store deler av Frøya. Det foreligger ingen registreringer av geologiske strukturer med noen spesiell verdi.	--
Verneområder/rødlistearter	Arealet er ikke lokalisert i tilknytning til noe verneområde. Det foreligger registrering av tjeld (nær truet), heilo (nær truet), gjøk (nær truet), stær (nær truet), konglebit (nær truet), ærfugl (sårbar), hønsehauk (sårbar), vannrikse (sårbar), grønnfink (sårbar) og storspove (sterkt truet). Det foreligger ingen registreringer av prioriterte eller fredete arter i området. Det foreligger ingen registreringer av spesielle hensynskrevende arter og økologiske former. Det er et registrert gyteområde for torsk ca. 92 meter mot nord. Dette vil være sårbart ifm. med utfylling i sjø og endret arealbruk. Det er vesentlig at avbøtende tiltak implementeres i en evt. planprosess.	--
Hubro	Følgende beskrivelse er basert på naboområdet som var først tenkt: Området ligger utenfor kjente hubrot territorier i dag. Det finnes heller ingen tidligere registreringer av hekking innenfor to km av området. I 2019 ble det hørt en syngende hann i nærområdet, denne etablerte seg trolig i nærmeste territorium som ligger mer enn 2 km unna. Ifølge en som ofte tilbringer fritiden innenfor området har han aldri hørt hubro i området. Konfliktgrad vurderes til 0 (Martin Pearson). Vedrørende det nye arealet: Området er forelagt Martin Pearson. Understreker viktigheten av å gjennomføre feltundersøkelser for å påvise evt. forekomster av næringsarter for hubro.	0
Kystlynghei	Det er ikke gjennomført naturtypekartlegging i området. Med utgangspunkt i ortofoto, samt tidligere beitevirksomhet, tyder det på en forekomst av denne naturtypen.	
Anadrome vassdrag	Bekken som går ned fra Tuvnesvatnet og forbi settefiskanlegget, er registrert som en anadrom strekning for laks og sjøørret. Planlagte tiltak vil ikke berøre dette vassdraget.	0
Myr	Området har ikke registrert noe myr (AR5).	0
Skjellsand	Det foreligger ingen registreringer i området.	0
Mineralressurser	Det foreligger ingen registreringer relatert til mineralressurser i området.	0



Vannforekomst	Sjøarealet i nord inngår i kystvannforekomsten <i>Frøyhavet – ytre</i> . Vannforekomsten utgjør et areal på 408,7 km <sup>2</sup> , og er ikke registrert med noen beskyttede områder. Den økologiske tilstanden er klassifisert som <i>god</i> . Ca. 20 meter sør for planavgrensningen ligger kystvannsonen <i>Valavågen</i> . Vannforekomsten utgjør et areal på 0,3 km <sup>2</sup> , og er ikke registrert med noen beskyttede områder. Den økologiske tilstanden er klassifisert som <i>god</i> .	-
Kulturmiljø/kulturminner	Ingen kulturminneregistreringer innenfor området. Nærmeste registrerte kulturminne er en steinalderboplass som befinner seg i underkant av 1 km mot øst. Da det generelt er et stort omfang av kulturminner på Frøya, må det påregnes krav om kulturminneundersøkelse av dette området i en reguleringsplanprosess.	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>		
Folkehelse	En utvidelse av det planlagte næringsområde vil føre med seg negative konsekvenser for folkehelse i form av økt støy og støvproblematikk (lengre anleggsarbeid) samt økt trafikk. Dette vil til en viss grad kunne begrenses gjennom avbøtende tiltak i reguleringsplan. Det er imidlertid få boliger i nærområdet som vil bli berørt.	-
Friluftsliv/nærmiljø	Hele området inngår i det kartlagte friluftsområdet: Skjærgården fra Flatbremholmen – Anstein. Dette er registrert som et viktig friluftsområde. Utdrag fra områdebeskrivelsen: «Skjærgårdsområde egnet for familieaktiviteter, småbåter, fiske, strand, leting etter vrak, dykking, padling, eggsanking, bærplukking og havørnsafari». Det er ikke kartlagte stier/fotruter innenfor området.	--
Barn og unge	En utvidelse vil medføre økt trafikk langs smale veger som ikke er tilrettelagt med gang- og sykkelvei. Bortsett fra dette berøres barn og unge i liten grad.	0
<b>Anleggsfasen</b>		
<p>I anleggsfasen vil det uansett type etableringer i området bli anleggsvirksomhet og trafikkøkning til og fra området. Der det er behov for masseuttak før utbygging vil sprengning være betydelig. Dette antas å medføre økt støy og støvulemper i nærheten av området og økt trafikkstøy og støvproblematikk til området for den bebyggelse biltrafikken vil passere. Spesielt støy- og støvfølsom bebyggelse som barnehager, skoler, institusjoner og boligområder må hensyntas. Overfor er det beskrevet hvilke veier og befolkningskonsentrasjoner biltrafikken vil benytte. Ved utbygging av havn bør massetransport og transport av f. eks bygningsdeler mest mulig foregå sjøvegen, noe som reduserer mengde CO<sub>2</sub>-utslipp.</p> <p>Tidsperioden anleggsarbeidet vil foregå over, avhenger av om området bygges ut i etapper eller om alt bygges ut på en gang. I anleggsfasen er det også viktig å kartlegge og hensynta eksisterende kabler og ledninger i og til/fra området.</p> <p>Gjeldene KPA har i bestemmelsenes §23 – krav til bygge- og anleggsfasen, krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes før igangsettingstillatelse gis. Bestemmelsen sier noe om hva det skal redegjøres for, rekkefølge for når beskyttelsestiltak skal være etablert, og at krav for støy og luftkvalitet etter Miljøverndepartementets retningslinjer skal tilfredsstilles.</p>		
<b>Forholdet til differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø</b>		
<p>Dette er utvidelse av et havneareal og næringsareal på land som er under regulering. Strandsonen bygges ned med 850 m. Det er i strid med byggeforbud i 100m-beltet langs sjø, men arealer til næring kan prioriteres i sone 3. Utbyggingen må tilpasses best mulig til landskap og naturmiljø.</p>		
<b>Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport</b>		
<p>Området er en utvidelse av areal som er et aktivt næringsområde i dag og avsatt til næringsbebyggelse i gjeldende KPA, og som er under regulering. Hovedhensikten med utvidelsen er å få bedre kai og laste- og lossemuligheter. En utbygging vil være i tråd med SPR-BATP ut fra at det satses på en utvidelse av et område som allerede er tiltenkt næringsutvikling. Ved å anlegge ny havn og tilrettelegge for sjøbasert næringsliv, vil det bli god tilgjengelighet for næringstransport langs sjø, noe som er mer miljøvennlig enn transport langs veg, særlig dersom det i tillegg legges opp til havner med mulighet til landstrøm.</p> <p>Næringstransport til Tuvneset-Storheia langs veg vil skje fra tunnel og langs Sørfrøyveien, Fv. 716 og øke trafikkmengden i forhold til i dag på denne strekningen. Det er god fremkommelighet for næringstransport Fra Fv. 716 går Tuvnesveien, en smal veg i dag. Ny adkomst må opparbeides. Foreslått utvidelse gjelder adkomst langs sjø og vil bedre havneforholdene. Dette kan overføre transport fra veg til sjøbasert transport. Det må vurderes om det på strekningen vil være nødvendig med bedre gang- og sykkelvegtilbud. Det er et ønske å opprettholde bosetting i Nordskaget og økt næringsutbygging kan føre til økt bosetting i tråd med SPR-BATP § 4.3. (for detaljer, se punkter under egnethet; utbyggingsmønster og tilgjengelighet).</p>		
<b>Samlet vurdering</b>		



**Egnethet:** Det må opparbeides ny infrastruktur. Avkjøring fra hovedveg må utbedres. Utbygging må hensynta havnivåstigning og bølgepåvirkning.

**KU:** Kystlynghei ikke kartlagt, vil være et krav ifm. detaljregulering. Stort (utvidet) landskapsinngrep. Storspove (sterkt truet). En utbygging er også i konflikt med friluftslivsområde i Skjærgården.

**Statlige retningslinjer:** Strandsone vil beslaglegges. Frøya er i sone 3 som kan medføre en vurdering om at næringsinteresser kan etableres i strandsonen. Område er en stor utvidelse av eksisterende næring. Området ligger langt fra Frøyatunnelen og økt trafikk vil passere flere bygder uansett om man velger å kjøre om Sistranda eller om Nordskaget. Det kan etableres ny havn/kai som kan tilrettelegges for elektrifisering. Det meste av transport kan skje sjøvegs, noe som er i tråd med retningslinjene.

#### **Kommunedirektørens vurdering og tilrådning**


Store konsekvenser for landskap og noen konsekvenser for naturmiljøet. Området har et veldig aktivt næringsliv i dag, og vurderes som svært interessant for havbruksnæringen i framtiden som servicehavn med lasting, lossing og lading for flere havbruksaktører. Området er en utvidelse av areal avsatt til næring i gjeldende KPA og som er under regulering. Behov for slik type servicekai med tilhørende fasiliteter på vestsiden av Frøya. God havningskvalitet, ifølge havbruksnæringen. Området anbefales innarbeidet i planforslaget.

#### **Forslag til avbøtende tiltak:**

- Tilpasning i landskapet og til natur.
- Anleggs- og næringstransport bør skje sjøvegs.
- Arealbruk på land bør begrenses og tilpasses beiteinteressene også for å opprettholde sannsynlig god kvalitet på kystlynghei.
- Beiting kan foregå inntil området realiseres.
- Sjøkant bygges slik at det unngås avrenning/forurensning til sjø.
- Kai kan etableres på påler for å minimere fysiske inngrep, samt hydromorfologisk påvirkning, på vannforekomsten.

# Utvidelse av område sentrumsnært/sjønært

## Nordhammarvika A1

UTREDNINGSPROGRAM		NORDHAMMARVIKA A1	
			
<p><b>Gjeldende arealformål:</b> Kommunedelplan: LNF, friområde, kombinerte formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone. Kommuneplan: Bebyggelse og anlegg</p>		<p><b>Foreslått fremtidig arealformål:</b> Næring/havn, bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone.</p>	
<p><b>Areal:</b> 57,8 daa.</p>		<p><b>Type næring:</b> Næring som må ligge sjønært. Ikke støyende og støvskapende næring.</p>	
Tema		Egnethetsvurdering	
<b>Grunnforhold</b>		Ifølge kvartærgeologiske kart: Marin strandavsetning med sammenhengende dekning i nordvestre deler av området. Ellers bart fjell.	
<b>Terreng</b>		Terreng er høyest i vest (ca. 13 moh.) og skråner nedover mot sjøen i øst. Dybden i sjø øker mot øst, og er ca. -7 moh. på det dypeste.	
<b>Lokalklima</b>		Området er vendt mot nordøst. Området er utsatt for vind fra nordlig og østlig retning.	
<b>Utbyggingsmønster</b>		Grenser til vedtatt fremtidig næringsområde, som vil bli en naturlig utvidelse av Nordhammarvik Industriområde. Nordhammarvika er ett av de prioriterte stedene fra Frøya kommune sin side, når det gjelder næringsetablering. En realisering av næringsarealet på både oversiden av fylkesvegen og sør for området kan gi et masseoverskudd som potensielt kan benyttes ved en utfylling av dette området. Derfor vil det være aktuelt å starte opparbeidelse av dette området samtidig med opparbeidelse av området i sør og eventuelt området på oversiden av fylkesvegen. En utvidelse av Nordhammarvika vil styrke tettstedsutviklingen og øke attraktiviteten av både Hammarvika og Sistranda.	
<b>Tilgjengelighet</b>			
Hovedvegssystem		Biladkomst til området er tenkt løst ved å benytte eksisterende adkomstvei til industriområdet fra Fv. 714. Fra denne er det tenkt en intern adkomstveg som går nordover. Fra Frøyatunnelen passerer fylkesveien gjennom deler av Hammarvika som eneste tettbebygde strøk.	
Avstand		Avstand til Frøyatunnelen: 2,7 km Avstand til Sistranda: 2 km Avstand til Frøya Flyplass: 5,6 km Avstand til kai: 0 km	
Gang-/sykkelvei		Gang-/sykkelvei eksisterer langs fylkesvei.	
Kollektivtilbud		Betjenes av rute 320 og 420. 4 daglige passeringer. Nærmeste bussholdeplass er lokalisert ca. 245 meter sør for planavgrensningen.	
Havneforhold		Utvidelsen forutsetter bruk av eksisterende havn eller en vurdering av om ny havn skal etableres. Havn bør tilrettelegges for elektrifisering. Strømforholdene kan muligens være utfordrende.	

Fiskeri	Litt over 1 km fra området er det et akvakulturanlegg for laks. Avhengig av strømningsforhold på stedet, kan denne lokaliteten potensielt påvirkes ifm. en utfylling. Det er avmerket farledsareal ca. 585 meter i øst.										
<b>Teknisk infrastruktur</b>											
Veg	Det må etableres ny internvei fra eksisterende næringsområde inn til foreslått utvidelsesområde. Veg må planlegges med riktig BK og gode trafiksikkerhetsmessige tiltak.										
Vann og avløp	Vann: - Infrastruktur: Nye vannledninger kan kobles på eksisterende anlegg på Nordhammarvika. - Kapasitet: God kapasitet såfremt ikke vannbehov blir for stort (type lakseslakteri). Avløp: - Infrastruktur: langs Fv. er det lagt avløpsledning som skal kobles til et fremtidig hovedavløpsanlegg på Nabeita. Næringsområde kan kobles til denne avløpsledningen sammen med N1. Per i dag løses avløpet fra næringsområdet med en felles slamavskiller. - Kapasitet: Hovedavløpsanlegget på Nabeita skal håndtere alt avløp fra Sistranda til Flatval. Anlegget vil ha god tilgjengelig kapasitet (Prosjektert med kapasitet på 5500 pe. Behovet per i dag er 2500 pe).										
Elektrisitet	Dersom det ikke er ledig kapasitet på dagens næringsområde, er nærmeste distribusjonsnett en 24 kv. luftlinje i underkant av 200 meter vest for A1 (vest for bensinstasjonen). Kapasitet og tilkoblingspunkt må utredes/prosjekteres nærmere.										
Fiber	Det finnes fiber på eksisterende industriområde.										
Forventet klimaendring	Området er sjønært og vil berøres av havnivåstigning og stormflo. Også utsatt for mer ekstreme værforhold og bølgepåvirkning.										
<b>Konsekvensutredning</b>	<b>Vurdering</b>	<b>Konsekvens</b>									
<b>Miljørelaterte forhold</b>		<table border="1"> <tr> <td>----</td> <td rowspan="4">0</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>--</td> <td>+++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++++</td> </tr> </table>	----	0	+	---	++	--	+++	-	++++
----	0	+									
---		++									
--		+++									
-		++++									
<b>Forurensning</b>											
Støyforurensning	I følge støyvarselkart er området nærmest veg (ca. 50 meter fra midtlinje veg) utsatt for vegtrafikkstøy. Dette innebærer at store deler av arealet på land er/vil bli støypåvirket. For et næringsområde har dette liten betydning.										
Luftforurensning	De største utslippskildene for PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> og NO <sub>x</sub> innen kommunegrensen er knyttet til skip, vedfyring og veistøv. Evt. etablering av havn, samt økt trafikk til/fra tiltaket, vil generere høyere utslipp av nevnte komponenter. På vestsiden av fylkesveien er det sårbar boligbebyggelse, og området Rabbaheia (avsatt til næring) vil også være potensielt utsatt for luftforurensning.										
Vann- og grunnforurensning	På oversiden av vegen ligger det en bensinstasjon som har eksistert i mange år. Det kan derfor være et potensial for forurensete masser i dette området. Det foreligger ingen registrerte brønner i området. Grunnvannspotensialet i området er angitt som <i>begrenset</i> , da små grunnvannsuttak kan være mulig. Tiltaket vil beslaglegge ca. 144 meter med strandlinje, hvor det er tenkt utfylling i sjø.										
<b>Klimagassutslipp</b>											
Nedbygging av karbonrike arealer	Ikke registrert myr.	0									

Trafikkmengde/ transportmønster	Trafikken til og fra området forventes å være bilbasert, men området ligger svært sentrumsnært og nært boligkonsentrasjoner slik at det ligger til rette for gå- og sykkelbasert arbeidstrafikk. Økt anleggstrafikk vil øke CO <sub>2</sub> -utslipp og spesielt i anleggsperioden vil økningen kunne bli vesentlig. Ved anleggstrafikk langs veg kan utslippsfrie biler i størst mulig grad benyttes. Områder som ligger langs sjø, har mulighet til å transportere masse og bygningsmaterialer sjøvegen. Dersom det kan brukes utslippsfrie fartøy er det foretrekke. Dette vil begrense utslippene. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av næringsarealene.	
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp	Uavklart hva som kommer. Forutsetning: Ønsker næringsaktivitet som medfører lav forurensningspåvirkning pga. nærhet til Sistranda og boliger på oversiden av fylkesvei.	
<b>Landskap</b>	Foreslått tilleggsareal til Nordhammarvika industriområdet utgjør ca. 18,5 dekar. Arealet består av åpen fastmark, strandlinje og areal i sjø. Utgraving/planering og utfylling i sjø til kote 3 vil medføre en stor landskapsmessig endring både på land og i sjø. En utbygging vil bli godt synlig fra innfartsvegen til Sistranda, og fra sjøsiden, men noe begrenset på landsiden av veien grunnet høydeforskjell. Ved gjennomføring, bør tiltaket best mulig tilpasses sine omgivelser.	-
<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>		
Innmark/matjord	Berører ikke dyrkbar eller dyrket jord.	0
Beiteareal	Beites ikke.	0
<b>Naturmangfold</b>		
Naturmangfold	Det er ikke registrert noen naturtyper i området. Gjennomføring av foreslått utvidelse vil føre til mer fragmentering og nedbygging av strandlinjen på Frøyas østkyst, og slike sammenhengende strender er en knapphet på hele øya. Slike strandsoner har viktige funksjoner som rasteplasser for trekkfugler, spesielt de som søker næring i tangbelter.  Berggrunnskart viser at granitt er den dominerende bergarten, og det foreligger ingen registreringer av spesiell geologisk verdi.	-
Verneområder/rødlistearter	Planområdet inngår ikke i noen verneområder. Det foreligger ingen registreringer av utvalgte naturtyper i området.  Området er markert med sensitive artsdata for fugleartene kongeørn, havørn og hubro. Sjøarealene utenfor planavgrensningen inngår i en større registreringspolygon, som er dekkende for Sistrandsvæet. Følgende rødlistearter er registrert: Storskarv (nær truet), havelle (nær truet), teist (nær truet), tjeld (nær truet), steinvender (nær truet), ærfugl (sårbar), sjøorre (sårbar), svartand (sårbar), alke (sårbar), gråmåke (sårbar), fiskemåke (sårbar), storspove (sterkt truet), krykkje (sterkt truet) og lomvi (kritisk truet). Ellers finnes det ingen spesielle registreringer i forhold til naturverdier for området. Ca. 360 meter øst for området er det registrert et gytefelt; Rabbaflua. Miljøforsvarlige teknikker for utfylling, samt bevisst forhold til tidspunkt for året for utfylling i sjø, vil kunne bidra til å begrense evt. negative konsekvenser for gytefeltet. Nærmere undersøkelse av strømningsforhold på stedet kan også bekrefte/avkrefte hvorvidt en utfylling i sjø vil påvirke gytefeltet (partikler i sjø). Dette bør utredes nærmere i en evt. planprosess.	-
Hubro	Det bør undersøkes om arealet besitter bestandsforekomster av arter som utgjør en viktig del av næringsgrunnlaget for hubro.	
Kystlynghei	Det er ikke registrert kystlynghei i området.	0
Anadrome vassdrag	Det foreligger ingen registrerte anadrome vassdrag i området.	0
Myr	Området har ikke registrert noe myr (AR5).	0
Skjellsand	Det foreligger ingen registreringer av skjellsandforekomst i området.	0
Mineralressurser	Det foreligger ingen registreringer iht. mineralressurser i området.	0

Vannforekomst	Det tilgrensende sjøområdet inngår i kystvannsonen <i>Sistrandsvaet</i> . Vannforekomsten utgjør et areal på 38,2 km <sup>2</sup> , og er ikke registrert med noen beskyttede områder. Den økologiske tilstanden i Sistrandsvaet er klassifisert som <i>moderat</i> . Nedfelte miljømål sier at den økologiske tilstanden skal være <i>god</i> innen 2022-2027. Inngrepet vil medføre utfylling i sjø, slik at avbøtende tiltak må tas for å ikke degradere den økologiske tilstanden.	-
Kulturmiljø/kulturminner	Ingen registreringer innenfor planområdet. Må påregnes kulturminneundersøkelser i sjø.	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>		
Folkehelse	Dersom det etableres industri/næring som generer støy/støv/luft kan dette innvirke negativt på bokvaliteten i nærområdet. En reguleringsplan vil kunne inneha bestemmelser som gir avbøtende effekt for det nærliggende boligområdet. F. eks. kan reguleringsplanen stille krav til maksimale grenser for eksempelvis støy/støv/luft/byggehøyder, samt krav om buffersoner som vil begrense slike negative virkninger. Generelt sett er det ikke anbefalt å lokalisere industriareal tett opp til boligområder. Nærmeste bolighus befinner seg ca. 50 meter fra området. Skogområdet sør for planavgrensningen bør i stor grad ivaretas, da det kan fungere som en buffersone mellom industriområdet og gang/sykkelvei.	-
Friluftsliv/nærmiljø	Større deler av arealet i sjø inngår i det registrerte friluftslivsområde «Sistranda-Inntian». En utfylling av området i sjø vurderes ikke til å ha nevneverdig negativ innvirkning på friluftslivsområdet. Ca. 133 meter med strandsone nært opp til bebyggelse vil gå tapt som følge av en utfylling.	0/-
Barn og unge	Det er ikke kjent om området benyttes av barn og unge. På vestsiden av fylkesveg er det gang- og sykkelveg som forbinder Sistranda med Hammarvika.	-
<b>Anleggsfasen</b>		
I anleggsfasen vil det uansett type etableringer i området bli anleggsvirksomhet og trafikkøkning til og fra området. Dette antas å medføre økt støy og støvulemper i nærheten av området og økt trafikkstøy og støvproblematikk til området for den bebyggelse biltrafikken vil passere. Spesielt støy- og støvfølsom bebyggelse som barnehager, skoler, institusjoner og boligområder må hensyntas. Overfor er det beskrevet hvilke veier og befolkingskonsentrasjoner biltrafikken vil benytte. Ved utbygging av havn bør massetransport og transport av f. eks bygningsdeler mest mulig foregå sjøvegen, noe som reduserer mengde CO <sub>2</sub> -utslipp. Tidsperioden anleggsarbeidet vil foregå over, avhenger av om området bygges ut i etapper eller om alt bygges ut på en gang. I anleggsfasen er det også viktig å kartlegge og hensynta eksisterende kabler og ledninger i og til/fra området. Gjeldene KPA har i bestemmelsenes §23 – krav til bygg- og anleggsfasen, krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes før igangsettingstillatelse gis. Bestemmelsen sier noe om hva det skal redegjøres for, rekkefølge for når beskyttelsestiltak skal være etablert, og at krav for støy og luftkvalitet etter Miljøverndepartementets retningslinjer skal tilfredsstilles.		
<b>Forholdet til differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø</b>		
Området er en utvidelse av et eksisterende næringsområde og vedtatt utvidelse av dette som enda ikke er bebygd. Landskapsopplevelsen og avgrensning mellom tettsted med boligområder og næringsareal mot Sistranda er svært viktig her. Når området reguleres må det vurderes om allmenheten kan gis økt tilgang til sjø og om noe av bebyggelsen kan trekkes noe tilbake fra sjøarealene. Utbyggingen må tilpasses til landskapet best mulig.		
<b>Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport</b>		
Området er en utvidelse av et eksisterende sentrumsnært næringsareal avsatt til næring i gjeldende KPA og vil være i tråd med SPR-BATP ut fra at det satses på en utvidelse av et område som allerede er tiltenkt næringsutvikling. Ved å anlegge havnefasiliteter og tilrettelegge for sjøbasert næringsliv, vil det bli god tilgjengelighet for næringstransport langs sjø, noe som er mer miljøvennlig enn transport langs veg, særlig dersom det i tillegg legges opp til havner med mulighet til landstrøm. Næringstransport langs veg vil skje fra tunnel langs Nordhammarvika. Det er god framkommelighet for næringstransport og opparbeidet gang- og sykkelvegnett som gjør trafiksikkerheten god gjennom tettbygd strøk. Området ligger tett på Hammarvika og Sistranda og kan medføre en samling av næringsliv konsentrert til der folk bor, og medføre økt bosetting i områdene rundt. Utbygging vil være i tråd med SPR-BATP. (for detaljer, se punkter under egnethet; utbyggingsmønster og tilgjengelighet).		
<b>Samlet vurdering</b>		

**Egnetthet:** God tilgjengelighet både i forhold til Frøyatunnelen, havn/kai og flyplass. Gang- og sykkelveg langs hovedveg. Korte avstander til eksisterende infrastruktur forøvrig.

**KU:** Landskapsopplevelsen og avgrensing mellom tettsted med boligområder og næringsareal mot Sistranda er svært viktig og må planlegges godt. Det samme med bufferovergang til nytt næringsområde i sør. Det er viktig at det kommer næringsetableringer som ikke forurenses på noe vis. En utbygging kan være i konflikt med områder viktige for næringsøk for hubro og nærhet til gyteområde for torsk.

**Statlige retningslinjer:** Strandsone beslaglegges, men kan i dette tilfellet aksepteres ettersom området er en utvidelse av et eksisterende næringsområde

**Areal og transport:** Området ligger sentrumsnært, nært Frøyatunnelen og nært flyplass samt er en utvidelse av et eksisterende næringsområde. Områdets ansees å være i samsvar med STP BAT.


#### **Kommunedirektørens vurdering og tilrådning**

Område er et interessant utvidelsesområde til næring for Frøya kommune. Området kan tilpasses næring som ikke forurenses, og det må tas hensyn til nærliggende boligområde i nord. Det bør vurderes om det kan anlegges kai med lademuligheter på N1. N1 må bygges ut samtidig som A1. Arealet på N1 er ønsket med lademuligheter for havbruksnæringa. I gjeldende reguleringsplaner er del området som foreslås utbygd delvis avsatt til friområde. Næringsformål er i konflikt med dette, men friområdet kan videreføres inn i ny regulering som buffersone mot næringsareal i sør. Området foreslås til 1.gangsbehandling.

#### **Forslag til avbøtende tiltak:**

- Fyllingskanten mot nord avrundes mot Sistranda på grunn av landskapstilpasning mot Sistranda..
- Utnytting av området skal tilpasses hensynet til nærliggende boliger og Sistranda. Det skal ikke tillates næringer som medfører støy og forurensing.
- Det bør opparbeides et vegetasjonsbelte som buffer mot regulert næringsareal i sør (N1) om mot veg
- Anleggsperioden må ta hensyn til nærliggende akvakulturanlegg og gyteområde for torsk.
- Sjøkant bygges slik at det unngås avrenning/forurensning til sjø.
- Muligheter for sjøvegs næringstransport framfor næringstransport langs veg.

## Nordhammarvika A2

UTREDNINGSPROGRAM		NORDHAMMARVIKA A2	
			
<b>Gjeldende arealformål:</b> Reguleringsplan: Ferdseil Kommuneplan: Bebyggelse og anlegg		<b>Foreslått fremtidig arealformål:</b> Næring	
<b>Areal:</b> 42 daa.		<b>Næring:</b> Næring som kreves lokalisering ved sjø. Adkomst over nabotomt- aktuell for én aktør.	
Tema		Egnehetsvurdering	
<b>Grunnforhold</b>		I følge kvartærgeologiske kart: Nærmest land humusdekke/ tynt torvdekke over berggrunn. Lenger ut i sjø er det registrert bart fjell. På land nordvest i området er det marin strandavsetning med sammenhengende dekke. Bortsett fra strandsone i vest og nord befinner arealet seg i sjø.	
<b>Terreng</b>		Terreng på land går fra ca. 3 moh. og ned til havnivå. I følge Kystinfo går dybden ned til – 19 moh. i sør.	
<b>Lokalklima</b>		Området er vendt mot sørøst, og ligger åpent til fra sjøen møt øst og sør. Er dermed utsatt for vind fra øst og sør.	
<b>Utbyggingsmønster</b>		Grenser til vedtatt fremtidig næringsområde, som vil bli en naturlig utvidelse av Nordhammarvik Industriområde. Nordhammarvika er ett av de prioriterte stedene fra Frøya kommune sin side, når det gjelder næringsetablering. En realisering av dette området fra kommunen sin side betinger et makebytte, da arealet kun kan benyttes av ett firma. En utvidelse av Nordhammarvika vil styrke tettstedsutviklingen og øke attraktiviteten av både Hammarvika og Sistranda.	
<b>Tilgjengelighet</b>			
Hovedvegssystem		Biladkomst til området er tenkt løst ved å benytte eksisterende adkomstveg til industriområdet fra Fv. 714. Fra denne er det tenkt en intern adkomstveg som går sørover. Adkomst til området forutsetter adkomst over privat grunn. Fra Frøyatunnelen er deler av Hammarvika det eneste tettstedet man passerer gjennom.	
Avstand		Avstand til Frøyatunnelen: ca. 2,7 km Avstand til Sistranda: ca. 2 km Avstand til Frøya Flyplass: 5,6 km Avstand til Nordhammarvika kai: 0 km	
Gang-/sykkelvei		Det er eksisterende gang-/sykkelvei langs fylkesveien.	
Kollektivtilbud		Betjenes av rute 320 og 420. 4 daglige passeringer. Den næreste bussholdeplassen ligger ca. 258 meter mot sørvest.	
Havneforhold		Strømforholdene kan muligens være utfordrende, og havneforholdene bør utredes nærmere dersom det er ønskelig med kaianlegg.	
Fiskeri		Litt over 1 km fra området er det et akvakulturanlegg for tare. Avhengig av strømningsforhold på stedet, kan denne lokaliteten potensielt påvirkes ifm. en utfylling.	
<b>Teknisk infrastruktur</b>			
Veg		Det vil kun være aktuelt med internvei for nåværende aktør ved utvidelse. Veg må planlegges med riktig BK og gode trafikksikkerhetsmessige tiltak	



Vann og avløp	Vann: - Infrastruktur: Nye vannledninger kan kobles på eksisterende anlegg på Nordhammarvika. Kapasitet: God kapasitet såfremt ikke vannbehov blir for stort (type lakseslakteri). Avløp: - Infrastruktur: langs fv. Er det lagt avløpsledning som skal kobles til et fremtidig hovedavløpsanlegg på Nabeita. Næringsområde kan kobles til denne avløpsledningen. Per i dag løses avløpet fra næringsområdet med en felles slamavskiller. - Kapasitet: Hovedavløpsanlegget på Nabeita skal håndtere alt avløp fra Sistranda til Flatval (Prosjektet med god kapasitet (5500 pe). Behovet per i dag er 2500 pe). Tilgjengelig kapasitet.										
Elektrisitet	Dersom det ikke er tilstrekkelig ledig kapasitet på dagens næringsområde, er nærmeste distribusjonsnett en 24 kv. luftlinje ca. 750 m. vest for A2. Kapasitet og tilkoblingspunkt må utredes/prosjekteres nærmere.										
Fiber	Det er fiber i området.										
Forventet klimaendring	Området er sjønært og vil berøres av havnivåstigning og stormflo. Også utsatt for mer ekstreme værforhold og bølgepåvirkning.										
<b>Konsekvensutredning</b>	<b>Vurdering</b>	<b>Konsekvens</b>									
<b>Miljørelaterte forhold</b>		<table border="1"> <tr> <td>---</td> <td rowspan="4">0</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>--</td> <td>+++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++++</td> </tr> </table>	---	0	+	---	++	--	+++	-	++++
---	0	+									
---		++									
--		+++									
-		++++									
<b>Forurensning</b>											
Støyforurensning	I følge støyvarselkart (er området ikke utsatt for vegtrafikkstøy. Industriområder er støygenererende, og en utvidelse av området vil trolig øke støyforurensningen. Nåværende boligfelt (316 meter unna) og fremtidig boligfelt (129 meter unna) vil potensielt være utsatt for støy fra industriområdet.										
Luftforurensning	De største utslippskildene for PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> og NO <sub>x</sub> innen kommunegrensen er knyttet til skip, vedfyring og veistøv. Per i dag er boligbebyggelsen tettest på planavgrensningen lokalisert ca. 316 meter mot sørvest. Det foregår en planprosess vedrørende regulering av utvidelse av nevnte boligfelt, slik at et evt. fremtidig scenario vil plassere boligbebyggelse ca. 129 meter unna utvidelsen av Nordhammarvika industriområde. Utvidelsen av industriområdet vil generere med trafikk, slik at boligfeltene i sørvest vil være veldig sårbare for veistøv.										
Vann- og grunnforurensning	Det er registrert et tidligere kommunalt avfallsdeponi i søndre del av eksisterende reguleringsplan for Nordhammarvika Industriområde. Dette avfallet ble tildekket i forbindelse med opparbeidelsen av området. Området er registrert med påvirkningsgrad 2: Akseptabel forurensning med dagens areal- og resipientbruk. Det foreligger ingen registreringer av brønner i GRANADA. Planavgrensningen omfatter ca. 280 meter med strandlinje som vil gå tapt ifm. utfylling i sjø. Grunnvannspotensialet i området er angitt som <i>begrenset</i> , da små grunnvannsuttak kan være mulig.										
<b>Klimagassutslipp</b>											
Nedbygging av karbonrike arealer	Ikke relevant.	0									



Trafikkmengde/ transportmønster	Trafikken til og fra området forventes å være bilbasert. Økt anleggstrafikk vil øke CO <sub>2</sub> -utslipp og spesielt i anleggsperioden vil økningen kunne bli vesentlig. Ved anleggstrafikk langs veg kan utslippsfrie biler i størst mulig grad benyttes. Områder som ligger langs sjø har mulighet til å transportere masse og bygningsmaterialer sjøvegen. Dersom det kan brukes utslippsfrie fartøy er det foretrekke. Dette vil begrense utslippene. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av næringsarealene.	
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp	Det er kun aktuelt med en utvidelse av eksisterende aktivitet. Det er ikke kjent om virksomheten vil medføre klimagassutslipp.	
<b>Landskap</b>	Tiltenkt utvidelse utgjør ca. 42 dekar. Utfylling i sjø til kote 3-4 moh. vil medføre en stor landskapsmessig endring av strandsonen og sjøarealet. Virkningen på landskapet vil bli mindre pga. at det vil bli inn som en naturlig utvidelse av eksisterende industriområde. En utbygging vil bli lite synlig fra fv. 714, men godt synlig fra sjøsiden. Ved gjennomføring, bør tiltaket best mulig tilpasses sine omgivelser.	-
<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>		0
Innmark/Matjord	Berøres ikke.	0
Beiteareal	Ikke relevant.	0
<b>Naturmangfold</b>		
Naturmangfold	Det foreligger ingen registreringer av spesielle geologisk verdier i området.	0
Verneområder/rødlistearter	Området er maskert med sensitive artsdata for fugleartene kongeørn, havørn og hubro. Det er registrert flere fuglearter i og nært opp til området, både på land og sjø; storskarv (nær truet), havelle (nær truet), teist (nær truet), ærfugl (sårbar), sjøorre (sårbar), svartand (sårbar), gråmåke (sårbar), alke (sårbar), storspove (sterkt truet) og krykkje (sterkt truet). Det er også registrert oter i nærområdet, på vestsiden av fv. 714. Ca. 170 meter øst for området er det registrert et gytefelt; Rabbaflua. Miljøforsvarlige teknikker for utfylling, samt bevisst forhold til tidspunkt for året for utfylling i sjø, vil kunne bidra til å begrense evt. negative konsekvenser for gytefeltet. Nærmere undersøkelse av strømningsforhold på stedet kan også bekrefte/avkreftte hvorvidt en utfylling i sjø vil påvirke gytefeltet (partikler i sjø). Dette bør utredes nærmere i en evt. planprosess/prosjektering av utfylling.	-
Hubro	Planområdet består kun av sjøareal, slik at dette vil ikke påvirke hubro.	0
Kystlynghei	Det er registrert et kystlynghei-belte på ca. 915 meter på sjøsiden av fylkesveien. Denne berøres ikke av planavgrensningen.	0
Anadrome vassdrag	Registrert en kort elvestrekning rett sør for dagens industriområde: Nordhammarvika, som vises som anadrom strekning for sjøørret. I forbindelse med opparbeidelsen av Nordhammarvika Industriområde, ble denne bekken lagt i rør. Dette ble gjort for å forhindre utvasking av forurensning av et gammelt kommunalt deponi som befinner seg rett sør for dagens industriområde.	0
Myr	Området har ikke registrert noe myr (AR5).	0
Skjellsand	Store deler av området inngår i en større registrert skjellsandforekomst med svært viktig verdi.	--
Mineralressurser	Det foreligger en registrering av et gammelt pukuttak få meter fra planavgrensningen. Erstattet av nytt næringsområde i nord.	0
Vannforekomst	Det tilgrensende sjøområdet inngår i kystvannsonen <i>Sistrandsvaet</i> . Vannforekomsten utgjør et areal på 38,2 km <sup>2</sup> , og er ikke registrert med noen beskyttede områder. Den økologiske tilstanden er klassifisert til <i>moderat</i> . Det er satt miljømål som viser til at den økologiske tilstanden skal være <i>god</i> innen 2022-2027.	-

<b>Kulturmiljø/kulturminner</b>	Nærmeste registrerte kulturminne er i underkant av 400 meter fra området. Dette er en gravhaug ved dagens kirkegård. En utbygging vil ikke påvirke dette kulturminne negativt. Må påregne at det kan bli stilt krav om kulturminneundersøkelse i sjø.	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>		
Folkehelse	På det arealet i sør som er avsatt til vegetasjonsskjerm i eksisterende reguleringsplan for Nordhammarvika, ligger det avfall fra et gammelt kommunalt deponi. I forbindelse med reguleringsplanen for Nordhammarvika Industriområde ble det utarbeidet en miljøteknisk grunnundersøkelse og tiltaksplan for forurenset grunn (Norconsult, 2013). Avgrensningen til A2, er satt slik at inngrep/gravearbeid ikke skal berøre dette arealet. Dersom det etableres industri/næring som generer støy/støv/luft kan dette innvirke negativt på bokvaliteten i nærområdet. En reguleringsplan vil kunne stille krav til maksimale grenser for eksempelvis støy/støv/luft som kan begrense slike negative virkninger. Nærmeste bolig befinner seg ca. 350 meter unna. Det er planlagt et boligområde på Hammarberget som blir liggende ca. 200 meter fra området. Som følge av stor høydeforskjell (ca. 30 meter) vil næringsarealet trolig ha en begrenset innvirkning på bomiljøet.	-
Friluftsliv/nærmiljø	Området er ikke registrert som friluftsområde. En opparbeidelse vil medføre at ca. 260 meter med strandsone vil gå tapt som følge av utfylling. Det meste av dette arealet har stor helning og er ikke kjent brukt som næringsområde/friluftslivsområde. En utfylling av området i sjø vurderes ikke til å ha nevneverdig negativ innvirkning på nærmiljø/fritid.	0
Barn og unge	Områdeutvidelsen er liten og vil medføre en begrenset mengde økt trafikk langs Fv. 714. Dette antas derfor ikke å påvirke trafikksikkerheten for barn og unge nevneverdig, da det er opparbeidet gang- og sykkelveg forbi industriområdet som forbinder Sistranda med Hammarvika.	0
<b>Anleggsfasen</b>		
<p>I anleggsfasen vil det uansett type etableringer i området bli anleggsvirksomhet og trafikkøkning til og fra området. Dette antas å medføre økt trafikkstøy og støvproblematikk til området for den bebyggelse biltrafikken vil passere. Spesielt støy- og støvfølsom bebyggelse som barnehager, skoler, institusjoner og boligområder må hensyntas. Overfor er det beskrevet hvilke veier og befolkingskonsentrasjoner biltrafikken vil benytte. Ved utbygging av havn bør massetransport og transport av f. eks bygningsdeler mest mulig foregå sjøvegen, noe som reduserer mengde CO<sub>2</sub>-utslipp.</p> <p>Tidsperioden anleggsarbeidet vil foregå over, avhenger av om området bygges ut i etapper eller om alt bygges ut på en gang. I anleggsfasen er det også viktig å kartlegge og hensynta eksisterende kabler og ledninger i og til/fra området.</p> <p>Gjeldene KPA har i bestemmelsenes §23 – krav til bygg- og anleggsfasen, krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes før igangsettingstillatelse gis. Bestemmelsen sier noe om hva det skal redegjøres for, rekkefølge for når beskyttelsestiltak skal være etablert, og at krav for støy og luftkvalitet etter Miljøverndepartementets retningslinjer skal tilfredsstilles.</p>		
<b>Forholdet til differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø</b>		
Området er en utvidelse av et eksisterende næringsområde. Utbyggingen beslaglegger strandsone og må søkes og tilpasses til landskapet og næringsområde best mulig.		
<b>Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport</b>		
Området er en utvidelse av et eksisterende sentrumsnært næringsareal avsatt til næring i gjeldende KPA og vil være i tråd med SPR-BATP ut fra at det satses på en utvidelse av et område som allerede er tiltenkt næringsutvikling. Ved å anlegge havnefasiliteter og tilrettelegge for sjøbasert næringsliv, vil det bli god tilgjengelighet for næringstransport langs sjø, noe som er mer miljøvennlig enn transport langs veg, særlig dersom det i tillegg legges opp til havner med mulighet til landstrøm. Næringstransport langs veg vil skje fra tunnel langs Nordhammarvika. Det er god framkommelighet for næringstransport og opparbeidet gang- og sykkelvegnett som gjør trafikksikkerheten god gjennom tettbygd strøk. Området ligger tett på Hammarvika og Sistranda og kan medføre en samling av næringsliv konsentrert til der folk bor, og medføre økt bosetting i områdene rundt. Utbygging vil være i tråd med SPR-BATP. (for detaljer, se punkter under egnethet; utbyggingsmønster og tilgjengelighet).		
<b>Samlet vurdering</b>		

**Egnethet:** God tilgjengelighet både i forhold til Frøyatunnelen, havn/kai og flyplass. Gang- og sykkelveg langs hovedveg. Korte avstander til eksisterende infrastruktur for øvrig. Området kan være egnet for utvidelse for én aktør på grunn av at adkomst må skje over naboens tomt.

**KU:** En utbygging vil forringe landskapsopplevelsen og avgrensning mellom boligområder og næringsareal i sør. En utfylling vil medføre nærhet til gyteområde for torsk og skjellsandlokalitet.

**Statlige retningslinjer:** Strandsone beslaglegges, men kan i dette tilfellet aksepteres ettersom området er en utvidelse av et eksisterende næringsområde. Området ligger sentrumsnært, nært Frøyatunnelen og nært flyplass samt er en utvidelse av et eksisterende næringsområde. Områdes ansees å være i samsvar med STP.

#### **Kommunedirektørens vurdering og tilrådning.**

Det er negative konsekvenser for landskap og strandsone Området er svært sentralt og medfører en utvidelse av eksisterende næringsområde. Området er kun interessant for én aktør som utvidelsesområde. Det må å utredes for skredfare.


Området anbefales tatt med til 1.gangsbehandling

#### **Avbøtende tiltak**

- Ikke forurensende virksomhet.
- Nærhet til boliger i sør - Hammarberget må hensyntas.
- Gyttefelt for torsk må hensyntas.
- Sjøvegs næringstransport framfor næringstransport langs veg.
- Sjøkant bygges slik at det unngås avrenning/forurensning til sjø.

# Nye områder sentrumsnært/ikke sjønært

## Rabbaheia

UTREDNINGSPROGRAM		RABBAHEIA 19/3, 7-8, 19-20	
			
Gjeldende arealformål: LNF		Foreslått fremtidig arealformål: Kombinert bebyggelse og anlegg	
Areal: 38 daa.		Type næring: Handel med plasskrevende varegrupper, ikke forurensende næring.	
Tema	Egnethetsvurdering		
Grunnforhold	Ifølge kvartærgeologiske kart: Området består for det meste av marin strandavsetning, sammenhengende dekke og torv og myr.		
Terreng	Terrenget stiger bratt noen meter opp fra Fv. 714 og slakere vestover mot «hauan». Høyeste punktet er ca. 26 moh. og befinner seg sørvest i området.		
Lokalklima	Området er vendt mot øst, og ligger forholdsvis åpent til med gode lys og solforhold. Utsatt for vind, spesielt fra øst og fra nord. Hovedvindretning er fra sørvest og nordøst.		
Utbyggingsmønster	En utvikling av arealet vil øke attraktiviteten for både Hammarvika og Sistranda og tilrettelegge for nye handelsaktører nært opp til store boligområder på Frøya. Mye av infrastrukturen er allerede på plass. Gir nærføring til boligområder, men plasskrevende varehandel/forretning er generelt mindre konfliktfylt når det gjelder støy oppimot boligområder. En utbygging av området tenkes fra nord mot sør, med en trinnvis utbygging. Første trinn kan omhandle ca. 10 - 20 daa. av arealet.		
Tilgjengelighet			
Hovedvegssystem	Adkomst fra nord/sør via Fv. 714. Vegen har en vegbredde på ca. 6 meter. Det er tidligere avklart at adkomstvei til område må være felles med bensinstasjonen, da det ikke er ønskelig med en ny avkjøring fra fylkesveien. Fra Frøyatunnelen passerer fylkesveien gjennom Hammarvika som eneste bebygde område.		
Avstand	Avstand til Sistranda: ca. 1,8 km. Avstand til Frøyatunnelen: ca. 2,5 km. Avstand til Frøya Flyplass: 5,6 km. Avstand til kai: 0,4 km.		
Gang-/sykkelvei	Det er eksisterende gang-/sykkelvei langs fylkesvei.		
Kollektivtilbud	Trafikkeres av rute 320 og 420. 5 daglige avganger. Bussholdeplassen <i>Melkstaden</i> er lokalisert langs fylkesveien tett på tiltaksområdet.		
Havneforhold	Ikke relevant.		
Fiskeri	Ikke relevant.		
Teknisk infrastruktur			
Veg	Det må etableres ny avkjøring fra Fv. 714 og vei inn til planområdet. Veg må planlegges med riktig BK og gode trafiksikkerhetsmessige tiltak.		

Vann og avløp	Vann: - Infrastruktur: Nye vannledninger kan kobles på eksisterende hovedvannledning langs fylkesveg (280 mm). - Kapasitet: God kapasitet. Avløp: - Infrastruktur: Langs fylkesveg er det lagt avløpsledning som skal kobles til et fremtidig hovedavløpsanlegg på Nabeita. Området kan kobles til denne avløpsledningen via Nordhammarvika næringsområde. Det må planlegges for god overvannshåndtering. - Kapasitet: Hovedavløpsanlegget på Nabeita er dimensjonert med svært god kapasitet (Prosjektert med en kapasitet på 5500 pe. Behov per i dag er 2500 pe.).										
Elektrisitet	Nærmeste distribusjonsnett er en 24 kv. luftlinje som går helt i ytterkanten av området i nord. Denne ender vest for bensinstasjonen. Kapasitet og tilkoblingspunkt må utredes/prosjekteres nærmere.										
Fiber	Finnes fiber i umiddelbar nærhet til områdets avgrensning (ved bensinstasjonen og Nordhammarvika Industriområde). Kapasitet og nærmeste tilkoblingspunkt må utredes nærmere.										
Forventet klimaendring	Det foreligger ingen registreringer som tilsier at området vil påvirkes i særlig grad av klimaendringer.										
<b>Konsekvensutredning</b>	<b>Vurdering</b>	<b>Konsekvens</b>									
<b>Miljørelaterte forhold</b>		<table border="1"> <tr> <td>----</td> <td rowspan="4">0</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>--</td> <td>+++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++++</td> </tr> </table>	----	0	+	---	++	--	+++	-	++++
----	0	+									
---		++									
--		+++									
-		++++									
<b>Forurensning</b>											
Støyforurensning	Ifølge støyvarselkart for vegstøy vil området nærmest fylkesveg i en avstand på ca. 20 meter fra vegmidte av denne, bli berørt av rød støysone. En sone på ca. 45 meter fra vegmidte vil bli berørt av gul støysone.										
Luftforurensning	De største utslippskildene for PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> og NO <sub>x</sub> innen kommunegrensen er knyttet til skip, vedfyring og veistøv. Området er avsatt til næringsvirksomhet, og vil generere med trafikk. Avgrensningen har sårbar bebyggelse både i sør og nord, som vil ligge tett på.										
Vann- og grunnforurensning	Det foreligger ingen registreringer av eksisterende grunnforurensning i området, og det er ingen registrerte brønner i området. Området ligger ikke i tilknytning til noen vannforekomster. Grunnvannspotensialet i området er angitt som <i>begrenset</i> , da små grunnvannsuttak kan være mulig.										
<b>Klimagassutslipp</b>											
Nedbygging av karbonrike arealer	Om hele myrarealet blir utbygd vil det ha et utslipp på 540,594 tonn CO <sub>2</sub> – ekvivalenter. Dette tilsvarer 398 942,8 km i en dieselbil, som utgjør kjørestrekningen Frøya Rådhus-Cape Town, Sør-Afrika ca. 37 ganger. Utregningen er gjort ved bruk av NIBIOS regneregulering for tap av karbon ved utbygging av myr (NIBIO, 2021).	--									
Trafikkmengde/ transportmønster	Næringsvirksomhet er generelt sett transportgenererende og her er det i tillegg tenkt på næringer som er besøksintensiv.. Arealet ligger sentralt plassert mellom Sistranda og Frøyatunnelen. Sammen med etablert industriområde på Nordhammarvika vil mye av næringsvirksomheten samles. Det er etablert gang- og sykkelveg forbi området som strekker seg helt fra Flatval i vest til Dyrvik i nord. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av næringsarealene.										
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp	Uavklart hva som kommer. Det er ønskelig med tjeneste, handel og kontor på området, for å skjerme nærliggende bebyggelse for støy.										

<b>Landskap</b>	Planavgrensningen utgjør ca. 38 dekar. Av dette arealet er det gjort inngrep på ca. 8,3 daa ifm. utvidelse av YX. Det er tatt ut ca. 40 000 m <sup>3</sup> , og ca. halvparten er fraktet bort. Området ligger på et høyere terrengnivå enn fylkesvegen og det tilstøtende bebygde området i nord. En planering vil medføre en stor landskapsmessig endring. Fra sjøen vil landskapsendringen ikke være fullt så synlig. Ved gjennomføring, bør tiltaket best mulig tilpasses sine omgivelser (kommunekart). Området har vært ubebygget i alle de år med tilgjengelige ortofoto (datert tilbake til 1958). Ortofotoene gir indikasjoner til at området har blitt benyttet for torvuttak.	-
<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>		
Innmark/matjord	Ikke dyrka jord.	0
Beiteareal	Ingen beite.	0
<b>Naturmangfold</b>		
Naturmangfold	Området er kartlagt for naturtyper uten at det er avmerket områder av spesiell interesse. Tilgjengelige berggrunnskart indikerer en monoton geologi bestående av granitt. Det foreligger ingen registreringer av spesielle geologiske strukturer.	0
Verneområder/rødlistearter	Området er ikke en del av hverken verneområde eller Det foreligger ingen registreringer av naturtyper i området. Det foreligger registreringer av grønnfink (sårbar), gråspurv (nær truet), tyrkerdue (nær truet) og stær (nær truet) i området. Det er ingen registrerte observasjoner av prioriterte eller fredete arter i området. Det foreligger ingen registreringer av spesielle hensynskrevende arter og økologiske former. Det er mangelfulle registreringer relatert til områdets funksjon. Arealet er lokalisert mellom boligbebyggelse i nord/sør og fylkesvei i øst. I vest inngår området i det sammenhengende ubebygde landskapet sentralt på Frøya. Dermed har arter frie passasjer til/fra dette området.	0
Hubro	Det er ikke kjent om hubro benytter området. Store deler av området er blitt planert, slik at området uansett antas for å være lite attraktivt.	
Kystlynghei	Det er ikke registrert kystlynghei innenfor planavgrensningen. Området har vært utsatt for gjengroing av sitkagran, frem til forekomsten nylig ble hogget.	0
Anadrome vassdrag	Det foreligger ingen registreringer av anadrome vassdrag i området.	0
Myr	Ved Rabbaveien er det ca. 10,71 dekar myr med ukjent nøysomhet. Denne myra har ukjent omdanningsgrad. Myrarealet er beregnet ved bruk av AR5 og flyfoto så størrelsen er noe usikkert. Myr er flomdempende områder, ved utbygging av myr kan det bli en økning i vannmasser i området.	--
Skjellsand	Ikke relevant.	0
Mineralressurser	Det foreligger ingen registreringer i området.	0
Vannforekomst	Det foreligger ingen registrerte vannforekomster i området.	0
<b>Kulturmiljø/kulturminner</b>	For området Rabbaveia er det gjort undersøkelser i masser som er lagt opp etter uttak av steinmasser. Det er gjort funn av bearbejdet flint fra Steinialder. Må påregnes at det vil bli krevd ytterligere kulturminneundersøkelser.	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>		

Folkehelse	Visuell eksponering, støy og støvproblematikk fra næringsområdet vil kunne være utfordrende for de nærmeste boligene, men hovedsakelig fra næringsområdet på sjøsiden av veien. Også virksomheten i seg selv (spesielt anleggsperioden) kan medføre støy. Da området er tenkt benyttet hovedsakelig til plasskrevende varehandel og forretning, er ikke dette aktiviteter som vanligvis er spesielt støyende. Næringsvirksomhet i området vil føre til mer trafikk. Handel og forretning kan potensielt medføre en betydelig trafikkøkning. På grunn av nærheten til boliger er det viktig at støynivået ikke blir for høyt og at området skjermes. Avbøtende tiltak må vurderes i reguleringsplan. Reguleringsplanen må også sette klare rammer for hvilke typer næring som kan tillates. Større næringsområder med liten aktivitet deler av døgnet vil potensielt kunne tiltrekke seg kriminell virksomhet. Avbøtende tiltak kan være f.eks. god belysning. Det må vurderes ny avkjøring inn til området, for å mest mulig skjerme vedsideliggende boligbebyggelse.	-
Friluftsliv/nærmiljø	Det er ikke registrert viktige områder for friluftsliv innenfor området. I vest grenser området til et viktig friluftslivsområde Stutvassdalen – Sistranda – Gurvikdalen. Forslaget vil ikke bygge ned strandsone.	0
Barn og unge	Det er ikke kjent at området benyttes til aktiviteter for barn og unge.	0
<b>Anleggsfasen</b>		
<p>I anleggsfasen vil det uansett type etableringer i området bli anleggsvirksomhet og trafikkøkning til og fra området. Der det er behov for masseuttak før utbygging vil sprengning være betydelig. Dette antas å medføre økt støy og støvulempet i nærheten av området og økt trafikkstøy og støvproblematikk til området for den bebyggelse biltrafikken vil passere. Spesielt støy- og støvfølsom bebyggelse som barnehager, skoler, institusjoner og boligområder må hensyntas. Overfor er det beskrevet hvilke veier og befolkingskonsentrasjoner biltrafikken vil benytte.</p> <p>Tidsperioden anleggsarbeidet vil foregå over, avhenger av om området bygges ut i etapper eller om alt bygges ut på en gang. I anleggsfasen er det også viktig å kartlegge og hensynta eksisterende kabler og ledninger i og til/fra området.</p> <p>Gjeldene KPA har i bestemmelsen §23 – krav til bygg- og anleggsfasen, krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygg- og anleggsfasen skal godkjennes før igangsettingstillatelse gis. Bestemmelsen sier noe om hva det skal redegjøres for, rekkefølge for når beskyttelsestiltak skal være etablert, og at krav for støy og luftkvalitet etter Miljøverndepartementets retningslinjer skal tilfredsstilles.</p>		
<b>Forholdet til differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø</b>		
Området ligger ikke i tilknytning til sjø.		
<b>Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport</b>		
<p>Området ligger i overgangen mellom Nordhammarvika og Sistranda og er svært sentrumsnært. Området er tiltenkt handel med plasskrevende varegrupper og medfører en samling av et variert næringstilbud i et sentrumsnært strøk.</p> <p>Næringstransport langs veg vil skje fra tunnel langs Nordhammarvika. Det er god framkommelighet for næringstransport og opparbeidet gang- og sykkelvegnett som gjør trafikksikkerheten god gjennom tettbygd strøk og til/fra Sistranda. Det er bussforbindelse. (for detaljer, se punkter under egnethet; utbyggingsmønster og tilgjengelighet).</p>		
<b>Samlet vurdering</b>		
<p><b>Egnethet:</b> God tilgjengelighet både i forhold til Frøyatunnelen, havn/kai og flyplass. Gang- og sykkelveg langs hovedveg. Korte avstander til eksisterende infrastruktur for øvrig. Det er utfordring å finne god adkomst til området. Det foreslås ny rundkjøring fra hovedveg der hvor nedkjøring til Hammarvika næringsområde er i dag. Det må planlegges for god overvannshåndtering.</p> <p><b>KU:</b> En utbygging vil ha negative konsekvenser pga. at nedbygging av myr som er en karbonrik naturtype. Det er usikkerhet omkring områdets viktighet for hubro. Området ligger nært eksisterende boliger noe som kreves en god planlegging for å unngå støy og støvplager, samt plassering av næringsbygg og adkomst til områder</p> <p><b>Statlige retningslinjer</b> Området ligger sentrumsnært, nært Frøyatunnelen og nært flyplass samt er en utvidelse/fortetting av et eksisterende utbyggingsområde med bensinstasjon i dag. Området ansees å være i samsvar med STP BAT.</p>		
<b>Kommunedirektørens vurdering</b>		



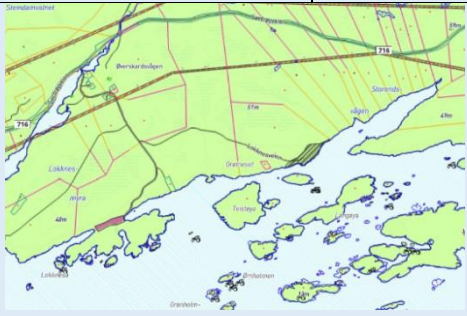

Det er konstatert negative konsekvenser ved nedbygging av myr og tilpassing til landskap. Usikkert om det er konsekvenser for hubro. Området har tidligere vært vurdert positivt til næringsutvikling både av kommunen og sektormyndighetene, men ble ikke prioritert i gjeldende KPA. Området ønskes utbygd for plasskrevende varegrupper og medfører en samling av et variert næringstilbud (handel, kontor og service o.l.) i et sentrumsnært strøk. Næringsarealet vil ikke være til hinder for utvikling av boliger både i sør og vest. Det er stor interesse for utvikling av området og er i dag delvis tatt i bruk via dispensasjon.

Området anbefales tatt med til 1.gangsbehandling.

**Forslag til avbøtende tiltak:**

- Terrassert utbygging.
- Planlegge for god håndtering av overvann.
- Vurdere ny avkjøring til området (rundkjøring e.l.) for å bedre trafikksikkerheten i området.
- Skjerming mot eksisterende bebyggelse.
- Behov for støyskjerming fra Fv. 714 (bufferzone/fasadetiltak på framtidig bebyggelse) vurderes på reguleringsplannivå.

## Stormyra

UTREDNINGSPROGRAM		STORMYRA 8/1	
			
<b>Gjeldende arealformål:</b> LNF		<b>Foreslått fremtidig arealformål:</b> Næring/havn	
<b>Areal 1:</b> 412 daa <b>2+3:</b> 235 daa		<b>Type næring:</b> Næring som ikke krever nærhet til sjø	
Tema		Egnetetsvurdering	
<b>Grunnforhold</b>	Ifølge kvartærgeologiske kart består området av bart fjell.		
<b>Terreng</b>	Terrengtet fremstår som utmark. På bakgrunn av befaring og ortofoto finnes det noen mindre vann og myrpartier innenfor området.		
<b>Lokalklima</b>	Området ligger åpent til og er utsatt for vær og vind fra alle himmelretninger.		
<b>Utbyggingsmønster</b>	Området har en gunstig plassering for kjøretøybasert næring/industri. Området ligger ved fylkesvei og forholdsvis nært Frøyatunnelen og de største boligområdene på Frøya (strekningen Flatval - Dyrvik). En utbygging av området vil sannsynligvis bli gjennomført etappevis da dette er et forholdsvis stort areal. Størrelsen på området gjør at det har potensiale for å bli ett kraftsentrum for nye næringsetableringer på Frøya.		
<b>Tilgjengelighet</b>			
Hovedvegssystem	Adkomst vil bli via avkjørsel fra Sørfrøyveien (Fv. 716) som har fartsgrense på 80 km/t. Fra Frøyatunnelen passerer trafikken gjennom Hammarvika og forbi Nabeita oppvekstsenter. Ved oppvekstsenteret er det gangvei over fylkesveien som leder til gang-/sykkelveien.		
Avstand	Avstand til Frøyatunnelen: ca. 5,7 km Avstand til Sistranda: ca. 9,7 km. Avstand til Frøya Flyplass: 2,5 km Avstand til kai: 6,6 km til Nordhammarvika kai		
Gang-/sykkelvei	Det er dårlig tilgjengelighet for myke trafikanter i området.		
Kollektivtilbud	Ikke god tilgjengelighet per i dag. Nærmeste bussholdeplass ligger ca. 500 meter vestover for planområdet.		
Havneforhold	Havneforholdene er usikre, men dette må utredes nærmere.		
Fiskeri	Sjøarealene sør for Lokknes er avsatt til «fiskeplasser – passive redskap». Det er et forholdsvis lite areal av dette formålet som vil berøres.		
<b>Teknisk infrastruktur</b>			
Veg	Fylkesvei passerer området. Avkjøring og veg må planlegges med riktig BK og gode trafikksikkerhetsmessige tiltak.		
Vann og avløp	Vann: -           Infrastruktur: Går hovedvannledning (280 mm) nord for fv. 716. Avstand ca. 200 m til område -           Kapasitet: Svært god kapasitet per i dag. Avløp: -           Infrastruktur: Eksisterer ikke. Planlegges off. avløp på Nabeita. Mulig å koble til dette. - Kapasitet: Null		
Elektrisitet	Det går en 24 kv. luftlinje gjennom området. Kapasitet og tilkoblingspunkt må utredes/prosjekteres nærmere.		
Fiber	Nærmeste fiberpunkt er på Flatval.		

Forventet klimaendring	Havnivåstigning og stormflo vil prege det sjønære arealet langs areal 2 og areal 3. Ved projiserte fremtidsscenarioer vil adkomst til Nordholmen, samt gravplassen, bli påvirket av havnivåstigning og stormflo-sykluser.										
<b>Konsekvensutredning</b>	<b>Vurdering</b>	<b>Konsekvens</b>									
<b>Miljørelaterte forhold</b>		<table border="1"> <tr> <td>----</td> <td rowspan="4">0</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>--</td> <td>+++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++++</td> </tr> </table>	----	0	+	---	++	--	+++	-	++++
----	0	+									
---		++									
--		+++									
-		++++									
<b>Forurensning</b>											
Støyforurensning	Ifølge støyvarselkart (prognose 15 – 20 år fram i tid) berøres deler av området mot veg av gul støysone. Denne strekker seg ca. 35 meter ut fra vegmidte.										
Luftforurensning	De største utslippskildene for PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> og NO <sub>x</sub> innen kommunegrensen er knyttet til skip, vedfyring og veistøv. Etablering av havn, samt økt trafikk til/fra tiltaket, vil generere høyere utslipp av nevnte komponenter.										
Vann- og grunnforurensning	Det foreligger ingen brønnregistreringer eller registreringer av nåværende forurensning i området. Tiltaket innebærer at kystlinjen fysisk endres ved A2 og A3, hvor det trolig blir utfylling i sjø.										
<b>Klimagassutslipp</b>											
Nedbygging av karbonrike arealer	Om hele myrarealet blir utbygd vil det ha et utslipp på 13 576,75 tonn CO <sub>2</sub> – ekvivalenter. Dette tilsvarer 10 millioner km i en dieselbil, som utgjør kjørestrekningen Frøya Rådhus-Cape Town, Sør-Afrika ca. 674 ganger. Utregningen er gjort ved bruk av NIBIOS regneregul for tap av karbon ved utbygging av myr (NIBIO, 2021). Om hele myrarealet i område A1 blir utbygd vil det ha et utslipp på ca. 8614,2 tonn CO <sub>2</sub> – ekvivalenter. Dette tilsvarer 6 millioner km med en dieselbil. Utregningen er gjort ved bruk av NIBIOS regneregul for tap av karbon ved utbygging av myr (NIBIO, 2021).	----									
Trafikkmengde/ transportmønster	Området ligger forholdsvis nært opp til de store boligområdene i Flatval, Hammarvika og på Sistranda, med gjennomgående gang- og sykkelvei. Ved en realisering av dette næringsområdet bør det vurderes en videre utvidelse av gang- og sykkelveien vestover. Dette vil tilrettelegge for at arbeidspendlende kan ta seg trafiksikkert til og fra området uten bruk av bil. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av næringsarealene.										
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp	Uavklart hva som kommer.										

<b>Landskap</b>	<p>Foreslått planområde (A1) er på ca. 412 dekar. Tilgrensende areal i sør (A2) utgjør ca. 210 dekar, og omfatter areal i tilknytning til sjø. Areal 3 er lokalisert på en halvøy sør for Stormyran, og har ikke tilgrensende planavgrensning med A1 og A2. Arealet er på ca. 26 dekar, og omfatter areal i sjø.</p> <p>Området fremstår som tilnærmet inngrepsfritt. Det går en kraftledning tvers gjennom området fra øst mot vest. Terrenget er småkupert, med innslag av mindre vann/tjønner og myrpartier. Generelt stiger terrenget fra vest mot øst, og fra nord mot sør. Største høyde er registrert i sørøst til ca. 54 moh. Opparbeidelse av et større planert område vil kunne bli godt synlig fra veg og nærliggende høyder. Høyde på planert terreng, samt å sette igjen en buffersone mot veg kan bidra til å redusere synlighet, spesielt fra veg. Fra sjøsiden vil ikke landskapsendringen bli godt synlig for delområde 1, men for delområdene 2 og 3 vil det bli et åpent sår i terrenget (kommunekart, kommunekart 3D). Ved gjennomføring, bør tiltaket best mulig tilpasses sine omgivelser.</p> <p>Ut i fra tilgjengelige ortofoto har arealene vært ubebygde siden 1954. Det ble etter hvert anlagt en bilvei ned til et gårdsbruk ved sjøkanten, som har eksistert lengre tilbake enn ortofotoenes dateringer.</p>	--
<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>		
Innmark/Matjord	Ikke registrert innmark. Registrert dyrkbar matjord på A1 og A2, men lite og flekkvis.	0
Beiteareal	Registrert beite på området i dag, men det er ikke avsatt som viktig beiteareal i beitebruksplanen.	0
<b>Naturmangfold</b>		
Naturmangfold	<p>Lokalitetene inngår i et større sammenhengende system med kystlynghei i mosaikk med ulike våtmarkstyper (jordvannsmyrer og nedbørsmyrer) og nakent berg (NiN-notat).</p> <p>I likhet med store deler av Frøya er hovedbergarten i området granitt, og det foreligger ingen registreringer av geologiske strukturer av spesiell verdi. Inngrep vedrørende etablering av et større næringsareal vil forringe berggrunnen, og det vil ikke være mulig å tilbakeføre området til opprinnelig tilstand.</p>	--
Verneområder/rødlisterarter	<p>Området er ikke en del av noe verneområde. Det ble observert mye spor av rype og området virker å være attraktivt for smølalirype. Det ble også hørt regelmessig rype på opptaker 200 meter sør av området i april. Andre arter som ble observert under befaringen var heilo, rødstilk, gjøk, heipiplerke og svartbak. Flere av småvannene i området er mulige hekkebiotoper for smålom uten at det ble undersøkt nærmere, eller at lom ble observert. Konfliktgrad vurderes til 3 for annen fauna ut fra at dette er en god biotop for smølalirype (Martin Pearson).</p> <p>Det er gjort registrering av gjøk (nær truet), rødstilk (nær truet), heilo (nær truet), fiskemåke (sårbar), gråmåke (sårbar) og storspove (sterkt truet) ved Areal 1. Ved Areal 3 er det registrert storskarv (nær truet), havelle (nær truet), teist (nær truet), tjeld (nær truet), ærfugl (sårbar) og gråmåke (sårbar).</p> <p>Det er en forekomst av rypebær og dvergbjørk opplistet som <i>ansvarsarter</i>. For et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag bør det gjennomføres undersøkelser av fugle-/insektarter, før tiltakets konsekvens kan utredes.</p>	---

Hubro	<p>Vurdering Hubro: Området ligger utenfor kjent hubroterritorium, men godt innenfor territorium fra gammel reirhulle som ble forlatt, trolig etter mye forstyrrelser i tillegg til villsaubeiting i 2005, etter over 20 år med aktivitet. Det ble en reetablering i territoriet i 2012 ved en ny reirhulle. I april/mai 2021 døde hannen etter strømgjennomgang ved en trafomast på Flatval. Hunnen som lå på egg, avbrøt hekkingen. Det er usikkert om en ny hann vil finne dette territoriet attraktivt og i fall vil den gamle reirplassen nærmere planlagt næringsområde kunne bli aktuell igjen.</p> <p>Territoriet er under hardt utbyggingspress i nord ved Hammarvika og snart ved en utvidelse av flyplassen i sør. I tillegg finnes det et motorsportsenter i området med en økende grad av støyaktivitet. Turstier har også vært en utfordring i dette territoriet. Det er også sannsynlig at områder av vindparken har vært brukt i deler av året tidligere. Det er sporadiske observasjoner av hubro i og rundt Stormyra frem til og med 2021. Tidligere var det vanlig med fast tilhold av hubro noen hundre meter sørvest av næringsområdet, men ikke de senere årene. Det ble satt ut en lydoptaker 200 meter sør for området i tiden 11.-20.04.2021 for påvisning av hubro uten resultat. Det ble ikke funnet spor tegn ved befarings den 19.06.</p> <p>Konfliktgrad vurderes til 3 ut fra tidligere hubroaktivitet i området, stor mulighet for at gammel nærstående reirhulle vil bli tatt i bruk igjen og en god rypebestand i næringsområdet (Martin Pearson).</p> <p>Vurdering 2022: Selv om nytt næringsareal ligger utenfor det vi definerer som et hubroterritorium er det nært. Området fremstår som egnet for hubro, god næringstilgang på rype og regelmessige observasjoner av hubro spesielt i vinterhalvåret. Rype spiller antagelig en viktigere næringsrolle for hubro i vinterhalvåret når mange av de andre artene trekker bort om høsten. Vi vet også at hubro ofte bruker et langt større areal i vinterhalvåret enn i tiden rundt hekking. I tidligere tider hadde hubro fast tilhold i dette området. En utbygging på Stormyra og særlig en utvidelse av området ned mot Myrvika vil være negativt for den lokale hubropopulasjonen på Frøya. Denne delen av Frøya er under ett stort utbyggingspress fra Hammarvika/Nabeita med sine viktige kultutlandskapsfugler, måkekolonier og rike våtmarksområder, ny vei forbi Flatval, utvidelse av flyplass og nytt vindkraftverk. Isolert sett vil en utbygging ved Stormyra ikke føre til at hubroterritoriet blir forlatt, men summasjonseffekten i dette området av Frøya er betydelig og det er vanskelig å forutsi når grensen er nådd (Martin Pearson).</p>	---
Kystlynghei	<p>Areal 1: NiN-kartlegging i området har avdekket sammenhengende arealer med kystlynghei i det vestlige arealet i planavgrensningen. Det østlige arealet har også et større parti kystlynghei med <i>moderat kvalitet</i>. Det sentrale området i planavgrensningen, som kobler sammen de østlige og vestlige partiene, består av kystlynghei med <i>lav kvalitet</i>.</p> <p>Areal 2: Det sørlige og vestlige arealet innenfor planavgrensningen består av kystlynghei av <i>moderat kvalitet, moderat naturmangfold og moderat tilstand</i>. Kystlyngheia i den østlige delen er tilegnet <i>lav kvalitet, lite naturmangfold og moderat tilstand</i>.</p> <p>Areal 3: Storparten av arealet er kartlagt som kystlynghei av <i>moderat kvalitet, med moderat naturmangfold og moderat tilstand</i>.</p>	---
Anadrome vassdrag	Det er ingen anadrome vassdrag registrert i området.	0

Myr	Ved Stormyra er det ca. 140,19 dekar nøysom myr. Denne myra har lav omdanningsgrad. Myrarealet er beregnet ved bruk av AR5 og flyfoto så størrelsen er noe usikkert. Myr er flomdempende områder, ved utbygging av myr kan det bli en økning i vannmasser i området. Bare A1: Ved Stormyra er det ca. 94,76 dekar nøysom myr. Denne myra har lav omdanningsgrad. Myrarealet er beregnet ved bruk av AR5 og flyfoto så størrelsen er noe usikkert. Myr er flomdempende områder, ved utbygging av myr kan det bli en økning i vannmasser i området.	---
Skjellsand	Det forekommer skjellsand av <i>svært viktig verdi</i> i tilgrensende sjøareal.	-
Mineralressurser	Det foreligger ingen registreringer.	0
Vannforekomst	Tilgrensende sjø inngår i kystvannforekomsten <i>Frøyfjorden-indre</i> . Vannforekomsten utgjør et areal på 68,2 km <sup>2</sup> , og besitter det beskyttede badevannet Lyngværet. Den økologiske tilstanden er klassifisert som <i>god</i> . Det er registrert en bekk som går gjennom hele A2 med utløp i sjøen. Denne inngår i vannforekomsten <i>tilløpsbekker til Frøyfjorden</i> , og er klassifisert med <i>god</i> økologisk tilstand.	-
Kulturmiljø/kulturminner	Ingen kulturminneregistreringer innenfor området. Det er registrert flere kulturminner langs Sørfrøyveien innenfor en radius på 1 km. både øst og vest for området. Ved veiens endepunkt mot areal 3 er Lokknes gravplass lokalisert tett på veien. Da det generelt er et stort omfang av kulturminner på Frøya fra steinalderen, må det påregnes krav om kulturminneundersøkelse av dette området i en reguleringsplanprosess.	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>		
Folkehelse	En etablering av et nytt næringsområde vil føre med seg negative konsekvenser (både anleggs- og driftsfasen) for folkehelse i form av støy og støv-problematikk. Dette vil til en viss grad kunne begrenses gjennom avbøtende tiltak i reguleringsplan. Det er imidlertid få boliger i nærområdet som vil bli berørt. Nærmeste bolig ligger ca. 400 m mot vest i Øverskardsvågen.	-
Friluftsliv/nærmiljø	Området er ikke kartlagt som friluftsområde. A2 vil beslaglegge ca. 41,5 dekar med tilgjengelig strandsone, og A3 berører ca. 14,5 dekar med tilgjengelig strandsone. Berører ikke registrerte/kjente tur- og friluftsruter.	--
Barn og unge	Opparbeidelse av et nytt næringsområde vil medføre økt trafikk langs fv. 716. Den meste av trafikken til og fra området vil trolig foregå på strekningen Stormyra – Hammarvik-/Sistrandaområdet. Fra Stormyra til Flatval er det en strekning på ca. 3 km. som ikke er tilrettelagt med gang- og sykkelvei. Fra Flatval er det gjennomgående gang- og sykkelvei til Dyrvik. Bortsett fra økt trafikk har tiltaket liten negativ innvirkning på barn og unge. Ved opparbeidelse av et større område for næring/industri bør det i dette tilfellet samtidig vurderes en utvidelse av eksisterende gang- og sykkelvei.	0
<b>Anleggsfasen</b>		
I anleggsfasen vil det uansett type etableringer i området bli anleggsvirksomhet og trafikkøkning til og fra området. Der det er behov for masseuttak før utbygging vil sprengning være betydelig. Dette antas å medføre økt støy og støvulemper i nærheten av området og økt trafikkstøy og støvproblematikk til området for den bebyggelse biltrafikken vil passere. Spesielt støy- og støvfølsom bebyggelse som barnehager, skoler, institusjoner og boligområder må hensyntas. Overfor er det beskrevet hvilke veier og befolkingskonsentrasjoner biltrafikken vil benytte. Ved utbygging av havn bør massetransport og transport av f. eks bygningsdeler mest mulig foregå sjøvegen, noe som reduserer mengde CO <sub>2</sub> -utslipp. Tidsperioden anleggsarbeidet vil foregå over, avhenger av om området bygges ut i etapper eller om alt bygges ut på en gang. I anleggsfasen er det også viktig å kartlegge og hensynta eksisterende kabler og ledninger i og til/fra området. Gjeldene KPA har i bestemmelsenes §23 – krav til bygg- og anleggsfasen, krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes før igangsettingstillatelse gis. Bestemmelsen sier noe om hva det skal redegjøres for, rekkefølge for når beskyttelsestiltak skal være etablert, og at krav for støy og luftkvalitet etter Miljøverndepartementets retningslinjer skal tilfredsstilles.		
<b>Forholdet til differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø</b>		

Området er et nytt næringsområde som kan sees på som to delområder. Nordre del av området er ikke nært sjø. Søndre del av området strekker seg til sjø med tanke på å få etablert havnefasiliteter. Dette er i utgangspunktet i strid med byggeforbud i 100m-beltet langs sjø, men næringsarealer kan prioriteres utbygd av helhetlig samfunnshensyn i sone 3. Når området reguleres må det vurderes om allmenheten kan gis økt tilgang til strandsonen og om noen av bygg kan trekkes noe tilbake fra sjøarealene. Utbyggingen må søkes å tilpasses til landskapet best mulig.

#### Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport

Området er et nytt næringsområde. For nordre del av næringsområdet vil næringstransport til Stormyran langs veg skje fra tunnel og langs Sørfrøyveien, Fv. 716 og øke trafikkmengden i forhold til i dag på denne strekningen. Det er kort avstand fra tunnelen og god fremkommelighet for næringstransport. Det er bussforbindelse, men med få avganger i dag. Arbeidspendling til og fra området forventes likevel å være bilbasert. Dette er på grensen til å kunne vurderes som sentrumsnært. Det må vurderes om det på strekningen vil være nødvendig å forlenge gang- og sykkelvegtilbudet gjennom de tettest befolkede områdene og til næringsområdet. Det er foreslått en forlengelse av området sørover med mulighet for etablering av ny havn. Dette vil i tilfelle forbedre sjøvegs næringstransport, noe som er mer miljøvennlig enn transport langs veg, særlig dersom det i tillegg legges opp til havner med mulighet til landstrøm. (for detaljer, se punkter under egnethet; utbyggingsmønster og tilgjengelighet).

#### Samlet vurdering

**Egnethet:** God tilgjengelighet og nærhet til ulike typer infrastruktur for A1. Sentrumsnært og nært Frøyatunnelen. Mangler gang-/sykkelvei.

**KU:** Utbyggingen vil medføre betydelige miljøkonsekvenser for naturmangfold, alvorlig miljøskade for hubro, rødlistearter, kystlynghei og myr som ved utbygging genererer et relativt kraftig karbonutslipp. I tillegg er det et stort landskapsinngrep.

**Statlige retningslinjer:** A1 er ikke sjønært. A2 er sjønært og medfører beslaglegning av strandsone. Frøya kommune er i sone 3, som vil si at utbygging til næring kan aksepteres dersom hensynet til landskap og naturmiljø hensyntas. Her er det stor konflikt med landskap og naturmiljø.

**Statlige retningslinjer for bolig, areal og transport:** Området ligger sentrumsnært og nært Frøyatunnelen og flyplass og er derfor vurdert til å være i samsvar med retningslinjene, selv om området ikke tidligere har vært utbygd.

#### Kommunedirektørens vurdering og tilrådning

En utbygging kan medføre alvorlig miljøskade på landskap og naturmiljø og bør av den grunn ikke anbefales innarbeidet i planforslaget. Området er sentrumsnært og nært kommunikasjonsknutepunkter. Området anses viktig for å tilby areal til næringsliv som ikke trenger å ligge nært sjø. Til tross for konsekvenser for naturmiljøet og landskap, er en foreløpig vurdering at man går videre med A1. Området er nært Frøyatunnelen og det er behov for områder til næring som ikke krever nærhet til sjø. A2 foreslås tatt ut pga. store konsekvenser for landskap og naturmiljø, usikre havneforhold og liten intern interesse blant aktører.

#### Avbøtende tiltak:

- Ta ut område 2
- Etappevis utbygging. **Første etappe midtre del av A1.**
- Utbygging i terrasser må vurderes for mindre landskapsinngrep.
- Vurdere om areal skal innskrenkes for å ivareta hubro/kystlynghei/sammenhengende naturtyper/myr.
- Utbyggingsløsning som gir gode løsninger for økt overflateavrenning og ivaretagelse av eksisterende bekk.
- Bygge ut gang- og sykkelvegnett fra Flatval til næringsområdet for å få økt arbeidstransport over på sykkel og gange (usikker på om det er realistisk).


#### Hubro

- Kartlegge måkekolonier og våtmarksområder med høy biologisk verdi, slik at de gis tilstrekkelig vern til at de kan bestå.
- Turstier og trimpunkter bør hensynta de viktigste hekkeforekomstene av måker, vadere og ender i dette territoriet.
- Det bør ikke tilrettelegges for turaktivitet med merkede turløyper, gapahuker m.m i området mellom Husvatnet og Storendsvågen.
- Anleggsperiode skal foregå utenfor hekkeperioden for hubro (15.02 – 01.09).



# Næringsområder som kom som tilleggsområder etter høring av planprogram – områder til fritids- og turistformål

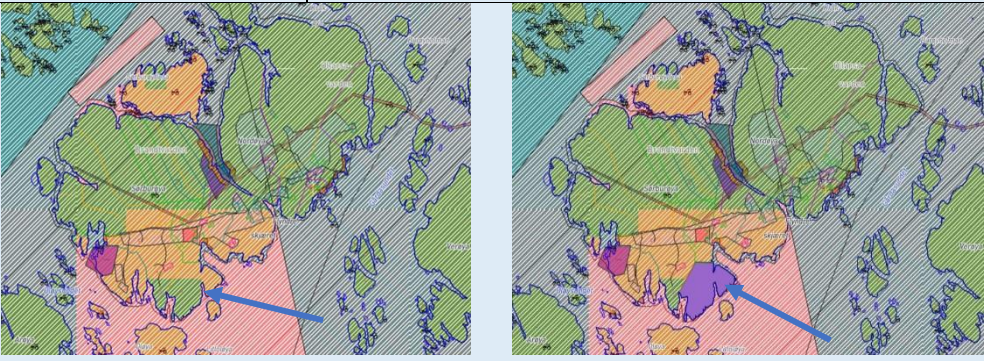
## Leirvikhamn

UTREDNINGSPROGRAM		LEIRVIKHAMN 48/2	
			
<b>Gjeldende arealformål:</b> LNF		<b>Foreslått fremtidig arealformål:</b> Fritids- og turistformål	
<b>Areal:</b> 7,1 daa.		<b>Type næring:</b> Rorbuer	
Tema	Egnehetsvurdering		
<b>Grunnforhold</b>	I følge kvartærgeologiske løsmassekart består området for det meste av bart fjell og noe myr.		
<b>Terreng</b>	Terrengen har en forsenkning i sørlige deler av tiltenkt planområde, og har videre en slak stigning mot nord og sør.		
<b>Lokalklima</b>	Området er vendt mot vest, og vil ligge eksponert til for vestavær.		
<b>Utbyggingsmønster</b>	Sjøarealet som grenser til planavgrensningen i vest er avsatt til havneformål i KPA, og arealet i sør er avsatt til framtidig næring. Leirvika ligger et godt stykke unna Frøyatunnelen og kommunesentrum, som vil medføre klimagassutslipp ifm. bilkjøring. Turisme kan bidra til å utvikle bygda og skape liv i området.		
<b>Tilgjengelighet</b>			
Hovedvegssystem	Adkomst fra Fv. 716 via Dyrøyveien og Leirvikveien (fv. 6466). Fra enden på fv. 6466 vil adkomstveien fortsette ett kort stykke på privat veg, før det må etableres ny veg ned til tiltenkt etablering. Fra Frøyatunnelen vil trafikken passere gjennom Hammarvika, Sistranda, Ervika, Dyrvik, Nettet og Strømøya. Fylkesveiene er noe svingete og de passerer tett på boligbebyggelse.		
Avstand	Avstand fra Frøyatunnelen er 20,8 km. Avstand fra Sistranda er 15,8 km. Avstand til Frøya Flyplass: 23,1 km. Avstand til kai: 6 km til Setervågen kai.		
Gang-/sykkelvei	Tilgjengeligheten for gående og syklende er dårlig per dags dato.		
Kollektivtilbud	Det varierer mellom 3-4 bussavganger fra Leirvikhamn mot Sistranda, og kjøres kun på hverdager. I motsatt retning er det 2-3 avganger fra Sistranda til Leirvikhamn på hverdager.		
Havneforhold	Det er tiltenkt etablering av havn i området. Forholdene anses for å være gode for slik etablering, men dette bør utredes nærmere bl.a. om det kan være egnet som ladekai.		
Fiskeri	Det foreligger ingen registreringer tilknyttet fiskeri som berøres av planavgrensningen. Det er ingen avmerkede hoved-/biler i området.		
<b>Teknisk infrastruktur</b>			
Veg	Kommunens vegmyndighet har ikke noe ansvar i angitt område da adkomst til angitt område er via Fv. 6466 og privat vei. Etablering av ny adkomst må vurderes. Veg må planlegges med riktig BK og gode trafiksikkerhetsmessige tiltak.		
Vann og avløp	Vann: Ok kapasitet, 110 mm vannledning i nærheten. Begrenset kapasitet til brannvann og vannkrevende næring. Avløp: Kommunalt avløp ikke tilgjengelig.		

Elektrisitet	Det går en 24 kv. luftlinje ca. 120 meter øst for planavgrensningen. Kapasitet og tilkoblingspunkt må utredes/prosjekteres nærmere.										
Fiber	Det er ikke utbygd fiber i området og det foreligger eller ikke noen kommersielle planer om utbygging av fiber i dette området. Både Telenor og Telia har mobildekning i dette området, men kun Telia som har 5G-dekning.										
Forventet klimaendring	Det er påtenkt havn i området, som kan bli påvirket av havnivåstigning. Avbøtende tiltak vil være etablering med en kotehøyde på 3 moh. Det foreligger ingen opplysninger som skulle indikere at området er utsatt for flom- eller skredhendelser.										
<b>Konsekvensutredning</b>	<b>Vurdering</b>	<b>Konsekvens</b>									
<b>Miljørelaterte forhold</b>		<table border="1"> <tr> <td>----</td> <td rowspan="4">0</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>--</td> <td>+++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++++</td> </tr> </table>	----	0	+	---	++	--	+++	-	++++
----	0	+									
---		++									
--		+++									
-		++++									
<b>Forurensning</b>											
Støyforurensning	Det er lokalisert 5 boliger innenfor en radius på 130 meter fra tiltakets avgrensning. Adkomstvei til området er gårdsvei som passerer tett på bolighus, og økt trafikk vil føre til økt trafikkstøy og støyoppvirvling. Tiltakets formål vil medføre periodevis økt båtferdsel og medfølgende støy.										
Luftforurensning	De største utslippskildene for PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> og NO <sub>x</sub> innen kommunegrensen er knyttet til skip, vedfyring og veistøv. Basert på tilgjengelige beskrivelser av tiltaket, vil det trolig føre til lite luftforurensning. Områdets funksjon som boligområde og gårdsdrift vil være sårbart for eventuell luftforurensning.										
Vann- og grunnforurensning	Det foreligger ingen registreringer i Grunnforurensning vedrørende eksisterende forurensning i området. Det er ingen registrerte brønner i området. Planavgrensningen legger beslag på ca. 129 meter med strandlinje, men det vites ikke på dette stadiet til hvilken grad denne vil fysisk endres av evt. tiltak. Det er tenkt butikk, verksted og diesel-/bensinfylling på området, slik at sjansen for forurensning er reell.										
<b>Klimagassutslipp</b>											
Nedbygging av karbonrike arealer	Ikke registrert myr.	0									
Trafikkmengde/transportmønster	Avstand fra store boligområder, fravær av gang-/sykkelveg og egnet kollektivtransport, gjør at trafikken til og fra området forventes å være bilbasert. Det er ikke forventet store trafikkmengder som følge av tiltaket. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av næringsarealene.	-									
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp	Fritidsbåter ifm. virksomheten vil generere klimautslipp.	-									
<b>Landskap</b>	Planavgrensningens areal er på ca. 7,1 dekar. Arealet består av et kupert terreng, bestående i hovedsak av skinn fastmark, innmarksbeite og fulldyrka jord. Omliggende områder kjennetegnes av å være et kulturlandskap.	-									
<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>											
Innmark/matjord	Registrert 1,6 innmarksbeite og 1,1 daa fulldyrket jord.	-									
Beiteareal	Området brukes til beite.	---									
<b>Naturmangfold</b>											

Naturmangfold	<p>I sjøområdet er det registrert større kamskjellforekomster med svært viktig verdi.</p> <p>Tilgjengelig berggrunnsdata indikerer en monoton forekomst av granitt i området. Det er ingen registrerte geologiske strukturer av spesiell verdi.</p>	0
Verneområder/rødlisterarter	<p>Området er ikke en del av et verneområde.</p> <p>Ingen utvalgte naturtyper er kartlagt i området.</p> <p>Området er maskert med sensitive artsdata for hubro, havørn og kongeørn.</p> <p>På landarealene foreligger det registreringer av; tjeld (nær truet), heilo (nær truet), rødstilk (nær truet), stær (nær truet), gråspurv (nær truet), sanglerke (nær truet), hønsehauk (sårbar), gråmåke (sårbar), fiskemåke (sårbar), grønnefink (sårbar), storspove (sterkt truet), vipe (kritisk truet) og svarthalespove (kritisk truet).</p> <p>Virkningen av ønsket etablering vil medføre større press på truede arter tilknyttet kulturlandskapet, da foretrukket habitat stadig forringes.</p> <p>I sjøområdene vest for tiltenkt etablering er det registreringer av lomvi (kritisk truet), ærfugl (sårbar), sjøorre (sårbar), storskarv (nær truet), havelle (nær truet) og teist (nær truet). Det er vanskelig å si noe sikkert om hvorvidt disse artene vil bli påvirket, da det ikke er systematiske registreringer i området. Økt ferdsel til sjøs vil medføre økte forstyrrelser på furasjerende vannfugl i skjærgården. Det foreligger ingen registreringer av prioriterte og fredete arter i området.</p> <p>Det foreligger ingen registreringer av spesielle hensynskrevende arter og økologiske former i området.</p> <p>Innen tiltenkt planområdet virker det å være en tørrlagt bekk, som antakelig har en viktig rolle i å transportere overvann.</p> <p>Sjøområdene i sør er kategorisert som gytefelt saltvannsfisk, og overlapper delvis med areal avsatt til «fiskeplasser – aktive redskap».</p>	-
Hubro	<p>Det ble ikke fanget opp lyd av hubro på opptakeren. Det finnes heller ingen kjente nye eller gamle hekkeplasser for hubro innenfor to km radius. Det finnes derfor ingen holdepunkter for at arealendringene skissert inn over i ny arealplan vil ha noen negativ effekt for den hekkende hubropopulasjonen på Frøya (Martin Pearson).</p>	0
Kystlynghei	<p>Det er ikke gjennomført naturtypekartlegging i området. Ortofoto gir indikasjoner på forekomst av kystlynghei i nordre og sørlige deler av planavgrensning.</p>	
Anadrome vassdrag	<p>Det foreligger ingen registreringer av anadrome vassdrag i området.</p>	0
Myr	<p>Området har ikke registrert noe myr (AR5).</p>	0
Skjellsand	<p>Det er kartlagt skjellsandforekomst ca. 450 meter mot vest. Verdien er angitt som <i>svært viktig</i>.</p>	0
Mineralressurser	<p>Det foreligger ingen registreringer tilknyttet mineralressurser i området.</p>	0
Vannforekomst	<p>Tilgrensende sjøareal inngår i kystvannforekomsten <i>Sulfjorden</i>. Vannforekomsten utgjør et areal på 192,5 km<sup>2</sup>, og den er ikke registrert med noen beskyttede områder. Den økologiske tilstanden er klassifisert som <i>god</i>.</p>	0
Kulturmiljø/kulturminner	<p>Det er 7 SEFRAK-registrerte bygninger i området, hvorav det nærmeste er lokalisert ca. 50 meter unna avgrenset område.</p>	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>		
Folkehelse	<p>Økt ferdsel med fritidsbåter kan føre til høyere støyforurensning i området, som kan ha negativ effekt på folkehelsen. Det er noen få boliger/fritidsboliger i kort luftlinje fra tiltaksområdet, som vil berøres av trafikkstøy fra bil og båt. Tiltaket vil legge beslag på et ubebygde område, samt et parti med strandsonen.</p>	0

Friluftsliv/nærmiljø	Leirvikhamn inngår i friluftslivsområdet «Kvaløya, Dragsnesskaget, Auka», som karakteriseres av å være fotturområder. I forbindelse med tiltaket vil ca. 127 meter med strandlinje bygges ned. Strandsonen har noe helningsgrad, men har fin framkommelighet til fots.	0
Barn og unge	Det vites ikke om området brukes av barn og unge. Det foreligger ingen registreringer i Barnetråkk i området. Næringsvirksomheten vil økte trafikken og beslaglegge et parti med fjærområde, noe som kan legge begrensninger på barns sikkerhet og oppvekstvilkår.	0
<b>Anleggsfasen</b>		
<p>Det antas en begrenset mengde anleggstrafikk. I anleggsfasen vil det uansett type etableringer i området bli anleggsvirksomhet og trafikkøkning til og fra området. Dette antas å medføre økt støy og støvulemper i nærheten av området og økt trafikkstøy og støvproblematikk til området for den bebyggelse biltrafikken vil passere. Spesielt støy- og støvfølsom bebyggelse som barnehager, skoler, institusjoner og boligområder må hensyntas. Overfor er det beskrevet hvilke veier og befolkingskonsentrasjoner biltrafikken vil benytte. Ved utbygging av havn bør massetransport og transport av f. eks bygningsdeler mest mulig foregå sjøvegen, noe som reduserer mengde CO<sub>2</sub>-utslipp. I anleggsfasen er det også viktig å kartlegge og hensynta eksisterende kabler og ledninger i og til/fra området.</p> <p>Gjeldene KPA har i bestemmelsenes §23 – krav til bygg- og anleggsfasen, krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes før igangsettingstillatelse gis. Bestemmelsen sier noe om hva det skal redegjøres for, rekkefølge for når beskyttelsestiltak skal være etablert, og at krav for støy og luftkvalitet etter Miljøverndepartementets retningslinjer skal tilfredsstilles.</p>		
<b>Forholdet til differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø</b>		
Området er et nytt utbyggingsområde med tilknytning til tidligere avsatt havneareal i KPA. Når området reguleres, må det vurderes om allmenheten kan sikres tilgang til sjø ved at eventuell bebyggelse trekkes noe tilbake fra sjøarealene. Utbyggingen må tilpasses best mulig til landskapet.		
<b>Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport</b>		
Området er en utvidelse av avsatt areal til havn og næringsformål i KPA. Transporten langs veg vil gå fra tunnel gjennom Nordhammarvika, Sistranda og langs Fv. 714 Nordfrøyveien til krysset Utfroyveien (Fv. 716). Videre går adkomst langs Dyrøyveien (6466) til krysset med Leirvikvegen (6466) til Leirvika. Vegene er de siste strekningene av varierende kvalitet. (for detaljer, se punkter under egnethet; utbyggingsmønster og tilgjengelighet).		
<b>Samlet vurdering</b>		
<p><b>Egnethet:</b> Adkomst i området er i dag privat veg og det må etableres ny adkomstveg som tar av fra denne. Tiltaket må knyttes til eksisterende infrastruktur og delvis må ny infrastruktur etableres.</p> <p><b>KU:</b> Det ble ikke påvist hubro etter undersøkelser i februar/mars 2022. Området er i konflikt med landbruksinteresser i form av beite. Det er usikkert om det forekommer kystlynghei.</p> <p><b>Statlige retningslinjer:</b> Tiltaket beslaglegger strandsone. Det må vurderes om etableringen til fritids- og turistformål er viktig.</p> <p><b>Areal og transport:</b> Området er en utvidelse av områder avsatt til havn og annet næringsformål. Området ligger langt fra Frøyatunnelen og Sistranda. Framtidige brukere av rorbuer vil sannsynligvis komme kjørende med personbil og trafikken vil være helge, ferie og sesongbetont. Det er en fordel at området utvikles som en utvidelse av et eksisterende næringsareal, selv om formålet er ulikt.</p>		
<b>Kommunedirektørens vurdering og tilrådning</b>		
<p>Området avsettes til fritids- og turistformål. Etableringen til fritids- og turistformål er viktig for å gi rom for turisme som igjen gir arbeidsplasser og bosetting. Området gir mulighet for å utvikle eksisterende areal avsatt til næring i sjø. Adkomst bør tas inn i reguleringsplan.</p> <p><b>Avbøtende tiltak:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beite kan foregå inntil planene realiseres.</li> <li>• Det må planlegges for ny adkomst til området.</li> <li>• Det bør etableres vegetasjonsbelte som buffer mellom dette arealet og næringsarealet på nabotomten i sør.</li> <li>• Sjøkant bygges slik at det unngås avrenning/forurensning til sjø.</li> </ul>		

UTREDNINGSPROGRAM		SØR BURØY 66/56
		
<b>Gjeldende arealformål:</b> LNF		<b>Foreslått fremtidig arealformål:</b> Fritids- og turistformål
<b>Areal:</b> 75,2 daa.		<b>Type næring:</b> Stedbunden næring, fiskerivirksomhet og fisketurisme
Tema	Egnetthetsvurdering	
<b>Grunnforhold</b>	Ifølge kvartærgeologiske kart består hele området av bart fjell. Vegetasjonsdekke forekommer i hovedsak av myr og innmarksbeite.	
<b>Terreng</b>	Terrengen er kupert, med en høydeprofil som strekker seg fra ca. 18 moh. ned til havnivå. Det er også noen forsenninger i terrenget.	
<b>Lokalklima</b>	Området er sørvendt, og ligger eksponert til for vind. Sjønære etableringer vil i hovedsak være eksponert for bølgepåvirkning fra sør-sørøst, men har en liten skjerming fra nærliggende holme.	
<b>Utbyggingsmønster</b>	På den sørlige delen av Sørburøy er storparten av bebyggelsen oppført på sørsiden av den tversgående veien. Landskapet er preget av spredt bebyggelse, hvorav lite av dette er plassert i strandlinjen.	
<b>Tilgjengelighet</b>		
Hovedvegssystem	Vegsystemet består av en kommunal veg, som strekker seg tvers over øya. Ellers finnes det private stikkveier inn til eiendommer.	
Avstand	Hurtigbåten bruker 1 time (+/- 10 minutter, avhengig av ruteavgang) fra Sørburøy kai til Dyrøy kai. Avstanden fra Dyrøy kai til Frøyatunnelen er ca. 20 km. Avstanden fra Dyrøy kai til Sistranda sentrum er ca. 15 km.	
Gang-/sykkelvei	Tilgjengeligheten for myke trafikanter er gode, da vegen er lite trafikkert, og det er kun moped-registrerte kjøretøy og traktorer på øya.	
Kollektivtilbud	Kollektivtilbudet består av hurtigbåt, samt korresponderende busser på Fast-Frøya. Kollektivtilbudet varierer mellom sommer/vinterhalvåret. Det er nylig vedtatt hyppigere avganger i sommermånedene fra 2022.	
Havneforhold	Havneforholdene anses for å være gode, men dette må utredes nærmere.	
Fiskeri	Sjøarealene i vest er avsatt til «Fiskeplasser – Passive redskap», og ligger ca. 80 meter utenfor på det nærmeste.	
<b>Teknisk infrastruktur</b>		
Veg	Alle veier på Sørburøy er angitt i veglista under bruksklasse med spesiell begrensning. Bakgrunnen for dette er at det ikke er etablert veier som er beregnet for personbiler. Trafikken som eksisterer er med ATV. Kommunens vegmyndighet stiller krav til at vegnettet på Sørburøy blir ivaretatt mht. dette.	
Vann og avløp	Vann: Her er det kun kapasitet til drikkevann. Sørburøya er forsynt med en 63mm fra Mausund. I tilfelle næringsvirksomhet, må denne oppgraderes. Avløp: Kommunalt avløp ikke tilgjengelig	

Elektrisitet	Det går en 12 kv. luftlinje ca. 260 meter nord for planavgrensningen. Kapasitet og tilkoblingspunkt må utredes/prosjekteres nærmere.										
Fiber	Det er ikke utbygd fiber i området og det foreligger heller ikke noen kommersielle planer om utbygging av fiber i dette området. Kun Telenor som har mobildekning i dette området.										
Forventet klimaendring	Kystlinjen er med dagens havnivå utsatt ifm. 20-års stormflo, som splitter avgrensningens østlige område fra det vestlige området. Prognosene viser at ved middel høyvann i 2090 vil arealet som knytter halvøya til hovedøya halveres. Avbøtende tiltak ved en evt. planprosess vil være å etablere virksomheten på en tilstrekkelig kotehøyde. Det foreligger ingen opplysninger som skulle indikere at området er utsatt for flom-/skredhendelser.										
<b>Konsekvensutredning</b>	<b>Vurdering</b>	<b>Konsekvens</b>									
<b>Miljørelaterte forhold</b>		<table border="1"> <tr> <td>---</td> <td rowspan="4">0</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>--</td> <td>+++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++++</td> </tr> </table>	---	0	+	---	++	--	+++	-	++++
---	0	+									
---		++									
--		+++									
-		++++									
<b>Forurensning</b>											
Støyforurensning	Stedbunden næring tilknyttet fiskerivirksomhet og fisketurisme vil medføre økt støy ifm. båtferdsel i området. Det er noe støyfølsom bebyggelse i området, som kan bli påvirket.										
Luftforurensning	De største utslippskildene for PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> og NO <sub>x</sub> innen kommunegrensen er knyttet til skip, vedfyring og veistøv. Foreløpig arealformål er angitt som fiskerivirksomhet og fisketurisme. Utslippene fra slik virksomhet er relativt småskala, og vil ikke bidra til nevneverdige luftforurensning.										
Vann- og grunnforurensning	Det foreligger ingen opplysninger vedrørende brønner eller eksisterende forurensning i området.  Planavgrensningen er i store deler omfattet av kystlinje, slik at tiltaket vil endre arealbruken ved vannforekomsten.  Det foreligger lite detaljerte beskrivelser av tiltenkt virksomhet. Ønsket tiltak er etablering av fiskerivirksomhet og fisketurisme. Mulig kilde for grunnforurensning vil da være ved drivstoff-fylling.  Utslipp/lekkasjer o.l. kan potensielt ha ekstremt negative konsekvenser på sjøfugl og marinbiologisk mangfold.										
<b>Klimagassutslipp</b>											
Nedbygging av karbonrike arealer	Ikke registrert myr.	0									
Trafikkmengde/transportmønstre	Avstand fra ferjeleiet, fravær av gang- og sykkelveg, gjør at trafikken til og fra Dyrøy kai forventes å være bilbasert. Økt anleggstrafikk vil øke CO <sub>2</sub> -utslipp og spesielt i anleggsperioden vil økningen kunne bli vesentlig. Ved anleggstrafikk langs veg kan utslippsfrie biler i størst mulig grad benyttes. Områder som ligger langs sjø har mulighet til å transportere masse og bygningsmaterialer sjøvegen. Dersom det kan brukes utslippsfrie fartøy er det foretrekke. Dette vil begrense utslippene. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av næringsarealene.	-									
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp	Ønsket virksomhet er fisketurisme, slik at klimagassutslipp vil forekomme fra fritidsbåter.	-									




<b>Landskap</b>	<p>Planavgrensningen rommer et areal på ca. 75 dekar. Terrenget preges av å være småkupert, dominert av kystlynghei med innslag av fjell i dagen og ferskvannspyttter. Forsenkningene består av strandeng/fukteng og innmarksbeite. Området er klassifisert under <i>verdifulle kulturlandskap</i> med <i>svært verdifullt</i> biologisk mangfold og kulturminneverdi.</p> <p>Inngrepet vil fysisk endre kystlinjen, bygge ned strandsone og videre fragmentere uberørte sjønære areal på sørsiden av Sørburøya. Nøyaktig lokalisering av tiltaket er ikke beskrevet, men det er lite trolig at det vil medføre nevneverdige visuelle konsekvenser.</p> <p>Landskapet er preget av beitevirksomhet fra sauedrift. Landskapet er tilsynelatende uberørt av menneskelig aktivitet iht. ortofoto. Sørburøy var tidligere et viktig fiskevær. Det er oppgitt samiske boplasser i Froan, men eksakt lokasjon er ikke angitt (naturbase).</p>	--
<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>		
Innmark/matjord	8,8 daa innmarksbeite.	---
Beiteareal	Landbruksdirektoratet har en ordning som heter regionalt miljøtilskudd hvor de blant annet gir tilskudd til beite på biologisk viktig areal, hvor de som driver beite på Sørburøya får tilskudd for å drive beitedrift med sau der.	----
<b>Naturmangfold</b>		
Naturmangfold	<p>Planavgrensningen beslaglegger store sammenhengende areal av den utvalgte naturtypen kystlynghei og noe strandeng/fukteng. Sjøarealet preges av større kamskjellforekomster, som er tilegnet verdien <i>svært viktig</i>.</p> <p>Geologien består av bergarten: Kvartsmonzodioritt til granodioritt, middelskornet, grårosa med mørke flekker av biotitt og amfibol; intrudert av rosa aplittganger og -årer</p> <p>Det er ingen registreringer av geologisk arv i området, og virksomheten vil antakelig ikke forringe spesielle geologiske verdier.</p>	--



Verneområder/rødlistearter	<p>Gnr./bnr. 66/56 er lokalisert innenfor verneområdet <i>Froan naturreservat og landskapsvernområde med tilhørende dyrelivsfredning</i>. Formålet med fredningen er å verne om et rikt og interessant dyre- og planteliv og bevare leve- og yngleområdene for fugl, sel og andre pattedyr i et variert og egenartet kystlandskap. Sjøarealet har ramsar-status og inngår dermed i den internasjonale avtalen for bevaring og bærekraftig bruk av våtmarker.</p> <p>En rekke rødlistede fuglearter er registrert i tilknytning til land/sjøarealet som berøres av foreslått planavgrensning. Disse er: Storskarv (nær truet), havelle (nær truet), teist (nær truet), tjeld (nær truet), småspove (nær truet), heilo (nær truet), rødstilk (nær truet), steinvender (nær truet), stær (nær truet), gråspurv (nær truet), ærfugl (sårbar), svartand (sårbar), alke (sårbar), tyvjo (sårbar), gråmåke (sårbar), fiskemåke (sårbar), grønnfink (sårbar), storspove (sterkt truet), makrellterne (sterkt truet), krykkje (sterkt truet) og lomvi (kritisk truet).</p> <p>Froan har landets største ynglebestand av havert (sårbar), og i yngleperioden (september-november), og parringstiden umiddelbart etter er trolig nær halvparten av den norske forplantningsdyktige havertbestanden samlet i Froan. Det er også registrert smånesle (sårbar) og kysthumle (nær truet) i området.</p> <p>Ingen prioriterte arter er registrert. Ingen fredete arter er registrert. Ingen spesielle hensynskrevende arter og økologiske former er registrert.</p> <p>Arealet i sin helhet har svært viktige landskapsøkologiske funksjonsområder. Sjøarealet er angitt som et svært viktig myteområde for andefugler, og storskarvkoloniene i området dekker omtrent en tiendel av bestanden i Norge. Det er registrert et gyteområde for torsk ca. 1,3 km sør for planavgrensningen.</p>	----
Hubro	Det er ingen kjente nåværende hubrot territorier på Sørburøy.	0
Kystlynghei	Landarealet i sin helhet er registrert med kystlynghei av <i>svært viktig</i> verdi, og er registrert som utvalgt naturtype.	----
Anadrome vassdrag	Det foreligger ingen registreringer av anadrome vassdrag i området.	0
Myr	Området har ikke registrert noe myr (AR5).	0
Skjellsand	Det er registrert skjellsand av <i>svært viktig verdi</i> i sjøarealet ca. 220 øst av planavgrensningen.	-
Mineralressurser	Det foreligger ingen registreringer i området.	0
Vannforekomst	Tilgrensende sjøareal inngår i kystvannsonen Frohavet-vest. Vannforekomsten utgjør et areal på 651,5 km <sup>2</sup> , og besitter det beskyttede området <i>Froan naturreservat</i> . Den økologiske tilstanden er klassifisert som god.	0
<b>Kulturmiljø/kulturminner</b>	Det foreligger ingen registreringer av kulturminner på Sørburøy.	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>		
Folkehelse	Det er ikke skissert nøyaktig lokalisering for småbåthavna. Generelt vil økt båtferdsel generere mer støy i området, og støyen vil ha lengre rekkevidde over sjø. Bebyggelsen er i hovedsak konsentrert på sørsiden av Sørburøya, slik at økt båtferdsel vil innvirke på dagliglivet.	0/-
Friluftsliv/nærmiljø	Sørburøy inngår i det registrerte friluftsområdet «Froan». De beskrevne aktivitetene i området er: Geocatching, dykking, kajakk, havfiske, skarv og selsafari.	0
Barn og unge	Sørburøy skole er lokalisert ca. 400 meter i luftlinje fra planavgrensningen. Skolen er plassert på sørsiden av veien, litt i underkant av 200 meter fra sjøen. Den har liten skjerming fra sjø, og	-

	spesielt oppholdsarealene utendørs vil påvirkes av økende grad støy.	
<b>Anleggsfasen</b>		
<p>I anleggsfasen vil det uansett type etableringer i området bli anleggsvirksomhet og trafikkøkning til og fra området. Der det er behov for masseuttak før utbygging vil sprengning være betydelig. Dette antas å medføre økt støy og støvulemper i nærheten av området og økt trafikkstøy og støvproblematikk til området for den bebyggelse biltrafikken vil passere. Spesielt støy- og støvfølsom bebyggelse som barnehager, skoler, institusjoner og boligområder må hensyntas. Overfor er det beskrevet hvilke veier og befolkningskonsentrasjoner biltrafikken vil benytte. Ved utbygging av havn bør massetransport og transport av f. eks bygningsdeler mest mulig foregå sjøvegen, noe som reduserer mengde CO<sub>2</sub>-utslipp.</p> <p>Tidsperioden anleggsarbeidet vil foregå over, avhenger av om området bygges ut i etapper eller om alt bygges ut på en gang. I anleggsfasen er det også viktig å kartlegge og hensynta eksisterende kabler og ledninger i og til/fra området.</p> <p>Gjeldene KPA har i bestemmelsen §23 – krav til bygg- og anleggsfasen, krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes før igangsettingstillatelse gis. Bestemmelsen sier noe om hva det skal redegjøres for, rekkefølge for når beskyttelsestiltak skal være etablert, og at krav for støy og luftkvalitet etter Miljøverndepartementets retningslinjer skal tilfredsstilles.</p>		
<b>Forholdet til differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø</b>		
<p>Området er et nytt område til næring og fritids- og turistnæring. Det er i utgangspunktet i strid med byggeforbud i 100m beltet. Frøya kommune ligger i sone tre og kan vurdere og prioritere næringsarealer framfor vern av strandsonen. Tiltaket ligger innenfor Froan naturreservat og landskapsvernområde med tilhørende dyrelivsfredning. I dette området veier ulike verneinteresser mest, og strandsonen bør ikke utbygges.</p>		
<b>Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport</b>		
<p>Området ligger på Sørburøy i Froan. Transport til øya må skje med båt/ferje. Fra ferjeleiet er det ca. 1,5 – 2 km veg til området. En utvikling av området kan føre til økt næringsaktivitet på øya, noe som igjen fører til bosetting. I dette tilfelle anbefales det at den type næringsutvikling ikke lokaliseres til nye områder i konflikt med ulike vernehensyn, men konsentreres til mer sentrale arealer på øya.</p>		
<b>Samlet vurdering</b>		
<p><b>Egnethet:</b> Området egner seg ikke til utbygging.</p> <p><b>KU:</b> Området ligger i Froan naturreservat og landskapsvernområde med tilhørende dyrelivsfredning. Området er både nasjonalt og internasjonalt viktig, da det har status som Ramsarområde. Svært store konflikter med landskapsinteresser, landbruksinteresser med beite og kystlynghei, naturmangfold, verneområde og rødlistearter.</p> <p><b>Statlige retningslinjer:</b> Strandsonen må ikke bygges ut i områder som har vernestatus. Tiltaket kan medføre økt bosetting. Det er ønskelig at slike tiltak konsentreres mer sentralt på øya.</p>		
<b>Kommunedirektørens vurdering og tilrådning</b>		
<p>Utbygging på dette området er svært konfliktfylt på grunn av verneinteresser og beitebruk for å opprettholde viktig kulturlandskap. Området anbefales ikke innarbeidet i planforslaget. Det er et ønske om bosetting på øya. I dette tilfelle hvor det er snakk om å bygge ut et helt nytt areal som i dag ikke har adkomst, så er det mer ønskelig at slike etableringer legges til mere sentrale områder på øya. Tiltakshaver oppfordres til å søke ny lokasjon for tiltaket.</p>		

## Nabeita

UTREDNINGSPROGRAM		NABEITA 8/48
		
<b>Gjeldende arealformål:</b> LNF		<b>Foreslått fremtidig arealformål:</b> Fritids- og turistformål
<b>Areal:</b> Ca. 28,5 daa.		<b>Type næring:</b> Utleiehytter med særpreg, aktivitetsturisme
Tema	Egnehetsvurdering	
<b>Grunnforhold</b>	Området består hovedsakelig av et usammenhengende eller tynt dekke av hav- og fjordavsetning og strandavsetning over berggrunnen. De øvre delene av feltet (på oversiden av gårdsveien) består av torv og myr.	
<b>Terreng</b>	Terrenget er kupert og ulendt i østlige deler, og noe planere i vest. Den planere delen har en slak helning mot sør, og den vestlige delen er stedvis bratt.	
<b>Lokalklima</b>	Området ligger åpent og sørvendt, og er eksponert for vindopphav fra sør og vest.	
<b>Utbyggingsmønster</b>	Eksisterende bebyggelse er preget av romlig spredning i kulturlandskapet. Det foreslåtte tiltaket vil sette et modernistisk preg over landskapet, og fortette noe av det sjønære arealet. Tiltaket vil medføre en endring av de eksisterende sammenhengene i landskapet. I dag er det spredt bosetting langs Nabeitveien. Fortetting av arealet ned mot sjø til fritids- og turistformål.	
<b>Tilgjengelighet</b>		
Hovedvegssystem	Adkomsten forekommer fra Sørføyveien (fv. 716) via Nabeitveien. Fra Frøyatunnelen passerer fylkesveien gjennom Hammarvika og forbi Nabeita oppvekstsenter. Ved oppvekstsenteret er det overgangsfelt over til gang-/sykkelvei på motsatt siden av veien. Veien er smal og ikke egna for økt trafikk slik den ligger i dag.	
Avstand	Avstand til Frøyatunnelen er 3,6 km. Avstand til Sistranda er 6,6 km. Avstand til Frøya Flyplass: 2,5 km. Avstand til kai: 3,8 km til Nordhammarvika kai.	
Gang-/sykkelvei	Langs fv. 716 passerer gang-/sykkelveien avkjøringen ned til Nabeitveien, og strekker seg fra Flatval til Dyrvik.	
Kollektivtilbud	Nærmeste bussholdeplass er Nabeita skole, og ligger 1,3 km unna foreslått planområde.	
Havneforhold	Iht. til skissert forslag er det tiltenkt brygge/kajakkoppbevaring. Forholdene anses for å være gode for slikt formål, men dette må utredes nærmere.	
Fiskeri	Nærmeste registrerte fiskeplass «fiskeplasser – passive redskap» er lokalisert ca. 640 meter sør-sørvest for området. Det foreligger ingen registrerte farleder i nærliggende sjøområder.	
<b>Teknisk infrastruktur</b>		
Veg	Kommunens vegmyndighet har ikke noe ansvar i angitt område da KV 20066 slutter ved lokalene til Trønder energi. Forventer at føringer som ligger til KV 20066 blir ivaretatt ved utnyttning av arealet som beskrevet i mulighetsstudien.	
Vann og avløp	Vann: Hammarvik vannverk. Avløp:	

	Kommunalt avløp ikke tilgjengelig.										
Elektrisitet	Det går en 24 kv. luftlinje ca. 265 meter nordvest for planavgrensningen. Kapasitet og tilkoblingspunkt må utredes/prosjekteres nærmere.										
Fiber	Det er ikke utbygd fiber i området og det foreligger eller ikke noen kommersielle planer om utbygging av fiber i dette området. Både Telenor og Telia har mobildekning her, men dårlig eller ikke eksisterende 4G+ og 5G, anbefaler at det bygges ut fiber i dette området, i sammenheng med at det bygges ut nytt renseanlegg i området.										
Forventet klimaendring	Det er viktig at det tas høyde for fremtidig havnivåstigning og 20/200/2000-års stormflo. Basert på illustrerte scenarier vil strandsonen være svært utsatt i dette området.										
<b>Konsekvensutredning</b>	<b>Vurdering</b>	<b>Konsekvens</b>									
<b>Miljørelaterte forhold</b>		<table border="1"> <tr> <td>----</td> <td rowspan="4">0</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>--</td> <td>+++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++++</td> </tr> </table>	----	0	+	---	++	--	+++	-	++++
----	0	+									
---		++									
--		+++									
-		++++									
<b>Forurensning</b>											
Støyforurensning	Foreslåtte etableringer anses ikke for å være støyproduserende. Eventuell støy vil så være resulterende fra menneskelig aktivitet. Det er lokalisert en enebolig i vest, samt fritidsbolig og enebolig i øst. Disse vil være mest sårbare for evt. støy fra tiltaket. Tiltaket vil generere økt trafikk rundt ferier og helger. Tiltaket genererer ikke tungtrafikk.										
Luftforurensning	De største utslippskildene for PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> og NO <sub>x</sub> innen kommunegrensen er knyttet til skip, vedfyring og veistøv. Formålet vil periodevis generere økt trafikk, som kan øke oppvirling av veistøv langs adkomstveien. Bebyggelsen i området er lokalisert tett på adkomstveien ned til tiltaksområdet.										
Vann- og grunnforurensning	Det foreligger ingen registreringer av brønner eller eksisterende grunnforurensning i området. Det er lite sannsynlig at ønsket virksomhet vil resultere i forurensning av vann og grunn, ut i fra tilgjengelig informasjon. Planavgrensningen omfatter ca. 361 meter med strandlinje, men det vites ikke hvilken grad denne vil modifiseres av menneskelig aktivitet.										
<b>Klimagassutslipp</b>											
Nedbygging av karbonrike arealer	Om hele myrarealet blir utbygd vil det ha et utslipp på 15,2191 tonn CO <sub>2</sub> – ekvivalenter. Dette tilsvarer 11442,9 km i en dieselbil, som utgjør kjørestrekningen Frøya Rådhus-Luanda, Angola. Utrekningen er gjort ved bruk av NIBIOS regneregulering for tap av karbon ved utbygging av myr (NIBIO, 2021).	-									
Trafikkmengde/transportmønstre	Fravær av gang- og sykkelveg, samt egnet kollektivtransport, gjør at trafikken til og fra området forventes å være bilbasert. Økt anleggstrafikk vil øke CO <sub>2</sub> -utslipp og spesielt i anleggsperioden vil økningen kunne bli vesentlig. Ved anleggstrafikk langs veg kan utslippsfrie biler i størst mulig grad benyttes. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av næringsarealene.										
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp	Hytteutleie. Lite trolig at tiltaket medfører klimautslipp av vesentlig omfang.	0									

<b>Landskap</b>	Det totale arealet som inngår i foreslått avgrensning er på ca. 28,5 dekar. Eksisterende bebyggelse er spredt og lavtliggende i landskapet. Virksomheten vil endre sammenhengene, og skape fortetting. Tiltaket vil antakelig bli veldig synlig fra sjø, da flere av hyttene er tenkt plassering på høydedrag i terrenget. Avbøtende tiltak vil være endret plassering, utforming og fargevalg. Omliggende landskap har vært preget av landbruksvirksomhet så lenge ortofoto fra området eksisterer. I 1954 viser flyfotoene at hesjing var utbredt. Landskapet har hatt ganske lik karakter siden den gang, men det forekommer gradvis gjengroing.	-
<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>		
Innmark/matjord	10,6 daa innmarksbeite.	--
Beiteareal	Arealet beites.	0
<b>Naturmangfold</b>		
Naturmangfold	En lengre strekning langs Nabeitveien er kategorisert med naturtypen <i>artsrik veikant</i> , klassifisert som <i>lokalt viktig</i> . Den skisserte parkeringsplassen (nord i området) vil være i delvis konflikt med naturbeitemark av <i>høy kvalitet og god tilstand</i> . Ifm. en evt. planprosess må det skisserte plantegninger justeres, slik at naturbeitemarka bevares. Området består i hovedsak av bart fjell med et tynt eller usammenhengende dekke av hav- og fjordavsetning og strandavsetning. Hovedbergarten er granitt av kaledonsk orogen. Hverken databaser eller tolkning av ortofoto indikerer noen forekomst av geologisk verdi i området.	-
Verneområder/rødlistearter	Området berøres ikke av verneområder. Området har maskert artsdata for kongeørn. Det foreligger ingen registreringer av rødlistede arter i området, men dette må undersøkes nærmere, da kulturlandskapet er svært egnet for flere arter.	0/-
Hubro	Området ligger innenfor det som er et aktivt hubrotterritorium opp til og med 2021. Forslag om ny regulering for området ligger i god avstand til reirhulle, men ligger mot et urørt område som kan ha viktig næringsmessig betydning for hubrotterritoriet. Området bør derfor undersøkes med tanke på om det er større forekomster av viktige og kanskje avgjørende næringsarter for hubro som kan bli negativt påvirket av ny aktivitet i området. Hekkekolonier av fiskemåke vil være særlig verdifulle. Ellers inngår også gressender og vadere som en viktig del av dietten for dette hubroparet i hekketiden (Martin Pearson).	--
Kystlynghei	Av planavgrensningens totale areal (ca. 28,5 daa) består ca. 15,5 daa av kystlynghei av lav kvalitet, moderat tilstand og lite naturmangfold.	-/--
Anadrome vassdrag	Ingen anadrome vassdrag vil berøres av virksomheten.	0
Myr	Ved Nabeita er det ca. 0,05 dekar ikke nøysom myr. Denne myra har høy omdanningsgrad. Myrarealet er beregnet ved bruk av AR5 og flyfoto så størrelsen er noe usikkert. Myr er flomdempende områder, ved utbygging av myr kan det bli en økning i vannmasser i området.	-
Skjellsand	Skjellsand er lokalisert ca. 315 meter sør for området, og ca. 350 meter mot øst.	0
Mineralressurser	Det foreligger ingen registreringer av mineralressurser i området.	0
Vannforekomst	Tilgrensende sjø inngår i kystvannforekomsten <i>Frøyfjorden-indre</i> . Vannforekomsten utgjør et areal på 68,2 km <sup>2</sup> , og besitter det beskyttede badevannet Lyngværet. Den økologiske tilstanden er klassifisert som <i>god</i> .	0

<b>Kulturmiljø/kulturminner</b>	Det forekommer ingen kulturmiljø/kulturminner som berøres av foreslått virksomhet. Det er lokalisert et automatisk fredet kulturminne ca. 76 meter mot nordvest (inkl. sikringsone). Ca. 70 meter mot vest-nordvest finnes et kulturminne med uavklart status. Ca. 160 meter mot øst er det et SEFRAK-registrert bygg.	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>		
Folkehelse	Det er lite trolig at tiltaket vil føre til støy-/luftforurensning til sjenanse for området. Bolignummer 75 vil berøres av tiltaket, da nærmeste skisserte hytte er plassert ca. 34 meter unna husveggen. Store deler av tiltaket vil ha stor synlighetsgrad for eneboligen i vest.	-
Friluftsliv/nærmiljø	Tiltakets avgrensning vil beslaglegge ca. 11,8 dekar kartlagt som tilgjengelig strandsone med noe/stor helningsgrad. Det er ingen spor i terrenget som indikerer at området er flittig brukt som friluftsområde. Tilgang til strandsone og muligheten til å utøve friluftsliv vil innskrenkes av tiltaket.	0
Barn og unge	Virksomheten vil medføre økt trafikk langs Nabeitveien, som ikke har noen gang-/sykkelvei. Ingen registrerte Barnetråkk vil berøres av tiltaket.	-
<b>Anleggsfasen</b>		
I anleggsfasen vil det uansett type etableringer i området bli anleggsvirksomhet og trafikkøkning til og fra området. Dette antas å medføre trafikkstøy og støvproblematikk til området for den bebyggelse biltrafikken vil passere. Spesielt støy- og støvfølsom bebyggelse som barnehager, skoler, institusjoner og boligområder må hensyntas. Overfor er det beskrevet hvilke veier og befolkingskonsentrasjoner biltrafikken vil benytte. Tidsperioden anleggsarbeidet vil foregå over, avhenger av om området bygges ut i etapper eller om alt bygges ut på en gang. I anleggsfasen er det også viktig å kartlegge og hensynta eksisterende kabler og ledninger i og til/fra området. Gjeldene KPA har i bestemmelsenes §23 – krav til bygg- og anleggsfasen, krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes før igangsettingstillatelse gis. Bestemmelsen sier noe om hva det skal redegjøres for, rekkefølge for når beskyttelsestiltak skal være etablert, og at krav for støy og luftkvalitet etter Miljøverndepartementets retningslinjer skal tilfredsstilles.		
<b>Forholdet til differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø</b>		
Området er et nytt utbyggingsområde til fritids- og turistformål. Det ligger ganske nært boliger. Frøya kommune ligger i sone 3 der behovet for næringsutvikling og arbeidsplasser, for eksempel satsing på reiseliv og turisme, skal tillegges vekt i vurderingen av tiltak i 100-metersbeltet.		
<b>Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport</b>		
Adkomst til området er fra tunnelen og kort veg vestover Sørfrøyveien, med en avstikker langs Nabeitaveien. Området ligger nært fv. 716, og nært Flatval, Hammarvika og Sistranda. Det er å anta at trafikkøkningen til et turismeprojekt som dette er med personbil, blir konsentrert til helger, ferier og sesongbetont. Trafikken blir ikke like omfattende som til næringsområder som skaper tungtrafikk.		
<b>Samlet vurdering</b>		
<p><b>Egnetet:</b> Området er ikke bebygd i dag. Tiltaket må knytte seg til eksisterende infrastruktur og ny infrastruktur må utredes når det gjelder avløp og fiber.</p> <p><b>KU:</b> Konflikt med aktivt hubrotterritorium, kystlynghei og naturtypen artsrik vegkant.</p> <p><b>Statlige retningslinjer:</b> Beslaglegger strandsone. Området ligger nært Frøyatunnelen, flyplass og Sistranda.</p>		
<b>Kommunedirektørens vurdering</b>		

En utbygging er i konflikt med aktivt hubro-territorium, og kystlynghei, samt artsrik vegkant. Etableringen til fritids- og turistformål er likevel viktig for å gi rom for turisme som igjen gir arbeidsplasser og bosetting. Tiltaket kan tilby alternativ overnatting sentrumsnært. Prosjektet kan være interessant dersom det planlegges på en god og attraktiv måte som ivaretar landskap og samtidig skaper noe spennende. Dersom tiltaket gjennomføres må beitebruk forutsettes opprettholdt i området, og bør innlemmes som en verdi i prosjektet. Det er viktig at et slikt prosjekt gir noe tilbake til kommunen gjennom f. eks økt tilrettelegging for friluftsliv og opplevelser for alle samtidig som det tilrettelegges for turisme. Prosjektet bør være økonomisk bærekraftig.

Tiltaket videreføres til 1.gangsbehandling.

**Avbøtende tiltak:**

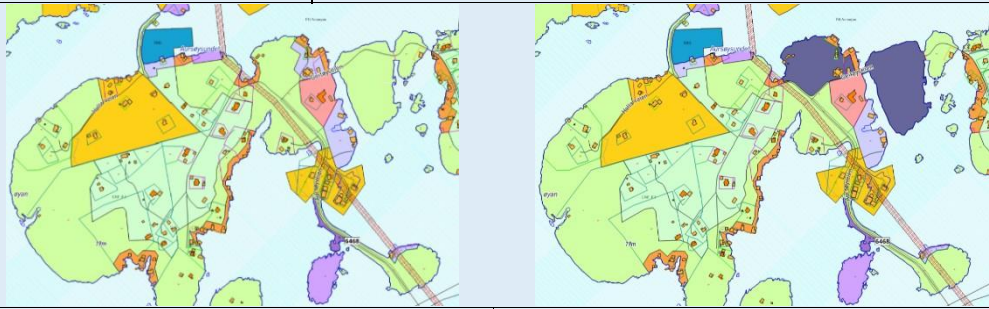
- Utvikle et spesielt prosjekt som gir friluftsverdier tilbake til befolkningen på Frøya
- Parkering må legges utenom kystlynghei.
- Adkomstveg bør utbedres, og samtidig hensynta artsrik veikant.
- Samtidig tilrettelegging for ferdsel for allmenheten
- Planlegge for god overflatevannhåndtering
- Evt. tiltak i sjøkant bør utformes slik at avrenning/forurensning til sjø unngås.
- Området skal fortsatt kunne beites.

Hubro

- Før utbygging bør det stilles krav om bedre kunnskap om hubro.
- Det bør kartlegges måkekolonier og våtmarksområder med høy biologisk verdi og gi disse tilstrekkelig vern til at de kan bestå.



## Lille Aursøy, Mausund

UTREDNINGSPROGRAM		LILLE AURSØY, MAUSUND 65/8
		
Gjeldende arealformål: LNF		Foreslått fremtidig arealformål: Fritids- og turistformål
Areal:		Type næring: Utleiehytter, tursti, utkikkspunkt
Tema	Egnetthetsvurdering	
Grunnforhold	I følge kvartærgeologiske løsmassekart: Området består av bart fjell, marine strandavsetninger og noe myr.	
Terreng	Terreng for lokaliseringen av hytta er noe småkupert omgitt av forsenninger i terrenget. Areal for tiltenkt tursti og utkikkspunkt har en stigning på ca. 14 meter.	
Lokalklima	Begge tiltaksområdene innen planavgrensningen ligger åpent og eksponert. Tiltenkt hytte kan bli noe skjermet av Stor-Aursøya.	
Utbyggingsmønster	Foreslått lokasjon for tiltaket er blant eksisterende bebyggelse, i form av bolig-/fritidsbebyggelse, og nært bilvei.	
<b>Tilgjengelighet</b>		
Hovedvegssystem	Hovedvegssystemet på Mausundvær er fv. 436, som kobler sammen Gårdsøya, Måøya, Lille Aursøya og Store Aursøya. Virksomheten medfører ikke behov for ny adkomst. Fra ferjeleiet følges Måøyveien og Aursøyveien (6468) fram til krysset med Geitøyveien i ca. 2 km.	
Avstand	Avstanden fra Frøyatunnelen til Dyrøy kai er 20,6 km. Avstanden fra Sistranda til Dyrøy kai er 15,6 km.	
Tilgjengelighet for gående og syklende	Det eksisterer ikke gang-/sykkelvei på Mausundvær. Veien er lite trafikkert, og trafikkmengden styres i stor grad av fritidsturismen.	
Kollektivtilbud	Det varierer mellom 6-9 hurtigbåt-/ferjeavganger fra Mausundvær kai til Dyrøy kai i ukedager, og 4 avganger på helg. Fra Dyrøy kai til Mausundvær kai varierer avgangene fra 5-7 på hverdager, 5 på lørdag og 3 på søndag. Det er vedtatt hyppigere avganger i sommermånedene fra 2022.	
Havneforhold	Ikke relevant i denne sammenhengen, selv om tiltaket ligger nært sjøareal. Det er ikke inntegnet noen hoved-/biler gjennom Aursøysundet.	
Fiskeri	Det foreligger ingen registreringer av fiskerivirksomhet som vil komme i konflikt med virksomheten.	
<b>Teknisk infrastruktur</b>		
Veg	Kommunens vegmyndighet har ikke noe ansvar for adkomst til angitt område da dette er via Fv. 6468. Her må det spesielt søkes fylkeskommunen. KV 20170 og KV 20176 er kommunens ansvar som ligger i angitt område. Begge disse er angitt i veglista som BK6 veier. Ved utbygging av angitt areal stiller kommunen krav til at aksellasttrykket ikke kan overstige 6 tonn, tillatt totalvekt er begrenset til 28 tonn og maks vogntoglengde er 12,40 meter. Det kan søkes om dispensasjon til kommunen for å øke bruksklassen på kommunal veg i perioden. Dette betinger selvfølgelig at evt. skader på vegnettet blir ivarettatt og utbedret i henhold til Statens vegvesen vegnormal N100.	
Vann og avløp	Vann: 90 mm sjøledning i nærheten, denne må i tilfelle legges om, slik at tilknytning kan skje på land.	

	Kapasiteten på denne er god til drikkevann, ikke tilfredsstillende til brannvann, sprinkler etc. Avløp: Kommunalt avløp ikke tilgjengelig.										
Elektrisitet	Det går en 12 kv. luftlinje ca. 15 meter sør for planavgrensningen. Kapasitet og tilkoblingspunkt må utredes/prosjekteres nærmere.										
Fiber	Det er ikke utbygd fiber i området. Området har et godt utbygd 5G-nett.										
Forventet klimaendring	I henhold til skisserte fremtidsscenario for havnivåstigning, og i kombinasjon med stormflo-sykluser, vil ikke tiltaket berøres, da tenkt lokasjon er plassert på tilstrekkelig kotehøyde. Området er ikke utsatt for flom- eller skredhendelser.										
<b>Konsekvensutredning</b>	<b>Vurdering</b>	<b>Konsekvens</b>									
<b>Miljørelaterte forhold</b>		<table border="1"> <tr> <td>---</td> <td rowspan="4">0</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>--</td> <td>+++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++++</td> </tr> </table>	---	0	+	---	++	--	+++	-	++++
---	0	+									
---		++									
--		+++									
-		++++									
<b>Forurensning</b>											
Støyforurensning	Tiltaket innebærer oppføring av utleiehytte(r) og tilrettelegging for tursti til utkikkspunkt. Det kan antas økt biltrafikk som kan medføre noe økt støy. Det er trolig at tiltaket vil føre til økt støy og vibrasjoner i anleggsperioden, men ikke i selve driftsfasen.	0									
Luftforurensning	Tiltakets formål vil trolig ikke medføre noe luftforurensning. Området ligger innenfor gul sone for luftforurensning. De største utslippskildene for PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> og NO <sub>x</sub> innen kommunegrensen er knyttet til skip, vedfyring og veistøv.	0									
Vann- og grunnforurensning	Det foreligger ingen opplysninger vedrørende tiltenkt virksomhet som skulle indikere fare for forurensning av vann og grunn, slik planene er skissert per dags dato.  Det foreligger ingen registreringer i området, hverken i GRANADA eller i Grunnforurensning.	0									
<b>Klimagassutslipp</b>											
Nedbygging av karbonrike arealer	Ikke registrert myr.	0									
Trafikkmengde/ transportmønster	Avstand fra ferjekai, fravær av gang-/ Sykkelveg og egnet kollektivtransport, gjør at trafikken til og fra området forventes å være bilbasert. Det vil bli begrenset anleggstrafikk. Ved anleggstrafikk langs veg kan utslippsfrie biler i størst mulig grad benyttes. Områder som ligger langs sjø har mulighet til å transportere masse og bygningsmaterialer sjøvegen. Dersom det kan brukes utslippsfrie fartøy er det foretrukket. Dette vil begrense utslippene. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av næringsarealene.										
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp	Innspillet innebærer etablering av én (eller flere) utleiehytter. Det er lite trolig at dette medfører klimagassutslipp i driftsfasen.	0									
<b>Landskap</b>	Arealene har en relativt monoton natur, hvor det fremstår som lite variasjoner. Området i vest hvor det er tenkt utbygging av hytte er lokalisert innenfor et område hvor det eksisterer bebyggelse. Den østlige delen av planområdet er til dels intakte naturstrukturer, med unntak av en lavtliggende og delvis skjult veg. Tiltak i dette området innebærer etablering av tursti (inkl. steinsetting) og bord/benk. Terrenginngrepene vurderes til å være beskjedne. Mausundvær er kjent som det største fiskeværet på Frøya, og det vil være naturlig at den arkitektoniske utformingen videreføres.	0									

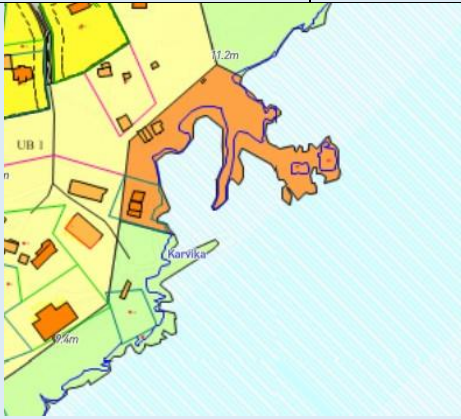
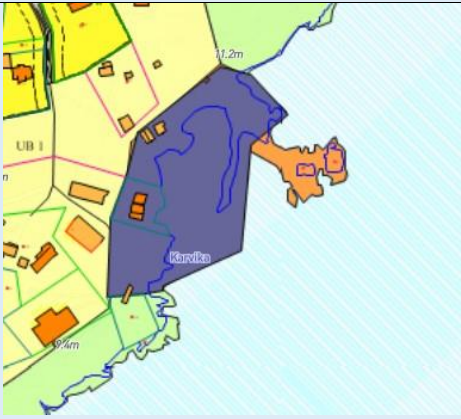
<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>		
Innmark/matjord	Ikke registrert dyrka eller dyrkbar jord. Ikke kjent at noen bruker dette arealet til landbruk.	0
Beiteareal	Ingen beite.	0
<b>Naturmangfold</b>		
Naturmangfold	Det foreligger ingen registreringer av utvalgte naturtyper i området. Det er ikke gjennomført NiN-kartlegging i området tidligere, noe som bør gjennomføres før en vurdering av tiltakets påvirkning. Hele sjøarealet som omgir Litle Aursøya er registrert med større kamskjellforekomster med svært viktig verdi.	0/-
Verneområder/rødlistearter	<p>Det foreligger registreringer av storskarv (nær truet), grønnfink (sårbar), gråmåke (sårbar), tyvjo (sårbar), fiskemåke (sårbar) og makrellterne (sterkt truet) i området. Det bør gjennomføres undersøkelser for å kartlegge om tiltaket vil berøre potensielle hekkeplasser for disse.</p> <p>Det foreligger ingen opplysninger om prioriterte og fredete arter i området.</p> <p>Det foreligger ingen opplysninger om spesielle hensynskrevende arter og økologiske former i området.</p> <p>Tilrettelegging for tursti i et uberørt område på Brannøya vil medføre økt ferdsel og forårsake en økende grad av forstyrrelser for levende organismer.</p> <p>Det er ukjent om området benyttes som turområde i dag. Hvis det er en realitet kan en kanalisert ferdselsåre minimere det menneskelige fotavtrykket og ivareta en større del av faunaen. Graden av eksisterende inngrep og fragmentering i området for tiltenkt hytte, gjør at landskapet antakelig ikke har noen spesielle økologiske funksjoner.</p> <p>Det foreligger ingen registreringer av spesielle geologiske verdier.</p>	0/-
Hubro	Ingen kjente hubrot territorier i området. Det er også lite trolig at planlagt arealendring vil føre til negative konsekvenser for næringstilgang for hubro som kan tenkes å jakte i området Mausund (Martin Pearson).	0
Kystlynghei	Det foreligger ingen kartlegging av kystlynghei per dags dato. Basert på flyfoto kan det se ut til å være noe forekomst, men det beites ikke i området.	
Anadrome vassdrag	Det er ingen registrerte anadrome vassdrag i området.	0
Myr	Området har ikke registrert noe myr (AR5).	0
Skjellsand	I sundet mellom Litle Aursøya og Aursøya er det registrert skjellsand med svært viktig verdi. Denne naturtypen berøres ikke av planformålet.	0
Mineralressurser	Det foreligger ingen registreringer vedrørende mineralressurser i området.	0
Vannforekomst	Tilgrensende sjøareal inngår i kystvannforekomsten <i>Sulfjorden</i> . Vannforekomsten utgjør et areal på 192,5 km <sup>2</sup> , og den er ikke registrert med noen beskyttede områder. Den økologiske tilstanden er klassifisert som <i>god</i> . Det er ikke beskrevet noen tiltak i tilknytning til sjø, og dermed er det sannsynlig at virkningen vil ha innvirkning på vannforekomsten.	0
<b>Kulturmiljø/kulturminner</b>	Det foreligger ingen registreringer som berøres av planavgrensningen. Sør på Litle Aursøya er det 4 SEFRAK-registrerte bygninger. Disse er lokalisert ca. 420 meter unna nærmeste planlagte tiltak.	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>		

Folkehelse	Folkehelsa vil med stor sannsynlighet ikke påvirkes av støy og dårligere luftkvalitet ifm. virksomheten. Ønsket oppføring av hytte vil antakelig ikke medføre konsekvenser for boliger. Det er tiltenkt tilrettelegging for tursti til utkikkspunkt, som kan være positivt for folkehelsa. Planavgrensningen omfatter ca. 23 dekar med tilgjengelig strandsone, men bare en liten del vil faktisk berøres av utbygging.	+
Friluftsliv/nærmiljø	Området inngår i det store registrerte friluftsområdet «Sula, Bogøya, Mausund». Beskrivelsen av friluftsområdet er som følger: Skjærgårdsområde egnet for familieaktiviteter, småbåter, fiske, lete rak, dykking, padling, eggsanking, bærplukking, havørnsafari. Tiltaket vil ikke ha negativ påvirkning på noen av disse aktivitetene. På en annen siden så vil tilrettelegging for sti til utkikkspunkt, samt oppføring av bord/benk føre til nytt område for friluftsliv.	+
	Det er registrert en tursti som inngår i «Turtriangelen på Mausundvær» som passerer gjennom Litl-Aursøya langs fylkesvei, men denne berøres ikke av planavgrensningen.	
Barn og unge	Det foreligger ingen registreringer i Barnetrakk, og det vites ikke om området benyttes av barn og unge. På Måøya er Mausund oppvekstsenter lokalisert, som også blir liggende ved nylig vedtatte Øyrekka folkehøgskole.	0
<b>Anleggsfasen</b>		
<p>Det antas at anleggstrafikken i området blir begrenset. Dette kan medføre økt støy og støvulemper i nærheten av området og økt trafikkstøy og støvproblematikk til området for den bebyggelse biltrafikken vil passere. Spesielt støy- og støvfølsom bebyggelse som barnehager, skoler, institusjoner og boligområder må hensyntas. Overfor er det beskrevet hvilke veier og befolkningsskentrasjoner biltrafikken vil benytte. Tidsperioden anleggsarbeidet vil foregå over, avhenger av om området bygges ut i etapper eller om alt bygges ut på en gang. I anleggsfasen er det også viktig å kartlegge og hensynta eksisterende kabler og ledninger i og til/fra området. Gjeldene KPA har i bestemmelsenes §23 – krav til bygg- og anleggsfasen, krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes før igangsettingstillatelse gis. Bestemmelsen sier noe om hva det skal redegjøres for, rekkefølge for når beskyttelsestiltak skal være etablert, og at krav for støy og luftkvalitet etter Miljøverndepartementets retningslinjer skal tilfredsstilles.</p>		
<b>Forholdet til differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø</b>		
<p>Foreslått område ligger i tilknytning til eksisterende næringsaktivitet, og vil i tillegg angå et område (Brannøya) som ikke tidligere har vært brukt til aktivitet. Det foreslås kun tursti og utkikkspunkt på dette området.. Dette kan planlegges slik at strandsonen ikke berøres, men tilgangen til strandsonen økes. Her hvor det er mye turisme fra før, er det viktig at folks tilgang til strandsonene ivaretas gjennom detaljplanlegging.</p>		
<b>Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport</b>		
<p>Området er en utvidelse i tilknytning til etablert næringsaktivitet for turisme på Aursøya i Mausund. Transport må skje med båt/ferje fra fastfrøya. Fra ferjeleiet følges Måøyveien og Aursøyveien (6468) fram til krysset med Geitøyveien i ca. 2 km. En utvikling av området kan føre til økt næringsaktivitet på øya, noe som igjen fører til bosetting. (for detaljer, se punkter under egnethet; utbyggingsmønster og tilgjengelighet).</p>		
<b>Samlet vurdering</b>		
<p><b>Egnethet:</b> Arealet egner seg til formålet. Tiltaket kan knytte seg til eksisterende infrastruktur.  <b>KU:</b> Basert på tilgjengelige opplysninger virker ikke tiltaket å ha noe negative konsekvenser for naturmangfold, men det mangler opplysninger om kystlynghei. Det kan se ut som om Brannøya er dekket av kystlynghei. Tiltaket ansees positivt gjennom at det tilrettelegges for folkehelse og friluftsliv.  <b>Statlige retningslinjer:</b> Tiltaket berører strandsone langs sjø. Brannøya er i dag ubebygd og avsatt til LNF-område. Det anbefales at formål LNF-område opprettholdes. I LNF-områder er det tillatt med tilrettelegging av bl.a. tursti. En tursti med utkikkspunkt kan planlegges slik at strandsonen ikke berøres, men tilgangen til strandsonen økes.  Området ligger i tilknytning til et aktivt fritids- og tursimeområde og ligger sentralt på øya.</p>		
<b>Kommunedirektørens vurdering og tilrådning</b>		

Området vurderes som lite konfliktylt. Tiltaket anbefales, men avgrensingen endres noe. Det foreslås at Brannøya ikke avsettes til fritids- og turistformål, at LNFR-formålet opprettholdes og at det tillates tursti med utsiktspunkt innenfor LNFR-formålet. Det foreslås også at areal avsatt til offentlig tjenesteyting i KPA endres til fritids- og turistformål i øst og LNFR i vest. Området foreslås til 1.gangsbehandling med de endringer som beskrevet.



Forslag til 1.gangsbehandling.

UTREDNINGSPROGRAM		KARVIKA 10/8
		
Gjeldende arealformål: LNF og FFNAF		Foreslått fremtidig arealformål: Fritids- og turistformål
Areal: Ca. 10,8 daa.		Type næring: Rorbuer
Tema	Egnehetsvurdering	
Grunnforhold	Ifølge kvartærgeologiske kart består majoriteten av området av humusdekke/tynt torvdekke over berggrunn. Nordlige deler av planavgrensningen berører et parti kartlagt som marine strandavsetninger.	
Terreng	Området har gjennom inngrep blitt planert.	
Lokalklima	Planområdet er vendt mot sør.	
Utbyggingsmønster	Planavgrensningen grenser til areal i nord som i KPA er avsatt til «Andre typer bebyggelse og anlegg».	
Tilgjengelighet		
Hovedvegssystem	Adkomstvei fra Nordfrøyveien (Fv. 714) er via Nordhammarveien, eller Kvernhusveien til Nordhammarveien, før siste strekning ned til planområdet forekommer langs Karvikveien. Nordhammarveien og Kvernhusveien er angitt fartsgrensen 80 km/t. Karvikveien er angitt fartsgrense 50 og er privat vei. Veiene er smale, men er lokalisert i bebygde områder med god sikt.	
Avstand	Avstand til Frøyatunnelen er ca. 1,2 km. Avstand til Sistranda sentrum er ca. 3,5 km. Avstand til Frøya Flyplass: 4,6 km. Avstand til kai: 1 km til Nordhammarvika kai.	
Gang-/sykkelvei	Det er gang-/sykkelvei langs fylkesveien, som befinner seg ca. 650 meter unna i nord.	
Kollektivtilbud	Nærmeste bussholdeplass er <i>Nordhammer</i> som er lokalisert langs fylkesveien, ca. 650 meter unna i nord. Denne har 3 daglige passeringer på hverdager (rute 5210). Bussholdeplassen <i>Sykehjemmet</i> er lokalisert ca. 270 meter i luftlinje mot vest for Nordhammer, og har 1 daglig passering på hverdager (rute 420). Bussholdeplassen <i>Hammarvika</i> (rute 420/422) har 9 daglige passeringer. Denne er lokalisert ca. 450 meter unna bussholdeplassen <i>Sykehjemmet</i> i sørvest, og ca. 950 meter unna planavgrensningen i nordvest.	
Havneforhold	Det er ikke tenkt havnevirksomhet. Det er avmerket farledsareal ca. 1,76 km i vest av planavgrensningen.	
Fiskeri	Det er ingen fiskerirelaterte virksomheter som berøres av planavgrensningen. Det er registrert akvakulturlokalitet ca. 1,53 km mot øst.	
Teknisk infrastruktur		
Veg	Karvikveien er en privat veg.	
Vann og avløp	Vann: Hammarvik vannverk. Avløp:	

	Kommunal avløpsledning i nærheten. Ikke kapasitet i kommunal slamavskiller pr. i dag. Kapasitet nok når ledningen blir tilknyttet Nabeita renseanlegg høsten 2023.										
Elektrisitet	Det går en 24 kv. luftlinje ca. 400 meter nordvest for planavgrensningen. Kapasitet og tilkoblingspunkt må utredes/prosjekteres nærmere.										
Fiber	Det er lagt fiber i området. Både Telia og Telenor har mobildekning i området.										
Forventet klimaendring	I henhold til prognosert havnivåstigning innen 2090 er planområdet <i>svært</i> utsatt ved middel høyvann og 20-/200-/1000-års stormflo. Det er kritisk at avbøtende tiltak som etablering på kote 3 gjennomføres.										
<b>Konsekvensutredning</b>	<b>Vurdering</b>	<b>Konsekvens</b>									
<b>Miljørelaterte forhold</b>		<table border="1"> <tr> <td>----</td> <td rowspan="4">0</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>--</td> <td>+++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++++</td> </tr> </table>	----	0	+	---	++	--	+++	-	++++
----	0	+									
---		++									
--		+++									
-		++++									
<b>Forurensning</b>											
Støyforurensning	Det er noe boligbebyggelse tett på planavgrensningen som vil være sårbar for eventuell støygenerering.										
Luftforurensning	De største utslippskildene for PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> og NO <sub>x</sub> innen kommunegrensen er knyttet til skip, vedfyring og veistøv. Foreløpige opplysninger om tiltaket gir ingen indikasjoner på økt luftforurensning i området. Det er bebyggelse tett på planavgrensningen som vil være sårbar for evt. forurensning.										
Vann- og grunnforurensning	Det er ønskelig fra forslagsstiller at kystlinjen «rettes opp» med noe utfylling innenfor planavgrensningen. Området er i dag preget av å være modifisert i form av to moloer. Det foreligger ingen registreringer av nåværende forurenset grunn i området. Det foreligger ingen registreringer av brønner i GRANADA. Grunnvannspotensialet i området er angitt som <i>begrenset</i> , da små grunnvannsuttak kan være mulig.										
<b>Klimagassutslipp</b>											
Nedbygging av karbonrike arealer	Ikke registrert myr.	0									
Trafikkmengde/ transportmønster	Fravær av gang- og sykkelveg, samt egnet kollektivtransport, gjør at trafikken til og fra området forventes å være bilbasert. Økt anleggstrafikk vil øke CO <sub>2</sub> -utslipp. Områder som ligger langs sjø har mulighet til å transportere masse og bygningsmaterialer sjøvegen. Dersom det kan brukes utslippsfrie fartøy er det foretrekke. Dette vil begrense utslippene. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av næringsarealene.										
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp											
<b>Landskap</b>	Planavgrensningen rommer et areal på ca. 2,3 dekar. Arealet innen planavgrensningen har siden 2012 i stor grad blitt planert og det har blitt oppført en molo i sjø. Disse inngrepene har medført at det naturlige landskapet for det meste er utradert. Planavgrensningen omfavner en liten del med innmarksbeite og jorddekt fastmark i vest. Lokasjonen for foreslått tiltak befinner seg i et område som har vært preget av å være et kulturlandskap.	0									
<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>											
Innmark/matjord	Ingen forekomst.	0									


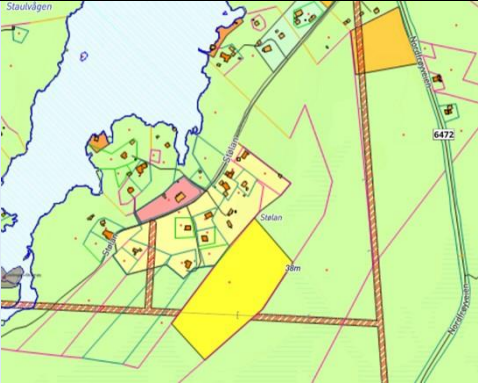


Beiteareal	Beites ikke.	0
<b>Naturmangfold</b>		
Naturmangfold	Området har vært utsatt for betydelig menneskelige inngrep de siste 10 årene, som har forringet og fjernet natur- og vegetasjonstypene innenfor planavgrensningen. Det ble gjennomført naturtypekartlegging i området i 2020. Under dette arbeidet ble det påvist semi-naturlig eng av moderat kvalitet, god tilstand og lite naturmangfold like nord for planavgrensningen. I sørøst av avgrensningen ble det påvist kystlynghei av lav kvalitet, og i nordvest ble det avdekket naturbeitemark av moderat kvalitet, god tilstand og lite naturmangfold. Det er ikke registrert noe spesielt geologisk mangfold i området. Hovedbergarten er kartlagt som granitt, i likhet med store deler av Frøya.	0
Verneområder/rødlistearter	Området inngår ikke i noe verneområde. Planavgrensningen omfattes av en større lokalitetspolygon som er dekkende for Nordhammarvika. Følgende rødlistede fuglearter er registrert i dette området: Storskarv (nær truet), havelle (nær truet), teist (nær truet), tjeld (nær truet), steinvender (nær truet), gjøk (nær truet), tyrkerdue (nær truet), stær (nær truet), gråspurv (nær truet), ærfugl (sårbar), sjøorre (sårbar), svartand (sårbar), alke (sårbar), gråmåke (sårbar), fiskemåke (sårbar), grønnfink (sårbar), båndkorsnebb (sårbar), krykkje (sterkt truet) og hettemåke (kritisk truet). Det er avmerket gyteområde for torsk ca. 848 meter i øst.	0
Hubro	Stedets karakter gjør at næringstilgangen til hubro minimal.	0
Kystlynghei	Det er ikke påvist kystlynghei innenfor planavgrensningen. I sørøst av planavgrensningen er det kartlagt et areal på ca. 3,1 dekar med kystlynghei av lav kvalitet, dårlig tilstand og lite naturmangfold.	0
Anadrome vassdrag	Ingen anadrome vassdrag berøres av planavgrensningen.	0
Myr	Området har ikke registrert noe myr (AR5).	0
Skjellsand	Det er kartlagt skjellsand av <i>svært viktig</i> verdi ca. 35 meter sørøst for planavgrensningen.	0
Mineralressurser	Det foreligger ingen registreringer fra området i offentlige databaser.	0
Vannforekomst	Det tilgrensende sjøområdet inngår i kystvannsonen <i>Sistrandsvaet</i> . Vannforekomsten utgjør et areal på 38,2 km <sup>2</sup> , og er ikke registrert med noen beskyttede områder. Den økologiske tilstanden i Sistrandsvaet er klassifisert som <i>moderat</i> . Det er oppgitt at den økologiske tilstanden skal forbedres til <i>god tilstand</i> innen 2022/2027.	-
Kulturmiljø/kulturminner	Det foreligger ingen registreringer av automatisk fredete kulturminner i området. Det er SEFRAK-registrert fjøs og våningshus tett på planavgrensningen i vest.	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>		
Folkehelse	Området ligger ved veis ende på Karvikveien, og i tilknytning til private eiendommer.	0
Friluftsliv/nærmiljø	Dert er ingen kartlagte friluftsområder eller turstier i området som vil berøres av eventuell gjennomføring av ønsket virksomhet. Det er ikke kjent om det er noen allmenn bruk av området til friluftsliv.	0
Barn og unge	Nærmeste skoler og barnehager er lokalisert ca. 2 km unna i vest. Selve tiltaket vil ikke berøre barn og unges interesser, men det kan generere noe økt trafikk i området.	0
<b>Anleggsfasen</b>		

<p>I anleggsfasen vil det uansett type etableringer i området bli anleggsvirksomhet og trafikkøkning til og fra området. Dette antas å medføre økt trafikkstøy og støvproblematikk til området for den bebyggelse biltrafikken vil passere. Spesielt støy- og støvfølsom bebyggelse som barnehager, skoler, institusjoner og boligområder må hensyntas. Overfor er det beskrevet hvilke veier og befolkningskonsentrasjoner biltrafikken vil benytte</p> <p>Tidsperioden anleggsarbeidet vil foregå over, avhenger av om området bygges ut i etapper eller om alt bygges ut på en gang.</p> <p>I anleggsfasen er det også viktig å kartlegge og hensynta eksisterende kabler og ledninger i og til/fra området.</p> <p>Gjeldene KPA har i bestemmelsen §23 – krav til bygg- og anleggsfasen, krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes før igangsettingstillatelse gis. Bestemmelsen sier noe om hva det skal redegjøres for, rekkefølge for når beskyttelsestiltak skal være etablert, og at krav for støy og luftkvalitet etter Miljøverndepartementets retningslinjer skal tilfredsstilles.</p>
<p><b>Forholdet til differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø</b></p>
<p>Området ønskes som en forlengelse av område avsatt til naust, sjå/sjøbod/brygge/orbu i gjeldende KPA og nytt areal ønskes avsatt til fritids- og turistformål orbu. Området består av molo ut i sjø og bruks/lagringsarealer på land. Det er tilrettelagt for molo ut i sjø og strandsonene er i dag brukt til lagring. Når området reguleres må det vurderes om allmenheten kan gis økt tilgang til strandsonen og om noen av bygg kan trekkes noe tilbake fra sjøarealene. Utbyggingen må tilpasses til landskapet best mulig.</p>
<p><b>Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport</b></p>
<p>Området ligger nært Sistranda, Frøyatunnelen, flyplass, holdeplasser for buss og hovedveg Fv. 714. Det antas at utleie av rorbuer skaper personbiltrafikk i helger, ferier og er sesongbetont. Tiltaket er en utvidelse av eksisterende rorbuer, er av begrenset omfang og ansees å være i tråd med retningslinjene. (for detaljer, se punkter under egnethet; utbyggingsmønster og tilgjengelighet).</p>
<p><b>Samlet vurdering</b></p>
<p><b>Egnethet:</b> Området er egnet til formålet. Det må utredes tilpasning og kapasitet til eksisterende infrastruktur ved regulering.</p> <p><b>KU:</b> Utbygging av området er ikke i konflikt med landskap-, kultur- eller naturmiljø. Positivt med tanke på friluftsliv.</p> <p><b>Statlige retningslinjer:</b></p> <p>Utbyggingen beslaglegger strandsonen som i dag ikke er intakt. Det ansees hensiktsmessig å tillate videreutvikling av eksisterende rorbueareal. Området er i tråd med STP BAT ved at det ligger sentrumsnært, nært Frøyatunnelen, holdeplasser for buss og flyplass.</p>
<p><b>Kommunedirektørens vurdering</b></p>
<p>Området er lite konfliktykt, og kan utvikles til ønsket formål og avsettes til fritids- og turistformål i KPA. Det er viktig at allmenhetens tilgang til strandsonen hensyntas.</p> <p>Området tilrådes til 1.gangsbehandling.</p>

## Andre typer områder

### Boligfelt – Stølan, Svellingen

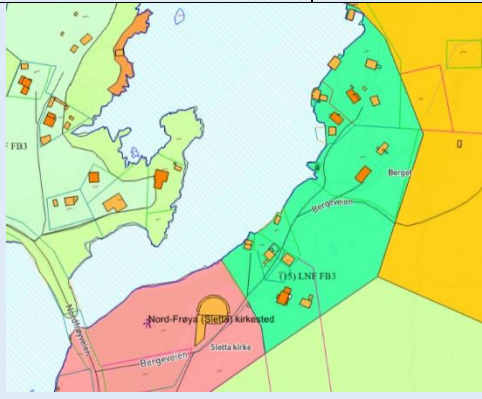
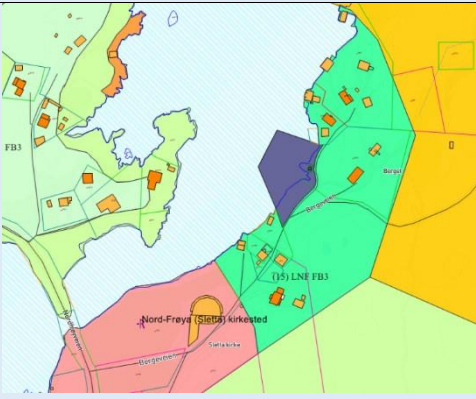
UTREDNINGSPROGRAM		STØLAN BOLIGFELT 38/4, 13	
			
<b>Gjeldende arealformål:</b> LNF		<b>Foreslått fremtidig arealformål:</b> Boligbebyggelse	
<b>Areal:</b> 33,7 daa		<b>Tiltak:</b> Boligbebyggelse	
Tema		Egnethetsvurdering	
<b>Grunnforhold</b>		Ifølge kvartærgeologiske løsmassekart består området i hovedsak av bart fjell. Den sørligste delen av foreslått planavgrensning er kategorisert som torv og myr (organisk materiale).	
<b>Terreng</b>		Området har en helning fra sør mot nord, hvor terrengprofilen differerer fra 34 til 17 moh. Terrengtet er noe småkupert. Det er forsenkninger i terrengtet i nordøst og sørvest.	
<b>Lokalklima</b>		Området ligger nordvendt, og er noe åpent og eksponert.	
<b>Utbyggingsmønster</b>		Tiltakets lokalisering vil bryte med de rådende sammenhengene i landskapet. Dagens bosettingsmønster karakteriseres av å ligge lavt i terrengtet, i tilknytning til kulturmarka, som danner et distinkt skille til utmarka.	
<b>Tilgjengelighet</b>			
Hovedvegssystem		Hovedadkomst til området forekommer fra Nordfrøyveien (Fv. 6472) via den private veien Stølan. Den mest naturlige innfartsåren er via eksisterende vei, som ligger mellom husnummer 74, 70 og 64, 66. Veien ligger tett inntil boligene, noe som vil være uheldig iht. økt trafikkmengde. Fra Frøyatunnelen passerer fylkesveiene gjennom tettstedene Hammarvika, Sistranda, Ervika, Dyrvika, Nettet og Stølan.	
Avstand		Avstand fra Frøyatunnelen er ca. 13,8 km. Avstand fra Sistranda sentrum er ca. 8,7 km.	
Gang-/sykkelvei		Trafikksikkerhet for myke trafikanter bør utredes.	
Kollektivtilbud		Det er ikke god tilgjengelighet per i dag. Nærmeste bussholdeplass er Stølan, og ligger ca. 800 meter nordøst for foreslått planområde.	
Havneforhold		Ikke relevant.	
Fiskeri		Ikke relevant.	
<b>Teknisk infrastruktur</b>			
Veg		KV 20102 er en BKT8 veg. 40 tonn totalvekt og maks vogntoglengde 19,50 meter. Kommunens vegmyndighet stiller krav til at KV 20102 blir oppgradert til BK10 veg. Begrunner dette med tungtrafikken som medfører utbyggingen av angitt areal. Det stilles også krav til etablering av fortau og gatebelysning. Avkjørsel må etableres via internveg i eksisterende boligfelt.	
Vann og avløp		Vann: God kapasitet, 160 mm vannledning i umiddelbar nærhet. Avløp: Kommunal avløpsledning i nærheten.	

	Stølan har i dag et større antall mindre private avløpsanlegg. Ved utvidelse av boligområdet på Stølan vil det kunne legges til rette for etablering av et større renseanlegg som vil kunne tilknytte flere omliggende eiendommer. Staulsvågen er en grunn fjord som anses til å ha stor fare for eutrofi (næringsopphopning). Etablering av en større felles renseløsning for området vil derfor være ønskelig for å kunne minske utslippet av næring fra spredt avløp, som ses på å være den største faren for tilførsel av næringsstoffer til vågen.										
Elektrisitet	Det går en 24 kv. luftlinje gjennom planområdet. Kapasitet og tilkoblingspunkt må utredes/prosjekteres nærmere.										
Fiber	Det er ikke utbygd bredbånd i området, men området fikk i november tilskudd fra fylket/stat tilskudd for utbygging i løpet av 2023 vil området ha ferdig utbygd bredbånd. Både Telenor og Telia har mobildekning i området, Telia har også 5G i området.										
Forventet klimaendring	Området berøres ikke av havnivåstigning eller stormflo. Det er ingen opplysninger som skulle indikere mulighet for skred eller flom i området.										
<b>Konsekvensutredning</b>	<b>Vurdering</b>	<b>Konsekvens</b>									
<b>Miljørelaterede forhold</b>		<table border="1"> <tr> <td>----</td> <td rowspan="4">0</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>--</td> <td>+++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++++</td> </tr> </table>	----	0	+	---	++	--	+++	-	++++
----	0	+									
---		++									
--		+++									
-		++++									
<b>Forurensning</b>											
Støyforurensning	Eksisterende adkomstvei i sør, som det vil være naturlig å forlenge, ligger tett inntil tre boliger ved avkjøring fra Stølan. Disse boligene antas å være svært utsatte for trafikkstøy, noe som også er gjeldende for boligene langs veien Stølan.										
Luftforurensning	De største utslippskildene for PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> og NO <sub>x</sub> innen kommunegrensen er knyttet til skip, vedfyring og veistøv. Tiltaket vil øke trafikken i området, slik at det genereres mer veistøv.										
Vann- og grunnforurensning	Det foreligger ingen registreringer av brønner eller eksisterende grunnforurensning i området.										
<b>Klimagassutslipp</b>											
Nedbygging av karbonrike arealer	Om hele myrarealet blir utbygd vil det ha et utslipp på 270,42 tonn CO <sub>2</sub> – ekvivalenter. Dette tilsvarer 203 323,3 km i en dieselbil, som utgjør kjørestrekningen Frøya Rådhus-Cape Town, Sør-Afrika ca. 14 ganger. Utrengningen er gjort ved bruk av NIBIOS regneregel for tap av karbon ved utbygging av myr (NIBIO, 2021).	--									
Trafikkmengde/ transportmønster	Avstand fra store boligområder, fravær av gang-/sykkelveg og egnet kollektivtransport, gjør at trafikken til og fra området forventes å være bilbasert.										
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp											

<b>Landskap</b>	<p>Det foreslåtte planområdet omfatter et areal på 33,7 dekar. Landskapets karakter preges av bergnabber med fjell i dagen, stedvis med et tynt vegetasjonslag. De omgivende østlige og vestlige områdene er lavtliggende myrterreng med innslag av spredte bartrær.</p> <p>Foreløpige opplysninger som gjelder tiltakets omfang er lite detaljerte. Områdets ulendte terreng vil medføre sprengningsarbeid ifm. tilrettelegging for adkomstvei og tomter, noe som vil medføre forringelse av landskapet.</p> <p>Foreslått planområde er ubebygget. Tilgrensende område i nord kjennetegnes av å være en typisk grend, men en blanding av gårder og spredt boligbebyggelse.</p> <p>Tidlige ortofoto gir indikasjoner på at de lavtliggende myrområdene omkringliggende Rundheia er blitt benyttet for torvuttak.</p>	--
<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>		
Innmark/matjord	Litt registrert dyrkbar jord (mindre enn 0,1 daa).	0
Beiteareal	Ikke registrert beite, ikke registrert som viktig beiteareal.	0
<b>Naturmangfold</b>	<p>Det er ikke gjennomført naturtypekartlegging i området. Basert på planområdets manglende preg av menneskelige inngrep, består arealet av sammenhengende natursystemer.</p> <p>Geologien er monoton i likhet med store deler av Frøya, og består i hovedsak av granitt. Det foreligger ingen registreringer av noe som skulle tilsi at området skiller seg ut fra resten av øya. Det antas at tiltaket vil medføre en ubetydelig endring i landskapets geologiske karakter.</p>	0
Verneområder/rødlistearter	<p>Planområdet inngår ikke i noe verneområde.</p> <p>I artskart er det gjort registreringer på et kartplott plassert ved Nordfrøyveien (Fv. 6472). Kartplottet har en radius som dekker ca. 720 meter i alle retninger, og dermed inkluderer Stølan. På dette plottet er det registrert hønehauk (sårbar). Grunnet unøyaktig koordinatpresisjon og manglende registreringer i planområdet, må det gjennomføres kartlegging av naturmangfoldet. Tilgjengelige data er ikke tilstrekkelig for å vurdere konsekvens av tiltaket.</p> <p>Landskapet inngår i større grønne infrastrukturer som knytter øst-vest og sør-nord, kun adskilt av fylkesveier. Slike relativt frie passasjer har viktig betydning som forflytningskorridorer.</p>	-
Hubro	Det er ikke kjent om hubro benytter seg av området. Det bør undersøkes for bestandsforekomster av arter som utgjør en viktig del av næringsgrunnlaget for hubro.	
Kystlynghei	Det foreligger ingen naturtypekartlegging i området. Ortofoto antyder sporadiske forekomster. Bør utredes nærmere.	
Anadrome vassdrag	Ikke relevant.	0
Myr	<p>Ved Stølan er det ca. 5,36 dekar myr med ukjent nøysomhet. Denne myra har ukjent omdanningsgrad. Myrarealet er beregnet ved bruk av AR5 og flyfoto så størrelsen er noe usikkert.</p> <p>Myr er flomdempende områder, ved utbygging av myr kan det bli en økning i vannmasser i området.</p>	-
Skjellsand	Ikke relevant.	0
Mineralressurser	Det foreligger ingen registreringer i offentlige databaser.	0
Vannforekomst	Ingen registrerte vannforekomster i området.	0
<b>Kulturmiljø/kulturminner</b>	Det er ett SEFRAK-registrert bygg på sørsiden av veien, men det er lokalisert utenfor foreslått planavgrensning.	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>		

Folkehelse	En utbygging av nytt boligfelt vil generere mer støy, sett i sammenheng med trafikk, menneskelig aktivitet o.l. Tenkt adkomstvei til boligfelt vil gå nært eksisterende eneboliger, da veien er smal.	-
Friluftsliv/nærmiljø	Foreslått planavgrensning er lagt over turstier i sørvest, og grenser opp mot en tursti i nordøst. Planavgrensningen berører en tursti fra Stølan som deles og fører til Bustbergvatnet i vest og Langvatnet i sør. En slik konsekvens må hensyntas og planens utforming må justeres slik at den ivaretar eksisterende utfartsåre.	-
Barn og unge	Veien Stølan benyttes som gangvei av barn på vei til skolebuss. Nærmeste skole ligger på Sistranda. Økt trafikk kan medføre høyere risiko. Det foreligger ingen registreringer i Barnetråkk.	-
<b>Anleggsfasen</b>		
<p>I anleggsfasen vil det uansett type etableringer i området bli anleggsvirksomhet og trafikkøkning til og fra området. Det er behov for masseuttak før utbygging, og sprengning vil være betydelig. Dette vil medføre økt støy og støvulemper i nærheten av området og økt trafikkstøy og støvproblematikk til området for den bebyggelse biltrafikken vil passere. Spesielt støy- og støvfølsom bebyggelse som barnehager, skoler, institusjoner og boligområder må hensyntas. Overfor er det beskrevet hvilke veier og befolkningskonsentrasjoner biltrafikken vil benytte.</p> <p>Tidsperioden anleggsarbeidet vil foregå over, avhenger av om området bygges ut i etapper eller om alt bygges ut på en gang. I anleggsfasen er det også viktig å kartlegge og hensynta eksisterende kabler og ledninger i og til/fra området.</p> <p>Gjeldene KPA har i bestemmelsen §23 – krav til bygg- og anleggsfasen, krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes før igangsettingstillatelse gis. Bestemmelsen sier noe om hva det skal redegjøres for, rekkefølge for når beskyttelsestiltak skal være etablert, og at krav for støy og luftkvalitet etter Miljøverndepartementets retningslinjer skal tilfredsstilles.</p>		
<b>Forholdet til differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø</b>		
Ikke nært sjø.		
<b>Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport</b>		
<p>Boligområdet er foreslått som en utvidelse av eksisterende boligfelt. Området har i dag noe avstand fra arbeidsplasskonsentrasjoner og fravær av gang- og sykkelveg. Det er bussforbindelse, men holdeplass ligger 800m ifra. Arbeidspendling til og fra området forventes å være bilbasert. Dette er ikke i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP). (for detaljer, se punkter under egnethet; utbyggingsmønster og tilgjengelighet).</p>		
<b>Samlet vurdering</b>		
<p><b>Egnethet:</b> Området blir en utvidelse av eksisterende boligfelt. Det kreves ny adkomst og nytt renseanlegg. Fibertilknytning vil komme om kort tid. Tilpasning til eksisterende infrastruktur må utredes ved regulering.</p> <p><b>KU:</b> Området vil føre til endring av et fint naturlandskap. Noe myr vil bli bygd ned. Ikke kartlagt for naturtyper/hubro.</p> <p><b>Statlige retningslinjer:</b> Berører ikke strandsonen.</p> <p><b>Areal og transport:</b> Boligformålets lokalisering strider med planretningslinjene, det er langt fra skole og sentrum samt Frøyatunnelen. Arbeidstransport skjer ved bruk av bil. Området er en utvidelse av eksisterende boligfelt og en utbygging vil øke bosettingen i eksisterende bygd, noe som er ønskelig boligpolitikk.</p>		
<b>Kommunedirektørens vurdering og tilrådning</b>		
<p>En utvidelse av boligfeltet er ikke i henhold til STP BAT da all transport til skole, butikk og arbeid må foregå med bil. Nedbygging av karbonrike arealer og naturlandskap er uheldig. Utbyggingen er i midlertidig i tråd med kommunal boligpolitikk gjennom et ønske om å styrke bygdene. Grenda viser til økt etterspørsel etter boliger i området. Naturlig utvidelse av eksisterende kommunal bebyggelsesplan i området.</p> <p>Området tilrådes til 1.gangsbehandling med de avbøtende tiltak som beskrevet.</p> <p><b>Avbøtende tiltak:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafikksikker adkomst til området.</li> <li>• Tiltaket medfører økt overflateavrenning og det må planlegges for god overvannshåndtering i reguleringsplanen.</li> <li>• Utbyggingen må ivareta eksisterende turstier/utfartsårer gjennom området for å opprettholde god tilgjengelighet bl.a. til Langvatnet.</li> <li>• Beite kan foregå inntil regulering.</li> </ul>		

## Småbåthavn, Skagan

UTREDNINGSPROGRAM	SKAGAN SMÅBÅTHAVN
	
<b>Gjeldende arealformål:</b> Kombinerte formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone	<b>Foreslått fremtidig arealformål:</b> Fritids- og turistformål
<b>Areal:</b> 2,7 daa	<b>Tiltak:</b> Småbåthavn
Tema	Egnettsvurdering
<b>Grunnforhold</b>	I følge berggrunnskart består landarealet av bart fjell.
<b>Terreng</b>	Landarealet preges av å være flatt.
<b>Lokalklima</b>	Området ligger åpent, flatt og vendt mot vest.
<b>Utbyggingsmønster</b>	Planområdet er i tilknytning til en grend i nærhet til Svellingen. I nordvest er det regulert hytteområde vedtatt i 2007, samt en pågående revidering av denne planen.
<b>Tilgjengelighet</b>	
Hovedvegssystem	Adkomst forekommer fra Nordfrøyveien (Fv. 6472), langs Bergeveien forbi Sletta kirke. Adkomstveien fra Frøyatunnelen passerer gjennom Hammarvika, Sistranda, Ervik, Dyrvik og Nesset.
Avstand	Avstand fra Frøyatunnelen er ca. 13,7 km. Avstand fra Sistranda sentrum er ca. 8,7 km.
Gang-/sykkelvei	Tilgjengelighet for gående og syklende er dårlig per i dag. Nærmeste gang-/sykkelvei er 5,2 km i sør (Dyrvik).
Kollektivtilbud	Det er dårlig tilgjengelighet per i dag. Nærmeste bussholdeplass er lokalisert 450 meter i vest.
Havneforhold	I kommuneplanen er sjøarealet avsatt til «kombinerte formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone». Forholdene er tilsynelatende gode for etablering av havn, men dette må utredes nærmere.
Fiskeri	Det foreligger ingen registreringer som berøres av planområdet. Det er registrerte låssettingsplasser og fiskeplasser for passive/aktive redskap nord for Berge.
<b>Teknisk infrastruktur</b>	
Veg	KV 20103 slutter ved Sletta kirke. Kommunens vegmyndighet har ikke noe ansvar i angitt område. Forventer at føringer som ligger til KV 20103 blir ivaretatt mtp. etablering av småbåthavn. Smal veg. Skal småbåthavna være for alle, bør ny veg anlegges.
Vann og avløp	Vann: God kapasitet til formålet, 110 mm vannledning i umiddelbar nærhet. Avløp: Kommunal avløp ikke tilgjengelig.
Elektrisitet	Det går en 24 kv. luftlinje ca. 305 meter sørvest for planavgrensningen. Kapasitet og tilkoblingspunkt må utredes/prosjekteres nærmere.
Fiber	Ikke relevant.



Forventet klimaendring	Området er utsatt for 20-/200-/1000-års stormflo med dagens havnivå. Prognosene for fremtidig havnivå i området viser at området er veldig sårbart. Ved eventuell planprosess er det viktig at det implementeres avbøtende tiltak, slik at virksomheten etableres på tilstrekkelig kotehøyde. Det foreligger ingen opplysninger om at området er utsatt for flom og skred.										
<b>Konsekvensutredning</b>	<b>Vurdering</b>	<b>Konsekvens</b>									
<b>Miljørelaterte forhold</b>		<table border="1"> <tr> <td>----</td> <td rowspan="4">0</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>--</td> <td>+++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++++</td> </tr> </table>	----	0	+	---	++	--	+++	-	++++
----	0	+									
---		++									
--		+++									
-		++++									
<b>Forurensning</b>											
Støyforurensning	Adkomstveien inn til tiltaksområdet er smal og passerer tett på kirke/kirkegård, samt bebyggelsen i grenda. Tiltaket vil trolig generere mer trafikkmengde og trafikkstøy i området, som kan være sjenerende for nærliggende bolig-/fritidsbebyggelse.										
Luftforurensning	De største utslippskildene for PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> og NO <sub>x</sub> innen kommunegrensen er knyttet til skip, vedfyring og veistøv. Grendebebyggelsen er lokalisert tett på kjøreveien, og ligger eksponert til for økt luftforurensning.										
Vann- og grunnforurensning	Det foreligger ingen registreringer fra området i Grunnforurensning eller i GRANADA. Det er ikke kjent til hvilken grad planavgrensningen vil utnyttes, men ca. 91 meter av strandlinje inngår i denne. Noe av denne vil bygges ned.										
<b>Klimagassutslipp</b>											
Nedbygging av karbonrike arealer	Ikke registrert myr.	0									
Trafikkmengde/transportmønster	Avstand fra store boligområder, fravær av gang- og sykkelveg samt egnet kollektivtransport, gjør at trafikken til og fra området forventes å være bilbasert. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av området.										
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp	Formålet er etablering av småbåthavn, slik at klimagassutslipp vil forekomme fra fritidsbåter.	-									
<b>Landskap</b>	Foreslått planavgrensning omfatter et areal på 2 dekar i sjø.	0									
<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>											
Innmark/matjord	Noe areal innenfor planavgrensningen er landareal, og er klassifisert som innmarksbeite på litt under 0,6 dekar.	0									
Beiteareal	Ingen beite.	0									
<b>Naturmangfold</b>											
Naturmangfold	Det er ikke gjennomført naturtypekartlegging i området.  Bergarten er kartlagt til granitt, og det foreligger ingen registreringer som indikerer at området innehar spesielle geologiske verdier.	0									
Verneområder/rødlistearter	Planområdet inngår ikke i noe verneområde. Det foreligger registrering av den rødlistede fuglearten tjeld (nær truet) i tiltenkt planområde.	0									
Hubro	Det foreligger ikke kjente opplysninger om at hubro forekommer i området. Det bør undersøkes om arealet besitter bestandsforekomster av arter som utgjør en viktig del av næringsgrunnlaget for hubro.										
Kystlynghei	Det foreligger ingen naturtypekartlegging på landarealet. Ortofoto indikerer ingen forekomst av kystlynghei.	0									


Anadrome vassdrag	Det er ingen registrerte anadrome vassdrag i området.	0
Myr	Området har ikke registrert noe myr (AR5).	0
Skjellsand	Sjøarealet er kartlagt med skjellsand av <i>svært viktig</i> verdi.	-
Mineralressurser	Det foreligger ingen registreringer i området.	0
Vannforekomst	Tilgrensende sjøareal inngår i kystvannforekomsten <i>Sulffjorden</i> . Vannforekomsten utgjør et areal på 192,5 km <sup>2</sup> , og den er ikke registrert med noen beskyttede områder. Den økologiske tilstanden er klassifisert som <i>god</i> .	0
Kulturmiljø/kulturminner	I nærområdet er Sletta kirke, samt 10 SEFRAK-registrerte bygninger lokalisert. Ingen av disse berøres fysisk av planavgrensningen.	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>		
Folkehelse	Tiltaket innebærer anleggelse av småbåthavn, slik at det vil føre til mer støy enn tidligere pga. økt båtferdsel. Adkomstveien inn til området er smal og er lokalisert tett på bebyggelsen i området, slik at økt trafikk kan være til sjenanse for beboere og kirkegjengere	-
Friluftsliv/nærmiljø	Planområdet inngår i friluftsområdet Svellingen/Rottingen/Strømøya, som er angitt verdien <i>viktig friluftsområde</i> . Friluftsområdet er beskrevet som fint fotturområde, båtaktiviteter, bading, ridesenter og dykking, besøkt av både lokale, nasjonale og internasjonale turister, mange fiskemuligheter spesielt Fagerstrandstrømmen som også er mye brukt av turister. Det foreligger ingen opplysninger om at planformålet vil komme i konflikt med friluftsliv.	0
Barn og unge	Tiltaket vil antakelig føre med seg økt trafikk langs veien, noe som kan være risikofyllt for barns ferdsel langs vei. Det er ingen skoler eller barnehager i nærheten. Nærmeste barnehage er lokalisert på Nesset og nærmeste skoler ligger på Sistranda.	-
<b>Anleggsfasen</b>		
I anleggsfasen vil det bli anleggsvirksomhet og trafikkøkning til og fra området. Dette vil medføre økt støy og støvulemper i nærheten av området og økt trafikkstøy og støvproblematikk til området for den bebyggelse biltrafikken vil passere. Spesielt støy- og støvfølsom bebyggelse må hensyntas. Overfor er det beskrevet hvilke veier og befolkningskonsentrasjoner biltrafikken vil benytte. Tidsperioden anleggsarbeidet vil foregå over antas å ikke være for lang. I anleggsfasen er det også viktig å kartlegge og hensynta eksisterende kabler og ledninger i og til/fra området. Gjeldene KPA har i bestemmelsen §23 – krav til bygg- og anleggsfasen, krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes før igangsettingstillatelse gis. Bestemmelsen sier noe om hva det skal redegjøres for, rekkefølge for når beskyttelsestiltak skal være etablert, og at krav for støy og luftkvalitet etter Miljøverndepartementets retningslinjer skal tilfredsstilles.		
<b>Forholdet til differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø</b>		
Småbåthavn vil medføre beslaglegning av strandsonen i tillegg til sjøarealene. Frøya kommune er i sone 3 noe som medfører at det kan gjøres vurderinger om arealer til ulik næringsutøvelse kan tillates. Småbåthavna er for fritidsbåter og ikke til næringsformål, men driften av småbåthavn er næring.		
<b>Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport</b>		
Småbåthavna er for fritidsbåter og foreslått i tilknytning til spredt boligbebyggelse og et større hyttefelt under utbygging. Adkomst fra tunnelen er via Ff. 714 gjennom Hammarvika, Sistranda, og Nordfrøyveien til krysset med Bergeveien. Bergeveien følges noen hundre meter, og er en smal veg, spesielt forbi Sletta kirka. Vegen og omgivelsene er sårbar for økt trafikk. Lokalisering av småbåthavn er hensiktsmessig i forhold til hyttefeltet som allerede er under utbygging. (for detaljer, se punkter under egnethet; utbyggingsmønster og tilgjengelighet).		
<b>Samlet vurdering</b>		
<b>Egnethet:</b> Området egner seg til formålet ved at det ligger i tilknytning til bosetting og hyttefelt. Dersom tiltaket medfører vesentlig økt trafikk, egner lokaliteten seg ikke da vegen forbi Sletta kirke er trang og sårbar. Det er ikke ønskelig med økt trafikk.		
<b>KU:</b> Området er ikke i konflikt med kjente landskaps-, natur-, friluftslivs- og kulturinteresser.		
<b>Statlige retningslinjer:</b> Tiltaket beslaglegger strandsonen, samtidig som strandsonen gjøres egnet til friluftsliv med båt.		
<b>Kommunedirektørens vurdering og tilrådning</b>		

Området ble spilt inn ifm. KPA i 2019, men ble vedtatt realitetsbehandlet ved denne rulleringen. Området har trafikale utfordringer, og er sårbart for økt trafikk. Kan realiseres dersom avbøtende tiltak gjennomføres. Området tilrådes til 1.gangsbehandling med de avbøtende tiltak som beskrevet.

**Avbøtende tiltak:**

- Tiltaket må tilpasses nærliggende trafo og sjøkabel fra Havsol-prosjektet.
- Inntil ny adkomst til Skagan hyttefelt er etablert bør tiltaket forbeholdes beboere i området, inkludert eksisterende hyttefelt.
- Ved regulering bør det stilles krav til et begrenset antall båtplasser.



## FoU – Areal i sjø

FoU – AREAL I SJØ, Nord-Frøya													
													
<b>Gjeldende arealformål:</b> Kombinerte formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone		<b>Foreslått fremtidig arealformål:</b> Bestemmelsesområde. Kominerte formål sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone											
<b>Areal:</b> 4000 daa		<b>Type næring:</b> Forskning og utvikling											
Tema	Egnethetsvurdering												
<b>Grunnforhold</b>	Grunnforholdene er ukjente.												
<b>Terreng</b>	Dybden varierer stort innenfor planavgrensningen. Den største dybden er på 132 meter.												
<b>Lokalklima</b>	Området ligger eksponert til for vind og bølger med opprinnelse fra Ø, NØ, N og NV.												
<b>Utbyggingsmønster</b>	Planavgrensning og omliggende areal er urørt av menneskehånd.												
<b>Tilgjengelighet</b>	Tilgjengelig fra Nettet kai.												
Hovedvegsystem	Ikke relevant.												
Avstand	Ikke relevant.												
Gang-/sykkelvei	Ikke relevant.												
Kollektivtilbud	Ikke relevant.												
Havneforhold	Området er i dag benyttet som farledsareal for sjøtrafikk. Det er inntegnet tre bileder som krysser foreslått planavgrensning.												
Fiskeri	Arealet berører tre områder avsatt til «fiskeplasser – passive redskap». Det er i sørvest for planavgrensningen, ved Dolsøya, avmerket låssettingsplass for sild og makrell.												
<b>Teknisk infrastruktur</b>													
Veg	Ikke relevant.												
Vann og avløp	Vann: Ikke aktuelt. Avløp: Ikke aktuelt.												
Elektrisitet	Ifm. den fremtidige sjøkabelen fra det flytende solkraftverket, er det er oppført en trafostasjon ved parkeringsplassen (vestsiden av Fv.) til Sletta kirke												
Fiber	Ikke relevant.												
Forventet klimaendring													
<b>Konsekvensutredning</b>	<b>Vurdering</b>	<b>Konsekvens</b>											
<b>Miljørelaterte forhold</b>		<table border="1"> <tr> <td>-</td> <td rowspan="5">0</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>+++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td></td> </tr> </table>	-	0	+	-	++	-	+++	-	++++	-	
-	0	+											
-		++											
-		+++											
-		++++											
-													
<b>Forurensning</b>													
Støyforurensning	Det er ikke kjent om virksomheten vil føre til støy.												

Luftforurensning	Det er lite trolig at anlegget vil medføre noen form for luftforurensning. Det er relativt stor distanse fra tiltaksområdet til omliggende bebyggelse.	
Vann- og grunnforurensning	Det er gitt konsesjon til pilotprosjekt for flytende solkraftverk innen formålsgrensen. Det er avsatt mer areal for evt. fremtidige forskningsrelaterte etableringer. Grunnet begrensede erfaringer er det vanskelig å vite hvor resistent etableringen vil være mot de røffe værforholdene, og om dette vil føre til forurensning av kystvannet. Ved eventuelle utslipp fra konstruksjonen, vil mange arter i tilknytning til Froan være svært utsatte, det bør derfor benyttes miljøvennlige kjemikalier. I konsesjonen for det flytende solkraftverket mener Statsforvalteren i Trøndelag at det bør stilles vilkår om beredskapsrutiner for utslipp og forsøpling ved mulig havari av anlegget, dette vil også gjelde for andre mulige etableringer i området. Det foreligger ingen registreringer av eksisterende grunnforurensning i området.	
<b>Klimagassutslipp</b>		
Nedbygging av karbonrike arealer	Ikke relevant.	0
Trafikkmengde/ transportmønstre	Transport til området for både bygging og drift vil sannsynligvis foregå med båt. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av området.	
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp	Det er avklart areal for Havsol. Det er videre avsatt areal til forskning som vil kreve konsesjon.	
<b>Landskap</b>	Planavgrensningen omfatter et areal på ca. 4000 dekar. Arealet innen planavgrensningen er i hovedsak åpent sjøareal, med tilstedeværelse av et fåtall skjær. Området er i dag uberørt av antropogen aktivitet, slik at det er de naturlige naturstrukturene som råder. Konstruksjonen er tenkt å ha en størrelse på 80x80 meter, og vil ha en høyde på maksimum 3 meter over havoverflaten. Anleggets omfang vil ha stor synlighetsgrad fra Svellingen, Rottingen, Uttian og fra sjø.	-
<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>		
Innmark/matjord	Ikke relevant.	0
Beiteareal	Ikke relevant.	0
<b>Naturmangfold</b>		
Naturmangfold	Innen planavgrensningen er det kartlagt skjellsand av <i>viktig og svært viktig</i> verdi, og større taeskogforekomster av verdien <i>viktig</i> . Det er viktig at fremtidige etableringer justeres lokasjonsmessig ut i fra forekomst av rødlistede naturtyper, slik at disse bevares. Det foreligger ingen registreringer som indikerer at det geologiske mangfoldet vil berøres av tiltaket.	-
Verneområder/rødlistearter	Planområdet inngår ikke i noe verneområde. Området er lokalisert ca. 3 km sør for «Froan naturreservat og landskapsvernområde med tilhørende dyrelivsfredning». Det foreligger ingen registreringer av utvalgte naturtyper i området.  Det ble gjennom vinteren i 1986 utført sjøfugltellinger i arealet omliggende Fast-Frøya. I områdene rundt Bleika og Sandøya ble det registrert ærfugl (sårbar), sjøorre (sårbar), svartand (sårbar), gulnebbblom (sårbar), gråmåke (sårbar), havelle (nær truet), storskarv (nær truet), teist (nær truet), rødstilk (nær truet), steinvender (nær truet), krykkje (sterkt truet), storspove (sterkt truet) og lomvi (kritisk truet).	-

	<p>Tiltaket vil legge begrensninger for arealets funksjon som forflytningskorridor for fugler, pattedyr og andre marine arter. Berørte sjøområder har en viktig funksjon som matfat for sjøfugler, som gjenspeiles av rikelig med overvintrende sjøfugler vinteren 1986.</p> <p>I konsesjonen for det flytende solkraftverket er det satt vilkår for at større anleggsarbeider må gjennomføres utenom hekketiden for fugl, definert som tidsrommet fra 1. april til 20. august. Dette vil også gjelde andre etableringer.</p> <p>Vestlige deler av planområdet er registrert som gyteområder. Det er viktig at anleggsarbeid foregår utenom gyteperioden for torsk.</p>	
Hubro	Tiltaket vil ikke berøre områder med hubro.	0
Kystlynghei	Ikke relevant.	0
Anadrome vassdrag	Ikke relevant.	0
Myr	Ikke relevant.	0
Skjellsand	Det er kartlagt skjellsandlokaliteter av <i>viktig og svært viktig</i> verdi i sørlige og vestlige deler av planavgrensningen	-
Mineralressurser	Det foreligger ingen registreringer i området.	0
Vannforekomst	<p>Sjøarealet i sør inngår i kystvannsonen <i>Frohavet</i>. Vannforekomsten utgjør et areal på 459,4 km<sup>2</sup>, og er ikke registrert med noen beskyttede områder. Den økologiske tilstanden er klassifisert som <i>god</i>.</p> <p>Sjøarealet i nord inngår i kystvannsonen <i>Frohavet sør</i>. Vannforekomsten utgjør et areal på 832,3 km<sup>2</sup>, og er ikke registrert med noen beskyttede områder. Den økologiske tilstanden er klassifisert som <i>god</i>.</p>	-
<b>Kulturmiljø/kulturminner</b>	Det foreligger ingen registreringer relatert til kulturmiljø i området.	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>		
Folkehelse	<p>Tiltaket kan ha en forringende effekt for utsikten, men kan også bli en attraksjon som trekker besøkende til området.</p> <p>Det er lite trolig at tiltaket vil medføre forurensning til sjenanse for folkehelsen.</p>	0/-
Friluftsliv/nærmiljø	Tiltaket vil legge begrensninger på ferdselsårer til sjøs.	-
Barn og unge	Det foreligger ingen opplysninger om at tiltaket vil komme i konflikt med barn og unges interesser.	0
<b>Anleggsfasen</b>		
Det vises til konsesjon gitt 15.10.21.		
<b>Forholdet til differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø</b>		
Ikke relevant problemstilling for selve sjøarealet. Strømkabelen vil komme på land mellom fra Sletta kirke og foreslått småbåthavn Skagan. Det er oppført et trafobygg på parkeringsplassen til Sletta kirke (vestsiden av fv. 6472) ifm. sjøkabelen. Lokasjonen på denne er innenfor strandsonen, men den vil ikke vesentlig forringe strandsonen.		
<b>Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport</b>		
Området inngår i et 2-årig forskningsprosjekt. I gjeldende KPA ligger området i konflikt med over kryssende farleder. Farleder er viktig sjøbasert transportnett. Det er i forbindelse med konsesjonsbehandlingen vurdert med Kystverket om sjøvegs transportnett blir forhindret av dette tiltaket. Kystverket hadde ingen innvendinger.		
<b>Samlet vurdering</b>		
Det vises til NVE sin konsesjon gitt Equinor Energi AS den 15.10.21. Konsesjonen er gitt for 2 år, med vilkår. Området avsettes som FOU-område for fremtiden ut over 2 år. Det kan bli aktuelt med ulike typer forsknings- og utredningsarbeid over tid. Det bør utredes konsekvenser av nye FOU-tiltak når Equinor sin virksomhet avsluttes.		
<b>Kommunedirektørens vurdering og tilrådning</b>		
Det vises til NVE sin konsesjon gitt Equinor Energi AS den 15.10.21. Konsesjonen er gitt for 2 år, med vilkår. Området avsettes som FOU-område for fremtiden ut over 2 år. Det kan bli aktuelt med ulike typer forsknings- og utredningsarbeid over tid. Det vil da bli nødvendig med ny konsekvensutredning for det aktuelle tiltaket, og eventuelle nye konsesjoner. Området tilrådes til 1.gangsbehandling.		

## Sykehjemstomta, Nordhammarvika

UTREDNINGSPROGRAM		SYKEHJEMSTOMTA, NORDHAMMARVIKA 10/118	
			
<b>Gjeldende arealformål:</b> Reguleringsplan: Offentlig bebyggelse Kommuneplan: Bebyggelse og anlegg		<b>Foreslått fremtidig arealformål:</b> Kombinert bebyggelse og anleggsformål: Bolig/kontor/tjenesteyting/handel	
Areal: Ca. 21,1 daa.		Tiltak: Bolig, kontor, tjenesteyting/handel	
Tema		Egnethetsvurdering	
<b>Grunnforhold</b>	Ifølge kvartærgeologiske løsmassekart består området av bart fjell, torv og myr, og humusdekke.		
<b>Terreng</b>	I sin helhet er arealet relativt flatt, med et noe kupert terreng i nordøst.		
<b>Lokalklima</b>	Foreslått planområde er omgitt av spredt bebyggelse og åpne arealer. Det er lite skjermende omgivelser i landskapet.		
<b>Utbyggingsmønster</b>	Arealet omslutter tomtene til nedlagte Frøya sykeheim og Hammarvika trygdeboliger. Hammarvika er et av de største tettstedene på Frøya og ligger på kloss hold til tunnelen.		
<b>Tilgjengelighet</b>			
Hovedvegssystem	Hovedadkomst er fra Nordfrøyveien (Fv. 714) via Kvernhusveien. Det er også en alternativ avkjøring via Nordhammarveien.		
Avstand	Avstand fra Frøyatunnelen er 1,8 km. Avstand fra Sistranda sentrum er 3,5 km. Avstand til Frøya Flyplass: 4,2 km. Avstand til kai: 1,7 km til Nordhammarvika kai.		
Gang-/sykkelvei	Det eksisterer gang-/sykkelvei langs Fv. 714.		
Kollektivtilbud	Ingen god tilgjengelighet per i dag. Nærmeste bussholdeplass er lokalisert 58 meter unna.		
Havneforhold	Ikke relevant.		
Fiskeri	Ikke relevant.		
<b>Teknisk infrastruktur</b>			
Veg	KV 20051 er en BKT8 veg. KV 20050 er en BKT8 veg. Utbygging av sykehjemstomta må ses i sammenheng med søknad om ny avkjørsel fra FV 714 på Nordhammarvika, og at det etableres fortau og gatebelysning ihht. SVV håndbok N100 Anbefaler at overordnede boliggater/boligveger bør utformes med kjørebanebredde 5,5 – 6 m, mens øvrige boliggater/boligveger bør utformes med bredde 3,5–4,5 m.		
Vann og avløp	Vann: Hammarvik vannverk. Avløp: Er i dag tilkoblet kommunal avløpsledning.		
Elektrisitet	Det går en 24 kv. luftlinje ca. 105 meter sørvest for planavgrensningen. Kapasitet og tilkoblingspunkt må utredes/prosjekteres nærmere.		
Fiber	Området er godt utbygd med fiber, også lagt inn fiber til sykehjemmet. Både Telenor og Telia har mobildekning i området.		
Forventet klimaendring	Området berøres ikke av havnivåstigning og stormflo. Det foreligger ingen registreringer om at området er utsatt for flom og skred.		



Konsekvensutredning	Vurdering	Konsekvens		
Miljørelaterede forhold		----	0	+
		---		++
		--		+++
		-		++++
<b>Forurensning</b>				
Støyforurensning	Støy generert av trafikkøkning vil trolig ha størst innvirkning på tilgrensende bebyggelse i sør, vest og nord. Støyfølsom bebyggelse inngår i formålet.			
Luftforurensning	De største utslippskildene for PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> og NO <sub>x</sub> innen kommunegrensen er knyttet til skip, vedfyring og veistøv. Det er usikkert hvilken virksomhet som vil følge med en evt. etablering, men det er lite trolig at det vil generere nevneverdig luftforurensning. Arealet er lokalisert i et av de mer befolkede delene av Frøya, slik at området er sårbart for økt luftforurensning.			
Vann- og grunnforurensning	Det foreligger ingen registreringer av brønner eller eksisterende grunnforurensning i området. Kvernhuselva er registrert som anadrom strekning i nedre deler, og vil være en svært sårbart resipient for evt. forurensning ifm. anleggsfasen.		0	
<b>Klimagassutslipp</b>				
Nedbygging av karbonrike arealer	Ikke registrert myr.		0	
Trafikkmengde/transportmønster	Økt anleggstrafikk vil øke CO <sub>2</sub> -utslipp og spesielt i anleggsperioden vil økingen kunne bli vesentlig. Ved anleggstrafikk langs veg kan utslippsfrie biler i størst mulig grad benyttes. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av næringsarealene.		0	
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp	Eksisterende bygningsmasse ønskes brukt til kombinertformål.			
<b>Landskap</b>	Foreslått planavgrensning omfatter et areal på ca. 21,1 dekar, som inkluderer Frøya sykeheim og Hammarvika trygdeboliger. Resterende areal har registreringer av naturbeitemark av lav/moderat kvalitet, barskog og spredt vegetasjon.  Fram til utbyggingen av Frøya sykeheim i 1983 var området preget av myrlandskap og beitebruk. Siden den gang har området stadig blitt fortettet, med Hammarvika trygdeboliger og boligområde i øst. Fylkesveien gikk i utgangspunktet like før for dette området, men ble etter hvert flyttet til områdene i nord.		0	
<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>				
Innmark/matjord	Ingen forekomst.		0	
Beiteareal	Beites ikke.		0	
<b>Naturmangfold</b>				
Naturmangfold	Planavgrensningen grenser til et område angitt som potensial rikmyr. Naturtypen <i>naturbeitemark</i> forekommer i de nordlige delene av planavgrensningen, og er oppført som <i>true</i> , og med en <i>sentral økosystemfunksjon</i> . Det foreligger ingen registreringer av utvalgte naturtyper i området.  Området består av bergarten granitt, og det foreligger ingen registreringer av geologiske forekomster av spesiell verdi.		-	

Verneområder/røddlistearter	Planområdet inngår ikke i noe verneområde. Det foreligger registreringer av gjøk (nær truet), stær (nær truet), tyrkerdue (nær truet), gråspurv (nær truet), fiskemåke (sårbar), grønnfink (sårbar) og båndkorsnebb (sårbar) i området. Det foreligger ingen registreringer av prioriterte eller fredete arter. Det forekommer ingen registreringer av spesielle hensynskrevende arter og økologiske former.	0
Hubro	Det foreligger ingen opplysninger vedrørende hubro i området. Det er lite trolig at et slikt utbygd og trafikkert området er av verdi for hubro.	
Kystlynghei	Det foreligger ingen registreringer av kystlynghei som berøres av planavgrensningen.	0
Anadrome vassdrag	Nedre deler av kvernhuselva er registrert som anadromstrekning, tilhørende Hammarvassdraget. Strekingen berøres ikke direkte av foreslått planavgrensning, men det er viktig at det tas forebyggende grep i evt. planprosess, for å forhindre mulig avrenning fra virksomheten.	0
Myr	Området har ikke registrert noe myr (AR5).	0
Skjellsand	Ikke relevant.	0
Mineralressurser	Det foreligger ingen registreringer i området.	0
Vannforekomst	Kvernhuselva er ikke registrert med beskyttede områder. Den økologiske tilstanden er klassifisert som <i>god</i> .	0
<b>Kulturmiljø/kulturminner</b>	Det foreligger ingen registreringer tilknyttet kulturmiljø i berørt området. Det er registrert flere automatisk fredete kulturminner ca. 200 meter i sørvest, slik at det må påregnes arkeologiske undersøkelser ved eventuell utbygging.	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>		
Folkehelse	De interne veiene på området benyttes som snarveier til naboområdene. Boligbebyggelsen ved siden av ligger eksponert til, og vil være sårbare for eventuelle økte støymengder i området.	0
Friluftsliv/nærmiljø	Området inngår ikke i kartlagte friluftsområder. Området som berøres av planavgrensningen er tidligere sykehjem og trygdeboliger, slik at området er i stor grad vært lagt beslag på tidligere. Arealet berører ikke strandsonen.	0
Barn og unge	Planområdet er lokalisert et godt stykke unna nærmeste barnehage/skole. Det ubebygde arealet grenser til det tidligere sykehjemmet og trygdeboliger, slik at det er lite trolig at området er brukt av barn og unge. Planområdet er lokalisert tett på trafikkert fylkesvei, og adkomstveien er trafikkert på nåværende tidspunkt, slik at tiltaket vil ikke medføre endret trafikkrisiko for barn.	0
<b>Anleggsfasen</b>		
I anleggsfasen vil det uansett type etableringer i området bli anleggsvirksomhet og trafikkøkning til og fra området. Overfor er det beskrevet hvilke veier og befolkningsskonsentrasjoner biltrafikken vil benytte. I anleggsfasen er det også viktig å kartlegge og hensynta eksisterende kabler og ledninger i og til/fra området. Gjeldene KPA har i bestemmelsen §23 – krav til bygg- og anleggsfasen, krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes før igangsettingstillatelse gis. Bestemmelsen sier noe om hva det skal redegjøres for, rekkefølge for når beskyttelsestiltak skal være etablert, og at krav for støy og luftkvalitet etter Miljøverndepartementets retningslinjer skal tilfredsstilles.		
<b>Forholdet til differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø</b>		
Ikke relevant.		
<b>Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport</b>		
Området ligger i et etablert boligområde. Området ligger sentralt nært tunnelen og i Hammarvika langs Fv. 714, med en avstikker langs Kvernhusveien, og nært Sistranda. Det er gang- og sykkelveg i dag langs Fv. 714 til/fra Sistranda. Formålsendring til kombinert bolig/forretning/offentlig tjenesteyting/kontor kan medføre en fortetting av området og økt transport i forhold til den transport som sykehjemmet har skapt i dag. Det kan være hensiktsmessig å konsentrere en slik utvikling i et allerede utbygd område som ligger sentrumsnært. Ny aktivitet må tilpasses etablert boligområde slik at det ikke går ut over trafikkikkerheten i et allerede etablert bomiljø. Forslaget er i tråd med retningslinjene. (for detaljer, se punkter under egnethet; utbyggingsmønster og tilgjengelighet).		

**Samlet vurdering**

**Egnethet:** Godt egnet. Bruk av eksisterende bygningsmasse.

**KU:** Medfører ikke tiltak som endrer bruken vesentlig og dermed ikke nye konsekvenser.

**Statlige retningslinjer:** Berører ikke strandsone. Området er sentrumsnært, nært Frøyatunnelen, flyplass og holdeplass for buss. Utnytting av eksisterende bygningsmasse er bærekraftig stedsutvikling. I tråd med SPR BAT.

**Kommunedirektørens vurdering og tilrådning**

Bygningsmassen er den samme, men formålet er foreslått endret. Formålsendring kan gjennomføres. Formål endres til kombinert bebyggelse og anlegg bolig/tjenesteyting/forretning/kontor. Formålsendringen antas å ikke medføre endret belastning på nærområdene.


Området tilrådes til 1.gangsbehandling med de avbøtende tiltak som foreslås.

**Avbøtende tiltak:**

- Fortau til hovedveg i nordvest må realiseres.
- Fortau langs Kvernhusveien til Nordfrøyveien bør realiseres.

# Forslag fra havbruksnæringen etter fastsatt planprogram

Setra

UTREDNINGSPROGRAM		SETRA 55/60
		
<b>Gjeldende arealformål:</b> <b>Reguleringsplan:</b> Ferdsel og næring. <b>Kommuneplan:</b> Kombinerte formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone og Bebyggelse og anlegg.		<b>Foreslått fremtidig arealformål:</b> Næring
<b>Areal:</b> Ca. 27 daa		<b>Type næring:</b> Servicehavn for havbruksnæringen
Tema	Egnetthetsvurdering	
<b>Grunnforhold</b>	Ifølge kvartærgeologiske løsmassekart består området hovedsakelig av bart fjell.	
<b>Terreng</b>	Landarealet er noe kupert, med en høydeforskjell på ca. 16 meter.	
<b>Lokalklima</b>	Området er vendt mot nord, og ligger åpent til med gode lys- og solforhold. Lavtliggende terreng og manglende skjerming gjør området noe vindutsatt.	
<b>Utbyggingsmønster</b>	Setra ligger ved tettstedet Dyrøya, hvor Seashell AS og Dyrøy hurtigbåt-/fergekai ligger. Her ligger også Dyrøy oppvekstsenter og Coop Prix. Planområdet vil være en utvidelse av det området Seashell AS holder til.	
<b>Tilgjengelighet</b>		
Hovedvegssystem	Fra Frøyatunnelen passerer tettstedene Hammarvika, Sistranda, Ervika, Dyrvik og Nettet langs Nordfrøyveien (Fv. 714). Videre fortsettes ferden et kort stykke langs Utfrøyveien (Fv. 716), før man passerer Strømøya og Dyrøy langs Dyrøyveien (Fv. 6466). Det siste stykket ut til planområdet foregår på Strandaveien, som i hovedsak er kommunal, sett bort fra en kort bit ut til selve næringsområdet.	
Avstand	Avstand til Sistranda: 16,2 km. Avstand til Frøyatunnelen: 20,5 km. Avstand til Frøya Flyplass: 23,7 km. Avstand til kai: 0 km	
Gang-/sykkelvei	Nærmeste gang-/sykkelvei er lokalisert på Dyrvik, ca. 12,7 km unna.	
Kollektivtilbud	Nærmeste bussholdeplass ligger 700 meter unna ved Dyrøy kai. Holdeplassen har 10 passeringer på ukedager, hvor 5 av disse går til Sistranda.	
Havneforhold	Molo med flytebrygge på sørsiden.	
Fiskeri	Det er ingen fiskerirelatert virksomhet som berøres av planene. Arealet ligger tett på det inntegnede farledsarealet som tar utgangspunkt i Dyrøy kai.	
<b>Teknisk infrastruktur</b>		
Veg	Kommunal veg. Må påberegnes oppgradering av veg. Vurdering om fortau må etableres. Veg må planlegges med riktig BK og gode trafikksikkerhetsmessige tiltak.	
Vann og avløp	Kaia i dag forsynes av en ø50 mm vannledning som igjen er tilknyttet en kommunal ø63 mm hovedledning. Kapasitet: OK for vanlig vannforbruk. Ikke kap. til brannvann.	
Elektrisitet	Det går en 24 kv. luftlinje ca. 120m sør for planavgrensningen.	
Fiber	Finnes ikke fiber i området i dag, men området ligger inne som en av de 5 prioriterte områdene som skal bygges ut med bredbånd, planlagt utbygging høst/vinter 2022.	

Forventet klimaendring	Området er svært utsatt for projisert havnivå i 2090 og påfølgende stormflokykluser. Det foreligger ingen registreringer som skulle indikere at området er utsatt for flom-/skredhendelser.										
<b>Konsekvensutredning</b>	<b>Vurdering</b>	<b>Konsekvens</b>									
<b>Miljørelaterte forhold</b>		<table border="1"> <tr> <td>---</td> <td rowspan="4">0</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>--</td> <td>+++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++++</td> </tr> </table>	---	0	+	---	++	--	+++	-	++++
---	0	+									
---		++									
--		+++									
-		++++									
<b>Forurensning</b>											
Støyforurensning	Det ligger et boligfelt relativt nært planavgrensningen som kan være sårbart for evt. støygenerering fra tiltaket.										
Luftforurensning	De største utslippskildene for PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> og NO <sub>x</sub> innen kommunegrensen er knyttet til skip, vedfyring og veistøv. Dyrøy boligfelt vil være sårbart for evt. luftforurensning fra området.										
Vann- og grunnforurensning	Det foreligger ingen registreringer av eksisterende forurensning i området. Det er ingen registrerte brønner som påvirkes av planavgrensningen.										
<b>Klimagassutslipp</b>											
Nedbygging av karbonrike arealer	Ikke registrert myr.	0									
Trafikkmengde/ transportmønster	Avstand fra store boligområder, fravær av gang-/sykkelveg og egnet kollektivtransport, gjør at trafikken til og fra området forventes å være bilbasert. Økt anleggstrafikk vil øke CO <sub>2</sub> -utslipp og spesielt i anleggsperioden vil økningen kunne bli vesentlig. Ved anleggstrafikk langs veg kan utslippsfrie biler i størst mulig grad benyttes. Områder som ligger langs sjø har mulighet til å transportere masse og bygningsmaterialer sjøvegen. Dersom det kan brukes utslippsfrie fartøy er det foretrekke. Dette vil begrense utslippene. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av næringsarealene.										
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp	Kan være aktuelt som servicehavn for havbruksnæringen. Servicehavner skal i framtiden elektrifiseres. Dette vil gi mindre klimagassutslipp enn dagens havner.	0									
<b>Landskap</b>	Planavgrensningen er på ca. 27 daa, og berører land- og sjøareal. Landarealet består av næringsområde, og noe uberørte innmark og lyngheier lokalisert mellom næringsområdet og boligfeltet.	-									
<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>											
Innmark/matjord	Ingen registreringer innenfor planavgrensningen, men det er registrert 2,7 dekar med innmarksbeite like sør for området.	0									
Beiteareal	Det beites ikke på området.	0									
<b>Naturmangfold</b>											
Naturmangfold	Det er registrert større kamskjellforekomster av <i>svært viktig verdi</i> der den skisserte kaia er tenkt plassert. Det foreligger ingen registreringer av geologisk mangfold av spesiell verdi i området.	-									

Verneområder/rødlisterarter	Området er maskert for hubro, havørn og kongeørn. Det er registrert et mangfold av rødlistede arter i området, og disse er: Storskarv (nær truet), teist (nær truet), tjeld (nær truet), heilo (nær truet), småspove (nær truet), steinvender (nær truet), rødstilk (nær truet), gjøk (nær truet), stær (nær truet), sanglerke (nær truet), gråspurv (nær truet), gråmåke (sårbar), fiskemåke (sårbar), tyvjo (sårbar), ærfugl (sårbar), svartand (sårbar), sjøorre (sårbar), alke (sårbar), grønnfink (sårbar), gulspurv (sårbar), krykkje (sterkt truet), makrellterne (sterkt truet), storspove (sterkt truet) og vipe (kritisk truet).	-
Hubro	Utover 2000-tallet ble det svært sporadisk hørt hubro enkelte år i området. Det ble ikke registrert sang på de to opptakerne fra hubro i februar/mars i år. Det er ingen holdepunkter for å si at hubro har fast tilhold på Sørdrøy i dag (Martin Pearson).	0
Kystlynghei	Det er ikke utført naturtypekartlegging i området. Planområdet er i hovedsak sjøareal.	0
Anadrome vassdrag	Det forekommer ingen anadrome vassdrag i området.	0
Myr	Det er ikke registrert myr på området.	0
Skjellsand	Det er registrert skjellsand av <i>svært viktig verdi i området</i> . Planavgrensningen legger beslag på ca. 5 dekar av denne naturtypen.	-
Mineralressurser	Det foreligger ingen registreringer av tilknyttet mineralressurser i området.	0
Vannforekomst	Området inngår i kystvannsonen <i>Sulfjorden</i> , som er klassifisert med en <i>god</i> økologisk tilstand. Vannforekomsten er ikke registrert med noen beskyttede områder.	-
<b>Kulturmiljø/kulturminner</b>	Det forekommer ingen registreringer av kulturminner som berøres av planavgrensningen.	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>		
Folkehelse	De første 50m av adkomstvegen benyttes også som adkomstveg til boligfelt. Det er ukjent om evt. ny etablering i området vil generere nevneverdig økte trafikkmengder eller støy i området.	0
Friluftsliv/nærmiljø	Arealet inngår i det kartlagte friluftsområdet <i>skjærgården fra Flatbremholman – Anstein</i> . Områdeverdien er angitt som <i>viktig friluftsområde</i> . Områdetypen er <i>strandsone med tilhørende sjø og vassdrag</i> . Det er inntegnet en 0,9-km tursti (Strandarunden) med start/endepunkt ved steinbruddet innenfor planavgrensningen.	0
Barn og unge	Planens formål vil ha lokalisering i sjø, og vil ligge i tilknytning til eksisterende næringsvirksomhet. Dermed antas det at tiltaket ikke vil medføre negative konsekvenser for barn og unge. Eksisterende adkomstveg benyttes allerede i regi av næring, og det er ukjent om evt. nyetablering vil generere økt trafikk.	0
<b>Anleggsfasen</b>		
<p>I anleggsfasen vil det uansett type etableringer i området bli anleggsvirksomhet og trafikkøkning til og fra området. Der det er behov for masseuttak før utbygging vil sprengning være betydelig. Dette antas å medføre økt støy og støvulemper i nærheten av området og økt trafikkstøy og støvproblematikk til området for den bebyggelse biltrafikken vil passere. Spesielt støy- og støvfølsom bebyggelse som barnehager, skoler, institusjoner og boligområder må hensyntas. Overfor er det beskrevet hvilke veier og befolkingskonsentrasjoner biltrafikken vil benytte. Ved utbygging av havn bør massetransport og transport av f. eks bygningsdeler mest mulig foregå sjøvegen, noe som reduserer mengde CO<sub>2</sub>-utslipp. Tidsperioden anleggsarbeidet vil foregå over, avhenger av om området bygges ut i etapper eller om alt bygges ut på en gang. I anleggsfasen er det også viktig å kartlegge og hensynta eksisterende kabler og ledninger i og til/fra området. Gjeldene KPA har i bestemmelsen §23 – krav til bygg- og anleggsfasen, krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes før igangsettingstillatelse gis. Bestemmelsen sier noe om hva det skal redigjøres for, rekkefølge for når beskyttelsestiltak skal være etablert, og at krav for støy og luftkvalitet etter Miljøverndepartementets retningslinjer skal tilfredsstilles.</p>		
<b>Forholdet til differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø</b>		
Området har molo og flytebrygge i dag. Videre utvikling av molo til servicehavn og utvidelse av næringsarealer på land, medfører en utvidelse av arealet og beslaglegning av strandsone. Utbyggingen må søkes å tilpasse landskap og natur best mulig.		

### Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport

Området er en større utvidelse av areal som er i bruk av noen virksomheter i dag. En utbygging vil være i tråd med SPR-BATP ut fra at det satses på en utvidelse av et område hvor det allerede er etablert næringsvirksomhet. Ved å forbedre havneforholdene og tilrettelegge for sjøbasert næringsliv, vil det bli en styrket tilgjengelighet for næringstransport langs sjø, noe som er mer miljøvennlig enn transport langs veg, særlig dersom det i tillegg legges opp til havner med mulighet til landstrøm. Næringstransporten langs veg vil gå fra tunnel gjennom Nordhammarvika, Sistranda og langs Fv. 714 Nordfrøyveien til krysset Utrføyveien (Fv. 716). Her er vegen av god kvalitet. Videre går adkomst langs Dyrøyveien til Dyrøy og videre til Setervågen. Disse strekninger er svingete og smal med varierende vegstandard og bør prioriteres oppgradert ved økt næringsvirksomhet. Økt mulighet for utvidelser av eksisterende/etablering av nytt næringsliv vil kunne medføre økt bosetting i de nærmeste bygder noe som er en prioritert satsing. Generelt har området i dag stor avstand fra Sistranda, fravær av gang- og sykkelveg samt egnet kollektivtransport, noe som gjør at arbeidspendling til og fra området forventes å være bilbasert. Dette er i utgangspunktet ikke i tråd med Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP), men forbedring av havneforhold og god utnytting av havn i forhold til næringstransport kan oppveie dette. (for detaljer, se punkter under egnethet; utbyggingsmønster og tilgjengelighet).

### Samlet vurdering

**Egnethet:** Smale og uoversiktlige veger fra avkjørsel med Dyrøyvegen. Kommunal veg må oppgraderes og det må vurderes gang- og sykkelveg gjennom tettbygd strøk.

**KU:** Tiltaket vil gi negative konsekvenser for landskap. Det finnes ikke opplysninger om kystlynghei i området. Det ble ikke påvist hubro i området, som følge av utplassering av lytteboks i februar/mars 2022. Tiltaket kan gi negative konsekvenser for skjellsand og det kartlagte viktige friluftsområdet *skjærgården fra Flatbremholman – Anstein med områdetype strandsone med tilhørende sjø og vassdrag*.

**Statlige retningslinjer:** Beslaglegning av strandsonene kan i dette tilfellet vurderes som i tråd med SPR på grunn av at Frøya er i sone 3 og viktigheten av å utvide et eksisterende næringsareal kan veie tungt.

Selv om området ligger langt fra Frøyatunnelen og Sistranda kan utbyggingen vurderes til å være i samsvar med intensjonen i SPR på grunn av at nytt næringsområde er en utvidelse og fortetting av eksisterende næringsområde og kan i tillegg lede næringstransport fra bil til sjøvegs transport.

### Konklusjon/kommunedirektørens vurdering


Området er mindre konfliktfylt, men vil gi negative konsekvenser for landskap, kamskjell og skjellsandlokaliteter. Eksisterende skipsleder må hensyntas. Eksisterende steinbrudd kan utnyttes og forbedres, samt at arealet er tilknyttet et eksisterende næringsområde. Området er vurdert til å være svært viktig som knutepunkt for flere aktører i havbruksnæringen, og vil være aktuell som felles servicehavn med tilhørende fasiliteter for disse. Tiltaket anbefales til 1.gangsbehandling med de avbøtende tiltak som foreslås.

#### Avbøtende tiltak:

- Vurdere utbedring av adkomst inn til området.
- Utbygging må ivareta tursti.
- Sjøkant bygges slik at det unngås avrenning/forurensning til sjø.
- Forskjønning av eksisterende steinbrudd.
- Etablering av kai på påler for å minimere graden av fysiske inngrep, samt hydromorfologisk påvirkning, i vannforekomsten.



# Titran

UTREDNINGSPROGRAM		TITRAN 1/54
		
<p><b>Gjeldende arealformål:</b>  <b>Reguleringsplan:</b> Trafikkområde i sjø og vassdrag, og forretning.  <b>Kommuneplan:</b> Havn/bebyggelse og anlegg/bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone. Hensynssone: Bevaring kulturmiljø</p>		<p><b>Foreslått fremtidig arealformål:</b> Næring/havn</p>
<p><b>Areal:</b> Ca. 5,1 daa</p>		<p><b>Type næring:</b> Ligge-/ladekai</p>
Tema	Egnethetsvurdering	
<b>Grunnforhold</b>	I følge kvartærgeologiske løsmassekart består området i hovedsak av bart fjell.	
<b>Terreng</b>	Landarealet har vært brukt i næringsvirksomhet i lange tider.	
<b>Lokalklima</b>	Planområdet er sørvendt, og ligger litt eksponert til for vind fra sør og vest.	
<b>Utbyggingsmønster</b>	Området benyttes i dag som fiskerikai, museum og kafé. Formålets etablering vil ligge i tilknytning til dette, og tilrettelegge for ligge/lademuligheter for båter.	
<b>Tilgjengelighet</b>		
Hovedvegssystem	Området ligger ved enden på Fv. 6460 (Titranveien). Fra Frøyatunnelen passerer trafikken på Fv.716 (Sørfrøyveien) gjennom Hammarvika og forbi Nabeita oppvekstsenter. Videre går ferden via Fv. 6460 gjennom Nordskaget, Kverva, Daløya og Håvika, før man kommer til Titran.	
Avstand	Avstand til Sistranda: 35 km Avstand til Frøyatunnelen: 31 km Avstand til Frøya Flyplass: 28 km Avstand til Titran kai: 0 km	
Gang-/sykkelvei	Det eksisterer ikke gang-/sykkelvei i området. Den nærmeste er lokalisert på Flatval, som er lokalisert ca. 28,6 km unna.	
Kollektivtilbud	Nærmeste bussholdeplass er <i>Titran</i> , og den er lokalisert ved Gaustadbrygga. Holdeplassen har 2 daglige avganger på ukedager, og betjenes av rute 5210 og 5211.	
Havneforhold	Det eksisterer en kai på området i dag. Det er ønskelig med flytebrygger ut fra denne.	
Fiskeri	Det er ingen inntegnede farledsareal nært planavgrensningen. Det foreligger ingen fiskerirelaterte registreringer som berøres direkte av planene.	
<b>Teknisk infrastruktur</b>		
Veg	Frem til snuplassen ved Gaustadbrygga er det fylkesvei. Den siste korte stikkeren ut til kaia er registrert som privat vei.	
Vann og avløp	Det går en ø40 mm kommunal vannledning ned til kaia. Den er tilknyttet en brannkum som forsynes via en ø110 mm vannledning. Kapasitet: OK til vanlig forbruksvann. Ved eventuell brann-kum på kai må ø40-ledning oppgraderes til ø110mm.	
Elektrisitet	Det er inntegnet en 22 kv. luftlinje ca. 270 meter unna i nord. Kapasitet og tilkoblingspunkt må utredes/prosjekteres nærmere.	

Fiber	Finnes ikke fiber der i dag. Det er en lokal leverandør som tilbyr trådløst nett med hastighet inntil 10 Mbps. Det foreligger planer om å søke statlig støtte for utbygging i dette området. Telenor tilbyr også trådløst bredbånd i området med hastighet på inntil 30Mbps. Mobildekning: Bra mobildekning i området både på Telenor og Telia. Ikke utbygd 5G i området.										
Forventet klimaendring	Området er svært utsatt for projisert havnivå i 2090 og påfølgende stormflosykluser. Det foreligger ingen registreringer som skulle indikere at området er utsatt for flom-/skredhendelser.										
<b>Konsekvensutredning</b>	<b>Vurdering</b>	<b>Konsekvens</b>									
<b>Miljørelaterede forhold</b>		<table border="1"> <tr> <td>----</td> <td rowspan="4">0</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>--</td> <td>+++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++++</td> </tr> </table>	----	0	+	---	++	--	+++	-	++++
----	0	+									
---		++									
--		+++									
-		++++									
<b>Forurensning</b>											
Støyforurensning	I følge støyvarselkart (prg. 15-20 år fram i tid) strekker gul støysone seg 10 meter ut til hver side fra vegmidte, ved innkjøring til snuplassen foran Gaustadbrygga. Ved evt. generering av økte støymengder vil det være støyfølsom bebyggelse nært planområdet.										
Luftforurensning	De største utslippskildene for PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> og NO <sub>x</sub> innen kommunegrensen er knyttet til skip, vedfyring og veistøv. Grunnet konsentrert bebyggelse på Titran, så vil mange bolighus være sårbare ved evt. luftforurensning.										
Vann- og grunnforurensning	Det foreligger ingen opplysninger om sårbare resipienter i området. Det foreligger ingen registreringer av eksisterende grunnforurensning i området. Det er ingen registrerte brønner som berøres av planavgrensningen.										
<b>Klimagassutslipp</b>											
Nedbygging av karbonrike arealer	Ikke registrert myr.	0									
Trafikkmengde/ transportmønstre	Avstand fra kommunesentrum, fravær av gang-/sykkelveg og egnet kollektivtransport, gjør at trafikken til og fra området forventes å være bilbasert. Økt anleggstrafikk vil øke CO <sub>2</sub> -utslipp og spesielt i anleggsperioden vil økningen kunne bli vesentlig. Ved anleggstrafikk langs veg kan utslippsfrie biler i størst mulig grad benyttes. Områder som ligger langs sjø, har mulighet til å transportere masse og bygningsmaterialer sjøvegen. Dersom det kan brukes utslippsfrie fartøy er det foretrekke. Dette vil begrense utslippene. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av næringsarealene.										
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp	Kan bli ligge-/ladehavn for havbruksnæringen. Usikker på grad av klimagassutslipp da havbruksnæringen i større grad enn nå vil elektrifiseres i framtiden.	0									
<b>Landskap</b>	Planavgrensningen omfatter areal både på sjø og land, og utgjør ca. 18 daa. Landarealet er i stor grad utbygd, bestående av Gaustadbrygga, Titran Kafé, Titran Fiskerkai, samt konsentrerte boligbebyggelse med flekkvis fastmark. Sjøarealet er en del av <i>Innersundet</i> , som er smalt og strekker seg et godt stykke østover, og benyttes som farled for fritidsbåter. Langs sundet er også Titran Rorbu og Havfiskesenter lokalisert.	0									
<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>											
Innmark/matjord	Planavgrensningen berører hverken innmark eller matjord.	0									
Beiteareal	Det er ikke beite på området.	0									

<b>Naturmangfold</b>		
Naturmangfold	Det er registrert større tareskogforekomster av <i>viktig</i> verdi ca. 158 meter sørøst for kaia, og ca. 241 meter unna i sørvest. Det foreligger ingen registreringer av spesielle geologiske verdier i området.	0
Verneområder/rødlistearter	Området inngår hverken i et verne- eller verdensarvområde. Det er registrert flere rødlistede arter i området: Storskarv (nær truet), havelle (nær truet), teist (nær truet), tjeld (nær truet), tårnseiler (nær truet), ærfugl (sårbar), gråmåke (sårbar), fiskemåke (sårbar), makrellterne (sterkt truet) og storspove (sterkt truet). Fremmedarter: Pollpryd <i>Codium fragile fragile</i> og <i>Codium fragile atlanticum</i> (svært høy risiko)	-
Hubro	Planene vil ikke berøre viktige områder for hubro.	0
Kystlynghei	Planavgrensningen berører ikke noe kystlynghei.	0
Anadrome vassdrag	Det er ingen registrerte anadrome vassdrag i området.	0
Myr	Det forekommer ikke myr i arealet som berøres av planavgrensningen.	0
Skjellsand	Planavgrensningen berører ikke skjellsand.	0
Mineralressurser	Det foreligger ingen registreringer av mineralressurser i området.	0
Vannforekomst	Kystvannet inngår i vannforekomsten «Titran havneområde», som ikke er oppført med noen beskyttede områder. Den økologiske tilstanden er klassifisert som <i>god</i> , som er i tråd med miljømålene for 2022-2027. Tiltaket vil ikke medføre fysiske inngrep i vannforekomsten.	0
<b>Kulturmiljø/kulturminner</b>	Det er en stor andel SEFRAK-registrerte bygninger på Titran, og flere av disse ligger tett på planområdet. Blant disse er Gaustadbrygga, som ligger 0 m unna. Bestemmelsen i KPA §52.3 om hesynssone med særlig hensyn til bevaring av kulturmiljø henstiller til at hensynet til kulturmiljøet skal være førende for arealbruken, bygge- og anleggstiltak. Fylkeskommunen som regional kulturminnemyndighet skal gis anledning til å uttale seg før vedtak fattes.	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>		
Folkehelse	Innersundet, hvor liggekaia er tenkt plassert, er eneste farledsareal for fritidsbåter som har liggeplass inne i sundet. Det vil settes krav til at evt. etablering ikke skal forringe nåværende ferdsel til sjøs.	0
Friluftsliv/nærmiljø	Området inngår ikke i kartlagte friluftsområder. Område er et viktig utfartsområde både for kommunens innbyggere og tilreisende både på grunn av stedets historie, Stabben fort, landskaps- og naturkvaliteter. Det er mange sommerhus/hytter i området.	0/-
Barn og unge	Tiltaket vil generere økt trafikk til sjøs i ytre deler av sundet, slik at barn og unges aktiviteter ifm. sjøen kan påvirkes.	0
<b>Anleggsfasen</b>		
I anleggsfasen vil det uansett type etableringer i området bli anleggsvirksomhet og trafikkøkning til og fra området. Spesielt støy- og støvfølsom bebyggelse som barnehager, skoler, institusjoner og boligområder må hensyntas. Overfor er det beskrevet hvilke veier og befolkningkonsentrasjoner biltrafikken vil benytte. Ved utbygging av havn bør massetransport og transport av f. eks bygningsdeler mest mulig foregå sjøvegen, noe som reduserer mengde CO <sub>2</sub> -utslipp. Tidsperioden anleggsarbeidet vil foregå over, avhenger av om området bygges ut i etapper eller om alt bygges ut på en gang. I anleggsfasen er det også viktig å kartlegge og hensynta eksisterende kabler og ledninger i og til/fra området. Gjeldene KPA har i bestemmelsenes §23 – krav til bygg- og anleggsfasen, krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes før igangsettingstillatelse gis. Bestemmelsen sier noe om hva det skal redregjøres for, rekkefølge for når beskyttelsestiltak skal være etablert, og at krav for støy og luftkvalitet etter Miljøverndepartementets retningslinjer skal tilfredsstilles.		
<b>Forholdet til differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø</b>		
Strandsonen er kaiområde i dag. Det beslaglegges ikke naturlig strandsoner.		
<b>Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport</b>		

Området ligger langt fra Sistranda, Frøyatunnelen og flyplass. Det er ikke større boligkonsentrasjoner i området. Ettersom det er snakk om havnefasiliteter og ikke større arealer på land for etablering av ulike næringsaktører, følger ikke mange arbeidsplasser av etableringen. Området er sentralt i forhold til havbruksnæringer og sjøtransport. Ved å forbedre havneforholdene vil det bli en styrket tilgjengelighet for næringstransport langs sjø, noe som er mer miljøvennlig enn transport langs veg, særlig dersom det i tillegg legges opp til havner med mulighet til landstrøm. Generelt har området i dag fravær av gang- og sykkelveg samt egnet kollektivtransport, noe som gjør at arbeidspendling til og fra området forventes å være bilbasert. Dette er i utgangspunktet ikke i tråd med Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP), men forbedring av havneforhold kan oppveie dette.

#### Samlet vurdering

**Egnethet:** Området brukes i dag som fiskerikai, museum og kafe. Det er allerede kaivirksomhet i området. Tiltaket er en tilrettelegging til en elektrifisert kai for havbruksnæringen og allmenn båttrafikk. Det er behov for tilpasning til eksisterende teknisk infrastruktur og legges til rette for fiberløsning. Det er usikkerhet omkring grad av inngrep i eksisterende kulturmiljø, men tilrettelegging og tilpasning til eksisterende kulturmiljø vil bli avgjørende for konsekvensgraden.

**KU:** Tiltaket vil trolig ikke ha nevneverdig negativ effekt på rødlistede fuglearter. Kulturmiljøet og kulturlandskapet kan forringes og må hensyntas. Gaustadbrygga må ivaretas. Det bør ikke fylles ut i sjø med bakgrunn i å bevare steds karakteren.. Områdets verdi som utfartsområde kan forringes.

**Statlige retningslinjer:** Tiltaket er sentralt i forhold til havbruksnæringen og sjøvegs transport. Ved å forbedre havneforholdene vil det bli en styrket tilgjengelighet for næringstransport langs sjø, noe som er mer miljøvennlig enn transport langs veg, særlig dersom det i tillegg legges opp til havner med mulighet til landstrøm.

#### Kommunedirektørens vurdering og tilrådning


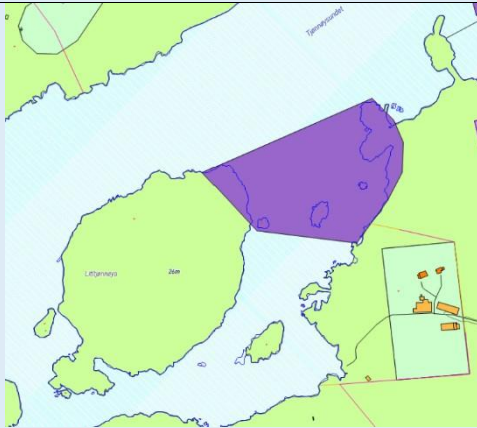
Området anses å være lite konfliktfylt så lenge kulturmiljø hensyntas (KPA § 52). Området er ikke avklart med hjemmelshaver, og er slik sett i en veldig tidlig fase.

Området anbefales til 1.gangsbehandling med de avbøtende tiltak som foreslås.

#### Avbøtende tiltak:

- Ivaretagelse av eksisterende kulturmiljø.
- Tiltaket skal ikke hindre båttrafikk inn og ut fra Innersundet, og tiltaket skal sikre en sameksistens med eksisterende fiskerikai.
- Det bør ikke fylles ut i sjø.
- Sjøkant bygges slik at det unngås avrenning/forurensning til sjø.

## Sørdrøy næringsområde

UTREDNINGSPROGRAM		SØRDRØY NÆRINGSOMRÅDE 55/4, 55/13	
			
<b>Gjeldende arealformål:</b> LNF/Kombinerte formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone		<b>Foreslått fremtidig arealformål:</b> Næring/havn	
<b>Areal:</b> Ca. 60 daa		<b>Type næring:</b> Ligge-/ladekai	
Tema	Egnettsvurdering		
<b>Grunnforhold</b>	Ifølge kvartærgeologiske løsmassekart, består landarealet i hovedsak av bart fjell. Sjøarealet som inngår i planavgrensningen, er relativt grunt.		
<b>Terreng</b>	I hovedsak sjøareal med noen få holmer, i tillegg til deler av Litltjønnøya og fastlandet. Arealet på Litltjønnøya som inngår i planavgrensningen er noe kupert, da høyden varierer fra 0-8 moh.		
<b>Lokalklima</b>	Området ligger noe skjermet mellom fastlandet, Litltjønnøya og Tjønnøya.		
<b>Utbyggingsmønster</b>	Arealet som inngår i planavgrensningen, er i dag uberørt. Adkomstveien til området vil være en forlengelse av nåværende vei, som passerer gjennom Dyrøy sagbruk og kloss på boligbebyggelse. Området vil bli liggende ca. 220m vest for industriområdet på Ørnflaugvågen. Området ligger nært tettstedet Klungervika.		
<b>Tilgjengelighet</b>			
Hovedvegssystem	Adkomst med bil går via Utrøyveien (Fv. 716), tar av i Strømøybotnen og følger Dyrøyvegen (Fv. 6466) til Sørdrøya. Fra Sørdrøya tar man av Ørnflaugveien og følger denne fram til området. Dyrøyvegen har en bredde på ca. 4,5 m. mens Ørnflaugveien har en bredde på ca. 4 meter. På strekningen fra Frøyatunnelen til Ørnflaugvågen passerer man gjennom tettstedene: Hammarvika, Sistranda, Ervika, Dyrvik, Nettet, Strømøya og Dyrøya. Fylkesveiene preges i stor grad av å være svingete, ha tidvis begrenset sikt, samt at de går tett på bebyggelsen.		
Avstand	Avstand til Frøyatunnelen: 22,4 km. Avstand til Sistranda: 18,2 km. Avstand til Frøya Flyplass: 25,6 km Avstand til kai: Ørnflaugvågen 1,2 km.		
Gang-/sykkelvei	Forholdene for myke trafikanter er dårlige per i dag. Fra Ørnli Slipp AS er det 14,6 km til nærmeste gang-/sykkelvei.		
Kollektivtilbud	Ikke god tilgjengelighet per i dag. Nærmeste bussholdeplass er lokalisert ca. 1,3 km øst for foreslått planavgrensning.		
Havneforhold			
Fiskeri	Det foreligger ingen opplysninger om at fiskerirelaterte virksomheter vil berøres av planene.		
<b>Teknisk infrastruktur</b>			
Veg	Det må etableres ny veg fra sagbruket og videre frem til området.		

Vann og avløp	Det går en ø63 mm privat vannledning til området som igjen er tilknyttet en kommunal brannkum som forsynes via en ø160 mm hovedledning. Kapasitet: OK til vanlig vannforsyning. Ved eventuell brann-kum på kai må privat ledning oppgraderes til minst ø110mm.										
Elektrisitet	Det går en 24 kv. luftlinje ca. 405 meter øst for planavgrensningen. Kapasitet og tilkoblingspunkt må utredes/prosjekteres nærmere.  Det er inntegnet en sjøkabel som delvis ligger innenfor planavgrensningen i nord. Den strekker seg over til Tjønnøya,										
Fiber	Finnes ikke fiber i området i dag, men området ligger inne som en av de 5 prioriterte områdene som skal bygges ut med bredbånd, planlagt utbygging høst/vinter 2022.  Mobildekning: Dårlig mobildekning i området.										
Forventet klimaendring	Området er veldig utsatt for 20-/200-/1000-års stormflo med dagens havnivå. Prognosene for fremtidig havnivå medfører at nye oppføringer må etableres på en tilstrekkelig kotehøyde over 3 m. Det foreligger ingen opplysninger som skulle tilsi at området er utsatt for flom-/skredhendelser.										
<b>Konsekvensutredning</b>	<b>Vurdering</b>	<b>Konsekvens</b>									
<b>Miljørelaterte forhold</b>		<table border="1"> <tr> <td>----</td> <td rowspan="4">0</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>--</td> <td>+++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++++</td> </tr> </table>	----	0	+	---	++	--	+++	-	++++
----	0	+									
---		++									
--		+++									
-		++++									
<b>Forurensning</b>											
Støyforurensning	Ved evt. økt støygenerering fra ferdsel til sjøs eller på land, så vil en etablert bolig tett på planavgrensningen være sårbar.										
Luftforurensning	De største utslippskildene for PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> og NO <sub>x</sub> innen kommunegrensen er knyttet til skip, vedfyring og veistøv. Etablering av havn, samt økt trafikk til/fra tiltaket, vil generere høyere utslipp av nevnte komponenter. Det er lokalisert en bolig tett på planavgrensningen, som vil være utsatt ved evt. luftforurensning.										
Vann- og grunnforurensning	Det foreligger ingen registreringer av eksisterende grunnforurensning i området. Det er ingen registrerte brønner som berøres av planavgrensningen.										
<b>Klimagassutslipp</b>											
Nedbygging av karbonrike arealer	Det er ikke registrert myr i området.	0									
Trafikkmengde/transportmønster	Avstand fra store boligområder, fravær av gang-/sykkelveg og egnet kollektivtransport, gjør at trafikken til og fra området forventes å være bilbasert. Økt anleggstrafikk vil øke CO <sub>2</sub> -utslipp og spesielt i anleggsperioden vil økningen kunne bli vesentlig. Ved anleggstrafikk langs veg kan utslippsfrie biler i størst mulig grad benyttes. Områder som ligger langs sjø har mulighet til å transportere masse og bygningsmaterialer sjøvegen. Dersom det kan brukes utslippsfrie fartøy er det foretrekke. Dette vil begrense utslippene. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av næringsarealene.	-									
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp	Formålet bak tiltaket er i hovedsak å tilrettelegge for ligge-/ladekai, slik at det trolig vil genereres lite klimautslipp.	0									
<b>Landskap</b>	Planavgrensningen omfatter både land- og sjøareal, og utgjør et omfang på ca. 60 daa. Sjøarealet er et relativt grunt sund mellom Littjønnøya og fastlandet, hvor det også forekommer noen få	--									



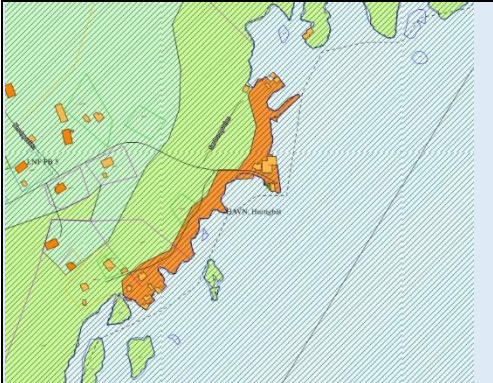

	holmer. Planområdet og strandlinja er i dag intakt og i sin naturlige form, slik at tiltak vil i stor grad forringe landskapet.	
<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>		
Innmark/matjord	Det er ingen innmark eller matjord registrert på området.	0
Beiteareal	Det beites ikke på området i dag.	0
<b>Naturmangfold</b>		
Naturmangfold	Hele arealet i sjø er inntegnet med marine naturtyper. Dette gjelder større kamskjellforekomster av <i>svært viktig</i> verdi og skjellsand av <i>svært viktig verdi</i> .	--
Verneområder/rødlisterarter	I sundet mellom Tjønnøya og Littjønnøya, ca. 300m vest for planavgrensningen, så er det registrert lomvi (kritisk truet), gråmåke (sårbar), teist (nær truet) og storskarv (nær truet).	-
Hubro	Vurdering: Sør-Dyrøy hadde et kjent hubroterritorium frem til siste del av 1990-tallet. Flere arealendringer i nærområdet til reirhylla fra 1998/99 førte til at hubroen sluttet å ha fast tilhold her. Det ble sluppet inn helårsbeitende villsau i hekkeområdet. Røsslyngen ble fullstendig nedbeitet og sauene brukte reirhylla som liggeplass. I denne perioden ble det også lagt ut et betydelig hyttefelt 400 meter i østlig retning rett over Holasundet som førte til generelt mer ferdsel både til lands og til vanns ved reirhylla. Til slutt ble det etablert en merket turløype både rett over og under reirhylla, se kart. Utover 2000-tallet ble det svært sporadisk hørt hubro enkelte år i området. Det ble ikke registrert sang på de to opptakerne fra hubro i februar/mars i år. Det er ingen holdepunkter for å si at hubro har fast tilhold på Sør-Dyrøy i dag. Forandringene i og rundt Holasundet, ved den gamle reirplassen må betegnes som irreversible og det er lite sannsynlig at hubro noen gang vil kunne reetablere seg i dette området. Imidlertid vil unge individer som ikke er etablert kunne bruke området om næringstilgangen er god. Det finnes ingen holdepunkter for at arealendringene skissert inn over i ny arealplan vil ha noen negativ effekt for den hekkende hubropopulasjonen på Frøya (Martin Pearson).	0
Kystlynghei	Det er ikke gjennomført naturtypekartlegging i området.	
Anadrome vassdrag	Det foreligger ingen registreringer av anadrome vassdrag i området.	0
Myr	Det er ikke registrert myr i området.	0
Skjellsand	Storparten av sjøarealet som inngår i planavgrensningen er kartlagt som skjellsand av <i>svært viktig</i> verdi.	--
Mineralressurser	Det foreligger ingen registreringer tilknyttet mineralressurser i området.	0
Vannforekomst	Sjøvannet inngår i kystvannforekomsten <i>Sulfjorden</i> , hvor det ikke er registrert noen beskyttede områder. Den økologiske tilstanden er klassifisert som <i>god</i> , som er i tråd med miljømålene for 2022-2027. En utfylling i sundet mellom Littjønnøya og fastlandet vil hindre eksisterende gjennomstrømning, som trolig vil medføre forringelse av vannforekomsten.	--
<b>Kulturmiljø/kulturminner</b>	Det foreligger ingen registrerte kulturminner eller kulturmiljø i området.	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>		
Folkehelse	Det er ikke kjent om området i/ved planavgrensningen benyttes av folk i dag. Ved eventuell støy fra tiltaket så vil det være boligbebyggelsen i sørøst som er mest utsatt.	0



Friluftsliv/nærmiljø	Området befinner seg innenfor et registrert friluftslivsområde med viktig verdi; «Skjærgården fra Flatbremholmen – Anstein». Dette er en grovmasket registrering. Utfra områdebeskrivelsen kan området være egnet for eggsanking, bærplukking og havørnsafari. Dette er mer generelle aktiviteter og ikke knyttet spesielt opp til dette området. Det er ikke inntegnet noen turstier som fysisk berøres av planene. Det er inntegnet en tursti(rundtur) med start-/stoppunkt langs gårdsveien mellom sagbruket og bebyggelsen i øst. Turstien beveger seg sørover fra veien, for så å gå et stykke vestover. Det er også inntegnet en skytebane ca. 100 meter sør for skissert videreføring av vei.	0
Barn og unge	En utvidelse vil medføre økt trafikk langs smale og svingete veger som ikke er tilrettelagt med gang- og sykkelveg. Utover dette berøres barn og unge i liten grad.	0
<b>Anleggsfasen</b>		
I anleggsfasen vil det uansett type etableringer i området bli anleggsvirksomhet og trafikkøkning til og fra området. Der det er behov for masseuttak før utbygging vil sprengning være betydelig. Dette antas å medføre økt støy og støvulemper i nærheten av området og økt trafikkstøy og støvproblematikk til området for den bebyggelse biltrafikken vil passere. Spesielt støy- og støvfølsom bebyggelse som barnehager, skoler, institusjoner og boligområder må hensyntas. Overfor er det beskrevet hvilke veier og befolkingskonsentrasjoner biltrafikken vil benytte. Ved utbygging av havn bør massetransport og transport av f.eks. bygningsdeler mest mulig foregå sjøvegen, noe som reduserer mengde CO <sub>2</sub> -utslipp. Tidsperioden anleggsarbeidet vil foregå over, avhenger av om området bygges ut i etapper eller om alt bygges ut på en gang. I anleggsfasen er det også viktig å kartlegge og hensynta eksisterende kabler og ledninger i og til/fra området. Gjeldene KPA har i bestemmelsenes §23 – krav til bygg- og anleggsfasen, krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes før igangsettingstillatelse gis. Bestemmelsen sier noe om hva det skal redegjøres for, rekkefølge for når beskyttelsestiltak skal være etablert, og at krav for støy og luftkvalitet etter Miljøverndepartementets retningslinjer skal tilfredsstilles.		
<b>Forholdet til differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø</b>		
Strandsone vil gå tapt. Frøya ligger i sone 3 i statlige retningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen og må avgjøre om næring er viktigere enn bevaring av strandsonen.		
<b>Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport</b>		
Næringstransporten langs veg vil gå fra tunnel gjennom Nordhammarvika, Sistranda og langs Fv. 714 Nordfrøyveien til krysset Utfrøyveien (Fv. 716). Her er vegen av god kvalitet. Videre går adkomst langs Dyrøyveien til Dyrøy og videre til Ørnflaugvågen. Disse strekninger er svingete og smal med varierende vegstandard og bør prioriteres oppgradert ved økt næringsvirksomhet. Økt mulighet for utvidelser av eksisterende/etablering av nytt næringsliv vil kunne medføre økt bosetting i de nærmeste bygder noe som er en prioritert satsing. Generelt har området i dag stor avstand fra store boligområder, fravær av gang- og sykkelveg samt egnet kollektivtransport, noe som gjør at arbeidspendling til og fra området forventes å være bilbasert. Dette er i utgangspunktet ikke i tråd med Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP), men forbedring av havneforhold og god utnyttning av havn i forhold til næringstransport kan oppveie dette. (for detaljer, se punkter under egnethet; utbyggingsmønster og tilgjengelighet).		
<b>Samlet vurdering</b>		
<p><b>Egnethet:</b> Det må etableres ny veg fra sagbruket som må gå gjennom privat grunn. Det er ikke fiber i området i dag. Området ligger langt fra sentrale knutepunkt, men nært farled.</p> <p><b>KU:</b> Store deler av planområdet består av skjellsand og større kamskjellforekomster av <i>svært viktig</i> verdi. Negative konsekvenser for bunnforholdene ved å endre hydromorfologien. En utfylling i sundet mellom Littjønnøya og fastlandet vil hindre eksisterende gjennomstrømning, som trolig vil medføre forringelse av vannforekomsten.</p> <p><b>Statlige planretningslinjer:</b> Strandsone går tapt. Området ligger langt fra eksisterende infrastruktur på land og betinger ny adkomstveg, samt passering av gårdstun. Området ligger nært farleder for sjøvegs transport.</p>		
<b>Kommunedirektørens vurdering og tilrådning</b>		
Tiltaket vil gi alvorlig miljøskade på marine naturtyper og endrede strømningsforhold. Det fremgår ikke av innspillet hvordan området er tenkt utnyttet. Arealet ligger et godt stykke unna eksisterende infrastruktur på land og betinger ny adkomstveg, samt passering av gårdstun. Området på Dyrøya ser ut til å være godt ivarettatt i forhold til slike tiltak, gjennom avsetning av næringsareal på Ørnflaugvågen og Setra. Området anbefales tatt ut. Det bør i stedet utredes om sundet i nordøst mot Ørnflaugvågen, kan egne seg til formålet for å samle næringsliv i samme område.		

# Nye arealer etter førstegangsbehandling i formannskapet 29.03.2022 i sak 53/22

## Sørburøy glamping

UTREDNINGSPROGRAM		SØR BURØYVEIEN GLAMPING 66/37	
			
<b>Gjeldende arealformål:</b> Andre typer bebyggelse og anlegg		<b>Foreslått fremtidig arealformål:</b> Fritids- og turistformål	
<b>Areal:</b> 1,4 daa		<b>Type næring:</b> Utleiehytter/Glamping	
Tema		Egnethetsvurdering	
<b>Grunnforhold</b>	Området består i hovedsak av bart fjell med et tynt vegetasjonsdekke.		
<b>Terreng</b>	Området er kupert, og har en høydevariasjon fra 1 til 8 moh.		
<b>Lokalklima</b>	Området er vendt mot øst, og ligger noe skjermet til inne i Gårdasundet.		
<b>Utbyggingsmønster</b>	Planområdet ligger langs stikkveg fra hovedtraseén inn til boliger. Tiltaket er tenkt plassert langs et uberørt strekk på ca. 130 meter som ligger mellom boliger og Coop marked/hurtigbåtkaia.		
<b>Tilgjengelighet</b>			
Hovedvegssystem	Vegsystemet består av en kommunal veg, som strekker seg tvers over øya. Ellers finnes det private stikkveier inn til eiendommer.		
Avstand	Hurtigbåten bruker 1 time (+/- 10 minutter, avhengig av ruteavgang) fra Sørburøy kai til Dyrøy kai. Avstanden fra Dyrøy kai til Frøyatunnelen er ca. 20 km. Avstanden fra Dyrøy kai til Sistranda sentrum er ca. 15 km.		
Gang-/sykkelvei	Tilgjengeligheten for myke trafikanter er gode, da vegen er lite trafikkert, og det er kun moped-registrerte kjøretøy og traktorer på øya.		
Kollektivtilbud	Kollektivtilbudet består av hurtigbåt, samt korresponderende busser på Fast-Frøya. Kollektivtilbudet varierer mellom sommer-/vinterhalvåret. Det er nylig vedtatt hyppigere avganger i sommermånedene fra 2022.		
Havneforhold	Ikke relevant for tiltaket. Det er grunne dybdeforhold og området er uegnet for slikt.		
Fiskeri	Det er områder avsatt til <i>fiskeplasser – passive redskap</i> ca. 80 meter øst for planområdet.		
<b>Teknisk infrastruktur</b>			
Veg	Alle veier på Sørburøy er angitt i veglista under bruksklasse med spesiell begrensning. Bakgrunnen for dette er at det ikke er etablert veier som er beregnet for personbiler. Trafikken som eksisterer er med ATV. Kommunens vegmyndighet stiller krav til at vegnettet på Sørburøy blir ivaretatt mht. dette.		
Vann og avløp	Vann: Her er det kun kapasitet til drikkevann. Sørburøya er forsynt med en 63mm fra Mausund. I tilfelle næringsvirksomhet, må denne oppgraderes. Avløp: Kommunalt avløp ikke tilgjengelig.		
Elektrisitet	Det går en 12 kv. luftlinje ca. 350 meter nordvest for planavgrænsningen. Kapasitet og tilkoblingspunkt må utredes/prosjekteres nærmere.		

Fiber	Det er ikke utbygd fiber i området og det foreligger heller ikke noen kommersielle planer om utbygging av fiber i dette området. Kun Telenor som har mobildekning i dette området.										
Forventet klimaendring	Planområdet er med dagens havnivå utsatt ifm. 20-/200-/1000-års stormflo, og er dermed utsatt for fremtidige prognoser for havnivå. Det foreligger ingen opplysninger som skulle indikere at området er utsatt for flom-/skredhendelser.										
<b>Konsekvensutredning</b>	<b>Vurdering</b>	<b>Konsekvens</b>									
<b>Miljørelaterte forhold</b>		<table border="1"> <tr> <td>----</td> <td rowspan="4">0</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>--</td> <td>+++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++++</td> </tr> </table>	----	0	+	---	++	--	+++	-	++++
----	0	+									
---		++									
--		+++									
-		++++									
<b>Forurensning</b>											
Støyforurensning	Det er lite trolig at tenkt virksomhet vil generere støy i selve driftsfasen. Det er en registrert bolig ca. 60 meter i sørvest for planavgrensningen, og en bolig ca. 100 meter unna i nordvest.										
Luftforurensning	De største utslippskildene for PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> og NO <sub>x</sub> innen kommunegrensen er knyttet til skip, vedfyring og veistøv. Arealformålet er utleiehytter (glamping), slik at det er lite trolig at tiltaket vil generere luftforurensning.										
Vann- og grunnforurensning	Det foreligger ingen registreringer av eksisterende grunnforurensning i området. Det er ingen registrerte brønner i området.										
<b>Klimagassutslipp</b>											
Nedbygging av karbonrike arealer	Det er ikke registrert myr på området.	0									
Trafikkmengde/ transportmønster	Avstand fra ferjeleiet, fravær av gang- og sykkelveg, gjør at trafikken til og fra Dyrøy kai forventes å være bilbasert. Økt anleggstrafikk vil øke CO <sub>2</sub> -utslipp og spesielt i anleggsperioden vil økningen kunne bli vesentlig. Ved anleggstrafikk langs veg kan utslippsfrie biler i størst mulig grad benyttes. Områder som ligger langs sjø har mulighet til å transportere masse og bygningsmaterialer sjøvegen. Dersom det kan brukes utslippsfrie fartøy er det foretrekke. Dette vil begrense utslippene. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av næringsarealene.										
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp	Det er tenkt etablering av glampinghytter, slik at klimagassutslippene i driftsfasen vil trolig være minimale.	0									
<b>Landskap</b>	Området er allerede avsatt til formålet «annen bebyggelse og anlegg», slik at arealbruken dermed er avklart. Arealet som inngår i planområdet er på ca. 1,4 dekar, og fremstår som uberørt basert på flyfoto. Området er klassifisert under <i>verdifulle kulturlandskap</i> med <i>svært verdifullt</i> biologisk mangfold og kulturminneverdi.	-									
<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>											
Innmark/matjord	Det foreligger ingen registreringer innenfor planområdet.	0									
Beiteareal	Landbruksdirektoratet har en ordning som heter regionalt miljøtilskudd hvor de blant annet gir tilskudd til beite på biologisk viktig areal, hvor de som driver beite på Sørburøya får tilskudd for å drive beitedrift med sau der.	----									
<b>Naturmangfold</b>											
Naturmangfold	Det er registrert større kamskjellforekomster av <i>svært viktig</i> verdi ca. 50 meter øst for planavgrensningen.  Geologien består av bergarten: Kvartsmonzodioritt til granodioritt, middelskornet, grårosa med mørke flekker av biotitt og amfibol; intrudert av rosa aplittganger og -årer Det er ingen registreringer av geologisk arv i området, og virksomheten vil antakelig ikke forringe spesielle geologiske verdier.	0									
Verneområder/rødlistearter	Området er allerede avsatt til formålet «annen bebyggelse og anlegg», slik at arealbruken dermed er avklart. Arealet lokalisert innenfor verneområdet <i>Froan naturreservat og landskapsvernområde med tilhørende dyrelivsfredning</i> . Formålet med fredningen er å verne om et rikt og interessant dyre- og planteliv og bevare leve- og yngleområdene for fugl, sel og andre pattedyr i et variert og egenartet kystlandskap. Sjøarealet har	-									

	ramsar-status og inngår dermed i den internasjonale avtalen for bevaring og bærekraftig bruk av våtmarker. Det foreligger registrering av gråmåke (sårbar) i området. Nærmeste gyteområdet er lokalisert ca. 1,6 km utenfor planområdet i sør.	
Hubro	Det er ingen kjente nåværende hubrotterritorier på Sørburøy.	0
Kystlynghei	Landarealet i sin helhet er registrert med kystlynghei av <i>svært viktig</i> verdi, og er registrert som utvalgt naturtype. Ut i fra ortofoto ser det ikke ut til at det forekommer kystlynghei innenfor det foreslåtte planområdet.	0
Anadrome vassdrag	Det er ingen registrerte anadrome vassdrag i området.	0
Myr	Det er ikke registrert myr innenfor planområdet.	0
Skjellsand	Det er registrert skjellsand av <i>svært viktig</i> verdi ca. 80 meter øst for planavgrensningen.	0
Mineralressurser	Det foreligger ingen registreringer av mineralressurser i området.	0
Vannforekomst	Tilgrensende sjøareal inngår i kystvannsonen Frohavet-vest. Vannforekomsten utgjør et areal på 651,5 km <sup>2</sup> , og besitter det beskyttede området Froan naturreservat. Den økologiske tilstanden er klassifisert som god, noe som er i tråd med miljømålene for 2022-2027.	0
<b>Kulturmiljø/kulturminner</b>	Det foreligger ingen kjente registreringer av kulturminner på Sørburøy. Må utredes i reguleringsplanprosess.	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>		
Folkehelse	Det anses som lite trolig at tiltaket vil generere støy og påvirke luftkvaliteten i området i driftsfasen. Tiltaket vil medføre noe spredt utbygging i strandsonen, men vil ikke hindre tilgang til sjøen. Planområdet beslaglegger ca. 1,4 dekar med strandsone.	0
Friluftsliv/nærmiljø	Tiltaket vil medføre noe begrensning til strandlinjen, men bebyggelse vil være spredt og hindrer dermed ikke ferdsel. Sørburøy inngår i det registrerte friluftsområdet «Froan». De beskrevne aktivitetene i området er: Geocatching, dykking, kajakk, havfiske, skarv og selsafari.	0
Barn og unge	Det foreligger ingen informasjon som skulle tilsa at virksomheten vil komme i konflikt med barn og unges interesser. Planområdet ligger ca. 550 meter i luftlinje unna Sørburøy skole.	0
<b>Anleggsfasen</b>		
I anleggsfasen vil det uansett type etableringer i området bli anleggsvirksomhet og trafikkøkning til og fra området. Det antas at det ikke er behov for sprengning av grunn for å realisere tiltaket. Dersom det er behov for masseuttak før utbygging vil sprengning være betydelig. Dette antas å medføre økt støy og støvulemper i nærheten av området og økt trafikkstøy og støvproblematikk til området for den bebyggelse biltrafikken vil passere. Spesielt støy- og støvfølsom bebyggelse som barnehager, skoler, institusjoner og boligområder må hensyntas. Overfor er det beskrevet hvilke veier og befolkningskonsentrasjoner biltrafikken vil benytte. Tidsperioden anleggsarbeidet vil foregå over, avhenger av om området bygges ut i etapper eller om alt bygges ut på en gang. I anleggsfasen er det også viktig å kartlegge og hensynta eksisterende kabler og ledninger i og til/fra området. Gjeldene KPA har i bestemmelsen §23 – krav til bygg- og anleggsfasen, krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes før igangsettingstillatelse gis. Bestemmelsen sier noe om hva det skal redegjøres for, rekkefølge for når beskyttelsestiltak skal være etablert, og at krav for støy og luftkvalitet etter Miljøverndepartementets retningslinjer skal tilfredsstilles.		
<b>Forholdet til differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø</b>		
Området er avsatt til «annen bebyggelse og anlegg» i gjeldende KPA. Området avsettes til et nytt område til næring og fritids- og turistnæring. Det er i utgangspunktet i strid med byggeforbud i 100m beltet. Frøya kommune ligger i sone tre og kan vurdere og prioritere næringsarealer framfor vern av strandsonen. Tiltaket ligger innenfor Froan naturreservat og landskapsvernområde med tilhørende dyrelivsfredning. I dette området veier ulike verneinteresser mest, og strandsonen bør ikke utbygges.		
<b>Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport</b>		
Området ligger på Sørburøy i Froan. Transport til øya må skje med båt/ferje. Fra ferjeleiet er det ca. 1,5 – 2 km veg til området. En utvikling av området kan føre til økt næringsaktivitet på øya, noe som igjen fører til bosetting.		
<b>Samlet vurdering</b>		
<b>Egnethet:</b> Området er allerede avsatt til formålet «annen bebyggelse og anlegg», slik at arealbruken dermed er avklart. <b>KU:</b> Området ligger i Froan naturreservat og landskapsvernområde med tilhørende dyrelivsfredning. Området er både nasjonalt og internasjonalt viktig, da det har status som Ramsarområde. Konflikt med beite- og verneinteresser. Tilsynelatende ikke i konflikt med rødlistede arter/naturtyper. <b>Statlige planretningslinjer:</b> Tiltaket i sin helhet ligger innenfor strandsonen.		
<b>Konklusjon/kommunedirektørens vurdering</b>		

Området ligger innenfor et verneområde og er i slik måte konfliktfylt. Det foreligger ingen registreringer av særskilt betydning ved dette arealet. Tiltakets lokalisering er like ved hurtigbåtkaia, butikken og noen boliger, og anses for å være et av de mer egnede lokasjonene for nyetableringer.


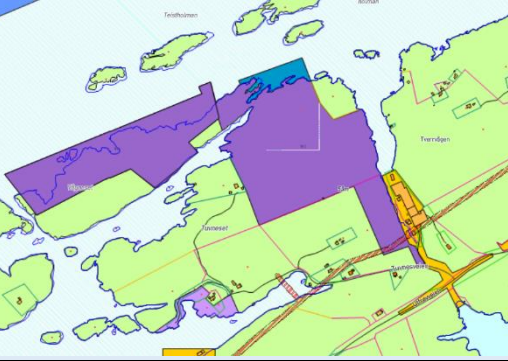
**Formannskapet vedtok i sak 53/22 den 29.03.2022 å ta området med til høring og offentlig ettersyn.**

**Avbøtende tiltak:**

- Det bør tillates beiting frem til, og etter, anleggsfasen.
- Anleggsarbeid skal foregå utenfor hekketid.



## Tuvneset-Storheia m/tilleggsutvidelse

UTREDNINGSPROGRAM		TUVNESET-STORHEIA 12/1
		
<b>Gjeldende arealformål:</b> LNF og kombinerte formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone		<b>Foreslått fremtidig arealformål:</b> Nærings/havn
<b>Areal:</b> 76,3 daa		<b>Type næring:</b> Utvidelse av dagens næringsaktivitet, næringer som kreves nærhet til sjø.
Tema	Egnehetsvurdering	
<b>Grunnforhold</b>	Ifølge kvartærgeologiske kart består hele området av bart fjell.	
<b>Terreng</b>	Terrengen på land er småkupert med største høyde ca. 10 -13 moh. Ifølge sjøkart er maks dybde i sjø der det er tenkt utfylling ca. -18 moh. Den største dybde er i vest.	
<b>Lokalklima</b>	Området er vendt mot nord – nordvest, og ligger forholdsvis åpent til fra nord og vest av hensyn til vind. En fremtidig havn vil være godt skjermet for bølger fra nord og vest.	
<b>Utbyggingsmønster</b>	Området befinner seg ved et eksisterende settefiskanlegg og grenser til et større område avsatt som fremtidig næringsområde, og er under reguleringsplanlegging.	
<b>Tilgjengelighet</b>		
Hovedvegssystem	Adkomst er tenkt via areal avsatt til framtidig næringsbebyggelse i kommuneplanens arealdel. Det planlegges å benytte samme avkjørsel til dette området som eksisterende avkjørsel fra Utfrøyveien som Vikan Settefiskanlegg benytter i dag. Denne tar av fra Fv. 716. Dagens avkjøring er ulykkesutsatt og ny eller forbedret avkjøring på påregnes. Fra Frøyatunnelen passerer trafikken gjennom Hammarvika og forbi Nabeita oppvekstsenter. Ved oppvekstsenteret er det gangvei over fylkesveien som leder til gang-/sykkelveien. Videre går adkomsten mot øst i et 3-armet kryss ved Nordskag (ca. 800 meter før Nordskag oppvekstsenter).	
Avstand	Avstand til Frøyatunnelen: 21,6 km Avstand til Sistranda: 18,6 km. Avstand til Frøya Flyplass: 17,9 km Avstand til kai: 13,6 km til Nettet kai	
Gang-/sykkelvei	Forholdene for myke trafikanter er dårlige per dags dato. Det er 18,4 km til nærmeste gang-/sykkelvei.	
Kollektivtilbud	Ikke god tilgjengelighet per i dag. Bussholdeplassen <i>Tuvnes</i> er lokalisert i krysset for avkjøring fra Utfrøyveien.	
Havneforhold	Havneforholdene er tilsynelatende gode, men dette må utredes nærmere.	
Fiskeri	Det foreligger ingen registreringer relatert til fiskerivirksomhet i området som berøres direkte. Det er avmerket «Fiskeplasser – passive redskap» ca. 250 meter mot nord, og låssettingsplasser ca. 450 meter mot øst. Planområdet ligger ikke i nærhet til noen inntegnede farleder.	
<b>Teknisk infrastruktur</b>		
Veg	De første 80 meterne fra Fv. til området er kommunale, men utover dette er det privat vei. Veg må planlegges med riktig BK og gode trafikksikkerhetsmessige tiltak.	
Vann og avløp	Vann: - Infrastruktur: Går en hovedvannledning forbi området langs Fv. 716 (160 mm). Avstand ca. 500 m. Hovedvannledningen til Salmar går også forbi området i sjø og over land ved eide mot Vågneset før	

	den går ned i sjøen igjen i sundet mellom Vågneset og Tuvneset. Denne vil bli berørt av en utvidelse. - Kapasitet: God kapasitet på vannledning langs fv. såfremt ikke vannbehov blir for stort (type lakseslakteri). Ikke kapasitet på dagens vannledning til Salmar. Avløp: - Infrastruktur: Eksisterer ikke - Kapasitet: Null										
Elektrisitet	Det går en 24 kv. luftlinje nord for Fv. 716. Nærmeste avstand til området er ca. 300 meter. Kapasitet og tilkoblingspunkt må utredes/prosjekteres nærmere.										
Fiber	Nærmeste punkt er Bremnestuva.										
Forventet klimaendring	Basert på projisert havnivåstand i 2090 vil halvøya Vågneset separeres fra Tuvneset ved 20-/200-/1000-års stormflo. Det foreligger ingen opplysninger om forhold som skulle indikere at området vil være sårbart for flom- og skredhendelser.										
<b>Konsekvensutredning</b>	<b>Vurdering</b>	<b>Konsekvens</b>									
<b>Miljørelaterede forhold</b>		<table border="1"> <tr> <td>---</td> <td rowspan="4">0</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>---</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>--</td> <td>+++</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>++++</td> </tr> </table>	---	0	+	---	++	--	+++	-	++++
---	0	+									
---		++									
--		+++									
-		++++									
<b>Forurensning</b>											
Støyforurensning	Utvidet næringsareal vil føre til økt støy fra tiltaket, samt økning i trafikk ifm. virksomheten. Området er lite preget av bebyggelse, men langs innfartsvei er det boliger som vil være sårbare for økte støymengder.										
Luftforurensning	De største utslippskildene for PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> og NO <sub>x</sub> innen kommunegrensen er knyttet til skip, vedfyring og veistøv. Etablering av havn, samt økt trafikk til/fra tiltaket, vil generere høyere utslipp av nevnte komponenter. Det er noe sårbar bebyggelse i sør langs adkomstvei.										
Vann- og grunnforurensning	Det foreligger ingen registreringer av eksisterende grunnforurensning eller forekomst av brønner i området.										
<b>Klimagassutslipp</b>											
Nedbygging av karbonrike arealer	Ikke registrert myr.	0									
Trafikkmengde/transportmønster	Avstand fra store boligområder, fravær av gang-/sykkelvei og egnet kollektivtransport, gjør at trafikken til og fra området forventes å være kjøretøybasert. Økt anleggstrafikk vil øke CO <sub>2</sub> -utslipp og spesielt i anleggsperioden vil økningen kunne bli vesentlig. Ved anleggstrafikk langs veg kan utslippsfrie biler i størst mulig grad benyttes. Områder som ligger langs sjø har mulighet til å transportere masser og bygningsmaterialer og framtidig næringstransport sjøvegen. Dersom det kan brukes utslippsfrie fartøy er det foretrekke. Dette vil begrense utslippene. Det bør stilles krav om bruk av miljøvennlige løsninger ved utvikling av næringsarealene.	-									
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp	Uavklart hva som kommer. Laste/ladekai.										
<b>Landskap</b>	Arealet som inngår i landskapet er på ca. 76,3 dekar, og er lokalisert på halvøya Vågneset. Terrenget er svært ulendt og strekker seg fra havnivå til 19 moh. Landskapet er fritt for menneskeinngrep, og består av bergknauser med tynt vegetasjonsdekke, vannpytter og en del strandlinje. Ved utbygging vil landskapet sannsynligvis blir sprengt ut og vil derfor endres seg betraktelig. Endringen vil medfører stor miljøskade på dagens landskap.	--									
<b>Landbruk/jordbruk/skogbruk</b>											
Innmark/matjord	Det er registrert 0,3 daa innmarksbeite innenfor planområdet. Ikke registrert naturbeitemark.	0									
Beiteareal	Området blir beitet og er registrert som viktig beiteareal i beitebruksplanen. Dersom mulig kan sambruk forekomme.	---									
<b>Naturmangfold</b>											
Naturmangfold	Det er ikke gjennomført naturtypekartlegging i området. Det foreslåtte tilleggsarealet som berører Valavågen, er lokalisert ca. 283 meter unna naturtypen «Fjorder med naturlig lavt oksygeninnhold i bunnvannet». Denne er oppført med verdien viktig.	--									



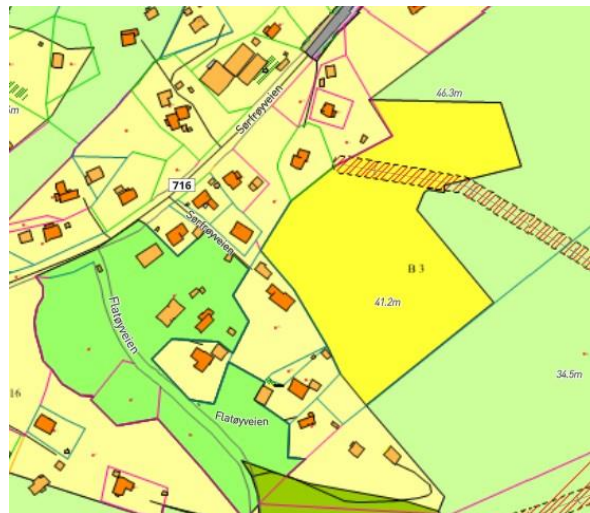
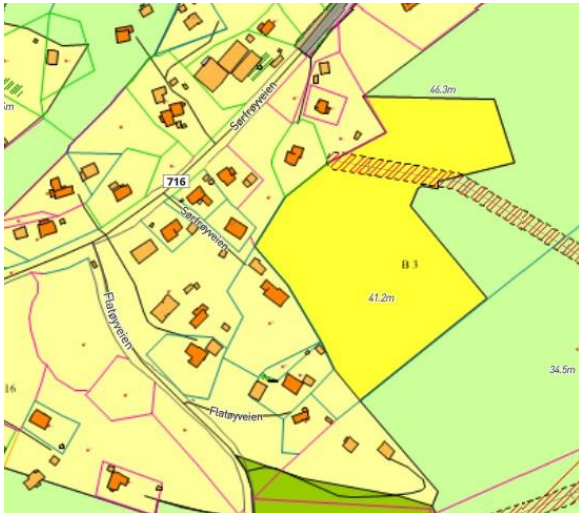
	Tilgjengelige geologiske registreringer indikerer en monoton geologi, hvorav granitt er den dominerende bergarten i likhet med store deler av Frøya. Det foreligger ingen registreringer av geologiske strukturer med noen spesiell verdi.	
Verneområder/rødlisterarter	<p>Aralet er ikke lokalisert i tilknytning til noe verneområde.</p> <p>Det foreligger registrering av tjeld (nær truet), heilo (nær truet), gjøk (nær truet), stær (nær truet), konglebit (nær truet), ærfugl (sårbar), hønhauk (sårbar), vannrikse (sårbar), grønnfink (sårbar) og storspove (sterkt truet) nært planområdet.</p> <p>Det foreligger ingen registreringer av prioriterte eller fredete arter i området.</p> <p>Det foreligger ingen registreringer av spesielle hensynskrevende arter og økologiske former.</p> <p>Det er et registrert gyteområde for torsk ca. 83 meter mot nord. Dette vil være sårbart ifm. med utfylling i sjø og endret arealbruk. Det er vesentlig at avbøtende tiltak implementeres i en evt. planprosess.</p>	--
Hubro	<p>Følgende beskrivelse er basert på naboområdet som var først tenkt: Området ligger utenfor kjente hubrot territorier i dag. Det finnes heller ingen tidligere registreringer av hekking innenfor to km av området. I 2019 ble det hørt en syngende hann i nærområdet, denne etablerte seg trolig i nærmeste territorium som ligger mer enn 2 km unna. Ifølge en som ofte tilbringer fritiden innenfor området har han aldri hørt hubro i området. Konfliktgrad vurderes til 0 (Martin Pearson).</p> <p>Vedrørende det nye arealet: Området er forelagt Martin Pearson. Understreker viktigheten av å gjennomføre feltundersøkelser for å påvise evt. forekomster av næringsarter for hubro.</p>	0
Kystlynghei	Det er ikke gjennomført naturtypekartlegging i området. Med utgangspunkt i ortofoto, samt tidligere beitevirksomhet, tyder det på en forekomst av denne naturtypen.	
Anadrome vassdrag	Bekken som går ned fra Tuvnesvatnet og forbi settefiskanlegget, er registrert som en anadrom strekning for laks og sjøørret. Planlagte tiltak vil ikke berøre dette vassdraget.	0
Myr	Området har ikke registrert noe myr (AR5).	0
Skjellsand	Det foreligger ingen registreringer i området.	0
Mineralressurser	Det foreligger ingen registreringer relatert til mineralressurser i området.	0
Vannforekomst	<p>Sjøarealet i nord inngår i kystvannforekomsten <i>Frøyhavet – ytre</i>. Vannforekomsten utgjør et areal på 408,7 km<sup>2</sup>, og er ikke registrert med noen beskyttede områder. Den økologiske tilstanden er klassifisert som <i>god</i>.</p> <p>Planområdet berører vannforekomsten <i>Valavågen i sør</i>. Vannforekomsten utgjør et areal på 0,3 km<sup>2</sup>, og er ikke registrert med noen beskyttede områder. Den økologiske tilstanden er klassifisert som <i>god</i>.</p>	-
Kulturmiljø/kulturminner	Ingen kulturminneregistreringer innenfor området. Nærmeste registrerte kulturminne er en steinalderboplass som befinner seg i underkant av 1 km mot øst. Da det generelt er et stort omfang av kulturminner på Frøya, må det påregnes krav om kulturminneundersøkelse av dette området i en reguleringsplanprosess.	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>		
Folkehelse	En utvidelse av det planlagte næringsområdet vil føre med seg negative konsekvenser for folkehelse i form av økt støy og støvproblematikk (lengre anleggsarbeid) samt økt trafikk. Dette vil til en viss grad kunne begrenses gjennom avbøtende tiltak i reguleringsplan. Det er imidlertid få boliger i nærområdet som vil bli berørt.	-
Friluftsliv/nærmiljø	Hele området inngår i det kartlagte friluftsområdet: Skjærgården fra Flatbremholmen – Anstein. Dette er registrert som et viktig friluftsområde. Utdrag fra områdebeskrivelsen: «Skjærgårdsområde egnet for familieaktiviteter, småbåter, fiske, strand, leting etter vrak, dykking, padling, egganking, bærplukking og havørnsafari». Det er ikke kartlagte stier/fotruter innenfor området.	--

	Planavgrensningen beslaglegger ca. 47,3 daa avmerket som tilgjengelig strandsone, og ca. 1,1 km med strandlinje.	
Barn og unge	En utvidelse vil medføre økt trafikk langs smale veger som ikke er tilrettelagt med gang- og sykkelvei. Bortsett fra dette berøres barn og unge i liten grad.	0
<b>Anleggsfasen</b>		
<p>I anleggsfasen vil det uansett type etableringer i området bli anleggsvirksomhet og trafikkøkning til og fra området. Der det er behov for masseuttak før utbygging vil sprengning være betydelig. Dette antas å medføre økt støy og støvulemper i nærheten av området og økt trafikkstøy og støvproblematikk til området for den bebyggelse biltrafikken vil passere. Spesielt støy- og støvfølsom bebyggelse som barnehager, skoler, institusjoner og boligområder må hensyntas. Overfor er det beskrevet hvilke veier og befolkningskonsentrasjoner biltrafikken vil benytte. Ved utbygging av havn bør massetransport og transport av f. eks bygningsdeler mest mulig foregå sjøvegen, noe som reduserer mengde CO<sub>2</sub>-utslipp.</p> <p>Tidsperioden anleggsarbeidet vil foregå over, avhenger av om området bygges ut i etapper eller om alt bygges ut på en gang. I anleggsfasen er det også viktig å kartlegge og hensynta eksisterende kabler og ledninger i og til/fra området.</p> <p>Gjeldene KPA har i bestemmelsen §23 – krav til bygg- og anleggsfasen, krav om at plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen skal godkjennes før igangsettingstillatelse gis. Bestemmelsen sier noe om hva det skal redegjøres for, rekkefølge for når beskyttelsestiltak skal være etablert, og at krav for støy og luftkvalitet etter Miljøverndepartementets retningslinjer skal tilfredsstilles.</p>		
<b>Forholdet til differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø</b>		
<p>Dette er utvidelse av et havneareal og næringsareal på land som er under regulering. Planområdet beslaglegger 47,3 dekar tilgjengelig strandsone, og bygger ned ca. 1,1 km med strandlinje. Det er i strid med byggeforbud i 100m-beltet langs sjø, men arealer til næring kan prioriteres i sone 3. Utbyggingen må tilpasses best mulig til landskap og naturmiljø.</p>		
<b>Forholdet til statlige retningslinjer for bolig, areal og transport</b>		
<p>Området er en utvidelse av areal som det finnes noe næringsvirksomhet på i dag og er under planlegging til et framtidig aktivt næringsområde. Området er avsatt til næringsbebyggelse i gjeldende KPA. Hovedhensikten med utvidelsen er å få bedre kai og laste- og lossemuligheter. En utbygging vil være i tråd med SPR-BATP ut fra at det satses på en utvidelse av et område som allerede er tiltenkt næringsutvikling. Ved å anlegge ny havn og tilrettelegge for sjøbasert næringsliv, vil det bli god tilgjengelighet for næringstransport langs sjø, noe som er mer miljøvennlig enn transport langs veg, særlig dersom det i tillegg legges opp til havner med mulighet til landstrøm. Næringstransport til Tuvneset-Storheia langs veg vil skje fra tunnel og langs Sørfrøyveien, Fv. 716 og øke trafikkmengden i forhold til i dag på denne strekningen. Det er god fremkommelighet for næringstransport Fra Fv. 716 går Tuvnesveien, en smal veg i dag. Ny adkomst må opparbeides. Foreslått utvidelse gjelder adkomst langs sjø og vil bedre havneforholdene. Dette kan overføre transport fra veg til sjøbasert transport. Det må vurderes om det på strekningen vil være nødvendig med bedre gang- og sykkelvegtilbud. Det er et ønske å opprettholde bosetting i Nordskaget og økt næringsutbygging kan føre til økt bosetting i tråd med SPR-BATP § 4.3. (for detaljer, se punkter under egnethet; utbyggingsmønster og tilgjengelighet).</p>		
<b>Samlet vurdering</b>		
<p><b>Egnethet:</b> Det må opparbeides ny infrastruktur. Avkjøring fra hovedveg må utbedres. Utbygging må hensynta havnivåstigning og bølgepåvirkning.</p> <p><b>KU:</b> Kystlynghei ikke kartlagt, vil være et krav ifm. detaljregulering. Stort (utvidet) landskapsinngrep. Storspove (sterkt truet). En utbygging er også i konflikt med friluftslivsområde i Skjærgården.</p> <p><b>Statlige retningslinjer:</b> Strandsone vil beslaglegges. Frøya er i sone 3 som kan medføre en vurdering om at næringsinteresser kan etableres i strandsonen. Område er en stor utvidelse av eksisterende næring. Området ligger langt fra Frøyatunnelen og økt trafikk vil passere flere bygder uansett om man velger å kjøre om Sistranda eller om Nordskaget. Det kan etableres ny havn/kai som kan tilrettelegges for elektrifisering. Det meste av transport kan skje sjøvegs, noe som er i tråd med retningslinjene.</p>		
<b>Kommunedirektørens vurdering og tilrådning</b>		
<p>Store konsekvenser for landskap og noen konsekvenser for naturmiljøet. Området har et veldig aktivt næringsliv i dag, og vurderes som svært interessant for havbruksnæringen i framtiden som servicehavn med lasting, lossing og lading for flere havbruksaktører. Området er en utvidelse av areal avsatt til næring i gjeldende KPA og som er under regulering. Behov for slik type servicekai med tilhørende fasiliteter på vestsiden av Frøya. God havningskvalitet, ifølge havbruksnæringen. Området anbefales innarbeidet i planforslaget.</p> <p><b>Formannskapet vedtok i sak 53/22 den 29.03.2022 å ta utvidelsesområdet med til høring og offentlig ettersyn.</b></p> <p><b>Forslag til avbøtende tiltak:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tilpasning i landskapet og til natur.</li> <li>• Anleggs- og næringstransport bør skje sjøvegs.</li> <li>• Arealbruk på land bør begrenses og tilpasses beiteinteressene også for å opprettholde sannsynlig god kvalitet på kystlynghei.</li> <li>• Beiting kan foregå inntil området realiseres.</li> <li>• Sjøkant bygges slik at det unngås avrenning/forurensning til sjø.</li> <li>• Kai kan etableres på påler for å minimere fysiske inngrep, samt hydromorfologisk påvirkning, på vannforekomsten.</li> </ul>		

## Arealer som ikke konsekvensutredes

### Tilbakeføring av arealer til LNFR/opphevelse av reguleringsplaner

#### Hurran villsau

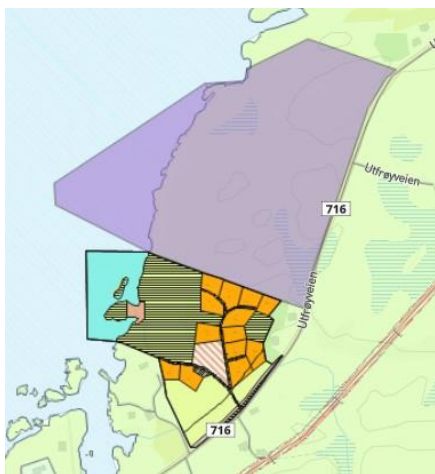


Området vist på kart tilbakeføres til LNF-areal. Det har i dag arealformål bolig og bebyggelse, men er fulldyrket areal eid og drevet av Hurran gård som driver aktivt med gårdsdrift. Det mest fornuftige er å tilbakestille dette arealet til LNF, dette vil beskytte driften til gården og landbruket på Frøya.

Arealet er dekket av matjord som må beskyttes, det er i aktiv drift i dag som må beskyttes og eies av de som driver arealet. Det er også ett ønske å omregulere arealet til LNF av eier da dette gir større rettigheter til å utvikle arealet i landbruksformål uten å søke dispensasjon for normal landbruksdrift.

Forslaget tilrådes til 1.gangsbehandling.

#### Husvika hyttfelt gnr. 14, bnr. 2,9 vedtatt 28.02.08.



Husvika hyttfelt bør ved utbygging av Husvika til næringsområde tilbakeføres til LNFR. Siden reguleringsplanen ble vedtatt er fritidsområdet ikke tatt i bruk til utbygging.

Forslaget tilrådes til 1.gangsbehandling.

# Sammenstilling av konsekvenser

Tabellen nedenfor er en sammenstilling av konsekvenser for alle vurderte områder.

	Havilla	Hestøya	Skarpsneset	Friøya næringspark	Ørnflaugvågen	Tunneset-Sørheia	Nordhammarvika A1	Nordhammarvika A2	Rabbahøia	Stormyran	Leirikhamn	Skrubury	Nabehøia	Brennøya/Mausund	Karvika	Stellan boligfelt	Skagan småbåthavn	FOU-areal sjø	Sykkelstasjonsomta	Setra	Titrøn	Skrubury næringsområde	Skruburyen (planlagt)	Tunneset-Sørheia (tillegg)
<b>* Forurensning</b>																								
Støyforurensning																								
Luftforurensning																								
Vann- og grunnforurensning																								
Radon																								
<b>Klimagassutslipp</b>																								
Nedrigging av karbonrike arealer	0	-/-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trøffelmengde/transportmonster	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Næringsliv som gir økt klimagassutslipp	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Landbruk</b>																								
Landbruk/jordbruk/slagbruk																								
Innmark/majord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Betareal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Naturangifer</b>																								
Naturangifer	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vernemåder/tyllister	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hudro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kystlynghei	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Anadrome vassdrag	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Myr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Skjellsand	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mineralressurser	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vannforekomst	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kulturminne/kulturmåner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Samfunnsrelaterte forhold</b>																								
Folketettle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Frautsliv/nærmiljø	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Barn og unge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## Prioritering av arealer til førstegangsbehandling

Tabellen nedfor viser en oppsummering hvilke områder som foreslås å legges fram til 1.gangsbehandling av planen. Det vises til egnethetsvurderingen og konsekvensutredningen med konklusjoner samt kommunedirektørens vurdering og tilrådning for det enkelte område.

OMRÅDER SOM ER KONSEKVENSTREDET OG FORSLAG TIL ANBEFALING	
Områder	Anbefaling
<b>NÆRINGSOMRÅDER FRA MULIGHETSSTUDIEN</b>	
<b>Nytt sjønært område</b>	
Husvika	Foreslås til førstegangsbehandling med forslag om avbøtende tiltak
<b>Utvidelse av sjønært område</b>	
Uttian, Hestøya	A1 -A3 Foreslås til førstegangsbehandling med forslag om avbøtende tiltak. Delområde 4 reduseres til et mindre område A5.
Skarpneset	Foreslås til førstegangsbehandling med forslag om avbøtende tiltak
Frøya næringspark, Nesset	Foreslås til førstegangsbehandling med forslag om avbøtende tiltak
Ørnflaugvågen med tilleggsutvidelse	Foreslås til førstegangsbehandling med forslag om avbøtende tiltak
Tuvneset – Storheia med tilleggsutvidelse	Foreslås til førstegangsbehandling med forslag om avbøtende tiltak
<b>Utvidelse av område sentrumsnært/sjønært</b>	
Nordhammarvika A1	Foreslås til førstegangsbehandling med forslag om avbøtende tiltak
Nordhammarvika A2	Foreslås til førstegangsbehandling med forslag om avbøtende tiltak
<b>Nye områder sentrumsnært/ikke sjønært</b>	
Rabbaheia	Er allerede avklart med sektormyndighetene ifm. KDP Sistranda. Foreslås til førstegangsbehandling med forslag om avbøtende tiltak
Stormyran	A2 foreslås tatt ut. A1 foreslås til førstegangsbehandling med forslag om avbøtende tiltak
<b>NÆRINGSOMRÅDER SOM KOM SOM NYE FORSLAG TIL FRITIDS- OG TURISTFORMÅL SOM FØLGE AV HØRING AV PLANPROGRAM</b>	
Leirvikhamn	Foreslås til førstegangsbehandling med forslag om avbøtende tiltak
Sørburøy	Foreslås tatt ut
Nabeita, Nabeitavegen 77	Foreslås til førstegangsbehandling med forslag om avbøtende tiltak
Mausund	Foreslås til førstegangsbehandling med forslag om avbøtende tiltak
Karvika	Foreslås til førstegangsbehandling med forslag om avbøtende tiltak
<b>FORSLAG FRA HAVBRUKSNÆRINGEN ETTER FASTSATT PLANPROGRAM</b>	
Setra	Foreslås til førstegangsbehandling med forslag om avbøtende tiltak
Titran	Foreslås til førstegangsbehandling med forslag om avbøtende tiltak
Sør dyrøy næringsområde	Foreslås tatt ut
<b>ANDRE TYPE OMRÅDER</b>	
Boligfelt – Stølan, Svellingen	Foreslås til førstegangsbehandling med forslag om avbøtende tiltak
Småbåthavn – Skagan.	Foreslås til førstegangsbehandling med forslag om avbøtende tiltak
Areal til forskning og utvikling (FoU-areal) i sjø.	Foreslås til førstegangsbehandling med forslag om avbøtende tiltak
Gammel sykehjemstomt – Nordhammarvika – mulig endring av formål.	Foreslås til førstegangsbehandling med forslag om avbøtende tiltak
<b>TILBAKEFØRING AV AREALER TIL LNFR/OPPHEVELSE AV REGULERINGSPLANER</b>	
Hurran Villsau	Boligområde foreslås tilbakeført til LNFR
Husvika hyttefelt	Husvika hyttefelt foreslås tilbakeført til LNFR

Nye arealer etter førstegangsbehandling i formannskapet 29.03.2022 i sak 53/22	
Sørburøy glamping	Foreslås til høring.
Tuvneset-Storheia m/tilleggsutvidelse	Foreslås til høring.

Områdene Sørburøy og Sørstyrøy næringsområde foreslås å ikke legges fram til 1.gangbehandling.

Områdene Hestøya og Stormyran reduseres i utstrekning.

13 områder foreslås til 1.gangsbehandling med forslag til avbøtende tiltak.

## Arealregnskap

### Formål

Arealregnskap ut fra nye forslag til ulike framtidige arealformål.

Formål	Areal daa
Boligbebyggelse	33,9
Fritids- og turistformål	68,5
Næringsformål	908,2
Kombinert bebyggelse og anlegg	60,6
LNFR	81,3
Bestemmelsesområde/Bruks og vern av vassdrag med tilhørende strandsone	38,6
<b>Totalt for alle nye arealformål</b>	<b>1191,1</b>

### Tilbakeføring til LNF

Formål	Areal daa
Husvika hyttefelt	61,5 daa
Hurran gård	20,2 daa
Mausund, Lille Aursøy	2,8 daa
<b>Samlet areal tilbakeført til LNFR</b>	<b>84,5 daa</b>

### Næringsformål spesielt

En oppsummering i mulighetsstudien som ble lagt ved planprogrammet på høring, viser at til sammen 9 av næringsområder som i dag har vedtatt i reguleringsplan, har ledige arealer på til sammen 333 daa.

Arealer til framtidig næringsformål som ble vedtatt i 2020 var på 284 daa. Ingen av disse arealene er det vedtatt reguleringsplaner for.

Dersom foreslåtte nye arealer til framtidig formål næring blir vedtatt, vil den samlede sum for ledige næringsarealer være på 1516,9 daa.

# Oppsummering av utredningsteama og hovedutfordringer

## Konsekvenser for landskap

Ved utbygging av nesten alle vurderte arealer til nye næringsarealer vil en utbygging medføre utsprenging av landskapet og dermed store endringer og stor miljøskade i forhold til dagens landskap. Dagens landskap vil gå tapt i sin opprinnelige form. Det er en uttalt strategi at en utbygging bør skje i terrasser og at det bør tilstrebes en best mulig tilpasning til landskapet rundt.

## Territorier for Hubro

Kunnskap om aktive (og forlatte) hubro-territorier er innhentet fra lokal ekspertise. Den fastsatte konsekvensgraden bygger på arealenes nærhet til aktive territorier og viktige funksjonsområder som det er kjennskap til. Det som er lagt til grunn under viktige funksjonsområder er forekomster av arter som utgjør en viktig del av næringsgrunnlaget for hubro. Hubroen har store territorier. Der nye utbyggingsområder berører territoriet til en aktiv hubroforekomst har vi vurdert konsekvensene av en utbygging til alvorlig miljøskade.

Av de fire områdene som er vurdert i denne rapporten er det ingen grunn til å anta at planlagte arealendringer i to av områdene vil få noen negativ innvirkning for den lokale hubropopulasjonen på Frøya. I områdene ved Husvika og Stormyra vil arealendringene kunne få negative konsekvenser for to hubroterritorier, særlig sett i sammenheng med summasjonseffekten av arealendringer de senere årene. Isolert sett vil ikke en utbygging av de siste to næringsområdene normalt medføre at hubroterritoriene blir forlatt. Det bør derfor settes klare krav til avbøtende tiltak for å forhindre at det skjer.

Alle fem aktive hubroterritorier på Frøya befinner seg i områder nær menneskelig aktivitet. Dette er ikke fordi det ikke finnes mer øde steder på Frøya, men fordi det er nettopp på disse stedene hubroen har mulighet til å kunne leve et tilstrekkelig skjult liv ved selve hekkeplassen samtidig som den har god nok næringstilgang til å kunne formere seg. De negative konsekvensene av nye arealendringer for hubro vil derfor i veldig stor grad være avhengig av om arealendringene innebærer aktivitet som truer næringsgrunnlaget for hubroen og om endringene fører til mer ferdsel i hekkeområdet. Hvilken menneskelig aktivitet og hva den medfører betyr derfor langt mer for hubroen enn isolerte arealendringer. Dette er forhold som det er særlig viktig å hensynta i en arealforvaltningssammenheng (Martin Pearson).

## Kystlynghei

Frøyanaturen har gode bestander av kystlynghei. Kystlynghei er en trua naturtype og er under kartlegging både på bestilling fra Frøya kommune i aktuelle utbyggingsområder og som en helhetlig NIN-kartlegging fra Miljødirektoratet. Dersom en utbygging medfører at forekomster av kystlynghei med god kvalitet går tapt, er dette vurdert som stor miljøskade.

I 6 av områdene er det ikke kartlagt kystlynghei. I områder som ikke er kartlagt, er det vurdert om det er aktivt beite i dag. Det er et stort potensial for at kystlynghei har god kvalitet der det i dag beites. Flere områder med kystlynghei brennes eller skal brennes i nær framtid. Disse områdene vil og ha et potensial for god kvalitet.

## Beitebruk

Frøya har en viktig oppgave i å ivareta kystlyngheia, og dette må gjøres igjennom beiting. Det er utarbeidet et første utkast til beitebruksplan som er på høring i mars 2022.

På Frøya er det en lang tradisjon med å ha utgangsau, de fleste sauene som er registrert går ute hele året. Det å holde kulturlandskapet med utmarksbeite i hevd er svært viktig i tillegg til matproduksjon, og kystlynghei av god kvalitet holdes i naturlig hevd. Det gis tilskudd til helårsbeite for sau og til lyngbrenning. Begge disse tiltakene fremmer og bevarer kystlyngheiene.

Utbygging fører ofte til fragmentering av beitearealer. Beitebruksplanen fremmer forslag til forebyggende tiltak som er lagt til grunn i vurderingen av konsekvenser for beitebruk for næringsområdene.

- Strengere på tillatelser som fragmenterer store sammenhengende beitearealer
- Fradeling/fragmentering av landbruksareal og landbrukseiendommer skal behandles strengere
- Utbygging i viktige beiteområder skal ta hensyn til beite og annen landbruksdrift
- I LNF-områder som tillater spredt utbygging skal det tas hensyn til beite og annen landbruksdrift • Beite skal kunne foregå fram til godkjente tiltak realiseres

## Røddlistearter, skjellsand

Dersom et tiltak berører verne-/ramsarområder er konsekvensene vurdert til svært alvorlig miljøskade. Dette gjelder eksempelvis for ett areal på Sørburøy, som vil medføre at det bygges i et område det ikke er bygd tidligere.

Konsekvensgraden for sårbare arter er gitt ut fra røddlistestatus, og i kombinasjon med områdets potensial som et viktig funksjonsområde.



## Klimagassutslipp og myrregnskap

Antall tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter er omskrevet til km kjørt dieselbil for bedre å forstå og sammenligne omfanget. Det finnes ikke grenseverdier som sier noe hva som er et stort tap, mindre tap ol – omfanget av tapt CO<sub>2</sub>- fangst er derfor et mål som gjør at områder kan sammenlignes. Tabellen nedenfor viser at en utbygging av Stormyra vil gi størst tap av CO<sub>2</sub>-ekvivalenter.

Tabell 2 oversikt over områder som har myr og hva et tap av myr vil medføre av konsekvenser for CO<sub>2</sub>-utslipp. Kilde: Frøya kommune.

Område	Myr areal daa	Type myr	Tonn CO <sub>2</sub> -ekvivalenter	KM i dieselbil	CO <sub>2</sub> -dieselbil. Antall turer fra Frøya Herredshus til Cape Town
Stormyra	140,19	Nøysom	13 576,75	A1 + A2: 10 000 000 km A1: 6 000 000 km	A1 + A2: 674 A1: 403
Nabeita	0,05	Ikke nøysom	15,2191	11 442,9 km	0,7
Rabbaheia	10,71	Ukjent nøysomhet	540,594	398 942,8 km	37
Uttian, Hestøya	9,89	Ukjent nøysomhet	499,44	375 518,7 km	25
Stølan	5,36	Ukjent nøysomhet	270,42	203 323,3 km	14

## Kvalitet i vannforekomster

Områdene er vurdert opp mot Vannforskriftens §§ 4 og 12, figur 5..

Om tilstanden på vannforekomstene vil forringes som følge av foreslåtte utbygginger til næring er vanskelig å vurdere. Vi har ikke oversikt over hvilke næringer som vil etablere seg i områdene, men det skal legges til rette for sjøbaserte næringer og spesielt innenfor havbruksnæringen. Vi vet at forslag til sjønære områder medfører utfylling i sjø og tilrettelegging for kaifront og flytebrygger. Havbruksnæringen har strenge krav til seg selv når det gjelder forurensning og smittevern.

I bestemmelsene til KPA stilles det krav om reguleringsplan for tiltak kan igangsettes. Når det utarbeides reguleringsplan er det klart hvilke næringer som skal etableres og også f. eks. fyllingsareal i sjø og type kai. Strenge krav vil stilles på reguleringsplannivå.

Områder	Navn	Vannforekomst	Nåværende tilstand			Målmål 2022-2027	
			Økologisk tilstand	Kjemisk tilstand	Risiko	Økologisk tilstand	Kjemisk tilstand
Areal til forskning og utvikling (FOU-areal) i sjø.	Frohavet sør	Kystvann	God	Udefinert	Ingen	God	God
Sørburøy	Frohavet-vest	Kystvann	God	Udefinert	Ingen	God	God
Sørburøyveien glamping	Frohavet-vest	Kystvann	God	Udefinert	Ingen	God	God
Skarpeset	Frøyfjorden - Indre	Kystvann	God	Udefinert	Ingen	God	God
Stormyra	Frøyfjorden - indre	Kystvann	God	Udefinert	Ingen	God	God
Nabeita	Frøyfjorden - Indre	Kystvann	God	Udefinert	Ingen	God	God
Tuvneset – Storheia med tilleggsutvidelse	Frøyhavet - ytre	Kystvann	God	Udefinert	Ingen	God	God
Husvika	Nordskagsvaet	Kystvann	God	Udefinert	Ingen	God	God
Uttian, Hestøya	Sistrandsva	Kystvann	Moderat	Udefinert	Ingen	God	God
Frøya næringspark, Nesset	Sistrandsva	Kystvann	Moderat	Udefinert	Ingen	God	God
Nordhammarvika A1	Sistrandsva	Kystvann	Moderat	Udefinert	Ingen	God	God
Nordhammarvika A2	Sistrandsva	Kystvann	Moderat	Udefinert	Ingen	God	God
Karvika, gnr/bnr 10/8	Sistrandsva	Kystvann	Moderat	Udefinert	Ingen	God	God
Ørnflaugvågen med tilleggsutvidelse	Sulfjorden	Kystvann	God	Udefinert	Ingen	God	God
Leirvikhamn, gnr/bnr 48/2	Sulfjorden	Kystvann	God	Udefinert	Ingen	God	God
Mausund, gnr/bnr 65/54	Sulfjorden	Kystvann	God	Udefinert	Ingen	God	God
Småbåthavn Skagan	Sulfjorden	Kystvann	God	Udefinert	Ingen	God	God
Setra	Sulfjorden	Kystvann	God	Udefinert	Ingen	God	God
Dyrøy sagbruk, Sørdrøy	Sulfjorden	Kystvann	God	Udefinert	Ingen	God	God
Nordhammarvika A2	Tilløpsbekker til Frøyfjorden	Elv	God	Udefinert	Ingen	God	God
Stormyra	Tilløpsbekker til Frøyfjorden	Elv	God	Udefinert	Ingen	God	God
Titran	Titran havneområde	Kystvann	God	Udefinert	Usikker	God	God
*Skarpeset	Træsåa	Elv	Svært god	Udefinert	Ingen	God	God
Tuvneset – Storheia med tilleggsutvidelse	Valavågen	Kystvann	God	Udefinert	Usikker	God	God

Figur 5 Områder, vannforekomster og tilstand. Kilde: Vann-nett.

## Sistrandsvaet – 38,2 km<sup>2</sup>

### Frøya Næringspark, Hestøya, Nordhammarvika A1 og A2, og Karvika.

- Dagens tilstand: Moderat økologisk tilstand
- Påvirkningsgrad: Liten. Jordbruk. Industri. Avløpsvann. Fiskeri og akvakultur. Kysttransport (fysisk endring).
- Beskyttede områder: Ingen.
- Sweco-analyse: Hestøya (sårbart), Frøya Næringspark (sårbart). Nordhammarvika A1 (meget sårbart – sårbart). Nordhammarvika A2 (meget sårbart – sårbart). Karvika (sårbart).
- Ved maksimal utnyttelse av sjøareal: 62,3 dekar
- Graden av fysiske inngrep i sjø har vi liten kjennskap til på nåværende tidspunkt, men ut fra de opplysninger som finnes vil påvirkningen på vannforekomsten være svært varierende. Det vil bli utfylling i sjø for 4 av de 5 områdene som berører denne vannforekomsten, og det av svært ulikt omfang.
- Kamskjellforekomst: Ingen forekomster berøres.
- Hydromorfologiske påvirkning: Mest aktuelt ved NHA1 og A2, hvor de mest omfattende fysiske inngrepene vil forekomme.
- Per dags dato er det spredt avløp med utslipp i Sistrandsvaet. I løpet av 2023 vil flere av disse kobles opp mot et renseanlegg under etablering ved Nabeita.

## Sulfjorden – 192,5 km<sup>2</sup>

### Sørdrøy, Ørnflaugvågen, Setra, Leirvikhamn, Mausund og Skagan småbåthavn

- Dagens tilstand: God økologisk tilstand.
- Påvirkningsgrad: Liten. Diffus avrenning og utslipp fra fiskeoppdrett. Næringsforurensning. Organisk forurensning.
- Sweco-analyse: Setra (meget sårbart – sårbart). Mausund (sårbart – meget sårbart).
- Ved maksimal utnyttelse av sjøareal: Ca. 90 dekar.
- Grad av fysiske inngrep vil være svært varierende slik det er tenkt på nåværende tidspunkt.
- Det vil bli utfylling i sjø for 3 av de 6 områdene som berører denne vannforekomsten, og det av svært ulikt omfang. Leirvikhamn, Mausund og Skagan vil ikke ha utfylling.
- Kamskjellforekomst: Setra (Ca. 18,3 daa), Ørnflaugvågen (ca. 10 daa) og Sørdrøy næringsområde (21,7 daa).
- Hydromorfologisk påvirkning: Setra, Ørnflaugvågen og Sørdrøy næringsområde.

## Nordskagsvaet – 1,8 km<sup>2</sup>

### Husvika

- Dagens tilstand: God økologisk tilstand.
- Påvirkningsgrad: Ukjent. Industri (Punktutslipp fra industri - Salmar).
- Terskjelfjord – Fare for eutrofi.
- Sweco-analyse: Meget sårbar – sårbar.
- Ved maksimal utnyttelse av sjøareal: Ca. 114 dekar.
- Kamskjellforekomst: Ikke registrert kamskjell i Nordskagsvaet.
- Hydromorfologisk påvirkning: Påvirkning innenfor areal i sjø som fylles ut. arealet.

## Frøyfjorden – indre – 68,2 km<sup>2</sup>

### Skarpneset, Stormyra og Nabeita.

- Dagens tilstand: God økologisk tilstand.
- Påvirkningsgrad: Ukjent. Jordbruk. Industri. Avløpsvann
- Ved maksimal utnyttelse av sjøareal: 1,5 daa (Skarpneset).
- Kamskjellforekomster: Ikke registrert kamskjell i tilknytning til noen av disse områdene.
- Anadromt vassdrag: Træsåa – Dagens tilstand: Svært god økologisk tilstand.
- Hydromorfologisk påvirkning: Trolig svært liten påvirkning.

## Frohavet – 459,4 km<sup>2</sup>

### FOU

- Dagens tilstand: God økologisk tilstand.
- Påvirkningsgrad: Liten. Fiskeri og akvakultur (Næringsforurensning og organisk forurensning).
- Beskyttede områder: Skjellholmvågen (badevann) og Krabbholvalen (badevann).
- Kamskjellforekomst: Ikke kamskjell.
- Hydromorfologisk påvirkning: Trolig svært liten påvirkning. Midlertidige konstruksjoner.

## Frohavet sør – 832,3 km<sup>2</sup>

### FoU

- Dagens tilstand: God økologisk tilstand.
- Påvirkningsgrad: Liten. Fiskeri og akvakultur (Næringsforurensning, organisk forurensning).
- Beskyttet område: Melstein naturreservat.
- Kamskjellforekomst: Ikke kamskjell.
- Hydrologisk påvirkning: Trolig liten påvirkning. Midlertidige konstruksjoner.

## Frohavet-vest – 651,5 km<sup>2</sup>

### Sørburøy

- Dagens tilstand: God økologisk tilstand.
- Påvirkningsgrad: Ukjent/Liten. Industri (kjemisk forurensning). Avløpsvann. Fiskeri og akvakultur.
- Beskyttet område: Froan naturreservat.
- Ved maksimal utnyttelse av sjøareal: Ingen utfylling?
- Kamskjellforekomster: Store mengder kamskjell.
- Hydromorfologisk påvirkning: Trolig svært liten påvirkning.

## Frøyhavet – ytre – 408,7 km<sup>2</sup>

### Tuvneset-Storheia

- Dagens tilstand: God økologisk tilstand.
- Påvirkningsgrad: Liten. Fiskeri og akvakultur.
- Beskyttede områder: Vassholmen naturreservat
- Ved maksimal utnyttelse av sjøareal: 28,5 dekar.
- Kamskjellforekomst: Ikke kamskjell. Nært gyteområder.
- Hydromorfologisk påvirkning: Noe endret strømningsforhold ved utfylling i sjø.

## Tilløpsbekker til Frøyfjorden

### Nordhammarvika A2 og Stormyran

- Dagens tilstand: God økologisk tilstand.

## Titran havneområde – 0,4 km<sup>2</sup>

### Gaustadbrygga

- Dagens tilstand: God økologisk tilstand.
- Påvirkningsgrad: Liten. Organisk forurensning (Naftadjupe). Industri. Avløpsvann. Kysttransport (fysisk endring). Urban utvikling (hydromorfologisk påvirkning).
- Beskyttede områder: Ingen.
- Sweco-analyse: Sårbart område.
- Ved maksimal utnyttelse av sjøareal: 3 daa.
- Kamskjellforekomster: Ikke kamskjell.
- Hydromorfologisk påvirkning: Trolig svært liten påvirkning. Det er ikke tenkt utfylling i sjø. Kun flytebrygger.

## Kulturminner

Det er avklart om innspillene berører automatisk freda kulturminner, vedtaksfreda kulturminner, verdifulle kulturlandskap, gårdstun og gamle ferdselsårer. Undersøkelsesplikten etter Kulturminnelovens § 8 oppfylles på reguleringsplannivå. Det er ikke utført registreringer i felt i kommuneplanprosessen, men det vil bli stilt krav om registreringer i forbindelse med reguleringsplanarbeid. For området Rabbaheia er det gjort undersøkelse i masser som er lagt oppetter uttak av steinmasser. Det er gjort funn av bearbeidet flint fra Steinalder.

## Forurensing

Undertema er *støyforurensning, luftforurensning, vann- og grunnforurensning, og radon*. Det er usikkert hvilken virksomhet som kan komme i framtiden. Næringsområdene er differensiert ut fra geografisk beliggenhet; sjønær næringsvirksomhet, ikke-sjønær virksomhet og sentrumsnær virksomhet. Det som kan vurderes på et overordna nivå er om det blir økt trafikk på adkomstveger, om vegen går igjennom tettbygde områder, ved støy og støymfintlig ømfintlig bebyggelse i både anleggs- og driftsfase. Om næringstransport kan gå på sjø og dermed unngå biltransport er og beskrevet. En nærmere vurdering av konsekvenser skal gjøres på detaljreguleringsnivå når tiltaket er konkret.

## Folkehelse

Utredningen er gjort ut fra lokalkunnskap og vurderinger under temaene friluftsliv og barn- og unge og trafikk. Utfordringen ligger i at det ikke er detaljerte opplysninger om hvilken æring som skal etablere seg og dermed er det også vanskelig å estimere trafikkbelastningen. Det ser ut som om svært lite av områder bruk til friluftsliv eller i skole/barnehagesammenheng blir berørt. Når det gjelder Husvika er spesielt viktig at folkehelseaspektet vurderes når tiltaket skal regulere da det i dag har vært reaksjoner på bl.a. lukt fra dagens næringsliv i Nordskaget.

## Barn og unge

Barn og unges interesser er vurdert til å være mest relevant med tanke på berøring av områder som brukes av barn og unge til lek og aktivitet og dermed inn under tema friluftsliv. Det er og vurdert om eventuell økt trafikk berører trafiksikkerheten til barn- og unge, i forhold til barnehager og skoler, noe som er beskrevet under tilgjengelighet og SPR-BATP.

## Utbyggingsrekkefølge - etappevis utbygging

Det er mange næringsarealer som foreslås utbygd. De fleste foreslåtte nye næringsarealer er utvidelse av eksisterende næringsarealer. Utbyggingen vil foregå over tid. Utbyggingsrekkefølge er viktig og det presiseres at eksisterende næringsarealer skal ha full utbygging før neste etappe påbegynnes.

## Utvidelser mindre konfliktfylt enn utbygging av «jomfruelig mark»

Å utvide eksisterende næringsarealer er vurdert som mindre konfliktfylt enn å åpne for helt nye områder. Dette fordi det allerede er gjort menneskelige inngrep og aktivitetene er i gang. Signaler fra sektormyndighetene i Trøndelag er tydelige på at man ønsker konsentrering av tiltak i kommunen, spesielt for å hindre en klattvis nedbygging av urørt natur. Samtidig har også flere av aktørene i regionen fremmet ønsker om åpning for at flere aktører kan etablere seg samlet, for å skape næringsklynger.

## Masseuttak – massebalanse

Det er mye steinmasser som skal tas ut før områdene kan utvikling til utbyggingsformål. Det er ikke tenkt at disse uttakene skal drives som masseuttak over flere år. Det er tenkt at massen tas ut ganske raskt. Flere områder planlegges for utfylling i sjø og det er et mål om at massene som tas ut kan brukes til utfylling i sjø og dermed en total massebalanse på sikt.

## Forholdet til statlige retningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjø

All utbygging av sjønære næringsarealer krever nedbygging av strandsoner med særlige konsekvenser for landskap, naturmiljø og friluftsliv. Det er beregnet at ca. 189,4 dekar avmerket som *tilgjengelig strandsoner* beslaglegges. Det er tatt utgangspunkt i at Frøya kommune ligger i sone 3. I sone 3 kan arealer til havn, næring- og til fritids- og turistformål vurderes som så viktige at de kan tillates bygd i strandsonen dersom hensyn til landskap og naturmiljø ivaretas. Utbygging krever reguleringsplan. Når området reguleres må det vurderes om allmenheten kan gis økt tilgang til sjø og om noe av bebyggelsen bør trekkes noe tilbake fra sjøarealene for å tillate dette, noe som kan være i konflikt med aktiv havne/kaivirksomhet.

## Styrking av bosetting i bygdene er positivt.

Frøya kommune er bygd opp med en grendestruktur som ansees som særdeles viktig for kommunen. Denne strukturen, basert på hvor frøyværingen historisk har bosatt seg, har ført til et noe desentralisert næringsliv. Med unntak av de sentrumsnære arealene som kan ha flere aktører, så er ofte de eksisterende næringsarealene avsatt for en enkelt aktør, med unntak av noen få miniklynger, som f.eks. Nordskaget. Et desentralisert næringsliv ønskes også i framtiden og vil sannsynligvis føre til økt bosetting i bygdene.

## Nærhet til hovedveier, havneområder, buss, ferje, sentrumsområder og flyplass er bærekraftig

Å prioritere et nytt næringsområde som har god nærhet til Frøyatunnelen, kommunesentrum Sistranda, havner/kaier, flyplass og holdeplasser for buss er vurdert som mere bærekraftig og mer i tråd med statlige retningslinjer for bolig, areal og transport enn et område som ligger i stor avstand fra disse målepunktene. Ettersom Frøya kommune vektlegger å satse på utvikling av bygdene er også nærhet til bygder et bærekraftig lokaliseringsvalg.

## Opparbeiding av havner/kaier og elektrifisering av disse.

Alle foreslåtte næringsarealer som ligger sjønært innebærer utfylling i sjø som gir mulighet for etablering kai/havn eller flytebrygger. Det er ikke tatt stilling til hvilken type kai/havn som skal etableres hvor og for hvem.

Utvidelse/bruk av eksisterende havn sammen med eventuelle nye, gir mulighet for anleggstransport og næringstransport av varer sjøvegs i stedet for langs veg. Dette er vurdert som bærekraftig og i tråd med statlige retningslinjer for bolig, areal og transport.

Havbruksnæringen er opptatt av elektrifisering av fartøy. Alle kai- og havneområder skal elektrifiseres i nær framtid. Det krever utredning av hva det innebærer.

## Press på kommunens tekniske infrastruktur

I kommuneplanens arealdel av 2019, så ble det lagt inn nye boligfelt i de største grendene, for å sikre nok areal for den fortsatt forventede veksten i kommunen. En større utbygging av grendene med både boliger og næring vil gi et økt press på kommunens tekniske- og sosiale infrastruktur.

## Kraftforsyning avgjørende for framtidige satsinger i næringslivet

Kraftforsyning er avgjørende for større industrisatsninger/næringssatsing i øyregionen. Nasjonalt (Statkraft) planlegges ny sjøledning over Trondheimsfjorden og til Statskrafts hub i Snilldalen, for videre distribusjon til Øyregionen. Kapasitet i nettet er en utfordring og det som tilbys i dag er tilknytning på vilkår (Tensio). Det betyr at de ikke kan garantere «oppe-tid» hele året. Risikoen for strømbrydd er allikevel på et veldig lavt nivå. Dette er utfordringen/ risikoen med ensidig forsyning ved dagens nett. Det skal etableres en ny trafo i Snilldal ila 2 års tid, noe som sikrer krafttilførselen ytterligere. Det produseres vindkraft i Øyregionen. Utfordringen her, er at den produserte strømmen først må til «stivt nett», det vil si til Snilldal, for å garantere kvalitet på leveransen. Vindkraft er en usikker energikilde og avhengig av at det blåser.

## Veg- og gang- og sykkelvegnettet

Den første og mest åpenbare belastningen vil skje på veinettet. Per dags dato finnes det kun en innfartsåre til Frøya, Frøyatunnelen, som tar imot all trafikk inn og ut av kommunen. Samtidig er både Fv. 714 og Fv. 716 hovedadkomstveier for kommunens innbyggere, mer eller mindre uavhengig av hvor en skal. Flere av de nye store næringsområdene (Stormyra, Skarpneset, Husvika) er tenkt etablert i tilknytning til Fv. 716, og vil dermed øke den trafikale belastningen på denne veien ytterligere. Det bør derfor vurderes avbøtende tiltak, eksempelvis forlenget gang- og sykkelvei fra Flatval til Stormyra, og fra Husvika til Nordskaget.

## Vannkapasitet

Dersom det blir etablert mange nye næringsområder som krever mye vanntilførsel, må det gjøres samlede vurderinger av det totale vannbehovet. Dagens vannkapasitet vurderes til å være god nok med utgangspunkt i dagens forhold/ forbruk. Det er to vannkilder på Frøya: Hammarvatnet (Privat og svært begrenset vannkapasitet per i dag) og Kirkdalsvatnet (Kommunalt). Ved en stor økning i det totale vannforbruket kan det bli aktuelt å utvide kapasiteten på vannbehandlingsanlegget på Kirkdalsvatnet, samt foreta oppgradering av hovedvannledninger. Det må også foretas egne vurderinger ift. det daglige vannbehovet for aktuelle aktører, samt tilgang på slokkevann. I tillegg må utbygger prosjektere vann til sprinkleranlegg for sine anlegg.

## Fiberdekning

Næringslivet har poengtert behov for god fiberdekning til nye områder til næring. Det er varierende fiberdekning i dag i områder der det er foreslått nye næringsarealer. Konsekvensutredningen beskriver dagens situasjon for hvert enkelt område. Ved etablering eller planlegging av nye næringsarealer i kommunen, må det også legges til rette for bredbånd til arealet. Der det ikke er fiber i dag kan det trekkør samtidig som man graver VA, så kan det bli opp til hver enkelt å velge hvilken teknologi man ønsker å bruke.