

## NOTAT

OPPDRAG	<b>Frank Mohn Flatøy AS.</b>	DOKUMENTKODE	
EMNE	<b>Fylling ved Gudmundsholmen</b>	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAGSGIVER	<b>Frank Mohn Flatøy AS</b>	OPPDRAGSLEDER	Steinar Øvrebotten
KONTAKTPERSON	Oddbjørn H. Jacobsen	SAKSBEH	Bent Stensaker
KOPI	Svein Arne Dale	ANSVARLIG ENHET	2229 Bergen Industri

### 1 Samfunnmessige aspekter

Frank Mohn Flatøy AS har vært lokalisert på Flatøy siden 1965. Siden etableringen har bedriften hatt en positiv utvikling.

En stadig økende etterspørsel etter bedriftens kvalitetsprodukter medfører økte arealbehov. I de senere år har derfor bedriften på grunn av plassmangel måttet si fra seg produksjon på Flatøy. Rørproduksjonen er således flyttet til Hjertås og produksjon av enkelte andre produkter er flyttet til andre lokasjoner.

Av hensyn til den spesialisering og samordning som er nødvendig med prosjektering, produksjon og testing av pumper og sammenstilling av moduler er ytterligere spredning av produksjonen uaktuell.

Konsekvensen av plassmangel er at bedriften har måttet leie arealer for lagring av varer til produksjon og for ferdige produkter eksternt i regionen. Resultatet er nedsatt effektivitet, uønsket og unødvendig transport, økte kostnader og økt miljøbelastning.

I forhold til rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, gitt ved Kgl. resolusjon av 20. august 1993, har Frank Mohn Flatøy en gunstig lokalisering ved at de har nærhet til det overordnede vegnettet, god kollektivdekning og tilgang til havn/sjø. Det siste er en absolutt betingelse for utskipning av stadig større komponenter/systemer. Bedriften er en attraktiv arbeidsgiver med en lojal arbeidsstokk med en betydelig grad av lokal forankring.

Økte arealer til transport/logistikk og lagerformål vil fjerne behovet for ekstern lagerleie. For bedriften betyr det reduserte kostnader også som følge av redusert transportbehov og enklere logistikk med intern transport og lagring på bedriftsområdet. For samfunnet og bedriften fører løsningen til en redusert belastning på miljøet.

Det finnes ingen nærliggende gode lokaliseringalternativer. Flytting av bedriften vil være uheldig i forhold til arbeidsstokk og økonomi og er ikke realitetsbehandlet videre.

### 2 Bedriftens visuelle profil

Det pågår det en kontinuerlig prosess med oppgradering av bygningsmassen og utearealer med formål om å tilrettelegge for effektivisering av produksjonen. Som en effekt av dette er det visuelle uttrykket systematisk forbedret. For å dempe virkningen av bygningsvolumene er det for nye bygg

B	27.08.2014	Kap 3 revidert	BSt		
A	26.08.2014	Naturmangfold og strømningsforhold.	BSt	TA	SØ
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

valgt skifergrå fasader. Slik fargebruk vil også bli benyttet ved ombygging og rehabilitering av den eldre bygningsmassen. Videre har bedriften systematisk søkt å rydde i strandsonen ved at gamle fyllinger blir erstattet av natursteinsmurer og plastring.

Denne beviste holdningen til en visuell profil kommer også til uttrykk i utformingen av den nye fyllingen som har fått en avtrapping både mot sør og nord. Først etableres en natursteinsmur mot sjø. Topp mur etableres på kote +2. Over denne etableres et 2 meter høyt og 4 meter bredt vegetasjonsbelte. I gjeldene reguleringsplan er det gitt rom for å sprengne ned hele holmen. I søknad om rammetillatelse for fylling i sjø ved Gudmundsholmen har en av miljømessige hensyn valgt å beholde store deler av holmen. Dermed beholdes et viktig landskapselement som sammen med vegetasjonsbeltet gir en naturlig visuell buffer mot landskapsrommet i Flatøyosen.

Den nye fyllingen er planlagt ferdig planert på kote +4.

### 3 Gjeldende reguleringsplan

Som en del av arbeidet med å tilrettelegge for en mer effektiv drift ved Frank Mohn Flatøy AS har det vært gjennomført flere utvidelser med tilhørende reguleringsplaner. I 1974 ble det utarbeidet en reguleringsplan hvor et planområde på om lag 40 mål legges ut til industriformål. På det tidspunktet beslagla den eksisterende virksomheten om lag 20 mål, altså en tilrettelegging for en dobling av arealet. Som det fremgår av plandokumentene fra den gang skal hele området benyttes til industriformål, men innenfor området har en skilt mellom areal for bygg, trafikkareal med utelagring og grøntareal. Behovet for trafikkarealer var således i fokus allerede den gang; noe som understrekes ved at en stadfester et behov for min 15 meter trafikkareal rundt alle bygg.

Omtalte plan erstattes i 1989 av en ny plan (Flatøy vest, plan-ID 12561980001) utarbeidet av Statens vegvesen samtidig som reguleringsplanen for ny flytebro (Nordholdlandsbroen) ble utarbeidet. Denne planen legger opp til en ytterligere utvidelse av området.

I gjeldende reguleringsplan fra 1989 er deler av industriområdet vist som byggeområde med referanse til § 25 i PBL (1985), noe som tilsvarer formålet fra tidligere plan (fra 1974). Videre viser planen et område definert som «Trafikkindustri». Dette området er ikke definert som et byggeområde, ei heller som et spesialområde men er plassert med referanse til §26 Andre bestemmelser (PBL 1985). I PBL -85 heter det at det i forhold til «andre bestemmelser» i nødvendig utstrekning kan gis bestemmelser for bruk og utforming av arealer og bygninger:

#### § 26 Reguleringsbestemmelser

“Ved reguleringsplan kan det i nødvendig utstrekning gis bestemmelser om utforming og bruk av arealer og bygninger i reguleringsområdet. Bestemmelsene kan sette vilkår for bruken eller forby former for bruk for å fremme eller sikre formålet med reguleringen. Det kan også påbys særskilt rekkefølge for gjennomføringen av tiltak etter planen. Det kan ikke fastsettes bestemmelser om vannføring eller vannstand.

Bestemmelser etter første ledd bør angi minste lekeareal pr. boenhet og nærmere regler for innhold og utforming av slike arealer”

I planens bestemmelser er det imidlertid ikke gitt spesielle føringer for bruken av området regulert til trafikkindustri med henvisning § 26 Andre bestemmelser (ref. PBL 1985). Bestemmelsene henviser kun til byggeområde industri (§12) som pr definisjon kun gjelder for byggeområdet. Det er imidlertid sakt noe om hvordan sjøområdet utenfor skal benyttes:

B. INDUSTRIOMRADE.

§ 12

Industriområdet skal nyttast til industriføremål. Industri for fiske skal nyttast til mottak og arbeid med fisk og fiskeprodukt, samt opplagsplass for fiskebåt. Sjøområda utanfor som er særleg knytt til aktiviteten på land og som har same reguleringsføremål, kan og nyttast til andre aktivitetar dersom dette ikkje hindrar hovudbruken.

I henhold til veileder for reguleringsplaner (Miljødepartementet 2001) skal en reguleringsplan ta sikte på å få den best mulige arealbruk totalt sett etter en samordnet avveining av de ulike interesser. Det vil derfor være av betydning ved fastsetting av arealbruk og bestemmelser i det enkelte reguleringsområde hvilke arealbruksinteresser som gjør seg gjeldende på de tilstøtende områder, og hvilke virksomhet og bruk som er aktuell der.

Det er tydelig at reguleringsplanen fra 1974 (nå utgått) tok slike hensyn ved at det ble lagt opp til en differensiert arealbruk innfor industriområdet (byggeformål og trafikkareal/uteareal).

Gjeldende reguleringsplan har en klar utvikling på dette punkt. Frank Mohn Flatøy AS sin virksomhet med tilhørende arealbruksinteresser er etter vårt syn udiskutabel. Arealutnyttelsen var høy allerede ved utarbeidelse av gjeldende reguleringsplan i 1989. Den nye reguleringsplanen har hatt til hensikt å videreføre en differensiert arealbruk innenfor industriområdet. Dette er gjort ved å regulere et nytt område til "trafikkindustri". Men denne gangen regulerte man det nye området ut i sjø mens landbruksareal ble omregulert til industri i 1974.

Frank Mohn Flatøy AS sin virksomhet var i 1989 allerede etablert og nær fullt utbygd på det helfargede området. Arealet skravert i industrifarge er tiltenkt fremtidig utvidelse. På den andre siden av skravert område regulert til "trafikkindustri" finner vi ufarget sjøarealer som sikrer tilflott til det omregulerte området. Dette fremgår med all tydelighet av plankartet. Å etablere et nytt industriområde for tilflott til eksisterende industriområde gir ingen mening.

Sjøarealet utenfor industriområdet for fiske er på plankartet vist med skråskravur med ufarget/blått og merket fiskeri- og låssettingsområde. Fiskeri og låssetting kan vanskelig foregå andre steder enn i sjø. Området regulert til trafikkindustri er tilsvarende vist som skravert område ufarget/lilla med betegnelsen trafikkindustri. I henhold til bestemmelsene skal aktiviteten på de respektive områdene knyttes til aktiviteten på land. For området regulert til trafikkindustri er hovedaktiviteten på land er industri; altså skal aktiviteten utenfor være industri. Industriformål i sjø gir ingen mening.

Bestemmelsene sier videre at annen aktivitet tillates dersom dette ikke er til hinder for hovedbruken. Hovedbruken er industri og andre aktiviteter enn de som er knyttet til industrien kan vi vanskelig se for oss.

Behovet for utvidede arealer for trafikk/logistikk og lager ved bedriften er stort. Dette er aktiviteter som faller inn under hovedaktiviteten i området (industri).

Med henvisning til tidligere reguleringsplan for området vil vi derfor hevde at det skraverte området med betegnelsen trafikkindustri er tenkt som trafikkareal og således må kunne benyttes som trafikk/logistikk/lagerareal for bedriften.

I kommuneplanens arealdel er området i sin helhet vist som industriområde, mens det i bestemmelsene til kommuneplanen heter at vedtatte reguleringsplaner skal gjelde. Kommuneplanen stadfester således området som industriområde.

#### 4 Fylling i sjø

I brev av 11.12.2013 hevder Meland kommune at med bakgrunn i deres forståelse av tidligere PBL (1985) er tiltak i sjø innenfor loven sitt virkeområde. Virkeområdet er ikke avgrenset til havoverflaten, men må også gjelde for tiltak på bunnen.

Vi er uenig i denne tolkningen. Vår uenighet begrunnes i tidligere erfaring med utarbeidelse av reguleringsplaner etter tidligere PBL (1985) hvor en ved fylling i sjø, ikke tok hensyn til fyllingens utstrekning under vann.

For å dokumentere vårt syn vises til utsnitt av reguleringsplan for nytt riksvegsamband Sveio-Stord-Bømlo (1994) hvor en hadde flere tilfeller av fylling i sjø. Som det fremgår av eksemplene er fylling regulert ned til kote 0 ved at arealet mellom veg og sjø er regulert til annet trafikkareal og sjøarealet (inkludert fylling under kote 0) er regulert til trafikkområde i sjø eller forblir uregulert. Det er her viktig å merke seg at fyllingsfoten i begge de viste tilfeller ligger langt utenfor plangrensen.

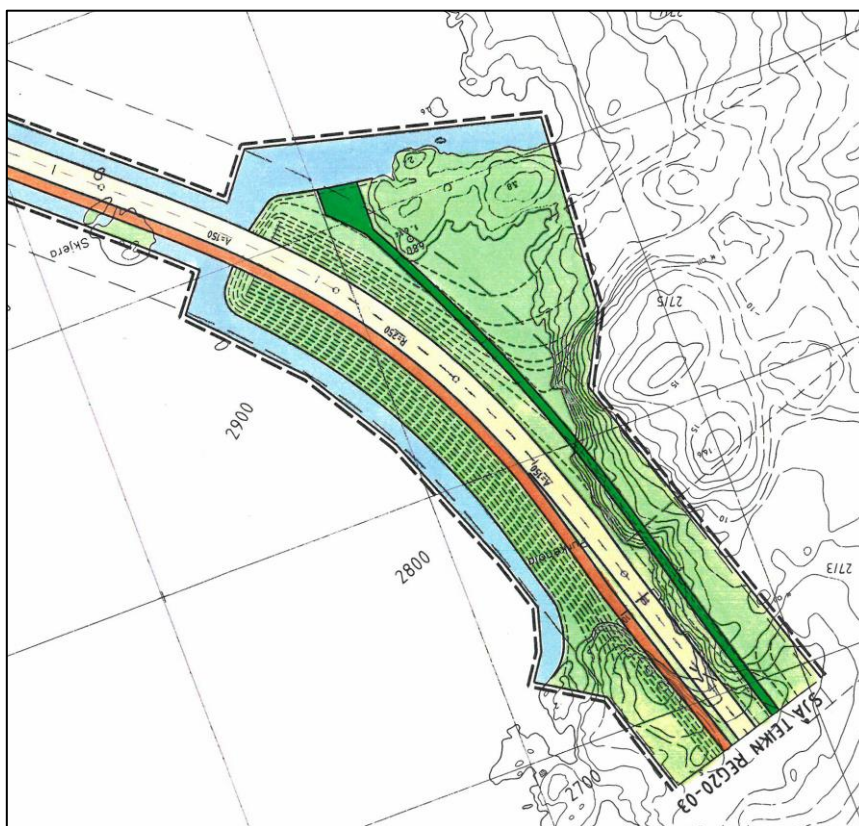


Fig 1. Utsnitt fra reguleringsplan for nytt riksvegsamband Sveio-Stord-Bømlo, parsell Gassasund – Kobbavågen med fylling i sjø

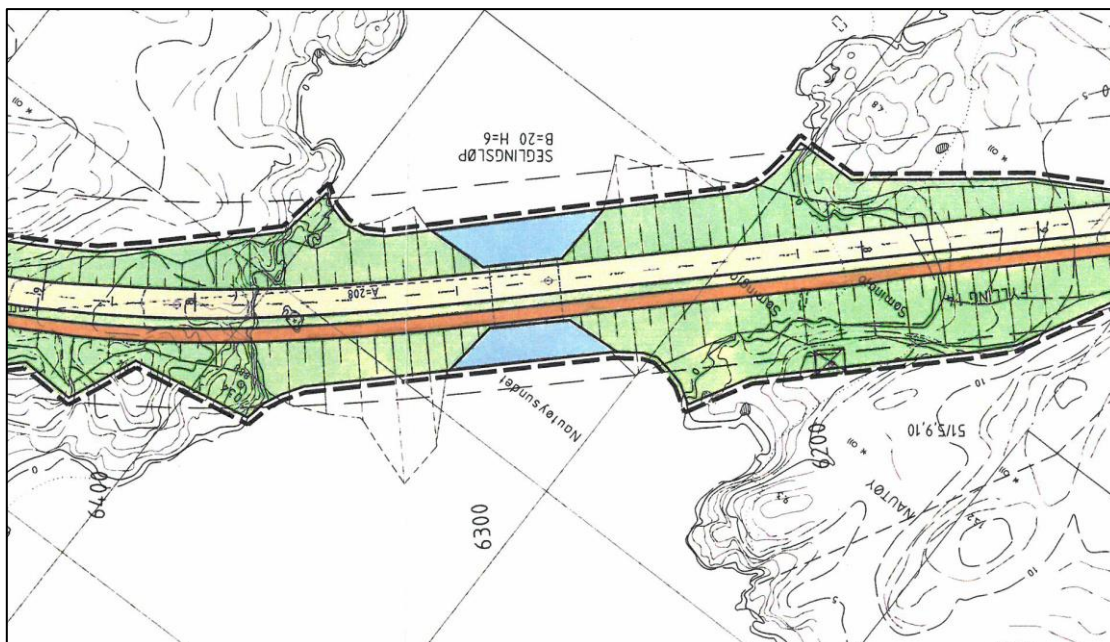


Fig 2. Utsnitt fra reguleringsplan for nytt riksvegsamband Sveio-Stord-Bømlo, parsell Føyno-Nautøy

## 5 Forhold til Forskrift om konsekvensutredninger

Rammesøknad gjelder fylling i sjø mellom Frank Mohn Flatøy AS sitt anlegg på land og Gudmundholmen. Ferdig utfylt og planert blir området ca 17 daa stort. Området skal benyttes til intern transport/ logistikk og som utendørs lagerplass for materialer og utstyr på veg inn i produksjonen og for ferdigproduserte varer på veg ut til mottaker. Det omsøkte tiltak omfatter ikke bygningstekniske tiltak.

Gjeldene reguleringsplan gir rom for å sprengne ned og å planere arealene på Gudmundholmen. I omsøkte tiltak har en valgt å beholde størstedelen av Gudmundsholmen. Dette for å dempe det visuelle inntrykket av tiltaket fra vest. I tillegg er det lagt opp til å etablere et vegetasjonsbelte på nord- og sørsiden av fyllingen.

I brev fra Meland kommune datert 11.12.2013 henvises til Forskrift om konsekvensutredning (KU) og forhold i søknaden som trenger en avklaring. Spesielt henvises til tiltakets art og omfang. På denne bakgrunn mener kommunen at det er behov for en nærmere redegjørelse og avklaring i forhold til Forskrift om konsekvensutredning (KU).

I forskriftens § 1 heter det blant annet:

*«Forskrift om konsekvensutredninger (KU) inntar lovens bestemmelser om konsekvensutredninger og presiserer og utfyller disse i nødvendig grad. Reglene gjelder for planer etter PBL og for tiltak og planer etter annet lovverk som angitt i forskriftens § 2 og § 3.*

*Formålet med bestemmelsene i KU er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer og tiltak, og når det tas stilling til om, og på hvilke vilkår, planer eller tiltak gjennomføres (.....)»*

I brevet fra kommunen stilles det spørsmål om tiltaket faller inn under §2 og §3 i forskriften. §2 redegjør for planer og tiltak som alltid skal behandles etter forskriften. Dette gjelder blant annet

reguleringsplaner som inneholder tiltak nevnt i vedlegg I, hvor det henvises til industrianlegg og næringsbygg med en investeringskostnad på mer enn 500 mill kr eller et bruksareal på mer enn 15 000m<sup>2</sup>. Forholdet mellom investeringskostnad og bruksareal tilsier en byggekostand på 33 333kr/m<sup>2</sup>. Dette underbygger at bruksareal er relatert til bygningsmasse.

Vedlegg I henviser til bruksareal og byggekostnader. I følge definisjon av bruksareal i henhold til TEK10 og beregning av bruksareal i henhold til veileder ved beregning av Grad av utnyttning (kommunal- og moderniseringsdepartementet 20. januar 2014) faller ikke utendørs lager og plass for godshåndtering inn under definisjonen bruksareal.

Forskriftens § 2 med henvisning til vedlegg I gjelder således ikke for dette tiltaket.

§3 i forskriften beskriver hvilke planer og tiltak som skal behandles dersom de er nevnt i vedlegg II.

I forhold til dette spesielle tiltaket henviser Meland kommune til §3, bokstavene: «a) om reguleringsplaner som legger til rette for senere vedtak om utbygging av tiltak nevnt i vedlegg II» og «b) reguleringsplaner som inneholder tiltak nevnt i vedlegg II». Videre henviser de til § 4, Kriterier for vurdering av vesentlige virkinger for miljø og samfunn, bokstav a), b) og c).

Det omsøkte tiltak forholder seg til gjeldene reguleringsplan som regulerer området til industri og trafikkindustri. Tiltaket gjelder kun etablering av intern trafikk/logistikkareal samt plass for utendørs lagring. Det legges ikke opp til en senere utbygging. Gudmundholmen skal i stor grad beholdes som naturområde.

Under henvisning til § 4 bokstav a), b) og c) er tiltaket ikke lokalisert i eller kommer i konflikt med område med særskilt verdifulle landskap, naturmiljø, kulturminner eller kulturmiljø. Det kommer heller ikke i konflikt med viktige inngrepsfrie naturområder eller utgjør en trussel mot truede naturtyper, truede arter eller deres leveområder (se også egen vurdering av tiltaket i forhold til Naturmangfoldsloven og rapport fra Rådgivende Biolger AS). Tiltaket er ikke lokalisert i et større naturområde som er særlig viktig for utøvelse av friluftsliv.

Tiltaket faller ikke inn under Vedlegg II pkt 1 som blant annet omhandler industrianlegg og næringsbygg med et bruksareal på mer enn 5000m<sup>2</sup> (se også vurderinger gjort i forhold til forskriftens § 2 og TEK10). Videre kan ikke tiltaket betegnes som deponi (Vedlegg II, pkt. 12). Deponi defineres som et midlertidig eller permanent sted for lagring av masser som en ikke finner annen bruk for. Det omsøkte tiltaket skal sikre utvidelsesmuligheter for eksisterende virksomhet hjemlet i gjeldene plan og ikke for å deponere overskuddsmasser fra andre tiltak/anlegg.

Forskriftens § 3 og 4 med henvisning til Vedlegg II gjelder således ikke for dette tiltaket.

## 6 Strømningsforhold i Flatøyosen

Spesialister fra Multiconsult sin avdeling for marinteknologi i Tromsø har gjennomført et omfattende måleprogram ved Frank Mohn Flatøy AS. Strømmålingene ble gjennomført i perioden fra 23.04.2014 til 28.05.2014 og ble gjennomført ved Korsnessundet, vest for Lensmannsholmen, mellom Lensmannsholmen og Gudmundholmen, mellom Gudmundsholmen og Frank Mohn Flatøy AS samt ved Håøysundet.



Fig 3 Oversiktskart

På bakgrunn av målingene har Multiconsult gjennomført modellberegninger for å kartlegge strømningsmessige konsekvenser av en utfylling ved Gudmundsholmen. Resultatet av strømmålingene foreligger i en egen rapport med vedlegg. Det er gjennomført målinger av strøm m.m. samt bunntopografien som modellberegningene er basert på.

Modellen omfatter stort sett hele farvannet på vestsiden av Flatøy fra Krossnessundet i sør til Håøysundet i nord, en strekning på om lag 1,5 km. Flatøyosen er nesten 1 km bred på det bredeste.

For å tydeliggjøre endringene er det utarbeidet et differanse-kart som viser differensen mellom middelhastighetene. Sterkt rød viser stor økning, lilla viser stor reduksjon. Uforandret hastighet vises med grønne farger. Man ser tydelig fartsøkningen i Lensmann Vest.

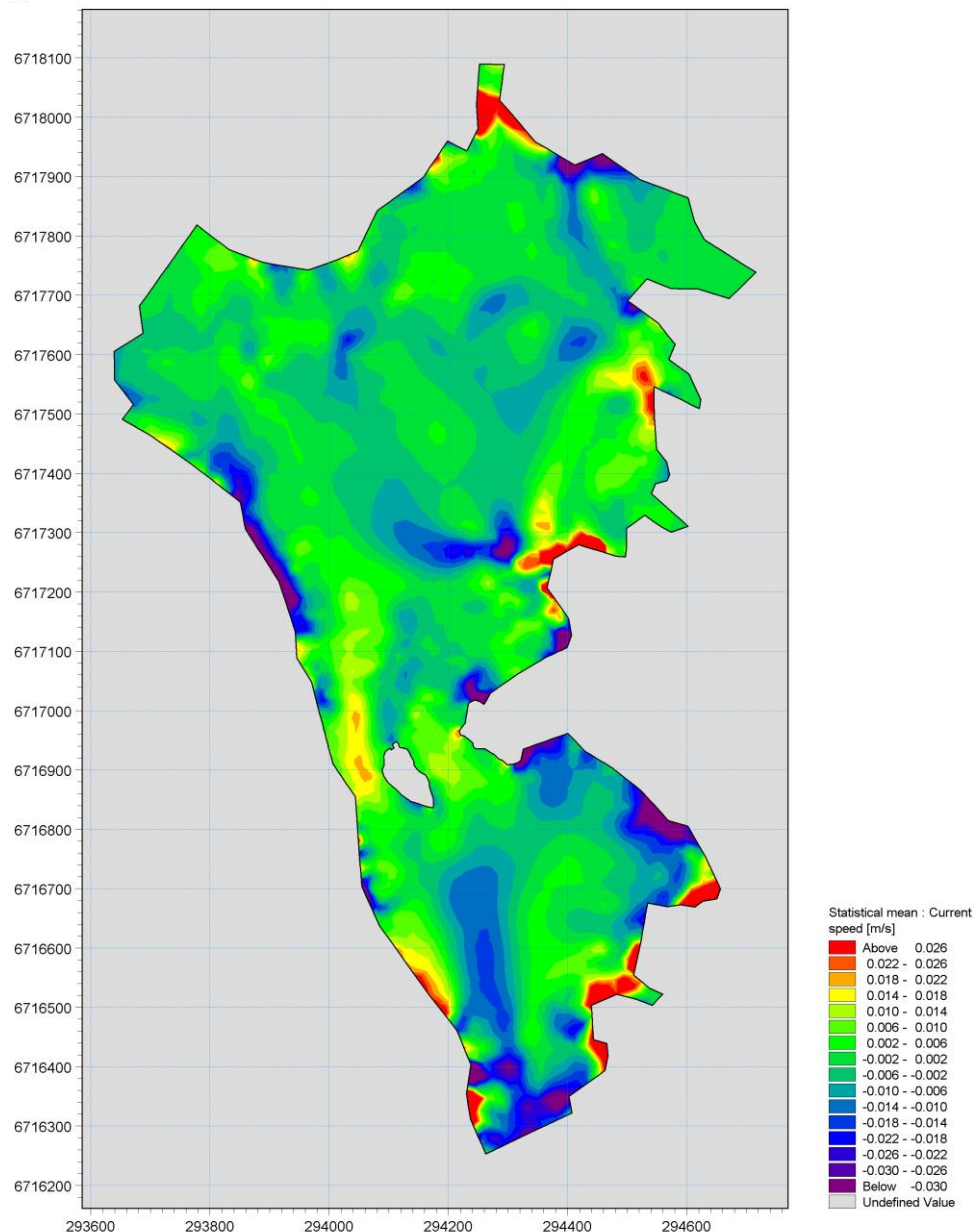


Fig 4. Endring i strømhastighet

### Konklusjon

En utfylling mellom Frank Mohn Flatøy AS og Gudmundsholmen vil medføre en hastighetsøkning i de to gjenværende sundene, men mest i det vestligste (Lensmann Vest). Dessuten vil det videre nordover være en sone med økte hastigheter, men denne holder seg langt vest i Osen og kan ikke ses å påvirke gyteområdene.

I sørlig utkant av Osen, rett nord for Dypevika er det tilsynelatende et område med økt hastighet, men det er i virkeligheten en forflytning i sørøstlig retning av et belte med høyere vannhastighet. Det motsvares av et område med redusert hastighet. Når området ses under ett er det derfor ikke snakk om en hastighetsøkning. I størsteparten av Osen er strømhastigheten uforandret eller lett redusert.

Det konkluderes med at inngrepet vil ha helt marginale konsekvenser for ising.



## 7 Naturmangfold

Rådgivende Biologer AS har utarbeidet en konsekvensutredning (KU) av marint biologisk mangfold ved Flatøyosen. I det følgende er det gitt en kort oppsummering av konsekvensutredningen.

### **Tiltaksområdet**

Tiltaksområdet er alle områder som blir direkte fysisk påvirket ved gjennomføring av det planlagte tiltaket og tilhørende virksomhet. Influensområdet omfatter de tilstøtende områder der tiltaket vil kunne ha en effekt.

For maritimt biologisk mangfold omfatter tiltaksområdet de aktuelle bunnarealer og strandsoner som direkte vil bli påvirket av utfyllingen.

### **Kunnskapsstatus for biologisk mangfold og naturvern**

For Meland kommune er det utført naturtypekartlegging etter DN-håndbok 13 i flere omganger (2002 og 2008). Det er også utført viltkartlegging (2005). Marin naturtypekartlegging er ikke tidligere utført.

Opplysningene som danner grunnlag for verdi- og konsekvensvurderingene er basert på resultatene fra feltarbeid utført av Rådgivende Biologer AS den 4. mars 2014. Det er da blant annet tatt hydrografiprofiler på fem steder i Flatøyosen. Befaring av marine naturtyper og artsmangfold er utført med undervannskamera.

### **Rødlistearter**

I artsdatabankens artskart er det i tiltaks- og influensområdet registrert to arter sjøfugl som er rødlista (sjøorre og svartand). Disse er vurdert som nær truet med middels verdi. Det er ikke registrert rødlista marine arter fra befaringer i felt.

### **Naturtyper**

Det finnes ingen områder som er vernet etter naturmangfoldsloven i tiltaks- og influensområdet men det er registrert et gyteområde for torsk i djupålen i Flatøyosen. Siden det ikke foreligger en verdivurdering på grunn av datamangel har en i dette arbeidet benyttet «føre var prinsippet» og en vurderer gytefeltet som lokalt viktig (verdi C). Området er også registrert som en fiskeplass for torsk med passive redskap, samt at det er registrert 4 låssettingsplasser i Flatøyosen.

Tiltaks- og influensområdet består i hovedsak av vanlige forekommende naturtyper med liten verdi men gyteområdet vektlegges i verdivurderingen. Naturtyper får derfor middels verdi.

### **Artsmangfold**

Artsmangfoldet i tiltaks- og influensområdet er generelt lavt og det er bare registrert vanlige arter. Artsmangfoldet her derfor liten verdi.

### **Samlet vurdering**

Tiltaket medfører generelt liten negativ konsekvens for vanlige naturtyper og artsmangfold både i anleggs- og driftsfase. Tiltaket kan medføre middels negativ konsekvens for gyteområdet for torsk i anleggsfasen men konsekvensen kan redusere noe dersom en iverksetter avbøtende tiltak.

Driftsfasen vil føre til noe endrede strømforhold i Flatøyosen, men det vil trolig ikke ha noen betydelig virkning på gryteområdet for torsk.

### **Avbøtende tiltak**

Ved utfylling i sjø vil både det stedegne sedimentet og finpartikler fra de utfylte massene kunne drive med strømmen utover Flatøyosen og ut i fjordene i området. Spredning av finpartikulære masser til nærliggende områder kan reduseres ved utplassering av oppsamlings skjørt/lenser utenfor fyllingsområdet. Dette vil også syte for lokal sedimentering og både avgrense mulige skadevirkninger og dempe den visuelle virkningen. Det vil og kunne være aktuelt å vaske steinmasser før deponering i sjø for å redusere spredning av finpartikler i sjø.

Kysttorsken gyter i tidsrommet fra februar til april, og en vil tilråde særskilt aktsomhet i denne perioden med omsyn på å hindre økt turbiditet fra utfylling og avrenning fra anleggsarbeidet.

## 8 Illustrasjoner av tiltaket



Sett fra Krossnessundbrua- eksisterende situasjon



Sett fra Krossnessundbrua - ny situasjon



Sett fra sør - eksisterende situasjon



Sett fra sør - ny situasjon



Sett fra nord - eksisterende situasjon



Sett fra nord - ny situasjon



Sett fra Håøytoppen - eksisterende situasjon



Sett fra Håøytoppen - ny situasjon

