
RAPPORT

Gjennomseiling Herøy – Ulstein

Kystsak nr.: 2021/2152

Planomtale, detaljreguleringar for utbetring av farlei

OPPDRAKSGJEVAR

Kystverket

EMNE

Planomtale, detaljregulering

DATO / REVISJON: 1. mars 2024 / 02

DOKUMENTKODE: 10226196-01-PLAN-RAP-01



Multiconsult

RAPPORT

OPPDRAAG	Gjennomsegling Herøy - Ulstein	DOKUMENTKODE	10226196-01-PLAN-RAP-01
EMNE	Detaljregulering	TILGJENGE	Open
OPPDRAAGSGJEVAR	Kystverket	OPPDRAAGSLEIAR	Sissel Enodd
KONTAKTPERSON	Rita Margrethe Svendsbøe	UTARBEIDD AV	Hilde M. Prestvik, Sissel Enodd
KOORDINATAR	Sone: UTM 32 Øst: 337306 Nord: 6923945	ANSVARLIG EINING	FE Midt

SAMANDRAG

Kystverket arbeider for å legge til rette for ein konkurransedyktig, effektiv, sikker og miljøvenleg sjøtransport. Det kan vera krevjande å navigere i den trafikkerte hovudleia frå Røyrasundet til Svædet. Området vest for Torvikholmen er særskilt utsett for ulykker. Farleia går her i ein krapp s-sving frå Røyrasundet til Hatløya og motgåande trafikk blir difor bli oppdaga noko seint. Inn- og utseglingar frå Herøy-terminalen fører til utstrekt fletting av trafikk i eit allereie smalt og svingete område. Manøvrering lenger nord i hovudleia ved Flø og ved Rundefjorden vert sett på som utfordrande fordi dei grunne områda er utsett for eksponering av havbølger frå Nordsjøen. Langs hovudleia er det dessutan enkelte stader dårleg radarland.

Utdjupingstiltaka vil gje meir plass og større manøvreringsrom i farleia. Dermed vil sannsyn for møteulykker og grunnstøyting bli redusert. Tiltak på strekningen er prioritert i nasjonal transportplan 2022-2033, omtalt som korridor 4. Prosjektet er prioritert i Kystverket sin handlingsplan med oppstart i 2026. Kystverket vil legge fram en revidert gjennomføringsplan for årene 2025–2030 når NTP 2025–2036 er lagt fram, og statsbudsjettet for 2025 er vedtatt.

Det vert detaljregulert for å gjere tiltak to stader:

Svædet og Kyrkjefluda med sjødeponi ligg i Ulstein kommune. Området ligg innanfor Flø dyrelivsfredningsområde og nær verneområdet for Sandøya og Vattøya. Området er prega av store naturkvalitetar, samstundes som at det ligg heilt ytst på kysten og er vêrhardt. Utdjupingsområda omfattar svært mange små grunner og større blokksteinar ved Svædet og sørover, samt ei større grunne ved Kyrkjefluda og ei mindre ved Djupklekken.

Skinnabrokleia ligg i kommunane Herøy og Ulstein. Området ligg i Bøfjorden mellom Torvikholmane og Hatløya, Borgarøya og Kalvøya. Områda omfattar 17 grunner på grensa mellom Herøy og Ulstein kommune.

Positive verknader av tiltaka for samfunnet er ut i frå det som er kome frem i planprosessen vurdert å vere langt høgare enn dei negative. Tryggleik og framkome for sjøtrafikken er eit viktig nasjonalt omsyn. Farleinormalen sine tilrådingar om djupn, breidde og kvalitet på nasjonale sjøveier blir ivareteke. For all næring innan sjøtransport er kort reisetid og pålitelegheit viktig. Tiltaka vil redusere sannsyn for møteulykker og grunnstøyting. Sjøtransportnæringa vil få noko redusert framkomme under anleggsperioden. Dersom det vert naudsynt å leggje om trafikken, vil dei sjøfarande bli varsla i god tid før anleggsstart.

Dersom overskotsmassar blir nytta til utbetring og utbygging av hamneanlegg og næringsareal, vil samfunnsnyttan auke vesentleg.

Tiltak for utdjuping vil bidra til nedbygging av fleire viktige naturtypar, som òg er viktige næringsområde for sjøfugl. Samla konsekvensgrad er vurdert til noko til middels negativ. Samla konsekvensgrad av etablering av sjødeponi er vurdert til ubetydeleg til noko negativ konsekvens. Konsekvens for vassmiljø er vurdert til ubetydeleg og det er vurdert at miljømål for økologisk tilstand og kjemisk tilstand i vassføreskrifta i vassførekostane vil bli nådd. Omsyn til gytefisk og hekkeperiode for sjøfugl er avgjerande for kva tid på året arbeid kan føregå. Miljøvenlege teknikkar vil bli nytta der dette er hensiktsmessig.

Det er vurdert at tiltaka ikkje vil påverke næringslivet i området negativt. Næringsaktørar som driv fiskeri og havbruk i områda vil bli varsla særskilt før anleggsarbeidet startar opp. Tidleg informasjon og samhandling er vurdert som viktig for å sikre at næringa får tilstrekkeleg kunnskap til at dei kan justere verksemda før og under anleggsperioden.

02	01.03.2024	Revidert utkast til Kystverket	Ingvill Eikelund	Sissel Enodd	Sissel Enodd
01	09.02.2024	Revidert utkast til Kystverket	Sissel Enodd	Johanne Arff	Sissel Enodd
00	30.11.2023	Utkast til Kystverket	Hilde M Prestvik, Sissel Enodd	Sissel Enodd	Sissel Enodd
REV.	DATO	OMTALE	UTARBEIDA AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

INNHALD

1. Bakgrunn for planarbeidet	4
1.1 Innleiing	4
1.2 Bakgrunn for planarbeidet	4
1.3 Planområda	5
1.4 Eigedomar og parter	6
2. Planprosessen, medverknad	6
2.1 Kunngjering, varsling og medverknad	6
2.2 Merknader og innspel til planarbeidet	6
2.3 Krav til utgreiingar	6
2.4 Høyring, offentlig ettersyn og planvedtak	6
3. Overordna føringar og planstatus	7
3.1 Berekraft	7
3.2 Lover, forskrifter og retningslinjer	7
3.3 Gjeldande planar	7
3.4 Pågåande planar	8
4. Skildring av planområdet, eksisterende tilhøve	8
4.1 Arealbruk	8
4.2 Farlei	8
4.3 Grunntilhøve	8
4.4 Naturmiljø, naturmangfald, vassmiljø	9
4.5 Naturressurar og havbruk	9
4.6 Risiko og sårbarheit, eksisterande situasjon	9
4.7 Tema som ikkje er relevante og som ikkje vert omtala vidare	9
5. Skildring av planforslaget	9
5.1 Hovudtrekk i planforslaget	9
5.2 Skildring av tiltaka	10
5.2.1 Utbetring av farleia, utdjuping og deponi	10
5.2.2 Svædet og Kyrkjefluda med deponi	11
5.2.3 Skinnabrokleia med deponi	13
5.2.4 Anleggsgjennomføring, massehandtering	14
5.2.5 Mogleg bruk av massar til utbygging av formål med samfunnsnytte	15
5.2.6 Alternativ som er vurdert og forkasta	16
5.3 Miljøfaglege tilhøve	16
5.3.1 Støy	16
5.3.2 Avbøtande tiltak for naturmangfald	16
5.3.3 Oppfølgande undersøkingar for naturmangfald	17
6. Verknadar / konsekvensar av planforslaget	17
6.1 Avvik frå overordna planer	17
6.2 Naturmiljø, naturmangfald, vassmiljø	18
6.3 Naturressursar, havbruk	18
6.4 Sjøtrafikk	19
6.5 Næringsliv	19
6.6 Klimapåverknad	19
7. Risiko og sårbarheit	19
8. Gjennomføring	20
9. Avveiningar av interesse motsetnader og konsekvensar	21
10. Vedlegg	21

1. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

1.1 Innleiing

Multiconsult har på vegne av Kystverket utarbeidd forslag til detaljreguleringsplanar med konsekvensutgreiing (KU) for tiltak å utbetre farleia mellom på strekninga frå Røyrasundet til Svædet.

Tiltaka på strekninga er ein del av farledsprosjektet «Gjennomseiling frå Herøy – Ulstein til Ålesund». Denne er delt i to tiltakspakkar; innseiling vest Ålesund og Røyrasundet til Svædet

Planarbeidet har i oppstarten inkludert utdjuing av Djupefluda, Erknøfluda og Skarvøyflua samt eit deponi på sjøbotn sør for Skarvøyflua. Kystverket har vedteke at desse utdjuingstiltaka vest for Ålesund ikkje lenger skal vera med i prosjektet. Tiltakspakka vest for Ålesund er difor endra frå eit kombinert utdjuings- og merketiltak til eit reint merketiltak og av den grunn blir det ikkje fremma reguleringsplanar for desse tiltaka.

I arbeidet med kunnskapsgrunnlaget til NTP 2025-2036 har Kystverket forbetra analysemodellen for kvantitativ berekning av risiko. Det blei gjennomført nye risiko- og samfunnsøkonomiske analyser for tiltaket i 2023. Den nye risikoanalysen viser at risikoreduksjon i området vest for Ålesund ved tiltak som var planlagt, var blitt sterkt redusert sett i forhold til analysen frå 2019. Dette er vidare spegla i den samfunnsøkonomiske analysen der nytteverknadane av tiltaket har gått frå å vere svært positiv til negativ.

1.2 Bakgrunn for planarbeidet

Kystverket arbeider for å legge til rette for ein konkurransedyktig, effektiv, sikker og miljøvenleg sjøtransport. Det er forventa at transport på sjøen vil auke i åra som kjem, og planane langs farleia vil sikre god framkome, god frekvens og trygg ferdsel. Både sjøtransporten og næringslivet er avhengig av at systemet av farleier og hamner/hamneterminaler har god framkome og er uavhengig av vør og vind.

Det kan vera krevjande å navigere i den trafikkerte hovudleia frå Røyrasundet til Svædet. Området vest for Torvikholmen er særskilt utsett for ulykker. Farleia går her i ein krapp s-sving frå Røyrasundet til Hatløya og motgåande trafikk blir difor bli oppdaga noko seint. Inn- og utseglingar frå Herøy-terminalen fører til utstrekkt fletting av trafikk i eit allereie smalt og svingete område. Manøvrering lenger nord i hovudleia ved Flø og ved Rundefjorden vert sett på som utfordrande fordi dei grunne områda er utsett for eksponering av havbølger frå Nordsjøen. Langs hovudleia er det dessutan enkelte stader dårleg radarland.

Djupneforholda ved den eksisterande leia er ikkje tilstrekkelege til at større fartøy kan ferdast trygt og med ei hastigheit som er naudsynt for næringstrafikk til sjøs. For skipstrafikken er det av stor betydning å ha tilgong på ei god farlei innaskjers, slik at trafikken ikkje må gå gjennom det vérharde Stadhavet og Rundeleia. I dag er det fleire grunner som avgrensar ferdsele i leia for større båtar. Stader med grunt farvatn gir også risiko for grunnstøyting og uønskte hendingar. På strekninga er det fleire område som har rikt artsmangfald og byr på fine naturopplevingar. Desse områda er sårbare for utslepp av olje ved skipsulukker. Det er difor behov for å utdjupe farleia for å betre framkomsten og trafikktryggleiken, korte ned reisetida, samt å redusere risikoen for skade på sårbar natur og miljø.

Det kan òg bli behov for deponering av massane frå utdjuinga i eigne sjødeponi. Målsetjinga er at massane frå tiltaket skal nyttast til samfunnsnyttige føremål gjennom gjenbruk i regulerte utfyllingsområde. I tilfelle det ikkje er mogleg å nytte overskotsmassane i godkjende utfyllingsområde, er det bestemt å regulere område til sjødeponi som ei reserveløysing.

Tiltaka er prioritert i nasjonal transportplan 2022-2033, omtalt som korridor 4. Prosjektet er prioritert i Kystverket sin handlingsplan med oppstart i 2026. Kystverket vil legge fram en revidert gjennomføringsplan for årene 2025–2030 når NTP 2025–2036 er lagt fram, og statsbudsjettet for 2025 er vedtatt. Det nasjonale målet er at transportsystemet skal vere sikkert, fremjar verdiskaping og bidreg til omstilling til lågare utslepp.

Hovudmåla nedanfor er bakgrunnen for utbetringa:

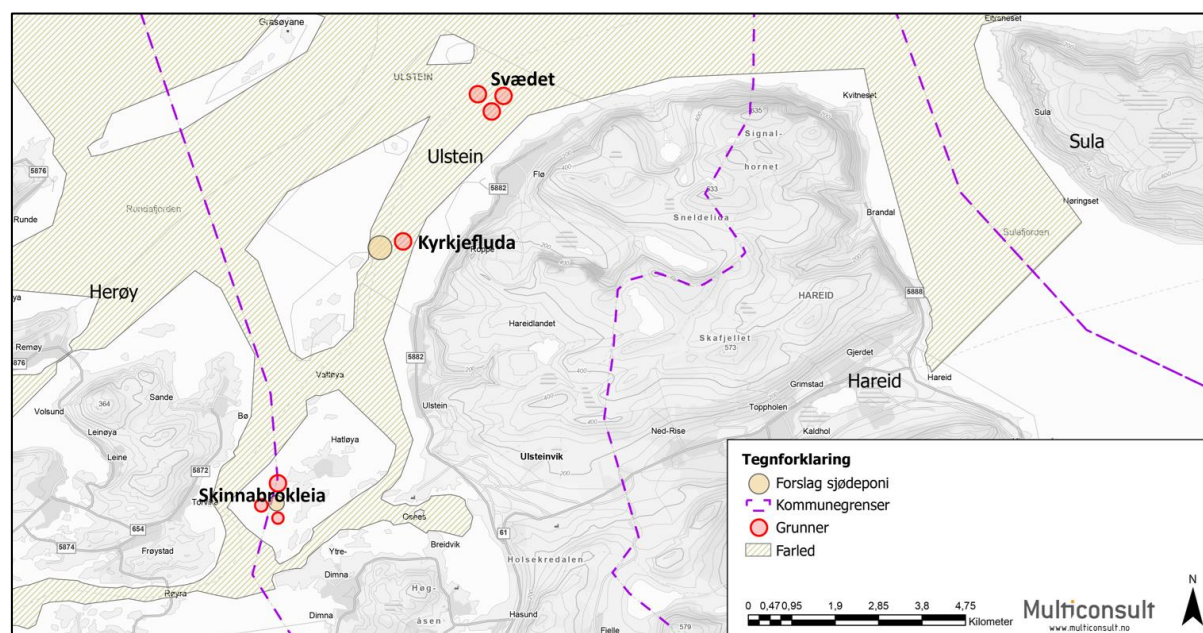
1. **Framkome:** Betre framkome for personar og gods i heile landet.
2. **Transporttryggleik:** Redusere transportulukkene i tråd med nullvisjonen.
3. **Klima og miljø:** Redusere klimagassutsleppa i tråd med ei omstilling mot eit lågutsleppssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvensar.

1.3 Planområda

Tiltaksområda er vist i figur 1-1. Aktuelle tiltak og storleik for kvart område er samanstilt i Tabell 1-1. I sjøområde med sterke havstraumar er det ikkje mogleg å avgrensa konsekvensane av eit tiltak til ein enkelt kommune. Heilskaplege avklaringar av tiltak ligg difor til grunn for konsekvensutgreiinga og planarbeidet. Det er avgjerande at alle tiltak blir sett i samanheng. Tiltaka er difor vurdert samla, utan at dei er delt opp etter kommune, i konsekvensutgreiinga.

Tabell 1-1. Oversikt over tiltaksområda og storleik.

Område	Kommune	Tiltak	Areal (dekar)
Svædet og Kyrkjefluda med deponi	Ulstein	Utdjuping, sjødeponi	3 800
Skinnabrokleia med deponi	Ulstein	Utdjuping, sjødeponi	440
Skinnabrokleia	Herøy	Utdjuping	290



Figur 1-1. Tiltaksområda.

1.4 Eigedomar og parter

Det er ingen grunneigarar innanfor planområda. Parter med interesse for tiltaket er i hovudsak offentlege mynde, men også verksemder knytt til sjøtransport, fiske, akvakultur og havbruk. I tillegg er det er fleire institusjonar som driv overvaking og naturregistreringar i sjøområda, til døme Havforskningsinstituttet og Runde miljøsentar.

2. PLANPROSESSEN, MEDVERKNAD

2.1 Kunngjering, varsling og medverknad

Oppstart av planarbeid vart vedteken av planutvala i Herøy og Ulstein den 24.08.2021. Igangsetjing av regulering vart kunngjort i aviser og på internett for kvart planområde og kvar kommunane einskilt. Det vart senda brev til myndigheiter, organisasjonar og grunneigarar med avstand i underkant av 500 meter frå tiltaksområda.

2.2 Merknader og innspel til planarbeidet

I samband med varsling av oppstart har det kome uttale frå Fiskeridirektorat, Statsforvaltar, Fylkeskommune, NIVA, Møre- nett, Runde miljøsentar, Hasund mekaniske, Terje Hatløy. Merknadane og notat med oppsummering av innspel med vurdering, følgjer med som eige vedlegg.

Det er gjennomført ei rekke medverknadsmøter. Lista nedanfor viser kva for møter som er gjennomført:

- Digitalt folkemøte 20.10.2021
- Ulstein kommune, om planprosess og overskotsmassar 22.06, 17.08 og 17.10.2023
- Herøy kommune, om planprosess og overskotsmassar 29.06, 22.08 og 18.10.2023
- Arbeids- og informasjonsmøte med offentlege mynde 01.12, 02.12 og 03.12.2021, 01.06.2022
- Fiskeridirektoratet 28.06.2023
- Statsforvaltar 18.08.2021, 23.08 og 29.08.2023

2.3 Krav til utgreiingar

Kommunane har vurdert at tiltaka samla sett utløyser krav om konsekvensutgreiing, men at det ikkje er behov for planprogram. I melding om oppstart er det omtala at det er planlagt tematiske utgreiingar knytt til:

- Naturmangfald, marint liv og sjøfugl
- Marin teknikk
- Miljøgeologi
- Grunnforhold
- Støy og trykkbølger frå arbeid med sprenging

Det er også omtala at det må takast omsyn til stadleg skipstrafikk og signal/merking av leia under mudrings- og sprengingsarbeidet. Installasjonar og/eller område som er sensitive for rystingar frå sprenging og ev. trykkbølger som forplantar seg gjennom vatnet må også takast omsyn til. Eksempel på slike områder er gyteområde og oppdrettsanlegg. Omsynet til naturmangfald og fiskeri vil vere viktig i planarbeidet.

2.4 Høyring, offentlig ettersyn og planvedtak

Ved oppstart av planarbeidet er det avklart med kommunane at planarbeidet skal gjerast i medhald av plan- og bygningsloven § 3. 7. Dette inneber at ansvaret for organisering av planarbeidet og

planførebuing er og overført til statleg mynde, det vil si at Kystverket legg ut planforslaget til høyring og offentleg ettersyn og at kommunane vedtek planane for kvar sine område.

3. OVERORDNA FØRINGAR OG PLANSTATUS

3.1 Berekraft

I arbeidet med plana er FN sitt berekraftsmål nr. 14 «Livet under vatn» vurdert spesielt. I anleggsperiode og ved drift vil det vere fokus på å ta vare på og bruke hav og marine ressursar på ein måte som fremmer berekraftig utvikling. Det er også lagt vekt på FN sitt berekraftsmål nr. 17 «Samarbeid» da det har vore omfattande medverknad i planprosessen.



3.2 Lover, forskrifter og retningsliner

Staten har gjennom lovverk, forskrifter og retningsliner lagt viktige rammevilkår for kommunen sitt planarbeid.

Aktuelle lovar og forskrifter:

- Plan – og bygningslova, med forskrift om konsekvensutredning
- Hamne- og farvasslova
- Naturmangfaldlova
- Ureiningslova og -forskrifta
- Forskrift om rammer for vassforvaltning FOR-2006-12-15-1446
- Storulykkeforskrifta FOR-2016-06-03-569

Aktuelle retningsliner:

- T-1442/2016 Retningsline for behandling av støy i arealplanlegging
- T-1520/2012 Retningsline for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging
- Miljødirektoratet: Klimatiltak for tiltak som ikkje er kvotepliktige
- Statlege planretningsliner for klima og energiplanlegging og klimatilpassing

3.3 Gjeldande planar

I arealdel til kommuneplanen for Ulstein 2019-2031 (Svædet og Kyrkjefluda med deponi, Skinnabrokleia med deponi) avsett til bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone, NFFF, farlei og omsynssone H720-6 Bandlegging etter lov om naturvern bevaring naturmiljø.

I arealdel til kommuneplanen for Herøy er areal innafor planområde (Skinnabrokleia) avsett til kombinerte formål i sjø og vassdrag - natur, ferdsel, fiske, friluftsliv og akvakultur NFFA. I føresegnene er det presisert at sjøareala er avsett til ålmenn bruk og at tiltak ikkje skal vere til hinder for skipsfarten. Det er og område på plankartet som er avsett for fiske, og dette er registrerte område for aktive reiskap og kaste- og låssettingstader i kommunen. Arealføremålet omfattar all hausting av viltlevande marine ressursar. Farleia er merka som samferdselsline.

3.4 Pågåande planar

Kommunane Hareid, Herøy, Sande, Vanylven og Ulstein har sett i gang arbeid med interkommunal kystsoneplan for Ytre Søre Sunnmøre.

4. SKILDRING AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE TILHØVE

4.1 Arealbruk

Planområda ligg innafor sjøområde. Arealbruken er sjøtrafikk, navigasjonsinnretningar for sjøtrafikken, fugle- og dyreliv i sjøområda og strandsonene.

4.2 Farlei

Trafikken av større fartøy er delvis begrensa av brua i Røyrasundet som har 24 meter seilingshøgde.

Ved Torvikholmane er hovudleia i dag karakterisert ved to krappe svingar og noko smal breidde på farleia. Møtesituasjonar kan vere utfordrande i og med at det samtidig må gjerast fleire kursendingar innanfor eit lite område.

Det har vært fleire grunnstøytingar i området og det er difor identifisert behov for å flytte hovudleia aust til Skinnabrokleia, som da må bli utbetra.

Eit stykke nord for Ulsteinvik, etter at bilei 2380 Ulsteinfjorden – Boholmen møter hovudlei 1532 Flåvær – Breisundet, ligg ei grunne med flytestake nært Kyrkjefluda. Området kan være utfordrande, spesielt i møte-/ passeringssituasjoner som involverer større fartøy.

Hovudleia går vidare gjennom eit område som er kalla Svædet, nord for Flø. Svædet blir vurdert som oversiktleg, men området er grunt og trangt og har knappe marginar. I tillegg er det dårleg radarland i sørvest, noko som gjev dårlegare posisjonering ved hjelp av radar.

Ved å utdjupe Skinnabrokleia til -11 meter djupne over breidde på 300 meter, vil farleia bli rettare, breiare og meir oversiktleg. Ein unngår dermed S-svingen ved Torvikholmane og tilhøyrande fare for grunnstøytingar og kollisjon.

Ved å utdjupe et snag av Kyrkjefluda til -11 meter djupne, vil ein få ei meir open farlei med større manøvreringsareal og reinare trafikkbilete. Farleia vil også bli meir forutsigeleg og enklare å navigere i.

Ved Svædet vil utdjupe til -11 meter djupne over ei breidde på 450 meter, gi meir plass og større djupnemargin i dette tronge farvassområdet. Dermed vil sannsyn for kurskonflikt og grunnstøyting bli redusert.

4.3 Grunntilhøve

Tiltaksområda består i stor grad av bart fjell eller grove massar. Det er gjort miljøgeologiske undersøkingar i utdjupeingsområda og massane er klassifisert som reine. Det er difor ingen risiko for at handtering av overskotsmassar frå utdjupeinga vil skape ny forureining.

For sjødeponia har prøvetaking avdekka at det kan vere substrat på sjøbotn som er noko forureina ved deponiområdet ved Kyrkjefluda. Der er PAH- forbindelsar og TBT er registrert over grenseverdier. Etter kvart som overskotsmassar frå utdjupeingsprosjektet blir lagt på sjøbotn innafor det regulerte deponiet, vil områda der det er registrert forureina massar bli lukka inne, og dette gjer at forureina massar på sjøbotn ikkje vil kunne spreie seg.

4.4 Naturmiljø, naturmangfald, vassmiljø

Det er gjort straummålingar og hydrografimålingar ved alle tiltaksområda. I tillegg er bølgeklima modellert med operasjonell statistikk for Røyrasundet .

Det er utarbeidd konsekvensutgreiing for naturmangfald. Verdier for naturmangfald er skildra, påverknad og konsekvens av tiltaka er vurdert i rapporten Multiconsult 10226196-02-RIM-RAP-01.

Planlagde tiltaksområde og nærområda i sjø ligg innanfor tre ulike vassførekomstar. Vassførekomstane Breisundet (030102010), Rundafjorden (0301011300-C) og Steinsfjorden (0301011206-C) er alle planlagde med både utdjuping og djupvassdeponi. Vassførekomstane er skildra nærare og tiltak er vurdert etter vassføreskrifta §§ 4-6 og 12 i konsekvensutgreiinga for naturmangfald.

4.5 Naturressurar og havbruk

Ressursar for fisk, tare og vatn er vurdert og omtala i konsekvensutgreiing for naturmangfald.

Det er stor kommersiell fiskeaktivitet i området og det er registrert store fiskeriinteresser knytt både til aktive og passive reiskap. Det er og mykje fritidsfiske og turistfiske innafor sjøområda.

Hausting av tang og tare er regulert gjennom nasjonal forskrift og regionale hausteforskrifter heimla i havressurslova. H-6/18 Lover og retningslinjer for planlegging og ressursutnytting i kystnære sjøområde, omtaler vilkår som gjeld for taretråling. Det er for eksempel ikkje lov å hauste tare djupare enn 20 meter. Forskrift om hausting av tare i Møre og Romsdal og Trøndelag, J- 184-2022, gjeld til og med september 2024.

Havbruk er ei sentral næring i området. Ved Røyrasundet er det eit anlegg med algeoppdrett. Ved Flø er det eit settefiskanlegg som ikkje er i drift per i dag.

4.6 Risiko og sårbarheit, eksisterande situasjon

Det er i dag risiko for at skip kan grunnstøyte, bli skadd eller kollidere i farleia, og kan og føre til akutt ureining i sjø.

4.7 Tema som ikkje er relevante og som ikkje vert omtala vidare

Tiltaka ligg på sjøbotn. Tiltaka vil ikkje ha konsekvensar for landskap, interessene til barn og unge og universell utforming. Det er ingen kjente kulturminne eller sjøkablar/leidingar innafor eller i nærleiken av planområda.

Køyring av fritidsbåtar er einaste fritidsaktivitet som er registrert i tilknytning til farleia. Bading er ikkje aktuelt så langt ute i sjøen. I strandsonene ved Fløsand, Hoksteinen og Roppesanden i Ulstein kommune er det område som har høg verdi for friluftsliv. Friluftsområda blir ikkje omfatta av tiltak. Under gjennomføring av anlegget kan det bli noko støy. Eit aktuelt avbøtande tiltak for å unngå eventuelle konflikter er å sikre at det blir gjeitt god informasjon om anleggsgjennomføringa til dei som nyttar friluftsområda langs farleia.

5. SKILDRING AV PLANFORSLAGET

5.1 Hovudtrekk i planforslaget

Føremålet er å leggje til rette for utbetring av farleia mellom Røyrasundet og Svædet ved utdjuping av grunnar slik at krava i farleisnormalen blir ivareteke og slik at fartøy kan seile med tilfredsstillande sikkerheit. I anleggsfasen skal det spesielt tas omsyn til naturmangfald.

Planomtale, detaljreguleringar for utbetring av farlei

Planområda ligg i sjøområde med sterke havstraumar og det er ikkje mogleg å avgrensa konsekvensane av eit tiltak til ein enkelt kommune. For å få heilskaplege avklaringar av tiltak er det avgjerande at alle tiltak blir sett i samanheng. Det er derfor felles planomtale og konsekvensutgreiing der tiltaka er vurdert samla. Kommunane er mynde for areala innafor sine grenser og det er difor eigne plankart og føresegner for kvar kommune:

- Plan ID 1516 20210006 Svædet og Kyrkjefluda med deponi, Ulstein kommune
- Plan ID 1516 20210006 Skinnabrokleia med deponi, Ulstein kommune
- Plan ID 1515 202104 Skinnabrokleia, Herøy kommune

Planområda vert regulert til:

Farlei (o_FA)

Areal på sjøoverflata vert regulert til offentleg farlei. Tiltak for drift, vedlikehald og utvikling av farleia for skipstrafikken er tillate. Farleia skal vere allment tilgjengeleg.

Kombinert formål i sjø og vassdrag – farlei/utdjuping (o_VK)

Område på sjøbotn der det er planlagt tiltak for utdjuping vert regulert til kombinert formål med farlei. Da det er noko usikkerheit knytt til kartgrunnlag, skråningsutslag mv. er grense for felta lagt omkring 20 meter utafor område førebels prosjektering av tiltaka viser terrenginngrep.

Angitt formål i sjø og vassdrag - farlei/deponi (o_VAA)

Område på sjøbotn der det er planlagt sjødeponi vert regulert til angitt formål farlei og deponi. Da det er noko usikkerheit knytt til kartgrunnlag, skråningsutslag mv. er grense for felta lagt omkring 20 meter utafor område førebels prosjektering av tiltaka viser terrenginngrep.

Omsynssoner

Planområdet på sjøoverflata for Svædet og Kyrkjefluda med deponi i Ulstein kommune ligg innafor Flø dyrelivsfredningsområde (VV00001391) og er regulert med omsynssone bandlegging etter lov om naturvern bevaring naturmiljø (H720).

5.2 Skildring av tiltaka

5.2.1 Utbetring av farleia, utdjuping og deponi

For at store fartøy skal kunne passere i farleia må det vere ei fri seglingsdjupne på minimum 11,3 meter. Grunner som stikk over eit fastsett utdjupingsnivå må sprengjast vekk eller mudrast opp for å sikre ei minimumsdjupne gjennom heile farleia. Det er òg behov for å merke farleia. Merking er mindre tiltak som må avklarast etter lov om hamner og farvatn, og inngår ikkje detaljert i planane og konsekvensutgreiinga.

Farleinormalen av oktober 2022 er lagt til grunn for tiltaka. For at store fartøy kan passere i leia må det vere en fri seilingsdjupne på minimum 11,3 meter rekna frå sjøkartnull.

Etter at tiltaka er gjennomført vil farleia får ein bredde på minimum 300 meter mellom Røyrasundet og Svædet. Gjennom Skinnabrokleia vert hovudleia flytta mot aust, slik at båtane slepp å gå ein sterkt s-forma sving via Torvika. Tiltaka ved Svædet vil også gjere at fartøy kan gå lenger mot aust. Auka manøvreringsareal gjer det mogleg med tovegs trafikk og gjev betre moglegeheiter at båtane kan navigere meir optimalt i forhold til klima, straum, bølger og anna skipstrafikk.

Utdjuping og mudring medfører omfattande overskot av massar. Det vert regulert areal for sjødeponi. Desse vil bestå av fjellmassar frå utdjupingstiltaka. For å vere sikker på at massane som blir deponert ligg trygt, og ikkje flytter på seg, vil dei bli deponert i ei «skål» i landskapet på sjøbotnen. Geotekniske vurderingar og kart frå ulike offentlege databasar (t.d. Naturbase og Yggdrasil) har utgjort kunnskapsgrunnlaget ved utveljinga av aktuelle stader for sjødeponi.

Tiltaka er modellert og det er berekna volum av massar i kvart område (sjå Tabell 5-1). *Fast volum* er berekna mengder basert på punktshyer i kart. I kolonna *Ekstra volum (fast)* er det lagt til ein viss margin som følgje av uvisse (utdjupingsarealet multiplisert med 0,5 meter). *Totalt fast volum* er summen av berekna mengder og denne uvissemarginen. Naudsynt *deponivolum* er *totalt fast volum* multiplisert med 1,6, som er eit erfaringstal på gjennomsnittleg auke i volum av faste massar som blir sprengd. Kolonna *Deponivolum* viser då volumet på massar som må deponerast.

Tabell 5-1. Volum massar i utdjupingsområde og sjødeponi i planen.

Utdjupingsområde	Kote	Fast volum [m ³]	Ekstra volum (fast)[m ³]	Totalt fast volum [m ³]	Deponivolum [m ³]
Svædet	-11,3	6 590	7250	13 840	58 750
Kyrkjefluda	-11,3	17 062	5 832,5	22 894,5	
Skinnabrokleia	-11,3	15 6742	29 747,5	186 489,5	298 385

Retningsliner frå Klima- og forureiningsdirektoratet ta 2624, frå 2010, er lagt til grunn for planlegging av sjødeponia. Sjødeponia som inngår i reguleringsplanane svarer ut kriteria for egna plassering av sjødeponi for følgjande tema:

- Deponiområdet utgjer ei godt avgrensa forseinking i botnen
- Område som er lite utsett for straum ved botnen
- Massane som skal bli deponert er ikkje meir finkorna enn dei eksisterande botnmassane
- Område som er geoteknisk stabile

Målsetjinga er at massane frå tiltaket skal nyttast til samfunnsnyttige føremål gjennom gjenbruk av massane i regulerte utfyllingsområder. Etablering av sjødeponi er ikkje naudsynt for at utbetringa av farleia skal kunne gjennomførast, men sjødeponiet vil vera ei reserveløysing. Kystverket ønskjer å regulere deponi på sjøbotn for å auke sannsynet for at planane kan gjennomførast.

Det er ikkje eit alternativ at massar blir frakta over svært lange avstandar. Dette inneber i praksis at masser frå tiltak i Herøy og Ulstein må bli bruka eller deponert innafor desse kommunane. Endeleg løysing for deponering av massar vil bli fastsett i samband med detaljprosjekteringa.

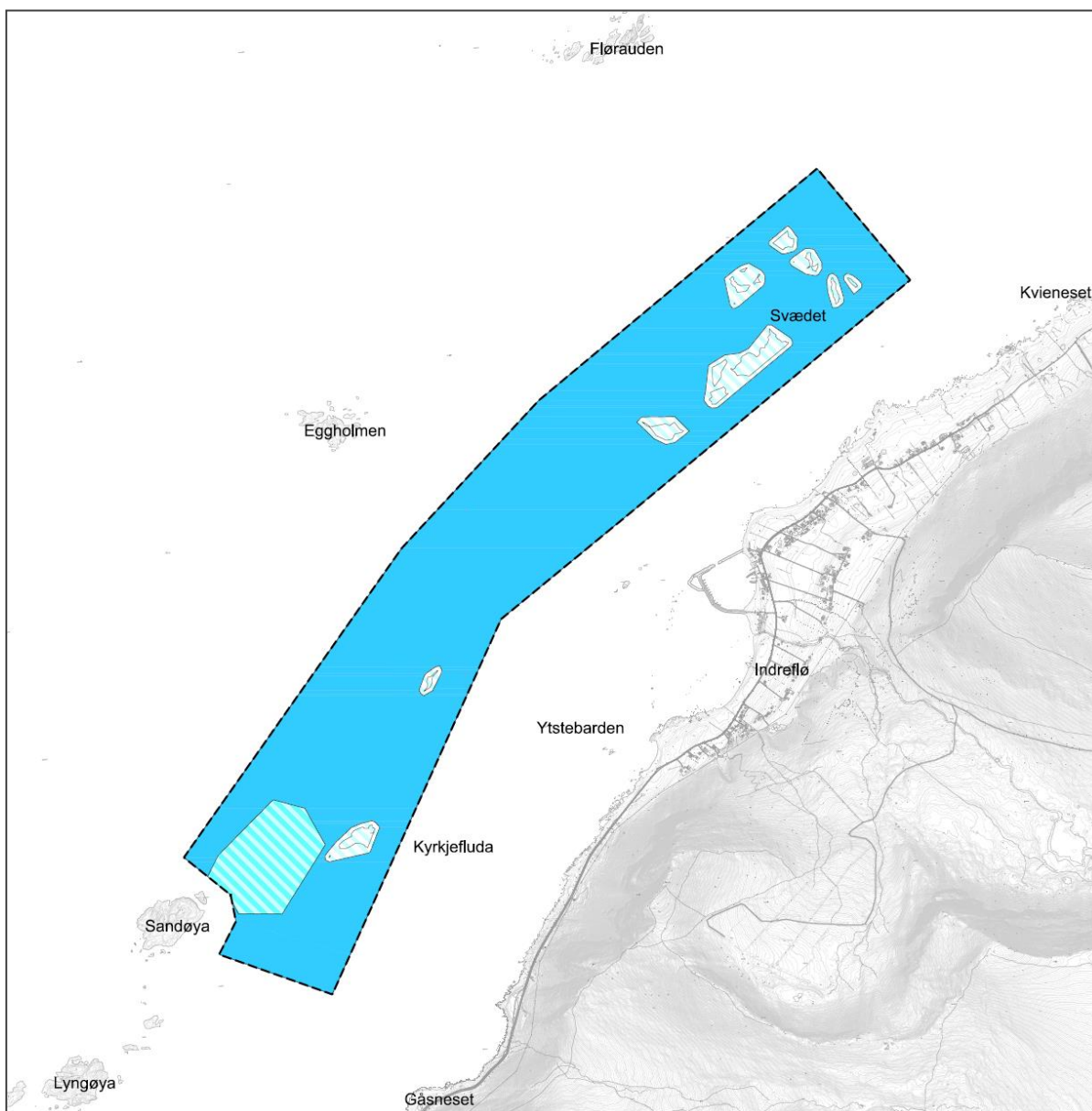
5.2.2 Svædet og Kyrkjefluda med deponi

Ved Svædet er det ønskjeleg å flytte farleia mot aust. Det er vurdert at farleia treng ei samla breidde på 450 meter. Det vert planlagt sjødeponi vest for Kyrkjefluda i Ulstein kommune. Planområdet ligg innanfor Flø dyrelivsfredingsområde og nær verneområdet for Sandøya og Vattøya. Området er prega av store naturkvalitetar, samstundes som at det ligg heilt ytst på kysten og er vêrhardt. Utdjupingsområda omfattar svært mange små grunne område med større blokksteinar ved Svædet og sørover, samt ei større grunne ved Kyrkjefluda. Etter detaljert kartlegging av botnen i området er det påvist ei grunne nord for Kyrkjefluda, ved Djupklekken. Denne grunna er behandla som ein del av Kyrkjefluda i utgreiinga.

Svædet er ein lausmasserygg (israndavsetning) som strekk seg søraust frå Flørauden. Topografien er prega av store steinblokker som stikk over utdjupingsnivået. Lausmasseryggen ligg frå kote ca. -11.

Geotekniske undersøkingar har ikkje påvist berg i området. Registreringar av naturmangfald og sonderingar har påvist at grunnane ved Svædet utgjør naturtypen israndavsetning. Førebels resultat indikerer at volumet i israndavsetninga vil bli redusert med 34 % som følgje at tiltaka. Det skal bli utarbeidd tiltaksplan for anleggsfasen. Denne skal seie noko om nødvendige tiltak som skal setjast i verk for å redusere ulemper.

Ved Kyrkjefluda vert det regulert for sjødeponi. Djupn varierer mellom ca. 30 og 80 meter i området der sjødeponiet vert plassert. Topografien på sjøbotnen er forma som ei grop der sjøbotnen stig frå kote -80 i sør opp mot grunnare områder i nord, aust og vest. I geoteknisk rapport er det vurdert at området er egna og at deponiet er vil bli omkring 10 meter for hovuddelen, og opptil 15 meter på det høgaste punktet i sør. Maksimal kotehøgde for deponi er foreslått til kote -67. Deponiet er lokalisert i trygg avstand frå det registrerte gyteområdet i Dimna.



Figur 5-1. Planområde for Kyrkjefluda og Svædet er vist med svart stipla linje og blå farge for farlei. Tiltak for utdjuping er vist med lys blå striper. Sjødeponi ved Kyrkjefluda er vist med turkis striper.

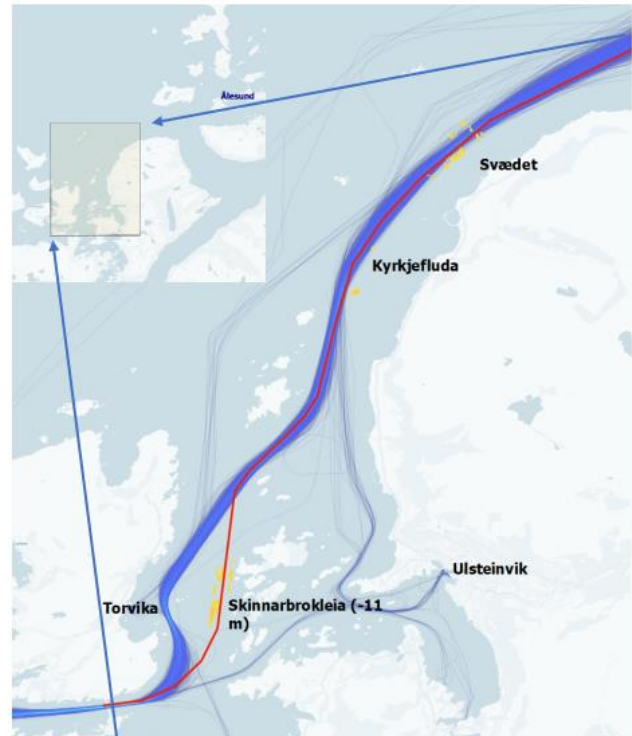
5.2.3 Skinnabrokleia med deponi

Dagens hovudlei går vest for Torvikholmane. Føremålet med å utdjupe desse grunnene er å kunne flytte hovudleia austover, innafør Skinnabrokleia. Det er vurdert at seglingskanalen treng 11 meter djupne og 300 meter breidde. Det er naudsynt å utdjupe leia over ei strekning på ca. 1200 meter.

Skinnabrokleia omfattar 17 grunnar på grensa mellom Herøy og Ulstein kommune. Djupna på grunnane innafør dette området varierer i hovudsak mellom 10 og 30 meter. Topografien på sjøbotn er nokså variert. Dei grunnare områda består av bergkoller som stikk opp utan nemneverdig mektigheit av lausmassar. Kartlegging av sjøbotnen og ROV-undersøkingar viser at det ligg store steinblokker på botnen.

Det er berekna at massane frå utdjupinga vil utgjere 298 385 m³ og det er planlagt eit sjødeponi i same område som kan romme desse massane.

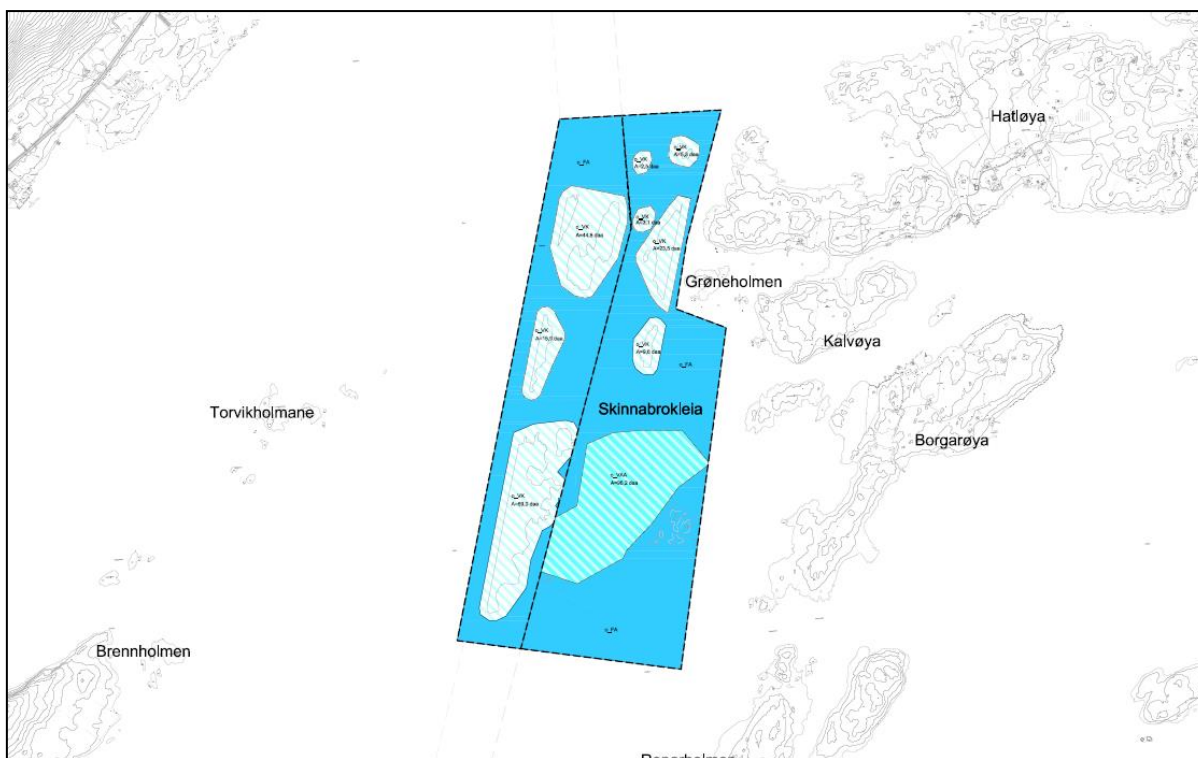
Sjødeponiet i Skinnabrokleia vert plassert i naturlege groper i sjøbotn. Deponiet er avgrensa av sjøbotnen i nord, aust og sør, og det er føreslege ein fyllingsfront i vest. Utslag av fyllinga ut over gropane vil være begrensa. Høgde på fyllinga kan vere inntil fem meter, og kotenivået på topp deponi vil vere kote -47 måla frå minus sjøkartnull. Skinnabrokleia er vurdert som godt eigna for deponering av massar i geoteknisk rapport.



Figur 5-2. Ny farlei gjennom Skinnabrokleia er vist rød farge. Dagens farlei er vist med blå. (Kystverket: TP034 Røyrasundet – Svædet – sammendrag samfunnsøkonomisk analyse, 28. 03. 2023).



Figur 5-3 Skinnabrokleia sett frå Ulsteinvik



Figur 5-4. Planområde for Skinnabrokeia er vist med svart stipla linje og blå farge for farlei. Planområde for Herøy kommune i vest og Ulstein kommune i aust. Tiltak for utdjupeing er vist med lys blå striper. Sjødeponi er vist med turkis striper.

5.2.4 Anleggsgjennomføring, massehandtering

For å gjennomføre utdjupeinga nyttar ein borerigg/mudringsfartøy. Ved utdjupeing i berg vert det gjennomført sprenging og opphenting av sprengstein med tilpassa graveutstyr. Sprengingsarbeid må følgje gjeldande utgåve av NS 8141 og det må utarbeidast ein detaljert sprengingsplan for å unngå skade på dyreliv og omgjevnader. Ved mudring av lausmassar nyttar ein bakgravar eller anna relevant graveutstyr. Tiltaka vert utført frå lekter.



Figur 5-5 Utdjupeing vil bli utført frå eit mudringsfartøy. Steinmassane som blir sprengt ut blir teke opp og mellomagra på lekter før dei blir frakta til eit regulert deponi på sjøbotn eller til eit område på land.

Erfaringar frå tilsvarende prosjekt gjer at tiltaket vert sett på som lite utfordrande å gjennomføre. Ved utdjuping i berg er det tilrådd forsiktig sprenging. For grunner der overdekninga av lausmassar er liten, er det vurdert som føremålstenleg å gå direkte til forsiktig sprenging.

Mudring- og sprengingsarbeid vil føre til danning og spreining av små partiklar i vassmassene. Skadepotensialet til partiklane vil avhenge av fleire forhold, mellom anna bergart. Andre kritiske tilhøve i samband med planlagt utdjuping er knyta til spreining av lausmassar ved mudring og risting ved sprenging. Vêrtilhøve kan òg vere ein kompliserande faktor i samband med anleggsgjennomføringa.

Lengda på anleggsperioden er ikkje avklart. Dette vil m.a. avhenge av Statsforvaltaren sine krav til omsyn til hekke- og gyteperiodar. Kystverket har førebels estimert arbeidet til under eitt år.

Utdjupinga av Svædet er i størst grad påverka av bølger og dønningar, og det er mange færre tilgjengeleg arbeidstimar gjennom året i desse områda. Ved utdjuping av grunna vil nærleiken til deponi ha størst gevinst. Avbøtande tiltak vil bli vurdert.

Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar skal nyttast der det er føremålstenleg. Kva for teknikkar som er tilgjengeleg ved tidspunktet for gjennomføring er usikkert, og det er difor ikkje gått nærmare inn på denne tematikken i konsekvensutgreiinga.

Ved mudring- og sprengingsarbeid må det takast omsyn til naturområde og artar som er sårbare for vibrasjonar og evt. trykkbølger som forplantar seg gjennom vassmassane, samt partikkelspreiing (til dømes gyteområde, hekkeområde for sjøfugl og oppdrettsanlegg). Arbeidet må òg ta omsyn til skipstrafikk, signal/merking av leia mv.

Metode for uttak og massetransport skal vere i tråd med retningslinjer frå Statsforvaltaren. Metodikk og tiltak skal vurderast spesielt med omsyn til klimatiske forhold og naturmiljøet. For transport til deponi på sjøbotn eller til gjenbruk i regulerte utfyllingsområder vert det tilrådd bruk av splittlekter eller anna fartøy som er eigna til massetransport på sjø.

Det er venta at dei planlagde tiltaka vil påverke naturmangfaldet direkte, men òg indirekte gjennom endringar i livsvilkår i vassmiljøet. Tiltakshavar vil utarbeide plan for ytre miljø før anleggsarbeidar vert sett i gang. Planen vil mellom anna beskrive omsyn til natur og miljø i anleggsperioden, kva for teknikkar som skal bli nytta for å sikre at arbeid vert utført skånsamt i forhold til natur og marine omgivnader, korleis risikoreduserande tiltak skal bli vurdert og teke i bruk.

5.2.5 Mogleg bruk av massar til utbygging av formål med samfunnsnytte

Kystverket har målsetting om at massane skal bli nytta utbygging til formål som har samfunnsnytte. Kystverket har difor hatt møter kommunane for å få innspel til aktuelle område som kan ta i mot massar, og for å starte arbeidet med å inngå intensjonsavtalar.

Føresetnader for å levere overskotsmassar til utbyggingsprosjekt er:

- Tidspunkt må passe til Kystverket sine prosjekt.
- Massar må bli levert kontinuerleg medan utdjupingsprosjektet er i gang då det ikkje er mogleg å lagre massane ved utdjupingsområda.
- Massane må kunne bli frakta til mottaksstaden med splittlekter. Det må være minimum fire meter djupne ved mottaksområdet for at lekter kan kome seg fram og sleppe ut massane ved at botnen av lekteren opnar seg.
- Mottakar må syte for effektiv mottak og ev. omlasting av massane frå Kystverket sin lekter dersom det ikkje er mogleg å sleppe ut massane direkte.
- Massane vil bli levert usortert.
- Kommunane må avklare reguleringsplan for utbyggingsområda og løyver etter anna lovverk.

- Kommunane må handtere av massane forsvarleg etter at dei har blitt levert.

I sjøområdet mellom Røyrasundet og Svædet er det berekna at det skal takast ut omkring 360 0000 faste kubikkmeter massar. Herøy kommune ønsker å ta imot så mykje som mogleg av massane og ønskjer først og fremst massar til Paradisbukta og Mjølstadneset som er eksisterande næringsområde med kai. Det er regulert og planlagt utviding av næringsareal slik at eksisterande verksemdar eller nye føretak kan etablere sjøbasert næringsverksemd. Kommunen er grunneigar. Norconsult har utarbeidd masseberekning for båe områda, til saman 424 800 anbrakte kubikkmeter. Mottak av massar ved Paradisbukta føreset at det blir etablert mottaksområde på land.

5.2.6 *Alternativ som er vurdert og forkasta*

Sjødeponi i Botnaløysa er vurdert for naturmangfald og straumtilhøve. Etter prøvetakinga blei det klart at Botnaløysa ikkje var eigna til dette føremålet. Undersøkingar utført av Multiconsult visar at Botnaløysa er viktig for omsetjing av næringsstoff og at området såleis bidreg til økosystemtenester og grunnleggjande livsprosessar. I Fiskeridirektoratet sin database (Yggdrasil) er det registrert fiskefelt for passive reiskap ved Botnaløysa (fiske etter sei, lyr, makrell og leppefisk, samt sjøkreps, hummar og krabbe heile året). Ved Egghildjupet og Botnaløysa er det fiskeplass for aktive reiskap, her blir det fiska etter reke gjennom heile året. Sjødeponi Botnaløysa er difor ikkje med i planforslaget og konsekvensutgreiinga.

5.3 Miljøfaglege tilhøve

5.3.1 Støy

Arbeid med utdjuving, mudring og deponering vil medføre anleggsarbeid frå lekter. Det er føresegn om at grenseverdiar etter Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) gjeld for anleggsperioden.

5.3.2 *Avbøtande tiltak for naturmangfald*

Avbøtande tiltak er skildra i konsekvensutgreiing for naturmangfald (Multiconsult 10226196-02-RIM-RAP-01).

Anleggsarbeida kan føre til negative verknadar ved:

- Støy, inkludert undervassstøy
- Partikkelspreiing
- Plastureining frå sprengingsarbeida/sprengstein
- Utslepp av kjemikaliar/olje ved uhell
- Utslepp av nitrogensambindingar ved sprengingsarbeid, samt mudring og dumping av sprengsteinmassar
- Spreiing av framande artar

Det er foreslått avbøtande tiltak for alle tema som har konsekvens noko miljøskade og høgare. Lista er ikkje uttømmende og tiltaka må detaljerast nærmare i søknad om løyve etter ureiningslova. Moglege avbøtande tiltak vil vere:

- Utføre anleggsarbeida utanom hekkeperiodar for sjøfugl og gyteperiodar for marin fisk. I tabellane under er periodar for anleggsarbeid vist med grøn farge. Periodar der anleggsarbeid kan bli utført under føresetnad om at fagperson deltek i planlegginga og ansvarlege mynde vert varsla er vist med gul farge. Omsynsperioder for naturmangfald der anleggsarbeid ikkje bør føregå er vist med raud farge.

Tabell 5-2 Svædet og Kyrkjefluda med deponi.

Måned	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Sjøfugl (hekkeperiode: 15. april – 31. juli)				X	X	X	X					
Anleggsarbeid												

Tabell 5-3 Skinnabrokleia med deponi.

Måned	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Sjøfugl (hekkeperiode: 15. april – 31. juli)				X	X	X	X					
Torsk (gyteperiode: 1. feb. – 30. april)		X	X	X								
Anleggsarbeid												

- Sprengladningar skal vere i tråd med miljørisikovurderingar. Sprenging skal skje med innbora ladningar og i intervall. Varselskot skal bli nytta for å redusere skade på fisk, sjøfugl og sjøpattedyr som oppheld seg i nærområdet.
- Grunna nærleik til ålegrasførekomstar i Skinnabrokleia bør partikkelspreiing frå anleggsarbeida overvakast ved kontinuerleg logging av turbiditet. Om vær-, straum- og bølgetilhøve tillèt det kan siltgardin/boblegardin bli nytta for å hindre spreieing av partiklar og plastavfall frå anleggsarbeida.
- Bruke metodar for lading og sprenging som minimerer utslepp av plast til miljøet. Det skal bli samla inn synleg plast frå miljøet undervegs. Det skal først rekneskap over det som har gått med av plast og det som er samla inn. Det skal bli samla inn meir plast enn det blir sleppt ut.
- Arbeid skal utførast slik at sjøbotn utafor tiltaksområda i minst mogleg grad blir dekkja med sprengstein og lausmassar. Det skal gjennomførast oppmåling av sjøbotnen før og etter utdjuping og deponering.
- For å redusere risiko for spreieing av framande artar skal det utarbeidast ein risikovurdering før anleggsarbeidet kan starte.

5.3.3 Oppfølgande undersøkingar for naturmangfald

Med bakgrunn i kunnskapsgrunnlaget vi har i dag, bør tareførekomstar bli kartlagt i utdjupingsområda fem år etter at tiltaket er utført. Hensikten er å auke kunnskapsgrunnlaget om såler som står att etter sprengingsarbeida er egna som substrat for naturleg reetablering av tare.

6. VERKNADAR / KONSEKVEN SAR AV PLANFORSLAGET

6.1 Avvik frå overordna planer

I Herøy er planforslaget vurdert å vere samsvar med arealdel til kommuneplanen da farlei er vist som line i plankartet.

I Ulstein er planforslaget vurdert å vere samsvar med føremålet farlei i arealdel til kommuneplanen, men er i utgangspunktet i strid med omsynssone bandlegging etter lov om naturvern. Omsynssona gjeld Flø dyrefredingsområde og dyreliv over havoverflata. Det er avklara med Statsforvaltaren at det ikkje vil vere naudsynt med dispensasjon frå dyrelivsfredinga for tiltaka i planen.

6.2 Naturmiljø, naturmangfald, vassmiljø

Tiltaksområda består i stor grad av bart fjell eller grove massar. Det er ikkje registrert sedimentar med sannsyn for å være ureina eller som er følsame for å bli virvla opp og spreidd. Sjødeponia vil bestå av fjellmassar, slik at det ikkje vil bli spreidd partiklar frå desse etter anleggsfasen. Unntaket er deponiområdet ved Kyrkjefluda. Her har prøvetaking avdekkja at det kan vere substrat på sjøbotn som er noko forureina. Der er PAH- forbindelsar og TBT er registrert over grenseverdier. Etter kvart som overskotsmassar frå utdjuingsprosjektet blir lagt på sjøbotn innafor det regulerte deponiet, vil områda der det er registrert forureina massar bli lukka inne, og dette gjer at forureina massar på sjøbotn ikkje vil kunne spreie seg.

Ved arbeid med sprenging og dumping av massar vil det bli ei auke av partiklar i vatnet. Partiklar vil bli spreidd raskt i vatnet og auka partikkelmengde innafor sjøområdene vil ha lite omfang. Partikkelspreiing er utgreia i rapport (Multiconsult. 10226196-02-RIMT-RAP-002).

Det er utarbeidd konsekvensutgreiing for naturmangfald. Verdier for naturmangfald og marine naturressursar er skildra, og påverknad og konsekvens av tiltaka er vurdert (Multiconsult 10226196-02-RIM-RAP-01).

Tiltak for utdjuing ved Svædet og Kyrkjefluda vil bidra til nedbygging av fleire viktige naturtypar, som òg er viktige næringsområde for sjøfugl, og samla konsekvensgrad vurdert til middels negativ. Samla konsekvensgrad av etablering av sjødeponi er vurdert til ubetydeleg til noko negativ konsekvens.

Tiltak for utdjuing i Skinnabrokleia vil bidra til nedbygging av fleire viktige naturtypar, som òg er viktige næringsområde for sjøfugl, og samla konsekvensgrad vurdert til noko negativ. Samla konsekvensgrad av etablering av sjødeponi er vurdert til ubetydeleg til noko negativ konsekvens.

Etablering av sjødeponi har, uavhengig av planområde, ubetydeleg til noko negativ konsekvens for naturmangfald.

Vassførekomstane er skildra og tiltak er vurdert etter vassføreskrifta §§ 4-6 og 12 konsekvensutgreiinga for naturmangfald. Konsekvens for vassmiljø er vurdert til ubetydeleg og det er vurdert at miljømål for økologisk tilstand og kjemisk tilstand i vassføreskrifta i vassførekomstane vil bli nådd.

6.3 Naturressursar, havbruk

Fisk og tare som ressurs er skildra, og påverknad og konsekvens av tiltaka er vurdert i konsekvensutgreiing for naturmangfald. (Multiconsult 10226196-02-RIM-RAP-01). Anleggsarbeida bør, der det er gyteområde, bli utført utanom gyteperiodar for marin fisk.

Fiskeri vil kunne føregå samstundes med anleggsarbeidet. Taretråling er regulert i forskrift. Det vil vere ein fordel dersom tråling av tare blir utført like før utdjuingstiltaket blir gjennomført slik at næringa som skal få ein best mogleg utbytte av trålinga.

Settefiskanlegget ved Flø er ikkje i drift per i dag. Saltvassinntaket vert ikkje brukt i settefiskanlegget, men til ventilasjon og oppvarming. Det vil dermed ikkje vera noko risiko i høve partikkelspreiing til anlegget.

Tiltaket vil ikkje påverke næringslivet i området negativt så lenge det blir informert tidleg og tydeleg til næringsdrivande som er knytt til planområda og eller sjøareala langs med farleia. Fiskarlagane, dei som driv fiskeri, havbruk og anna næring med aktivitetar i nærleiken av tiltaksområda, vil bli varsla i god tid før arbeid vert sett i gang slik at dei på best mogleg vis kan tilpasse verksemda si til anleggsarbeidet.

6.4 Sjøtrafikk

Utdjuping av dei delane av grunnane som utgjer ein fare i forhold til seglingsdjupn vil ha stor positiv effekt for skipstrafikken som skal navigere i farvatnet. Auka djupn og breidde på leia vil betre framkome og tryggleik for all sjøtransport. Reisetida vil bli noko redusert. Større skip vil få særleg stor nytteverdi. God tryggleik og framkome i sjøfarten er eit nasjonalt mål og tiltaka er prioritert i Nasjonal transportplan.

Skip som trafikkerer leia vil som følge av auka djupn og breidde i farleia få betre moglegheiter for å navigere. Skipstrafikken vil enklare kunne tilpasse seg stadlege forhold ved at båtane vil kunne plassere seg meir optimalt i farleia i forhold til ver, bølger, straum med vidare. På grunn av auka breidde, vil det og vera enklare for motgåande båtar å møtast.

Betre framkome vil gjere at større skip kan trafikkere strekningen. Brua over til Fosnavåg, ved Røyrasundet set grenser for skip med krav til fri djupn. Det er rekna med at tal på skip ikkje vil auke særleg mykje.

Tryggleiken for sjøtrafikken vil bli betre da risiko for at skip skal gå på grunn og kollidere vil bli redusert. Av dette vil risiko for akutt ureining som følge av ulykker også bli redusert.

Farleia vil vera tilgjengeleg under anleggsarbeidet. Det kan likevel bli aktuelt med midlertidige omleggingar og innsnevring av traseen. All anleggsverksemd som avgrensar bruken av farleia vil bli meldt i EFS (Etterretningar for sjøfarande) i god tid før anleggsstart.

6.5 Næringsliv

For næringslivet er vil massar frå utdjupingstiltaka vera viktig for at sentralt plasserte næringsareal langs sjøvegen kan bli bygd ut.

Sjøtransportnæringa vil få fordelar av at farleia får betre standard og at tryggleiken blir vesentleg betre i forhold til i dag, spesielt for større fartøy.

6.6 Klimapåverknad

Anleggsperioden vil gje noko klimagassutslepp frå båtar, lekter og andre maskiner som går på fossilt drivstoff. Utbyggingsprosjekta som er aktuelle for å ta i mot massar i Giske og Herøy kommune ligg nærleiken av tiltak. Alternativa for kommunane er å hente massar frå andre tiltaksområder på land. Dette kan gje lengre transport av massar langs det lokale vegnettet enn ved mottak av overskotsmassar frå utdjupingsområda. Kort transportavstand mellom utdjupingsområde og deponi for massane vil gje mindre utslepp av klimagassar enn ved frakt av overskotsmassar over lengre strekningar.

Etter at tiltaka er gjennomført vil trasé for farleia vere meir optimalt plassert og ha betre framkomme for sjøtrafikken. Båtane kan dermed segle meir effektivt, og forbruket av drivstoff og utslepp vil gå noko ned.

7. RISIKO OG SÅRBARHEIT

ROS- analyse er utarbeidd i medhald av Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap sin rettleiing for kommunal arealplanlegging, DSB 2017 og prinsippa i NS5814:2008 Krav til risikovurderingar av Norsk Standard frå 2008. Anleggsperioden er teke inn i analysearbeidet. I medhald av plan- og bygningsloven § 4-3 er det vurdert om tiltaket kan gje auka fare for omkringliggende område og aktuelle tiltak for å redusere risiko er vurdert.

Planomtale, detaljreguleringar for utbetring av farlei

I samsvar til DSB sin rettleiar inneheld ROS-analysen hendingar som kan få konsekvensar for liv og helse, tryggleik/stabilitet og eigedom/materielle verdiar. Konsekvensar for ytre miljø inngår ikkje. Dette blir omfatta av andre utgreiingar i planlegging og prosjektering av tiltaket.

Det er ikkje avdekka forhold som kan auke risiko innafor planområda og farleia etter at tiltaka er gjennomført. I permanent situasjon er det vurdert at risikosituasjonen vil bli betre enn i dag da skipstrafikken vil få ei tryggare farlei. Risiko for at båtar skal gå på grunn med følgjande risiko for akutt ureining og skadar på viktige naturområde blir redusert.

Analysen viser at det gjennom planlegging og risikoreduserande tiltak vil vera mogleg å redusere sannsynet, årsaker, sårbarheita, konsekvensane og uvisse ved dei uønskte hendingane. Gitt at dei tiltaka som er skildra og føresetnadene blir følgt opp og ivaretekne, er risiko knytt til planforslaget, vurdert å bli redusert til eit akseptabelt nivå. Tabell 7-1 viser samandrag av tiltak som er foreslått i reguleringsplanen.

Tabell 7-1 Samandrag av tiltak som er foreslått i reguleringsplan.

Uønskt hending:	Tiltak i reguleringsplan:
Naturgitte forhold/naturhendingar	
Grunnforhold – utgliding av masser i sjø	Tiltaka er plassert og utforma etter tilrådingar i geotekniske rapportar. Det er forutsett at vidare undersøkingar av grunnforhold og stabilitet blir vurdert i detaljprosjektering av tiltaka. Det er forutsett at utdjuing av farlei blir prosjektert i tråd med krava til skråningsvinkel i Farleinormalen kap. 3.4
Farar relatert til anleggsarbeid	
Ulykker i anleggsgjennomføring - sprenging og mudring	Entreprenør vil utarbeide YM-spesifikasjon samt sikker jobb analyse (SJA-analyse) før arbeid starter opp. Entreprenør skal ha AIS på alt flytande anleggsutstyr. Sikre at det ikkje ligg att udetonert sprengstoff etter at sprengningsarbeid er utført. Kunngjere anleggsarbeid i Etterretning for sjøfarande (EFS). Kunngjere anleggsarbeid via losoldermannskapet og ev. trafikkentral. Midlertidig fysisk merking av anleggsstaden iht. internasjonal standard (navigasjonsinnretningar).
Akutt ureining	Sikre beredskapslager med oljelenser eller andre system for dispergering av oljesøl og andre kjemikaliar. Det blir føresett at entreprenør syter for sikker drift av maskiner og anleggsgjennomføring for å unngå akutt ureining i anleggsfasen. Dette vil bli handtert i internkontrollsystemet for entreprenør.

8. GJENNOMFØRING

Utdjuingstiltaka forutsett statleg finansiering gjennom statsbudsjettet. Tiltaka må først bli prioritert i NTP 2025 – 2036. Deretter vil Kystverket ta inn tiltaket inn i sine handlingsplanar.

Kommunane vil få tilbod om å inngå intensjonsavtale med Kystverket om mottak av massar.

Gjennomføring av tiltaka forutsett vedtak etter andre lovverk enn plan- og bygningslova, blant anna løyve til mudring og dumping i sjø etter ureiningsforskrifta kap. 22 og løyve etter lov om hamne- og farvatn.

9. AVVEIINGAR AV INTERESSEMOTSETNADER OG KONSEKVEN SAR

Positive verknader av tiltaka for samfunnet er ut i frå det som er kome frem i planprosessen vurdert å vere langt høgare enn dei negative. Tryggleik og framkome for sjøtrafikken er eit viktig nasjonalt omsyn. Farleinormalen sine tilrådingar om djupne, breidde og kvalitet på nasjonale sjøveier blir ivareteke. For all næring innan sjøtransport er kort reisetid og pålitelegheit viktig. Tiltaka vil redusere sannsyn for møteulykker og grunnstøyting. Sjøtransportnæringa vil få noko redusert framkomme under anleggsperioden. Trafikkomlegging vil bli varsla i god tid før anleggsstart.

Dersom overskotsmassar blir nytta til utbetring og utbygging av hamneanlegg og næringsareal, vil samfunnsnyttan auke vesentleg. For havbruk- og fiskerinæringa, er det naudsynt med store nok næringsareal i tilknytning til transportåra og produksjonsområda til sjøs for at næringa kan vere konkurransedyktig nasjonalt og internasjonalt.

Tiltak for utdjuping vil bidra til nedbygging av fleire viktige naturtypar, som òg er viktige næringsområde for sjøfugl. Samla konsekvensgrad er vurdert til noko til *middels negativ*. Samla konsekvensgrad av etablering av sjødeponi er vurdert til *ubetydeleg til noko negativ*. Konsekvens for vassmiljø er vurdert til *ubetydeleg*. Det er vurdert at miljømål for økologisk tilstand og kjemisk tilstand i vassføreskrifta i vassførekostane vil bli nådd. Omsyn til gytefisk og hekkeperiode for sjøfugl er avgjerande for kva tid på året arbeid kan føregå. Miljøvenlege teknikkar vil bli nytta der dette er hensiktsmessig.

Det er vurdert at tiltaka ikkje vil påverke næringslivet i området negativt. Næringsaktørar som driv fiskeri- og havbruksnæring i områda vil bli varsla særskilt før anleggsarbeidet startar opp. Tidleg informasjon og samhandling er vurdert som viktig for å sikre at næringa får tilstrekkeleg kunnskap til at dei kan justere verksemda før og under anleggsperioden.

10. VEDLEGG

- Konsekvensutgreiing for naturmangfald, rapport Multiconsult 10226196-02-RIM-RAP-01 (2024)
- Geoteknisk vurdering - Sjødeponier, rapport Multiconsult 10228898-01-RIG-RAP-001 (2023)
- Geoteknisk vurdering - Utdypingsområder, rapport Multiconsult 10228898-02-RIG-RAP-001 (2023)