

Havyard Leirvik AS

DR-plan Tersan Havyard

Planomtale

Plan-ID: 4637-2024002

Oppdragsnr.: 52408663 Dokumentnr.: PLA-001 Revisjon: J02 Dato: 2025-10-28



DR-plan Tersan Havyard

Planomtale

Oppdragsnr.: 52408663 Dokumentnr.: PLA-001 Revisjon: J02

Oppdragsgjevar: Havyard Leirvik AS
Oppdragsgjevars kontaktperson: Lars Djupevåg
Rådgjevar: Norconsult Norge AS, Sogndal
Oppdragsleiar: Cornelis Erstad
Fagansvarleg: Cornelis Erstad
Andre nøkkelpersonar: Sophia Lind, Silja Oda Solheimslid, Margrethe J. Otnes, Marius B. Bostadløyken, Pål Gauteplass, Kjell Bijsterbosch, Martin K. Guldvik, Beate Kvalsund, Emma B. Ness, Trond Sekse, Arun Kamath

Revisjon	Dato	Omtale	Utarbeida	Fagkontrollert	Godkjent
C01	2025-10-21	For fagkontroll	CorErs	AnMGj	CorErs
J02	2025-10-28	For leveranse til Hyllestad kommune	CorErs		

Dette dokumentet er utarbeidd av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandlar. Opphavsretten tilhøyrar Norconsult. Dokumentet må berre nyttast til det formål som går fram i oppdragsavtalen, og må ikkje kopierast eller gjerast tilgjengeleg på annan måte eller i større utstrekning enn formålet tilseier.

Forord

Norconsult Norge AS har på oppdrag frå framleggsstillar Havyard Leirvik AS utarbeidd detaljreguleringsplan Tersan Havyard, i Hyllestad kommune. Planen er utarbeidd som ein detaljreguleringsplan i samsvar med § 12-3 i plan- og bygningslova, i samarbeid med Tersan Havyard og Hyllestad kommune.

Planen femnar om:

- Detaljreguleringsplan med tilhøyrande planføresegner i samsvar med § 12-3 i plan- og bygningslova.
- Planomtale som klargjer mål, prinsipp og planen sine vesentlege verknader i høve miljø, samfunn og røyrde partar, interesser og omsyn i samsvar med § 4-2 i plan- og bygningslova.
- Risiko- og sårbarheitsanalyse i samsvar med § 4-3 i plan- og bygningslova. Resultata/funna i ROS-analysen er oppsummert i kapittel 6.1 i omtalen, og har gjeve føringar for utforming av planframlegget.
- Konsekvensutgreiing for tema vassmiljø, naturtypar i sjø og støy, i samsvar med §§ 4-2 og 14-6 i plan- og bygningslova.

Hjå Norconsult Norge AS har arealplanleggjar Cornelis Erstad vore oppdragsleiar. Kontaktpersonar hjå oppdragsgjevar har gjennom prosjektperioden vore Tore Bråstad, Anette Traa, Øystein Ullebø og Lars Djupevåg.

Innhold

1	Innleiing	5
1.1	Lokalisering av planområdet	5
1.2	Føresetnader for planarbeidet	5
1.3	Vurdering etter forskrift om konsekvensutgreiing	8
1.4	Rammeplan VAO	8
1.5	Kort om planprosessen	9
1.6	Framlegg til arealbruk	9
2	Planområdet – eksisterande situasjon	10
2.1	Planområdet og dagens situasjon	10
2.2	Infrastruktur	11
2.3	Marin trafikk	12
2.4	Ureining	13
2.5	Støy	13
2.6	Naturtilhøve i sjø	13
2.7	Naturtilhøve på land	14
2.8	Beredskap	15
2.9	Skredfare	15
2.10	Flaumfare/stormflo	15
2.11	Områdestabilitet	16
2.12	Landskap	17
2.13	Friluftsliv og rekreasjon	17
2.14	Kulturminne og kulturmiljø	17
2.15	Marint vern av Sognefjorden	17
3	Planframlegget	18
3.1	Føremål	18
3.2	Industri (BI)	19
3.3	Miljøstasjon (RA)	19
3.4	Kryss og tilkomst (KV)	19
3.5	Annan veggrunn – grøntanlegg (AVG)	22
3.6	Landbruks-, natur- og friluftsføremål (LNF)	22
3.7	Bruk og vern av sjø og vassdrag med eller utan tilhøyrande strandsone	22
3.8	Omsynssoner	22
4	Konsekvensutgreiingar	24
4.1	Støy	24
4.2	Marint naturmangfald	25
4.3	Vassmiljø	27

4.4	Samanfatting	30
5	Verknadar av planframlegget	31
5.1	Staden sin karakter, landskap og estetikk	31
5.2	Støy	31
5.3	Marin trafikk	31
5.4	Friluftsliv og rekreasjon	32
5.5	Naturmangfald i sjø	32
5.6	Naturmangfald på land	32
5.7	Vassmiljø	32
5.8	Kulturmiljø	33
5.9	Teknisk infrastruktur	33
5.10	Born og unge sine interesser	33
5.11	Universell tilgjenge	33
5.12	Eigedomsstruktur	33
5.13	Økonomiske konsekvensar	33
5.14	Marint vern av Sognefjorden	33
6	Planar og føringar for planarbeidet	34
6.1	Nasjonale forventningar og retningslinjer	34
6.2	Regionale føringar	35
6.3	Lokale føringar	36
6.4	Prosjektspesifikke føringar	37
7	Vurdering mot planar og føringar for planarbeidet	38
7.1	Måloppnåing	38
7.2	Risiko- og sårbarheit	40
7.3	Dei miljørettslege prinsippa i naturmangfaldlova	42
7.4	Nasjonale forventningar og statlege planretningslinjer	43
7.5	Regionale føringar	43
7.6	Lokale føringar	44
8	Vedlegg	45

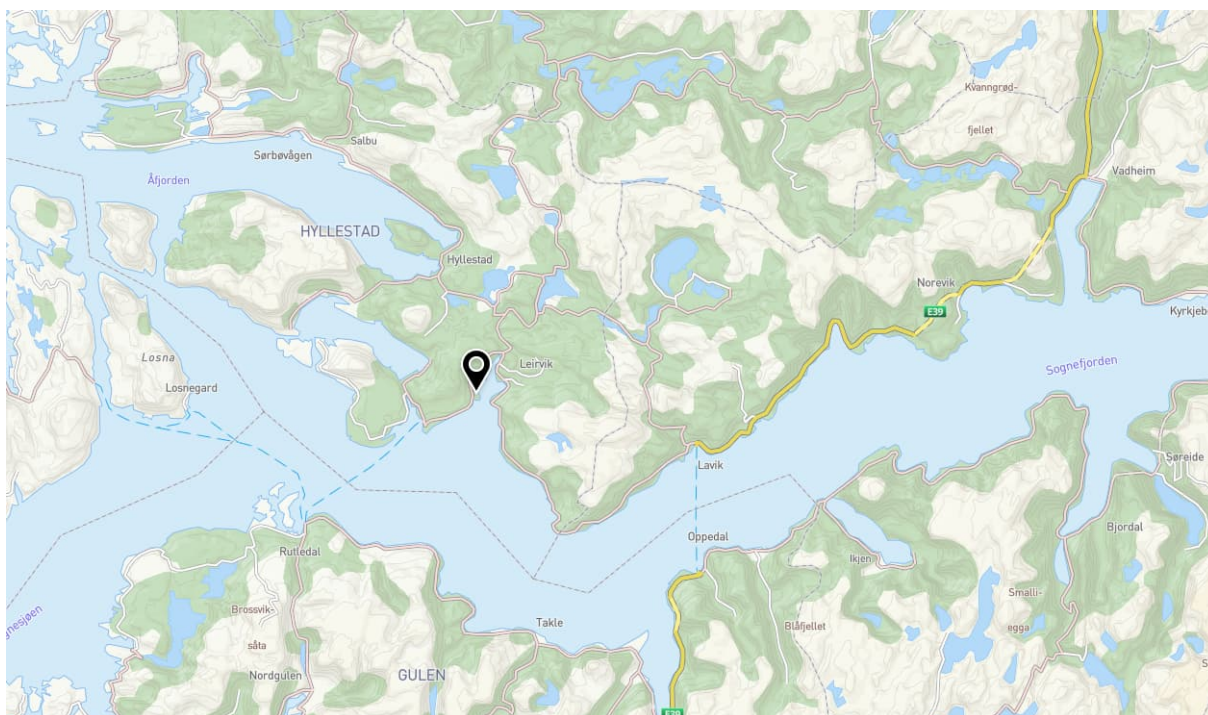
1 Innleiing

Norconsult Norge AS har på oppdrag frå framleggsstillar Havyard Leirvik AS utarbeidd reguleringsplan for noverande verftsområde og vidareutvikling av dette, utanfor Leirvik i Sogn. Planområdet femnar om g/bnr. 85/8 mfl., samt delar av fylkesveg 57, Bøfjordvegen, for naudsynt areal til påkopling til hovudvegen og siktzone.

Føretaksnamnet for verftet er Havyard Leirvik AS, men sidan oppkjøpet i 2023 er driftsnamnet Tersan Havyard. Verftet er ei hjørnesteinsbedrift i HAFS-regionen og vidareføring og -utvikling av drifta er svært viktig for å gje innbyggjarane i desse distriktkommunane eit føreseieleg livsgrunnlag.

1.1 Lokalisering av planområdet

Planområdet ligg ved Bøfjorden, ein sidearm til Sognefjorden. Landarealet ligg på ei landtunge og har fjorden kring seg på 3 kantar. Unntaket er på vestsida der Fv. 57 Bøfjordvegen ligg. Mot nord, lengst inne i Bøfjorden, ligg tettstaden Leirvik. Mot aust, på motsett side av fjorden, ligg bustadområde og fylkesveg 607. Sør for planområdet har Bøfjorden utlaup i Sognefjorden.



Figur 1-1: Lokalisering av Havyard Leirvik synt med markør på kartet.

1.2 Føresetnader for planarbeidet

Eigartilhøve: Havyard Leirvik AS er eigar av alt arealet innanfor planområdet som inngår i noverande og framtidig drift og vidareutvikling.

Verftet: Det har vore verftsdrift i Leirvik sidan 1918, men det moderne verftet på dette arealet vart teke i bruk i 1978. Gjennom åra har det vore ulike eigarar, og i 2023 vart Havyard kjøpt opp av det tyrkiske Tersan-

konsernet. Dette har leia til at Tersan Havyard no har ein større ordresreserve og behov for å vidareutvikle verftet. For levering innanfor perioden 2025-2027 er det inngått 6 nybyggingskontraktar, og nye kontraktar er nær føreståande. Samstundes har verftet stor aktivitet også på service/vedlikehald og ombygging.

For å oppretthalde aktiviteten parallelt med nybygg har Tersan Havyard identifisert følgjande behov for vidareutvikling av verksemda:

- Flytedokk
- Ny kai tilknytt flytedokk
- Tørrdokk
- Ny kai tilknytt tørrdokk
- Miljøstasjon
- Prosjekthall/lager

1.2.1 Utviklingsmål

Følgjande mål er lagt til grunn for planarbeidet:

- Forsterke og vidareutvikle drifta til Tersan Havyard.
- Kartlegge og verdsette naturtypar i sjø. Avgrense negative verknadar på vesentlege naturtypeverdiar.
- Kartlegge og vurdere miljøtilstanden (ureining) på og kring verftsområdet.
- Ivaretaking av omsyn til naturbasert sårbarheit.
- Trafikksikker tilkomst til planområdet.
- Reguleringsplanen skal legge føringar for at framtidig utbygging tek høgde for klimaendringar.

Løysingane vil gjelde både for anleggs- og driftsfasen. Løysingar for ev. naudsynte omsyn til naturfare, naturmangfald, naturtypar, friluftsliv og kulturminne skal òg innarbeidast som del av reguleringsplanen.

1.2.2 Berekraftsmåla

Berekraftsmåla i arealplanlegging skal møtast gjennom kunnskapsbaserte planomtaler og konsekvensutgreiingar. Arealplanar skal vere basert på oppdatert kunnskap. Vidare skal aktuelle alternativ og dei samla verknadane vurderast. Dette vil gje betre kunnskap om kva konsekvensar utbygging eller ny arealbruk vil ha for viktige natur- og samfunnsomsyn. Reduksjon av klimagassutslepp, klimatilpassing, bevaring av naturmangfald, bustadbehov, tryggleik, folkehelse og inkludering er døme på omsyn som må vektleggjast og styrkast i planlegginga for at ein skal nå berekraftmåla.

Planlegging er kommunane sitt viktigaste styringsverktøy for ei berekraftig samfunnsutvikling basert på lokalt folkestyre. Det vert i «*Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging*» omtalt som viktig å nytte planprosessen til å drøfte korleis berekraftsmåla kan følgast opp, utifrå dei aktuelle utfordringane og moglegheitene lokalt. I dette planarbeidet er følgjande berekraftsmål identifisert som særleg aktuelle:



Figur 1-2 syner dei særskilt aktuelle berekraftsmåla for planframlegget.

1.2.3 Alternativvurdering

For Tersan Havyard er alternative lokaliseringar for utviding av verftet ikkje eit realistisk alternativ. Nye funksjonar må vere knytt til eksisterande verft for å kunne dra veksar på etablert infrastruktur, utstyrspark, arbeidsstokk og fellesfunksjonar. Det er heller ikkje eit økonomisk realistisk alternativ å sjå på ny lokalisering av verftet som heilskap.

Gjennom planprosessen er det derimot vurdert alternative plasseringar for nye funksjonar på eit lokalt nivå. Vurderingane er gjort med bakgrunn i eksisterande funksjonar, driftsmetodar og -rutinar, samt dei funn som er gjort gjennom kartlegging av naturtypar, miljøtilstand, ureining (støy) og naturfare.

Dei største tiltaka, både visuelt og i arealbeslag er flytedokken og tørrdokken. Endeleg plassering av desse tiltaka samsvarar i stor grad med dei første skissene frå Tersan Havyard. Dette er ikkje tilfeldig med omsyn til lokalkunnskap om å skjerme seg mot vind og bølger, djupne i sjø, samt best plassering med omsyn til samdrift med eksisterande funksjonar. I samdrift ligg det at plassering av dei nye tiltaka både skal kunne gjere seg nytte av eksisterande infrastruktur og funksjonar, men samstundes ikkje leie til hindringar eller redusere kapasiteten til eksisterande produksjonsareal (kaier, verkstadhallar, kraner, m.m.).

Det vesentlege for endeleg plassering av flytedokk og tørrdokk var resultatane som kom fram av KU-arbeidet, og særskild det innleiande kartleggingsarbeidet av naturtypar i sjø og vassmiljø/ureining.

Med omsyn til djupne var alternative plasseringar for flytedokk å finne på sørsida av planområdet. Kartlegginga av naturmangfald syner at også her vil flytedokk med kai kome i konflikt med sukkertare, samstundes som at den vil ligge langt meir eksponert mot vind og bølger, og samdriftseffekten vart vurdert som dårlegare. Difor vart alternativa for plassering av flytedokk etter kvart lagt vekk. Landskapsverknaden av å plassere flytedokken i det opne landskapsrommet på fjorden er stor. Alle alternativ for plassering vil forringe den visuelle opplevinga for dei som bur og ferdast langs fjorden, i større eller mindre grad. Det er ikkje funne vesentleg skilnad på denne konsekvensen, mellom dei aktuelle alternativa.

Alternative plasseringar for tørrdokk var i realiteten ikkje mange, sidan den både føreset tilstrekkeleg djupne for båtar å kome inn, samt arealbeslaget på land. Den føreslegne plasseringa føreset framleis at nokre av dei eksisterande funksjonane på verftsområdet må flyttast, men dette reknar Tersan Havyard for å vere handterbart. Med omsyn til natur og miljø er resultata frå kartlegginga at den føreslegne plasseringa ikkje kjem i direkte konflikt med vesentlege verdiar knytt til naturmangfald. Det er heller ikkje særskilde konfliktrar mot vassmiljø, for dette alternativet. Anleggsfasen kan leie til krav om handtering av kartlagd eksisterande ureining i sedimenta, men dette kan potensielt vere eit positivt tiltak for vassmiljøet. Med omsyn til landskapsverknaden er den valte plasseringa av tørrdokken vurdert å vere det beste alternativet. Dokken vil vere mest synleg frå Bråstad og Heggebøneset, men plasseringa under Bøheia vil bidra til å dempe landskapsverknaden. Sett i frå aust er også synsinntrykket av ny tørrdokk dempa av den eksisterande tørrdokken, som ligg føre.

1.3 Vurdering etter forskrift om konsekvensutgreiing

Knytt til varsel om oppstart av planarbeidet har Hyllestad kommune utarbeidd KU-vurdering for planarbeidet. I vurderinga går det fram at kommunen har konkludert med at planframlegget utløyser krav om konsekvensutgreiing, men ikkje utarbeiding av planprogram. Til planframlegget er det utarbeidd konsekvensutgreiing for tema støy, naturmangfald og vassmiljø. Heile KU-vurderinga ligg som vedlegg til planen.

1.4 Rammeplan VAO

Til planframlegget er det utarbeidd VAO-rammeplan, som omtalar både dagens situasjon og framtidig situasjon med utviding av drifta.

Eksisterande vassforsyning er vurdert å vere tilstrekkeleg. Dersom framtidig behov for vassforsyning aukar, må forsyningskapasitet og ev. tiltak drøftast med vassverkseigar Hyllestad kommune.

Trong for etablering av nye brannvassuttak må vurderast i samanheng med ROS-vurderingar for nye tiltak.

Med omsyn til avlaupskapasitet må det som del av prosjekteringa for nye tiltak som inneheld sanitæranlegg (WC, vask, dusj, o.l.), kontrollerast om eksisterande slamavskiljar(ar) har tilstrekkeleg restkapasitet. Ev. manglande kapasitet må løysast som del av prosjekteringa til tiltaket.

Knytt til handtering av overvatn legg rammeplanen til grunn tretrinsstrategien (Infiltrasjon-Fordrøying-Flomveg/trygg bortleiing). Grunna nærleik til sjø og bekk, og at det ikkje er grunntilhøve og tilgjengelege areal som mogeleggjør infiltrasjon og fordrøying, vil bortleiing av overflateavrenning til bekk/sjø vere naturlege løysingar.

Det går vidare fram av rammeplanen at behov for etablering av overvassanlegg (slukar/sandfang/leidningar) i området må vurderast i seinare prosjekteringsfase når arealbruk og plassering og omfang av bygningar og anlegg er meir avklart.

Ved etablering av ny miljøstasjon i nord må det planleggast slik at avrenning vert reinsa før utløp til bekk. Aktuelle løysingar kan vere bruk av infiltrasjonsgrøft mot bekk, eller bruk av regnbed.

Lagerbygg for farleg avfall skal ikkje ha sluk/avrenning. Uteareala må utformast slik at det ikkje kjem avrenning inn mot bygget.

1.5 Framlegg til arealbruk

Hovudføremål	Føremål	Areal (daa)
Bygningar og anlegg	Industri (BI)	93,3
	Renovasjonsanlegg (RA)	1,7
	Sum areal denne kategori	95
Samferdsleanlegg og teknisk infrastruktur	Køyreveg (KV)	0,9
	Annan veggrunn – grøntareal (AVG)	0,9
	Sum areal denne kategori	1,8
LNF	Landbruks-, natur- og friluftsføremål (LNF)	4,1
	Sum areal denne kategori	4,1
Bruk og vern av sjø og vassdrag med eller utan tilhøyrande strandsone kombinert med andre angitte hovudføremål	Ferdsl (FE)	109,6
	Hamneområde i sjø (HOS)	56
	Bruk og vern av sjø og vassdrag med eller utan tilhøyrande strandsone kombinert med andre angitte hovudføremål (VAA)	10,1
	Sum areal denne kategori	175,7
Totalt		276,6

1.6 Kort om planprosessen

Det var gjennomført oppstartsmøte mellom kommunen, Tersan Havyard og planrådgjevar den 19. desember 2024. I referatet frå oppstartsmøtet går det fram at kommunen tilrår oppstart av detaljregulering. Gjennom varsel om oppstart og innkomne uttaler er det ikkje kome fram supplerande informasjon som endrar konklusjonen.

Oppstart av planarbeidet vart kunngjort i Firda den 02.01.2025, samt på nettsida til Hyllestad kommune. Varselbrev vart òg sendt til naboar og offentlege etatar den 20.12.2024. Frist for innspel var sett til 27.01.2025.

Det er motteke 9 innspel til varselet om oppstart av planarbeidet, 6 av desse frå offentlege etatar og dei 3 siste frå privatperson og føretak.

Innspela er samanfatta og kommentert i vedlegg A.

2 Planområdet – eksisterende situasjon

2.1 Planområdet og dagens situasjon

Planområdet ligg ved innlaupet til Sognefjorden og omfattar eit areal som har vore nytta til verft sidan 1978.



Figur 2-1 Situasjonsplan for dagens verftsdrift innanfor planområdet.

Hovudaktiviteten til verftet er i dag kring eksisterande tørrdokk sør på området, med tilhøyrande sveisehall, malehall, fleire lagerhallar og utelager, kontor- og administrasjonsbygg, velferdsbygg og brannstasjon. Tørrdokken vert i hovudsak nytta til nybygg, medan djupvasskaia i nordaust vert nytta til reparasjon og vedlikehald av båtar. Arealet nord på området vert i hovudsak nytta til brakkeriggar og parkeringsareal.

Verftet er lokalisert utanfor tettbygd strøk, med 3 einebustadar/småbruk som nære naboar på vestsida av anlegget. Plasseringa ved fjorden gjer til at verftet likevel er synleg på lengre avstand langs heile Bøfjorden. Dette gjer også til at Bøfjorden med kringliggjande busetnad er eksponert for lys og lyd frå verftsdrifta.



Figur 2-2 3D-Satellittfoto som syner planområdet og verftet midt i bildet. Perspektivet er frå nordaust mot sørvest (kjelde: Google Maps).

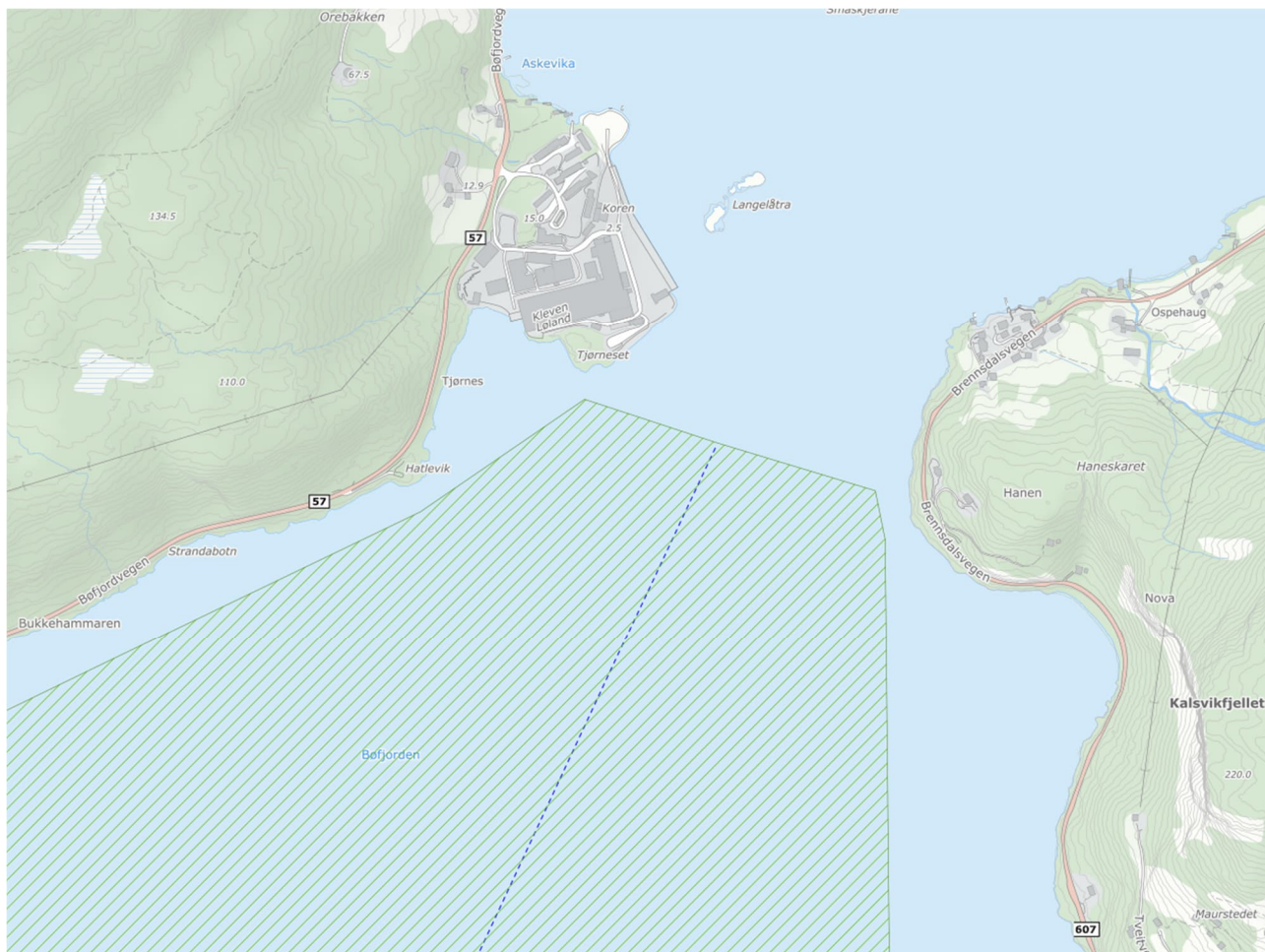
2.2 Infrastruktur

Industriområdet har tilkomst direkte frå fv.57 som frå planområdet leiar vidare til Rysjedalsvika. Kaia i Rysjedalsvika er hovudferdsleåra frå fastlandet og ut til øysamfunnet i Solund, samt forbindelse med snøggått til Bergen frå kommunane Fjaler og Hyllestad. ÅDT til/frå planområdet (2023) er på 600 køyretøy, med del tunge/lange køyretøy på 10%. Vidare frå planområdet til Rysjedalsvika er ÅDT (2023) på 200 køyretøy, med del tunge/lange køyretøy på 10%. Fartsgrensa på fylkesvegen forbi planområdet er 60 km/t. Planområdet er knytt til offentleg vassforsyning. Tersan Havyard har eiga avlaupsløysing med tre slamavskiljarar som reinsar vatnet før utslepp til sjø.

Netteigar BKK opplyser om at det for nye tiltak truleg må etablerast nye nettstasjonar. Generelt er det avgrensa med kapasitet til nytt forbruk i området. Avstand til nye og eksisterande nettstasjonar må synleggjerast med byggegrenser. For høgspent hengekabel skal det etablerast eit byggeforbodsbelte, 3

meter målt horisontalt ut til kvar side frå senter. Det må takast omsyn til eksisterande høgspent jordkabel. Det inneber at det ikkje må planleggast nye tiltak over eller nær kabelen, eller gjerast tiltak som bidreg til å redusere overdekkinga over kabelgrøfta.

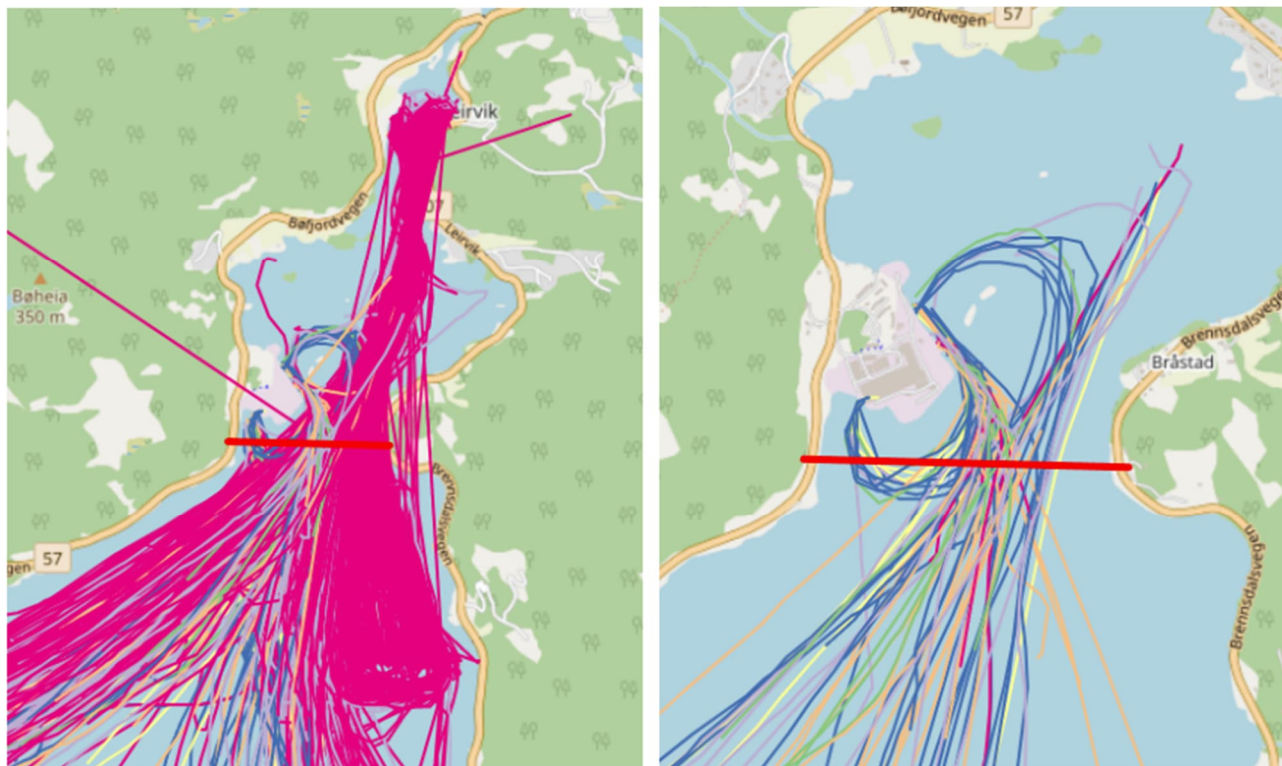
2.3 Marin trafikk



Figur 2-3 hovudled frå Sognefjorden inn mot planområdet (Kjelde: kystinfo).

Figur 2-3 syner at hovudleia frå Sognefjorden og inn i Bøfjorden er sentrert i fjorden med god avstand til verftet. Plassering av hovudleia samsvarar godt med faktisk trafikk for båtar med lengde over 24 m, slik det går fram av figur 2-4.

Data frå Kystdatahuset syner ca. 2 500 passeringar årleg av fartøy med AIS (automatisk identifikasjonssystem) over passeringslinje synt i figur 2-4. Av desse består ca. 1 700 passeringar av fritidsfartøy under 25 m lengde, og ca. 500 passeringar av offshore- og spesialfartøy. Største fartøy er registrert med 114 m lengde. Figur 2-4 syner vidare at fartøy under 25 m lengde er til/frå småbåthamna lengst inne i Bøfjorden, medan anløp av fartøy over 25 m er knytt til verftsdrifta på Havyard. Figuren synleggjer også at fartøy under 25 m lengde (fritidsbåtar) held god avstand til verftsaktiviteten.



Figur 2-4 utsnitt fra Kystdatahuset til venstre syner alle fartøy med AIS over passeringslinje. Utsnitt til høyre syner AIS for fartøy >24 m.

2.4 Ureining

Det er ikkje registrert ureining eller mistanke om ureining på land innanfor planområdet. Knytt til den historiske aktiviteten på verftet kan det likevel ikkje utelukkast lokal ureining på land.

I feltkartlegginga til konsekvensutgreiinga for vassmiljø er det i sedimenta kring verftet påvist konsentrasjonar av PAH-forbindelsar og TBT med tilstandsklasse III (moderat) eller høgare. Desse funna er knytt til den historiske aktiviteten på verftet.

2.5 Støy

Støykart frå Statens vegvesen syner at areala som er lokalisert nærast Fv.57 ligg innanfor gul støyzone.

Som del av planframlegget er det utarbeidd konsekvensutgreiing for støy frå drifta på verftet. I støykartlegginga til konsekvensutgreiinga går det fram at dagens drift ikkje leiar til overskridingar av gjeldande grenseverdier for kringliggjande bustadar.

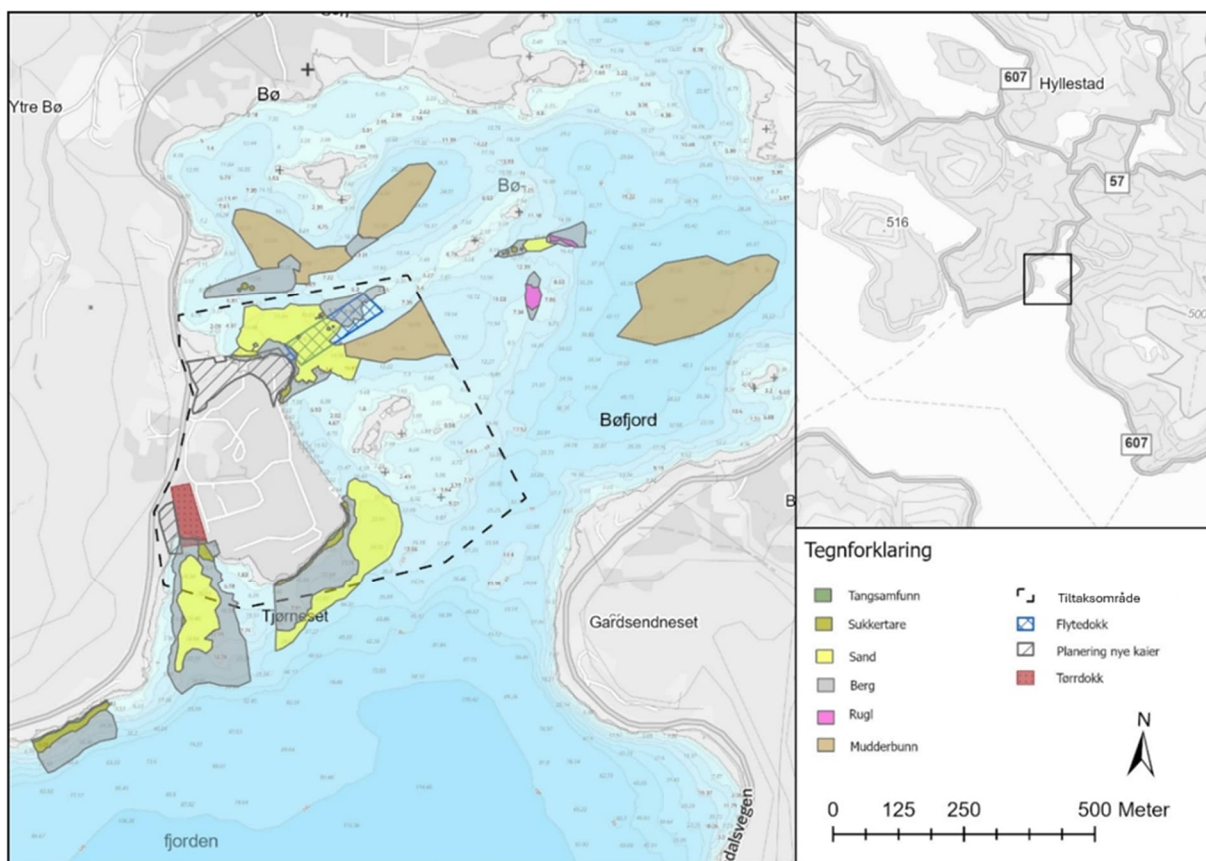
2.6 Naturtilhøve i sjø

Bøfjorden er i 2022 registrert som eit lokalt viktig (C-verdi) gytefelt for kysttorsk sør for 62°N, samt som gyteområde for hyse, lyr og sei. I tillegg til å fungere som gyteområde er også fjorden registrert som eit oppvekstområde for torsk.

Bøelva, som renn ut i Bøfjorden, er registrert som ei strekning for anadrom laksefisk. Elva vert nytta av laks og aure under vandring til og frå gyte- og oppvekstområde. Tilstanden til laksebestanden i elva er vurdert som moderat fordi individa vert påverka av lakselus og ureining. Aurebestanden vert påverka av dei same faktorane og tilstanden er vurdert som dårleg. Utlaupeet til elva ligg ca. 1,7 km frå planområdet.

På søraustsida av verftet vart det i 2015 registrert tareskog med berre stortare. Verdi er definert som viktig (B), fordi den er større enn 10 000 m² og ligg i eit beskytta kyst-/fjordområde. Tareskogførekomsten er modellert. I feltkartlegginga til konsekvensutgreinga for marint naturmangfald vart det ikkje funne tareskog med stortare i nokon av undersøkingsområda kring verftet.

I feltkartlegginga vart det elles kartlagt følgjande naturtypar og marint naturmangfald: tangsamfunn, sukkertare, sand, rugl og mudderbotn.



Figur 2-5 syner lokalisering av kartlagde naturtypar og marint naturmangfald i undersøkings- og influensområdet.

2.7 Naturtilhøve på land

I portalen Artskart går det fram ein observasjon i 2017 av Tjeld på holmen Langelåtra. Denne er rekna å vere ein nær trua art. Ut over dette ligg det ikkje føre registreringar av særskilde verdiar knytt til naturtypar eller naturmangfald.

Det er i utgangspunktet avgrensa med vegetasjon innanfor planområdet. Knytt til ny plassering av miljøstasjon er det til planframlegget gjennomført ei vurdering av konfliktpotensial for naturmangfald i nordleg

del av planområdet. Føremålet med vurderinga var å vurdere potensialet for om arealet kan innehalde verdfulle naturtypar, som seminaturleg eng eller annan raudlista naturtype.

Vurderinga er gjort med bakgrunn i offentleg tilgjengelege data, historiske flyfoto, høgdedato og visuell synfaring (med foto). Det er ikkje gjennomført feltkartlegging av naturtypar eller artsførekomstar av fagkyndig biolog. Det er usikkerheit knytt til naturtypeførekomst og tilstand. Kunnskapsgrunnlaget er vurdert å vere avgrensa, men tilstrekkeleg for ei førebels vurdering av konfliktpotensial.

I vurderinga kjem det fram at tiltaksområdet kan innehalde raudlista naturtypar som semi-naturleg våteng, og har potensial som funksjonsområde for fleire artar. Samstundes er området tydeleg påverka av menneske, og eventuelle naturtypelokalitetar vil truleg vurderast til dårleg eller svært redusert tilstand. Det er vurdert som lite sannsynleg at arealet omfattar semi-naturleg eng, med utforming som slåttemark eller naturbeitemark.

Med bakgrunn i vurderinga av konfliktpotensial er det tilrådd at det vert gjennomført ei feltkartlegging med fagkyndig biolog før det vert gjeve løyve til tiltak (ny miljøstasjon), for å sikre at eventuelle naturverdiar ikkje går tapt.

2.8 Beredskap

Drifta føreset at det vert lagra og nytta stoff, i hovudsak gass, som kan leie til fare for brann og eksplosjon. Det går fram av ROS-analysen til planframlegget at ei hending/ulukke er vurdert til å vere lokal og ikkje ha verknad på 3. person utanfor verftsområdet. Tersan Havyard har eiga risikoanalyse og driv kontinuerleg arbeid for å handtere tryggleiken. Innanfor verftsområdet er det også etablert sanitetsbygg og brannstasjon, som del av beredskapen.

2.9 Skredfare

Aktsemdskart frå NVE syner at eit lite areal nordvest for planområdet kan vere potensielt utlaupsområde for snøskred. Fordi aktsemdområdet ikkje kjem innanfor planområdet eller føremål som legg til rette for framtidig aktivitet/bygg, er det i samsvar med NVE-retteiar 2/2011 ikkje gjennomført skredfarekartlegging.

2.10 Flaumfare/stormflo

Til planframlegget har Norconsult utarbeidd ein stormflo- og bølgeanalyse for planområdet. Rapporten vurderer stormflo og bølgeoverskylling mot sikkerheitsklassane F1 og F2 i TEK17 § 7-2. Ekstrem vasstand inkludert havnivåstigning i 2100 er berekna, saman med bølgetilhøve for å vurdere dimensjonerande verdiar for planområdet. Resultata er grunna ulik bølgeeksponering delt inn i to delområde og gitt namn Koren-sør og Koren-aust, sjå Figur 2-6

Resultata frå analysen synleggjer at ved Koren-sør bør bygningar oppførast på minimum kote +2,55 over NN2000 og med ein minste avstand på 10 m frå vasskanten. Dette gjeld for byggverk omfatta av sikkerheitsklasse F2 og tek høgde for både 200-års stormflo (inkludert havnivåstigning i 2100) og overskylling frå bølger med ein returperiode på 200 år. Avbøtande tiltak som mur/bølgevoll må vurderast for bygningar som ikkje kan flyttast/plasserast utanfor faresona for flaum, som definert over. Terrenget må ha fall eller andre dreneringsløyningar som hindrar at vatn frå bølger vert magasinert mot bygningane.

For Koren-aust bør bygningar oppførast på minimum kote +2,55 over NN2000 og med ein minste avstand på 5 m frå vasskanten. Dette gjeld for byggverk omfatta av sikkerheitsklasse F2 og tek høgde for både 200-års stormflo (inkludert havnivåstigning i 2100) og overskylling frå bølger med ein returperiode på 200 år. Avbøtande tiltak som mur/bølgevoll må vurderast for bygningar som ikkje kan flyttast/plasserast utanfor

faresone for flaum, som definert over. Terrenget må ha fall eller andre dreneringsløyser som hindrar at vatn frå bølger vert magasinert mot bygningane.



Figur 2-6 syner ulike delar av planområdet som er eksponert for ulike bølgetilhøve. Området merka med raudt er referert til som «Koren-sør» og området merka med gult er referert til som «Koren-aust».

2.11 Områdestabilitet

Knytt til planframlegget har Norconsult utarbeidd vurdering av områdestabilitet for planområdet i samsvar med NVE-rettelrar 1/2019. I vurderinga vert det lagt til grunn at dei nye tiltaka hovudsakleg er K4-tiltak, medan den nye miljøstasjonen i nord vert klassifisert som eit K1-tiltak.

Det er identifisert tre mogelege lausneområde utanfor planområdet, to av desse har utlaupsområde innanfor planområdet. Dei potensielle utlaupsområda vil berre nå fram til området som er plassert i tiltakskategori K1.

Dei nye planlagde tiltaka innanfor planområdet vil ikkje forverre stabiliteten til mogelege lausneområde.

Krava til sikkerheit i samsvar med NVE-rettelrar 1/2019 vert difor vurdert til å vere oppfylt.

Avslutningsvis vert det påpeikt at det i prosjekteringsfasen vil vere behov for å dokumentere tilstrekkeleg konstruksjonssikkerheit i samsvar med TEK17, for ny kaikonstruksjon i nord.

2.12 Landskap

Frå databasen til NiN-kart går det fram at området er del av landskapstypen «nedskore fjordlandskap med tett busetnad». Landskapstypen fjordlandskap omfattar fjordlandskap der dalforma er smal og djupt nedskore frå kringliggjande åsar, fjell og/eller slettelandskap. Landskapet er tydeleg prega av intensiv arealbruk med ein større tettstad, småby eller fritidsbusetnad med høg bygningstettleik.

Verftsområdet ligg på ei halvøy i Bøfjorden og er eksponert i landskapet både mot nord, aust og vest.

2.13 Friluftsliv og rekreasjon

Frå portalen til Naturbase går det fram at Bøfjorden er kartlagd som eit friluftsområde med middels opplevingskvalitetar. Området vert nytta til småbåtliv, fiske og padling, og ganske ofte av både regionale og nasjonale brukarar.

2.14 Kulturminne og kulturmiljø

Det er ikkje registrert automatisk freda kulturminne, verneverdige kulturminne eller SEFRAK-bygg innanfor eller i snarleg nærleik til planområdet. I samband med varslinga av planoppstart gjennomførde kulturavdelinga i Vestland fylkeskommune ei synfaring av planområdet og konkluderte med at det ikkje var behov for å gjennomføre arkeologisk registrering som del av planarbeidet.

2.15 Marint vern av Sognefjorden

Bøfjorden er ein mindre fjordarm i Sognefjorden. Heile Sognefjorden er føreslege som eit marint naturvernområde. Bakgrunnen for framlegg til vern er basert på fjorden som eineståande naturfenomen fordi den er verdas djupaste og Noregs lengste fjord. Vidare på grunn av verneverdiar knytt til geologisk utforming av fjorden, med spesielle botntilhøve, samt dyrelivet i fjorden. Fleire forvaltningsrelevante marine naturtypar som svamphage, sjøfjærbotn, sylindersjørosebotn, reirskjellbotn og hardbotnkorallhagar inngår i desse verneverdiane.

I konsekvensutgreiinga til høyringsframlegget er Bøfjorden vurdert å ha svært stor verdi knytt til akvakultur og marin samferdsel og cruise. Den har stor verdi knytt til naturmiljø, friluftsliv og rekreasjon og fiskeri. Den har noko verdi knytt til landskapsbilete og verdsarv, mineralutnytting og vasskraft.

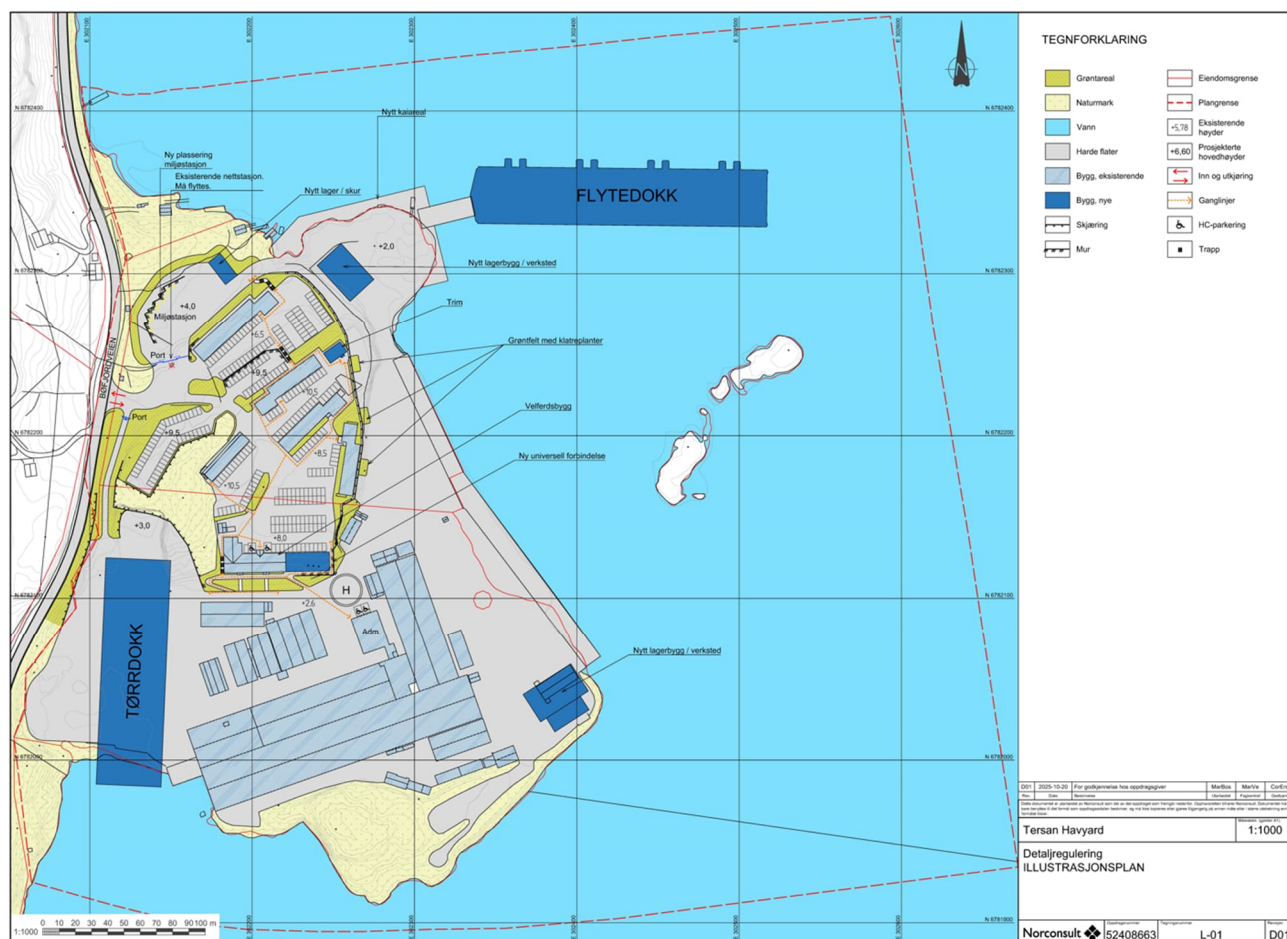
Konsekvensutgreiinga føreslår vidare at 11 eksisterande industriverksemder skal trekkast utanom verneområdet på grunn av den store samfunnsmessige verdien dei har. Tersan Havyard er ikkje lista som ein av desse verksemdene.

3 Planframlegget

3.1 Føremål

Føremålet med planframlegget er å legge til rette for vidareutvikling av verftsområdet til Havyard, både i eit kort- og langsiktig perspektiv. Utviklinga skal kunne skje stegvis og etter behov. Planen set rammer for kvart einskilt tiltak og kva omsyn som må takast både i byggefase og ved drift.

Eit samla planframlegg både for ny flytedokk og tørrdokk er viktig av fleire grunnar. Planframlegget gjev Tersan Havyard mogelegheit, krav og rammer for å kunne planlegge, finansiere og bemanne ei langsiktig utvikling av verftet. Vidare gjev det kommunen og innbyggjarane mogelegheit til både å forstå og kunne påverke konsekvensane (både negative og positive) av ønskt utvikling. Eit planframlegg med kortsiktige og langsiktige tiltak sikrar også at inngrepa vert vurdert samla, og tilsvarande for dei avbøtande tiltaka. Vidare unngår ein forhåpentlegvis å måtte vurdere gjentekne tiltak gjennom dispensasjonar og/eller planendringar.



Figur 3-1 Illustrasjonsplan for utvikling av verftsområdet til Havyard (Kjelde: Norconsult Norge AS).

Illustrasjonsplanen som følger planframlegget syner korleis planområdet kan utviklast i tråd med dei føringane som plankartet og føresegnene gjev.

3.2 Industri (BI)

Innanfor felt BIN er det tillate å oppretthalde drifta ved verftet, samt vidareutvikle Havyard Leirvik med tilhøyrande funksjonar. Føremålet omfattar produksjon (dokkar) og støttefunksjonar: lager, utelagring, verkstadar, kontor/administrasjon, beredskap og sanitet, brakkeriggar for overnatting/bevertning/velferdsbygg, miljøstasjon, trafostasjonar, pumpehus, kai-anlegg, parkeringsareal og interne vegar. Lista er ikkje utøymande, men synleggjer at funksjonane skal vere naudsynte og relaterte til drifta ved verftet.

Tersan Havyard ser føre seg ei trinnvis utbygging av verftsområdet der etablering av flytedokken med tilhøyrande kaiareal og kran er hovudprioritet. Snarleg etablering av dokken er naudsynt for å ha kapasitet til å gjennomføre allereie eksisterande ordrar. Tiltaket kan gjennomførast utan behov for ny tilkomstveg eller å måtte flytte eksisterande bygningar og/eller funksjonar.

Påfølgjande etablering av ny tørrdokk vil gje verftet kapasitet til å kunne ta inn større båtar enn i dag. Tiltaket vil opne ein større marknad for Tersan Havyard, som i dag må sei nei til ombygging, vedlikehald og reparasjon av større båtar, som allereie seglar langs Vestlandskysten. Etableringa av tørrdokken vil krevje ei større omorganisering av dagens bygningar og funksjonar, noko som inneber at planlegginga, prosjekteringa og finansieringa vil krevje meir tid.

Planframlegget låser plasseringa for hovudfunksjonane som er dokkane. Dette er naudsynt og føreseieleg fordi hovudfunksjonane på alle måtar er premissgjevande for verftet, naturen og samfunnet. For dei resterande støttefunksjonane er det lagt til grunn at Havyard kan ha ein fleksibilitet over tid i tal og plassering av desse funksjonane innanfor verftsområdet. Grepet gjer det mogeleg å flytte funksjonane etter behov, samt å kunne nyttiggjere same areal til fleire funksjonar. Til dømes ved at parkeringsareal også kan nyttast til mellomlagring, eller at ein verkstadhall kan flyttast til aktuell dokk/prosjekt.

Det er vidare føresett at sentrale funksjonar som internvegar, gangvegar, oppstillingsplass for utrykkingskøyretøy, samt tilgang til beredskapsfunksjonar og sanitet til ein kvar tid er ivareteke, også i bygge- og anleggsfasar.

3.3 Miljøstasjon (RA)

Etablering av ny tørrdokk i felt BI1 føreset at eksisterande miljøstasjon må flyttast. Tersan Havyard har peika ut arealet innanfor felt RA som det mest tenlege arealet for ny miljøstasjon. Det er gitt eige føremål for ny miljøstasjon for å sikre at ev. nedbygging av arealet berre vert gjort ved realisering av ny tørrdokk.

På bakgrunn av vurderingar knytt til overvasshandtering og konfliktpotensiale for naturmangfald er det sett krav om at utforming av ny miljøstasjon i størst mogeleg grad skal ivareta dagens bekk og eit belte med kantvegetasjon. Delvis bekkelukking eller omlegging av bekken kan vere naudsynt. Vidare skal fagkyndig biolog vurdere om tiltaket vil ha vesentleg konsekvens for naturmangfald, og kva avbøtande tiltak som i tilfelle må gjerast.

3.4 Kryss og tilkomst (KV)

Kryss frå Fv. 57

I planframlegget er det lagt til grunn vidareføring og utbetring av dagens kryss frå Fv. 57, slik at krysset vert i samsvar med vegnormal N100. Utbetring av krysset er innarbeid som rekkjefølgjekrav.

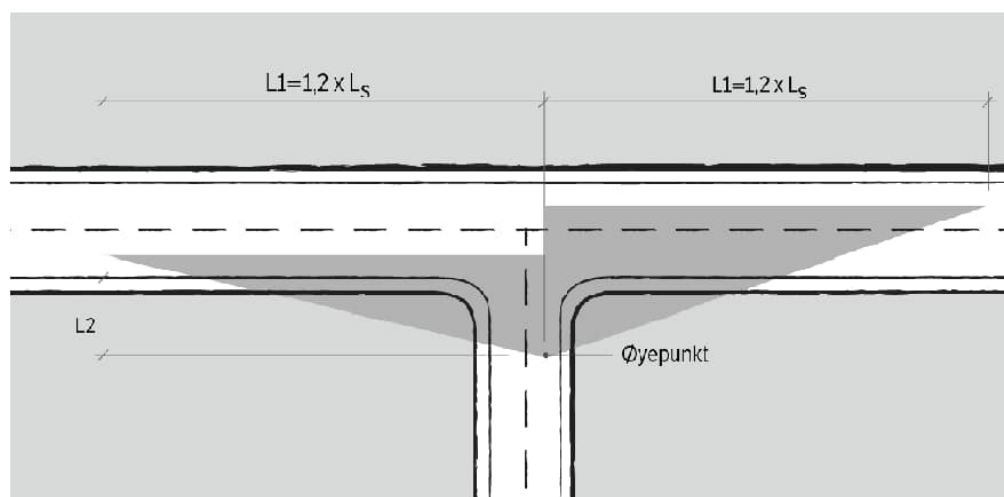
Statens vegvesen si handbok N100 er lagt til grunn for utbetring av krysset, med følgjande føresetnader:

- Tilkomsten skal utformast som avkøyrsløse fordi trafikken på fylkesveg 57 har ÅDT < 2000, jf. Krav 4.1.4.1-1.
- Hjørneavrundingane skal utførast som enkel sirkelkurve med min. $R=9m$ grunna stor del lastebilar og vogntog. Jf. Krav 4.1.4.1-3. Avrundingane må detaljerast ut frå sporing av dim. køyretøy.
- Vertikalkurvaturen skal oppfylle krav til kryss, sidan avkøyrsla har ein ÅDT > 50, jf. Krav 4.1.4.1-4.
- Vogntog er lagt til grunn som dimensjonerande køyretøy. Modulvogntog har ikkje vore vurdert då det overordna vegsystemet (Fv. 57) uansett ikkje er utforma for dette.

Med omsyn til sikt er følgjande føresetnadar lagt til grunn:

- Stoppsikt:
Fv. 57, fartsgrense 60 km/t (klassifisering som Hø2) gir stoppsikt på 75 m.
Fv. 57 fell med 3,9% mot sør forbi avkøyringa og gir korreksjon på stoppsikta med eit tillegg på 2,4 mot høgre og trekk på 1,95 mot venstre.
ÅDT i tilkomsten vert større enn 50.

Sikta er difor sett til 6x77,4 m til høgre og 6x73 m til venstre, ut frå avkøyrsla.



Trafikkmengde i sekundærveg	Fartsgrense primærveg		
	30 og 40 km/t	50 og 60 km/t	80 og 90 km/t
ÅDT < 100	4	6	6
100 < ÅDT < 500	6	6	10
ÅDT > 500	6	10	10

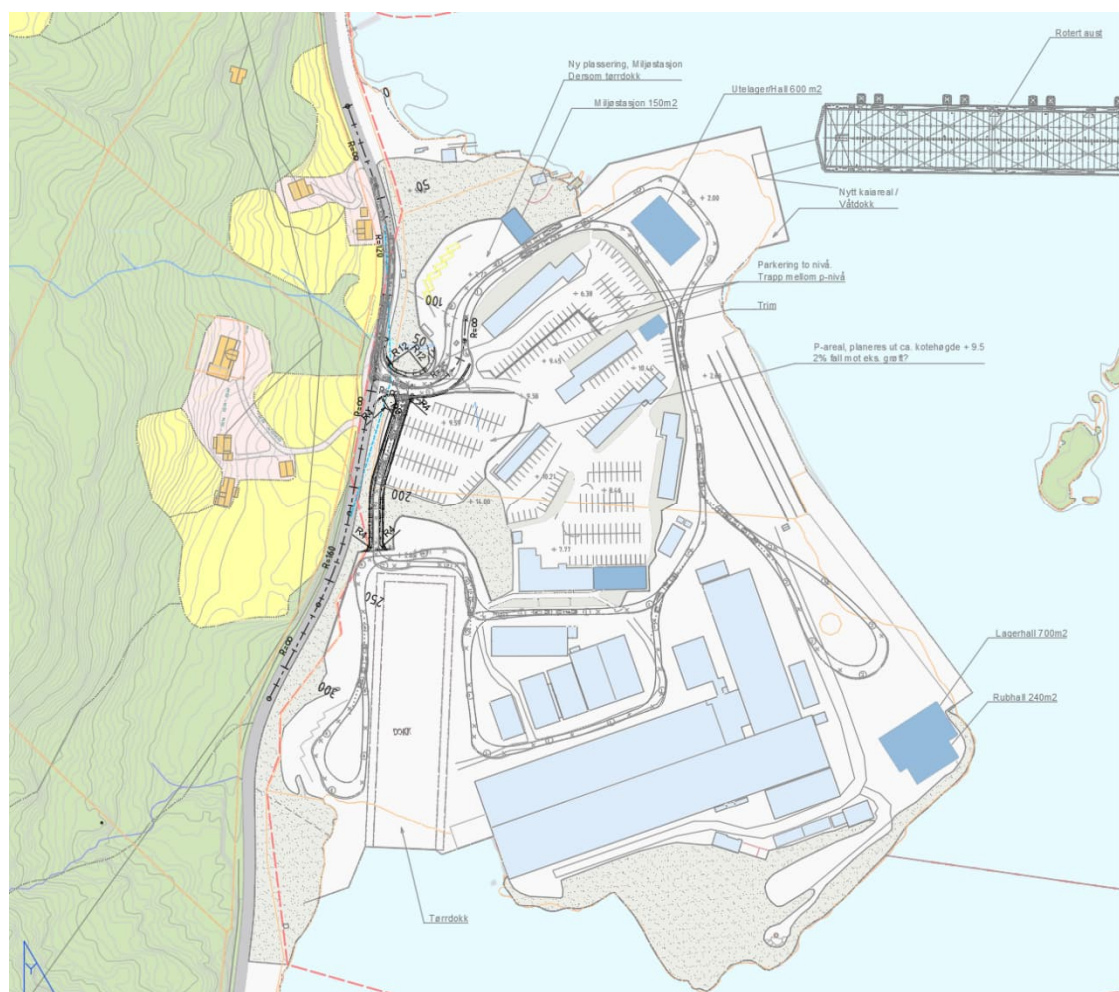
Figur 3-2: Siktkrav i kryss frå N100 (figur 4.1.1.6-1). L2 målast frå kantlinja.

Gjennom planprosessen har det vore dialog og avklaring med Vestland fylkeskommune om korleis nye tiltak i planområdet skal ta omsyn til Fv. 57. På bakgrunn av dialogen er det innarbeidd føresegnar for nye tiltak i sørvestre del av planområdet. Dersom tiltaka leiår til utviding og ny skjering mot fylkesvegen, skal det i forkant gjennomførast både geologisk og geoteknisk vurdering av mogelege konsekvensar og avbøtande tiltak for å ivareta vegen. Utgreiingane skal godkjennast av fylkeskommunen, før det er høve til å gje byggjeløyve.

I innspel til planarbeidet ønskte Vestland fylkeskommune at planarbeidet også skulle omfatte utbetring av eksisterende busslommer utanfor verftsområdet, dette kravet er trekt attende i løpet av dialogen som har vore.

Internvegar

Innanfor verftsområdet er det gjennomført sporing på alle internvegar med vogntog som dimensjonerande køyretøy, og det er sikra at vogntog har tilkomst og snuareal innanfor heile området, sjå figur 3-3. Modulvogntog har ikkje vore vurdert då det overordna vegsystemet (Fv. 57) uansett ikkje er utforma for denne typen køyretøy.



Figur 3-3 syner sporing for vogntog i kryss frå Fv. 57 og internt i planområdet.

Endeleg utforming av internvegar skal prosjekterast som del av byggesøknad, saman med plasseringa av andre funksjonar på tomte. For interne vegar er det lagt til grunn vegbreidde på 3 meter + skulder. Vogntog på 22 meter skal leggjast grunn som dimensjonerande køyretøy for sporing.

Knytt til den trinnvise utbygginga er det også satt krav om at dagens interne hovudtilkomst til verftsområdet, skal vidareførast som sekundær tilkomstveg, når ny tilkomstveg er på plass. Sekundær tilkomstveg er teikna med liten lastebil (brannbil) som dimensjonerande køyretøy. Til dagleg kan denne vere stengt og fungere

som ganglinje, men skal kunne opnast for utrykkingskøyetøy i tilfelle det skjer ei hending som blokkerer den primære tilkomstvegen.

3.5 Annan veggrunn – grøntanlegg (AVG)

Sideareala til Fv. 57 er regulert til annan veggrunn – grøntanlegg og dekker naudsynt behov for veggrøfter, snøopplag og tryggjer gode driftstilhøve for vegen.

3.6 Landbruks-, natur- og friluftsføremål (LNF)

For LNF-området gjeld føringar gitt i arealdelen til kommuneplanen. Det er ikkje lagt opp til å gjere tiltak innanfor desse områda. Areal kan nyttast til vegetasjonsskjerm med stadeigen vegetasjon for å avgrense dei landskapsmessige verknadane av verftet. Skjøtsel av vegetasjonen er tillate.

3.7 Bruk og vern av sjø og vassdrag med eller utan tilhøyrande strandsone

3.7.1 Ferdsel (FE)

Føremålet sikrar ferdsel utanfor verftsområdet.

3.7.2 Hamneområde i sjø (HOS)

Føremålet omfattar areal som skal nyttast til fortøying, oppankring, manøvreringsareal og ferdsel tilknytt verftet.

3.7.3 Bruk og vern av sjø og vassdrag med eller utan tilhøyrande strandsone kombinert med andre angjevne hovudføremål (VAA)

Føremålet legg til rette for etablering av flytedokk i sjøarealet utanfor industriføremålet (verftsområdet på land). Det kan gjerast mindre justeringar/rotering for plassering av flytedokk, dersom det er naudsynt grunna djupnetilhøve, forankringsløyising og/eller andre driftsrelaterte årsaker.

3.8 Omsynssoner

I tillegg til arealbruksformåla er det i planen sett av omsynssoner. Sonene synleggjer omsyn som må takast i den vidare detaljprosjekteringa, og i samband med utbygging og bruk av areal.

Faresonene for flaum/stormflo er henta frå faresonekartlegginga som er gjort som del av planarbeidet. Resterande omsynssoner er henta frå offentleg tilgjengelege databasar. Dimensjonering, nøyaktig plassering og opparbeiding av tryggingstiltak før det kan gjevast bruksløyve, er trygga gjennom plankart og tilhøyrande rekkjefølgjekrav.

3.8.1 Frisikt

Det er sett av frisiktsoner til alle offentlege vegareal. I frisiktsonene skal det vere frisikt ned til ei høgd på 0,5 meter over køyrebane på tilgrensande vegar. Føresegnene stiller krav om at det ikkje skal plasserast sikthindrande objekt i sona.

I samsvar med N100 skal siktkrava for avkøyrsløye leggst til grunn, med 6x73 m mot sør og 6x77,4 m mot nord. Grunngeving følgjer av kap. 3.3.

3.8.2 Støysoner

Omsynssone for støy er sikra i plankartet i samsvar med den konservative/overordna støykartlegginga til Statens vegvesen. Det er som del planframlegget ikkje lagt til rette for funksjonar/tiltak som føreset etablering av uteopphaldsareal. Det er lagt til grunn at nye tiltak skal prosjekterast for å tilfredsstille krav til innandørs lydtilhøve i samsvar med NS 8175:2012.

3.8.3 Faresone – flaum, H320

Innanfor felt H320_1 skal bygningar i sikkerheitsklasse F2 førast opp på minimum kote +2,55 over NN2000 og med ein minste avstand på 10 m frå vasskanten. Avbøtande tiltak som mur/bølgjevoll må vurderast for F2-bygningar som ikkje kan flyttast/plasserast utanfor faresone for flaum, som definert over. Terrenget må ha fall eller andre dreneringsløyisingar som hindrar at vatn frå bølgjer vert magasinert mot bygningane.

Innanfor felt H320_2 skal bygningar i sikkerheitsklasse F2 oppførast på minimum kote +2,55 over NN2000 og med ein minste avstand på 5 m frå vasskanten. Avbøtande tiltak som mur/bølgjevoll må vurderast for F2-bygningar som ikkje kan flyttast/plasserast utanfor faresone for flaum, som definert over. Terrenget må ha fall eller andre dreneringsløyisingar som hindrar at vatn frå bølgjer vert magasinert mot bygningane.

3.8.4 Bandlegging høgspenn, H740

Omsynssona sikrar ivaretaking av eksisterande høgspennlinje i luftspenn.

4 Konsekvensutgreiingar

4.1 Støy

Konsekvensutgreiing for støy (Norconsult Norge AS, 2025-10-16) er utarbeidd på grunnlag av synfaring og støymålingar på og kring verftsområdet. Vidare er det nytta erfaringstal frå tidlegare støymålingar ved tilsvarende anlegg. Det er elles lagt til grunn digitalt kartgrunnlag frå august 2025 og omtale av driftstilhøve gitt av Tersan Havyard.

Støy frå anlegget er deretter berekna etter gjeldande nordisk berekningsmetode for industristøy. Støysituasjonen slik den er i dag (nullalternativet) og i ein framtidig situasjon (nye tiltak i planframlegget) er vurdert. I tillegg er det vurdert støy i anleggsfasen. Resultata er vurdert mot gjeldande regelverk (ureiningsforskrifta § 29-7 og T-1442).

Følgjande funn er gjort i konsekvensutgreiinga:

- Vanleg drift innanfor normal arbeidstid fører ikkje til overskridingar av gjeldande grenseverdier ved kringliggjande bustadar. Det gjeld både for dagens situasjon (nullalternativet) og framtidig situasjon (etter planlagd utviding).
- Overtidsjobbing på kveldstid på kvardagar vil også i framtidig situasjon kunne føregå utan at grenseverdiene for støy ved kringliggjande bustadar vert overskride. På laurdagar kan det oppstå mindre overskridingar. Dette kan ein unngå ved å jobbe noko kortare på kvelden, dvs. ikkje heilt fram til kl. 23.
- I framtidig situasjon bør ein normalt unngå drift på søndagar.
- I ureiningsforskrifta § 29-8 vert det gitt unntak (inntil 30 dagar per år). På slike dagar kan mindre strenge lydkrav leggjast til grunn. Desse kan nyttast dersom det unntaksvis skal jobbast med meir støyande aktivitet, som høgtrykksspyling eller sandblåsing.
- Ved høgtrykksspyling eller sandblåsing kan det oppstå støynivå ved bustadar som er endå høgare enn dei mindre strenge grenseverdiene som unntaksvis er tillate.
- Ved spesielt støyande aktivitetar som høgtrykksspyling og/eller sandblåsing er det behov for støyreducerande tiltak. Særskilt dersom desse aktivitetane skjer på natt og/eller på søndagar/heilagdagar.

Utan avbøtande tiltak er det vurdert at planlagd utviding vil ha middels negativ konsekvens for influensområdet for støy.

På bakgrunn av funna i støyrapporten er det i planframlegget lagt til grunn avbøtande tiltak, som gjer til at planlagd utviding ikkje skal kome i konflikt med gjeldande grenseverdier for støy, for kringliggjande bustadar. Mogelege tiltak er:

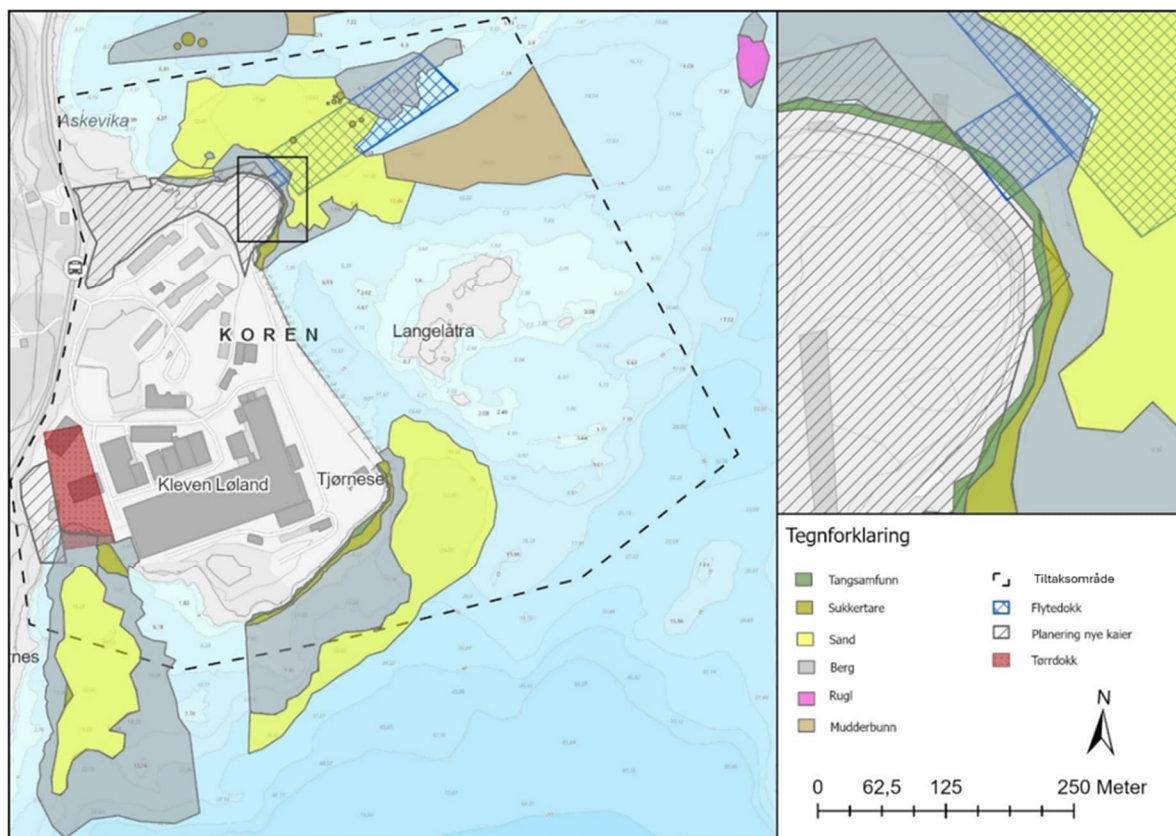
1. Forbod mot høgtrykksspyling og/eller sandblåsing på natt (mellom kl. 23-07)
2. Høgtrykksspyling utanfor tørrdokkar skal berre skje i flytedokk (sandblåsing skjer berre i tørrdokk).
3. Ny tørrdokk i felt B1 skal byggjast med veggjar, tak og port, og berre med opning mot sør (mot sjø).

Ved gjennomføring av tiltak 1 eller 2 tyder kartlegginga på at planframlegget vil ha minimal negativ konsekvens samanlikna med nullalternativet. Ved gjennomføring av tiltak 3 tyder kartlegginga på at planframlegget vil ha positiv konsekvens for dei mest utsette bustadane i influensområdet for støy.

Konsekvensutgreiinga følgjer som eige vedlegg til planframlegget.

4.2 Marint naturmangfold

Konsekvensutgreiinga for naturmangfold (Norconsult Norge AS, 17-10-2025) er utarbeidd på bakgrunn av kartlegging av det marine naturmangfoldet kring verftet, samt eksisterande kunnskapsgrunnlag. Lokalisering av observerte naturtypar og marint naturmangfold går fram av figur 4-1.



Figur 4-1 syner nærbilete av undersøkingsområdet ved Tersan Havyard. Kartet øvst til høgre syner eit utsnitt av naturtypene og mangfoldet der flytedokken er planlagt, i overgangen mellom land og sjø.

Det innleiande arbeidet avdekkar fem delområde som vart teke med som del av konsekvensutgreiinga. To av delområda, sukkertare og laustliggande kalkalgar, er definert etter DN-handbok 19. Tre av delområda, grunn marin fastbotn, grunn marin sedimentbotn og gytefelt og oppvekstområde, er definert som økologiske funksjonsområde for artar. Oversikt over delområda og fastsett KU-verdi går fram av tabell 4-1 under.

Tabell 4-1 oversikt over delområda med tilhøyrande KU-verdi.

Delområde	KU-verdi
Delområde 1 – Sukkertareskog	Svært stor
Delområde 2 – Laustliggande kalkalgar	Stor
Delområde 3 – Grunn marin fastbotn	Middels
Delområde 4 – Grunn marin sedimentbotn	Middels
Delområde 5 – Gytefelt og oppvekstområde	Middels

Konsekvensen for utbygginga for kvart enkelt delområde er vurdert, samt samla konsekvens for fagtemaet marint naturmangfald som heilskap. Utbyggingsalternativet (alternativ 1) er vurdert opp mot nullalternativet (alternativ 0), som representerer dagens situasjon. Tabell 4-2 samanfattar konsekvensen for kvart delområde opp mot dei to alternativa.

For **nullalternativet** vil båtar ved dagens kaier halde fram med å skuggelegge både tangsamfunn på grunn marin fastbotn og sukkertareskog. Med berre éin tørrdokk vil den grunne marine sedimentbotnen av sand ha lite-moderat påverknad frå propell- og trøsteraktivitet som spreiar sediment.

For **utbyggingsalternativet** vil nye kaier, flytedokk og tørrdokk ved verftet gje større negativ påverknad på delområda, fordi utbygginga leiår til auka skuggelegging og beslaglegging, samt auka spreining og omrøring av sediment som følgje av auka drift. Særleg delområde med grunn marin sedimentbotn får meir negativ konsekvensgrad fordi auka aktivitet aukar forflytting av sediment og difor reduserer funksjonen til naturtypen.

Samla konsekvens for utbyggingsalternativet landar på *middels negativ konsekvens*, fordi det er ei overvekt av delområde med *noko negativ konsekvens*, samt fleire delområde med *middels negativ konsekvens*, innanfor utredningsområdet.

Det er vurdert at tiltaket kan leie til auka samla belastning fordi det bidreg til utbygging i kyst- og fjordområde, kor også annan utbygging (ny ferjekai i Rysjedalsvika) er planlagt. Samla konsekvens heller difor mot *stor negativ konsekvens*, men vert ståande på *middels* fordi utbygginga er i mindre skala i eit allereie utbygd område. Resterande kriterium for *stor negativ konsekvens* er ikkje oppfylt etter metodikken.

Tabell 4-2 syner samla konsekvens og konsekvens for kvart enkelt delområde for fagtemaet marint naturmangfald.

Delområde	Alternativ 0	Alternativ 1
Delområde 1 – Sukkertareskog	-	Middels negativ konsekvensgrad (2-)
Delområde 2 – Laustliggande kalkalgar	-	Ubetydeleg konsekvensgrad (0)
Delområde 3 – Grunn marin fastbotn	-	Noko negativ konsekvensgrad (1-)
Delområde 4 – Grunn marin sedimentbotn	-	Middels negativ konsekvensgrad (2-)
Delområde 5 – Gytfelt og oppvekstområde	-	Noko negativ konsekvensgrad (1-)
Samla konsekvens	-	Middels negativ konsekvens
Grunngjeving for samla konsekvens		Overvekt av delområde med konsekvensgrad 1-, samt fleire delområde med konsekvensgrad 2-
Rangering	1	2
Grunngjeving for rangering	Dagens situasjon vil ha minst negativ påverknad på delområda.	Delområde med svært stor verdi og middels verdi vil verte negativt påverka.

Som del av konsekvensutgreiinga er det føreslått **avbøtande tiltak** for å avgrense konsekvensen av tiltaka. Særleg i bygge- og anleggsfasen vil avbøtande tiltak vere effektive. Viktige avbøtande tiltak for marine artar er:

- Å legge anleggsarbeid utanom hekketid for fugl (april-juli)
- Å unngå anleggsarbeid i sjø i perioden januar-august. Dette omfattar gyteperioden for torsk, hyse, lyr og sei (januar-juni) og laksevandring opp/ned frå Bøelva (mai-august).

Viktige avbøtande tiltak for naturverdiar og gyteområde er:

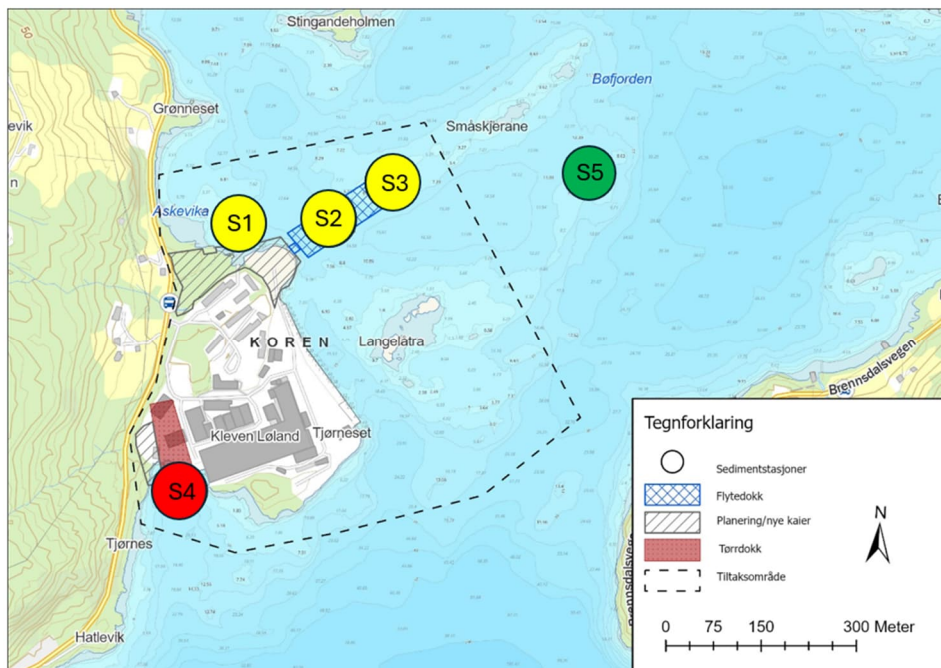
- Å redusere båttrafikk frå anleggsfartøy i størst mogeleg grad, slik at propell- og trøsteraktivitet ikkje skapar dei største forflyttingane/oppvirvling av sediment, som leiår til partikkelspreiing. Fortrinnsvis bør ein nytte etablerte vegar til anleggstransport der det er mogeleg, for å avgrense aktiviteten i sjø.
- Ved ev. sprenging i sjø bør det nyttast partikkelsperre for å avgrense spreieing av partiklar, samt for å redusere vibrasjonar frå anleggsarbeida. Dette kan også gje ein støydempande effekt.

I driftsfasen er det først og fremst viktig å avgrense risikoen for spreieing av framande artar som kan følgje med båtane. Følgjande krav bør stillast til båtar som kjem inn til verftet:

- Båtar bør gjennomgå ein kontroll eller vask dersom dei har opphelde seg ved kaiar kor framande artar som «hamnespy» allereie er påvist.
- Båtar som handterer ballastvatn, skal følgje ballastvatnforskrifta, slik at risiko for spreieing av framande marine artar vert redusert.
- Det bør gjennomførast ei overvaking av «lurv» kring verftsområdet, for å minimere usikkerheita knytt til om aktivitetane ved verftet bidreg til å danne gunstige vekstilhøve for «lurv». Dersom det ikkje vert avdekkja utvikling/ending, kan overvakinga avsluttast etter 2-3 år.

Dei tilrådde tiltaka vil kunne avgrense noko av konsekvensen på naturverdiane ved verftet, men vil ikkje gjere opp for dei negative konsekvensane ved å etablere flytedokk, kaiar og tørrdokk.

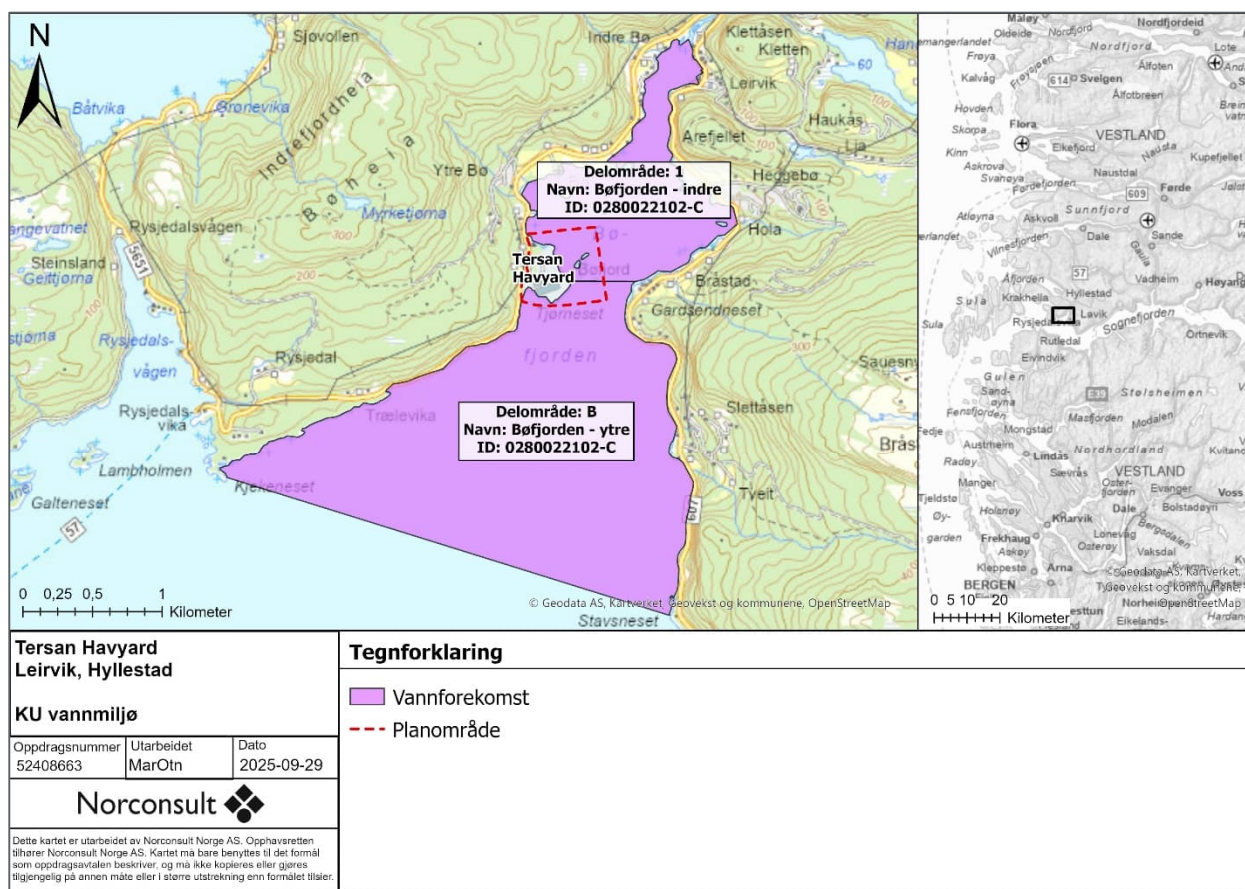
4.3 Vassmiljø



Figur 4-2 syner undersøkingsområdet (svart stipla linje) og influensområde, samt planlagde tiltak. Prøvetakingsstasjonane er fargelagd etter høgaste tilstandsklasse etter ureiningsforskrifta. Grøn farge = tilstandsklasse II (god), gul farge = tilstandsklasse III (moderat, og raud farge = tilstandsklasse V (svært dårleg).

Konsekvensutgreiinga for vassmiljø (Norconsult Norge AS, 2025-10-26) er utarbeidd på bakgrunn av miljøtekniske sedimentundersøkingar innanfor plan- og influensområdet, samt eksisterande kunnskapsgrunnlag.

I utgreiinga er det definert to delområde for vassmiljø. Bøfjorden – indre er ein ferskvasspåverka beskytta fjord. Økologisk tilstand i vassførekomsten er påreknå å vere god. Kjemisk tilstand er udefinert. Bøfjorden – ytre er ein beskytta kyst/fjord. Økologisk tilstand i vassførekomsten er svært god og kjemisk tilstand er udefinert.



Figur 4-3 syner planområdet, samt avgrensing av utreiingsområdet. Kartet øvst til høgre syner lokalisering av verftet i Bøfjorden, ein fjordarm i Sognefjorden.

Basert på vurderingane av delområda og tiltaka si utforming og drift, vert samla konsekvens for vassmiljø vurdert som middels negativ. Det er ikkje venta at tiltaka vil påverke heile vassførekomstane, men det er identifisert risiko for lokal forringing av fleire kvalitetselement innanfor ein tilstandsklasse. Dette gjeld særskild:

- Kjemisk tilstand: mogelege utslepp av prioriterte stoff (TBT og einskilde PAH-forbindelsar)
- Økologisk tilstand: påverknad på botnfauna, redusert siktdjupne og mogeleg utslepp av vassregionspesifikke stoff (pyren, kopar og sink)

Sjølv om vassførekomsten er vurdert å ha god vassutskifting og difor fortynningspotensial, er det risiko for lokal påverknad som følgje av auka utslepp samanlikna med dagens situasjon. Vassførekomstane er truleg

allereie noko påverka av eksisterande aktivitet ved verftet. Det er sannsynleg at eitt eller fleire kvalitetselement kan endre tilstand innanfor same tilstandsklasse, men det er ikkje forventa forringing til ein lågare klasse. Påverknaden vert difor vurdert som noko forringa for begge delområde.

Delområde	Alternativ 0	Alternativ utbygging
Delområde 1: Bøfjorden – indre	0	2-
Delområde 2: Bøfjorden - ytre	0	1-
Samla vurdering	Ubetydeleg	Middels
Grunngjeving for samla konsekvensgrad for fagtema		Planen/tiltaket leiar til ein middels negativ konsekvens for vassmiljøet innanfor influensområdet. Tiltaket omfattar ny aktivitet og utslepp i delområde 1, som er ein relativt grunn og liten vassførekomst. Dette leiar til risiko for lokal påverknad på kjemisk tilstand (TBT, PAH) og økologisk tilstand (siktedyp, pyren). I delområde 2 gjev auka aktivitet knytt til etablering av ny tørrdokk risiko for lokal påverknad på kjemisk tilstand (TBT, PAH) og økologisk tilstand (pyren).
Rangering		2
Grunngjeving for rangering		Rangerast som nummer to fordi alternativet leiar til nye aktivitetar og utslepp til eitt av delområda, samt auka aktivitet knytt til etablering av ny dokk i eitt av delområda.

Dersom det likevel skulle skje forringing av eit av delområda, eller begge, er det rekna som lite truleg at dette vil leie til vidare forringing av vassmiljøet regionalt (ytte Sognefjorden), økosystemet som heilskap eller innverke på å oppnå miljømåla der. Det er ikkje venta auka nasjonal belastning frå tiltaket.

Anleggsfasen leiar til risiko for lokal og mellombels påverknad på vassmiljøet, særskild knytt til fysisk-kjemiske støtteparameter som siktdjupne, turbiditet, pH og næringsstoff. Anleggsarbeida kan leie til resuspendering av sediment, auka turbiditet og endringar i pH, avhengig av valt løysing. Hydromorfologiske tilhøve vil verte lokalt påverka ved peling og etablering av kaifrontar, men varige endringar er ikkje venta. Det er risiko for utslepp av miljøgifter frå maskiner og ureina grunn, særskild ved graving og massehandtering, men dette vert regulert gjennom gjeldande lovverk. Biologiske kvalitetselement som makroalger og blautbotnfåuna kan verte påverka av nedslamming og redusert lysinntrenging, men effektane vert vurdert som avgrensa. Auka båttrafikk gjev ein viss risiko for akutte hendingar, som handterast gjennom risikovurdering og beredskap i seinare fasar.

Som del av konsekvensutgreiinga er det føreslått **avbøtande tiltak** for å avgrense konsekvensen av tiltaka. Særleg i bygge- og anleggsfasen vil avbøtande tiltak vere effektive. Viktige avbøtande tiltak for vassmiljø artar er:

- avgrensing av båttrafikk, bruk av etablerte vegar på land og partikkelsperrar vert tilrådd for å redusere spreining av partiklar, nitrogen og plast.
- Anleggsarbeidet i sjø bør gjennomførast utanom den mest sårbare perioden for vassmiljøet (vår og sommar), med hovudaktivitet i perioden september – februar.
- Metodeval for peling og forankring er ikkje avklart, og skadereduserande tiltak skal vurderast i seinare prosjektfasar.

For driftsfasen er det tilrådd følgjande tiltak:

- Det bør takast omsyn til tidlegare overskridingar av grenseverdiar for kopar, sink og olje, og utsleppspunktet bør leggjast djupare enn 10 meter for å sikre god fortynning.
- Overvaking av vassmiljøet grunna usikkerheit knytt til påverknad frå flytedokken til vassførekomsten (Bøfjorden – indre).

4.4 Samanfating

Konsekvensutgreiingane til planframlegget er utarbeidd med utgangspunkt i anerkjend metodikk, slik den går fram av Miljødirektoratet si handbok om konsekvensutgreiingar for klima- og miljø (M-1941). Føremålet med utgreiingane er å sikre at ansvarleg mynde (Hyllestad kommune) får nok kunnskap om konsekvensane av planframlegget, samt at råka partar får kunnskap om prosjektet og konsekvensane av det.

Dei tre konsekvensutgreiingane knytt til planframlegget har kome ut med følgjande konsekvens:

Tema	Samla konsekvens
Støy	Middels negativ konsekvens
Marint naturmangfald	Middels negativ konsekvens
Vassmiljø	Middels negativ konsekvens

Vurdering av samla konsekvens for dei einskilte tema, tek ikkje omsyn til dei avbøtande tiltaka som går fram av konsekvensutgreiinga og som er innarbeidd i planframlegget. Effekten av dei avbøtande tiltaka er generelt vanskeleg å vurdere i forkant av implementering og bruk. For støy er det venta at dei avbøtande tiltaka vil ha god (positiv) effekt. For marint naturmangfald og vassmiljø er det venta at tiltaka som er tilrådd for anleggsperioden vil ha god effekt. For driftsfasen må effekten av tiltaka observerast over tid. Dette vil også bidra til betre kunnskap om effekten av dei føreslegne tiltaka.

Etter høyring av planframlegget med konsekvensutgreiingar skal Hyllestad kommune ta omsyn til konsekvensane som er avdekt, samt aktuelle høyringsuttaler, før endeleg vedtak. Konsekvensutgreiingane vektar ikkje utanforliggende omsyn som t.d. måla kommunen har sett for samfunnsutvikling og/eller utviklingsmåla til Tersan Havyard. Den endelege vurderinga ligg det til kommunen å gjere i slutthandsaminga av planen.

5 Verknadar av planframlegget

5.1 Staden sin karakter, landskap og estetikk

Planområdet ligg på ei halvøy i Bøfjorden, omgitt av fjord på tre sider og med tilkomst frå fylkesveg 57 i vest. Området er ein del av landskapstypen «nedskåret fjordlandskap med tett bosetning», prega av bratte fjordsider, smale dalføre og spreidd busetnad. Verftsområdet er allereie eit markant element i landskapet, godt synleg frå fjorden og nærliggjande område.

Dagens situasjon er dominert av industriell verksemd med tørrdokk, kaianlegg, hallar og lagerbygg. Eksisterande grøntstruktur er avgrensa, men bidreg til å mjuke opp overgangen mellom tekniske installasjonar og kringliggjande natur. Området har ingen registrerte kulturminneverdiar og avgrensa naturverdiar på land.

Utvidinga av hamneområdet inneberer etablering av ein ny flytedokk i sjøen og ein ny tørrdokk på land. Tørrdokken vil ha ei høgde på inntil 40 meter, men vert plassert tilbaketrekt i ei vik sør i området og vil delvis ligge skjerma på grunn av eksisterande bygningar. Flytedokken vert derimot eit svært dominerande element i fjordlandskapet. Dokken vil ligge på tvers i fjorden, godt utanfor dagens kai, og vil i stor grad bryte den opne fjordhorisonten sett frå viktige utsiktspunkt, særskild i området kring Bø kyrkje. For busetnaden nordvest for verftet, som ligg relativt nært, vil flytedokken bli opplevd som ei betydeleg visuell barriere og redusere opplevinga av openheit mot sjøen. Tiltaket representerer difor ei markant forsterkning av den industrielle karakteren i området.

For å redusere visuelle kontrastar er det tilrådd å etablere nye grøntfelt i det utvida hamneområdet og beplantning av nye fjellskjeringar med klatreplanter. Tiltaka vil bidra til å integrere inngrepa på land betre i landskapet og dempe opplevinga av harde overgangar mellom tekniske installasjonar og natur. Sjølv om vegetasjon ikkje kan skjule dei mest dominerande elementa, vil tiltaka bidra til å redusere den samla visuelle påverknaden.

5.2 Støy

Det er vurdert at tiltaka i planframlegget ikkje kjem i konflikt med grenseverdiar knytt til støysona frå Fv.57.

Støy som følgje av drifta ved Havyard og vilkår for drifta, er utgreidd og ivareteke i kap. 4.1.

Omsynet er ikkje til hinder for at Statsforvaltaren kan pålegge utarbeidd støyutgreiing, t.d. ved mistanke om overskriding av grensene og/eller dersom aktiviteten innanfor planområdet ikkje er i samsvar med føresetnadane som er lagt til grunn i planframlegget.

5.3 Marin trafikk

Med bakgrunn i registreringane av marin trafikk og bruk av sjøarealet som ligg føre i Kystdatahuset, samt plassering av nye tiltak i planområdet er det vurdert at planframlegget ikkje vil legge nye restriksjonar på farvatnet utanfor verftsområdet. Vurderinga gjeld også etablering og drift av flytedokken. Trafikken utanfor verftet er i hovudsak fritidsfartøy som allereie nyttar ei leid med god avstand til nye planlagde tiltak. Trafikken til og frå verftet er båtar som skal arbeidast på, eller som kjem med leveransar til verftet. Tersan Havyard styrer og planleggjer sjølv den trafikken og tilpassar den til drifta og installasjonane på anlegget.

5.4 Friluftsliv og rekreasjon

Med omsyn til dei registrerte friluftslivaktivitetane på fjorden er det vurdert at den planlagde utbygginga ikkje vil ha vesentleg negativ verknad på mogelegheit for vidare bruk av fjorden til småbåtliv, fiske og padling (alternativ bruk). Det visuelle inntrykket av fjorden vil verte forringa av tiltaka, dette er grundigare omtalt i kap. 5.1.

5.5 Naturmangfald i sjø

Verknadar og konsekvensar for naturmangfald i sjø er utgreidd i kap. 4.2. Framlegg til avbøtande tiltak er innarbeidd i føresegnene.

Alle tilrådde avbøtande tiltak som har kome fram av konsekvensutgreiinga er innarbeida i planframlegget. Unntaket gjeld for etablering av kai i felt BI3. Erfaring og praksis syner at etablering av eit slikt tiltak føreset minst eitt år kontinuerleg arbeid fram til ferdigstilling. Tersan Havyard vurderer at det ikkje vil vere mogeleg å få gjennomført bygginga i tråd med tilrådingane. Konsekvensen av å berre kunne bygge i perioden september-januar, gjer at utbyggingstida vil ta 3 år. I føresegnene er det difor gjeve unntak for akkurat dette tiltaket, for å kunne få ei samanhengande bygging. Føresegnene set krav om at naudsynte avbøtande tiltak skal avklarast gjennom søknad for tiltak i sjø.

5.6 Naturmangfald på land

Gjennom vurderinga av konfliktpotensial for naturmangfald i nordleg del av planområdet er det lagt vekt på føre-var-prinsippet i naturmangfaldslova mht. planlegging av ny miljøstasjon. Omsynet er følgt opp i føresegnene med krav om at det skal gjennomførast ei feltkartlegging av fagkyndig biolog, før løyve til tiltak vert gitt. Kravet er sett for å unngå at eventuelle naturverdiar vil gå tapt.

Planen legg elles til rett for noko opparbeiding av grøne element (grøntsoner) innanfor og ikring industriområdet. Desse områda vil potensielt kunne gje noko positiv konsekvens for naturmangfaldet i området.

5.7 Vassmiljø

Ved etablering av ny miljøstasjon innanfor felt RA kan ein kome tett på eksisterande bekk som kjem frå stikkrenne under Fv. 57. Opne bekkar er generelt ein viktig del av økosystemet fordi dei bidreg til å reinse vatn, redusere flaumfare og beskytte mot klimaendringar. Miljøstasjonen skal fortrinnsvis etablerast utan at det må gjerast tiltak i noverande bekkeleie. Ein skal òg søke å ivareta noko kantvegetasjon på sørsida av bekken, opp mot areal for ny miljøstasjon. Dersom det syner seg at miljøstasjonen ikkje kan etablerast utan å kome i direkte konflikt med bekken, må det søkast løysing for å legge om bekken og kantvegetasjon, eller legge delar av bekken i kulvert. Begge tiltaka vil krevje vurdering og ev. løyve frå vassressurslova, før det kan søkast om byggeløyve.

Verknadar og konsekvensar for vassmiljø i sjø er utgreidd i kap. 4.3. Framlegg til avbøtande tiltak er innarbeidd i føresegnene.

Alle tilrådde avbøtande tiltak som har kome fram av konsekvensutgreiinga er innarbeida i planframlegget. Unntaket gjeld for etablering av kai i felt BI3. Erfaring og praksis syner at etablering av eit slikt tiltak føreset minst eitt år kontinuerleg arbeid fram til ferdigstilling. Tersan Havyard vurderer at det ikkje vil vere mogeleg å få gjennomført bygginga i tråd med tilrådingane. Konsekvensen av å berre kunne bygge i perioden september-januar, gjer at utbyggingstida vil ta 3 år. I føresegnene er det difor gjeve unntak for akkurat dette

tiltaket, for å kunne få ei samanhengande bygging. Føresegnene set krav om at naudsynte avbøtande tiltak skal avklarast gjennom søknad for tiltak i sjø.

5.8 Kulturmiljø

Det er ikkje registrerte kulturminneverdiar innanfor planområdet. Ved funn følgjer det av føresegnene krav om stopp av all aktivitet som kan påverke funnet, samt krav om varsling til kulturminnemyndet.

5.9 Teknisk infrastruktur

Vegtilkomsten frå Fv.57 vil bli utbetra gjennom rekkjefølgjekrav ved realisering av planframlegget i samsvar med N100.

Nye tiltak vil kunne koplast direkte til eksisterande straumnett, som er ført fram til tomta.

Nye tiltak er føresett tilkopla både kommunalt og privat vassnett og privat avlaupsnett.

5.10 Born og unge sine interesser

Det er ikkje opplysningar som tilseier at området er nytta av born og unge i dag, eller har eit utprega potensial for bruk av barn og unge.

5.11 Universell tilgjenge

Drifta og arbeidet ved verftsområdet er i kraft av sin funksjon utfordrande for rørsle- og synshemma. Til planframlegget er det sett krav om at det minimum skal opparbeidast 4 HC-parkeringsplassar. Desse skal fordelast mellom velferdsbygget og administrasjonsbygget i området. For tilrettelegging av arbeidsplassar på verftsområdet vert krav i arbeidsplassforskrifta lagt til grunn.

5.12 Eigedomsstruktur

Vidareutvikling av verftsområdet vil i all hovudsak skje innanfor eigedomane som Tersan Havyard disponerer. Planarbeidet skal i utgangspunktet ikkje påverke eigedomsstrukturane elles i området. Unntaket gjeld i sørvest og i grensesnittet mellom fylkesvegen og området for etablering av tørrdokk. Her kan det bli trong for justering av eigedomsgrensene mellom fylkeskommunen og Tersan Havyard. Det er lagt til grunn at dette i tilfelle skal skje gjennom minneleg avtale med fylkeskommunen og med omsyn til fylkesvegen. Det er vurdert at ei grensejustering vil vere ein fordel, men ikkje ein føresetnad for at tørrdokken kan etablerast.

5.13 Økonomiske konsekvensar

Planframlegget omfattar mange tiltak, inkl. utbetring av kryss mot Fv.57. Det er lagt til grunn at alle kostnadar knytt til infrastruktur samt bygg og anlegg må berast av Havyard Leirvik AS. Planframlegget hindrar ikkje utbyggingsavtalar mellom Havyard Leirvik AS og Hyllestad kommune for bygging og drift av (felles) offentleg infrastruktur.

5.14 Marint vern av Sognefjorden

Vern av Sognefjorden og Bøfjorden er framleis eit høyringsframlegg.

Konsekvens og verknad av planframlegget opp mot verneframlegget vert difor ikkje vurdert direkte, men dette planframlegget med konsekvensutgreiingar dekkjer mange av utgreiingstema i høyringsframlegget.

6 Planar og føringar for planarbeidet

Det er gitt føringar både på nasjonalt og regionalt nivå i tillegg til dei konkrete føringane som kommunen har trekt opp for planarbeidet.

6.1 Nasjonale forventningar og retningslinjer

Det ligg føre ei rekkje sentrale føringar som er klarlagt i ulike stortingsmeldingar, rikspolitiske retningslinjer og statlege planretningslinjer. Herunder nasjonale og regionale mål om bl.a. å ta vare på naturkvalitetar og ressursar, landskap, kulturkvalitetar samt friluftsliv og rekreasjon.

Dei Nasjonale forventningane til regional og kommunal planlegging vart vedteke ved kongeleg resolusjon 20. juni 2023.

I forventningane er regional og kommunal planlegging trekt fram som gode verktøy for å utvikle eit meir berekraftig samfunn.

2030-agendane med dei 17 berekraftsmåla er særskilt trekt fram som viktige prioriteringar for å oppnå eit berekraftig samfunn i ei tid prega av usikkerheit.

Berekraftsmåla, dei nasjonale klima- og miljømåla og lokalt folkestyre skal danne fundamentet for samfunns- og arealplanlegginga, og skal legge til rette for levande lokalsamfunn over heile landet.

Omsynet til berekraft er knytt opp mot både velferdssamfunnet, klima og sosial tryggleik.

I forventingsdokumentet er det peikt på kva omsyn fylkeskommunane og kommunane bør leggje vekt på for å få gjennomført nasjonal politikk. Dokumentet er delt inn i følgjande kapittel:

- Samordning og samarbeid i planlegginga
- Trygge og inkluderande samfunn
- Velferd og berekraftig verdiskaping
- Klima, natur og miljø for framtida
- Samfunnssikkerheit og beredskap

Statleg planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing

På dette plannivået skal retningslina fortrinnsvis sikre at planlegginga bidreg til at samfunnet vert førebudd og tilpassa klimaendringane (klimatilpassing).

For å kunne førebyggje tap av liv, helse, kritisk infrastruktur og andre materielle verdiar er det naudsynt at det gjennom risiko- og sårbarheitsanalyser tidleg i planprosessen, vert vurdert om klimaendringar gjev eit endra bilete av risiko- og sårbarheit.

Det bør leggst vekt på gode heilskaplege løysingar og ivaretaking av økosystem og arealbruk med betyding for klimatilpassing, som også kan bidra til auka kvalitet i uteområde. Planar skal ta omsyn til behovet for opne vassvegar, overordna blågrøne strukturar og forsvarleg overvasshandtering.

Statleg planretningsline for differensiert forvaltning av strandsona langs sjøen

Planområdet fell innanfor verkeområdet til dei statlege planretningslinjene med mål om å ivareta ålmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen. Til liks med resterande kommunar langs Sognefjorden, ligg planområdet innanfor sone med mindre arealpress og dermed mindre strenge føringar for arealbruken.

Retningslinene for område med mindre press på areala, legg til grunn at ein i reguleringsplanar ikkje bør tillate utbygging i område som har særskild verdi i forbindelse med friluftsliv og allmenn ferdsle, naturkvalitetar, naturmangfald, kulturmiljø og landskap. Der det vert opna for bygging, bør omsynet til andre interesser bli best mogeleg ivareteke. Samstundes skal det leggjast vekt på behovet for næringsutvikling og arbeidsplassar i vurderinga av tiltak i 100-metersbeltet.

Statleg planretningsline for bustad-, areal- og transportplanlegging

Retningslina skal bidra til god samordning av bustad-, areal-, og transportplanlegging, samtidig som den skal legge til rette for eit godt og produktivt samspel mellom kommunar, stat og utbyggjarar for å sikre god utvikling av tettstadar/knutepunkt.

Planlegginga av utbyggingsmønsteret og transportsystema skal legge til rette for utvikling av berekraftige tettstadar, verdiskaping og næringsutvikling samt fremje helse, miljø og livskvalitet. Effektiv og trygg trafikkavvikling for næringstransport skal vektleggast i planlegginga.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke born og unge sine interesser i planlegginga

Føremålet med retningslinjene er å:

- a. Synleggjere og styrke barn og unge sine interesser i all planlegging og byggesakshandsaming etter plan- og bygningslova.
- b. Gje kommunane betre grunnlag for å integrere og ivareta born og unge sine interesser i si løpande planlegging og byggesakshandsaming.
- c. Gje eit grunnlag for å vurdere saker der interessene til born og unge kjem i konflikt med andre omsyn/interesser.

På dette plannivået skal kommunen:

- a. vurdere konsekvensar for barn og unge i plan- og byggesakshandsaminga etter plan- og bygningslova.
- b. Utarbeide retningsliner eller føresegner om omfang og kvalitet av areal og anlegg av betydning for barn og unge, som skal sikrast i planar der born og unge er råka.
- c. Organisere planprosessen slik at synspunkt som gjeld barn som råka part kjem fram og at ulike grupper barn og unge sjølv vert gjeve høve til å delta.

6.2 Regionale føringar

I tillegg til ovannemnde nasjonale føringar ligg det føre ei rekkje regionale føringar som er klarlagt i ulike planar. Dei sentrale regionale planane for dette planarbeidet er:

- Regional strategisk plan for kysten Sogn og Fjordane 2018-2029.
- Regional plan for vassforvaltning for Vestland vassregion 2022-2027.
- Berekraftig verdiskaping – regional plan for innovasjon og næringsutvikling.
- Regional plan for klima 2022-2035.

6.3 Lokale føringar

Det ligg føre både vedteken kommuneplan for planområdet, samt fleire aktuelle temaplanar og rapportar. I tillegg er kommunen i gang med revisjon av arealdelen til kommuneplanen for Hyllestad kommune.

Kommuneplan for Hyllestad kommune – Samfunnsdelen 2018-2030

I samfunnsplanen er det utarbeidd ein visjon for Hyllestad kommune: Hyllestad kommune – inkluderande og attraktiv. Med bakgrunn i denne er det fastsett 7 overordna mål for 2018-2030:

- Utviklingsorientert – raus – aktiv
- Hyllestad kommune skal ha positiv folketalsvekst.
- Hyllestad kommune skal sikre gode oppvekstvilkår og læremiljø for born i barnehage og skule
- Hyllestad kommune skal ha vekst i næringslivet.
- Hyllestad kommune skal vere ein god og trygg stad å bu for alle
- Hyllestad kommune skal vere ein veldreven organisasjon som yte raske og gode tenester
- Hyllestad kommune skal medverke til reduserte klimagassutslepp innan arealbruk og transport, bustadar og avfall

I kapittelet om verdiskaping i samfunnsplanen er det poengtert at Hyllestad er ein industrikommune og den klart største arbeidsplassen er Tersan Havyard. Kommunen har vidare sett seg delmål om å vere ein utviklingsorientert kommuneorganisasjon som sikrar god kopling mellom samfunnsutvikling og næringsutvikling.

Kommuneplan for Hyllestad kommune – Arealdelen, 2009-2020

I arealdelen til kommuneplanen er planområdet sett av til industriføremål. Følgjande føresegner frå arealdelen er aktuelle for planarbeidet:

Byggjeområde

For alle framtidige byggjeområde som er utlagde i kommuneplanen, er det krav om reguleringsplan før utbygging.

Allment for byggjeområde ved sjø, vatn eller vassdrag

Det skal takast særleg omsyn til strandsona i reguleringsplanen. Ein skal særskilt unngå at strandlina blir dominert av naust, andre bygningar eller tekniske anlegg. Hus og hytter skal plasserast slik at dei blir minst mogleg dominerande i landskapet, og byggeskikken i området skal vere retningsgjevande for storleik, form og farge på bygningane. Detaljane i arealbruk og utforming av bygningane skal avklarast i reguleringsplanen for det aktuelle området.

Kommunedelplan – Hovudplan vassforsyning 2025 – 2032

Havyard har vassforsyning frå Bøfjorden vassverk. Vasskjelda er vurdert å ha god kapasitet med omsyn til vassforbruket. Kapasitet for framtidig situasjon må drøftast med vassverkseigar Hyllestad kommune. I hovudplanen går det fram at det bør gjerast 5 tiltak knytt til vassverket. Ingen av desse tiltaka kjem på grunn av behov knytt til drifta ved Havyard.

Kommunedelplan – Hovudplan avlaup og vassmiljø 2025 – 2032

I hovudplanen har Hyllestad kommune definert følgjande hovudmål for avlaup:

1. Miljømåla for vassførekomstane i Hyllestad skal følgje måla som er satt i Sogn og Fjordane vassregion, for naturlege elver, innsjøar, grunnvatn og for dei sterkt modifiserte vassførekomstane (SMVF)
2. Utslepp av avløpsvatn skal ikkje føre til at miljømål ikkje nåast.
3. Reinseanlegg og transportsystem skal drivast teknisk optimalt, med fokus på økonomi og berekraft.

I hovudplanen går det fram at det er ingen vassførekomstar, som ikkje har god tilstand på grunn av avlaup. Nokre vassførekomstar har ikkje god tilstand, men påverknaden er knytt til vasskraftanlegg.

Temaplan – Plan for trafikktryggleik og vegvedlikehald 2025 – 2028

Hyllestad kommune har, basert på nasjonale og regionale føringar, satt seg følgjande overordna mål for trafikktryggleiksarbeidet, ei vidareføring av nullvisjonen:

«Det skal ikkje førekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i vegtrafikken i Hyllestad kommune.»

Kommunen skal tilrettelegge for trygg sambruk mellom bilistar, gåande og syklande langs alle vegar i kommunen, og spesielt ved skule, barnehage, offentlege bygg, næringsbygg og turistanlegg.

Eitt av tiltaka for å nå dette målet er at Hyllestad kommune som planmynde skal vurdere og vektlegge trafikktryggleik ved handsaming av reguleringsplanar.

6.4 Prosjektspesifikke føringar

Tersan Havyard – strategi

Tiltakshavar har eit bevisst forhold til kvalitet, helse, sikkerheit og miljø (ofte forkorta QHSE). Som del av sitt strategiske arbeid, har Havyard konkretisert følgande fokusområde med tilhøyrande berekraftsmål:



Figur 6-1 Tersan Havyard sine prioriterte berekraftsmål.

Berekraftsansvarleg hjå Tersan Havyard har vore med i drøftingane knytt til fastsetting av berekraftmåla til dette planarbeidet.

7 Vurdering mot planar og føringar for planarbeidet

I dette kapitelet følgjer vurdering av planframlegget mot overordna mål, risiko og sårbarheit, nasjonale og regionale forventingar og retningslinjer, samt lokale mål og føringar.

7.1 Måloppnåing

Måloppnåing på utviklingsmåla og berekraftsmåla som er presentert i kap. 1.2, er evaluert mot slutten av planarbeidet. Det er gjennomført eit tverrfagleg arbeidsmøte med aktuelle fagressursar, som har gjeve det sentrale grunnlaget for vurderingane.

Utviklingsmål:

	Utviklingsmål	Måloppnåing
1	Forsterke og vidareutvikle drifta til Tersan Havyard	God måloppnåing
	Planen legg til rette for vidareutvikling av drifta til Tersan Havyard. Tiltaka vil skape meir aktivitet og fleire arbeidsplassar i området.	
2	Kartlegge og verdsette naturtypar i sjø. Avgrense negative verknadar på vesentlege naturtypeverdiar.	Delvis måloppnåing
	Som del av planarbeidet er det utført kartleggingar og verdivurderingar, som sikrar eit oppdatert kunnskapsgrunnlag som vil vere bakteppe for utvikling i området. Anleggsverksemd og fysiske inngrep vil ha størst innverknad på naturtypar. Negative verknadar er søkt avgrensa ved å legge føringar for anleggsverksemd, og så langt som råd unngå inngrep i tareskogen. Likevel vil anleggsverksemd føre til støy under vatn, og etablering av kai til flytedokk fører til permanent beslag av noko tareskog. Planen er difor vurdert til delvis måloppnåing av utviklingsmålet.	
3	Kartlegge og vurdere miljøtilstanden (ureining) på og kring verftsområdet	God måloppnåing
	Som del av planarbeidet er det utført kartleggingar og verdivurderingar, som sikrar eit oppdatert kunnskapsgrunnlag som vil vere bakteppe for utvikling i området. Tilrådd flytting av miljøstasjon vil vere positivt med omsyn til reinsing av vatn og avfallshandtering. Det er utarbeidd VAO-rammeplan som vil sikre god handtering av overvatn frå nye tiltak og tilrår ei vurdering av dagens vassforbruk i dialog med Hyllestad kommune. Støy er kartlagt og vurdert gjennom konsekvensutgreiing.	
4	Ivaretaking av omsyn til naturbasert sårbarheit	God måloppnåing
	Som del av planarbeidet er utarbeidd ROS-analyse med framlegg til tiltak for å sikre forsvarleg utvikling av området. Det er òg gjort vurdering av stormflo og bølger, som skal sikre krav til sikkerheit mot flaum og bølgepåverknad gjennom krav til sikker byggehøgde, avstand og plassering i forhold til sjøen.	
5	Trafikksikker tilkomst til planområdet	God måloppnåing
	Løysing for tilkomst er planlagt i samsvar handbok N100. Det er lagt opp til etablering av sekundær tilkomst. Samanlikna med dagens situasjon vil denne vegen kunne bidra til betre beredskap dersom hovudtilkomsten skulle bli stengt. Vestland Fylkeskommune har godkjent føreslått løysing.	

6	Reguleringsplanen skal legge føringar for at framtidig utbygging tek høgde for klimaendringar.	God måloppnåing
	Planen og føresegnene som ligg til grunn for vidare utvikling av området tek høgde for naturbasert sårbarheit. Nye tiltak skal ha trygg plassering/konstruksjon med omsyn til havnivåstigning og stormflo, og handtering av overvatn i ein situasjon med auka nedbørsmengder.	

Berekraftsmål

Berekraft er ein sentral del av både føresetnadane og føringane for prosjektet. Det følgjer av nasjonale forventningar til kommunal planlegging at det er viktig å nytte planprosessen til å drøfte korleis berekraftsmåla kan følgast opp, utifrå aktuelle utfordringar og moglegheiter lokalt.

Kommuneplanen sin samfunnsdel konstaterer at nedgang i folketal er ei hovudutfordring. Hyllestad kommune sin visjon er «*positiv folketalsutvikling, vekst i næringslivet og ein god kvardag som engasjerer alle arbeidsgrupper*». Havyard er den største arbeidsplassen i kommunen, og vidareføring og utvikling av drifta er følgeleg svært viktig for å sikre innbyggjarane forutsigbarheit og gode tenester i lokalsamfunnet. Utviklinga planen legg til rette for skapar moglegheiter for meir næringsaktivitet, med ringverknadane dette medfører.

I tillegg til å vere eit viktig samfunnsbidrag i Hyllestad kommune, er fire berekraftsmål identifisert som særleg aktuelle å drøfte i planarbeidet:

Mål 3: Sikre god helse og fremje livskvalitet for alle, uansett alder

Trygge arbeidsforhold for alle som oppheld seg på området er den mest openbare koplinga til berekraftsmål 3. Sikkerheit har vore eit gjennomgåande fokus i planarbeidet. Det må også nemnast at meir aktivitet vil gje meir støy, noko som kan vere uheldig for dei som oppheld seg på og kring området. I stort vert påverknaden på målet likevel vurdert som mest positiv, sidan planen legg til for å gje fleire ein trygg arbeidskvardag.

Mål 9: Bygge solid infrastruktur og fremje inkluderande og berekraftig industrialisering og innovasjon

Planen legg til rette for ei framtidsretta utvikling av industriområdet i tråd med oppdatert kunnskapsgrunnlag og gjeldande regelverk. Plassering av fysiske installasjonar som tek høgde for havnivåstigning og stormflo, og VAO-rammeplan som tek høgde for auka nedbørsmengder er konkrete eksempel på eit robust verftsområde, som mogleggjer innovasjon og industri.

Mål 14: Livet i havet - Bevare og bruke havet og dei marine ressursane på ein måte som fremjar berekraftig utvikling

Kartlegging av området syner at det marine naturmangfaldet og vassmiljøet kring Havyard er påverka, som følgje av mellom anna aktivitet over mange år. Bevisstgjerjing og avgrensing av negativ påverknad i havet har vore sentralt i planarbeidet, sjølv om det ikkje har vore mogleg å unngå all form for negativ påverknad. Å vidareutvikle områder som allereie er påverka, er likevel eit betre alternativ enn å etablere nye skipsverft i upåverka områder, dersom ein vil bevare maritime ressursar.

Sidan den første patentslippen blei bygd i Leirvik i 1918, har det vore stor utvikling i den maritime industrien. Havyard har ei uttalt målsetjing om å vere ein ansvarleg aktør, og verftet leverer mellom anna elektriske ferjer og fartøy til havvind. Måten vi bruker havet på er i endring, og auka fokus og kunnskap om marine ressursar vil truleg vere med å forme denne utviklinga vidare.

Mål 15: Livet på land - Beskytte, gjenopprette og fremje berekraftig bruk av økosystem, sikre berekraftig skogforvaltning, bekjempe ørkenspreiing, stanse og reversere landforringelse samt stanse tap av artsmangfold

Det er ikkje gjennomført fagkyndig feltkartlegging av naturtypar på land innanfor planområdet. Eksisterande kunnskapsgrunnlag er vurdert som tilstrekkeleg for ei førebels vurdering av konfliktpotensiale.

Grunna usikkerheit vert føre-var-prinsippet sentralt ved iverksetjing av tiltaket. Inngrep i grøntareal er avgrensa, men det er likevel planlagt inngrep i areal som kan vere funksjonsområde for lokale artar. Det vert tilrådd å gjennomføre ei fagkyndig feltkartlegging før iverksetjing av tiltak for å sikre at eventuelle naturverdiar ikkje går tapt. Dersom kartlegging avdekkjer naturtypelokalitet i området, kan det vere stort restaureringspotensiale. Vidare er det tilrådd at anleggsarbeid blir utført utanfor hekkeperioden til raudlista fugleartar.

Måloppnåing samanfatta

Samla sett har planen god måloppnåing på utviklingsmåla. Planen legg til rette for ønska vidareutvikling av området, som samstundes ivaretek sentrale omsyn knytt til sikkerheit. Sentrale omsyn knytt til miljø er kartlagd og verdisett, og ivareteke så langt det let seg gjere i både anleggs- og driftsfase.

Planlegging er kommunane sitt viktigaste styringsverktøy for berekraftig samfunnsutvikling. Dette føreset planar som gir oppdatert kunnskap om avgjerdsrelevante tema, og slik sett gjev kommunen eit godt grunnlag for å føreta ei samla vurdering av viktige natur- og samfunnsomsyn. Det er vår vurdering at det føreliggjande kunnskapsgrunnlaget gjev kommunen denne moglegheita.

Vi vurderer det også som positivt for vidare utvikling av området at dei fire drøfta berekraftsmåla også inngår i tiltakshavar sine strategiske fokusområde.

7.2 Risiko- og sårbarheit

Norconsult Norge AS har på oppdrag frå Havyard Leirvik AS utarbeidd risiko- og sårbarheitsanalyse som ein del av vedtaksgrunnlaget til detaljreguleringsplanen for Tersan Havyard.

Analysen ivaretek krav i plan- og bygningslova om ROS-analyse til arealplan i samsvar med § 4-3 i plan- og bygningslova. Avdekte tilhøve som er knytt til tiltak, er summert opp i sårbarheitsvurderinga i denne analysen.

Analysen har hatt som formål å gje ei brei, overordna, representativ og vedtaksrelevant framstilling av risiko for tap knytt til liv og helse, stabilitet og materielle verdiar.

Planområdet står generelt fram, med dei tiltak som er omtalt og forutsett følgt opp, som lite til moderat sårbart.

Det har vore gjennomført ein innleiande fareidentifikasjon og sårbarheitsvurdering av dei tema som gjennom fareidentifikasjonen stod fram som relevante. Følgjande farar har vorte utreia:

- Områdestabilitet
- Havnivåstigning, stormflo og bølgepåverknad
- Ekstremnedbør
- Skog-/lyngbrann
- Brann/eksplosjon ved industrianlegg
- Ureining ved industrianlegg
- Kjemikalieutslepp og anna ureining

- Transport av farleg gods
- Avlaupsanlegg
- Trafikktilhøve på sjø
- Særskilt brannobjekt

Av desse stod planområdet fram som moderat sårbart for skogbrann og transport av farleg gods, og det vart difor utført risikoanalysar av desse farane. Analysane synte at hendingane er vurdert til å ha akseptabel risiko (gul sone der tiltak skal vurderast).

Aktuelt tiltak knytt til skogbrann er å sikre god brannberedskap i tørre periodar, knytt til anleggsarbeidet. Skogbrann må også inngå i risikovurdering og beredskap knytt til drifta av anlegget.

Med omsyn til transport av farleg gods, er det ingen tiltak som vert vurdert å vere relevante ut ifrå ei kost-/nyttevurdering, utover det å ha ein forsvarleg beredskap hjå naudetatane.

Det er også, gjennom fareidentifikasjon og sårbarheitsvurdering identifisert tiltak som det ut frå samfunnssikkerheitsomsyn er naudsynt å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarheit inn i planområdet. Tiltaka er samanfatta i kap. 7.2.1 og innarbeid i planframlegget.

7.2.1 Oppsummering av tiltak

Fare	Sårbarheits- og risikoreduserande tiltak
Områdestabilitet	Utlauksområde for områdeskred vert innarbeidd i plankartet, med tilhøyrande føresegnar. I prosjekteringsfasen vil det vere behov for å dokumentere tilstrekkeleg konstruksjonssikkerheit i samsvar med TEK17, for ny kaikonstruksjon i nord.
Havnivåstigning, stormflo og bølgepåverknad	Faresone for flaum vert innarbeidd i plankartet, med tilhøyrande føresegnar.
Ekstremnedbør/ Overvatn	- Vidare prosjektering må ta omsyn til naudsynt klimapåslag. - Overvasshandtering skal løysast innanfor planområdet. - Prosjekteringsfasen for nye tiltak må vurdere behov for overvassanlegg (slukar/sandfang/leidningar) eller direkte avrenning til resipient. - Ved etablering av ny miljøstasjon i nord må det planleggast slik at avrenning vert reinsa før utløp til bekk. Aktuelle løysingar kan vere bruk av infiltrasjonsgrøft mot bekk, eller bruk av regnbed. - Lagerbygg for farleg avfall skal ikkje ha sluk/avrenning. Uteareala må utformast slik at det ikkje kjem avrenning inn mot bygget.
Skog-/lyngbrann	Det må sikrast god brannberedskap i tørre periodar, knytt til anleggsarbeidet. Skogbrann må også inngå i risikovurdering og beredskap knytt til drifta av anlegget.
Brann/eksplosjon ved industrianlegg og kjemikalieutslepp/akutt ureining	Brann/eksplosjon og kjemikalieutslepp/akutt ureining knytt til drifta av anlegget, må følgjast opp ism. gjeldande regelverk, irekna risikovurderingar og beredskapsplanverk.

Framkomme for utrykkingskøyretøy og sløkkevatn	Krav til framkomme for utrykkingskøyretøy og sløkkevatn (TEK17 § 11-17) skal følgjast opp ved planlegging/detaljprosjektering av areal og bygningar i området. Tilgjenge for køyretøya og materiellet til brannvesenet må også ivaretakast for eksisterande bygningar i området, også under anleggsperioden. Det er føresett at kravet til sløkkevatn vert 50 l/s.
VA-anlegg/-leidningsnett	- For nye tiltak som inneheld sanitæranlegg (WC, vask, dusj, o.l.) må det som del av prosjekteringa kontrollerast om eksisterande slamavskiljar(ar) har tilstrekkeleg restkapasitet. Ev. manglande kapasitet må løysast som del av prosjekteringa av tiltaket. - Dersom eksisterande slamavskiljar i nord vert råka av ny tilkomstveg via ny miljøstasjon, må denne flyttast/erstattast. - Eksisterande VA-leidningar innanfor planområdet må påvisast og takast omsyn til som del av anleggsarbeidet.
Trafikktilhøve på sjø	- Ved utlegg av bøyar og plassering av mellombelse flytande anlegg må vaktbåt vere stasjonert for å sikre passerande båttrafikk. - Ved etablering/forankring av flytedokk må vaktbåt vere stasjonert for å sikre passerande båttrafikk. - Merking, belysning, vaktfartøy og varsling ut over normale rutinar og drift skal vurderast i forkant av kvar einskild operasjon.

7.3 Dei miljørettslege prinsippa i naturmangfaldlova

Naturmangfaldslova femnar om all natur og alle sektorar som forvaltar natur eller som fattar vedtak som kan ha konsekvensar for natur. Gjennom lova er det, bl.a. innført forvaltningsmål for naturtypar og artar, krav til kunnskapsgrunnlag og rettslege prinsipp for natur (føre-var, samla belastning m.m.).

Formålsparagraf (§ 1) i lova har følgjande ordlyd:

«Lovens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved berekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden, også som grunnlag for samisk kultur.»

Av § 8, første leidd i naturmangfaldslova går det fram at vedtak som rører naturmangfaldet skal bygge på vitskapeleg kunnskap om artar sin bestandsituasjon, naturtypar si utbreiing og økologisk tilstand samt effekten av påverknad.

Som del av planframlegget er det utarbeidd konsekvensutgreiing for marint naturmangfald og vassmiljø, og gjort vurdering av konfliktpotensialet med omsyn til naturmangfald på land. Kunnskapsgrunnlaget er vurdert å vere godt for marint naturmangfald og vassmiljø. For naturmangfald på land er det usikkerheit knytt til kunnskapsgrunnlaget, men det er vurdert som godt nok for den innleiande vurderinga.

Av § 9, føre-var-prinsippet, går det fram at dersom det ikkje føreligg tilstrekkeleg kunnskap om kva verknadar planen kan ha for naturmiljøet skal det takast sikte på å unngå mogeleg vesentleg skade på naturmangfaldet. Dersom det ligg føre ein risiko for alvorleg eller irreversibel skade på naturmangfaldet, skal ikkje mangel på kunnskap verte nytta som grunngeving for å utsette eller unnlate å treffe eit forvaltningstiltak.

For å følge opp usikkerheita i kunnskapsgrunnlaget for naturmangfald på land, er det sett vilkår om supplerande kartlegging i felt av biologisk fagkyndig før vedtak om byggeløyve kan treffast.

For å unngå/avgrense potensielle skadar på naturmangfaldet, jf. § 11 og 12 i forskrifta, er det i planframlegget sett rekkjefølgjekrav, og krav til anleggs- og driftsfasen. Det er lagt til grunn at tiltakshavar skal dekke kostnadane.

7.4 Nasjonale forventningar og statlege planretningslinjer

Planforslaget er vurdert å støtte opp om nasjonale forventningar og/eller statlege planretningslinjer.

7.4.1 Statleg planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing

Plassering og krav til utforming av tiltaka i planframlegget er gjort med bakgrunn i dei funna som er gjort i ROS-analysen med tilhøyrande utgreiingar knytt til stormflo og handtering av overvatn (VAO-rammeplan). Planløysingane skal vere robuste med omsyn til klimaendringar.

7.4.2 Statleg planretningsline for differensiert forvaltning av strandsona langs sjøen

Det går fram av planretningslina at ein i område med mindre press på areala kan møte behov for næringsutvikling og arbeidsplassar, men samstundes ivareta omsynet til andre interesser best mogeleg.

Planframlegget legg til rette for vidareutvikling av eksisterande industriverksemd. For denne planen er vurderinga i hovudsak knytt til behovet for næringsutvikling og arbeidsplassar sett opp i mot dei kartlagde verdiane for naturmangfald og landskap. Føremålet og planløysingane er ikkje i strid med føringane i retningslina, og både dei positive og negative verknadane for forvaltning av strandsona kjem tydeleg fram av planframlegget.

7.4.3 Statleg planretningsline for bustad-, areal- og transportplanlegging

Knytt til denne retningslina svarar planframlegget fortrinnsvis på vidareutvikling og verdiskaping for denne hjørnesteinsbedrifta i HAFS-regionen, tilrettelegging for næringstransport (kryss og internvegar) og fokus på helse, miljø og livskvalitet (støy og ureining).

7.4.4 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke born og unge sine interesser i planlegginga

Retningslinene har ligge som ein referanse for planprosessen og utvikling av planløysingane. Dette planframlegget er vurdert å ikkje kome i konflikt med interessene til born og unge, og det har ikkje vore naudsynt å gjennomføre særskilde tiltak knytt til born og unge.

7.5 Regionale føringar

7.5.1 Regional strategisk plan for kysten Sogn og Fjordane 2018-2029

Planframlegget er vurdert å vere i tråd med og bygge opp under målsettinga i den regionale planen: *Ein kystregion som er attraktiv, med folkevekst, vekst og berekraft i næringslivet og fleire gjestande.*

7.5.2 Regional plan for vassforvaltning for Vestland vassregion 2022-2027

Den regionale planen har vore del av grunnlaget for KU-arbeidet og vurderinga av korleis Tersan Havyard kan vidareutviklast utan å kome i konflikt med miljømåla for vassregionen. Planframlegget synleggjer føresetnadane for korleis god miljøtilstand i Bøfjorden som heilskap kan vidareførast i kombinasjon med større og moderne verftsdrift.

7.5.3 Berekraftig verdiskaping – regional plan for innovasjon og næringsutvikling

I regional plan for berekraftig verdiskaping er delkapittel om areal til næringsutvikling særskilt relevant, og den tilhøyrande føringa om at utbygging av ny næringsutvikling og ny industri skal skje på ein så skånsam måte som mogleg. Planframlegget omfattar eit oppdatert og vedtaksrelevant kunnskapsgrunnlag om både positive og negative konsekvensar knytt til nye tiltak. Vidare vil hovudparten av nye tiltak skje som fortetting av allereie etablert industriareal. Det vert elles synt til kap. 7.1 og vurderingane opp i mot berekraftsmåla.

7.5.4 Regional plan for klima 2022-2035

I samsvar med regional plan for klima tek planframlegget høgde for klimaendringar både ved omsyn til flaum og handtering av overvatn. Kunnskapsgrunnlaget om konsekvensane for naturmangfald er oppdatert og vedtaksrelevant.

7.6 Lokale føringar

7.6.1 Kommuneplanar

Frå starten av planprosessen har det ligge til grunn at Tersan Havyard er ei hjørnesteinsbedrift for kommunen og HAFS-regionen, som toler samanlikning med Hydro i Årdal eller Høyanger. Ivaretaking og vidareutvikling av Tersan Havyard er på alle måtar eit av dei viktigaste premissa for at Hyllestad kommune skal kunne lukkast med alle dei overordna måla som er satt i samfunnsdelen til kommuneplanen. Utanom kommunale arbeidsplassar er arbeidsplassane ved verftet bærebjelken for busetting og offentlege tenester. Føreseielege rammer og vidareutvikling av verftet legg grunnlaget for at kommunen kan håpe på folketalsvekst, vekst i næringslivet og kunne forsvare vidare drift av kommunale tenester.

Området er avsett til industriføremål i arealdelen til kommuneplanen. Det er vurdert at planframlegget er i samsvar med overordna plan.

7.6.2 Kommunedelplanar/temaplanar

Føringane i kommunedelplanane for vassforsyning og avlaup og vassmiljø er ivareteke gjennom rammeplanen for VAO og krava i planen.

Føringane frå Plan for trafikktryggleik og vegvedlikehald er ivareteke gjennom vegprosjekteringa og rekkjefølgjekrav for utbetring av kryss til Fv. 57. Internt i planområdet er det kontrollert at planløysingane kan gjennomførast med gode løysingar både for køyretøy og mjuke trafikkantar.

8 Vedlegg

Vedlegg A: Innspel til varsel om oppstart av planarbeidet

Oppstart av planarbeidet vart kunngjort i Firda den 02.01.2025, samt på nettsida til Hyllestad kommune. Varselbrev vart sendt til naboar og offentlege etatar den 20.12.2024. Frist for innspel vart sett til 27.01.2025. I september 2025 kom det ytterlegare innspel frå ein nabo. Dette innspelet er også teke med.

Dato	Merknad Organisasjon	Innhald	Kommentar
08.01.2025	Statens vegvesen	Vegvesenet syner til fylkesvegen i planområde, og legg til grunn at drøftingar og avklaringar knytt til trafikksikkerheit og framkomst på denne vegen skjer i dialog med aktuell vegstyresmakt (VLFK). Vegvesenet peiker på at eksisterande avkøyrsla frå fv. 57 til planområde bør utbetrast med omsyn til sikt mot sør. Vertikalkurvatur i avkøyrsla bør også vurderast sidan denne synast å ha stor stigning inn mot fylkesvegen. For å sikre god framkome og trafikktryggleik tilrår dei at avkøyrsla vert geometrisk utforma som kryss. Krav til sikt bør vere L2 x (1,2xL1), ref. N100 kap. 4.1.4. Dersom det vert planlagt for fråvik frå vegnormalane, legg dei til grunn at det kjem klart fram av planomtalen, og at fråviksøknader er avklara med rette styresmakt før planen vert lagt ut til offentlig ettersyn. Plankart bør vise målsette siktlinjer/siktsoner både i kryss med fv.57 og inne på næringsområdet. Siktlinjer og siktsoner må vere forankra i planen sine føresegner. Også ved bruk av avkøyrslapiler må konkrete siktkrav til desse forankrast i føresegnene. Byggegrenser mot fylkesvegen bør også avklarast med fylkeskommunen. Desse må også vere forankra i plankart og føresegnene til planen. Vegvesenet legg til grunn at reguleringsplanen vil innehalde rekkefølgjekrav som sikrar at tiltak knytt til trafikksikkerheit, framkomst m.m. vert gjennomført i samband med den utbygginga som vert regulert. Dette gjeld både ved realisering av detaljreguleringsplanen og ved vidare drift planområdet. Dei legg til grunn at planområde dekkar naudsynt areal til siktlinjer og siktsoner. Vegvesenet syner elles til sine generelle krav til planarbeid. Vegvesenet legg til grunn at verknadane planløysingane vil ha for vegtransport og vegnett vert utgreia og kjem tydleg fram av planomtale, risiko- og sårbarheitsanalyse og eventuell konsekvensutgreiing. Dette gjeld generelt: - trafikksikkerheit og framkome for alle trafikantgrupper - tilkomstløysningar - forventa trafikkmengd og kapasitet på vegnettet	Innspelet er teke til orientering. Avklaring om grensesnitt og samanheng med fylkesveg forbi planområdet er gjort i samarbeid/ drøftingar med Vestland fylkeskommune. Internt i planområdet er det kontrollert at planløysingane også ivaretek naudsynt areal og løysingar for både køyretøy og mjuke trafikkantar.

		- trafikkmønster og reisemiddelfordeling - parkeringsdekning og -behov - ivaretaking av ovannemnde omsyn i anleggsperioden Eventuelle konsekvensar for utvikling, drift og vedlikehald av vegnettet og for samordna bustad -, areal- og transportplanlegging, universell utforming, trafiksikkerheit og framkomst må også utgreiast. For meir utfyllande informasjon om utgreiingskrava viser vi til Statens vegvesen si handbok V744	
24.01.2025	Vestland fylkeskommune (VLFK)	<u>Planfaglege merknadar</u> VLFK oppmodar til å bruke planverktøyet for å legge tydelege føringar for utviklinga av området. Føresegner knytt til viktige tema bør ha «skal»-formuleringar og detaljar som hindrar tolking. Utsette detaljar til byggesak set høge krav til kommunal handsaming. Tydelege føresegner gjev kommunen eit viktig verktøy og gjer det lettare for naboar, kommunen og utbyggjar å sjå føre seg det nye byggeområdet. Rekkefølgekrav er viktig for gjennomføring av planen og som grunnlag for utbyggingsavtalar. <u>Klima og miljø</u> Det går fram av planinitiativet at reguleringsplanen skal ta høgde for å bygge ut området ut frå ei klimatilpassing. VLFK peikar på retningslinje 10 i planen som seier at «Klimaendringar skal inngå som vurderingstema i regional og kommunal planlegging, der høge alternativ frå nasjonale klimaframskrivingar vert lagt til grunn.» VLFK legg såleis til grunn at høge framskrivingar for stormflo og havnivåstigning vert inkludert for planarbeidet. Dei legg til grunn at planen også viser korleis den tek klimaomsyn gjennom å redusere klimagassutslepp. Dette kan til dømes vere løysingar for energi, areal og transport og materialbruk. <u>Vassforvaltning</u> Planområdet omfattar to vassførekomstar, Bøfjorden-ytre og Bøfjorden-indre. Reguleringsplanen må vurdere om tiltak planen legg opp vil ha innverknad på vassførekomstane, og om tiltak eventuelt vil føre til forringing av miljøtilstanden. Er dette tilfelle vil dette vere i strid med § 4 i vassforskrifta, og krev unntak etter § 12 i vassforskrifta. Vann-nett gjev viktig grunnlagsdata for alle reguleringsplanar. Her går det fram miljøtilstand, miljømål og føreslegne tiltak for å nå miljømåla med meir. Informasjonen i vann-nett skal difor vere del av vurderingane i planframlegget. <u>Landskap</u> Dei legg til grunn at verknadar av tiltaka på både nær- og fjernverknadar kjem tydeleg fram i planprosessen og at det vert utarbeidd illustrasjonar som visar verknadane. Dei peikar på at det er viktig å vurdere utforming og byggjehøgder både med omsyn til nær- og fjernverknad.	Innspelet er teke til etterretning for utarbeiding av plandokumenta. Løysingar for klimatilpassing og reduksjon av klimagassutslepp er del av planløysingane. Det er utarbeida KU for Vassmiljø, som del av planframlegget. Det er utarbeida illustrasjonsplan til planframlegget og vurdering av landskapsverknad er del av plantema.

		<u>Strandsone</u> Planen må skildre korleis eventuelle strandsoneverdiar i planområdet vert råka av nye tiltak. <u>Kulturminne og kulturmiljø</u> I vurdering av KU er det skrive at planområdet ikkje kjem i konflikt med verdifulle kulturminne eller kulturmiljø. VLFK har i dag ikkje opplysningar om automatisk freda kulturminne i planområdet. VLFK ser det som naudsynt å synfare planområdet for å vurdere om det er potensiale for funn av kulturminne. Synfaringa vil skje innan februar. VLFK vil komme med nytt fråsegn etter synfaringa. <u>Infrastruktur veg</u> <u>Avkøyrsla og busstopp</u> Avkøyrsla frå fv. 57 til verftet må teiknast inn i arealplankartet med målsatte siktsoner. Siktsonene skal vere i tråd med krava i Vegnormal N100, kap. 4.1. Vidare så må punkt 4.1.4.2-1 må førast inn i føresegna. Om det ikkje er mogleg å oppnå skal-krav i Vegnormal N100, så må det søkjast om fråvik. VLFK peikar på at det må regulerast inn nye busstopp langs fv. 57. Det er to busstopp langs fv. 57 ved avkøyrsla som er smale og korte slik at bussen må stå ut i vegen ved stopp. Det må også regulerast inn areal til eventuell plassering av busstur <u>Bygning plassert nær fylkesvegen</u> VLFK syner til planar om å etablere miljøstasjon i nord og ny kai og tørrdøkk i sør, i nærleiken av fv. 57. Deler av desse bygningsmassane kan sjå ut til å kome tett opp til eigedomsgrensa mot fylkesveg 57. VLFK føreset at tiltaka ikkje kjem i konflikt med eigedomen til fv. 57, og at det vert lagt inn byggegrensar som sørger for at det ikkje anleggjast eller vert gjort inngrep på den bærande konstruksjonen til fylkesvegen. Oppsummert ber VLFK om at planarbeidet legg særleg vekt på tilhøve til infrastruktur og veg og vassforvaltning. Planen sin innverknad på vassførekomstane og miljømåla må gjerast greie for.	Planframlegget omfattar vurdering opp mot strandsoneforvaltning. Synfaring er gjennomført og VLFK konkluderte med at det er lite potensial for funn av kulturminne Gjennom planprosessen er det gjennomført dialog med vegavdelinga og løysingane frå dette arbeidet er lagt til grunn for planframlegget.
27.01.2025	Statsforvaltaren i Vestland (SFV)	<u>Merknader</u> SFV som miljøstyresmakt for skipsverft syner til at det er stilt krav om konsekvensutgreiing for mellom anna forureining og støypåverknad kring verftet. Utsleppspotensiale frå bransjen er stor, dette inkluderer utslepp til vatn og av støv og støy. Konsekvensutgreiinga må innehalde ei vurdering av desse forholda, både i anleggsperioden og ved ordinær drift. Dersom det er naudsynt med mudring og/eller sprenging av undervasskjær, må dette inkluderast i konsekvensutgreiinga, inkl. undervassstøy og partikkelspreiing av ev. sprengstein.	Til planframlegget er det utarbeida KU for tema støy, vassmiljø og naturtypar. KUane fangar opp dei omsyna som SFV peikar på.

		SFV peikar på at reguleringsplanar som opnar for tiltak i potensielt ureina område, på land eller sjø, skal handsamast etter ureiningslova. Planframlegget skal gjere greie for problemstillinga, og føreseigna skal syne til krava etter ureiningslova. Ureina grunn og fare for spreieing av eventuelle miljøgifter til omgjevnadene er eit viktig vurderingstema. Det har vist seg at ureina sediment er meir utbreidd enn ein tidlegare trudde. Dersom det er potensiell fare for ureina sediment må reguleringsføresegnene innehalde krav til dokumentasjon av miljøkvaliteten i eventuelle fyllingsområde før utfylling vert gjennomført. Ved utfylling eller mudring i område med fare for ureina sediment, må miljøtekniske undersøkingar stadfeste ureiningsgraden. Dette er viktig for å kunne ta førehandsreglar, og for å setje inn dei rette avbøtande tiltaka som kan hindre spreieing av ureina sediment og miljøgifter til omgjevnadene under mudrings- og utfyllingsarbeidet. Dei gjer merksam på at i tilfelle der det er aktuelt med mudring og/eller dumping frå lekter/båt og ut i sjø vil tiltaket alltid krevje løyve frå Statsforvaltaren etter ureiningsforskrifta kap. 22. Ved tiltak der det er påvist ureining, vil mudring og/eller utfylling frå land til sjø krevje løyve frå Statsforvaltaren etter ureiningslova § 11. Naudsynte avbøtande tiltak for å sikre mot spreieing av ureining og miljøgifter må avklarast og gjennomførast. Sognefjorden er kandidat område for marint vern. Havforskningsinstituttet sin rapport frå 2024 viser at Bøfjorden ikkje er undersøkt, men datamodellering tyder på at området er godt eigna for sjøfjør. Bøfjorden er registrert som gyteområde for torsk og bør sjekkast for ålegraseng, som er viktig for overlevinga av torskefiskyngel. Med bakgrunn i dette meiner SFV at det gjennom KU vert gjennomført ei kartlegging av marint naturmangfald, gjerne med sedimentprøvetaking og bruk av dropkamera eller ROV. Som del av KU meiner dei at konsekvensen av tiltaka for vandrane anadrom fisk og fugl i området må inkludast, og at den må inkludere ei vurdering av samla belastning av eksisterande og ny påverknad frå verksemda og planlagde tiltak. Innanfor planområdet er det avgrensa naturområde med trevegetasjon, både sentralt og i nord og sør. I nordlege delen renn ein bekk langs ein brakkerigg med frodig vegetasjon. SFV ser det som viktig at det så langt som råd vert søkt å ivareta desse naturområda, både som vegetasjonsskjerm og for lokalt naturmangfald. SFV peiker på at det er foreslått å plassere ein miljøstasjon i naturområdet i nord, som kan vere ei gamal slåtte- eller beitemark. Seminaturleg eng er raudlista som sårbar (VU). Området bør sjekkast i felt, og bekken bør	Føresegnene til planframlegget fangar opp krav etter ureiningslova. Dette er fulgt opp i KU Vassmiljø, og fanga opp i føresegnene. Dette er fulgt opp i KU Vassmiljø, og fanga opp i føresegnene. Dette er fulgt opp i KU Vassmiljø, og fanga opp i føresegnene. Det er gjennomført kartlegging av naturtypar og sediment, som del av KU-arbeidet. Planframlegget legg til rette for at storparten av planområdet kan byggjast ned. Omsyn til bekken er innarbeida i føresegnene. Det er ikkje funne gode alternativ til plassering av miljøstasjon.
--	--	--	---

		undersøkast. Dei tilrår å finne alternative stader for miljøstasjonen for å bevare naturområdet i nord. SFV peiker på aktuelle tema for konsekvensutgreiing som kjem fram av referatet frå oppstartsmøte. SFV trekkjer fram landskap og estetikk som eit anna aktuelt vurderingstema. Ein flytedokk på nesten 200 meter vil dominere landskapet, og det er viktig å illustrere dette med fotomontasje og ulike plasseringsalternativ. Dei tilrår å vurdere plassering på sørsida av neset ved dagens verft, og eventuelt grunnngje kvifor dette ikkje er aktuelt. Dei legg til grunn at for dei tema som ikkje skal inngå i sjølve konsekvensutgreiinga vert verknadene tilstrekkeleg vurderte i planomtalen. Som kjent skal planomtalen gjere greie for verknadene planen kan ha for ulike interesser og omsyn i planområdet. SFV syner til at plassering av tiltak/funksjonar vil kunne justerast innanfor planområdet, på bakgrunn av funna og vurderingane som vert gjort gjennom planprosessen. Dei føreset at det i planomtalen med konsekvensutgreiing vert sett på aktuelle plasseringsalternativ for dei aktuelle tiltaka som grunnlag for å få til ei utbygging som i størst mogleg grad sikrar dei ulike interessene/omsyna i og ved planområdet. <u>Samfunnstryggleik og ROS-analyse</u> Jamfør Pbl § 4-3 skal det utarbeidast ROS-analyse i alle plansaker, samt krav til handtering av risiko i plan. Alle risiko- og sårbarheitstilhøve skal merkast med omsynssone på plankartet. Krav til risiko- og / eller sårbarheitsreducerande tiltak skal gå fram av planføresegnene.	Vurdering av bekk og vegetasjon er innarbeida i planframlegget. Det er vurdert at plassering av tørrdokk er best på nordsida av holmane med omsyn til naturtypar i sjø, drift og vern mot vind/bølger. Flytedokk vil dominere landskapet uavhengig av plassering. Planframlegget omtalar relevante verknadar som ikkje vert fanga opp av KU. Endeleg plassering av funksjonar er eit resultat av mange omsyn, alt frå behov og drift til samfunn og miljø. Alle omsyna er forsøkt synleggjort i planomtalen. Det er utarbeida ROS-analyse til planframlegget.
--	--	--	--

13.01.2025	NVE	NVE Atlas og kartbasert rettleiing for reguleringsplan nr. 13 viser at planområdet ligg innafor aktsemdområde for kvikkleire. Reell fare for kvikkleireskred må vere avklart og sikkerheita dokumentert, i tråd med Byggteknisk forskrift (TEK17) § 7-3 med rettleiing. Det må bli gjort ei konkret vurdering av om det er fare for kvikkleireskred.	Det er gjennomført farekartlegging for kvikkleire.
27.01.2025	BKK	BKK AS har etter energilova § 3-2 områdekonsesjon i Hyllestad kommune. Dette inneber at dei etablerer og driv straumnett i kommunen (høgspennings- og lågspennings distribusjonsnett). <u>Generelle føringar</u> Den som utløyser tiltak i straumforsyningsnettet, som flytting, nyanlegg eller forsterking, må dekkje kostnadene, inkludert erverv av nye rettar. Nye traséar må ha like gode vilkår som eksisterande, normalt evigvarande bruksrettar. Dersom eksisterande høgspenningsanlegg må flyttast, må det setjast av plass til ny trasé og/eller nettstasjon. Ved bygging nær elektriske anlegg må det takast omsyn til avstandskrav for magnetfelt og byggeforbodsbeltet. <u>Eksisterande høgspent hengekabel</u> Høgspent hengekabelen innanfor planområdet har eit byggeforbod på 6 meter (3 meter til kvar side frå senter). Vi ber om at traseen med byggeforbodet blir registrert i planen som arealformål trasé for teknisk infrastruktur eller som ei omsynssone (faresone). Terrenget må ikkje oppfyllast slik at høgda opp til hengekabelen blir redusert. I reguleringsføresegnene må det stå at det i klausuleringsbeltet for hengekabelen ikkje kan oppførast bygningar, gravast, fyllast ut eller gjerast andre tiltak utan løyve frå leidningseigaren. <u>Eksisterande høgspent jordkabl</u> Høgspent jordkabl innanfor planområdet må beskyttast. Det skal ikkje byggjast over eller nær kabelgrøfta, og overdekkinga må oppretthaldast. Området bør planleggjast slik at kablane ikkje må flyttast, då skjøting	Innspelet er teke til etterretning. Bandleggingssone for høgspent med tilhøyrande føresegner er innarbeida i planframlegget. Nye tiltak er ikkje tenkt i trase for høgspentkabel. Det er innarbeida føresegner for å ta omsyn til

		av kablar aukar risikoen for feil og ustabil straumleveranse. <u>Eksisterande frittliggjande nettstasjonar og behov for nye nettstasjonar</u> Eksisterande nettstasjonar må stå minst 5 meter frå bygningar med brennbare overflater og utstikk. Byggegrenser mot nettstasjonar bør synleggjerast i reguleringsføresegnene. For å sikre straum til ny bebyggelse, må det truleg etablerast nye nettstasjonar. Kapasiteten til nytt forbruk er avgrensa, så tidleg kontakt med nettselskapet er tilrådd. Nettstasjonar bør plasserast minst 3 meter frå veikant og utanfor frisktsoner, og kan vere opptil 15 m². Dei kan også etablerast i eigne rom i bygg, med spesifikke krav til utforming, tilkomst og ventilasjon. Følgjande må spesifikt ivaretakast i plan med føresegner: • Der BKK angir behov for plassering av ny nettstasjon, må det regulerast eit areal til slikt føremål. Alternativt kan det takast inn i planføresegnene at nettstasjonar skal kunne etablerast og innanfor kva reguleringsføremål dei kan plasserast. I siste tilfelle må det også takast inn i føresegnene dei tryggleikssoner som gjeld for nettstasjonar. • Generelt er det 5 meter byggegrense rundt nettstasjonar. <u>Inntegning på plankart</u> Dei gjer merksam på at trasear for kabelanlegg i bakken ikkje må teiknast inn i plankartet. Dei viser i denne samanhengen til Forskrift om sikkerhet og beredskap i kraftforsyninga § 6-2 og NVEs Rettleiing til forskrift om beredskap i kraftforsyninga, pkt. 6.2.5.	kabelen i vidare prosjektering og anleggsfase. Det er innarbeida føresegn at planlegging og etablering av nye nettstasjonar må avklarast i dialog med BKK.
--	--	---	--

29.01.2025	Kystverket	Data frå Kystdatahuset viser ca. 2500 årlege passeringar av fartøy med AIS over passeringslinja i kartet. Av desse er ca. 1700 fritidsfartøy under 25 meter, og ca. 500 offshore- og spesialfartøy. Største fartøy er registrert med 114 meter lengde. Bøfjord fyrlykt ligg på Gardsendneset på austsida av fjorden, rett ovanfor planområdet. <u>ROS/Konsekvensutgreiing</u> I henhald til KU-forskrifta skal nye utbyggingsområde og vesentleg endra arealbruk konsekvensutgreiast og ha planprogram, samt ei risiko- og sårbarheitsanalyse. Planlagt utviding av verftet kan påverke sjøtrafikken, og planen må greie ut om verknader for sjøfarande, som trygg ferdsel og manøvrering. Kystverket peikar på fylgjande aktuelle utgreiingstema: • Dimensjonerande fartøy til kai – manøvreringsareal • Ferdsel for næringsfartøy og fritidsfartøy – om arealbruken fører til innsnevring av farvatnet • Bruk av farvatnet til aktivitetar som oppankring, opplag og rigg • Verknader for navigasjonsinnretningar • Risiko- og sårbarheitsanalyse for ulykker til sjøs (grunnstøyting, kollisjon mm.) Kystverket forutset at planarbeidet vurderer ferdselsmessige konsekvensar for sjøfarande, inkludert tiltak under anleggsperioden, og bruke desse vurderingane i planforslaget. Informasjon om næringsfartøy og tal fartøy er tilgjengeleg gjennom Kystdatahuset. Karttenesta Kystinfo inneheld data og informasjon om marine og maritime interesser.	Planframlegget vurderer grensesnittet mellom verftsdrifta og ålment båttrafikk i sjøområda utanfor. Det er innarbeida arealføremål og føreseigner for å tydeleggjere og skilje mellom dei ulike omsyna. Blant dei utgreiingstema som Kystverket peikar på, er ikkje alle funne å vere aktuelle for dette planframlegget.
------------	------------	---	---

24.01.2025	Fiskeridirektoratet	I kartløyisinga Yggdrasil er det registrert fleire fiskeri- og akvakulturinteresser i og ved det varsla planområdet. I Bøfjorden har Havforskningsinstituttet registrert eit gytefelt for torsk, og det er registrert gytefelt for hyse, torsk, sei og lyr med gytetid frå januar til juni. Det er også registrert oppvekst- og beiteområde. Det er registrert to låssetjingsplassar, der den eine overlappar med ein fiskeplass for aktive reiskapar. På fiskeplassen er det fiske etter hestmakrell, sild og makrell med snurpenot/ringnot. Det er registrert ein større førekomst av tareskog innanfor planområdet. Denne er verdisett som B – Viktig. I ytre del av fjorden ligg det ein akvakulturlokalitet, tilhøyrande Mowi seawater Norway AS. <u>Gytefelt torsk</u> Fiskeridirektoratet har tidlegare rådd i frå søknad om dispensasjon for ny flytedokk på grunn av gytefelt for torsk i Bøfjorden. Nedgangen i kysttorskbestanden gjer det viktig å verne gyte- og oppvekstområde mot tiltak som kan truge gytesuksess og oppveksttilhøva. Vi legg til grunn Havforskningsinstituttet sin Kunnskapsrettileiar for marine naturverdiar og tiltak i kystsona. Fiskeridirektoratet syner til vurderinga om krav til konsekvensutreiing, der det kjem tydeleg fram at regulering for flytedokk kjem i direkte konflikt med gytefelt. Dei føreset at verknadane tiltaka det vert planlagt for vil kunne få, også blir vurdert opp mot dei andre registreringane som kjem fram av deira uttale. Dei føreset at dette vert beskrive og vurdert i planprosessen. Dette gjeld både for bygge-/anleggsfasen og for drift-/produksjonsfasen. Kva for avbøtande tiltak som kan iverksetjast må også vurderast.	Det er utarbeida KU for Vassmiljø og Naturmangfald som fangar opp omsyna som Fiskeridirektoratet peikar på.
	Privatperson		
03.01.2025	Kristin Eimind	Er eigar av gbnr 85/39 i byggefeltet som ligg i nærleiken av Havyard. Dei er difor ikkje nabovarsla slik dei som grenser direkte til planområde er. Har merknad knytt til støy. Peiker spesielt på sandblåsing, som spesielt påverkar dei på fine vår- og sommardagar når dei ynskjer å sitte ute. Peiker på at det er viktig å ta omsyn til støy for omgjevnadane rundt verftet, spesielt på ettermiddag/kveld vår og sommar. Ser samstundes at dette er krevjande opp mot den daglege drifta. Elles positive til at Havyard ynskjer å utvide og slik sikre vidare drift og aktivitet på anlegget. Havyard er viktig for næringslivet og Hyllestadssamfunnet.	Det er utarbeida KU for støy med tilrådingar som ivaretek grenseverdiar for støy mot kringliggjande busetnad. Desse tilrådingane er innarbeida som føresegnar til planframlegget.
22.09.2025	Nils Olav Bøe	Ønskjer at planarbeidet tek omsyn til det pågåande arbeidet for marint vern av Sognefjorden.	Marint vern av Sognefjorden er med

		Bøe skriv vidare at Bøfjorden er ein liten og grunn fjord med liten sirkulasjon, og difor er sårbar for ureining og inngrep. Aktuell plassering for flytedokk er gyteplass for torsk. Uavhengig av kor lenge flytedokken vert liggjande meiner Bøe at den vil leie til skade på natur og miljø. Det vert trekt fram lyd/støy som ein betydeleg miljøureining. Bøe syner til stortareskogen som er registrert utanfor verftet. Bøe har sjølv registrert at etter at verftet kom har taren, ålegras og anna botnvegetasjon vorte sterkt redusert og delvis vekke i Bøfjorden.	som plantema og KU-arbeidet. Det er gjennomført kartlegging og KU for Vassmiljø og Naturmangfald som fangar opp desse omsyna.
--	--	---	---

Vedlegg B – Illustrasjonar**Vedlegg C – Illustrasjonsplan****Vedlegg D – ROS-analyse****Vedlegg E – VAO-rammeplan****Vedlegg F – Geoteknisk vurdering****Vedlegg G – Stormflo og bølgeanalyse****Vedlegg H – Konfliktpotensialevurdering Naturmangfald****Vedlegg I – Konsekvensutgreiing Støy****Vedlegg J – Konsekvensutgreiing Marint naturmangfald****Vedlegg K – Datarapport Kartlegging av Marint naturmangfald****Vedlegg L – Konsekvensutgreiing Vassmiljø****Vedlegg M – Datarapport Miljøtekniske sedimentundersøkingar****Vedlegg N – Vurdering KU**