

Alver kommune

Att. Lennart Falkenberg-Arell

24.01.22

**Detaljreguleringsplan Sauvågen, gnr/bnr 203/46 og 203/1.
Avvist planinitiativ**

www.abo-ark.no
post@abo-ark.no

Avdeling Os
Org.nr. 879 951 542
Hamnevegen 53,
PB. 291, 5203 Os
Tlf: 56 57 00 70

Avdeling Stord
Org.nr. 917 495 637
Torgbakken 9
PB. 667, 5404 Stord
Tlf: 53 40 37 80

Viser til brev mottatt 19.01.22 der Alver kommune avviser innsendt planinitiativ for regulering av Sauvågen, gnr/bnr 203/46 og 1. Vi ber med dette brevet om at spørsmål om oppstart av reguleringsplan og handsaming av planinitiativ vert handsama i politisk møte.

Under følgjer våre kommentarar til punkt som administrasjonen peikar på i sitt brev. Vi meiner det er fleire tilhøve ved denne saka som gjer at ein kan tilrå oppstart til tross for strid med overordna plan. På kommuneplannivå er plankartet grovmaska, og det er oftast gjennom ein detaljreguleringsplan at dei faktiske konsekvensane av eit tiltak vert belyst og utgreidd.

Bakgrunnen for søknaden

Arilds Port Eigedom AS har sidan 1999 utført arbeid innan gjerdemontasje og portar i Sauvågen.

Det er ikkje høve til å utvida verksemda slik situasjonen er i dag.

I samband med rehabilitering av containerar frå NGIR er det trong for utvida areal til oppstilling av utstyr ut over det arealet som er sett av til næring i kommuneplanen. Planlagt utviding er vist som ein blå trekant på kartskissa til høgre.



Etablering av naust

Administrasjonen skriv i brevet sitt at etablering av naust i nord er i strid med arealføremål og føresegn 3.1.5 (bn) for næring.

Sjølv om arealføremål i KDPA for Lindås ikkje opnar for naust på eigedomen, meiner vi det bør vurderast gjennom reguleringsplan kor vidt det likevel kan byggast to ekstra naust ved eksisterande naustrekkje i nord, merka raudt i kartskissa over. Det er allereie eit etablert naustmiljø i vågen, og det å få starte opp arbeid med reguleringsplan for å vurdere etablering av to tilsvarande naust meiner vi bør aksepterast. Førebelse undersøkingar syner at nausta ikkje vil vere

i konflikt med interesser som friluftsliv, naturmangfold, landskap eller kulturminne. Endring i trafikkbiletet og trong for parkering er omtala i eige punkt under.

Tiltak i område for LNFR

Administrasjonen skriv i sitt brev at utviding av næringsareal i sør er i strid med arealføremål og føresegn for LNFR. LNFR dekker føremåla landbruk, naturområde, friluftsliv og reindrift. NIBIO sine gardskart syner at arealet består av «Annet markslag», definert som «Arealtype skog med skogbonitet uproduktiv skog, arealtype open fastmark samt arealtype myr uten skog med uproduktiv skog». (NIBIO.no). Same kartbase syner at arealet ikkje består av myr. Det er heller ikkje avdekka friluftsinteresser knytt til dette arealet. Syner til temakarta vedlagt planinitiativet.

Tiltak i strid med areal for «bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone

Administrasjonen skriv i sitt brev at utfylling i sjø for utviding av næringsareal er i strid med arealføremål og føresegn 3.5.1 for bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone. I § 3.5.1 i KDPA for Lindås står følgande:

«Føremålet er fleirbruksområde for natur, friluftsliv, ferdsle og fiske. Tiltak eller inngrep som er i konflikt med natur, friluftsliv, ferdsle eller fiske er ikkje tillate, under dette flytebrygger og kaianlegg.

Areal avsett til hovudføremålet kan utnyttast i samsvar med dei aktuelle underføremåla med unntak av akvakultur, småbåthamn og småbåtanlegg, jf. pbl. §§ 11-7, 3. ledd, 11-9 og 11-11.

Hovudføremål og underføremål er ikkje til hinder for naudsynt fortøying av anlegg for akvakultur eller utlegging av sjøleidningar for vatn, avlaup, varmepumper, straum og telenett, jf. pbl. § 11-11 nr. 3.»

Førebelse undersøkingar syner at tiltaket ikkje er i strid med naturverdiar, friluftsliv, ferdsle eller fiske, jf. innsendt planinitiativ. Vi meiner på bakgrunn av dette at det er tilrådeleg å varsle oppstart av reguleringsplan sjølv om tiltak ligg delvis i føremål avsett til «bruk og vern av sjø og vassdrag».

Trafikktilhøva

Administrasjonen skriv i si vurdering følgande:

«Kommunen er ikkje einig i forslagsstillar si vurdering om at tiltaka ikkje vil medføra ei auke i trafikkmengda og belastninga på avkøyrsla inn til planområde. Både ved etablering av naust og småbåtanlegg er det krav til parkeringsplassar, noko som ikkje er nemnd i planinitiativet. Sør i område ved neset ligg det og i kommuneplanen eit stort område for småbåtanlegg som ved eventuell framtidig bygging vil krevja areal for parkering.»

Sjølve aktiviteten som skal føregå på industriarealet er ikkje venta å føre med seg særleg trafikkauke ut over dagens drift.

Trafikkauka som følgje av bygging av to naust og småbåthamn til 20 båtar vil vere svært begrensa. I følgje KDPA for Lindås kommune er det følgjande parkeringskrav til naust og småbåthamn:

Naust krev 1 plass pr. naust = 2 parkeringsplassar

Småbåtanlegg krev 0,3 plassar pr. båtplass (20 båtplassar) = 6 parkeringsplassar. Til saman er det altså krav om 8 plassar til naust og småbåtanlegg.

Utviding av næringsareal, etablering av to naust og 20 båtplassar vil samla sett føre til svært liten trafikkauke langs den kommunale vegen og på avkøyringa. I tillegg vil trafikken skje til ulike tider, då naust og båtplassane i stor grad vert nytta på ettermiddagstid og i helger, mens næringsverksemda vil ha størst aktivitet på dagtid på arbeidsdagar.

I denne saka vil det også vere fornuftig å sjå på sambruk av parkeringsplassar. Dette vil vere eit naturleg tema å sjå nærare på i reguleringsplanprosessen.

I brevet frå administrasjonen vert det òg peika på eit areal avsett til småbåtanlegg sør for føreslått plangrense, som ligg inne i KDPA. Administrasjonen meiner at plan for Sauvågen også må vurdere parkeringskrav knytt til framtidig utvikling her. Tiltakshavar eig ikkje dette området, og kjenner ikkje til at det ligg føre planar om etablering av småbåthamn her i næraste framtid.

Byggegrense mot kommunal veg

Administrasjonen skriv i sitt brev at delar av område i vest der forslagsstillar har føreslått å fylle ut i sjø vil vere i strid med byggegrense mot kommunal veg jf. veglova § 29, andre ledd. Veglova § 29, andre ledd seier at byggegrense mot kommunal veg skal vere 15 meter frå vegmidte.

Samstundes seier § 29 i veglova at denne grensa gjeld dersom ikkje anna er bestemt med heimel i reguleringsplan. Dette betyr at ein gjennom reguleringsplan kan vurdere om det er tilrådeleg å byggje nærare veg dersom ein samstundes tar vare på dei krava som ein må ha «til vegsystem og til trafikken og til miljøet på eigedomen som grenser opp til vegen og medverke til å ta vare på miljøomsyn og andre samfunnsomsyn» (veglova § 29, første ledd).

Det er ikkje planlagt etablering av nye bygg i samband med utvidinga av næringsarealet og tiltaket vil difor ikkje vere i strid med byggegrense mot veg. Om ønskjeleg så kan ein gjennom reguleringsplanen setja ei byggegrense mot veg som sikrar ei mogeleg utviding av veg. Ei eventuelt utviding vil då uansett vere avhengig av utfylling i sjø.

Oppsummering

Vi meiner at ein kategorisk avvising av planinitiativ på grunnlag av at ikkje alle tiltak er i tråd med kommuneplanens arealdel er uheldig. Dette fordi det oftast er gjennom ein reguleringsplan at ein kan belyse, utgreie og ta stilling til konsekvensane av dei tiltaka som det vert søkt om.

Planinitiativet inneheld ei overordna vurdering av dei ulike interessa i området, og det er innleiingsvis *ikkje* avdekka særlege interesser som planinitiativet vil hamne i konflikt med, verken

naturmangfald, friluftsliv, kulturminne, landskap, trafikk osv. Eit vidare planarbeid vil belyse desse tilhøva nærare.

Eit viktig poeng i denne saka er det interkommunalt eigde selskapet NGIR si trong for å drive reparasjon og vedlikehald på containerar. Arilds port har inngått avtale om slikt arbeid med NGIR, og arbeidet kan ikkje utførast utan plass til oppstilling av containerar. Handtering av avfall og gjenvinningsløysingar er ein viktig teneste, og vi meiner samfunnsnytta av tiltaket er så stor at reguleringsplanen bør få starte opp sjølv om den delvis er i strid med KDP for Lindås.

Med venleg helsing

ABO Plan & Arkitektur AS