

**A/STAB**

**Planomtale, detaljregulering for Nappane  
Småbåtanlegg, gnr 129 bnr 4 m.fl.  
Lindås kommune**



Kunde : Nappane båtlag  
Prosjektnamn : Nappevika småbåtanlegg  
Utarbeidd av : Osland / Joki      Utført KS: Baarøy      Dato: 9.9.2015

**RÅDGIVENDE KONSULENTER INNEN BYGG OG EIENDOM**

## Innhald

1. Samandrag.....	4
2. Bakgrunn.....	5
2.1 Oppdragsgjevar .....	5
2.2 Formålet med planarbeidet .....	5
2.3 Nøkkeltal og arealdisponering .....	5
2.4 Sakshistorikk.....	5
3. Eksisterande forhold .....	6
3.1 Planstatus .....	6
3.2 Overordna planar .....	6
3.3 Planstatus for tilgrensande område .....	6
4. Planprosess .....	7
4.1 Kunngjering og varsling av oppstart.....	7
4.2 Krav om vurdering etter Forskrift om konsekvensutgreiing.....	7
4.3 Krav om vurdering etter Naturmangfaldlova .....	7
5. Merknadar .....	8
5.1 Merknadar i samband med planstart .....	8
5.2 Merknadar frå offentlege instansar/etatar .....	9
5.3 Privatpersonar / bedriftar .....	12
6. SKILDRING av planområdet.....	13
6.1 Lokalitet og tilkomst .....	13
6.2 Avstand til nærliggande småbåtanlegg/-hamner .....	13
6.3 Støy.....	13
6.4 Landskap, naturtilhøve og soltilhøve. ....	13
6.5 Naturverdiar .....	14
6.6 Kulturverdiar.....	14
6.7 Friluftslivsverdiar .....	14
6.8 Radsundet - trafikk.....	15
6.9 Nappevika; bølger og bølgeanalyse.....	16
6.10 Anna.....	17
6.10.1 Barn og unge sine interesser.....	17
6.10.2 Privat og offentlig service .....	17
7. Skildring av planframlegget.....	19
7.1 Reguleringsføre mål.....	19
7.2 Planlagt arealbruk, byggjeføre mål .....	20
7.2.1 Småbåtanlegget og strandsona.....	20

7.2.2	Parkeringsplass .....	22
7.2.3	Tilkomstveg.....	22
7.3	Anna.....	22
7.3.1	Barn og unge sine interesser, funksjonshemma og eldre sine interesser .....	22
7.3.2	Vatn og avlaup.....	22
	Det er ikkje planlagt tiltak på eller tilkopling til eksisterande vatn- og avløpssystem. ....	22
7.4	Risiko og sårbarhet .....	23
7.4.1	Metode og risikomatrise.....	23
7.4.2	Risikomatrise .....	23
7.4.3	ROS-analyse .....	24
8.	Verknadar av planframlegget.....	26
8.1	Avvik frå overordna plan .....	26
8.2	Estetikk og landskap .....	26
8.3	Strandsona og sjø.....	26
8.4	Klima og energi .....	26
8.5	Naturverdiar – biologisk mangfald .....	27
8.6	Kulturlandskap og kulturminne.....	27
8.7	Kommunikasjon, veg- og vegtekniske tilhøve.....	27
8.8	Folkehelse (rekreasjon, støy, ureining).....	27
8.9	Barn- og unge, funksjonshemma og eldre sine interesser.....	28
8.10	Avsluttande kommentar .....	28
9.	Vedlegg.....	29

## 1. SAMANDRAG

Reguleringsplanen er utarbeidd av A/STAB AS på oppdrag frå Nappane båtlag. Formålet med reguleringsplanen er først og fremst å regulere området til småbåtanlegg. Planen består også av ei eksisterande kai (og båtslipp) med kommunal tilkomstveg og ein mindre parkeringsplass. Bakgrunnen for etablering av parkeringsplassen er å få minst mogleg biltrafikk ned til kaia og det framtidige småbåtanlegget. Planarbeidet er vurdert å ikkje utløyse krav om konsekvensutgreiing etter plan- og bygningslova § 4-2.

Planområdet er lokalisert i Nappevika i Lindås kommune. Området omfattar delar av gnr. 129 bnr. 4 m/fl, og er på 9,3 daa. Reguleringsområdet er avsett til bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone, LNFR-område og bustader i gjeldande kommuneplan. Det ligg fleire hus og hytter rett utanfor planområdet. Vegen inn i planområdet er ikkje gjennomgangsveg. Tilkomst frå nord. I Radsundet er det registrert gyteområde for torsk samt ei trålsone. Radsundet er ei biléd.

Aukande båtrafikk frå særleg hurtigbåtar og fraktbåtar utfordrar bruk av eksisterande båtplassar i Nappevika, og har resultert i at fleire forankringsplassar ikkje kan nyttast. Framtidig forventa auke i båtrafikk samt havnivåstigning og klimaendringar tilseier at båtplassane her vert enda meir utfordra. For å sikre fortsatt bruk av Nappevika som hamn ynskjer Nappane båtlag å etablere eit småbåtanlegg her.

Som del av planarbeidet er det utført ei bølgeanalyse, som omfattar både vinddrivne bølger og båtgenererte bølger med ein returperiode lik 10 år og 50 år. Anlegget er ikkje realiserbart utan bølgedemparar mot i alle fall sør-søraust, sør, sørvest, vest og vest-nordvest.

## **2. BAKGRUNN**

### **2.1 Oppdragsgjever**

Reguleringsplanen er utarbeidd av A/STAB AS på oppdrag frå Nappane båtlag. Båtlaget består av 20 grunneigarar på Nappane og Titland.

### **2.2 Formålet med planarbeidet**

Formålet med planframlegget er å regulere Nappevika til småbåtanlegg med bølgedempingar og tilhøyrande infrastruktur. Aukande båttrafikk, særleg hurtig- og fraktbåtar, fører til at tidlegare båt- og forankringsplassar ikkje kan nyttast lenger pga. høgre bølgefrequens og bølgehøgde. Per i dag er her kai med tilkomstveg, slipp og eit naust.

### **2.3 Nøkkeltal og arealdisponering**

Området omfattar delar av gnr. 129 bnr. 4 samt g/bnr 129/50, 57 og 82, og er 9,3 daa. Planframlegget regulerer eit småbåtanlegg inkludert bruk av bølgedempingar mot dei mest vér- og bølgeutsette kompassretningane. I tillegg omfattar planen ein mindre parkeringsplass med moglegheiter for å snu. Parkeringsplassen er lokalisert vekk frå strandsona og lengst vest i planområdet på g/bnr 129/75.

### **2.4 Sakshistorikk**

Etablering av småbåtanlegg i Nappevika er søkt om ved fleire høve tidlegare og har ein historikk som går tilbake til 2005/2006.

I brev frå Lindås kommune til Nappane Båtlag datert 28.1.2009 er det opplyst om at tidlegare søknadar skal vurderast som innspel til då pågåande revisjon av kommuneplanen. På denne tida var småbåtanlegget tenkt utforma med steinmolo og plassert i Slumpen litt lenger nord for Nappevika og innfor planområdet til reguleringsplanen for Radsundet Hyttefelt (sjå fig. 2). Ved 2. gongs høyring vart anlegget flytta sør til Nappevika, men blei feiltolka som fortsatt søknad om steinmolo og ikkje som småbåtanlegg med bølgebrytarar. Feiltolkinga vart ikkje avklara tidnok til at tiltaket fekk si rettmessige vurdering som del av då pågåande rullering av kommuneplanen.

Den 22.9.11 vedtok Lindås kommunestyre arealdelen i gjeldande kommuneplan med eit tilleggsdokument der kommunestyret i punkt 5 ber om at «innspelet frå Nappane Båtlag av 2.3.11 og 26.6.11 vert tatt opp til ny handsaming.» Dette dokumentet var på offentleg høyring saman med formell høyring av kommuneplanen. Vidare handsaming av desse tiltaka var tema på høyringsmøte mellom Lindås kommune og Hordaland Fylkesmann den 2.10.12. A/STAB vart hyrt av Nappane båtlag i 2013/14. Oppstart av planarbeidet er kunngjort i avisa Strilen, mai 2015. Merknadsfrist var 12.6.2015. Den 7.3.16 vart saka diskutert i møte mellom Lindås kommune og Fylkesmannen. Planframlegget er søkt utforma med omsyn til resultatet av dette møtet.

## 3. EKSISTERANDE FORHOLD

### 3.1 Planstatus

Området er per i dag ikkje regulert, med unntak av eit mindre areal som inngår i planområdet til Radsundet hyttefelt.

### 3.2 Overordna planar



Figur 1 Utsnitt frå kommuneplanen sin arealdel. Planområdet med raudt omriss.

Reguleringsområdet er i arealdelen til kommuneplanen sett av til bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone samt fritidsbustadar. Eit mindre areal er sett av til bustadar. Det er stipla ei byggegrense mot sjø. Om lag 20 meter utanfor planområdet i sjø er ei trålsone.

### 3.3 Planstatus for tilgrensande område

Den nordlege delen av planområdet ligg så vidt innafor ein eldre reguleringsplan for Nappane, g/bnr 129/5, Plan-id. 1263-19012007. Planen er regulert til fritidsbygningar for utleige, forretning, restaurant, servicebygg (resepsjon o.a.) med tilhøyrande anlegg. Planen inkluderer også eit småbåtanlegg nordvest i planområdet. Sjå Radsundet Hyttefelt på <http://radsundet.no/>.

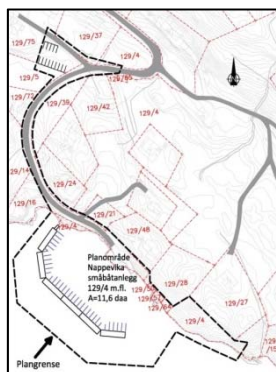


Figur 2 Tilgrensande plan for Radsundet / Nappane hyttefelt g/bnr 129/5. PlanID 1263-19012007

Det er elles ingen planar innafor eller tilgrensande planområdet.

## 4. PLANPROSESS

### 4.1 Kunnngjering og varsling av oppstart



Figur 3 Varselkart

Oppstart av planarbeidet er politisk godkjent i PMU 4.2.2015 (sak 023/15). Formelt oppstartsmøte med Lindås kommune var 12.3.15. Deltakarar frå tiltakshavar si side var Kristine Allport og Torgeir Hauge frå Nappane Båtlag (styret) samt Gaute Baarøy og Arne Christian Landsvik frå A/STAB. Frå kommunen var Arnold Matre, Terje Villanger, Julie daling og Rune Kilen.

Varsel om oppstart av planarbeid blei kunnngjort i Strilen 13.5.2015. Til involverte parter, naboar, offentlige og private høyringsinstansar er det sendt eige brev, dagsett 8.5.2015. Sjå fig. 3 for varselkart.

### 4.2 Krav om vurdering etter Forskrift om konsekvensutgreiing

Då tiltak i sjø er avsett til bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone (sosikode 6001) er småbåtanlegget prinsipielt i strid med overordna føremål. Planarbeidet er likevel vurdert til å ikkje utløyse krav om konsekvensutgreiing etter plan- og bygningslova § 4-2, og fylgjeleg ikkje krav om planprogram etter § 4-1. Dette sagt så er Nappane småbåtanlegg inkludert i eit tilleggskommuneplan til Lindås kommune sin kommuneplan der kommunestyret i punkt 5 ber om at «innspelet» frå Nappane Båtlag av 2-3-11 og 26.6.11 vert tatt opp til ny handsaming. Dokumentet er høyrte offentleg saman med kommuneplanen. I møte mellom Lindås kommune og Fylkesmannen den 7.3.16 er det avklart at saka kan førast vidare med bakgrunn i dette. Sjå vedlegg nr. 6 for vurderinga av om tiltaket er utredningspliktig etter Forskrift om konsekvensutgreiing.

### 4.3 Krav om vurdering etter Naturmangfaldlova

§ 8, kunnskapsgrunnlaget: I vurdering av naturmangfaldet er det nytta tilgjengeleg materiale i databasar som naturbase.no, artsdatabanken.no og miljøstatus.no.

Radsundet er registrert som lokalt viktig gytefelt for torsk. Det er elles ikkje registrert raudlisteartar eller artar av nasjonal forvaltningsinteresse, ei heller viktige / utvalte naturtypar i planområdet. Det er vår vurdering at eksisterande kunnskap er god nok til å fatte vedtak i saka og tilfredstillande for saka sin karakter. Et anna moment er at tiltaksformålet i sjø ikkje er avklara i overordna plan, men her ei eksisterande kai med båtslipp / utsettingsrampe for båt samt båtfeste og eit naust.

§ 9, føre-var-prinsippet: Jamfør vurdering av § 8 er kunnskapsgrunnlaget godt nok til at ein kan fatte vedtak i saka. Ergo er ikkje § 9 aktuell for dette planframlegget, anna enn at det i

føresegna vert sett krav til at tiltak i sjø må skje utanom gytetida for torsk, som for kysttorsken er mellom februar og april.<sup>1</sup> Sjå føresegn 3.1.5

§ 10, økosystemtilnærming og samla belastning: Med bakgrunn i ovanfor vurdering av § 8 og § 9, og at det er relativt få og små småbåtanlegg innafor Radsundet er det vår vurdering at det ikkje er naudsynt med vurdering av økosystemtilnærming og samla belastning.

§ 11, kostnadar ved miljøforringelse: Tiltakshavar er innforstått med det økonomiske ansvaret ved miljøskade. Kostnader ved å hindre eller avgrense skade omfattar alle kostnader ved førebyggjande og/eller opprettande tiltak.

§ 12, miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar: Jamfør ovanfor vurderingar er det ikkje planlagt tiltak som er i konflikt med funn knytt til naturtype, raudlista artar eller gyteområdet i Skeisosen.

Dette sagt så er det slik at sjølve småbåtanlegget ikkje er avklara i overordna plan. Det er likevel ikkje funne grunnlag for at tiltaket skal konsekvensutgreiast. Her er ei eldre kai med rampe / båtopptrekk, båtfeste / fortøyingsbøye samt eit naust. Sjå elles kap. 2.4 for sakshistorikk og vedlegg 6 for vurdering av tiltaket etter Forskrift om konsekvensutgreiing.

Småbåtanlegget er reversibel og det er ikkje lagt opp til tiltak som har negative konsekvensar for gyteområdet. Føresegna skal sikre at eventuelle tiltak i sjø, som forankring av anlegget inkludert bølgebrytarane, vert gjennomført før eller etter gyteperioden for torsken. Med bakgrunn i dette er det vår vurdering at planområdet kan byggast ut og driftast utan å definere ytterlegare miljøforsvarlege teknikkar og metodar anna enn det som er sagt i føresegna og gitt av gjeldande lovverk.

## 5. MERKNADAR

### 5.1 Merknadar i samband med planstart

Oversikt over merknadar	Brev dagsett:
Merknadar frå stat, fylkeskommune og interkommunale instansar:	
Fylkesmannen i Hordaland	04.06.2015
Hordaland fylkeskommune, Regionalavdelinga	18.06.2015
Kystverket vest	18.05.2015
Bergen og omland havnevesen	08.06.2015
Statens vegvesen	22.05.2015
Norges vassdrags- og energidirektorat	04.06.2015
Privatpersoner/bedrifter:	
Atle og Torill Trædal	02.06.2015

<sup>1</sup> [http://www.imr.no/temasider/fisk/torsk/kysttorsk\\_sor\\_for\\_62n/torskens\\_livshistorie/nb-no](http://www.imr.no/temasider/fisk/torsk/kysttorsk_sor_for_62n/torskens_livshistorie/nb-no)



## 5.2 Merknadar frå offentlege instansar/etatar

### Fylkesmannen i Hordaland, i brev av 04.06.2015.

Fylkesmannen kommenterer at føresegn 6.2 i kommuneplanen omhandlar arealformålet bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone, og der står det mellom anna at tiltak eller inngrep som er i konflikt med natur, friluftsliv, ferdsel eller fiske er ikkje tillate, under dette flytebrygger og kaianlegg. Forslag til ny reguleringsplan er dermed i strid med overordna plan.

Nappevika ligg i Radsundet som er ein del av «den indre farleia». Området er i databasen til Hordaland fylkeskommune registrert som eit svært viktig regionalt friluftsområde. Fjordsystemet har også verdi som kulturhistorisk viktig kystlandskap.

Reguleringsplanen må sjåast i samanheng med Reguleringsplan for Nappane (PlanId 1263–19012007), som ligg rett nordvest for Nappevika. Dette området vart regulert til fritidsbustader og småbåtanlegg i 2009, men Fylkesmannen hadde motsegn til to av hyttefelta samt eit småbåtanlegg rett nedfor desse, pga. strandsoneverdiar. Saka blei avgjort av Miljøverndepartementet i 2008, og motsegna vart teken til følgje. Gjeldande reguleringsplan er vedtatt med eit småbåtanlegg om lag 0,7 km nord for planlagt småbåtanlegg i Nappevika. Det småbåtanlegget som vart tatt ut var lokalisert om lag 0,2 km nord for planlagt anlegg.

Fylkesmannen er kritisk til meir utbygging i strandsona i eit område med så sterke friluft- og landskapsinteresser. Dei minner vidare om at dei konsekvensane reguleringsplanen har for endra arealbruk skal vurderast i høve til naturmangfaldet, og at dette må kome tydeleg fram i planarbeidet, jf. naturmangfaldlova §§ 7 til 12.

ROS-analyse: Kommunane skal fremja samfunnstryggleik i si planlegging, jf. plan- og bygningslova (pbl.) § 3-1 bokstav h. Pbl. § 4-3 set difor krav om utarbeiding av ROS-analyse i alle plansaker, samt krav til handtering av risiko i plan. ROS-analysen skal visa risiko og sårbarheit som har verknad for om arealet er eigna til utbygging, og eventuelle endringar i slike forhold som følgje av planlagt utbygging.

Teknisk forskrift (TEK10) definerer kva som er akseptabel risiko for m.a. flaum og skred. Akseptkriteria for anna type risiko må definerast av kommunen. Fylkesmannen legg til grunn at slike akseptkriteria bør vera minst like strenge som for flaum og skred. Alle risikotilhøve skal merkast på plankartet med omsynssone. Vidare skal krav til risikoreduserande tiltak gå fram av planføresegnene.

Kommentar frå planleggjar: Radsundet er ei biléd med aukande trafikk og bølger, særleg frå hurtigbåtar. Tidlegare båtplassar i området er fylgjeleg gått tapt. Slik sett er dette ei sikring av tidlegare og dels eksisterande bruk av området. På grunn av vêrtilhøve samt relativt høg gjennomfart av båtar er det behov for bølgebrytarar. Meir om dette i kapitel 7.

Tiltaket «småbåthamn» er i strid med overordna arealplan, men Nappane småbåtanlegg i Nappevika inngår i vedtatt liste over tiltak/innspele som jf. vedtak gjennomført av Lindås kommunestyre skal opp til ny vurdering. I møte mellom Lindås kommune og Fylkesmannen den 7.3.16 er det avklart at saka kan førast vidare med bakgrunn i dette. Tiltaket er skalert ned frå varsla 25 – 30 båtplassar til 22 båtplassar samt at planområdet er redusert i omfang. Det er ikkje planlagt nye tiltak i strandsona eller på eksisterande kai.

Det kan nemnast at PlanJuss 1/2012 (s. 36 «Spørsmål om forholdet mellom arealformål på land og i sjø») stadfestar at «kaier og brygger forankret i land behandles etter arealformålet på land, og formålet på sjøarealene vil vanlegvis ikkje få betydning. For anlegg som ikkje har tilknytning til land, vil arealformålet for sjøarealet være avgjørende.» Her er ei byggegrensing mot sjø men strandsona er sett av til fritidsbustadar i overordna plan, som er eit byggjeføremål om ikkje eit hamne- eller nausteføremål. Eksisterande tiltak er kai, naust og båttopptrekk.

Når det gjeld omsynet til friluftsliv- og landskapsinteressene så er det i planomtalen gjort ei vurdering for å syne korleis anlegget kan utformast blant anna med tanke på å redusere volum. Sjå kap. 7.2. Med bakgrunn i trafikale tilhøve, ver- og bølgetilhøve samt klimatilpassing må småbåtanlegget etablerast med bølgedempingar, som tilseier eit meir massivt anlegg enn vanlege utleggarar. Val av bredde på bølgedempingane må tilpassast bølgeperiode og bølgehøgde i området, og med det aukande trafikk frå hurtigbåtar, lastebåtar og fritidsbåtar samt klimaendringar. Anlegget vil gjere Nappane betre tilgjengeleg frå sjøsida ved at eksisterande kai vert skjerma.

Når det gjeld naboplanen der Fylkesmannen hadde motsegn til to hyttefelt samt eit båtanlegg på grunn av strandsoneverdiar, så er det ei litt anna sak. Denne planen, no Radsundet Hyttefelt, hadde høg utnytting både til lands og til vans med blant andre fleire småbåtanlegg. Vedtatt plan har redusert utnytting med eit småbåtanlegg i Juvika nord i planområdet. Dette anlegget skal serve Radsundet Hyttefelt. Enn så lenge er ikkje hyttefeltet realisert, ei heller småbåtanlegget. Forskjellen mellom Radsundet Hyttefelt og småbåtanlegg i Nappevika er at sist nemnte tilhøyrer medlemmar i Nappane Båtlag, som alle er heimshavarar i Nappevika og på Titland og som har båtar i nærområdet. Framtidige brukarar av Radsundet hyttefelt si båthamn byggjer ikkje vidare på tidlegare bruk av aktuelt område, men er ny bruk og tilføring av fleire båtar inn i området. Nappane båtlag, som skal nytte Nappane småbåtanlegg, eksisterer og har båtar i området per i dag. Som nemnt innleiingsvis er båtplassar i Nappevika gått tapt pga. aukande trafikk i sær. Føremålet med planen er fylgjeleg å sikre at Nappevika også i framtida kan nyttast til forankring av båtar. Merknadane vert elles tatt til etterretning.

### **Hordaland fylkeskommune, Regionalavdelinga, i brev av 18.06.2015**

Hordaland fylkeskommune gjev merksam på at planarbeidet er i strid med overordna plan og minner om at fylkeskommunen kan vurdere å imøtegå planforslaget gjennom eit politisk vedtak konflikt med regionale interesser. I det vidare planarbeidet vil dei også leggje særleg vekt på følgjande regionale interesser: Arkitektur og estetikk, Barn og unges interesser, Friluftsliv, Folkehelse, Klima og energi, Landskap, Kulturminne, Universell utforming.

Meir om friluftsliv og strandsone: Hordaland fylkeskommune gjer merksam på at planområdet ligg langs Randsundet som er registrert som eit regionalt friluftsområdet med viktige strandsoneverdiar. Strandsona er ein avgrensa ressurs der det er viktig at ein har omsyn til allmentas interesser. Dette kjem fram av både plan og bygningslova §1-8, dei nasjonale retningslinjene for forvaltning av strandsona og dei arealpolitiske retningslinjene i fylkesplan for Hordaland. Vi ber om at ein har omsyn til dette i det vidare planarbeidet.

Meir om kulturminne: Hordaland fylkeskommune vil minne om at dokumentasjon av kulturminne og kulturmiljø skal gjerast på eit tidleg stadium i all arealplanlegging. Vi ber om at eventuelle kulturminneinteresser vert omtalte, verneverdiane vurderte og teke omsyn til i det vidare planarbeidet. Vi har per i dag ikkje opplysningar i våre arkiv om automatisk freda eller andre verneverdige kulturminne i planområdet. Vi har difor ingen avgjerande merknader i saka i høve kulturminne på noverande stadium i planprosessen.

Då planen har areal i sjø har saka vore lagt fram for Bergens Sjøfartsmuseum. Sjøfartsmuseet kjenner ikkje til marine kulturminne som kan bli råka av tiltak etter planen.

Kommentar frå planleggjar: Merknadane vert tatt til etterretning. Sjå også kommentar til merknad frå Fylkesmannen.

### **Kystverket vest, i brev av 18.05.2015.**

Aktuelle tiltak som kaier, flytebrygger, sjøleidningar m.m. krev løyve av hamnemyndigheita i tillegg til handsaming etter plan- og bygningslova. Dette jf. Hamne- og farvasslova § 27 (av 17.04.2009); «Bygging, graving, utfylling og andre tiltak som kan påvirke sikkerheten eller fremkommeligheten i kommunens sjøområde, krever tillatelse av kommunen hvor tiltaket skal settes i verk. Som tiltak regnes bl.a. fortøyningsinstallasjoner, kaier, brygger, broer, luftspenn, utdypning, dumping, akvakulturanlegg, opplag av fartøy, lyskilder, kabler og rør. (...). Tiltak som nevnt i første ledd som skal settes i verk i hovedled eller biled eller for øvrig utanfor kommunens sjøområde, krever i stedet tillatelse frå departementet. Det same gjeld tiltak som skal settes i verk innanfor kommunens sjøområde, men som kan påvirke sikkerheten eller fremkommeligheten i hovedled eller biled.»

Kystverket ber om at dette vert innarbeid i reguleringsføresegna slik at tiltak i sjø som fell inn under Hamne- og farvasslova sine føresegner skal godkjennast av Bergen og Omland havnevesen. I vurderinga av løyve til tiltak skal det leggest vekt på Hamne- og farvasslova sitt formål som går fram av § 1: "Loven skal legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer.

Kommentar frå planleggjar: Radsundet er ei biled, med aukande trafikk. Føresegna set krav til at tiltaket skal godkjennast av Bergen og Omland Havnevesen. Tiltaket er naudsynt pga. av aukande båttrafikk og bølgehøgde i området, som gjer eksisterande båtplassar ubrukelege.

**Bergen og omland havnevesen, i brev av 08.06.2015.**

Tiltaket kan påvirke tryggleik eller framkomst i sjøområdet og krev dermed løyve frå BOH, jf. hfl § 27, første ledd.

Ei orientering om denne søknadsplikta bør etter deira vurdering inn i reguleringsføresegna. Det er ikkje tilstrekkeleg at tiltaket er vist i planen. Søknad må sendes til dei i god tid før tiltak vert i verksett. Elles stiller dei seg bak merknadene i Kystverkets uttale av 18.05.2015.

Kommentar frå planleggjar: Merknaden vert tatt til etterretning.

**Statens vegvesen, i brev av 22.05.2015.**

Statens vegvesen kan ikkje sjå at planarbeidet vil føre til vesentlige ulemper for drift og vedlikehald av tilgrensande fylkesvegnett.

Dei vil likevel be om at det i planarbeidet vert vurdert tiltak langs vegnettet både innanfor og utanfor planområdet for å sikre trygge forhold for mjuke trafikantar som skal ferdast langs vegnettet.

Kommentar frå planleggjar: Planframlegget legg ikkje opp til tiltak i eller langs vegar i området, men her er etablert ein parkeringsplass med 7 parkeringsplassar samt moglegheit for å snu på g/bnr 129/75. Dette for å redusere køyring til / frå sjøen. Dei som bur / har fritidsbustad i køyreavstand til småbåtanlegget skal nytte denne, også besøkande. Dei aller fleste brukarane av småbåtanlegget bur / har fritidsbustad i nærområdet, dvs. med gåavstand.

**Norges vassdrags- og energidirektorat, i brev av 04.06.2015.**

NVE har ingen innspel til planarbeidet.

**5.3 Privatpersonar / bedriftar****Atle og Torill Trædal, G/bnr. 129/16, i e-post av 02.06.2015.**

Planen har båtfeste 10 meter frå deira grense, som dei også har på deira skjøte. Kaianlegget kjem over deira båtfeste. Storaker bruker det same båtfestet som dei. Slik Trædal ser det vil planframlegget forringe deira eigendom.

Kommentar frå planleggjar: Plangrensa og med det landgang og anlegg er flytta lenger sør for å unngå konflikt med båtfestet tilhøyrande g/bnr 129/16.

Plassering av småbåtanlegget er ikkje avgjort, og må tilpassast eksisterande tilhøve samt også vind- og bølgeanalyse frå Noomas. Konkret lokalisering og utforming er tenkt avklart i byggesaka. Dette sagt så gjev kap. 7.2.1 ei vurdering av ulike lokaliseringalternativ og aktuelle omsyn.

## 6. SKILDRING AV PLANOMRÅDET

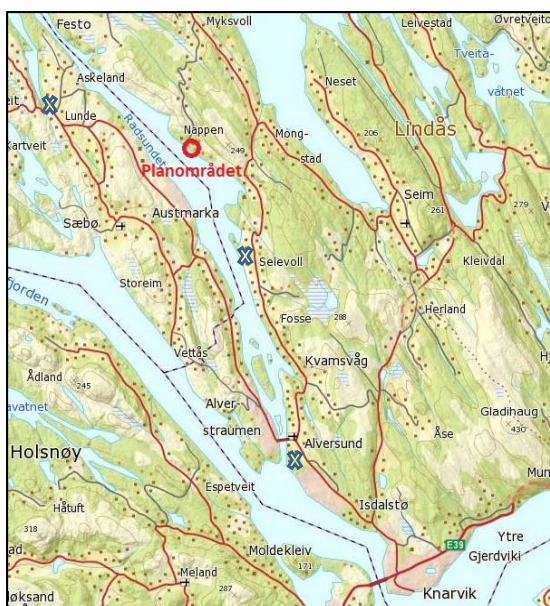
### 6.1 Lokalitet og tilkomst

Planområdet omfattar delar av g/bnr 129/4 og er 9,3 daa. Det ligg i Nappevika ved Radsundet i Lindås kommune 2 km i luftlinje sørvest for Mongstad, 5 km nordvest for Seim og 11 km nordvest for Knarvik. Tilkomst er via Titlandsvegen, som er kommunal og endar ved ei lita kai i Nappevika. Her er også eit båtoppdrag / ein slipp. Både kaia og slippen er privateigd, men open og allment tilgjengeleg.

Her er ikkje gjennomgangstrafikk. Vegene er smale og utan fortau / gang- og sykkelveg. Titlandsvegen er knytt til Fv 404, Lurevegen, som har ein ÅDT på 600, også denne utan fortau / gang- og sykkelveg.

Nærområdet er spreidd utbygd med bustadar og fritidsbustadar/hytter mot nord, søraust og aust. I tillegg er her etablert eit mottak og omsorgssenter. Mot vest er sjø. Radsundet er ei biléd med relativt høg gjennomgangstrafikk, særleg aukande er trafikk frå hurtigbåtar og frakteskip.

### 6.2 Avstand til nærliggande småbåtanlegg/-hamner



Figur 4 Planområdet med raudt omriss.  
Eksisterande småbåthamner med blått kryss.

Andre småbåtanlegg i Radsundet er i Skardsvågen omlag 1,5 km i luftline sør for Nappevika. Køyreavstand er om lag 10 km. I tillegg er det eit mindre småbåtanlegg ved Feste heilt nord i Radsundet og ei Kvamsvågen heilt sør i Radsundet. Avstand til begge desse er om lag 5,5 km i luftline og respektivt vel 10 km og 13 km i køyreavstand. Som del av Radsundet Hyttefelt er det regulert ei småbåthamn i søre Juvika. Denne er i utgangspunktet meint for hytteeigarar i feltet.

### 6.3 Støy

Planområdet ligg i eit rolig område utan større vegar i nærleiken. Det kan høyrast båttrafikk frå Radsundet, men her er ikkje registrert støynivå utover grenseverdiane i forskrifta.

### 6.4 Landskap, naturtilhøve og soltilhøve.

Nappevika er del av eit større sør-sørvestvendt og ope landskapsrom, som skrår ned mot Radsundet, og er del av den Indre Farleia, som er eit natur- og kulturhistorisk landskap. Her er gode soltilhøve, og har for så vidt også vert gode hamnetilhøve. På grunn av aukande trafikk av større båtar i Radsundet er hamnefunksjonen endra til det verre.

I nærområdet er skog av høg bonitet og ope jorddekt fastmark. Området tilhøyrande Radsundet Hyttefelt er avskoga. Radsundet Hyttefelt er omtala i kap. 3.3.

Innafor planområdet er strandsona lett tilgjengeleg og dels utbygd med kai, båtoptrekk og veg.

**Figur 5 Oversiktsfoto og bonitetskart av influensområde. Planområdet med raudt**



## 6.5 Naturverdiar

Radsundet er registrert som lokalt viktig gytefelt for torsk ([kart.fiskeridir.no](http://kart.fiskeridir.no)). Det er elles ikkje registrert artar av nasjonal forvaltningsinteresse, utvalte naturtypar eller viktige naturtypar innafor planområdet. Ved Skarsvågen, lenger sør i Radsundet, er det registrert lokalitet for torsk og svartbak, som er av særleg stor forvaltningsinteresse samt ærfugl, som er av stor forvaltningsinteresse ([naturbase.no](http://naturbase.no)).

## 6.6 Kulturverdiar

Fjordsystemet har verdi som kulturhistorisk viktig kystlandskap. Søk i Riksantikvaren sin kulturminnedatabase Askeladden ([askeladden.ra.no](http://askeladden.ra.no)) viser ingen registrerte funn av automatisk freda eller nyare tids kulturminne i planområdet. På andre sida av Radsundet er det kjente lokaliteter frå steinalderen. To av lokalitetane er automatisk freda (Askeladden-id. 170781, 170782). Dei andre to lokalitetane er funnstader som ikkje er freda (Askeladden-id. 171250, 171251).

## 6.7 Friluftslivsverdiar

I Hordaland fylkeskommune sin oversikt over regionalt viktige friluftslivsområder er Radsundet og Alverstraumen vurdert som et svært viktig friluftslivsområde, A-område (fig. 6). I A-området gjeld eit generelt råd om at det ikkje bør skje inngrep eller utbygging. På motsett side av Radsundet ligg det eit statleg sikra friluftslivsområde, Solheimsvika.

**Figur 6 Registrerte kulturminne i nærområdet i kartutsnitt til venstre. Regionalt viktige sikra friluftsområder til venstre. Planområdet med raudt/svart omriss.**

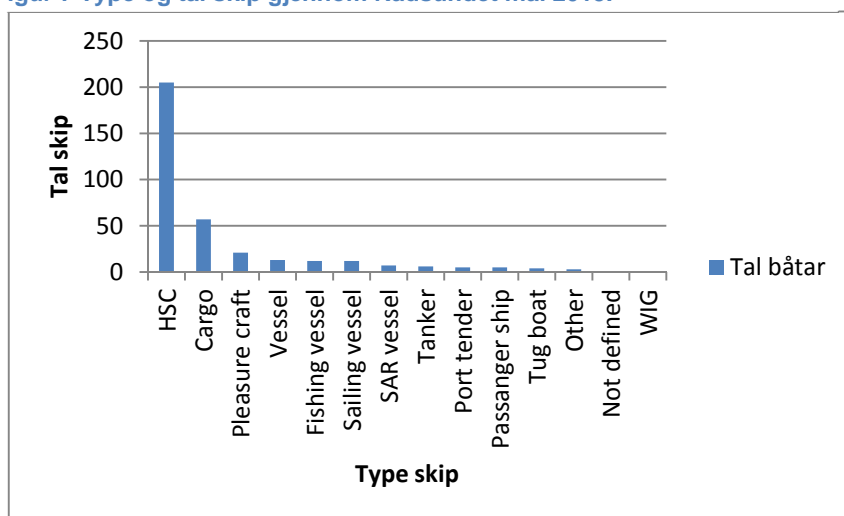


## 6.8 Radsundet - trafikk

Radsundet er del av den indre farleia, som går mellom Bergen, Nordhordaland og Sogn og Fjordane. Sundet er mykje trafikkert både av rutegående fartøy, fraktbåtar og fritidsbåtar. Erfaringsvis er trafikken aukande, og tilsynelatande er det hurtigbåtar og fraktskip som aukar mest.

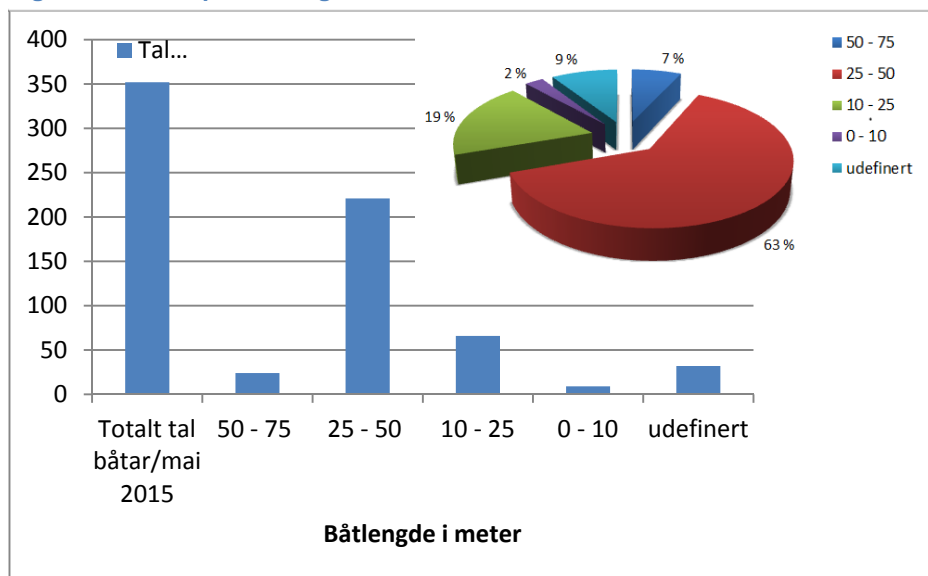
Tilsendt data frå kystverket syner at det eksempelvis i mai måned 2015 passerte 352 fartøy på veg gjennom Radsundet. Vel 63 % av desse var 25 – 50 meter lange. Dei aller fleste passasjane er i kategorien hurtigbåtar samt frakt- og fritidsbåtar. Sjå fig. 8 og fig. 9.

**Figur 7 Type og tal skip gjennom Radsundet mai 2015.**



Kilde 1 Kystverket «TailStore Targets AB\_Radsundet\_passline» mai 2015

Figur 8 Tal båtar per båtlengde i meter



Kilde 2 Kystverket «TailStore Targets AB\_radsundet\_passline»

## 6.9 Nappevika; bølger og bølgeanalyse

Sjølv om Radsundet er del av den Indre farleia i lé for vær og vind, kan her tidvis være vêrhardt. I den forbindelse er det utarbeid ei vind- og bølgeanalyse av Noomas. Sjå vedlegg 4. Analysa tar høgd for både vinddrivne og båtgenererte bølger. Den konkluderer med at signifikant bølgehøgde (Hs) i Nappevika er størst frå sørleg retning, men med tilsvarande høgder frå søraust, sørvest og vest. Signifikant bølgehøgde er eit snitt av dei høgste bylgjene jf. spesifikke parameter.

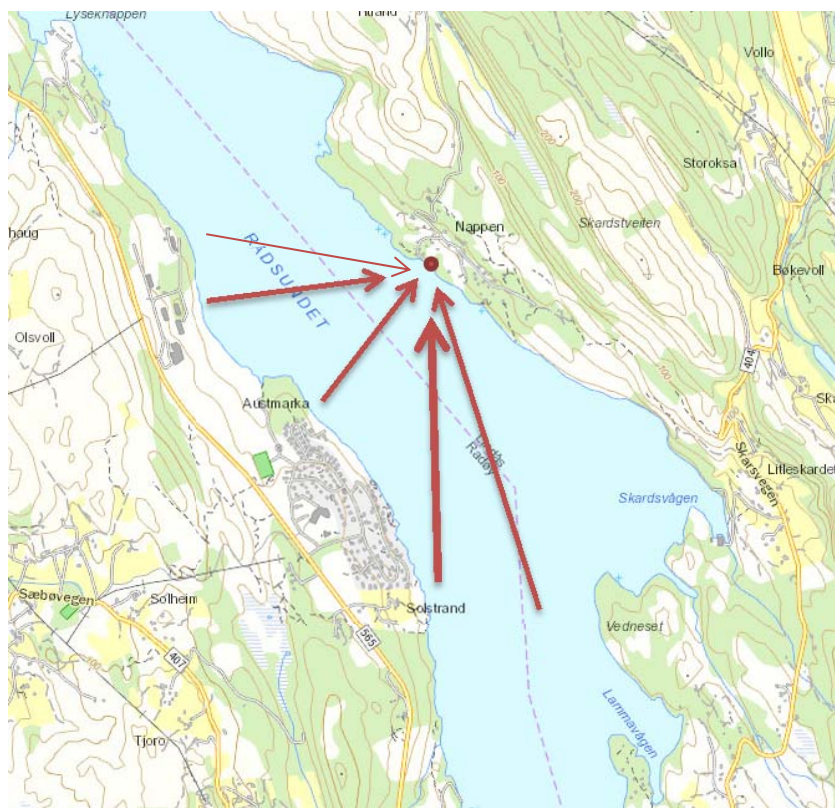
Analysa vurderer returperioder på 10 (10 års storm) og 50 år (50 årsstorm). Til grunn for analyse er plassering av småbåtanlegg jf. alternativ 3 i kap. 7.2. Til orientering oppgjer analysa kompassretning både i grader og i himmelretning. Sist nemnte er noko unøyaktige.

Kort summert er signifikant bølgehøgde (Hs) høgst frå sør med 0,9 meter og 1 meter for returperiode 10 og 50 år respektivt. For begge returperiodane er Hs over 0,7 meter mellom 162° (sør-søraust) til 284° (vest - nordvest). Slik bølgehøgde tilseier behov for bølgedemparar ved etablering av småbåtanlegg.

Kompassretningar med bølgehøgde over 0,7 meter er synt med piler i figur 9 på neste side.

Noomas har gjort ei generell analyse på situasjonen ved etablering av bølgebrytarar. Kva for dimensjonar på bølgebrytarane som er lagt til grunn er ikkje mogleg å hente ut frå analysa, men den syner i alle fall at bølgedemparar har god effekt, og er heilt essensielt for å kunne ha småbåtanlegg og båtplassar her. For meir informasjon sjå vedlegg 4.





**Figur 9 Beregna signifikant bølgehøgde (Hs) i meter. Raudepiler syner retning. Kraftigast pil har høgst signifikant bølgehøgde. Tabellen nedanfor gjenngir beregna bølgehøgde for dei ulike kompassretningane. NB! Det er ikkje samsvar mellom kompassgrader og himmelretning i Noomas sin rapport. Dette er korrigert i tabellen nedanfor.**

Kompassretning	Returperiode	
	10 år	50 år
314' (≈nordvest)	0,3	0,4
92' (≈øst)	0,1	0,1
128' (≈søraust)	0,4	0,4
162' (≈sør-søraust)	0,8	0,9
180' (≈sør)	0,9	1,0
219' (≈sørvest)	0,8	0,9
267' (≈vest)	0,8	0,9
284' (≈vestnordvest)	0,7	0,8

## 6.10 Anna

### 6.10.1 Barn og unge sine interesser

I området rundt planområdet ligg det både fritidsbustadar og bustader. Radsundet er definert som eit svært viktig friluftsområde, og i fjellområda nord for planområdet ligg to registrerte friluftsområde (sjå 6.12).

Det er ikkje etablerte turområder rundt sjølve planområdet, men her er fleire tilgjengelege friluftsområder i nær- og influensområdet, både til sjøs og til fjells. (Sjå også kap. 6.7).

### 6.10.2 Privat og offentleg service

Regionsenteret for Lindås kommune (og Nordhordland) ligg i Knarvik, med politi, legevakt, alle offentlege funksjonar og alt ein treng innan handel og service. Avstand til Knarvik er 20 km.

Det nærmaste senterområdet er Seim rundt 13 km frå planområdet. Her er daglegvarer og drivstoff. Nappane høyrer til Knarvik ungdomsskulekrets, og næraste barneskule er på Seim. Den næraste barnehagen er Myksvoll familiebarnehage, som ligger på Myksvoll 2 kilometer nord for planområdet. Nappane bo- og omsorgssenter ligger rett nord for planområdet.

Det går ein skulebuss frå Nappane til Seim på morgonen alle skuledagar. Elles er nærmaste busshaldeplass på Myksvoll 2 km nord for planområdet der det går ein buss til Alversund og Knarvik nokon få gangar om dagen.

Figur 10 Privat og offentlig service i området



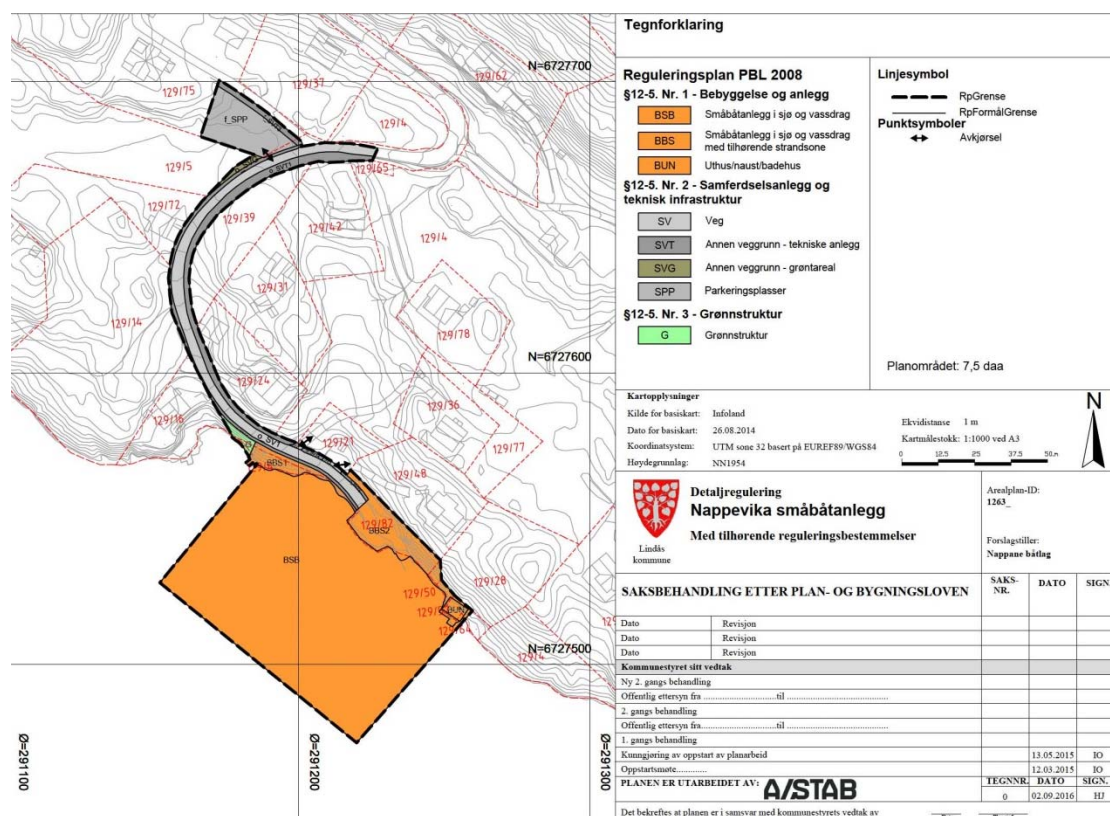
## 7. SKILDRING AV PLANFRAMLEGGET

### 7.1 Reguleringsføremål

Formålet med reguleringsplanen er å regulere eit område i Nappavika til småbåtanlegg for hytte- og fastbuande på Nappane og Titland.

Planframlegget omfattar også ei eksisterande kai med tilkomstveg og ein parkeringsplass. Området grenser til eksisterande fritidsbusetnad, og er omkransa av hytter i nord, aust og søraust. Mot sør og vest er det sjø. Planområdet har ein storleik på ca. 9,3 daa og omfattar g/bnr. 129 / 4 m.fl i Lindås kommune.

Figur 11 Plankart



Innafor planområdet er arealbruken fordelt på følgjande måte:

Formål	Område	Areal (daa)
<b>Bygningar og anlegg</b>		
Småbåtanlegg i sjø og vassdrag	BSB	5,13
Småbåtanlegg i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone		
Uthus/naust/badeplass	BUN	0,04
SUM areal		= 5,75
<b>Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b>		
Veg	o SV1	0,62
	SV2	0,01

	SV3	0,01
		Sum = 0,64
Annan veggrunn- tekniske anlegg	o_SVT1	0,38
	o_SVT2	0,18
	f_SVT3	0,07
	o_SVT4	0,01
	o_SVT5	0,01
		Sum = 0,65
Annan veggrunn - grøntareal	o_SVG	0,03
Parkeringsplassar	f_SPP	0,40
SUM areal		= 1,72
<b>Grøntstruktur</b>		
Grøntstruktur	G	0,05
<b>Totalt</b>		<b>= 7,52 daa</b>

## 7.2 Planlagt arealbruk, byggjeføremål

### 7.2.1 Småbåtanlegget og strandsona

Strandsone er sett av til småbåtanlegg i sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsona. Eksisterande nausteigedom har naustføremål. Planframlegget opnar ikkje for bygging av nye naust eller andre tiltak på land utover det som trengs for å forankre småbåtanlegget i land.

Småbåtanlegget er planlagt med 22 båtplassar, som er eit lågare tal enn det som vart varsla. Båtplassane er private og skal nyttast av Nappane Båtlag sine 20 medlemmar samt eit par gjesteplassar. Anlegget er plassert utanfor eksisterande kai og slipp / båtopptrekk. Anlegget skal ikkje låsast av, men vere allment tilgjengeleg. Nappane Båtlag skal stå for drift og vedlikehald av kai og slipp. Eksisterande kai skal fendrast slik at denne vert meir tilgjengeleg og brukarvenleg. Traktor som er nytta til snøbrøyting av kommunal veg skal framleis kunne snu på kaia.

På grunn av dagens vér- og vindtilhøve, aukande trafikk i Radsundet og forventta utvikling med høgare havnivå og meir ekstremvér er her behov for bølgedemparar. Noomas har utført ei vind- og bølgeanalyse (2016) som gjev eit godt grunnlag for utforming av anlegget og val av bølgebrytarar. Analysa omfattar både vinddrivne bølger og båtgenererte bølger. Sjå vedlegg 4 for bølgeanalyse.

Regulert areal for sjødelen av småbåtanlegget skal vere stort nok til at ein kan velje ulike løysningar. Som del av planarbeidet er det vurdert fire lokaliserings- og utformingsalternativ. Desse er enkle skisser utarbeida for å syne moglege alternativ; fordelar og ulemper Dei er ikkje uttømande, ei heller bindande. Forankring av anlegget vil jf. samtale med leverandør av småbåtanlegget tilpassast slik at det ikkje oppstår konflikt med trålsone i Radsundet. Dette er også sikra i føresegna, § 3.1.5.

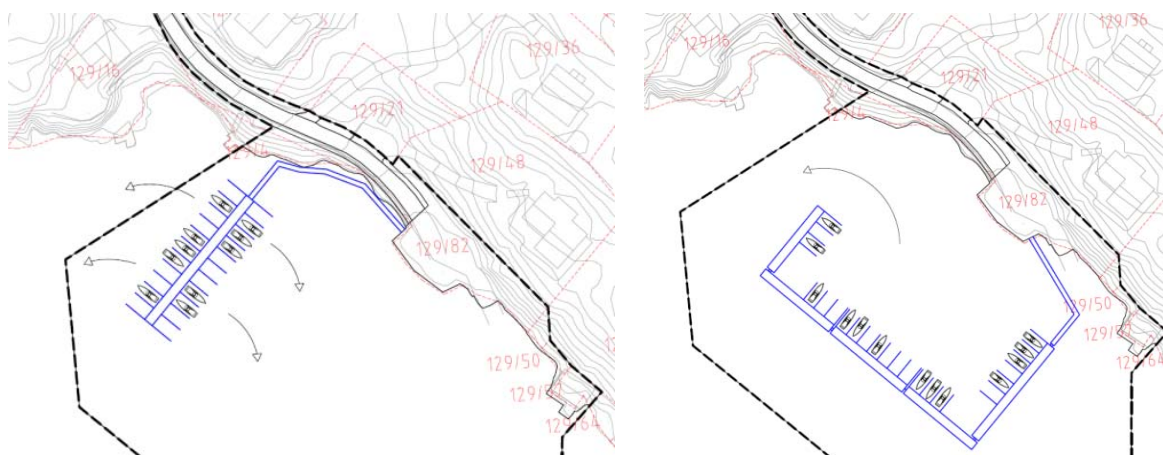
**Alternativ 1** består av ein utliggar/bølgebrytar med båtar på begge sider mot nordvest og søraust. Anlegget underordnar seg landskap og terreng på ein enkel måte, men det ligg utsatt til med omsyn til både vind- og båtgenererte bølger. Dette uavhengig av om anlegget er

forankra rett eller skrått på land. Ein tverrgående bølgedempar i enden av anlegget vil dempe bølger frå nordvest-vest-sørvest, men ikkje frå sør som har høgste signifikante bylgjehøgde. Alternativ 1 vil etter vår vurdering ikkje ha tilfredstillande dempingsevne, og er slik sett ikkje eit reelt alternativ.

**Alternativ 2** har inn- og utkøyring mot nordvest, som jf. bølgeanalyse har relativt låg signifikant bølgehøgde (Ts). Anlegget har effektiv dempingsevne og vil kunne fungere som ei god og sikker hamn. Eksisterande kai vil også få total beskyttelse, men sjøarealet tilknytt slippen på sørsida av kaia vert for trangt slik at dette likevel ikkje er ei optimal løysning.

**Alternativ 3** er meir eller mindre omvendt av alternativ 2 med opning mot søraust, og ligg til grunn for Noomas si berekning av blant anna signifikant bølgehøgde innanfor og utanfor planlagt småbåtanlegg.

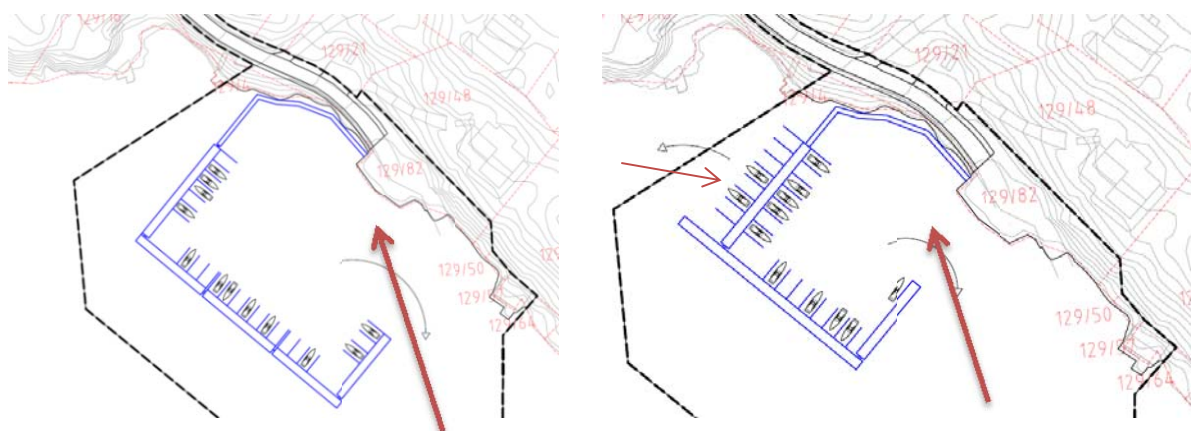
Figur 12 Alternativ 1 til venstre. Alternativ 2 til høgre.



Alternativet dempar bølger frå dei fleste bølgeretningane effektivt, men som raud pil i fig. 13 syner treff bølger frå sør-søraustleg retning omtrent rett på inn- og utkøyringsarealet samt eksisterande kai. Dette unngår ein ved å trekke anlegget lenger søraust. Signifikant bølgehøgde frå denne retninga er berekna til 0,8 m utanfor planlagt anlegg ved returperiode 10 år. Ved returperiode 50 er signifikant bølgehøgde utanfor anlegget berekna til 0,9 m. Anlegget gjev god beskyttelse av eksisterande kai frå dei aller fleste bølgeretningane.

**Alternativ 4** er det mest arealeffektive, og gjev ei god hamn. Dette med føresetnad om at nordvestgåande bølgedempar vert trekt tilstrekkeleg mot nordvest, eventuelt knekt mot nord slik at båtane på utsida av utleggaren mot nordvest ligg i tilstrekkeleg lé. Utdrøininga med denne er at eksisterande kai vil ligge eksponert til for bølger frå sør-søraust og dels frå sør. Trekk ein anlegget lenger sør vil eksisterande kai ligge i lé, men då må ytre bølgedempar mot sørvest mest sannsynleg forlengast og knekkast mot nord.

Figur 13 Alternativ 3 til venstre. Alternativ 4 til høyre.



## 7.2.2 Parkeringsplass

Det er planlagt ein parkeringsplass vest i planområdet på g/bnr 129/75. Denne er tenkt nytta av medlemmar i Nappane Båtlag som bur / har fritidsbustad i køyreavstand frå Nappevika samt eventuelt besøkande. Her er det plass til 7 bilar jf. krav i Lindås kommune sin kommuneplan (/arealdelen § 1.15). Dei aller fleste medlemmane bur / har fritidsbustad i nærområdet og vil ikkje ha trong for parkering her i det daglege. Sju av eigedomane ligg nærare småbåtanlegget enn planlagt parkeringsplass.

Parkeringsplassen er lagt vekk frå kai- og strandområdet då det ikkje er ynskjeleg at tiltaket skal generere trafikk ned til kai- og hamneområdet. Det skal vurderast om det er trong for skilt med parkeringsforbod på kaia.

## 7.2.3 Tilkomstveg

Det er ikkje planlagt tiltak på eller langs eksisterande veg. Vegen er kommunal. Tiltaket vil i utgangspunktet ikkje medføre meir trafikk då anlegget er eigd av medlemmar i eksisterande Nappane Båtlag, som allereie har båt i området, eller som nyttar båtrampa ved kaia.

## 7.3 Anna

### 7.3.1 Barn og unge sine interesser, funksjonshemma og eldre sine interesser

Det er ikkje planlagt spesifikke tiltak for barn- og unge eller funksjonshemma og eldre sine interesser, men bølgedemparane er stabile konstruksjonar som betre legg til rette for allsidig bruk og tilgang enn dagens strandsone.

### 7.3.2 Vatn og avlaup

Det er ikkje planlagt tiltak på eller tilkopling til eksisterande vatn- og avløpssystem.

## 7.4 Risiko og sårbarhet

Det er gjennomført ei risiko og sårbarheitsvurdering (ROS-vurdering) av tiltak i planframlegget.

Vurderinga er gjennomført av A/STAB AS som ein del av planarbeidet, og er basert på A/STAB AS og tiltakshavar sin kunnskap om planområdet og nærområdet samt Os kommune sin mal for planframstilling.

### 7.4.1 Metode og risikomatrise

ROS-analyse nyttar kategoriar synt i tabell 1 og 2 for vurdering av sannsyn for, og konsekvensar av, uønskte hendingar.

**Tabell 1 Kategoriar for vurdering av sannsyn for uønskte hendingar**

Svært sannsynleg / kontinuerleg (5)	Skjer kvar veke/ forhold som er kontinuerleg tilstede i området
Mykje sannsynleg / periodevis, lengre varigheit (4)	Skjer kvar måned/ forhold som opptre i lengre periodar, fleire månader
Sannsynleg / fleire enkelttilfelle (3)	Skjer kvart år/ kjenner til tilfelle med kortare varigheit
Mindre sannsynleg / kjenner tilfelle (2)	Kjenner 1 tilfelle i løpet av en 10-års periode
Lite sannsynleg / ingen tilfelle (1)	Kjenner ingen tilfelle, men kan ha høyrte om tilsvarande i andre område

**Tabell 2 Kategoriar for vurdering av konsekvensar av uønskte hendingar**

Ubetydeleg / ufarleg	Ingen person eller miljøskadar / enkelte tilfelle av misnøye.
Mindre alvorleg / ei viss fare	Få/små person- eller miljøskadar / Belastande tilhøve for einskildpersonar.
Betydeleg / kritisk	Kan føre til alvorlege personskadar/ Belastande tilhøve for ei gruppe personar.
Alvorleg / farleg	Person- eller miljøskadar og kritiske situasjonar
Svært alvorlig / katastrofalt	Personskade som medfører død eller varig men; mange skadd; langvarige miljøskadar.

### 7.4.2 Risikomatrise

Raudt indikerer uakseptabel risiko. Tiltak må settast i verk for å redusere denne til gul eller grøn. Gult indikerer risiko som bør vurderast med omsyn til tiltak som reduser risikoen. Grønt indikerer akseptabel risiko.

**Tabell 3 Risikomatrise**

Konsekvens / Sannsyn	1. Ubetydeleg	2. Mindre alvorleg / ei viss fare	3. Betydeleg/ kritisk	4. Alvorleg/ farleg	5. Svært alvorleg/ katastrofalt
5. Svært sannsynleg / kontinuerleg	5	10	15	20	25

4. Mykje sannsynleg / periodevis, lengre varigheit	4	8	12	16	20
3. Sannsynleg /fleire enkelttilfelle	3	6	9	12	15
2. Mindre sannsynleg/ kjenner tilfelle	2	4	6	8	10
1. Lite sannsynleg/ ingen tilfelle	1	2	3	4	5

Tiltak som reduserer sannsynlegheit vert vurdert først. Viss dette ikkje gir effekt eller er mulig, vert tiltak som avgrensar konsekvensane vurderte

### 7.4.3 ROS-analyse

Hending/situasjon	Sannsynleg	Konsekvens	Risiko	Kommentar/Tiltak
<b>Naturskade</b>				
<b>Risiko for ras</b>	Lite sannsynleg / ingen tilfelle 1	Mindre alvorleg / ei viss fare 2	2	Blir vurdert som lite sannsynleg.
<b>Flaum/stormflo</b>	Sannsynleg / fleire enkelt tilfelle 3	Betydeleg/ Kritisk 3	9	Området ligg i og ved sjøen. Flomfare er aktuelt, inkludert risiko for stormflo. Det er ikkje planlagt ny tiltak i strandsona.
<b>Bølgjer</b>	Sannsynleg / fleire enkelttilfelle 3	Betydeleg/ Kritisk 3	9	Jf. bølgeanalyse frå Noomas kan det ventast bølger med signifikant bølgehøgde opp mot 1 meter. Dette inkluderer både vind- og båtgenererte bølger. Ved å dimensjonere anlegget ut i frå dette bør småbåtanlegget verte både sikkert og stabilt.
<b>Sterk vind</b>	Sannsynleg /fleire enkelttilfelle 3	Mindre alvorleg/ei viss fare 2	6	Planområdet ligg innaskjers langs den Indre farleia dels i le for nordavinden, men kan vere utsett for vind frå sørøst, sør, sørvest og vest i sær.
<b>Store nedbørsmengder</b>	Svært sannsynleg / kontinuerleg 5	Ubetydeleg / ufarleg 1	5	Kan skje men er ikkje ein risiko for tiltaket/planområdet.
<b>Store snømengder</b>	Lite sannsynleg / ingen tilfelle (1)	Ubetydeleg / ufarleg 1	1	Store snømengder er sjeldan eit problem i området.
<b>Forureining</b>				
<b>Sjøureining</b>	Mindre sannsynleg/ kjenner tilfelle 2	Mindre alvorleg/ei viss fare 2	4	Gråvatn frå båt går til sjø. Hamnereglement bør forby tømning av septiktank i sjø. Oljeutslepp frå båt kan skje ved uhell.
<b>Luftforureining</b>	Lite sannsynleg/ ingen tilfelle 1	Ubetydeleg 1	1	Planområdet ligg i eit område med spreidd busetnad og lite ureining frå trafikk eller andre kjelder. Tiltaket vil generere



				meir båttaktivitet inn og ut frå Nappevika, men dette er båtar som i dag er heimehørande i nærområdet.
<b>Støy</b>	Mindre sannsynleg/ kjenner tilfelle 2	Mindre alvorleg/ei viss fare 2	4	Området er ikkje støyutsatt. Tiltaket kan generere noko meir støy frå båt pga. meir trafikk inn / ut av Nappevika, men ikkje nemneverdig.
<b>Radon</b>	Lite sannsynleg/ ingen tilfelle 1	Ubetydelig 1	1	Området er oppført med aktsomheitsgrad 1- moderat til lav aktsomheit hos NGU (geo.ngu.no). Tiltaket er ikkje sensitivt for radon.
<b>Stråling</b>	Lite sannsynleg/ ingen tilfelle 1	Ubetydeleg 1	1	Det er ingen høgspente - leidningar i nærområdet.
<b>Hending</b>				
<b>Brann</b>	Mindre sannsynleg/ kjenner tilfelle 2	Betydeleg/ Kritisk 3	6	Ein brann vil kunne være alt frå ubetydeleg til svært alvorleg, og er derfor gitt konsekvensnivå 3. Sløkkjevattn og nødvendig materiell bør vere tilgjengeleg. Brannkrav i teknisk forskrift (TEK) bør fylgjast. Det bør utarbeidast hamnereglement som omtalar drift / sikkerheit.
<b>Eksplasjon</b>	Lite sannsynleg/ ingen tilfelle 1	Betydeleg/ Kritisk 3	3	Planområdet ligg ikkje nær lager av farlege stoff. Gassanlegg i båt kan medføre eksplasjonsfare dersom brann. Brann / eksplasjon i båt kan få følgjer for fleire båtar og anlegget.
<b>Trafikkulykke</b>	Lite sannsynleg/ ingen tilfelle 1	Betydeleg/ Kritisk 3	3	Tiltaket strukturer eksisterande båtplassar i eit felles anlegg. Tiltaket vil ikkje / i lita grad medføre meir trafikk til /frå Nappevika. Trafikk - og møteulykker på sjø kan førekome. Sannsyn er derfor vurdert til nivå 1, konsekvens til nivå 3.

## Konklusjon

ROS-analysen viser at en bør vurdere tiltak mot bølger og brann. Tiltak mot brann er i utgangspunktet heimla i gjeldande bygge- og brannforskrifter. Ein vurderer det ikkje naudsynt med tiltak utover dette. Tiltak mot bølger er å dimensjonere anlegget slik at det blant anna toler berekna signifikant bølgehøgde jf. vind- og bølgerapport frå Noomas.

## **8. VERKNADAR AV PLANFRAMLEGGET**

### **8.1 Avvik frå overordna plan**

Tiltaket er prinsipielt eit avvik frå arealføremålet i sjø samt føresegn 6.2 i kommuneplanen, men likevel ikkje då Lindås kommunestyret har vedtatt eit vedlegg til kommuneplanen med tiltak som skal vurderast særskilt og på nytt. Nappane småbåtanlegg inngår i dette vedlegget. Sjå også kap. 5.1.

Planlagt småbåtanlegg er ikkje kommersielt, ei heller nytt i den forstand at aktuelle båt plassar eksisterer i nærområdet per i dag. Tiltaket konsentrerer eksisterande båt plassar til eit avgrensa areal og er derfor både ei formalisering og strukturering av dagens situasjon. Anlegget vil forenkle og auke tilgjenge til fiske og friluftsliv på sjøen. Fordelane ved planen er etter vår vurdering større enn eventuelle ulemper knytt til at planen strengt tatt ikkje er formalisert i kommunen sitt arealplankart.

### **8.2 Estetikk og landskap**

Tiltaket er eit nytt element i landskapet, men landskapsrommet her er relativt romleg med Oksafjellet i bakgrunnen mot aust. Landskapet toler derfor tiltaket godt. Utforminga er tenkt så arealeffektiv som mogleg, men då det er behov for bølgebrytarar er det naudsynt med ein viss dimensjon. Tiltaket vert mest synleg for dei som held til i området, dei som held til på motsatt side av Radsundet og for nordgåande båtrafikk.

### **8.3 Strandsona og sjø**

Tiltaket vil visuelt bryte opp strandsona samt at det vil vere naudsynt med forankring i land. Det er planlagt landgang langs delar av land. Føresegna sikrar at ferdsel i strandsona ikkje skal hindrast.

Førebels tankar om plassering av landgang er langs smal strandsona rett nord for kaia. Denne kan vanskeleg nyttast til opphald, og er eit mindre godt utgangspunkt om ein vil ut og bade eller liknande. Eventuell flytebrygge / landgang kan vere eit godt alternativ til same bruk samt at det innafor nærliggande strandsona er meir passende utgangspunkt for opphald og aktivitet.

Tiltaket må forankrast på havbotn i sjø, men har utover det ingen verknad for sjø og vatn. Omsyn til gytande torsk er sikra i føresegna § 1.2.1. I all hovudsak er småbåtanlegget reversibelt. Sjå også kap. 8.5.

### **8.4 Klima og energi**

Anlegget etablerer ikkje ny bruk, men skal nyttast av medlemmar i Nappane Småbåtanlegg som allereie har båtar i området. Tilhøyrande trafikk vil følgjeleg ikkje ha særleg verknad på

overordna klimarekneskap. Det same gjeld for energi. Produksjon av anlegget vil sjølvsagt ha større konsekvensar mht. klima og energi.

### **8.5 Naturverdiar – biologisk mangfald**

Planområdet har ingen registrerte naturverdiar av forvaltningsmessig interesse anna enn at Radsundet er eit lokalt viktig gyteområde for torsk. Føresegna set krav om at tiltak i sjø som forankring av småbåtanlegg og bølgjedemparar ikkje kan skje i gyteperioden. Sjå føreseg 1.2.1.

### **8.6 Kulturlandskap og kulturminne**

Det er ikkje registrert, eller grunn til mistanke om, automatisk freda eller nyare tids kulturminne i planområdet/nærområdet. Planen vil med dette truleg ikkje vedkomme kulturminner. Dukkardet opp slike funn under arbeidet med planen skal arbeidet stoppest samt at antikvariske myndigheiter skal kontaktast (jf. Lov om kulturminner § 8 2. ledd).

### **8.7 Kommunikasjon, veg- og vegtekniske tilhøve**

Tiltaket omfattar etablering av ein parkeringsplass med 7 biloppstillingsplassar i samsvar med krav i Lindås kommune sin kommuneplan samt moglegheiter for å snu. Dette for å redusere eventuell trafikk ned til anlegget og kaiområdet. Tiltaket vil ikkje generere særleg meir trafikk enn i dag då dei aller fleste har tilhaldsstad i nærområdet til Nappavika og planområdet.

Parkeringsplassen er felles for dei med båtplass i Nappane småbåtanlegg, og skal driftast og vedlikehaldast privat.

### **8.8 Folkehelse (rekreasjon, støy, ureining)**

Radsundet i seg sjølv er definert som eit svært viktig friluftsområde. Val av utforming og naudsynt dimensjoner på bølgjedemparane vil påverke visuell oppleving av strandsona og Radsundet, men planen skal i seg sjølv ikkje vere til hinder for bruk av Radsundet eller andre nærliggande rekreasjons- og friluftsområder. Det same gjeld for tilgang til sjø med tanke på bading, fiske osv. Det meste av strandsona vert uendra samt at anlegget i seg sjølv kan nyttast som utgangspunkt for fiske eller bading. Føresegna sikrar blant anna at strandsona skal vere ålment tilgjengeleg og at det følgjeleg er ulovleg å sette opp hinder (§3.2.4).

Meir båtrafikk vil automatisk generere meir støy og ureining. Då anlegget ikkje er kommersielt men samlar eksisterande aktivitet i området vil det ha liten konsekvens med omsyn til det totale støy- og ureiningsbildet i Radsundet. Meir trafikk inn til, og ut frå, Nappavika vil generere noko meir lokal støy, men dei færreste er på tur samtidig slik at støynivået skal vere toleg og godt innafør gjeldande forskriftskrav.

### **8.9 Barn- og unge, funksjonshemma og eldre sine interesser**

Tiltaket vil ikkje ha negative konsekvensart for barn og unge, ei heller funksjonshemma og eldre sine interesser. Mogleg kan tilkomst til båtar verte lettare via småbåtanlegget og bølgedemperane enn dagens situasjon.

### **8.10 Avsluttande kommentar**

Radsundet og den Indre Farleia er eit kulturhistorisk viktig område, men også eit levande område i utvikling. Tilgang til Nappevika frå sjø, og tilgang frå sjø til Nappevika, er del av denne historia. Her har fastbuande og hyttefolk drive matauk og rekreasjon med båthald i fleire generasjonar. Etablering av småbåtanlegg er slik sett del av ei naturleg og naudsynt utvikling for å sikre framtidig tilkomst til sjø, rekreasjon og matauk for folk i Nappevika med omegn. Tiltaket vil også betre tilkomst frå sjø til eldre kai og båt opptrekk / slipp innafor planområdet. Båtlaget vil stå for vedlikehald av kai og slipp.

**9. VEDLEGG**

- Vedlegg 1: Plankart dagsett 2.9.216
- Vedlegg 2: Reguleringsføresegner dagsett 2.9.16
- Vedlegg 3: Illustrasjonsplan dagsett 8.9.16
- Vedlegg 4: Noomas Vind- og bølgeanalyse
- Vedlegg 5: Varslingsdokument og merknader
- Vedlegg 6: KU-vurdering