

Forklaring til bruk av merking og skrift i dokumentet:  
Det som er skriva i *kursiv* er henta frå plandokumenta.  
Det som er markert med **gult** er det vi meiner er viktig å merke seg.  
Det som er skriven med **blå skrift** er våre kommentarar.

## Vedlegg 5: Flatøyosen

På Flatøyosen er det i dag om lag 500 båt plassar, der dei fleste (rundt 400) er i marina på Litlebergen. I tillegg er det ein svært populær utfartsplass for fritidsbåtfolket frå nær og fjern, spesielt grunna god hamn, og friluftsområde på Håøy. Nordhordland padleklubb har om lag 230 medlemmar og i tillegg er det ein del andre padlarar som bruker området, spesielt grunna god beskyttelse mot vær og vind, samt fin natur på den uberørte indre del av Flatøyosen.

Den privatiseringa planen legg opp til for indre del av Flatøyosen, vil klart gjere det mindre attraktivt å bruke den «smule» delen av Flatøyosen til marint friluftsliv.

### Miljøtilstand for Flatøyosen:

-Henta frå KU-naturmangfald 5.2.2 VASSMILJØ/MILJØTILSTAND Flatøy grensar til sjøområda Flatøyosen i vest og Kvernafjorden, som er ein del av i Radfjorden, i nord og i aust. Mot sør ligg Salhusfjorden (figur 19). **Flatøyosen har truleg ein dårleg økologisk status, og udefinert kjemisk status (vanmiljø.no).**

Henta frå; Uni-research- e-Rapport nr. 27-2014 -Resipientovervåking av fjordsystemene rundt Bergen 2011-2015 s.200

Ved Flat1, på 47 m dyp, hvor det også var oksygenfritt, ble det ikke funnet bunndyr og stasjonen blir derfor plassert i tilstandsklasse V – **Svært dårlig etter Veileder 02:2013**. Det ble heller ikke funnet bunnfauna på denne stasjonen under undersøkelserne på 80- og 90-tallet.

s. 199:

Flat1 er plassert på 47 m dyp i Flatøyosen. Leire og silt dominerte sedimentet med til sammen 97 % av prøven. Glødetapet (29,3 %) er svært høyt og indikerer betydelig sedimentering av organisk materiale. Glødetapet er stabilt høyt (26-30 %) på denne stasjonen historisk sett (Fig 3.9.6).  **Dette forklares av stasjonens plassering i et innelukket område med lite strøm og et svært finkornet sediment. Organisk materiale samles naturlig under slike betingelser.**

Rapporten frå UNI-research er offentleg, og antakeleg det dokument som best dokumenterer tilstanden til Flatøyosen. Som utklipp over viser, er tilstand på botnen svært dårleg, og det har samanheng med topografi og utskifting av vatn. Etter vår kjennskap er det ikkje tatt tilsvarande prøvar i planområdet. Ein må dokumentera tilstanden også på botnsediment i djuphølen mellom Langaneset og Kobbeskjæret, som ligg innafor nok ein terskel (med ennå lågare utskifting av vatn enn der prøver «Flat1» er tatt).

### Småbåthamner:

- Ikkje tilrådeleg å leggje småbåthamn i eit område som ikkje skal ha motorisert ferdsel.
- Forureining frå småbåthamn er ikkje foreinleg med Flatøyosen sin miljøtilstand, særleg med tanke på indre del, der det stadvis er spesielt dårleg utskifting av vatn.
- Småbåthamner er til hinder for friluftsliv på sjø.
- Småbåthamner er skjemmande framandelement, sett både frå land og sjø.

### Bygdelaget har følgande konkrete innspel for betring av Forholda på Flatøyosen:

-Lav fartsgrense frå Håøygavlen til Krossneset vil gjere friluftsliv meir attraktivt på Flatøyosen og ved Håøy. Dette vert enda meir aktuelt om Sjøsportsenter og område for umotorisert ferdsel vert etablert i planområdet. Det anbefalast at Kommunen uansett tar opp spørsmål om fartsgrense med BOM-Havnevesen.

-Betre hamneforhold langs Håøy, for fritidsbåtar, vil bidra til å gjere Flatøyosen meir attraktiv for båtfolket. Med nye sjøleidningar som er lagt til Eidavika, er ankring nå vanskeleggjort. Her bør Kommunen ta dette opp med eigar av Friluftsområdet og finna eit godt avbøtande tiltak, slik at det kan fortøyast i Eidavika/Oldervika utan å komma i konflikt med sjøleidningane.

### Kyststi

*Kyststien Langs vestsida av planområdet, mot vatnet, skal det etablerast ein kyststi for rekreasjon og trening. Kyststien skal koplast saman med anna struktur for gang- og sykkel. Kyststien skal etablerast i takt med utbygginga, med første etappe knytt til fase 1. Kyststien skal etablerast i full breidde og med fulle kvalitetar på det gjeldande strekket. Kopling til gangvegssystem i nord skal etablerast, men kan gjerast i form at ein enklare, midlertidig sti. Det er knytt rekkjefølgjeføresegner til etablering av kyststien før bruksløyve til bygg i fase 2.*

*Kyststien er ein forlenging av gang- og sykkelsamband til sjøportsenteret og skal i størst mogeleg grad utførast innanfor prinsippa om universell utforming. Kyststien vil passere fleire av planområdet sine kulturminne og skal utformast med fokus på formidling av lokalhistorie, til dømes med skilting og informasjonstavler som fortel om historia til dei objekt stien passarar. I samband med kyststien skal det anleggjast stoppmoglegheiter, til dømes ved etablering av fiskeplass og sittemoglegheiter.*

Vi har observert at fleire illustrasjonar av kyststien er basert på trykkimpregnerte materialar. Dette har dårleg forankring i både lokal byggeskikk og miljø. I tillegg er desse lite egna for ferdsel i strandsona når dei vert sleipe og glatte. Det naturlege byggematerialet vil være å bruke stein, gjerne lokal stein mura på tradisjonell måte. Kai i Eidavika er eit døme, same med Håøykaien og vegen oppover til Håøytoppen.

Ein kyststi langs indre del av osen vil verke privatiserande for brukarane av sjøen i båt og kajakk. Vil foreslå at kyststi vert lagt langs Kvernafjorden, frå Skøytedammen og til Østra Eidavika. Då får ein med seg «begge kystar» når ein vandrar på kyststien.

Evt. kyststi må leggast slik at ein unngår ekstra trafikk og parkering på dagens vegar på Flatøy (Hjelten og Djupavika). Den må difor byggast med tilrettelagt parkering i forbindelse med

byggetrinn 1. Stien må også plasserast slik at den ikkje øydelegg kulturminne, men heller framhevar desse med f. eks informative oppslag.

Kyststien krev vedlikehald etter ei tid, kven har ansvar for dette?

### **Lokalisering av Sjøsportsenter, alternativt forslag:**

Båtsportsenter til (Søre) Eidavika

- Samkøyre med hamn for fritidsbåtar langs Håøy
- Bedra samhandling mellom motorbåt og umotorisert ferdsel.
- Felles brygge/bølgedempar (Fritidsbåt på utsida / sjøsport på innsida)
- Rehabilitering / opprydding av «ruin» i Eidavika
- Utnytting/rehabilitering av eksisterande kaianlegg i Eidavika
- Betre utskifting av vatn i Eidavika enn i Skitnedalsvika
- Reinare botn og vatn førehald i Eidavika enn i Skitnedalsvika
- Mindre problem med islegging i Eidavika enn i Skitnedalsvika
- Sikre tilkomst fram til Håøy i første byggetrinn
- Tilkomst til både Flatøyosen og Kvernafjorden frå same lokalitet
- Unngå område med både forureining, og område med «BLØTBUNN I TIDEVANNSSONE»(viktig naturtype)
- Unngå område med kulturminne (sjøbuer og skytebane)
- Leggje sjøsportsenter til et område som også er eigna for bading, fridykking og dykking (reinare botn, meir variert djup, reinare vatn og meir marint liv)
- God samkøyring med landbasert friluftsliv på Håøy
- Kaste- og «merd-setjings-stad» som har vore brukt på begge Eidavikane, er uansett øydelagt med vatn- og avløpsleidningar som er lagt ut. Desse blokkerer for ankring/fortøying av småbåtar, som er vanlig fortøying fram til no.  
(NB! Her manglar skilting om Sjøleidning, noko som er pålagt ved utlegg av sjøleidning).