

INNHOOLD

Samandrag	3
1. Bakgrunn.....	3
1.1. Oppdragsgjevar	3
1.2. Formålet med planarbeidet.....	3
1.3. Nøkkeltal og arealdisponering.....	3
1.4. Sakshistorikk.....	4
2. Eksisterande forhold.....	5
2.1. Planstatus	5
2.2. Overordna planar	5
2.3. Planstatus for tilgrensande område	6
3. Planprosess.....	6
3.1. Kunngjering og varsling av oppstart	6
3.2. Krav om vurdering etter Forskrift om konsekvensutgreiing.....	7
3.3. Krav om vurdering etter Naturmangfaldlova	8
4. Merknadar	9
4.1. Merknadar i samband med oppstart av planarbeidet.....	9
4.1.1. Merknadar frå offentlege instansar og etatar	9
4.1.2. Merknadar frå privatpersonar / bedrifter.....	13
4.2. Merknadar frå offentleg ettersyn.....	13
4.3. Merknadar frå varsel om utvida planområde	15
4.3.1. Merknadar frå offentlege instansar/etatar til varsel om utvida planområde....	16
4.3.2. Merknadar frå privatpersonar / bedrifter til varsel om utvida planområde.....	19
5. Skildring av planområdet.....	23
5.1. Lokalitet og tilkomst.....	23
5.2. Avstand til nærliggande småbåtanlegg/-hamner	23
5.3. Støy.....	23
5.4. Landskap, naturtilhøve og soltilhøve.....	23
5.5. Naturverdiar	24
5.6. Kulturverdiar	24

5.7.	Friluftslivsverdiar	25
5.8.	Radsundet	25
5.9.	Nappevika; bølger og bølgeanalysen.....	26
5.10.	Andre interesser	27
5.10.1.	Barn og unge sine interesser	27
5.10.2.	Avfallshandtering	28
5.10.3.	Privat og offentlig service.....	29
6.	Skildring av planframlegget	30
6.1.	Planlagt arealbruk	30
6.1.1.	Småbåtanlegget og strandsona.....	30
6.1.2.	Kaia.....	34
6.1.3.	Parkeringsplass og avkøyrslar	34
6.1.4.	Tilkomstveg	35
6.2.	Reguleringsføre mål	35
6.3.	Andre tema.....	37
6.3.1.	Barn og unge sine interesser, funksjonshemma og eldre sine interesser.....	37
6.3.2.	Avfallshandtering	37
6.3.3.	Vatn og avlaup	37
6.3.4.	Risiko og sårbarheit.....	37
6.3.5.	Metode og risikomatrise	38
6.3.6.	Risikomatrise.....	38
6.3.7.	ROS-analysen	39
7.	Verknadar av planframlegget	42
7.1.	Avvik frå overordna plan	42
7.2.	Estetikk og landskap	42
7.3.	Kvikkleireskred	43
7.4.	Strandsona og sjø	44
7.5.	Klima og energi.....	45
7.6.	Naturverdiar – biologisk mangfald	45
7.7.	Kulturlandskap og kulturminne	45
7.8.	Kommunikasjon, veg- og vegtekniske tilhøve	46

7.9.	Folkehelse (rekreasjon, støy, ureining)	46
7.10.	Barn- og unge, funksjonshemma og eldre sine interesser.....	46
7.11.	Avsluttande kommentar	46
8.	Vedlegg	46

Samandrag

Reguleringsplanen er utarbeidd av A/STAB AS og Villa Borge AS på oppdrag frå Nappane båtlag. Formålet med reguleringsplanen er å opne for eit småbåtanlegg. Planen består også av ei eksisterande kai (og båtslepp) 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 Alver kommune. Området omfattar delar av gnr. 129 bnr. 4 m/fl, og er på 11 daa. Reguleringsområdet er avsett til andre typer bygningar og anlegg og bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone i gjeldande kommuneplan. Det ligg fleire hus og hytter rett utanfor planområdet. Veggen inn i planområdet er ikkje gjennomgangsveg. Tilkomst frå nord. I Radsundet er det registrert gyteområde for torsk samt ei trålsone. Radsundet er ein biléd.

Aukande båttrafikk særleg frå hurtigbåtar og frakdebåtar utfordrar bruk av eksisterande båtplassar i Nappevika, og har resultert i at fleire forankringsplassar ikkje kan nyttast. Framtidig forventa auke i båttrafikk samt havnivåstigning og klimaendringar tilseier at båtplassane her vert enda meir utfordra. For å sikre fortsett 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 mogleg å realisere utan bølgedempingar mot i alle fall sør-søraust, sør, sørvest, vest og vest-nordvest.

1. Bakgrunn

1.1. Oppdragsgjever

Reguleringsplanen er i hovudsak utarbeidd av A/STAB AS og Villa Borge AS+ på oppdrag frå Nappane båtlag. Konsulentfirmaet Villa Borge AS overtok juni 2023 ansvaret for utforming og prosess av reguleringsplanen. Båtlaget består av grunneigarar på Nappane og Titland.

1.2. Formålet med planarbeidet

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

1.3. Nøkkeltal og arealdisponering

Området omfattar delar av gnr./bnr. 129/4 m/fl. Planframlegget regulerer eit småbåtanlegg inkludert bruk av bølgedempingar mot dei mest vær- og bølgeutsatte kompassretningane. I tillegg omfattar planen ein mindre parkeringsplass jf. krav frå kommuneplanen. Ein av parkeringsplassane er avsett til HC-parkering og ein er avsett til naustet på gnr./bnr. 129/57. Parkeringsplassen er lokalisert vekk frå strandsona og lengst vest i planområdet på gnr./bnr. 129/75.

1.4. Sakshistorikk

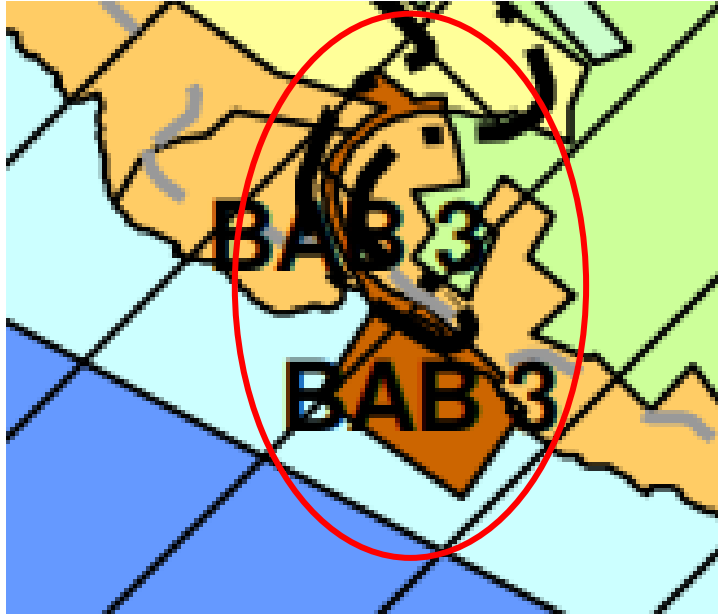
Etablering av småbåtanlegg i Nappevika er søkt om ved fleire høve tidlegare og har ein historikk som går tilbake til 2005.

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 innafor planområdet til reguleringsplanen for Radsundet Hyttefelt (sjå figur 2). Ved 2. gongs høyring av kommuneplanen vart anlegget flytta sør til Nappevika, men blei feiltolka som fortsatt søknad om steinmolo og ikkje som småbåtanlegg med bølgebrytarar. Feiltolkinga vart ikkje avklara tidsnok til at tiltaket fekk si rettmessige vurdering som del av då pågåande rullering av kommuneplanen.

Den 22.9.2011 vedtok Lindås kommunestyre arealdelen i gjeldande kommuneplan med eit tilleggsdokument der kommunestyret i punkt 5 ber om at «innspelet frå Nappane Båtlag av 2.3.2011 og 26.6.2011 vert tatt opp til ny handsaming.» Dette dokumentet var på høyring saman med formell høyring av kommuneplanen. Vidare handsaming av desse tiltaka var tema på høyringsmøte mellom Lindås kommune og Hordaland Fylkesmann den 2.10.2012.

A/STAB vart hyrt av Nappane båtlag i 2013. Oppstart av planarbeidet er kunngjort i avisa Strilen i mai 2015. Merknadsfrist var 12.6.2015. Den 7.3.2016 vart saka diskutert i møte mellom Lindås kommune og Statsforvaltaren i Vestland (då Fylkesmannen). Planframlegget er søkt utforma med omsyn til resultatet av dette møtet.

14.12.2016 vart planen vedtatt lagt ut på høyring. Statsforvaltaren i Vestland varsla då mogleg motsegn og inviterte til dialogmøte. Då dialogmøtet i følgje Statsforvaltaren ikkje følgde fram, vart det i September fremja motsegn mot planen. Motsegna vart fremja då planframlegget var i strid med overordna plan, og at det den gong var planlagd eit anna småbåtanlegg like ved. I 2018 vart det avhalden eit nytt møte mellom partane, utan at motsegna vart trekt. I februar 2018 sendte Nappane Båtlag eit innspel til revisjon av arealdelen i kommuneplanen. I samband med høyring av kommuneplanen fremja Statsforvaltaren eit krav om at godkjenninga av naboreguleringsplanen vart oppheva. I desember 2021 vart reguleringsplanen oppheva og i januar 2022 trakk Statsforvaltaren sitt motsegn.



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

Før innsending til 2. gongs handsaming fremja brannvesenet i Alver eit krav om at brannbil må ha tilfredsstillande snumoglegheit på kaia, slik at dei ved ei eventuell utrykking til Nappane raskt kan køyre vidare til nye oppdrag. Plankonsulent vart bedt av kommunen om å legge til rette for at bilar kan snu i nærheit av kaia. Ein slik snuplass ville kravd meir areal enn det som tidlegare var varsle, og det var derfor naudsynt å utvide planområdet gjennom eit varsel om utvida planområde. Det vart sendt ut 27.03.2023, med merknadsfrist 24.04.2023. Seinare har brannvesenet trekt kravet, etter at dei gjennom synfaring og praktisk prøve er trygg på at dei kan snu på kaia slik den er i dag. Ved 2. gongs handsaming er planområdet derfor om lag likt som før varslinga om utvida planområde.

2. Eksisterande forhold

2.1. Planstatus

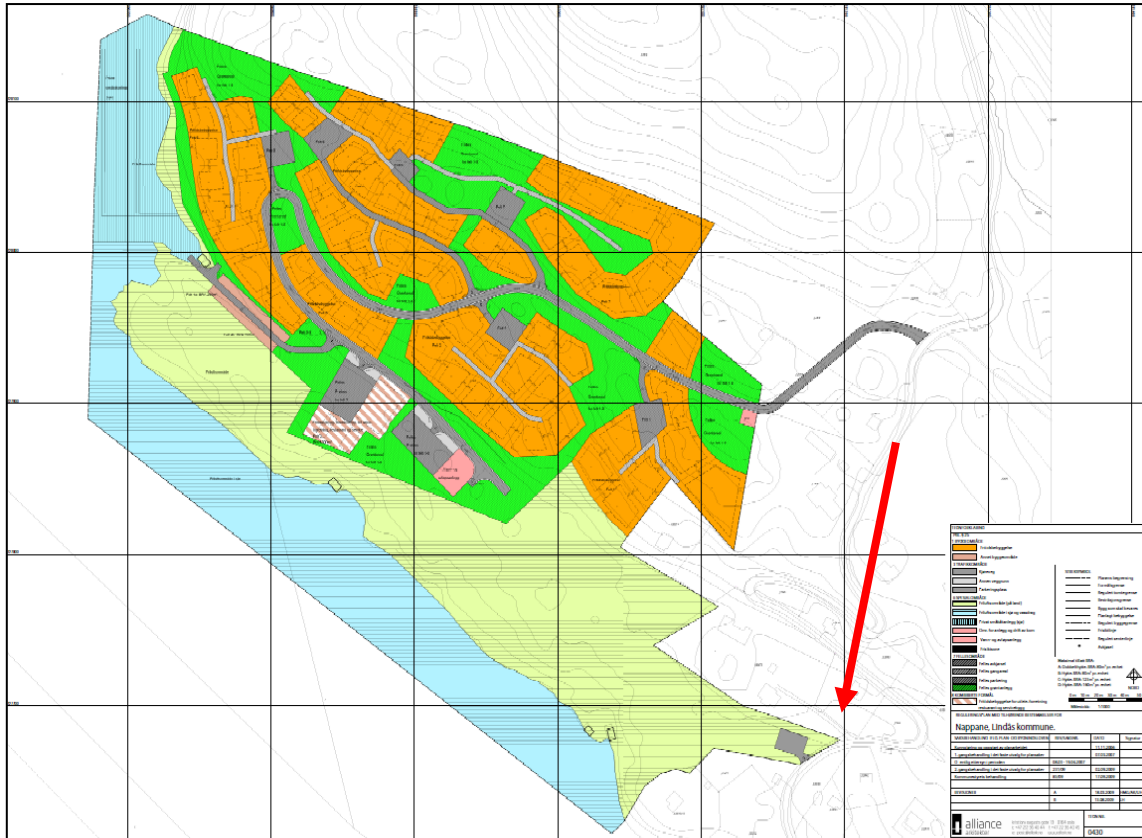
Området er ikkje regulert.

2.2. Overordna planar

Planområdet er i arealdelen til kommuneplanen sett av til *andre typer bygningar og anlegg - småbåtanlegg i sjø og vassdrag og bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone*. Om lag 20 meter utanfor planområdet i sjø er ei sone avsett til fiske. I kommuneplanen sine føresegner står følgjande om formålet: I fiskeområde går fiske framfor annan bruk av området.

2.3. Planstatus for tilgrensande område

Nærområdet er ikkje regulert. Tidlegare låg ein eldre reguleringsplan like ved: reguleringsplan for Nappane, g/bnr 129/5, PlanID. 1263-19012007. Området var regulert til fritidsbygningar for utleige, forretning, restaurant, servicebygg (resepsjon o.a.) med tilhøyrande anlegg samt småbåtanlegg. Planen er no oppheva. Nærheita til denne reguleringsplanen førte til at Statsforvaltaren fremja motsegn. No som planen er trekt er også motsegna trekt.



Figur 2. Tidlegare plan for Radsundet / Nappane hyttefelt g/bnr 129/5. PlanID 1263-19012007. Raud pil viser planområdet.

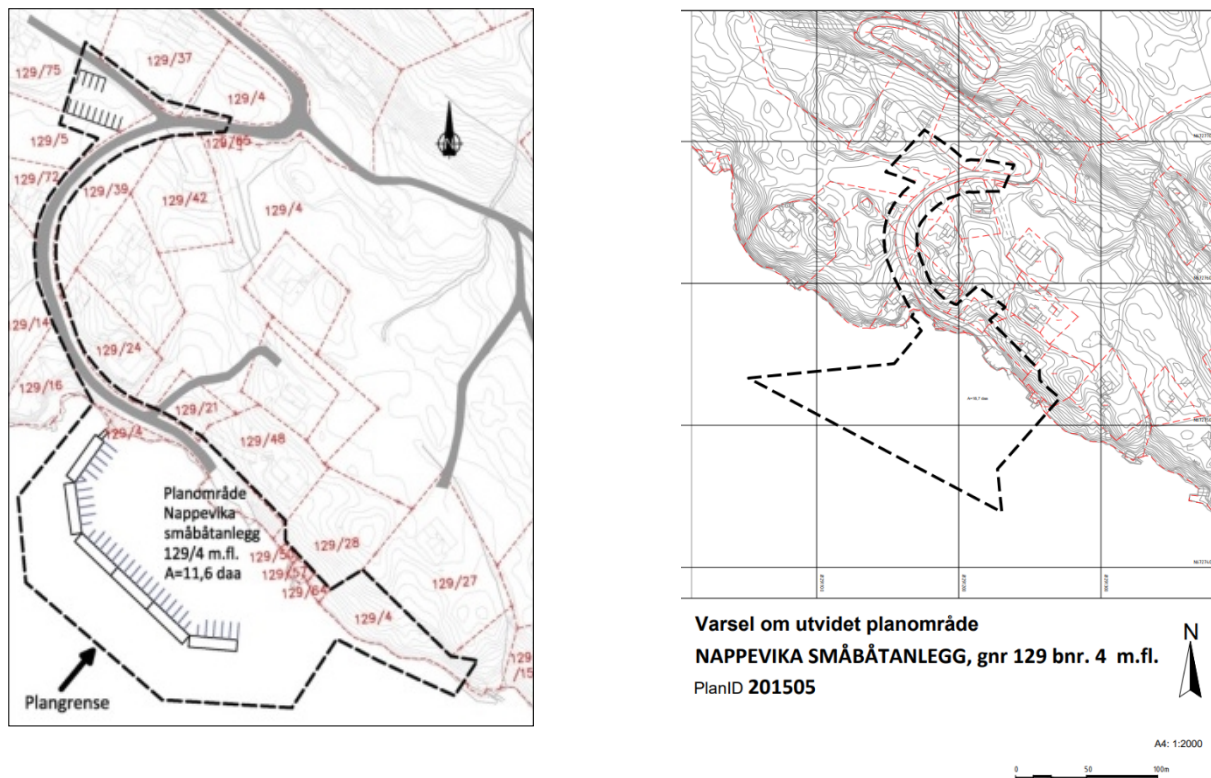
3. Planprosess

3.1. Kunngjering og varsling av oppstart

Oppstart av planarbeidet er politisk godkjent i PMU 4.2.2015 (sak 023/15). Formelt oppstartsmøte med Lindås kommune var 12.3.2015. Deltakarar frå tiltakshavar si side var Kristine Allport og Torgeir Hauge frå styret i Nappane Båtlag, samt Gaute Baarøy og Arne Christian Landsvik frå A/STAB. Frå kommunen var Arnold Matre, Terje Villanger, Julie Daling og Rune Kilen til stades.

Varsel om oppstart av planarbeid blei kunngjort i Strilen 13.5.2015. Til involverte parter, naboar, offentlege og private høyringsinstansar vart det sendt eige brev dagsett 8.5.2015. Sjå figur 3 for varselkart som var sendt ut. Etter ynskje frå Lindås kommunen er planområdet utvida til å inkludere fortøyingsområde.

Samstundes som at planframlegget vart innsendt til 2. gangs handsaming, vart planområdet varsla utvida. Brannvesenet krav å kunne snu i nærheita til kaien, og planområdet vart derfor utvida ved eksisterande avkøyrse ved gbnr. 129/21 m.a. Sjå figur under. Brannvesenet har seinare trekt kravet. Ved ny 2. gangs innsending er planområdet no om lag likt som før varselet om utvida planområde, då grunnlaget for varselet ikkje lenger er aktuelt.



Figur 3. Varselkart til oppstart og i samband med utvida planområde.

3.2. Krav om vurdering etter Forskrift om konsekvensutgreiing

Planarbeidet er vurdert til å ikkje utløyse krav om konsekvensutgreiing etter plan- og bygningslova § 4-2, og fylgjeleg ikkje krav om planprogram etter § 4-1. Formålet Småbåtanlegg i sjø og vassdrag (SMB), kor småbåtanlegget skal plasserast, ligg innanfor området avsett til *andre typer bygningar og anlegg - småbåtanlegg i sjø og vassdrag*. Flytebryggja må forankrast i sjøbotn og dette skjer innanfor føresegnområdet *Forankring av småbåtanlegg (2)*. Området der føresegnområdet er plassert er avsett til *bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone*. I reguleringsplanen vert dette vidareført og området vert regulert til *Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (BSV)*. Jf. kommuneplanen sine føresegner skal føremålet vere eit «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.» Enkel forankring av ei flytebryggje i sjøbotn vurderast til å ikkje vere eit tiltak som er i konflikt med nemnte tema. Forankringssona er lagt utafør område for fiske i kommuneplanens arealdel. Føresegnene sikrar at arbeid i sjø skjer utanfor torsken sin gytetid og forankringa i botnen vil ikkje vere til hinder for friluftsliv, ferdsle eller fiske.

3.3. Krav om vurdering etter Naturmangfaldlova

Planframlegget skal vurderast etter naturmangfaldlova §§ 8 – 12, som her fylgjer:

§ 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 eller utvalde naturtypar i planområdet. Det er vår vurdering at eksisterande kunnskap om området er god nok til å fatte vedtak i saka, og tilfredsstillande for saka sin karakter.

§ 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. For kysttorsken er gytetida mellom februar og april (http://www.imr.no/temasider/fisk/torsk/kysttorsk_sor_for_62n/torskens_livshistorie/nb-no). Sjå føresegnene.

§ 10 Økosystemtilnærming og samla belastning:

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

§ 11 Kostnader ved miljøforringing:

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.

Småbåtanlegget er reversibelt 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 bølgjebrytarane, 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.

4. Merknadar

4.1. Merknadar i samband med oppstart av planarbeidet

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
Privatpersonar og bedrifter:		
	Atle og Torill Trædal	02.06.2015

4.1.1. Merknadar frå offentlege instansar og 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 strandsoner, 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 4631-19012007), som ligg rett nordvest for Nappevika. Dette området vart regulert til fritidsbustader og småbåtanlegg i 2009, men Fylkesmannen hadde motsegn til to av hyttefeltene, 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 det planlagde anlegget.

Fylkesmannen er kritisk til meir utbygging i strandsona i eit område med så sterke friluftsliv- 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.

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 risikoreducerande tiltak gå fram av planføresegnene.

Kommentar frå planleggjar

Radsundet er ei biléd med aukande trafikk og bølger, særleg frå hurtigbåtar. Tidlegare båt plassar 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 Nappevika småbåtanlegg i Nappevika inngår i vedtatt liste over tiltak/innspel 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 først vidare med bakgrunn i dette. Tiltaket er skalert ned frå varsla 25 – 30 båt plassar til 22 båt plassar 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 vanligvis ikkje få betydning. For anlegg som ikkje har tilknytning til land, vil arealformålet for sjøarealet være avgjørende.» Her er ei byggegrens 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 kapittel 7.2. Med bakgrunn i trafikale tilhøve, ver- og bølgetilhøve samt klimatilpassing må småbåtanlegget etablerast med bølgedemparar, som tilseier eit meir massivt anlegg enn vanlege utliggarar. Val av bredde på bølgedemparane må tilpassast bølgeperiode og bølgehøgde i området, og med det aukande trafikk frå hurtigbåtar, lastebåtar og fritidsbåtar samt klimaendringar. Anlegget vil gjere Nappevika og 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 sjøs 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 tilhøyrar medlemmar i Nappane Båtlag, som alle er heimelshavarar på Nappane 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 Nappavika småbåtanlegg, eksisterer og har båtar i området per i dag. Som nemnt innleiingsvis er båtplassar på Nappane gått tapt pga. aukande trafikk i sær. Føremålet med planen er fylgjeleg å sikre at Nappavika 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 legge 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 fiskerierne og andre næringer».

Kommentar frå planleggjar

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

Bergen og omland havnevesen, i brev av 08.06.2015

Tiltaket kan påverke tryggleik eller framkomst i sjøområdet og krev dermed løyve frå BOH, jf. Lov om havner og farvann § 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 iverksett. Elles stiller dei seg bak merknadene i Kystverkets uttale av 18.05.2015.

Kommentar frå planleggjar:

Merknaden vert tatt til etterretning. Sjå føresegn 2.3.

Statens vegvesen, i brev av 22.05.2015

Statens vegvesen kan ikkje sjå at planarbeidet vil føre til vesentlege 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 syv parkeringsplassar på gnr./bnr. 129/75. Denne har tilstrekkeleg areal til at liten lastebil kan snu. Sjå illustrasjon. Parkeringsplassen er anlagt her for å redusere køyring til og frå

sjøen. Dei som bur eller har fritidsbustad i køyreavstand til småbåtanlegget skal nytte denne, også besøkande. Dei aller fleste brukarane av småbåtanlegget bur eller har fritidsbustad i nærområdet, dvs. med gangavstand.

Norges vassdrags- og energidirektorat, i brev av 04.06.2015

NVE har ingen innspel til planarbeidet.

4.1.2. Merknadar frå privatpersonar / bedrifter

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 skøyte. Kaianlegget kjem over deira båtfeste. Storaker bruker same båtfeste 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 båtfeste tilhøyrande gnr./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 kapittel 7.2.1 ei vurdering av ulike lokaliseringalternativ og aktuelle omsyn.

4.2. Merknadar frå offentleg ettersyn

Oversikt over merknadar		Brev dagsett
Merknadar frå stat, fylkeskommune og interkommunale instansar:		
	Statens vegvesen	05.04.2017
	Hordaland fylkeskommune, Regionalavdelinga	02.05.2017
	Bergen og omland havnevesen	19.04.2017
	Norges vassdrags- og energidirektorat	19.04.2017
	Hordaland fylkeskommune, kultur- og idrettsavdelinga	12.05.2017
	Fylkesmannen i Hordaland	20.09.2017

Statens vegvesen, i brev av 05.04.2017

Statens vegvesen har ingen vesentlege merknadar til planen.

Hordaland fylkeskommune, Regionavdelinga i brev av 02.05.2017

HFK er kritisk til plasseringa av småbåtanlegget grunna strandsone, kulturhistorisk kystlandskap og regionalt viktig friluftsområde, samt tilhøve til ver og vind i Nappevika. I tillegg er Nappevika utsett for bølger frå forbigående båttrafikk. Dei gjer oppmerksom på ein skrivefeil i føresegn 3.3.6 om naust. Dei minner om meldeplikta etter kulturminnelova § 8, 2. ledd.

Kommentar frå planleggjar

Merknaden er delvis tatt til følgje. Arealbruk er i tråd med kommunens ønsker og i tråd med overordna plan. Opphevinga av naboplanen gjer at den totale belastninga på strandsona i området vert vesentleg mindre. Samstundes er prosjektet skalert ned kva gjeld tal på båtplassar og det er ikkje planlagt nye tiltak i strandsona eller på eksisterande kai. Flytebrygga skal berre ha eitt kontaktpunkt med strandsida jf. føresegn 3.2.4 og skal plasserast med god avstand til land jf. føresegn 3.2.5. Fortøying av båt skal skje slik at det ikkje er til unødig bry for ålmentas bruk av område. Føresegn 3.3.6 er retta opp og føresegn 1.2.1 sikrar meldeplikta etter kulturminnelova § 8, 2. ledd.

Bergen og omland havnevesen, i brev av 19.04.2017

BOH minner om at tiltaket krev tillating frå BOH, jf. Lov om hamner og farvatn. § 27, første ledd.

Kommentar frå planleggjar

Merknaden er tatt til følgje. Sjå føresegn 2.3.

Norges vassdrags- og energidirektorat, i brev av 19.04.2017.

NVE har ingen merknadar til planen.

Hordaland fylkeskommune, kultur- og idrettsavdelinga, i brev av 12.05.2017

Sjøfartsmuseet har ingen merknadar til planen. Bergens Sjøfartsmuseum gjer merksam på at tiltakshavar er pliktig å gje melding til museet dersom ein under arbeid i sjøområda finn skipsvrak,

keramikk eller andre marine kulturminne, jf. kulturminnelova § 14. Dersom kulturminne på sjøbotnen kan verte råka av tiltaket, må arbeidet under vatn straks stoppast. Verksemda må i så fall ikkje takast opp før museet har undersøkt og eventuelt frigjeve området. Eventuelle brot på desse vilkåra vil være i strid med føresegnene i kulturminnelova.

Kommentar frå planleggjar

Merknaden er tatt til følgje. Sjå føresegn 1.2.2.

Fylkesmannen i Hordaland, i brev av 20.09.2017

Statsforvaltaren i Vestland (då Fylkesmannen i Hordaland) fremjar motsegn mot planen då den er i strid med overordna plan samstundes som at ein eldre nabo-reguleringsplan regulerer for småbåtanlegg. Motsegna blir fremja då forsøk på løysing gjennom dialogmøte ikkje har ført frem. Kommunen bør på overordna nivå avgjere kor i kommunen ein skal ha båthamner og småbåtanlegg. Vidare er dei skeptiske til plasseringa av småbåtanlegget grunna strandsone, svært viktig regionalt friluftsområde, kulturlandskap i sjø og andre verneverdiar. I brev frå Statsforvaltaren 05.01.2022 vert motsegna trekt, då planframlegget ikkje lenger er i strid med overordna plan og at naboplanen med småbåtanlegg no er oppheva.

Kommentar frå planleggjar

Merknaden er delvis tatt til følgje. Sjå svar til Hordaland fylkeskommune, Regionalavdelinga. Tiltak i sjø skal skje utanfor torsken si gytetid. Vidare sikrar føresegnene at ferdsel i strandsona ikkje skal hindrast og at eksisterande kai og båtopptrekk skal ha lik funksjon som dei har i dag.

4.3.Merknader frå varsel om utvida planområde

Oversikt over merknadar	Brev dagsett
Merknader frå stat, fylkeskommune og interkommunale instansar:	
Kystverket	31.03.2023
Statens Vegvesen	11.04.2023
NVE	11.04.2023
BKK AS	11.04.2023
Bergen Havn	17.04.2023
Museum vest	17.04.2023
Vestland Fylkeskommune	21.04.2023
Statsforvaltaren	
Fiskeridirektoratet	22.06.2023

Merknadar frå privatpersonar/bedrifter:	
Nappevika vel	
Ivar Skippervold	18.04.2023
Cardo 8614 AS På vegne av Titlandsvegen 460	19.04.2023
Trond-Erik Larsen	19.04.2023
Koreva AS	21.04.2023
Trond Tystad som landbruker på gnr/bnr 129/5	21.04.2023
Trond Tystad gnr/bnr 129/10,13	21.04.2023
Atle Maalen og Kristine Allport for styret i Nappane båtlag	21.04.2023

4.3.1. Merknadar frå offentlege instansar/etatar til varsel om utvida planområde

Kystverket, i brev av 31.03.2023

Kystverket har ikkje merknadar til utviding av planområde.

Statens Vegvesen, i brev av 11.04.2023

Statens vegvesen kommenterer at det er positivt at planen inkluderer snuplass for brannbil og legg til grunn ei løysing kor rygging ikkje vert naudsynt. Opparbeiding av snuplass bør sikrast i rekkjefølgjekrav.

Kommentar frå planleggjar

Merknaden vert ikkje tatt til følge. Brannbilen kan no snu på kaien, som no vert regulert til offentleg areal. Brannvesenet har no trekt deira krav om opparbeiding av ein eiga snuplass utanfor kaiområdet.

NVE, i brev av 11.04.2023

NVE viser til si generelle rettleiar for reguleringsplanar og deira nettsider for arealplanlegging, og ber om at desse nyttast i planarbeidet. Vidare må kommunen vurdere om planen tek omsyn til nasjonale og vesentlege regionale interesser. NVE skal ha tilsendt planen ved offentleg ettersyn dersom planen rører ved NVE sine saksområde.

Kommentar frå planleggjar

Merknadene vert tatt til etterretning. Rettleiar er nytta i planarbeidet og planen er sendt til marknadsstillar ved offentleg ettersyn.

BKK, i brev av 11.04.2023

BKK har elektriske anlegg i område, og desse må takast omsyn til i planarbeidet.

Kommentar frå planleggjar

Planframlegget fører ikkje til endringar i det elektriske anlegget.

Bergen Havn, i brev av 17.04.2023

Bergen Hamn kommenterer at det må settast av tilstrekkeleg areal for allmenn ferdsel til sjøs og dei meiner generelt at det ikkje bør settast av større areal i sjø for privat bruk. Dei ber om å få tilsendt teikningar når desse er ferdig opparbeida. Dei kan ikkje sjå at planframlegget kjem i konflikt med dei interesser dei skal ivareta, men dei gjer oppmerksom på at delar av planområde rører ved biled i området og at planframlegget må sendast til Kystverket for uttale. Dei minner vidare om søknadsplikta for bygging, graving, utfylling i sjø samt andre tiltak som kan påverke tryggleiken eller ferdselen i sjøområdet krev tillating frå BHF IKS, jf. Lov om hamner og farvatn. § 14, første ledd. Ei orientering om søknadsplikta bør inngå i føresegnene.

Kommentar frå planleggjar

Merknaden vert delvis tatt til følgje. Planframlegget sikrar tilstrekkeleg areal for allmenn ferdsel til sjøs. Merknadsstillar vil få tilsendt teikningar når desse er ferdig og søknadsplikta er ivareteken i føresegnene.

Museum vest, i brev av 17.04.2023

Merknad frå Museum Vest vart sendt via Vestland fylkeskommune som sendte den vidare til plankonsulent 3. mai 2023. Museum Vest har ingen merknader til det planlagde arealinngrepet, men gjer merksam på at tiltakshavar pliktar å gje melding til museet dersom det under arbeid i sjøområda finn marine kulturminne.

Kommentar frå planleggjar

Merknad vert tatt til etterretning, og er sikra i føresegn pkt. 1.2.2.

Vestland Fylkeskommune, i brev av 21.04.2023

Merknadsstillar påpekar at sjølv om kommuneplanen si arealdel no er endra til *Andre typer bygningar og anlegg* med beskrivinga *framtidig småbåtanlegg*, ligg delar av planområdet i sjø innanfor *Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsoner*. Tiltak eller inngrep som er i konflikt med natur, friluftsliv, ferdsle eller fiske er dermed ikkje tillate.

Merknadsstillar skriv vidare at merknadsbrevet med fordel kunne vore meir utfyllande når det gjeld kva endringar utvidinga inneber. Planen må vise byggjegransar mot sjø, jf. pbl. §1-8 og dei anbefaler å forankre desse i plankart heller enn i føresegnene.

Eventuelle kulturminneinteresser skal vere omtalte, verneverdiar vurderte og teke omsyn til i det vidare planarbeidet. Dersom tiltaket er i konflikt med nasjonale eller vesentlege regionale kulturminneinteresser kan Vestland fylkeskommune vurdere å fremje motsegn til planforslaget. Dei rår tiltakshavar til å gå i dialog med kulturminnemyndet for å synleggjere konfliktområda og om mogleg finne løysingar som kan minske konfliktpotensialet før planen vert lagt fram til høyring.

Merknadsstillar viser til omsynssone bevaring av kulturmiljø H570_1 i kommuneplanen si arealdel og at planområdet ligg innafor Den Indre Farleia, eit kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse og høg regional verdi. Merknadsstillar meiner at tiltak i dette området kan vere i konflikt med omsynet til Den Indre Farleia og det samla kulturmiljøet på staden. Det må difor takast særskilt omsyn til omgjevnadene når det gjeld tiltak knytt til planen, særleg når det gjeld tilpassing og utforming/skala i dette sårbare området.

Kommentar frå planleggjar

Merknaden vert delvis tatt til følgje. Den delen av planområdet som ligg innafor sona Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsoner i kommuneplanen er no sett av til tilsvarande Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsoner (o_BSV). Jf. føresegnene er formålet eit fleirbruksområde for natur, friluftsliv, ferdsle og fiske. Føresegnområde #1 opnar for forankring i sjø (til småbåtanlegget).

Byggjegransa for småbåtanlegget SMB følgjer føremålsgransa, og dette er forankra i føresegnene. Føremål SMB følgjer areal avsett til småbåtanlegg i kommuneplanen si arealdel.

Det er ikkje gjort funn av verneverdige kulturminne innanfor planområdet. Planområdet ligg innafor omsynssone H570_1, men kommunen har samstundes vurdert området til å vere aktuelt for eit småbåtanlegg då dei har satt av området til småbåtanlegg i kommuneplanen. Planframlegget er såleis i tråd med kommunens ønsker og i tråd med overordna plan. Planen inneber ikkje tiltak på land ved kaiområdet, det er berre tillate med eitt ilandstigningspunkt mellom flytebrygge og land. Føresegnene sett krav om at dette punktet skal plasserast i tråd med ein av dei to løysingane vist i illustrasjonsplan dagsett 05.07.2023. Prosjektet er vidare vesentleg skalert ned med tanke på talet på båtplassar. No ved 2. gongs handsaming er talet på båtplassar redusert frå 22 til 14. Den totale verknaden på landskapet er vesentleg mindre enn i opphavleg plan. Forankringsområdet innanfor planområdet er no endra frå Småbåtanlegg i sjø og vassdrag (SMB) til Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsoner (o_BSV).

Statsforvaltaren

Statsforvaltaren har ingen merknadar til utvidinga.

Fiskeridirektoratet, i brev av 22.06.2023

Merknad frå Fiskeridirektoratet kom etter fristen, men er likevel teke med i merknadsoppsummeringa. Fiskeridirektoratet gjer merksam på at det er registrert eit gytefelt for torsk i Radsundet, og ber om at dette vert teke omsyn til i planarbeidet.

Kommentar frå planleggjar

Merknad vert tatt til etterretning, og er sikra i føresegn pkt. 3.1.8.

4.3.2. Merknadar frå privatpersonar / bedrifter til varsel om utvida planområde

Nappevika vel, i brev av 14.04.2023

Nappevika vel stiller seg kritisk til at varsel om utvida planområde kom like før påske og kritiserer også omfanget av utvidinga og krev at det vert halde informasjonsmøte. Nappevika vel uttrykker også uro knytt til konsekvensane av den varsla utvidinga, m.a. knytt til borehol for vatn, inngrep i fjell, tilhøvet til barn og unges interesser, fiskeriinteresser, støy, inngrep på dyrka mark og storleiken på småbåtanlegget.

Kommentar frå planleggjar

Det som utløyste kravet om utvida varsling, var krav om snuplass for brannbil i kaiområdet. Nå krev likevel ikkje brannvesenet å kunne snu i kaiområdet. Dermed fell det meste av grunnlaget for varselet bort, og også store deler av merknadene til Nappane vel knytt til arealinngrep på land. Det er vanlig å varsle et større område enn det ein til slutt ender opp med å regulere, eller planlegge tiltak på. Den endelege planavgrensinga viser at den kommunale tilkomstvegen ikkje vert utvida og at regulert småbåtanlegg har redusert storleik, med 14 båtplassar og det er sett byggegrense i sjø. Planføresegnene sikrar også at arbeid med utlegging av iler og forankring berre kan skje utanom torsken sin gytetid. Både regulert småbåtanlegg og parkeringsplass er i tråd med kommuneplanens arealdel. Parkeringsplassen vil i sin heilskap byggast inne på eigedomen gnr/bnr 129/75 og vil ikkje råka dyrka mark på gnr/bnr 129/5.

Ivar Skipparvold, i brev av 18.04.2023

Merknadsstillar vil ikkje tillate noko påverknad på deira bygningar/eigedomar. Veggen bør vidareførast slik den er i dag og småbåtanlegget må planleggast med langt mindre areal. Dei ber vidare om at planarbeidet tek omsyn til deira borehol og kloakkanlegg.

Kommentar frå planleggjar

Merknaden vert delvis tatt til følgje. Utvidinga av planområdet har ikkje påverknad på merkadsstillar sine eigedomar. Det skal ikkje gjerast tiltak på veggen. Småbåtanlegget er redusert frå 22 plassar (ved offentleg ettersyn) til 14 plassar.

Cardo 8614 AS På vegne av Titlandsvegen 460, i brev av 19.04.2023

Merknadsstillar krev at varselet vert sendt ut på nytt og skriv samstundes at grunneigarar ikkje har vert informert om eller involvert i planprosessen. Merknadsstillar sin eigedom er del av planområdet, men planfremmar har ikkje noko avtalar knytt til reguleringa her.

Merknadsstillar kommenterer vidare at planframlegget ikkje må påverke grunneigars tilkomst til eiga eigedom, eigedomens uteareal, parkering, borehol for vassforsyning, det vert og nemnt at dårleg fjell og lausmassar i området som trugar nærliggande bygningar, og at små endringar/anleggsarbeid knytt til dette kan gjere situasjonen verre.

Merknadsstillar ber om at eksisterande rett til båtfeste vert teken omsyn til i det vidare planarbeidet. Han ber vidare om at hans eigedom vert teken ut av planen, at eigedom ikkje vert gitt bort frivillig og at det har betydelege økonomiske konsekvensar for merkadsstillar dersom det vert treft tiltak mot eigedomens vilje. Til slutt påpekar merkadsstillar at kaien eit privat småbåtanlegg på land og i sjø trugar kaiens eksisterande rolle som offentleg tilgjengeleg samlingspunkt for bygda.

Kommentar frå planleggjar

Merknaden vert delvis tatt til følgje. Merknadsstillar har vore involvert i planprosessen frå oppstart av plan. Planframlegget vil ikkje påverke grunneigars tilkomst til eiga eigedom, eigedomens uteareal, parkering eller borehol for vassforsyning. Det skal elles ikkje gjerast tiltak langs veggen. Planframlegget vil ikkje påverke eksisterande rettar til båtfeste. Kaien vil no regulerast som offentleg område og vil såleis verte sikra som eit framtidig offentleg kai-område. Det skal ikkje regulerast småbåtanlegg på land. Planframlegget opnar for utlegging av flytebrygge i sjø.

Trond-Erik Larsen, i brev av 19.04.2023

Merknadsstillar meiner at planprosessen ikkje har oppfylt krav til medverknad, dei har ikkje vore involvert i planprosessen. Dei eigar grunnen kor det var planlagt ein snuplass for brannbil. Dei vil ikkje gje frå seg eigedom til dette føremålet. Dei meiner planframlegget vil ha påverknad på deira VA-anlegg og vil ha tilsendt VAO-rapport frå kommunen. Vidare nemner merkadsstillar at det her er dårleg fjell og masser og ber om å få tilsendt geologi-rapport. Planframlegget vil vidare ha negativ påverknad på deira tilkomstveg, fjern- og nærverknad, støy, barns bruk av kai- og sjø-området, taretorsk og gyteplassar.

Merknadsstillar stillar spørsmål til korfor det regulerast privat anlegg på land samstundes som at føresegnene opnar for allmenn ferdsel.

Merknadsstillar ber til slutt om innsyn i kommunikasjon mellom kommunen og planfremjar, at kommunen stansar planarbeidet samt kommunen og Statsforvaltaren si meining om varselet kor grunneigarar ikkje vart involvert på forhand.

Kommentar frå planleggjar

Merknaden vert delvis tatt til følgje. Merknadsstillar har vore varsla frå oppstart av plan. Brannvesenet krev ikkje lenger å snu i nærheita av kaien, så planutvidinga er ikkje lenger naudsynt. Det er derfor ikkje lenger aktuelt å regulere snuplass på deira eigedom. Planframlegget vil ikkje ha påverknad på deira tilkomstveg, VA-anlegg og fjell/lausmassar. Flytebrygga vil føre til noko auke i støy frå fritidsbåtar og brukarar av anlegget. Støyen vurderast som liten. Føresegnene sikrar at anlegget er trekt ut frå kai og land, slik at det ikkje skal ha negativ påverknad på t.d. folk som badar. Føresegnene sikrar og at forankring berre kan skje utanom torsken sin gytetid. Kaien regulerast no som offentleg og føresegnene sikrar framleis allmenn ferdsel. Innsyn kan merknadsstillar få i saksarkivet til kommunen, evt. ved å kontakte kommunen direkte.

Koreva AS, i brev av 21.04.2023

Merknadsstillar har ikkje mottatt varsel om oppstart eller utvida planområde og kan heller ikkje sjå at krav til medverknad er oppfylt gjennom tidlegare prosess. Varselet skulle ikkje vore sendt like før påskehøgtida. Dyrka mark bør ikkje nyttast til parkeringsanlegg og utvida veg, og merknadsstillar vil ikkje gje frå seg areal frivillig. Kai og veg bør ikkje regulerast som privat. Merknadsstillar har tilkomstrett og parkeringsrett frå bnr. 129/10, /13, /14, /72, men kjenner ikkje til at båtlaget har rettigheter i området. Vidare er merknadsstillar negativ til storleik på småbåtanlegget, parkeringsplass og snuplass for brannbil, rot på kaien, påverknad på kulturmiljøet, fiskeri og biologisk mangfald. Planframlegget må ikkje ha påverknad på eksisterande avkøyrse til merknadsstillar sitt «nedre markområde».

Kommentar frå planleggjar

Merknaden vert delvis tatt til følgje. Det er beklageleg at merknadsstillar ikkje har mottatt kommunen sitt varsel om utvida planområde. Kommunen kan vise til at merknadsstillar vart varsla ved offentleg ettersyn. Kommuneplanen opnar for at nemnte areal kan regulerast til parkeringsplass, så dette er vurdert på overordna nivå. Vegen skal ikkje utvidast. Kai og veg regulerast som offentlege. Då det ikkje lenger er krav om at renovasjonsbil skal køyre ned på framtidig parkeringsplass og snu der, er arealet avsett til parkeringsplass redusert. Småbåtanlegget er samstundes redusert frå 22 til 14 båt plassar. Då kaien vert regulert som offentleg vil det ikkje vere anledning til utandørs lagring/rot på kaien. Føresegnene sikrar at arbeid i sjø ikkje skal utførast i torsken sin gyteperiode. Ein kjenner ikkje til kor «nedre markområde» er, men ein kan ikkje sjå at planframlegget hindrar noko eksisterande avkøyrse. Arealføremålet småbåtanlegg er i tråd med overordna plan og eksisterande veg og omgjevningar og kulturmiljøet elles vil ikkje verte påverka av planframlegget.

Trond Tystad som landbruker på gnr/bnr 129/5, i brev av 21.04.2023

Merknadsstillar påpeiker at gnr/bnr 129/5 ikkje har motteke varsel om oppstart eller utvida planområde, og at både utvida og opphavelig plan griper inn i fulldyrka mark. Merknadsstillar stiller seg også negativ til størrelsen på varsla planutviding, og er bekymra for anlegget sin påverknad på torsken sitt gyteområde.

Kommentar frå planleggjar

Når det gjeld varsling vert det vist til kommentar til Koreva AS. Kommuneplanen opnar for at nemnte areal kan regulerast til parkeringsplass, så dette er vurdert på overordna nivå. Småbåtanlegget er redusert i storleik, frå 22 til 14 båtplassar og føresegnene set krav om at arbeid i sjø skal utførast utanfor torsken sin gyteperiode.

Trond Tystad gnr/bnr 129/10 og 13, i brev av 21.04.2023

Merknadsstillar har ein avkøyrse innafor planområdet, men hevder å ikkje vere varsla. Merknadsstillar påpekar at det skal vere to parkeringsplassar langs vegen og krev at desse vert regulert. Vidare vert det påpekt manglande landskapsvern, at utstrekninga av småbåtanlegget er for stort, at forankring i sjø vil kunne påverke torskens gyteområde, samt nær- og fjernverknadsproblematikk.

Kommentar frå planleggjar

Merknaden vert delvis tatt til følge. Det er beklageleg at merknadsstillar ikkje vart varsla ved utvidinga av planområde. Planen skal no 2. gonghandsamast og det vert ikkje regulert parkeringsplassar langs vegen på dette punktet i planprosessen. Småbåtanlegget er redusert i storleik, frå 22 til 14 båtplassar og føresegnene set krav om at arbeid i sjø skal utførast utanfor torsken sin gyteperiode. Gjennom planarbeidet er det vurdert at landskapet toler tiltaket godt, då landskapsrommet rundt er open og med Oksafjellet i bakgrunnen. Tiltaket vil vere mest synleg for dei som held til i nærområdet og for passerande båtar. Tiltaket krev få inngrep i landskapet. Det største er parkeringsplassen, men denne ligg eit godt stykke utanfor strandsona.

Atle Maalen og Kristine Allport for styret i Nappane båtlag, i brev av 21.04.2023

Båtlaget ønskjer berre eit småbåtanlegg i Nappevika og kan ikkje sjå at det skal vere naudsynt med den utvidinga som er varsla. Båtlaget skal nytte eksisterande slipp og berre ha eitt punkt for ilandstigning, og skal utover utlegging av bryggje ikkje tilføre ny aktivitet til området. Brannvesenet sine krav om 3 meter brei veg og snuplass er oppfylt. Brannvesenet kan snu på kaien. Båtlaget meiner vidare at det ikkje er naudsynt å legge til rette for at renovasjonsbil køyrer heilt inn til framtidig parkeringsplass og snur der, men at ein heller kan nytte eksisterande løysing. Dette vil redusere arealet på parkeringsplassen.

Kommentar frå planleggjar

Brannvesenet har no akseptert ein løysing som gjer at det ikkje er naudsynt med ny snuplass. Eksisterande renovasjonsløysing vidareførast, slik at parkeringa vert minst mogleg.

5. Skildring av planområdet

5.1. Lokalitet og tilkomst

Planområdet 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 kommunal veg Titlandsvegen, som endar ved ei lita kai i Nappevika. Her er også anlegg for båtoppdrag. Både kaia og slippen er privateigd, men open og allment tilgjengeleg.

Her er ikkje gjennomgangstrafikk. Vegen er smal og utan fortau eller gang- og sykkelveg. Titlandsvegen er knytt til Fv. 404, Lurevegen, som har ein ÅDT på 450 (nord) og 900 (sør), også denne utan fortau eller gang- og sykkelveg.

Nærområdet er spreidd utbygd med bustadar og fritidsbustadar mot nord, søraust og aust. I tillegg har her tidlegare vore eit mottak- og omsorgssenter, men dette er no nedlagt. Mot vest er det sjø, og her ligg Radsundet, ei biled med relativt høg gjennomgangstrafikk, særleg aukande er trafikk frå hurtigbåtar og frakteskip.

5.2. Avstand til nærliggande småbåtanlegg/-hamner

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 eit på 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.

5.3. Støy

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

5.4. Landskap, naturtilhøve og soltilhøve.

Nappevika er del av eit større sør-sørvestvendt og ope landskapsrom. Landskapsrommet skråar ned mot Radsundet, og er ein del av den indre farleia. Dette 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 nord-vest for planområdet, tidlegare tilhøyrande Radsundet Hyttefelt, er avskoga. Innanfor planområdet er strandsona lett tilgjengeleg og dels utbygd med kai, båttopptrekk og veg.



Figur 4. Oversiktsfoto og bonitetskart av influensområde. Planområdet med raudt omriss.

5.5. Naturverdiar

Radsundet er registrert som lokalt viktig gytefelt for torsk (kart.fiskeridir.no). Det er elles ikkje registrert artar av nasjonal forvaltningsinteresse, utvalde naturtypar eller viktige naturtypar innafør 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).

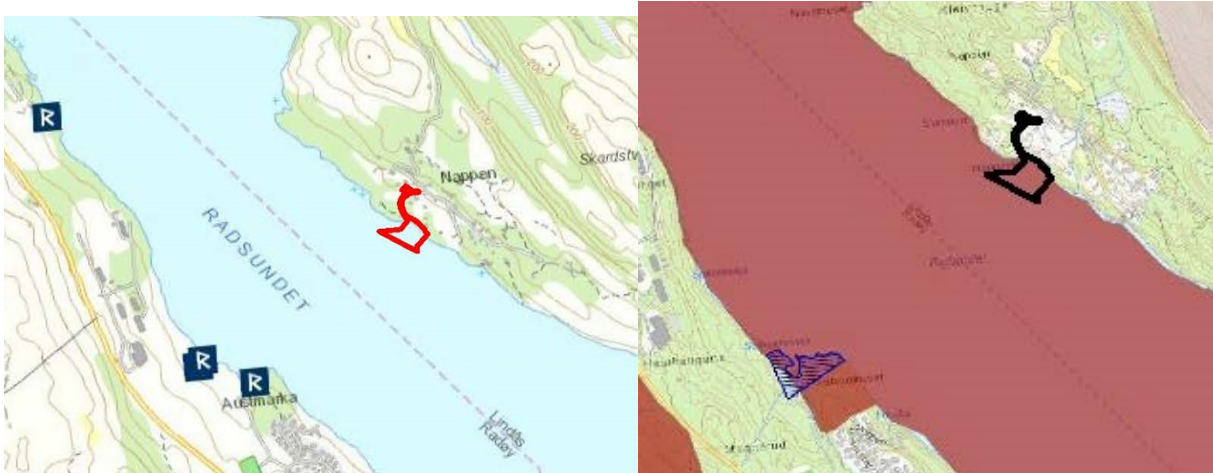
5.6. Kulturverdiar

Søk i Riksantikvaren sin kulturminnedatabase Askeladden (askeladden.ra.no) viser ingen registrerte funn av fornminne/automatisk freda kulturminne i planområdet. På andre sida av Radsundet er det kjente lokalitetar 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).

Planområdet ligg innafør *Den Indre Farleia* (Askeladden-ID K416), som er eit kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse og med høg regional verdi. Den strategisk viktige indre farleia har mange kulturminne knytt til seg med stor tidsdjupne og høg opplevingsverdi. Kaianlegget som planforslaget omfattar er eit av desse kulturminnene som skal ivaretagast igjennom planarbeidet og gjennomføring av foreslått tiltak.

I kommunedelplanen sin arealdel for Lindås er *Den indre farleia* lagt inn under omsynssone bevaring av kulturmiljø, som H570_1. I føresegna § 4.2.4 bokstav b) står det mellom anna følgjande for denne omsynssona:

«Kvalitetane i omsynssona for Den indre farleia skal sikrast gjennom ei restriktiv haldning til større inngrep i form av faste eller flyttbare bygningar, konstruksjonar og anlegg, og til andre større inngrep i landskapet.» Det skal mellom anna takast særskild omsyn til følgjande element; «Små og store landskapsrom som pregar det langstrakte landskapet med landtunger og øyer».

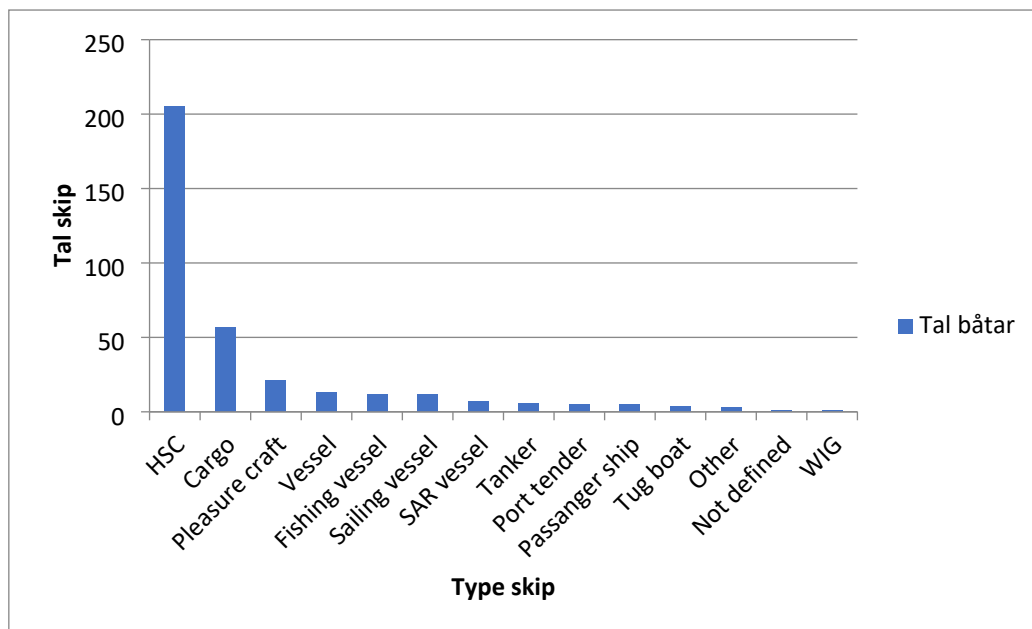


Figur 5. Registrerte kulturminne i nærområdet i kartutsnitt til høgre. Regionalt viktige og sikra friluftsområde til venstre. Planområdet med raudt (høgre) og svart (venstre) omriss.

5.7. Friluftslivsverdier

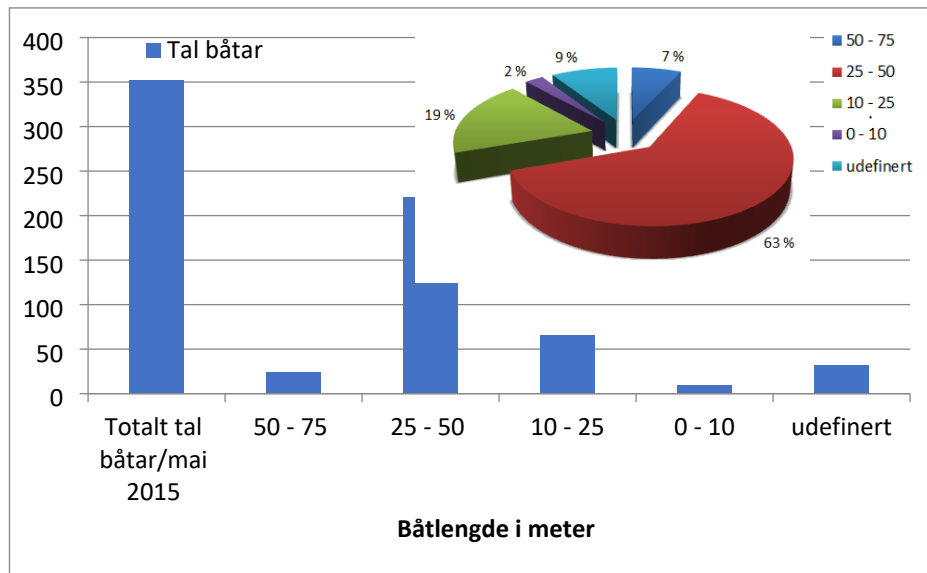
I Hordaland fylkeskommune sin oversikt over regionalt viktige friluftslivsområder er Radsundet og Alverstraumen vurdert som et svært viktig friluftslivsområde og eit A-område i deira terminologi, sjå figur 6. I A-området gjeld eit generelt råd om at det ikkje bør skje inngrep eller utbygging. På motsett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

5.8. Radsundet



Figur 6. Type og tal skip gjennom Radsundet mai 2015. Kilde: Kystverket «TailStore Targets AB_Radsundet_passline».

Radsundet er del av den indre farleia, som går mellom Bergen, Nordhordland og Sogn og Fjordane. Sundet er mykje trafikkert både av rutegående fartøy, fraktebåtar og fritidsbåtar. Erfaringsvis er trafikken aukande, og tilsynelatande er det hurtigbåtar og frakteskip som aukar mest. Tilsendt data frå kystverket syner at det eksempelvis i mai månad 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 figur 6 og 7.



Figur 7. Tal båtar per båtlenge i meter. Kilde: Kystverket «TailStore Targets AB_radsundet_passline» mai 2015.

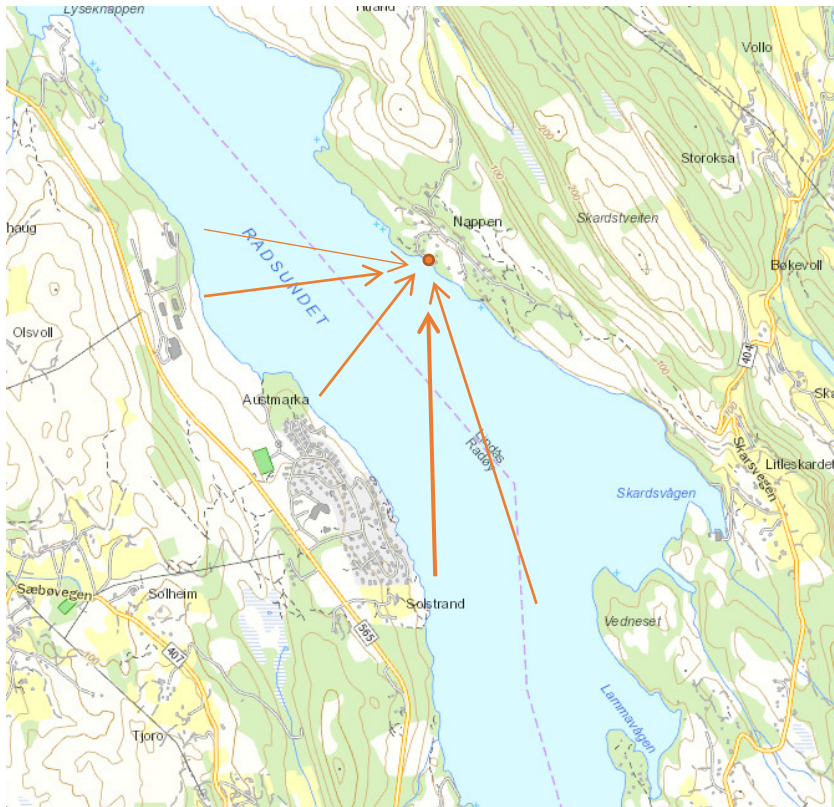
5.9. Nappevika; bølger og bølgeanalysen

Sjølv om Radsundet er del av den indre farleia i le for vær og vind, kan her tidvis være hardt ver. I den forbindelse er det utarbeid ein vind- og bølgeanalyse av Noomas, sjå vedlegg 4. Rapporten tar høgd for både vinddrivne og båtgenererte bølger. Den konkluderer med at signifikant bølgehøgde (H_s) i Nappevika er størst frå sørleg retning, men med tilsvarande høgder frå søraust, sørvest og vest. Signifikant bølgehøgde er eit snitt av dei høgste bølgjene jf. Parameter lagt til grunn for analysane.

Rapporten vurderer returperioder på 10 (10 års storm) og 50 år (50 års storm). Til grunn for analysane er plassering av småbåtanlegg jf. alternativ 3 i kap. 7.2. Til orientering oppgjer analysen kompassretning både i grader og i himmelretning.

Oppsummert er signifikant bølgehøgde (H_s) høgst frå sør med 0,9 meter og 1 meter for returperiode 10 og 50 år respektivt. For begge returperiodane er H_s over 0,7 meter mellom kompassretning 162 gradar (sør-søraust) til 284 gradar (vest - nordvest). Ein slik bølgehøgde tilseier behov for bølgedemparar ved etablering av småbåtanlegg. Kompassretningar med bølgehøgde over 0,7 meter er synt med piler i figur 8 under.

Noomas har gjort ei generell analyse av situasjonen etter etablering av bølgebrytarar. Kva for dimensjonar på bølgebrytarane som er lagt til grunn er ikkje mogleg å hente ut frå analysen, 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.



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

Figur 8. Berekna signifikant bølgehøgde (H_s) i meter. Raudepiler syner retning. Kraftigast pil har høgst signifikant bølgehøgde. Tabellen syner berekna bølgehøgde for dei ulike kompassretningane. NB! Det er ikkje samsvar mellom kompassgrader og himmelretning i Noomas sin rapport. Dette er korrigert i tabellen nedanfor.

5.10. Andre interesser

5.10.1. 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). Radsundet er populært for fritidsbåtar og leik knytt til dette. Kaia i Nappevika vert nytta til bading året rundt.

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



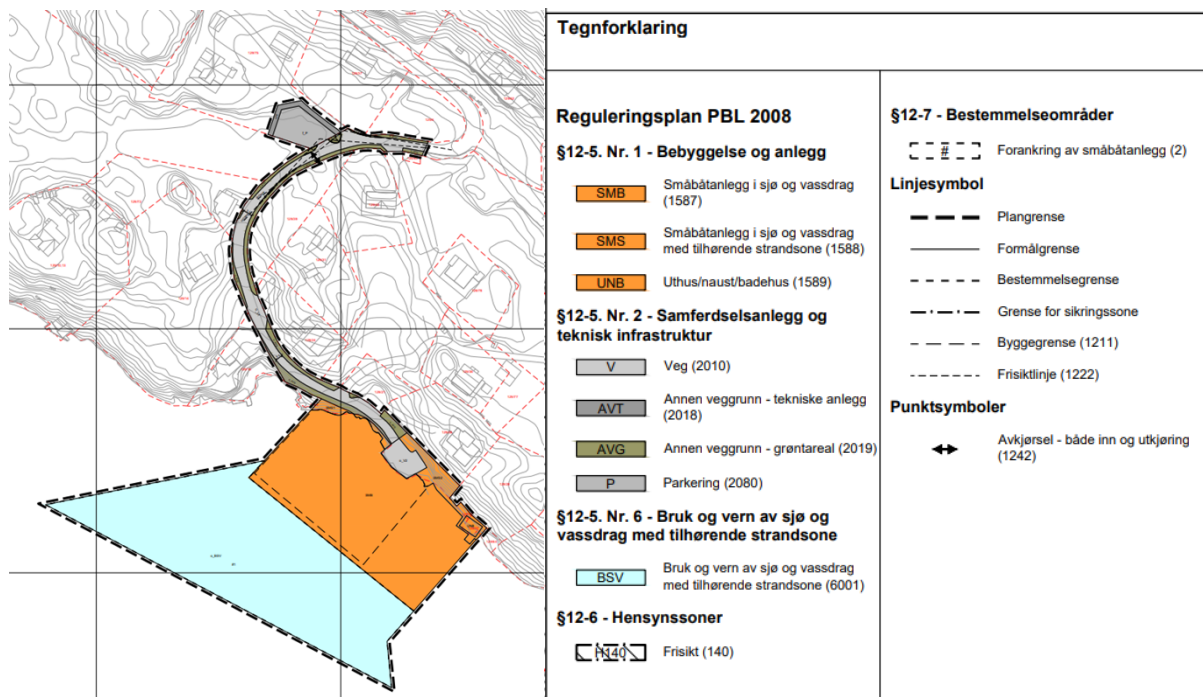
Figur 9. Privat og offentleg service i området.

5.10.2. Avfallshandtering

Nappane og Nappavika inngår i NGIR si henterute nr. 141. Her er tømning av plast, papir, restavfall og bioavfall for fastbuande kvar torsdag. Kvar bustadeigedom har egne avfallsdunkar, som vert framsett til avtalt hentepunkt ved svingen ved gbnr. 129/62 dvs. aust for planområdet.

For fritidsbustader er det plassert ein avfallscontainer ved krysset ved gbnr. 129/38. All trafikk til og frå fritidsbustadane passerer forbi avfallscontaineren.

Vidare har kvar enkelt forbrukar eit sjølvstendig ansvar for at miljøfarleg avfall vert handtert på forsvarleg måte etter gjeldande krav og forskrifter og levert til kommunal mottaksordning. Levering av spesialavfall med anna er gratis i Kjeviksdalen, både for bustader og fritidsbustader.



Figur 10. Plankart dagsett 05.07.2023.

5.10.3. Privat og offentlig service

Regionsenteret for Lindås kommune og Nordhordland ligg i Knarvik. Her er det politi, legevakt, alle offentlege funksjonar og alt ein treng innan handel og service. Avstand frå planområdet 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 ligg 2 km 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 buss til Alversund og Knarvik nokon gangar om dagen.

6. Skildring av planframlegget

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. Det er spreidde fritidsbustadar nord, aust og søraust for planområdet. Mot sør og vest er det sjø. Planområdet har ein storleik på 11 daa og omfattar g/bnr. 129/4 m.fl. Sjå vedlagt plankart og illustrasjonsplan, begge dagsett 23.05.2023.

6.1. Planlagt arealbruk

6.1.1. Småbåtanlegget og strandsona

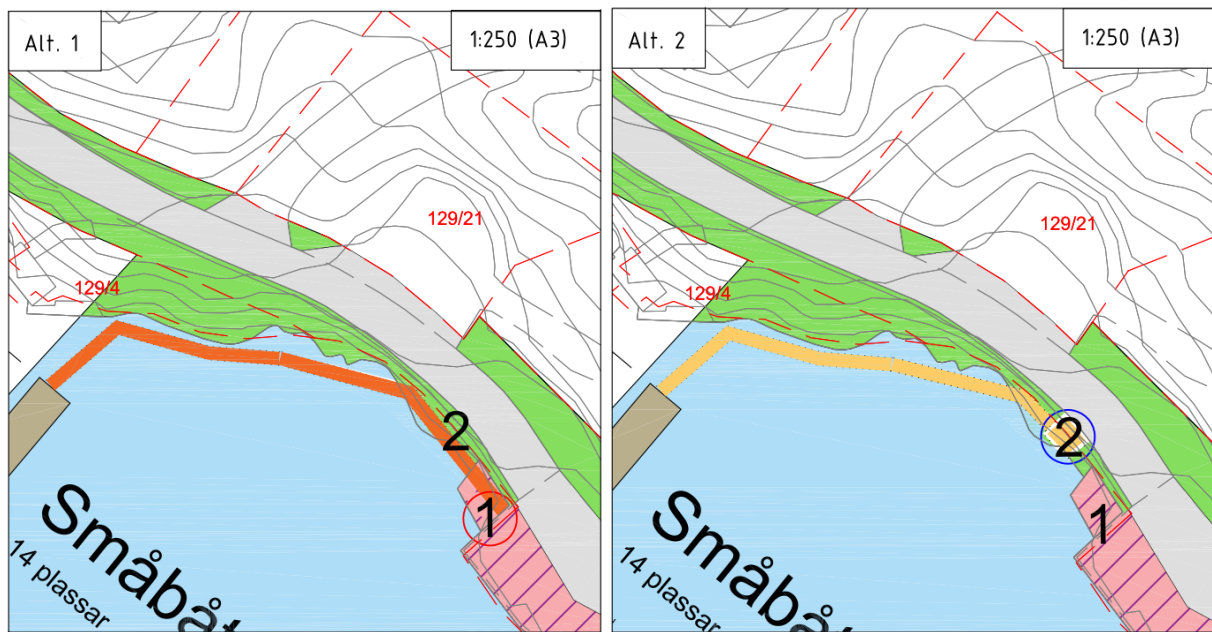
Strandsona er sett av til småbåtanlegg i sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsona (SMB). Eksisterande nausteigedom har naustføremål, og er synt som delområde UNB i plankartet. Planframlegget opnar ikkje for bygging av nye bygningar innanfor planområdet, utanom eventuell gjenoppbygging av naustet innanfor UNB.

Småbåtanlegget er planlagt med 14 båtplassar, som er eit lågare tal enn det som først var tenkt. Båtplassane skal vere private og nyttast av Nappane Båtlag sine medlemmar. Det skal nedfellast i avtale/ vedtekter at berre grunneigarar på Nappane og Titland kan være medlem/ få plass i småbåtanlegget. Anlegget er plassert utanfor eksisterande kai og båtopptrekk. Avstanden mellom småbåtanlegget og kai med båtslipp skal minimum vere 20 meter, målt parallelt ut frå kai (o_V2) og naust (UNB) i sørvestleg retning. Dette er gitt krav om ein slik minimumsavstand i føresegn 3.1.6.

Nappane Båtlag skal stå for drift og vedlikehald av kai og slipp. Det skal utarbeidast eige hamereglement som blant anna skal fastsette den enkelte medlem sitt ansvar for drift, vedlikehald og avfallshandtering. Sjå kap. 7.3.2 (og 6.10.2) for meir om avfallshandtering.

Vidare skal småbåtanlegget utrustast med tilgjengeleg sløkkereiskap for brann. I utgangpunktet er det tenkt å etablere ei stasjonær sjøvasspumpe med vasslange, som eventuelt vert supplert med eit brannsløkkingsapparat plassert i skap ved anlegget. Komplett løysing vert detaljert i byggesaka jf. plan- og bygningslova § 29 og til ein kvar tids gjeldande byggteknisk forskrift.

Koplingspunkt mellom flytebyggja og land



Figur 11: Alternativ 1 og 2. Alternativ 1 er det føretrukne valet.

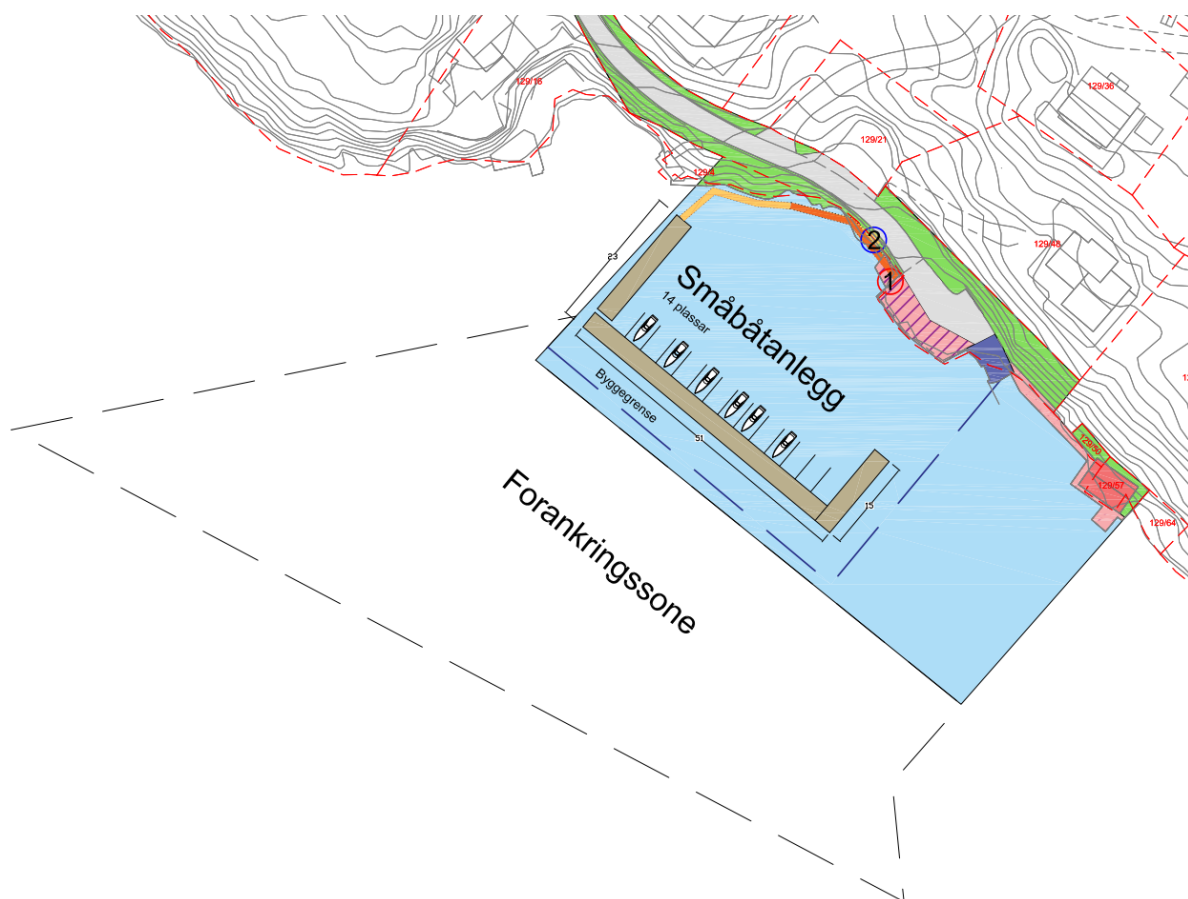
Det skal berre vere eitt kontaktpunkt mellom småbåtanlegget og land. Kontaktpunktet er der kor flytebyggja treff landsida og plassering av dette vert bestemt etter vedtak av plan. Dei to kontaktpunkta er 1) mot kaia på o_V2 og 2) mot vegen o_V1.

Kontaktpunkt alternativ 1) er det føretrekte valet og skal veljast så framt dette er mogleg. Viss dette ikkje er mogleg skal alternativ 2) veljast. Føresegn 3.1.5 sikrar at eitt av dei to punkta skal veljast og at plassering av desse i tråd med illustrasjonsplan dagsett 23.05.2023 er juridisk bindande.

Vidare skal ikkje anlegget låsast av, men vere allment tilgjengeleg, og utforma med trinnfri overgang mellom flytebyggje, landgang og land, jf. føresegn 3.1.4. Sjølve anlegget innanfor SMB skal også vere trinnfritt utforma.

Utforming av flytebyggja

På grunn av dagens vér- og vindtilhøve, aukande trafikk i Radsundet og forventa 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. Analysen omfattar både vinddrivne bølger og båtgenererte bølger. Sjå vedlegg 4 for Noomas si vurdering.



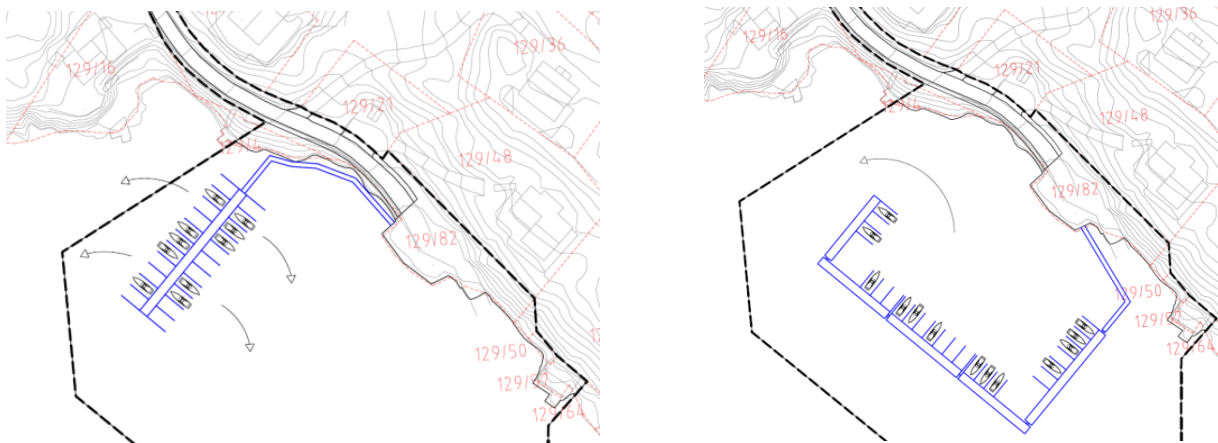
Figur 12: Flytebryggja si plassering slik den er vist i illustrasjonsplan.

Som del av planarbeidet vart det vurdert fire lokaliserings- og utformingsalternativ. Desse er enkle skisser utarbeida for å syne moglege alternativ; fordelar og ulemper. Dei er teikna tidleg i planprosessen og er derfor ikkje oppdatert kva gjeld storleik og tal på båtplassar, men dei viser prinsipp for utlegging av flytebryggje og bølgedemparar. Dei er ikkje uttømande, ei heller bindande. Plassering av flytebryggja er retningsgivande gjennom føresegnene, slik ho er vist i illustrasjonsplanen. Sjå figur 11. Utforminga er i samsvar med alternativ 4 i alternativsvurderinga under.

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. Forankringsområde i sjø er synt som føresegnområde #1.

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 utsett til med omsyn til både vind- og båtgenererte bølger. Dette uavhengig av om anlegget er forankra rett eller skrått på land. Ein tverrgåande 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 tilfredsstillande dempingsevne, og er slik sett ikkje eit reelt alternativ.

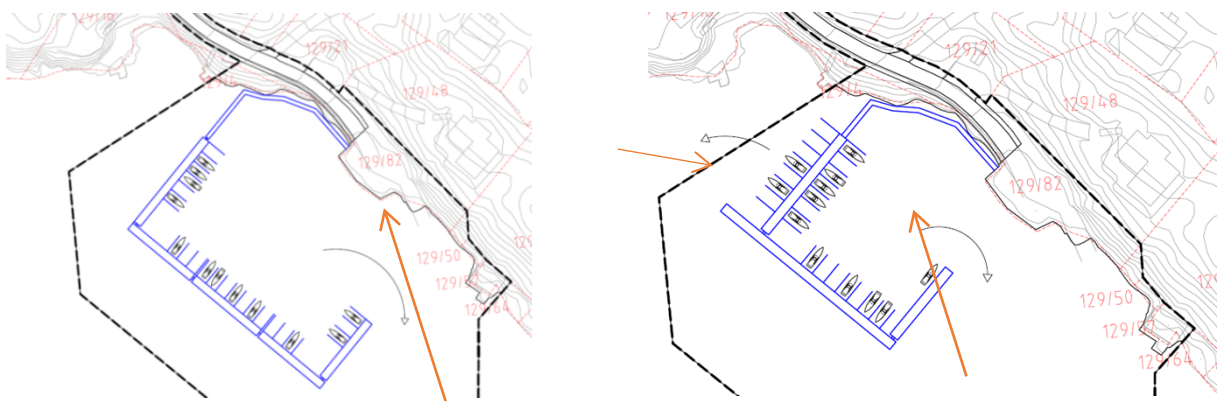
Alternativ 2 har inn- og utkøyring mot nordvest, som jf. bølgeanalyse har relativt låg signifikant bølgehøgde (T_s). Anlegget har effektiv dempingsevne og vil kunne fungere som ei god og sikker hamn. Eksisterande kai vil også få total beskyttelse, men sjøarealet tilknytt slippen på sørsida av kaia vert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



Figur 13. Alternativ 1 til venstre. Alternativ 2 til høgre.

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

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.



Figur 14. Alternativ 3 til venstre. Alternativ 4 til høgre.

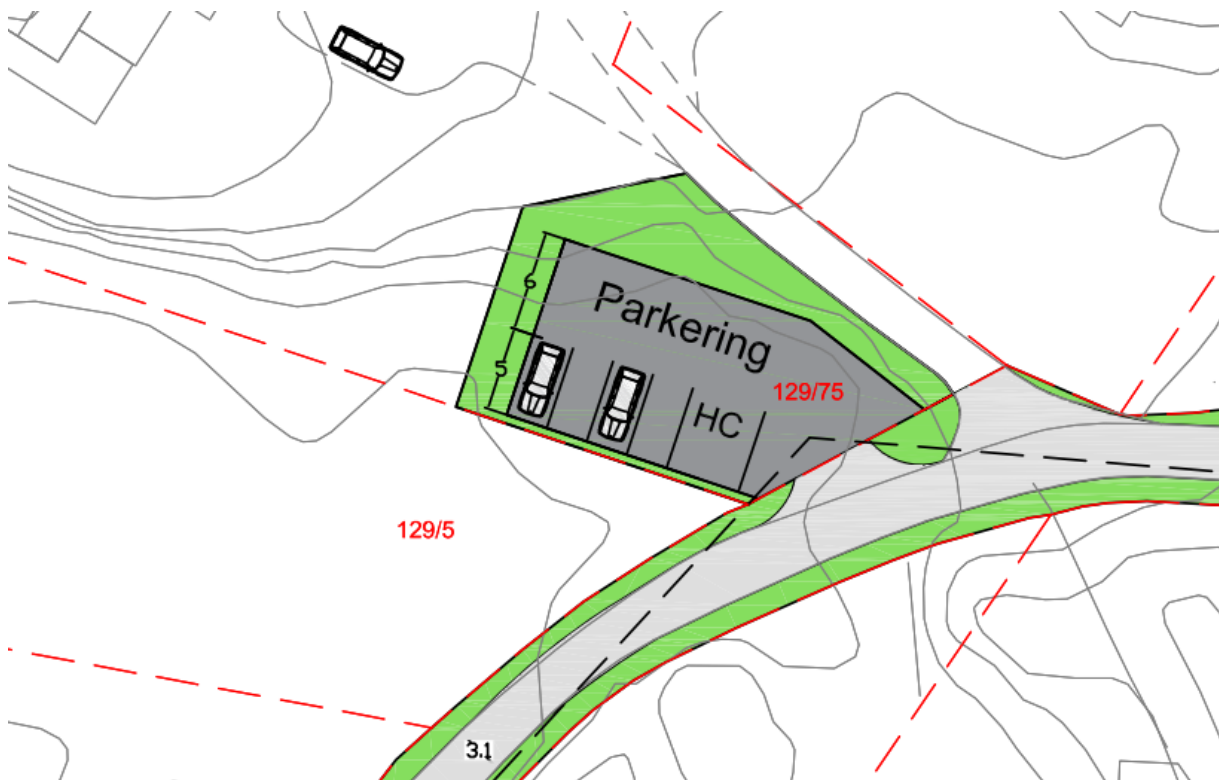
Alternativ 4 er det mest arealeffektive, og gjev ei god hamn. Dette med føresetnad om at nordvestgåande bølgedempar vert trekt tilstrekkeleg mot nordvest, eventuelt knekt mot nord slik at båtane på utsida av utliggaren mot nordvest ligg i tilstrekkeleg lé. Utfordringa med denne er at eksisterande kai 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.

6.1.2. Kaia

Eksisterande kai vert regulert som o_V2 og vil no vere offentleg. Kaia vert regulert med føremål offentleg veg for å sikre at kaien også i framtida kan nyttast som snuplass for både personlege køyretøy, kommunale køyretøy osb, slik den vert nytta i dag. På kaia skal det ikkje lagrast eller oppbevarast installasjonar og anna som hindrar køyretilkomst og anna tilkomst til, og funksjon av, kaiområdet. Dette er sikra i føresegn 4.1.5. Føresegn 4.1.6 sikrar at kaia vert utstyrt med naudsynt sløkkereiskap for brann. Vidare vert kaia fendra slik at den vert meir tilgjengeleg og brukarvenleg også for mindre båtar.

6.1.3. Parkeringsplass og avkøyrslar

Det er planlagt ein parkeringsplass f_P vest i planområdet på g/bnr 129/75. Denne skal nyttast av medlemmar i Nappane Båtlag som bur / har fritidsbustad i køyreavstand frå Nappevika. I tillegg er ein parkeringsplass avsett til brukar av naustet på gbnr. 129/57. Føresegnene set krav om at plasseringa av avkøyrslar til f_P skal avklarast som del av byggesaka, og godkjennast av vegmynde i kommunen. Vidare er det stilt krav om at terrenghandsaming, planting og tilsåing langs parkeringsareal og vegkantar skal vere ferdigstillt samstundes som parkeringsplassen og at skjeringar over 1 meter skal ha avrunda topp.



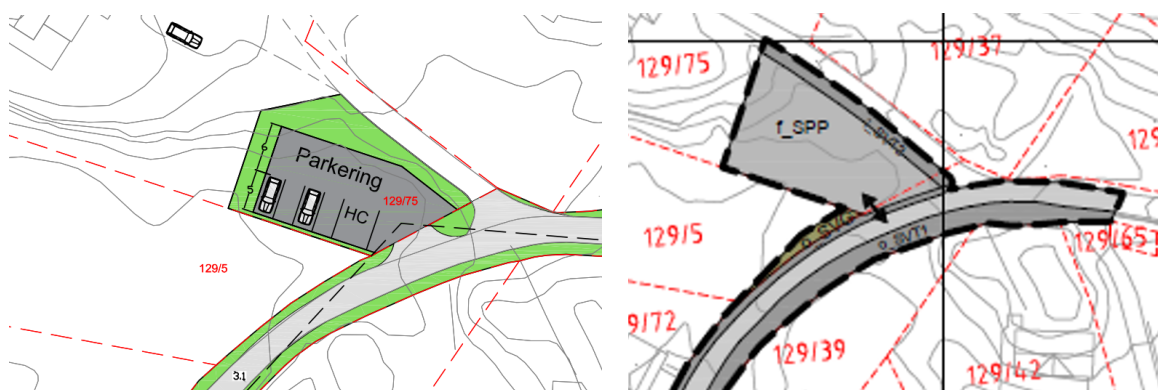
Figur 15. Parkeringsløyising på bnr. 75.

Jf. kommuneplanen er det krav om 0,3 parkeringsplass for kvar båtplass, som for planframlegget utgjer totalt 5 plassar. Vidare er det krav om at ein av desse skal settast av til rørslehemma, og som tidlegare nemnt skal det også sikrast ein parkeringsplass til eigar av naustet på gnr/bnr 129/57. Det er altså krav om 6 parkeringsplassar, ein av dei HC. Det vert regulert 14 båtplasser. Eigar av gnr/bnr 129/75 som parkeringsplassen f_P er lokalisert på er medlem i båtlaget, men skal ha parkering på eigen eigedom utanfor regulert parkeringsplass. Planframlegget opnar derfor for 5 parkeringsplassar innanfor f_P.

I samband med plan- og miljøutvalet sin handsaming av planframlegget i møte 14.12.2016 vart det gjort vedtak om at det skal vere mogleg for lastebil/avfallsbil å snu på f_P. Etter dialog med NGIR og kommunen er det ikkje lenger lagt opp til snuing av lastebil her, då brukarane av småbåthamna vil nytte eksisterande renovasjonsløyising i området. Eksisterande renovasjonsløyising er ein hyttecontainer nord for planområdet for hyttefolket og hushaldningsspann til kvar enkelt bustad.

Då det ikkje lengre er krav om tilrettelegging for snuing av lastebil er storleika på parkeringsplassen blitt noko mindre. Tidlegare i planprosessen var det også lagt inn ein avkøyrsløse frå vegen og inn til det planlagde hytteområde i naboplanen (på gbnr. 129/5). No som planen er oppheva er avkøyrsla fjerna.

Parkeringsplassen er lagt vekk frå kai- og strandområdet då det ikkje er ynskjeleg at tiltaket skal generere trafikk ned til kai- og hamneområdet. Føresegnene og regulering av kaia til offentlig eigarform sikrar at kaia til ein kvar tid vil vere rydda for objekt som kan hindre fri ferdsel.



Figur 16. Parkeringsplass f_P i planframlegget til venstre og tidlegare versjon til høgre.

6.1.4. Tilkomstveg

Det er i utgangspunktet ikkje planlagt tiltak på eller langs eksisterande kommunal veg. Brannvesenet krev at vegen har ein breidde på 3 meter langs heile, og det er noko usikkert om eksisterande veg oppfyller dette. Det vert antatt av vegen har ein breidde på minst 3 meter. Føresegnene sett uansett krav om at breidda langs vegen skal vere minst 3 meter.

Tiltaket vil i utgangspunktet ikkje medføre meir trafikk då anlegget er eigd av medlemmar i eksisterande Nappane Båtlag, som allereie har eigedommar og båt i området og/eller andre som nyttar båtrampa ved kaia.

6.2. Reguleringsføremål

Formål	Område	Areal (daa)
Bygningar og anlegg		4,1
Småbåtanlegg i sjø og vassdrag	SMB	3,7

Småbåtanlegg i sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone	SMS	0,4
Uthus/naust/badehus	UNB	0,04
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		1,8
Køyreveg	o_V1	0,82
	o_V2	0,15
	AVT	0,08
Annan veggrunn-tekniske anlegg	O_AVG	0,48
	f_P	0,26
Bruk og vern av sjø og vassdrag		5,3
Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	o_BSV	5,3
Totalt		11,2

Innanfor planområdet er arealbruken fordelt på følgjande måte:

Småbåtanlegg i sjø og vassdrag SMB

SMB gjeld for det området i sjø kor småbåtanlegget kan vere plassert. Føremålgrensa følgjer grensa for området som i kommuneplanens arealdel er avsett til småbåtanlegg. Byggjegrensa for SMB ligg i føremålgrensa, jf. føresegn 3.1.3. Føresegn 3.1.6 sikrar anleggets plassering i høve eksisterande kai, naust og båtutslepp, medan føresegn 3.1.2 seier at anlegget skal plasserast jf. funn frå utført bølgeanalyse.

Småbåtanlegg i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone SMS

SMS gjeld for dei delar av området på land som er del av småbåtanlegget. Her er det etablert kaier og båtopptrekk osv., og føresegnene sikrar at desse vert vidareført uendra etter etablering av småbåthamna. Det er ikkje tillate å etablere noko form for stengslar innanfor føremålet, då området skal vere tilgjengeleg for allmenta.

Uthus/naust/badehus UNB

Føremålet gjeld for eit eksisterande naust. Føresegnene sikrar at ein eventuell gjenoppbygging av naustet følgjer byggjetradisjonen i området.

Køyreveg o_V2

Vegføremålet er valt for eksisterande kai. Kaia vert no regulert som offentleg både for å sikre framtidig fri bruk for ålmenta og for å sikre at kaia kan nyttast som snuområde for ulike køyretøy. Det er særleg viktig å sikre snuplass for utrykkingskøyretøy og snøbrøyting.

Annan veggrunn - grøntareal AVG

Føremålet er valt for areala rundt den offentlege vegen o_V1. Føresegn 4.1.1 sikrar moglegheit for naudsynte sikringstiltak i samband med etablering av tilknytingspunkt for flytebrygga.

Annan veggrunn - teknisk areal AVT

Føremålet er valt rundt parkeringsplassen for å sikre etablering av naudsynt skråningsutslag mot tilkomstvegen i nord.

Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone o_BSV

Føremålet er valt for området innanfor planområdet som ligg i sjø men utanfor småbåtanlegget. Føremålet er ein vidareføring av gjeldande føremål i kommuneplanen sin arealdel.

6.3. Andre tema

6.3.1. Barn og unge sine interesser, funksjonshemma og eldre sine interesser

Planen har ikkje negative konsekvensar for barn- og unge, funksjonshemma og eldre sin bruk av området. Strandsona vert betre tilrettelagt for allmenta, og bølgedemparane er stabile konstruksjonar som betre legg til rette for rekreasjon og vassaktivitetar. Føresegnene sikrar at anlegget vert utforma trinnfritt, noko som gjer anlegget tilgjengeleg for fleire.

6.3.2. Avfallshandtering

Planen nyttar eksisterande infrastruktur for renovasjon. Jf. båtlaget sitt hamnereglement skal ein kvar brukar av anlegget fjerne sitt eget avfall.

6.3.3. Vatn og avlaup

Det er ikkje planlagt tilkopling til vatn- og avløpssystemet.

6.3.4. Risiko og sårbarheit

Det er gjennomført ei risiko og sårbarheitsvurdering (ROS-analyse) av planen.

Vurderinga er gjennomført av A/STAB som ein del av planutgreiinga. Analysen er basert på tiltakshavar sin kunnskap om området, og opne tilgjengelege kart og databasar. I tillegg er det utarbeidd ein fagrapport om bølger frå NOOMA som inngår i vurderingane.

6.3.5. Metode og risikomatrise

ROS-analysen 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 til stades i området
Mykje sannsynleg / periodevis, lengre varigheit (4)	Skjer kvar månad/ forhold som opptrer 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 alvorleg / katastrofalt	Personskade som medfører død eller varig men; mange skadd; langvarige miljøskadar.

6.3.6. 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. Tiltak som reduserer sannsyn vert vurdert først. Viss dette ikkje gir effekt eller er mogleg, vert tiltak som avgrensar konsekvensane vurderte.

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

6.3.7. ROS-analysen

Hending/ situasjon	Sannsynleg	Konsekvens	Risiko	Kommentar/Tiltak
Naturskade				
Risiko for ras	Lite sannsynleg / ingen tilfelle 1	Mindre alvorleg / ei viss fare 2	2	Blir vurdert som lite sannsynleg.
Flaum/stormflo	Sannsynleg / fleire enkelt tilfelle 3	Betydeleg/ Kritisk 3	9	Området ligg i og ved sjøen. Flaumfare er aktuelt, inkludert risiko for stormflo. Det er ikkje planlagt ny tiltak i strandsona. Krav til utforming av naust i § 3.3.
Bølgjer	Sannsynleg / fleire enkelttilfelle 3	Betydeleg/ Kritisk 3	9	Jf. bølgeanalysen frå Noomas kan det ventast bølger med signifikant bølgehøgde opp mot ein meter. Dette inkluderer både vind- og båtgenererte bølger. Ved å dimensjonere anlegget ut i frå dette blir småbåtanlegget både sikkert og stabilt.

Sterk vind	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 søraust, sør, sørvest og vest i sær.
Store nedbørmengd	Svært sannsynleg / kontinuerleg 5	Ubetydeleg / ufarleg 1	5	Kan skje men er ikkje ein risiko for planområdet.
Store snømengder	Lite sannsynleg / ingen tilfelle 1	Ubetydeleg / ufarleg 1	1	Store snømengder er sjeldan eit problem i området.
Forureining				
Sjøureining	Mindre sannsynleg/kjenner tilfelle 2	Mindre alvorleg/ei viss fare 2	4	Dette er ei relativt lita småbåthamn men gråvatn frå båt går uavhengig til sjø. Oljeutslepp frå båt kan skje ved uhell. Hamnereglement bør definere handtering av avfall inkludert miljøfarleg avfall. Føresegna set krav om at avfallshandtering inkl. for miljøfarleg avfall skal skje innanfor f_P. Sjå også kap. 6.10.2 og 7.3.2. Det er vidare stilt krav om utarbeiding av driftsrutinar. Sjå § 3.3.4.
Luftureining	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 småbåtaktivitet inn og ut frå Nappevika, men dette er båtar som i dag er heimehøyrande i nærområdet.

Støy	Mindre sannsynleg/ kjenner tilfelle 2	Mindre alvorleg/ei viss fare 2	4	Området er ikkje utsett for støy. Tiltaket kan generere noko meir støy frå båt pga. meir trafikk inn og ut av Nappevika, men ikkje nemneverdig.
Radon	Lite sannsynleg/ ingen tilfelle 1	Ubetydeleg 1	1	Området er oppført med aktsomhetsgrad 1- moderat til lav aktsomheit hos NGU (geo.ngu.no). Tiltaket er ikkje sensitivt for radon.
Stråling	Lite sannsynleg/ ingen tilfelle 1	Ubetydeleg 1	1	Det er ingen høgspenteleidningar i nærområdet.
Hending				
Brann	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 skal vere tilgjengeleg. Teknisk forskrift stiller krav til sikkerheit for brann. Desse må fylgjast. Det bør utarbeidast hamnereglement som omtalar drift og sikkerheit.
Eksplosjon	Lite sannsynleg/ ingen tilfelle 1	Betydeleg/ Kritisk 3	3	Planområdet ligg ikkje nær lager av farlege stoff. Gassanlegg i båt kan medføre eksplosjonsfare dersom brann. Brann og eksplosjon i båt kan få følgjer for fleire båtar og anlegget.
Trafikkulykke	Lite sannsynleg/ ingen tilfelle	Betydeleg/ Kritisk	3	Planen strukturer eksisterande båtplassar i eit felles anlegg. Planen vil ikkje / i lita grad medføre meir trafikk til /frå Nappevika. Trafikk- og

	1	3		møteulykker på sjø kan førekome. Sannsyn er derfor vurdert til nivå 1, risiko til nivå 3.
--	---	---	--	---

Konklusjon

ROS-analysen viser at det er risiko i gul sone når det gjelder bølger og brann. Planen bør ha tiltak for å redusere risikoen for disse.

Tiltak mot bølger er å dimensjonere småbåtanlegget med innfesting og bølgebrytar slik at det blant anna toler berekna signifikant bølgehøgde jf. vind- og bølgerapport frå Noomas. Dette er det sett krav om i planføresegna § 3.2.2. For eventuelt nytt naust på g/bnr 129/57 er det sett krav om at høg vasstand skal takast omsyn til. Sjø føresegn § 3.4.7.

Tiltak mot brann er i utgangspunktet heimla i gjeldande bygge- og brannforskrifter (TEK 17 kap. 11). Krav til dokumentasjon for brann er heimla i gjeldande byggteknisk forskrift § 2 i tillegg til plan- og bygningslova. Det vert vurdert at det vil vere tilstrekkelege tiltak for å få akseptabel risiko innanfor planområdet.

7. Verknadar av planframlegget

7.1. Avvik frå overordna plan

Planen er i tråd med overordna planar.

7.2. Estetikk og landskap

Småbåtanlegget er eit nytt element i landskapet, men landskapsrommet her er relativt romleg med Oksafjellet i bakgrunnen mot aust. Landskapet toler tiltaket godt. Utforminga er tenkt så arealeffektiv som mogleg, men då det er behov for bølgebrytarar er det naudsynt å dimensjonere anlegget sånn at det toler påkjenningane. Småbåtanlegget vert mest synleg for dei som held til i området, dei som held til på motsett side av Radsundet og for nordgåande båttrafikk.

Planframlegget krevjar få inngrep i landskapet og vil såleis ikkje krevje større fyllingar og skjeringar. Det største inngrepet vil vere parkeringsplassen, som no er redusert til seks plassar, og mindre i areal enn til 1. gongs handsaming. Offentleg veg frå parkeringsplassen og ned til kaien har ein bredde på 3 meter, og vegen er i samsvar med krav frå Brannvesenet om 3 fri vegbredde . Der kor den eventuelt er mindre enn 3 meter vil det vere naudsynt å utvide, men kart og målingar synar at det ikkje skal vere naudsynt. Det er ønskeleg å i størst mogleg grad oppnå massebalanse.

7.3. Kvikkleireskred

Då planområdet ligg under marin grense vert det bedt om at faren for kvikkleireskred vert sjekka. Det er gjort ein innleiande vurdering i høve til NVE sin rettleiar 1/2019: *Sikkerhet mot kvikkleireskred*.

Planframlegget inneber små tiltak, og vert difor plassert i tiltakskategori K0, sjå figur 14. Av dei tiltaka planframlegget opnar for, er parkeringsplassen det mest aktuelle å vurdere i høve til kvikkleire.

Parkeringsplassen er eit mindre anlegg som krev mindre inngrep. Båtanlegget vil ikkje vere stad for varig opphald av personar og det meste av tiltaket skjer i sjø, med berre eit kontaktpunkt mot land.

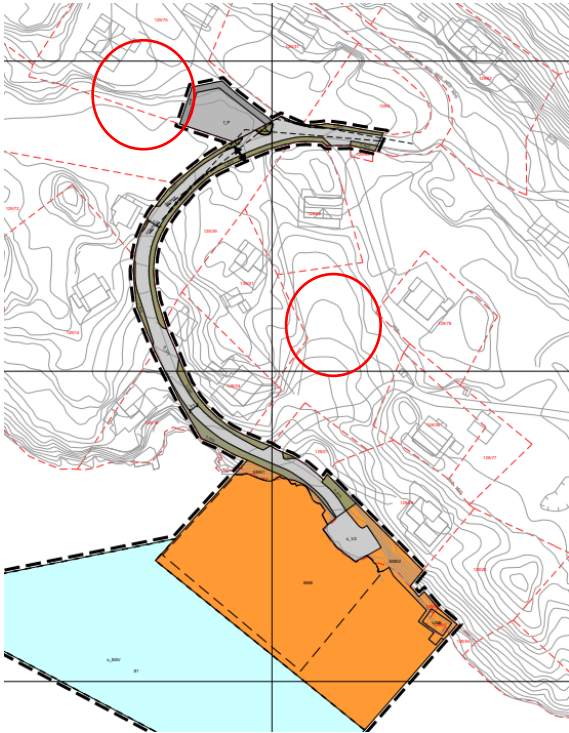
Tiltaks-kategori	Type tiltak
K0	Små tiltak som medfører svært begrensede terrenginngrep. Lite personopphold. Ingen tilflytting av personer Garasjer, naust, tilbygg/påbygg til eksisterende bebyggelse, frittstående uthus, redskapsbod, landbruk- og skogsveger
K1	Tiltak av begrenset størrelse. Lite personopphold. Ingen tilflytting av personer Mindre driftsbygninger i landbruket, lagerbygg av begrenset verdi, lokale VA-anlegg, private og kommunale vegar, mindre parkeringsanlegg og trafikksikkerhetstiltak (G/S-veg, midtdeler)
K2	Tiltak som kun innebærer terrengendring; utgraving, opp- og utfylling og masseflytting Massedeponier, komposteringsanlegg, bakkeplanering/nydyrking, massetak, andre massefyllinger
K3	Tiltak som medfører tilflytting av personer med inntil to boenheter, større byggverk med begrenset personopphold eller tiltak med stor verdi Bolighus/fritidsbolig med inntil to boenheter, større driftsbygninger i landbruket, lagerbygg med større verdi, mindre nærings- og industribygg, mindre utendørs publikumsanlegg, større VA-anlegg
K4	Tiltak som medfører større tilflytting/personopphold, samt tiltak som gjelder viktige samfunnsfunksjoner Bolighus/fritidsboliger med mer enn to boenheter, sykehjem, sykehus, skoler, barnehager, idrettshaller, utendørs publikumsanlegg og nærings- og industribygg

Figur 17. Tabell henta frå NVE si rettleiar 1/2019: *Sikkerhet mot kvikkleireskred*.



Figur 18. Flyfoto frå 1961.

I nemnte rettleiar står følgande: «Ved påvist berg i dagen eller grunt til berg (< 2 m), er det ikke fare for at det vil utløses område-skred.» Heile planområdet er under marin grense, men som ein kan sjå ut frå m.a. luftfoto frå 1961 er det mykje bart fjell i dagen. Grunnen består av bart fjell med stadvis tynt lausmassedekke. Det må også vurderast om det er mogleg at planområdet kan verte treft av eit skred som vert løyst ifrå områdar med marin leire høgare i terrenget. Ut frå tilgjengelege foto kan vi ikkje sjå noko grunn til at dette skulle vere ein fare. Det er mogleg at det kan vere avsetning frå marin leire i områda markert raudt i figuren under, men vi kan ikkje sjå ein grunn til at nivå av evt. lausmassar her skal vere av spesielt høg djupne.



Figur 19. Moglege område for avsetningsmassar.

7.4. Strandsona og sjø

Arealbruk er bestemt i overordna plan for kommunen. Gjennom kommuneplanen har kommunen valt Nappevika som ein av stadane dei ønskjer å ha eit slikt tilbod til deira innbyggjarar. Naboplanen er oppheva og det er ikkje lenger planlagt eit småbåtanlegg her, noko som gjer presset på strandsona mindre for dette området.

Anlegget vert universelt utforma. Det skal etablerast trinnfri overgang mellom SMB og o_V2 samt innanfor SMB. Ferdsl i strandsona skal ikkje hindrast, ei heller skal det plasserast eller gjerast tiltak på kaiområdet som hindrar tilkomst til, og funksjon av, kaiområdet. Anlegget vert lagt i god avstand frå eksisterande kai, slipp og naust, minimum 20 meter parallelt ut, for å sikre enkel tilkomst og manøvrering til og frå desse. Småbåtanlegget vil skjerme eksisterande kai og slipp og fylgjeleg gjere desse meir tilgjengeleg også på dagar med ruskever.

Tiltaket må forankrast på havbotn i sjø, men har utover det ingen negative konsekvensar for sjø og ferdsel. Omsyn til gytande torsk er sikra i føresegnene. I all hovudsak er småbåtanlegget reversibelt. Sjå også kap. 8.5.

7.5. Klima og energi

Planframlegget har ikkje konsekvensar for klima og energi då det ikkje vert etablert oppvarma bygg eller andre bygg av betydning. Noko auke i trafikken kan vere ein følge av dei fem parkeringsplassane.

7.6. Naturverdiar – biologisk mangfald

Føresegna set krav om at tiltak i sjø som forankring av småbåtanlegg og bølgedemparar ikkje kan skje i gyteperioden til torsk. Sjå føresegn 3.1.8. Føresegn 1.1.1 sikrar at parkeringsplass skal oppførast mest mogleg skånsamt med omsyn til terreng.

7.7. Kulturlandskap og kulturminne

Det er ikkje registrert, eller grunn til mistanke om, automatisk freda eller andre fornminne i planområdet/nærområdet, og planen vil derfor ikkje ha konsekvensar for disse. Omkringliggjande registrerte kulturminne, på andre sida av sundet, vil ikkje råkast av planforslaget.

Under utførelse og etablering av gjeldande eller andre tiltak og eventuelle funn under arbeidet med planen, vil arbeidet stoppast samt at antikvariske myndigheiter skal kontaktast (jf. Lov om kulturminne § 8 2. ledd) og føresegn § 1.2.1.

Når det gjeld nyare tids kulturminne og kulturmiljø, ligger planområdet innafor omsynssone bevaring kulturmiljø, h570 i kommuneplanen sin arealdel for Lindås. Planområdet ligger i og råkar *Den indre farleia* som kulturhistorisk landskap med nasjonal interesse og høy regional kulturmiljøverdi. Kaia som råkast direkte av tiltaket er også et kulturminne som har kulturhistorisk verdi som forteljande element i dette kulturhistorisk viktige landskapet.

Føresegnene knytt til omsynssona tilseier at ein skal ha ei restriktiv haldning til større inngrep i form av faste eller flyttbare bygningar, konstruksjonar eller anlegg og større endringar av landskapet.

Det er i planforslaget tatt utgangspunkt i at landskap og kai ikkje skal endrast fysisk. Det vil ikkje bli gjort inngripen i de fysiske strukturane ved landskap eller den bevaringsverdige kaien. Planframlegget legger opp til en flyttbar og mindre konstruksjon, der talet på båtplassar er svært redusert i høve til opphaveleg ynskje. Småbåtanlegget er i sin natur lesbart som et midlertidig tiltak som ikkje gjer skade på landskap eller kaistruktur, samtidig som den visuelle, estetiske og miljømessige påverkinga er dempa. Småbåtanlegget har ingen større mast- eller veggkonstruksjonar. Tiltaket er utforma med omsyn til det viktige kulturhistoriske landskapet og kan ikkje seiast å vera *eit større inngrep* den indre farleia. Vi vurderer konsekvensane for tiltaket til å være i tråd med det omsynet til kulturmiljøet som omsynssonen er meint å ivareta i dette sårbare kulturmiljø- og landskapet.

7.8. Kommunikasjon, veg- og vegtekniske tilhøve

Planen omfattar etablering av ein parkeringsplass med 5 parkeringsplassar, i samsvar med krav i KPA for Alver kommune. Dette for å redusere eventuell trafikk ned til anlegget og kaiområdet. Tiltaket vil ikkje generere særleg meir trafikk enn i dag då brukarane av anlegget bur i nærheita, og ikkje er avhengig av å nytte bil for frå og til småbåtanlegget. Brannbil og andre redningskøyretøy får no ein tilrettelagt snuplass på kaia utan hindringar. Dette vil komme alle nærliggande naboar til gode.

7.9. Folkehelse (rekreasjon, støy, ureining)

Radsundet i seg sjølv er definert som eit svært viktig friluftsområde. Føresegna sikrar blant anna at strandsona skal vere ålment tilgjengeleg og at det følgjeleg er ulovleg å sette opp hinder (§§ 3.1.2 og 3.1.3). Val av utforming og naudsynt dimensjoner på bølgedempingane 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 friluftsområde. 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.

Meir båttrafikk kan generere meir støy og ureining. Då anlegget ikkje er kommersielt men samlar eksisterande aktivitet i området vil det vere liten endring 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 innanfor gjeldande forskriftskrav.

7.10. Barn- og unge, funksjonshemma og eldre sine interesser

Tiltaket vil ikkje ha negative konsekvensar for barn og unge, ei heller funksjonshemma og eldre sine interesser. Trinnfri tilkomst til og ferdsel på brygga vil gjere anlegget tilgjengeleg for alle.

7.11. Avsluttande kommentar

Radsundet og den Indre Farleia er eit kulturhistorisk viktig område, men også eit levande område i utvikling. Tilgang til Nappavika frå sjø, og tilgang frå sjø til Nappavika, 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 på Nappane og Titland. Tiltaket vil også betre tilkomst frå sjø til eldre kai og båtopptrekk / slepp innanfor planområdet. Dette gjeld særleg for folk med rørslehemming, då anlegget skal vere trinnfritt og ha trinnfrie overgangar. Båtlaget vil stå for vedlikehald av kai og slipp.

8. Vedlegg

Vedlegg 1: Plankart dagsett 05.07.2023

Vedlegg 2: Reguleringsføresegner dagsett 28.07.2023

Vedlegg 3: Illustrasjonsplan dagsett 05.07.2023

Vedlegg 4: Noomas Vind- og bølgeanalyse

Vedlegg 5: Varslingsdokument og merknader

Vedlegg 6: SOSI-fil dagsett 05.07.2023