

# BOKN KOMMUNE FORVALTNINGSSTYRE

## MØTEINNKALLING

**Møtedato:** 10.05.2017  
**Møtestad:** Boknatun  
**Møtetid:** Kl. 19:00

Den som har lovleg forfall, eller er ugild i nokon av sakene, må melda frå så snart råd er, tlf. 52 75 25 00, slik at varamedlem kan bli innkalla. Varamedlemer møter etter nærare innkalling.

Dokument som ikkje er tilsende, kan du få kopi av på Boknatun. Dokument som ikkje er offentlege, vil bli utleverte i møtet. Dersom medlemene på førehand ønskjer å gjere seg kjent med innhaldet i desse dokumenta, er dei tilgjengelege på rådhuset.

**Bokn kommune**  
03.05.2017

Emilie Moi Eikje  
Leiar

---

Kåre Bua  
sekretær

## Sakliste

<b>Sak nr.</b>	<b>Saktittel</b>
023/17	Godkjenning av møtebok frå møte 06.04.2017
024/17	E39 ROGFAST detaljregulering for tverrslag (tunnel) og ventilasjonstårn ved Arsvågen i Bokn kommune.
025/17	Reguleringsplan for del av gnr. 7 bnr.12 m.fl. - Nordre Vågholmen - 1. gongs handsaming
026/17	Gnr. 17 bnr. 3 - Terje Hognaland m.fl. - frådeling av areal til båtstø - dispensasjon
027/17	Meldingssaker

# BOKN KOMMUNE

## Sakspapir

<b>SAKSGANG</b>			
<b>Styre, utval, komite m.m.</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr</b>	<b>Sakshands.</b>
Forvaltningsstyre	10.05.2017	023/17	ÅKF

<b>Saksansv.:</b> Åse Karin Fjellving	<b>Arkiv:</b> K1-033, K3- &17	<b>Arkivsaknr:</b> 17/22
	<b>Objekt:</b>	

### Godkjenning av møtebok frå møte 06.04.2017

#### RÅDMANNEN SITT FRAMLEGG TIL VEDTAK:

Møteboka vert godkjent slik ho ligg føre.

# BOKN KOMMUNE

## Sakspapir

SAKSGANG			
Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Forvaltningsstyre	10.05.2017	024/17	HMF

Saksansv.: Kåre Bua	Arkiv: K2-L12 Objekt:	Arkivsaknr 16/577
---------------------	--------------------------	----------------------

### E39 ROGFAST detaljregulering for tverrslag (tunnel) og ventilasjonstårn ved Arsvågen i Bokn kommune.

#### Dokumentliste:

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottakar	Tittel
1	I	20.06.2016	Tor Geir Espedal Statens vegvesen region vest	E39 Rogfast. Etablering av tverrslag (tunnel) og ventilasjonstårn ved Arsvågen.
2	I	14.12.2016	Sageidet, Morten Fylkesmannen i Rogaland	Fråsegn til plan 201608 for etablering av tverrslag og ventilasjonstårn på Arsvågen i Bokn E39 Rogfast
3	I	27.12.2016	Fylkesrådmannen /regionalplanavdelingen	Uttale til detaljreguleringsplan for E39 ROGFAST - tverrslag (tunell) og ventilasjonstårn ved Arsvågen, Bokn kommune.
4	I	16.01.2017	Statens vegvesen	Dokument 16/94128-10 E39-Rogfast reguleringsplan tverrslag og ventilasjonstårn Arsvågen plan 201608 anmodning om endelig vedtak sendt fra Statens vegvesen
6	U	21.02.2017	firmapost-vest@vegvesen.no; Tor Geir Espedal; Hans Ivar Ravn	REGULERINGSPLAN FOR TVERRSLAG PÅ ARE-ANMODNING OM TILLEGGSSOPPLYSNINGER
7	I	13.03.2017	Tor Geir Espedal Statens vegvesen	Reguleringsplan på tverrslaget i Are - Bokn kommune - Anmodning om tilleggsopplysninger sendt fra Statens vegvesen
8	U	21.03.2017	Espedal Tor Geir (tor.geir.espedal@vegvesen.no)	Orientering om Rogfastprosjektet - Handsaming av reguleringsplan tverrslag
9	I	22.03.2017	Espedal Tor Geir	SV: Orientering om Rogfastprosjektet - Handsaming av reguleringsplan tverrslag
10	I	27.04.2017	Tor Geir Espedal Statens	E 39 Rogfast - Reguleringsplan for

11 I 27.04.2017 Espedal Tor Geir

Manglende behandling av reguleringsplan for tverrslag og ventilasjonstårn ved Arsvågen.

**RÅDMANNEN SITT FRAMLEGG TIL VEDTAK:**

1. Forvaltningsstyret anbefaler for kommunestyret at forslag til detaljregulering for tverrslag(tunnel) og ventilasjonstårn ved Arsvågen godkjennes i henhold til plankart datert 21.10.2016 med tilhørende bestemmelser av samme dato

Godkjenningen anbefales gitt på følgende vilkår:

- Langs strekningen på E39 mellom Arsvågen og Knarholmen som skal benyttes under massetransport, skal det foreligge godkjent og gjennomført TS –plan før transport kan igangsettes.
  - SVV skal legge fram for Bokn kommune forslag til løsning for utforming av ventilasjonsbygg med tilhørende tårn i god tid før det søkes om byggetillatelse og designet er fastlagt.
2. Bokn kommunestyre er kjent med at det i forbindelse med planene om å benytte E39 mellom Arsvågen og Knarholmen til massetransport, skal settes i gang et arbeid med utarbeidelse av reguleringsplan for ny kryssløsning mellom Arsvegen og E39. Bokn kommune vil allerede nå signalisere at vi er svært skeptisk til dette prosjektet og stiller oss undrende til at SVV evt. vil godkjenne et slikt kryss på E39 for av/påkjøring av større anleggsbiler – midt i et fra før kaotisk trafikkområde med stor trafikk til og fra ferjene.

## Saken gjelder:

Ved bev av 16 januar 2017 har Statens vegvesen oversendt til behandling reguleringsforslag for nytt tverrslag og ventilasjonstårn ved Arsvågen.

Følgende framgår blant annet av planbeskrivelse:

Som en del av tidligere vedtatt Rogfastplan var det regulert ventilasjonstårn på Krågå. Av tekniske og sikkerhetsmessige årsaker har Statens vegvesen konkludert med at ventilasjonstårnet heller skal plasseres på Are sørvest for moloen til Solholmen.

Tiltaket i dagen vil bestå av et ventilasjonstårn på 18m med tilhørende ventilasjonsbygg.

Sjakten vil være ca, 2km lang. Volumet av tilleggsmasser er ikke oppgitt, men det er opplyst at massene i hovudsak vil bli brukt til planering av riggområdet ved Laupland. Transporten dit skal foregå via E39 til et nytt kryss med egen avkjøringsfil ca. 0,8kmkm nord for billettlukene. I tillegg er det planlagt hastighetsreduksjon på E39 forbi krysset.

Restmasser skal eventuelt legges i godkjent deponi ved Knarholmen.

Under anleggsdriften skal sjakten brukes til uttransportering av steinmasser fra hovedløpet i Rogfasttunnelen.

Reguleringsplanen er lagt direkte ut på høring av Statens vegvesen uten forutgående politisk behandling i forvaltningsstyret. Denne prosedyren for saksbehandling av Rogfastplanen ble godkjent av Rogaland fylkeskommune før planarbeidet startet opp.

Det vises ellers til vedlagte planbeskrivelse , kart og reguleringsbestemmelser

## Høring:

SVV varslet om oppstart av planarbeidet for nytt tverrslag og plassering av ventilasjonstårn den 16 juni 2016. Det inkom 3 merknader

Forslaget til reguleringsplan ble deretter lagt ut på høring i perioden 21.10-20.12. 2016. Det inkom 3 merknader:

- [Fylkesmannen i Rogaland \(uttale av 14.12.2016\)](#)  
Fylkesmannen påpeker at dersom overskuddsmassene fra tverrslaget overstiger det godkjente volumet som kan fylles ut i Arsvågen, må overskuddet gjennvinnnes eller nyttiggjøres på annen måte.  
Fylkesmannen presiserer at mellomlagringen i Knarholmen (700000m<sup>3</sup>) kun gjelder masser som skal brukes i industriområdet, fortrinnsvis i havneområdet.
- [Rogaland fylkeskommune v/ kulturavdelingen](#)  
Merknadene frå kulturminnemyndigheten er ikkje vedlagt saken, men SVV opplyser det er gitt tilbakemelding om at planen ikkje
- [Rogaland fylkeskommune v/ regionalplanavdelingen. \(Uttale av 19.12.2016\)](#)  
Fylkesrådmannen påpeker at det ikke er omtalt i planbeskrivelsen hvor mye tilleggsmasse som skal tas ut fra tverrslaget og har forventninger til at massehåndteringsplanen for Rogfast eventuelt justeres.  
Fylkesrådmannen gir elles uttrykk for at SVV må intensivere arbeidet med å tilrettelegge for videreforedling av overskuddsmasser som er av god kvalitet.  
Fylkesrådmannen mener det er positivt at en nå unngår inngrep på Krågå, men understreker at anlegget i Arsvågen må gis god landskapsmessig utforming og anbefaler at utformingen av det 18m høye tårnet bør legges ut på en arkitektkonkurranse.

- Statens vegvesen sine egne kommentarer til merknadene:

Navn	Resyme av uttalelse	Kommentar fra Statens vegvesen
A1. Fylkesmannen i Rogaland	Fylkesmannen har ikke særskilte merknader til planen. Eventuelle overskuddsmasser fra denne planen, som overstiger de volumene som utfyllinga i Arsvågen åpner for må gjenvinnes og nyttes på annen måte.	Tas til orientering.  Overskuddsmasser fra driving av tverrslaget, E13, vil i hovedsak nyttes til opparbeidelse av riggområde på Laupland, resterende fjellmasser vil bli mellomlagret på Knarholmen for videre bruk i prosjektet.
A2 Fylkesrådmannen kulturavdelingen	Planen er ikke i konflikt med kulturminner.	Tas til orientering.
A3 Fylkesrådmannen regionalplanavdelingen	Regionalplanavdelinger er opptatt av følgende: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Masser fra tverrslaget. Bruken av overskuddsmasser fra prosjektet.</li> <li>• Landskapsvirkning ved tunnelmunningen. Ventilasjonstårn får en estetisk og landskaps-tilpasset utforming.</li> </ul>	Overskuddsmasser fra driving av tverrslaget, E13, vil i hovedsak nyttes til opparbeidelse av riggområde på Laupland, resterende fjellmasser vil bli mellomlagret på Knarholmen for videre bruk i prosjektet.  Dette vil bli håndtert i den videre prosjekteringen og ligger inne som en del av kontrakten til prosjekterende konsulent og dens arkitekter. Jfr. § 5.1 i reguleringsbestemmelsene, Tårnkonstruksjonen skal gis et estetisk og arkitektonisk uttrykk som er tilpasset stedet og omgivelsene. Kommunen skal involveres i arbeidet med utformingen.

Etter rådmannen sin vurdering er planbeskrivelsen mangelfull på noen viktige områder og oversendte derfor Statens vegvesen en anmodning om tilleggsopplysninger. Se brev av 16.02.2017

Det ble avholdt et administrativt møte og i brev av 13 mars 2017 har prosjektledelsen redegjort for de problemstillingene som var drøftet.

Se vedlegg.

### Rådmannen sin vurdering:

Slik rådmannen ser det er det 3 hovedutfordringer knyttet til gjennomføring av reguleringsforslaget

- Disponering av overskuddsmasser
- Utforming og plassering av ventilasjonsbygg og tårn
- Transport av masser som ikke skal plasseres i sjødeponi i Arsvågen.

## Massedisponering

Fylkesrådmannen påpeker at saken mangler opplysninger om omfanget og deponering av tilleggsmasser som skal tas ut fra tverrslaget. Seinere har en fått opplyst at det skal tas ut ca. 425000m<sup>3</sup> fra selve tverrslaget. Som svar på fylkesrådmannen sine merknader skriver SVV at massene skal brukes til å planere anleggsriggen på Laupland og restmasser tenkes kjørt til mellomlagring i Knarholmen.

I tilleggsetredningen av 13 mars skriver Statens vegvesen at massene fra tverrslaget er av god kvalitet og i hovudsak skal transporteres til mellomlagring ved Knarholmen hvor den skal knuses og brukes til formål på selve anlegget og til bygging av nye kryss på Knarholmen og på Austre Bokn. Dersom planene skulle bli endret er det forutsetningen at det ikke skal ligge igjen masser på Knarholmen etter at anlegget er ferdigstilt.

Det er videre opplyst at det ikke vil bli fylt masser i Arsvågen før tverrslaget er ferdigstilt.

Utfyllingen i Arsvågen har vært drøftet mellom Statens vegvesen og Fjord1 med hensyn på innseilingsproblematikk til ferjeleiet. Partene er enige om en etappevis utfylling som vil ivareta sikkerhet under innseilingen. Se vedlagte plankart og møtereferat.

## Plassering og utforming av ventilasjonsbygg og tårn

Etter rådmannen sin vurdering er dette et særdeles viktig punkt. I forarbeidet til planen ga kommunen uttrykk for at det burde lyses ut arkitektkonkurranse for bygningene tilsvarende fylkesrådmannen sin anbefaling.

Det framgår ikke av planbeskrivelsen at det vil bli utlyst arkitektkonkurranse, men under pkt.5.1 i reguleringsbestemmelsene er det tatt inn følgende tekst:

«Tårnkonstruksjonen skäl gis et estetisk og arkitektonisk uttrykk som er tilpasset stedet og omgivelsene. Kommunen skal innvolveres i arbeidet med utformingen»

I tillegg har SVV kommentert følgende til fylkesrådmannen sitt forslag om arkitektkonkurranse:

« Det vil bli håndtert i den videre prosjekteringen og ligger inne som del av kontrakten til prosjekterende konsulent og deres arkitekter»

I planbeskrivelsen fremgår det at ventilasjonstårnet skal oppføres med 18m høyde. Det viser seg at dette er feilskrift. Høyden vil bli 8-10m. Det framgår av tilleggsinformasjonen av 13 mars at detaljprosjekteringen ikke er ferdig, men at designen vil bli sett i sammenheng med tårnene som skal bygges i Randaberg og på Kvitsøy. Videre blir det sagt at Bokn kommune vil bli tatt med på råd når detaljprosjekteringen er kommet lenger.

Rådmannen ser det slik at en arkitektkonkurranse nødvendigvis ikke trenger å være avgjørende for et bra resultat. Rådmannen legger til grunn at SVV nå har fokus på utforming og landskapstilpasning og at et samarbeid med kommunen vil sikre at estetikk blir ivaretatt.



## Transport av masser:

Det framgår av planbeskrivelsen at massene fra tverrslaget skal transporteres til Laupland og mellomlagring ved Knarholmen. Dette er bekreftet i tilleggsinformasjonen som er gitt i brev av 13 mars, hvor det også framgår at transporten skal foregå via E39. Påkjøring/avkjøring blir rett nord for billettbodene

I samsvar med tidligere vedtatt plan skal det i tillegg bygges nytt kryss ca. 800m nord for billettbodene som skal betjene transporten til og fra anleggsområdet på Laupland.

I ROS analysen er dette nye trafikkbildet ikke risikovurdert og det framgår ikke hvordan trafikksikkerhet skal ivaretas.

Etter rådmannen sin vurdering legger en her opp til et transportsystem som sannsynligvis forverrer trafikksikkerheten på E39, men det er vanskelig å se alternative løsninger. Som del av tilleggsinformasjonen som er gitt, blir det henvist til andre anleggsprosjekt der det er gjort tiltak på hovedvegnettet under anleggsperioden og hvor trafikksikkerheten tilsynelatende er godt ivaretatt. Mellom Arsvågen og Knarholmen planlegger de at sikkerheten skal ivaretas med redusert fartsgrense og eventuelle fysiske tiltak.

Rådmannen ser det slik at det er vanskelig å kreve annen løsning for transportsystemet, men ber om at det blir fremmet egen TS plan for hele strekningen langs E39 som skal benyttes under massetransport. Planen skal legges fram for Bokn kommune til uttale.

## Konklusjon:

Under forutsetning av at trafikksikkerheten blir ivaretatt på E39 mellom Arsvågen og Knarholmen har rådmannen ikke vesentlige merknader til den planlagte håndteringen av overskuddsmassene fra tverrslaget.

Rådmannen kan slutte seg til prinsippet om at luftetårnene på alle lokalitetene har en felles design, men forutsetningsvis må Bokn kommune trekkes inn i forarbeidet før løsningen i prinsippet er fastlagt.

Så lenge overskuddsmasser fra tverrslaget ikke skal deponeres i Arsvågen berøres ikke gjeldende reguleringsplan for utfylling ved Solholmen



## Statens vegvesen

Bokn kommune

5561 BOKN

Behandlende enhet:	Saksbehandler /telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Region vest	Tor Geir Espedal / 90922692	16/94128-12		13.03.2017

### Reguleringsplan på tverrslaget i Are – Bokn kommune – Anmodning om tilleggsopplysninger

Det vises til brev datert 16.02.2017 der det anmodes om tilleggsopplysninger for reguleringsplan for tverrslag på Are. Det vises også til møte den 10. mars 2017 med administrasjonen i Bokn kommune vedrørende samme sak. I dette brevet vil vi oppsummere svarene på de tilleggsopplysningene kommunene etterspør.

I brevet vises det til at massehåndteringen av masseoverskuddet fra tverrslaget framstår som uklar. Det er et masseoverskudd på ca. 400.000 m<sup>3</sup> fra tverrslaget. Bergartene i dette tverrslaget er av en slik karakter at de er velegnet som byggemateriale og kan i nedknust form brukes både som underlag i anleggsveg i tunnel og i permanent overbygning i E39. Vi ønsker derfor å ta vare på mest mulig av denne massen til bruk i anlegget. Dette betyr også at det ikke vil bli startet utfylling i Arsvågen før etter at tverrslaget på Are er ferdigstilt. Planen er derfor å transportere mye av denne massen til mellomlager på Knarholmen i området som i reguleringsplan er vist som riggområde (og senere næringsområde). Her kan man etablere et mobilt knuseverk for å produsere den riktige størrelsen på steinmassen, og lagre den til bruk senere i anlegget.

I utgangspunktet skal Rogfast-prosjektet bygge ut både kryss på Knarholmen og kryss på Austre Bokn i tråd med gjeldende reguleringsplan. Samlet er det her et masseunderskudd på 215.000 m<sup>3</sup>. Massene fra tverrslaget vil være velegnet til å bruke til dette, men inntil disse kryssene bygges ut må de mellomlagres på Knarholmen. Dersom det på et senere tidspunkt blir endringer i disse planene, må dette masseoverskuddet få en annen anvendelse innenfor anlegget.

I tillegg vil det være behov for en del masse for å tilrettelegge riggområder på Knarholmen og på Laupland.

Et samlet oppsett over massebruken fra tverrslaget på Are kan være slik:

- Knusing, bruk på anlegget 135.000 m<sup>3</sup>

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region vest  
Askedalen 4  
6863 LEIKANGER

Telefon: 02030  
firmapost-vest@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Bergelandsgata 30  
4012 STAVANGER

Fakturadresse  
Statens vegvesen  
Landsdekkende regnskap  
9815 Vadsø

- Opparbeidelse av riggarealer på Knarholmen og Laupland 50.000 m<sup>3</sup>
- Bruk på Knarholmen og Austre Bokn 215.000 m<sup>3</sup>

Utgangspunktet er at det ikke skal ligge igjen noe masser på Knarholmen etter at anlegget er ferdigstilt.

Når det gjelder ventilasjonstårn med tilhørende bygg er det i planbeskrivelsen kommet inn en feilskrift der det står at tårnet kan bli opptil 18 m. Det riktige skal være 8 – 10 m. Detaljprosjekteringen av tårnet er ennå ikke helt ferdig, men det vil på vanlig måte bli søkt om byggetillatelse for denne konstruksjonen før den skal bygges. Valg av design og endelig utforming vil bli sett i sammenheng med de øvrige ventilasjonstårnene som bygges i forbindelse med Rogfast. I denne reguleringsplanen er tårnene plassert innenfor arealet som er foreslått regulert til tekniske bygg / konstruksjoner. Bokn kommune vil bli tatt med på råd når detaljprosjekteringen er kommet noe lenger.

I brevet vises det til at den planlagte løsningen med midlertidig kryss til E 39 er godkjent tidligere. Bokn kommune mener at dette krysset kan føre til ulykker og at andre neppe ville få godkjent en slik løsning. Vi er ikke enig i en slik vurdering fordi slike midlertidige påkoblinger kan aksepteres dersom det gjøres avbøtende tiltak for å dempe hastighetsnivået. I dette tilfellet vil skiltet hastighet bli satt ned til 50 km/t i området mellom ferjekaien og krysset.

Det bes om en begrunnelse for hvorfor Arsvegen ikke kan bygges ut langs Arsvatnet og brukes som transportrute mellom tverrslag og Laupland. Begrunnelsen for å ha en anleggsvei langs Arsvatnet var knyttet til at man tidligere la opp til en betydelig massetransport fra Laupland til Arsvågen. Selv om denne anleggsvegen ligger inne i gjeldende reguleringsplan ønsker SVV ikke å opparbeide denne, primært fordi det meste av massetransporten nå vil gå fra tverrslaget og ut i fylling i Arsvågen. Den delen av massetransporten som skal gå til mellomlager på Knarholmen (anslagsvis 350.000 m<sup>3</sup>) vil gå på E39 og bruke eksisterende kryss ved billettbodene. Denne massetransporten vil pågå i ca. et år og ha en intensitet på ca. 60 lass om dagen (eller 5 lass i timen). Entreprenøren vil unngå tider der det er køer og mye trafikk på E 39.

Det er likevel behov for å opparbeide et nytt kryss med Arsvegen (som vist i reguleringsplan) fordi tunnelinnslaget på Laupland vil generere mye annen trafikk (leveranser av f.eks betongelementer, byggematerialer, betong, asfalt m.m.). På et senere tidspunkt vil SVV fremme forslag om å regulere dette krysset og Arsvegen fram til Laupland permanent slik at de investeringene i denne vegen og krysset kan komme til nytte også etter at anlegget er ferdigstilt.

Når det gjelder øvrige risikoreduserende tiltak knyttet til massetransporten til Knarholmen vil dette bli vurdert i detaljprosjekteringen av kontrakt – E13 (tverrslaget i Arsvågen). Det viktigste tiltaket vil være nedsatt fartsgrense. Dersom dette fungerer dårlig kan det vurderes rumlefelt og/eller sjikaner for å få redusert hastighetsnivået. SVV har lang erfaring med denne type tiltak, senest i Stavanger med stor anleggsvirksomhet knyttet til Ryfast / Eiganestunnelen. Man har her erfart at selv med store trafikkmengder er det mulig å få en sikker trafikkavvikling gjennom et stort anleggsområde.

Som nevnt planlegger SVV nå at massene fra tverrslaget plasseres på Laupland og i området ved Knarholmen–krysset. Utfylling i det regulerte området for utfylling i Arsvågen vil ikke starte før tverrslaget er ferdig. Det har vært dialog og møter med Fjord 1 om hvordan denne

utfyllingen skal skje. Det viktigste som har kommet fram i denne dialogen har vært at det ikke fylles ut i området nærmest Fjord 1 sin seilingsled før etter at Rogfast er åpnet og ferjedriften er innstilt. Dette fordrer et stort mellomlager på land, der man fyller i høyden på innsiden av moloen. Når ferjedriften er innstilt gjennomfører man den resterende utfyllingen. Noen foreløpige skisser over hvordan dette skal skje er vedlagt et av de to referatene (også vedlagt) fra møtene med Fjord1. Skissen som viser utfyllingen har tatt høyde for at også massen fra tverrslaget skal fylles ut her. Dersom massene fra tverrslaget blir fraktet til Laupland og Knarholmen vil molo og utfyllingsareal bli noe redusert. En endelig plan for utfyllingen vil bli lagt fram for Bokn kommune i form av en byggesøknad eller, dersom det er nødvendig, en reguleringsendring.

Når det gjelder utslipp fra ventilasjonstårn på Are er det pr. dato ikke foretatt særskilte beregninger av utslipp herfra. Det er utført utslippsberegninger fra ventilasjonstårn på Kvitsøy og på Tungenes. Med bakgrunn i disse verdiene ser vi at utslippene fra tårnet på Are aldri vil bli noe problem i forhold til krav i gjeldende retningslinjer (T-1520). Når man likevel må ha et tårn på 8 - 10 m høyde har dette sammenheng med at det må være en viss avstand mellom innsuget av friskluft og utslippet av forurenset luft.

Problemstillingen rundt utfylling i sjø og plasten som følger med steinmassene hører hjemme i søknaden om utfyllingstillatelse som Fylkesmannen håndterer. En slik søknad blir sendt på høring, og kommunen er høringsinstans. I Rogfast-prosjektet vil det bli laget et utfyllingssøknad for hver av de store utfyllingene i prosjektet. Vi har startet denne prosessen i Mekjarvik sør og sendte utfyllingssøknaden i mai 2016. Søknaden er innvilget, men vilkårene som er satt er så strenge at SVV mener at de pr. dato ikke er gjennomførbare. Saken er derfor anket inn til Miljødirektoratet, som har saken til behandling nå.

SVV har foreslått bruk av elektroniske tennere i forbindelse med sprengning. Disse tennerne har skyteledninger som er tyngre enn vann og vil følge tunnelmassen ned i sjøen og bli overfylt av ny tunnelmasse etter som utfyllingen skrider fra. I dag brukes det stort sett såkalte nonel-slanger, som flyter opp dersom de ikke blir fylt ned. I Ryfast-prosjektet har dette blitt et stor forurensingsproblem som har krevd mye opprydding. I Rogfast-prosjektet ønsker vi ikke en slik situasjon, og arbeider nå med å dokumentere at løsningen med elektroniske tennere vil redusere dette problemet betydelig.

Med hilsen

Tor Geir Espedal  
Prosjektleder  
E 39 Rogfast-prosjektet

Klikk eller trykk her for å skrive inn tekst.

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Likelydende brev sendt til

Bokn kommune, 5561 BOKN  
Bokn kommune, 5561 BOKN



## Statens vegvesen

### Referat

Dato: 07.03.2016  
Tid: 12:30  
Referent: Hans Ivar Ravn-Larsen

Saksbehandler/telefon:  
Tor Geir Espedal,  
Vår dato: 17.03.2016  
Vår referanse:

### Rogfast – utfylling i Arsvågen

**Møte nr:** 01  
**Sted:** Tjodolvs gate 23 Stavanger  
**Møteleder:** Tor Geir Espedal  
**Til stede:** Bokn kommune: Hans Faye, Jan Erik Nygaard, Fjord1: Tron Erling Vikøren, Fylkesmannen: May Britt Jensen, Marte Kjelby, Norconsult: Bjørn Kleppestø, Arne Erling Lothe, Statens vegvesen: Tor Geir Espedal, Anders Sæternes, Frode Vagstad, Hans Ivar Ravn-Larsen  
**Forfall:** Brent Mikkelsen (Fjord1)  
**Kopi:** Alle

	Ansvar / frist
<p>Tor Geir Espedal orienterte om planene i Arsvågen i forbindelse med Rogfast. Massene fra tunnelen er tenkt utfylt innenfor det regulert område i Arsvågen. Bakgrunnen for møtet er en klage fra Fjord1 på utfyllingsplanene sett i forhold til fergetrafikken, og å finne en praktisk løsning på hvordan utfyllingen av massene kan foregå på en måte som i minst mulig grad påvirker ferge- trafikken.</p> <p>Tron Erling Vikøren presenterte dagens situasjon, med vekt på forholdene med østlig vind som gir de største utfordringene i forhold til utfyllingsplanene. Det er med denne vindretningen fergene går inn i utfyllingsområdet for å ta høyde for avdrift mm. Han poengterte videre at de er skeptiske til å fylle opp til kote -8m.</p>	

Arne Erling Lothe presenterte modellere på hvordan bølgene vil oppføre seg ved en utfylling. Han har tatt utgangspunkt i at en fyller opp til kote -15m og at det etableres en molo fra Solholmen og nordover. Denne modellen viser at disse grepene reduserer bølgene som opptrer inn mot fergestøt og faktisk vil medføre en bedre situasjon en det er i dag.

På gjeldende reguleringsplanen er det lagt inn en liten bukt mellom Solholmen og fyllingen. Dette vil medfører at en må søke om en reguleringsendring hvis moloen blir etablert helt inn til Solholmen. Som en kommentar til dette uttalte May Britt Jensen fra Fylkesmannen at de vil være åpne for reguleringsendringer som medfører at disponering av massene og forholdene i forhold til fergetrafikken bedres. Hun påpekte også at teksten med næringsbebyggelse på gul skravur på planen må rettes opp slik at det blir korrekt og at det er samsvar mellom fargekode og tekst på arealkartet.

Bokn kommune påpekte at klagen fra Fjord 1 er framsatt rettidig og må behandles på ordinær måte. Kommunen foreslo at SVV lager skisser (faseplaner) for hvordan fyllingen er tenkt gjennomført, slik at det framgår tydelig hvordan forholdene for ferjetrafikken vil bli i de ulike fasene. Når denne faseplanen foreligger legges den fram for Fjord 1 som vurderer om klagen kan trekkes med bakgrunn i framlagte faseplaner.

Konklusjonen på møtet er at partene søker å komme fram til en løsning som alle kan leve med. Innenfor seilingsleden for fergene fylles det opp til kote - 15m. Videre vil SVV utarbeide et forslag til løsning for utfylling som vil bli presentert for parten. Blir Fjord1 og SVV enige om en løsning på utfyllingen vil Fjord1 frafalle klagen. Det er også viktig at regulariteten på strekningen opprettholdes.



## Statens vegvesen

### Referat

Dato: 27.05.2016  
Tid: 12:00  
Referent: Hans Ivar Ravn-Larsen

Saksbehandler / telefon:  
Tor Geir Espedal,  
Vår dato: 06.06.2016  
Vår referanse:

### Rogfast - utfylling i Arsvågen

**Møte nr:** 02  
**Sted:** Tjodolvs gate 23 Stavanger  
**Møteleder:** Hans Ivar Ravn-Larsen  
**Til stede:** Fjord1: Tron Erling Vikøren, Brent Mikkelsen  
Statens vegvesen: Frode Vagstad, Hans Ivar Ravn-Larsen  
**Forfall:**  
**Kopi:** Deltagere og Bokn kommune

Ansvar / frist

I forkant av møtet fikk Fjord1 oversendt revidert utfyllingsplan 25.04.2016, se vedlegg.

Vi gikk igjennom prinsippene i denne planen og kommenterte at vi i forbindelse med tverrslaget på Arsvågen vil starte med å fylle ut langs eksisterende molo, fase1, men at denne utfyllingen vil bli bredere. Det kan også bli aktuelt å justere den totale utfyllinga avhengig av hvor mye som vil bli fylt ut i Arsvågen. For å sikre fleksibilitet med omsyn til annen samfunnsnyttig bruk av massene, ønsker vi i første omgang å avgrense utstrekning av botnfyllingen i fase 2 til det som er nødvendig for stabilitet. Fjord1 bekreftet i møtet at de ikke har noen innsigelser på den foreliggende planen og vil trekke sin klage i forbindelse med reguleringen for utfylling i Arsvågen.



Figur fyllinger og  
molo 2016-04-25.pdf





firmapost-vest@vegvesen.no

Vår ref.:  
16/577-6/K2-L12/HMF

Dykkar ref.:

Dato:  
16.02.2017

## REGULERINGSPLAN FOR TVERRSLAG PÅ ARE-ANMODNING OM TILLEGGSOPPLYSNINGER

Vi viser til mottatt reguleringsforslag den 16 januar 2017 for tunneltverrslag på Are med tilhørende luftetårn og ventilasjonsbygning.

Saken er under behandling og en har foreløpig konkludert med at det kan bli aktuelt å knytte noen vilkår til godkjenningen. Følgende problemstillinger er drøftet:

- **Massehåndteringen fremstår som uklar. Vi har forstått det slik at det skal transporteres masser fra tverrslaget og til mellomlagring ved Knarholmen. Kommunen minner om at vilkåret for mellomlagring av 700000m<sup>3</sup> her er at massene skal brukes til utbygging av molo/næringsområde. Statens vegvesen har selv lagt inn innsigelse til kommunen sin områdeplan. Det derfor usikkert om kommunen sine planer kan gjennomføres. Slik kommunen ser det kan det derfor ikke mellomlagres her før trase for ny stamveg er avklart og kommunen har fått «grønt lys» til å gå videre med sine planer. Kommentar?**
- **SVV skal legge fram alternative løsninger for utforming av ventilasjonsbygg med tilhørende tårn og drøfte løsninger i en tidlig fase med Bokn kommune. Kan det legges med foreløpige illustrasjoner til planløsning? Kommentar?**
- **Den planlagte løsningen med midlertidig kryss til E39 er godkjent tidligere, men detaljløsningen er ikke beskrevet. Bokn kommune er av den oppfatning at krysset kan føre til ulykker og at en privat utbygger som ville søkt om samme løsning, neppe ville fått godkjenning.**
- **Kan det gis en kommentar til løsningen og begrunnelse for hvorfor Arsvegen ikke kan bygges ut og brukes som transportrute mellom tverrslag og Laupland?**
- **I hovedplanen for Rogfast har en forstått det slik at massetransport til mellomlagring ved Knarholmen skulle foregå langs en parallelveg til E39. Dersom overskuddsmasser fra tverrslaget skal transporteres til mellomlagring er det uklart om transporten likevel skal skje via E39. I såfall burde dette framgå av ROS analysen med forslag til eventuelle risikoreduserende tiltak. Kommentar?**

- *Hvor massene fra tverrslaget (ca.400000m<sup>3</sup>) skal deponeres er uklart. Usikkerheten rundt deponering kan medføre at massene som ikke skal kjøres til Laupland må deponeres ved Solholmen. Kommunen vil be om at det legges fram en framdriftsplan for gjennomføring av reguleringsplanen/utfyllingen som har politisk forankring og er omforent med vilkårene som Fjord 1 kan akseptere. Kommentar?*
- *Planbeskrivelsen/ROS analysen omhandler ikke selve utslippet fra tårnet. Kommunen har i etterkant mottatt rapporten fra NILU som omhandler utslippene fra tårn i Randaberg og på Kvitsøy. SVV har informert om at tilsvarende verdier og konklusjon legges til grunn for utslippet på Are. Kommunen avventer svar frå SVV på noen tillegsspørsmål før en eventuelt legger til grunn NILU rapporten.*
- *Kommunen har registrert problemstillingen rundt utfylling i sjø og plasten som følger med steinmassene. Kommunen ønsker informasjon om hvordan dette skal løses.*
- For å unngå at politikerne eventuelt retunerer planen som følge av manglende opplysninger, inviteres Statens vegvesen til å komme med tilleggsopplysninger rundt temaene som er omtalt.
- Saken kan gjerne drøftes i eget møte på Bokn.

Vi har tidligere informert om at saken vil bli lagt fram til politisk behandling i forvaltningsstyret den 29 mars. Dette er fortsatt målsetting, men framdriften er avhengig av hvor raskt en får belyst tillegsspørsmålene som er reist. Fristen er 17 mars.

Med vennlig hilsen  
Bokn kommune

Jan Erik Nygård  
Rådmann

Hans Faye  
saksbehandler

## **VEDLEGG**

### **E39 ROGFAST, TVERRSLAG OG VENTILASJONSTÅRN VED ARSVÅGEN, PLAN NR. 201608. HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN AV FORSLAG TIL DETALJREGULERINGSPLAN MED MERKNADSABEHANDLING.**

**STATENS VEGVESEN 5. JANUAR 2017.**

#### **Innledning**

Planforslaget ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn i perioden 24. oktober – 20. desember 2016. Uttalelsene ble sendt til Statens vegvesen. Det kom inn tre merknader.

Nedenfor er det gitt et resyme av uttalelsene og gitt kommentarer fra Statens vegvesen, der dette er vurdert å være hensiktsmessig.

## Sammendrag og behandling

Navn	Resyme av uttalelse	Kommentar fra Statens vegvesen
A1. Fylkesmannen i Rogaland	Fylkesmannen har ikke særskilte merknader til planen. Eventuelle overskuddsmasser fra denne planen, som overstiger de volumene som utfyllinga i Arsvågen åpner for må gjenvinnes og nyttes på annen måte.	Tas til orientering.  Overskuddsmasser fra driving av tverrslaget, E13, vil i hovedsak nyttes til opparbeidelse av riggområde på Laupland, resterende fjellmasser vil bli mellomlagret på Knarholmen for videre bruk i prosjektet.
A2 Fylkesrådmannen kulturavdelingen	Planen er ikke i konflikt med kulturminner.	Tas til orientering.
A3 Fylkesrådmannen regionalplanavdelingen	Regionalplanavdelinger er opptatt av følgende: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Masser fra tverrslaget. Bruken av overskuddsmasser fra prosjektet.</li> <li>• Landskapsvirkning ved tunnelmunningen. Ventilasjonstårn får en estetisk og landskaps-tilpasset utforming.</li> </ul>	Overskuddsmasser fra driving av tverrslaget, E13, vil i hovedsak nyttes til opparbeidelse av riggområde på Laupland, resterende fjellmasser vil bli mellomlagret på Knarholmen for videre bruk i prosjektet.  Dette vil bli håndtert i den videre prosjekteringen og ligger inne som en del av kontrakten til prosjekterende konsulent og dens arkitekter. Jfr. § 5.1 i reguleringsbestemmelsene, Tårnkonstruksjonen skal gis et estetisk og arkitektonisk uttrykk som er tilpasset stedet og omgivelsene. Kommunen skal involveres i arbeidet med utforming.



## Statens vegvesen

Bokn kommune

5561 BOKN

Hans Faye

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Region vest	Hans Ivar Ravn-Larsen / +47 934 38 812	16/94128-10		16.01.2017

### **E39–Rogfast reguleringsplan tverrslag og ventilasjonstårn Arsvågen plan 201608, anmodning om endelig vedtak.**

Statens vegvesen la planforslaget ut til høring i perioden 7. november til 20. desember 2016.

Statens vegvesen har kommentert de innkomne høringsuttalelsene, se vedlegg.

Det er ikke gjort endringer i reguleringsbestemmelser eller plankart som følge av høringsuttalelsene.

Vi ber Bokn kommune om en snarest mulig sluttbehandling av planen.

Region vest

Med hilsen

Tor Geir Espedal  
Prosjektleder

Ravn-Larsen Hans Ivar  
Prosjekteringsleder

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Kopi  
Bokn kommune, 5561 BOKN

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region vest  
Askedalen 4  
6863 LEIKANGER

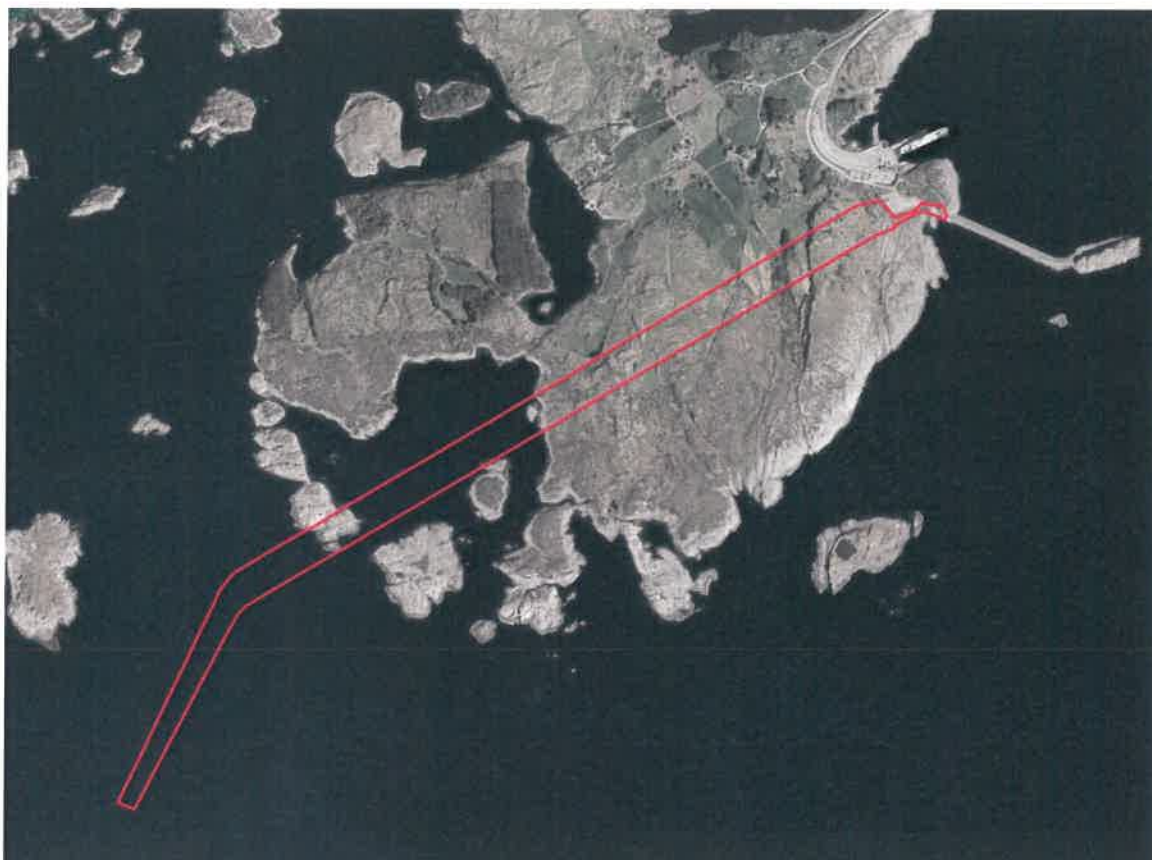
Telefon: 02030  
firmapost-vest@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Tjodolvsgata 23  
4010 STAVANGER

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Landsdekkende regnskap  
9815 Vadsø

## Detaljregulering for tverrslag (tunnel) og ventilasjonstårn ved Arsvågen

### Statens vegvesen lager forside



## Sammendrag

Statens vegvesen Region vest prosjekterer ny E39 i kommunene Randaberg, Kvitsøy og Bokn. E39 Rogfast er et stort samferdselsprosjekt som inngår i fergefri forbindelse langs vestlandskysten. Prosjektet omfatter bygging av en 27 km lang undersjøisk tunnel mellom Harestad i Randaberg kommune og Laupland i Bokn kommune, samt en 4 km lang tunnelarm til Kvitsøy. Tunnelen vil erstatte fergesambandene Mortavika–Arsvågen og Mekjarvik–Kvitsøy.

I arbeidet med bygging av tunnel mellom Harestad og Laupland er det behov for en anleggstunnel. Statens vegvesen planlegger nå å etablere et ca. 2 km langt tverrslag (sidetunnel) mellom hovedtunnelen for E39 og frem til Arsvågen. Tunnelen skal ha to parallelle tunnellop som i anleggsfasen skal lede fram til et ekstra angrepspunkt for tunneldriving, og i driftsfase besørge ventilasjon. Ved tunnelmunningen skal det føres opp et ventilasjonsbygg konstruert av betong. Ventilasjonsbygget består blant annet av et utluftårn på ca. 18 meter. Dette ventilasjonsbygget vil erstatte regulert luftetårn på Kråga, slik at Kråga forblir fri for tiltak.

Det største tiltaket i planen er etablering av tunnel, og det meste av tunnelen forløper under havnivå. I tillegg omfatter planen et mindre areal i friluft i sonen akkurat ved tunnelåpningen, hvor ventilasjonsbygget skal etableres. Planforslaget omfatter også areal som vil benyttes som midlertidig anleggsvei, slik at det blir en forbindelse mellom tunnelen og massedeponiet.

Landskapet i og rundt Arsvågen kan karakteriseres som et åpent landskap med lyng og fjell i dagen ytterst langs kysten, og et område med kulturmark og spredte gårdsbruk lenger inne på øya. Planområdet ligger ut mot kysten, der det er lite vegetasjon.

Området er i kommuneplanens arealdel 2012–2024, avsatt til LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursanlegg. I tillegg er arealene nærmest sjøen markert som hensynssone for friluftsliv. I reguleringsplanen vil hoveddelen av eksisterende LNFR område reguleres til LNFR-område. I tillegg til LNFR vil arealene reguleres til *tekniske bygg-konstruksjoner*.

Med utgangspunkt i forslag til detaljregulering for sidetunnel mellom Arsvågen og E39 Rogfast, er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Denne skal etterkomme plan- og bygningslovens krav om ROS-analyser ved all planlegging (jf. §4-3).

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite til moderat sårbart. Det er gjennomført en innledende fareidentifikasjon, og sårbarhetsvurdering av de temaene som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Forhold knyttet til forventet fremtidig klima er en integrert del av analysen.

## Innhold

1	Bakgrunn .....	5
1.1	Hensikten med planen.....	5
1.2	Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold .....	5
1.3	Tidligere vedtak i saken .....	5
1.4	Krav om konsekvensutredning.....	5
2	Planprosessen.....	6
2.1	Varsel om oppstart og offentlig ettersyn .....	6
3	Planstatus og rammebetingelser.....	7
3.1	Overordnede planer .....	7
3.2	Gjeldende reguleringsplaner .....	7
3.3	Tilgrensende planer.....	8
4	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold.....	9
4.1	Beliggenhet.....	9
4.2	Dagens arealbruk og bebyggelse.....	9
4.3	Landskap og naturverdier.....	10
4.4	Kulturminner og kulturmiljø.....	10
4.5	Landbruk.....	10
4.6	Grunnforhold.....	10
4.7	Risiko- og sårbarhet.....	10
5	Beskrivelse av planforslaget .....	11
5.1	Generelt.....	11
5.2	Planlagt arealbruk.....	11
5.3	Gjennomgang aktuelle reguleringsformål.....	11
5.4	Trafikkløsning .....	12
5.5	Kulturminner .....	12
5.6	Energibehov – energiforbruk.....	12
5.7	Støyforhold .....	12
5.8	Risikoreduserende tiltak (ROS).....	13
5.9	Rekkefølgebestemmelser .....	14
6	Virknings av planforslaget .....	14
6.1	Overordnede planer .....	14
6.2	Landskap.....	14



6.3	Stedets karakter .....	14
6.4	Kulturminner og kulturmiljø.....	14
6.5	Trafikkforhold .....	15
6.6	Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS) .....	15
6.7	Landbruk.....	15
6.8	Avveining av virkninger .....	15
7	Innkomne innspill .....	16
7.1	Merknader med forslagstillers kommentar .....	16

# 1 Bakgrunn

## 1.1 Hensikten med planen

Statens vegvesen Region vest prosjekterer ny E39 i kommunene Randaberg, Kvitsøy og Bokn. E39 Rogfast er et stort samferdselsprosjekt som inngår i fergefri forbindelse langs vestlandskysten. Prosjektet omfatter bygging av en 27 km lang undersjøisk tunnel mellom Harestad i Randaberg kommune og Laupland i Bokn kommune, samt en 4 km lang tunnelarm til Kvitsøy. Tunnelen vil erstatte fergesambandene Mortavika–Arsvågen og Mekjarvik–Kvitsøy.

I arbeidet med bygging av tunnel mellom Harestad og Laupland er det behov for en anleggstunnel. Statens vegvesen planlegger nå å etablere et ca. 2 km langt tverrslag (sidetunnel) fra hovedtunnelen og frem til Arsvågen. Dermed kan masser som skal fylles ut ved Arsvågen næringsområde kjøres direkte, og man unngår transport av masser fra Laupland via Arsvægen. I ettertid skal tverrslaget brukes som sjakt for ventilasjon, med tilhørende ventilasjonsbygg med tilhørende ventilasjonstårn. Ventilasjonstårnet på Arsvågen vil erstatte planlagt ventilasjonstårn på Kråga.

## 1.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagstiller for reguleringsplanen er Statens vegvesen. Norconsult har vært engasjert som plankonsulent.

Planområdet dekker deler av 4 grunneiendommer samt arealer i sjø.

## 1.3 Tidligere vedtak i saken

Kommunedelplanen for E39 Rogfast ble vedtatt 9.2.2010. Konsekvensutredningen (KU) for kommunedelplanen (KDP) for E39 Rogfast ble godkjent av Rogaland fylkeskommune 2.7.2009.

Detaljregulering for E39 ROGFAST, Laupland-Knarholmen samt tunnel og ventilasjonstårn på Kråga, vedtatt 1.12.2015. Ventilasjonstårn på Kråga utgår ved bygging av ventilasjonsbygg på Arsvågen.

## 1.4 Krav om konsekvensutredning

I forbindelse med utarbeidelse av kommunedelplan for E39 Rogfast ble det i 2009 ferdigstilt en konsekvensutredning (KU). Denne konsekvensutredningen omfatter planområdet for herværende plan. Det vurderes for øvrig at planen gir små konsekvenser for omgivelsene, og at det derfor ikke er behov for konsekvensutredning.

## **2 Planprosessen**

### **2.1 Varsel om oppstart og offentlig ettersyn**

Statens vegvesen varslet i henhold til plan- og bygningsloven §§ 12-8 og 3-7 oppstart av planarbeidet den 16 juni 2016. I forbindelse med oppstartsvarselet har det kommet inn 3 høringsuttalelser.

Hovedinnhold i uttalelsene er referert og kommentert i kapittel 7.

### **3 Planstatus og rammebetingelser**

#### **3.1 Overordnede planer**

##### **Nasjonal transportplan for perioden 2014 - 2023**

Behandlet av Stortinget 18.6.2013

Kostnaden for realisering av E39 Rogfast-utbyggingen er i planen beregnet til 12 200 mill. kr, herav 2700 mill. kr i statlig bidrag og resten dekket med annen finansiering/bompenger. Nasjonal transportplan for perioden 2018–2029 er for tiden under utarbeidelse.

##### **Regionalplan for areal og transport i Ryfylke**

Vedtatt i Fylkestinget 2011.

E39 Rogfast inngår i regionalplan for areal og transport i Ryfylke 2011–2023.

##### **Fylkesdelplan for samferdsel**

Vedtatt i Fylkestinget i april 2008.

Prosjektet, E39 Rogfast ligger inne i Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland 2008–2019.

##### **Kommuneplan Bokn Samfunns- og arealdel 2012 – 2024**

Vedtatt av kommunestyret 17.12.2013

E39 og Rogfast er nevnt som en av de viktigste driverne for utviklingen på Bokn. Det er sannsynlig at tunnelen gir store vekstmuligheter, både innen nærings- og stedsutvikling.

##### **Kommunedelplanen for E39 Rogfast**

Kommunedelplanen for E39 Rogfast ble vedtatt 9.2.2010. Konsekvensutredningen (KU) for kommunedelplanen (KDP) for E39 Rogfast ble godkjent av Rogaland fylkeskommune 2.7.2009.

#### **3.2 Gjeldende reguleringsplaner**

For det aller meste av planområdet foreligger det ingen gjeldende reguleringsplan. For å ha tilstrekkelig handlingsrom til å bygge utlufttårn på en hensiktsmessig måte, går planområdet ca. 5 meter inn på planområdet for områdereguleringen av Arsvågen næringsområde. Området er i den planen regulert til *annen veggrunn - tekniske anlegg*.

### 3.3 Tilgrensende planer

Reguleringsplanen grenser mot følgende reguleringsplaner:

Plan id	Navn	Vedtaksdato
201502	Områderegulering for Arsvågen næringsområde	1.12.2015
	Detaljreguleringsplan for E39 ROGFAST, Laupland-Knarholmen samt tunnel og ventilasjonstårn på Kråga.	1.12.2015
2012002	Detaljreguleringsplan for E39 ROGFAST - Tunnel	19.6.2013

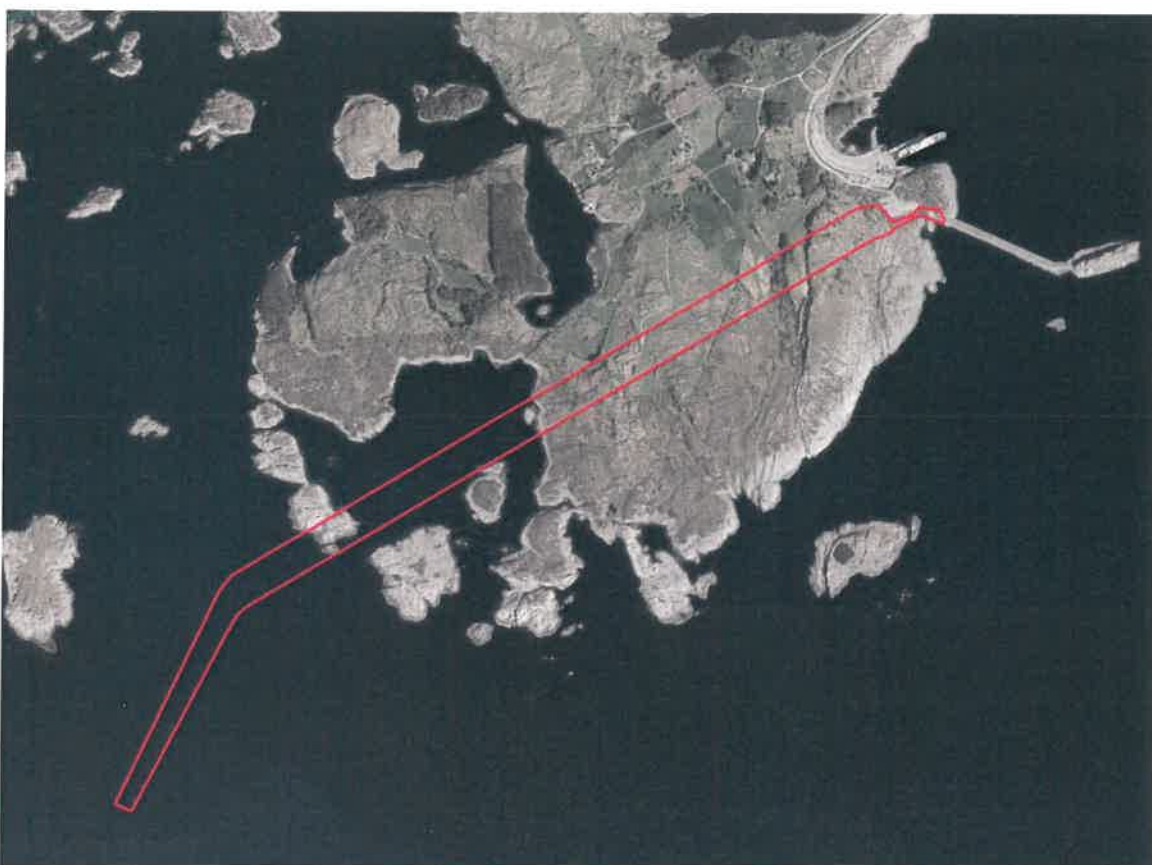
Tabell 3.1 Liste over andre reguleringsplaner som planforslaget grenser til eller kommer i berøring med.

## 4 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

### 4.1 Beliggenhet

Planområdet ligger sør i Bokn kommune, og store deler av planområdet ligger i sjø. Samlet utstrekning for reguleringsplanen er 184 daa. Tverrslaget reguleres i nivå under bakken, bortsett fra området ved tunnelåpningen som blir liggende sør for Arsvågen havn. Dette betyr at planen reguleres i to vertikalnivå; et over bakken og et under. Området over bakken har et areal på ca. 82 daa, og området under bakken har et areal på ca. 180 daa.

Med tanke på midlertidig atkomst til tunnelen i anleggsperioden, grenser planområdet til planområdet for Arsvågen næringsområde.



Figur 4.1 Ortofoto av området, med planavgrensning.

### 4.2 Dagens arealbruk og bebyggelse

Området er i kommuneplanens arealdel 2012–2024, avsatt til areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursanlegg. I tillegg er arealene nærmest sjøen markert som hensynssone for friluftsliv.

Området er preget av lite bebyggelse. Nordvest for analyseområdet går eksisterende E39 med ferjeforbindelse mellom Bokn og Rennesøy.

### 4.3 Landskap og naturverdier

Landskapet i og rundt Arsvågen kan karakteriseres som et åpent landskap med lyng og fjell i dagen ytterst langs kysten, og et område med kulturmark og spredt gårdsbruk lenger inne på øya. Planområdet ligger ut mot kysten, der det er lite vegetasjon.



Figur 4.2 Bilder fra Arsvågen som viser typisk kystheilandskap i området. (Bildene tatt på befaringsseptember 2015).

### 4.4 Kulturminner og kulturmiljø

Det befinner seg automatisk fredete kulturminner i nærområdet til planområdet. Det er blant annet Gravminner og bosetninger fra jernalderen. På bakgrunn av dette er det gjennomført en arkeologisk undersøkelse. Det ble ikke registrert nye arkeologiske funn på Arsvågen.

### 4.5 Landbruk

Området består i hovedsak av skinn fastmark, men deler av området består av jorddekt fastmark, innmarksbeite, og også små arealer dyrket mark.

### 4.6 Grunnforhold

Planområdet består av to hovedtyper bergart i dagsonen; glimmerskifer, fyllonitt og stedvis granatførende, og granitt til granittisk gneis (middels- til finkornet).

### 4.7 Risiko- og sårbarhet

Med utgangspunkt i forslag til detaljregulering for sidetunnel Arsvågen til E39 Rogfast, er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite til moderat sårbart.

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet:

- Brann/eksplosjon ved sprengning
- Kjemikalieutslipp og annen akutt forurensning
- Transport farlig gods
- Trafikkforhold
- Fremkommelighet utrykningskjøretøy

Av disse fremsto planområdet som lite til moderat sårbart for overnevnte temaer, og det er derfor ikke utført en risikoanalyse. Det er formulert risikoreducerende tiltak som oppsummeres i kapittel 5.8.

## 5 Beskrivelse av planforslaget

### 5.1 Generelt

Tiltaket som skal reguleres er en sidetunnel (tverrslag), med tilhørende ventilasjonsbygg med tårn. Tunnelen skal ha to parallelle tunnellop som i anleggsfase skal lede fram til et ekstra angrepspunkt for tunneldriving, og i driftsfase besørge ventilasjon. De to tunnellopene vil i driftsfasen benyttes til både avtrekk og friskluft (et løp til hver).

Ved tunnelmunningen skal det føres opp et ventilasjonsbygg konstruert av betong. Bygget vil ha et ventilasjonstårn med en høyde på ca. 18 meter, som sikrer at samme luft ikke gjenbrukes. Ventilasjonsbygningen plasseres rett foran tunnelmunningen, og tilpasses landskapet så godt som mulig.

Det største tiltaket i planen er etablering av tunnel, og det meste av tunnelen forløper under havnivå. I tillegg omfatter tiltaket et mindre areal i friluft i sonen akkurat ved tunnelåpningene, hvor ventilasjonsbygget skal etableres. Planforslaget omfatter også et areal som vil benyttes som midlertidig anleggsvei, slik at det blir en forbindelse mellom tunnelen og massedeponiet.

I anleggsfasen vil tunnelen benyttes til å frakte masser til Arsvågen næringsområde, mens i driftsfasen vil tunnelen kun brukes til ventilasjon.

### 5.2 Planlagt arealbruk

Arealene innenfor planområdet er regulert med sikte på å sikre rettigheter til opparbeidelse av planlagt tverrslag. Tiltaket, inkludert ventilasjonsbygg og midlertidig anleggsvei, omfatter arealer på to vertikale plan. Store deler av området vil reguleres til opprinnelig arealstatus (kommuneplanens arealdel 2012–2024), som i hovedsak er LNFR-område.

Det reguleres også inn to ulike hensynssoner; hensynssone friluftsliv og byggeforbud rundt veg, bane og flyplass.

### 5.3 Gjennomgang aktuelle reguleringsformål

*Tabell 5.1 Formålsoversikt - vertikalnivå 2 (over bakken).*



Kategori/formål	SOSI	Beskrivelse	Areal (dekar)
LNFR	5100	Arealene kan benyttes til landbruks, -natur og friluftformål.	80,2
Tekniske bygg-konstruksjoner	2027	Areal avsatt til ventilasjonsbygg med tilhørende utluftårn.	2
Hensynssone friluftsliv	530	Ved tiltak innenfor denne sonen skal hensynet til friluftsliv særlig vektlegges.	6,3
Byggeforbud rundt veg, bane og flyplass	130	Alle type arbeider som medfører risiko for å skade sikringssonen, kan ikke igangsettes uten tillatelse fra anleggseier.	72,2
Anlegg- og riggområde	91	Anleggsområde i tilknytning til veiskråning i strandkant for midlertidig anleggsvei mellom tunnelmunning og næringsområde.	1,8

Kategori/formål	SOSI	Beskrivelse	Areal (dekar)
Annen veggrunn Teknisk anlegg	2018	Annen veggrunn rundt kjøreareal i tunnel.	138
Veg	2010	Veg i tunnel.	42,2
Byggeforbud rundt veg, bane og flyplass	130	Alle type arbeider som medfører risiko for å skade sikringssonen, kan ikke igangsettes uten tillatelse fra anleggseier.	138

Tabell 5.2 Formålsoversikt - vertikalnivå 1 (under bakken).

#### 5.4 Trafikkløsning

Det kan plasseres opptil 2,2 mill. m<sup>3</sup> steinmasser i sjøen utenfor Arsvågen. I all hovedsak vil massetransporten foregå fra tverrslaget og direkte til næringsområdet, slik at tilstøtende vegnett skånes i størst mulig grad. Det er regulert et veiareal ved tunnelmunningen som knytter planområdet til massedepotiet. Planområdet kommer derfor ikke i berøring av eksisterende veistrukturer.

#### 5.5 Kulturminner

Størsteparten av planområdet ligger under bakkenivå, så tiltaket vil derfor unngå registrerte kulturminner.

#### 5.6 Energibehov – energiforbruk

Tunnelanlegget har sitt eget strømforsyningsanlegg, og har dermed et separat system fra lokalsamfunnet.

#### 5.7 Støyforhold

Støy fra anlegget må forholde seg til gjeldende grenseverdier i T-1442 *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging* og M-128 *Veileder til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012)*.

## 5.8 Risikoreduserende tiltak (ROS)

Det er gjennom fareidentifikasjon og sårbarhetsvurderingen, identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i planområdet.

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
Skredfare	Ved tunneldriving skal etablering av sidetunnelen vurderes og kartlegges i forhold til påvirkning av terreng.
Ustabil grunn	Det skal i anleggsperioden være utvidet kontroll og kartlegging av geologiske forhold. Ved identifiserte svakhetssoner må det iverksettes tiltak som forsterket bergsikring og reduserte salver.
Vind/ekstremnedbør	Ved dagsonen må det etableres dreneringssystemer for håndtering av overvann, samt at det ved soner hvor det kan oppstå vanninnbrudd må etableres gode løsninger for håndtering av vann.
Brann/eksplosjon ved sprengning	Ved sprengning må gjeldende regelverk og veiledninger følges, samt at farlige forhold må kartlegges ved sprengningsstedet og gjennomføres risikovurderinger for å forebygge hendelser som uønsket brann/eksplosjon på anleggsområdet.
Kjemikalieutslipp og annen akutt forurensning	Krav og restriksjoner i Ytre miljø plan fra Statens vegvesen (ref.1.5.3) skal etterfølges for å forhindre forurensning til grunn og negativ påvirkning på planter og miljø. Entreprenør må i anleggsfasen ivareta sikker drift av maskiner og kjøretøy for å unngå hendelser som kan føre til akutt forurensning.
VA-anlegg/-ledningsnett	Eksisterende VA-anlegg/-ledningsnett må kartlegges og hensyntas.
Trafikkforhold	Det må i anleggsperioden sikres trygge veier, samt hindre at uvedkommende og myke trafikanter ferdes på anleggsveier.
Eksisterende kraftforsyning	Det forutsettes at det gjennomføres kabelpåvisning før gravearbeidet starter.
Drikkevannskilder	Det forutsettes at private brønner kartlegges før tunneldrivingen starter.
Fremkommelighet for utrykningskjøretøy	Det må i anleggsfasen etableres beredskapsplaner med aksjonsplaner dersom en uønsket hendelse skulle inntreffe. Det må og sikres tilgjengelighet for utrykningskjøretøy på anleggsområdet.
Kulturminner	Kulturminner skal kartlegges og hensyntas under anleggsarbeidet. Ved eventuelle funn av kulturminner skal arbeidet stanses og Fylkeskommunen kontaktes.
Rømningsveier	Det må gjøres tiltak i E39 Rogfast slik at ventilasjonstunnelen ikke oppfattes som en naturlig rømningsvei ved uønskede hendelser i hovedtunnel, og at andre rømningsveier er tilgjengelig.

Tabell 5.3 Risikoreduserende tiltak identifisert i risiko- og sårbarhetsanalysen.

## 5.9 Rekkefølgebestemmelser

Til reguleringsplanen er det knyttet følgende rekkefølgebestemmelser:

- Etter at uttransportering av tunnelmasser via tverrslagstunnel er fullført skal tunneløpene anvendes som ventilasjonssjakter for hovedtunnelen (§ 3.1 i bestemmelsene).
- Før ferdigattest kan utstedes skal terrenget rundt ventilasjonsbygget være istandsatt og tilpasset sine omgivelser i henhold til byggeplan (§ 3.2 i bestemmelsene).

## 6 Virkninger av planforslaget

### 6.1 Overordnede planer

Planforslaget er ikke i konflikt med overordnede planer. Tiltaket er en del av den større utbyggingen av E39 Rogfast som er vedtatt av Rogaland fylkeskommune. På den måten er planforslaget i samsvar med overordnede planer.

Reguleringsforslaget følger i all hovedsak formålene i kommuneplanens arealdel. Området er i kommuneplanens arealdel avsatt til LNFR område, noe som vil bli videreført i store deler av planforslaget. Det er kun et mindre areal som vil reguleres om til *tekniske bygg-konstruksjoner*. I tillegg tar planen hensyn til hensynssonen i kommuneplanens arealkart (2012– 2024).

### 6.2 Landskap

Planforslagets største virkning vil være på eksisterende landskap. Underveis i anleggsfasen vil tiltaket endre formen på terrenget ved tunnelmunningen. Den midlertidige anleggsveien vil også gi et inngrep i landskapet, selv om tiltaket ikke er stort.

Etter anleggsfasen vil området rundt tunnelmunningen i størst mulig grad tilbakeføres til opprinnelig situasjon. Det skal ikke være kjøreadkomst til tunnelen fra landsiden, så de permanente inngrepene vil ikke bli store. Det mest synlige vil være utlufttårnet, som er plassert foran den ene tunnelmunningen. Tårnet er antatt å få en høyde på ca. 18 meter, og vil bli synlig i landskapet. Inngrepet skal skje med tilpasninger til eksisterende terreng og landskap.

En positiv effekt av tiltaket vil imidlertid være at luftetårn på Kråga ikke bygges. Dette betyr at Kråga vil forbli fri for tiltak.

### 6.3 Stedets karakter

Området er i dag et naturområde, med lite påvirkning fra mennesker. Områdets karakter vil endres ved etableringen av Arsvågen næringsområde, som grenser til planområdet i denne planen. Da vil området være mer preget av menneskelige inngrep.

I anleggsfasen vil tiltaket generere mye trafikk, og på den måten endre stedets karakter. Etter anleggsfasen vil luftetårnene kunne generere noe trafikk, men dette må kunne regnes som minimalt.

### 6.4 Kulturminner og kulturmiljø

Inngrepet kommer ikke i direkte konflikt med kulturminner.

## **6.5 Trafikkforhold**

I driftsperioden vil tunnelen generere mye trafikk gjennom planområdet. Massene transporteres gjennom tunnelen og til Arsvågen næringsområde. Næringsområdet ligger i kort avstand fra tunnelmunningen, og det er regulert inn arealer for transport av masser fra planområdet til området for dumping av massene. Transporteringen av masser via sidetunnelen vil dermed ikke komme i berøring av eksisterende veistrukturer.

I tillegg til frakt av masser gjennom sidetunnelen kan en mindre andel av massene komme til å bli kjørt langs lokalvegnettet til Arsvågen for deponering. Dette inngår imidlertid i plan for hovedtunnelen.

Etter anleggsfasen skal det ikke legges til rette for kjøring på planområdet.

## **6.6 Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS)**

En oppsummering av innholdet i ROS-analysen er gjengitt i kapittel 4.7 og 5.8.

## **6.7 Landbruk**

Tiltaket vil innebære innløsning av et mindre areal fra landbrukseiendom for etablering av tunnelkjæring og ventilasjonstårn. Aktuelt areal for innløsning er i hovedsak bart fjell med flekkvis forekomst av løsmasser og vegetasjon. Øvrig jordbruksareal innenfor planområdet ventes ikke å bli direkte berørt av det planlagte tiltaket.

## **6.8 Avveining av virkninger**

Planen er viktig for å realisere Rogfastforbindelsen, og dermed fergefri forbindelse langs E39. Tiltaket er relativt lite og vil ha få virkninger for området. Planforslagets største virkning vil være på eksisterende landskap, og det er utlufttårnet på ca. 18 meter som forårsaker dette. Underveis i anleggsfasen vil tiltaket endre formen på terrenget ved tunnelmunningen og ved midlertidig anleggsvei. Virkningene regnes å være mindre enn gevinsten ved å gjennomføre prosjektet.

## 7 Innkomne innspill

### 7.1 Merknader med forslagstillers kommentar

Planarbeidet ble varslet i brev datert 16. juni 2016. Brevet ble sendt til berørte grunneiere, samt til Fylkesmannen i Rogaland og Rogaland fylkeskommune med frist for eventuelle innspill til 15. juli.

Tabell 7.1 Innkomne merknader og kommentarer.

Innsender	Merknad	Svar fra SvRv
Rogaland fylkeskommune, Fylkesrådmannen, Kulturavdelingen	<p>Det befinner seg automatisk fredete kulturminner i nærområdet til planområdet, som også innehar potensial for tilstedeværelse av ikke registrerte automatisk fredete kulturminner, primært i form av lokaliteter fra eldre steinalder. Det er derfor behov for å gjennomføre arkeologisk registrering før det kan avgis endelig uttalelse til planforslagets innvirkning på automatisk fredete kulturminner.</p> <p>Det gjøres oppmerksom på at det ikke kan gis endelig uttalelse til planarbeidet før forholdet til automatisk fredete kulturminner er avklart gjennom arkeologisk registrering.</p> <p>Det er utarbeidet budsjett for undersøkelsene og disse vil bli utført når det foreligger aksept for disse og aksept fra grunneier.</p>	Registreringer er gjennomført og det er ikke gjort funn.
Rogaland fylkeskommune, Fylkesrådmannen, Regionalplanavdelingen	<p>Mener det er positivt at det planlegges for å unngå inngrep på Kråga. Understreker at utforming og plassering av ventilasjonstårn og tunnelmunning i Arsvågen må gis god landskapstilpasning. Plassering må gjøres slik at landbrukshensyn og naturverdier bevares så langt som mulig. Fylkesrådmannen forventer at massehåndteringsplanen for Rogfast justeres dersom tverrslaget vil medføre ytterligere tunnelmasser som må håndteres som del av Rogfast-prosjektet.</p> <p>Viser til behandlingen av reguleringsplan for næringsområde/utfylling i Arsvågen, og understreker at det forventes at Statens vegvesen i videre prosess tilstreber å videreføre mest mulig av overskuddsmassen og at fyllingen i Arsvågen blir så liten som mulig. Det vises til at Bokn kommune arbeider med en rekke planer andre steder i kommunen der tunnelmassen eventuelt kan benyttes.</p> <p>Fylkesrådmannen mener at det ville vært bedre samfunnmessig bruk av en større andel av massene andre steder i nordfylket og regionen for øvrig.</p> <p>Fylkesrådmannen mener at Statens vegvesen parallelt med varslet planarbeid bør intensivere arbeidet med å få</p>	<p>Bruken av overskuddsmasser må avklares i en prosess uavhengig av reguleringsplan for tverrslag/ventilasjonstårn.</p> <p>Det er en dialog med Bokn kommune og en planprosess i Føresvik der man tar sikte på å fylle ut arealer, noen som vil redusere omfanget av utfylling i Arsvågen. Dette er avhengig av godkjent reguleringsplan og avtale med utbygger.</p>

til videreføring av mest mulig av overskuddsmassene fra Rogfast.

Det er ut fra varselet vanskelig å se den samlede betydningen av de foreslåtte endringene, og slik sett vanskelig ta stilling til eventuelle konflikter knyttet til naturmangfold, vannmiljø og landskap. Disse vurderingene må derfor gjøres når planforslaget legges ut til offentlig ettersyn

Fylkesmannen i Rogaland

Ingen spesielle merknader i denne fasen av planprosessen.

## REGULERINGSBESTEMMELSER I TILKNYTNING TIL

### Plan 201608, detaljregulering for tverrslag (tunnel) og ventilasjonstårn ved Arsvågen

Dato: 21.10.2016

#### § 1 FORMÅL MED PLANEN

Hensikten med reguleringsplanen er å legge til rette for:

- Fergefri forbindelse over Boknafjorden og til Kvitsøy.
- Etablering av tverrslagstunnel med to løp for uttransport av tunnelmasser i anleggsfase – og etterfølgende bruk som ventilasjonssjakter for hovedtunnelen for E39.
- Etablering av ventilasjonsbygg med utluftårn ved tverrslagstunnelens tunnelmunning i Arsvågen.

#### § 2 KRAV TIL SØKNAD OM TILTAK

Veganlegg som er detaljert avklart i reguleringsplanen med illustrasjon er unntatt fra saksbehandling og kontroll, jfr. forskrift om byggesak. Unntaket omfatter ikke ventilasjonsbygg, som krever byggesøknad. Det skal ved behandlingen av byggesøknaden legges særlig vekt på estetisk tilpasning til omgivelsene.

#### § 3 REKKEFØLGEBESTEMMELSER

- § 3.1 Etter at uttransportering av tunnelmasser via tverrslagstunnel er fullført skal tunneløpene anvendes som ventilasjonssjakter for hovedtunnelen.
- § 3.2 Før ferdigattest for ventilasjonsbygget kan utstedes skal terrenget rundt ventilasjonsbygget være istandsatt og tilpasset sine omgivelser i henhold til byggeplan.

#### § 4 FELLESBESTEMMELSER

- § 4.1 Terrenginngrep i forbindelse med tverrslagstunnel og ventilasjonsbygg med utluftårn, skal skje med tilpasninger til eksisterende terreng og landskap. Eksisterende vegetasjon skal bevares, og området forsøkes tilbakeført til opprinnelig situasjon når det kommer til vegetasjon. Funksjonen til eksisterende tursti sørover langs sjøen skal opprettholdes.

**§ 5 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (pbl § 12-5, 2. ledd nr. 2)**

- § 5.1 I område o\_STB etableres ventilasjonsbygg med tilhørende utluftårn for E39 Rogfasttunnelen. Maks tillatt høyde for tårnkonstruksjonen er kote + 32. Tårnkonstruksjonen skal gis et estetisk og arkitektonisk uttrykk som er tilpasset stedet og omgivelsene. Kommunen skal involveres i arbeidet med utformingen.

**§ 6 LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSFORMÅL SAMT REINDRIFT (pbl § 12-5, 2. ledd nr. 5)**

- § 6.1 Arealene kan benyttes til landbruks, -natur og friluftsmål.
- § 6.2 p\_LNFR2 skal inneholde en midlertidig veg i anleggsfasen, som skal tilbakeføres til LNF-område når arbeidet er ferdigstilt.

**§ 7 HENSYNSSONER (pbl § 12-6)**

**§ 7.1 Sikringssone - byggeforbud rundt veg, bane og flyplass**

Alle type arbeider som medfører risiko for å skade sikringssonen, (tiltak etter plan- og bygningsloven kap. 20, sprengning, peleramming, boring i grunnen, tunneldriving, eller andre tiltak som kan medføre skade på tunnelen eller sikringssonen), kan ikke igangsettes uten tillatelse fra anleggseier.

**§ 7.2 Hensynssone friluftsliv**

Hensynssone friluftsliv videreføres fra kommuneplanens arealdel, og bestemmelsene knyttet til hensynssone friluftsliv i kommuneplanen gjelder også for denne planen.



















## Statens vegvesen

### Referat

Dato: 07.03.2016  
Tid: 12:30  
Referent: Hans Ivar Ravn-Larsen

Saksbehandler/telefon:  
Tor Geir Espedal,  
Vår dato: 17.03.2016  
Vår referanse:

### Rogfast – utfylling i Arsvågen

**Møte nr:** 01  
**Sted:** Tjodolvs gate 23 Stavanger  
**Møteleder:** Tor Geir Espedal  
**Til stede:** Bokn kommune: Hans Faye, Jan Erik Nygaard, Fjord1: Tron Erling Vikøren, Fylkesmannen: May Britt Jensen, Marte Kjelby, Norconsult: Bjørn Klepppestø, Arne Erling Lothe, Statens vegvesen: Tor Geir Espedal, Anders Sæternes, Frode Vagstad, Hans Ivar Ravn-Larsen  
**Forfall:** Brent Mikkelsen (Fjord1)  
**Kopi:** Alle

#### Ansvar / frist

Tor Geir Espedal orienterte om planene i Arsvågen i forbindelse med Rogfast. Massene fra tunnelen er tenkt utfylt innenfor det regulert område i Arsvågen. Bakgrunnen for møtet er en klage fra Fjord1 på utfyllingsplanene sett i forhold til fergetrafikken, og å finne en praktisk løsning på hvordan utfyllingen av massene kan foregå på en måte som i minst mulig grad påvirker fergetrafikken.

Tron Erling Vikøren presenterte dagens situasjon, med vekt på forholdene med østlig vind som gir de største utfordringene i forhold til utfyllingsplanene. Det er med denne vindretningen fergene går inn i utfyllingsområdet for å ta høyde for avdrift mm. Han poengterte videre at de er skeptiske til å fylle opp til kote -8m.

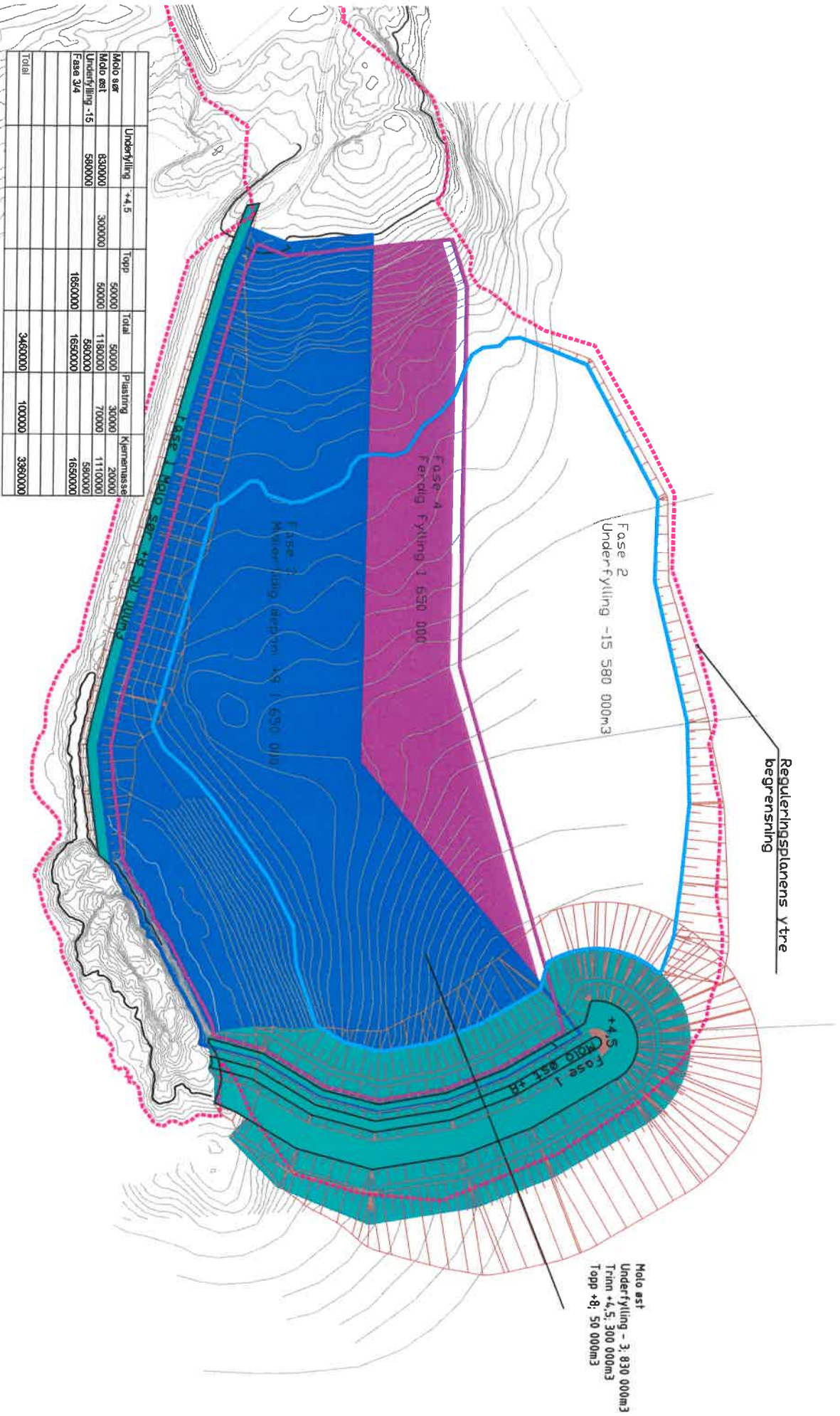
Arne Erling Lothe presenterte modellere på hvordan bølgene vil oppføre seg ved en utfylling. Han har tatt utgangspunkt i at en fyller opp til kote -15m og at det etableres en molo fra Solholmen og nordover. Denne modellen viser at disse grepene reduserer bølgene som opptrer inn mot fergestøt og faktisk vil medføre en bedre situasjon en det er i dag.

På gjeldende reguleringsplanen er det lagt inn en liten bukt mellom Solholmen og fyllingen. Dette vil medfører at en må søke om en reguleringsendring hvis moloen blir etablert helt inn til Solholmen. Som en kommentar til dette uttalte May Britt Jensen fra Fylkesmannen at de vil være åpne for reguleringsendringer som medfører at disponering av massene og forholdene i forhold til fergetrafikken bedres. Hun påpekte også at teksten med næringsbebyggelse på gul skravur på planen må rettes opp slik at det blir korrekt og at det er samsvar mellom fargekode og tekst på arealkartet.

Bokn kommune påpekte at klagen fra Fjord 1 er framsatt rettidig og må behandles på ordinær måte. Kommunen foreslo at SVV lager skisser (faseplaner) for hvordan fyllingen er tenkt gjennomført, slik at det framgår tydelig hvordan forholdene for ferjetrafikken vil bli i de ulike fasene. Når denne faseplanen foreligger legges den fram for Fjord 1 som vurderer om klagen kan trekkes med bakgrunn i framlagte faseplaner.

Konklusjonen på møtet er at partene søker å komme fram til en løsning som alle kan leve med. Innenfor seilingsleden for fergene fylles det opp til kote -15m. Videre vil SVV utarbeide et forslag til løsning for utfylling som vil bli presentert for parten. Blir Fjord1 og SVV enige om en løsning på utfyllingen vil Fjord1 frafalle klagen. Det er også viktig at regulariteten på strekningen opprettholdes.





Reguleringsplanens ytre begrensning

Fase 2  
Under-fylling -15 580 000m<sup>3</sup>

Fase 4  
Ferdig fylling 1 650 000

Fase 3  
Major fylling (derpion 49 1 650 000)

Fase 1  
Major fylling (derpion 49 1 650 000)

Molo est  
Underfylling - 3 830 000m<sup>3</sup>  
Trim +4,5 300 000m<sup>3</sup>  
Topp +8; 50 000m<sup>3</sup>

	Underfylling	+4,5	Topp	Total	Plasering	Kjemmasse
Molo est	830000	300000	50000	50000	30000	20000
Underfylling -15	580000		50000	1180000	70000	1110000
Fase 3/4			1650000	990000		990000
				1650000		1650000
<b>Total</b>				<b>3460000</b>	<b>100000</b>	<b>3360000</b>

# BOKN KOMMUNE

## Sakspapir

SAKSGANG			
Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Forvaltningsstyre	10.05.2017	025/17	BJL

Saksansv.: Kåre Bua	Arkiv: K2-L12 Objekt:	Arkivsaknr 16/171
---------------------	--------------------------	----------------------

### Reguleringsplan for del av gnr. 7 bnr.12 m.fl. - Nordre Vågholmen - 1. gongs handsaming

#### Dokumentliste:

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottakar	Tittel
1	I	16.03.2016	Arild Karlsen	Førespurnad om oppstartsmøte
3	I	23.05.2016	Morten Sageidet Fylkesmannen i Rogaland	Fråsegn til varsel om detaljregulering til reiseliv på gnr/bnr: 7/12 Nordre Vågholmen, Bokn
4	I	07.06.2016	Ivar Thorkildsen Statens Vegvesen Region Vest	Uttale til varsel om oppstart av detaljregulering for Nordre Vågholmen i Bokn Kommune
5	I	12.06.2016	Anne Britt Ottøy Kystverket vest	Uttale til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for Gnr: 7/12 Nordre Vågholmen - Bokn kommune
6	I	23.06.2016	Kultruavd. Fylkesrådmannen	Detaljregulering - Vågholmen - varsel om oppstart - behov for befaring
7	I	27.06.2016	Rogaland Fylkeskommune	Svar - Bokn kommune - Gnr:7/11 - detaljregulering - Vågholmen - varsel om oppstart
8	I	27.02.2017	Karlsen, Arild Omega Areal AS	Forslag til detaljregulering for Nordre Vågholmen - GBR: 7/12 m.fl.
9	I	27.02.2017	Thorbjørn Weltzin Pedersen	SV: Detaljregulering Nordre Vågholmen
10	U	21.03.2017	Arild Karlsen; Osmund Våga (osmund.vaga@deepwell.no)	Ansvar for endringar.
11	I	24.03.2017	Omega v/ Arild Karlsen	Detaljregulering - Nordre Vågholmen
12	I	03.04.2017	Osmund Våga	RE: Ansvar for endringar.
13	I	05.04.2017	Omega v/ Arild Karlsen	Nordre Vågholmen
14	I	10.04.2017	Omega Areal AS v/ Arild Karlsen	Justering av føresegner per 10.04.2017
15	I	10.04.2017	Omega AS v/ Arild Karlsen	Nordre Vågholmen, Bokn
16	I	10.04.2017	Omega As v/ Arild Karlsen	Bokn kommune - GNR.7, BNR.11 - detaljregulering Vågholmen -



17	I	24.04.2017	Arild Karlsen	Stavanger Maritime museum
19	I	27.04.2017	Omega v/ Arild Karlsen	Nordre Vågholmen, Bokn
20	I	03.05.2017	Malin Kristin Aasbøe	Nordre Vågholmen
				Nordre Vågholmen, Bokn

**Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.:**

Plan- og bygningslova

Kommuneplanen sin arealdel

**RÅDMANNEN SITT FRAMLEGG TIL VEDTAK:**

Med heimel i plan- og bygningslova § 12-10 vert framlegg til reguleringsplan for del av gnr.7 bnr. 12 m.fl. –Nordre Vågholmen - med kart dagsett 17.03.2017 og føresegner dagsett 06.02.2017 sendt på høyring og lagt ut til offentleg ettersyn i minst 6 veker.

**Kva saka gjeld:**

Plan for detaljregulering av del av gnr. 7 bnr. 12 m.fl.- Nordre Vågholman - vert fremja til 1. gongs handsaming.

**Bakgrunn for saka:**

Føremålet med planarbeidet er å leggje til rette for utvikling av eit reiselivsanlegg med utgangspunkt i gamle grunnmurar for hus og sjøhus. Tilkomst vil vera med båt, og det vil bli regulert parkeringsplass ved offentleg veg på Austre Bokn.

**Tidlegare kommunal handsaming**

I den arealdelen til kommuneplanen som vart vedteken av kommunestyret 17.12.2013, er den nordre delen av Nordre Vågholmen vist til fritids- og turistføremål.

Det er reguleringskrav for dette arealet.

Den midtre delen av holmen er vist som LNRF-areal, og den søndre delen er vist som friluftsområde.

Det ligg føre eit privat framlegg til reguleringsplan for heile holmen samt for eit areal i Ablavika på fastlandet med tilhøyrande tilkomst til sjø med parkeringsplass.

Planen er laga av Omega Areal AS.

**Arbeidet med planframlegget**

Konsulenten er nå ferdig med arbeidet sitt, og planen vert derfor fremja for 1. gongs handsaming med framlegg om at den vert lagt ut til offentleg ettersyn i samsvar med krava i plan- og bygningslova.

Bokn kommune har vurdert og konkludert med at planforslaget ikkje vil utløyse krav om konsekvensutgreiing, då reguleringsarbeidet er i samsvar med føremålet i kommuneplanen

Det er gjennomført ein ROS- analyse som ein del av planarbeidet.

I ROS- analysen er ulike tema skildra i samsvar med Bokn kommune sine akseptkriterium, og analysen viser at det ikkje er spesielle risikofaktorar knytt til planen.

Det er ikkje funne sider ved planframlegget som strid mot naturmangfaldlova.

**Planomtale**

I konsulenten sin planomtale heiter det mellom anna:

*Planområdet ligg på Nordre Vågholmen lengst aust i Bokn kommune. Det er ikkje vegsamband til Nordre Vågholmen. Det er nødvendig med båttransport for å koma til og frå. I planen inngår eit område for bilparkering i Ablavika der vi finn næraste kai med tilknytning til offentleg vegnett.*

*Planområdet er på 119,2 daa på Nordre Vågholmen og 3,1 daa i Ablavika, til saman 122,3 daa.*

*Det er ikkje busetnad eller jordbruksdrift på Nordre Vågholmen. Området for parkeringsplass i Ablavika blir brukt til opplag og lager*

*Holmen er småkupert med svaberg ned til sjøen, med unnatak av på vestsida der det er ein bratt fjellvegg. Det går eit markert dalføre mellom hamna mot Nordre Vågholmssundet og Hummerparken på sørvestsida av holmen. Her går det en markert sti rett opp frå hamna til hummerparken på sørsida av holmen.*

*På aust- og sørsida av hamna er det murar til fleire tidlegare naust saman med det naustet som står i dag. Omlag 50 m opp frå sjøkanten er det murar etter eit stort våningshus og murar kring det som før var hage. Alt er i dag gjengrodd med stoer tre og buskar.*

*Det er planlagt eit reiselivsanlegg i tilknytning til gamle hus- og naustmurar. Det er grunnmur til eitt stort hus, sju naustmurar og i tillegg til eitt eksisterande naust. Det vil vera nødvendig med skånsom rydding og enkel tilrettelegging for turgåing på dei delane av holmen som er tilgjengeleg. Kvaliteten på ferdig opparbeidd anlegg vil ha samanheng med at ein gjennom skånsom tilpassing til eksisterande natur- og kulturminne kan gjenskapa noko av stemninga frå den tid då aktiviteten var høg på grunn av næringsverksemda knytt til handel, fiske og hummerpark.*

I byggeområdet ved sjøen (BFT1) legg planframlegget opp til at det kan settast opp inntil 8 bygningar, kvar med grunnflate inntil 70 m<sup>2</sup>. Bygningane skal ha saltak, ytterkledning av tre og takbelegg av steinheller eller betongpanner og med takvinkel 40 – 45 °. Brystfasaden skal vera maks. 6 m brei og venda mot sjøen. Største mønehøgde skal vera 8,0 m frå overkant golv. Føresegnene opnar opp for at kommunen kan godkjenne at det i staden for 2 bygningar blir sett opp 1 bygning som kan innehalda 2 sjølvstendige utleigeeiningar. Fasaden mot sjøen skal ikkje vera meir enn 8,0 m brei og maks mønehøgde 8,5 m frå overkant golv.

I byggeområdet lenger sør på holmen (BFT4) kan det setjast opp ein bygning på eksisterande murar.

Det vert elles vist til den fullestendige planomtalen og ROS-analysen som ligg ved denne saka.

### ***Innspel etter varsel om oppstart.***

*Oppstartmøte blei halde 4. april 2016 og planarbeidet varsla i samsvar med krava i plan- og bygningslova. Oppstart blei kunngjort med annonse i Haugesunds Avis, og det blei sendt brev til offentlege organ, interesseorganisasjonar og grannar. Mottekne merknadar er kommentert og tatt inn i kap. 10 i denne planskildringa.*

*Det har ikkje vore aktuelt å utarbeida planprogram.*

*Mona Våge, gnr. 7, bnr. 1.(20.05.2016)*

*Er eigar av sjøhustomt innanfor planområdet og ynskje regulert inn sjøhus på tomta.*

*Kommentar:* *Dette vil bli tatt inn i planarbeidet.*

Mattilsynet (01.06.2016)

Dei framlagde planane kjem ikkje i konflikt med Mattilsynet sitt forvaltningsområde.0

Kommentar: Tatt til etterretning.

Statens vegvesen (03.06.2016)

Parkeringsanlegget på land har tilkomst frå fv. 897. Det går ikkje fram av oppstartvarselet kor omfattande reiselivsanlegget vil vera eller kor mykje trafikk det vil føra med seg på land. Det må gjerast ei vurdering i planarbeidet av standarden på eksisterande kryss i høve til planlagt utbygging og trafikk til parkeringsplassen. Når planframlegget blir lagt ut til offentleg ettersyn vil Statens vegvesen vurdere om det må stillast krav til utbetringar av krysset mot fylkesvegen.

Kommentar: Tatt til etterretning.

Kystverket (10.06.2016)

Planområdet har beliggenhet som ikke er langt fra innseilingen til Kårstøområdet og ankringsområdet på Falkeidfæet. Det er restriksjoner på småbåttrafikken i sjøområdet nærmest Kårstøanlegget, men ikke på innseilingen og øvrig manøvreringsareal. Brukerne av reiselivsanlegget bør gjøres oppmerksom på at de må være aktsomme i farvannet utenfor Kårstøanlegget og følge gjeldende regelverk.

Ved planlegging i sjø må det tas hensyn til sjøverts ferdsel, og det må derfor ikke planlegges tiltak/aktiviteter som kan komme i konflikt med fremkommeligheten i området. De tiltak som planlegges må dimensjoneres slik at de kan motstå påregnelig drag og bølgeslag.

Det må ta inn i bestemmelsene at tiltak som faller inn under havne- og farvannsloven skal godkjennes av havnemyndighet.

Kommentar: De nevnte hensyn vil bli tatt i planleggingen.

Haugaland Kraft AS (14.06.2016)

Har sendt eit kart som viser linjenettet i området.

Kommentar: Straumforsyninga av Nordre Vågholmen vil bli gjort i direkte samarbeid med Haugaland Kraft AS.

Fiskarlaget Vest (14.06.2016)

Viser til at fiskeriinteressene er pressa frå mange ulike hald og at næringa er avhengig av plass til å driva næringa sovel som ivaretaking av gyte-, oppvekst og leveområde for fisk og skaldyr.

Det er ikkje registrert fiskeriinteresser i sjølve planområdet, men det blir drive mykje fiske med garn og teiner rundt Nordre Vågholmen. Det er viktig at støy frå fiskeriverksemda blir akseptert, at ein unngår ureining frå transport og ferdsle og aktivitetar på land og at det blir tatt omsyn til pågåande fiskeriaktivitet i nærområdet.

Kommentar: Eit framtidig reiselivsanlegg vil bli driven i samsvar med gjeldande vilkår for utslepp. Natur og miljø, herunder tradisjonell næringsutøving, er elles den viktigaste kvaliteten for reiselivsanlegget, og dette omsynet vil bli ivareteke i reguleringsføresegnene.

Fiskeridirektoratet (14.06.2016)

*Har ingen vesentlege merknadar til reguleringa i noverande fase av arbeidet.*

Kommentar: *Tatt til etterretning.*

10.1.8 Fylkesrådmannen, kulturavdelinga (17.06.2016)

Det er tidlegare registrert freda kulturminne i nærområdet, og det er derfor nødvendig med ei synfaring før det kan gjevast endleg fråsegn til planen. Stavanger maritime museum har også sett fram krav om synfaring som bør gjerast i samråd med fylkeskommunen.

Fylkesrådmannen ber om at tiltakshavar tar kontakt for avtale om tidspunkt for synfaring.

Det blir bedt om tilleggsopplysningar i form av tracé for eksisterande vassleidning, kablar og liknande.

Kommentar:

Det var synfaring med arkeologar frå fylkeskultursjefen og Stavanger maritime museum 8.9.2016.

Det ligg ikkje føre vurdering frå fylkeskultursjefen etter synfaringa av tilhøva på land. Vi legg til grunn at slik vurdering vil bli lagt fram i samband med høyringa etter 1. gongs behandling.

Stavanger maritime museum vurderer området å ha et potensiale for funn av hittil ukjente verna §14 skipsfunn og automatisk freda kulturminner §4, og har varsla at dei kjem å krevje å få gjennomført marinarknologiske registreringer for å avklare forholdet til freda/verna kulturminner før dei kan gi fråsegn til planen. Kravet vil først bli reist når planen kjem på offentlig ettersyn.

Planen inneheld ikkje forslag som føreset graving eller fylling i sjø. Eit reiselivsanelegg med brygger til eigne båtar vil redusera omfanget av ankring i hamna. Bruk av anker med fare for øydelegging på botnen vil i første rekke vera knytt til flytebrygga som ikkje er ein del av reiselivsanelegget. Forbod mot ankring/fjerning av flytebrygga kan derfor vera aktuelle tiltak som må vurderast nå dei endelege fråsegnene ligg føre. Det må og leggast vekt på at hamna har vore i fri bruk med ankring og manøvrering i all tid.

Fylkesrådmannen, regionalplanavdelinga

*Fylkesrådmannen understreker behovet for ein plan som set friluft-, landskaps- og strandsonevernet først, og meiner at området som kan settast av til fritids- og turistføremål bør bli så lite som mogleg. Landskapsomsynet må sikrast i utforminga. Eventuell brygge må vera tilgjengeleg for allmenne friluftsiresser. Resterande deler av Nordre Vågholmen som ikkje inngår i FT1 eller som det ikkje er behov for til fritids- og turismeføremål, bør regulerast som friluftsområde.*

Kommentar: *Landskapsmessig tilpassing og ivaretaking av natur- og kulturmiljø vil vera svært viktige omsyn i planarbeidet. Det blir elles lagt til grunn at det er nødvendig med eit økonomisk samarbeid om allmenn bruk av anlegg, t.d. brygger, som krever vedlikehald og tilsyn.*

## **Vurdering og konklusjon**

Planframlegget som ligg føre, vert vurdert å liggje innafor dei rammene som er sett i kommuneplanen sin arealdel og lovverket elles.

Som det går fram av planomtalen, er det framleis behov for einskilde avklaringar mellom anna i høve til kulturminner på land og i sjøen.

Desse avklaringane må gjerast i den perioden planen er lagt ut til offentleg ettersyn.

På denne bakgrunnen vil rådmannen rå til at planframlegget vert sendt på høyring og lagt ut til offentleg ettersyn i samsvar med krava i plan- og bygningslova.



# Detaljreguleringsplan – Nordre Vågholmen

Del avgrn. 7, bnr. 12 m.fl.

Bokn kommune

Dato: 6.2.2017



Stor nok til å levere – liten nok til å bry seg

 **omega** areal



Versjon	Dato	Skildring	Utarbeidd av	Kontrollert av
	6.2.2017	Innsending av planforslag til X kommune	AKa Arild Karlsen Åny Åslaug Nyhamn	Initialer Signatur

# Innhald

<b>1 Samandrag</b> .....	<b>- 6 -</b>
<b>2 Bakgrunn</b> .....	<b>- 7 -</b>
2.1 Føremålet med planen .....	- 7 -
2.2 Forslagstillar, plankonsulent, eigartilhøve .....	- 7 -
2.3 Tidlegare vedtak i saka.....	- 7 -
2.4 Utbyggingsavtalar .....	- 7 -
2.5 Krav om konsekvensutgreiing? .....	- 7 -
<b>3 Planprosessen</b> .....	<b>- 8 -</b>
3.1 Medverknad, varsel om oppstart, evt. planprogram .....	- 8 -
<b>4 Planstatus og rammevilkår</b> .....	<b>- 8 -</b>
4.1 Overordna planar .....	- 8 -
4.2 Gjeldande reguleringsplanar .....	- 9 -
4.3 Tilgrensande planar .....	- 12 -
4.4 Temaplanar .....	<b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b>
4.5 Statlege planretningslinjer/ rammer/ føringar .....	- 12 -
<b>5 Skildring av planområdet, eksisterande tilhøve</b> .....	<b>- 13 -</b>
5.1 Plassering av område .....	- 13 -
5.2 Arealbruk i dag og tilgrensande arealbruk .....	- 13 -
5.3 Stadkarakter .....	- 13 -
5.4 Landskap .....	- 13 -
5.5 Kulturminner og kulturmiljø .....	- 14 -
5.6 Naturverdiar .....	- 14 -
5.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområde .....	- 16 -
5.8 Landbruk .....	- 16 -
5.9 Trafikktilhøve .....	- 16 -
5.10 Born sine interesser .....	- 16 -
5.11 Sosial infrastruktur .....	- 16 -
5.12 Universell tilgjenge .....	- 16 -
5.13 Teknisk infrastruktur .....	- 17 -
5.14 Grunntilhøve .....	- 17 -
5.15 Støytilhøve .....	- 17 -
5.16 Luftureining .....	- 17 -
5.17 Næring .....	- 17 -
5.18 Analysar/ utgreiingar .....	<b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b>
<b>6 Skildring av planforslaget</b> .....	<b>- 18 -</b>

6.1 Planlagt arealbruk.....	- 18 -
6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsfremål.....	- 18 -
6.3 Plassering av busetnad og utforming .....	- 19 -
6.4 Bustadmiljø/ bukvalitet.....	- 21 -
6.5 Parkering .....	- 21 -
6.6 Tilknytning til infrastruktur.....	- 21 -
6.7 Trafikkløysing .....	- 21 -
6.8 Planlagde offentlege anlegg .....	- 22 -
6.9 Miljøoppfølging .....	- 23 -
6.10 Universell utforming.....	- 23 -
6.11 Uteopphaldsareal .....	- 23 -
6.12 Landbruksfaglege vurderingar .....	- 23 -
6.13 Kollektivtilbod.....	- 23 -
6.14 Kulturminner .....	- 23 -
6.15 Sosial infrastruktur.....	- 24 -
6.16 Plan for vass- og avlaup samt tilknytning til offentlig nett.....	- 24 -
6.17 Plan for avfallshenting/ søppelsug.....	- 24 -
6.18 Rekkjefølgjekrav .....	- 24 -
<b>7 Konsekvensutgreiing .....</b>	<b>- 25 -</b>
7.1 Konsekvensutgreiing etter konsekvensutgreiingsforskrifta tas inn i planskildringa .....	- 25 -
7.2 Dersom reguleringsplanen ikkje er konsekvensutgreiingspliktig bør dette kort grunngjevas .....	<b>Feil!</b>
<b>Bokmerke er ikke definert.</b>	
<b>8 ROS analyse .....</b>	<b>- 25 -</b>
<b>9 Verknadar/ konsekvensar av planforslaget .....</b>	<b>- 26 -</b>
9.1 Overordna planar.....	- 26 -
9.2 Landskap .....	- 26 -
9.3 Stadkarakter .....	- 27 -
9.4 Byform og estetikk .....	- 27 -
9.5 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi .....	- 28 -
9.6 Tilhøvet til krava i kap. II i Naturmangfaldlova.....	- 28 -
9.7 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk .....	- 28 -
9.8 Uteområde.....	- 28 -
9.9 Trafikktilhøve .....	- 29 -
9.10 Born sine interesser.....	- 29 -
9.11 Sosial infrastruktur.....	- 29 -
9.12 Universell tilgjenge .....	- 30 -
9.13 Energibehov – energiforbruk .....	- 30 -
9.14 Jordressursar/ landbruk.....	- 30 -

9.15 Teknisk infrastruktur .....	- 30 -
9.16 Økonomiske konsekvensar for kommunen .....	- 30 -
9.17 Konsekvensar for næringsinteresser .....	- 30 -
9.18 Interessemotsettingar .....	- 31 -
9.19 Avveging av verknadar .....	- 31 -
<b>10 Innkome merknadar .....</b>	<b>- 32 -</b>
10.1 Samandrag frå innkome merknader .....	- 32 -
<b>11 Avsluttande kommentar .....</b>	<b>- 35 -</b>
<b>12 Vedlegg .....</b>	<b>- 35 -</b>

# 1 Samandrag

Det er planlagt reiselivsanlegg på Nordre Vågholmen med tilhøyrande tilkomst til sjø med parkeringsplass i Ablavika på fastlandet.

Reiselivsanlegget vil bli sett opp på eit område der det er murar frå tidlegare sjøhus og hovudbygning. Det er lagt opp til små inngrep i terrenget og god tilpasing til landskap og vegetasjon. Det er vidare lagt opp til at det skal vera lett tilkomst til holmen for ålmenta, på flytebrygge som ligg i hamna i dag.

## 2 Bakgrunn

### 2.1 Føremålet med planen

Føremålet med planarbeidet er å leggje til rette for utvikling av eit reiselivsanlegg med utgangspunkt i gamle grunnmurar for hus og sjøhus. Tilkomst vil vera med båt, og det vil bli regulert parkeringsplass ved offentleg veg på Austre Bokn.

### 2.2 Forslagstillar, plankonsulent, eigartilhøve

Tiltakshavar er Osmund Våga som er eigar av gnr. 7, bnr. 12. Omega Areal AS er engasjert til å utarbeida planforslag.

### 2.3 Tidlegare vedtak i saka

Det er ikkje reguleringsplanar i området.

### 2.4 Utbyggingsavtalar

Det er ikkje aktuelt med utbyggingsavtalar.

### 2.5 Krav om konsekvensutgreiing?

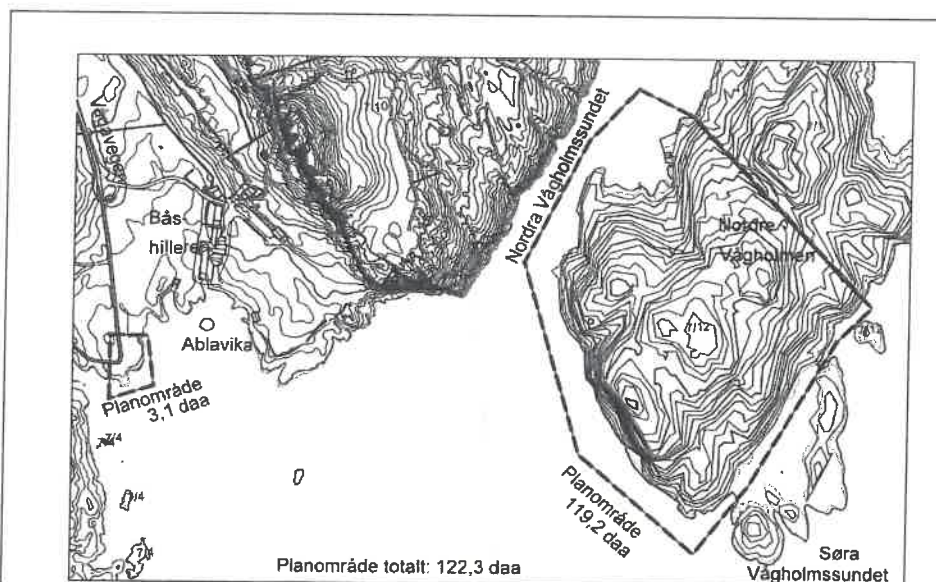
Området er av Bokn kommune vurdert til ikkje å utløyse krav om konsekvensutgreiing (KU), då tiltaket er i samsvar med overordna plan.

## 3 Planprosessen

### 3.1 Medverknad, varsel om oppstart, evt. planprogram

Oppstartmøte blei halde 4. april 2016 og planarbeidet varsla i samsvar med krava i plan- og bygningslova. Oppstart blei kunngjort med annonse i Haugesunds Avis, og det blei sendt brev til offentlege organ, interesseorganisasjonar og grannar. Mottekne merknadar er kommentert og tatt inn i kap. 10 i denne planskildringa.

Det har ikkje vore aktuelt å utarbeida planprogram.



Kartet viser grensa for varsla planområde

## 4 Planstatus og rammevilkår

### 4.1 Overordna planar

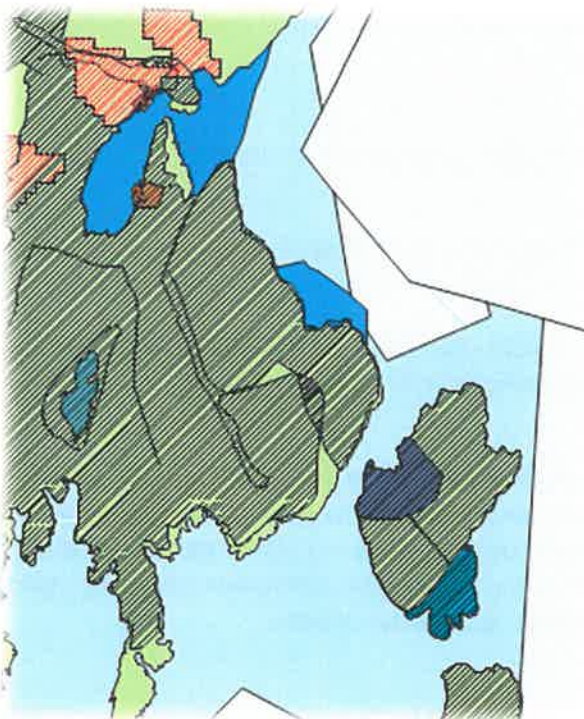
#### 4.1.1 Fylkeskommunale planar

Nordre og Søre Vågholmane er vist som planlagt sikra regionalt friluftsområde frå FINK. Våga med Vågsholmane er og vist som landskapskategori VI i rapporten «Vakre landskap i Rogaland». Sundet mellom Nordre Vågholmen og land er vist som viktig naturtypepunkt.

FDP Haugalandet har vist Våga og Vågsholmane som prioriterte miljø.

#### 4.1.2 Kommuneplanen sin arealdel

Utsnitt frå Arealdelen i Kommuneplanen for Bokn.



Dei sentrale delene av planområdet er i kommuneplanen vist som framtidig område for fritids- og turistføremål.

Frå føresegnene til arealdelen i kommuneplanen:

**3.2.1.** *Alle nye byggeområder, inkludert område for fritidsbusetnad skal ha veg og tilkomst for brann og redningstenester og opplegg for sløkkevatn.*

**3.3.1.** *I områder for bebyggelse og anlegg kan utbygging ikkje setjast i gong før det er vurdert trong for å sikra etablert infrastrukturtiltak som kommunaltekniske anlegg, straumforsyning, tilstrekkelig grøntareal, trafikksikker tilkomst for gåande, syklende og kjøyrande, og offentlege tenester. Kommunen kan krevje at tiltak ikkje vert tekne i bruk før slik infrastruktur er ferdigstilt.*



3.4.1.3 Byggjeforbodet langs sjø og vassdrag som definert i PBL § 1-8 gjeld i Bokn kommune langs sjø. I eksisterande byggeområde, i område for LNF-spreidd og nye byggeareal utan krav om reguleringsplan innanfor 100-metersbeltet, er det sett ny byggjegrænse mot sjø. Innanfor reguleringsplanar som framleis skal gjelde utan fastsett byggjegrænse mot sjø, er byggjegrænse definert i plankart. Jf. PBL § 11-9 nr. 5, jf. § 1-8 3.ledd. Reguleringsplanar med fastsett byggegrense mot sjø erstattar 100-metersbeltet som byggegrense. Jf. PBL § 12-7 nr. 2.

3.4.2.4.8. Bryggjer skal generelt ikkje byggjast slik at dei stenger for allmenn ferdsel mellom naust og sjøen.

3.4.2.4.9. Bryggjer kan ha ein maksimal storleik på 6x2m (største lengde parallelt med land).

3.4.2.4.10. Flytebryggjer kan tillatast på utsida av bryggje. Bryggjer og flytebryggjer kan ikkje oppførast utan heimel i kommuneplan eller reguleringsplan.»

3.4.3 Universell utforming Ved planlegging og gjennomføring av tiltak, bygningar og uteområde, skal det sikrast godt tilgjenge for alle folkegrupper i samsvar med dei tilgjengekriteria som er nedfelt i vegnormalane og byggt teknisk forskrift. Bygningar og uteområde skal utformast slik at dei kan brukast av alle i så stor grad som mogleg utan trong for tilpassing eller spesiell utforming. Adkomstvegar mellom bustadar og leikeplassar skal vera trafikk sikre og universelt utforma.

3.4.6 Andre funksjonskrav Ved tiltak i strandsona skal veiledningen «Håndtering av havnivåstigning i kommunal planlegging» leggjast til grunn. Bygg for varig opphald og andre funksjonar, t.d. fritidsbustadar, skal ikkje etablerast lågare enn kote +2,5m. For naust og andre mindre bygningar gjeld kote +2,0 o.k. golv 1 etg.

3.5.1.1 Alle detaljplanar skal utarbeidast med mål om å leggje til rette for framtidssretta miljø- og klimaløysingar. Det skal leggjast vekt på tiltak som kan redusera samla energibruk. Dette skal dokumenterast i alle nye reguleringsplanforslag.

3.5.1.4 I alle detaljplanar og enkeltsaker skal det gjerast greie for omsynet til biologisk mangfald. I kvar enkelt sak skal det gjennomførast ei konkret vurdering etter §§8-12 i Naturmangfoldslova»

3.5.1.5 Ved utarbeiding av reguleringsplanar skal det takast omsyn til forskrift om miljøretta helsevern.

3.5.1.6 Ved utarbeiding av reguleringsplanar for nye byggeområde skal det gjerast greie for korleis deponering av overskottsmasse skal løysast. Før det gis rammeløyve til nybygg, skal det liggja føre godkjent plan for deponering av overskottsmasse frå byggeområda. Det skal også liggja føre godkjenning av deponeringa etter anna relevant lovverk, som til dømes jordlova og lov om forureining.

*3.5.1.7 Når nye arealer skal byggjast på eller endrast vesentlig skal det gjennomførast risiko og sårbarhetsanalyse med vurdering av havnivåstigning og stormflo. Tek10-§7-2 skal legges til grunn for planlegginga.*

*3.5.2.1 Bebyggelse og anlegg skal gis gode og heilskaplege løysningar som tek i vare estetiske omsyn m.h.t. plassering og utforming. Dette gjeld for tiltaket i seg sjølv, og i høve til omgivnaden og området sin karakter.*

*3.5.2.2 Det skal leggjast vekt på god landskapstilpassing og lokal byggeskikk ved oppføring av nye bygningar og anlegg. Høgder i terrenget, områder fri for vegetasjon, samt silhuetter bør haldast fri for bebyggelse. Hovudhus og anneks/ uthus/ garasje bør ha mest mogleg einsarta utforming. I enkeltsaker skal det skildrast korleis nybygg, til/på- eller ombygging tilpassast landskap, terreng, nabobebyggelse og eksisterande bygg.*

*3.5.2.4 Utbygging skal skje slik at grønstruktur, naturprega og viktige landskapselement vert teke i vare. Verdifulle trær skal i størst mogleg grad merkast av på reguleringskartet og takst vare på i samband med utbygging i nye områder.*

*3.5.2.5 I byggeområder og område for LNF-spreidd skal bygningar lokalisert slik at anleggsmessige inngrep ikkje vert dominerande i landskapet. Store skjeringar skal unngåast.*

*3.6 Omsyn som skal takast til bevaring av eksisterande bygningar og anna kulturmiljø § 11-9 nr.7*

*3.6.1. Kulturminne i planområdet skal så langt som råd takast vare på. Dette gjeld også moderne kulturminne som ikkje er verna etter kulturminnelova. Så langt som råd skal steingardar og andre kulturminne inngå som eigen del av utforminga av dei ulike områda. Kommunen kan setje krav til fagleg vurdering dersom det er tvil angående eit objekt eller eit område sin verdi som kulturminne. 2. Ved søknad om endring eller riving av hus og anlegg som er vurdert til å vera bevaringsverdig i kulturminneplan eller registrert i SEFRAK, skal saka sendast på høyring til kulturminnemynde før vedtak vert treft.*

*7.1.1 Bygging av bryggjer, moloar og andre innretningar i sjøen skal handsamast etter Hamne og farvasslova i tillegg til PBL og er ikkje tillate utan kommunen og hamnemyndighetene si godkjenning.*

#### 10.5 Fritids- og turistføremål

Område	Stad	Nytt	Overført	Da	Kommentar
FT1	Nordre Vågaholmen	x		30	Turisme. Plankrav- Felles planprosess med Friluftsrådet Vest og Rogaland fylkeskommune

Kommentar til 10.5:

Før planarbeidet start opp, var det uvisse om kva som låg i omgrepet «felles planprosess med Friluftsrådet Vest og Rogaland fylkeskommune». Det var særleg viktig å få avklara om regional planstyresmakt skulle gå inn i planprosessen som medtiltakshavar eller ei anna uvanleg rolle. Etter k0ntkt med assisterande regionalplansjef

og dalgleg leiar i friluftsrådet blei det avklara at det ikkje var aktuelt med meddeltaking som tiltakshavar og at begge instansar ville ta vare på sine respektive interesser gjennom den vanlegre reguleringsplanprosessen.

## 4.2 Gjeldande reguleringsplanar

Det er ingen reguleringsplanar i området.

## 4.3 Tilgrensande planar

Det er ingen tilgrensande planar.

## 4.4 Statlege planretningsliner/ rammer/ føringar

Vi legg til grunn at gjeldande kommuneplan er utarbeidd i samsvar med overordna planretningsliner, rammer og føringar. Reguleringsplanen vil bli utarbeidd i samsvar med gjeldande kommuneplan.

## 5 Skildring av planområdet, eksisterande tilhøve

### 5.1 Plassering av område

Planområdet ligg på Nordre Vågholmen lengst aust i Bokn kommune. Det er ikkje vegsamband til Nordre Vågholmen. Det er nødvendig med båttransport for å koma til og frå. I planen inngår eit område for bilparkering i Ablavika der vi finn næraste kai med tilknytning til offentleg vegnett.

Planområdet er på 119,2 daa på Nordre Vågholmen og 3,1 daa i Ablavika, til saman 122,3 daa.

### 5.2 Arealbruk i dag og tilgrensande arealbruk

Det er ikkje busetnad eller jordbruksdrift på Nordre Vågholmen. Området for parkeringsplass i Ablavika blir brukt til opplag og lager.

### 5.3 Stadkarakter

Det er planta gran og furu der det er mogleg på heile holmen. Landskapet er derfor heilt gjengrodd med gran, sitkagran, furu og lauvtre. Det er bare ein naustbygning på holmen.



Figur: Hamna på Nordre Vågholmen sett frå nord.

### 5.4 Landskap

Holmen er småkupert med svaberg ned til sjøen, med unnatak av på vestsida der det er ein bratt fjellvegg. Det går eit markert dalføre mellom hamna mot Nordre Vågholmssundet og Hummerparken på sørvestsida av holmen. Her går det en markert sti rett opp frå hamna til hummerparken på sørsida av holmen.



## 5.5 Kulturmiljø

På aust- og sørsida av hamna er det murar til fleire tidlegare naust saman med det naustet som står i dag. Omlag 50 m opp frå sjøkanten er det murar etter eit stort våningshus og murar kring det som før var ein hage. Alt er i dag igjengrodd av store tre og buskar



Figur: Murar og tre i tidlegare hage

På sørsida av holmen er det eit lukka basseng som tidlegare var hummerpark. Dei gamle murane finnest framleis og kan settast i stand etter mange år utan bruk av parken.

Ved sida av stien til hummerparken finn vi og ein gamal jordkjellar som er etter måten i god stand

Figur under: Jordkjellar





Figur: Frå hummerparken



Figur: Naust og naustmurar i hamna på nordsida av holmen. Kårstønlegget i bakgrunnen

## 5.6 Naturverdiar

Naturen ber først og framst preg av den urskogaktige bartvegetasjonen. Innimellom finnest lyng, einer og ulike lauvtre som rogn, selje og kristorn. Det er behov for ein god del rydding for å gjera større deler av holmen tilgjengeleg.

Skog av stortare er registrert på aust- og sørsida av Nordre Vågholmen. Det er registret framand art (Klustersvineblom) på vestsida av Nordre Vågholmen.

## 5.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområde

Holmen er mykje nytta som utfartsområde med båt. Det er lagt ut ei flytebrygge i hamna på nordsida. Lokale speidarar har rydda langs stien. Den gamle hummerparken er om sommaren eit lukka basseng der badetemperaturen er fleire grader høgare enn i sjøen utanfor.

Det er behov for rydding av skog og skånsom tilrettelegging av stiar for å gi tilgang til heile holmen.

## 5.8 Landbruk

Det er ikkje landbruksdrift på holmen i dag. Frå gammalt av er holmen lite brukt til beite på grunn av stor førekomst av flått.

## 5.9 Trafikktilhøve

Tilkomst til holmen må skje med båt. Parkeringsplass ved offentleg veg/kai i Ablavika vil inngå i planen.

## 5.10 Born sine interesser

Eit bilfritt miljø og svaberg ned til grunne strandområde gjer Nordre Vågholmen til eit velegna leikeområde.

## 5.11 Sosial infrastruktur

Ikkje aktuelt

## 5.12 Universell tilgjenge

Det er behov for betydeleg opprusting av strandområde og stiar for at området skal få universell tilgjenge. Slik opparbeiding er ikkje i samsvar med dei signala som er mottekne frå arkeologiske styresmakter. Dette vil likevel ikkje vera til hinder for at tilhøva kan leggast til rette med landgang frå sjøen og tilgjenge til aktuelle bygningar.

### 5.13 Teknisk infrastruktur

Det må byggast dei anlegga som er nødvendig for å få løyve til utslepp. Det er ikkje gjort undersøkingar om det er mogleg å bora etter vatn eller om dette må førast i eigen leidning frå Våga. Dette vil bli undersøkt og vurdert før det eventuelt blir lagt leidning i sjøen. Dersom det ikkje blir lagt vassleidning frå Austre Bokn, må det lagast eit eige opplegg for pumping av sløkkevatn frå sjøen, evt. driven av straumaggregat.

Når det gjeld elektrisitet, er det i første omgang aktuelt med solseller, eventuelt i kombinasjon med ved eller gass for oppvarming.

### 5.14 Grunntilhøve

Det er ingen grunnproblem då byggverk må fundamenterast på fast fjell.

### 5.15 Støytilhøve

Ikkje aktuelt

### 5.16 Luftureining

Ikkje aktuelt

### 5.17 Næring

Reiselivsverksemda vil vera ny på Nordre Vågholmen. Utan ei forretningsmessig verksemd er det ikkje mogleg å leggja til rette for og vedlikehalda eit anlegg som auker utnyttingsgraden av denne naturperla.

### 5.18 Eigedomstilhøve

Tiltakshavar er grunneigar for planområdet på Nordre Vågholmen. Eit nabobruk har ein naustrett. I Ablavik er tiltakshavar ikkje grunneigar. Det er lagt opp til ei samordning av interessene gjennom privatrettslege avtalar mellom nabobruka.



## 6 Skildring av planforslaget

### 6.1 Planlagt arealbruk

Det er planlagt eit reiselivsanlegg i tilknytning til gamle hus- og naustmurar. Det er grunnmur til eitt stort hus, sju naustmurar og i tillegg til eitt eksisterande naust. Det vil vera nødvendig med skånsom rydding og enkel tilrettelegging for turgåing på dei delane av holmen som er tilgjengeleg. Kvaliteten på ferdig opparbeidd anlegg vil ha samband med at ein gjennom skånsom tilpassing til eksisterande natur- og kulturminne kan gjenskapa noko av stemninga frå den tid då aktiviteten var høg på grunn av næringsverksemda knytt til handel, fiske og hummerpark.

#### 6.1.1 Reguleringsføremål

Størstedelen av arealet på holmen vil bli regulert til natur- og friluftsområde der det skal takast omsyn til registrerte og uregistrerte kulturminne. Også i byggeområda skal det takast omsyn til landskapstilpassing og lokal byggeskikk.

### 6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsføremål

#### 6.2.1 Gjennomgang av reguleringsføremåla og løysingar skildras

Aktuelle reguleringsføremål:

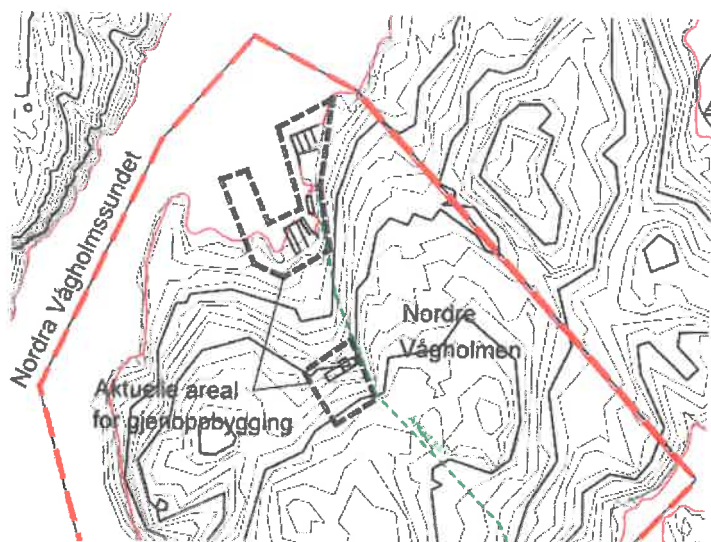
<i>Bygningar og anlegg (Pbl § 12-5 nr. 1)</i>		<i>Sum (m<sup>2</sup>)</i>
Fritids- og turistføremål (1170)	Området der hyttene og hovudbygningen står. Vegen opp til hovudbygningen og arealet mellom veggen og sjøen	2564,32
Renovasjonsanlegg (1550)	Henteplass i Ablavika for avfallbeholdarar	30,219
Småbåtanlegg i sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone (1588)	Offentleg flytebrygge med sti/veg fram til veggen opp til hovudbygningen	3398,299
<i>Samferdsle og teknisk infrastruktur (Pbl § 12-5 nr. 2)</i>		<i>Sum (m<sup>2</sup>)</i>
Veg (2010)	Ablavik	324,659
Kai (2041)	Ablavik	329,755
Parkeringsplassar (2080)	Ablavik	262,997

<i>Grøntstruktur (Pbl § 12-5 nr. 3)</i>		<i>Sum (m<sup>2</sup>)</i>
Badeplass (3041)		1378,329
<i>Landbruks,- natur- og friluftsmål (PBL § 12-5 nr. 4)</i>		<i>Sum (m<sup>2</sup>)</i>
Jordbruk (5111)	Ablavik	1639,16
Friluftsmål (5130)	Restområdet	83662,256
<i>Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsoner (PBL § 12-5 nr. 5)</i>		<i>Sum (m<sup>2</sup>)</i>
Hamneområde i sjø (6622)	Ablavik	497,336
Friluftsområde i sjø og vassdrag (6710)		29287,331

<i>Omsynssoner (PBL § 12-6)</i>		<i>Sum (m<sup>2</sup>)</i>
Frisikt (140)	Ablavik	
Vern av kulturmiljø eller kulturminner (570)	Hummerparken med veg frå hovudbygningen	

### 6.3 Plassering av busetnad og utforming

Det er viktig å ta vare på natur- og kulturmiljøet som kvalitetar i eit framtidig reiselivsanelegg. Eit slikt anlegg vil derfor bli reist på/i nær tilknytning til eksisterande grunnmurar. Dersom det er aktuelt å leggja til rette for universell tilkomst til hovudbygningen, må vegen byggast i slyng mellom hamna og hovudbygningen for å få nødvendig veglengd for å tilfredsstilla stigningskrava. Dette vil i tilfelle vera eit merkbart inngrepet i landskapet.



Figur: Område for plassering av bygningar og fysiske inngrep

Ut over dette er det bare aktuelt å rydda og tilrettelegga stiar i planteskog som i dag gjer store deler av holmen lite tilgjengeleg og lite attraktiv for fritidsbruk. Slik tilrettelegging skal foregå i nær kontakt med arkeologiske styresmakter.

### 6.3.1 Høgder for busetnaden

Bygningar vil i stor grad bli tilpassa form og storleik til dei bygningane som vi i dag bare ser murane etter. Det er ikkje kjente bilete av desse bygningane, men det vi må her leggja til grunn lokal byggeskikk og ta mønster av andre tilsvarande bygningar i distriktet.

### 6.3.2 Grad av utnytting (veglear) Forskrift

Grad av utnytting er ei lite teneleg eining for styring av denne typen bygg på denne typen tomt.

### 6.3.3 Sum arbeidsplassar, sum m<sup>2</sup> næringsareal

Utgangspunktet må vera å koma fram til bygningsvolum og golvareal i høve til dei aktuelle formkrava som følgjer av byggeskikk og dei gamle grunnmurane. Desse viser bygningar med så stor grunnflate at nausta må byggjast med ei loftshøgde som kan nyttast til fritidsbustad for at bygningen skal vera i samsvar med lokal byggeskikk. Bustadbygget kan gi rom til to fritidseiningar eller rom for overnatting i 2. høgda og kurs/selskapslokale til 20 – 30 personar.

## 6.4 Bustadmiljø/ bukvalitet

Nærleiken til sjøen og naturskjøne omgjevnadar er viktigaste attraksjonen for reiselivsanlegget. Det er ynskjeleg å gjenskapa miljøet med sjøhus og brygger der bebuarane og andre kan ferdast fritt på bryggeareala, slik tradisjonen er langs kysten. Det er flytande grenser mellom «offentleg» og «privat» område, avhengig av kva for aktivitetar som til ei kvar tid går føre seg. Store dører kan opnast og uterommet takast i bruk saman med innerommet. Grill og solstolar kan plasserast på bryggekannten. Nære og fjerne grannar kan passera mellom solstolar og leskedrikkar. Båten ligg til kai utanfor hytteveggen. Respekten for det private rommet er føresetnaden for den frie bruken det er tradisjon for, og som gjer at det ikkje er behov for gjerder eller låste dører.

Bygningane må plasserast på brygga med eit lite «ferdsle- og arbeidsareal» mellom veggen og bryggekannten. Det må vera stor dør mot sjøen. Golvet i bygningen må av estetiske og funksjonelle grunnar ligga på tilnærma same nivå som kaien. Dette er eit nivå som kan bli sett under vatn av stormflo, noko som set grenser for innreiing og bruk, og som gjer det nødvendig å nytte 2. høgda til funksjonar som ikkje toler vatn.

## 6.5 Parkering

Vi legg til grunn 8 utleigeeiningar i sjøbuene og 24 gjester i hovudbygningen. Dette vil gi eit parkeringsbehov på maksimalt  $8 + 24/4 = 14$  parkeringsplassar. For gjester i hovudbygningen er det grunn til å tru at det i mange høve vil bli lagt opp felles transport, noko som reduserer parkeringsbehovet. Det vil likevel bli sett av areal til 14 parkeringsplassar.

Det vil bli lagt opp til båtplass til kvar utleigeeinjing i sjøhusa og båtplassar i fellesanlegg for gjester i hovudhuset. I tillegg vil det bli regulert plass til ei gjestebrygge. Kommunen/Friluftsrådet Vest kan leiga landfeste for å leggja ut og driva flytebrygga for sjøfarande fritidsgjester.

## 6.6 Tilknyting til infrastruktur

Så vidt mogleg vil ein prøva å klara seg utan leidningar til land. Det er størst usikkerhet knytt til om det er mogleg å få til tilfredsstillande vassforsyning. Det vil bli vurdert solceller for levering av straum.

## 6.7 Trafikkløysing

Det vil bli regulert og opparbeidd parkeringsplass i tilknyting til den offentlege kaien i Ablavika. Det er lagt til grunn eit parkeringsbehov for 14 bilar.

### **6.7.1 Køyretilkomst**

Det går fylkesveg/kommunal veg fram til den offentlege kaien.

### **6.7.2 Utforming av vegar**

Lendet er flatt og oversiktleg i området rundt kaien. Veggen er smal og rettlinja. Det blir lagt til grunn tverrprofil A3 med tilhøyrande dimensjonerande krav i Handbok N100.

### **6.7.3 Krav til samtidig opparbeiding**

Det vil bli stilt krav om at parkeringsplass skal vera ferdig utbygd før turistanlegget kan takast i bruk.

### **6.7.4 Varelevering**

Varelevering må skje med bil og båt til kai på Nordre Vågholmen.

### **6.7.5 Tilgjenge for gåande og syklende**

Tilkomst til kaien skjer på offentlig veg. Vidare transport til Nordre Vågholmen må organiserast for den einskilde/for gruppe. Det er ingen båtruter i området, men det er tilbod om leige av individuell båttransport.

### **6.7.6 Felles tilkomstvegar, eigedomstilhøve**

Det er nødvendig med avtale om anlegg av parkeringsplassar.

## **6.8 Planlagde offentlege anlegg**

Ingen planlagde offentlege anlegg.

## 6.9 Miljøoppfølging

Anlegg som blir nytta som ein del av turistanlegget vil sjølvsagt bli driven og vedlikehalde av dette. Det vil vera behov for eit samarbeid med offentlege styresmakter om drift av anlegg som er til rådvelde for ålmenta, t.d. offentlig toalett, rydding og tilrettelegging av uteområde, merking av stiar, fjerning av buskar og kratt samt renovasjon og fjerning av avfall.

## 6.10 Universell utforming

Tilkomst må skje ved bruk av båt der det ofte vil vera nødvendig med ramper for å jamne ut høgdeforskjellar som følge av flo og fjøre. På Nordre Vågholmen kan det vera aktuelt med gangveg opp til hovudbygningen, men ikkje lenger. Eit aktuelt forslag er vist i planen.

## 6.11 Uteopphaldsareal

Det må opparbeidast bryggeareal for opphald og tilkomst til sjøbuene, frå sjøsida og landsida. Rundt den gamle hovudbygningen er det eit inngjerda hageområde. Dei resterande områda på Nordre Vågholmen vil vera allment tilgjengelege, der naturkvalitetane er det største aktiva for fritidsbrukarane.

## 6.12 Landbruksfaglege vurderingar

Einaste tenkelege landbruksmessige utnytting er beite for småfe. På grunn av flåttplage vil dette truleg føresetta total avsviing av all vegetasjon for reetablering av gras og lyng. Vil føresette eit omfattande ryddearbeid og kan knappast vera rekningssvarande. Det er ingen plasnar om slike tiltak.

## 6.13 Kollektivtilbod

Ikkje kollektivtilbod i området

## 6.14 Kulturminne

Ingen registrerte automatisk verna kulturminne. Det er likevel sterkt ynskjeleg at det blir tatt omsyn til natur- og kulturlandskapet og ikkje gjort inngrep eller enedringar som set preg på omgjevningane. Dette vil bli innarbeidd i reguleringsføresegnene.

## 6.15 Sosial infrastruktur

Ikkje aktuelt

## 6.16 Plan for vass- og avlaup samt tilknytning til offentleg nett

Det er førebels ikkje utarbeidd konkrete planar. Dette vil bli gjort etter at det er vurdert om det er mogeleg å skaffa nok vatn frå djupvassbrønn. Plan for avløp vil bli utarbeidd i samband med byggesøknadar. Det vil vera nødvendig å etablere eit avløpssystem som er tilpassa dei lokale tilhøva. I utgangspunktet vil HIM ikkje tilrå eit nytt anlegg basert på henting av slam. Her må det gjerast ei konkret avveging der anleggs- og driftskostnadar vil vera avgjerande faktorar. Det er ikkje tvil opm at det finnest fullgode løysingar. Utfordringa vil vera å finna den som er økonomisk optimal

.

## 6.17 Plan for avfallshenting/ søppelsug

Avfall frå turistanlegget vil bli samla og levert til godkjent renovatør etter avtale om henting.

## 6.18 Rekkjefølgjekrav

Det vil bli rekkjefølgjekrav om opparbeiding av parkeringsplassar.

## 7 Konsekvensutgreiing

### 7.1 Konsekvensutgreiing etter konsekvensutgreiingsforskrifta tas inn i planskildringa.

Tiltaket er i samsvar med overordna plan og det er etter kommunen si vurdering ikkje nødvendig med konsekvensutgreiing etter konsekvensutgreiingføresegna.

## 8 ROS analyse

ROS-analysen er utført i samsvar med rettleiar «Samfunnssikkerhet i arealplanlegging – Kartlegging av risiko og sårbarhet» utgitt av Direktoratet for samfunnssikkerheit og beredskap (2011), Norsk Standard 5814:2008 «Krav til risikovurderinger», «Veiledning om tekniske krav til byggverk» utgitt av Direktoratet for byggkvalitet (2010) og Fylkesmannen i Rogaland sin rettleiar «ROS-analyse til reguleringsplan» (2012), og vedteke akseptkriterium for kommunen.

ROS-analysen viser at det ikkje er spesielle risikofaktorar knytt til planen.



## 9 Verknadar/ konsekvensar av planforslaget

### 9.1 Overordna planar

Reiselivsanlegg på Nordre Vågholmen er forankra i kommuneplanen. Det er lagt opp til samordning med fylkeskommunen som forvaltningsorgan og Friluftsrådet som utøvande organ. Før planarbeidet blei starta opp, var det semje om at samordninga skulle skje gjennom dei rollane som desse til vanleg har i planprosessen. Fylkeskommunen har på vanleg måte kome med innspel i samband med oppstartvarslinga.

### 9.2 Landskap

Landskapet er kjenneteikna av skjær og små holmar av låge og flate fjellformasjonar som går over i høgareliggande partiar lenger frå strandlina. Nordre Vågholmen er vidare kjenneteikna av planta granskog som etter kvart har gjort det rimeleg uframkomeleg på store deler av holmen.

Det er lagt vekt på å konsentrera reiselivsbygginga i det området der det tidlegare har vore bygningar, og med så mange bygningar som det har vore før. Dette gir eit tett utbyggingsmønster som likevel gir rom for variasjonar i storleik, møneretning og avstand mellom bygningane. Det er regulert inn tomt til ein større bygnig der hovudhuset ein gong sto. Det einaste nye byggverket er flytebrygga som ligg der ho i dag er lagt ut for å dekkja ålmenta sitt behov. Flytebrygga er ikkje ein del av reiselivsbygginga.

Det er heilt klart eit mål å gjera så små inngrep i landskapet som mogleg ut over nødvendig rydding i skogen, evt. steinsetting av våte parti på framtidige turstiar rundt om på øya. Det same gjeld enkel opprusting av stien frå havna over øya til hummerparken for å gi høgare tilkomststandard for dei som kjem til båthamna slik at ho



blir foretrukken tilkomst til heile holmen. Dette er sikra med omsynssone i reguleringsføresegnene.

### 9.3 Stadkarakter

Der er dei naturgitte kvalitetane som i si tid gjorde at Nordre Vågholmen var ein handelsstad med stor aktivitet knytta til hummerparken, fiske og handelsverksemd i sjøhusa. Kvalitetane var knytta til ei lun hamn med kort og direkte inn- og utsegling under alle vindretningar, sentral plasering i forhold til Ryfylkebassenget og nærliggjande fjordarmar og ikkje minst nærområde med rike førekomstar av fisk og skaldyr.

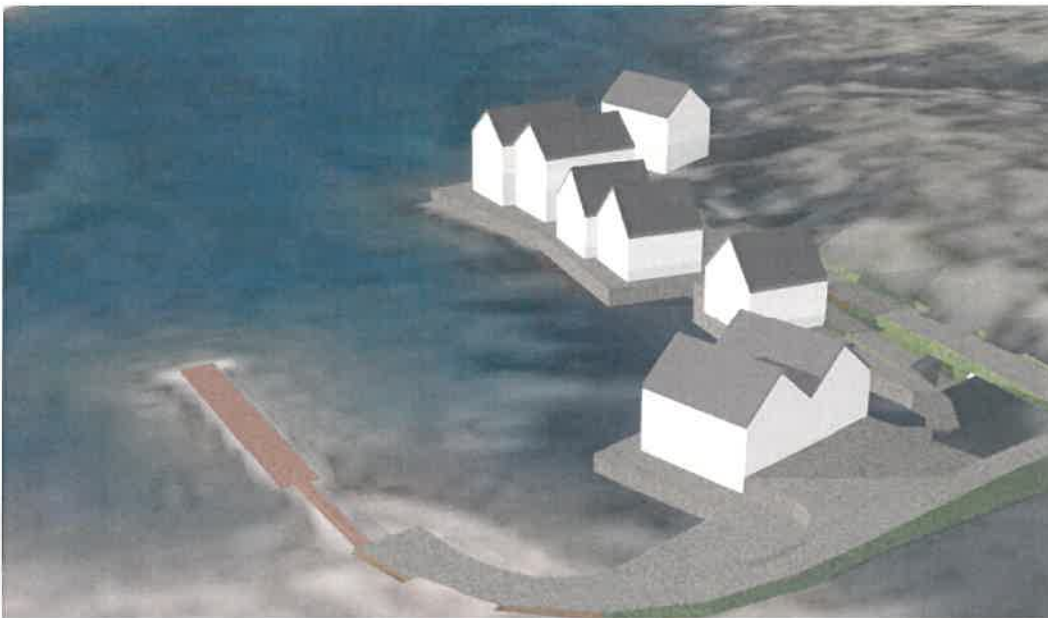
I dag er det andre aktivitetar som kan gi verdiskaping på Nordre Vågholmen. Naturen og naturtilhøva er likevel dei same, og viktigste føresetnad for rekreasjon i eit bygningsmiljø og med aktivitetar som spelar på lag med naturen.

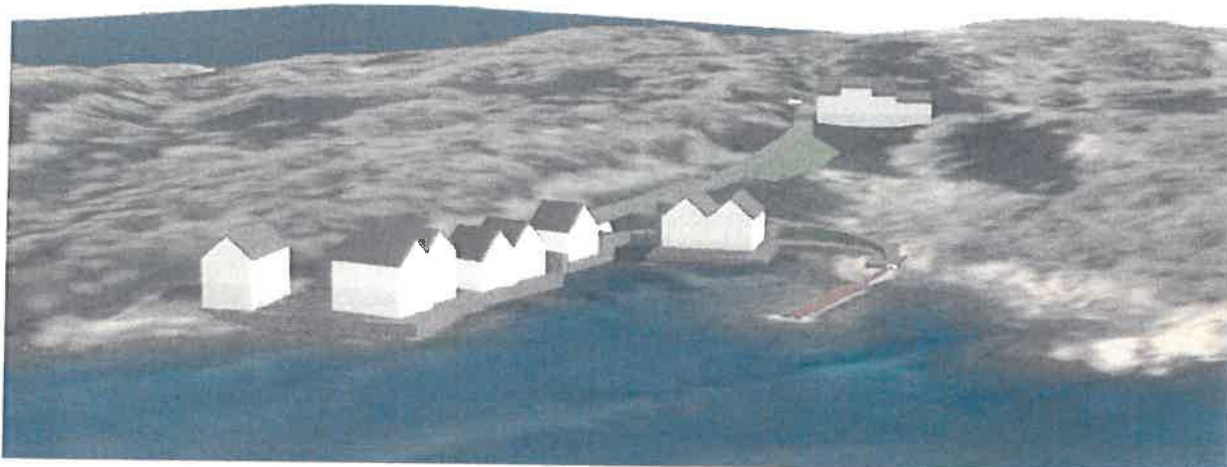
### 9.4 Form og estetikk

Lokal byggeskikk har røter langt tilbake i tid. Sjøhusa har form, storleik og materialval som har vist seg å overleva eit slitande klima og ulike bruksområde tilpassa endringar i fiskeslag, fiskemengd og bruk av ulike fiskereiskap. Sjøhusa er av tre med steintak og enkel i grunnform; full takhøgd i første høgda og 2.høgd med knevegg og bratt takvinkel. Det er stor dørøpning mot sjøen i begge høgdena. Sjøhusa er heilt utan pynt og fjas.

Når det gjeld våningshusa hadde også desse ei grunnform, men storleik og utstyr elles var i stor grad tilpassa eigaren sin status og økonomiske stilling.

Reguleringsføresegnene er utforma i samsvar med desse prinsippa.





#### 9.5 Kulturminne og kulturmiljø, evt. verneverdi

Det er ikkje registrert automatisk freda kulturminne i det aktuelle utbyggingsområdet. Avgrensing av byggeområde og fastseting av verneomsyn er gjort i samarbeid med arkeologiske styresmakter.

#### 9.6 Tilhøvet til krava i kap. II i Naturmangfaldlova

Det er ikkje registrert konflikt med verna eller truga artar av noko slag.

#### 9.7 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk

Nordre Vågholmene blir brukt som friluftsområde av lokale og båtfolk på gjennomreise. Det er lagt ut flytebrygge for å leggja tilhøva til rette for ilandstiging og sikkert opphald.

Det aktuelle byggeområdet er i dag svært lite tilgjengeleg då det for det aller meste er murar ut i sjøen og sjø mellom murane. Eksisterande flytebrygge kan bli verande som grunnlag for ålment friluftsliv mens reiselivsplanlegget vil bli bygd opp på areal som i dag ikkje er i bruk. Det er ikkje venta konflikt mellom gjester i reiselivsplanlegget og annan rekreasjonsbruk

#### 9.8 Uteområde

Det er ikkje planlagt andre tiltak enn bygging av kaiar og uteområde rundt hyttene og enkel opparbeiding av gangveg opp til hovudbygningen.

## 9.9 Trafikktilhøve

Trafikkauken ned til kaia i Ablavika vil vera marginal og krever ingen spesielle tiltak.



Figuren viser flybilete av krysset mellom fylkesvegen (opp), gardsveg (til høgre) og veg til kaien (ned). Krysset ligg på eit flatt jorde med fri sikt i alle retningar. Vegen til kaien vil ha ei trafikkmengd på  $\dot{A}DT < 10$ . Det blir ikkje vurdert som nødvendig å gjera tiltak i krysset som følgje av reguleringsplanen.

## 9.10 Born sine interesser

Naturen vil vera ein spanande leikeplass for born i alle aldre.

## 9.11 Sosial infrastruktur

Ikkje aktuelt

## 9.12 Universell tilgjenge

Dersom det blir nytta skyssbåt som er lagt til rette for universell ombord- og ilandstiging, vil utbyggingsområdet med unntak av hovudhuset vera universelt tilgjengeleg i 1. høgda. For nokre av fritidsbustadane er det mogleg å leggja til rette for universell tilkomst også i 2. høgda ved å gjera seg nytte av høgareliggande terreng bak bygningane.

## 9.13 Energibehov – energiforbruk

I utgangspunktet vil ein prøva å ikkje gjera seg avhengig av straumleidning fram til anlegget. Dette føreset bruk av solcellepanel og oppvarming med t.d. gass eller ved.

## 9.14 Jordressursar/ landbruk

Ingen planar om tiltak

## 9.15 Teknisk infrastruktur

Det må etablerast heilt nye og komplette anlegg for vassforsyning, sløkkevatn, avløp, renovasjon, energiforsyning og telekommunikasjon.

## 9.16 Økonomiske konsekvensar for kommunen

Ingen

## 9.17 Konsekvensar for næringsinteresser

Eit reiselivsanlegg vil vera eit verdifullt tilskot av verdiskaping i det lokale næringslivet, med kjøp av varer og tenester og som tilskot til det totale rekreasjonstibodet i kommunen.

## 9.18 Interessesemotsetningar

Det er vanskeleg å sjå interesse motsetningar knytt til dette anlegget. Det vil tvert i mot vera mogleg å finna felles interesser å samarbeida om, som til dømes tilrettelegging for alment friluftsliv

## 9.19 Avveging av verknadar

Vi vurderer det slik at reiselivs anlegget vil ha svært mange positive verknadar. Det er vanskeleg å finna negative verknadar.



# 10 Innkomne merknadar

## 10.1 Innkomne merknader - oppstartvarsel

### 10.1.1 Mona Våge, qnr. 7, bnr. 1.(20.05.2016)

Er eigar av sjøhustomt innanfor planområdet og ynskje regulert inn sjøhus på tomta.

Kommentar: Dette vil bli tatt inn i planarbeidet.

### 10.1.2 Mattilsynet (01.06.2016)

Dei framlagde planane kjem ikkje i konflikt med Mattilsynet sitt forvaltningsområde.0

Kommentar: Tatt til etterretning.

### 10.1.3 Statens vegvesen (03.06.2016)

Parkeringsanlegget på land har tilkomst frå fv. 897. Det går ikkje fram av oppstartvarselet kor omfattande reiselivsanlegget vil vera eller kor mykje trafikk det vil føra med seg på land. Det må gjerast ei vurdering i planarbeidet av standarden på eksisterande kryss i høve til planlagt utbygging og trafikk til parkeringsplassen. Når planframlegget blir lagt ut til offentleg ettersyn vil Statens vegvesen vurdere om det må stillast krav til utbetringar av krysset mot fylkesvegen.

Kommentar: Tatt til etterretning.

### 10.1.4 Kystverket (10.06.2016)

Planområdet har beliggenhet som ikke er langt fra innseilingen til Kårstøområdet og ankringsområdet på Falkeidfæet. Det er restriksjoner på småbåttrafikken i sjøområdet nærmest Kårstøanlegget, men ikke på innseilingen og øvrig manøvreringsareal. Brukerne av reiselivsanlegget bør gjøres oppmerksom på at de må være aktsomme i farvannet utenfor Kårstøanlegget og følge gjeldende regelverk.

Ved planlegging i sjø må det tas hensyn til sjøverts ferdsel, og det må derfor ikke planlegges tiltak/aktiviteter som kan komme i konflikt med fremkommeligheten i området. De tiltak som planlegges må dimensjoneres slik at de kan motstå påregnelig drag og bølgeslag.

Det må ta inn i bestemmelsene at tiltak som faller inn under havne- og farvannsloven skal godkjennes av havnemyndighet.

Kommentar: De nevnte hensyn vil bli tatt i planleggingen.

### 10.1.5 Haugaland Kraft AS (14.06.2016)

Har sendt eit kart som viser linjenettet i området.

Kommentar: Straumforsyninga av Nordre Vågholmen vil bli gjort i direkte samarbeid med Haugaland Kraft AS.

#### 10.1.6 Fiskarlaget Vest (14.06.2016)

Viser til at fiskeriinteressene er pressa frå mange ulike hald og at næringa er avhengig av plass til å driva næringa sovel som ivaretaking av gyte-, oppvekst og leveområde for fisk og skaldyr.

Det er ikkje registrert fiskeriinteresser i sjølve planområdet, men det blir drive mykje fiske med garn og teiner rundt Nordre Vågholmen. Det er viktig at støy frå fiskeriverksemda blir akseptert, at ein unngår ureining frå transport og ferdsle og aktivitetar på land og at det blir tatt omsyn til pågåande fiskeriaktivitet i nærområdet.

Kommentar: Eit framtidig reiselivsanlegg vil bli driven i samsvar med gjeldande vilkår for utslepp. Natur og miljø, herunder tradisjonell næringsutøving, er elles den viktigaste kvaliteten for reiselivsanlegget, og dette omsynet vil bli ivareteke i reguleringsføresegnene.

#### 10.1.7 Fiskeridirektoratet (14.06.2016)

Har ingen vesentlege merknadar til reguleringa i noverande fase av arbeidet.

Kommentar: Tatt til etterretning.

#### 10.1.8 Fylkesrådmannen, kulturavdelinga (17.06.2016)

Det er tidlegare registrert freda kulturminne i nærområdet, og det er derfor nødvendig med ei synfaring før det kan gjevast endleg fråsegn til planen. Stavanger maritime museum har også sett fram krav om synfaring som bør gjerast i samråd med fylkeskommunen.

Fylkesrådmannen ber om at tiltakshavar tar kontakt for avtale om tidspunkt for synfaring.

Det blir bedt om tilleggsopplysningar i form av tracé for eksisterande vassleidning, kablar og liknande.

Kommentar:

Det var synfaring med arkeologar frå fylkeskultursjefen og Stavanger maritime museum 8.9.2016.

Det ligg ikkje føre vurdering frå fylkeskultursjefen etter synfaringa av tilhøva på land. Vi legg til grunn at slik vurdering vil bli lagt fram i samband med høyringa etter 1. gongs behandling.

Stavanger maritime museum vurderer området å ha et potensiale for funn av hittil ukjente verna §14 skipsfunn og automatisk freda kulturminner §4, og har varsla at dei kjem å krevje å få gjennomført marinarknologiske registreringar for å avklare forholdet til freda/verna kulturminner før dei kan gi fråsegn til planen. Kravet vil først bli reist når planen kjem på offentlig ettersyn.

Planen inneheld ikkje forslag som føreset graving eller fylling i sjø. Eit reiselivsanlegg med brygger til egne båtar vil redusera omfanget av ankring i hamna. Bruk av anker med fare for øydelegging på botnen vil i første



rekke vera knytt til flytebrygga som ikkje er ein del av reiselivsanlegget. Forbod mot ankring/fjerning av flytebrygga kan derfor vera aktuelle tiltak som må vurderast når dei endelege fråsegnene ligg føre. Det må og leggast vekt på at hamna har vore i fri bruk med ankring og manøvrering i all tid.

#### 10.1.9 Fylkesrådmannen, regionalplanavdelinga

Fylkesrådmannen understreker behovet for ein plan som set friluftsliv-, landskaps- og strandsonevernet først, og meiner at området som kan settast av til fritids- og turistføremål bør bli så lite som mogleg. Landskapsomsynet må sikrast i utforminga. Eventuell brygge må vera tilgjengeleg for allmenne friluftslivsinteresser. Resterande deler av Nordre Vågholmen som ikkje inngår i FT1 eller som det ikkje er behov for til fritids- og turismeføremål, bør regulerast som friluftsområde.

Kommentar: Landskapsmessig tilpassing og ivaretaking av natur- og kulturmiljø vil vera svært viktige omsyn i planarbeidet. Det blir elles lagt til grunn at det er nødvendig med eit økonomisk samarbeid om allmenn bruk av anlegg, t.d. brygger, som krevver vedlikehald og tilsyn.

## 11 Avsluttande kommentar

Planen viser eit reiselivsanlegg som i svært stor grad der utarbeidd på staden sine egne premiss. Det vil bli gjort svært små inngrep i landskapet, og reguleringsføresegnene har tydelege reglar som sikrar at tiltak skal gjerast i samråd med aktuelle styresmakter.

Det er lagt til rette for almen bruk av området til friluftsføremål på ein slik måte at det gir grunnlag for ei ryddig deling av ansvar for drift og tilsyn.

## 12 Vedlegg

Vedlagte dokument følgjer planskildringa.

<b>Dokument</b>	<b>Dato</b>	<b>Revisjonsdato</b>
Plankart		
Føresegner		
ROS- analyse		
Utsjekk av naturmangfaldet		
<b>Andre vedlegg</b>		
Innkome merknader		
SOSI- eksport og loggfil		
Sjekkliste for reguleringsplanar		

# Føresegner

## Reguleringsplan for Nordre Vågholmen, del av gnr. 7, bnr. 12 m.fl.

Bokn kommune

6.2.217

Dei regulerte områda er vist på plankartet med reguleringsgrense. Innanfor dei regulerte områda skal arealbruken vera som plankartet viser. Desse føresegnene utgjer saman med plankart detaljregulering for Nordre Vågholmen.

Føremålet med reguleringsplanen er å leggje til rette for utvikling av området for fritids- og turistføremål med nødvendige bygningar og anlegg samt offentleg tilrettelegging for alment friluftsliv.

Arealet innanfor plangrensa har følgjande føremål i samsvar med PBL §12-5:

Areal (m<sup>2</sup>)

BYGG OG ANLEGG (PBL § 12-5, nr. 1)		
	- Fritids- og turistføremål BFT (1170)	2564,32
	- Renovasjonsanlegg BRE (1550)	30,219
	- Småbåtanlegg i sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone BBS (1588)	3398,299
SAMFERDSLEANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (PBL § 12-5, nr. 2)		
	- Veg SV (2010)	324,659
	- Kai SK (2041)	329,755
	- Parkering SPA (2080)	262,997
GRØNTSTRUKTUR (PBL § 12-5, nr. 3)		
	- Badeplass GB (3041)	1378,329
LANDBRUKS-, NATUR – OG FRILUFTSFØREMÅL (PBL § 12-5, nr. 5)		
	- Landbruksføremål LL (5110)	1637,16
	- Friluftsføremål LF (5130)	83662,256
BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG, MED TILHØYRANDE STRANDSONE (PBL § 12-6 nr. 6)		
	- Hamneområde i sjø VHS (6220)	497,336
	- Friluftsområde i sjø og vassdrag VFV (6710)	29287,331

OMSYNSONAR (PBL § 12-		
	- Bevaring kulturmiljø (570)	
	- Frisikt (140)	

## § 1 FELLESFØREMÅL

- 1.1 I område som er avsett til byggeområde kan det etablerast interne vegar mellom einingane. Vegane skal ha høg grad av tilpassing til terreng. Eventuelle skjeringar og fyllingar skal jamnast og plantast til.
- 1.2 Innanføre planområdet skal naturleg vegetasjon takast vare på så langt råd er, og utanfor bygge- og anleggsområdet skal det skal ikkje gjerast terrengingrep i form av sprenging og fylling.
- 1.3 Kommunen kan med heimel i Plan- og bygningslova §12-14 gjere mindre vesentlege endringar i reguleringsplan og føresegner.
- 1.4 Det skal utarbeidast ein samla plan for plassering og utforming av bygningar. Planen skal leggjast til grunn for behandlinga av byggesøknadane.
- 1.5 Kommunen skal godkjenne plan for tekniske anlegg.
- 1.6 Dersom det, under arbeid med tiltak i planområdet, blir gjort funn av gjenstandar eller konstruksjonar, må arbeidet stansast og rette kulturminnestyresmakt varslast for nærare gransking, jf. Kulturminnelova §8, 2. ledd.
- 1.7 Før bygging av sanlegg i sjø skal det utarbeidast plan som syner utforming, plassering, materialval og liknande for anlegget. Planen skal godkjennast i samsvar med PBL og sendast Kystverket for handsaming etter Havne- og farvannslova (§18 andre ledd).
- 1.8 Etter at reguleringsplanen er vedteken er det ikkje lov å etablera privatrettslege avtalar i strid med planen.
- 1.9 Ved framføring av tele- og elektriske kablar innanfor byggeområda, skal desse så langt som råd er leggjast i jordkabel langs veg saman med VA-anlegg.

## §2 BYGG OG ANLEGG

### 2.1 Fritids- og turistføremål, BFT1 (1170)

- 2.1.1 I området (BFT1) kan det settast opp inntil 8 bygningar, kvar med grunnflate inntil 70 m<sup>2</sup>. Bygningane skal ha saltak, ytterkledning av tre og takbelegg av steinheller eller betongpanner og med takvinkel 40 – 45 °. Brystfasaden skal vera maks. 6 m brei og venda mot sjøen. Største mønehøgde skal vera 8,0 m frå overkant golv.

- 2.1.2 Kommunen kan godkjenna at det i staden for 2 bygningar blir sett opp 1 bygning som kan innehalda 2 sjølvstendige utleigeeiningar. Fasaden mot sjøen skal ikkje vera meir enn 8,0 m brei og maks mønehøgda 8,5 m frå overkant golv.
- 2.1.3 Overkant golv i 1. høgda skal ligga på kote 2,0 m.
- 2.1.4 I området kan det settast opp brygge på sjøsida av bygningane. Det skal vera minst 2,0 m gangareal mellom kaikant og vegg slik at det er mogleg å gå langs heile strandlina.
- 2.1.5 Det kan opparbeidast ein enkel veg i området som vist i planen. Det kan gjerast mindre justeringar i vegplassering om dette fører til mindre inngrep og betre tilpassing til terrenget. Vegen skal gjevast ei naturleg linjeføring med best mogeleg tilpassing til terrenget. Skjeringar og fyllingar skal jamnast ut og plantast til.

## **2.2 Fritids- og turistføremål, BFT 2 (1170)**

- 2.2.1 I området (BFT 2) kan det anleggast ein enkel veg for å letta sambandert mellom dei ulike delene av anlegget. Eksisterande strukturar skal takast vare på så mykje som mogleg, j.fr. pkt 7.1.3 i føresegnene.

## **2.3 Fritids- og turiswtføremål, BFT 3 (1170)**

- 2.3.1 I området (BFT 3) er det ikkje tillate med inngrep i landskapet.

## **2.4 Fritids- og turistføremål, BFT 4 (1170)**

- 2.4.1 I området (BFT 4) kan det settast opp ein bygning på eksisterande murar. Bygningen skal ha saltak, ytterkledning av tre og takbelegg av stein eller betongpanner og med takvinkel 35 – 45 °.
- 2.4.2 Bygningen skal ha fasader som ligg opp mot byggeskikken i den tida den opphavelige bygningen blei bygt.
- 2.4.3 Det kan opparbeidast ein enkel veg i området som vist i planen. Det kan gjerast mindre justeringar i vegplassering om dette fører til mindre inngrep og betre tilpassing til terrenget. Vegen skal gjevast ei naturleg linjeføring med best mogeleg tilpassing til terrenget. Skjeringar og fyllingar skal jamnast ut og plantast til.

## **2.5 Renovasjonsanlegg BRE (1550)**

- 2.5.1 Området skal nyttast til oppstilling av avfallbehaldarar før og etter tøming når dei ikkje er i bruk på Nordre Vågholmen.

## **2.6 Småbåtanlegg i sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone BBS (1588)**

- 2.6.1 I området kan det leggest ut faste fortøyingar utanfor bygningane, for båtar som høyrer til eller er gjester i den einskilde utleigeeininga. Dersom ikkje særlege grunnar tilseier noko anna, skal båtane ligga med langsida til kai.
- 2.6.2 I området kan det leggest ut flytebrygge som vist i planen, med eventuelle utriggarar. Flytebrygga skal prosjekterast og dimensjonerast for å tåle påkjenning frå vind og bølger. Det må leggest fram dokumentasjon om at anlegget er planlagt og dimensjonert av personell som har kompetanse innan fagfeltet og at anlegget er bygd i tråd med godkjend plan.
- 2.6.3 Det skal leggest ut flytande markørar som viser avgrensing i sjø til badeplassen.

## **§3 SAMFERDSLE OG TEKNISK INFRASTRUKTUR**

### **3.1 Veg SV (2010)**

- 3.1.1 Det kan opparbeidast veg i området som vist i planen. Det kan gjerast mindre justeringar i vegplassering om dette fører til mindre inngrep og betre tilpassing til terrenget. Vegar skal gjevast ei naturleg linjeføring med best mogeleg tilpassing til terrenget. Skjeringar og fyllingar skal jamnast ut og plantast til.
- 3.1.2 Veg for hovudtilkomst for motorisert ferdsla skal opparbeidast i 4,0 m breidde.
- 3.1.3 Tilkomstveg SV skal vera felles tilkomst til kai og parkeringsplass for turistanlegget og tilstøytande eigedom.

### **3.2 Kai SK (2041)**

- 3.2.1 Kaien skal vera felles tilkomst for turistanlegget og eigedommar med bruksrett i kaien. Båtar skal ikkje leggest i opplag over lenger tid eller på ein måte som er til hinder for anløp. Det kan leggest til rette for eit enkelt opptrekk av båtar på tilhengar.

### **3.3 Parkering SPA (2080)**

- 3.3.1 Det skal opparbeidast parkeringsplassar som vist i planen. Det skal vera ei parkeringsdekning på 1,5 plassar per utliggeining og 2 plassar for hovudbygningen.
- 3.3.2 Det skal settast av parkeringsplassar som er tilrettelagd for rørslehemma.

## **§4 Grønstruktur**

#### **4.1 Badeplass GB 1 og GB 3 (3041)**

4.1.1 Innføre området kan det leggjast til rette badeanlegg – det kan ryddast for større stein og det kan setjast opp utstyr som sklier, rekkverk og andre hjelpemiddel.

#### **4.2 Badeplass GB2 (3041)**

4.2.1 I området (GB 2) kan det anleggast ein enkel veg. Eksisterande strukturar skal takast vare på så mykje som mogleg, j.fr. pkt 7.1.3 i føresegnene.

### **§5 Landbruks- natur- og friluftsområde**

#### **5.1 Landbruksformål (5110)**

5.1.1 Området skal nyttast til landbruk og gardstilknytta næring.

#### **5.2 Friluftsføremål LF (5130)**

4.2.1 I området kan det opparbeidast gangstiar med svært enkel standard.

### **§6 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone**

#### **6.1 Hamneområde i sjø VHS (6220)**

6.1.1 I området kan det leggast ut flytebrygge for fortøying av båtar som høyrer til turistanlegget. Flytebrygga skal ikkje vera til hinder for bruk av kaien.

6.1.2 Flytebrygga skal prosjekterast og dimensjonerast for å tåle påkjenning frå vind og bølger. Det må leggast fram dokumentasjon om at anlegget er planlagt og dimensjonert av personell som har kompetanse innan fagfeltet og at anlegget er bygd i tråd med godkjend plan.

6.1.3 Det kan etablerast eit enkelt båtopptrekk i området.

### **§7 Omsynssonar**

#### **7.1 Bevaring kulturmiljø ( H 570)**

7.1.1 Innanfor området er det tillate å rydda skog og å opparbeida gangstiar med svært enkel standard.

- 7.1.2 Det er tillate å restaurera/vedlikehalda murar som er ein del av hummerparken. Det skal nyttast arbeidsmetodar og materiale som ligg så nær opp til det originale som mogleg.
- 7.1.3 Varige inngrep i natur- og kulturmiljø skal på førehand vera godkjent av arkeologiske styresmakter.

**§8 Rekkefølgekrav.**

- 8.1.1 Utleigeeiningar kan ikkje takast i bruk før parkeringsanlegget er opparbeidd og godkjent.



ROS - ANALYSE

## Detaljregulering – Nordre Vågholmen

Bokn kommune

20.12.2016



Stor nok til å levere – liten nok til å bry seg

# Innhald

<b>1. Føremål og omgrep .....</b>	<b>- 5 -</b>
<b>1.1 Føremål.....</b>	<b>- 5 -</b>
<b>1.2 Omgrep.....</b>	<b>- 5 -</b>
<b>2. Vurdering av moglege uønska hendingar .....</b>	<b>- 5 -</b>
<b>2.0 Planføresetnadar .....</b>	<b>- 5 -</b>
2.0.0 Planområdet .....	- 5 -
<b>2.1 Farekategoriar for vurdering av moglege uønska hendingar .....</b>	<b>- 6 -</b>
<b>2.2 Naturgitte tilhøve .....</b>	<b>- 7 -</b>
2.2.1 Ras/ skred .....	<b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b>
2.2.2 Geoteknikk .....	<b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b>
2.2.3 Flaum .....	<b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b>
2.2.4 Ekstrem nedbør.....	<b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b>
2.2.5 Ekstrem vind.....	- 7 -
2.2.6 Skog- og grasbrannar.....	- 7 -
2.2.7 Plante-, dyreliv og naturtypar .....	<b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b>
<b>2.3 Infrastruktur .....</b>	<b>- 7 -</b>
2.3.1 Vegar.....	- 7 -
2.3.2 Trafikkstøy.....	<b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b>
2.3.3 Ulykke i kryss og av-/ påkøyring.....	<b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b>
2.3.4 Ulykke med gåande/ syklande .....	<b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b>
<b>2.3.5 Skipstrafikk .....</b>	<b>- 8 -</b>
2.3.6 Industri og næringsliv i nærområdet.....	- 8 -
<b>2.3.7 Forureining.....</b>	<b>- 8 -</b>
2.3.8 Transport av/ ulykke med farleg gods .....	- 8 -
2.3.9 Brann og eksplosjon.....	- 9 -
<b>2.3.10 Dambrot.....</b>	<b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b>
2.3.11 Støy til omgjevnadene.....	<b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b>
2.3.12 Stråling .....	- 9 -
<b>2.4 Prosjektgitte tilhøve .....</b>	<b>- 9 -</b>
2.4.1 Terrengformasjon .....	- 9 -
2.4.2 Utbyggingsrekkefølge .....	<b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b>
<b>3. Analyse og konklusjon.....</b>	<b>- 10 -</b>
<b>3.1 Kriteria for rangering av sannsyn.....</b>	<b>- 10 -</b>
<b>3.2 Kriteria for rangering av konsekvens .....</b>	<b>- 10 -</b>

<b>3.3</b>	<b>Risikomatrise .....</b>	<b>- 11 -</b>
<b>3.4</b>	<b>Akseptkriterium .....</b>	<b>- 11 -</b>
<b>3.5</b>	<b>Uønska hendingar med mogelege førebyggjande tiltak.....</b>	<b>- 12 -</b>
<b>3.6</b>	<b>Konklusjon .....</b>	<b>- 12 -</b>

Versjon	Dato	Skildring	Utarbeidd av	Kontrollert av
01	20.12.2016	Innsending av planforslag til xxx kommune.	Initialer her	Initialer her

# 1. Føremål og omgrep

## 1.1 Føremål

Føremålet med risiko- og sårbarhetsanalysar er å utarbeida eit grunnlag for planleggingsarbeidet slik at beredskapsmessige omsyn kan integrerast i den ordinære planlegginga, og at det kan gi betre grunnlag for beredskaps- og kriseplanlegging i samfunnet.

## 1.2 Omgrep

Risiko uttrykker den faren som uønska hendingar representerer for menneske, miljø, økonomiske verdiar og samfunnsviktige funksjonar. Risiko er eit resultat av sannsynet for (frekvensen) og konsekvensane av uønska hendingar (DSB)

Sårbarhet er eit uttrykk for eit system si evne til å fungera og oppnå måla sine når det blir utsett for påkjenningar (DSB)

Sannsyn er eit uttrykk for kor hyppig ei hending kan ventast å inntreffa. Vurderinga må byggja på kjennskap til lokale tilhøve, røynsler, statistikk og anna relevant informasjon.

Konsekvens er moglege verknad av ei hending.

# 2. Vurdering av moglege uønska hendingar

## 2.0 Planføresetnadar

### 2.0.0 Planområdet

Planområdet omfattar den sørvestre delen av Nordre Vågholmen i Bokn kommune samt eit mindre areal ved den offentlege kaien i Ablavika.

Nordre Vågholmen ligg som eit naturområde prega av kulturminne frå ei tid då næringsaktiviteten på Nordre Vågholmen var betydeleg. Det er murar etter sjøbuer, ein hovudbygning med bustad og ein hummerpark på søraustsida av holmen. I Ablavika er det bygd offentleg kai som er omgitt av landbruksareal.

Planområdet på Nordre Vågholmen er avgrensa av sjøen og eigedomsgrense mot gnr. 7, bnr. 1 i nordaust. I Ablavika ligg planområdet mellom sjøen og landbruksområdet/vegen, på gnr. 7, bnr. 11. Arealet er på i alt 122,3 daa.

Vågholmane ligg ved innseilinga til Kårstøanlegget og opent til mot Boknafjorden og Nordsjøen rett i sør.

## 2.1 Farekategoriar for vurdering av moglege uønska hendingar

ROS-analysen er utført i samsvar med rettleiar «Samfunnssikkerhet i arealplanlegging – Kartlegging av risiko og sårbarhet» utgitt av Direktoratet for samfunnssikkerheit og beredskap (2011), Norsk Standard 5814:2008 «Krav til risikovurderinger», «Veiledning om tekniske krav til byggverk» utgitt av Direktoratet for byggkvalitet (2010) og Fylkesmannen i Rogaland sin rettleiar «ROS-analyse til reguleringsplan» (2012), og ev. vedtekte akseptkriterium for kommunen.

Det er laga ei sjekklister ut i frå liste med farekategoriar der det er vurdert om kategoriane er aktuelle å kartleggje for det aktuelle planområdet eller ikkje.

Hending/ situasjon	Aktuelt?	
	Ja	Nei
<b>Naturgitte tilhøve</b>		
<b>Er området utsett for eller kan planen medføre risiko for:</b>		
Ras/ skred (steinsprang, snø, sørpe og lausmasseskred)		x
Geoteknikk (bergartar, lausmassar og stabilitet)		x
Flaum (elv, bekk)		x
Ekstrem nedbør (stormflo, høgvasstand, store bølger og stigning av havnivå)	x	
Ekstrem vind	x	
Skog- og grasbrannar	x	
<b>Menneskeskapte tilhøve</b>	<b>Ja</b>	<b>Nei</b>
<b>Kan planen få konsekvensar for eller kan planområdet verta påverka av:</b>		
Vegar	x	x
Trafikkstøy		x
Uluke i kryss og av-/ påkjøring		x
Uluke med gåande/ syklende		x
Skipstrafikk	x	
Industri og næringsliv i nærområdet	x	
Ureining (akutt og anna, ureining av grunn, deponi etc.)	x	
Transport av/uluke med farleg gods	x	
Brann og eksplosjon	x	
Innsatstid og kapasitet for naudetatane	x	
Dambrot		x
Støy til omgjevnadene		x
Stråling (høgspent linje, radon)		x
Terrengformasjon (naturlege terrengformasjonar som utgjer spesiell fare)		x

## 2.2 Naturgitte tilhøve

### 2.2.1 Stormflo, høg vasstand, store bølger og stigning av havnivå

Bygningane blir sett opp på murar der det før har stått bygningar. Vi veit at bygningar, og særleg ved sjøen, blei plasserte med omtanke og med grunnlag i røynsler frå peronar som hadde dagleg opphald ved og bruk av sjøen. Bygningane må plasserast i ei høgde over normalvasstand som tar omsyn til nye prognoser for havnivå, og dei må forankrast slik at dei ikkje kan forskyvva seg på grunnmurane ved ekstrem flo.

### 2.2.2 Ekstrem vind

Det sentrale byggeområdet ligg godt skjerma for vindar frå vest, sør og aust. Frå nord er det ope opp mot Kårstø. Det er likevel ikkje noko som tyder på at lokale terrengtilhøve gir vindlaster ut over det som er normalt på kysten.

Granskogen som er planta i nyare tid har etter kvart fått tre med store dimensjonar. Dette er tre som er utsette for rotvelt dersom jorddekket er tynt. Det er behov for å rydda tre som kan detta ned over bygningar og på stader der det er folk som oppheld seg.

### 2.2.3 Skog- og grasbrannar

Det er tett skog og kratt over heile øya der det finnest jord der noko kan voksa. Dersom det tar fyr, vil vegetasjonen på heile øya bli svidd av på kort tid, og særleg dersom det er vind. Det vil ikkje vera praktisk mogleg å få til eit effektivt skogbrannvern, og heller ikkje økonomisk interessant. Særleg rundt hovudbygningen vil det vera nødvendig å rydda eit brannfelt som kan førebygga spreieing av brann frå skog til hus.

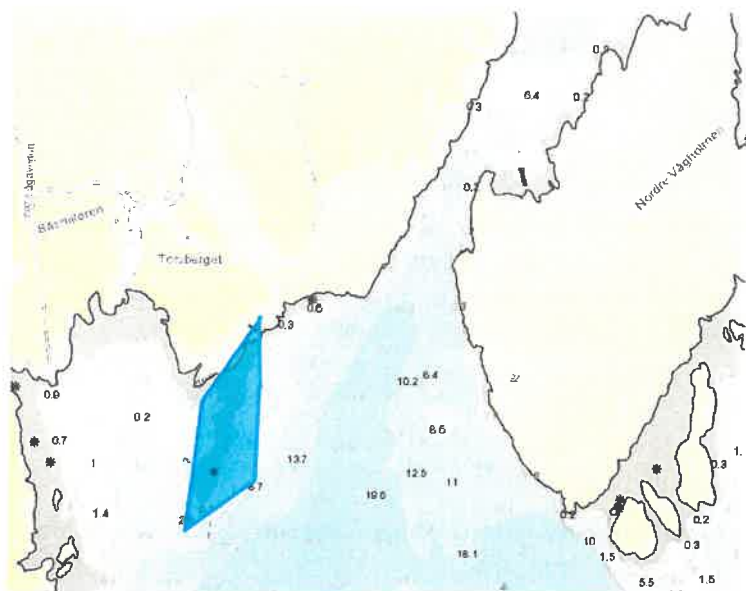
## 2.3 Infrastruktur

### 2.3.1 Vegar - farleier

Veg og parkeringsplass i Ablavika er oversiktlege og lite trafikkerte og representerer ingen trafikkfare. Nordre Vågholmen vil vera bilfri.

I den naturlege seglingsleia mellom Ablavika og havna på Nordre Vågholmen er eit område med ureint farvatn utan sjømerke. For ukjente og lite båtvante turistar «som bare skal ein snartur på land for å henta gjester», kan dette representera ei fare som det er behov for å informera om med oppslag i sjøhusa.





Figur: Område med ureint farvann

### 2.3.2 Skipstrafikk

Nordre Vågholmen ligg i eit område der det gjeld særskilde føresegner for Kårstø-området. Kystverket skriv m.a. i si fråsegn til oppstartvarselet:

*«Planområdet har beliggenhet som ikke er langt fra innseilingen til Kårstøområdet og ankringsområdet på Falkeidfæet. Det er restriksjoner på småbåttrafikken i sjøområdet nærmest Kårstøanlegget, men ikke på innseilingen og øvrig manøvreringsareal. Brukerne av reiselivsanlegget bør gjøres oppmerksom på at de må være aktsomme i farvannet utenfor Kårstøanlegget og følge gjeldende regelverk.»*

### 2.3.3 Industri og næringsliv i nærområdet

Avstanden til Kårstøanlegget er så stor at det ikkje innebærer særskilt risiko.

### 2.3.4 Ureining

Det er ikkje noko ved reiselivsanlegget som medfører fare for ureining

### 2.3.5 Transport av/ ulykke med farleg gods

Det foregår stor transport av gass frå Kårstøanlegget. Turistanlegget ligg på austsida av holmen og er slik slett skjerma mot det som måtte skje med skipstrafikken.

### 2.3.6 Brann og eksplosjon

Det er gjestebrygge i hamna på Nordre Vågholmen, og ein god del trafikk om sommaren. Mange båtar har gassanlegg ombord. Det er grunn til å ha avstand til sjøbuene slik at ei ulykke ikkje sprer seg til landanlegg.

### 2.3.7 Innsatstid og kapasitet for naudetatane

Det må ta tid å koma fram til Nordre Vågholmen med redningsutstyr eller for å henta pasientar. Det er og grenser for kva utstyr ein kan ha i beredskap på turistanlegget

### 2.3.8 Stråling

Alle bygningar skal vere prosjektert og utført med radonførebyggjande tiltak slik at innstrauminga av radon frå grunn vert avgrensa.

## 2.4 Prosjektgitte tilhøve

### 2.4.1 Terrengformasjon

På ein holme er det alltid fare for at nokon kan detta i sjøen, frå båtar, brygger, skrenter og svaberg. Det er lita å gjera med dette ut over å plassera ut livbøyar på dei mest brukte stadene.

## 3. Analyse og konklusjon

### 3.1 Kriteria for rangering av sannsyn

Det er nytta kriterium for rangering av sannsyn som vedteken av kommunen. Det er i tillegg lagt inn vektall til tabellen.

Sannsynsklasse	Kor ofte kan ein vente hendingar:	Vektall
<b>A. Lite sannsynleg</b>	Sjeldbnare enn ei hending pr. 50 år	<b>1</b>
<b>B. Nokosannsynleg</b>	I gjennomsnitt ei hending pr. 10 – 50 år	<b>2</b>
<b>C. Sannsynleg</b>	I gjennomsnitt ei hending pr. 1 -10 år	<b>3</b>
<b>D. Svært sannsynleg</b>	Meir enn ei hending pr. år	<b>4</b>

### 3.2 Kriteria for rangering av konsekvens

Estimert tap innan dei ulike kategoriane, menneske, natur eller ting/ bygg går på samfunnsøkonomiske tap, det svarer ikkje til personleg tap eller kjensler knytt til hendingane.

Det er nytta kriterium for rangering av konsekvens som vedteken av kommunen. Det er i tillegg lagt inn vektall i tabellen.

Konsekvens	Liv og helse	Materielle verdiar/økonomi	Ytre miljø	Vekting
<b>A. Ufarleg/u-betydeleg</b>	Ingen/ små personskader.	Ingen/ ubetydeleg økonomisk kostnad,	Ingen/ ubetydelege miljøskadar	<b>1</b>
<b>B. Ein viss fare</b>	Få/små personskadar som treng medisinsk handsaming	Kortvaring skade eller tap av samfunnsverdiar	Lokale miljøskadar, kort restitusjonstid	<b>2</b>
<b>C. Alvorleg/farleg</b>	Inntil 10 alvorlege/ mange små personskadar. Sjukefråvere	Skade eller ta av verdiar av noe varigheit	Regionale miljøskadar, < 1 års restitusjon	<b>3</b>
<b>D. Kritisk</b>	Inntil 25 alvorleg skadde personar eller eitt dødsfall	Skade eller tap av verdi av lengre varigheit	Alvorlege regionale miljøskadar, > 1 års restitusjon	<b>4</b>
<b>E. Katstrofal</b>	Ein eller fleire døde	Varig skade eller tap av samfunnsverdi	Svært alvorlege regionale miljøskadar, irreversibel skade	<b>5</b>

### 3.3 Risikomatrise

Risikomatrisa syner vurdering av risiko som produkt av sannsyn og konsekvens.

Risikomatrise					
	1. Ufarleg	2. Ein viss fare	3. Farleg	4. Kritisk	5. Katastrofalt
4. Svært sannsynleg	4	8	12	16	20
3.Sannsynleg	3	6	19	12	15
2. Noko sannsynleg	2	4	6	8	10
1. Lite sannsynleg	1	2	3	4	5

### 3.4 Akseptkriterium

Ved gjennomføring av ROS-analyse for nye utbyggingsområde skal det leggjast til grunn følgjande akseptkriterium:

Akseptkriterium	
Ikkje akseptabelt	Uakseptabel risiko. Må settast i verk tiltak for å redusera risikoen
Moglegvis akseptabelt	Risiko bør vurderast med omsyn til tiltak som reduserer risiko.
Akseptabelt	Akseptabel risiko

### 3.5 Uønska hendingar med moglege førebyggjande tiltak

Tabell over uønska hendingar og aktuelle tiltak.

Uønska hending	Sannsyn	Konsekvens	Risiko	Aktuelt tiltak/ kommentar
Ekstrem nedbør	2	1	2	
Ekstrem vind	2	2	4	Felling av tre som kn gjera skade
Skog- og grasbrannar	2	1	2	Rydding av nærståande skog
Vegar	2	1	2	Informasjon om seglingslei
Skipstrafikk	1	4	4	
Industri og næringsliv i nærområdet	1	3	3	Informasjon
Ureining	1	1	1	
Transport av/ ulukke med farleg gods	1	3	3	
Brann og eksplosjon	2	2	4	Beredskap. Pumper for brannvatn frå sjø
Innsatstid og kapasitet for naudetatane	2	2	4	
Terrengformasjon	3	1	3	Utplassering av redningsbøyer

## 4. Konklusjon

ROS-analysen viser at det ikkje er spesielle risikofaktorar knytt til planen.

# BOKN KOMMUNE

## Sakspapir

SAKSGANG			
Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Forvaltningsstyre	10.05.2017	026/17	BJL

Saksansv.: Kåre Bua	Arkiv: GBR-17/3 Objekt:	Arkivsaknr 17/288
---------------------	----------------------------	----------------------

### Gnr. 17 bnr. 3 - Terje Hognaland m.fl. - frådelling av areal til båtstø - dispensasjon

#### Dokumentliste:

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottakar	Tittel
1	I	27.03.2017	Terje Hognaland m.fl.	Søknad om tillatelse til tiltak uten ansvarsrett - fradeling av areal til båtstø.
2	U	29.03.2017	Fylkesmannen i Rogaland; Rogaland fylkeskommune	Gnr. 17 bnr. 3 - Terje Hognaland m.fl. - frådelling av areal til båtstø - dispensasjon
3	I	06.04.2017	Alexander Reppert	Fråsegn til søknad om dispensasjon til frådelling av areal til båtstø på gnr./bnr. 17/3 i Bokn kommune F/strand F/friluft F/landskap

#### Aktuelle lover, forskrifter, avtalar m.m.:

Plan- og bygningslova

Kommuneplanen sin arealdel

#### RÅDMANNEN SITT FRAMLEGG TIL VEDTAK:

Bokn kommune finn ikkje å kunne dispensere frå arealdelen og deleforbodet i § 1-8 i plan- og bygningslova slik det er søkt om, då ein dispensasjon vert vurdert å setje omsynet som ligg bak arealføremålet og deleforbodet i 100-metersbeltet vesentleg til sides.

Det vert og vist til at Fylkesmannen i Rogaland rår frå at det vert gjeve dispensasjon.

**Kva saka gjeld:**

Søknad om dispensasjon frå kommuneplanen sin arealdel og deleforbodet i 100-metersbeltet mot sjøen for å dele frå tomt til båtstø.

**Bakgrunn for saka:**

Bokn kommune har motteke søknad om dispensasjon frå arealdelen i kommuneplanen for frådeling av eit areal til båtstø.

I kommuneplanen ligg det aktuelle arealet i eit område som er lagt ut til LNRF- føremål, like nord for eit område som er lagt ut til naustføremål og småbåtanlegg.

Av dispensasjonssøknaden går det fram at nåverande brukar av arealet til båtstø har fått løyve til dette av den tidlegare eigaren av garden, og i samband med sal av garden ynskjer dei nåverande eigarane av garden at denne retten skal først vidare og sikrast gjennom at arealet vert delt frå.

Saka vart sendt Fylkesmannen i Rogaland og Rogaland fylkeskommune til førehandsvurdering med brev dagsett 29.03.2017.

I brev dagsett 06.04.2017 rår fylkesmannen frå at det vert dispensert frå arealføremålet og deleforbodet i § 1-8 i plan- og bygningslova.

Det vert mellom anna vist til at den omsøkte parsellen ligg i eit område som har behalde ein stor del av sin opphavlege karakter, og som er open og tilgjengeleg for ålmenta.

Det er og vist til presedensverknaden av ein dispensasjon i denne saka.

Fylkesmannen sitt brev fylgjer som vedlegg til denne saka.

Naboar er varsla, og det ligg ikkje føre merknader frå desse.

**Saksutgreiing:**

Det er naudsynt med dispensasjon frå arealdelen i kommuneplanen og deleforbodet i 100-metersbeltet mot sjøen for frådeling av tomt til båtstø slik det er søkt om.

Kommunen kan etter § 19-2 i plan- og bygningslova gje dispensasjon etter grunngjeven søknad. Det kan setjast vilkår for dispensasjonen.

Kommunen kan ikkje gje dispensasjon dersom omsynet bak den bestemminga som det vert dispensert frå, eller omsynet i føremålsbestemminga i lova, vert vesentleg sett til side. I tillegg må føremona ved å gje dispensasjon vera klårt større enn ulempene etter ei samla vurdering. Det kan ikkje dispenserast frå sakshandsamingsreglar.

I den einskilde dispensasjonssak må det føretakast ei konkret og reell vurdering av dei faktiske tilhøva i saka.

Dei ulike føresegner og planar har som oftast blitt til gjennom ein omfattande vedtaksprosess. Det skal ikkje vera kurant å vike frå desse.

Etter føremålsparagrafen i PBL, (§2), går det mellom anna fram at lova skal fremje berekraftig utvikling til det beste for den einskilde, samfunnet og framtidige generasjonar.

Forvaltningsstyret må vurdere om det er rom for å gje dispensasjon, og om søkjaren sine grunnar for å få delt frå tomta skal vega tyngre enn dei omsyn kommuneplanen sin arealdel og deleforbodet i 100-metersbeltet mot sjøen er meint å ta vare på.



**Vurdering:**

Som det går fram av det som er referert ovanfor, er fylkesmannen negativ til at det vert dispensert slik det er søkt om, både ut frå omsynet til ålmenta, privatisering av strandsona og ut frå presedensverknaden.

Etter § 19-2 i plan- og bygningslova bør kommunen ikkje dispensere frå planar, lova sine bestemmelsar om planar og forbodet i § 1-8 når ein direkte råka statleg eller regional mynde har uttalt seg negativt om dispensasjonssøknaden.

I denne konkrete saka bør det og leggjast ei viss vekt på at det i kommuneplanen sin arealdel er vist eit areal for naust- og småbåtanlegg rett sør for den omsøkte tomta, og det må kunne leggjast til grunn at avgrensinga av dette arealet mot nord ikkje er tilfeldig.

Den privatrettslege bakgrunnen for søknaden er neppe tilstrekkeleg for å gjere avvik frå den relativt nyleg vedtekne kommuneplanen.

Ein dispensasjon vert vurdert å setje omsynet som ligg bak arealføremålet og deleforbodet i 100-metersbeltet vesentleg til sides, og dispensasjon kan derfor ikkje gjevast.

Føremona ved å gje dispensasjon vert heller ikkje vurdert å vera klårt større enn ulempene.

**Fra:** Reppert, Alexander <fmroare@fylkesmannen.no>  
**Sendt:** 6. april 2017 11:53  
**Til:** Postmottak  
**Kopi:** firmapost@rogfk.no  
**Emne:** Fråsegn til søknad om dispensasjon til frådeling av areal til båtstø på gnr./bnr. 17/3 i Bokn kommune F/strand F/friluft F/landskap  
**Vedlegg:** Fråsegn til søknad om dispensasjon til frådeling av areal til båtstø på gnr. bnr. 17 3 i Bokn kommune.pdf

Fylkesmannens fråsegn til søknad om dispensasjon til frådeling av areal til båtstø på gnr./bnr. 17/3 i Bokn kommune

**Med venleg helsing**

Alexander Michael Reppert  
rådgivar

**FYLKESMANNEN I ROGALAND**

Miljøvernavdelinga

E-post: [fmroare@fylkesmannen.no](mailto:fmroare@fylkesmannen.no) <<mailto:fmroare@fylkesmannen.no>>

Telefon: 51 56 87 27 Mobil: 472 77 307

Adresse: Statens Hus - Lagårdsveien 44 - Postboks 59 - 4001 Stavanger


Postmottak: [fmropost@fylkesmannen.no](mailto:fmropost@fylkesmannen.no) <<mailto:fmropost@fylkesmannen.no>>

Webside: <http://www.fylkesmannen.no/Rogaland>

<<https://emea01.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.fylkesmannen.no%2FRogaland&data=02%7C01%7Cacossan%40bokn.kommune.no%7Ce6525e7c14eb4148b17b08d47cd2c82d%7Cedbf5a771234fab84a808be0d1c3d27%7C0%7C0%7C636270693623490036&sdata=6TdeF3YHRFMWZO2d1n0tMehQIaCOWOLdsAB6Gx7C3fg%3D&reserved=0>>



Bokn kommune  
Boknatun  
5561 Bokn

 <b>BOKN KOMMUNE</b>		
Sak:	.l.nr	
17/288-3	17/1423	
Saksansv.:	Saksbeh.:	U.Off §:
KBU	KBU	—
Arkivkode:	J. dato:	
17/3	07.04.17	

Postadresse:  
Postboks 59 Sentrum,  
4001 Stavanger

Besøksadresse:  
Lagårdsveien 44, Stavanger

T: 51 56 87 00  
F: 51 52 03 00  
E: fmroast@fylkesmannen.no

[www.fylkesmannen.no/rogaland](http://www.fylkesmannen.no/rogaland)

## Fråsegn til søknad om dispensasjon til frådelling av areal til båtstø på gnr./bnr. 17/3 i Bokn kommune

Me viser til kommunen si oversending, dagsett 29.03.2017.

Saka gjeld søknad om dispensasjon frå LNFR-føremålet i kommuneplanens arealdel på gnr./bnr. 17/3 i Bokn kommune. Føremålet med saka er løyve til frådelling av eit areal i strandsona til båtstø og framtidig båthus. Søknaden krev i tillegg dispensasjon frå forbod mot tiltak i 100-meters beltet langs sjø. Før kommunen kan gjere vedtak i saka må det ligg føre ein søknad om dispensasjon frå både LNFR-føremålet i kommuneplanens arealdel og § 1-8 i plan- og bygningslova.

Fylkesmannen vurderer at omsøkt frådelling vil vere i vesentleg strid med føremålet bak strandsonevernet i § 1-8 i plan- og bygningslova. Omsøkt parsell ligg i eit område som har bevart ein stor del av sin opphavlege karakter, og som er open og tilgjengeleg for allmenta. I tillegg vil ein dispensasjon føre til privatisering av strandsona og skape uheldig presedens for tilsvarende saker. For å bevare området sine viktige strandsoneverdiar og friluftskvalitetar er det viktig å avsette nye båtanlegg/båthus innanfor fellesanlegget sør for omsøkt areal.

Det er ikkje nok at omsynet bak føresegna det vert dispensert frå ikkje vert vesentleg tilsidesett. I tillegg må fordelane ved å gi dispensasjon, etter ei samla vurdering, vere klart større enn ulempene. Me kan ikkje sjå at det har blitt vist til grunner av ein slik vekt at det gir grunnlag for å gi dispensasjon. Med grunnlag i vurderinga over vil me derfor **rå i frå** dispensasjon til omsøkt frådelling til båtstø og båthus.

Med helsing

Alexander Reppert  
rådgivar

Ragnhild Askeland  
rådgivar

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikkje underskrift.

Saksbehandlar: Alexander Reppert  
Saksbehandlar telefon: 51568727  
E-post: fmroare@fylkesmannen.no

Kopi til:  
Rogaland fylkeskommune Postboks 130 4001 Stavanger

## DISPENSASJON FRA BOKN KOMMUNES AREALDEL AV KOMMUNEPLANEN

I forbindelse med søknad om fradeling av parsell til eksisterende båtstø på GBR17/3 på Hognaland søker arvingene av Gbr.17/3 med dette om dispensasjon fra arealdelen av Kommuneplanen og dens Planbestemmelser.

Parsellen som søkes fradelt ligger i LNF område og sorterer under kapittel 6 i Planbestemmelsene.

6

FØRESEGNER TIL LANDBRUKS-, NATUR OG FRILUFTSOMRÅDER. PBL § 11-7  
NR. 5, JF. § 11-11

Denne delen av GBR 17/3 har ikke vært nyttet til Landbruk, Natur eller Fritidsområde, men har vært nyttet til båtstø av Harry Hognaland siden Jacob Hognaland overtok gården Gbr.17/3. Parsellen som søkes fradelt består for det meste av stein og svaberg og er ikke brukbar til eksempelvis beitemark.

GBR 17/3 legges nå ut for salg og arvingene av gården ønsker at Harry Hognaland fortsatt skal kunne ha båtstøa han har benyttet.

Nabovarsel er sendt til naboer. Det er ikke kommet inn merknader til nabovarselet. Opplysninger gitt i nabovarselet er vedlagt i denne søknaden

Vedlegg :

Opplysninger gitt nabovarsel

Søknad om tillatelse til tiltak uten ansvarsrett

Rekvisisjon av oppmålingsforretning

Situasjonskart

For arvingene av Gbr.17/3

Terje Hognaland

21/3-17  
Terje Hognaland

# Søknad om tillatelse til tiltak uten ansvarsrett

etter plan- og bygningsloven (pbl) § 20-4 og SAK kap. 3

BOKN KOMMUNE		DIREKTORATET FOR BYGGKVALITET	
Sak: 17/288-1	J. nr. 1281	Saksansv.: KBU	Saksbeh.: KBU
U. Off §: -		J. dato: 17/3	28/3-17

Søkes det om dispensasjon fra plan- og bygningsloven, forskrift eller arealplan?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nei
Er det behov for tillatelse/samtykke/uttalelse fra annen myndighet?	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nei
Hvis ja, så oppfylles ikke vilkårene for 3 ukers saksbehandling, jf. pbl § 21-7 tredje ledd		
Nabovarsling, jf. pbl 21-3, skal være gjennomført før søknaden sendes kommunen. (Blankett 5154, 5155, 5156).		
Foreligger det merknader fra naboer eller gjenboere?	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nei
Hvis nei på alle spørsmålene over, anses tillatelse gitt tre uker etter at fullstendig søknad er mottatt i kommunen		

Opplysninger gitt i søknaden eller vedlegg til søknaden vil bli registrert i matrikkelen.

Søknaden gjelder							
Eiendom/byggested	Gnr.	Bnr.	Festenr.	Seksjonsnr.	Bygningsnr.	Bolignr.	Kommune
	17	3					1145 Bokn
	Adresse				Postnr.	Poststed	
	Hognaland				5561	Bokn	
Tiltakets art	Mindre tiltak til bebygd eiendom, pbl § 20-4 og SAK kap. 3						
	<input type="checkbox"/> Tilbygg < 50 m <sup>2</sup>	<input type="checkbox"/> Frittliggende bygning (ikke boligformål) < 70 m <sup>2</sup>		<input type="checkbox"/> Skilt/reklame (SAK10 § 3-1 d)			
	<input type="checkbox"/> Driftsbygning i landbruket med samlet bruksareal (BRA) mindre enn 1000 m <sup>2</sup> , jf. pbl § 20-4 bokstav b) og SAK10 § 3-2						
	<input type="checkbox"/> Midlertidig bygning/konstruksjon/anlegg (som ikke skal plasseres for lengre tidsrom enn 2 år)						
	<input type="checkbox"/> Bruksendring fra tilleggsdel til hoveddel eller omvendt innenfor en bruksenhet						
	<input type="checkbox"/> Riving av tiltak som nevnt i SAK10 § 3-1						
	<input checked="" type="checkbox"/> Oppretting/endring av matrikkelenhet	<input checked="" type="checkbox"/> Grunn-eiendom	<input type="checkbox"/> Anleggs-eiendom	<input type="checkbox"/> Festegrunn over 10 år	<input type="checkbox"/> Arealoverføring		
	<input type="checkbox"/> Annet:						
	Planlagt bruk/formål		Beskriv				
	Fradeling av areal til båtstø						

Arealdisponering							
Planstatus mv.	Sett kryss for gjeldende plan						
		<input checked="" type="checkbox"/> Arealdel av kommuneplan	<input type="checkbox"/> Reguleringsplan	<input type="checkbox"/> Bebyggelsesplan			
	Navn på plan						
Areal	BYA eksisterende	BYA nytt	Sum BYA	BRA eksisterende	BRA nytt	Sum BRA	Tomteareal
							350 m <sup>2</sup>
Grad av utnyttning	Vis beregning av grad av utnyttning. Veiledning finnes på <a href="http://www.dibk.no">www.dibk.no</a> eller kontakt kommunen						
	Fradeling av 1 stk. tomt til båtstø / framtidig båthus						
	Totalt ca. 350 m <sup>2</sup>						
	Veirett til tomta sikres når nytt matrikelnummer er etablert.						
	Rekvisisjon av oppmåling er vedlagt denne søknaden						

Plassering			
Plassering av tiltaket	Kan høyspent kraftlinje være i konflikt med tiltaket?	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nei
	Hvis ja, må avklaring med berørt rettighetshaver være dokumentert		Vedlegg nr. Q -
Plassering av tiltaket	Kan vann- og avløpsledninger være i konflikt med tiltaket?	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nei
	Hvis ja, må avklaring med berørt rettighetshaver være dokumentert		Vedlegg nr. Q -
Avstand	Minste avstand til nabogrense	0	m
	Minste avstand til annen bygning		m
	Minste avstand til midten av vei		m
Dette skal vises på situasjonsplanen			

Krav til byggegrunn (pbl § 28-1)	
<b>Flom</b> (TEK10 § 7-2)	Skal byggverket plasseres i flomutsatt område? <input checked="" type="checkbox"/> Nei <input type="checkbox"/> Ja
<b>Skred</b> (TEK10 § 7-3)	Skal byggverket plasseres i skredutsatt område? <input checked="" type="checkbox"/> Nei <input type="checkbox"/> Ja
<b>Andre natur- og miljøforhold</b> (pbl § 28-1)	Foreligger det vesentlig ulempe som følge av natur- og miljøforhold? <input checked="" type="checkbox"/> Nei <input type="checkbox"/> Ja Dersom ja, beskriv kompensierende tiltak i vedlegg

Tilknytning til veg og ledningsnett	
<b>Adkomst</b> vegloven §§ 40-43 pbl § 27-4	Gir tiltaket ny/endret adkomst <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nei
	Tomta har adkomst til følgende veg som er opparbeidet og åpen for alminnelig ferdsel: <input type="checkbox"/> Riksveg/fylkesveg Er avkjøringstillatelse gitt? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei <input type="checkbox"/> Kommunal veg Er avkjøringstillatelse gitt? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei <input checked="" type="checkbox"/> Privat veg Er vegrett sikret ved tinglyst erklæring? <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nei
<b>Overvann</b>	Takvann/overvann føres til: <input type="checkbox"/> Avløpssystem <input checked="" type="checkbox"/> Terreng
<b>Feltene "Vannforsyning" og "Avløp" skal kun fylles ut for driftsbygning i landbruket, midlertidige tiltak eller oppretting av matrikkelenhet.</b>	
<b>Vannforsyning</b> pbl §§ 27-1, 27-3	Tilknytning i forhold til tomta <input type="checkbox"/> Offentlig vannverk <input type="checkbox"/> Privat vannverk* <input type="checkbox"/> Annen privat vannforsyning, innlagt vann* <input type="checkbox"/> Annen privat vannforsyning, ikke innlagt vann* Dersom vanntilførsel forutsetter tilknytning til annen privat ledning eller krysser annens grunn, foreligger rettighet ved tinglyst erklæring? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei
	* Beskriv Ikke innlagt vann
<b>Avløp</b> pbl §§ 27-2, 27-3	Tilknytning i forhold til tomta <input type="checkbox"/> Offentlig avløpsanlegg <input type="checkbox"/> Privat avløpsanlegg Skal det installeres vannklosett? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei Foreligger utslippstillatelse? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei Dersom avløpsanlegg forutsetter tilknytning til annen privat ledning eller krysser annens grunn, foreligger rettighet ved tinglyst erklæring? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei

Vedlegg			
Beskrivelse av vedlegg	Gruppe	Nr. fra – til	Ikke relevant
Dispensasjonssøknader/innvilget dispensasjon	B	1 – 1	<input type="checkbox"/>
Kvittering for nabovarsel/Opplysninger gitt i nabovarsel/nabomerknader/kommentarer til nabomerknader	C	1 – 1	<input type="checkbox"/>
Situasjonsplan/avkjøringsplan	D	1 – 2	<input type="checkbox"/>
Tegninger plan, snitt, fasade (eksisterende)	E	-	<input checked="" type="checkbox"/>
Tegninger plan, snitt, fasade (ny)	E	-	<input checked="" type="checkbox"/>
Uttalelse/vedtak fra annen myndighet SAK10 § 6-2 og pbl § 21-5	I	-	<input checked="" type="checkbox"/>
Rekvisisjon av oppmålingsforretning	J	1 – 1	<input type="checkbox"/>
Andre vedlegg	Q	-	<input checked="" type="checkbox"/>

Erklæring og underskrift	
<b>Tiltakshaver</b>	
Tiltakshaver forplikter seg til å gjennomføre tiltaket iht. plan- og bygningsloven (pbl), byggteknisk forskrift og gitt tillatelse.	
Navn for arvinger av Gbr.17/3, Terje Hognaland	Telefon (dagtid) 97525720
Adresse Føresvikveien 11	Mobiltelefon 97525720
Dato 2/3-17	Postnr.   Poststed 5561 Bokn
Underskrift <i>Terje Hognaland</i>	E-post TERJE.HOGNALAND@HAUGNETT.NO
Gjentas med blokkbokstaver Terje Hognaland	Eventuelt organisasjonsnr.



Vedlegg nr.

C - 1

BOKN KOMMUNE	
Sak: 17/288-1	J.nr 1281
Saksansv.: KBU	Saksbehandler: KBU
U.Off \$: -	
Arkivnr.: 17/3	Dato: 28/3 17



### Opplysninger gitt i nabovarsel sendes kommunen sammen med søknaden

(Gjenpart av nabovarsel)

Pbl § 21-3

<b>Tiltak på eiendommen:</b>						
Gnr. 17	Bnr. 3	Festennr.	Seksjonsnr.	Eiendommens adresse Hognaland	Postnr. 5561	Poststed Bogn
Eier/fester for eiere Agnes H. Sæbø				Kommune 1145 BOKN		

#### Det varsles herved om

<input type="checkbox"/> Nybygg	<input type="checkbox"/> Anlegg	<input type="checkbox"/> Endring av fasade	<input type="checkbox"/> Riving
<input type="checkbox"/> Påbygg/tilbygg	<input type="checkbox"/> Skilt/reklame	<input type="checkbox"/> Innhegning mot veg	<input type="checkbox"/> Bruksendring
<input type="checkbox"/> Midlertidig bygning, konstruksjon eller anlegg	<input type="checkbox"/> Antennesystem	<input checked="" type="checkbox"/> Oppretting/endring av matrikkelenhet (eiendomsdeling) eller bortfeste	<input type="checkbox"/> Annet

#### Dispensasjon etter plan- og bygningsloven kapittel 19

<input type="checkbox"/> Plan- og bygningsloven med forskrifter	<input type="checkbox"/> Kommunale vedtekter	<input checked="" type="checkbox"/> Arealplaner	<input type="checkbox"/> Vegloven	Vedlegg nr. B - 1
---	--	---	-----------------------------------	-------------------

#### Arealdisponering

Sett kryss for gjeldende plan

<input checked="" type="checkbox"/> Arealdel av kommuneplan	<input type="checkbox"/> Reguleringsplan	<input type="checkbox"/> Bebyggelsesplan
---	--	--

Navn på plan

#### Beskriv nærmere hva nabovarslet gjelder

Ved Sørenstøa på Hognaland søkes det om dispensasjon til fradeling av parsell rundt eksisterende båtstø fra Gbr.17/3. Totalt ca.350 m2

Vedlegg nr. Q -

#### Spørsmål vedrørende nabovarsel rettes til

Foretak/tiltakshaver

Agnes H. Sæbø, Randi H. Nilssen, Anne Hognaland, Terje Hognaland

Kontaktperson, navn

Terje Hognaland

E-post

terje.hognaland@haugnett.no

Telefon

Mobil

97525720

Søknaden kan ses på hjemmeside: (ikke obligatorisk):

#### Merknader sendes til

Eventuelle merknader skal være mottatt innen 2 uker etter at dette varsel er sendt.

Ansvarlig søker/tiltakshaver skal sammen med søknad sende innkomne merknader og redegjøre for ev. endringer.

Navn

Terje Hognaland

Postadresse

Havnaveien 38

Postnr. | Poststed

5561 Bogn

E-post

terje.hognaland@haugnett.no

#### Følgende vedlegg er sendt med nabovarslet

Beskrivelse av vedlegg	Gruppe	Nr. fra - til	Ikke relevant
Dispensasjonssøknad/vedtak	B	1 - 1	<input type="checkbox"/>
Situasjonsplan	D	1 - 1	<input type="checkbox"/>
Tegninger snitt, fasade	E		<input checked="" type="checkbox"/>
Andre vedlegg	Q		<input checked="" type="checkbox"/>

#### Underskrift

Tilsvarende opplysninger med vedlegg er sendt i nabovarsel til berørte naboer og gjenboere.

Mottagere av nabovarsel fremgår av kvittering for nabovarsel.

Sted

Bogn

Dato

21/3 - 17

Underskrift ansvarlig søker eller tiltakshaver

Terje Hognaland

Gjentas med blokkbokstaver

Terje Hognaland

**Rekvisisjon av oppmålingsforretning**

Søknadspliktige tiltak etter pbl § 20-1 bokstav m

Vedlegg

J: 1-1

Kommunens sak-/journalnr.

Oppdragnr.

**Eiendom, byggested**

Gnr. 17	Bnr. 3	Festenr.	Seksjonsnr.	
Adresse Hognalandsveien 96			Postnr. 5561	Poststed Bokn

**Oppretting av matrikkelenhet**
 Grunneiendom
  Anleggseiendom
  Festegrunn over 10 år
  Arealoverføring

**Saksbehandling**

- A. Rekvisisjon av oppmålingsforretning ved opprettelse eller endring av matrikkelenhet.
- B. Utsettelse av oppmålingsforretning etter pbl § 21-9 siste ledd.
- C. Søknad om matrikulering med utsatt oppmålingsforretning (jf. matrikkeloven § 6 andre ledd, forskriften § 25). Kommunen setter en frist for når oppmålingsforretningen skal være fullført (fristen er maksimalt 2 år fra tillatelsesdato).

Ønsket dato for forretningen i C:

Kommentarer til avkrysningene A og B med begrunnelse for søknad i pkt. C

Ved Sørenstøa på Hognaland søkes det om fradeling av 1 stk. tomt til båtstø fra Gbr.17/3.  
Totalt ca.300 m2

**Underskrift/Fakturaadresse \***

Registrert eier/fester Randi H. Nilssen, Agnes H. Sæbø, Anne Hognaland, Terje Hognaland			
Fakturaadresse Havnaveien 38		Postnr. 5561	Poststed Bokn
Ev. org.nr.	Telefon 97525720	Faks	E-postadresse terje.hognaland@haugnett.no
Sted Bokn	Dato 21/3-17	Underskrift For eiere <i>Terje Hognaland</i>	

\* Gjelder tiltaket/forretningen "arealoverføring", underskriver andre aktuelle parter på side 2

**Veiledning i bruk av rekvisisjon for søknadspliktige tiltak**

<b>Sakstype A</b>	Utfylt rekvisisjon vedlegges byggesøknaden (vedlegg J) i underskrevet stand. <b>Avkryssing for sakstype A medfører</b> iverksetting av arbeid med oppmålingsforretning fra det tidspunkt tillatelse om oppretting eller endring av matrikkelenhet etter pbl § 20-1 pkt. m gis og/eller at vedtatt forhåndsbetalt gebyr er betalt. Det kan etter matrikkelovs § 35 avtales maatrikulering ut over leveringstide på 16 uker, men ikke lengre enn 2 år. Oppmålingsforretningen tar utgangspunkt i relevante saksdokumenter fra byggesaken.
<b>Sakstype B</b>	Utfylt rekvisisjon vedlegges byggesøknaden (vedlegg J) i underskrevet stand. <b>Avkryssing for sakstype B medfører</b> at iverksetting av arbeid med oppmålingsforretning, ut fra søkers valg jf. pbl § 21-9, utsettes i inntil tre år fra det tidspunkt tillatelse etter pbl § 20-1 pkt. m gis. Oppmålingsforretningen tar utgangspunkt i de relevante saksdokumentene fra byggesaken. På det tidspunkt rekvisisjonen ønskes å iverksette oppmålingsforretning, må en kopi av rekvisisjonen, med ønsket iverksettingstidspunkt, saks- og journalnummer samt rekvisisjonsadresse og underskrift, påføres rekvisisjonen og sendes inn til kommunen på nytt med avkryssing i boks A. <b>NB! Ved oversittelse av fristen jf. pbl § 21-9 siste ledd, faller tillatelsen etter pbl § 20-1 bokstav m bort.</b>
<b>Sakstype C</b>	Utfylt rekvisisjon vedlegges byggesøknaden (vedlegg J) i underskrevet stand. <b>Avkryssing for sakstype C innebærer</b> at rekvisisjonen samtidig med søknad om opprettelse eller endring av matrikkelenhet etter plan- og bygningsloven, søker om matrikkelføring med utsettelse av oppmålingsforretning etter matrikkelovens § 6 med tilhørende forskrift § 25, i inntil to år. <b>NB! Kommunen er ansvarlig for iverksetting av oppmålingsforretningen når fristen utløper.</b>



**AREALFORMÅLSOMRÅDE**  
Planidentifikasjon 201305

**Arealformål**

LNRf areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

**Arealbruksstatus** Nåværende  
**Eierform** Annen eierform

**AREALFORMÅLSOMRÅDE**  
Planidentifikasjon 201305

**Arealformål**

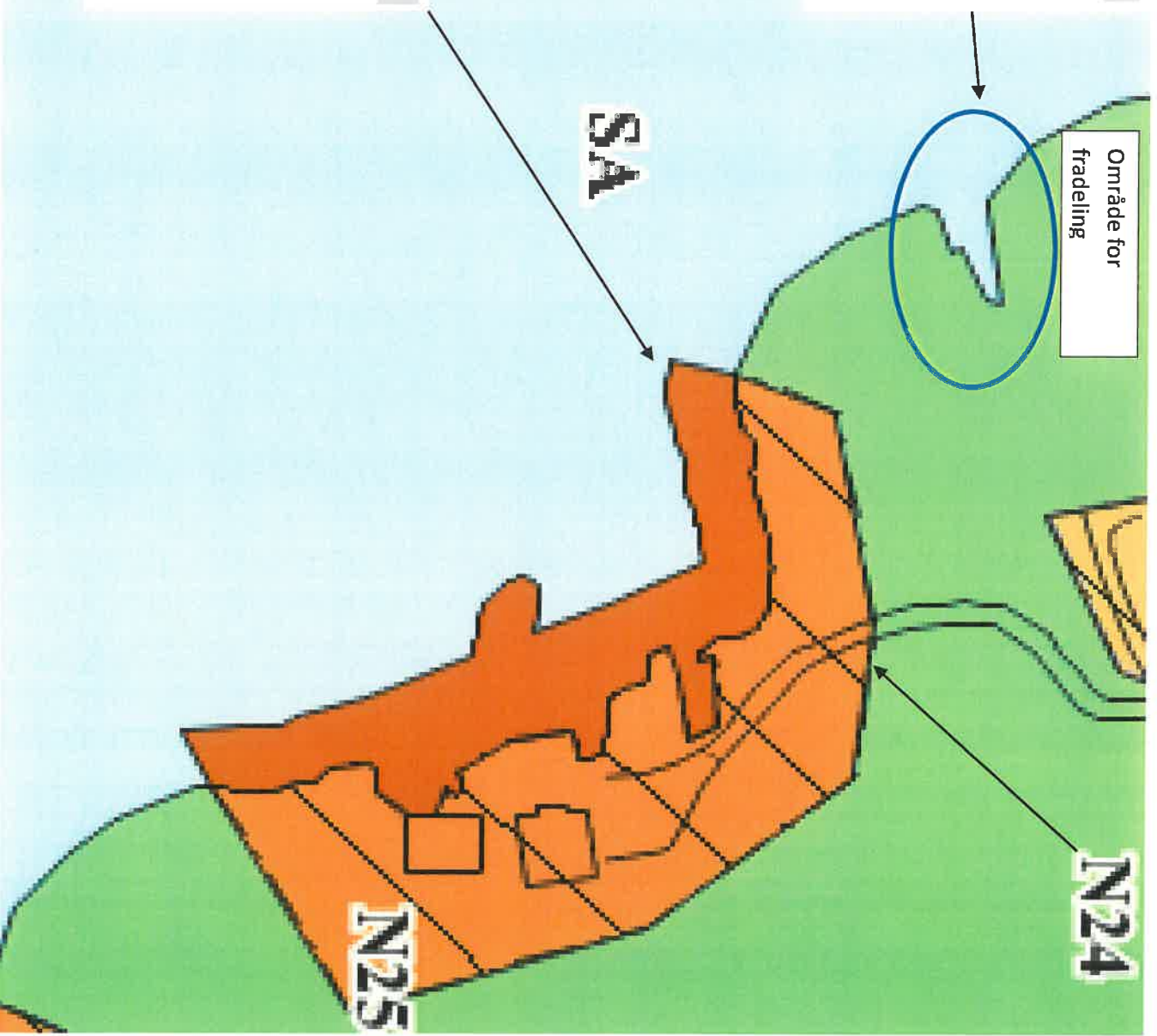
Andre typer bebyggelse og anlegg

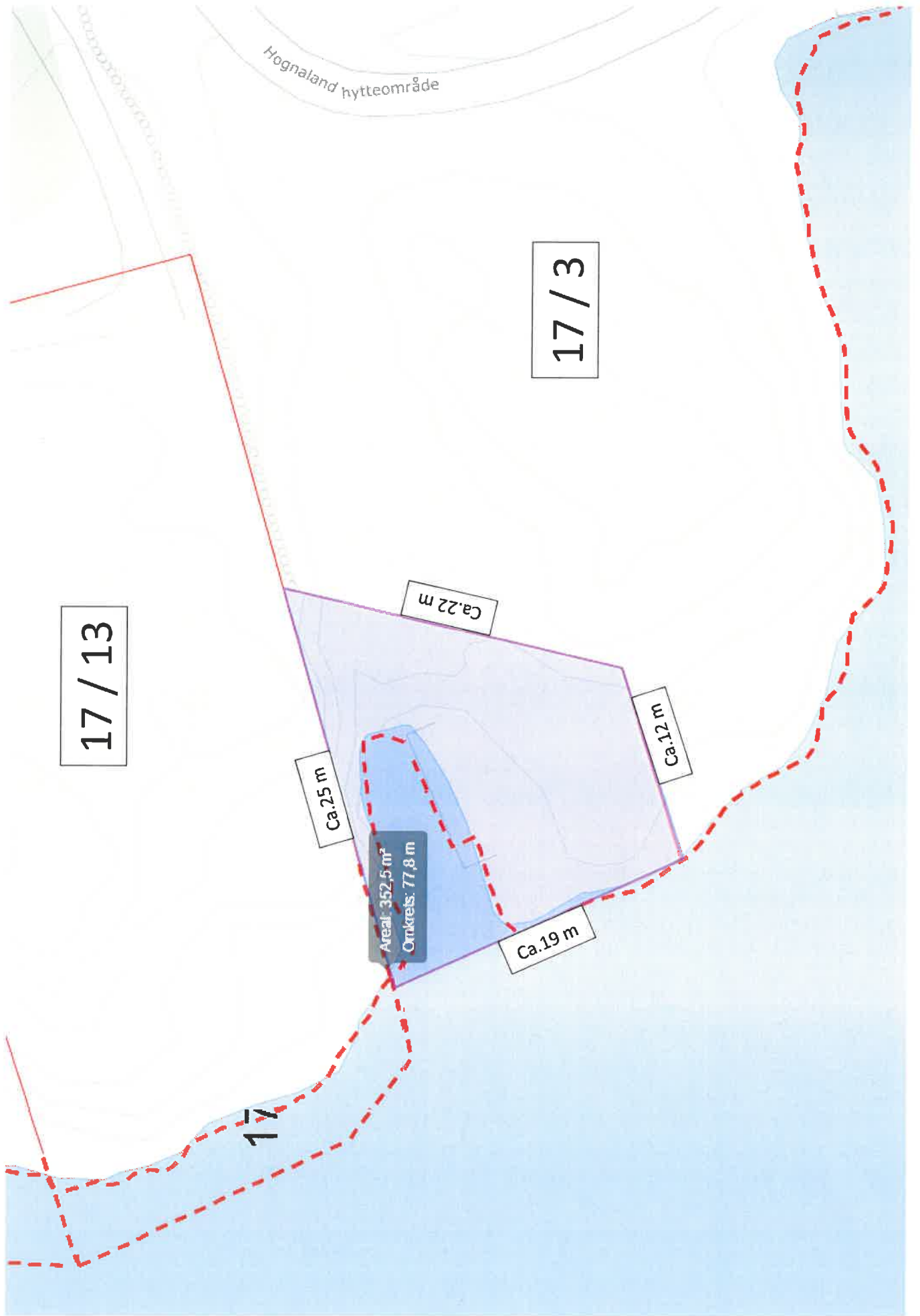
**Arealbruksstatus** Nåværende

**Eierform** Annen eierform

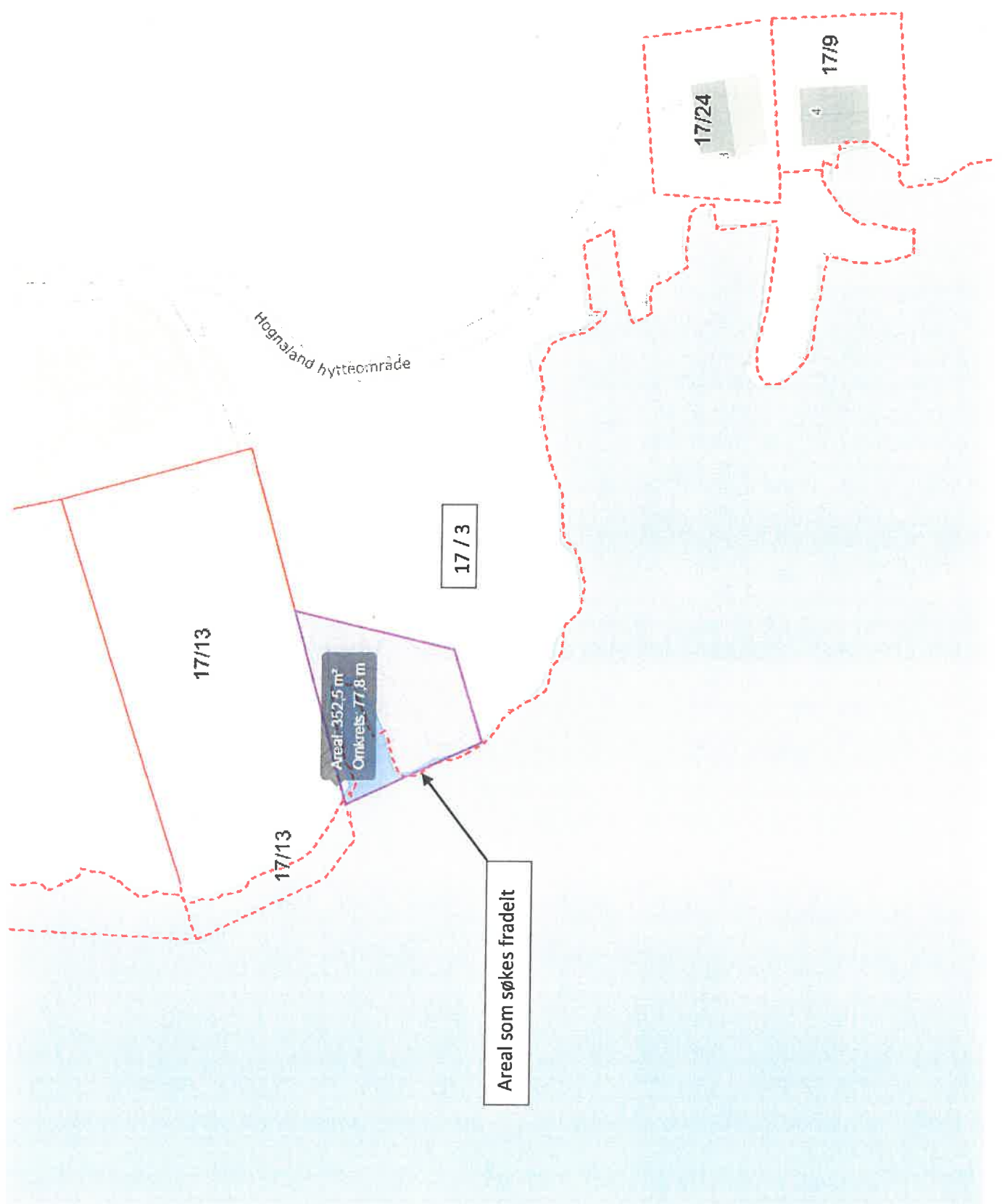
**beskrivelse** Naust

**Områdenavn** M24









Hognaland hytteområde

17/13

17/3

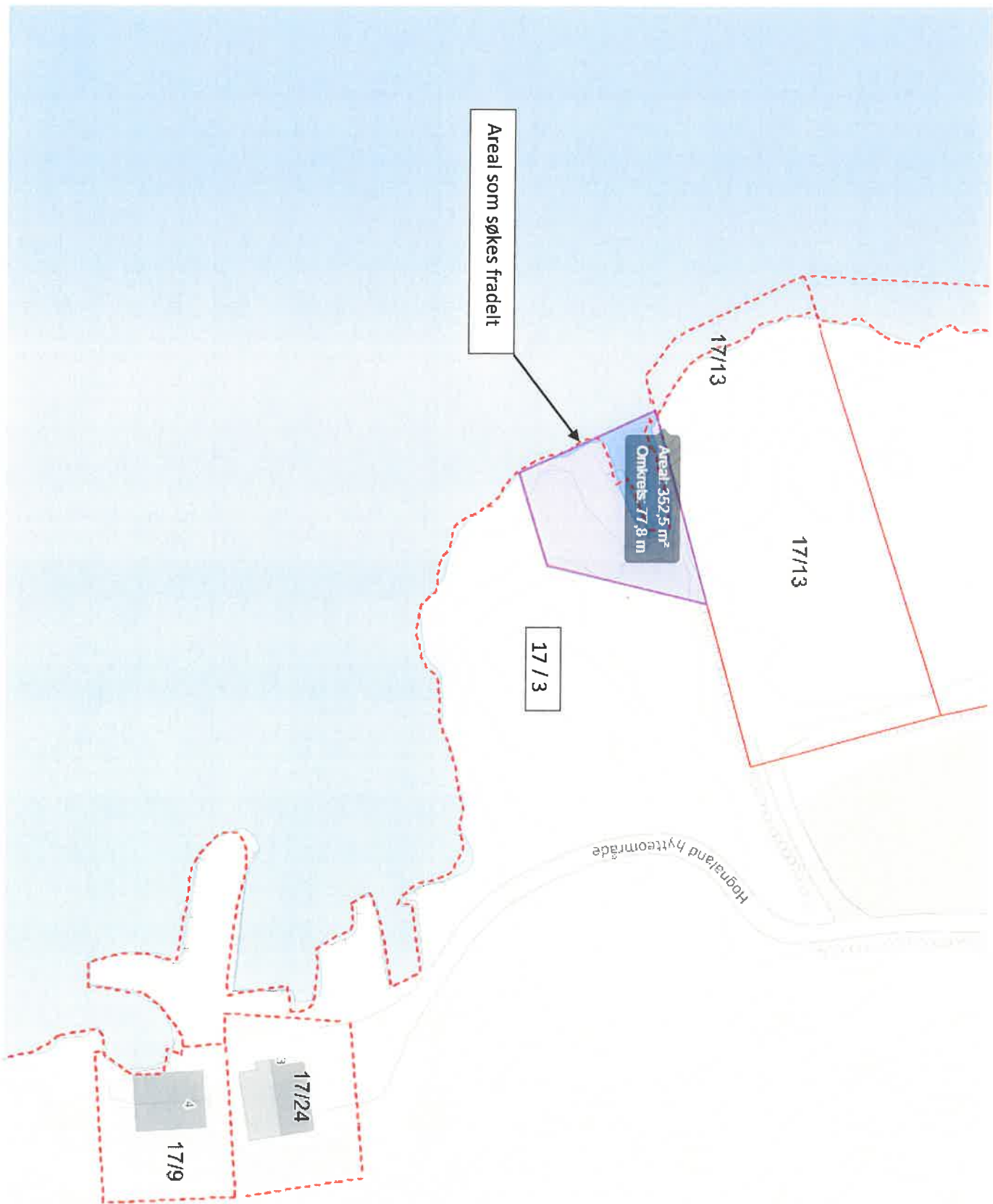
17/24

17/9

Areal: 352,5 m<sup>2</sup>  
Omkrets: 77,8 m

Areal som søkes fradelte

17/13



Areal som søkes fradelt

Areal: 352,5 m<sup>2</sup>  
Omkræft: 77,8 m

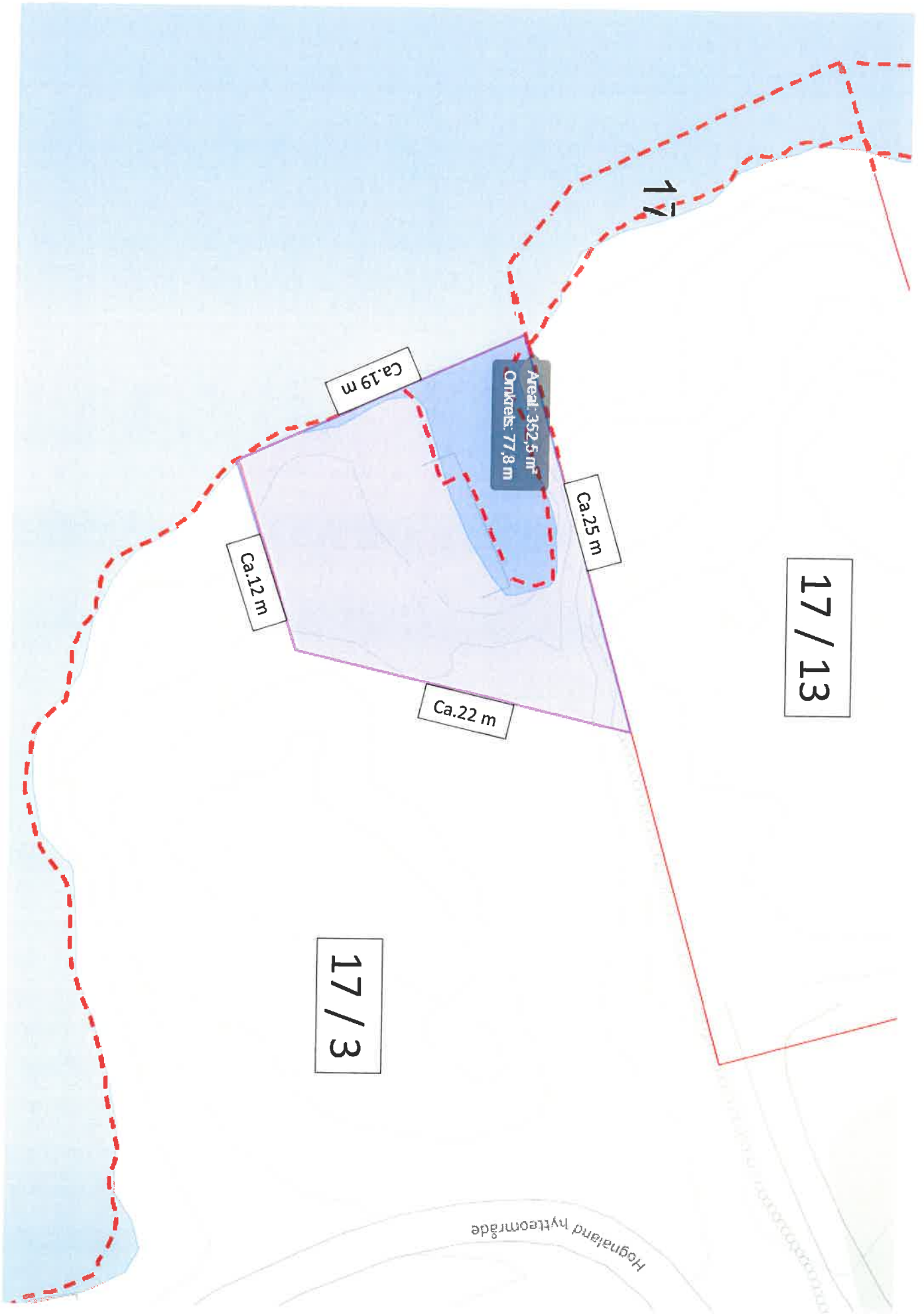
17 / 3

Hogsnand hytteområde

17/24

17/9







Hognaland hytteområde

17/13

17/13

Areal: 352,5 m<sup>2</sup>  
Omkrets: 77,8 m

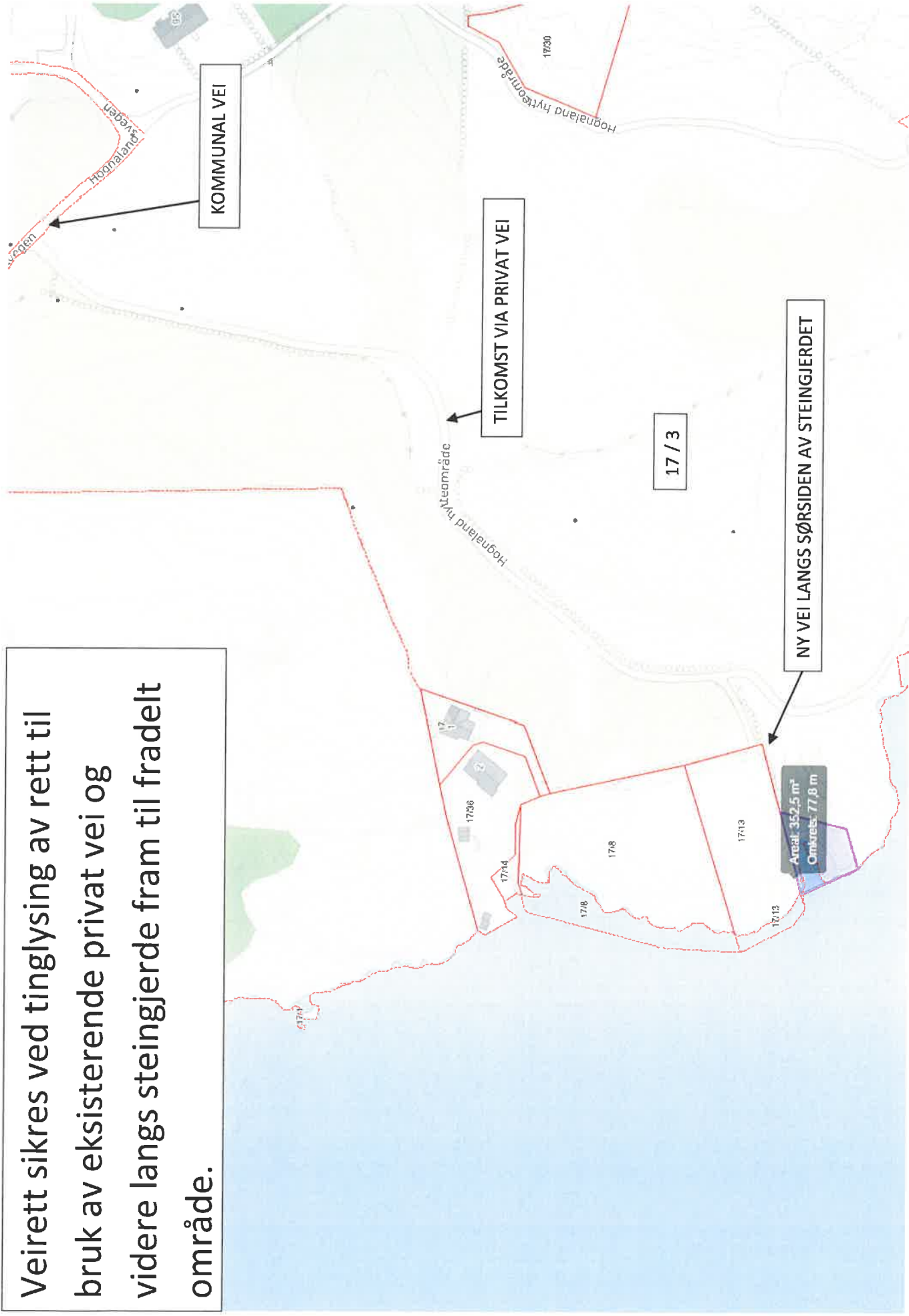
17/24

3

4

17/19

Veirett sikres ved tinglysing av rett til bruk av eksisterende privat vei og videre langs steingjerde fram til fradelt område.



# BOKN KOMMUNE

## Sakspapir

SAKSGANG			
Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Forvaltningsstyre	10.05.2017	027/17	ÅKF

Saksansv.: Åse Karin Fjellving	Arkiv: K1-033, K3- &17	Arkivsaknr 17/22
	Objekt:	

### Meldingssaker

### Dokumentliste:

Sak 1	GNR 23/7 – søknad om deling av grunneigedom – Daniel Thuestad – dispensasjon frå arealdelen i kommuneplanen
Sak 2	GNR 19/52 – Kjetil Eltravåg – anneks som tilbygg til garasje - dispensasjon
Sak 3	GNR 5/21 – Bjarne Nedrebø - natursteinsmur
Sak 4	GNR 24/11 – Odd Borgenvik – utsleppsløyve for fritidsbustad
Sak 5	GNR 19/8 – Arvid Jøsang - bustadhus

### RÅDMANNEN SITT FRAMLEGG TIL VEDTAK:

Meldingssakene blir tatt til orientering.

# BOKN KOMMUNE

## Sakspapir – Adm.vedtak

SAKSGANG			
Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Delegert rådmannskontoret	26.04.2017	042/17	BJL

Saksansv .: Kåre Bua	Arkiv: GBR-23/7 Objekt:	Arkivsaknr 16/592
----------------------	----------------------------	----------------------

### Gnr. 23 bnr. 7 - søknad om deling av grunneigedom - Daniel Thuestad.- dispensasjon frå arealdelen i kommuneplanen

#### Saksdokument:

Nr	T	Dok.dato	Avsendar/Mottakar	Tittel
1	I	16.11.2016	Gerd og Daniel Thuestad	Søknad om deling av grunneigedom//søknad om dispensasjon fra plan og bygningsloven.
2	U	14.12.2016	Tysvær kommune - landbrukskontoret	Gnr. 23 bnr. 7 - Daniel Thuestad - frådelling av tomt med påståande bustadhus
3	I	07.02.2017	Tysvær kommune forvaltning	Gnr. 23 bnr. 7 - Uttale til søknad om deling.
5	U	01.03.2017	Fylkesmannen i Rogaland; Rogaland fylkeskommune	Gnr. 23 bnr. 7 - søknad om deling av grunneigedom - Daniel Thuestad.- dispensasjon frå arealdelen i kommuneplanen
6	I	07.03.2017	Fylkesmannen i Rogaland	Uttale - søknad om dispensasjon frå kommuneplan for frådelling av gardshus med tomt frå gnr. 23 bnr. 7.
8	U	26.04.2017	Fylkesmannen i Rogaland; Rogaland fylkeskommune	Gnr. 23 bnr. 7 - søknad om deling av grunneigedom - Daniel Thuestad.- dispensasjon frå arealdelen i kommuneplanen - melding om vedtak

#### Saksopplysningar:

Bokn kommune har motteke søknad om løyve til å dele frå tomt for det eksisterande gardshuset på ovannemnde eigedom.

Eigedomen der tomta vert søkt delt frå, ligg i eit område som er lagt ut til LNRF- areal i kommuneplanen sin arealdel.

Det aktuelle gardshuset ligg dessutan innafor omsynsona for den ytre sikringssona i høve til gassrørleidninga.

Etter det kommunen kjenner til, er det aktuelle gardshuset ikkje i bruk, og det er heller ikkje naudsynt for drifta av garden.

Bokn kommune handsama som sak 008/17 søknaden etter jordlova, og gjorde fylgjande vedtak:

*Forvaltningsstyret gjev etter jordlova § 12 samtykke til å dele frå parsell på ca. 1030 kvm på gnr. 23 bnr. 7 i Bokn slik det er søkt om. Den godkjende parsellen er vist i vedlagt kart.*

*Forvaltningsstyret begrunner vedtaket med at flere argumenter for å avslå søknaden er tatt på feil grunnlag og at kommuneplanen gir åpning for sprett boligbebyggelse på Bokn samt at planstrategi for Bokn kommune, som nylig er vedtatt, sier at spreidd bustadbygging skal utgjøre en del av kommunen sitt bustadbyggeprogram.*

*Bakgrunnen for saken mener vi gir en feil fremstilling av saken.*

*Følgende kommentar er misvisende eller er ikke korrekt belyst i sakspapirene.*

*Her kan nevnes:*

- *Tunet er ikke omkranset av fulldyrket areal som beskrevet i sakspapirene (vei beite utgjør 75%)*
- *Det er 2 driftsbygninger på garden. Å benytte «Driftssenter» blir feil formulering i denne fradeling søknaden.*
- *Å bruke produksjonstilskudd som en argumentasjon blir også feil. Vedkommende kunne benyttet alle andre bruksnummer, og dette hadde ikke endret på hans produksjonstilskudd ordning. Oss bekjente så omhandler denne ordningen hele driftsenheten.*
- *Andre argumenter som blir brukt i saksfremstillingen er utdaterte og belyser ikke dagens situasjon i landbruket.*

Vedtaket var samrøystes.

Ei frådelling krev dispensasjon frå arealbruken i kommuneplanen sin arealdel, og det ligg føre søknad om dette.

Saka vart derfor sendt over til Fylkesmannen i Rogaland og Rogaland fylkeskommune til førehandsuttale i samsvar med § 19-1 i plan- og bygningslova.

I brev dagsett 06.03.2017 rår fylkesmannen frå at det vert gjeve dispensasjon.

Det vert vist til at etablering av ein sjølvstendig bustadeigedom på denne staden på sikt kan føre til konflikter knytt til støy, støv og lukt frå jordbruket.

Omsynet som ligg bak LNF- føremålet i kommuneplanen sin arealedel blir etter fylkeskommunen si vurdering sett vesentleg til sides dersom det vert dispensert frå arealføremålet slik det er søkt om.

## **Vurdering:**

Som det går fram av det som er referert ovanfor, har fylkesmannen rådd frå at det vert dispensert frå arealføremålet i kommuneplanen.



Etter §19- 2 i plan- og bygningslova bør kommunen ikkje dispensere frå planar, lova sine bestemmelsar om planar og forbodet i § 1-8 når ein direkte råka statleg eller regional mynde har uttalt seg negativt om dispensasjonssøknaden.

I tilknytning til jordlovssaka, har dei lokale politiske styresmaktene føreteke ei vurdering av søknaden ut frå omsynet til landbruket, og kome til ein annan konklusjon enn fylkesmannen sin administrasjon.

Avgjersla vil i stor mon bygge på skjøn, og spørsmålet blir då kva skjøn det skal leggjast størst vekt på, fylkesmannen sitt administrative skjøn, eller det lokalpolitiske skjøn.

I § 35 heiter det at der statlig organ er klageinstans for vedtak gjort av ein kommune eller fylkeskommune, skal klageinstansen leggje vekt på omsynet til det kommunale sjølvstyret ved prøving av det frie skjøn.

På denne bakgrunn synest det rett å leggje størst vekt på det lokalpolitiske vedtaket i jordlovssaka, og konkludere med at ein dispensasjon i denne saka, ikkje vil sette omsynet som ligg bak arealføremålet vesentleg til sides.

Ved denne vurderinga bør det og kunne leggjast ei viss vekt på at kommuneplanen på motsett side av fylkesvegen viser eit areal for spreidd bustadbygging.

Dei potensielle konfliktane i høve til støy, støv og lukt frå jordbruksdrifta kan ikkje seiast å vera større for eit bustadhus på den aktuelle frådelte tomte enn for dei nabotomtene planen opnar opp for.

På denne bakgrunnen er det vanskeleg å forstå at ei frådeling slik det er søkt om vil setje omsynet som ligg bak arealføremålet vesentleg til sides.

Det er eit lokalpolitisk mål å oppretthalde busetnaden i alle deler av kommunen, og ei frådeling slik det er søkt om, vil bygge opp under denne målsetjinga.

Føremona ved å gje dispensasjon står på denne bakgrunnen fram som klårt større enn ulempene.

Ettersom det er tale om eit areal det allereie står eit bygg på, må tilhøvet til naturmangfaldlova seiast å vera avklara.

#### **VEDTAK:**

1. I medhald av § 19-2 i plan- og bygningslova, dispenserer Bogn kommune frå arealføremålet i kommuneplanen sin arealdel, og godkjenner frådeling av tomt for eksisterande våningshus, slik det er søkt om.  
Det er lagt vekt på at det er tale om frådeling av eit tomt for eit bygg som ikkje er i bruk, og dei lokalpolitiske vurderingane som fylgjer av vedtaket i jordlovssaka.  
Ut frå dette og det som elles er peikt på i saksførebuinga, vert det lagt til grunn at ei frådeling ikkje vil setje omsynet som ligg bak arealføremålet vesentleg til sides, og føremona ved å gje dispensasjon vert vurdert klårt større enn ulempene.
2. Dersom det ikkje kjem klage på vedtaket innan klagefristen, vil endeleg løyve til å dele frå arealet verta handsama som eiga sak.
3. Vedtaket er gjort administrativt med heimel i kommunen sitt delegasjonsreglement.



# BOKN KOMMUNE

## Sakspapir – Adm.vedtak

SAKSGANG			
Styre, utval, komité m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Delegert rådmannskontoret	28.04.2017	043/17	BJL

Saksansv .: Kåre Bua	Arkiv: GBR-19/52 Objekt:	Arkivsaknr 17/227
----------------------	-----------------------------	----------------------

### Gnr. 19 bnr. 52 - Kjetil Eltervåg - anneks som tilbygg til garasje - dispensasjon

#### Saksdokument:

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottakar	Tittel
1	I	12.03.2017	Jan Magne Mæland Mæland bygg AS	Søknad om oppføring av anneks til fritidsbolig
2	U	20.03.2017	Fylkesmannen i Rogaland; Rogaland fylkeskommune	Gnr. 19 bnr. 52 - Kjetil Eltervåg - anneks som tilbygg til garasje - dispensasjon
3	I	29.03.2017	Fylkesmannen i Rogaland	Fråsegn til søknad om dispensasjon til anneks til fritidsbolig på gnr./bnr. 19/52 Søre Sunnlandsstraumen, Bokn

#### Saksopplysningar:

Bokn kommune har motteke søknad om dispensasjon frå den gjeldande reguleringsplanen for å føre opp eit anneks for fritidsbustaden, som tilbygg til eksisterande garasje.

Eigedomen er omfatta av reguleringsplanen for Sunnlandsstraumen Sør, og er i denne planen lagt ut til byggeområde for fritidsbustader.

I 2007 vart det godkjent garasje på naboeigedomen, i grensa mot bnr. 52, og i 2015 vart det som sak 168/15 godkjent frådelling av ein parsell på 300 m2 som tomt for denne garasjen. Føresetnaden for frådellinga var at parsellen skulle føyast saman med bnr. 52, men dette er ikkje gjennomført.

Føresegnene til reguleringsplanen inneheld mellom anna krav om at fritidsbustaden på den einskilde tomte skal førast opp som ei eining, og har også krav til storleik og maksimal gesimshøgde på fritidsbustadane i feltet.

Det omsøkte tilbygget bygget strid mot desse krava, og det vert søkt om dispensasjon for dette.

Søknaden vart sendt Fylkesmannen i Rogaland og Rogaland fylkeskommune til førehandsuttale med brev dagsett 20.03.2017.

Fylkesmannen melder i e-post dagsett 29.03.2017 at det frå den sida ikkje er merknader til søknaden.

Fylkeskommunen har ikkje kome med uttale i saka.

Naboar er varsla, og det er ikkje merknader frå nokon av desse.

### **Vurdering:**

Sjølv om annekstilbygget har fått ei utforming som bryt med det det som elles er ført opp i området, og tiltaket er i strid med føresegnene med omsyn til storleik og maksimal høgd, er det vanskeleg å sjå at ein dispensasjon vil setje omsynet som ligg bak dei aktuelle føresegnene vesentleg til sides.

Som det går fram av det som er referert ovanfor, har heller ikkje Fylkesmannen innvendingar mot at det vert dispensert.

Det må setjast som vilkår at det tidlegare kravet om at parsellen annekset skal førast opp på, skal føyast saman med bnr. 52, nå vert gjennomført.

### **VEDTAK:**

1. I medhald av § 19-2 i plan- og bygningslova, dispenserer Bokn kommune frå føresegnene til den gjeldande reguleringsplanen, og godkjenner oppføring av anneks som tilbygg til eksisterande garasje, slik det er søkt om.  
Det vert det lagt til grunn at tiltaket ikkje vil setje omsynet som ligg bak arealføremålet vesentleg til sides, og føremona ved å gje dispensasjon vert vurdert klårt større enn ulempene.
2. Parsellen der garasjen ligg og som annekset skal førast opp på, må føyast saman med bnr. 52 der fritidsbustaden ligg, jfr. kravet i sak 168/15.
3. Dersom det ikkje kjem klage på vedtaket innan klagefristen, vil endeleg løyve til å gjennomføre tiltaket verta handsama som eiga sak.
4. Vedtaket er gjort administrativt med heimel i kommunen sitt delegasjonsreglement.

# BOKN KOMMUNE

## Sakspapir – Adm.vedtak

SAKSGANG			
Styre, utval, komité m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Delegert rådmannskontoret	28.04.2017	044/17	BJL

Saksansv. : Kjell Arne Valentinsen	Arkiv: GBR-5/21	Arkivsaknr
	Objekt:	17/326

### Gnr.5 bnr. 21 - Bjarne Nedrebø - natursteinsmur

#### Saksdokument:

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottakar	Tittel
1	I	19.04.2017	Bjarne Nedrebø	Søknad om oppsetting av natursteinsmur foran bolig

#### Saksopplysninger:

Det vert søkt om løyve til å setje opp natursteinsmur framfor bustadhuset.

Muren skal førast opp i 2 trinn for å redusere høgdeverknaden, og den vestre muren er prosjektert i vegsida.

Ved vegkrysset mot nord er det teke omsyn til frisiktskravet ved at utforminga er gjennomført i samsvar med vegvesenet si handbok V121 «Geometrisk utforming av veg- og gatekryss». Eigedomen ligg innafør eit område som er lagt ut til bustadføremål i stadfest reguleringsplan. Planen viser byggegrense mot vegen, og den vestre muren er vist nærare vegen enn byggegrensa.

Dei andre eigedomene langs vegen sør for denne, har fått godkjent tilsvarende plassering av natursteinsmur mot veg.

Naboar er varsla, og har gjeve samtykke til tiltaket.

#### Vurdering:

Ut frå søknaden går det fram at det er teke omsyn til reguleringsføresegene sitt krav om frisikt i vegkryss.

Sjølv om den vestre muren mot gata ligg heilt i vegsida, er dette i samsvar med det som er godkjent elles i same området, og den omsøkte muren bør derfor kunne godkjennast slik det er søkt om.

#### VEDTAK:

1. Med heimel i § 20-4 e) vert natursteinsmur godkjent slik det er søkt om.
2. Det må sendast søknad om ferdigattest når arbeidet med muren er utført.

# BOKN KOMMUNE

## Sakspapir – Adm.vedtak

SAKSGANG			
Styre, utval, komité m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Delegert rådmannskontoret	19.04.2017	040/17	BJL

Saksansv. : Kåre Bua	Arkiv: GBR-24/11	Arkivsaknr
	Objekt:	17/228

### Gnr. 24 bnr. 11 - Odd Borgenvik - utsløppsløyve for fritidsbustad

#### Saksdokument:

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottakar	Tittel
1	I	13.03.2017	Hervik, Erik Hervik Rør	Renseanlegg GBR:24/11
2	U	03.04.2017	erik@hervik.no,	Soknadsskjema_utslippstillatelse (2)
3	I	12.04.2017	Erik Hervik Hervik Rør	Soknadsskjema_utslippstillatelse (2)

#### Saksopplysningar:

Det vert søkt om utsløppsløyve for ein eksisterande fritidsbustad.

Reinsing av avlaupsvatnet er føresett å skje ved bruk av filterbed type NaturRen frå Bokn Plast.

Det ligg føre erklæring om ansvarsrett for ansvarleg søkjar, prosjekterande og utførande for anlegget.

Naboar er ikkje varsla ettersom utslippet ikkje vert vurdert å råke naboar sine interesser.

#### Vurdering:

Bokn kommune har ikkje erfaring med bruk av filterbed som reinsemetode for avlaupsvatn, men denne metoden er brukt med godt resultat andre stader i landet.

I eit spreidd bygt område som dette, synest metoden godt eigna.

Føresetnaden er sjølvstendig at anlegget vert bygt og drive i samsvar med krava frå produsenten av anlegget.

#### VEDTAK:

1. Med heimel i § 12- 1 forureiningsforskrifta vert det gjeve løyve til å etablere utsløpp frå fritidsbustaden slik det er søkt om.
2. Det er ein føresetnad at reinseanlegget vert bygt og drive på ein slik måte at krava til reinsing i forureiningsforskrifta vert oppfylt og at det vert gjort avtale med kompetent firma for ettersyn av anlegget.
3. Det må sendast søknad om ferdiggattest før anlegget vert sett i drift.

# BOKN KOMMUNE

## Sakspapir – Adm.vedtak

SAKSGANG			
Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Delegert rådmannskontoret	21.04.2017	041/17	BJL

Saksansv .: Kåre Bua	Arkiv: GBR-19/8 Objekt:	Arkivsaknr 17/116
----------------------	----------------------------	----------------------

### Gnr. 19 bnr. 8 - Arvid Jøsang - bustadhus

#### Saksdokument:

Nr	T	Dok.dat	Avsender/Mottakar	Tittel
1	U	02.02.2017	LVH tjenester AS	Underskriven søknad
2	I	18.04.2017	Svein Elling Falch	Søknad om igangsettingstillatelse BGNR 19/8 Arvid Jøsang
4	U	24.04.2017	Vestlandshus AS	Gnr. 19 bnr. 8 - Arvid Jøsang - bustadhus - melding om vedtak

#### Saksopplysningar:

Det vert søkt om løyve til å føre opp ny einebustad til erstatning for det tidlegare bustadhuset på eigedomen som vart totalskadd ved brann.

Løyve til å rive restane av det brannskadde bygget vart gjeve som sak 017/17.

Eigedomen ligg i eit område som er lagt ut til LNRF- område i kommuneplanen sin arealdel, og bygget ligg i 100-metersbeltet mot sjøen.

Grunnmuren i det tidlegare våningshuset skal nyttast for nybygget.

Avstand til kommunal veg vert som før.

Gjennomføringsplan er lag ved i samsvar med § 5-3 i SAK 10.

Av søknaden går det mellom anna fram fylgjande opplysningar om det nye våningshuset:

BYA:	287 m2
BRA:	25,1 m2
Etasjar:	2
Brukseiningar:	1
Avstand til nabogrense:	større enn 4m
Avstand til annan bygning:	større enn 8m
Avkjørsle frå:	kommunal veg
Vassforsyning:	privat vassverk.

Avlaup: privat einskildsutslepp.

Naboar er varsla, og det ligg ikkje føre merknader frå nokon av desse.  
Tiltaket er vist på situasjonsplan dagsett 13.03.2017 i målestokk 1:500.

### **Vurdering:**

Ettersom det er tale om gjenoppføring av eit tidlegare godkjent våningshus på ein landbrukseigedom, må det leggjast til grunn at tiltaket er i samsvar med arealføremålet i planen og unntaket frå byggeforbodet i § 1-8 i plan- og bygningslova.

Byggesaka må derfor vurderast som kurant.

### **VEDTAK:**

1. Søknad om oppføring av bustadhus som erstatning for brannskadd bustad vert godkjent med heimel i § 20-3 i plan- og bygningslova i samsvar med søknad.
2. Det må dokumenterast at det ligg føre utsleppsløyve for ei avlaupsløysing som tilfredsstillar dei føresegnene som gjeld i dag.
3. Det må søkjast om ferdigattest før bygget vert teke i bruk. I samband med dette må det sendast inn oppmålingsdata VA-leidningar og bygget Oppmålingsdata skal leverast på SOSI format 4.0
4. Det skal i medhald av § 11-16 i byggt teknisk forskrift monterast brannsløkkereiskap i bygget før det vert teke i bruk.