

VEDR. Tilsvar til merknader – etablering av flytebryggeanlegg, reguleringsområde Beiske (PHb)

Det vises til mottatt tilsvar til merknader vedrørende omsøkt etablering av flytebryggeanlegg med tilhørende utriggere innenfor reguleringsområde PHb.

På vegne av berørt part opprettholdes tidligere merknader. På bakgrunn av tiltakshavers redegjørelse fremsettes følgende presiseringer og kommentarer:

1. Reguleringsplanens formål

Tiltakshaver anfører at disponeringen av området samlet sett gir en «rimelig fordeling». Dette endrer imidlertid ikke det grunnleggende rettslige utgangspunktet.

PHb-området er regulert for å dekke behovet for hele planområdet. Dette innebærer at arealet skal fungere som en felles ressurs, og ikke disponeres gjennom enkeltstående tiltak til fordel for enkelte eiendommer.

Tiltaket fremstår som en oppdeling av et felles havneområde i praksis eksklusive brukssoner, noe som er i strid med reguleringsplanens forutsetning om felles funksjon og tilgjengelighet.

2. Privatisering av felles sjøareal

Tiltakshaver anfører at tiltaket ikke begrenser fremtidig bruk.

Dette bestrides.

Tiltaket legger beslag på en del av et allerede begrenset sjøareal. Selv om deler av området fortsatt kan benyttes, innebærer tiltaket en faktisk reduksjon i tilgjengelig areal for øvrige eiendommer.

Det avgjørende er ikke formell tilgang, men reell bruksmulighet. Tiltaket medfører etter sin karakter en privatisering av deler av et felles regulert område.

3. Adkomst og manøvreringsforhold

Tiltakshaver anfører at tiltaket ikke vil påvirke manøvreringsforholdene og viser til at arealet er større enn i «de fleste fritidshavner».

Denne vurderingen fremstår ikke dokumentert.

Basert på fremlagte tegninger fremstår tilgjengelig manøvreringsbredde etter etablering av tiltaket som anslagsvis ca. 17,5 meter.

For fartøy i størrelsesorden 10–12 meter foreligger det veiledende faglig grunnlag for dimensjonering av manøvreringsareal:

- PIANC (Report No. 121: Harbour Approach Channels – Design Guidelines) legger til grunn at manøvreringsareal dimensjoneres som multipler av fartøylengde med nødvendige sikkerhetsmarginer.
- Kystverket legger i sine veiledere til grunn at manøvreringsareal skal dimensjoneres basert på fartøystørrelse, vindforhold og sikkerhetsmarginer.
- Vi gjør oppmerksom på at dette gjelder for store båter men at prinsippene er det samme. I praksis benyttes i småbåthavner normalt ca. 2,0–2,5 ganger fartøylengden.

For fartøy på ca. 11 meter tilsvarer dette et nødvendig manøvreringsareal på om lag 22–25 meter.

Når tilgjengelig bredde reduseres til ca. 17,5 meter, kommer dette under normalt forsvarlig nivå.

Dette vil medføre redusert sikkerhetsmargin, økt behov for korrigerende og økt risiko for avdrift mot brygger.

Et godt eksempel på en god småbåthavn er Kjørrefjord Småbåthavn. Der er avstand mellom båtrekkene ca. 24 til 28 meter.

Vi vil også gjøre dere oppmerksom på at det kan blåse kraftig i havnen. I tillegg har vi laget en skisse som viser hvor mye av innseilingslinjen som er innsnevret for gnr, 122. bnr 21 siden reguleringsplanen ble godkjent. Vi kan også anta at flytebrygger som allerede er lagt ut vil måtte forlenges siden det ikke er laget offentlig bryggeplass til båter samt at tilgangen på båter pr. hytte øker. Viser på skissen i fargen gult. Det er innskisset en seilbåt av typen Bavaria 36 AC og skissen viser at det allerede er trangt.

4. Tegningsgrunnlag

Det foreligger ikke tilstrekkelig dokumentasjon, herunder målsetting, eksakte avstander og dokumentasjon av manøvreringsareal.

Manglende målsetting gjør det ikke mulig å etterprøve tiltakets konsekvenser.

5. Nabovarsling

Det er ikke dokumentert at alle berørte eiendommer innenfor planområdet er varslet.

Gitt at tiltaket ligger i et felles havneområde, må kretsen av berørte anses videre enn kun tilgrensende eiendommer. Som et minimum burde alle brukerne av havnen få tilsendt nabovarsel.

6. Manglende helhetlig vurdering av PHb

Det er ikke fremlagt noen samlet plan for disponeringen av PHb.

En bit-for-bit utbygging vil kunne føre til en utvikling som samlet sett er i strid med reguleringsplanens intensjon.

7. Kapasitetsmessige konsekvenser

Tiltakshaver disponerer anslagsvis ca. 8 båtplasser for tre eiendommer.

Dersom tilsvarende disponering legges til grunn for øvrige eiendommer, vil dette medføre et behov for langt flere båtplasser enn området har kapasitet til.

Dette viser at tiltaket ikke er basert på en bærekraftig og helhetlig disponering.

8. Øvrige bemerkninger

Henvisning til historiske forhold anses ikke relevant for vurderingen av tiltaket.

Samlet vurdering

Tiltaket fremstår som:

- i strid med reguleringsplanens formål
- egnet til å privatisere et felles område
- til hinder for sikker adkomst og manøvrering
- utilstrekkelig dokumentert
- beheftet med mangler ved nabovarsling
- uforholdsmessig i forhold til kapasitet

Anmodning

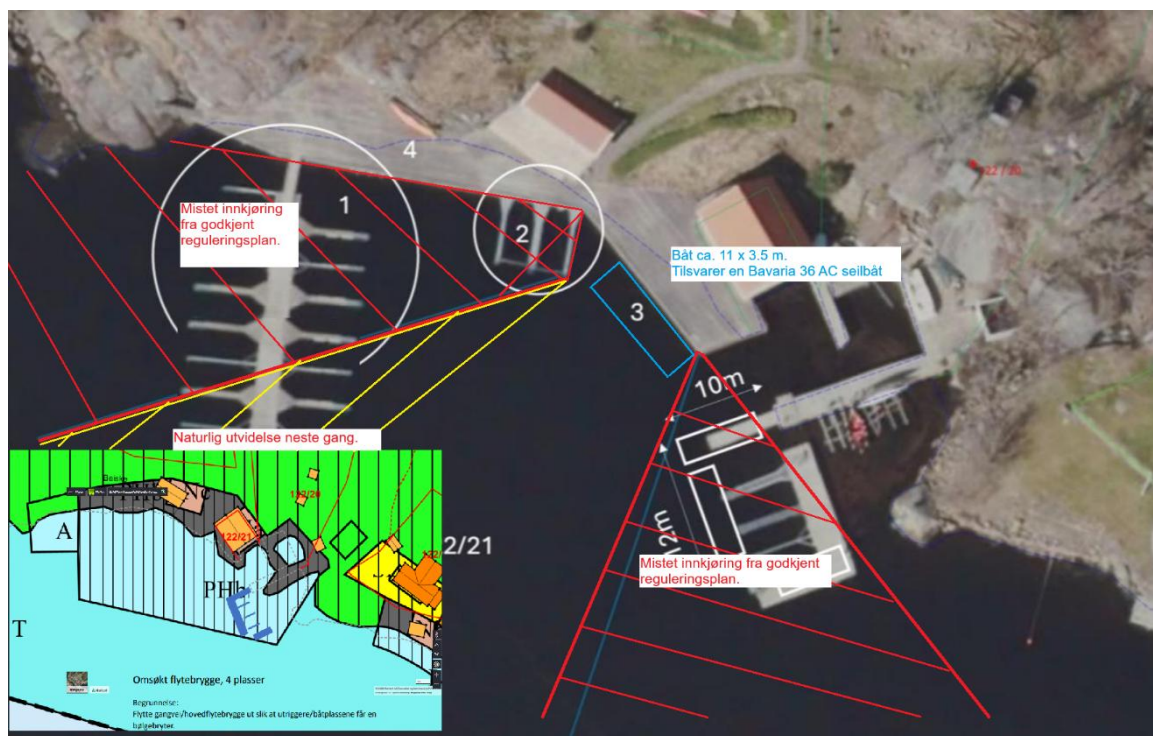
Det bes om at kommunen:

1. Avstår fra realitetsbehandling inntil saken er tilstrekkelig opplyst
2. Krever fullstendig dokumentasjon
3. Påser korrekt nabovarsling
4. Foretar helhetlig vurdering
5. Vurderer fagkyndig vurdering av manøvrering

Med vennlig hilsen

Bjørn M. Dahl

- Vedlegg:
1. Mistet innseilingareal fra godkjent reguleringsplan.
 2. Utklipp av godkjent reguleringsplan.



Vedlegg 1: Mistet innseilingareal fra godkjent reguleringsplan. Lite bilde viser godkjent reguleringsplan med omsøkte flytebrygger.

6.6.1 De eksisterende private havner PHa og PHc skal benyttes av de eksisterende hyttene som i dag bruker de respektive havnene. Havn i PHb skal dekke behovet for havn for hele det området (som denne planen inngår i) som i kommuneplanen (vedtatt 18.12.01) er avsatt til hyttebebyggelse.

Vedlegg 2: Utklipp av godkjent reguleringsplan