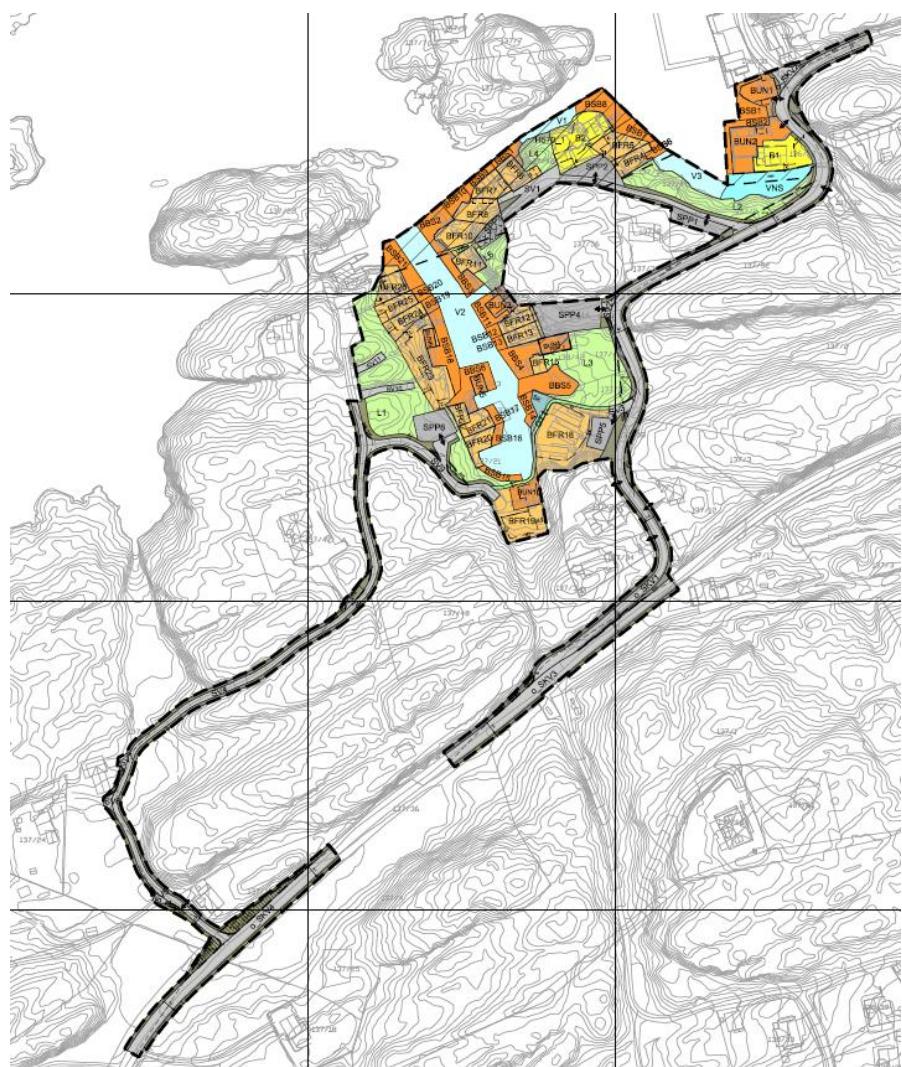


# DETALJREGULERINGSPLAN

## KJERKALEVIK, BØMLO

**137/19 M.FL,  
PlanID: 201724**

Bømlo kommune



## PLANOMTALE

# Innhold

1. BAKGRUNN .....	4
2. PLANSTATUS .....	5
2.1 KOMMUNEPLANSTATUS.....	5
2.2 REGULERINGSPLANSTATUS.....	5
3. OMTALE AV PLANOMRÅDET .....	6
3.1 PLASSERING .....	6
3.2 AREAL .....	6
3.3 AVGRENSEND AV PLANOMRÅDET.....	6
3.4 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET.....	7
4. EIGEDOMSTILHØVE .....	15
5. PLANPROSESS .....	16
6. INNKOMNE MERKNADAR TIL MELDING OM OPPSTART .....	17
7. OMTALE / KONSEKVENSAR AV PLANFORSLAGET.....	21
7.1 Arealbruk .....	21
7.2 Bygningar og anlegg .....	22
7.3 Samferdsleanlegg og teknisk infrastruktur.....	23
7.4 Grøntstruktur .....	25
7.5 Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone .....	25
7.6 Landskap .....	25
7.7 Støy .....	26
7.8 Miljø / ureining / radon .....	26
7.9 Kulturminne.....	26
7.10 Folkehelse .....	26
7.11 Universell utforming .....	27
7.12 Strandsone og vassdrag .....	27
7.13 Born og unge sine interesser.....	27
7.14 Tekniske anlegg.....	27
7.15 Renovasjon .....	28
7.16 Landbruk/jordvern.....	28
7.17 Økonomiske konsekvensar for Bømlo kommune.....	28
8. PLANFAGLEGE VURDERINGAR .....	29
8.1 Kulurlandskap og kulturminne .....	29
8.2 Samfunnsverknadar .....	29

8.3 Transport .....	29
8.4 Friluftsliv.....	29
8.5 Naturmiljø og Naturmangfaldslova .....	29
8.6 Landskap/estetikk .....	30
8.7 Fråvik frå kommuneplan – Hensynssone H570_27 .....	31
8.8 Fråvik frå overordna plan: utfylling i sjø .....	32
8.9 Fråvik frå overordna plan: parkeringsplass i LNFR-område .....	33

## **1. BAKGRUNN**

**PlanID 201724**

Forslagsstillar: Leif Gunnar Våge, Nedre Hillestveit 30, 5443 Bømlo

Planleggar: Planlegg Bømlo as, Fylkesnesvegen 31, 5430 Bremnes

I kommuneplanen sine føresegner § 3.1.4 vert det stilt krav til detaljregulering for område der det er plass til meir enn 3 fritidsbustadar i rekke, og det er på denne bakgrunn at ein ynskjer detaljregulering av området. Prinsippsøknad om oppstart av detaljregulering vart sendt til Bømlo kommune si planavdeling den 05.08.18, og saka vart behandla av Utval for Areal og Samferdsle med positivt vedtak den 17.10.18. Omfang av planområde er diskutert i oppstartsmøte med Bømlo Kommune og er i tråd med innstillinga til planavdelinga.

Føremålet med planen er å planleggja for bygging av inntil 6 nye fritidsbustadar i henhold til planskisse. Innan planområdet er det i dag ein blanding av ulike bygg: fritidsbustadar, einebustadar og naust. Innanfor planområdet vert det tilrettelagt for naudsynt trafikkareal, parkeringsplassar, kaiar, flytebrygger og småbåtanlegg i sjø. Tilførselsveg frå FV541 er allereie etablert – som kommunal veg Lyklingsjøvegen og privat veg Kjerkalevikvegen.

Planavdelinga i Bømlo kommune har vurdert planomfanget opp mot behovet for konsekvensutgreiing i henhold til gjeldande forskrift og har konkludert med at det ikkje er naudsynt å konsekvensutgreia detaljreguleringsplanen.

## 2. PLANSTATUS

### 2.1 KOMMUNEPLANSTATUS

I gjeldande kommuneplan er området i hovedsak disponert til fritidsbebyggelse, småbåtanlegg i sjø, bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone, samt LNFR-område. Delar av planen inngår i hensynsområde H570-27, Verneverdige sjøbruksmiljø.



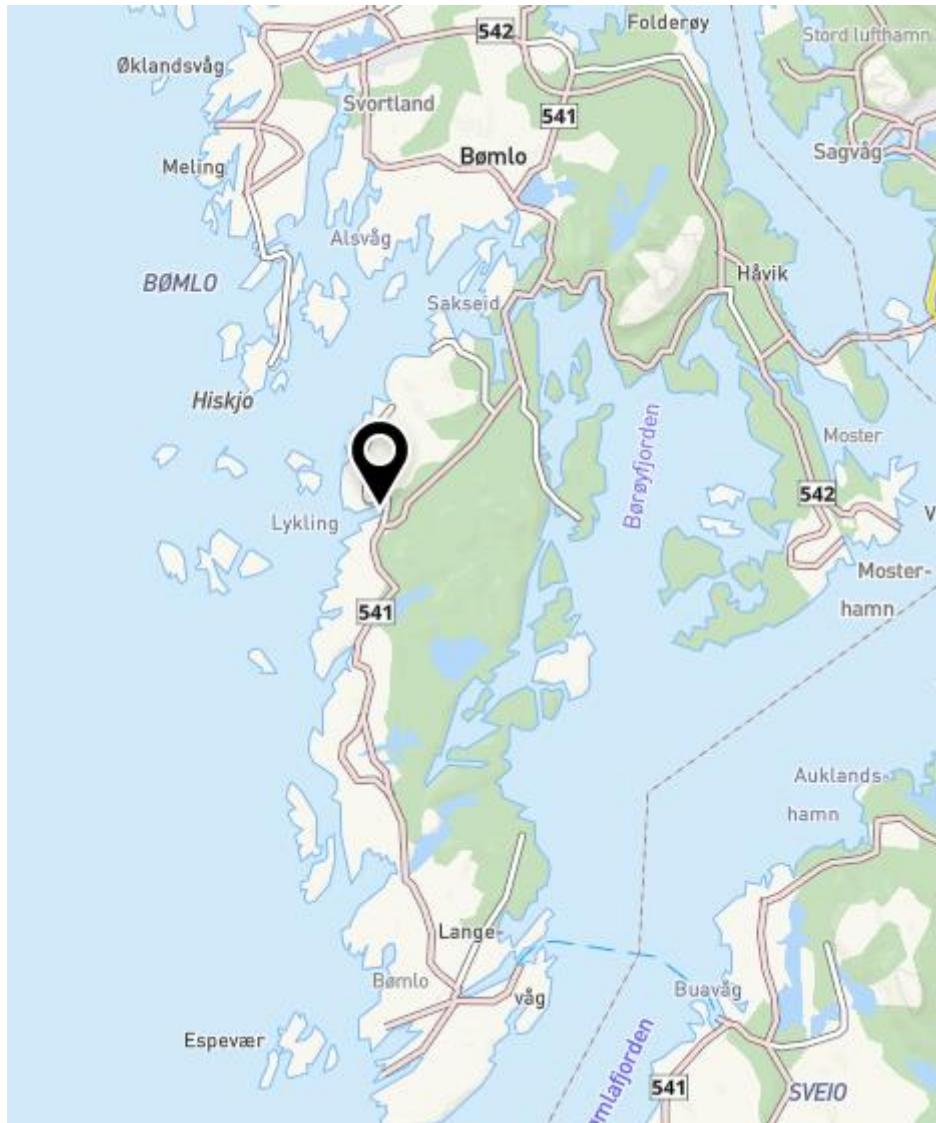
### 2.2 REGULERINGSPLANSTATUS

Området er ikke tidligere regulert. Planområdet grensar til eksisterende reguleringsplan i nordvest, R-110, Reiselivsanlegg Lykling. I tillegg ligg området nær Reguleringsplan for fritidsbustadar 136/6 og 136/80 m.fl Lyklingsjøen, PlanID 201616, og nær pågående reguleringsarbeid i Reguleringsplan for fritidsbustadar Lyklingsjøen II, 135/1 m.fl, PlanID 201718.

### 3. OMTALE AV PLANOMRÅDET

#### 3.1 PLASSERING

Planområdet ligg på Lykling i Bømlo kommune.



Oversiktsbilde over midtre og sør Bømlo, planområdet avmerka.

#### 3.2 AREAL

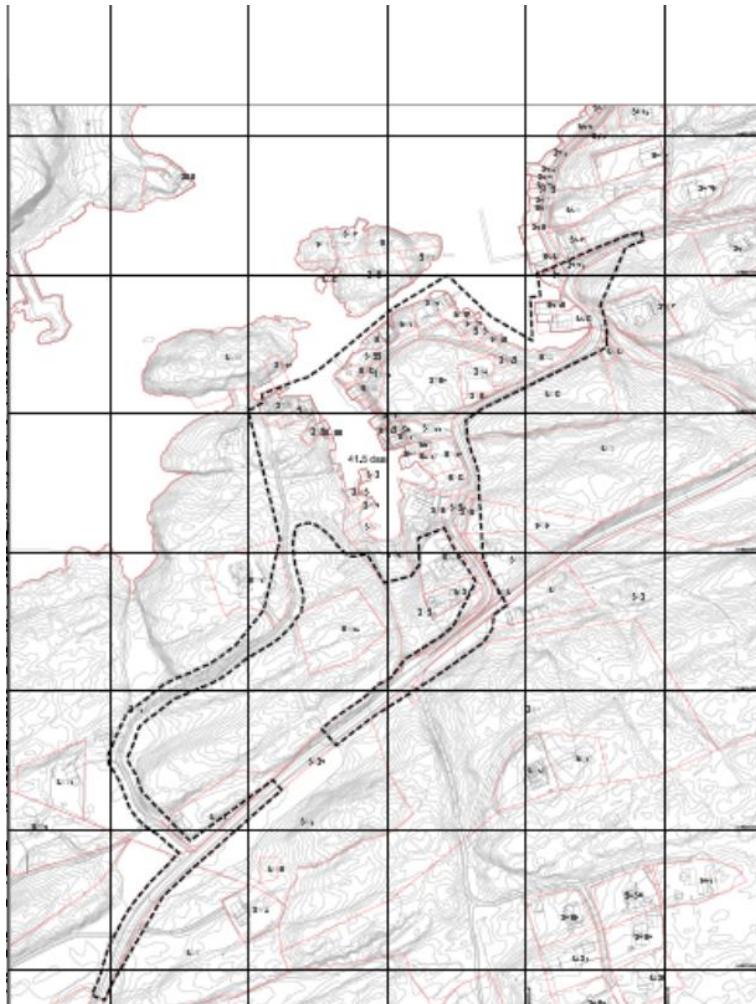
Planområdet utgjer ca 41,5 daa og inneholder 36 eidegarde.

I tillegg kjem deler av Pv1147 Kjerkalevikvegen med siktsoner, på g.nr 137/4, samt kv1148 Lyklingsjøvegen med siktsoner og siktsoner på Fv541 Bømlavegen.

#### 3.3 AVGRENsing AV PLANOMRÅDET

Planområdet startar med ein siktzone på Fv 541 ca 80m før innkjørselen til Kjerkalevikvegen, når ein kjem frå sør. Siktsonen går ca 80 m forbi krysset, og plangrensa føl Kjerkalevikvegen fram til Lyngholmen.

Plangrensa følger så i sundet nordaust til Hagaholmen og gjer ein knekk inn i Lyklingsjøen der den omfattar krysset Gullvegen/Lyklingsjøvegen, før den følger Lyklingsjøvegen attende til Fv 541 med siktsonar på denne ca 80 m i begge retningar. Området på nordvestsida av Fv541, mellom dei to tilførselsvegane, er ikkje ein del av planområdet.



### 3.4 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

#### 3.4.1 Eksisterande bygg

Det er 31 eksisterande bygningar i planområdet, ein blanding av gamle naust, nyare fritidsbustadar, samt fast busetnad (einebustad og tomannsbolig) og ein planlegg bygging av 6 nye fritidsbustadar i planområdet. Totalt vert det inntil 37 bygningar innan planområdet.

#### 3.4.2 Eksisterande tilførselsvegar

Området er tilknytt fylkesveg 541 Bømlavegen via kommunal veg Kv1148 – Lyklingsjøvegen, og privat veg PV1147 Kjerkalevikvegen. Det er også adkomst til området via Kv1149 – Gullvegen, men denne er ikkje ein del av planområdet. Tilførselsvegane har ingen gjennomgangstrafikk. Vegane er delvis smale.

På Vegvesen.no kan ein finna ÅDT for fv541 Bømlavegen, men ikkje for tilførselsvegane inn til planområdet. Frå krysset inn til Gullvegen og sørover er ÅDT oppgitt til 446, og frå Gullvegen og nordover til Sakseidkrysset er ÅDT oppgitt til 961. Det er difor relativt lite trafikk på hovudvegen forbi planområdet, og monaleg mindre inn på tilføreselsvegane. I tillegg er det regulert inn ny hovudvegtrasé Sakseid-Sele

gjennom Bømlopakken, utbygging er starta i 2019 med ferdigstilling i 2022. Det vil medføra at all gjennomgangstrafikk nord-sør forsvinn frå dagens fv 541 og det vert kun lokaltrafikk att. Det betyr ei monaleg reduksjon i ÅDT i forhold til dagens situasjon.

### 3.4.3 Naturgitte forhold

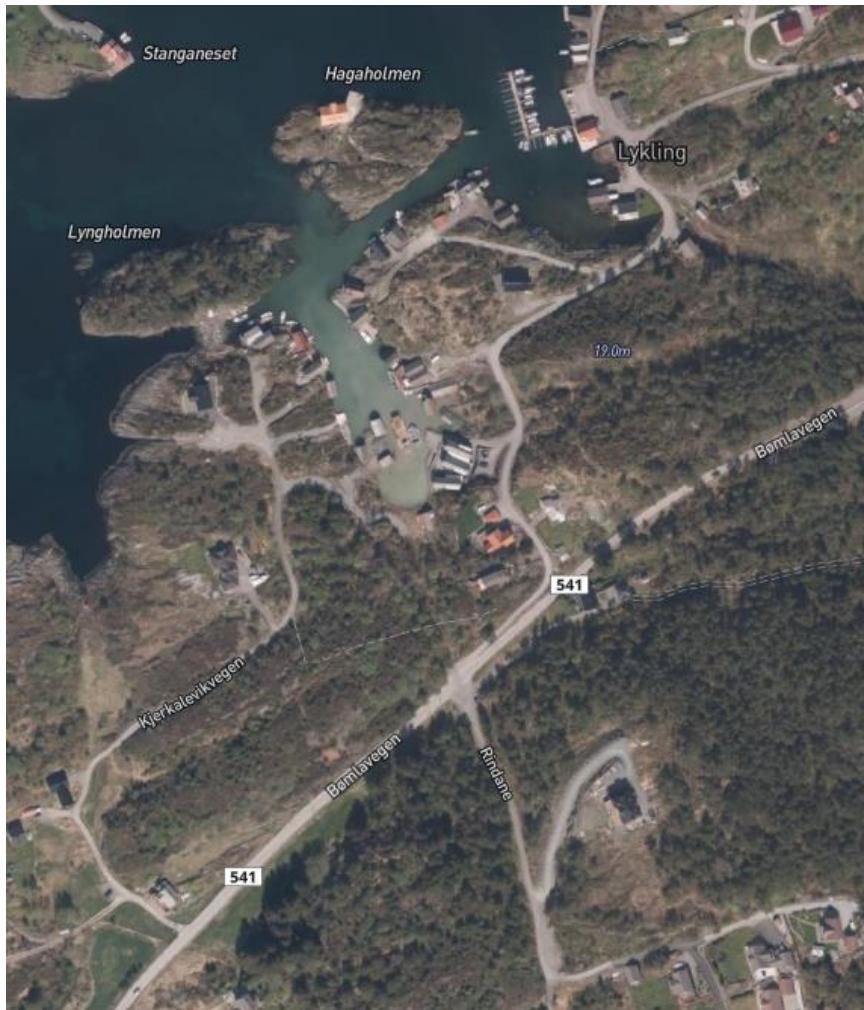
Lyklingfjorden kjem inn frå vest, og her er det værhardt når vinterstormane står på. Planområdet ligg innst i Lyklingsjøen, noko skjerma, på innsida av Lyngholmen og Hagaholmen. Området har vore brukt som lending og båtplass i lange tider, og ein finn naust her med historie bak til 1864. Her er ei lun og god havn for småbåtar. Området er delvis bebygd og delvis naturtomt. Vegetasjonen mellom bebyggelsen består mykje av lyng, einer, gras og småkratt av bl.a bjørk, furu og gran. Det renn ei elv, «Lyklingelva» frå Lyklingvatnet under Lyklingsjøvegen, ut i sjø. Denne har gode gyteforhold for sjøaure, og produserer bra med fisk, ifølge kartleggingsrapporten "Registrering av sjøaurebekkar i Bømlo kommune" utgitt av Bømlo Jakt- og fiskelag, 2011.



Biletet viser del av planområdet sett austover frå Kjerkalevikvegen.



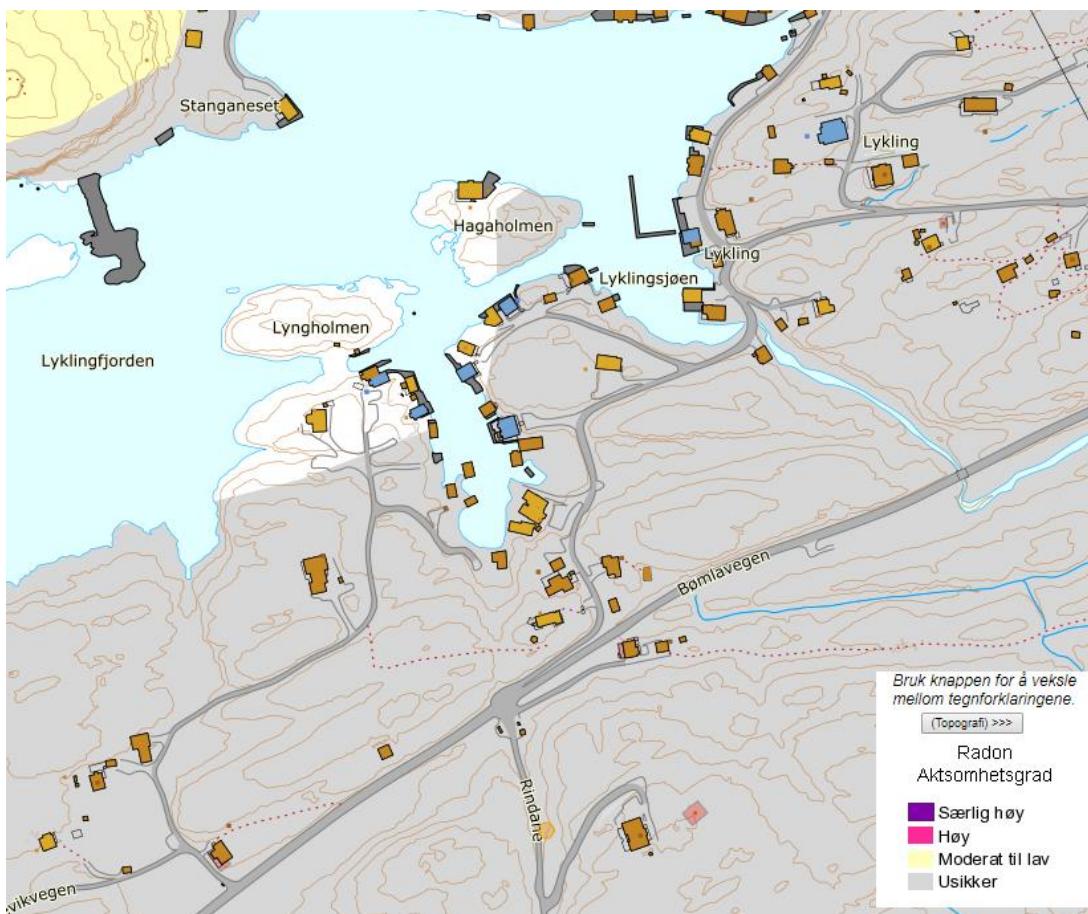
Biletet viser del av planområdet sett nordvestover frå Lyklingsjøvegen. Sefrak registrert naust frå 1864 på gardnr 138/1



Flyfoto henta frå Fonnakart.no som viser området. Biletet viser tilførselsvegar og planområdet øvst i biletet.

Berggrunnen i planområdet er vurdert til å vera godt eigna til byggeføremål. Ifølge NGU sitt kartverk, Arealis, består bergrunnen i planområdet av Metabasalt, lavastrømmer dels med mellomliggende tefralag (bomber), spredt porfyrrittisk og Metasandstein, finkornet til grovkorna, gjennomsatt av gangbergartar.

Ifølge same kartportal er det "Usikker" og «Moderat til lav» aktsomhetsgrad for radon i området. Det (geologisk sett) nærmeste området med høg aktsomhetsgrad ligg ved Våge. Ca 2 km frå planområdet. Me går difor ut frå at ein ikkje treng å ta spesielt omsyn til radon under utbygging, utover det gjeldande byggereglar og teknisk forskrift tilseier.



Utsnitt frå NGU sin kartteneste over aktsomhetsgrader for radon. Gul farge tilseier moderat til låg aktsomhetsgrad..Planområdet er i midten av kartet.

### 3.4.4 Naturliv – trua artar



Utsnitt frå Naturbase, artar og naturtypar av stor- og særst stor forvaltningsinteresse.

Ifølge Naturbasekartet til Miljødirektoratet, finns det innan planområdet ingen kjente funn av trua artar. Det er nokon registreringar i nærleiken av planområdet:

Artar av særst stor forvaltningsinteresse innanfor planområdet : krysset Gullvegen/Lyklingsjøvegen.

- Trollnype (*Rosa pimpinellifolia*) (VU – Sårbar)
- Fagerrogn (*Sorbus meinichii*) (NT-Nær Truet)

Arter av særst stor forvaltningsinteresse i nærleiken av planområdet : Sør i Kjerkalevikvegen

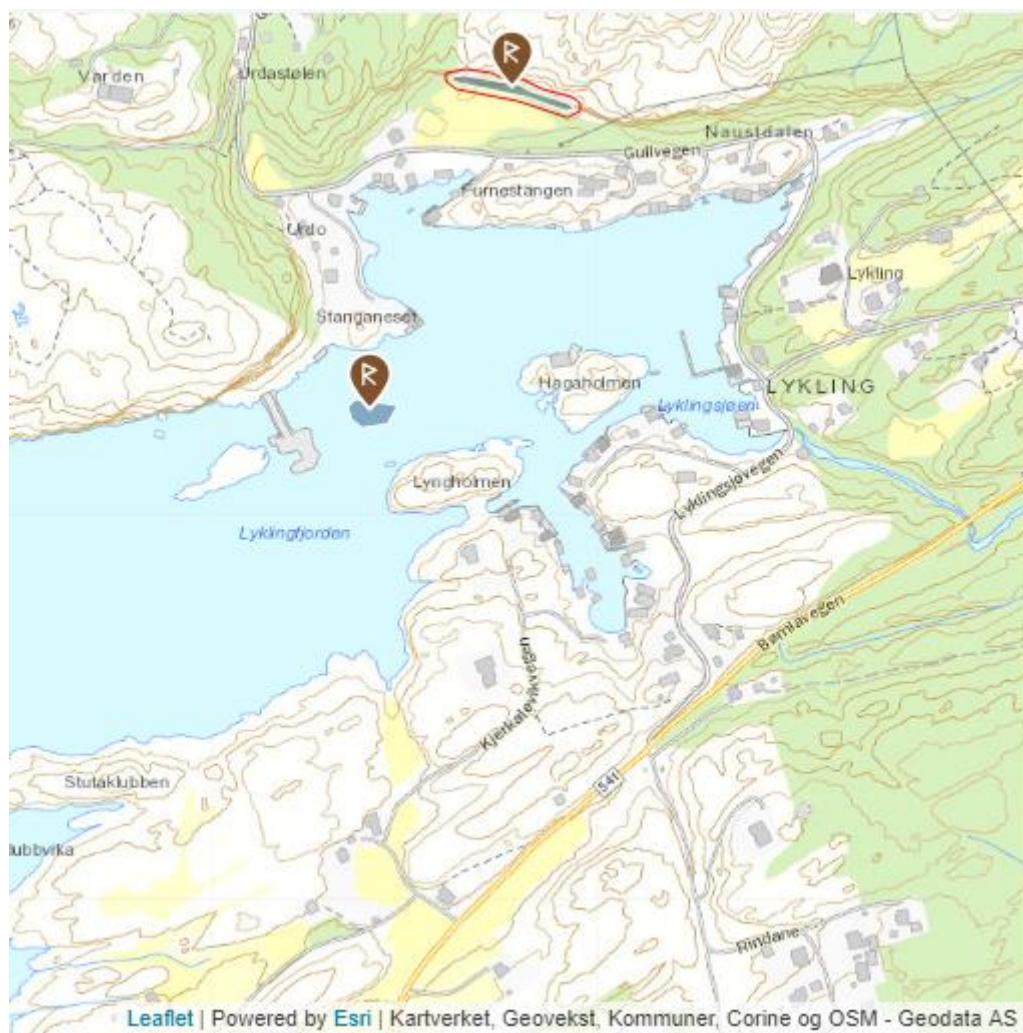
- Trollnype (*Rosa pimpinellifolia*) (VU – Sårbar)
- Ask (*Fraxinus excelsior*) (VU- Sårbar)
- Fagerrogn (*Sorbus meinichii*) (NT-Nær Truet)

Nær planområdet er det 4 registreringar av Trollnype, *Rosa pimpinellifolia*, ein art som er klassifisert som VU – sårbar. Trollnypa har sitt hovedutbredningsområde i Hordaland, spesielt på Bømlo, og er Norges einaste viltveksande rose. Etter synfaring i området i forbindelsae med ein annan reguleringsplan er berre to av lokasjonane som finst. Ein er borte, og den andre (begge i vegkanten) er sterkt påverka av kantklipping. Samstundes vart det oppdaga ein ny lokalitet av trollnype langs tilførselsvegen inn til området (ikkje registrert). Eventuell realisering av denne planen vil ikkje påverka desse lokalitetane, og planen er difor ikkje negativ for den sårbare arten Trollnype.

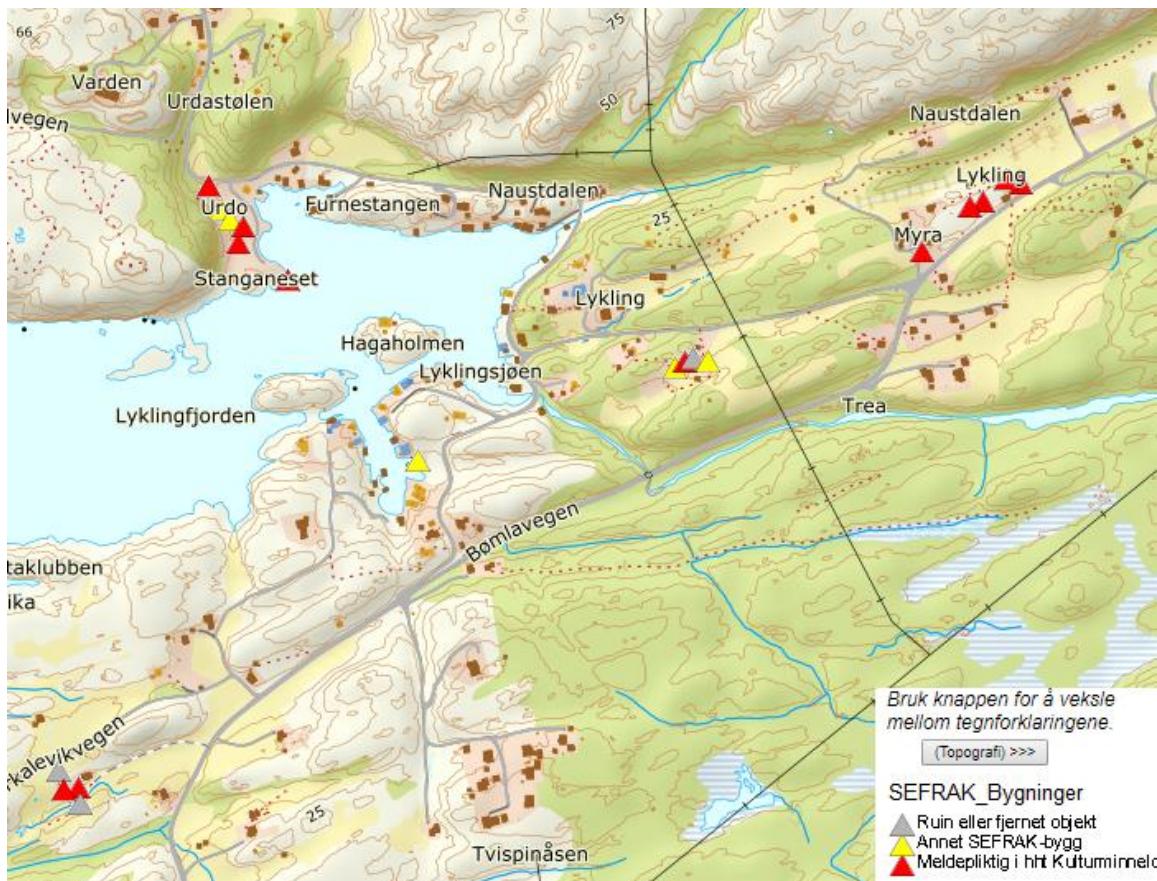
## Viktig naturtype

- Skjelsand i Lyklingfjorden. Viktig fordi skjelsand er eit habitat som ofte er rikt på bløtbunnsfauna, og fungerer som eit gyte- og oppvekstområde for fleire fiskeartar. Større krepsdyr nyttar skjelsandbankane til parringsplassar og ved skalskifte, i tillegg til at dei finn matgrunnlag her. Skjelsand reknast som ein ikkje fornybar ressurs innanfor overskuelige tidsrammer. Denne lokaliteten vert ikkje råka av ei eventuell utbygging.

### 3.4.5 Kulturminne



Kartutsnitt frå kulturminnesok.no



Utsnitt frå Arealis som viser Sefrak registrerte bygningar i og rundt planområdet.

Innan planområdet er det eit steinnaust frå 1864 på eigedom 138/1 med SefrakID 1219-0026-010. Det er ikkje planlagt tiltak på nemnde eigedom/naust.

Næraste andre kulturminne er eit skipsvrak av ein trebåt på 25-30 fot i Lyklingfjorden.

Kulturminneld 89308-1. Alder er uviss og vernestatus er ikkje avklart. Over fjorden for planområdet er det kjente klebersteinsbrotet Urdo (lokalitetsID 66742), der det vart tatt ut store mengder kleberstein, sannsynlegvis både til urner og kokekar i steinalderen. Mest kjent er brotet for å ha "levert" byggesteinar under middelalderen til mange kjente bygg, blant anna Moster gamle kyrkje

### Den gamle postvegen

Gjennom den sørlege delen av planområdet går den gamle postvegen, som i dag framstår som ein tursti.

Denne vert ivaretaken gjennom føresegner og plankart, og vert vidareført som tursti for ålmenta også i planen.

Ingen kjente, automatisk freda kulturminne vert berørte av planen. Dersom det under arbeid i området vert funne mogelege automatisk freda kulturminne skal arbeidet straks avbrytast og rette instans kontaktast for avklaring. Dette er også teke med i planføresegnene.

### 3.4.6 Sol- og utsiktsforhald

Planområdet ligg skjerma til innerst i Lyklingfjorden. Då planområdet er relativt stort, og strekk seg langs sjøen og rundt Kjerkalevik, vil solforhalda variera noko mellom tomtene. Utsiktsforhalda er upåklagelege, med nærhet til sjø og Lyklingevågen.

#### **4. EIGEDOMSTILHØVE**

I planområdet er det følgande eigedomar:

137/2 og 56	BJØRNDAHL BIRGITTE og STEINE BJØRNAR
137/3 og 19	NIELSEN ANTON DAHL og NIELSEN ASTRID KRISTIN
137/4	BERGE GUNNBJØRG
137/6	KORNELIUSSEN KARSTEN OLAV
137/8	DAHL ASLE RAGNAR og LARSEN BIRTE
137/10 og 13	PETTERSEN JAN EIVIND
137/20	NORENES GEIR
137/21	VÅGE LEIF GUNNAR
137/22	NORENES GJERT GUNNAR
137/23	VÅGE JOHN
137/26	TVERBORGVIK SOLVOR OLINE og WIIK STEINAR
137/27	LØKLINGHOLM ODD KÅRE
137/29	TVERBORGVIK ENDRE ANDREAS
137/30	DAHL ASLE RAGNAR og LARSEN BIRTE
137/37	HANSEN NILS
137/39	OLLESTAD SØLVI og OMDAHL HANNE LISE
137/40	NESSE HARALD
137/41, 44 og 59	VÅGE GUSTAV og VÅGE JOHN
137/42	HELVIK KÅRE ÅRSTEIN
137/45	SKJETNE STÅLE
137/46	HABBESTAD SOLVEIG H N
137/49 og 50 og 52	HAMMER ARE JOHANNES
137/51	NORENES JAN BIRGER
137/53	PETTERSEN TORILL
137/54	ØKLAND ANITA PETTERSEN
137/55	NORENES BERIT FREDRIKKE, NORENES JOHANNA, NORENES LIV JORUNN og OLSON KATE R TOLLEVIK
137/57	NORENES GJESTEBRYGGE AS
137/62	NORENES ANNE KARIN
138/1	SELE INGER JOHANNE og SELE INGOLF
138/42	HELLAND JOHN

Kommunal veg : Lyklingsjøvegen, ligg på 136/94 og 137/58, eigm av Børmlø kommune.

Privat veg Kjerkalevikvegen, ligg på 137/4, eigm av Gunnbjørg Berge. I tillegg har to av eigedomane gamle naustbruksrettar. Dette gjeld 137/3 (BUN5) og 137/4 (BUN6).

## **5. PLANPROSESS**

Oppstartsmøte vart avhalde med Bømlo Kommune si planavdeling 23.01.18, og det vart i møtet avklart planområde og omfang. Planen er av planavdelinga i Bømlo kommune vurdert til å ikkje trenga konsekvensutgreiast.

Oppstart av planarbeidet vart vedteke av Utval for Areal og Samferdsle i møte den 17.10.2018.

Oppstartsmelding vart kunngjort i Bømlo-nytt den 31.10.18 og varselsbrev vart tilsendt berørte partar, offentleg mynde og andre lag/organisasjonar den 28.10.18. Liste over adressatar for varslingsbrev vart levert av Planavdelingen hos Bømlo kommune. Høyringsfristen vart sett til 6 veker, til 15.12.18.

Etter høyringsfristen kom det inn motsegn frå Statsforvaltaren, og det er føreteke ei rekke revisjonar for å søkja å imøtekoma motsegna samstundes som ein held på intensjonen ved planen. Blant anna har Statsforvaltaren krevd ei inngriftsfri sone rundt Lyklingelva samt at meir areal vert sett av til ålmenta. Dette ligg til grunn for denne versjonen av planen.

## 6. INNOMNE MERKNADAR TIL MELDING OM OPPSTART

Det kom totalt 13 innspel til planarbeidet. Alle merknadar er vedlagt, og er omtalt under med kommentarar frå planleggjar. Dei var fordelte slik:

Part	Merknadar
Offentlege høyringsinstansar	9
Foreningar, lag/organisasjonar	1
Naboar og andre interessentar	2
<b>Totalt</b>	<b>12</b>

### *Merknadar med kommentarar:*

#### **Offentlege høyringsinstansar:**

##### **1. Bergen Sjøfartsmuseum 30.11.18**

Museet kjenner ikkje til kulturminne ved Kjerkalevik i Bømlo kommune som kan bli direkte råka av reguleringsarbeidet. Dei har heller ikkje indikasjonar på at området har vært nytta som hamn eller ankringsstad i eldre tider. Museet har ingen andre merknader til regulereringa, men på generelt grunnlag minnar dei om at tiltakshavaren pliktar å gje melding til museet dersom ein under arbeid i sjøområda finn skipsvrak, keramikk eller andre marine kulturminne. Dersom kulturminne på sjøbotnen kan bli råka av tiltaket, må arbeidet under vatn straks stoppast. [PK \(Planleggjars kommentar\): Dette vert innarbeida i planføresegnene.](#)

##### **2. BVA 12.11.18**

Bømlo Vatn og Avløpsselskap AS har følgjande merknader til reguleringsplanen:  
Ved utarbeiding av reguleringsplanar skal det følgje ein overordna VA-plan. Overordna VA-plan skal bestå av utgreiningar, planteikningar og andre naudsynte illustrasjonar/teikningar. Det skal utarbeidas eit plankart i målestokk >1:2000 som viser hovudtrasear (kommunale og private), plassering av brannuttak, overvassanlegg, pumpestasjonar mm. VA-plan må utarbeidast og godkjennast av BVA før anleggsstart.  
PK: Overordna VA-plan er utarbeida etter samråd med BVA. Tilkoplingspunkt for vatn er påvist av BVA.

##### **3. Kystverket 30.11.18**

Me minner om at alle tiltak i sjø krev løyve etter hamne- og farvasslova og det er Karmsund havnevesen som er mynde i dette tilfellet. Me ber om at dette vert tatt inn i føresegnene.  
Me har ingen vidare merknader til oppstartsvarselet.  
PK: Dette vert innarbeida i planføresegnene.

##### **4. Fiskeridirektoratet 05.12.18**

Har ingen merknader, men legg ved skriv om god utforming av småbåthamner.  
PK: Ingen kommentar.

## 5. Hordaland Fylkeskommune 20.12.18 og 11.01.19

Vi minner om at kommuneplanen skal være eit heilskapleg og føreseieleg dokument. I plan- og bygningslova § 11-6 står det at gjeldande kommuneplan fastset framtidig arealbruk for området. PK: Planleggjar er enig i det skal vera overordna plan som skal gjelda, samstundes er det ikkje teke inn areal til parkering i område avsett til bygging, og Fylkesmannen har ved fleire andre detaljreguleringsplanar i strandsona i Bømlo krevd at parkeringsareal vert lagde vekk frå sjølve strandsona. For å ivareta kommuneplanen sitt krav om 2 parkeringsplassar pr fritidsbustad, finn planleggjar det mest hensiktsmessig å planleggja ein felles parkeringsplass i LNF-området. Ein har planframlegget halde seg til kommuneplanen sin generelle regel om maksimalt 3m ut i sjø i forhold til kystkonturen, bortsett frå ved BFR19/20. Dette er omtala direkte i punkt 8.8.

Planområdet er nær det viktige regionale friluftsområde Vardane. Dette må takast omsyn til. Det er viktig at planlegginga sikrar grøntstruktur, samt ålmenn ferdsel og tilgjenge. PK: Dette vert hensynteke. Tilgjenge for ålmenta vert ivaretake, blant anna gjennom at det vert regulert inn turveg gjennom området. Denne turvegen er den historiske «gamle postvegen».

Nærleik, tilkomst og utsikt til sjø er eit gode og ein attraksjon i Sunnhordaland. Strandsona er ein avgrensa ressurs der det er viktig at omsynet til ålmenn tilgjenge vektleggast sterkt. Dette kjem fram av både plan og bygningslova §1-8, dei nasjonale retningslinjene for forvaltning av strandsona og dei arealpolitiske retningslinjene i fylkesplan for Hordaland. Hordaland fylkeskommune minner om Regional kystsoneplan for Sunnhordaland og ytre Hardanger som vart vedteken 04.10.2017. Planen har mål som gjev at strandsona skal ivaretakast i eit langsiktig perspektiv som ressurs for lokalmiljøet med fokus på natur –og landskapsopplevelingar, biologisk mangfald, friluftsliv og kulturminne. I strandsona er det viktig å ivareta ålmenne interesser og hindre uheldig utbygging. Vi ber om at planen skildrar korleis nye tiltak har verknad på tilgjenga til strandsona. PK: Temaet strandsone vert omtalt meir i eige avsnitt i planomtalen. Ei eventuell utbygging av Kjerklevik vil føra til fortetting av allereie bebygd område, og er såleis i tråd med punkt 2.29 i nevnte plan.

Det er i dag to veger inn til området frå fv 541, og det er positivt at begge tilførselsvegane inngår i plankartet. Det vil vere ein fordel å legge til rette for ein meir heilskapleg veginfrastruktur til Kjerklevika. Vi vil oppmøde kommunen om utvide planområdet og vurdere moglegheita for å ha ein felles avkjørsel til området. Risikoene for trafikkulykker aukar sterkt med aukande tal på avkjørsler. I følge Statens Vegvesen utgjør ulykker direkte knytt til avkjørsler mellom 15-20 % av alle trafikkulykker. Av omsyn til trafikktryggleik er det difor eit mål å kunne avgrense og om mogeleg redusere talet på avkjørsler på fylkesvegnettet. PK: Dagens fylkesveg vert lagd om i samband med utbygginga av Bømlopakken, noko som vil gjera at dagens fylkesveg vert omklassifisert til kommunal veg, og får vesentleg mindre trafikk ettersom all gjennomgangstrafikk forsvinn.

I våre arkiv er det ikkje kjend automatisk freda kulturminne innafor planområdet, men ut frå topografiske tilhøve relatert til forhistorisk strandline i dette området, kan busettingsspor frå steinalderen framleis ligge bevart i marka. Vi må difor gjennomføre ei synfaring for nærmare vurdering av funnpotensiale før vi kan gje fråsegn til planen. Ved synfaringa vil ein vurdere om tiltaket kan kome i konflikt med hittil ikkje registrerte automatisk freda kulturminne, og ta stilling til om det er naudsynt med ei arkeologisk registrering av terrenget for å få oppfylt undersøkingsplikta i høve Lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner § 9.

I nytt brev av 11.01.19 skriv Hordaland Fylkeskommune: På synfaring vart ingen automatisk freda kulturminner påvist, og dei aktuelle areala blei vurdert til ikkje å ha høgt potensiale for funn av uregistrerte, forhistoriske kulturminne i marka. Ingen vidare merknader på noverande stadium i planprosessen. **PK: Dette vert teke til orientering.**

## 6. Karmsund Havn 31.10.18

Ved planlegging i sjø må ta det tas hensyn til sjøverts ferdsel, og det er derfor viktig at det ikkje vert planlagt tiltak/aktivitetar som kan komma i konflikt med framkommeligheten i farleden.

Det må tas med i planføresegnene at tiltak som fell inn under havne – og farvannslovens bestemmelser skal godkjennast av havnemyndighet. **PK: Dette vert innarbeida i planføresegnene.**

## 7. Fylkesmannen i Hordaland 11.12.18

Fylkesmannen ser positivt på at det vil verte ei heilskapleg vurdering av eit større område.

Minner om at sjølv om areal er avsett til utbyggingsføremål i kommuneplanen, skal dei allmenne verdiene i områda sikrast i meir detaljerte planar. Fylkesmannen legg difor til grunn at ålmenn tilkomst til sjø samt sikring av natur- og frilufts- og landskapsinteresser vert sentrale tema i planen.

Ber òg om at naturmangfold, born og unge sine interesser samt risiko og sårbarheit vert nøyde vurdert og lagt til grunn. **PK: Det vert planlagt for at ålmenta skal ha god tilgang til sjø.**

Eksisterande tursti gjennom delar av planområdet («Postvegen») vert lagt inn i planen som tursti og slik sikra for ålmenta. Naturmangfold er også omtalt i planomtalens punkt 3.4.4.

## 8. NVE 11.12.18

Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonalt sektormynde innanfor saksområda flaum-, erosjon- og skredfare, allmenne interesser i vassdrag og grunnvatn, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE gir råd og rettleiing om korleis desse saksområda skal takast omsyn til ved utarbeiding av arealplanar etter Plan- og bygningslova (PBL). Forslagsstillar har ansvaret for at desse interessene er vurdert i planarbeidet. **PK: Området ligg ikkje i med registrerte farar for flaum eller skredsone, men har ein bekk der det er registrert oppgong av anadrom laksefisk (sjøaura) som ligg innanfor NVE sin sektormynde. Bekken skal hensyntakast i planen, og vert vist som naturområde i sjø og vassdrag.**

## 9. Statens Vegvesen 19.12.18

Gjer merksam på at kryssa frå tilførselsvegane inn på fv 541 må oppfylle krava i handbøkene.

Gjer og merksam på at på dette strekket av fv 541 vil det kome ny veg, Sakseid - Hestaneset, som er eit prosjekt i Bømlopakken. Eksisterande veg vil bli liggande som ein lokal veg med lite trafikk.

Dette vegprosjektet vil starta opp i 2019. Vi har elles ingen merknader til oppstartsmeldinga, men vil evt kome tilbake med fleire merknader når planforslag med føresegner ligg føre. **PK: Kryssa frå tilførselsvegane er eksisterande kryss, og det er ikkje planlagd endringar i desse. Dei to kryssa har fungert fram til no, og frå 2022 vert all gjennomgangstrafikk lagd om i ny veg, slik at trafiktalet vil søkkja monaleg og slik redusera potensiale for ulukker sterkt.**

## **Foreningar, lag/organisasjonar:**

### **10. Fiskarlaget Vest 22.11.18**

Viser til at det ikkje er registrert fiskeriinteresser i/ved reguleringsområdet, men at det og blir fiska i område som ikkje er registrert der. Ingen merknader til oppstart av planarbeidet, men vil bemerke på generelt grunnlag at fortøyningar må avgrensast mest mogleg, og at det blir lagt til rette for miljøvennlege småbåthamner. [PK: det er ingen direkte fiskeriinteresser i området.](#)

## **Naboar og andre interessentar:**

### **11. Inger Johanne og Ingolf Sele 27.11.18**

Eigarar av gnr./bnr. 138/1. Opplyser at dei har sjøhus oppført i 1864 på eigedomen, og gjer merksam på tinglyste vegrettar over eigedomane 138/42, 137/49 og 137/50. Ber om at desse rettane blir teke omsyn til i arbeidet med reguleringsplanen. [PK: planen vil ikkje endra på tinglyste rettar, og desse vert tekne omsyn til.](#)

### **12. Karl Simonsen m/fl 10.12.18**

Opplyser om at deira bustadhus, som grenser til utbyggingsområdet, ligg utsett til for masseutgliding. Vil ha sikringstiltak før eventuelle tiltak som kan føre til dette. Vil halde utbyggjar ansvarleg for eventuelle skadar/seinskadar. [PK: Før eventuell utbygging vil entreprenør ta kontakt for å avklara dette.](#)

## 7. OMTALE / KONSEKVENSAR AV PLANFORSLAGET

### 7.1 Arealbruk

Planområdet er på ca 28,1 daa inklusive trafikk- og sjøareal.

Arealet fordeler seg slik:

#### § 12-5 Nr 1: Bygningar og anlegg

-1110 – Boligbebyggelse (B)	0,9 daa
-1120 – Fritidsbusetnad (BFR)	4,4 daa
-1587 – Småbåtanlegg i sjø og vassdrag (BSB)	1,9 daa
-1588 – Småbåtanlegg i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	1,2 daa
-1589 – Uthus/naust/badehus (BUN)	1,2 daa
<b>SUM AREAL I DENNE KATEGORI:</b>	<b>9,6 daa</b>

#### § 12-5 Nr 2: Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

-2010 - Veg (SV)	2,3 daa
-2011 - Køyreveg (SKV)	3,8 daa
-2019 - Anna veggrunn – grøntareal (SVG)	3,7 daa
-2041 – Kai	0,1 daa
-2082 - Parkeringsplassar (SPP)	1,4 daa
<b>SUM AREAL I DENNE KATEGORI:</b>	<b>11,3 daa</b>

#### § 12-5 Nr. 3: Grøntstruktur

-3031 – Turveg (GT)	0,1 daa
<b>SUM AREAL I DENNE KATEGORI:</b>	<b>4,2 daa</b>

#### § 12-5 Nr. 5: Landbruks- natur- og friluftsføremål samt reindrift

-5100 – LNFR-areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdsdrifttilknyttet næringsverksemd basert på gården ressursgrunnlag	4,1 daa
---	---------

#### § 12-5 Nr. 6: Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

-6001 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (V)	2,6 daa
-6620 – Naturområde i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (VNS)	0,5 daa
<b>SUM AREAL I DENNE KATEGORI:</b>	<b>3,0 daa</b>

**TOTALT AREAL ALLE KATEGORIAR:** **28,1 daa**

**§ 12-6 - Omsynssoner:**

**A1: Sikringssoner**

-Frisikt H140 **0,9 daa**

**C3: Hensynssoner**

-Bevaring naturmiljø H560 **0.2 daa**

-Bevaring kulturmiljø H570 **4,3 daa**

**TOTALT AREAL OMSYNSSONER:** **5.4 daa**

## 7.2 Bygningar og anlegg

### 7.2.1 Boligbebyggelse (B)

Planforslaget inneholder 2 eksisterende bustadhus, B1 og B2. Det regulerte området kan nyttast til oppføring av bustadhus. Innan området kan det først opp garasje og uthus.

B1 inneholder eksisterende tomannsbustad, medan B2 er einebustad.

Parkeringsplasser skjer på eiga tomt, enten utandørs eller i garasje.

### 7.2.2 Fritidsbustadar (BFR)

Planforslaget inneholder 22 fritidsbygninger, der 16 er eksisterende bygg. 12 av desse bygningane er eksisterande fritidsbustadar, medan 3 er eksisterande naust som vert foreslått omregulert til fritidsbustadar, BFR4, BFR21 og BFR22. Planforslaget opnar for bygging av inntil 6 nye fritidsbygg.

Dei nye bygningane er planlagt bygd i henhold til generelle vilkår for bygg til fritidsføremål innanfor 25-metersbeltet langs strandsona gitt i gjeldande kommuneplan for Bømlo Kommune, sist revidert 18.03.2013. Dette betyr at bygga kan ha BRA (bruksareal) inntil 110m<sup>2</sup>, takvinkel mellom omlag 35 – 45° og at bygningane kan ha altan på inntil 14m<sup>2</sup> på sjøsida. Ved å setja same krav til bygningane som i kommuneplanen sine føresegner, sikrar ein at området får ei sams utforming i forhald til øvrig fritidsbebyggelse i området rundt og slik får eit heilhetleg estetisk uttrykk.

Det vert planlagt bygd 6 nye bygg innanfor områdene BFR. Ei fullendt utbygging i henhold til plan vil fortsatt gje rom for høveleg rom mellom bygga og fortsatt gje eit fint visuelt uttrykk frå sjøen. Det er lagt vekt på at bygga skal ha ei maritim utforming i tråd med retningslinjene gitt i kommuneplanen. Ved å opna opp mellom bygg og grupper av bygg gjer ein at tilgangen til sjølinja i området vert delvis oppretthalde.

### **7.2.3 Småbåtanlegg i sjø og vassdrag, BSB**

Området kan nyttast til flytebrygger eller utliggere for småbåtar. Det kan også lagast båtfeste i området. Kaifrontar i skillet mellom BUN/BFR og BSB kan lagast i tre, naturstein eller i betong med krav til estetikk, spesielt med tanke på korleis det ser ut frå sjøsida.

Flytebrygger kan i henhold til kommuneplanen vera inntil  $15m^2$  og ha ei breidd på 2.5m, og utlegging av flytebrygger er søknadspliktig. For å sikra tilstrekkeleg sjøverts ferdslle inn til den sørøstre delen av planområdet, er det tilpassa kvar det kan leggjast ut flytebrygger og kvar det ikkje er plass til dette. Dette er regulert gjennom planføreseggnene.

### **7.2.4 Småbåtanlegg i sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone, BBS**

Området kan nyttast til flytebrygger eller utliggerefor småbåtar. Det kan også lagst båtfeste i området. Kaifrontar i skillet mellom BUN/BFR og BBS kan lagast i tre, naturstein eller i betong med krav til estetikk, spesielt med tanke på korleis det ser ut frå sjøsida.

Flytebrygger kan i henhold til kommuneplanen vera inntil  $15m^2$  og ha ei breidd på 2.5m, og utlegging av flytebrygger er søknadspliktig. For å sikra tilstrekkeleg sjøverts ferdslle inn til den sørøstre delen av planområdet, er det tilpassa kvar det kan leggjast ut flytebrygger og kvar det ikkje er plass til dette. Dette er regulert gjennom planføreseggnene.

### **7.2.5 Naust**

Planforslaget inneholder totalt 10 naust. 3 av desse er foreslått omregulert til fritidsføremål, BFR 4, 21 og 22. Dei øvrige 7 nausta er foreslått behalde som naust. BUN4 inneholder eit naust som er SEFRAK-registrert. Planen inneholder ikkje forslag som påverkar dette naustet.

Dersom eksisterande naustbygg skal byggast på nytt, skal det skje etter føreseggnene som er i henhold til "Reglar for område avsett til naustføremål" gitt i gjeldande kommuneplan for Bømlo Kommune, sist revidert 18.03.2013. Dette betyr at bygga kan ha BRA (bruksareal) inntil  $40m^2$ , maksimal mønehøgd på 5m målt frå ferdig golv, takvinkel mellom omlag  $40 - 45^\circ$  og at bygningane kan ha våtrom på opptil  $4m^2$ . Ved å setja same krav til bygningar som i kommuneplanen sine føresegner, sikrar ein at området får ei sams utforming i forhold til øvrige nyare naustbygg i området rundt og slik får eit heilhetleg estetisk uttrykk.

## **7.3 Samferdsleanlegg og teknisk infrastruktur**

### **7.3.1 Trafikkareal / veg**

Tilførselsvegar med siktsoner; kommunal veg Lyklingsjøvegen og privat veg Kjerkalevikvegen, samt parkeringsareal vert regulert inn som trafikkareal. Kommunal veg Lyklingsjøvegen er utbygd som offentleg veg med fast dekke, og med fartsgrense 50 km/t. Privat veg Kjerkalevikvegen har grusdekk. Begge vegane er til dels smale og svingete. Det er ikkje tillaga gang- og sykkelsti langs vegen, men relativt liten trafikk og låg trafikkhastighet gjer at mjuke trafikkantar kan

ferdast langs bilvegen. Offentleg veg Gullvegen vil og fungere som tilførselsveg til nordlege deler av planområdet, men denne er ikkje ein del av reguleringsplanen. Trafikk til og frå gruveområdet og klebersteinsbrotet vil mest sannsynleg gå via Gullvegen, då denne er det mest praktiske og opplagte valet for besökande og turistar, samt at fleirtalet av besökande til området kjem frå nord.

Ei utbygging av tomtene vil medføra ein liten auke i trafikk, som igjen kan gje noko auka fare for trafikkulukker. Ein har ikkje funne trafikktal for dei tre tilførselsvegane, men Statens Vegvesen har for 2018 oppgitt ÅDT for FV541 Bømlavegen. Frå krysset inn til Gullvegen og sørover er medels ÅDT oppgitt til 446, og frå Gullvegen og nordover til Sakseidkrysset er medels ÅDT oppgitt til 961. Det er då naturleg å anta at ein liten andel av ÅDT sør for Gullvegenkrysset tilskriver seg trafikk til Kyrkjelevikvegen og Lyklingsjøvegen, samt at differansen i ÅDT på desse to strekningane (961-446) = 515 kan fordelast på trafikk inn Gullvegen og trafikk frå bustadfeltet Lyklingmyra og nordover.

Auken i trafikk er vurdert til å vera svært liten i forhold til dagens situasjon, også dermed for auka fare for trafikkuhell.

På sikt vert FV541 lagd om som resultat av utbygging av Bømlopakken. Denne vegen er påbegynt i 2019 og planlagd ferdigstilt i 2022. Etter dette vert dagens FV541 omklassifisert til kommunal veg, og all gjennomgangstrafikk forsvinn. Dette vil medføra ein kraftig trafikkreduksjon, noko som vil redusera fare for trafikkuhell monaleg.

### **7.3.2 Anna veggrunn / grøntareal**

Grøntareal er områda inntil tilførselsvegane, inklusive siktsoner langs kommunal veg. I siktsonene skal det ikkje vera vegetasjon eller anna hinder høgare enn 50cm. Innan området kan det tillatast mindre endringar av vegføring som skjering / fylling, grøft, skrånining og liknande.

### **7.3.3 Kai (SK)**

Føremålet Kai regulerer inn eksisterande kai, bygd i naturstein.

### **7.3.4 Parkering**

Det er regulert inn parkeringsareal med tilstrekkeleg tal parkeringsplassar totalt, basert på kommuneplanen sine krav. Dette er to parkeringsplassar til kvar bustadeining, to parkeringsplassar til kvart fritidsbygg, og ein parkeringsplass til kvart naust. Totalt for planen vert dette 50 parkeringsplassar. Mange oppsitjarar har allereie parkeringsareal på eigen grunn, tillegg er det lagt opp eit felles parkeringsareal på sørvestsida av planområdet og tre felles parkeringsareal på nordsida av planområdet. Kvar parkeringsplass er dimensjonert i henhold til Vegvesenet sine normtal på 2.5 x 5.0m. Parkeringsarealet har meir enn tilfredstillande kapasitet i forhold til krav stilt i kommuneplanen. Det er sett krav til dokumentasjon av tilgang på

parkeringsplass i føresegnene. 3 eigedomar, BFR24, 25 og 26 har eksisterande parkeringsrett utanfor planområdet, vest for eigedomane.

## 7.4 Grøntstruktur

### 7.4.1 Turveg

Den gamle postvegen i området vert regulert inn som turveg mellom Kjerkalevikvegen og Lyklingvegen langs stranda. Denne turvegen er lokalt viktig å oppretthalda og vert regulert inn som turveg med allmenn tilgjenge.

## 7.5 Landbruks- natur- og friluftsformål samt reindrift

### 7.5.1 LNFR-område

Området vert avsett til LNFR-område i tråd med føresegnene i kommuneplanen. Der det finnes eksisterande teknisk OVA-utstyr, kan dette vedlikehaldast/oppgraderast.

## 7.6 Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone

### 7.6.1 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone

Området vert avsett til friområde i sjø og skal haldast fritt for tiltak. Området skal vera fritt tilgjengeleg for ålmenta.

### 7.6.2 Naturområde i sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone

Området dekker utløpet til Lyklingelva, som har oppgang av anadrom laksefisk (sjøaure) ifølge rapporten «Registrering av sjøaurebekkar i Bømlo kommune», gitt ut av Bømlo Jakt- og fiskelag 2011. Elveløpet skal haldast fritt for tiltak.

## 7.7 Landskap

Eit ferdig utbygd område vil ha liten eller ingen silhuettverknad frå sjøsida ettersom dei nye bygningane ligg inntil skråningar i terrenget, delvis med vegetasjon i bakkant. Fritidsbustadane vert bygd på kote +2.0m og får maksimal tillatt mønehøgde i tråd med kommuneplanen sine føresegner. Det vert lagt vekt på å gje bygningane ei maritim utforming i tråd med kommuneplanen sine føresegner, samt ei god tilpassing til terrenget slik at behovet for inngrep vert mindre. Skjeringar og fyllingar skal opparbeidast mot eksisterande terrenget til eit naturleg uttrykk og skal ferdigstilla fullstendig.

Det vert lagt opp til at dei nye bygga skal byggast på minimum kotehøgde +2,0m. Dette vil skilja seg ut i forhold til eldre, eksisterande bebyggelse langs strandlinja, som for det meste er bygd omlag på kote 0.7 – 1.0. Eldre eksisterande bebyggelse finn ein spredt i heile planområdet, mens det også finnes nyare bygningars, bygd høgare i kombinasjon med noko eldre bygningars, slik at det er allereie ei blanding i området.

Ettersom Lykling og dermed Kjerkalevik ligg delvis vestvendt mot Lyklingfjorden og dermed er utsatt for sjø- og værpåvirkning i tillegg til eventuell springflo/stormflo, er det viktig å flytte nye

bygningar opp på sikker høgde sjølv om det vil bety ei blanding av bygningshøgdar innan planområdet. Blanding av gamle og nye bygningar vil sjå litt "rotete" ut, men ifølge veileiaren "Havnivåstigning og stormflo" utgjeven av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap lyt ein planleggja slik at alle nye bygg vert bygde på sikker høgde.

## 7.8 Støy

Eksisterande trafikk med tillegg av ny trafikk er ikkje venta å føre til noko merkbar endring i støybildet i planområdet. Trafikkstøy er ikkje ansett for å vera eit problem og i tillegg vil den samla trafikken i området verta monaleg redusert frå og med 2022 når dagens fylkesveg vert lagd utanom bygda. Det er venta liten auke i støy frå sjøferdsle ved utbygging av området. Dersom ein ser for seg at alle planlagde bygningar vert bygde og alle har kvar sin båt, vil auken i støynivå fortsatt vera liten.

## 7.9 Miljø / ureining / radon

Den moderate trafikkauken vil ikkje i medføra merkbar auke i ureining. Det skal ikkje førekoma ureining under utbygging eller etter området er utbygd. Avløpsvatn vert eventuelt ført til sjø på godkjent djup i henhold til gjeldande kommunal forskrift, kopla til offentleg anlegg eller det vert installert privat renseanlegg. Radon er vurdert til å ikkje vera problematisk i området.

## 7.10 Kulturminne

Det er eit flott gammalt steinnaust på eigedom 138/1 som av eigar er oppgitt til å vere frå 1864. Dette er SEFRAK registrert med objektid 366977, men sidan det er nyare enn frå 1850, er det ikkje automatisk freda. Dei nærmaste freda kulturminnene er klebersteinsbrotet ca 300 m i luftlinje frå planområdet, på nordsida av Lyklingsjøen (KulturminneID 66742-1) og eit skipsvrak i sundet mellom Lyngholmen og Stanganeset (ca 150m frå planområdet) med uviss datering og vernestatus (kulturminneID 89308-1).

Alle kjente, automatisk freda kulturminne er såleis i god avstand frå alle planlagde tiltak.

Dersom det under utbygging vert funne noko som kan vera eit automatisk freda kulturminne, skal alt arbeid stansast og rette myndighet varslast. Dette er teke inn i føresegnene.

## 7.11 Folkehelse

Auka tilgjenge til området opnar for meir turaktivitet og anna utandørs rørsleaktivitet. Dette fremjar folkehelse og aukar trivsel generelt. Området ligg langs ein veg, og kan få auka turtrafikk enten som mål eller som delmål for turaktivitet. Utbygd fritidsbebyggelse vil tilsei auka mogeleg for fritidsaktivitetar for brukarane, som òg har eit positivt folkehelseaspekt ved seg. På motsett side kan meir utbygging virka privatiserande slik at ålmenta ikkje brukar området på same måte som før. Ein vil gjennom føresegnene i planen leggja opp til at det skal vera fri fersel for ålmenta i planområdet. I tillegg vert det lagt vekt på å halda den gamle postvegen i god stand, som lokal turveg med historiske element. Den er allereie innarbeida langs stranda inst i Kjerkalevik, og ein ønskjer å vidareføra dette. Stien vert regulert som turveg.

## **7.12 Universell utforming**

Planen gjeld utbygging av private fritidsbustader og har difor ingen spesiell tilrettelegging for universell utforming anna enn det som teknisk byggforskrift krev.

## **7.13 Strandsone og vassdrag**

Strandsone er ein viktig verdi, både for lokalbefolking og tilreisande. Bømlo har lange tradisjonar med aktiv bruk av strandsone og sjøareala til næring og fritid.

Den tradisjonelle bruken av strandsone har gradvis endra seg frå tradisjonell bruk (fiske) til fritidsføremål med stor aktivitet, særleg om sommaren. Strandsona er ein nasjonal ressurs som skal forvaltast i eit langsiktig og bærekraftig perspektiv. Kysten er eit fleirbruksområde der bruk og vern er konkurrerande interesser. Det er eit nasjonalt mål å hindre vidare utbygging av strandsone. For å nå desse måla må utbygging i og langs strandlinja i størst mogleg grad lokalisera til allereie utbygde område som fortetting og ikkje i ubygde område som medfører ytterlegare nedbygging av strandlinja. Utbygging vil medføra inngrep i strandsone, men innanfor dei rammene som er satt gjennom kommuneplanen. Planområdet har ca 473m strandlinje totalt. Dersom ein ser for seg full utbygging av 6 nye fritidsbustadar med dømesvis 6.5m breidd, vil ein byggja ned 39m strandlinje direkte. I tillegg kjem konstruksjonar som kaiar og liknande. Slik planframlegget vert lagt fram, vert ein del av strandlinja i området fortsatt tilgjengeleg for ålmenta, men samstundes vert ein større del av strandsone nedbygd og privatisert og dermed gjort utilgjengeleg for ålmenta.

Strandsone vil nokre stadar verta tilgjengeleg for fleire ettersom det vert laga stiar og vegar til bygga, mens der det vert bygd bygningar vil strandsone verta mindre tilgjengeleg og meir privatisert.

## **7.14 Born og unge sine interesser**

Planen gjeld utbygging av private fritidsbustader og har difor ingen direkte verknad på born og unge sine interesser. Ei utbygging av området vil gjera det lettare tilgjengeleg for alle, også born og unge, noko som vil vera positivt.

## **7.15 Tekniske anlegg**

Området har i dag offentleg vasstilførsel gjennom vannkum heilt nordaust i planområdet, samt ein vannkum i søraustre delen av planområdet. Dei nye bygningane er tenkt tilkopla til denne vasskummen (#37200) via eit avstikk og ein ny tilførselsledning lagt i sjø og til eit felles koplingspunkt. Avløpsanlegg vil verta laga som eige, privat anlegg ihht lokal forskrift. I Overordna VA-plan er det teikna inn eit eksempel på slik felles løysing, basert på slamavskiljar og renseanlegg med utslepp til sjø, men sidan teknisk løysing kan variera mellom ulike leverandørar er dette berre illustruerande.

Avløp frå bygga krev utsleppsløyve etter søknad.

Overvatn vert leda ut i terrenget og vidare til sjø.

Området vert tilknytt Finnås Kraftlag sitt forsyningsnett for straum.

### **7.16 Renovasjon**

Det vert lagt opp til at boss vert tatt med av oppsitjarane og levert som privat hytteavfall i SIM sine hyttecontainere. Den nærmeste containeren for mottak av slikt avfall er ved vegkrysset FV541/Gullvegen.

### **7.17 Landbruk/jordvern**

Planen legg opp til at ein legg ein felles parkeringsplass i LNFR-område avsett til spreidt bustadbygging. Området ein har satt av til parkering er utmark og vil ikkje ha merkbar negativ effekt på landbruksinteressene i området.

### **7.18 Økonomiske konsekvensar for Bømlo kommune**

Planen gjeld utbygging av private fritidsbustader og har difor ingen direkte negativ økonomisk konsekvens for kommunen då alle utbyggingskostnadene vert dekka av utbyggjarane.

## 8. PLANFAGLEGE VURDERINGAR

### 8.1 Kulturlandskap og kulturminne

Planen kjem ikkje i konflikt med automatisk freda kulturlandskap eller kjente kulturminner. Det er teke inn i planføresegnene krav om tiltaksstans ved funn av mogelege kulturminner inntil funna er sjekka ut av rette forvalningsstyresmakt.

### 8.2 Samfunnsverknadar

Området rundt har bustadar, naust og fritidsbustadar. Slikt sett vil utbygging av fleire fritidsbustader bidra til meir aktivitet rundt sjøområda, men det er også i dag slik aktivitet. Området vil verta meir brukt av fleire. Utbyggingsperioden vil vera positiv for sysselsetting og verdiskaping lokalt.

### 8.3 Transport

Ein del av brukarane av fritidsbustadane vil vera fotgengarar, medan dei fleste vil velga personbil. Det er lite sannsynleg at det vil verta nytta kollektivtransport (buss) i særleg grad til tross for kort avstand til busstopp ved fylkesvegen like ved. Etter opning av ny trasé for Bømlopakken vert avstanden til busstopp lengre enn før, og sannsyn for auka kollektivbruk er lågt. Auken i trafikk er som beskrive i pkt 7.2.2 over liten og vil utgjera ein neglisjerbar auke i risiko for trafikkulykker.

### 8.4 Friluftsliv

Planen legg opp til auka fritids- og friluftslivsaktivitet for oppsitjarane av planområdet. Planområdet vert generelt meir tilgjengeleg for ålmenta enn dagens situasjon, og kan dermed opna opp for ein lokal auke i friluftslivsbruk av området. Samstundes vil oppsetjing av bygningar, kaiar og flytebrygger redusera ålmenta si tilgjenge for friluftsliv, noko som er negativt. Bygging av tilførselsvegar/stiar vil auka tilgjengeligheten for ålmenta, og det vert lagt vekt på at den gamle Postvegen vert tilrettelagt og halden tilgjengeleg. Denne stien går gjennom planområdet, og er ein benytta tursti i dag. I tillegg vert det regulert inn fleire friområder innanfor planområdet. Totalt sett vil utbygginga vera positivt for friluftsliv.

### 8.5 Naturmiljø og Naturmangfaldslova

Biologisk mangfold: Det er ikkje gjort registreringar av sårbare, trua eller svartelista artar i området, og utbygginga er dermed ikkje ein trussel for det biologiske mangfaldet.

Geologiske forhald er tilfredsstillande for utbygging, og det er ikkje registrert bergartar som har spesiell interesse eller vernebehov i området.

Landbruk- og skogbruksinteresser vert ikkje negativt råka ved ein utbygging, dog vert felles parkeringsplass lagt i LNFR-område avsett til spreidt bustadbygging. Dette området er utmark og lite eigna til landbruksføremål og er heller ikkje i dag nytta til landbruksføremål. Slik planleggjar ser det, har utbygging minimal negativ effekt for landbruksinteressene i området.

Lyklingelva har oppgong av anadrom laksefisk (sjøaure). I ei kartlegging av sjøaurebestandane på Bømlo, utført av Bømlo Jeger- og Fiskelag i 2011, finn ein at elva er oppgitt å produsere bra med fisk og har gode oppvekstmulighetar i elva, til tross for at relativt lite gytefisk kjem opp i elva. Sjøaure går vanlegvis opp i elva om hausten, gjerne i flomsituasjon. I planframleggget vert det lagt vekt på å halda elveosen open og fri for tiltak, slik at ein ikkje påverkar sjøaurebestanden og oppgongsmulighetar nemneverdig negativt. Området i elveosen er grunn og er difor ikkje eit naturleg habitat for sjøaure som ventar på å gå opp i flomstor bekk, men kan ha ein verdi som beiteområde tidlegare i sesongen.



Dronefoto som viser elveutløpet nedst til venstre, og gruntområde utanfor

## 8.6 Landskap/estetikk

Bygging av fritidsbustader vil ha ein innverkad på korleis landskapet ser ut og vert opplevd. All utbygging medfører inngrep i naturen, og dette vil på ein måte vera negativt. Samtidig skal utbygging skje på ein estetisk tiltalande måte, som kan gjera at området framstår som flottare enn før utbygginga. I dag er deler av området tilgrodd av busk og kratt.

Dei fleste vil sjå området frå vegen, dette vil vera «baksida» av bygga. Det vert difor lagt vekt på at utbygginga skjer skånsomt og der ein tek hensyn til landskapet. Etter endt utbygging vil området vera meir heilhetleg utbygd, og det er lagt opp til fleire felles kaifrontar som opnar opp for open strandsone mellom bygga.

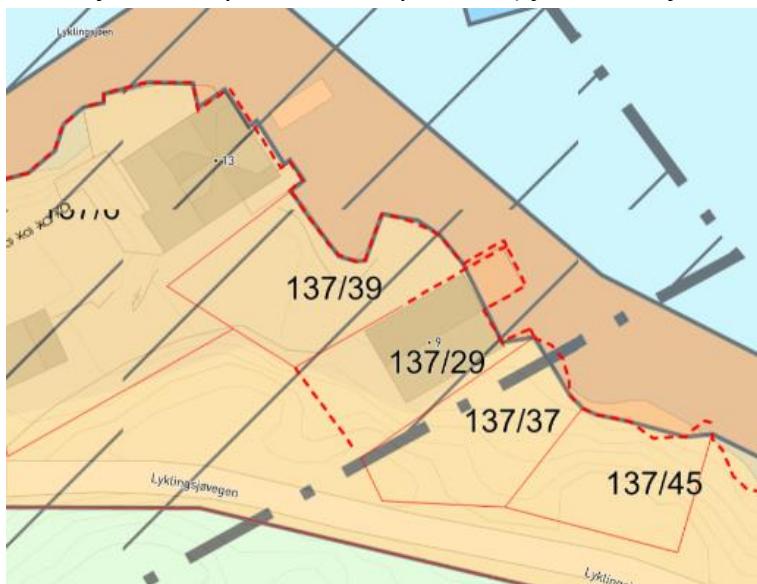
## 8.7 Fråvik frå kommuneplan – Hensynssone H570\_27

Delar av planområdet ligg innanfor hensynssone H570\_27 – Verneverdige sjøbruksmiljø.



Oversiktsbilde over delar av planområdet med hensynssona skravert

Det er foreslått utbygging av fritidsbustadar innanfor hensynssona heilt i det nordaustre hjørnet, og som vist over gjeld dette foreslått utbygging av 137/39, i tillegg til at eksisterande naust på 137/29 vert omregulert til fritidsbustad og foreslått utbygging av BFR8. Slik planleggjar ser det, vert hensynssona sin intensjon om bevaring av sjøbruksmiljøet ikkje vesentleg redusert av denne endringa, sidan desse ligg i utkanten av sona, og ikkje har dei landskapselementa ein sokjer å beskytta ved hensynssona (sjøbruksmiljø sett frå sjøsida ved innseilinga til Lykling.

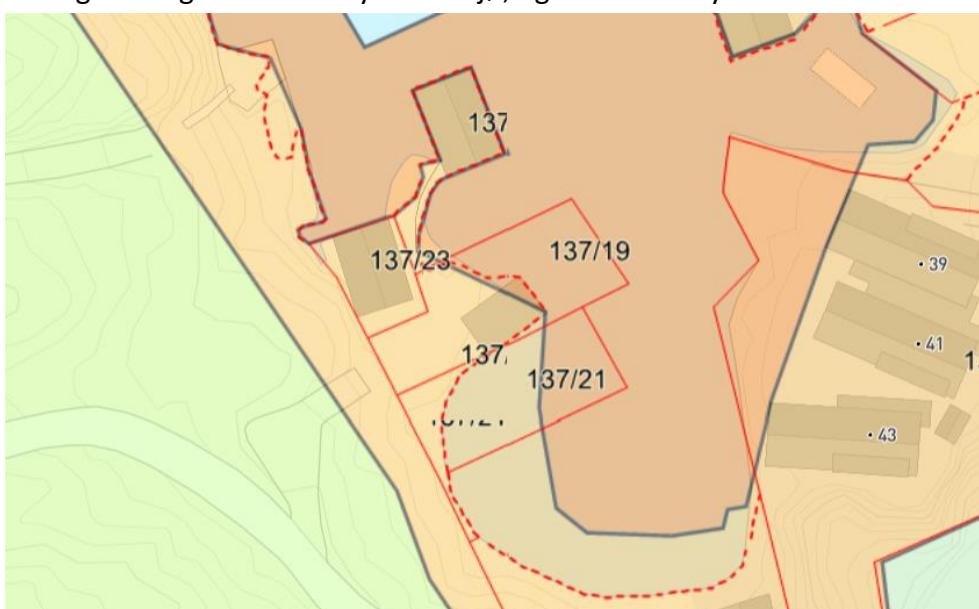


Bildet viser kommuneplan ved 137/39 og 137/29 med hensynssona skravert.

## 8.8 Fråvik frå overordna plan: utfylling i sjø

I gjeldande kommuneplan for Bømlo, sist revidert 18.03.2013 gjeld regelen i § 4.3.1 om å tillata bygging av fritidsbustad i strandsona innanfor område avsett til slikt føremål.

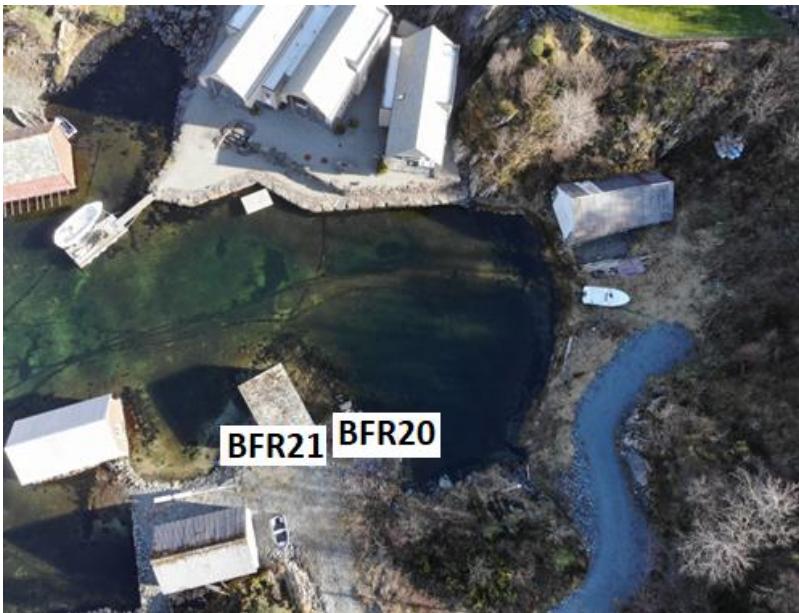
Vanleg praksis har i gjeldande kommuneplanperiode å tillata utfylling i sjø maksimalt 3m ut frå kystkonturen, utan at dette er heimla direkte i kommuneplanen. Ein søker å fråvika denne etablerte praksisen ved BFR 20 og BFR21. Årsaken til dette er å få tilstrekkeleg plass til å byggja fritidsbustadar på eigedomen. Eigedomane vart redusert i omfang etter oppstart av detaljregulering på grunn av nyare oppmåling og grensejustering (2020). Eigedomsgrensene er flytta ut i sjø, og den reelle kystkonturen er annaleis enn i kartet.



Utsnitt frå gjeldande kommuneplan i området. Området er disponert til Fritidsbebyggelse, nåværende og Andre typer bebyggelse og anlegg, nåværende.



Bildet viser dei føreslegne byggeområda BFR20 og BFR21 ([www.fonnakart.no](http://www.fonnakart.no)). Reell kystkontur viser.



Bildet viser dei føreslegne byggeområda BFR20 og BFR21, dronefoto. Reell kystkontur er annaleis enn i kart.

I prinsippsøknad for oppstart av detaljregulering vart det utevra at ein søker om å fråvika kommuneplanen sin generelle regel på dette punkt. Ein held seg allikvel innanfor føremålgrensa sett i same plan av di kystkonturen i kartgrunnlag på denne tomta fråvik ein del frå realiteten. Det kom inn 1 merknad på dette punktet etter varslingsrunden, frå Hordaland Fylkeskommune:

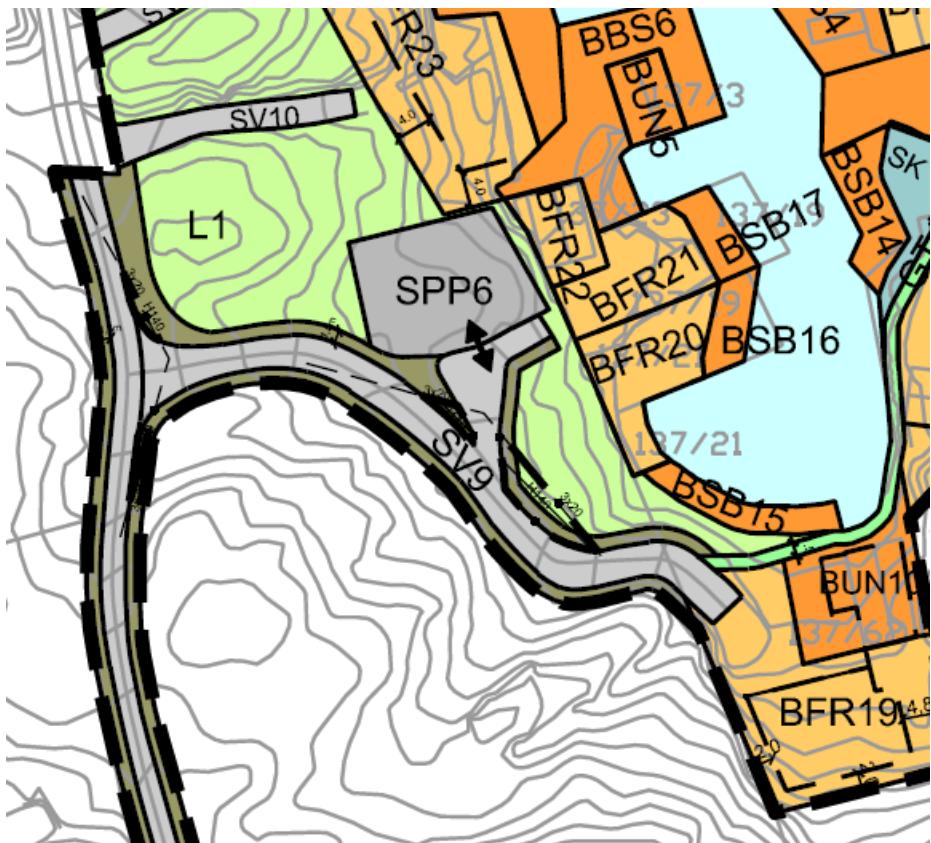
«Oppstartsvarselet signaliserer at dei vil gå lengre ut i sjø enn kommuneplanen har opna for, samt at parkeringsareal vert foreslått lagt i LNFR-område. Fylkeskommunen er generelt kritiske til planlegging i strid med kommuneplanen.»

Slik planleggjar ser det, er planen i tråd med kommuneplanen sitt spesifikke føremål for området, men i strid med den generelle forståinga av praktisering av 3m ut frå kystkonturen. I praksis er området allereie delvis utfyld i sjø, og dersom ein held seg til dei nye eideomsgrensene, kan ein plassera bygg innanfor plan- og bygningslova sine krav om byggeavstand til eideomsgrenser samt innanfor føremålet gitt i kommuneplanen.

For dei øvrige BFR-føremåla held ein seg innanfor 3m-regelen. Slik planleggjar ser det er det i dette spesielle tilfellet slik at ulempene ved å fråvika kommuneplanen mindre enn fordelane for utbyggjar, som elles ikkje får tilstrekkeleg plass til å benytta si tomt.

## 8.9 Fråvik frå overordna plan: parkeringsplass i LNFR-område

I gjeldande kommuneplan for Bømlo, sist revidert 18.03.2013 er området vest for det sørvestlegaste utbyggingsområdet disponert som LNFR-føremål. For å sikra oppsitjarane tilstrekkeleg parkeringsareal, er det foreslått å nytta eit mindre areal til parkeringsareal, SPP6.



Område foreslått til parkeringsplass i dagens LNFR-disponerte areal

Området er i dag ikkje i bruk til landbruksføremål, slik at det ikkje går tapt direkte landbruksareal. Elles har området frå før av etablerte tilførselsvegar i same LNFR-område. Slik planleggjar ser det, er dette eit tålbart avvik frå kommuneplanen.,.

Bremnes, 23.05.24

Vidar Onarheim

Planlegg Bømlo as