

Detaljplan Reistad småbåthamn – gbnr. 193/1 – merknadsvurdering etter offentlig ettersyn

Detaljplan Reistad småbåthamn vart etter vedtak 16.02.2021 i sak PS-14/21 lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 08.04.2021 – 20.05.2021. Det har kome inn 6 merknadar til planen. Utdrag av desse med vurdering under:

Kystverket, datert 22.04.2021

KV oppfattar ikkje at planframlegget bryt med føresetnadane i Stalige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen, og legg til grunn ein ålmenngjering av arealet i strandsona gjennom framlagd plan med føresegner.

Planframlegget legg overordna plan til grunn for utnyttinga av sjøarealet. Interkommunal plan for Romsdalfjorden, vedteken i 2017, har langt på veg samanfallande arealbruk for det planlagde reguleringsarealet i sjø.

KV ser ikkje at tiltaket har nokon konsekvens for farleistrukturen eller -bruk, berre lokal verknad inn til Reistadhamna.

KV har ikkje ytterlegare kommentarar til det framlagde planframlegget og rår kommunen til å eigengodkjenne planen.

Vurdering:

Teke til vitande.

Molde og Romsdal Havn IKS, datert 11.05.20021

Molde og Romsdal Havn IKS har ikkje merknadar til høyringa, men gjer merksam på at alle tiltak som kan påverke tryggleiken eller framkome i sjø er søknadspliktig i samsvar med Lov om havner og farevann. Flytebrygga vil vere søknadspliktig.

Vurdering:

Teke til vitande.

NVE, datert 12.05.2021

Naturfare

Grunnforhold

Planområdet ligg under marin grense og gjeld tiltak i strandsone og sjø. NGU sitt lausmassekart syner elve- og bekkeavsetning og breelv- avsetningar i planområdet. Under desse lausmassane kan det vere marine avsetningar med potensiale for kvikkleire. Rapport for gjennomført grunnundersøking syner at det ikkje er gjort funn av massar med sprøbroteigenskapar og det er i rapporten gjeve råd om fundamentering. I framlegg til føresegnar står det at tilrådingar i rapport skal leggjast til grunn for planlagt molo og tilgrensande areal og tiltak. Rapporten er tydelege på at det ikkje er gjort geoteknisk prosjektering, og slik føresegnene er formulert kan det opne for at tiltak vert sett i gang ut i frå dei generelle råda som er gjeve. NVE meiner at planen må vere eintydig på krav om geoteknisk prosjektering i byggjesaka. NVE rår kommunen til å setje krav om slik prosjektering og ansvarsrett for geoteknikk i føresegnene.

Flaum og erosjon

I planframlegget er planområdet avgrensa til eitt av delområda som det vart varsla oppstart for. Området ligg om lag 150 m frå utløpet av Reistadelva. Det er gjort vurdering av flaumvassføring i nedre del av vassdraget og utarbeidd flaumsonekart for 200-årsflaum med klimapåslag. I rapporten er det også gjort vurderingar av erosjon og peika på område som bør sikrast i høve slik fare. Farekarta i rapporten har vurdert fare for flaum og erosjon nedstraums det varsla delområdet som låg nærast Reistadelva. NVE stiller spørsmål kvifor vurderingane og farekarta har slik avgrensing, det er heller ikkje gjort vurderingar knytt til at planområdet er lokalisert på ei elv- eller skredvifte, og om eventuell erosjon kan føre til at elva tek seg nye løp som kan vere til fare. NVE meiner at konsulenten bør avklare desse spørsmåla, særleg dersom rapporten skal nyttast som grunnlag for eventuell regulering av det tidlegare varsla området.

Skredfare

I framlegg til føresegn § 2 er det formulert eit krav om at det ikkje er tillate med tiltak i tryggleiksklasse S2 og S3 i planområdet, reknar med at det er med relevans i tryggleikskrava i TEK17, sjølv om det ikkje kjem tydeleg fram og om det gjeld flodbølge knytt til sekundærverknad av fjellskred i Opstadhornet. Tiltaka som planen legg til rette for er vurdert å høyre til tryggleiksklasse S1, jamfør TEK17 § 7-3. På generelt grunnlag er rette måten å framstille den aktuelle faren med omsynssone skredfare H310. I tilhøyrande føresegn må det kome fram kva fare omsynssona syner og vere krav til tryggleik i samsvar med tryggleikskrava i TEK17.

Generelt

NVE ønskjer å få betre oversikt på område som er kartlagt for fare og har oppretta ei løysing for innmelding av rapportar på NVE si nettside. Kommunar blir oppmoda å sende rapportar i farekart for skredfare i bratt terreng, flaumfare og fare for kvikkleireskred. Informasjonen vil bli brukt til å oppdatere farekarta i NVE Atlas. Ber også kommunane om å sende inn geotekniske rapportar til NADAG.

Vurdering:

*Det blir i føresegnene sett krav om geoteknisk prosjektering og ansvarsrett for geoteknikk for søknadspliktige tiltak **knytt grunnforhold og molo.***

Avgrensing av flaumrapport er på grunn av at den er gjort for eit planområde i nedre del av Reistadelva og ikkje dette planområdet. Det blir ikkje vidare regulering for delområdet som var tenkt til bustadformål, som ligg nærare Reistadelva.

*Etter tilbakemelding frå SF vil ikkje planområdet bli påverka av **skred frå Opstadhornet, men det blir lagt inn omsynssone for stormflo, der tiltaka blir vurdert til tryggleiksklasse SI.***

Statens vegvesen, datert 14.05.2021 (SSV)

Arealbruk

Årsak til at formål bustad/fritidsbustad ikkje kom med i planframlegget var på grunn av innspel frå naboar. SVV støttar dette ut i får ein krevjande tilkomstsituasjon.

Infrastruktur og trafikktryggleik

Som peikt på i både SVV og fylkeskommunen sin merknad til oppstart, er det store utfordringar med tilkomsten til Reistad småbåthamn og andre målpunkt i hamneområdet frå fv. 5986 Vågstrandvegen. Lokalvegen Reistaddalen er forgreina både som kommunal og privat veg, med kommunal del gåande ned til det aktuelle planområdet/småbåthamna. Vegane er smale og bratte, med eksisterande busetnad tett inn mot veggen. SVV vil anta at framkome for både køyrande og mjuke trafikantar er krevjande i trafikkette periodar.

Ut frå dette er SVV tilfreds med at det ikkje blir planlagt ytterlegare nye bustadar eller fritidshus i området. Terrengforhold og eksisterande busetnad gjer det vanskeleg å utvide veggen eller opparbeide separat tilbod til mjuke trafikantar. Dei tronge forholda og den moderate trafikken inneberer truleg at fartsnivået er lågt.

Både FK og SVV gav i innspel uttrykk for at planområdet burde utvidast til å omfatte krysset med fylkesvegen, noko som ikkje er følgt opp. Planomtalen omtalar at det «ikkje vil vere noko særleg auke i trafikk til området med bil» og at ein difor heller ikkje legg opp til å endre tilkomst til planområdet frå overordna vegnett.

Planmynde har ikkje problematisert denne tilnærminga ved første gongs handsaming av planen. Med kunnskap om vegsystemet sin store utfordringar, særleg krysset med fv. 5986 og kv. Reistaddalen, finn SVV avvisinga av utbetring av veginfrastrukturen noko lettvinnt. Som trafikktryggleiksmynde framstår difor planen for som mangelfullt utgreia.

Konklusjon

Ut frå hensikt med planframlegget om etablering av småbåthamn og tilhøyrande fasilitetar, har SVV ein viss forståing for at innvendingane frå fylkesvegforvaltar og SVV ikkje er følgt opp eller etterkome. Dette blir underbygd av tidleg framlegg om etablering av bustad/fritidshus er teke ut. Likevel meiner SVV at eksisterande trafikksituasjon burde vore vurdert nærare med tanke på auka tilrettelegging truleg medfører auka aktivitet, og at kvart reguleringsarbeid bør nyttast til å gjere uønskte situasjonar betre for trafikktryggleiken. Det blir forventa at planmynde drøftar dette i samband med andre gongs planhandsaming.

Vurdering:

Det er hovudsakleg kapasiteten på overnatting som er dimensjonerande for trafikk til og frå planområdet. Kapasitet for overnatting blir ikkje endra, det vert difor vurdert at planen vil gje marginale endringar i trafikk frå planområdet. Regulering til småbåthamn er ei vidare føring av dagens bruk av sjøområdet, knytt til turistar som bur på anlegget til Romsdalfjord Logde.

Møre og Romsdal fylkeskommune, datert 20.05.2021 (FK)

Planfaglege vurderingar

Planen er delvis i samsvar med kommuneplanen sin arealdel sitt føremål. I oppstartsvarselet vart det rådd til at det for området bør bli gjort ei samla regulering for å sikre best mogleg vidare utvikling, FK meiner framleis at ein samla reguleringsplan sikrar ei breiare, meir heilskapleg og grundig vurdering av arealbruken i området.

FK minner samstundes om særleg omsyn til naturmiljø, friluftsliv og landskap m.m. som skal takast i 100-metersbeltet langs sjø. Planarbeidet bør leggje særskilt vekt på å vurdere verknadar av natur- og terrenginngrep ved utfylling, sprenging og skjeringar i terrenget og gjere gode tilpassingar.

Samferdsel

Det er ikkje samsvar mellom merknadsvurdering og plandokument, då det ikkje er gjort ei vurdering av sikt og geometrisk utforming av kryss ved fylkesveg 5986. Det blir ikkje stilt krav om dette, sidan planen er ei stadfesting av situasjonen i dag.

Universell utforming

I Vestnes kommune sin samfunnsdel- og arealplan som no ligg ute på høyring er det nemnt at: «Ikkje alt kan vere universelt utform, men dette må vere førande så langt som råd.»

Prinsippet om universell utforming må ivaretakast gjennom planlegginga. For småbåthamner så bør universell utforming av bryggjeanlegg vere aktuelt, og ein bør stille krav om tryggleikskant for rullestolar.

Vurdering:

Det blir ikkje vidareført regulering av delområdet som var tenkt nytta til bustad/fritidsbustad. Det blir i føresegnene sett krav til tryggleikskant der det er tilkome for rullestolar.

Statsforvaltaren i Møre og Romsdal, datert 21.05.2021 (SF)

Planfagleg

Området har vore i bruk til flytebrygge med småbåtar i lang tid, men har ikkje tidlegare vore regulert til føremålet. Det er også lagt ut bølgebrytar/-dempar utanfor flytebrygga for å sikre anlegget. På landsida er det bygd veg mot aust og det er bygd ein mindre vor ved nausta. Mot nordvest ligg bygningane til Romsdalfjord _Logde som nyttar fritidsbåtane til si verksemd.

Mot sør er skogkledd skråning mellom sjø og dyrka mark.

Området ovanfor er tettbygd med bustadar. Føremålet med planarbeidet er å legge til rette for oppgradering av småbåthamn med molo som sikrar mot bølger, med tilkomst veg og lagringsområde.

Strandsone

Strandsona er av nasjonal betydning og skal forvaltast slik at miljøverdiar og allmenne interesser blir teke vare på. Kommunen skal vurdere ny utbygging i strandsona nøye i høve til intensjonen bak byggjeforbodet. Kainalegg og andre tiltak som må liggje i strandsona, bør ha ein gjennomtenkt lokalisering og krav til utforming.

Det går fram av planomtalen at landområdet aust for nausta, som i KDP (kommunedelplan) Vågstranda er sett av til friområde, ikkje er registrert nytta til fritidsbruk. I avsnitt om barn og unge er det oppgjeve at det ikkje er registrert bruk i vestleg del av planområdet for barn og unge. Det er ikkje sagt noko om barn og unge sin bruk av austleg del av planområdet.

Sidan hamna ligg rett ved eit etablert bustadområde, bør planen leggje til rette for allmenn ferdsel. Om området ikkje er mykje nytta av ålmenta i dag, kan ein aktivt leggje til rette for dette gjennom etablering av småbåthamn. Det kan leggjast til rette for opphald på molo eller i strandsona. Det går fram av planframlegget at tiltaket ikkje hindrar allmenn ferdsel, men SF vurderer at planframlegget meir aktivt kan leggje til rette for dette.

Strandsona innafor planområdet er sett av til friområde i gjeldande KDP. I SF si fråsegn til oppstart vart det synt til erstatningsareal. Sjølv om planen i liten grad avklarar om området lang sjøen er i bruk av denne gruppa, vert det vurdert at arealet vart sett av som friområde grunna strandsone interesser, som ferdsel langs fjøra. SF vil difor ikkje stille krav om erstatningsareal, men planen må likevel sikre allmenn ferdsel i strandsona i form av turveg gjennom planområdet. Det er i plankartet sett av areal til anna veggrunn. Dette skal vere 3 m brei veg frå vegkant. SF vurderer at veg her må ha føremål turveg og den bør ha mindre dimensjonering. Veg her vil vere eit stort inngrep i strandsona og landskapet. Vestleg del av tilkomst til molo er smal og er avgrensa av bygningar på begge sider og lenger aust for nausta for nausta på nordsida av vegen. For denne strekninga vil tilkomstvegen vere 4 m, men lenger aust vil den bli utvida til 7 m for å ha tilstrekkeleg manøvreringsareal for større køyretøy, spesielt i anleggsfasen. I tillegg er moloen tenkt å gå nordover ut frå strandsona, for så å strekke seg langt austover. Dette vil gje større negative verknadar for strandsona og landskapet enn om det hadde blir lagt til rette for molo/brygge frå eksisterande kaianlegg der flytebrygga ligg i dag.

Slik vegløyning og molo er tenkt i planframlegget, vil inngrepet gå lenger aust enn naudsynt og vil utgjere store inngrep i strandsona. Det vil også krevje meir mudring då hamna vil omfatte grunnare areal. SF fremjar motsegn til planframlegget fordi det ikkje er teke tilstrekkeleg omsyn til strandsoneinteressene. Det bør sikrast turveg gjennom området mot aust i tillegg til at molo ut frå eksisterande kai må vurderast.

Samfunnstryggleik og klimatilpassing

SF kan ikkje sjå at tiltaket er plassert i tryggleiksklasse med tanke på fare for stormflo (inkl. havnivåstigning og bølgepåverknad). Ut i frå ROS-analysen ser det ut som tiltaket er plassert i tryggleiksklasse F1. For å følgje rettleiaren til DSB vert det rådd til å runde av krav til kote til næraste 10 cm, i dette tilfellet kote 2,4 m.

I planføresegnene er det ikkje opna for tiltak i tryggleiksklasse S2 eller S3 innanfor planområdet. Kommunen står fritt til å sette restriksjonar for planområdet, men SF er usikre på behovet for desse restriksjonane med tanke på skredfare. Restriksjonane gjeld truleg sekundærverknad frå fjellskred frå Opstadhornet. ROS-analysen syner til tre scenario, scenario B med skredfare på mellom 1/1000 og 1/5000 vil ikkje nå planområdet (restriksjonar

for S3-tiltak). Dei andre to scenarioa har lågare sannsyn enn 1/5000, og set difor berre restriksjonar for tiltak etter TEK17 § 7-3, som planen ikkje legg til rette for.

Når det gjeld grunnforhold er SF samd med NVE om det må setjast krav om geoteknisk prosjektering i planføresegnene.

Forureining og støy

I fråsegn til oppstart vart det peika på at mudring, dumping og utfylling i sjø er aktivitetar som kan påverke det akvatiske miljøet, og at ein i dei fleste tilfella må ha løyve for SF til slike tiltak. Tiltaket er såpass omfattande at det vil krevje løyve frå forureiningslova. Det må difor søkjast SF om løyve. Det er søkjar sitt ansvar å skaffe naudsynnte opplysningar som skal liggje til grunn for om løyve bør gjevast, og kva tiltak som skal settast. Moglege konsekvensar som utfyllinga og mudringa kan gje for registeret viktig stortareskog bør utgreiast. Av planomtalen går det fram at det ikkje er registrert stortare rundt eksisterande flytebyggje. Ein bør gjere ei nærare vurdering av kor avgrensinga til stortareførekomsten er, for å kunne gjere ei betre vurdering av om tiltaka i området vil påverke naturtypen. Det blir rådd til at ein gjer denne avklaringa alt i reguleringsplanen.

Det er elles uklart om planframlegget legg opp til spyling av båtar og vedlikehald. Då overvatn er tenkt å gå rett i sjø, er det særleg viktig at ein ikkje opnar for slik aktivitet då det ikkje er sikra avbøtande tiltak for å fange opp eventuell forureining. Planen bør såleis sikre i føresegnene at slik aktivitet ikkje er tillate.

SF foreslår synfaring for å drøfte moglege løysingar for småbåthamna.

Vurdering:

For å støtte motsegna blir plankartet justert med turveg i austleg del av planområdet og det blir gjort ei vurdering av å ta molo ut frå eksisterande kai.

Tiltaket blir plassert i tryggleiksklasse for stormflod, med kote 2,4 m. Konsekvensar av sekundærskred frå Opstadhornet blir endra.

Det blir i føresegnene sett krav om geoteknisk prosjektering av molo, jamfør merknad også frå NVE.

Det blir gjort ei nærare vurdering av avgrensing av stortareførekomsten. Det blir lagt opp til synfaring med kommunen, SF og tiltakshavar.

Konklusjon

Merknadane blir teke til vitande og i all hovudsak teke til følgje og innarbeidd i plandokumenta.

Bjarte F Friisvold

Arealplanleggar

Mob. 974 89 987

Oseing.no

Vedlegg

DP Reistad småbåthamn – merknadar offentleg ettersyn_2021.05.28