



Møre og Romsdal  
fylkeskommune

Smøla kommune  
Postboks 34  
6571 SMØLA

Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Vår dato:
	19.08.2020	108610/2020/KOMMUNEPLAN/1573	Johnny Loen, 71 28 02 43	15.10.2020

## Smøla kommune - kommuneplan arealdel 2020-2032 - offentlig ettersyn (andre gong) - motsegn

Vi viser til aksept frå dykkar kommuneplanleggar om utsetting av fristen til 16 oktober. Møre og Romsdal fylkeskommune har ut frå sine ansvarsområde følgjande merknader:

### INNLEIING

Vi viser til motsegn gitt i brev 25.05.2018, møte med kommunen 25.02.2020 og vårt referat frå dette møtet, oversendt 17.03.2020. I den nye oversendinga frå kommunen er planforslaget endra på ei rekke punkt, for ein stor del er våre merknader etterkomne.

### MERKNADER TIL KONSEKVENsutGREIINGA

#### Planfaglege merknader

Verken plandokumenta eller saksframstillinga gir noko oppsummering av kva som faktisk er endra i forhold til første høyringsrunde. Saka er derfor svært krevjande å gå gjennom. Det er i saksframstillinga til formannskapetets møte 18. august vist til at 27 innspel frå private er teke inn i planframlegget, medan 27 delvis er tekne inn. Ut frå lista over merknader gitt ved offentlig ettersyn, går vi ut frå at talet gjeld samtlege innspel, inkludert dei frå oppstartfasen.

Slik vi forstår merknadslista, gjeld dei fleste merknadene reine faktafeil, forhold som ikkje høyrer til kommuneplannivået eller gjentaking av innspel frå oppstartfasen. Berre få av desse har ført til endringar i planframlegget, og ingen til vesentlege endringar i arealbruken. I to tilfelle er vist til motsegner frå Fylkesmannen som argument for reduksjonar i arealbruk.

Merknadslista gir ingen reelle drøftingar av innspela, berre konklusjonar. Heller ikkje i saksframstillinga er innspela drøfta. Når det gjeld våre (og andre offentlege etatar sine) innspel, er det berre vist til vedlegg som er etatane sine egne brev, og at merknadene er tenke til følge. Kva dette eksplisitt betyr er umogleg å vite. Ein overser også det faktum at etatar kan ha ulike interesser i ein sak, og at endringsforslag reist frå ein etat kan vere i strid med annan etat sine interesser. Vi tek likevel som utgangspunkt at etatane sine motsegner har ført til at utbyggingsareal er tekne vekk frå planen, og at det dermed ikkje har oppstått nye arealbrukskonfliktar for vår del.

Etter møte i februar, der ein del forslag til endringar vart gjennomgått, ga vi signal om at motsegna knytt til formalitetar i planomtale og konsekvensutgreiingar kunne trekkast, jamfør vårt brev 17.03.2020. Det gjaldt kravet om samla vurdering av konsekvensar, harmonisering av feltkodinga mellom kart og KU og forholdet mellom arealstrategi og utgreiingane.

Konsekvensutgreiingane er no lagt til eit kapittel 6 "Samlet konsekvensvurdering". Vurderinga er knapp, men vi stadfestar at motsegna vert trekt på dette punktet.

Det er i tillegg føyd til eit kapittel 3 om arealstrategiar, som gjer tilvisingane til desse meir etterprøvbare. Også på dette punktet finn vi å kunne trekke motsegna.

Når det gjeld harmonisering mellom feltkodar og kart er også dette utbetra, og vårt forslag til redaksjonen av KU er for ein stor del teke til følge. Rett nok er feltkodinga i KU plassert under konklusjonen og ikkje i overskrifta, men vi vil uansett trekke motsegna på dette punktet.

Vi vil likevel synleggjere ei utfordring: Vi viser til avsnitt 4.1.1 (det første av områda som er nemnt i revidert KU). Området er gitt feltkoden LSN1, men innanfor dette arealet ligg også B4 og B5 framstilt som nye bustadområde. Plankart og KU stemmer for så vidt overeins, men indeksane i kartutsnitta i KU er vanskeleg å lese. I plankartet i pdf-versjon er feltkodane ikkje synlege. Ein er derfor avhengig av å vere kjent med digitale innsynsløysingar, men der er det reviderte kartet ikkje lagt ut, berre versjonen frå 2018.

Vi har også et par andre merknader til dette dømet, som gjeld innhaldet i planen: Konklusjonen i KU fastslår at byggegrensa i LSN1 må vere minst 50 frå sjø for tryggleiks-klasse F2 og F3. Føresegnene, § 1.7 fastslår byggegrense 50 m mot sjø. Men dette gjeld berre i område med arealføremål bebyggelse og anlegg, altså ikkje i LSN1. Vilråra som ut frå KU er nødvendige, er med andre ord ikkje følgd opp i føresegnene. Det betyr at pbl § 1-8 vil gjelde, noko som neppe er tilsikta. Vi vil tru det same kan gjelde andre LSN-areal.

Ut frå intensjonen som er gjort synleg i KU, er det dessutan ikkje noko rasjonell grunn til at areala B2 og B3, skal "henge igjen" frå gamal plan som bustadareal. Dette er truleg slik på grunn av eigedomsgrenser, her kan uansett ikkje byggast bustader. Ein kan også stille spørsmål ved B4 og B5, som er enkeltbustader innanfor eit (nytt) LNF-spreidd-areal, og som dermed like gjerne kunne vore del av dette. Dette illustrerer ei gjennomgåande utfordring med heile planframlegget: det er i alt og eitt basert på innspel knytt til enkelteigedomar, utan reelle vurderingar av dei faktiske arealkonsekvensane. For området LSN1, ville det beste vere (ut frå intensjonen i planen) å avgrense arealet 50 meter mot sjøen i kartet, slik at arealet nærare sjøen vart LNF utan opning for spreidd bygging, samt å inkludere eksisterande bustader i LSN1.

Vi går ikkje gjennom alle areala på tilsvarande måte, men konkluderer med at motsegna gitt på reint planfagleg grunnlag vert trekt. Dette gjeld også planomtalen, som er omarbeidd vesentleg. Men sjå merknader til fagområda.

## **MERKNADER TIL PLANFORSLAGET**

### **Planfaglege merknader**

Arealrekneskap ligg no føre, og viser litt andre tal enn det opprinnelege forslaget. Det utnyttbare arealet til nye bustader er no oppgitt til å vere 1554 daa. Grunnlaget for talet er godt synleggjort. Tilsvarande estimat er gjort for andre utbyggingsføremål, inkludert LNF-spreidd. Sjølv omgjort til store tomter, tilseier planen meir enn 1000 nye bustader og 3-400 hytter i planperioden. Det er ingen realisme i dette og det ligg lite prioritering i kvar ein ønsker utbygginga lokalisert. I og med at vi ikkje ser openbare arealbrukskonflikhtar direkte inn i enkeltområda, vel vi likevel å trekke motsegna på det punktet som gjeld samla utbyggingsomfang. Når det gjeld forholda i Hopen sentrum, er dette likevel nærare omtalt i neste avsnitt og under samferdsel.

### **Tettstadutvikling**

I fråsegna datert 25.05.2018 peikte vi på at kommunens mål i tettstadutviklinga på Hopen ikkje er materialisert i planforslaget. Dette gjeld i stor grad framleis. Innanfor området gjeld ein reguleringsplan som framleis er tenkt å skulle gjelde. Denne planen er

frå 1997 og kjem ikkje fram i kommunens planregister. Øvrige areal vert omdisponert frå LNF og bustadareal i gjeldande plan, til nytt sentrumsføremål i ny plan.

Innvendingane vi hadde ved første gangs ettersyn står uendra ved lag. Vi kan ha forståing for at kommunen ønsker eit visst spelerom for etableringar på Hopen av ymse slag, som ein førebels ikkje kan føreseie. Samstundes bør kommunen syte for at desse innspela blir gitt ei form som bygger under kommunens egne ambisjonar om tettstaden. Her er fastsett eit reguleringskrav (§ 2.1.6 i føresegnene), men dette har stort rom for tolking og er heller ikkje til hinder for bit-for-bit-regulering til nær sagt kva føremål som helst. Det vil bli vanskeleg for kommunen å avvise eit reguleringsforslag som er i tråd med kommuneplanen, sjølv om dette kunne vere i strid med kommunens intensjon.

Ut frå ei samla vurdering vel vi å trekke motsegna med **vilkår** om at sentrumsføremålet vert avgrensa til arealet nord for fylkesveg 6200. Dette heng også saman med trafikale forhold på staden.

### Samferdsel

Møre og Romsdal fylkeskommune overtok det fulle ansvar med å drifte og forvalte fylkesvegane frå Statens vegvesen i forvaltingsreforma som trådte i kraft 01.01.2020. Dette inkluderer drift, vedlikehald, bruk og utvikling av fylkesvegar, samt fagansvar for trafikksikkerheit, framkome og universell utforming. Vår fråsegn om samferdsel bygger vidare på fråsegna frå Statens vegvesen ved 1.gangs høyring, der Statens vegvesen fremma motsegn til planen på vegner av Møre og Romsdal fylkeskommune.

Generelt peikar vi på den klare ulempa det vil vere å ikkje lokalisere funksjonar saman. Sett frå trafikksikkerheitsperspektivet vil dette mellom anna medføre:

- Auka bruk av bil og lange avstandar til næraste servicetilbod
- Dårlegare trafikale løysingar
- Dårlegare moglegheit for å legge til rette for gåande og syklende
- Utfordringar knytt til å sikre trygg skuleveg og føreseieleg skuleskyss
- Manglande grunnlag for eit godt kollektivtilbod og busshaldeplassar

I samarbeid med kommunane har Statens vegvesen tidlegare utarbeidd retningslinjer om haldningsklassar for avkøyrslar langs riks- og fylkesvegnettet i fylket. Grunna nye veganelegg, forvaltningsreforma osv. var det naudsynt med revisjon. Møre og Romsdal fylkeskommune har vedteke revidert rammeplan for avkøyrslar og differensierte byggegrenser langs fylkesveg i fylkestinget 16.06.2020, sak T-51/20, med verknad frå 01.09.2020.

Rammeplanen er ikkje eit juridisk bindande dokument, men gir føringar for kva haldning som skal leggest til grunn i saksbehandlinga. Rammeplanen bør bli inkludert i kommuneplanens arealdel ved rullering.

Smøla har ikkje fylkesvegar med haldningsklasse 1, meget streng, med byggegrense 50 meter. Klassane 2, 3 og 4 er nærare omtalt nedanfor (sjå også kart neste side):

#### Haldningsklasse 2 – Streng - Byggegrense 50 meter

- a) Talet på avkøyrslar til vegane må vere svært avgrensa. Dette gjeld også for driftsavkøyrslar.
- b) Hovudavkøyrslar til gardsbruk bør kunne godkjennast når den oppfyller dei tekniske krava.
- c) Nye avkøyrslar bør ikkje godkjennast utan at det ligg føre stadfesta reguleringsplan som godkjenner ei slik løysing. Val av stad for avkøyrslar må vurderast nøye med tanke på den framtidige arealutviklinga.

- d) Godkjenning til endra bruk av bustadavkøyrser bør avgrensast. Det bør være et visst tal brukarar av avkøyrsele frå før.

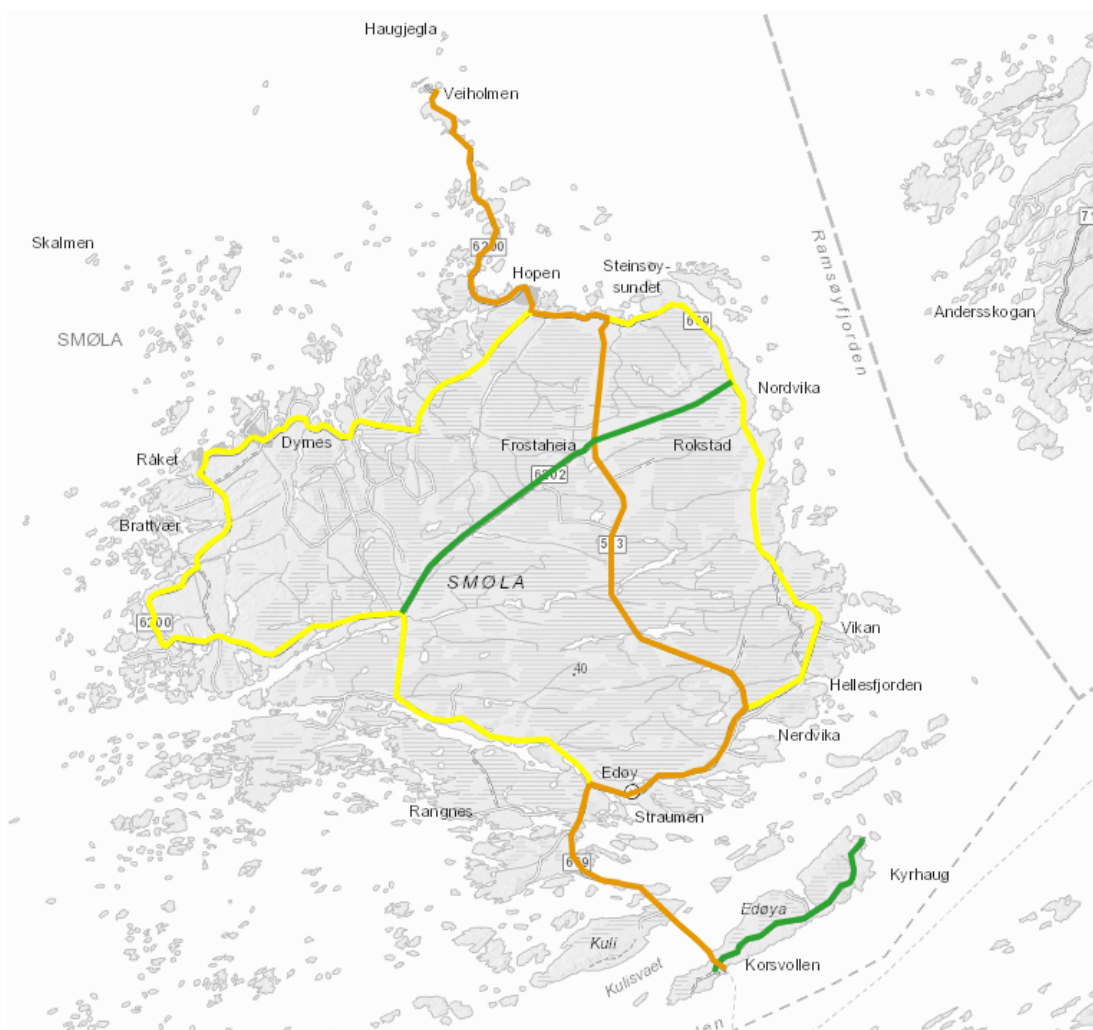
#### Haldningsklasse 3 - Mindre streng - Byggegrense 30 meter

- a) Talet på direkte avkøyrser til vegane må vere avgrensa.  
 b) Nye bustadavkøyrser bør avgrensast. Val av plassering av avkøyrser må vurderast med tanke på framtidige utviklingsmoglegheiter. Der forholda ligg til rette for det, kan tilkomst visast til næraste eksisterande avkøyrse.  
 c) Godkjenning til utvida bruk av bustadavkøyrser til bustadformål bør normalt godkjennast dersom dei tekniske krava blir oppfylt

#### Haldningsklasse 4 - Lite streng - Byggegrense 20 meter

Godkjenning av ny avkøyrse kan normalt bli gitt under forutsetning av at dei tekniske krava til utforming av avkøyrse blir oppfylt. Der forholda ligg til rette for det, kan tilkomst visast til næraste eksisterande avkøyrse.

Rammeplanen seier noko om kva kommunar og søkjarar kan vente av haldning frå fylkeskommunen ved etablering av ulike tiltak langs vegnettet.



Nedanfor gir vi ei oppsummering av Statens vegvesen sine motsegner, deira brev datert 24.05.2018, samt våre kommentarar:

1. Manglande presisering av mål for utbyggingsmønsteret og manglande arealrekneskap som avklarar planreserve, venta behov for nye område til utbyggingsformål:
  - Motsegna blir trekt, jamfør også planfaglege merknader
2. Område til bustader, kombinertformål, næring og LNF-spreidd:
  - Motsegna blir trekt ut frå same grunnlag som i forrige punkt, med unnatak av kva gjeld BS01 og BN41 på Hopen, sjå punkt 7.
3. Område til naust og småbåtanlegg:
  - Motsegn blir trekt, sidan det for området er stilt reguleringskrav og det allereie er etablert enkelte slike funksjonar i området
4. Manglande utgreiing av trafikktryggleik og samferdsel i KU for utbyggingsformål:
  - Motsegn blir trekt, vi viser til informasjon ovanfor angående «*Rammepplan for avkøyrslar og differensierte byggegrensar langs fylke*», samt Statens vegvesen si opplysing om at ein konsekvens kan vere auka moglegheit for at Møre og Romsdal fylkeskommune vil stille rekkefølgjekrav om utbygging av gang- og sykkelveggar, å legge til rette for kollektiv osb. ved oppstart av reguleringsprosessar. Vi viser likevel til merknad om Hopeni punkt 7 nedanfor, og ber om at KU vert endra på dette punktet.
5. Upresise føresegner om plankrav:
  - Motsegn blir trekt ut frå at plankrava er meir presise og ikkje lenger tvetydige.
6. Manglande omsynssoner for vegtrafikkstøy:
 

Motsegn blir trekt. Støysoner for delar av fylkesvegnettet er no vist i plankart, med føresegn § 1.11:

*«Støy: Støy skal utredes i alle planer og tiltak som berøres av en støysone. Retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen (T1442) og gitte grenseverdier gjelder her.»*
7. Tosidig utbygging på Hopen – B83, BS01, BN41:
  - Motsegn blir oppretthalde for områda BS01 og BN41. Området B83 er teke ut av forslaget. Motsegna er heimla i plan- og bygningsloven § 5-4 med bakgrunn i trafikktryggleik og veglova sin § 1 a. første ledd:
 

*«Formålet med denne lova er å tryggje planlegging, bygging, vedlikehald og drift av offentlege og private vegar, slik at trafikken på dei kan gå på eit vis som trafikantane og samfunnet til ei kvar tid kan vere tente med. Det er ei overordna målsetting for vegstyremaktene å skape størst mogleg trygg og god avvikling av trafikken og ta omsyn til grannane, eit godt miljø og andre samfunnsinteresser elles.»*
  - Statens vegvesen sine vurderingar i fråsegn datert 24.05.2018 (utdrag):
 

*«Vi kan likevel ikke akseptere at kommuneplanen åpner opp for tosidig utbygging. Området sør/sør-øst for fv. 669 er ubebyggt pr.d.d. og dette må det vernes om.*

*Fylkesvegene ved Hopen er de mest trafikkerte vegene i hele kommunen. Kommunens eneste barne- og ungdomsskole er på Hopen med tilhørende antall sårbare mjuke trafikanter i området. Området på Hopen, som kommunesenter, er et*

*område som så si alle innbyggere i kommunen må forholde seg til på en eller annen måte, med tilhørende forskjellige brukergrupper og viktigheten av god planlegging.*

*Området har allerede et høytrafikkert kryss på fylkesvegen og samtidig er det foreslått nytt kryss mellom fylkesvegene sør-vest for dagens kryss. Nye utbyggingsområder krever naturligvis nye avkjørsler som igjen kompliserer trafikkbildet ytterligere, med både kryssninger av biltrafikk og mjuke trafikanter.»*

Sjå også merknader om tettstadutvikling. Vi ønsker i tillegg å peike på at konsekvensutgreiinga ikkje i det heile tek stilling til at fylkesveg 6200 etter planen kjem til å bli bygd inn av tettstaden. Det er vist til at trafikkforholda skal løysast i reguleringsprosess. Dette fortel ingenting om faktiske konsekvensar, berre om avbøtande tiltak. Her bør konsekvensutgreiingane oppdaterast.

### **Automatisk freda kulturminne**

Ved første gongs offentleg ettersyn reiste vi motsegn til Innspel 18, Dampleia, gbnr 18/4. Planforslaget er no i tråd med våre merknader, og vi trekker motsegna når gjeld Dampleia. Kommunen har endra SOSI-kodane for omsynssoner kring automatisk freda kulturminne (H\_730) og kulturmiljø (H\_570) i tråd med våre innspel. Vi har likevel nokre merknader knytt til nyregistreringar. Innanfor området for innspel 66 Edøy, gbnr 13/24, er det gjennomført ei arkeologisk registrering. Det vart gjort funn av automatisk freda kulturminne. Dette er ikkje synlege i plankartet. Det er også andre nyregistreringar som ikkje er vist i plankartet, mellom anna funna gjort på Edøy, knytt til georadarundersøkingane i fjor, blant dette Edøy-skipet. Vi ber om at kommunen oppdaterer kartlaget for automatisk freda kulturminne (SOSI H\_730) til dagens situasjon.

Vi ber også kommunen om å utvide H570\_12 til å gjelde områda ikring Edøy-skipet med omkringliggjande kulturminne. Vi gjer vidare merksam på at overskrifta for omsynssonene D og C under §§ 3.5 og 3.6 i føresegnene framleis ikkje korrekt lovtilvising.

Vi presiserer nok ein gong at alle forslag til reguleringsplanar og dispensasjonar som vanleg skal sendast oss til vurdering fordi kommuneplanen ikkje gir endeleg avklaring i forhold til desse interessene, jf. §§ 9 og 25 i kulturminnelova. Dette gjeld også byggesaker i samsvar med LNF-føremålet.

I møte den 25.02.2020 vart det retta merksemd mot regulering av Korsholmen, GID 38/10, innspel 48, til fritidsbustader. Forslaget kommunen no kjem med er vesentleg redusert samanlikna med førre runde. Kommunen skriv i KU at tiltaket vil ha liten negativ konsekvens. Området vil råke omsynssone C, H570\_17, og vil såleis ha ein større negativ effekt når gjeld kulturminneomsyn på Korsholmen. Ved å opne opp for utbygging på Korsholmen gjer ein store inngrep i kulturmiljøet, og endrar opplevinga av eit verdifullt kulturlandskap som ikkje er reversibelt sjølv om området no er mindre enn tidlegare foreslått. Eldre kjelder hevder at Korsholmen vart nytta som gravplass i ein tid ved Odden kyrkje. Alle tiltak på Korsholmen skal inn til oss for vurdering, og vil med stort sannsyn krevje arkeologisk registrering. Resultata frå registreringa kan ha følger for ein eventuell vidare planprosess.

Vi gjer særskilt merksam på at det ikkje er tillatw å gjere inngrep i grunnen eller gjennomføre andre tiltak som kan virke inn på mellomalderkyrkjestaden Edøy utan at det er gitt løyve til dette, jf. § 8 i kulturminnelova. Eventuell søknad om løyve til inngrep skal sendast Møre og Romsdal fylkeskommune i god tid før arbeidet er planlagd satt i gang. Kostnader

knytt til nødvendige undersøkingar og eventuelle arkeologiske utgravingar vert belasta tiltakshavar. Dette gjeld også den delen av mellomalderkyrkestaden som ligg utanfor «spesialområde bevaring» i gjeldande plan for Edøy hamn – Planid 20070002.

Forbodet mot inngrep i mellomalderkyrkestaden vil også gjelde nye graver innanfor den automatisk freda kyrkjegarden på Edøy, ettersom kyrkjegarden ikkje lengre er i bruk. Vi viser i denne samanheng til Kirkerundskrivet, rundskriv T - 3/2000 frå MD og KUF , når det gjeld vurdering av kontinuerleg bruk av mellomalderske kyrkjegardar, og viser til Riksantikvaren si fråsegn til førre høyringsrunde.

### **KONKLUSJON**

Ut frå omsynet til trafikktryggleik, jamfør veglova §§ 1a og 9, og i medhald av regional delplan for attraktive byar og tettstader, har vi **motsegn** til området BN1 og den delen av BS01 som ligg sør for fylkesveg. At dette vert etterkome, er også **eit vilkår** for at vi skal kunne trekke motsegna som vart gitt med utgangspunkt i regional delplan for attraktive byar og tettstader.

Øvrige motsegner gitt i brev 25 mai 2018 er å sjå som trekt.

Vi viser elles særskilt til merknader under automatisk freda kulturminne, som fordrar nokre tekniske oppdateringar før planen kan vedtakast.

Til sist viser vi til generelle råd og kommentarar som kommunen bør vurdere før eigengodkjenning.

Med helsing

Ingunn Bekken Sjøholm  
Fylkesplansjef

Johnny Loen  
Plansamordnar

*Brevet er elektronisk godkjent og vil ikke bli sendt i papir*

#### Fagsaksbehandlar:

Samferdsel: Rådgivar Ida Sigerseth, tlf. 71 28 05 48

Automatisk freda kulturminne: Arkeolog Torill Einara Nerbøvik, 71 28 03 30

Tettstadutvikling: Rådgivar Grete Kongshaug, tlf 71 28 01 67

Kopi:

Statens vegvesen, Region midt  
Fylkesmannen i Møre og Romsdal