
Arkivsak-dok. PLAN-21/00161-34
Saksbehandler Tom Reidar Høibjerg

Saksgang

Møtedato

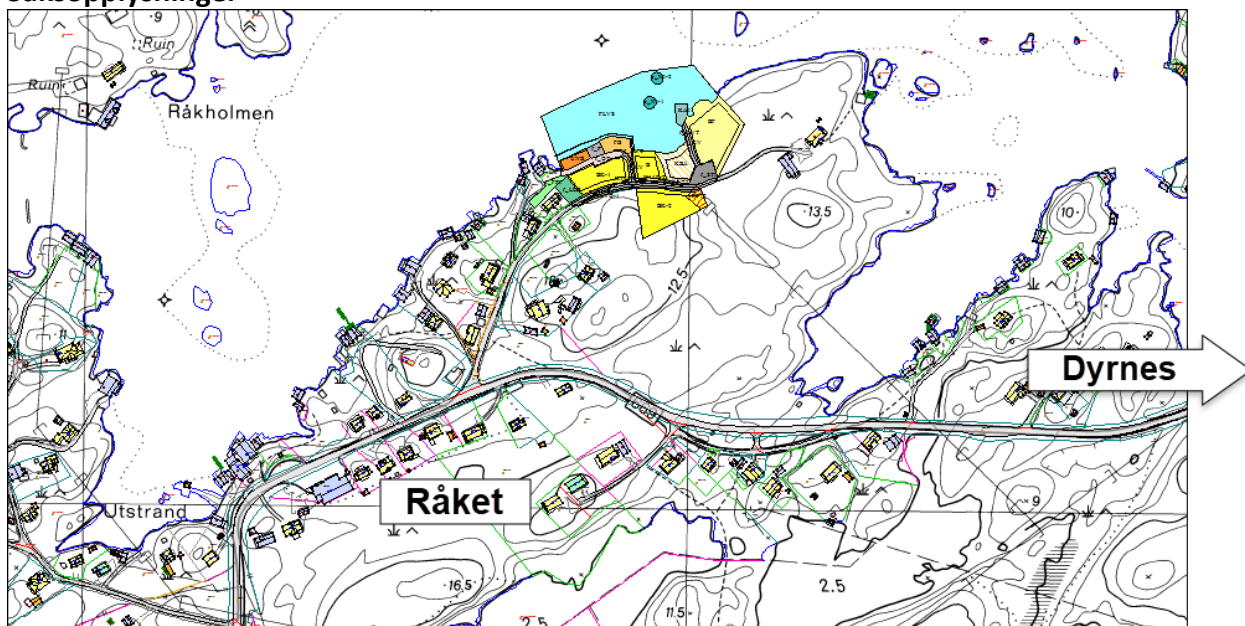
Saksframlegg

Detaljreguleringsplan for Båtneset, planid. 20210003. Førstegangsbehandling.

Kommunedirektørens innstilling:

1. Smøla formannskap fremmer saken og legger den ut til høring og offentlig ettersyn etter plan- og bygningslovens § 5-2 og § 12-10.
2. Kommunedirektøren skal før sluttbehandling i Smøla kommunestyre sørge for at planens innhold og framstilling blir digitalisert og kvalitetssikret, samt at det blir foretatt eventuelle mindre suppleringer og justeringer.
3. Det tas sikte på å oppheve følgende plan:
 - Planid.: 1573-20050001b
 - Plannavn: Solvik
 - Vedtatt: 28.04.2010
4. Det tas sikte på å harmonisere arealformålet i kommuneplanens arealdel rundt og utenfor fremlagt plan. Når planforslaget blir godkjent vil det oppstå et «hulrom» uten arealformål, markert som bokstav A i fig.9. Videre vil arealformålet «Næringsbebyggelse» (bokstav B i fig.9) i kommuneplanen ha liten verdi.

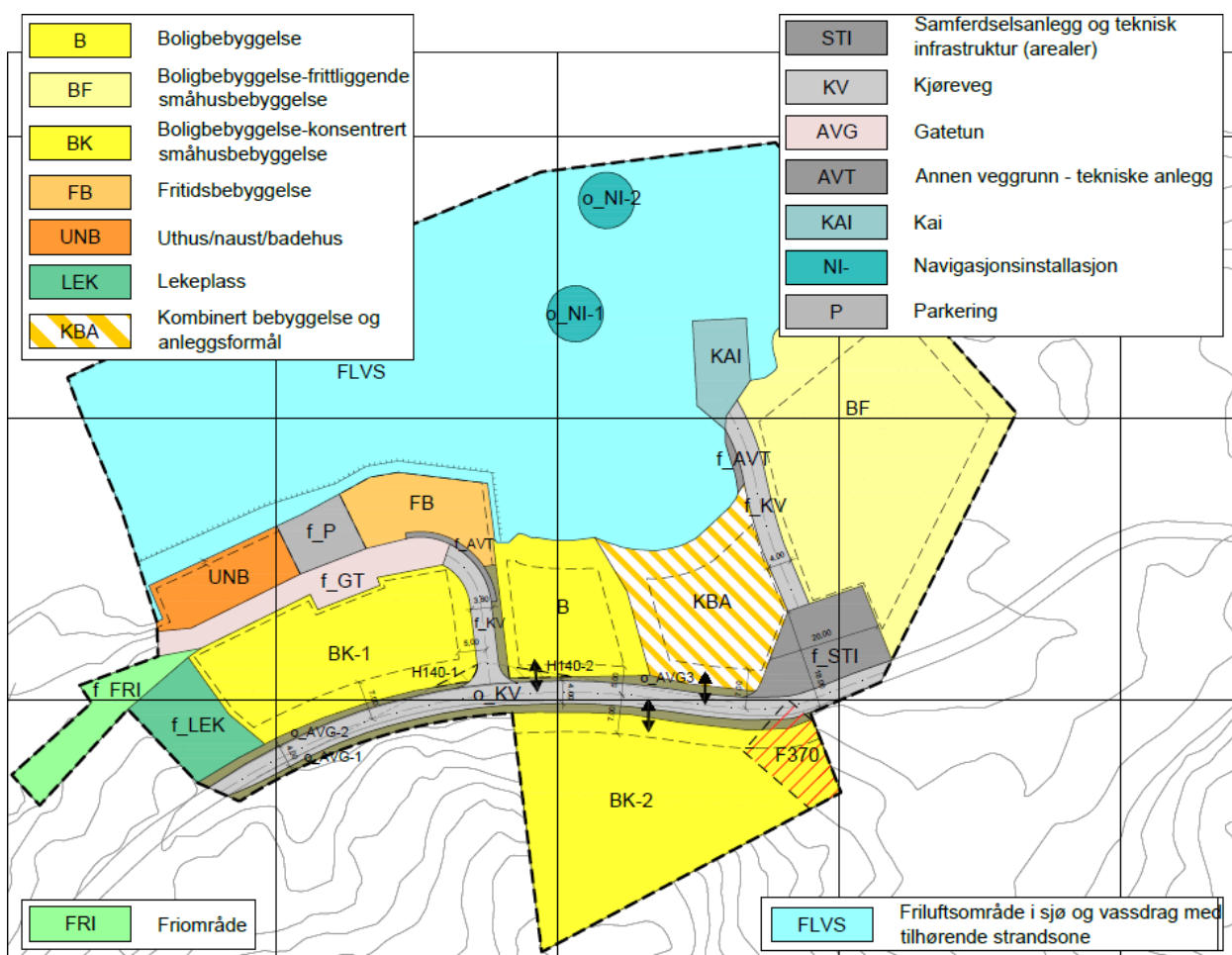
Saksopplysninger



Figur 1 Oversiktskart: Råket og planforslagets plassering

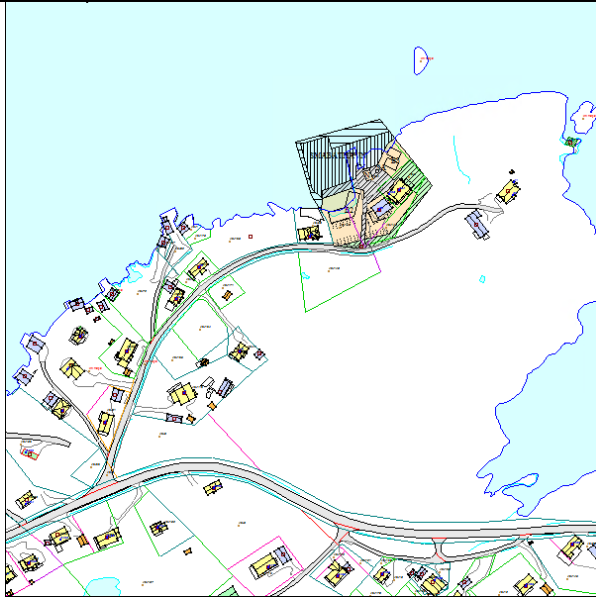
Forslagsstiller: Park Stranda AS

Plankonsulent: Ikon Arkitekt & Ingeniør AS



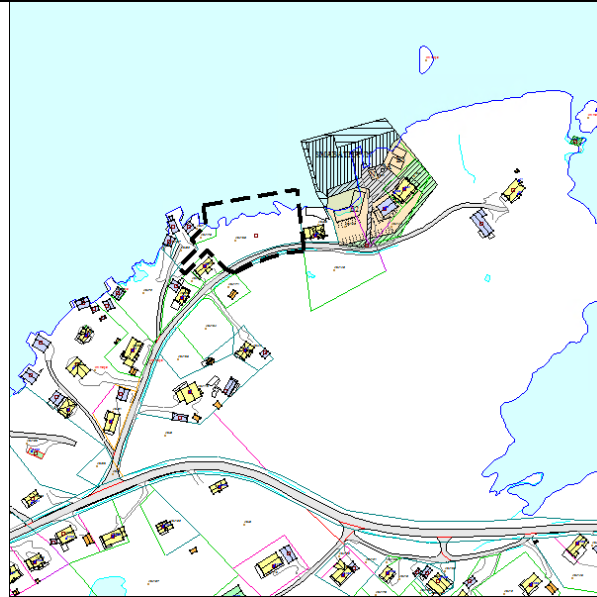
Figur 2 Planforslaget

Nåværende situasjon



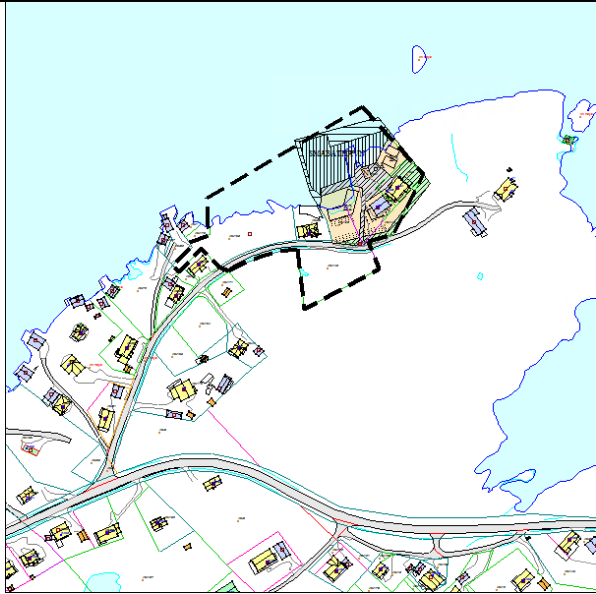
Figur 3 Dagens status: Reg.plan i området.

Planavgrensning nr.1



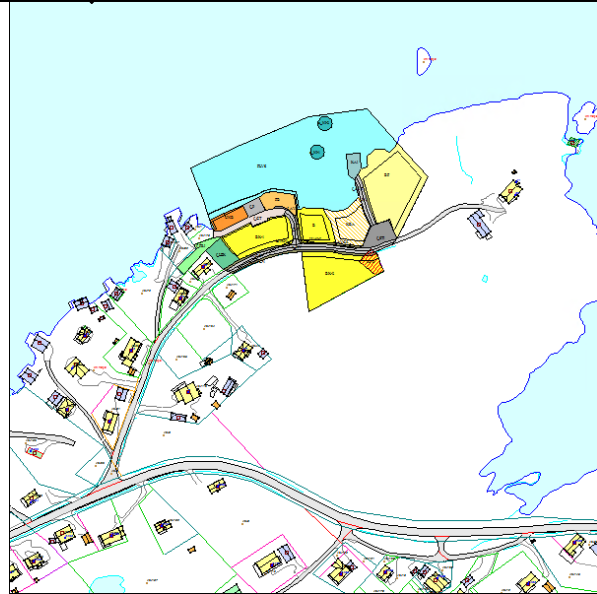
Figur 4 Forslag nr.1: Planomfang

Planavgrensning nr.2



Figur 5 Forslag nr.2: Planomfang

Detaljreguleringsplan



Figur 6 Planforslag

Reguleringsplanen skal tilrettelegge for etablering av frittliggende småhusbebyggelse på eiendommene 46/148 og 46/163. I tillegg skal planen tilrettelegge for etablering av naust og rorbuer mot sjøfronten på eiendom 46/163. Reguleringsplanen fastsetter også fylling i sjø, for arealer tiltenkt naust og rorbuer, samt etablering av bølgebryter i sjø.

Planen vil inkludere og erstatte gjeldende reguleringsplan for Solvik (PlanID.: 157320050001b) (fig.3). Hensikten med å inkludere gjeldende reguleringsplan er å oppdatere reguleringsplanen iht. dagens planretningslinjer samt utvikle området etter dagens behov. Adkomst til planområdet skjer via kommunal veg 1080, Båtnesvegen. Veien er smal og to møtende biler kan passere kun enkelte steder. Detaljregulering skal også finne en løsning for trafikkavviklingen langs Båtnesvegen.



Figur 7

Tidslinje

Dato	Tittel	
29.04.202	1 Anmodning om planoppstart	
25.05.202	1 Planavgrensning nr.1 avslås	
07.09.202	1 Møte nr.1	
15.09.202	1 Merknad 1	
16.09.202	1 Merknad 2	
22.09.202	1 Merknad 3	
24.09.202	1 Anmodning om planoppstart	
04.10.202	1 Møte nr.2	
06.10.202	1 Melding om planoppstart	
18.10.202	1 Svar KnHavn	HØRING
20.10.202	1 Svar Fiskeridir.	
29.10.202	1 Svar Statens vegvesen	
03.11.202	1 Svar Kystverket	
10.11.202	1 Svar NVE	
12.11.202	1 Svar Statsforvalteren	
24.11.202	1 Svar Fylkeskommunen	
02.12.202	1 Svar NTNU Vitenskap.	

29.06.202	
2	Arkeologisk registrering
14.07.202	
2	Fagrapport arkeologisk
05.04.202	
4	Forslag til detaljreg.plan

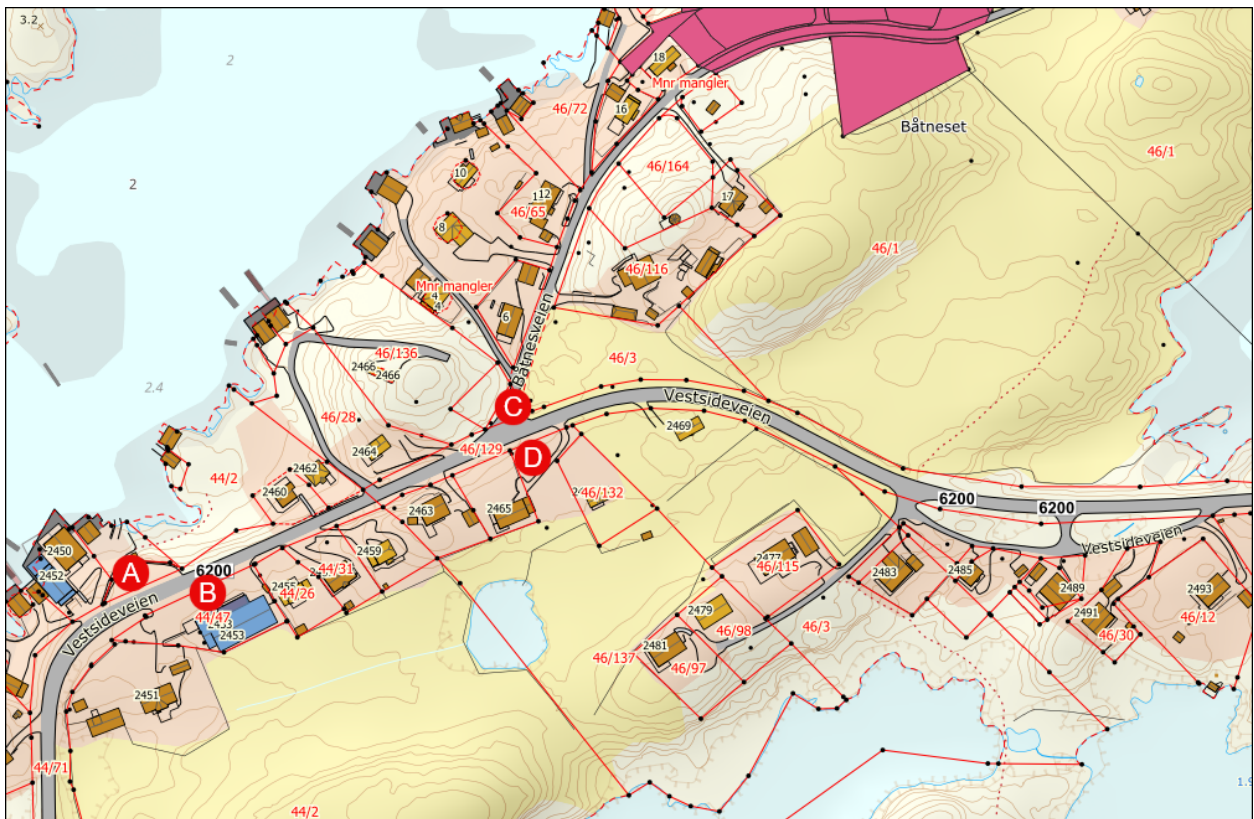
Søknad om planoppstart ble førstegang behandlet i Smøla formannskap den 25.05.2021 i sak 20/21. Søknad om planforslag ble da avslått. I avslaget ble det bedt om at planavgrensningen ble utvidet til å inkludere reguleringsplan Solvik, samt inkludere areal sør for Båtnesveien. Planavgrensning ble justert i henhold til kommunens tilbakemeldinger og planoppstart ble godkjent. Oppstartsmøte ble gjennomført 04.10.2021.

Man bør derfor foreta en mindre endring av kommuneplanen i etterkant, for å rydde opp i formålsfargen, der arealformålet «Næringsbebyggelse» fjernes helt og erstattes med «Boligbebyggelse» eller liknende som legges helt inntil reguleringsplanen som her antatt vedtas.

Ved å inkludere Solvik planen (PlanID.: 157320050001b) i foreslått planforslag, får man ryddet opp i en eldre plan som har mistet sin relevans i forhold til dagens bestemmelser og bruk. Blant annet er formålsfargen ikke i tråd med tegnereglene i Nasjonal produktspesifikasjon for arealplan og digitalt planregister. Videre ser vi relativt store avvik mellom plan og etablert infrastruktur samt bygninger. Alternativet ville vært to små reguleringsplaner i området, en etter dagens standard og en som ikke holder mål.

Nasjonale retningslinjer – Barn og Unge

Det er av stor betydning at hensynet til barn og unge blir tilstrekkelig ivaretatt i planleggingen og i kravene til konkrete byggetiltak. Planleggingen påvirker barn og unges nærmiljø og oppvekstvilkår både på kort og lang sikt. I tråd med formålsparagrafen (§ 1-1) i plan- og bygningsloven skal alle planleggingsaktiviteter omfatte hensyn til barn og unge. Planleggingen skal tilrettelegge for aktivitetsfremmende omgivelser som gir muligheter for sosialt samvær, lek og utvikling. Kommunen har ansvaret for å sikre at punktene 4 og 5 i retningslinjene (Rundskriv T-2/08) blir ivaretatt.



Fylkesveien i området har en bredde på under 4 meter, noe som gjør det umulig å passere skolebussen ved avkjøringen til Båtnesveien (punkt C og D). Ved punkt A og B er det imidlertid mulig å passere bussen. Kommunen vurderer det som lite forsvarlig å slippe av små barn ved punkt A for deretter å gå langs den smale fylkesveien til Båtnesveien. Avstigning ved vegkrysset til Båtnesveien (punkt C) vurderes som en sikrere løsning. Påstigning til skolebussen vurderes som noe mer komplisert; påstigning ved punkt B medfører at små barn må gå langs den smale fylkesveien, selv om «ventelommen» ved punkt B er romslig.



Figur 11 Google Street map. Avkjøring til Båtnesområdet (mot høyre)

Påstigning til Dyrnes/Hopen ved vegkrysset til Båtnesveien anses som svært utilfredsstillende på grunn av veibredde, fravær av busslomme, samt at nærmeste sving ligger cirka 50 meter fra vegkrysset. Til tross for at fartsgrensen er satt til 60 km/h, kan det forekomme kjøretøy som kjører raskere. Området er belyst, men det ville vært fordelaktig å etablere en busslomme i retning Dyrnes/Hopen samt innføre fartsdempende tiltak.

Lekeplassen er angitt til å være 300 m². Når det gjelder avstanden mellom lekeplass og bebyggelse i forhold til kravene for «nærlekeplasser», oppfyller områdene BK-1, BK-2 og B disse kravene i henhold til KPA § 1.9. Størrelsen på lekeplassen ligger også innenfor de fastsatte retningslinjene. Området er relativt flatt og krever ikke omfattende planering. I henhold til bestemmelsene i § 2.2 skal lekeplassen være universelt utformet. Ifølge § 3.1.8 skal området ha minimum to lekeapparater og være sikret med gjerde. Ifølge rekkefølgebestemmelsene må lekeområdet være ferdig opparbeidet før første brukstillatelse for boligen kan gis. Selv om vi ønsket en mer sentral plassering av lekeplassen, er det få områder med tilstrekkelig flatt terreng som kan benyttes. Vi konkluderer derfor med at den foreslåtte størrelsen og plasseringen er adekvat og at lekeplassen er sikret gjennom reguleringsbestemmelsene.

Nasjonale retningslinjer – Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Formålet med retningslinjene er å sikre godkjenning av planer som optimaliserer samfunnsøkonomisk ressursutnyttelse gjennom effektiv arealbruk og transportsystemer. Dette omfatter tiltak for å oppnå høy trafiksikkerhet samt fremme bærekraftige og robuste tettsteder. Planleggingen skal også tilrettelegge for verdiskaping og næringsutvikling, samtidig som den bidrar til å forbedre helse, miljø og livskvalitet.

I samsvar med retningslinjene bør utbyggingsmønsteret og transportsystemet utformes for å støtte utviklingen av kompakte og tilgjengelige tettsteder. Dette innebærer en reduksjon i transportbehovet samt fremme av klima- og miljøvennlige transportalternativer. En integrert tilnærming til gang- og sykkelstier er essensiell for å oppnå disse målene.

Planen inkluderer en foreslått gang- og sykkelsti mellom Råket og Dyrnes. Mens realiseringen av stien er gjennomførbart over den lengste delen av strekningen, kan enkelte områder være utfordrende på grunn av terrengforhold og boligens nærhet til veien. For deler av strekningen der stien ikke er realistisk, anbefales det å vurdere alternative ruter for å oppnå ønsket tilgjengelighet og sikkerhet.

Når det gjelder kollektivtransport, vurderes bussforbindelsen til Hopen som tilfredsstillende basert på eksisterende grunnlag. Denne ruten benyttes også av skolebussen, noe som styrker tilgangen til kollektivtransport for både skolebarn og andre reisende. Planområdet tilbyr god gangavstand til både butikk og bussholdeplass, noe som fremmer utviklingen av kompakte tettsteder og reduserer behovet for privatbilbruk.

I tillegg til de foreslåtte tiltakene, bør det vurderes hvordan de langsiktige effektene av transport- og arealplanlegging kan påvirke samfunnets bærekraft. Det anbefales å gjennomføre regelmessige evalueringer av planenes innvirkning på trafiksikkerhet, miljøpåvirkning og sosial inkludering. Videre bør det legges til rette for fleksible tilpasninger i planene basert på fremtidige endringer i befolkningsstruktur og transportmønstre.

Havnivåstigning og stormflo

I henhold til § 5.2.1 i bestemmelsene er de forventede nivåene for havnivåstigning og stormflo for Smøla kommune, målt i forhold til NN2000, angitt som følger:

Sikkerhetsklasse F1: 248 cm

Sikkerhetsklasse F2: 265 cm

Sikkerhetsklasse F3: 275 cm

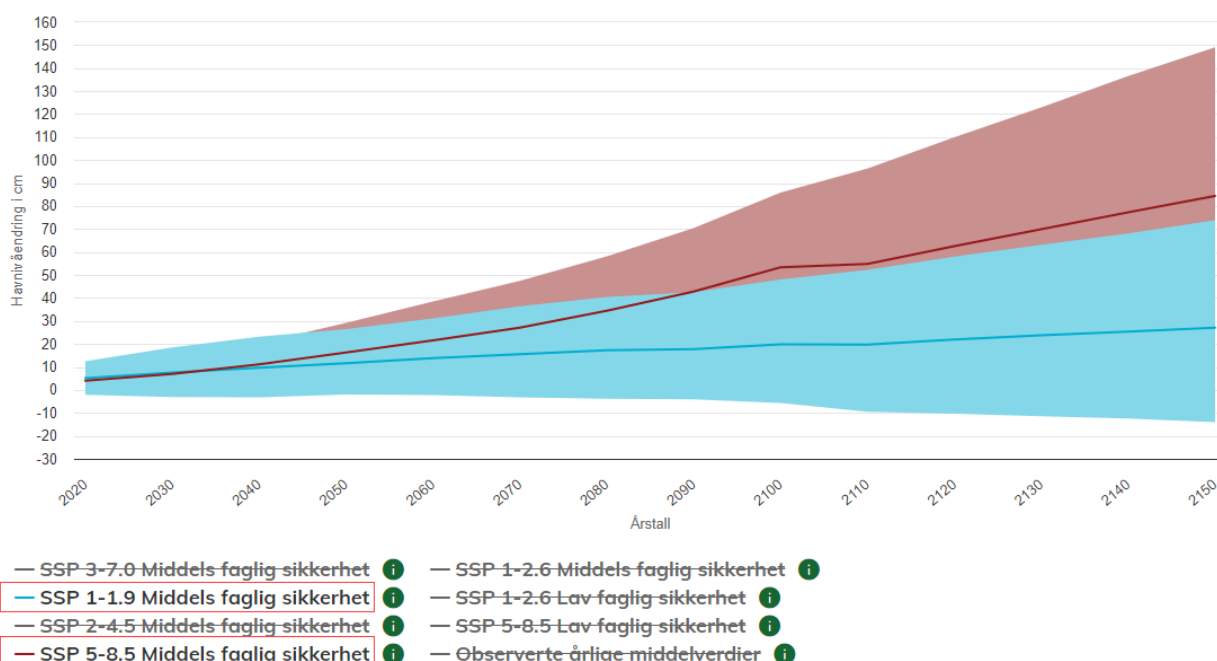
Disse nivåene reflekterer de estimerte høydene som kan forventes på Smøla som følge av både havnivåstigning og stormflo, med økende sikkerhetsmarginer avhengig av byggets funksjon og risikoeksponering.

En ny rapport, «Sea level rise and extremes in Norway», ble lansert 26. april 2024 og gir en grundig analyse av hvordan havnivået langs norskekysten forventes å utvikle seg mot midten og slutten av dette århundret, og videre frem mot år 2300. Rapporten erstatter tidligere veiledere fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), som inneholdt kommunevise tall, med mer detaljerte analyser basert på geografiske og klimatiske forhold. Denne tilnærmingen er mer presis, men samtidig medfører det en utfordring at de generelle tallene for hele kommuner ikke lenger er tilgjengelige.

I tillegg har verktøy som «Se Havnivå» og GeoNorges distribusjoner vist seg å være teknisk ustabile og ressurskrevende, noe som gjør dem mindre pålitelige for nøyaktige beregninger. Alternativt finnes informasjon om havnivåstigning og stormflo med intervaller på 20, 200, og 1000 år på Gislink.no, men spesifikke tallverdier er fortsatt mangelfulle. DSBs rapport HR-2453, publisert i juni 2024, gir heller ingen eksakte tallverdier for havnivåstigning, hvilket gjør det vanskelig å verifisere de oppgitte verdiene.

I lys av fremskrivninger av havnivå for ulike scenarioer basert på forskjellige utviklingsbaner for global oppvarming i perioden 1995–2014, viser data fra Dyrnes i Smøla kommune at havnivåstigningen kan variere betydelig avhengig av scenarioet. De mest optimistiske fremskrivningene (SSP1-1.9) forutsetter

en global temperaturøkning begrenset til 1,5 grader, mens de mest pessimistiske (SSP5-8.5) innebærer en betydelig høyere stigning, potensielt flere meter mot slutten av århundret. Dette vil få store konsekvenser for lokal infrastruktur og bosetting.



Figur 12 Framskrivinger av havnivå for forskjellige scenarier

For eksempel viser fremskrivingene for år 2100 at under scenariet SSP3-7.0, som representerer middels faglig sikkerhet, kan havnivået stige med 42 cm (med en mulig variasjon fra 18 til 73 cm). Ved scenariet SSP5-8.5, som er et høyrisikoscenario, kan havnivået stige opp til 57 cm innen 2100. Ved planlegging for fremtidig utvikling i Smøla er det derfor nødvendig å ta hensyn til disse variasjonene og implementere tilstrekkelige tiltak for å beskytte mot mulig stormflo.

Scenarioer	År 2100	År 2150
SSP 3-7.0 Middels faglig sikkerhet	42 cm (18 — 73 cm)	69 cm (24 — 126 cm)
SSP 1-2.6 Middels faglig sikkerhet	24 cm (2 — 50 cm)	28 cm (-8 — 71 cm)
SSP 1-1.9 Middels faglig sikkerhet	20 cm (-6 — 48 cm)	27 cm (-14 — 74 cm)
SSP 2-4.5 Middels faglig sikkerhet	35 cm (13 — 62 cm)	52 cm (13 — 100 cm)
SSP 5-8.5 Middels faglig sikkerhet	53 cm (27 — 86 cm)	84 cm (35 — 149 cm)
SSP 1-2.6 Lav faglig sikkerhet	22 cm (-5 — 50 cm)	28 cm (-12 — 71 cm)
SSP 5-8.5 Lav faglig sikkerhet	61 cm (23 — 106 cm)	154 cm (35 — 462 cm)

Figur 13 Tabellen viser medianverdien for fremskrivingen, med det sannsynlige utfallsrommet i parentes, for år 2100 og 2150 relativt til referanseperioden 1995–2014.

Reguleringsforslaget som omfatter både UNB (utenom næringsområde) og FB (fritidsboliger) formål på samme sted, adskilt med en parkeringsplass, krever en nøye vurdering av sikkerhetshøyder. UNB ligger innenfor sikkerhetsklasse F1, mens FB er plassert i sikkerhetsklasse F2. Dette innebærer at de respektive områdene må oppfylle ulike krav til høyde over havnivå for å minimere risikoen for flomskader. Det er essensielt å gjennomføre tilpassede tiltak som for eksempel å heve terrenget eller sikre bygningsmasser for å møte de fremtidige utfordringene som havnivåstigning og økt stormflo representerer.

Det går frem av fremlagt planbeskrivelse kap. 4.4 sd.12 at Smøla kommune har et klima som kjenne- tegnes av milde vintere og relativt mye nedbør. Planområdet, som ligger mot vest, er utsatt for de dominerende vindretningene fra vest og nord. Særlig nordavind kan føre til direkte vind- og bølgepå- virkning mot strandsonen, noe som krever nøye vurdering ved planlegging og utforming av småbåt- anlegg, sjøhus og kaier. Selv om området er beskyttet mot havbårer av rekker med øyer, holmer og skjær, kan bølger bygge seg opp over åpne områder. Området har også svært gode solforhold, som er en fordel ved utvikling av bebyggelse og rekreasjonsområder. Norsk klimaservicesenter har laget blant annet en klimaprofil for Møre og Romsdal:

- Disse endringene indikerer betydelige utfordringer knyttet til flom, overvannshåndtering og tilpasning av infrastruktur til et våtere og varmere klima.

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

B	Boligbebyggelse
BF	Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse
BK	Boligbebyggelse-konsentrert småhusbebyggelse
FB	Fritidsbebyggelse
UNB	Uthus/naust/badehus
LEK	Lekeplass
KBA	Kombinert bebyggelse og anleggsformål

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

STI	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer)
KV	Kjøreveg
AVG	Gatetun
AVT	Annen veggrunn - tekniske anlegg
KAI	Kai
NI-	Navigasjonsinstallasjon
P	Parkering

Linjesymbol

---	Plangrense
---	Formålgrense
---	Grense for sikringszone
---	Grense for faresone
---	Byggegrense
---	Regulert senterlinje
---	Frisikotlinje
---	Regulert støttemur
---	Måle og avstandslinje

UNB (Uthus/naust/badehus)

Det går frem av plankart at området UNB har byggegrense mot sjø. Videre ligger bygningsmassen i dette området i sikkerhetsklasse F1. Det betyr at byggverk her skal plasseres, dimensjoneres eller sikres mot flom slik at største nominelle årlige sannsynlighet som er 1/20, ikke overskrides. Ifølge bestemmelsen skal ferdig gulv ligge på minimum kote +3,0 NN₂₀₀₀ forutsatt at konstruksjonen tåler sjøvann og at bygget er forsvarlig forankret til grunnen. Utnyttelsesgraden er på %BYA = 70%. Det betyr at det totalt kan teoretisk bygges inntil ca. 174 m² BYA med naust. Hvis man fører opp naust tilnærmet den størrelsen bestemmelsen tillater, så kan man få opp inntil tre naust på dette stedet. Vi hadde ønsket oss at størrelse på naust var oppgitt som BYA eller grunnflate og ikke som BRA.

- 11

FB (Fritidsbebyggelse)

Det går frem av plankart at området FB har byggegrense mot sjø i øst. I nord så har vi tvetydige signaler på byggegrense. I PDF-fil så synes byggegrensen gå i flukt med formålsfargen. I SOSI-filen så synes byggegrensen å være fraværende. Vi legger til grunn sistnevnte. Det betyr i praksis at FB-området ikke har byggegrense mot nord og at det allerede fra dag en kreves dispensasjon for bygging i FB-området. Det er ikke ønskelig med dispensasjon fra dag en. Og ettersom planbestemmelsen § 2.1 a ikke sier noe om dette, må plankonsulenten derfor rette på byggegrensen for FB området. Videre ligger bygningsmassen i dette området i sikkerhetsklasse F2. Det tillates her oppført rorbu i 2 etasjer. Det betyr at byggverk her, skal plasseres, dimensjoneres eller sikres mot flom slik at største nominelle årlige sannsynlighet som er 1/200, ikke overskrides. Ifølge bestemmelsen skal ferdig gulv ligge på minimum kote +2,3 NN₂₀₀₀.

- Det må etableres en byggegrense mot sjø.

f_P (Felles parkering)

Felles parkering er nevnt i § 3.2.5. Ordlyden i bestemmelsen samsvarer ikke med reguleringskart. I kart har naustområdet benevnelsen «UNB» mens den i bestemmelsen har «BUN». Tilsvarende gjelder for FB versus BF. Det er de samme bokstavene, men i feil rekkefølge.

- Man bør være konsekvent. Bestemmelser og kart må ha like koder

f_GT (Felles gatetun)

I plankart er f_GT tegnet med rosa farge. I tegnforklaringen har den samme fargen fått benevnelsen AVG med teksten «Gatetun». AVG er nevnt iblant annet § 3.2.3. Her er «AVG» beskrevet som annen veigrunn og ikke gatetun. F_GT er forklart i § 3.2.2 som gatetun.

- Blanding av GT og AVG må ryddes opp.

AVG (Annen veggrunn)

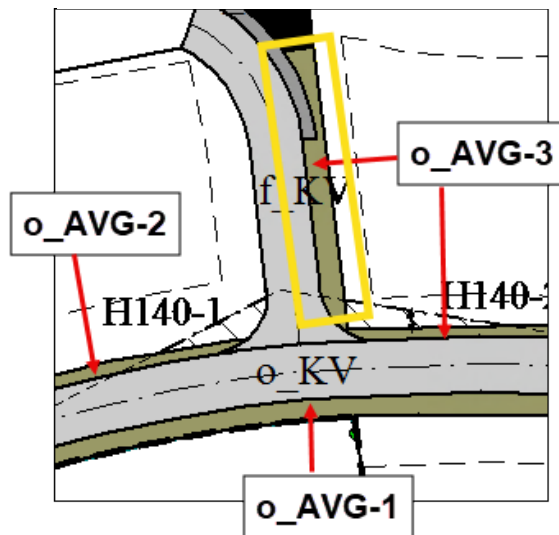
Arealformålet går ikke frem av tegnforklaringen i reguleringskartet. Dette må rettes opp.

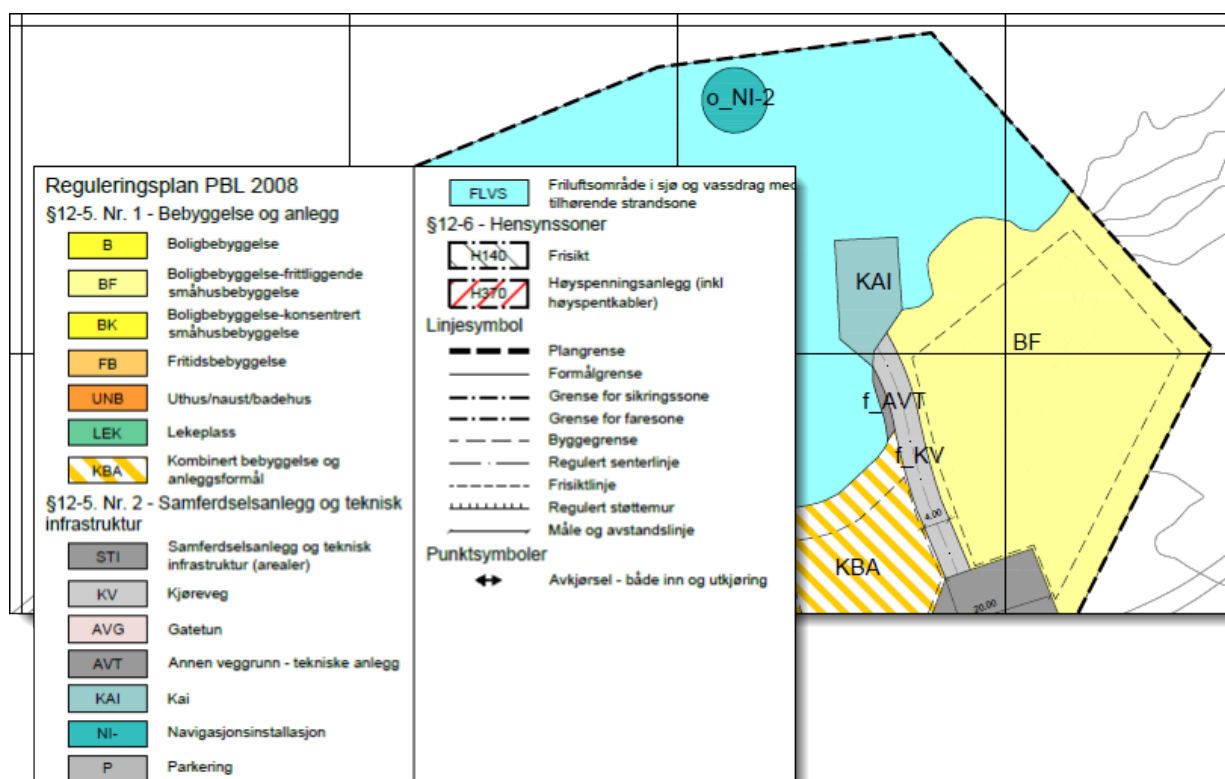
- AVG må inn i tegnforklaringen

Vi er ikke helt sikre på om det er ønskelig at kommunen skal ha ansvar for grønt areal ned mot sjøen (se gul firkant) ettersom veien ned til sjøen er felles. Innenfor den gule firkanten burde benevnelsen være f_AVG og ikke o_AVG.

- O_AVG-3 bør endres til f_AVG-3 for den delen som går ned mot sjøen.

Figur 15





Figur 16 Sjøområdet

Vi noterer oss at sjøområdet avsettes kun til FLVS (Friluftsområde i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone) – SOSI kode 6710.

Forskjellen mellom de ulike SOSI-kodene ligger i spesifikasjonene for arealbruk i sjø og vassdrag, med hver kode som representerer et bestemt formål:

1. **SOSI: 6710 - Friluftsområde i sjø og vassdrag:** Dette området er avsatt til friluftaktiviteter som kan foregå i sjøen eller i ferskvann. Det kan inkludere aktiviteter som bading, fiske fra land, padling og lignende ikke-motoriserte aktiviteter som har til hensikt å bevare områdets naturlige tilstand og fremme friluftsliv.
2. **SOSI: 6220 - Havneområde i sjø:** Dette betegner områder i sjøen som er avsatt til havneformål. Det kan inkludere kommersielle havneområder som brukes til lastning, lossing og lagring av gods, samt tilknyttede tjenester som krever betydelig infrastruktur.
3. **SOSI: 6230 - Småbåthavn:** Denne koden refererer til et område som er spesifikt avsatt for småbåthavner. Dette er havneområder tilrettelagt for mindre båter, typisk for fritidsbruk, og kan inkludere fasiliteter som båtplasser, brygger og lignende.

Disse kodene er en del av det nasjonale registeret for arealformål, og de gir klare retningslinjer for hva slags aktivitet og infrastruktur som er tillatt i de ulike områdene. Dette innebærer at dersom det fra UNB eller FB området skal legges ut flytebrygge, så vil dette kreve dispensasjon. Det vil ikke være aktuelt å gi dispensasjon for flytebrygger i en ny reguleringsplan. Vi foreslår derfor at man tar høyde for dette og setter av områder utenfor området UNB og muligens FB SOSI kode 6230 og SOSI kode 6220 ved kaia.

Tidligere satellitt-/flyfoto viser at kai også har funksjon som småbåthavn med flytebrygge. Vi kjenner også til at denne flytebryggen nå ligger i opplag på land på grunn av skader. Reguleringsplanen bør ta høyde for bølgebryter eller molo, dersom området er for utsatt til flytebrygger.

Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- B Boligbebyggelse
- BF Boligbebyggelse-tiltiggende småhusbebyggelse
- BK Boligbebyggelse-konsentrert småhusbebyggelse
- FB Fritidsbebyggelse
- UNB Uthus/haust/badehus
- LEK Lekeplass
- KBA Kombineret bebyggelse og anleggsformål

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- STI Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer)
- KV Kjøreveg
- AVG Gate/tun
- AVT Annen veggrunn - tekniske anlegg
- KAI Kai
- NI Navigasjonsinstallasjon
- P Parkering

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

- FRI Fritidsområde

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og tilhørende strandsone

Kilde for basiskart: FKB
Dato for basiskart: 16.09.2021
Koordinatsystem: ETRK89-UTM-32N
Høydegrunnlag: NN2000

FLVS Fritidsområde i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

§12-6 - Hensynssoner

- H140 Fritids
- H270 Høydepningsanlegg (inkl høydepntkabler)

Linjesymbol

- Plangrense
- Formålgrense
- Grense for sikringsone
- Grense for faresone
- Byggegrense
- Regulert sentertinje
- Fritidstlinje
- Regulert støttemur
- Måle og avstandstlinje

Punktsymboler

- ↔ Avkjørsel - både inn og utkjøring

Elvridtase: 1m
Kartmålestokk: 1:500
0 12.5 25m

Detaljregulering
Boliger på Båtneset
Med tilhørende reguleringsbestemmelser

Analyses-ID:
1573_Forslag

Forslagsstiller:
Tallkon AS

SAKS-NR.	DATO	SIGN
21/00161	04.04.2024	SA

SAKSBEHANDLING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Dato	Revisjon	Planfasing
09.02.2024	Revisjon	Planfasing
-	Revisjon	-
-	Revisjon	-

Kommunestyret sitt vedtak:

Ny 2. gangs behandling

Offentlig ettersyn fra til

2. gangs behandling

Offentlig ettersyn fra til

1. gangs behandling

Kunngjøring av oppstart av planarbeid

Oppstartsmøte:

PLANEN ER UTARBEIDET AV:

 Rion Arkitekt & Ingeniør AS	Tallkon AS ADU
--	---

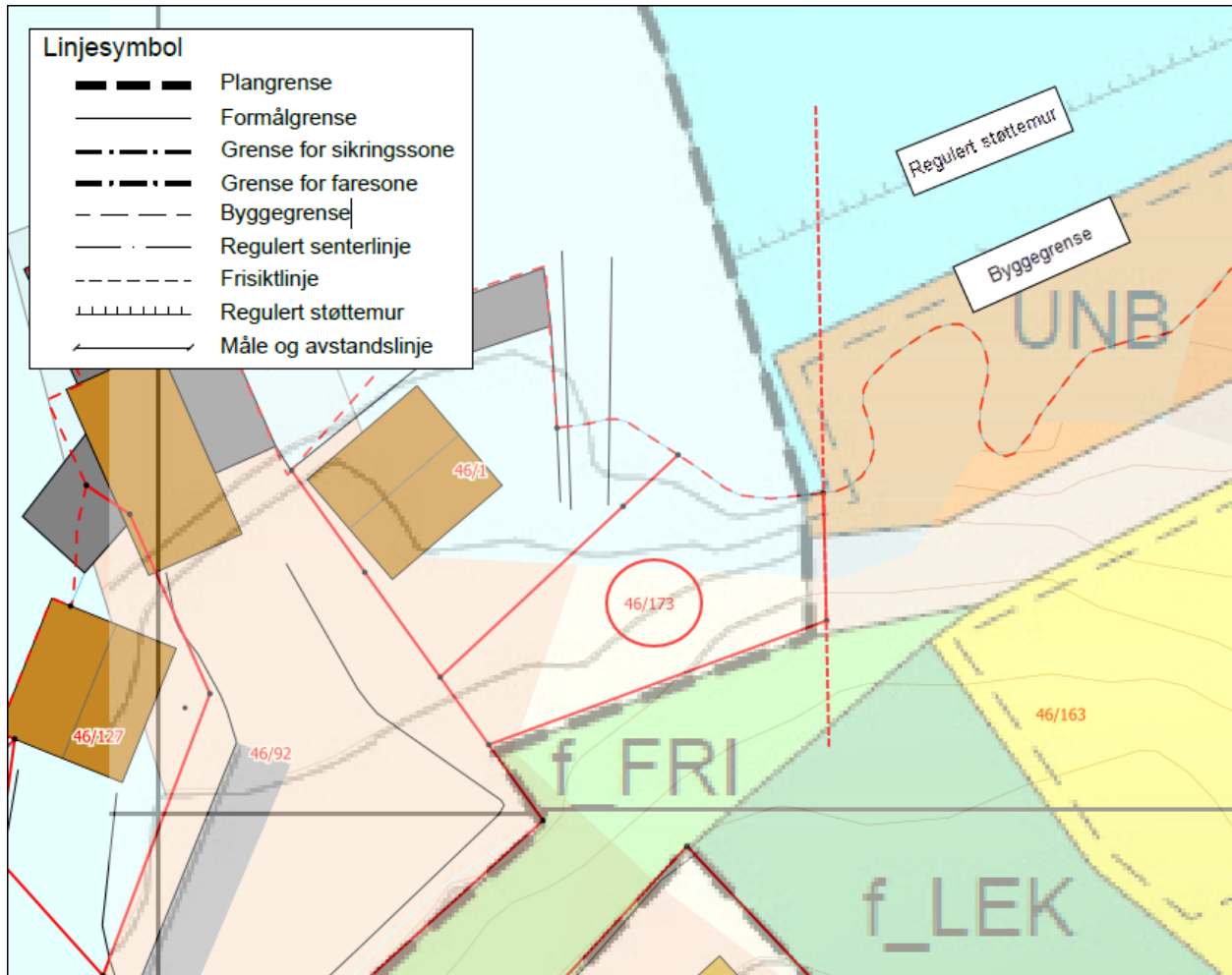
Det bekreftes at planen er i samsvar med kommunestyrets vedtak av

Tegnforklaring

Kartopplysninger

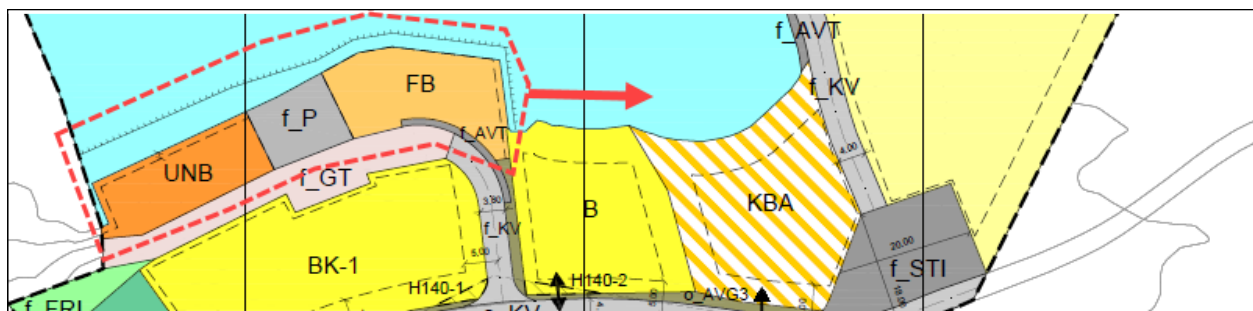
Tegnforklaringer må flyttes lengre opp slik at nederste tekst i tegnforklaringer overlapper teksten i boksen for kartopplysninger.

Tilflott



Figur 17 Redusert "tilflott" for GID 46/173

Vi finner det meget uheldig at eier av 46/173 får en svært redusert tilflott mellom sjø og naust. Både støttemur og byggegrense i sjø setter store hindringer for bruk av eiendom 46/173 som nausttomt. Vi har i dag minst to andre parallelle saker med liknende problem. Vi foreslår derfor at områdene UNB, f_P og FB flyttes i østlig retning, på bekostning av område B eventuelt andre løsninger.



Figur 18



Figur 19

Vedlegg

Plankart Båtneset

20210003_Merknadsmatrise melding planoppstart-Båtneset

20210003_Planbeskrivelse-Båtneset 05.04.24

20210003_Planbestemmelse-Båtneset 05.04.24

20210003_ROS-analyse-Båtneset