



SAKSUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 21/919-25
Saksbehandler Heidi Rødven

Offentlig ettersyn: Detaljreguleringsplan for Apalvika gnr. 51 bnr. 16
Forlagsstiller: WSP Norge AS Tiltakshaver: Porta Risør AS

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Miljø- og teknisk utvalg	01.12.2021	21/56

Miljø- og teknisk utvalg har behandlet saken i møte 01.12.2021 sak 21/56Habilitetsvurdering

Stian Lund (V) ba om å få sin habilitet vurdert på grunn av sin rolle i Søndeled Bygg AS og et eventuelt salg av et bygg til utbygger i forbindelse med kjøp av tomt på Ørsmålen.

Han ble enstemmig vedtatt habil etter forvaltningsloven § 6 andre ledd.

Willy Thorsen (Frp) tiltrådte som vara.

Administrasjonen opplyste om at § 6.2 c) bør endres ved at ordene «fra «bommen»» tas ut fordi hensikten med bestemmelsen er at hele den private veien må oppgraderes. Utvalget var enige i dette og voterte enstemmig at ordene «fra bommen» tas ut.

Alexander Stamsø (Sp) fremmet følgende forslag:

§ 1.1 Formålet endres til bolig og fritidsbebyggelse. 50/50%

§ 1.1.1 Innenfor BFB skal det oppføres bolig og ferieleiligheter.

Paul Andreas Aakerøy (R) fremmet følgende forslag:

Saken utsettes for befarng.

Alexander Stamsø (Sp) fremmet følgende forslag:

For å bøte med silhuett mot vest foreslås følgende endret i reguleringsbestemmelsene:

§ 1.1.5 Innenfor bestemmelsesområde #2 tillates en gesimshøyde på maksimum kote 18.

Innenfor bestemmelsesområde # 3 tillates en gesimshøyde på maksimum kote 18.

Innenfor bestemmelsesområde #4 tillates en gesimshøyde på maksimum kote 18.

For å avklare veirett så tidlig som mulig foreslås følgende inn i reguleringsbestemmelsene:

§ 6.1 d ny bestemmelse skal lyde:

«Det utarbeides en plan for utbedring og vedlikehold av privat vei i samarbeid med grunneiere.»

Votering

Paul Andreas Aakerøys (R) utsettelsesforslag falt med 2 mot 7 stemmer.

Parti	For	Mot
Arbeiderpartiet (2)		2
Høyre (3)		3
Kristelig Folkeparti (1)		1
Rødt (1)	1	
Senterpartiet (1)	1	
Venstre (1)		1

Alexander Stamsøs (Sp) første forslag falt med 2 mot 7 stemmer.

Parti	For	Mot
Arbeiderpartiet (2)		2
Høyre (3)		3
Kristelig Folkeparti (1)		1
Rødt (1)	1	
Senterpartiet (1)	1	
Venstre (1)		1

Alexander Stamsøs (Sp) andre forslag, første del falt med 2 mot 7 stemmer

Parti	For	Mot
Arbeiderpartiet (2)		2
Høyre (3)		3
Kristelig Folkeparti (1)		1
Rødt (1)	1	
Senterpartiet (1)	1	
Venstre (1)		1

Alexander Stamsøs (Sp) andre forslag, andre del falt med 2 mot 7 stemmer

Parti	For	Mot
Arbeiderpartiet (2)		2
Høyre (3)		3
Kristelig Folkeparti (1)		1
Rødt (1)	1	
Senterpartiet (1)	1	
Venstre (1)		1

Kommunedirektørens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

Miljø- og teknisk utvalgs vedtak

Miljø og teknisk utvalg viser til saksutredningen og legger detaljreguleringsplan for Apalvika, gnr. 51 bnr. 6, ut til offentlig ettersyn i medhold av § 12-10 i plan- og bygningsloven. Før planen legges ut til høring, må følgende endringer foretas i planbestemmelsene:

§ 1.1.10 tilføyes ny setning «Det skal avsettes 2 parkeringsplasser pr. boenhet».

§ 2 endres ved at «...og i samsvar med til enhver tid gjeldende kommunale normaler» tas ut.

§ 2.2 endres ved at andre og tredje setning tas ut.

§ 2.3 tilføyes ny setning «Innenfor formålet f_SH1 tillates det etablert sjøvannspumpeanlegg.»

§ 3 endres ved at tredje og fjerde setning tas ut.

§ 5.1 tilføyes ny setning «Det skal utarbeides en skjøtselsplan som godkjennes av kommunen.»

§ 6.2 b) endres ved at det tas inn ny setning «Nødvendige bergsikringstiltak ovenfor allment tilgjengelige områder skal være gjennomført. Tiltakene må ivareta naturtypene i og utenfor planområdet. For byggeområdet og de allment tilgjengelige områdene skal det gjennomføres nødvendige sikringstiltak knyttet til snøskred.»

§ 6.2 c) endres ved at det tas inn ny setning «Høyden på veien skal økes tilstrekkelig for å tåle 200-årsflom.»
Ordene «fra «bommen»» tas ut.

§ 6.2 d) ny bestemmelse skal lyde «Utbedringer på Hasåsveien, fv. 3446, i form av møteplasser/breddeutvidelser skal gjennomføres i samarbeid med Agder fylkeskommune basert på fagrapport «Trafikkanalyse for Apalvika» datert 26.07.21. Det må inngås en gjennomføringsavtale med fylkeskommunen.»

§ 6.2 e) ny bestemmelse skal lyde «Det må opparbeides tilstrekkelig gjesteparkering for allmennheten knyttet til bruk av områdene f_VB1 og 2 samt f_SH2.»

Endret planforslag sendes kommunen på sosi-, pdf- og word-format før den legges ut til offentlig ettersyn i minimum 6 uker.

**Offentlig ettersyn:
Detaljreguleringsplan for Apalvika gnr. 51 bnr. 16
Forslagsstiller: WSP Norge AS
Tiltakshaver: Porta Risør AS**

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Miljø og teknisk utvalg viser til saksutredningen og legger detaljreguleringsplan for Apalvika, gnr. 51 bnr. 6, ut til offentlig ettersyn i medhold av § 12-10 i plan- og bygningsloven. Før planen legges ut til høring, må følgende endringer foretas i planbestemmelsene:

§ 1.1.10 tilføyes ny setning «Det skal avsettes 2 parkeringsplasser pr. boenhet».

§ 2 endres ved at «...og i samsvar med til enhver tid gjeldende kommunale normaler» tas ut.

§ 2.2 endres ved at andre og tredje setning tas ut.

§ 2.3 tilføyes ny setning «Innenfor formålet f_SH1 tillates det etablert sjøvannspumpeanlegg.»

§ 3 endres ved at tredje og fjerde setning tas ut.

§ 5.1 tilføyes ny setning «Det skal utarbeides en skjøtselsplan som godkjennes av kommunen.»

§ 6.2 b) endres ved at det tas inn ny setning «Nødvendige bergsikringstiltak ovenfor allment tilgjengelige områder skal være gjennomført. Tiltakene må ivareta naturtypene i og utenfor planområdet. For byggeområdet og de allment tilgjengelige områdene skal det gjennomføres nødvendige sikringstiltak knyttet til snøskred.»

§ 6.2 c) endres ved at det tas inn ny setning «Høyden på veien skal økes tilstrekkelig for å tåle 200-årsflom.»

§ 6.2 d) ny bestemmelse skal lyde «Utbedringer på Hasåsveien, fv. 3446, i form av møteplasser/breddeutvidelser skal gjennomføres i samarbeid med Agder fylkeskommune basert på fagrapport «Trafikkanalyse for Apalvika» datert 26.07.21. Det må inngås en gjennomføringsavtale med fylkeskommunen.»

§ 6.2 e) ny bestemmelse skal lyde «Det må opparbeides tilstrekkelig gjesteparkering for allmennheten knyttet til bruk av områdene f_VB1 og 2 samt f_SH2.»

Endret planforslag sendes kommunen på sosi-, pdf- og word-format før den legges ut til offentlig ettersyn i minimum 6 uker.

Vedlegg

Planbeskrivelse

Reguleringsbestemmelser 04.10.2021

Plankart Apalvika 04.10.2021

Samlet - Innspill ved oppstart

ROS-analyse

Notat VA-plan

Apalvika Ingeniørgeologisk premissnotat Rev. 1

Illustrasjonsprosjekt fra Spir arkitekter, arkitektkonkurranse 07.07.2021

Fotomontasje 27.09.2021

Notat - Foreløpig vurdering av kaianlegg

Notat - Ålegrass og småbåtanlegg

Notat - Trafikkanalyse Apalvika

Brannnotat til reguleringplan

Snitt med eksisterende og nytt bygg

Terrengsnitt

Terrengsnitt

Merknad ang. veirett

Kommentar på merknad om veirett

Veiavtale Apalvika

Aust- Agder Blad

Brev til Risør kommune

Brev til utbygger av Apalvika

Kort resymé

Det er utarbeidet planforslag for Apalvika som en oppfølging av at det i kommuneplanen er gitt mulighet for å regulere området til bolig-/fritidsformål. Planforslaget innebærer riving av eksisterende bygg og kai, oppføring av nytt bygg med 40 leiligheter, småbåthavn, felles uteområder for beboerne og allment tilgjengelige områder med gangvei langs vannet, to badeplasser og et område for gjestebåter m.m. Formålet blir fritidsboliger.

Miljø og teknisk utvalg skal ta stilling til om planen skal legges ut til offentlig ettersyn eller ikke. Det kan stilles vilkår til endringer før planen legges ut til høring.

Kommunedirektøren innstiller på at planen legges ut til offentlig ettersyn gitt at det foretas noen endringer i kart og bestemmelser.

Saksopplysninger

Bakgrunn for planarbeidet

Utgangspunktet for saken er innspill til kommuneplanen i forrige kommuneplanperiode 2014-2025. Her er det åpnet for oppføring av bebyggelse til kombinert bolig/fritid under forutsetning av at ny bebyggelse plasseres der den nåværende ligger og at Hasåsveien utbedres. Det er krav til utarbeiding av detaljreguleringsplan. I daværende kommuneplan var det tatt inn i bestemmelsene at konsekvensutredningene skulle legges til grunn for videre arbeid. I nåværende kommuneplan (2019-2030) er formålet videreført, men det er ikke tatt inn tilsvarende bestemmelse som stiller krav til at konsekvensutredningene fra forrige periode skal legges til grunn. Allikevel er det naturlig at dette gjøres fordi det er grunnlaget for hvorfor området i sin tid ble lagt inn i kommuneplanen.

I konsekvensutredningen fra daværende kommuneplan sto det bl.a. at nytt bygg måtte plasseres samme sted som eksisterende bygg og at Hasåsveien måtte utbedres som følge av tiltaket. Andre tema i utredningen var at bygget står utenfor rasfarlige områder, men er utsatt for havnivåstigning og stormflo. Også atkomstveien er utsatt for dette fordi den ligger på kote 1 og 2. Naturtyper på land og i sjø er registrert utenom bebyggelsen. Det ble antatt at et erstatningsbygg ville kunne underordne seg landskapet på en god måte. Eksisterende bygg er ikke registrert som kulturminne. Det er ingen lett tilgjengelige områder for allmennheten utenom kaia, p.g.a. det bratte terrenget. På den positive siden viste utredningen til at avstanden til Søndeled er relativt kort, området ligger flott til ved sjøen i et solrikt og sjøvendt område og det er mulighet for båtplasser. Avstanden til E18 er relativt kort og på Søndeled er det tilgang til kollektivtrafikk og servicefunksjoner. Tilkobling til vann og avløp kan løses via sjø eller ved utbedring av veien. Området ligger sånn til at det må benyttes bil eller båt og tiltaket vil ha en påvirkning på klima.

Det er avholdt oppstartsmøte 08.03.21 med utbygger og lagt noen føringer for planarbeidet, herunder at planområdet kunne justeres noe i sjø for å få plass til brygge foran bebyggelsen og at det måtte stilles rekkefølgekrav til utbedring av den private veien. Vi siterer også fra referatet: *«Det planlegges for ca. 40 enheter og riving av eksisterende bygg. Volumet vil bli omtrent som for dagens bygg. Det er viktig å velge en arkitekt som er flink til å tilpasse bygget til landskapet og det anbefales å se på landskapsrommet sett fra sjøen. Dette fordi de fleste vil oppleve bygget herfra. På Frøyna og på Løkketangen er det eldre bebyggelse og derfor er det viktig å se hvilket landskapsrom et nytt bygg vil påvirke.»* Det er viktig å være klar over at det i etterkant av et oppstartsmøte kan oppstå andre problemstillinger enn de som var kjent på daværende tidspunkt fordi planforslaget ikke foreligger så tidlig, kun planinitiativ. Føringer gitt i oppstartsmøtet er derfor ikke bindende for kommunen.

Dokumenter

Planbeskrivelse, plankart og bestemmelser. De to siste er juridisk bindende mens planbeskrivelsen skal legges til grunn for tolkning av kart og bestemmelser.

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS).

Fagrapporter: Notat vann- og avløpsplan, ingeniørgeologisk premissnotat, notat med foreløpig vurdering av kaianlegg, notat om ålegress, trafikkanalyse og brann-notat.

Andre vedlegg: Illustrasjonsprosjekt fra Spir arkitekter, terrengsnitt, snitt av eksisterende/nytt bygg og fotomontasjer.

Planens innhold og avgrensning

Planavgrensningen er redusert etter varsel om oppstart og starter i vest ved eiendomsgrensa mellom 51/16 og 51/25. Herfra går den østover på egen eiendom langs sjøen til grense mot 44/7. Atkomst til planområdet ligger utenfor planens avgrensning via fylkesvei og privat vei.

Det ble varslet om oppstart av planarbeidet 17.03.21. Det har kommet inn 27 innspill. Disse er kommentert av forslagsstiller i planbeskrivelsen. Kommunedirektøren kommenterer temaene i innspillene under «vurderinger» nedenfor. Innspillene ligger som vedlegg.

«Fotavtrykket» for dagens bygg utgjør ca. 1500 m². Fotavtrykket for ny bebyggelse vil utgjøre ca. 1759 m². I tillegg kommer parkering under et hevet bakkeplan som strekker seg ca. 11 m nordover bak ny bebyggelse. Over parkeringsarealet planlegges det er felles uteareal for beboerne. I tillegg kommer brygge og anlegg for allmennheten. Ny bebyggelse vil ha en

større utstrekning enn dagens bebyggelse og er således ikke fullt ut i samsvar med opprinnelig konsekvensutredning fra kommuneplanen 2014. Samtidig er bebyggelsen over bakkenivå vist med tilsvarende utstrekning som det eksisterende tilbygget mot nord. I sjø er avgrensningen også trukket mot sør for å få plass til småbåthavn. Avvikene er såpass begrensede at det ikke er stilt krav til ny konsekvensutredning.

Formålet for bebyggelsen er fritidsbolig. Kommuneplanen åpner for kombinert bebyggelse i samsvar med det opprinnelige innspillet.

Bygningstypen som planlegges er en kombinasjon av punkthus og terrassehus med parkeringsanlegg under og bak bebyggelsen. 50% av leilighetene skal være tilgjengelige boenheter. Den gamle bebyggelsen og kaia skal rives. Det er angitt konkrete byggegrenser og bestemmelsesområder (# 1-4) og fastsatt høyder for punkthusene og utearealet over parkeringen. I tillegg der det gitt detaljerte bestemmelser om avrundede hjørner. I rekkefølgebestemmelsene er det i tillegg stilt krav til utomhusplan og estetisk redegjørelse for materialvalg og arkitektonisk utforming. De to høyeste punkthusene vil kunne bygges inntil kote +26, men tekniske installasjoner som f.eks. heishus, kan tillates inntil 1 m over dette. Som hovedregel skal tekniske installasjoner bygges inne, herunder også nettstasjon. Nedgravd avfallsanlegg skal plasseres innenfor #1. Det skal lages parkering under bygg og uteområde. Det er ikke stilt krav til antall parkeringsplasser pr. boenhet i bestemmelsene, men i planbeskrivelsen er det oppgitt at det skal være plass til 2 biler pr. enhet. Dette inkluderer gjesteplasser.

Nord og sør for bygget er det planlagt felles uteområder for beboerne. For allmennheten er det planlagt gangvei mellom fellesarealet og småbåthavna og videre østover langs sjøen til eiendomsgrensa. Langs det ubebygde arealet øst for dagens bygg reguleres det to badeplasser og et småbåtanlegg for gjester. På land reguleres det til friluftsområder og hensynssoner for bevaring av naturmiljø. I forkant av bygget reguleres det til småbåthavn for beboerne med inntil 40 båtplasser.

Bygningen skal kobles til offentlig vann og avløp.

Friområdene skal være tilgjengelige for allmennheten og det kan tilrettelegges med enkle tiltak som fremmer tilgjengelighet og friluftsinnteresser.

Det er to hensynssoner for bevaring av naturmiljø øst på eiendommen. Disse har fått egne hensynssoner med bestemmelser om bevaring av enkelte trær. I planbeskrivelsen er det oppgitt at det skal lages en skjøtselsplan, men dette er ikke tatt med i bestemmelsene.

Til planen er det foreslått noen rekkefølgebestemmelser. Før det gis rammetillatelse skal det lages utomhusplan, tekniske planer og estetisk redegjørelse knyttet til bygget. Før det gis brukstillatelse for leilighetene skal teknisk infrastruktur være opparbeidet og godkjent, nødvendige bergsikringstiltak være gjennomført og den private veien utbedret.

Fagrapporter

ROS-analysen for området har, i tillegg til andre punkt, pekt ut seks hendelser som er vurdert videre i analysen og som det delvis er tatt høyde for i planforslaget.

<i>Hendelse</i>	<i>Tiltak i plan</i>
bølger/bølgehøyde	Laveste leilighet bygges på kote +3 og parkering på kote +2,5. Brygge er utformet med skjerming for bølger.
stormflo/havnivåstigning	Nederste leilighet bygges på kote +3 og parkering på kote +2,5. Privat vei bør bygges høyere enn i dag for å håndtere

	200-årsflom. Krav til heving av veien er ikke lagt inn i bestemmelsene.
skred/ras/ustabil grunn	Krav til nødvendig bergsikring for bebyggelsen. Det er ikke stilt krav til bergsikring for områder for allmennheten. Det er ikke stilt krav til sikring mot snøskred.
avfallsbehandling	Det bør utføres saneringsrapport for riving av det gamle bygget og tas prøver av gammel betong.
ulykke i av/påkjørsler	Tiltak for plan og gjennomføring må følges opp i prosjekterings- og gjennomføringsfasen, vurdere løsninger for gående/syklende i anleggsperioden. Det er fastsatt rekkefølgekrav for utbedring av privat vei. Det er ikke stilt rekkefølgekrav til utbedring av fylkesveien.
støv/støy	Anleggsarbeid bør gjennomføres innen normal arbeidstid og følge retningslinjer for begrenning av støy fra bygg- og anleggsvirksomhet.

I området er det registrert aktsomhetsområder for jord- og flomskred, steinsprang og snøskred, men ikke der bebyggelsen skal ligge. Det er derfor utarbeidet en fagrapport med prosjekteringsforutsetninger for ingeniørgeologi /geoteknikk. Det er konkludert med at selve bygget ikke ligger innenfor aktsomhetssonen for jord-/flomskred og steinsprang, men at uteoppholdsarealene for allmennheten gjør det. Det bør derfor vurderes tiltak for å imøtekomme aktsomhetsvarsel for steinsprang for arealene øst for bygningsmassen. I tillegg bør det gjøres vurderinger for både bygningsmassen og de allment tilgjengelige områdene hva gjelder snøskred. På grunn av bergets beskaffenhet vil det være behov for bergsikring, både i form av arbeidssikring og permanent. Notatet konkluderer med at tiltakene er avhengig av uavhengig kontroll og at berguttak og bergsikring må detaljprosjekteres.

Som underlag for videre brannprosjektering er det laget en brannstrategi. Her er det redegjort for krav til bæreevne og stabilitet, materialer, tekniske installasjoner, tiltak for å påvirke rømnings- og redningstider, rømningsveier og tilrettelegging for manuell slokking, rednings- og slokkemannskap. Bygget skal fullsprinkles og det blir bl.a. egne brannceller for parkeringskjeller, leiligheter og trapperom. Vegingeniør har utviklet sporingskurver som viser mulighet for snuplass for brannbil. Deler av gatetunet sør for bygget må benyttes og det er tatt inn i bestemmelsene at det ikke skal være faste installasjoner som hindrer fremkommelighet for utrykningskjøretøy.

For kaianlegget er det gjennomført en foreløpig vurdering som konkluderer med at det må gjøres utbedringer av konstruksjonen, men at det vil være mulig å utbedre skadene slik at konstruksjonen er bestandig i nybyggets levetid. Imidlertid er det et kost-nytte spørsmål om man bør rive og bygge nytt eller reparere det gamle. Det må gjøres ytterligere undersøkelser dersom kaia skal beholdes.

Det er utarbeidet «Trafikkanalyse for Apalvika», basert på trafikktegninger gjennomført av Statens Vegvesen. Antatt årsgjennsnitttrafikk etter utbygging vil ligge rundt 428 kjøretøy per døgn. Av disse antas 140 å stamme fra ny bebyggelse i Apalvika. Rapporten konkluderer med å anbefale nedsatt fartsgrense til 30 km/t, anleggelse av fartsdumper på rette strekninger, asfaltert bredde på 4 m med 3 m oppmerket kjørebane, og anleggelse av møteplasser med minimum bredde på 5,5 m og maks 250 m avstand mellom møteplassene.

I notat for vann- og avløp er kommunens VA-norm lagt til grunn. Dagens nett slutter ved eiendommen «Plassen» ved Hasåsveien og det går ledninger i sjø til Kalstadheia. Begge påkoblinger vil kunne gi tilfredsstillende vannmengde til utbyggingsområdet samt lede bort tilført avløpsvann. Beregningen tar høyde for 40 leiligheter. Det er skissert to alternativer; en med ledninger via privat vei og derfra i sjø til Kalstadheia og en i vei, privat og fylkeskommunal, fram til eiendommen «Plassen». For begge løsningene må det inngås avtale om rett til å legge ledninger på privat grunn inkludert framtidig drift og vedlikehold. Søknader om ledninger må byggesaksbehandles.

Sørvest for området hvor det planlegges småbåthavn er det en forekomst av ålegras. Det er derfor laget en rapport som har vurdert forekomsten og utbredelsen av denne. Undersøkelsen viser at det utenfor dagens kai ikke er ålegras. Undersøkelsen er gjort med grabb. Dybdene utenfor kaia er større enn 7-8 meter, noe som gir dårlige livsbetingelser for ålegras. Konklusjonen er at ny småbåthavn ikke vil ha noen konsekvenser for samfunn av ålegras.

Virkninger av planforslaget

Forslagsstiller har gitt sin vurdering av planens virkninger og konsekvenser. Vi viser her til planbeskrivelsen. Kommunedirektørens vurdering følger nedenfor.

Innspill til melding om oppstart

Alle innspillene er lagt ved saken og forslagsstiller har i tillegg referert dem og tilføyd sine kommentarer i planbeskrivelsen. Vi viser derfor til dette underlaget. Tematisk inneholder innspillene merknader til ulike tema.

Fra statlige og regionale instanser

- Ivaretagelse av naturtyper på land og i sjø
- Henvisning til ulike veiledere og retningslinjer samt lovverk
- Rekkefølgekrav om rensing av avløpsvann
- Vurdering av ferdsel i sjø og forebygging av konflikt med badende
- Småbåthavners belastning på miljøet
- Håndtering av overvann
- Utbedring av privat adkomstvei og fylkesveien
- Tilgjengelighet og tilrettelegging for brannvesenet
- Kulturhistorisk verdi for eksisterende bygg

Fra naboer og andre berørte

- Ønske om allment tilgjengelig sted for bading, grilling, utleie av utstyr, aktiviteter m.m.
- Bygninger bør passe til landskapet, beholde dagens volum
- Bevare mye av skogen, ta vare på naturen
- Varsomhet med utbygging i strandsonen
- Kaia brukes til fiske, bading, dykking m.m. - folkehelse
- Støy fra bebyggelsen og båtene
- Ikke tillatt med bygging i strandsonen
- Bevare stillheten i området
- Bygget er et landemerke
- Hasåsveien som skolevei og turvei, utrygt med mer trafikk, mangler møteplasser og fortau
- Redusere fart for båter
- Behov for parkering for allmennheten

- Samsvar med planverk
- Antall leiligheter
- Bygningens kulturhistoriske verdi
- Behov for ny biologisk kartlegging og konsekvensutredning
- Forurensning fra båthavn
- Negativt klimaavtrykk
- Presedens
- Bygningens uttrykk i landskapet
- Påvirkning på Søndeled
- Anleggstrafikk, støv og støy i anleggsfasen
- Trafikk forbi «Plassen»
- Privat vei ligger delvis på eldre søppelfylling
- Asbest i eksisterende bygg
- Fritidsboliger får fortrinnsrett framfor boliger
- Feil plassering av allment tilgjengelig område
- Manglende veirett
- Brøyting ved helårsbruk
- Negativ påvirkning for berørte naboer/eiendommer
- Positivt med utvikling
- Alternativ adkomst fra SSS-veien
- Samarbeid om drift og vedlikehold av privat vei

Økonomi

Tiltaket har ingen direkte økonomisk konsekvens for kommunen utover eiendomsskatt og gebyrer for kommunal saksbehandling ettersom det er fritidsleiligheter.

Kommuneplan

Kommuneplanens hovedmål er «Vi skal vokse – gjennom samarbeid og attraktivitet». Kommunens mål omfatter i hovedsak fastboende, men det er i kommuneplanens arealdel allikevel åpnet for at det kan tillates fritidsbebyggelse i dette området. De områdene som blir allment tilgjengelige, vil kunne være attraktive som møteplass, men det krever at det blir noe avstand til den private bebyggelsen og at det blir enkelt å komme hit til fots og med sykkel, bil og båt. I motsatt fall kan området ende opp med å bli privatisert over tid. Attraktivitet kan også innebære at kommunen får flere turister.

Folkehelse og levekår

Området benyttes i dag til fiske, bading og turgåing. Det er stille og fredelig og området vil endre karakter fullstendig ved gjennomføring av reguleringsplanen slik den er foreslått. For å ivareta mulighet for fiske, bading og turgåing for alle er det helt avgjørende at det opparbeides noe parkering og at småbåter enkelt kan legge til. Området vil ikke lengre oppleves som i dag og noe av dagens kvalitet vil gå tapt, samtidig som nye kvaliteter tilføres.

Klima og miljø

Det er i planbeskrivelsen vist til at store deler av dagens bygg skal selges som materialer til andre prosjekt og at enkelte elementer fra bygget skal gjenbrukes i uteoppholdsarealene. Dette kan ikke kalles bærekraftig, men fremstår som en minimumsløsning. En såpass stor utbygging vil naturlig nok utgjøre et stort klimaavtrykk selv om det velges materialer og

løsninger med lang levetid. Området er i tillegg bilbasert p.g.a. beliggenheten og økt trafikk med biler og båter vil påvirke klima og miljø i negativ retning. Det kan heller ikke sies å være klimavennlig å rive et bygg for å sette opp et nytt.

Nærings- og utviklingsperspektiv

Denne typen utbygging kan på sikt ha indirekte økonomisk konsekvens i form av økt lokalhandel og dersom det velges lokale utbyggere vil det også ha en positivt påvirkning på næringslivet i kommunen. Risør kommune er en mellomstor kommune med ganske stabilt, men til tider synkende befolkningstall. Dette er et argument for at utbyggingen også burde omfatte helårs boliger. På den annen side er turisme en svært viktig næringsvei i kommunen, og tilflytning kan også komme som en konsekvens av kjennskap til Risør som feriested. Eiere av 40 ferieleiligheter kan tilføre Risør kommune, og særlig Søndeled økt handel og aktivitet, som igjen kan stimulere til eksempelvis grunnlag for flere butikker med mer. Søndeled som lokalsamfunn er attraktivt med kort vei til E-18, samtidig som gjester kan komme hit med båt. Risør sentrum er også bare en kort båtreise unna.

Vurderinger

Det er mange merknader til planen, både positive og negative. Framfor å kommentere hvert enkelt innspill har vi valgt å dele vurderingene inn etter tema.

Utbygging i strandsonen

Som nevnt er reguleringsplanen hjemlet i kommuneplanen hvor det er åpnet for å utvikle området med ny bebyggelse. Vi har forståelse for at det stilles spørsmål ved dette fordi Risør kommune fører en restriktiv politikk når det gjelder utbygging i strandsonen for hytter. Mye av kystområdene i Risør er godt bevart som områder for allmennheten til glede for alle. Gjennom kommune- og reguleringsplan er det allikevel tillatt å åpne for utbygging. Kommuneplanen har vært gjennom omfattende behandling i to perioder og er vedtatt med mulighet for bygging i Apalvika i perioden 2014-25 og nå i perioden 2019-30. Kommuneplanen sendes imidlertid ikke ut på høring per brev til alle eiere innenfor kommunens grenser. I samsvar med plan- og bygningslovens regler (kap.11), offentliggjøres den via allmenne kanaler som aviser, hjemmeside, offentlige møter o.l. Vi skjønner derfor at det kan gå flere hus forbi at kommuneplanen viser utbyggingsområder, også i strandsonen.

Det er stilt spørsmål ved om ikke en slik utbygging kan skape presedens. Selv om hver sak skal vurderes individuelt, er det et hensyn også kommunedirektøren ønsker å problematisere. En utbygging et sted kan helt klart skape presedens, dvs. at det vil kunne medføre at også andre utbygginger i strandsonen må godtas dersom sakene er sammenlignbare. For dette tilfellet vil det si at en utbygging først må godkjennes gjennom kommuneplanen og det må være et område hvor det allerede ligger en bebyggelse av et visst omfang. På den annen side kan vi slå fast at områder som Flisvika og Holmen allerede er bygd ut til kombinert bolig/fritidsbebyggelse og at disse områdene også var eldre næringsområder. Det kan derfor argumenteres med at disse sakene allerede har skapt en presedens og at utbygging av Apalvika føyer seg i rekken av disse. En fordel med slike saker er at det åpner for at mange får gleden av sjønære leiligheter på en avgrenset plass som gjør at strandsonen forøvrig holdes åpen for alle. Det er altså både fordeler og ulemper ved en slik type utbygging.

Til planforslaget er det også kommet positive tilbakemeldinger fra folk som setter stor pris på at det skjer en utvikling i området rundt Søndeled. I noen av de negative innspillene er det også understreket at utvikling er ok, men ikke i det omfanget det søkes om her. Andre viser

til at en utvikling kunne ha vært gitt et helt annet uttrykk rent bygningsmessig. Kommunedirektøren har forståelse for disse vurderingene. En utvikling innebærer ikke at den foreslåtte utbyggingen er den eneste saliggjørende for Søndeled og Risør. Det må derfor gjøres en grundig avveining av hvilke konsekvenser det bør legges størst vekt på.

Formål

Den opprinnelige søknaden om å åpne for regulering av området, innebar en kombinasjon av bolig og fritidsformål. Kommuneplanen gir imidlertid ingen sterk hjemmel for å kreve denne kombinasjonen da den er en overordnet plan og begge formålene innebærer lik utbygging, men noe ulik bruk. Utbygger har argumentert for at en bruk til fritidsleiligheter vil belaste området i lavere grad en helårs bebyggelse, noe som trolig er riktig med tanke på bruken i løpet av året. Samtidig er det synd at det ikke legges til rette for boliger på en så flott eiendom. Hovedbegrunnelsen for å akseptere en utbygging med fritidsboliger er den skjermede beliggenheten fra øvrig bebyggelse på Søndeled og at det relativt sett er få fritidsboliger i dette området fra før. Det er kommet innspill til at leilighetene kan bli brukt større deler av året og at dette kan få negative konsekvenser med tanke på krav om brøyting. Dersom det skulle bli tilfelle, vil krav til utbedring av veien sikre at den er mulig å brøyte. Et annet innspill er at fritidsboliger på denne måten gis fortrinnsrett framfor helårs boliger. Det er naturligvis riktig. Miljø og teknisk utvalg står fritt til å kreve formålet endret til kombinert formål bolig/fritid dersom de ønsker det. Samtidig er allmennheten sikret tilgang i området på tross av fritidsformålet, trolig på samme måte som det ville blitt dersom formålet også omfattet boliger. Etter en samlet vurdering innstiller derfor kommunedirektøren på at formålet fritid kan godkjennes.

Hasåsveien

I konsekvensutredningen er det stilt som krav at utbyggingen krever utbedring av Hasåsveien. Den har funksjon både som bilvei, skolevei og turvei og det er svært mange innspill vedrørende trafiksikkerhet på veien, både fra de som er positive til utbyggingen og de som er negative. Allerede i Stedsanalysen for Søndeled fra 2002 er veien markert som trafikkfarlig. Etter dette er det bygd flere nye boliger og en ny utbygging med inntil 40 leiligheter vil forsterke denne vurderingen. Veien er smal og svingete og det er mange avkjørsler. Under utbyggingen vil anleggstrafikken på veien økes vesentlig. I planforslaget er det kun foreslått rekkefølgekrav for utbedring av den private veien til Apalvika. Kommunedirektørens vurdering er at dette ikke er tilstrekkelig for å ivareta trafiksikkerheten til beboerne langs Hasåsveien (fylkesveien). Trafikkanalysen har tydelige anbefalinger om lavere fart, fartsdumper, møteplasser og breddeutvidelse. Ettersom veien er en fylkesvei, kan ikke kommunen bestemme at farten skal reduseres, men det er lovlig å stille rekkefølgekrav under forutsetning av at det inngås en samarbeidsavtale mellom utbygger og Agder fylkeskommune som veieier. Det innstilles derfor på at det tas inn følgende rekkefølgekrav i § 6.2 d) «*Utbedringer på Hasåsveien, fv. 3446, i form av møteplasser/breddeutvidelser skal gjennomføres i samarbeid med Agder fylkeskommune basert på fagrapport «Trafikkanalyse for Apalvika» datert 26.07.21. Det må inngås en gjennomføringsavtale med fylkeskommunen.»*

For den private delen av Hasåsveien er det foreslått rekkefølgekrav som skal sikre maks stigning på 10% og 4 m bredde. Det er derimot ikke stilt krav til at høyden på veien skal tåle en 200-årsflom som anbefalt i ROS-analysen. Ettersom dette er eneste adkomst til området og derfor har en viktig funksjon som beredskapsvei, innstilles det på at § 6.2 c) får følgende tillegg: «*Høyden på veien skal økes tilstrekkelig for å tåle 200-årsflom.»*

Det er også kommet innspill om at den private veien delvis ligger på en eldre søppelfylling. Vi anser at dette er forhold som må tas tak i ved utbedring av veien.

I ett av innspillene er det vist til at det bør vurderes alternativ adkomst fra SSS-veien. Kommunedirektøren kan ikke helt se hvilke trasé som skulle være relevant all den tid terrenget stiger svært bratt mellom bebyggelsen og SSS-veien. Det er også snakk om større avstander. Vi anser derfor ikke dette som et realistisk alternativ.

Naturtyper på land og i sjø

På eiendommen er det registrert en viktig naturtype – rik edellauvskog. I tilhørende faktaark står det: «*Lokaliteten vurderes som viktig (B), da lokaliteten består av relativt lite påvirket edellauvskog, som er relativt artsrik, med en bra variasjon i naturtyper og treslagssammensetning. Potensialet for flere interessante artsfunn vurderes som stort, kanskje særlig for mykorrhizasopper og insekter. Dette vektlegges også ved verdivurderingen.*» Det er dessverre ikke angitt råd om skjøtsel av naturtypen. I planforslaget går avgrensningen av naturtypen helt ned til sjøen. I samme område er det regulert gangvei med tilhørende badeområder i sjø. Det er viktig at det ved opparbeiding av områdene tas best mulig vare på naturtypen. Bestemmelsen for hensynssone «bevaring naturmiljø» bør derfor få et tillegg for å sikre at det biologiske mangfoldet ivaretas og at ikke for mange trær hugges. Det innstilles på at § 5.1 tillegges: «*Det skal utarbeides en skjøtelsesplan som godkjennes av kommunen.*» Denne planen bør også omfatte friområdet mellom de to sonene av hensyn til helheten i området. Til opplysning er det også registrert et enda mer verdifullt område nord for selve bebyggelsen med verdi A. Dette området ligger utenfor planområdet og vil teoretisk ikke bli påvirket av bebyggelsen. Det forutsettes derfor at denne naturtypen får utvikle seg naturlig og at det ikke foretas inngrep her.

For ålegras i sjø anser vi den gjennomførte undersøkelsen i området som tilstrekkelig for å avklare at småbåthavna ikke vil få negative konsekvenser for ålegresset.

Det har kommet innspill om at det bør foretas en ny biologisk kartlegging og konsekvensutredning. Det foreligger kartlegginger på land og i sjø og vi anser kunnskapsgrunnlaget som tilstrekkelig. Utbygging vil ikke påvirke ålegras i sjø og tiltak på land vil i liten grad påvirke naturtypene, men som nevnt over mener vi det er behov for en skjøtelsesplan for områdene på land. Konsekvensutredning er gjennomført på kommuneplannivå og utbyggingen anses ikke å ha så store konsekvenser for miljø og samfunn at det er påkrevd med ny utredning.

Vann- og avløp samt overvann

Statsforvalteren har bedt om at det stilles rekkefølgekrav om rensing av avløpsvann før brukstillatelse gis. Dette begrunnes med fjordens sårbarhet og at den er en av få utvalgte kystområder som har et særskilt vern i torskens gyteperiode. Dette kravet ivaretas gjennom rekkefølgebestemmelsene og teknisk plan for vann og avløp skal inkludere håndtering av overvann. Vi anser derfor disse forholdene som godt ivaretatt.

I § 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur står det at anlegg skal være «i samsvar med til enhver tid gjeldende kommunale normaler.» Dette er en vag bestemmelse som har liten juridisk virkning når det ikke angis normaler med en gitt dato som også legges ut til høring sammen med planforslaget. Det er heller ikke gitt at kommunale normaler må følges ettersom anlegget er privat. Det innstilles derfor på at denne delen av setningen tas ut.

Småbåthavn

Småbåthavner har både fordeler og ulemper. Fordelen er at båtene samles framfor å beslaglegge større arealer langs sjøen. En klar ulempe er at båthavner medfører en forurensning i sjø p.g.a. båtenes bunnstoff og biter fra dette som løsner og synker til bunns. Selv om innholdet i bunnstoffene er mindre farlig enn tidligere, utgjør det fortsatt et miljøproblem. I Apalvika er det i dag ingen båthavn, men kaia har vært i bruk til utskipping av tømmer i flere tiår tidligere. Statsforvalteren har bedt om at naturtyper i sjø kartlegges. Dette er gjort og dybden ved kaia er så stor at det ikke er ålegress eller bløtbunn her. Undersøkelsene viste også at det er lite liv her i dag. Plasseringen anses derfor som fornuftig og til å ha relativt små konsekvenser.

I planbeskrivelsen er det angitt at bebyggelsen delvis skal varmes opp via varme fra sjøvannspumpe. Det mest naturlig er å plassere en slik innretning under småbåthavna og det innstilles derfor på at det tas inn en ny setning i § 2.3: *«Innenfor formålet f_SH1 tillates det etablert sjøvannspumpeanlegg.»* På den måten unngår man behov for dispensasjon ved byggesaksbehandlingen.

I tillegg til båthavna ved bebyggelsen, foreslås det en gjestehavn lengre øst i området. Her kan det tilrettelegges med småbåtanlegg og vannaktiviteter for allmennheten, som stupetårn, badebrygge båtutleie m.m. På begge sider av båthavna er det planlagt badeområder. Det er i denne sammenhengen svært viktig at båthavn og bading skilles fra hverandre på en tydelig måte, f.eks. ved at båter kun legger til på østsiden og funksjonen badebrygge/stupetårn plasseres på motsatt side.

Beredskap og rasfare

Som nevnt over er Hasåsveien den eneste veien til Apalvika, med unntak av sjøveien. I en utrykningssituasjon er det derfor svært viktig at veien er tilpasset utrykningskjøretøy som brannbil og sykebil. Spesielt brannbil har behov for stor plass og gjennomførte sporingskurver viser at det er mulig å tilpasse området til brannbil. Sporingskurvene viser også at det er behov for å bruke en del av fellesområdet mellom gangveien og bebyggelsen og det er derfor tatt inn i § 2.3 at faste installasjoner ikke skal hindre framkommelighet for utrykningskjøretøy. For øvrig er det lang utrykningstid til området og bygget skal derfor sprinkles i sin helhet.

ROS-analysen viste at områdene øst for bebyggelsen ligger innenfor aktsomhetsområdet for jord/flomskred og steinsprang. Allikevel er det bare lagt inn rekkefølgekrav for nødvendig bergsikring knyttet til bebyggelsen. Dette er etter vår vurdering, ikke tilstrekkelig. Det må også gjennomføres nødvendig bergsikring ovenfor områdene som skal være allment tilgjengelige når det planlegges både badeplass, gangvei og båthavn/oppholdsarealer. I tillegg viser ROS-analysen at områdene ligger innenfor aktsomhetsområde for snøskred. Dette er også forhold som må ivaretas. Det innstilles derfor på at § 6.2 x) tilføyes: *«Nødvendige bergsikringstiltak ovenfor allment tilgjengelige områder skal være gjennomført. Tiltakene må ivareta naturtypene i og utenfor planområdet. For byggeområdet og de allment tilgjengelige områdene skal det gjennomføres nødvendige sikringstiltak knyttet til snøskred.»*

Allment tilgjengelige områder

Det er lagt opp til at områdene øst for bebyggelsen skal være allment tilgjengelig via en gangvei som plasseres mellom båthavna og et felles uteareal for beboerne på sjøsida. Flere av innspillene har vist til at kaia i dag brukes til fiske, bading, dykking m.m. av lokalbefolkningen. Dette er en bruk som er positiv for folkehelse og levekår fordi det kan brukes av alle. Når området nå blir endret med en mer privat bebyggelse er det viktig at allmennheten fortsatt får en tilgang til området. Utbygger ønsker å åpne områdene øst for

bebyggelsen for allmennheten i større grad enn i dag og har kommentert at de fleste vil ankomme området med båt. Her planlegges det badeplasser og småbåthavn m.m. Noen av innspillene peker imidlertid på at det er naivt å tro at adkomst i hovedsak vil skje med båt. Det vises til at mange vil velge å kjøre bil hit og at det ikke er planlagt parkering som ivaretar bruken for allmennheten. Kommunedirektøren deler i stor grad denne oppfatningen. Mange vil trolig bruke båt, men mange har ikke båt og vil derfor gå/sykle eller kjøre bil. Dersom områdene blir så attraktive som utbygger ønsker og planlegger for, så vil behovet for gjesteparkering øke. Kommunedirektøren synes det er positivt at områdene åpnes for allmennheten og at det skal tilrettelegges for sykkelparkering, men er opptatt av at bruken skal fungere i praksis. Det innstilles derfor på at det tas inn en ny rekkefølgebestemmelse i § 6.2 e) som lyder: «*Det må opparbeides tilstrekkelig gjesteparkering for allmennheten knyttet til bruk av områdene f_VB1 og 2 samt f_SH2.*»

Kulturhistorisk verdi

Bygget i Apalvika er oppført i 1926 og har vært benyttet som lagerbygg og bygg for utskipping av tømmer til de større båtene som ikke kunne benytte sundet Strømmen p.g.a. dybdeforholdene. Dette fremkommer av Stedsanalysen for Søndeled fra 2002. Her står det også at bygget har en flott takkonstruksjon av rundtømmer. Tidligere befaringer bekrefter dette. Bygget har et særpreg og er et teknisk-industrielt kulturminne. Også Agder fylkeskommune har understreket dette i sin uttalelse og anbefaler i utgangspunktet at bygget bevares. Ulike innspill bekrefter også dette, nemlig at bygget oppfattes som et landemerke og har kulturhistorisk verdi. Ideelt sett er det kommunedirektørens vurdering at bygget burde være benyttet som utgangspunkt for en transformasjon, altså vært gitt en ny bruk basert på byggets egenverdi og gitte forutsetninger. Denne muligheten er altfor lite drøftet i forslagsstillers plandokument og gjenbruk av bygget har heller ikke vært en del av arkitektkonkurransen, noe som er synd. Dette er en svakhet ved planforslaget. Det er vist til at bygningsdeler skal gjenbrukes noe i uteområdene og ellers selges til andre prosjekter. Med tanke på bevaring av kulturminnet, har dette ingen verdi. Under pkt. 5.1 Kulturminner er ikke dagens bygg og konsekvensen av å rive det, vurdert i det hele tatt. Vi viser ellers til fylkeskommunens beskrivelse av historikken rundt eiendommen som gir et godt bilde av de kulturhistoriske verdiene her.

Utforming av bygningsmassen

I oppstartsmøtet oppga søker at volumet ville bli omtrent som for dagens bebyggelse, se gjengitt referat ovenfor. Mange av innspillene går på at bygget er for stort og for dårlig tilpasset landskapet og de bygde omgivelsene. I plan- og bygningslovens § 29-2 står det: «*Ethvert tiltak etter kapittel 20 skal prosjekteres og utføres slik at det etter kommunens skjønn innehar gode visuelle kvaliteter både i seg selv og i forhold til dets funksjon og dets bygde og naturlige omgivelser og plassering.*» I denne saken er det svært delte meninger om byggets utforming og volum/høyde er en god tilpasning til landskapet og omgivelsene. Innsendte snitt viser at nytt bygg vil bli inntil 10 m høyere enn bestående bygning. Terrengsnitt gjennom bygget i retning øst/vest, viser at byggets to høyeste punkthus vil ligge på kote +26 og det laveste på kote +22,8, mens åsen vest for byggeområdet bare ligger på kote +20. I dag er det trær på denne åsen, men ved en utbygging er det alltid viktig å ta høyde for at trær kan hogges, og da særlig i nærheten av utbyggingsområder hvor mest mulig sol er ønskelig. Samtidig vil deler av bygget være lavere, mellom punkthusene, og bidra til at bygget fremstår noe mindre massivt. Volumet på den nye bygningsmassen vil i tillegg til å strekke seg langt høyere enn dagens bygg, også utvides i dybden på tomte. En utvidelse denne veien får allikevel ikke samme konsekvens fordi den dels vil bli under nytt uteareal og heller ikke vil strekke seg lengre mot nord enn dagens tilbygg.

Estetikk og tilpasning til landskapet er vanskelig å bedømme og vil kunne variere mye med folks smak og oppfatning av tiltaket som helhet. Bygget har fått et uttrykk som skiller seg radikalt fra lokal bebyggelse i Risør kommune. Det nærmeste vi kommer er Flisvika hvor det også er oppført lavblokker. Da Flisvika ble regulert var det også store protester, særlig fordi bebyggelsen ligger helt inntil den historiske bebyggelsen i Risør by. I Apalvika er det også historisk bebyggelse i nærheten, men på motsatte sider av det naturlig landskapsrommet som dannes mellom Apalvika, Frøyna, Løkketangen og Strømodden. Dette landskapsrommet får man best inntrykk av fra sjøen eller de ulike landområdene. På Frøyna og på Løkketangen er det gammel bebyggelse i småskala format og på Frøyna er det også mindre hytter. Sammenlignet med disse områdene vil utbyggingen i Apalvika utgjøre en stor endring. Rett nord for Apalvika stiger terrenget opp til Grønnfjell og sikrer at det ikke oppstår en silhuettvirkning denne veien.

Det kan absolutt diskuteres om det bør tillates en såpass stor utbygging med en så annerledes arkitektur. I planforslaget vises det til at det er tatt utgangspunkt i naturen, terrenget og fjorden og at stedstilpasning har stått i fokus ved valg av form og materialer. Ikke uventet har det kommet reaksjoner på dette. Byggestilen kan ikke sies å ha lokal forankring, verken i utforming eller materialbruk. Illustrasjonene som er laget, uttrykker arkitektens visjon og bør ikke tillegges for stor vekt. Kommunen har derfor bedt om at det utarbeides terrengsnitt og snitt som sammenligner volum av gammel og ny bebyggelse for at det skal være mulig å danne seg en reelt bilde av endringene. Illustrasjonene viser dessuten et sommerbilde med løv på trærne og fasader med grå/grønne materialer. Vintertid vil derfor inntrykket bli et annet, noe det er viktig å være klar over.

Påvirkning på omgivelsene

Antall leiligheter vil påvirke bruken av Hasåsveien og sjøen og gi en økt belastning. Det har kommet flere innspill som viser til at området i dag er fredelig og rolig og at dette utgjør en stor del av områdets kvalitet. Også utbygger viser til dette som en kvalitet, men bekrefter at en utbygging naturlig nok vil medføre mer liv i området, både i form av trafikk, folk og båtliv. Det er ingen tvil om at en endring fra et tomt lagerbygg til en lavblokk med 40 ferieleiligheter vil påvirke lydbildet i området. Lyd bærer som kjent godt over vannet og ettersom bebyggelsen ligger i et avgrenset landskapsrom vil utbyggingen bidra til et annet lydbilde. Dersom man er negativ til utbyggingen, vil mer lyd kunne oppfattes som uønsket støy.

Antall båter som kjører i området i dag oppgis å være relativt stort allerede. Forslagsstiller viser til at det ved inn- og utkjøring til småbåthavna vil være lav fart og dermed lite støy. All erfaring tilsier imidlertid at folk kommer kjørende i ganske stor fart fram til småbåthavner før farten reduseres. At det blir mer støy enn i dag med en båthavn med 40 plasser samt en mulighet for småbåthavn for gjester, er lite tvilsomt, men det er vanskelig å si om det vil være sjenerende i stor grad fordi folk oppfatter denne lyden ulikt. Om redusert fartsgrense i området vil ha en stor påvirkning er heller ikke sikkert. I andre deler av kommunen der fartsgrensen er 5 knop, overholdes dessverre ikke alltid reglene.

I tillegg til faktorer som økt støy har det kommet innspill om at utbyggingen vil ha en negativ påvirkning på eksisterende eiendommer i området. Dette vil trolig avhenge av om tiltaket faktisk medfører en forringelse av det estetiske inntrykket og om det får store negative konsekvenser knyttet til trafikk og støy. Kommunedirektøren har ikke kompetanse til å vurdere virkninger av konkret verdiforringelse, men ser at utbyggingen kan oppleves negativ for en del av de nærmeste naboene.

Veirett, drift og vedlikehold

Utbygger har oppgitt at veirett er avklart og at grunneier er positiv til tiltaket. Fra begge grunneierne av veien har det kommet motsatte opplysninger. Merknadene fra begge grunneierne er forelagt utbygger. De har kommentert at dette er et privatrettslig spørsmål som det først skal tas stilling til ved byggesaksbehandling. En reguleringsplan skal ikke ta stilling til privatrettslige forhold, men det er selvfølgelig viktig at så avgjørende spørsmål som veirett og framtidig drift og vedlikehold av en privat adkomstvei er avklart, helst før et planarbeid settes i gang. Kommunen skal uansett ikke ta stilling til privatrettslige forhold, men oppfordrer partene til å avklare dette spørsmålet så raskt som mulig. Dersom veirett ikke avklares vil det kunne hindre gjennomføring av planen.

Samlet vurdering

Dette planforslaget har mange konsekvenser hvorav noen lar seg avbøte gjennom gode bestemmelser, mens andre må avvis opp mot hverandre. For kommunedirektøren har argumentet om en utvikling på Søndeled og en økt tilrettelegging for turisme veid tungt. Det anses som svært viktig å skape mer liv og aktivitet i denne delen av kommunen og en utbygging med fritidsleiligheter og en tilrettelegging for allmennheten vil bidra til dette. Landskapet i området består av høye åser og bidrar til at ny bebyggelse kan ha et visst volum og høyde uten at det fremstår som for stort. På den andre siden bidrar utbyggingen til å bryte helt med lokal byggeskikk og høyden, volumet og arkitekturen er nettopp noe av det som skaper konflikt. Selv om det ikke er mye bebyggelse helt i nærheten, så er byggeskikken fremmed.

Utbyggingen vil ha konsekvenser for trafikkmengden på Hasåsveien og i sjø. Det er kommunedirektørens klare vurdering at tiltaket ikke kan godkjennes uten at Hasåsveien, dvs. fylkesveien i tillegg til den private delen, utbedres. Også krav til sikring med tanke på ras og skred er avgjørende for å tillate bygging i området.

Etter en samlet vurdering, men under tvil, innstilles det på at planforslaget kan legges ut til høring gitt at det foretas endringer i bestemmelsene som angitt i saksframlegget. Planen skal ligge ute til høring i minimum 6 uker.

Kommunedirektørens konklusjon

Planen legges ut til offentlig ettersyn i medhold av § 12-10 i plan- og bygningsloven gitt at det foretas endringer i bestemmelsene.

I forbindelse med saksbehandlingen er følgende gebyr beregnet:

Saksbehandlingsgebyr, grunnbeløp.....kr. 60 000,-

RETT UTSKRIFT

DATO 8.desember.2021