



## Ny 1. gangsbehandling av planforslag for "Detaljreguleringsplan for hytter og bolig, gnr 54 bnr 1, Bordviga, planID 201802

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Hovedutvalg for miljø, plan og drift	25.09.2019	78/19

Endelig vedtak fattes av Hovedutvalg for miljø, plan og drift

### Rådmannens forslag til vedtak:

HMPD vedtar med hjemmel i pbl § 12-10 å legge forslag til detaljreguleringsplan for hytter og bolig, gnr 54 bnr. 1, Bordviga Plan ID 201802 ut til offentlig ettersyn etter at adkomstvei til hyttetomtene 45-58 er endret til alternativ trase. Adkomstvei skal ha regulert kjørebredde på 4 m + skulder slik som i utarbeidet profiler. Plandokumentene oppdateres iht. endret adkomsttrase.

NB vedlagte plandokumenter (beskrivelse, bestemmelser og plankart) er ikke oppdatert iht. HMPD sitt vedtak 19.06.19, men er samme vedlegg som ved 1. gangs behandling av planforslaget. Forslagsstiller har laget et eget notat hvor de ulike adkomsttraseene vurderes. Dette notatet er vedlagt samt lengde- og tvernsnittprofiler av begge adkomstalternativene.

### Hovedutvalg for miljø, plan og drifts behandling 25.09.2019:

#### Felles endringsforslag:

Hovedutvalg for miljø, plan og drift vedtar med hjemmel i pbl § 12-10 å legge forslag til detaljreguleringsplan for hytter og bolig, gnr 54 bnr. 1, Bordviga Plan ID 201802 ut til offentlig ettersyn.

Planen legges ut til offentlig ettersyn med nytt forslag til veitrase til tomter 45-58 som en alternativ trase til disse tomtene. Plankartet endres ikke.

#### **Avstemming:**

Ved alternativ avstemming av rådmannens forslag til vedtak og felles endringsforslag, ble felles endringsforslag enstemmig vedtatt.

## Hovedutvalg for miljø, plan og drifts vedtak 25.09.2019:

Hovedutvalg for miljø, plan og drift vedtar med hjemmel i pbl § 12-10 å legge forslag til detaljreguleringsplan for hytter og bolig, gnr 54 bnr. 1, Bordviga Plan ID 201802 ut til offentlig ettersyn.

Planen legges ut til offentlig ettersyn med nytt forslag til veitrase til tomter 45-58 som en alternativ trase til disse tomtene. Plankartet endres ikke.

## SAKSORIENTERING

	Vurdert i saksfremstillingen	Ikke relevant
Økonomi		
Likestilling		

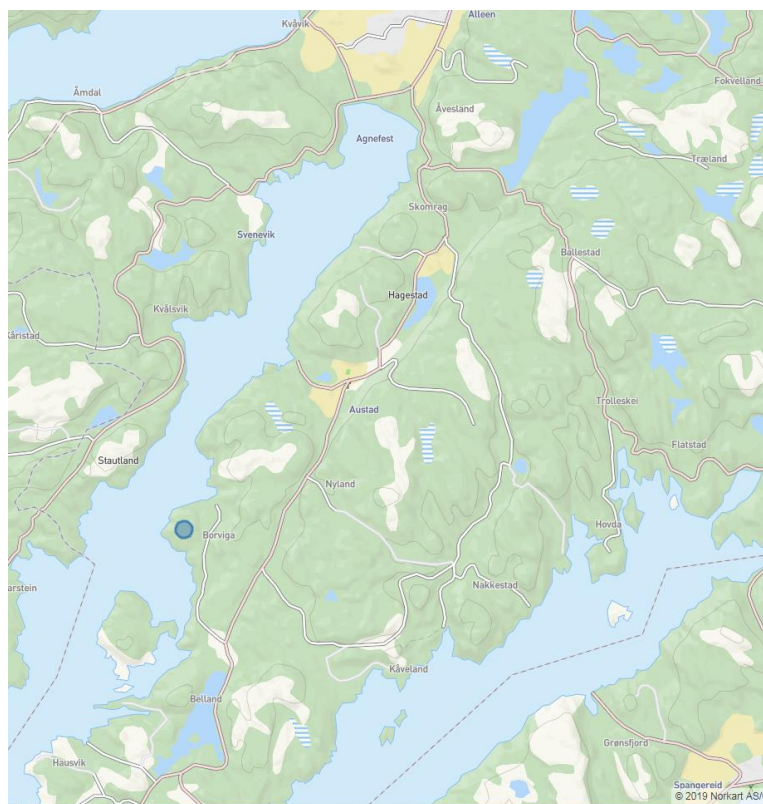
### Planforslaget

Tiltakshaver for planarbeidet er Hav til Hei Invest AS. Planarbeidet utføres av arkitektkontoret Kristiansen & Selmer-Olsen AS.

Hjemmelshaver for hovedbruk 54/1 er pr. 01.06.19 Bjørn Stanley Utheim.

### Planområdets beliggenhet og eiendomsforhold

Planens begrensning omfatter hovedbruket 54/1, men også fritidseiendommer fradelt fra denne. Plannområdet utgjør et areal på ca. 380 daa



*Blå ring angir omtrentlig planområdet*

### **Hensikten med reguleringen**

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for ny utbygging/fremtidig utvikling av byggeområder i kommuneplanen B1 og FB2 samt regulere inn eksisterende fritidsbebyggelse. Det er bygd flere fritidsboliger i området som ikke er i tråd med gjeldende plan. Planforslaget retter opp i avvikene. Alt areal fra gjeldende plan for «Bordvika – reguleringsplan for hytter – gnr 54/1» planID 199001 er tatt med i ny plan og vil erstattes med ny plan.

### **Planforslaget legger til rette for**

- 6 byggeområder/tomter for bolig innenfor område B1. Innenfor området er det i dag bygd 1 bolig.
- 38 eksisterende og 29 nye fritidsboliger.
- 37 eksisterende båtplasser
- Boder i tilknytning til småbåtanlegget
- Lekeplasser og turdrag/rekreasjonsområder samt badeplass
- Sammenhengende gangstier innenfor planområdet for hyttefeltet samt til badeplass og rekreasjonsområde ved sjøen.

Planforslaget var oppe til 1. gangsbehandling i HMPD 19.06.19

## Rådmannens forslag til vedtak:

HMPD vedtar med hjemmel i pbl § 12-10 å legge forslag til detaljreguleringsplan for hytter og bolig, gnr 54 bnr. 1, Bordviga Plan ID 201802 ut til offentlig ettersyn. Dette gjøres på følgende vilkår:

1. Nytt rekkefølgekrav: Opprustning av kommunal veg må gjennomføres eller sikres gjennomført før det gis tillatelse til bygging nye fritidsboliger i området.
2. Nytt rekkefølgekrav: Krav om at det må utarbeides teknisk plan for boligene.
3. Nytt punkt i bestemmelsene § 3 (for fritidsboligene): Glass som er synlig fra sjøen skal være av en type som gir lite refleks.
4. Bestemmelse § 4.5 d) presiseres at høyde måles fra ferdig gulv nederste etasje dvs 1. etasje eller underetasje

I møte fremmet rådmannen et tilleggspunkt:

Boder tillates oppført med høyeste gesims- og mønehøyde henholdsvis 2,4 m og 3,5 m målt fra ferdig gulv

## Hovedutvalg for miljø, plan og drifts behandling 19.06.2019:

Rådmannens tilleggspunkt:

Boder tillates oppført med høyeste gesims- og mønehøyde henholdsvis 2,4 m og 3,5 m målt fra ferdig gulv

Forslag fra Torunn Tjomsland (V): Tomter i 100 m beltet tas ut.

Felles forslag: Planen sendes tilbake til regulant. Det ses på en veitråse / adkomst som er mer adskilt fra eksisterende hytter. Og planen oppdateres i henhold til rådmannens forslag til vedtak med tilleggspunkt.

### **Avstemming:**

Forslag fra Torunn Tjomsland (V) falt med 5 mot to stemmer fra Torunn Tjomsland (V) og Tordis Alise Blørstad (Ap).

Ved alternativ avstemming mellom rådmannens forslag til vedtak og felles forslag, ble felles forslag enstemmig vedtatt.

## Hovedutvalg for miljø, plan og drifts vedtak 19.06.2019:

*Planen sendes tilbake til regulant.*

*Det ses på en veitråse / adkomst som er mer adskilt fra eksisterende hytter.*

*Planen oppdateres i henhold til rådmannens forslag til vedtak med tilleggspunkt.*

Link til kommunens planregister, hvor plandokumentene til 1. gangsbehandlingen finnes

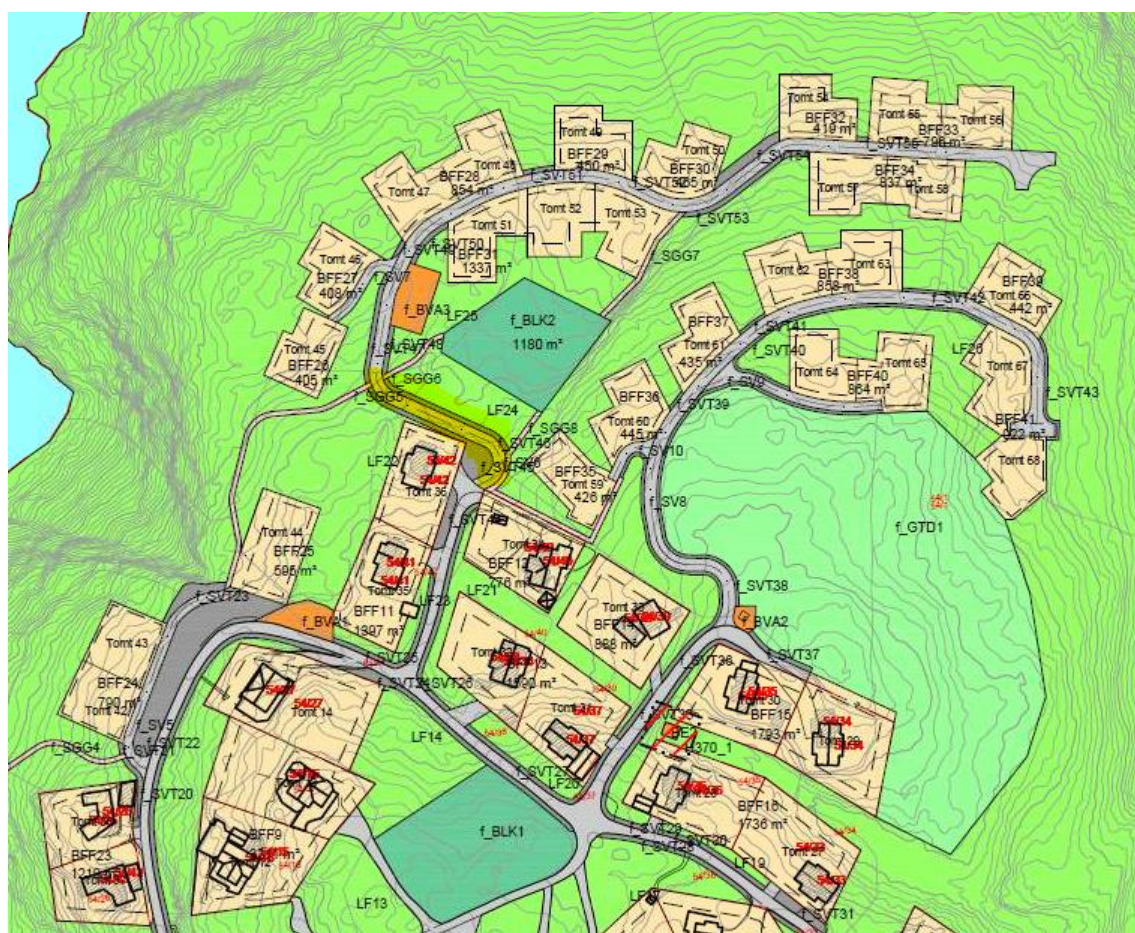
[http://webhotel2.gisline.no/gislinewebplan\\_1032/gl\\_planarkiv.aspx?planid=201802](http://webhotel2.gisline.no/gislinewebplan_1032/gl_planarkiv.aspx?planid=201802)



Planforslaget legger som utgangspunkt opp til å fordele trafikk til nye tomter over 2 eksisterende vegger. 17 tomter vil ha adkomst fra veg lengst mot vest, mens øvrige 10 tomter betjenes fra veg lengst mot øst. På befaringen den 19.06.19 ble det av eiere av tomt 32 stilt spørsmål med valgte trase og at den ville påføre eksisterende eiere i felte en belastning/ulempe med den trafikk nye tomter vil generere. Det ble på befaringen oppfattet at hytteeiere var klar over at det kunne komme flere hytter/hyttefeltet utvides, men at ulempen var den økte trafikkbelastningen og spesielt for hyttetomt 32. Det ble oppfordret til annen veitrasé for betjening av nye tomter med adkomst lengst vest. Bla ble det nevnt å flytte adkomst for nye tomter vest for tomtene 35 og 36, mellom disse og sjøen.

Da HMPD behandlet saken etter befaringen, ble det i vedtaket satt krav om at «*Det ses på en veitrase / adkomst som er mer adskilt fra eksisterende hytter*».

Det er trase markert gult under som det oppfattes at forslagsstiller skulle vurdere alternativ trase for.



Vei merket gul skal det vurderes alternativ veitrase for

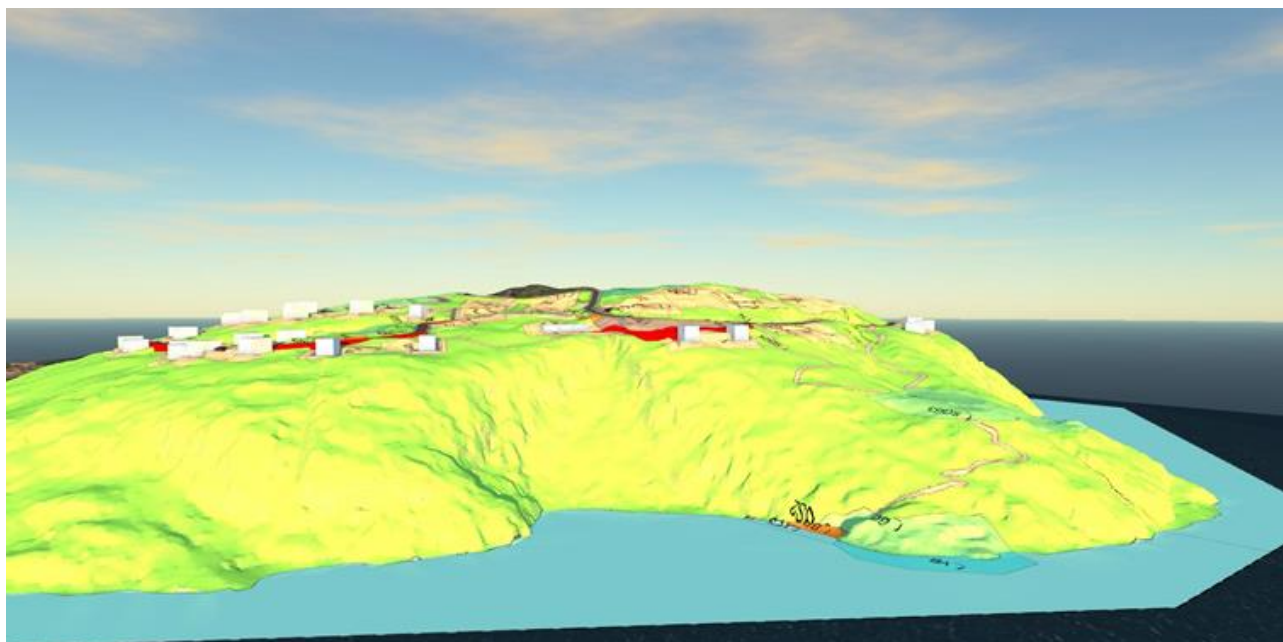


Alternativ adkomststrase for tomtene 45-58

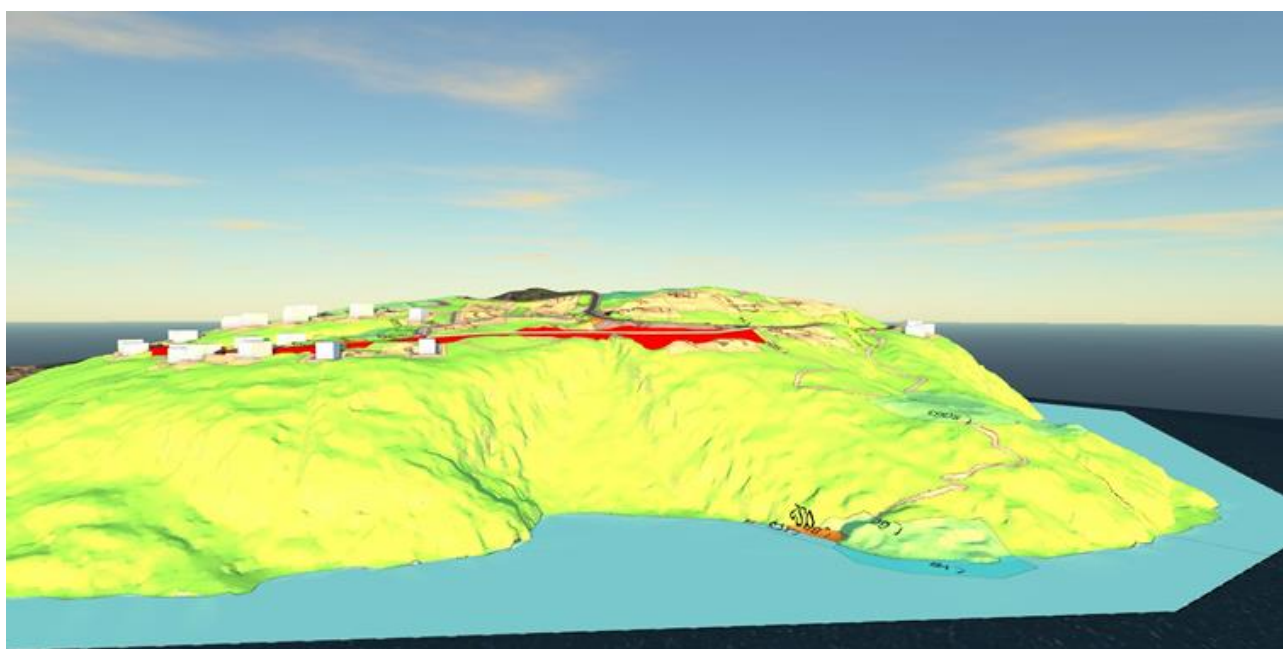
I henhold til HMPD sitt vedtaket har forslagsstiller gjort vurderinger av alternativ veitrase. Traseen som er vurdert er markert i skisse over. Forslagsstiller vurderer at opprinnelige trase, slik den var ved 1. gangsbehandling av planforslaget er den beste løsningen både med hensyn til landskap og eksisterende hytteeiere. Å flytte traseen vil etter forslagsstillers vurdering medføre større inngrep i terrenget med påfølgende fyllinger/skjæringer/murer. Forslagsstiller mener det er forståelig at eiere av tomt 32 og 34 vil oppleve uønsket økt trafikk som følge av utbyggingen, og at de trolig vil foretrekke at adkomsten flyttes. Men, forslagsstiller mener at en flytting av adkomsten, i praksis vil forskyve ulempen over på andre hytteeiere, i dette tilfelle eiere av tomt 35 og 36. Spørsmålet er hvorvidt belastningen for eiere av tomt 35 og 36 er mindre ved etablering av veg i forkant av disse, enn belastningen eier av tomt 32 og 34 vil oppleve ved å opprettholde vegtraseen som ligger i opprinnelige planforslag. Forslagsstiller stiller også spørsmål med hvorvidt etablering av nye adkomsttrase i stedet for å benytte seg av eksisterende infrastruktur er i tråd med overordnede føringer ved fortetting av eksisterende byggeområder.

Det er utarbeidet illustrasjoner som viser begge alternativene. Det er også utarbeidet lengde- og tversnittprofiler.





*Illustrasjon: Landskapsvirkning opprinnelig løsning kilde: KSO*



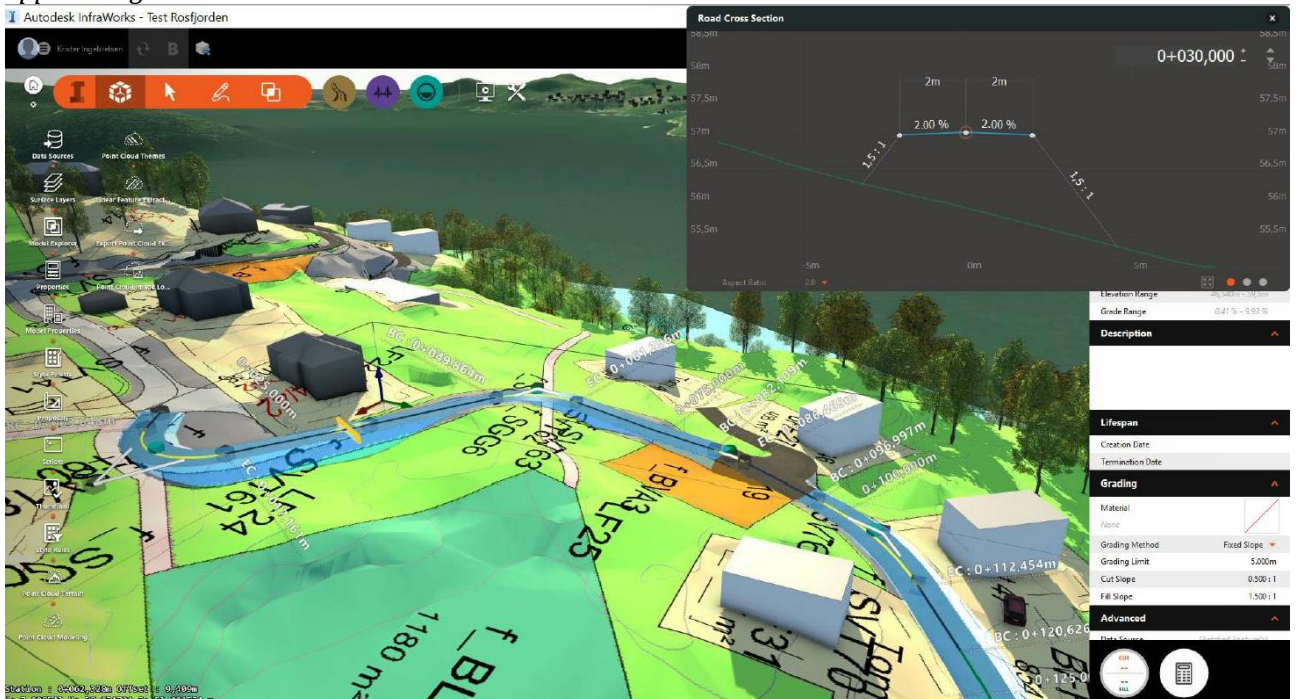
*Illustrasjon: Landskapsvirkning alternativ løsning kilde: KSO*

For dimensjonering av alternativ trase er det valgt 5 m kjørebredde, og med skulder på 0,5m og 1,5 m. For dimensjonering av opprinnelige trase er valgt kjørebredde på 4 m.

opprinnelige



opprinnelige

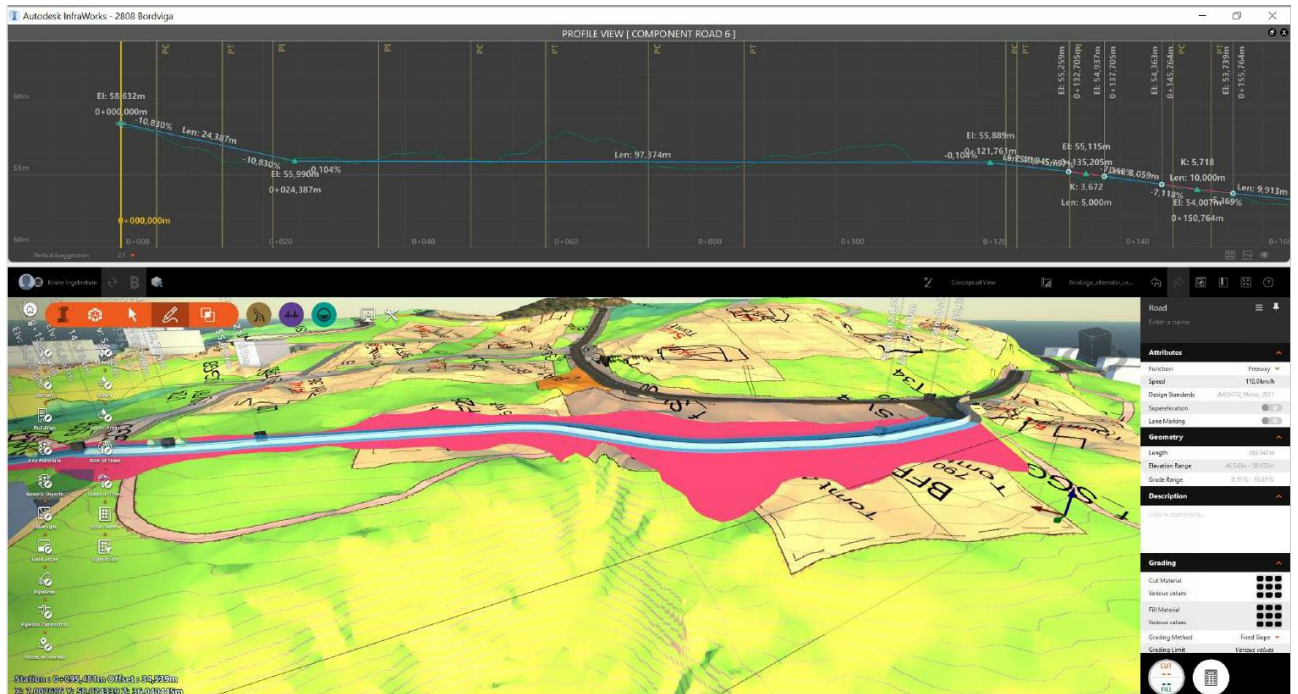


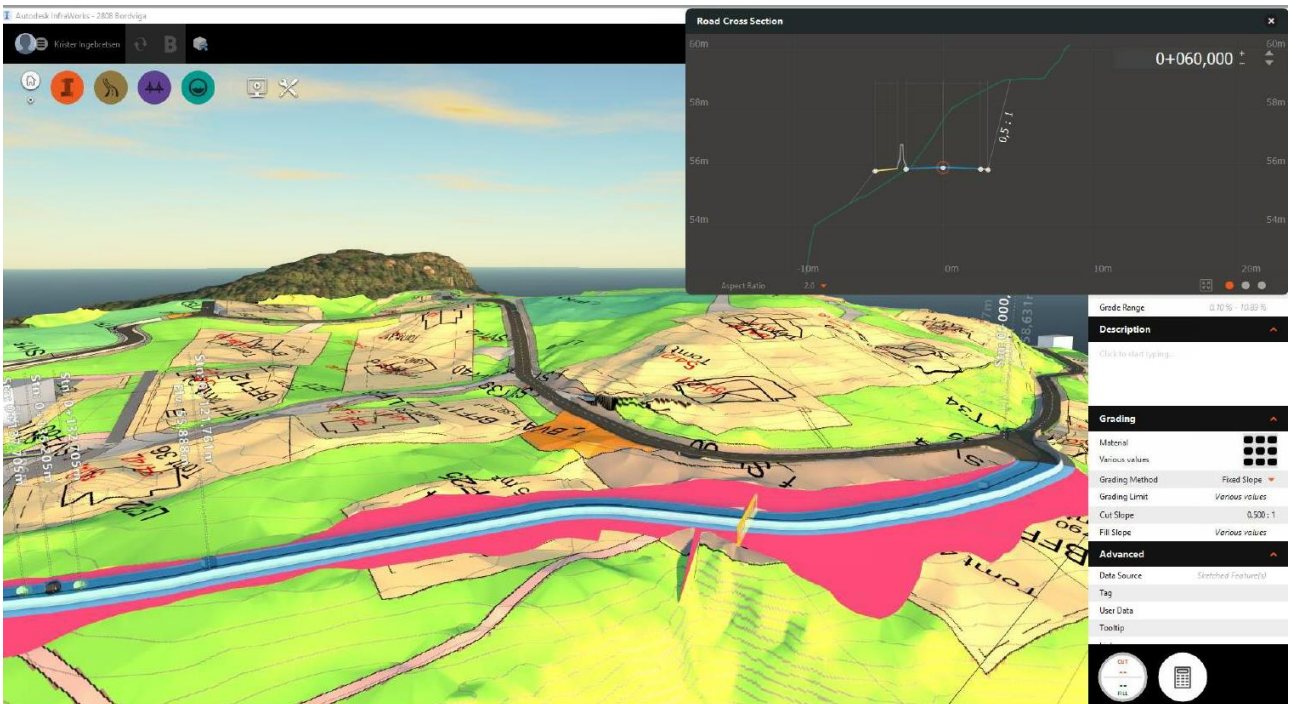
opprinnelige



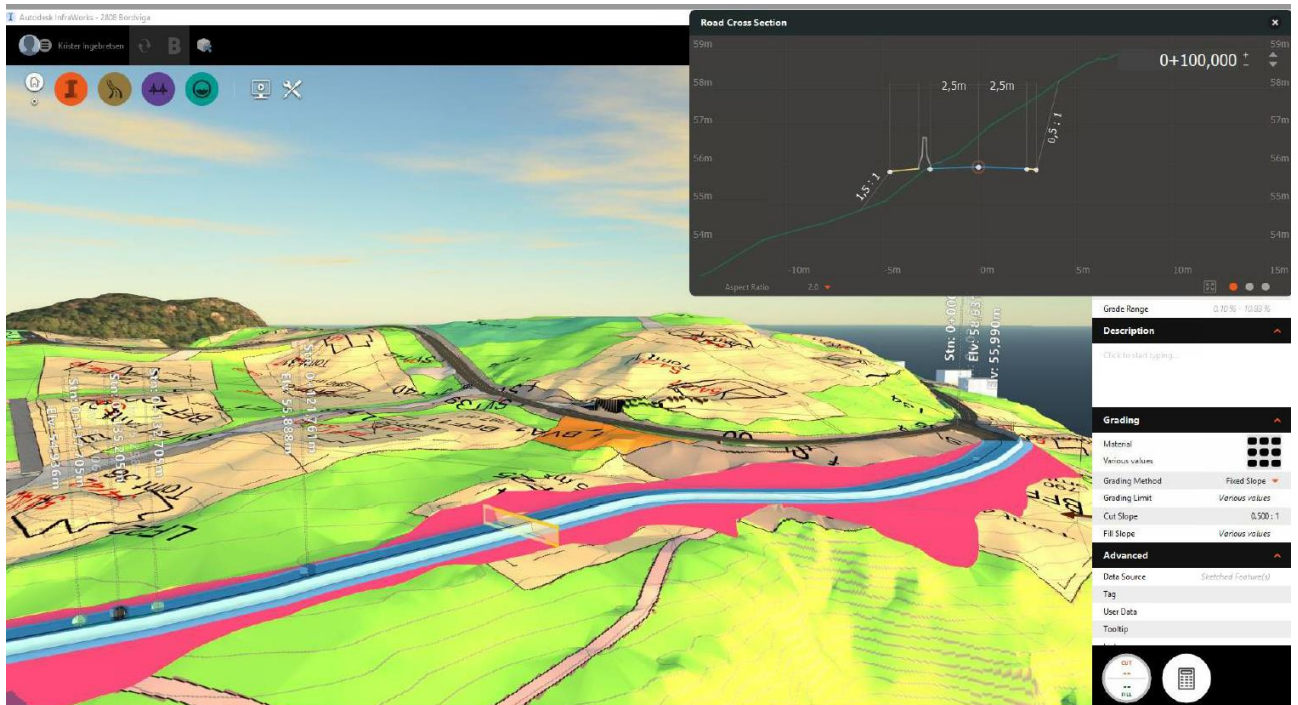
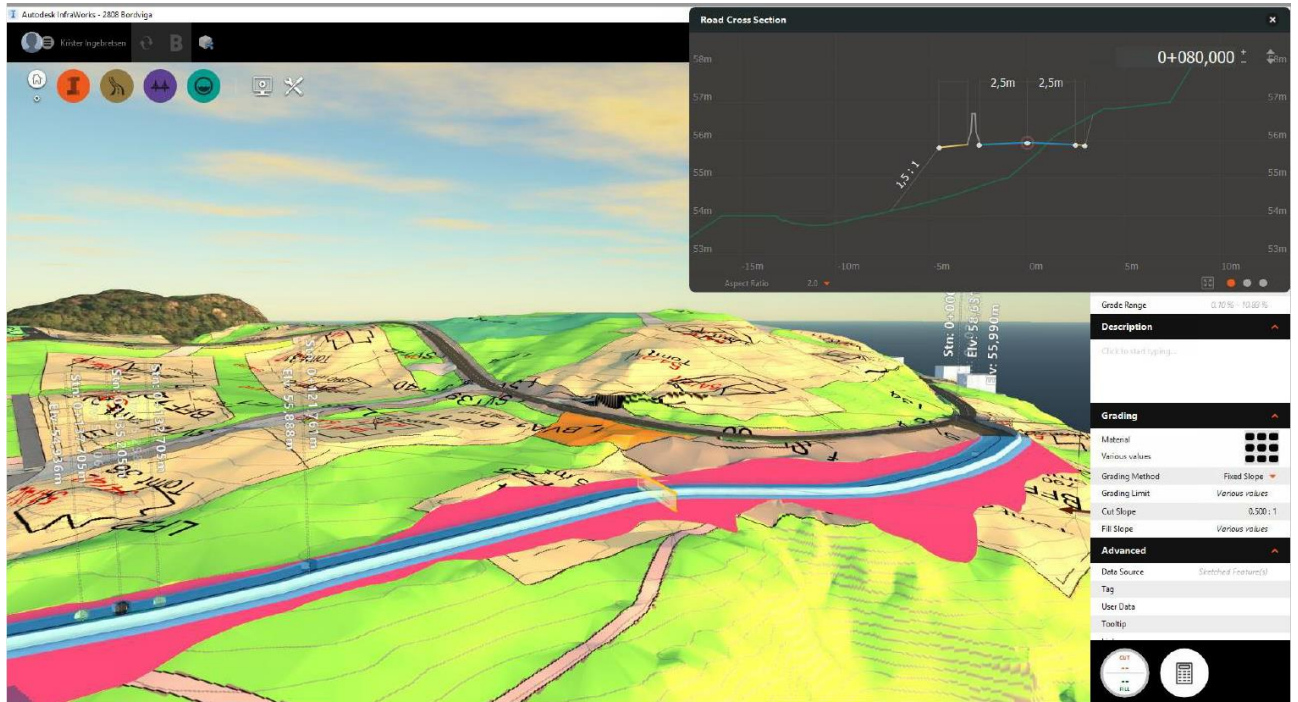


opprinnelige

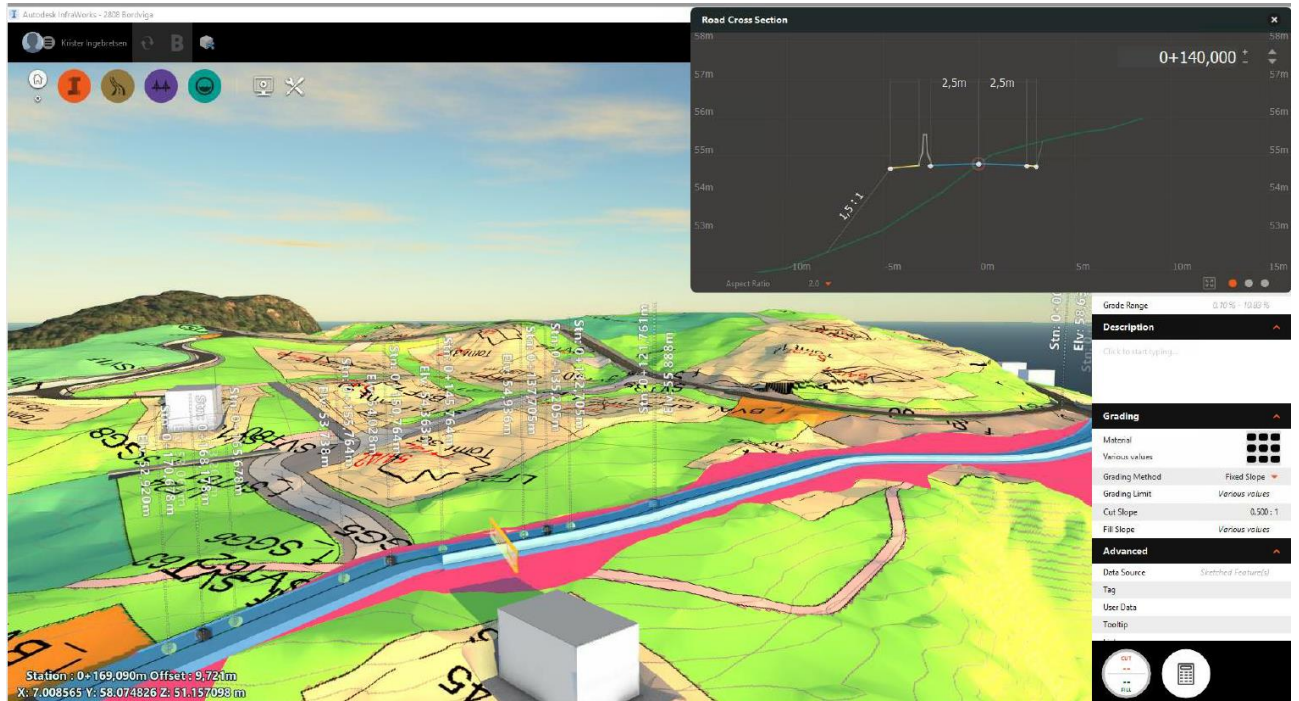
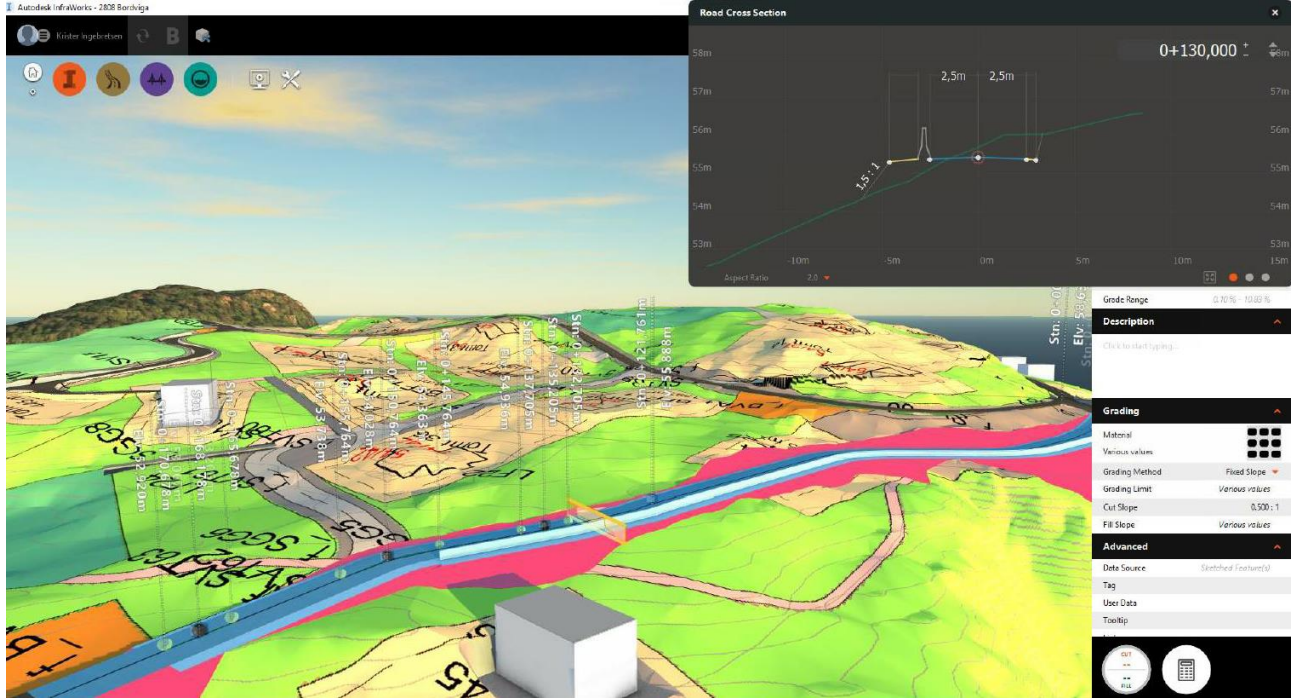












## VURDERING

Alternativ traséen vil med stor sannsynlighet medføre at tomt 44 må fjernes evt flyttes. Antakelig kan tomt 42 og 43 beholdes. Om antall nye tomter vil måtte reduseres som følge av endret adkomstvei, er ikke noe som påvirker valg av adkomsttrase. Landskapshensyn vil være viktig, i tillegg til trafikkbelastningen på eksisterende hytter ved valg av trase.

### *Landskap*

Det er utarbeidet illustrasjoner som viser virkningen på landskapet sett fra sjøen for begge alternativene. I tillegg er det utarbeidet lengde- og tversnittprofiler. Det er i illustrasjonen for alternativ trase lagt til grunn 5 m bred kjørevei + skulder på 0,5 + 1,5 m. For forslag til opprinnelige veitrase er regulert kjørebredde 4 m. Veien i hyttefeltet er ellers 3 m bred. Forslagsstiller har tidligere vurdert at siden eksisterende veier i snitt har ca. 3 m kjørebredde, anses det ikke hensiktsmessig med bredere vei enn 4 m. Bakgrunn for valg av kjørebredde på 5 m for alternativ trase skal være topografiske forhold og at det er bratt ned til sjøen. På denne strekningen er det ikke mulig å bruke f.eks. grøft for å møte imøtekommende biler. Det er derfor av forslagsstiller lagt inn 1 m bredere vei på denne strekningen/alternativ trase enn opprinnelige traseforslag, og 2 m bredere enn eksisterende veier i feltet. Bredder på vei (inkl. skulder) vil ha innvirkning på hvordan landskapsbilde påvirkes. Jo bredere vei, jo mer utslag vil det bli, pga. topografien i dette området. Når man sammenligner illustrasjonene som er utarbeidet, må man være oppmerksomme på at dimensjoneringsgrunnlaget mellom de to alternativene er forskjellig og at dette også påvirker resultatet.

Forslagsstiller har vurdert at alternative veitraser har uheldig påvirkning på landskapet. Alternativ trase medfører større behov for fyllinger/skjæringer/murer enn opprinnelige forslag. Opprinnelig foreslåtte adkomstvei vil være lite synlig fra sjøen pga. det er minimalt med behov for forstøtningsmurer samt nye/eksisterende tomter i stor grad skjuler traseen. Alternativ trase er lagt utenom eksisterende og planlagt bebyggelse, og vil pga. topografien kreve fyllinger mm, og kan lettere bli eksponert

Adkomstveien som skal vurderes, skal betjene 14 tomter, muligens ett par til avhengig av om tomtene 42-44 kan beholdes. Det genererer en del trafikk, og rådmannen er enig i at veien bør ha en bredde og utforming som sikrer trafiksikker adkomst. Adkomstvei som er regulert inn til tomt 44 har en bredde på ca. 3 m. Rådmannen vurderer at det er behov for bredere vei enn det, når veien skal betjene 14 tomter. Rådmannen vurderer imidlertid at, selv om det er bratt ned til sjøen, spesielt ved tomt 43, er det ikke nødvendig for 5 m bred kjørebane, spesielt ikke når adkomst vei i eksisterende hyttefelt i snitt har en bredde på 3m. Også på eksisterende vei er det steder bratt ned mot sjøen. Strekning for alternativ trase anses å være forholdsvis oversiktlig. Det er viktig med gjerde e.l. mot sjø, slik at biler ikke kjører utfor veien. Gjerne også en møtelomme. Å redusere bredde på vei, vil som nevnt påvirke behov for fyllinger etc. Rådmannen vurderer at veien kan reduseres til 4 m kjørebredde + skulder. Det vil fremdeles være behov for fyllinger, skjæringer mm. Fyllinger kan jordkles og vegetasjon i området vokser, og etter en tid vil det medføre at veien vil være mindre synlig. Tomt 42 og 43 vil også skjule noe av veien, sett fra sjøen. Om man ikke velger adkomstvei her til tomt 45-58, vil det allikevel bli opparbeidet adkomstvei, dog bare i 3 m kjørebredde + skulder og ny tomt 44. Det blir dermed inngrep som vil være synlig for sjøen uansett hvilke alternativ som velges. Landskapet vil bli påvirket. For tomt 44 er det satt krav i bestemmelsene som skal sikre god terrengtilpasning. Hytta vil allikevel være synlig og landskapet påvirkes. I tillegg må hytta ha adkomst. Adkomstvei til 14 tomter vil medføre

behov for bredere vei, enn om veien kun skal betjene ett par hytter. Dette medfører større behov for fyllinger og skjæringer ved alternativ trase enn opprinnelige forslag. Ved alternativ trase må tomt 44 fjernes/utgå. I sum vurderer rådmannen at landskapsvirkningen blir mindre ved alternativ trase enn opprinnelige trase. Selv om alternativ trase innebærer større behov for fyllinger, skjæringer mm, vurderes dette alternativet å være det beste med tanke på landskapet.

### *Ift eksisterende hytteeiere*

Å flytte traseen anses å være positivt for eierne av tomt 32 og 34, da ulempene med økt trafikk reduseres/fjernes. Alternativ trase vil komme foran (vest) for tomtene 35 og 36, i tillegg til at eksisterende vei bak tomtene fremdeles vil være adkomst til tomtene 32, 34, 35 og 36. Trafikkbelastningen på eksisterende vei bak, blir uendret og anses å bli/være minimal. På adkomstveien foran med alternativt forslag, vil det bli en del trafikk, da veien skal betjene minimum 14 tomter. Veien vil ligge på et lavere nivå enn tomt 35 og 36, og dermed antas det at støyen begrenses. Det er ca. 5 m høydeforskjell mellom planert høyde tomt 35 og veien. Dette anses å redusere sjenansen av trafikken. Skal all trafikk til disse tomtene gå rett bak tomt 35 og 36, blir dette ganske tett på. Mellom alternativ trase og tomt 35 og 36 er det større avstand, noe som anses som en fordel. Ulempene for tomt 35 og 36 med vei foran er at man får biler som kjører foran hyttene og kan «forstyrre» utsikt. Det er fordeler og ulemper med begge traseene. Ved å forlenge eksisterende vei slik opprinnelige planforslag la opp til, og som også forslagsstiller anbefaler, er at antall meter med ny vei reduseres. Om man bruker alternativ adkomst trase kan det vurderes om gangsti i dette området kan fjernes, da veien kan benyttes som adkomstvei. Utfra høydeforskjell og avstand vurderes det at for eierne av tomt 35 og 36 er det best med økt trafikk foran og ikke bak, om man må velge, da bruk av eksisterende vei bak blir tettere på tun/uterom og det dreier seg om trafikk til 14 hytter. I tillegg vil tomt 35 ved opprinnelige trase få en tomt, tomt 44 foran seg (slik planforslaget foreligger nå). Det blir en avveining for tomt 35 og 36 om tomt foran seg og trafikk bak, eller all trafikk foran seg med unntak av adkomst til nabohyttene 32, 34, 36 er den beste løsningen. Utfra forholdene nevnt over, anses rådmannen at det for eksisterende hytteeiere er best om alternativ adkomststrase benyttes.

### *Oppsummering*

Rådmannen er ikke enig i forslagsstillers vurdering om at opprinnelige trase er best med tanke på landskap og eksisterende hytteeiere. Rådmannen ser at alternativ trase kan innebære større behov for fyllinger, skjæringer og murere enn opprinnelige trase, og at dette kan være negativt for landskapet. Imidlertid vil også landskapet påvirkes ved opprinnelige trase pga. ny tomt, tomt 44 samt adkomst til denne. I sum vurderer rådmannen at den beste løsningen for landskapet er alternativ trase. Den anses også å være det beste alternativet for eksisterende hytteeiere, slik rådmannen vurderer det.

## KONKLUSJON

Forslagsstiller har vurdert å flytte adkomst til tomtene 45-48 vest for tomt 35 og 36, mellom disse og sjøen. Forslagsstiller har vurdert at opprinnelige forslag til trase vil være det beste alternativet med hensyn til landskap og eksisterende hytteeiere. Å flytte veien vil bare medføre at man forskyver ulempen over på andre hytteeiere og ha uheldig landskapsvirkning. Rådmannen vurderer at begge alternativene vil påføre hytteeiere trafikkbelastning. Alternativ trase anses å være fordelaktig ved at det blir større avstand mellom vei og hyttetomter, i tillegg har man høydeforskjellen. Landskapet vil bli påvirket. Alternativ trase vil, minst inntil vegetasjon vokser opp medføre at veien er synlig fra



sjøen. Om ikke alternativ trase velges for betjening av hyttene 45-58, det utfra planforslaget slik det er nå opparbeides vei, dog i 3 m bredde samt ny tomt i området.

#### Vedlegg

- 1 Vurdering av alternativ vegtrase Bordviga
- 3 Vedlegg 9 – veiprofiler tilknyttet plandokumenter for detaljregulering for hytter og bolig, gnr 54 bnr 1, Bordviga
- 4 Særutskrift 1. gangs behandling av planforslag for "Detaljreguleringsplan for hytter og bolig, gnr 54 bnr. 1, Bordviga, planID 201802
- 5 Plankart
- 6 Bestemmelser
- 7 Planbeskrivelse
- 8 Illustrasjoner

Norman Udland  
Rådmann