

Hitra kommune v/ Monica Jensø

Deres ref.:

Vår ref.:21-048-TO

Dato: 16.11.2021

## Tilsvar/oversending av revidert materiale

### Innledning

Vi viser til oversendt planforslag, kommunens brev av 30.8.2021 (forhåndsvurdering), møte med kommunen 9.9.2021, oppsummering av dette samme dag, og diverse telefonsamtaler med Monica Jensø, Kart og oppmåling og Teknisk kontor.

Prosjektet er omfattende revidert siden sist, særlig de tre største tomtene («Ansnes Havn», gnr/bnr 87/ 54, 71 og 159). Vi har også fått avklart at grunnen til økt boligandel siden oppstartsmøte først og fremst handlet om parkeringskrav, og at vi trodde boliger var ønsket fra kommunen.

Som diskutert i møtet i september er kommunen skeptisk til å tillate at tomter kan fradeles om de blir satt av til næring/turisme. Samtidig er fradeling en helt sentral del av konseptet «Ansnes Havn». Det gjør at risikoen ved driften kan fordeles på mange eiere, og det gir svært god fleksibilitet som bidrar til at enhetene faktisk blir brukt.

Det virker nærliggende at etablerte virksomheter i området, som restauranten Ansnes Brygger og Ansnes Brygger Events, kan benytte seg av kapasiteten som skapes. De har hovedtyngden av omsetningen sin utenom sommeren, spesielt fra påske til ca. 15. juni og mellom ca. 15. august til jul. En slik synergi vil ikke kunne oppnås om Ansnes Havn drives som en tradisjonell turistvirksomhet. Ansnes Brygger har vært involvert som en partner i prosjektet helt fra starten, opp mot begge grunneierne. Samtidig vil sommeren bli klart mest populært for «vanlige» leietagere.

Vi mener å ha funnet en løsning som både ivaretar kommunens bekymring for at enhetene blir «privatiserte», samtidig som behovet for sengeplasser i området sikres og KPA's turismeaspekt videreutvikles.

En del av revisjonene ble diskutert i møtet, mens andre er kommet til på bakgrunn av de signalene vi fikk i møtet og siden. Planbeskrivelsen er gjennomgått og er i tråd med det reviderte forslaget.

### Nytt arealformål næring/turisme og tydeliggjøring av planens intensjon

Plankartet og de bestemmelsene som henger på arealene er revidert. Boligareal og næringsareal er erstattet med næringsareal/turistformål (sosi 1170). Det er satt bestemmelse til formålet:

«Arealet skal brukes til utleieenheter for turisme. Enhetene skal være tilgjengelig på utleiemarkedet i minst 9 måneder pr. år. Enhetene skal framstå som utleieenheter, ikke private fritidsenheter.»

Dette er en løsning som er mye brukt andre steder i landet. Se Asplan Viaks vurdering av kombinerte arealformål for Vest-Telemarkrådet datert 2.9.2016:

*På en del reiselivsdestinasjoner, spesielt i tilknytning til sentrale områder på ulike vintersportssteder, har kombinasjon av næringsformål (fritidsboliger for utleie) og fritidsbebyggelse vært brukt. Det har gitt mulighet for etablering av en "ny" type fritidsbolig (sentrumsnære leiligheter) som i stor grad bygger opp om grunnlaget for stedets handelsrettede og tjenesteytende næringsliv på en annen måte enn det et tilsvarende antall fritidsboliger/ sengeplasser i et tradisjonelt hyttefelt medfører. Denne typen fritidsboliger kan omfatte både utleieenheter innenfor næringsvirksomhet knyttet til formålet fritids- og turistformål, og private fritidsboliger som hører inn under arealformålet fritidsbebyggelse. Erfaring fra ulike prosjekter viser at denne kombinasjonen kan gi gode resultater i sentrale områder på den enkelte destinasjon, gitt at det er etterspørsel (et fungerende marked) etter de ulike arealformålene, i hovedsak helårsboliger, fritidsboliger og næringsarealer.*

Denne driftsmåten er, i ulike variasjoner, grundig vurdert og bredt praktisert. I de eksemplene vi har funnet (spesielt «varme senger-initiativet» i 10 fjellkommunenr) etterspurte riktignok markedet egentlig private hytter, og utleieplikten var et kompromiss. På Ansnes er derimot byggherres intensjon kun å legge til rette for utleieenheter. Formatet gjør at risikoen og investeringene kan spres utover mange grunneiere. At eierne får 3 måneder pr. år hvor enheten ikke trenger å leies ut åpner for vedlikeholdsarbeid og noe «egentid» for eier, men er ikke nok til at det oppfordrer til å la enhetene fremstå som privat, personlig eiendom.

Miljøverndepartementet har ved minst to anledninger klargjort hjemmelsgrunnlaget i PBL, og forholdet til annet lovverk (se tolkningsuttalelse av 14.6.2016). De legger til grunn som krav for en slik arealbruk at utleie må skje som del av en felles drift, f.eks i brev fra MVD til Fylkesmannen i Buskerud av 7.2.2008:

*For at virksomheten skal anses å ligge innenfor næringsformålet, vil departementet legge til grunn at utleieperioden bør være på minst 9 måneder pr. år og at det dessuten må være et vilkår at utleievirksomheten skjer som næringsvirksomhet i felles drift."*

*For den enkelte seksjonseier av en utleieenhet medfører dette blant annet følgende:*

- *Enheten skal fremstå som en utleieenhet, ikke en privat fritidsenhet.*
- *Enheten skal være tilgjengelig på utleiemarkedet minst 9 mnd i året.*
- *Utleien skal skje som en del av næringsvirksomhetens felles drift, dvs felles booking av enhetene i virksomheten.*

To av disse tre punktene er tatt inn i bestemmelsen, foruten pålegg om felles drift da det ikke er hjemmel for å sikre dette i pbl jf § 12-7. I stedet er det tatt inn i planbeskrivelsen. Vi mener det her er opplagt at «næringsvirksomhetens felles drift» i praksis er et krav om at det opprettes et felles organ med en viss grad av kontroll over utleievirksomheten, i form av en forening eller et vel. Organiseringen rundt et fellesareal med parkering, renovasjon og trafikkareal taler også for at fellesskapet i planområdet formaliseres.

Vi antar det kritiske for kommunen, når det gjelder organiseringen av utleie, er at det enkelt kan dokumenteres/sjekkes at det faktisk leies ut, slik at dette ikke i praksis blir et «hyttefelt» ved sjøen. Som nevnt er det begrenset hvor langt en regulering kan fastsette driften, men vi mener planen, så godt det lar seg gjøre, sikrer at enhetene leies ut gjennom felles drift, slik departementet krever.

En analogi til en slik løsning vil være veilag, som også er en form for vel. Opprettelsen av veilag kan ikke hjemles i PBL, men i plansaker antas og oppfordres det til at slike lag opprettes, og at de vil bidra til at planleggingen ender med et godt resultat også i driftsfasen. Analogien ender i tilfelle det ikke opprettes noen form for felles organisering av utleie, da det jf miljøverndepartementets uttalelse sannsynligvis vil medføre at bruken ikke er i tråd med plan og at kommunen kan begynne ulovlighetsoppfølging.

#### **Forhold mellom KPA's formål småbåthavn og planforslaget**

Viser til samtale i august, hvor det ble tydeliggjort at det er turistaspektet som gjør at kommunen mener at næringsformål/turisme er i tråd med formålet småbåthavn i KPA (jf

siste brev og referat fra oppstartsmøtet). Formålet i KPA dekker, slik vi forstår, både rene næringshavner, som på Ansnes, og rene turistanlegg (f.eks ei rorburekke med marina).

FM skrev ved oppstart:

*Det virker som om det foreslås å avvike fra kommuneplanens arealdel sin arealdisponering til småbåthavn. Planforslaget må derfor inneholde en grundig vurdering av hvordan regulering for småbåthavn sikrer at kommunens behov for dette formålet møtes, og i hvor stor grad det sikrer at det ikke skapes et behov for flere småbåthavner andre steder i kommunen.*

Vi forstår dette som bekymring for mangel på båtplasser. Det mener vi er godt ivare tatt, siden planen gir en ny marina der det nå er «trafikkareal» langs de gamle næringsbyggene. Området omformes fra næringshavn til et annet næringsformål, men vi har ikke oppfattet at dette er problematisert så langt i saken, enn så lenge vi viderefører/øker båtplassene i havna.

### **Lekeplass**

Lekearealet er tatt ut sammen med boligformålet, da de nye formålene ikke har krav til felles oppholdsareal og parkeringsdekningen er økt.

### **Trafikksikkerhetstiltak**

Siden planen ikke lenger legger opp til boliger antar vi at det ikke lenger er behov for trafikksikkerhetstiltak opp til fylkesvegen.

### **Adkomstveg**

Vegen over gnr/bnr 87/71 er nå avsatt til privat veg. Altså videreføres alle veger og alt av vegareal som i dag, inkludert annet vegareal på den større tomta som dekker Nessabakkan (den mangler gnr/bnr i matrikkelen). Adkomst gjennom området ut til moloen er sikret i bestemmelsene.

### **Eiendomsforhold og arealbruk**

Når det gjelder eiendomsrett i sjø hav vi basert oss på det vi har funnet av rettskilder, spesielt denne høyesterettsdommen:

[https://lovdata.no/artikkel/dom\\_i\\_hoyesterett\\_-\\_eiendomsrett\\_til\\_sjogrunn/239#:~:text=Hovedregelen%20er%20at%20eiere%20av,dybde%20ved%20middels%20lav%20vannstand.&text=Heller%20ikke%20tometersregelen%20inneb%C3%A6rer%20derfor%20at%20strandeierne%20f%C3%A5r%20s%C3%A6rlig%20eiendomsrett%20i%20sj%C3%B8en](https://lovdata.no/artikkel/dom_i_hoyesterett_-_eiendomsrett_til_sjogrunn/239#:~:text=Hovedregelen%20er%20at%20eiere%20av,dybde%20ved%20middels%20lav%20vannstand.&text=Heller%20ikke%20tometersregelen%20inneb%C3%A6rer%20derfor%20at%20strandeierne%20f%C3%A5r%20s%C3%A6rlig%20eiendomsrett%20i%20sj%C3%B8en).

Hovedregelen er altså eiendomsrett ut til to meters dybde ved middels vannstand. At man møtes på midten av et sund eller bukt er også et godt innarbeidet prinsipp mange steder. Vi har altså ikke innhentet erklæringer, men om vi finner ut at det her er motstridende krav kan det enkelt håndteres i byggesaken.

Alle naboene nordover fra havna til og med gnr/bnr 87/78 er varslet og også ellers involvert i planene, og er positive. Jf. møtet er det enighet om at ikke dette krever noen grundig vurdering eller dokumentasjon i plansaken.

### **Småbåthavna**

Dybden er ikke faglig utredet, men utfra lokalkunnskap skulle det være dypt nok, og det går båter forbi der i dag. Som det var enighet om i møtet er Forurensingsloven og -forskriften de viktigste verktøyene for å ivareta evt. mudring.

### **Trafikksikkerhet**

Da vi foreslo boliger uten trafikksikkerhetstiltak opp til fylkesvegen var det grunnet i Statens vegvesens håndbok N100, s. 17, som åpner for boligfelt uten fortau/gs-veg. Fartsgrensen her er 30 km/t. At veien er smalere enn standard er ikke spesifikt vurdert i veiledningen, men generelt vil smalere vei gjøre at bilister holder lav fart, spesielt om det er andre biler i nærheten.

GS-felt/veg vil være temmelig inngripende, både for byggherrene og i arealbeslaget som må til. Arealet er landbruksareal og hager/tun, konsekvensen av et slikt gang/sykkelfelt ville blitt store. Nå er boligformålet tatt ut av planen, så vi antar at behovet for g/s-felt ikke lenger er tilstede.

### **Parkering (og landbruk)**

I siste utgave av planforslaget er parkeringsdekningen og -løsningen for gnr/bnr 87/20 uendret, mens dekningen for de tre største tomtene er økt til 2/enhet. Dette er i tråd med KPA's krav til parkering for fritidseiendommer, hvilket er en god analogi for konseptet planen legger opp til. Det er ikke noe tilsvarende krav for turistformål i KPA.

Parkering i skisseprosjektet har hele veien vært i tråd med krav i KPA, og vært sikret i kart og bestemmelser. De to prosjektene som inngår i planen har hvert sitt parkeringsareal, og i forhåndsvurderingen problematiseres dekningen for gnr/bnr 87/20/ «kurs, konferanse og overnatting». Vi mener at dekningen er tilpasset den tiltenkte bruken av området. Kravet i KPA for publikumsrettede virksomheter er 1 plass pr. 100 m<sup>2</sup> næringsareal, men vi antar det er satt utfra handelsformål.

Dekningen må ses i lys av at Ansnes er omringet av bolighus og landbruksareal. Å legge mer parkering ut mot sjøen, på selve neset, er både sløsing med eksklusivt areal i vannkanten, og uheldig arkitektonisk. Regulering av parkering ved skilting kan ikke ivaretas av reguleringsplanen.

Forhåndsvurderingen tar opp at parkeringsarealet f\_SPA1 er registrert som beiteareal. Det er foretatt en avveining mellom parkeringsbehovet og landbruksinteresssen, se vår vurdering av dette i planbeskrivelsen. Vi har også vært i kontakt med plankontoret og landbrukskontoret om dette før mellom oppstartsmøte og innsending. Selv om landbruk opplagt var kritiske ble det ikke konkludert noe om hvordan arealet burde disponeres. Vi ber derfor om en helhetlig vurdering i behandling av plansaken.

Det kan ikke, slik det står i forhåndsvurderingen, legges til grunn at bonden som driver området i dag går glipp av beiteareal, så lenge det ikke er noen privat avtale om bruk til beite. Merk også at grunneier eier både arealet det er snakk om, huset like ved og Ansnes Brygger AS. Han er svært positiv til omdisponeringen. Han betrakter og har brukt området som et tilleggsareal/hage. Området er for inneklemt og for nært huset til at eier er interessert i hverken slått eller beite der. At det ikke brukes til beite eller slått i dag er talende, det er mer naturlig å se det som hagen til boligen rett nordenfor, og denne bruken er også i tråd med KPA. Området er ikke brukt til beite/slått i manns minne.

Ansnes er enestående godt egnet for turisme, og en mindre omdisponering av det som i praksis er hageareal mener vi da er en rasjonell avveining. KPA's bestemmelse for arealet sier at jordloven gjelder, dette må derfor avklares i en plansak hvor det i tillegg gjøres tydelig hvilke vurderinger som ligger bak.



**Figur 1** Flyfoto fra Norgeskart.no, omtrentlig parkeringsareal vist med rødt

### **Statlige planretningslinjer for strandsonerforvaltningen**

Forhåndsvurderingen er kritisk til hvordan allmennhetens tilgang til strandsonen er ivaretatt. Løsningen vi leverte var en avveining mellom allmennhetens behov, byggherrenes ønsker, objektive fordeler for prosjektene, og landskapet.

Prosjektet på gnr/bnr 87/20 (kombinert formål kurs, konferanse, overnatting) er ikke revidert og vil være utadrettet og tilgjengelig, med bl.a. uteservering. **Planbeskrivelse og bestemmelse er nå tydelige på at kai nord på tomte er allment tilgjengelig, med mindre det foregår arrangementer der. Dette i tillegg til at selve prosjektet bygges for å ta imot betalende kunder.**

**Nå som boligformålet er tatt ut er hele planområdet åpent for betalende gjester.**

Det tas i forhåndsvurderingen opp at orbuer og hyttefelt ved havn ikke skal hindre «lokal» bruk av havna. Vi har ingen bestemmelser om hvem som skal bruke havna da det ikke kan sikres etter pbl. Byggene på land legger ingen hindringer på bruken i sjø. I dag er det ingen marina eller båtutsetting i planområdet (men Ansnes båtforening holder til i samme havn).

FM skrev ved planoppstart at:

*Hitra er en kommune med stort arealpress på strandsonen. Planforslaget må derfor ta hensyn til og omtale hvordan det ivaretar føringene i Statlig planretningslinje for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen. Her må det spesielt vurderes hvordan hensynet til tilgjengelighet til strandsonen for allmennheten vil ivaretas.*

Kommunen har signalisert at dere vil ha allment tilgjengelig areal langs sjøen. Dette har vi i prosjektet jobbet med og vurdert, men det vil være negativt for de objektive kvalitetene i prosjektet, se vår redegjørelse i planbeskrivelsen. Det vi nå har sikret i bestemmelsene er at allmennheten får tilgang til flytebyggene i havna, og at disse kobles inn til fellesarealene på land i hver ende av marinaen. Dette vil gi en fin «rundtur» hvor man kommer nært på vannet og ser havna i et båtperspektiv. Dette er også illustrert i situasjonsplanen. Mot sør blir et utsiktspunkt på odden sikret som allment tilgjengelig. Det sikres også allmenn tilgang gjennom planområdet, ut til moloen, som nå er kommunal eiendom. Den vil også være et opplagt sted å gå tur og å se utover sjøen og inn i havna.

Det vises i forhåndsvurderingen til byggegrensen mot sjø i KPA, 19 meter inn på land. Vi synes det er relevant å vurdere planforslaget ikke bare opp mot byggegrensa i KPA men også hvordan området er i dag, da det også gir en pekepinn på «forventet utvikling». I dag er det *ingen* offentlig tilgang langs sjø, planforslaget er en klar forbedring i så måte. Vi antar at den bebyggelsen som allerede står er relevant for vurderingen om det f.eks. skulle søkes dispensasjon for et tiltak i strandsonen, og mener den da også bør være relevant når det nå foreslås en ny plan.

Det stilles i forhåndsvurderingen spørsmål til om *de private kaifrontene og mellomrommene opplevd som offentlige eller private?* Mye er her gitt av konseptet og arkitekturen, som var likt i oppstartsmøtet. Det er ingen enkel måte å både lage god kontakt mellom sjøen og bebyggelsen, OG offentlig adkomst langs sjøen. Se for øvrig revisjoner om tomteplan, hvor det nå er tydeligere at hele området vil bli tilgjengelig for betalende kunder.

### **Fellesarealer**

Siste innlevering sikret kun nødvendig fellesareal, og tok ellers ikke stilling til tomteforhold i driftsfasen. Dette er nå revidert, slik at planforslaget er helt tydelig på hvordan dette er tenkt løst. Det er nå vedlagt en situasjonsplan som viser tenkt tomteinndeling og fellesarealer, **og plankartet viser nye tomtegrenser.**

Fellesarealet slik det er avsatt sikrer renovasjon, parkering, adkomst til boenhetene, adkomst til moloen og allmennhetens adkomst til kaier og marina som beskrevet.

### **Sikttrekanter**

Det er nå tegnet inn friskt i avkjørsel til gnr/bnr 87/20 og i krysset sør for f\_SPA1 og krysset Nessabakkan/Pensjonatbakkan, slik det ble avtalt i møte med kommunen i september.

### **Byggegrense**

Kart og bestemmelser er nå revidert med byggegrenser både for bebyggelsen og marinaen.

### **Avfall**

Det er nå laget situasjonsplan som viser sporing for søppelbil i tråd med Remidts veileder (13,5 meters bil, 8,5 meters radius) og oppstillingsplass for renovasjon. Arealet for oppstilling er satt av i plankartet.

### **Utnyttelsesgrad:**

Utnyttelsen er i tråd med KPA. Beskrivelsen viser nå hvordan den forholder seg til KPA's BYA-krav. Utbyggingsrekkefølge er ikke vurdert i plansaken.

### **ROS-analyse:**

Analysen er revidert for å bedre belyse trafikksikkerhet.

### **Utredninger**

Referatet fra oppstartsmøtet krever, som nevnt i forhåndsvurderingen, dokumentasjon av forurensing i grunnen, men ikke i plansaken. Vi spurte derfor om dette i epost av 13.9.2019, og fikk til svar at det var opp til oss om det skulle tas i plansak eller byggesak. FM sier heller ikke noe om når, vi har derfor satt det til byggesaken, se rekkefølgekrav 6.5.1. Kravet er også koblet til søknadsplikten etter forurensingsloven og -forskriften. En av grunnen til at vi ønsker det er at konsulent da også kan vurdere riving og evt miljøeffekt av dette, og grunnen inne i byggene. Pr. i dag er så å si alt areal enten under tak eller belagt med betong eller asfalt.

Forhåndsvurderingen ber om sol/skyggeanalyse, men jf møtet med kommunen er dette pga den økte boligandelen som da forelå. En enkel vurdering av situasjonsplan viser svært gode solforhold og liten grad av påvirkning for nabolaget.

### **VAR**

Vi oppfattet at det ikke er noe faglig galt med VA-utredningen, men at den bør sikres i planen. Notatet er nå gjort bindende i bestemmelsene.

RIVA har vært i kontakt med det lokale vannverket. Privatrettslige avtaler dokumenteres i VA-saken. Det ble avtalt i oppstartsmøte at det i plansaken skulle leveres overordnet løsning, og i byggesaken detaljert løsning. Videre prosjektering er sikret i bestemmelsene. Overordnet VA-plan viser tilstrekkelig kapasitet for vanlig bruk og slokking.

Med vennlig hilsen  
for PLAN arkitekter AS

Tormod  
Arealplanlegger

Kari Bøgle  
Landskapsarkitekt MNLA

Vedlegg:  
Planbeskrivelse, pdf og doc  
ROS-analyse, pdf og doc  
Plankart

## Situasjonsplan