

**Merknadsoppsummering frå 1. gongs høyring og offentleg ettersyn m/ kommentarar**

Plan: Detaljregulering Sykkylven sjøfront BS22


Dato: 23.02.2023

Merknad frå	Merknadens innhald	Kommunens kommentar	Forslagsstillers kommentar
Møre og Romsdal fylkeskommune (FK)	<p><b>Samferdsel</b></p> <p>1. Siktsoner (<b>motsegn</b>) FK har motsegn til planen fram til plankartet omfattar frisiktsoner i sin heilskap, anten som linje eller polygon, alt etter som kva areal frisiktsona omfattar. Frisiktsonene må bli talfesta.</p>	<p><b>Samferdsel</b></p> <p>1. (<b>motsegn</b>) Tenker FK her tenker på frisiktsoner i rundkøyringene? Korleis vurderar dykk det? I N100 under D.1.2.7 ligg siktkrav til rundkøyringer.</p>	<p>Frisiktslinjer er i samråd med Norconsult as (veg- og trafikk konsulent) lagt inn i plankartet. Linjer som ligger utenfor kartet, er vist som illustrasjonslinjer. Innenfor er disse konstruert som juridiske linjer – frisiktslinje. Møre og Romsdal fylkeskommune har i brev datert 22.02.2023 trukket motsegna.</p>
	<p>2. Fortau (<b>motsegn</b>) Fortau er ikkje ei løysing ved låg fartsgrense, men ikkje når fartsgrensa er 60 km/t eller høgare. Ved 60 km/t skal det være gang-og sykkelveg, med minimum breidd mellom gang- og sykkelveg og køyreveg på 1,5 meter. Dersom det ikkje er mogleg å få til gs-veg på ei kort strekning, kan det bli søkt fråvik (viser til eige punkt om fråvik og lenke til info og skjema.</p>	<p>2. (<b>motsegn</b>) I områda inntil o_Torg vil det nok vere greitt å oppnå breidde mellom gs-veg og køyreveg på 1,5 meter. Er dette gjennomførbart ved F/K/T? Sjå også kommentar til «Tettstadsutvikling» lenger nede».</p>	<p>Alle fortau er tatt ut av planen og erstattet med GS-veg. Plangrense justert mot fylkesveg til å inkludere grøntrabatt fra områdeplan. Mot o_Torg er det i områdeplanen ikke avsatt areal til grøntrabatt. Dette er nå endret i planforslaget med tilsvarende rabatt som mot nord. Møre og Romsdal fylkeskommune har i brev datert 22.02.2023 trukket motsegna.</p> <div data-bbox="1976 772 2338 1205" data-label="Image"> </div> <p>Utsnitt fra gjeldende områdeplan</p>
	<p>3. Gang og sykkelveg Sjå vegvesenet punkt 2. FK stiller seg bak vegvesenet si tilråding.</p>	<p>3. Sjå kommentar til SVV sitt punkt 2.</p>	<p>G-s veg lagt inn etter skisse fra kommunen.</p>
	<p>4. Park (<b>motsegn</b>) Park o_PA er regulert heilt inntil fylkesvegen og det er ikkje sett av sideareal til fylkesvegen. Den skal tene som tryggleikssone. Det må ikkje leggst til rette for bruk som negativt påverkar tryggleike på og langs fv.60. Dette gjeld og dei som oppheld seg i parken. Her må ein finne ei løysing som gir buffersone mellom parkern og fylkesveg. Bufferelement må ikkje kome i konflikt med eventuelle siktsoner eller tryggleiksoner langs fylkesvegen. Parken er i tillegg regulert inn på fylkeskommunens eigedom. På generelt grunnlag tillet FK ikkje at det vert regulert eller etablert tiltak på deira veggrunn.</p>	<p>4. (<b>motsegn</b>) Utifrå N101 kap 2.2 ser det ut som at sikkerhetssona til fylkesveg skal være på 5 meter. Reknar med at ein gang- og sykkelveg som buffer mellom fylkesvegen og parken på 3 meter + 1,5 meter mellom fylkesveg og gs-veg må vere tilfredstillande? Elles nordover må vi sørge for at det er 5 meter anna veggrunn på sideareal til fylkevegen. Trur de dette kan løyse motsegna?</p>	<p>Har lagt inn ny GS-veg og endret formål mellom GS- og fylkesveg til annan veggrunn – grøntareal. o_Park ligger i revidert planforslag mer enn 5 meter fra dagens vegkant. Møre og Romsdal fylkeskommune har i brev datert 22.02.2023 trukket motsegna med vilkår at det vert innarbeida i føresegna § 6.3 at tiltak innanfor arealformålet (o_PA) må vere 3 meter frå kant på gang- og sykkelveg. Dette er tatt inn i føresegna § 6.3.</p>
	<p>5. Fylkesvegen sitt sideareal Eigedområde, tryggleikssone og ervervsareal langs fylkesvegen må bli regulert til «anna veggrunn». Tryggleikssona blir bestemt ut frå krava i vegnormal N101. Denne sona er eit område utanfor</p>	<p>5. Sjå punkt 4.</p>	<p>GS-veg lagt inn og formål mot fylkesveg endret til annan veggrunn - grøntareal.</p>

	køyrebana kor det ikkje skal vere faremoment som farlege sidehinder, farlege skråningar, byggverk (støyskjerm/gjerde/mur), parkeringsplassar eller liknande. Ei trygt utforma tryggleikssone skal hindre at køyretøy som hamnar utanfor køyrebana treff farlege sidehinder.		
	<b>6. Støy</b> Byparker skal ifølgje T-1442 ha ei anbefalt støygrense på 55 dB på stille del av uteopp-haldsareal. Kommunen må vurdere om arealet fell inn under denne definisjonen og om støykravet i så tilfelle er oppfylt. Eventuelt må det bli vurdert kva for tiltak som kan bli gjennomført for å sørge for at kravet er innfria.	6. I T-1442 er bypark plassert under kapittelet 2.3.1 Områder der stillhet er viktig. Kommunen er av den oppfatning at den aktuelle parken er tilrettelagt for aktiviteter er det ikkje krevjes eller forventes at det er stillhet. Her er volleyballbane, badeplass og treningsapparat med plen rundt. Kommunen vurdere at aktuell park ikkje vil gå under definisjonen bypark og vil difor ikkje ha samme støykrava knytt til deg	Ingen endring nødvendig.
	<b>Marinarkeologi</b> Sjå merknad frå Bergen Sjøfartsmuseum		Ingen endring nødvendig.
	<b>Tettstadsutvikling</b> Det kan vurderast i etterkant av regulerings-saka om fartsgrense 60 på ei sentrumsgate vil vere ei framtidretta løysing. Nedsett fartsgrense vil dempe støy og gjere det tryggare for mjuke trafikantar. Viser elles til innspel i samband med oppstart.	<b>Tettstadsutvikling</b> Kommunen vil gå i dialog/søke om at fartsgrensa på strekninga blir redusert.	Avstanden fra kjøreveg til GS-veg er større enn 1,5 meter i revidert planforslag. Tidligere o_Fortau er endret til o_Gang- og sykkelveg. Avgjørelse om fartsgrense vil derfor ikke innvirke på utformingen av plankartet.
Statsforvaltaren i Møre og Romsdal (SMR)	<b>Samfunnstryggleik og klimatilpassing</b> 1. Det er gjennomført ein geoteknisk rapport som skildrar grunnforholda. Rapporten vurderer områdestabiliteten for ei tomt innanfor planområdet. SMR er derfor usikre på om områdestabiliteten er avklart for resten av planområdet.	1. Sjå kommentar til NVE punkt 2.	Oppdatert georapport mottatt fra ERAGeo AS 09.02.2023.
	2. SMR ser at planføresegn § 8.2 ikkje skildrar kva fare omsynssona syner (t.d. flodbølgjefare 1/1000, 1/5000), og kva krav som gjeld for tiltak innanfor sona. Dette er truleg fordi stormflod er dimensjonerande fare i planområdet, og stormflodfaren vert vareteke gjennom planføresegn § 8.3. Vi ber likevel om at § 8.2 skildrar den konkrete flodbølgjefaren som omsynssona dekker og stiller naudsynt krav til tiltak innanfor sona. Dette vil mellom anna gjere at kommunen unngår uvisse knytt til varetaking av tilstrekkeleg tryggleik mot skred/flodbølgje innanfor planområdet.	2. Sjå kommentar til NVE punkt 3.	Planbeskrivelse og bestemmelser justert.
	<b>Støy (Motsegn)</b> 3. Berekingane i støynotat har tatt utgangspunkt i bygging av eit næringsbygg på 6 meter. Føresegnene opnar derimot for maksimalt 10 meter. Vidare har ein berre utarbeidd støykart for 1,5 meter over bakkenivå. Når ein bereknar støytilhøve for fasade ved støyfølsamt bruksføremål skal ein måle støyntivå for kvar etasje.  Det er stilt krav om oppdatert støyrapport før etablering av offentleg føremål i 2.etasje. Vi minner om at støy skal avklarast i reguleringsplan. Det er ikkje tilstrekkeleg å stille krav om oppdatert støyrapport. Støyrapporten må oppdaterast no for å synleggjere	<b>3. (motsegn)</b> Her er det to høve. Når planen åpner for 2 etasjer, max 10 meter, må støytilhøva avklarast for denne høgda i reguleringsplanen.  Det held ikkje å kartlegge støy berre for 1,5 meters høgde på fasadane til bustadbebyggelsen over veggen. Berekingar må gjerast for kvar etasje.  Sidan det her er motsegn så må dette avklarast. Sidan det her er ein etg som skal byggast no og moglegens ein etg seinere så kan det være hensiktsmessigt å få ein oppdaterte støyrapport som tar for seg både bygg med 6 meters (5,5 m?) høgde og 10 meters	Oppdatert støyrapport mottatt fra Brekke&Strand Akustikk AS 01.02.2023. Det er i revidert rapport lagt til grunn nytt bygg på inntil 10 meters høyde og alle etasjene på motsatt side av fylkesvegen er vurdert. For hvert enkelt fasadepunkt, er det tatt utgangspunkt i det punktet som gir størst endring.  Konklusjonen fra oppdatert rapport er at det nye bygget gir lite merkbar endring i støyntivået.  Revidert planforslag åpner ikke for støyfølsom bruk innenfor F/K/T. Statsforvalteren har i brev datert 14.02.2023 trukket motsegnet.

	<p>verknadene for støy, og sikre eventuelle avbøtande tiltak i plankart og føresegner.</p>	<p>høgde. Om det då er ok med 6 meter, men overskrider grenser på 10 meter så kan ein knytte støydempende tiltak til etablering av 2.etg.</p>	
	<p>4. Føresegn punkt 3.8 har følgande formulering: «3.8 - Støy Innafor planområde er det ikkje planlagd bruk som er støyfølsom. Om slik bruk skal etablerast i 2. etasje i F/K/T, skal det i byggjesaka leggjast ved oppdatert støyrapport.»</p> <p>Denne formuleringa er motstridande og uklar. Føresegnene må vere eintydige på at det ikkje skal opnast for støyfølsamt bruksføremål. Om ein skal legge til rette for støyfølsamt bruksføremål må det gjennomførast støyfagleg utgreiing og sikrast eventuelle avbøtande tiltak i plankart og føresegner.</p> <p>Om ein opnar for bustadføremål må ein også avklare tilhøve for barn og unges interesser, slik som gangavstand til skule og leikeplassar.</p>	<p>4. Er eining i at formuleringa her ikkje er heilt god. Innanfor F/K/T kan det etablerast kontor eller tenesteyting. Ingen av desse er støyfølsomme formål. Kan vi kutte ut andre setting i § 3.8?</p>	<p>Revidert planforslag åpner ikke for støyfølsom bruk innenfor F/K/T.</p>
Statens vegvesen (SVV)	<p>1. Ei utvikling av områda mot sjøkanten vil generere meir trafikk og ferdel av mjuke trafikantar. Det er viktig at mjuke trafikantar blir leda til å bruke eksisterande kryssingspunkt av fylkesvegen så ein unngår vilkår kryssing.</p>	<p>1. I stor grad er dette tilfelle at mjuke trafikantar blir leda inn til kryssingspunkt. Det einest er løysinga dei påpeiker i punkt 2 med g-s veg langs fv60 heilt til gangfeltet ved o_SA. Slik situasjonen er no kan gåande nordfrå bli frista til å krysse fv60 der g-s vegen gjer ein sving forbi badevika om dei skal til sentrum. Sjå vidare punkt 2.</p>	<p>Ny GS-veg lagt inn i plankartet etter skisse fra kommunen.</p>
	<p>2. Regulert gang og sykkelveg følger sjøkanten vest for parkanlegget. Her burde ein også sjå på ei løysing som følgjer fv.60 sørover heilt til gangfeltet ved rundkøyringa. Gang og sykkelveg vil også vere ein meir naturleg buffer mellom køyrevegen og parkanlegget. Parkanlegg heilt inn til vegformålet må etter SVV vurdering uansett ikkje akseptast då aktivitet som leik ferdsel og opphald tett inn mot ein relativt høgt trafikkert veg er svært uheldig mtp trafikktryggleik</p>	<p>2. Kommunen vurderer at forslaget om å også ha ein g-s veg trase som går inntil fv60 fram til rundkøyringa er fornuftig. Både for å skape ein buffer til friområdet og for trafikktryggleiken for gåande frå nord som skal til sentrum. K-P kan regulere inn ein gs-veg her. Sjå forslag. Her kan de gjer egne vurderingar på detaljane.</p>	<p>Ny GS-veg lagt inn i plankartet etter skisse fra kommunen.</p>
	<p>3. Fortauet langs fv.60 er slik den er utforma, med rabatt mot køyrevegen, synes meir som ein gang og sykkelveg. Dette er ei løysing SVV tilrår. Sykkelparkeringa o_SA er naturleg å ha knytt til g-s veg. Ein bør sjå på kurvaturen inn mot rundkøyringa slik at g-s</p>	<p>3. Kan vi her kode om til gang og sykkelveg? Kvalifiserer den til det slik de vurderer det?</p>	<p>Alle tidligere o_Fortau endret til GS veg i revidert planforslag. Kurvaturen til gangforbindelsene langs fylkesvegen er hentet fra gjeldende områdeplan.</p>



	vegen får slakare linje inn mot kryssingspunktet.		
	4. Det er regulert inn to avkøyrslar til den offentlege parkeringsplassen (o_P). For å gi rundkøyninga ei standardisert utforming bør ikkje avkøyrsla plasserast så tett inn mot rundkøyninga og kryssingspunktet. Som eit minimum kan denne avkøyrsla retningsregulerast slik at det kun er tillat med innkøyning. Dette vil også gi ei betre løysing inne på parkeringsplassen ved at trafikantane berre treng å forhalde seg til ei køyreretning.	4. Kan de her vurdere kva den beste løysinga for tilkomst til parkeringsplassen og vi kan snakkast om det.	I revidert planforslag er tilkomsten til o_P endret til en innkjøring og en utkjøring. Skissen under viser forslag til oppmerking av parkeringsplassen. 
NVE	Grunnforhold: 1. For stabilitetsvurdering av byggegrunn for planlagt næringsbygg, føresett ERA Geo at det ligg føre meir data frå grunnundersøkingar.	Grunnforhold: 1. Er det gjort grunnboringer for å sjekke lokalstabiliteten på næringsbygget?	Rapport grunnundersøkelser fra ERA Geo AS, datert 19.01.2023 vedlegges revidert planforslag.
	2. Nve føresett at ERA Geo har vurdert områdestabiliteten for alle tiltaka som planen legg til rette for.	2. I Geoteknisk prosjekteringsrapport er prosjektområdet dekkande for F/K/T og o_TO. Det blir her vurdert at områdestabiliteten er klarert og det ikkje er fare for områdeskred. Her må ERA geo også komme med ein vurdering/uttalelse på tiltaka og områda utanfor dette prosjektområdet knytt til fare for områdeskred. Tenker då på g-s veg, evt tiltak på parkering/sykkelparkering. Mest truleg er dette tiltak som ikkje har noko negativ verknad på områdestabiliteten, men fagkunne må meine noko om det.	Oppdatert georapport mottatt fra ERA Geo AS 09.02.2023.
	<i>Flodbølge sekundær verknad av fjellskred</i> 3. Kartlagt fareområde er regulert med omsynssone Skredfare H310. I tilhøyrande føresegn § 8.2 er det gjort greie for kva omsynssona viser, men føresegna gir ingen opplysningar om årleg sannsyn eller krav til sikker byggehøgde. NVE rår til at føresegna gir meir utfyllande krav/informasjon og aktuell fare i høve tryggleikskrav i TEK17 § 7-3. I planomtale kap 6.6 er omtale at gjeldande tryggleiksklasse for området er sett til S3. I planomtalen kap 5.18 står det at bygget er plassert i tryggleiksklasse 2. Formulering i kap 6.6 kan gi inntrykk at planen er utarbeida etter unntaksregelern i tek17 § 7-4. Rydd opp i omgrebsbruken for å sikre rett framstilling av faren.	<i>Flodbølge sekundær verknad av fjellskred</i> 3. I kap 6.6 kan noko ala dette skrives for å presiere kva sonene viser: Omsynsone ved sjøfronten for flodbølgefaren er videreført fra områdeplanen. De viser eit scenario for sannsyn 1/5000 (tryggleiksklasse S3). Scenario for sannsyn 1/1000 (tryggleiksklasse S2) vil i liten grad gå innover land utover strandsona. Det er difor ikkje ei omsynssone for dette scenarioet i planområdet, jf. NGI rapport frå 2015. Det er ikkje planlagt tiltak i tryggleiksklasse S3 i planområdet.  I kapittel 5.18 foreslår eg denne omskrivinga (dette vil for så vidt også gjelde for 5.17): Tiltak Stormflo vil være den dimensjonerande kotehøgda for området. Det blir satt krav om at butikkens grunnflate blir hevet til kote 3.1. Dette er pga. at bygget havner i sikkerhetsklasse 2, dvs. at	I revidert planforslag er planbeskrivelsen og bestemmelsene justert iht. til forslag fra Sykkylven kommune.

		<p>dimensjonerende kotehøyde vil ligge på 2.6m, hvor det er lagt til et bølgepåslag på 0.5m, totalt 3.1 moh.</p> <p>Forslag til utforming av § 8.2 i føresegnene: Område som er omfatta av fare for fjellskredgenererte flodbølger frå Åkneset i Storfjorden. Sonene er knytt til skred med gjenntaksintervall 1/5000. Innanfor dette gjenntaksintervallet kan ikkje tiltak i tryggleiksklasse 3 etablerast.</p>	
	<p>Overvatn</p> <p>4. Riksheim Consulting har gjort ei vurdering av overvasshandteringa for planlagt byggetomt for næringsbygg og at det ikkje er ei utfordring for dette mtp i nærleik til sjø. NVE rår kommunen til at det blir sikra at det blir gjort ei vurdering av handtering av overvatn i heile planområdet.</p>	<p>Overvatn:</p> <p>4. Kan Riksheim her også uttale seg om overvasshandteringa/situasjonen i resten av området?</p>	Oppdatert VA rammeplan mottatt 20.02.2023 fra Riksheim Consulting AS.
Kartverket	Det er mindre feil i den digitale fila	Sjå på feila som er påpeika og gjer naudsynnte rettingar.	Feil i plankartet rettet i revidert planforslag.
Bergen sjøfartsmuseum	Kjenner ikkje til kulturminne ved Sykkylven sjøfront. Planområdet bærer preg av å ha vore gjennomført mange utfyllingar. Lite sansynleg å finne overlegande marine kulturminner. Museet har ikkje merknad til den planlagde reguleringa, men gjer oppmerksom på plikta til å gje melding om ein under arbeid finn skipsvrak, keramikk eller andre marine kulturminne.	Takast til vitande	Ingen endring nødvendig.
Kystverket	Planen med føresegner slik den er lagt fram vil ikkje få særskild innverknad på statleg farvatn, Kystverket sine anlegg og installasjonar eller andre omsyn Kystverket er satt til å ivareta i medhald av hamne- og farvasslova, og vår merknad til oppstart av planarbeidet er imøtekomen. Utifrå Kystverket sitt sektoransvar har vi såleis ikkje vesentleg å merke til planframlegget.	Takast til vitande	Ingen endring nødvendig.
Sykkylven energi AS	<p>VA-planen beskriver og viser nye og omlegging av eksisterande anlegg langs hovudvegen. Løysing for omlegging av denne traseen med muligheit for framtidig tilkomst er også skissert å beskrive i rapport frå ERA Geo. Denne delen anser vi som ivaretatt i plandokumentata.</p> <p>Innløpsledning og overløpsledning ifbm. pumpeasjon er plassert inn i nytt bygg. Vi saknar ei konkret vurdering av desse eksisterande anlegga og korleis funksjon og tilkomst skal ivaretakast.</p> <p>I VA-planen står det at spillvatn skal førast til SLA3 Kursethagen i Hundeidvik, dette endrast til Ullavik Renseanlegg. Det er tilstrekkeleg kapasitet for dimensjonerande avløpsmengde.</p> <p>Tilknytningspunkt for avløp frå nytt bygg er teikna til innløpskum ved pumpeasjon (8144). Kum er vist i Figur 5 i geoteknisk</p>	Her må det gjøres justeringar i dokumenta. Evt ha ein dialog med Sykkylven Energi om løysingane.	Oppdatert VA rammeplan mottatt 20.02.2023 fra Riksheim Consulting AS.

	<p>rapport. Denne kummen er svært djup, og har ikkje ledige tilknytningspunkt. Det beste alternativet vil vere å knyte til i kum 4269, alternativt kum 8145.</p>		
<p>Straumen nett AS</p>	<p>Det var i møte 27.04.2022 omtala behov for plassering av nettstasjon for straumforsyning til daglegvarebutikk og evt. seinare påbyggingar.</p> <p>Straumen Nett ber om at det vert teke omsyn behovet for plassering av nettstasjon, der det er ønskeleg med ei plassering integrert i bygget.</p> <p>Ei eventuell plassering av nettstasjon utom planområdet vi legge beslag på areal som vi kunne hindre vidare utvikling av området.</p> <p>Vi ber vidare om at det blir teke kontakt med Straumen Nett for å kome fram til ei løysing.</p>	<p>Om det ikkje er avklart ei løysing knytt til nettstasjon så bør forslagstillar få gjort dette.</p>	<p>Møte med Straumen Nett gjennomført 08.02.23. De samtykker til vårt forslag til traforom. Se vedlagt referat.</p>
<p>Nils Agnar Klock</p>	<p>Knyttar seg til flytting av eigedom gnr 14 bnr.74 som tidlegare var plassert på gamlekaia ved sjøfronten (utan kartlagde grenser som Klock har eierinteresser i. Sykkylven kommune har ikkje svart på kva tinglyste documenter Sykkylven kommune har bruk som grunnlag for endringane i Kartverket sitt offentlige kart.</p> <p>Det er alvorlig og ikkje i tråd med norsk lov at Sykkylven kommune i planarbeidet ikkje respekterer eller forholder seg til dei offentlige tinglyste document knytt til private eigedome i kommunen. Ber om snarleg tilbakemelding på merknadane/spørsmål.</p>	<p>Gnr.14 bnr.74 var ein av fleire eigedomar i området som kommunen tidlegare ikkje hadde nøyaktig plassering til. Dei vart då plassert ytterst på gamlekaia ved sjøfronten.</p> <p>Ny informasjon om plassering har kome fram i dokument. Dette gjorde at ein kunne lokalisere og plassere eigedomane meir nøyaktig i eigedomskartet, sjå dokument «Eigedomar ved Sykkylven kai» som er vedlagt plansak. Gnr.14 bnr.74 («Sjøtun») ligg rett vest for dagens Jernibutikk og ligg utanfor planområdet til Detaljregulering Sykkylven Sjøfront, BS22.</p> <p>Eventuell vidare dialog rundt gnr.14 bnr.74 må takast med eigedomsavdelinga i kommune og haldast utanfor reguleringsprosessen.</p>	<p>Ingen endring nødvendig.</p>
<p>Syver Aure Torvik m.fl. (naboar)</p>	<p>Det må ikkje gis høve til eit bygg på eir enn ei (1) etasje totalt i byggeløyve. Bygget vil skape eit brot mellom sjø og sentrum, forringe sjøfronten og kai-området ytterlegare. Høgare bygg med bopel og tenesteyting vil ha behov for meir parkeringsplassar og andre pålagde bunde areal.</p> <p>Dersom Sykkylven kommune ikkje nyttar seg av opsjonen på 2.etasjar vil det bli mogleg for Rema å søke om ei utbygging på 4 etasjer med dispensasjon for ei 5. etasje.</p>	<p>Så lenge politikarane vil ha ein avtale om ein 2. etasje på bygget held vi på planen slik den no er utforma på dette området. Om politikarane ombestemmer seg så er grunnlaget for ein 2. etasje annerledes.</p> <p>At det blir 5 etasjar ved sjøfronten om ikkje kommunen nyttar seg av opsjonen på ein 2. etasje er det ikkje planmessig grunnlag for slik detaljreguleringa no er lagt opp.</p>	<p>Ingen endring nødvendig.</p>