

Arkiv:

<arkivID><jplD>
PlanID-1263201904,
Plannavn-
Kvassnesbakken,
Kommnr-4631, FA-L13,
HistSak-20/2403

JournalpostID:

Sakshandsamar:

Dato:

19.08.2023

Saksframlegg

Saksnr.	Utval	Møtedato
105/23	Utval for areal, plan og miljø	30.08.2023
125/23	Alver kommunestyre	05.10.2023

**Klage på detaljreguleringsplan for Kvassnesbakken - gbnr 188/701 m.fl. PlanID. 1263-201904
KOMMUNEDIREKTØREN SITT FRAMLEGG TIL VEDTAK**

Klagen frå nabo Arvid Vatnøy, datert 23.05.2023 vert ikkje teke til følge.

Vedtak frå Alver kommunestyre (KO) i sak 20/2403 med saknr 062/23, datert 11.05.2023, om godkjenning av detaljreguleringsplan for Kvassnesbakken, gbnr 188/701 m.fl., Planid. 1263-201904, som vist på plankart sist datert 08.03.2023 og med føresegnar av revisjonsdato 31.03.2023, vert sendt Statsforvaltaren i Vestland for endeleg avgjerd

APM sender saka vidare med innstilling til vedtak i kommunestyret.

Grunngjevinga går fram av saksutgreiinga.

Heimel for vedtaket er forvaltningslova §34, jf. §33 og plan- og bygningslova §12-12.

Utval for areal, plan og miljø 30.08.2023:

Handsaming:

Kommunedirektøren sitt framlegg vart samrøystes vedteke.

APM- 105/23 Vedtak:

Innstilling i APM - 30.08.2023:

Klagen frå nabo Arvid Vatnøy, datert 23.05.2023 vert ikkje teke til følge.

Vedtak frå Alver kommunestyre (KO) i sak 20/2403 med saknr 062/23, datert 11.05.2023, om godkjenning av detaljreguleringsplan for Kvassnesbakken, gbnr 188/701 m.fl., Planid. 1263-201904, som vist på plankart sist datert 08.03.2023 og med føresegnar av revisjonsdato 31.03.2023, vert sendt Statsforvaltaren i Vestland for endeleg avgjerd.

APM sender saka vidare med innstilling til vedtak i kommunestyret.

Grunngjevinga går fram av saksutgreiinga.

Heimel for vedtaket er forvaltningslova §34, jf. §33 og plan- og bygningslova §12-12.

Alver kommunestyre 05.10.2023:

Handsaming:

Innstillinga frå utval for areal, plan og miljø vart samrøystes vedteke.

KO- 125/23 Vedtak:

Klagen frå nabo Arvid Vatnøy, datert 23.05.2023 vert ikkje teke til følge.

Vedtak frå Alver kommunestyre (KO) i sak 20/2403 med saknr 062/23, datert 11.05.2023, om godkjenning av detaljreguleringsplan for Kvassnesbakken, gbnr 188/701 m.fl., Planid. 1263-201904, som vist på plankart sist datert 08.03.2023 og med føresegner av revisjonsdato 31.03.2023, vert sendt Statsforvaltaren i Vestland for endeleg avgjerd

APM sender saka vidare med innstilling til vedtak i kommunestyret.

Grunngjevinga går fram av saksutgreiinga.

Heimel for vedtaket er forvaltningslova §34, jf. §33 og plan- og bygningslova §12-12.

Saksopplysningar

Plannamn: Detaljreguleringsplan for Kvassnesbakken, gbnr 188/701 m.fl.,

Planid. 1263-201904,
Type plan: Privat detaljreguleringsplan

Forslagsstillar: Holon arkitekter AS på oppdrag frå Erstad & Lekven Utbygging AS

Klagar: Nabo - Arvid Vatnøy (part i saken)

Tilsvar til klage: Holon arkitekter AS

Saka gjeld klage frå nabo Arvid Vatnøy på vedtak frå Alver kommunestyre (KO) i sak 20/2403 med saknr 062/23, datert 11.05.2023, om godkjenning av detaljreguleringsplan for Kvassnesbakken, gbnr 188/701 m.fl., Planid. 1263-201904, som vist på plankart sist datert 08.03.2023 og med føresegner av revisjonsdato 31.03.2023.

Klagen gjeld to forhold - 1. Renovasjon og 2. Gjesteparkering.

Klagar har også merknad til høyring rundt ny løysing for renovasjon.

Vedtaket av 11.05.2023 har følgjande ordlyd:

«KO- 062/23 Vedtak:

«Alver kommunestyre godkjenner framlegg til detaljreguleringsplan for Kvassnesbakken, gbnr 188/701 m.fl., Planid. 1263-201904, som vist på plankart sist datert 08.03.2023 og med føresegner av revisjonsdato 31.03.2023.

Vedtaket er gjort med heimel i plan- og bygningslovas § 12–12.»

Planområdet er på om lag 3,5 daa og omfattar området avsett til BBB2 i områdereguleringsplan for Knarvik sentrum. Planområdet ligg langs den kommunale vegen Kvassnesvegen, sør for E39 i Knarvik

Klage

Kommunen har mottatt klage frå nabo Arvid Vatnøy på vedtaket av 11.05.2023

Kommunen har mottatt tilsvar til klagen frå Holon arkitekter AS.

Klagerett og klagefrist

Nabo har klagerett som part i saka.

Vedtaket frå kommunestyret (KO) av 11.05.2023 er sendt ut den 16.05.2023. Klagen er rettidig mottatt (innan rett tid) den 23.05.2023.

Tilsvaret frå Holon arkitekter AS er rettidig mottatt (innan rett tid) den 06.07.2023.

Vidare sakshandsaming

Om klagen ikkje vert teke til følge vert saka sendt Statsforvaltaren i Vestland for endeleg avgjerd så snart møtebok ligg føre, og seinast innan 2 veker etter møtedato.

Om klagen vert teke til følgje, vert vedtaket sendt Statsforvaltaren i Vestland for endeleg avgjerd så snart møtebok ligg føre, og seinast innan 2 veker etter møtedato.

Saksgang – APM og KO

Innstilling til godkjenning av planen er handsama av APM i møte den 26.04.2023. Kommunedirektøren sitt framlegg til vedtak om godkjenning av detaljreguleringsplan vart samrøystes vedteke.

APM fatta følgjande innstilling:

«Utval for areal, plan og miljø 26.04.2023:

Handsaming:

Kommunedirektøren sitt framlegg vart samrøystes vedteke.

APM- 060/23 Vedtak:

Innstilling i APM - 26.04.2023:

«Alver kommunestyre godkjenner framlegg til detaljreguleringsplan for Kvassnesbakken, gbnr 188/701 m.fl., Planid. 1263-201904, som vist på plankart sist datert 08.03.2023 og med føresegner av revisjonsdato 31.03.2023.

Vedtaket er gjort med heimel i plan- og bygningslovas § 12–12.»

Vedtak om godkjenning av planen vart handsama av KO i møte den 11.05.2023

KO fatta følgjande vedtak:

«Alver kommunestyre 11.05.2023:

Handsaming:

Innstillinga frå utval for areal, plan og miljø vart samrøystes vedteke.

KO- 062/23 Vedtak:

«Alver kommunestyre godkjenner framlegg til detaljreguleringsplan for Kvassnesbakken, gbnr 188/701 m.fl., Planid. 1263-201904, som vist på plankart sist datert 08.03.2023 og med føresegner av revisjonsdato 31.03.2023.

Vedtaket er gjort med heimel i plan- og bygningslovas § 12–12.»

For øvrig sakshistorikk vert det vist til saksframlegget til APM og KO, datert den 26.04.2023 og KO den 11.05.2023, som ligg vedlagt saka.

Føremålet med reguleringsplanen

Føremålet med planen er å utvikle området BBB2 i områdeplanen for Knarvik sentrum til blokkbusetnad i form av «terrasserte bygg» med tilhøyrande funksjonar og infrastruktur. Det er planlagt for oppføring av 31 bueiningar, med parkeringsanlegg under bakken. Felles uteområde er planlagt som eit stort tun i sørvest og på takterrasse i vest.

For nærare opplysningar om planvedtaket vert det vist til saksframlegget til APM og KO, datert den 26.04.2023 og KO den 11.05.2023, som ligg vedlagt saka.

Kart/foto

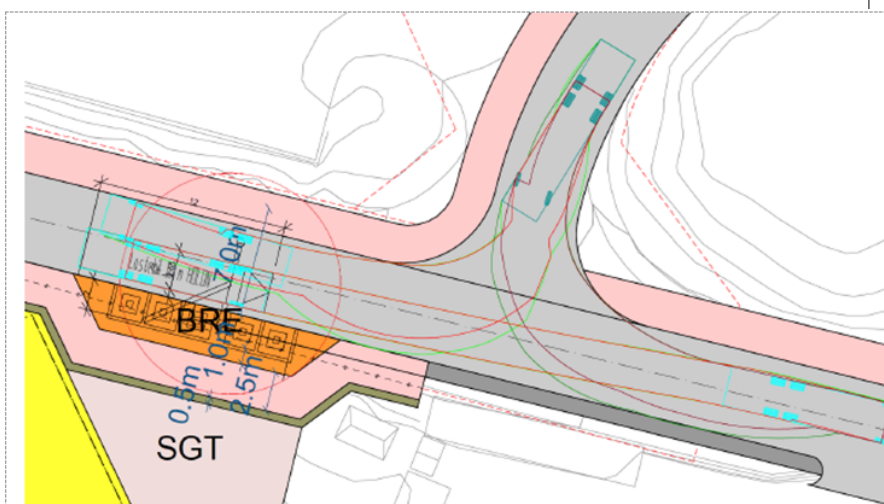




Klage pkt. 1 – Renovasjon:

Planområdet har regulert avkøyring i sørvest med innkøyring til parkeringskjellar (vist med avkøyringspil i plankartet. Hente stad for renovasjonsbil er lagt langs Kvassnesvegen i nord, med snuareal for renovasjonsbil som vist i utsnitt under og planskildring s. 44.

BRE – renovasjonsanlegg (oransje farge)



Klage pkt. 2 – Gjesteparkering:

I områdeplanen er det krav om 1,2 parkeringsplassar pr. 100 m² BRA. Detaljplanen har lagt opp til 41 parkeringsplassar som vil vera litt over kravet som er satt i områdeplanen. Dette fordi er fordi det til 2. gongshandsaming vart satt vilkår om at det skulle setjast av 3 plasser til bruk for gjesteparkering for detaljplanen. Reguleringsføresegn 4.2.7 b sikrar gjesteparkeringa.

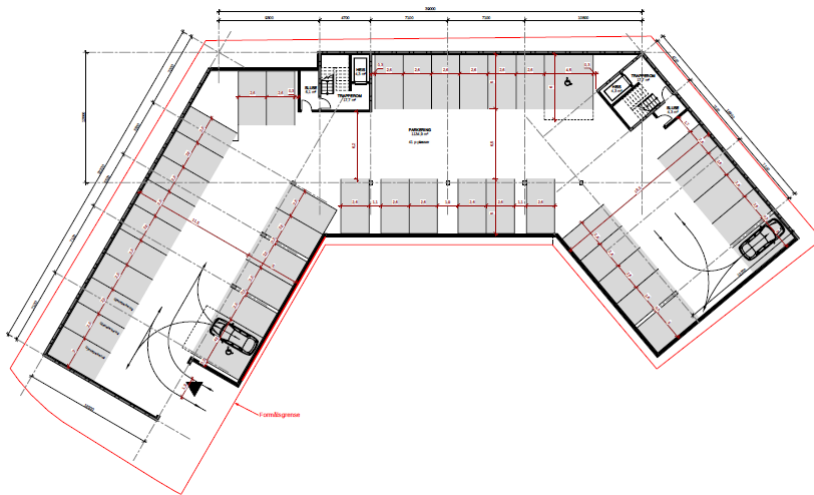
Øvrig parkering er sikra i planen sine føresegn § 4.2.7.

§ 4.2.7 Parkering (§ 12-7 nr. 1, 4 og 7)

- a) Det skal opparbeidast 1,2 bilparkeringsplass per 100 m² BRA bustad i parkeringsgarasje under bakken.
- b) Det skal avsetast 3 parkeringsplassar til gjesteparkering, desse kjem i tillegg til kravet satt i bokstav a. Gjesteparkeringsplassane skal merkast.

Det er lagt ein illustrasjonsplan som viser tal parkeringsplassar i parkeringskjellar.

Illustrasjonsplan - parkeringskjellar



Informasjon til Illustrasjonsplan – parkeringskjellar

F	28.03.23	Tegnet inn 3 gjesteparkeringsplasser. Etasjeplan har blitt litt større for å gi nok plass til parkeringsplassene.
E	15.03.23	P-plasser 2,6 m.
D	08.03.23	Manøvreringsareal for de innerste plassene.
C	12.01.23	Illustrasjon parkeringskjeller
B	06.01.22	Justering kjeller til nye parkeringskrav
A	02.11.20	Antall parkeringsplasser endret fra 35 til 37.

Klagegrunnar og tilsvar

Klagen er i hovudsak grunngjeven med følgjande:

«A. Det er uheldig at 2. gangs behandling ikke legges ut på høring før vedtak når det er gjort vesentlige endringer i prosjektet etter høringen ifm. 1. gangs behandling. I dette tilfellet gjelder det ny løsning for renovasjonen hvor fortauet ikke lenger skal gå rett frem men svinge rundt et nedsenket hull midt i fortauet hvor kontainerne skal stå. Dette fremgår av det nye plankartet, se oransje felt merket BRE i vedlagt kartutklipp. I planskildringen står det om BRE: "Renovasjonsanlegg er areal sett av til nedgravde konteinrar for husholdningsavfall."

Til sammenligning tillater f.eks. Drammen kommune kun løsninger som sikrer at gangveien går rett frem, se vedlagte alternativer fra drammen.kommune.no/globalassets/politikk-ogsamfunn/dokumenter/presentasjoner-for-politikere/vei--og-gatenorm---framvisningh-hut-27.04.2022-002-pdf.pdf m.fl.

En av løsningene i denne gatenormen er at kontainerne er nedsenket på innsiden av fortauet på utbyggers tomt, slik at fortauet som før går rett frem. Altså at fortau og kontainergrop bytter plass. Tømmingen tar kun et par minutter per uke, dvs. helt bagatellmessig sammenlignet med den permanente ulempen det vil være for brukerne av fortauet å måtte svinge rundt kontainergropen 100 % av tiden.

Løsningen som utbygger av Kvassnesbakken nå foreslår hvor brukerne av fortauet må foreta 4 retningsforandringer for å passere et hull i bakken med konteinere har flere ulemper:

1. Risiko for fall på fortauet som følge av retningsforandringer, særlig gjelder det gåpeder og syklist, og særlig hvis det er glatt på fortauet i vinterhalvåret.

2. Redusert fremkommelighet fordi man må redusere farten midt på fortau-strekningen og dermed mister flyten, gjelder særlig syklist. Kommunen stiller krav til en mengde parkeringsplasser for sykler i alle nye boligprosjekter i Knarvik sentrum inkludert Kvassnesbakken. Da er det viktig å følge opp med god og innbydende fremkommelighet på fortauene.

3. Redusert sikt for fotgjengere og syklist, fare for å bli påkjørt av syklist som ikke

reducerer farten tilstrekkelig i svingene rundt kontainergropen.

4. Estetisk lite tiltalende og uryddig med nedsenkede kontainere som et forstyrrende

element midt i et kommunalt fortau.

5. Redusert veibredde hvis f.eks. brannbiler skal komme frem og det står en bil i veien med motorstopp, så kan ikke fortauet brukes til forbikjøring fordi kontainer-hullet sperrer. Dermed må brannvesenet bruke verdifull tid på å rydde veien for å komme seg videre.

6. Luktulempen for fotgjengere og andre brukere av fortauet sammenlignet med forrige løsning hvor kontainerne var plassert godt inne på utbyggers tomt, særlig sommerstid.

Det bør utfra dette søkes en løsning hvor utbygger benytter egen tomt til private containere slik at det kommunale fortauet som i dag kan gå rett frem forbi Kvassnesbakken uten unødvendige svinger. Dette gir best og sikrest mulig fremkommelighet for fotgjengere, syklister og gåpeder i samsvar med kommunens ønske om flere myke trafikanter i områdeplanen for Knarvik.

B. For øvrig vil jeg også føye til at det i garasjeanlegget legges opp til at enkelte seksjoner skal kunne kjøpe 2 garasjeplasser. Det er ikke i samsvar med områdeplanens intensjon om redusert biltrafikk. Disse overskytende garasjeplassene burde derfor vært organisert som felles gjesteplasser, da 3 gjesteplasser er for lite for 31 boligseksjoner og styret som får besøk av håndverkere, kontrollører m.m. vedrørende fellesarealer og felles installasjoner som heis og brannalarm.»

Det vert vist til klagen i sin heilskap som følgjer vedlagt.

Tilsvaret er i hovudsak grunngjeven med følgjande:

Manglende høring etter 2. gangs behandling

Klager mener det er uheldig at saken ikke ble lagt ut til høring etter andre gangs behandling, da det var gjort vesentlige endringer i prosjektet fra første gangs høring.

Vår vurdering

Vår vurdering er at det ikke ble gjort endringer i prosjektet som medfører at planen må på ny høring for å sikre hensynet til medvirkning og forsvarlig saksbehandling.

Klager har anført at det var en stor endring at «*fortauet ikke lenger skal gå rett frem men svinge rundt et nedsenket hull midt i fortauet hvor containerne skal stå.*»

Arealformålet for renovasjon var inkludert ved første gangs behandling, men ble flyttet i samråd med kommunen og NGIR. Kommunal veimyndighet ivaretar allmennhetens interesser på deres vegne, og de har deltatt i planprosessen.

Vi vil også påpeke at nedgravde containere ikke medfører et «hull», da det fylles opp rundt dem, og de plasseres på rekke med stålplater som gulv. Vedlagt bilde viser et eksempel på slik løsning.



Fortauet svinger rundt renovasjonsområdet

Klager mener det er uheldig at renovasjonsområdet er plassert på utsiden av fortauet, slik at fortauet svinger rundt renovasjonsområdet i stedet for å fortsette framover. Klager trekker fram risiko for fall ved retningsforandring, og redusert framkommelighet ved at man må endre retning. Det trekkes også fram redusert sikt og risiko for å bli påkjørt av syklistene som ikke reduserer farten, estetiske hensyn og mulige luktplager, samt redusert veibredde ved at fortau ikke kan benyttes som omkjøring ved f.eks. motorstopp.

Klager ønsker at renovasjonsområdet skal plasseres på forslagsstillers egen eiendom, og har vist til Drammen kommunes vei- og gatenorm (mars 2023).

Vår vurdering

Renovasjonsområdet blir delvis plassert på det som i dag er forslagsstillers eiendom, og størstedelen av fortau blir opparbeidet av forslagsstiller på deres eiendom. Totalt sett gir prosjektet mer tilbake til allmennheten enn det tar, etter vår vurdering. De øvrige anførselene er kommentert punktvis.

- Risiko for fall og redusert framkommelighet:

Fortauet vil ha en slak sving rundt renovasjonsområdet, slik at behovet for redusert fart blir mindre. Det er også god sikt i området, slik at man kan tilpasse farten etter forholdene, og slipper «plutselige» fartsreduksjoner.

Tilpassing av farten vil også redusere risikoen for fall, og i vinterhalvåret er det kommunens ansvar å måke og strø kommunale fortau.

Hva gjelder hensynet til syklister, viser vi til forskrift om kjørende og gående trafikk § 18 nr. 3:

«Sykling på gangveg, fortau eller i gangfelt er tillatt når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Slik sykling må ved passering av gående skje i god avstand, i tilnærmet gangfart og uansett med en fart ikke over 6 km i timen.»

Dersom syklister ikke kan avpasse farten etter det som er tillatt på et fortau, må de holde seg til veibanen. At fortauet svinger rundt renovasjonsområdet vil sann sett hjelpe med å redusere farten i området, ved at syklister på fortauet «tvinges» ned i fart.

- Redusert sikt og risiko for å bli påkjørt av syklister:

Det vil som nevnt være god sikt rundt konteinerne, og svingen er slak slik at farten kan tilpasses forholdene.

Vi viser til den tidligere siterte paragrafen i forskrift om kjørende og gående trafikk, samt veitrafikkloven § 3 (1):

«Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.»

Syklister har et særlig ansvar for å avpasse farten og opptre hensynsfullt overfor fotgjengere på et fortau, da dette først og fremst er fotgjengernes område. At enkelte syklister velger å opptre i strid med trafikkreglene og veitrafikkloven er ikke en utfordring som kan løses gjennom en reguleringsplan.

Fortauet har i dag en varierende bredde på ca. 2 meter, og blir regulert til 2,5 meters bredde langs hele fortauets lengde. Opparbeidelse er sikret med rekkefølgekrav. Å få et fortau med jevn bredde hele veien gjør det enklere å tilpasse seg annen trafikk, og vi mener regulert fortau gir området en netto forbedring.

- Estetiske hensyn:

Vi vil først påpeke at nedsenkede containere ikke betyr at det blir et «krater» rundt dem, da det fylles opp rundt dem. Containerne vil heller ikke stå midt i fortauet, da de som klager har påpekt medfører at fortauet må «svinge» rundt dem.

Nedgravde containere er blitt en vanlig løsning i Alver, Bergen og andre steder, uten at det har blitt vurdert å komme i konflikt med hensynet til estetikk. Ved at containerne har en fast, nedgravd plass unngår man også at de blir stående «hulter til bulter» etter tømning, eller at eierne glemmer å trille dem på plass.

Vår vurdering er at nedgravde containere ivaretar hensynet til estetikk bedre enn containere som må trilles fram og tilbake.

- Luktplager:

Delvis nedgravde containere vil gi bedre temperaturregulering enn løse containere som står på bakken. Moderne, nedgravde containere har også bedre lukkemekanismer enn plastcontainere med hjul Erfaringer fra fullførte anlegg tilser at luktproblemene vil bli små, og mye mindre enn med tradisjonelle containere.

- Redusert veibredde:

Risiko for motorstopp er ikke en ny faktor som oppstår med nedgravde containere, og dersom en bil får motorstopp langs fortauet i dag vil man møte samme problem med å få et utrykningskjøretøy forbi som ved at det stod containere mellom fortauet og vegen.

Vi forutsetter at en havarert bil kan dyttes eller taues til et område der veien er bredere.

Forslag fra Drammen kommune:

Klager har trukket fram Drammen kommunes vei- og gatenorm som argument for at løsning med plassering på forslagsstillers egen eiendom er mulig.

Det går fram av veinormen s. 49 at løsningene klager har vist til, er unntaksløsninger som kan benyttes i sentrumsbebyggelse og i bebygde områder hvor det er uforholdsmessig vanskelig å få til løsninger som ikke innebærer å løfte konteinere over fortau og ryggging over fortau.

Alternativ 1 av godkjente unntaksløsninger innebærer at konteinerne er plassert innenfor fortauet, og at tømmebilen må kjøre over fortauet og innenfor konteinerne for å tømme. Man må deretter krysse fortauet på nytt for å komme ut i veien igjen.

At en lastebil skal krysse et fortau innebærer åpenbart en viss risiko for ulykke som involverer bilen og gående/syklister. Klager har trukket fram at fotgjengere og syklister ikke klarer å tilpasse tempo og flyt etter en svak sving i fortauet, og slik at risiko for sammenstøt mellom syklister og fotgjengere reduseres. Dersom myke trafikanter ikke klarer å tilpasse seg slike forhold kan man sette spørsmålstegn ved hvorvidt de klarer å tilpasse seg en lastebil som krysser fortauet. Etter vår vurdering vil regulert løsning gi best trafiksikkerhet, ved at tømmebil og myke trafikanter holder seg på ulike plasser.

Alternativ 2 innebærer at fortauet blir stengt under tømning, og myke trafikanter må bevege seg på innsiden av konteinerne.

Denne løsningen krever dobbelt så mye plass som regulert løsning, ved at man må ha fortau og en ekstra gangsoner bak konteinerne. Den innebærer også at myke trafikanter må gjøre retningskifter de ikke er vant med når fortauet stenges for tømning.

Løsningen som er vist i planen ble endret i samråd med kommunen og NGIR fordi den ble funnet å være den beste når alle hensyn ble vurdert. Det viktigste er at tømmebilen kan kjøre fram på en sikker måte, parkere uten å hindre biltrafikken og løfte konteinere av å på bilen uten å måtte løfte over verken myke trafikanter eller biltrafikk langs vegen på utsiden av den parkerte tømmebilen.

Gjesteparkering

Antallet parkeringsplasser er 1,2 per 100 m² BRA, i tråd med områdeplanen, i tillegg til sykkelparkeringsplasser. Planen følger opp intensjon om redusert trafikk ved å tilrettelegge for alternative transportformer enn bil, men setter ikke krav om at parkering skal utgå eller begrenses for å oppnå dette. Regulert løsning er i tråd med overordnet plan.

Hva gjelder antallet gjesteparkeringsplasser, viser vi til at det er mulig for styret å organisere besøk av håndverkere mv. slik at det er tilstrekkelig antall parkeringsplasser tilgjengelig når de ulike besøkende kommer.

Regulert løsning er i tråd med overordnet plan, og at det er satt av et tilstrekkelig antall parkeringsplasser iht. antall boenheter. I tillegg kom gjesteparkeringsplasser inn som et krav i vedtaket ved offentlig ettersyn. Vi kan legge til at trenden i moderne byplanlegging er at antall parkeringsplasser reduseres i forhold til de normer som så langt har vært gjeldende. Bakgrunnen for dette er ønsker og krav fra sentrale myndigheter. Økt bruk av kollektiv transport samt bildeleordninger bidrar til mindre behov for privat parkering.

Konklusjon

Vi kan ikke se at klager har anført nye moment som ikke er vurdert i reguleringsplanprosessen og dermed ville hatt betydning for planens utforming.

Vi ber om at vedtak om endelig godkjenning av reguleringsplanen blir opprettholdt.

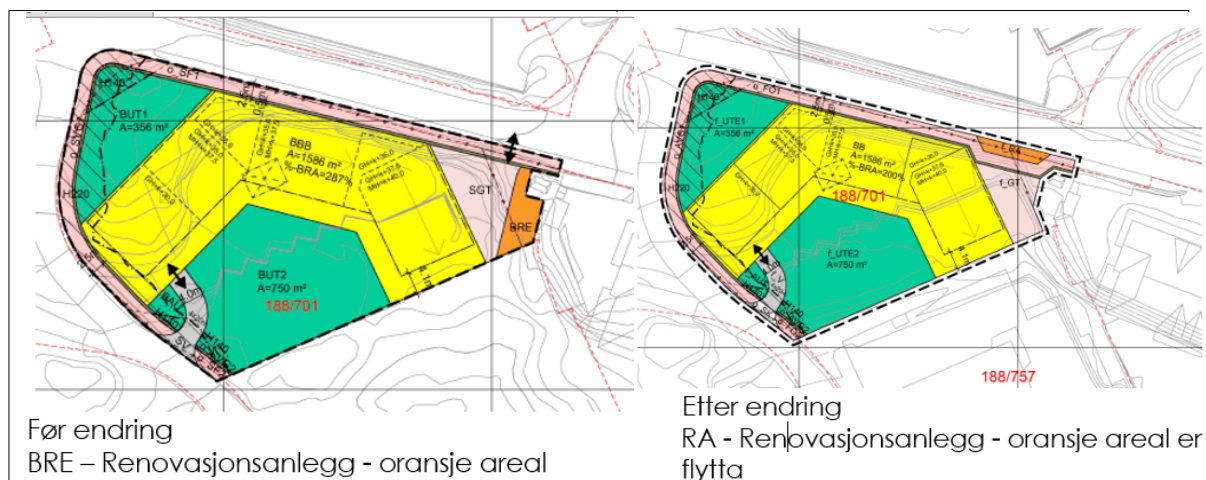
Det vert vist til tilsvaret i sin heilskap som følgjer vedlagt.

VURDERING

1. klage - Renovasjon

Hentepunkt for renovasjon er endra sidan 1. gongshandsaming utan at det er sendt ut på ein ny høyring/begrensa høyring. Endringa er vurdert til å vera god og trafikkmessig betre.

Som følgje av endringa blir fortauet endra frå å gå rett fram. Til og no «knekke» slik at det går bak hentepunktet og renovasjonscontainerane. (sjå utklipp under før og etter endringa). Endringa medfører at renovasjonsbilen no står langs vegen og tømmer, enn at bilen skal køyre inn på gatetunet, med kryssing av fortau, og stå i gatetunet ved tømming.



Endringa er vurdert å vere av ein slik karakter at den ikkje trengte ny høyring, (både NGIR og kommunen som

vegmynde har funnet løysinga tilfredsstillande). I tillegg har evt. partar også klagerett på vedtaket.

Kommunen meiner rett løysinga er den som er løyst til 2. gongshandsaming. På denne måten får man eit fysisk skilje mellom dei mjuketrafiikantar, som brukar fortauet, og renovasjonsbilen når den hentar. Ein unngår også manøvrering av lastebilen inne på gatetunet for planområdet. Kommunen meiner dette gir ei betre løysing enn tidlegare. I samband med denne endringa, ble det også lagt ved ei ny brannskisse som viser at brannbil kjem til sjølv om hentepunkta blir plassert slik.

2. Klage - Gjesteparkering.

Klager viser at planlagt garasjeanlegg er lagt opp slik at enkelte seksjonar skal kunne kjøpe 2. garasjeplassar. Dette er ikkje i samsvar med intensjonen i områdeplanen om redusert biltrafikk. Klagar foreslår at disse overskytande garasjeplassane burde heller vore organisert som felles gjesteplassar, da 3 gjesteplassar er for lite for 31 bustadseksjonar.

Føresegna har sikra at gjesteparkeringsplassane ikkje er til sals. Dei er forbeholdt planområdet for Kvassnesbakken, sjå føresegn § 4.2.7 bokstav b). Etter denne bestemmelsen skal det setjast av 3 gjesteparkeringsplassar. Gjesteparkeringsplassane skal merkast.

§ 4.2.7 Parkering (§ 12-7 nr. 1, 4 og 7)

- a) Det skal opparbeidast 1,2 bilparkeringsplass per 100 m² BRA bustad i parkeringsgarasje under bakken.
- b) Det skal avsettast 3 parkeringsplassar til gjesteparkering, desse kjem i tillegg til kravet satt i bokstav a. Gjesteparkeringsplassane skal merkast.

Enkelte seksjonar sin adgang til å kjøpe ein parkeringsplass nr. 2, er avhengig av sameigevedtektene blir utforma. Sameigevedtektene kan ikkje kommunen regulere gjennom planen. Det kommunen må prøve å få til i planarbeidet er å unngå at garasjeplassane blir seksjonert som eigne einingar, men at dei føl sameiget. På denne måten kan parkeringsplassane leigast ut, men ikkje seljast utanfor sameiget.

Konklusjon – klage frå nabo

Etter ein konkret heilskapleg vurdering, så illustrerer planvedtaket ein moderne, effektiv og sikker renovasjonsløysing for området og brukarane. Vidare tar planvedtaket i tilstrekkeleg grad omsyn til gjesteparkering i tråd med dagens rettslege krav.

På denne bakgrunn må detaljreguleringsplanen gis forrang og vert ikkje endra.

Vedtak frå Alver kommunestyre (KO) om godkjenning av detaljreguleringsplan for Kvassnesbakken, gbnr 188/701 m.fl., vert oppretthalden.

Det er kommunen si vurdering at det ikkje har komen fram nye opplysningar i klagesaka som tilseier at klagen skal takast til følgje og vedtaket gjerast om.

GENERELL INFORMASJON

Aktuelt regelverk

1. Den som er part eller som har rettsleg klageinteresse har rett til å klage over vedtaket, jf. forvaltningslovens § 28.
2. Klagefristen er tre veker frå den dag underretninga om vedtaket kom frem til parten. Det er tilstrekkeleg at klagen er postlagt innan fristens utløp. Dersom klagen kjem inn etter fristens utløp, vil den bli avvist. Klagen kan likevel tas under behandling når det ligg føre særlege grunner eller klager ikkje kan lastast for forseinkinga, jf. forvaltningslovens §§ 29, 30 og 31.
3. Dersom ein part meiner at vedtaket ikkje er grunngeven, kan det settast frem krav om dette innan klagefristen utløp, jf. forvaltningslovens §§ 24 og 25.
4. Klagen må nemne det vedtaket det klagast over, kva som ønskes endra og vere underteikna av klagaren eller hans fullmektig. Klagen bør grunnjevast, jf. forvaltningslovens § 32.
5. Vedtaket kan gjennomførast sjølv om det er påklaga. Klager kan likevel be om å få utsatt iverksettinga av vedtaket, inntil klagefristen er ute eller klagen er avgjort. Statsforvaltaren kan på sjølvstendig grunnlag ta stilling til spørsmålet om utsatt iverksetting av vedtaket, jf. forvaltningslovens § 42.
6. Med visse begrensningar har partane rett til å sjå dokumentane i saka, jf. forvaltningslovens § 11.
7. Kommunen vil kunne gje nødvendig veiledning for at alle partar skal kunne ivareta sine interesser på best mogleg måte, jf. forvaltningslovens § 11.
8. Kommunen sin frist for å saksførebu klagesaka for klageorganet er 8 veker, jf. plan- og bygningslova § 21-8, jf. byggesaksforskrifta § 7-1 c.
9. Der Statsforvaltaren i Vestland er klagar, vert klagesaka vidaresendt til departementet for oppnemning av setjstatsforvaltar. Sakshandsamingsfrist for oppnemning av setjstatsforvaltar er 6 veker, jf. plan- og bygningslova § 21-8, jf. byggesaksforskrifta § 7-1 e.
10. Der vedtaket er endra til gunst for klager i klagesaken, er det adgang til å kreve dekning for nødvendige og vesentlige kostnader til advokat eller utgifter til annen juridisk bistand. Kravet må vere framsett innan tre veker etter at underretning om det nye vedtaket er kome frem til klager, jf. forvaltningslovens § 36.
11. Spørsmål om gyldigheten av vedtaket, eller krav om erstatning som følgje av vedtaket, kan ikkje reisast utan at ein har brukt sin adgang til å klage på vedtaket og klagen er avgjort av høgste klageinstans. Spørsmål kan likevel reisast når det er gått 6 månader frå klage fyrste gang ble framsett og det ikkje skyldast forsømmelse frå klagars side at klageinstansens avgjerd ikkje ligg føre, jf. forvaltningsloven § 27 b.

Vedlegg i saken:

12.05.2023	Detaljreguleringsplan for Kvassnesbakken, gbnr. 188/701 m.fl. PlanID 1263-201904 - 2. gongshandsaming	1847432
17.04.2023	VEDLEGG12_VA_Tiltaksplan	1907658
17.04.2023	VEDLEGG1_Plankart_08.03.2023	1907647
05.04.2023	VEDLEGG2_Illustrasjonsplan_10.03.2023	1907648
05.04.2023	VEDLEGG4_Planskildring_20.03.23	1907650
05.04.2023	VEDLEGG6_Illustrasjon takopplett	1907652
05.04.2023	VEDLEGG7_Lengdeprofil_veg	1907653
05.04.2023	VEDLEGG8_Horisontalplan_veg	1907654
05.04.2023	VEDLEGG9_Tverrprofil	1907655
17.04.2023	VEDLEGG10_Støyvurdering Kvanssnesbakken Knarvik_15.03.23	1907656
17.04.2023	VEDLEGG11_VA-rammeplan_15.03.23	1907657
17.04.2023	VEDLEGG13_Nedbørssituasjon	1907659
05.04.2023	VEDLEGG14_Plandiagrammer	1907660
05.04.2023	VEDLEGG15_Oversikt over bruksareal-BRA	1907661

05.04.2023	VEDLEGG16_Merknadsskjema offentlig ettersyn Kvassnesbakken	1907662
05.04.2023	VEDLEGG17_Snitt 1-1 og 2-2	1907663
05.04.2023	VEDLEGG18_Snitt 3-3 og 4-4	1907664
05.04.2023	VEDLEGG19_Solstudie- mai	1907665
05.04.2023	VEDLEGG20_Solstudie- mai2	1907666
05.04.2023	VEDLEGG21_Solstudie- sommersolverv	1907667
05.04.2023	VEDLEGG22_Solstudie- vårjevndøgn	1907668
05.04.2023	VEDLEGG23_Solstudie2- vårjevndøgn	1907669
05.04.2023	VEDLEGG24_Saksframlegg 1.ghs.	1907670
17.04.2023	VEDLEGG5_Plan 1. underetasje_28.03.23	1907719
17.04.2023	VEDLEGG3_Føresegner__31.03.2023	1909509
08.08.2023	Tilsvar klage	1970633
24.05.2023	Klage på detaljreguleringsplan for Kvassnesbakken, gbnr. 188/701 m.fl. PlanID 1263-201904	1931455
24.05.2023	Renovasjon_Kvassnesbakken	1931456
24.05.2023	Drammen_godkjent_alternativ_3	1931457
24.05.2023	Drammen_godkjent_alternativ_2	1931458
24.05.2023	Drammen_godkjent_alternativ_1	1931459