

Klage på vedtak KS 050/2018, Masfjorden kommune

Det fremsettes med hjemmel i fvl. § 28, klage på Kommunestyrets vedtak 050/2018, av 20.09.18. Klagen er fremsatt innen 3 uker etter vedtaksdato, og klagen er således rettidig etter § 29.

Sakshistorikk

Stordalshammaren er et regulert hyttefelt vest for Stordalsvatnet, langs Fv. 92. Grunneiere i hyttefeltet har lenge forsøkt å informere kommunen om at stigningsforholdene og plassering av adkomstveg har vært i strid med tillatelser og plan, og at ferdigattest har vært gitt på feil grunnlag. Med bakgrunn i at adkomstvegen inn i hyttefeltet var plassert i strid med både gjeldende plan og byggetillatelse, ble ferdigattest trukket, og utbygger sendte i februar 2018 inn søknad om endring av plan. Ved gjennomgang av innsendt planmaterieell viste det seg at søknaden var svært mangelfull, og en påpekte ved høring og offentlig ettersyn at kvaliteten på dokumentene var dårlig, samt at det var store mangler ved forsendelsen. Når saken ble fremmet til politisk behandling i Formannskapet den 29.08.18 hadde utbygger korrigert plankartet i forhold til høringsdokumenter, og justert avkjørselspunktet fra fylkesvegen slik at stigningsforholdene fremsto som akseptable. Det er derimot flere forhold som ikke er akseptable ved planendringen, og på bakgrunn av dette fremsettes klagen. For utfyllende sakshistorikk, vises det til vedlagte merknader.

Klage på vedtak

Vedtatt planendring er utelukkende utbyggers forsøk på legalisering av handlinger i strid med gjeldende planer og vedtak. Forholdene som vi har påpekt gjennom hele planprosessen er i hovedsak ikke vurdert av kommunen, verken ved administrasjonen eller Formannskapet/Kommunestyret, og planvedtaket resulterer i at grunneiere blir skadelidende.

Adkomstveg:

Bakgrunnen for grunneiernes kamp i denne saken gjelder stigningsforholdene på adkomstvegen, som i dag er uholdbar. I opprinnelig plan var plankartet påført med høydeangivelse på adkomstvegen, som gir et relativt forståelig inntrykk av vegens stigningsforhold. Selv om grunneierne er innforstått med at planen bør endres, er en klar på at dette ikke skal medføre verre stigningsforhold enn hva som er angitt i opprinnelig plan. Høydeangivelse er derimot unnlatt fra vedtatt endring av plan, men det er som vedlegg til planendringen innsendt dokumentasjon på stigningsforhold for vegen, i form av profiler. Disse profilene viser at vegen skal legges med akseptable stigningsforhold, men dette er ikke på noen måte relatert til selve plandokumentene, og derfor ikke en del av den vedtatte planendringen heller. Høydeangivelse må derfor påføres plankartet eller legges til grunn i bestemmelsene, slik at en sikrer akseptable stigningsforhold for vegen.

Geotekniske forhold:

Som det fremkommer av tidligere merknader til planendring, og av innsendte profiler fra utbygger selv, medfører planendringen store terrenginngrep. Dette er i utgangspunktet ikke problematisk for grunneierne. Det er derimot påpekt at den delen av terrenget hvor utbygger ønsker å legge starten av adkomstvegen består av store mengder løsmasser, og i tillegg er skjæringen som planen nå legger opp til, svært høy. Det er derfor påpekt at planen, slik den nå fremstår, bør inneha et rekkefølgekrav om geoteknisk vurdering av disse forholdene, før det kan gis brukstillatelse/ferdigattest på veien, for å sikre at massene ikke raser ut i veien på et senere tidspunkt. Selv om dette er påpekt ved merknad tidligere i planprosessen, er det aldri gjort en reell vurdering av dette forholdet.

Parkeringsplasser:

Opprinnelig plan inneholdt 3 parkeringsplasser spredt utover planområdet. I planendring er 1 av disse fjernet, mens de 2 andre er innskrenket. Kommunen har her vurdert at *[n]år det gjeld tal parkeringsplassar vil ein vise til at det er regulert inn 18 hyttetomter i denne reguleringsplanen, og at dei fleste hyttene har etablert gode oppstillingsplassar inne på egne tomter.*

Behovet for gjesteparkering er difor etter administrasjonen si vurdering godt nok ivareteke med dei resterande to parkeringsplassane P2 og P3. Ein vil og vise til at det i føresegnene til kommuneplanen for Masfjorden frå 2012 er det sett krav om 2 parkeringsplassar per hytteeining. Administrasjonen meiner at planendringa på dette punktet kan akseptast.

I vårt skriv av 20.08.18 er følgende påpekt:

«Hva gjelder de regulerte parkeringsplassene som utbygger, med fagetatens velsignelse, har innskrenket, ser det ut til at både utbygger og fagetaten har misforstått. I merknad til planendring har en stilt spørsmål til begrunnelse og erstatningsløsninger, men har kun fått til svar at hyttetomtene har anlagt parkering på egen tomt. Det ser dermed ikke ut til at de ovennevnte har tenkt på hva hytteeiere skal gjøre når adkomst til tomtene er nedsnødd og krever måking før en kan kjøre inn på tomten. Når planen er laget uten snuhammer må en ha et sted å sette bilen før oppkjørsel og parkeringsareal er ryddet for snø – uten å måtte blokkere all trafikk.»

Parkeringsplassene er av denne grunn nødvendige for planområdet, og fjerning og innskrenking vil medføre problemer som nevnt over.

Oppsummering

Planvedtaket medfører store ulemper for grunneierne i området, og det bes derfor om at dette rettes opp i en revidert søknad om endring av gjeldende plan.

Med vennlig hilsen

Ole K Dalehaug
JMN – plan & arkitektur AS

På vegne av grunneiere

Masfjorden kommune
v/medlemmer i Formannskapet

Ref: 18/125 – 18/2024

Askøy, 20.08.2018

MERKNAD TIL SAKSFREMLEGG VEDR. REGULERINGSENDRING FOR STORDALSHAMMAREN – PLANID: 12662011001

En ser seg dessverre nødt til å rette dette skrivet direkte til medlemmene i Formannskapet, da administrasjonen ikke har belyst alle sider ved saken i sitt saksfremlegg i sak 18/125, og en vil oppfordre medlemmene til å lese alle dokumenter i saken.

Som representant for flere av grunneierne i hyttefeltet på Stordalshammaren vil en belyse noen punkter ved saken, særlig med bakgrunn i saksfremlegg og vedlagt dokumentasjon til dette. Først av alt vil en påpeke at stigningsforhold og vegkurvatur ser ut til å være akseptabel slik det nå er tilrettelagt for i oppdatert dokumentasjon. Det er derimot ikke fastsatt noen høyder i plankartet – ergo høydene som fremsatt som vedlegg til saksfremlegget er ikke juridisk bindende og utbygger kan etter eget ønske endre på dette. Det vises her til at en reguleringsplan består av to juridiske dokument, plankart og bestemmelser, hvor plankart overprøver bestemmelser ved motsigelser. Skal saken vedtas slik den nå er fremstilt, må veghøyder sikres i enten bestemmelser eller plankart.

Det er videre planlagt at grunneierne skal overta vegen ved ferdigattest, noe grunneierne for så vidt er innforstått med. Det er derimot helt uaktuelt for grunneierne å overta vegen slik saken nå er planlagt, uten nødvendige forsikringer. Hvis en ser på tverrprofilene P10-P30 viser disse – som undertegnede påpekte i sin merknad – at skjæringene vil bli opptil seks meter høye. Hvis en da også tar turen til området ved planlagt og eksisterende avkjørsel, er det forholdsvis enkelt å se at det her ikke utelukkende er tale om kun skjæring i fjellmasser – slik profilene antyder. Området består av enorme mengder løsmasser som ikke tåler særlig brattere fall enn 40-45 grader. Med dette i bakhodet kan en da stille spørsmål ved hvordan utbygger vil håndtere situasjonen når profilene ikke kan følges. Dette er allerede påpekt til fagetaten i merknad, men ikke kommentert med ett ord i saksfremlegget. Det kreves at en legger inn en rekkefølgebestemmelse til reguleringsplanen som sikrer at området er undersøkt av geolog eller et foretak med geoteknisk kompetanse før ferdigattest kan gis.

Både forholdet rundt høydeangivelse i plankart og rekkefølgekrav om geoteknisk undersøkelse er absolutte krav fra grunneierne, og også et ansvar som bæres av kommunen dersom en velger å bagatellisere forholdene. Det er med dette påpekt i to forskjellige henvendelser, og bør etter hvert bli tatt mer seriøst enn hva tilfellet frem til nå har vært. Det skulle være unødvendig å måtte vise til hvilken risiko slike forhold kan medføre.

Hva gjelder de regulerte parkeringsplassene som utbygger, med fagetatens velsignelse, har innskrenket, ser det ut til at både utbygger og fagetaten har misforstått. I merknad til planendring har en stilt spørsmål til begrunnelse og erstatningsløsninger, men har kun fått til svar at hyttetomtene har anlagt parkering på egen tomt. Det ser dermed ikke ut til at de ovennevnte har tenkt på hva hytteeiere skal gjøre når adkomst til tomtene er nedsnødd og krever måking før en kan kjøre inn på tomtene. Når planen er laget uten snuhammer må en ha et sted å sette bilen før oppkjørsel og parkeringsareal er ryddet for snø – uten å måtte blokkere all trafikk.

Ber med dette om at forholdene blir vurdert ved behandling av reguleringsendringen.

Med vennlig hilsen

Ole K. Dalehaug
JMN – plan & arkitektur AS

På vegne av grunneiere

Kopi:

Rådmann
Fylkesmannen i Hordaland
Statens vegvesen Region Vest

Masfjorden kommune
v/Assisterende rådmann

Ref: 18/125 – 18/2024

Askøy, 23.04.2018

MERKNAD TIL REGULERINGSENDRING FOR STORDALSHAMMAREN – PLANID: 12662011001

Det fremsettes med dette merknad til høringsforslag for reguleringsendring av adkomstvei til fritidsboligfeltet på Stordalshammaren. Høringsforslaget, saksfremlegget og saken generelt inneholder mye faktafeil, noe som har vært påpekt flere ganger til både teknisk sjef og assisterende rådmann. På vegne av grunneier(e) vil vi derfor belyse for Formannskapet hva søknaden faktisk omfatter, samt vår vurdering av dette sett i lys av gjeldende reguleringsplan. For ordens skyld kan en også nevne at grunneier(e) har et sterkt ønske om å få ferdigstilt veien slik at fritidsboligene i feltet kan benyttes på en sikker måte.

En går ut ifra at Formannskapet og kommunens administrasjon er kjent med sakshistorikken hva gjelder bygd vei kontra regulert vei og oppheving av ferdigattest mm. For ordens skyld gjengis historikken kun i grove trekk.

Reguleringsplan for Stordalshammaren var vedtatt høsten 2013, sak 013/13.

Søknad om vei og parkeringsplass godkjennes i sak 141/12 den 04.09.12 og ferdigattest gis 23.06.15.

Vedlegg til søknad om ferdigattest inneholder blant annet kartgrunnlag for ferdig vei som tydelig viser at reguleringsplan ikke er fulgt. Dette nevnes ikke i søknaden, og er heller ikke vurdert/oppdaget av kommunen før de i skriv av 18.01.16 ber om redegjørelse fra utbygger vedrørende avvik.

Utbygger skriver i flere eposter at det skal forhandles med eiere av fritidseiendommene for fordeling av kostnader og bagatelliserer i stor grad avvikene. Først når eiere av fritidseiendommene tar kontakt med kommunen fattes det vedtak om oppheving av ferdigattest for adkomstveien den 20.09.16, og det utstedes samtidig forhåndsvarsel om pålegg om retting.

22.11.16 orienteres kommunen om at utbygger har fått avtale med eiere av fritidseiendommene og veien skal bygges som omsøkt, men med avkjørsel 22m mot sør. Ut ifra brevet kan en lese at utbygger mener dette er i samsvar med opprinnelig søknad og at tiltaket heller ikke krever reguleringsendring, selv om veien legges utenom opprinnelig søknad og utenom trasé i reguleringsplan. Teknisk sjef bekrefter mottak av skrivet og at ferdigattest kan sendes på nytt når veien er ferdig. I etterkant av denne korrespondansen har det kun vært innkalt til synfaring, uten noen etterspill og de resterende to journalpostene i saken består kun av ubesvarte forespørsler fra grunneier Sigmund Hopland.

Selv om sakshistorikken viser flere saksbehandlingsfeil er det nå levert søknad om endring av plan som vil rette opp i de feil som er gjort tidligere. På bakgrunn av dette ber en Formannskapet om å være svært nøye i sin behandling av saken og en vil i det følgende påpeke feil, mangler og generelle merknader til planendringen som nå ligger på høring.

Søknad og høringsdokumenter:

Under «aktuelle høringer» på Masfjorden kommune sine nettsider fremkommer kun et plankart uten tittelfelt og uten informasjon om utskriftsformat som i utgangspunktet gjør plankartets tekniske løsninger vanskelig å lese nøyaktig. Det vises her til forskrift om kart, stedfestet informasjon, arealformål og kommunalt planregister § 9 6. ledd. Videre inneholder ikke høringsdokumentene selve søknaden med beskrivelser av tiltaket og detaljtegningene tar bare for seg omtrent 2/3 av hele veien, selv

om hele veien skal endres. Det forutsettes at et høringsforslag i samsvar med gjeldende lovverk blir utsendt før planvedtak.

Stigningsforhold:

Det viktigste forholdet i saken er uten tvil stigningsforholdene – noe som også er bakgrunnen for at denne saken er oppe til behandling. Veien som er regulert i gjeldende reguleringsplan må i utgangspunktet kunne omtales som svært bratt og stigningsforholdet er gjennomsnittlig et sted mellom 1:7,4 og 1:7,2, noe som tilsvarer mellom 13,5 og 13,9 %. Statens vegvesen skriver i sin håndbok N100 – Veg- og gateutforming at atkomstveier med fartsgrense 30 km/t skal ha maksimal stigning på 8 %. Selv om det her er snakk om en privat vei vil en ikke akseptere at reguleringsendringen på noen måte vil medføre at veien blir brattere enn det som er tilfelle i gjeldende reguleringsplan, og en vil samtidig påpeke at det maksimale stigningsforholdet som angitt i håndbok N100 er satt av en grunn. Det vises også til formålsparagrafen i teknisk forskrift (TEK10 og TEK17 § 1-1):

«tiltak planlegges, prosjekteres og utføres [...] slik at tiltaket oppfyller tekniske krav til sikkerhet, miljø, helse og energi.»

Særlig er det forholdene i kurven cirka halvveis inn i veien som potensielt kan skape problemer dersom veien er for bratt. På vinterstid vil bremselengden kunne øke betraktelig og dårlige siktforhold kombinert med bratt vei er ikke en god kombinasjon ved glatt veibane.

I foreliggende forslag til reguleringsendring er stigningsforholdene bagatellisert og i tillegg oppgitt med tall som «pynter» på forholdene. Bakgrunnen for tidligere klager på veien er i all hovedsak stigningsforholdene rundt kurven. Det hjelper lite at søknaden da belyser et gjennomsnittlig stigningsforhold for hele strekningen når stigningsforholdet ikke er tilnærmet likt i kurven. Ut ifra de høydene som fremkommer av lengdeprofilen vil stigningsforholdet i kurven være omtrent 16,7 % eller omtrent 1:6, med andre ord – for bratt. Utover dette må en påpeke at tegningsgrunnlaget er svært tynt og det er vanskelig å relatere lengdeprofilen til reguleringsplankartet – som for øvrig ikke viser kotehøyder på veien slik reguleringsplanen opprinnelig gjør.

En ser i forslaget at utbygger forsøker å ta opp høydeforskjellene ved å flytte avkjørsel fra fylkesveien, men hovedproblemet i saken vil uansett være at der hvor bygd vei krysser regulert vei i enden av kurven er den bygde veien to meter høyere enn hva som opprinnelig er tiltenkt. Når veien i tillegg er kortere enn regulert vei er ikke matematikken vanskelig. En ber derfor kommunen om å nøye vurdere en revidert søknad og samtidig påse at stigningsforholdene er lik eller bedre enn hva som er tilfelle i opprinnelig plan.

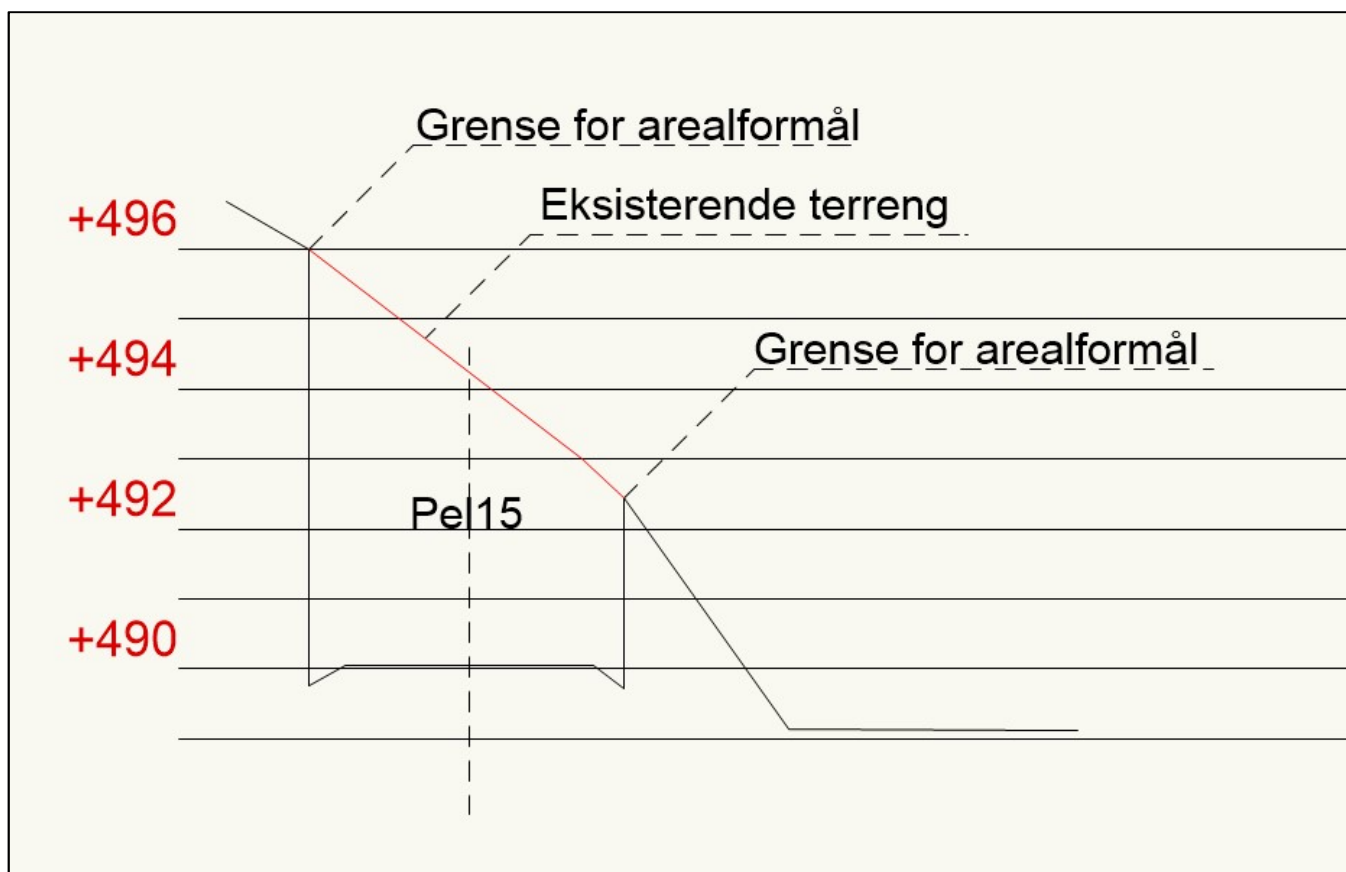
En må også stille spørsmål til søkers forsøk på henvisninger til andre områder da dette er irrelevant for denne saken. En vil her minne om at grunneiere har kjøpt fritidseiendommene sine i god tro om at veien anlegges som regulert og ikke slik som andre hyttefelt.

Grunneiere krever med bakgrunn i dette at avkjørsel flyttes lenger sør i fylkesveien slik at akseptabel stigning kan oppnås. En slik løsning vil ikke medføre store problemer da avkjørsel vil ha god sikt langs denne delen av fylkesveien.

Terrenginngrep:

En er innforstått med at kurvaturen på avkjørsel fra fylkesveien vil kreve at adkomstveien legges 90 grader mot fylkesveien og de terrenginngrep dette medfører. Kommunen bør her sørge for at inngrepene i det som tilsynelatende fremstår som løsmasser befares og undersøkes av en geolog for å hindre at det i fremtiden kan skje utrasing i veien og potensielt føre til personskaade. I nær fremtid vil denne veien ikke

være utbygger sitt ansvar, men grunneiernes og det er ingen som verken ønsker eller vil overta en vei hvor det er fare for liv og helse. Eventuelle avbøtende tiltak kreves innarbeidet i planens bestemmelser som rekkefølgekrav for å sikre at dette forholdet følges opp. Disse forholdene hadde også vært enkelt å oppdage dersom utbygger hadde utarbeidet tverrprofiler av veien, noe som bør være standard ved regulering av veier av denne størrelse. En rask opptelling av høydekurvene i svingen ved avkjørsel fra fylkesveien tilsier at veiformålet må omfatte en skjæring på 6 meter. Ettersom endringsforslaget ikke omfatter areal for annen veigrunn vil det være planstridig å ta areal avsatt til friluftsmål for å opprette slike skjæringer og alt må dermed gjøres innenfor veiens beskjedne bredde. Se utklipp under for prinsipp rundt pel 15:



Parkeringsplassene P1, P2 og P3

I gjeldende reguleringsplan er det innarbeidet tre parkeringsplasser, hhv. P1, P2 og P3. I foreslått planendring er P1 utelatt uten grunnlagt søknad i tillegg til at både P2 og P3 er innsnevret i den grad at parkeringsdekningen synker. Kommunen oppfordres her til å stille spørsmål ved hvilke løsninger som er tenkt da disse parkeringsplassene skal betjene alle fritidsboligene i feltet.

Sammenheng:

Grunneier(e) oppfordrer kommunen til å ta merknaden på alvor og stille tydelige og klare krav til dokumentasjon, kvalitet og utredninger vedrørende omsøkte planendring. Det forventes også at et revidert forslag sendes på ny høring da foreliggende høringsforslag er svært mangelfullt.

Med vennlig hilsen

Ole K. Dalehaug
JMN – plan & arkitektur AS

På vegne av grunneier Sigmund Hopland

Kopi:

Ordfører Karstein Totland
Fylkesmannen i Hordaland
Statens vegvesen Region Vest

Vedlegg:
Hele sak 15/75

Fra: Ole Kristian Dalehaug[ole@jmnplan.no]
Dato: 9. okt 2018 08:45:45
Til: post@masfjorden.kommune.no
Kopi: Fylkesmannen i Hordaland, *Postmottak; HOPLAND BYGG AS
Tittel: Klage på vedtak 050/2018

Hei,

Se vedlegg for klage på vedtak.

Med vennlig hilsen

Ole K. Dalehaug
Arealplanlegger
JMN – plan & arkitektur AS
485 03 567 / ole@jmnplan.no