

Saksframlegg

Sakshandsamar: Hilde Helene Bjørnstad
Arkivsaksnr.: 17/2180-47

Arkiv: PLAN -

Detaljregulering for vegparsell på Kjørnesplatået

* Tilråding:

Kommunestyret vedtek Detaljreguleringsplan for vegparsell på Kjørnesplatået etter prinsippa som er vist i vedlegg 2, i medhald av pbl. § 12-12. Plankart, føresegn og planomtale skal vere i tråd med dette før endeleg handsaming.

Vedlegg:

1. Mottekne merknadar
2. Prinsippskisse ny trasé

Uprenta vedlegg:

1. handsaming FU-møte 7.12.2017 sak 64/17
2. handsaming FU-møte 7.6.2018 sak 27/18
3. handsaming FU-møte 6.9.2018 sak 35/18
4. handsaming K-møte 13.9.2018 sak 32/18
5. handsaming FU-møte 18.10.18 sak 48/18

Saksutgreiing:



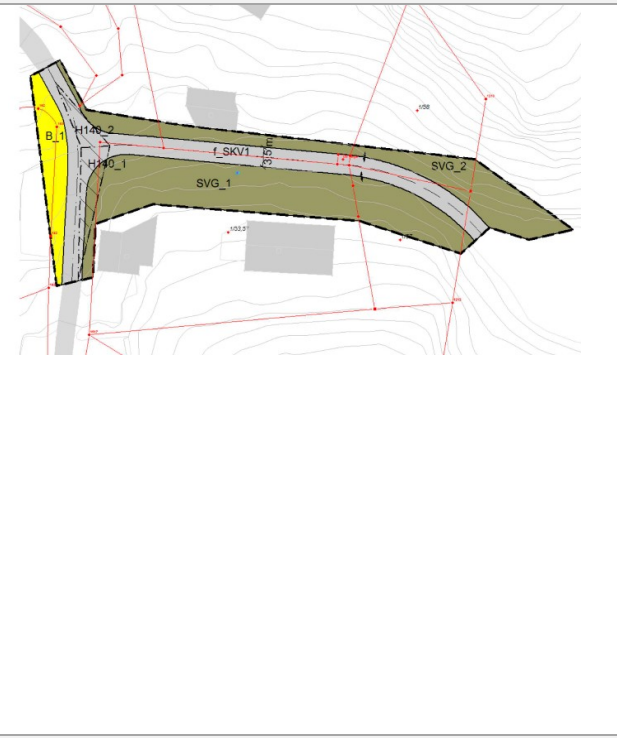
Bakgrunn:

Sogndal kommune fremjar detaljreguleringsplan for vegparsell Kjørnesplatået. Planområdet er om lag 1,5 daa og er lokalisert øvst på Kjørnesplatået mellom vegane Kjørnesplatået og Tjødnali. Gjennom planframlegget vert det lagt til rette for tilkomstveg frå Tjødnali over gbnr. 1/1, 1/53, 54, 57, 58, 63 fram til 9 eksisterande bustadar på Kjørnesplatået. Dagens køyretilkomst til bustadane er via privat veg frå Kjørnessvingen.

I gjeldande reguleringsplan Kjørnes 2 og 3 frå 1983 er det regulert køyreveg inn i området, frå Tjødnali. Tverrforbindelsen har aldri vore bygd ut og trafikken har gått frå Kjørnessvingen og opp til Kjørnesplatået på ein veg som ikkje er dimensjonert for denne trafikken. Vegen er smal og bratt og svært krevjande vinterstid. Dette planframlegget vert fremja for å oppdatere plangrunnlaget slik at det kan danne nytt grunnlag for gjennomføring av tiltaket. Ny tilkomst til Kjørnesplatået vil bidra til å redusere trafikkmengda i Kjørnessvingen, som ikkje er dimensjonert for å ta i mot trafikken til Kjørnesplatået.

Intensjonen er å regulere ny veg tilnærma slik den er regulert i gjeldande plan.

Plansaka har vore til handsaming i fleire alternativ:

Handsaming	FU-møte 7.12.2017 sak 64/17	Plankart datert 23.11.17
1	<p>Planframlegg vart vedteke lagt ut til offentlig ettersyn og høyring.</p> <p>Vegtraseen følgde midtlinja mellom eigedomane 1/53 og 1/54 for deretter å gå inn på 1/57 for å møte Tjødnali på ein god måte. Eigarform privat veg.</p>	
2	FU-møte 7.6.2018 sak 27/18	Plankart datert 1.6.18
	<p>Alternativt planframlegg vart vedteke lagt ut til nytt offentlig ettersyn og høyring.</p> <p>Vegtraseen er flytta noko mot nord og lenger inn på eigedom 1/54, men møter framleis Tjødnali på same plass. Eigarform offentlig/kommunal veg.</p>	
3	FU-møte 6.9.18 sak 35/18	Plankart datert 28.8.18
	<p>Av dei to alternativa som hadde vore på høyring vart alternativ 1 (plankart datert 23.11.17) fremja av forvaltningsutvalet til kommunestyret for vedtak med følgjande endringar;</p> <p>Vegen er offentlig og med moglegheit for opparbeiding av avkjørsle og parkeringsplassar til 1/58 og 1/57.</p> <p>Vedtak: <i>Kommunestyret vedtek detaljreguleringsplan for vegparsell på Kjørnesplataet, slik den ligg føre i plankart og føresegn datert 28.8.18, i medhald av plan- og bygningslova § 12-12.</i></p>	
4	K-møte 13.9.18 sak 32/18	
	<p>Kommunestyret fatta følgjande vedtak: <i>Kommunestyret vedtek detaljreguleringsplan for vegparsell på Kjørnesplataet, slik den ligg føre i plankart og føresegn datert 28.8.18, i medhald av plan- og bygningslova § 12-12 med følgjande endring: Vegen skal regulerast etter midtlinjeprinsippet.</i></p>	

	<i>Dersom endra plankart må høyrast, vert saka sendt tilbake til forvaltningsutvalet.</i>
5	FU-møte 18.10.18 sak 48/18
	<p>Forvaltningsutvalet fatta følgjande vedtak: <i>Planframlegg til detaljreguleringsplan for vegparsell på Kjørnesplataet vert lagt ut til offentlig ettersyn og høyring slik det no ligg føre.</i></p>
	

Planframlegget låg til ute til høyring i perioden 26.10.2018 – 9.12.2018.

Det kom inn seks merknadar. Desse er lagt ved saken i sin heilskap (vedlegg 1). Nedanfor er merknadane summert opp og kommentert av administrasjonen.

Fylkesmannen i Sogn og Fjordane i brev av 7.12.18:

Slik vegen no er planlagt vert det behov for å sprengje bort fjell. Det er sagt i planomtalen at høgda på skjeringa kan bli opp mot fire meter. Så høge skjeringar vil etter vår vurdering vere uheldig ut frå omsyn til landskap og estetikk. Vi rår til å vurdere om det er mogleg å få til ein funksjonell veg utan slike høge skjeringar.

Kommentar: Administrasjonen tilrår at vegtraseen vert justert slik at større terrengingrep vert unngått.

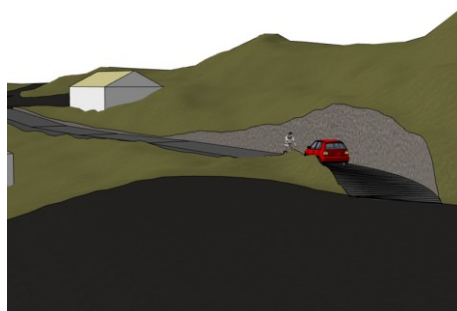
Elin og Helge Holm-Marøy i brev av 9.11.2018:

Ser seg betre tent med den vegen dei har i dag. Meiner føresegn 4.1 ikkje føl opp vedtak i kommunestyret, då føresegna opnar for justering av veglina slik at den ikkje føl midtlinjeprinsippet. Unntak frå midtlinjeprinsippet må vera i samråd med grunneigarane. Terrenget skapar ikkje utfordringar når ein føl midtlinjeprinsippet. 3d-illustrasjonane gjev ikkje eit korrekt bilete av korleis terrenget er. Har aldri ynskt veg, men har godteke at det kan verte dersom ein følgjer midtlinjeprinsippet. Konsekvensane vert store for oss dersom vegen vert flytta lengre ned på vår eigedom.

Kommentar: Administrasjonen viser til saksutgreiinga til FU-møte 18.10.18 sak 48/18, og synfaring same dato. Midtlinjeprinsippet vil innebere at vegen vert regulert inn i fjellknausane på 1/58 og 1/63, og at det vert behov for å sprengje bort fjell. Det er vanskeleg å sei kor høg ein slik skjering vil bli, avhengig av eigenskapane til bergarten og høgdeplasseringa til vegen, men den kan bli opp mot 4 meter høg. 3D-illustrasjonane er basert på offentlig kartgrunnlag, og foto viser at det er bergknausar i traseen. Forslaget etter midtlinjeprinsippet vil føre til større terrengingrep enn om vegen plasserast lenger inn på gbnr. 1/57.



Det



inngår ikkje i

planarbeidet å detaljprosjektare vegen. Difor er det tilrådd å ha føresegn 4.1 som opnar for lovlege justeringar. Eksakt plassering av vegen i terrenget skal løysast i samband med byggesak, kor ein vil sjå nærare på utforming av fylling, skjering, murar osv. innanfor føremålet anna veggrunn. Reguleringsplanen skal vere fleksibel med omsyn til val av mur og/eller fylling, og at det skal vere mogleg å gjere lokale tilpassingar til eksisterande tilhøve på staden.

Køyrevegen har vore regulert og planlagt i området sidan 1983. I gjeldande reguleringsplan ligg vegen på 1/57, realisering etter denne plasseringa er difor påreknleg. Det tilrådde alternativet vil ta mindre areal av eigedomen enn traseen frå 1983. Ny veg er vurdert som eit positivt tiltak for området.

Administrasjonen vil ikkje tilrå å legge vegtraseen etter midtlinjeprinsippet på heile strekninga då det vil medføre unødvendige inngrep i terrenget.

Felles merknad frå grunneigarar på Kjørnesplatået i brev av 9.12.18; Karen Aasen og Kåre Aasen (Gnr. 1, bnr. 40), Hild Reidun Holm og Halvard Holm (Gnr. 1, bnr. 96), Tordis Ospeseter og Johnny Sletten (Gnr. 1, bnr. 207), Merete Holm Wikan og Hugo Wikan (Gnr. 1, bnr. 43), Liv Ospeseter og Jon Ospeseter (Gnr. 1, bnr. 42), Elin Holm-Marøy og Helge Holm-Marøy (Gnr. 1, bnr. 53 og bnr. 57), Lars Oskar Ylvisåker (Gnr. 1, bnr. 45 og bnr. 198):

Glad for oppklaring om at eksisterande tilkomstveg til Kjørnesplatået ikkje vert stengd. Eksisterande veg er det beste alternativet for oss vinterstid og sommartid. Vi ynskjer ikkje å finansiere ein veg vi ikkje kjem til å ha nytte av. Ber om at kommunen opprettheld vintervedlikehald som i dag på eksisterande veg.

Kommentar: Tilhøve knytt til eksisterande veg og vedlikehald av denne er ikkje relevant for reguleringsplansaka, og administrasjonen tek difor ikkje stilling til dette. Merknaden er teken til orientering.

Terje Kjørnes og Eli Helga Grimsen (gbnr. 1/1), Mari Navarsete og Frank Flåten (gbnr. 1/34), Marit og Jan Sjøstad (gbnr. 1/35), Kjersti Sognnes (gbnr. 1/38) i brev av 8.12.18:

Legg fram historikken for planlegging og utskilling/sal av eigedomar i området. Gjeldande reguleringsplan vart vedteke i 1983. Då gbnr. 1/57 og 1/58 blei kjøpt som tilleggsareal til gbnr. 1/53 og 1/54 var heile vegen frå tomtegrensa til gbnr. 1/53 og fram til snuplassen på Tjødnali regulert inn på 1/57.

Undrar seg over at det i kommunestyret vert lansert ein heilt ny trasé for vegen, som føreset at vegen skal skytast gjennom ein berghammar. I tillegg til at det vert ei kostbar løysing, vil det bli ei potensielt farleg og unødvendig løysing i høve til å knyte vegen til Tjødnali terrengtilpassa og i samsvar med gjeldande reguleringsplan frå 19.12.1983. I planomtalen heiter det og: *intensjonen er å regulere ny veg tilnærma slik den er regulert i gjeldande plan*. Intensjonen vert innfridd ved at ny veg vert regulert i samsvar med vedtak i forvaltningsutvalet 6.9.18, sak 35/18.

Kommentar: Administrasjonen tek merknaden og historikk til orientering. Vi vil ikkje tilrå å legge vegtraseen etter midtlinjeprinsippet på heile strekninga då det vil medføre unødvendige inngrep i terreng.

Odd Olsen i brev av 5.12.18:

Inngjekk kjøpekontrakt på gbnr. 1/58 i 1984 i vissheit om at regulert veg ikkje hindra framtidig bruk av arealet. I gjeldande plan frå -83 låg ingenting av vegen på oss i dette området. Grensemerket inst på eigedomen mot aust står oppå ein hammar og kan aldri ha vore tiltenkt som midtlinjepunkt i ein sambandsveg. Dette vart synleggjort for forvaltningsutvalet på synfaring den 18.10.18. Trasévalet distanserer seg heilt frå gjeldande reguleringsplan og føresetnaden for planarbeidet «regulere ny veg tilnærma slik den er regulert i gjeldande reguleringsplan».

Vedteken vegtrasé 13.9.18 sak 32/18 må oreignast frå gbnr. 1/58. Viser til vedlagt brev frå advokatfirma Tollefsen, og verdivurdering frå Eigedomsmekling Sogn og Fjordane AS (merknadens vedlegg 7 og 8). Viser til vedtak i teknisk styre 27.1.94 sak 94/0002 om tidlegare planlagd veg og rett til avkøyrslé samtidig med at vegtraseen vart vedteken (merknadens vedlegg 4 og 5). Har og sendt over nokre skriv frå 1987 og -88 som dokumenterer grunnlaget for den vedtekne 94-planen.

Viser konsekvensar alternativ 1 (vedteken i FU 6.9.18, sak 35/18) gjev for utnytting av deira eigedom 1/58 (vedlegg 1). Krev at alternativ 1 vert justert i samsvar med gjeldande reguleringsplan frå 1983 og vegtrase frå 1994 slik det er skissert i vedlegg 2.

Å behalde plassen vi har til avkøyrslé og 2 parkeringsplassar plassert minimum 2 m frå veg (erstatning for dei vi misser under garasjen) er heilt avgjerande for å sikre noverande bruk og for eventuell framtidig bustadtomt. Føresetnad for å avstå fri grunn er at ovannemnde funksjonar er sikra.

Vi ber om at administrasjonen i saksframstillinga legg 94- vedtaket inn i vurderinga av trasèval ved tidlegare pumpehus og framstiller dette på plankart.

Kommentar: Intensjonen i planarbeidet er å regulere ny veg tilnærma slik den er regulert i gjeldande reguleringsplan. Administrasjonen tek vedtak frå teknisk styre i 1994 til vitande. Olsen har fremja forslag til revidert vegtrase som vi vil vurdere nærmare. Vi tek til vitande at Olsen ikkje vil avstå fri grunn utan at plass til funksjonane *avkøyrslé til gbnr. 1/58 og 2 parkeringsplassar* vert sikra.

Vurdering:

Hovudmålet for planarbeidet er å oppfriske plangrunnlaget for etablering av ny veg på Kjørnesplatået, tilnærma slik vegen vart regulert i gjeldande plan frå 1983.

Naturen er eit viktig element for området, og bustadtomtene er godt integret i landskapet. Planområdet er del av uteområdet til tilgrensande bustadar. Gjennom heile prosessen har det vore ønskje om å legge vegen skånsamt inn i dette miljøet.

Forslag til vegframføring som vart vedteke av kommunestyret i møte [13.9.18 sak 32/18](#) får uønska konsekvensar. Konsekvensane er gjort greie for i saksframlegg til FU-møte [18.10.18 sak 48/18](#). Vegtraseen vil føre til større terrenginngrep og verte lenger enn naudsynt. Traseen ligg også etter tilhøva langt frå slik den vart regulert i gjeldande plan. Administrasjonen kan vanskeleg tilrå ei slik løysing med omsyn til landskap og kostnader.



I merknad viser Olsen til vedtak i teknisk styre i 1994 om utforming av ny veg og avkøyrslé til 1/58. Traseen ligg innanfor gjeldande reguleringsplan og det er gjort vurderingar i høve terrengtilpassing og avkøyrslé. Sjølv om kommunen har moglegheit til å sjå bort frå eldre planvedtak, ser vi ikkje

grunn til å sjå bort frå arbeidet som er gjort i høve 94-traseen. Eigedomane 1/57 og 1/58 er framleis ubygd, og den fysiske situasjonen er i prinsippet uendra sidan 1994.

Olsen har fremja forslag til ny vegtrasé. Vegutforminga er basert på alternativ 1 (vedteken i FU 6.9.18, sak 35/18), men justert ved tidlegare pumpehus og følgjer plan frå 1994 her. Veg aust for pumpehus er lagt lenger mot nord enn i 1994 plan. Forslaget viser at det er plass til avkøyrsløse og parkering for to bilar. Slik vi ser det vil forslaget også ivareta moglegheit for avkøyrsløse til parkeringsplassar på 1/57, som tidlegare føresett. Traséen ligg godt i terrenget, og kan byggast etter dei same prinsippa som skissert i 94. Forslaget er trekt så langt nord som mogleg innanfor grensa til gjeldande reguleringsplan.

Framlegget frå Olsen vil føre til ein betre situasjon for eigar av 1/57 i forhold til gjeldande reguleringsplan. Administrasjonen vurderer at dette er det beste kompromisset vi kan få i saka, og vil tilrå dette.

Det har ikkje vore kapasitet på planavdelinga til å utarbeide nye plandokument til møtet, men vi legg til grunn at forvaltningsutvalet kjenner saka godt etter fire handsamingar. Administrasjonen utarbeider plandokumentet før endeleg handsaming i kommunestyret.

Tilråding

Kommunestyret vedtek Detaljreguleringsplan for vegparsell på Kjørnesplataet etter prinsippa som er vist i vedlegg 2. Plankart, føresegn og planomtale skal vere i tråd med dette før endeleg handsaming.

Sogndal, 1. feb. 2019

Jostein Aanestad
rådmann