

Arkivsaknr 19/03171-21
Saksbehandler Anne-Marte Tøgersen

Saksgang
Kommunestyret
Kommune- og byutviklingsutvalget

Møtedato
17.06.2020

Klagebehandling, plan 1821, detaljregulering Stakkevollvegen

Kommunedirektørens innstilling til vedtak:

Klage fra Bjørn Eiendom AS av 01.04.2020 på kommunestyrets vedtak av 26.02.2020, plan 1821 detaljregulering Stakkevollvegen, tas ikke til følge.

Saken oversendes Fylkesmannen i Troms og Finnmark for endelig avgjørelse jf. plan- og bygningsloven § 1-9 og forvaltningsloven § 33 fjerde ledd.

Mari Enoksen Hult
Konst. kommunedirektør

Mette Mohåg
Avdelingsdirektør for bymiljø

Sammendrag

Plan 1821 detaljreguleringsplan for Stakkevollvegen ble vedtatt av kommunestyret 26.02.2020.

Seksjon for byutvikling har mottatt klage på vedtaket fra Bjørn Eiendom AS. Bjørn Eiendom regnes som part eller annen med rettslig klageinteresse, og klagen kom inn innenfor klagefristen på 3 uker.

Administrasjonen har gjennomgått anførselene i klagen, men har ikke funnet grunnlag for å endre det påklagede vedtaket. Vi anbefaler derfor at klagen ikke tas til følge, og at den oversendes Fylkesmannen i Troms og Finnmark for endelig behandling i samsvar med plan- og bygningsloven § 1-9 og forvaltningsloven § 33 fjerde ledd.

Klage

Planvedtaket er påklaget av Bjørn Eiendom AS (klager), som eier Stakkevollvegen 49-53. I klagen anføres det at vedtak av detaljreguleringsplan 1821 Stakkevollvegen av 26.02.2020 er ugyldig. Det gjøres under et sammendrag av hva administrasjonen oppfatter å være hovedanførselene i klagen. Klagen er i sin helhet vedlagt saken.

Klagens innhold

Klager viser til at man må skille mellom vedtak av reguleringsplan 1821 som angår et veglegemet (bredde avsatt til veiformål) og vedtak om Tromsøpakke 3 (TP3) som angår veiprofilen med fire felt, altså den konkrete disponeringen av det areal som er avsatt til vegformål i plan 1821. Vedtaket av reguleringsplanen er gjenstand

for høring, mens vedtaket av veiprofilen er ikke det. Veiprofilen kan med andre ord endres uten at dette nødvendigvis forutsetter endringer av reguleringsplanen. Dette mener de også bekreftes av notat datert 07.02.2020, hvor administrasjonen redegjør for at veiprofilen kan reduseres til tre felt uten at det utløser ny planprosess.

Klager påpeker at Troms og Finnmark fylkeskommune leverte merknad til planen hvor de mente at plan- og lengdeprofilen burde gjøres juridisk bindende. Administrasjonen tok ikke denne merknaden til følge, og svarte at det var «tilstrekkelig» at veiprofilen var vedtatt av kommunestyret. Klager mener det er uklart hva som menes med «tilstrekkelig» her.

Det anføres i klagen at man i plansaken har argumentert ut fra en løsning med fire felter, samtidig som man ved den politiske behandlingen uttrykkelig sier at det kun er veglegemet som er juridisk bindende og at, så lenge man forblir innenfor samme veibredde, kan man velge mellom ulike profiler.

Da ulike veiprofilene har ulike konsekvenser for grunneier, og gir ulike muligheter for fremtidig utvikling. Klager mener at konsekvensen er at man som grunneier har få holdepunkter for å forutberegne sin rettsstilling. Det gjør for eksempel en betydelig forskjell om man får en vei eller et fortau inntil vegglivet, og om fortauet er bredt eller smalt, vil det være to eller tre felter å krysse ved utkjøring fra eiendommen mv. Videre er det ingen garanti for at det blir mulighet for adkomst til byggene til fots.

Når veiprofilen ikke fremgår av planen må man legge til grunn worst case, det vil si den løsningen som er mest inngripende, og dette mener klager det ikke er gjort.

Klager viser også til at administrasjonen i et notat har uttalt at man ved en overgang til en tre-felts profil med utvidet areal for gang- og sykkelveg, ville få en løsning «hvor det også er enklere å snevre inn i enkelte områder hvis konsekvensene av vegens bredde er for stor». Klager mener dette viser at valg av løsning har konsekvenser for nødvendighetsvurderingen som skal foretas etter oreigningsloven § 2. Det er ikke mulig å snevre inn kollektivtraseen ved en firefeltsvei, men det er mulig med innsnevring av fortauet ved en trefeltsløsning.

Klager viser til notatet og at administrasjonen opplyser at formålet med reguleringsplan kan oppfylles både med tre og fire felt. De mener at konsekvensen av at kommunen kan velge løsninger som er mer eller mindre inngripende og samtidig oppnå formålet med reguleringsplanen er at det offentliges interesser må få relativt mindre vekt dess lenger ut mot plangrensen man beveger seg. Dette er ikke gjort, kommunen har lagt til grunn en bestemt vegbredde (19,5 meter) med «nødvendig sideareal (4 meter). Dette anfører de er en feil ved vurderingen etter oreigningsloven § 2 og må regnes som en svikt ved beslutningen som medfører ugyldighet.

Videre anfører klager at det foreligger saksbehandlingsfeil fordi kommunen, i strid med krav til kontradiksjon, har latt være å klargjøre hvorfor man trenger tilleggsareal (utover 19,5 meter) og hva som er bakgrunnen for utvidelsen av arealbehov før vedtakelse av plan. Dette gjelder både i saksutredningen for vedtaket, og i forkant av vedtaket. De viser her til møte med administrasjonen før vedtakelse av planen, hvor dette spørsmålet ble tatt opp.

Det anføres at kommunen ikke har vurdert planens konsekvenser for adkomsten til «Bjørn-taket». Det er ikke gjort beregninger i forhold til om det er mulig å plassere fortau så langt mot øst, og hvilke inngrep som må til for å sikre at rampen ikke blir for bratt. Om det vil være tilstrekkelig å justere høyden på fortau, eventuelt hvor store areal som beslaglegges av Bjørn-taket for å sikre tilstrekkelig slak oppkjøring. Videre hva som befinner seg under disse arealene og hvilke ulemper dette medfører for Bjørn Eiendom AS som grunneier.

Klager mener kommunen ikke har vurdert deres innsigelse knyttet til eiendomsrett foran administrasjonsbygget fullt ut, og da er ikke vurderingen av nødvendighetskriteriet og forholdsmessighet foretatt korrekt eller grundig nok. De viser til at kommunen i sin saksforberedelse har lagt til grunn at de eier i hvert fall deler av dette arealet, og at vurderingen etter oreigningslova § 2 da er bygget på feil faktum.

Det stilles spørsmål ved behovet for to meter «nødvendig sideareal» på hver side av vegarealet. De har leid inn Rambøll, blant annet for å vurdere behovet for et slikt sideareal. Rambøll fant det det ville være tilstrekkelig med én meter.

Videre mener de at det ikke er konkret vurdert for Bjørn Eiendom hvorvidt det er «nødvendig» med to meters sideareal langs deres eiendom. På vestsiden har man konkret vurdert og kommet frem til at boligenes veggliv setter skranker og at det ikke behov for sideareal. På østsiden har man derimot påpekt et behov – uten å konkretisere hva man trenger dette arealet til.

Som følge av at man verken har definert et behov for dette areal for konkret plassering av nødvendige installasjoner eller annet, har man heller ikke definert hva inngrepet innebærer for grunneier, og da foreligger det et brudd på nødvendighetskriteriet.

For arealet mellom Hartvigsen begravellesbyrå (Stakkevollvegen 53) og administrasjonsbygget (Stakkevollvegen 51) anfører klager at vi ikke tilstrekkelig har beskrevet planens konsekvenser for grunneier. Utvidelsen spiser inn på arealet hvor Bjørn Eiendom har fått byggetillatelse til å planere området for å plassere parkeringsplasser til erstatning for de som går tapt foran administrasjonsbygget. Administrasjonen har bare stadfestet at «arealet kan brukes», men ikke gjort noen beregning for hvor mange plasser som blir berørt.

Gjennom den siste saksbehandlingsrunden blir det også tilkjennegitt at utbyggingsperioden vil bli økt med 1 år. Klager

påpeker at det ikke er vurdert hvilke konsekvenser lengre anleggstid vil få for næringsdrivende som er avhengig av tilkomst for å holde på kunder, dette er i strid med interesseavveiningen som skal foretas etter oreigningsloven § 2. Videre anfører de at det ikke er vurdert hvilke økonomiske konsekvenser planen vil få for Bjørn Eiendom AS. Mange av løsningene som er foreslått fremstår for dem som meget inngripende og tilsvarende kostbare å avbøte, om avbøtende tiltak overhodet er mulig.

Videre anfører klager at når det gjelder administrasjonsbygget, er det ikke vurdert hvorvidt adkomsten kan forsvinne fullt og helt, og at lokalene i byggets tredje etasje gjøres verdiløse. Planens konsekvens for adkomster til eiendommen er ikke tilstrekkelig vurdert. Planen legger sterke føringer for fremtidig utvikling av eiendommen, herunder hvordan adkomster kan lages.

De fastholder også tidligere inngitte merknader til at man mister kjøreadkomst, parkering og varemottak, og påberopte konsekvenser av dette.

Klager anfører til slutt at busstoppet som plasseres på eiendommen utgjør en sikthindring for deres avkjørsel. Administrasjonen har i merknadsbehandlingen avvist denne merknaden fordi busstoppet ikke medfører en sikthindring i henhold til regler som gjelder for avkjørsler. Men klager anfører at siktreglene som gjelder for kryss må anvendes. De viser her til Statens vegvesens håndbok N100 D.1.4.1 Geometrisk utforming (jf. også Håndbok V121 3.13 Geometrisk utforming fjerde avsnitt) hvor det fremgår at avkjørsler med ÅDT > 50 og ÅDT på primærvegen > 2000 bør utformes som kryss. «Bør» skal her oppfattes som et krav (jf. N100 s. 8 Gyldighet/Fravik).

Vurdering av klage

Klagen anses for å være rettidig fremsatt av part i saken eller annen med rettslig klageinteresse jf. forvaltningsloven §§ 28 og 29.

Plan 1821 Detaljreguleringsplan for Stakkevollvegen, vedtatt 26.02.2020, avsetter alt veiareal til et «vegformål». Arealplankartet er ikke inndelt i gang- og sykkelveg, kollektivfelt, kjørefelt og fortau. Plangrensen i reguleringsplanen er utarbeidet med utgangspunkt i en detaljert plan- og lengdeprofil som var vedlagt saken, men denne er ikke gjort juridisk bindende i bestemmelsene.

Troms og Finnmark fylkeskommune ba i sin merknad datert 26.08.2019 om at kommunen gjorde plan- og lengdeprofilen juridisk bindende. Kommunen tok ikke denne merknaden til følge, fordi det ikke var ønskelig med en så detaljert reguleringsplan. Klager stiller spørsmål ved hva administrasjonen mener med at «det er tilstrekkelig at veiprofilen under er vedtatt av kommunestyret ...».

Meningen med uttalelsen var ikke å si at veiprofilen var bindende i reguleringsplanen, men å vise til at kommunen hadde forpliktet seg til å bygge fire felt gjennom et kommunestyrevedtak etter dialog med Fylkeskommunen.

I forbindelse med behandling av planforslaget ble administrasjonen bedt om å besvare spørsmål, herunder hvorvidt det vil kunne være mulig å redusere til tre felt uten at det utløste ny reguleringsplanprosess. Administrasjonen besvarte spørsmålet i notat datert 07.02.20. Det ble redegjort redegjorde her for at det etter kommunens vurdering kan være mulig å gjøre visse endringer på veiprofilen uten at det utløser krav om reguleringsendring eller ny reguleringsplan. Det er imidlertid ikke riktig at vi her svarte at ny planprosess ikke utløses uansett hvilken endring man foretar på veiprofilen.

Dersom veiprofilen endres til tre felt, ved at man fjerner et kollektivfelt og utvider gang- og sykkelveg slik at det blir plass til et eget sykkelfelt, mente kommunen at det ikke vil utløse ny planprosess. Det følger imidlertid av oreigningsloven § 2 at inngrepet på privat eiendom ikke må gå lenger enn det som trengs for å realisere formålet (nødvendighetskravet), og at det bare kan gjennomføres dersom inngrepet «tvillaust er til mer gagn enn skade» (interesseavveining mellom fordeler ved planen og ulemper for grunneier). Dersom veiprofilen endres til tre felt og det viser seg at det ikke er behov for avsatt bredde, innebærer nødvendighetskravet at ny planprosess må igangsettes.

Videre må kommunen klargjøre at også de fordeler som er vektlagt i interesseavveiningen i henhold til oreigningslova § 2 setter begrensninger for hvilke endringer som kan gjøres før det utløses krav om reguleringsendring. Kommunen har vektlagt reguleringsplanens formål, som er å styrke fremkommelighet for kollektivtrafikken, fotgjengere og syklistene. En endring på veiprofilen som ikke er i tråd med dette formålet vil, slik kommunen ser det, også utløse krav om ny planprosess. Eksempelvis ville det å legge kjørebane inntil klagers eiendom, fremfor fortau slik det nå er lagt opp til, åpenbart ikke være i tråd med formålet om å bedre fremkommelighet for fotgjengere – og vil ikke kunne gjøres uten en planendring og ny vurdering etter oreigningsloven § 2.

Klager viser også til at kommunen har uttalt at det er mulig å oppnå samme formål med tre felt, og at man ved en overgang til tre felt med utvidet areal for gang- og sykkelveg, ville få en løsning «hvor det også er enklere å snevre inn i enkelte områder hvis konsekvensen av vegens bredde er for stor». Klager viser her til uttalelse i notat som var et vedlegg i en orienteringssak fra prosjektet TP3 Stakkevollvegen om kostnader og byggetid, og ikke til notatet datert 07.02.2020 knyttet til behandling av detaljreguleringsplan for Stakkevollvegen. Notatet fra TP3 Stakkevollvegen redegjør for ulike fordeler og ulemper ved valg av ulike veiprofiler for prosjektet, det

sier ikke hvilke konsekvenser ulike endringer av veiprofilen vil medføre for reguleringsplanen, med tanke på om det utløser reguleringsendring. Som nevnt over vil det kreves reguleringsendring dersom fordelene som er vektlagt i vedtatt reguleringsplan kan oppnås med mindre areal. Videre vil vi bemerke at det ikke er foretatt noen ny vurdering hvor kommunen har funnet at samme formål kan oppnås med tre felt, notatene er svar på spørsmål fra kommune- og byutviklingsutvalget om teoretisk mulighet for å kunne gjøre endringer på veiprofilen.

Uavhengig av hva som fremgår av notatene mener kommunen at reguleringsplanens gyldighet må vurderes i seg selv, og ikke med utgangspunkt i administrasjonens svar på spørsmål. Vi mener at det er anledning til å avsette alt areal til et overordnet vegformål, og det er også slik reguleringsplanen har vært utformet siden planprosessen først startet i 2015, og gjennom flere høringsrunder siden. I Fylkesmannens vedtak fra 03.07.2019, hvor reguleringsplanen oppheves, er det at reguleringsplanen bare viser et veiformål heller ikke trukket frem i begrunnelsen.

Når kommunen har foretatt vurderinger etter oreigningsloven § 2 har vi tatt utgangspunkt i den løsningen som er mest inngripende, det vil si fire felt med 19,5 meter bredde og 2 meter sideareal. Som nevnt over har vi ikke tatt utgangspunkt i løsninger som ikke oppfyller reguleringsplanens formål, som at vi fjerner fortau og erstatter det med kjørebane helt inntil bebyggelsen.

Selv om ikke veiprofilen er juridisk bindende mener vi at plandokumentene gir tilstrekkelige opplysninger for at grunneierne skal kunne forutberegne sin rettsstilling. Plankartet viser plangrensen og hvor mye areal som tas av deres eiendom. Videre er reguleringsplanens konsekvenser for hver grunneier beskrevet i et eget dokument som ble lagt ut på offentlig ettersyn sammen med de andre plandokumentene. Her fremgår det blant annet at Bjørn Eiendom vil beholde muligheten for adkomst til fots.

Kommunen må forholde seg til de opplysninger vi har gitt grunneierne i planprosessen, og at det er det de har hatt som grunnlag for å kunne levere merknader. Det vil da ikke være mulig å gjøre endringer som ikke samsvarer med dette. Imidlertid mener kommunen at dersom endringene ikke innebærer noen endring av grunneiernes rettsstilling, eventuelt at endringen innebærer endring i positiv forstand, vil det være mulig å endre på veiprofilen uten at det utløser krav om reguleringsendring.

Det fremgår av forvaltningsloven § 17 andre til fjerde ledd at forvaltningen, av eget initiativ, skal informere partene i saken om opplysninger som er av interesse for dem. Denne informasjonsplikten henger nært sammen med utredningsplikten. Bestemmelsen skal sikre at parter og andre gis tilstrekkelig anledning til å uttale seg om relevante sider av saken, og på den

måten sikre kontradiksjon samt at relevante sider av saken belyses. Klager mener at kommunen har brutt informasjonsplikten når vi ikke har klargjort hvorfor man har utvidet plangrensen inn mot arealet mellom Hartvigsen og administrasjonsbygget. De viser blant annet til et møte med administrasjonen før offentlig ettersyn, samt til at dette forhold ikke ble omtalt i planforslaget som ble lagt ut på offentlig ettersyn.

Plangrensen ble ikke endret etter at planen hadde vært på høring. Det kunne leses av plankartet at planen også ville omfatte muren mellom Hartvigsen begravellesbyrå og administrasjonsbygget. Forholdet ble imidlertid ikke skriftlig omtalt i planforslaget. Det at muren må rives og føres opp lengre inn på eiendommen ble imidlertid redegjort for i planforslaget som ble vedtatt, og kommunen mener at dette, sammen med adgangen til å klage, reparerer et eventuelt brudd på informasjonsplikten.

Møtet som klager viser til ble avholdt 09.10.2019, og var et møte om en potensiell avtale om makebytte med kommunens eiendomsavdeling. Byutvikling deltok også på møtet, men det ble uttrykkelig sagt i forkant av møtet at utbygger kunne fremlegge sitt syn på planforslaget i møtet, men at dette ikke ville bli besvart all den tid planforslaget ikke var klart. Det fremgår også av referatet at dette ble presisert innledningsvis i møtet.

Klager anfører at kommunen ikke tilstrekkelig har opplyst om planens konsekvenser for adkomsten til «Bjørn-taket». I «vedlegg 6» tilhørende plansaken foretas vurderinger etter oreigningsloven § 2 for berørte private eiendommer. Her fremgår det at adkomsten bevares, men at administrasjonen må se nærmere på hvilke løsninger som kan benyttes ettersom rampen kan bli bratt. En løsning administrasjonen har sett på er å justere høyden på fortauet. Denne delen, i likhet med resten av Stakkevollvegen som inngår i veiutvidelsen, er imidlertid ikke ferdig prosjektert. Kommunen mener likevel at det er tilstrekkelig å opplyse om at adkomsten beholdes, men at det må gjøres tiltak for at den ikke skal bli for bratt. Selv om planens konsekvenser for grunneierne skal kartlegges for å kunne foreta den interesseavveiningen som skal foretas etter oreigningsloven § 2, mener vi at det ikke kan kreves at kommunen må ferdig prosjektere Stakkevollvegen i detalj før reguleringsplanen vedtas. Dette vil innebære store kostnader før man i det hele tatt vet om reguleringsplanen blir vedtatt.

Videre anføres det at vurderingen etter oreigningsloven § 2 for deres eiendom er bygget på feil faktum. Bakgrunnen for dette er at kommunen i sin saksforberedelse har lagt til grunn at vi eier deler av arealet foran administrasjonsbygget. Det er usikkert hva som menes med denne anførselen. Utklippet under viser flyfoto med eiendomsgrenser fra matrikkelen lagt over. Parsellen som er markert blå er Tromsø kommunes eiendom.



Klager anfører at «nødvendig sideareal» på to meter som er lagt til på hver side av vegarealet på 19,5 meter ikke oppfyller nødvendighetskriteriet i henhold til oreigningsloven § 2. De har bedt Rambøll vurdere behovet for et slikt sideareal, og de fant at det ville være tilstrekkelig med 1 meter. Videre mener de kommunen ikke har konkret vurdert hvorvidt det er behov for 2 meter sideareal langs deres tomt. På vestsiden har man konkret vurdert og kommet til at boligens vegg liv setter skranker og at det ikke er behov for sideareal. På østsiden har man derimot påpekt et behov – uten å konkretisere hva man trenger arealet til. De anfører at ettersom usikkerheten er stor for hvor mye av det nødvendige sidearealet det er behov for, bør det offentliges interesser få mindre vekt. Videre anfører de at ettersom man ikke har konkretisert behovet for areal, har man heller ikke definert hva inngrepet innebærer for grunneier.

Asplan Viak har utført prosjektering av veien, som har vært utgangspunktet for utforming av reguleringsplanen. Arealbehovet er definert ut ifra hvor mye areal som er nødvendig for å bygge en fire felts vei, i tråd med vedtatt veiprofil. Selve veiprofilen skal være 19,5 meter. Det er imidlertid behov for areal utover 19,5 meter når man skal bygge vei. Det er for det første behov for areal til skilting og belysning. Når veien skal bygges vil det kunne være behov for å gjøre justeringer på terrenget og på høyden, rive og bygge nye støttemurer, tilpasse grønnstruktur med videre. Det er derfor satt av 23,5 meter totalt i vedtatt reguleringsplan. I tillegg til ekstra areal for kollektivholdeplasser. Kommunen har holdt seg til vurderingen fra

Asplan Viak som er ansvarlig for prosjektering. Vi mener at sidearealet oppfyller kravet til nødvendighet.

Kommunen har foretatt en konkret vurdering i henhold til reguleringsloven § 2 for alle private eiendommer som blir berørt. Som klager påpeker har vi innskrenket bredden noen steder. Dette gjelder i hovedsak steder der alternativet er å rive bygninger/boliger. Vi har funnet at det er mulig å innskrenke bredden der, fordi vi mener behovet for sideareal blir dekket gjennom at vi beholder tometerssonen ellers langs Stakkevollvegen. Vi har konkret vurdert hvorvidt det også er mulig å innskrenke bredden langs Bjørn Eiendom, men kommet til at vi da ikke vil ha tilstrekkelig areal til å bygge en fullverdig vei med belysning og skilt. Flere andre eiendommer langs Stakkevollvegen vil oppleve tap av parkeringsplasser og areal i likhet med Bjørn Eiendom. Dersom vi skulle ha innskrenket bredden foran Bjørn Eiendom måtte vi også ha innskrenket bredden foran andre eiendommer for å unngå forskjellsbehandling.

Det er riktig at Stakkevollvegen ikke er prosjektert i slik detalj at vi kan redegjøre for nøyaktig plassering av belysning og skilt. Vi mener imidlertid at det å låse alle detaljene i forkant av at reguleringsplanen blir vedtatt ikke er formålstjenlig. Vi kjenner ikke grunnforholdene, og når selve byggeprosessen starter forventer vi at det vil oppstå omstendigheter som medfører at skilt/belysning ikke kan plasseres der det var tenkt.

Klager anfører at vi ikke tilstrekkelig har beskrevet planens konsekvenser for grunneier når det gjelder arealet mellom Hartvigsen og administrasjonsbygget. De har fått byggetillatelse til å planere området for å plassere parkeringsplasser der til erstatning for de som går tapt. Kommunen har i plansaken bare stadfestet at arealet kan brukes, men ikke gjort noen beregninger for hvor mange plasser som blir berørt. Kommunen har ikke beregnet konkret hvor mange potensielle parkeringsplasser Bjørn Eiendom vil miste.

Det er vanskelig for kommunen å måle opp antall parkeringsplasser på et privat område som grunneier benytter fritt, all den tid vi ikke kjenner til hvordan området er tenkt benyttet. Grunneier kunne imidlertid ut ifra plangrensen se hvor mye areal planen tar, og hvor mye areal som da gjenstår. Plangrensen vil ligge 2,8 – 3,5 meter innenfor dagens mur, og vil redusere arealet fra ca. 370 m² til 250 m².

Videre anføres det at det ikke er vurdert hvilke konsekvenser lengre anleggstid vil få for næringsdrivende som er avhengig av tilkomst for å holde på kunder. Vi vil her påpeke at selv om fremdriftsplanen for prosjektet tilsier at arbeidet skal starte i 2021 og vare til utgangen av 2024, vil det ikke si at arbeidet skal pågå utenfor Bjørn Eiendom hele tiden. Arbeidet vil bli delt inn i ulike faser. Når vi har kommet dit at vi skal starte på den delen som går forbi Bjørn Eiendom, vil vi ta

kontakt med grunneierne slik at de blir informert og får muligheten til å komme med innspill. Kommunen vil tilstrebe at arbeidet i minst mulig grad påvirker bedriftene langs Stakkevollvegen negativt.

Klager anfører at det ikke er vurdert hvilke økonomiske konsekvenser planen vil få for Bjørn Eiendom AS, og at mange av løsningene som er foreslått fremstår for dem som meget inngripende og tilsvarende kostbare å avgjøre, om avbøtende tiltak er mulig. Videre at konsekvensene med tanke på fremtidig utvikling av eiendommen ikke er tilstrekkelig vurdert, planen legger eksempelvis føringer for hvor adkomster skal lages.

Det er ikke gjort noen utregninger for å konkret stadfeste økonomisk tap og tap av mulighet for utvikling for Bjørn Eiendom AS, eller noen av de andre eiendommene som blir berørt. Vi mener dette er å gå ut over den vurderingen som kommunen er forpliktet til å utføre i forbindelse med vedtak av reguleringsplan.

Kommunen har imidlertid vurdert hvilke inngrep som antas å medføre store kostnader for grunneiere. Som nevnt over har vi eksempelvis innskrenket bredden for å unngå å rive bygninger. Vi har også redegjort for alle konsekvenser planen vil få for Bjørn Eiendom. Herunder tap av parkeringsplasser, tap av adkomst med bil mv. Kommunen har beskrevet hvordan private eiendommer blir påvirket i «vedlegg 6 – Berørte private eiendommer – vurdering etter oreigningslova § 2» og i «vedlegg 2 – Merknadsbehandling». Videre har alle grunneierne hatt anledning til å komme med sine merknader til plandokumentene. Vi mener dette er tilstrekkelig til å oppfylle kravet om at planens konsekvenser for grunneierne skal være belyst.

Videre vil vi bemerke at selv om reguleringsplanen vil legge føringer for fremtidig utvikling er den også en *forutsetning* for utvikling av eiendommen. Veiutbedringen er en helt nødvendig forutsetning for å realisere potensialet som kommunedelplan 0253 legger opp til, med en utvikling av Stakkevollvegen som byutviklingsområde. Uten en oppgradert infrastruktur må man anse potensialet i kommunedelplanen som urealistisk og ikke gjennomførbart.

Når det gjelder tidligere inngitte merknader knyttet til at de mister kjøreadkomst, parkering og varemottak, viser kommunen til behandlingen av disse i forbindelse med vedtak av plan.

Bussholdeplasser er tillatt innenfor frisiktsoner uansett om det utformes som avkjørsel eller vegkryss jf. håndbok V123, kapittel 4.2 plassering av holdeplasser. Leskuret skal plasseres på utsiden av siktsonen.

Konklusjon

Kommunen har gjennomgått anførsle i klagen, men har ikke funnet grunnlag for å endre det påklagede vedtaket. Vi anbefaler derfor at klagen ikke tas til følge, og at den oversendes Fylkesmannen i Troms og Finnmark for endelig behandling i samsvar med plan- og bygningsloven § 1-9 og forvaltningsloven § 33 fjerde ledd.

Vedtakskompetanse

Kommunestyret

Vedlegg

Klage til Fylkesmannen i Troms og Finnmark

Bilag 1 til klage fra Rekve Pleym

Bilag 2 fra Rekve Pleym

Bilag 3 fra Rekve Pleym

Bilag 4 til klage fra Rekve Pleym

Bilag 5 fra Rekve Pleym

Bilag 6 fra Rekve Pleym