

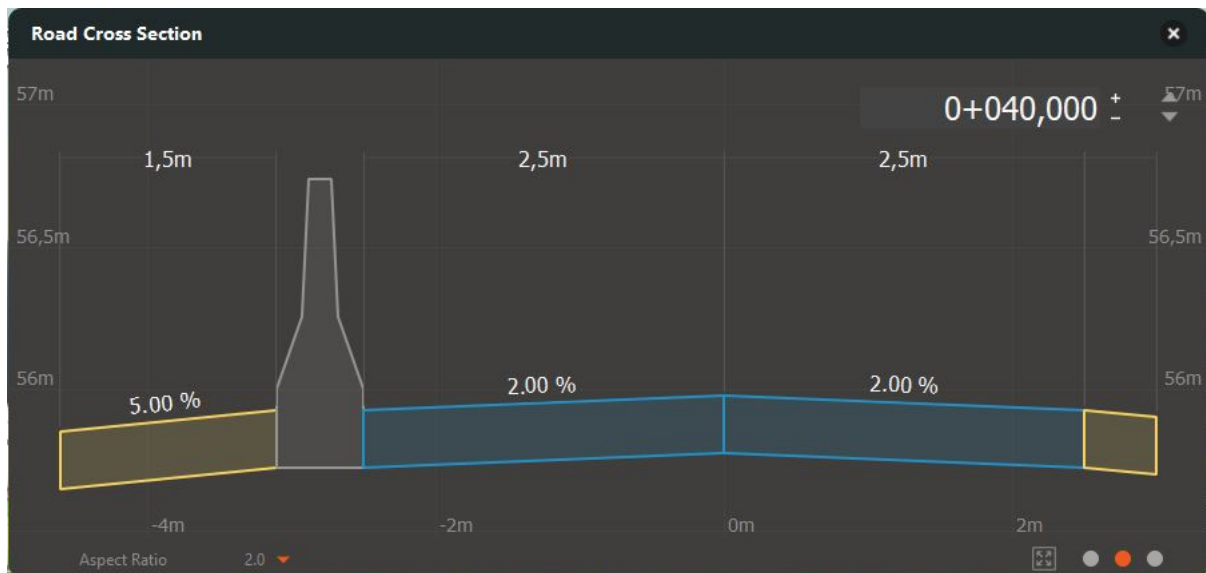
DETALJREGULERING FOR HYTTER OG BOLIG, GNR 54 BNR 1, BORDVIGA PlanID 201802

Vurdering av alternativ vegtrase for adkomst til nye fritidsboliger, jf. vedtak i HMPD 19.06.19.

Ordlyd i vedtak:

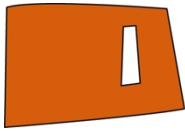
Hovedutvalg for miljø, plan og drift behandlet i møte 19.06.19 planforslag for «Detaljreguleringsplan for hytter og bolig, gnr 54 bnr. 1, Bordviga, planID 201802. Hovedutvalget vedtok å ikke legge planforslaget ut på offentlig ettersyn nå, men at planforslaget sendes tilbake til forslagsstiller, hvor det oppfordres/kreves at veitrase / adkomst som er mer adskilt fra eksisterende hytter vurderes. I tillegg skal endringer i plandokumentene iht. rådmannens innstilling med tilleggspunkt (høyde boder ved sjøen).

Som følge av vedtaket er følgende vurderinger gjort, med utgangspunkt i prinsippskisse for oppbygning av veg som vist i illustrasjon 1. Alternativ adkomst vil måtte betjene 14-16 hytter, avhengig av hvorvidt tomt 42 og 43 fortsatt kan bebygges ved alternativ løsning. I opprinnelig forslag skulle denne veglinjen kun betjene 3 tomter, og hadde med bakgrunn i dette en regulert vegbredde på 3,0 m. Ny vegadkomst er, på bakgrunn av økt trafikkbelastning og utfordrende topografi, foreslått etablert i bredere omfang. Det vurderes at møtelommer ikke er tilstrekkelig for betjening av strekningen, da det langs deler av denne er ca. 55 m høydeforskjell bratt ned mot sjøen. Videre må det tas høyde for tilstrekkelig sikringsgjerde, samt skulder for forstøtning av dette.



Illustrasjon 1: Prinsippskisse vegprofil

Lengde- og tverrsnittprofiler for omlagt vegtrase er vedlagt denne utredningen som eget vedlegg, «Lengde- og tverrsnittprofiler alternativ vegadkomst».



Vurderingstemaer

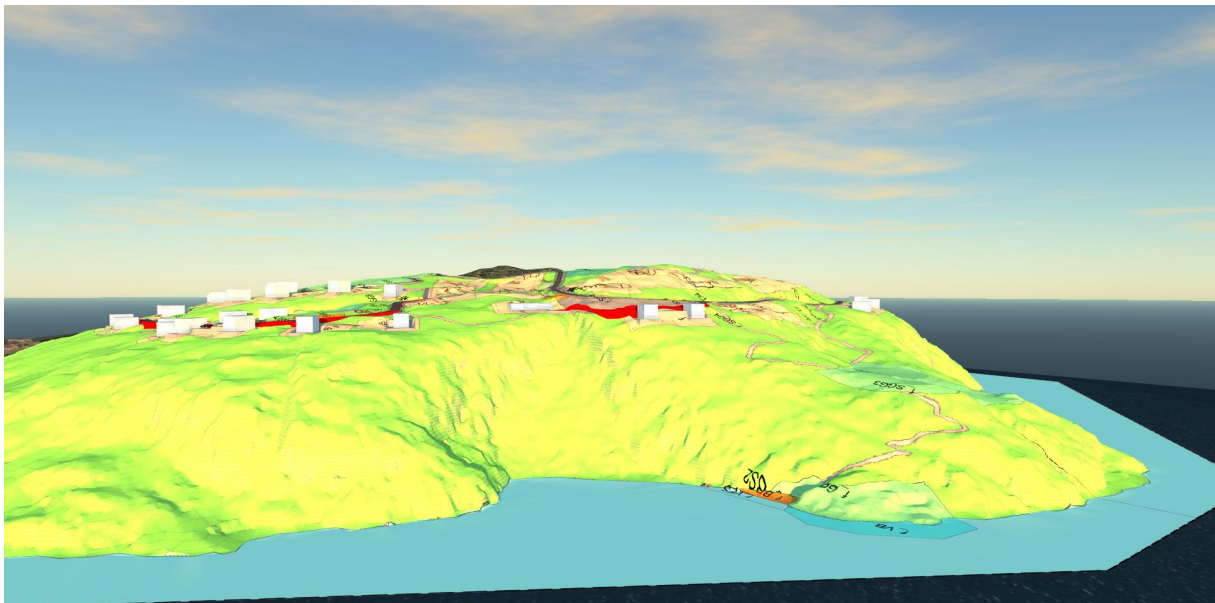
Utover økt dimensjoneringsgrunnlag som nevnt i forrige avsnitt, er det videre vurdert å være følgende virkninger som i størst grad er hensiktsmessige å vurdere virkningen av:

- Hensyn til landskapsvirkninger
- Virkninger som følge av intern forskyvning av trafikkbelastning overfor eksisterende bebyggelse

Nevnte virkninger vil søkes belyst og vurdert som egne avsnitt under.

Landskap

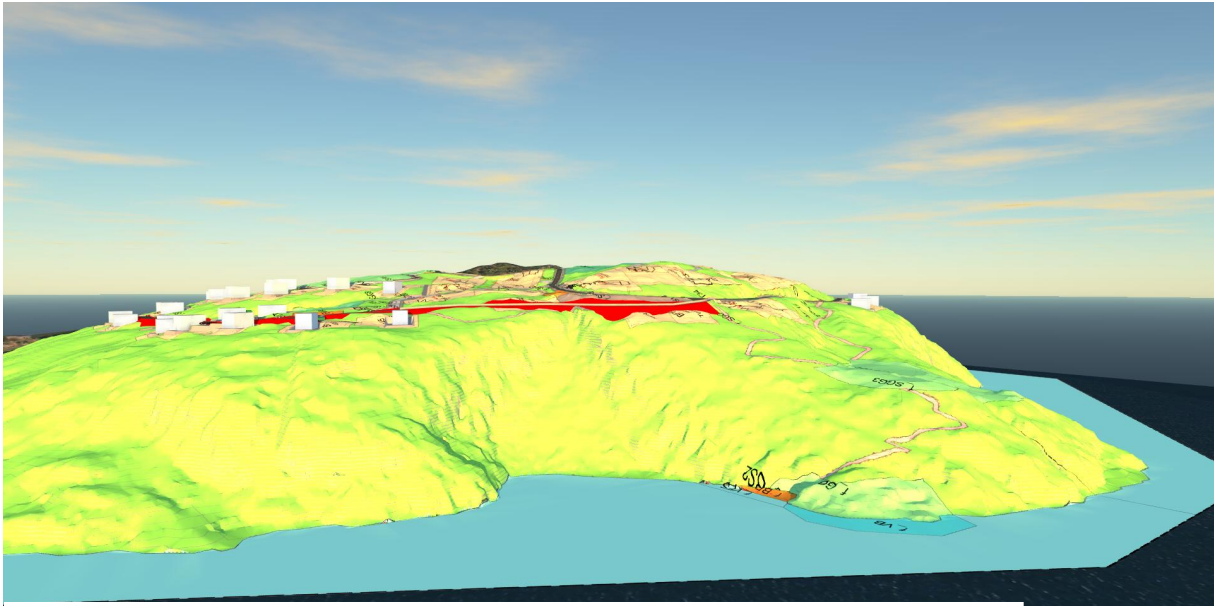
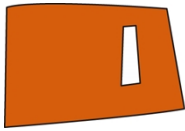
Det er produsert landskapsbilder fra samme siktposisjon mot sjø, for både opprinnelig vegløsning og alternativ vegløsning. Disse er ment for å gi et inntrykk av de forskjellige tiltakenes virkning sett fra sjøen.



Illustrasjon 2: Landskapsvirkning opprinnelig løsning

Som det kommer frem av nevnte bilder, vil alternativ vegføring innebære et betydelig større inngrep i terrenget, med påfølgende fyllinger/skjæringer/murer. Veglinjen er foreslått plassert i en avstand fra eksisterende, bakenforliggende veg, som ikke vil medføre betydelige inngrep i vegens fyllingsfot. Videre er det ønskelig at arealer mellom disse kan bearbeides på et vis som helt eller delvis unngår forstøtningsmurer som er synlige fra sjøen.

At dimensjoneringsgrunnlaget for ny vegtrase er utvidet til 5,0 m kjørebredde vurderes å være svært utslagsgivende for økt virkning på landskapsbildet. Men, på grunn av utfordrende topografi kombinert en betydelig økning i trafikkbelastningen, vurderes dette som kritisk nødvendig for å gjennomføre tiltaket med en tilstrekkelig trafiksikker utforming. En tenkt løsning med møtelommer, rygging og smal kjørebane med passeringer i grøfttekanten, vil kunne resultere i farlige situasjoner hvor utfallet med høy sannsynlighet vil være alvorlig.



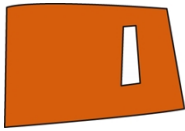
Illustrasjon 3: Landskapsvirkning alternativ løsning

Alternativ vegtrase vurderes å være av negativ konsekvens med hensyn til landskapsvirkningene av tiltaket. Disse negative virkningene knyttes i hovedsak til størrelse på fyllinger, skjæringer og murer som følge av utfordrende topografi i området.

Virkninger som følge av intern forskyvning av trafikkbetlastning overfor eksisterende bebyggelse

Adkomst som presentert i planforslaget til 1. gangs behandling, viser denne over eksisterende veg, øst for tomt 35 og 36 og vest for tomt 32 og 34.





Alternativ veglinje innebærer å flytte adkomst til nye tomter vest for tomt 36 og 36, mellom disse og sjøen.

Planforslaget legger som utgangspunkt opp til å fordele trafikk til nye tomter over 2 eksisterende veger. Disse eksisterende vegene er i sin helhet etablert på Bjørn og Laila Utheims eiendom, og dagens vegnett er ikke fraskilt hovedbruket med eget bruksnummer, eller overført hytteeiere/velforening. Foreslått fordeling legger opp til adkomst til 17 tomter fra veg lengst mot vest, mens øvrige 10 tomter betjenes fra veg lengst mot øst.

Slik vi vurderer dette bør det gjøres en prinsipiell politisk vurdering av hvorvidt belastningen for eiere av tomt 35 og 36 er mindre ved etablering av veg i forkant av disse, enn belastningen eiere tomt 32 og 34 vil oppleve ved å opprettholde dagens vegtrase som adkomst. Det er forståelig at eiere av tomt 32 og 34 vil oppleve en uønsket økt trafikk som følge av utbyggingen, og at de trolig vil foretrekke at denne flyttes. Men, en flytting av denne, vil i praksis forskyve denne ulempen over på eiere av tomt 35 og 36. Det prinsipielle spørsmålet om hvorvidt, og i hvilken grad, eiere av tomt 32 og 34 skal hensyntas, skal likeledes være tilsvarende gjeldende for eiere av tomt 35 og 36.

Konklusjon

Vår samlede vurdering er at adkomst som foreslått i planen i størst grad ivaretar aktuelle hensyn, både med tanke på landskapsvirkninger og eksisterende hytteeiere. Videre kan man stille spørsmål med hvorvidt etablering av nye adkomsttrase i stedet for å benytte seg av eksisterende infrastruktur er i tråd med overordnede føringer ved fortetting av eksisterende byggeområder.

Mvh

Krister Ingebretsen

Arealplanlegger

Kristiansen & Selmer-Olsen