



ØRSTA KOMMUNE

Dalevegen 6

6153 ØRSTA

Saksbehandlar, innvalstelefon

Bente Thornes Kosberg, 71 25 84 78

Ørsta kommune - vedtak i klagesak - områdereguleringsplan Ørsta sentrum

Fylkesmannen stadfestar kommunen sitt vedtak. Klagen blir ikkje tatt til følge.

Fylkesmannen viser til kommunen sin ekspedisjon av 09.09.19.

Kommunestyret har i møte den 20.06.19, under sak nr. 37/19, vedteke områdereguleringsplan for Ørsta sentrum, sist revidert 16.04.19 med tilhøyrande føresegner sist revidert 23.04.19. På grunn av motsegn frå Fylkesmannen knytt til støy, er bustadføremålet for dei kombinerte områda innanfor omsynssone H210_2 og H220 unnateke rettsverknad (med unntak av område BKB6). På grunn av motsegn frå Riksantikvaren knytt til automatisk freda kulturminne, er område merka #14, #15, #16 og #17 unnateke frå rettsverknad.

Vedtaket er påklaga av fleire partar. Under følgjer ei oversikt over kven som har klaga og ei kort oppsummering av klagen:

- **Frank-Harald Velle, Trude Karin Velle Ulvestad, Bjørg Iren Velle Mayer, Svein-Arne Velle og Gerd-Marianne Velle** ved e-post av 28.07.19
 - Ønskjer at egedomen gbnr. 15/39 blir regulert til bustadføremål i staden for undervisning
- **Ivar Aasengate 10 AS v/advokat Hove** ved brev av 08.08.19
 - Klagen rettar seg mot vedteken vegføring for o_SKV25, da denne løysinga vil medføre tap av parkeringsplassar for egedomen gbnr. 14/285
 - Krev at planen vert endra til alternativ vegløyning
- **Den Evangelisk Lutherske Frikyrkja, Ørsta Kyrkjelyd** ved brev av 12.08.19
 - Klagen rettar seg mot utbygging på gbnr. 14/287 og 14/720, at dette vil medføre at frikyrkja vert innebygd, og peikar på at denne er omfatta av særskilde vernebestemmelsar



- **Arne Otto Myklebust og Svein Åge Molnes v/advokat Hove** ved brev av 13.08.19
 - Klagen rettar seg mot regulert gangveg o_SGS34 som vil gå over klagarane sine eigedomar gbnr. 15/416 og gbnr. 15/596 og 597, og medføre inngrep i opparbeidd hage
 - Ønskjer alternativ gangvegtrase, som klagarane meiner gir mindre ulemper
 - Supplerande klagemerknad av 11.10.19, med påstand om inhabilitet hos saksbehandlar i kommunen

- **Opsal Autohus AS** ved e-post av 13.08.19
 - Klagen rettar seg mot regulert fortau vest på eigedomen gbnr. 14/406 og manglande arealkompensasjon

- **Nils Kristian Storaker** ved brev av 14.08.19
 - Klagen gjeld eigedom gnr. 15 bnr. 45/384
 - Klagar ønskjer justering av tomtegrense mot sør, samt innkøyring til eigedomen frå vest

- **Silje Vatne og Yngve Ose Bøstrand** ved brev av 14.08.19
 - Klagen rettar seg mot regulert rundkøyring i krysset ved E39 og Melsvegen
 - Rundkøyringa vil få konsekvensar for plassering av støyskjerming, medføre arealtap og endre støysituasjonen for eigedomen gbnr. 47/361
 - Ønskjer å behalde dagens løysing med T-kryss

Formannskapet behandla klagen den 27.08.19, og under sak nr. 091/19 har dei halde fast på vedtaket i sak nr. 37/19. I medhald av plan- og bygningsloven (pbl) § 1-9 er saka etter dette oversend fylkesmannen som klageinstans.

I brev til Fylkesmannen av 25.10.19 har kommunen gjort greie for sitt syn på habilitetspåstanden framsett i supplerande klagemerknad av 11.10.19. Fylkesmannen har vidare motteke tilleggsinformasjon frå advokat Hove den 04.11.19. Dette gjeld òg habilitetsspørsmålet.

I samband med klagesaksbehandling har Fylkesmannen den 14.11.19 vore på synfaring i området der klagarane samt representantar frå kommunen møtte.

Når det gjeld bakgrunnen for saka elles blir det vist til saksdokumenta.

Fylkesmannens merknader:

Klagene er levert innanfor lovbestemt klagefrist, og vilkåra for å behandle dette som ein klagesak er oppfylt. Fylkesmannen kan etter dette prøve alle sider av saka, jf. forvaltningsloven § 34. Resultatet av klagebehandlinga kan bli at kommunen sitt vedtak blir stadfesta eller oppheva. Fylkesmannen kan derimot ikkje gjere endringar i reguleringsplanen utan å leggje saka fram for kommunen, jf. pbl. § 12-12.

Deler av denne planen er unnateke rettsverknad, medan planen elles vil ha rettsverknad etter kommunen sitt vedtak, jf. § 12-13. Når det gjeld klagen frå Frikyrkja rettar denne seg mot eit område som i planframlegget var avsett til kombinert byggje- og anleggsformål; BKB15. Dette arealet er i det vesentlegaste unnateke rettsverknad på grunn av motsegn knytt til automatisk freda kulturminne. Det er vidare opplyst frå kommunen at det truleg blir gjort justeringar i dette området i høve til



opphavleg tenkt arealbruk. Det er såleis på noverande tidspunkt ikkje er gjort eit endeleg planvedtak for dette området. Når det ligg føre eit bindande planvedtak i kommunen vil dette eventuelt kunne påklagast då. Fylkesmannen finn difor ikkje grunnlag for å behandle klagen som gjeld dette området no.

Dei rettslege rammene for lovleg arealbruk i reguleringsplanar er fastsett i pbl. §§ 12-5, 12-6 og 12-7. Kva som er hensiktsmessig arealbruk innanfor desse rammene er ei vurdering som er underlagt det frie skjønnet, og fylkesmannen skal i klagebehandlinga leggje stor vekt på omsynet til det kommunale sjølvstyre, jf. forvaltningsloven § 34, 2. ledd, 3. pkt. Under føresetnad av at dei omsyna kommunestyret har lagt vekt på er saklege ut frå reguleringsmessige og alminnelege forvaltningsrettslege krav, er det i utgangspunktet opp til kommunestyret å avgjere korleis dei ulike omsyna skal avvegast. Ingen har såleis krav på at ein eigedom skal nyttast på ein bestemt måte i plansamanheng.

Etter oreigningsloven § 2, 2. ledd kan vedtak om oreigning ikkje gjerast «utan at det må reknast med at inngrepet tvillaust er til meir gagn enn skade». I lovforarbeida er det føresett at dette rettskravet om interesseovervekt til fordel for inngrepet òg skal gjelde ved vedtak om godkjenning av reguleringsplan.

Fylkesmannen vil i det følgjande vurdere dei enkelte klagen i saka.

Velle m.fl.

Klagen frå Velle gjeld vedteken arealbruk på eigedomen gnr. 15 bnr. 39. I områdereguleringsplanen er denne eigedomen avsett til undervisningsføremål, BU1. Klagar ønskjer at eigedomen i staden skal regulerast til bustadføremål, og viser til at det er behov for å framleis ha bustader også i denne delen av sentrum.

I utgangspunktet er det opp til kommunen som planmynde å vurdere kva som er hensiktsmessig arealbruk i eit område. Eigedomen grensar til dagens skuleområde for Velle skule, og har også i tidlegare plan vore sett av til undervisningsføremål.

Det ligg i dag eit eldre bustadhus på eigedomen, og det blir i klagen stilt spørsmål ved verneverdiar knytt til dette. Kommunen viser i denne samanheng til at huset er eit SEFRAK-objekt med ein kulturverdi, men at det ikkje er prioritert som eit objekt med behov for vern i kulturminneplanen. Det har heller ikkje vore spelt inn behov for vern frå kulturminnemynde. Det er såleis opp til kommunen å avvege verneinteressene opp mot andre arealbruksinteresser.

I og med at eigedomen i dag er bebygd med eit bustadhus, vil gjennomføring av områdereguleringa føresetje avståing av denne eigedomen. Kommunen viser i si saksutgreiing til at føremålet med å ta dette området med i reguleringsplanen er å stadfeste gjeldande føremål og sikre ein ny oreigningsheimel. Det blir vist til at det er gjort vedtak om nytt skulebygg samt ei utviding av utearealet i samsvar med dagens krav, og dette omfattar m.a. 15/39. Det er såleis behov for å kunne ta i bruk denne eigedomen.

Gjennomføring av den vedtekne planen vil medføre klare ulemper for grunneigarar ved at ein må avstå heile eigedomen med eksisterande bustadhus. Det vil likevel vere tungtvegande samfunnsmessige interesser knytt til å sikre tilstrekkeleg areal til nytt skulebygg og uteareal i tilknytning til dette. Fylkesmannen finn difor å kunne slutte seg til kommunen si vurdering av at desse interessene må vege tyngre enn dei ulempene dette inneber for grunneigar, og at fordelane med eit slikt inngrep vil vere klart større enn ulempene.



Klagen blir såleis ikkje tatt til følgje.

Ivar Aasens gate 10 AS

Klagar sin eigedom er bebygd med eit forretningsbygg som inneheld sal/serviceverksemd, kontor mv. Eigedomten har i dag tilkomst via direkteavkøyrsløse frå E39. Eigedomten ligg mellom E39 og kommunal veg Vikeøyranen. Tilkomst til Vikeøyranen skjer i dag via innkøyring til Webjørn Svendsen-gata, men dagens løysing vert vurdert som ei lite hensiktsmessig kryssløysing. Planen legg difor opp til at dette krysset skal stengast og er i planen sett av til gatetun o_SGT2. Tilkomst til Vikeøyranen frå E39 skal i staden skje over ny offentleg køyreveg o_SKV25 og fortau o_SF25, som ligg sør for dagens kryss. Denne vegen vil bli liggjande mellom anna over klagar sin eigedom. Eigedomten er elles sett av til kombinert byggje- og anleggsformål BKB16. Den nordlegaste delen av eigedomten som vil bli berørt av denne vegen er i dag i bruk til parkeringsplassar. Gjennomføring av planen vil såleis innebere ulemper for klagar ved at dei mister opparbeidde parkeringsplassar på sin eigedom. For å søke å kompensere for desse ulempene er det i planen sett av eit areal for parkeringsplassar f_SPP26 som skal nyttast av BKB16. Dette arealet ligg sør for denne eigedomten, på andre sida av Vikeelva.

Etter klagar sitt syn vil tap av parkeringsplassar på eigen eigedom innebere sterkt redusert moglegheit for detaljverksemd, sal/service i 1. etasje og elles kraftig redusert attraktivitet for leigetakarar, besøkande, vareleveransar mv. Det blir gjort gjeldande at det er av avgjerande betydning at eigedomten får behalde parkeringsplassar slik dei er etablerte i dag. Klagar krev difor at vegløysinga vert endra prinsipielt etter alternativ 3, subsidiært etter alternativ 4 eller 4B.

Det har i samband med planarbeidet vore utgreidd fleire alternativ for vegløysing i dette området. Dette går fram av dokumentet «Alternativvurdering kryssløysingar mot Vikeøyranen». Dette vart utarbeidd på bakgrunn av merknader som kom inn ved offentleg ettersyn. Det er for det første gjort ei vurdering av om ein skal velje T-kryss eller rundkøyring som krysstype, der ein har konkludert med at ulempene knytt til storleiken på ei rundkøyring og konsekvensar for omgjevnadene og ønska arealbruk er vesentleg større enn ulempene ved eit T-kryss. Det kan òg nemnast at ein har vurdert alternativet med å fjerne krysset, men at dette inneber at ein sentral tilkomst inn til sentrumskjernen vil forsvinne, som igjen vil ha negative verknader for sentrum. Vidare er det vurdert ulike alternativ for kryssplassering av eit T-kryss. Ved val av kryssløysing har ein søkt å ivareta fleire mål: god tilkomst til sentrum, legge til rette for gode/store byggetomter, legge til rette for ei god gangkopling over E39 ved Webjørn Svendsen-gata, betre oversikt/samanheng i trafikksystemet i området. Det er etter dette gjort eit vekting av dei ulike alternativa i høve måloppnåing, arealmessige konsekvensar samt ulemper for Tindebygget ved tap av parkeringsplassar. Konklusjonen i alternativvurderinga vert at ein går vidare med ei justert løysing for alternativ 1, som tek noko mindre areal frå BKB16 enn den vegløysinga som vart lagt ut til offentleg ettersyn. Det er dette alternativet som no er fastsett i planen.

Alternativ 3

Klagar ønskjer primært ei løysing som den dei nemner som alternativ 3. Denne løysinga inneber at ein skal behalde dagens løysing med kryss ved Webjørn Svendsen-gata, men med ei justert kryssutforming, samt direkteavkøyrsløse frå E39 til BKB16. Dette inneber ei justering av det som er vist som alternativ 3 i «Alternativvurdering kryssløysingar mot Vikeøyranen». I denne alternativvurderinga er alternativ 3 vurdert som ei dårleg løysing med omsyn til trafikktryggleik, trafikkflyt, mjuke trafikantar og i høve strategiar for tettstaden. Statens vegvesen har vidare signalisert at dei under nærare føresetnader ikkje vil gå imot ei løysing med køyretilkomst til Vikeøyra ved Webjørn Svendsen-gata, men at dei ikkje kan akseptere dette i kombinasjon med at ein opprettheld dagens



avkøyrsløysing til 14/285 (klagar sin eigedom). Dette av omsyn til avgrensing av tal på avkøyrsløysingar/kryss langs E39. Det går fram at vegvesenet vil fremje motsegn mot ei slik løysing.

I samband med formannskapet si behandling av plansaka den 11.06.19 vart det vidare framlagt ein presentasjon med vurdering av moglege kryssløysingar for alt. 3. Det går fram her at dersom denne løysinga skal justerast i tråd med vilkår stilt av Statens vegvesen vil dette medføre at tomt BKB18 vert vesentleg redusert og lite eigna som byggetomt. Kommunen ønskjer heller ikkje å gå vidare med ei løysing som vegvesenet ikkje kan akseptere.

Det er vidare vist til at dagens avkøyrsløysing til 14/285 ligg på kommunal eigedom, og at klagar uansett vil måtte ta høgde for å etablere ny avkøyrsløysing på eiga tomt. Det er såleis lagt til grunn at BKB16 uansett vil miste areal som følgje av at det må etablerast ny avkøyrsløysing.

Alternativ 4 og 4B

Subsidiært ønskjer klagar ei løysing i samsvar med det dei nemner som alternativ 4 eller alternativ 4B. Desse framlegga inneber ei justering av det som er vist som alternativ 2 i «Alternativvurdering kryssløysingar mot Vikeøyran». I begge alternativa er tilkomstvegen o_SKV25 trekt nordover, som for alternativ 4B medfører at arealet for BKB18 vert mindre. I alternativ 4 er linjeføringa på vegen o_SKV28 trekt vestover, slik at areal for BKB18 vert det same, men der areal for BKJ1 vert mindre.

I alternativvurderinga er det som der er synt som alternativ 2 vurdert som ei forsvarleg løysing. Ein har likevel lagt vekt på at dette alternativet vil medføre ein reduksjon av arealet på BKB18 som vil gjere denne tomta mindre attraktiv som tomt for større forretningslokale. Tomta er i dag ubebyggt, men kommunen har vurdert det som svært viktig at denne vert stor nok til å vere attraktiv for etablering av forretningsbygg med større arealbehov. Sidan tomta er mindre enn BKB16 i utgangspunktet, vil ein reduksjon i areal gi større konsekvensar for denne tomta enn for BKB16.

Det klagar legg fram som alternativ 4B vil innebere tilnærma dei same ulempene for BKB18 som vist til i alternativvurderinga. Det som er lagt fram som alternativ 4 frå klagar vil derimot ikkje medføre mindre areal for BKB18 enn den løysinga som er vedteken. Dette vil likevel føre til ein reduksjon av arealet vest for vegen, som er sett av til kjøpesenter BKJ1. I klagebehandlinga har kommunen vurdert at alternativ 4 vil gje eit utbyggingsareal som er vanskelegare å utnytte på ein rasjonell måte, då vegen går i ei lang kurve, noko som heller ikkje generelt er eit gunstig prinsipp for kvartalsutforming i ein tettstad/«bykjerne».

Avveging av dei ulike alternativa

Kommunen har lagt til grunn for si vurdering at den vedtekne kryssløysinga vil medføre tap av 9 parkeringsplassar for 14/285. Slik fylkesmannen forstår det meiner klagar at den vedtekne løysinga vil medføre at fleire enn 9 plassar går tapt. Dette som følgje av at ny avkøyrsløysing og manøvreringsareal vil kome i konflikt med etablerte parkeringsplassar i midten av parkerings-/trafikkarealet.

Kommunen har utarbeidd illustrasjon som viser dette, og at det vil verte uproblematisk å kome inn på området. Det går fram at det vil vere utfordring med avvikling av storbil inne på plassen, men at dette vil gjelde uavhengig av tilkomstløysing.

Det er lagt til grunn at eigedomen framleis vil ha om lag 35 parkeringsplassar på nordsida av bygget. I tillegg er tapet av parkeringsplassar søkt kompensert gjennom at ein legg opp til parkering på f_SPP26 som er vurdert å gi rom for 9 plassar. Fylkesmannen har forståing for at desse plassane kan opplevast som mindre attraktive på grunn av plasseringa lenger vekk frå inngangspartiet på bygget, særleg i høve til brukarar som har behov for korttidsparkering. Som kommunen viser til er dette eit bygg med blanda føremål, slik at ein her vil ha behov for både korttids- og langtidsparkering.



I og med at ein vil behalde ein stor del av parkeringsplassane på nordsida av bygget, vil det difor framleis vere moglegheiter for korttidsparkering nær inngangspartiet. Det er elles lagt til grunn at talet på parkeringsplassar som planen gir rom for, vil gi tilstrekkeleg med parkeringsplassar i høve til gitt byggeløyve.

Det ligg elles til grunn som ei generell målsetting i områdereguleringsplanen at langtidsparkering i hovudsak skal løysast gjennom parkeringskjellar eller på felles parkeringsplassar, jf. reguleringsføresegnene § 4.1.1 Parkeringsbestemmelsar. Å leggje opp til parkering for BKB16 på f_SPP26 er såleis i samsvar med denne overordna prioriteringa.

Fylkesmannen legg etter dette til grunn at planen vil innebere nokon ulemper for klagar sin eigedom, men at desse er avgrensa som følgje av at ein får kompensert for tap av parkeringsplassar på anna areal.

Det går fram av plandokumenta at føremålet med planen er å fastsetje dei juridiske rammene for korleis Ørsta sentrum skal utvikle seg i framtida. Mellom anna ønskjer ein å gje areal til utviding/nybygg i området rundt Amfi kjøpesenter. Det er vidare opna for ei ny relativt stor byggetomt på BKB18. Kommunen viser i klagebehandlinga til at denne tomta er den einaste nye større tomta som det har vore råd å legge til rette for innanfor detaljhandelsområdet i sentrum, og at denne såleis er av stor strategisk verdi for sentrumsutviklinga.

Utvikling av eit sentrumsområde vil innebere ei avveging både av eksisterande arealbruk og framtidige behov i området. Når ein søkjer å ivareta fleire interesser innanfor eit område med eit avgrensa areal, vil det måtte bero på ei interesseavveging korleis ein skal prioritere mellom dei ulike omsyna som gjer seg gjeldande. Det å leggje til rette for gode og trafikksikre veg- og kryssløysingar vil klart vere eit omsyn av samfunnsmessig karakter. Fylkesmannen vurderer vidare at å det å leggje til rette for gode byggetomter i samband med ei utvikling av sentrumsområde òg vil vere eit relevant samfunnsmessig omsyn i denne samanheng som det må vere høve til å leggje vekt på i denne interesseavveginga.

Den vedtekne kryssløysinga er etter både kommunen og Statens vegvesen sitt syn den beste løysinga. I tillegg vil denne løysinga ivareta omsynet til å sikre ei stor byggetomt på BKB18. Vidare er det utgreidd fleire ulike alternativ, men ingen av desse er utan ulemper for nokon av dei interessene ein ønskjer å ivareta innanfor dette området. Fylkesmannen finn etter dette å kunne slutte seg til kommunen si vurdering av at fordelane ved den vedtekne løysinga er klart større enn dei ulempene dette medfører for klagar.

Klagen vert etter dette ikkje tatt til følgje.

Myklebust/Molnes

Habilitetsspørsmål

Det har i etterkant av at klagesaka vart oversend fylkesmannen kome inn ein supplerande klagemerknad som gjeld habiliteten til fagleiar for plansaker i kommunen. Dette knytt opp til val av gangvegtrase og fagleiar sin relasjon til ein grunneigar innanfor det aktuelle området. Det er frå klagar si side gjort gjeldande at planvedtaket er ugyldig som følgje av inhabilitet.

Kommunen har i brev av 25.10.19 gjort greie for dette tilhøvet. Kommunen har vore kjent med og vurdert habilitetsspørsmålet i samband med planprosessen. Ut frå dei forholda som er beskrivne finn Fylkesmannen å slutte seg til kommunen si vurdering av at det her ikkje er tale om tilhøve som



medfører automatisk inhabilitet etter reglane i forvaltningsloven (fvl) § 6, 1. ledd. Kommunen har vidare vurdert at det heller ikkje ligg føre «særlege tilhøve» som skulle tilseie inhabilitet etter regelen i § 6, 2. ledd. Det går vidare fram at fagleiar uansett ikkje har vore delaktig i saksbehandlinga knytt til gangveg på Langebakkane. Dette har difor vorte handtert av ein anna saksbehandlar. Teknisk sjef og rådmann har som overordna vore sterkt involvert i saksprosessen, særleg knytt til val av løysingar og avgjerder knytt til rådmannen sitt saksframlegg. Det er elles kommunestyret som har avgjerdsmynde i plansaker.

Dersom ein tenestemann er inhabil kan vedkommande verken tilretteleggje grunnlaget for ei avgjerd, eller treffe avgjerd i ei forvaltningssak, jf. fvl. § 6, 1. ledd. Er ein overordna tenestemann ugild, kan avgjerd i saka heller ikkje treffast av ein direkte underordna tenestemann. Reglane er likevel ikkje til hinder for at den underordna tenestemannen kan utgreie og førebu saka. Inhabilitet vil heller ikkje ha verknad for den som er overordna vedkommande tenestemann.

Fylkesmannen finn ikkje grunnlag for å gå inn på noko nærare vurdering av om det kan ligge føre særlege tilhøve som tilseier inhabilitet i denne saka. Dette da fagleiar i alle høve ikkje har delteke i denne delen av saksbehandlinga av reguleringsplanen, og at det heller ikkje kan sjåast å vere tale om avleidd inhabilitet for andre som har deltatt i denne avgjerdsprosessen.

Slik Fylkesmannen ser det viser kommunen si tilnærming til habilitetsspørsmålet at ein har vore merksam på eventuelle problemstillingar som kunne oppstå i denne samanheng, og har gjennom ei føre-var haldning søkt å sikre at tilliten til at kommunen treff upartiske avgjerder vert ivareteke.

Gangveg o_SGS34

Klagen frå Myklebust og Molnes rettar seg mot den regulerte gang- og sykkelvegen o_SGS34. Denne vil gå frå området ved Bakkolamarka og fram til kommunal veg Langebakkane. Gangvegen vert liggande over klagarane sine bustadeigedomar gbnr. 15/416 (Myklebust) og gbnr. 15/596-597 (Molnes), likt fordelt mellom dei to eigedomane. Klagarane ønskjer ikkje denne gangvegen her, da dette vil gi ulemper i form av inngrep i etablerte bustadeigedomar og opparbeidd hageareal. Dei meiner at det i staden bør veljast ein alternativ trasé som etter klagarane sitt syn vil gi mindre ulemper.

Dette arealet har i tidlegare reguleringsplan frå 1978 vore regulert som køyreveg. Det går fram av saksdokumenta at det ikkje har vore ønskjeleg å vidareføre denne køyrevegen, men at kommunen har vurdert behov for ei gangkopling i dette området. Det er regulert og opparbeidd fortau langs Dalevegen (fv655) litt nord for dette området. Dette er likevel ein trafikkert veg, og kommunen har ønskja å leggje til rette for ei trygg gangkopling i eit stillare miljø. Det har frå seksjon for helse- og velferdstenester vore vist til at brukarane av Bakkolamarka har eit sterkt behov for ei alternativ gangrute mot sentrum der ein unngår den sterkt trafikkerte Dalevegen. Etter offentleg ettersyn har ein endra linjeføringa på denne gangvegen slik at det ligg til rette for maskinell brøyting.

Det har i samband med løysing for gangveg i dette området vore gjennomført ei ekstra runde med medverknad og avgrensa høyring. Det har vidare vore vurdert alternative trasear for denne gangvegen. I saksframlegget er det vist til dei to mest aktuelle løysingane; den vedtekne løysinga samt ei løysing der ein flytter gangvegtraseen sørover til grensa mellom gbnr. 15/958 og 15/223-224. Eigedom 15/958 er ubebygd, men er i den vedtekne planen vist som bustadtomt (saman med deler av 15/1020). Deler av 15/958 er avsett til vegføremål. Vidare er det i planen vist gangveg/gangareal o_SGG15 langs den nordaustlege grensa av denne eigedom. Det regulerte gangarealet er smalare enn den regulerte gangvegen o_SGS34.



Dersom traseen for gangvegen o_SGS34 skulle flyttast til 15/958 ville dette medføre eit arealtap for denne eigedomen. Dette er i utgangspunktet ei relativt lita tomt, og ei ytterlegare avgrensing av arealet vil medføre at denne vert vanskelegare å utnytte. Ein kan i denne samanheng ikkje utelukkande sjå på storleiken ut frå dagens eigedomsgrensar, men ein må vurdere storleiken på det arealet som faktisk er avsett til bustadføremål. Arealtapet for eigedomen 15/958 ville difor verte høvesvis større. Fylkesmannen sluttar seg til kommunen si vurdering av at dette vil vere ei ulempe som det vil vere relevant å vektleggje i interesseavveginga.

Det har vidare vore stilt spørsmål ved om den vedtekne gangvegtraseen er eigna med tanke på stigningstilhøva og omsynet til rullestolbrukarar. Kommunen har vurdert at den vedtekne løysinga vil kunne opparbeidast til å gi gode nok stigningstilhøve for rullestol. Det er vidare opplyst at den alternative traseen vil innebere ei brattare stigning enn den vedtekne, og såleis gi større utfordringar med tanke på tilpassing til denne bruken.

Det er frå klagarane si side vist til møte dei hadde med kommunen i 2003, som dei har oppfatta slik at det ikkje ville kome nokon gangveg over desse eigedomane. Vidare vert det vist til byggeløyve som vart gitt for oppføring av garasje på eigedomen 15/596, nær inntil nabogrensa mot 15/416.

Når det gjeld garasjen er det opplyst at løyvet til denne vart gitt i 2016, etter at ein kom fram til ei løysing der plasseringa av garasjen framleis ville gi moglegheit for framføring av ein gangveg dersom dette skulle verte aktuelt på eit seinare tidspunkt. Når det gjeld møtet i 2003 er det ikkje framlagt noko dokumentasjon på kva ein kom fram til i dette møtet. Sjølv om utbygging av denne gangvegen ikkje var aktuell på dette tidspunktet, kan Fylkesmannen i alle høve ikkje sjå at dette kan leggje bindande føringar for kommunen si planmyndigheit for framtida. Det er kommunen som avgjer kva som er hensiktsmessig arealbruk for eit område, og denne vurderinga vil naturleg nok kunne endre seg med tida og tilhøva.

Det vil vere klare samfunnsmessige interesser i å leggje til rette for ein gangveg utanom sterkt trafikkerte område for å ivareta brukargrupper med særskilte behov. Begge alternativa for løysing av gangvegtrasé er vurdert som akseptable av kommunen, samstundes som begge alternativa vil medføre ulemper for tilgrensande bustadeigedomar. Kommunen har vidare vurdert den vedtekne løysinga som den som gir best måloppnåing med omsyn til at den ligg sentralt i høve brukarane, den gir ein kortare og meir intuitiv trase og betre stigningstilhøve. Fylkesmannen har ingen merknader til kommunen si interesseavveging og sluttar seg til vurderinga av at fordelane med denne gangvegen må sjåast å vere klart større enn ulempene for klagarane.

Klagen blir etter dette ikkje teken til følgje.

Opsal Autohus AS

Klagen rettar seg mot innregulert fortau o_SF25 som blir liggande på den vestlege delen av eigedomen gnr. 14 bnr. 406. Klagar viser i denne samanheng til tidlegare kontakt med kommunen vedrørande makebyte. Vidare har klagar merknader til utforminga av fortauet og trafikk i samband med anleggsarbeid.

Også i tidlegare reguleringsplan er denne delen eigedomen avsett til trafikkområde (køyreveg/fortau), og områdereguleringa inneber hovudsakleg ei vidareføring av denne arealbruken.

Når det gjeld makebyte går det fram at det tidlegare har vore ein dialog mellom kommunen og Opsal Autohus AS om dette, og det har vore utarbeidd eit framlegg til målebrev og avtale. Framlegget gjekk ut på at Opsal Autohus skulle overta eit areal nord for eigedomen 14/406 av om lag



same storleik som arealet vest på eigedomen som var sett av til trafikkføremål i dagjeldande reguleringsplan. Makebyte vart likevel ikkje gjennomført. Det aktuelle arealet nord for eigedomen er i områdereguleringa sett av til køyreveg/fortau. Kommunen viser til at det ikkje er rom for tomtetillegg som forhandla om tidlegare, da arealet trengst for framføring av veg.

Gjennomføring av planen vil medføre ulemper for klagar si tomt i form av tap av areal som er nytta til parkering. Dette utgjør likevel berre ein mindre del av eigedomen. På den andre sida er det vurdert å vere behov for ei meir tenleg vegløyising i dette området, der kommunen har vurdert fleire alternativ og kome fram til at dette er den mest hensiktsmessige løysinga, jf. vurdering under klagen frå Ivar Aasens gate 10 AS. Dei samfunnsmessige omsyna knytt til tenlege og trafikksikre vegløyisingar, må vege tyngre enn dei ulempene i form av arealtap som dette inneber for klagar.

Når det gjeld merknader knytt til utforminga av fortauskantar mv. er ikkje dette noko som er bindande fastsett i reguleringsplanen. Dette blir i staden noko som må vurderast i samband med utbygginga. Kommunen viser elles til at det i byggeplanen må takast omsyn til behov for tilkomst til denne eigedomen.

Klagen blir ikkje tatt til følge.

Nils Kristian Storaker

Klagen gjeld eigedomen gnr. 15 bnr. 45 og bnr. 384 (Odinhjørnet). Klagar ønskjer at regulert tomtgrense blir justert mot sør, slik at det vert fire meter frå eksisterande bygg til grensa. Dette er etter klagar sitt syn ikkje til hinder for fri sikt til framtidig rådhusfasade. Klagar held fast på krav om at innkøyring til denne eigedomen skal skje frå vest som i dag, som vil vere det beste for eigedomen både økonomisk og med tanke på utnytting av arealet. Klagar gjer gjeldande at dersom innkøyring skal skje frå aust vil dette medføre ombygging og endring i planløyising, og vil òg kome i konflikt med minneleg avtale mellom klagar og kommunen. Innkøyring frå aust vil vidare redusere tilgjengelege parkeringsplassar på eiga tomt. Klagar peikar i denne samanheng på det han ser på som forskjellsbehandling mellom gårdeigarar i høve til fordelar for eigedomar langs gågata.

Eigedomen har i tidlegare reguleringsplan vore avsett til parkeringsformål, det vil seie at den eksisterande bygningen då var føresett fjerna. Eigedomen er i områdereguleringsplanen i hovudsak avsett til kombinert byggje- og anleggsformål, BKB11. Det går fram av saksdokumenta at ein i denne planen har ønskja å bevare Odinhjørnet, og størstedelen av eksisterande bygg er i plankartet vist som bygg som skal bevarast. Det er i planen vidare lagt opp til utviding av tilgrensande køyreveg (Fv655) samt fortau, og tilbygg mot nordaust er difor føresett fjerna for å ivareta krav til sikt.

Mot sør er formålsgrensa for BKB11 til dels samanfalle med eksisterande eigedomsgrense for 15/45. Avstand mellom eigedomsgrense og eksisterande bygning er om lag 2 m. Sjølv om det i utgangspunktet er eit krav etter plan- og bygningsloven at byggverk skal plasserast minst 4 meter frå nabogrense, inneber likevel ikkje dette at ein har krav på å få utvida sitt areal i tilfelle der eksisterande bygg ligg nærare grensa enn 4 meter. Det er elles høve til å fastsette andre avstandskrav gjennom plan.

Arealet sør for eigedomen er i planen avsett til torg o_ST1, som vil verte ein del av den framtidige rådhusplassen. Det er ikkje fastsett i planen kor innkøyring til klagar sin eigedomen skal vere. Kommunen viser til at det kan vere mogleg å finne mellombelse løysingar inntil det vert aktuelt å gjennomføre planen. Kommunen vurderer det likevel ikkje som forsvarleg å fastsetje med juridisk bindande verknad at innkøyringa skal skje frå vest slik klagar ønskjer, og viser til at ei justering av formålsgrensa mot sør vil kunne legge uheldige bindingar for utforminga av rådhusplassen.



Fylkesmannen har ingen vesentlege merknader til kommunen si arealbruksvurdering på dette punktet.

Når det gjeld parkering er det ikkje i planen teke konkret stilling til korleis parkering skal løysast på denne eigedomen. Det er føresett at parkeringsbehovet må løysast på eigen grunn og/eller gjennom frikjøpsordning. Klagar har vidare gjort gjeldande forskjellsbehandling i høve til eigedomar langs Vikegata med omsyn til parkeringskrav. Fylkesmannen vil i denne samanheng vise til at likheitsprinsippet i forvaltningsretten inneber at like tilfelle skal behandlast likt så framtid det ikkje er relevante omsyn som kan grunngi ei forskjellsbehandling. Det er såleis *usakleg* forskjellsbehandling det ikkje er høve til. Det går fram av saksutgreiinga at fritak for parkeringskrav til arbeids- og publikumsføremål for eigedomar langs Vikegata (gågata) er nytta som eit grep for å kompensere for utfordringar i det området og med eit mål om å revitalisere gågata. Kommunen har såleis gjort ei konkret avveging av dette og som er avgrensa til det aktuelle området. Fylkesmannen kan ikkje sjå at dette inneber ei usakleg forskjellsbehandling i høve til klagar sin eigedom.

Klagen blir ikkje tatt til følgje.

Vatne/Bøstrand

Klagarane viser til at dei har ein pågåande byggesak på sin eigedom. Klagen rettar seg mot at vedteken plan vil endre kostnadene ved bygging og bruk av støyskjerming, da denne må leggest vesentleg nærare uthuset enn planlagt. Klagar ønskjer heller ikkje å avstå areal, da dette har ein stor verdi for tomta. Det blir i klagen vidare stilt spørsmål ved kva konsekvensar rundkøyringa vil få for støysituasjonen på eigedomen. Dei peikar på at tomta i hovudsak vil bli liggande i gul støysone og at dette klart forringar bukvaliteten og verdien på eigedomen, og at den auka støymengda gjev størst utslag på det mest attraktive uteoppfallsarealet. Klagarane meiner at ein i staden kan behalde dagens T-kryss, og at det ikkje er gjort ei konkret og tilstrekkeleg vurdering av dei kostnader, ulemper og endra bukvalitetar som klagarane vert påført.

Klagarane sin eigedom gbnr. 47/361 er ikkje ein del av den no vedtekne områdereguleringsplanen. Denne eigedomen er omfatta av detaljreguleringsplan for Ose – næringsområde ved Melsvegen vedteken 28.06.12, og er der sett av til frittliggjande småhus FS5. Den same planen omfatta òg krysset mellom E39 og Melsvegen, som i denne planen var vist med T-kryss. I områdereguleringsplanen er det no regulert rundkøyring i dette krysset. Vegdirektoratet har gitt fråvik og aksept for rundkøyring i dette krysset. Klagarane sin eigedom grensar til denne rundkøyringa.

Det går fram at klagarane har søkt om og fått godkjend byggearbeid på eigedomen, med nytt bustadhus og uteområde. Det er gitt mellombels bruksløyve for deler av huset. Som ein del av dette er uthus/stabbur planlagt flytta til den nordvestre delen av eigedomen, og det er opparbeidd støyskjerming mot vegen. Den regulerte rundkøyringa inneber at fortausareal kjem om lag 2 m inn på tomta, noko som utgjør om lag 40 m². Gjennomføring av planen vil såleis innebære at klagarane må avstå ein del av sitt tomteareal.

Den no vedtekne områdereguleringsplanen vil i utgangspunktet ikkje ha noko innverknad på allereie godkjente byggetiltak på klagar sin eigedom. Ved ei framtidig gjennomføring av planen vil dette kunne få innverknad både på utforming og plassering av støyskjerming ved at denne må flyttast lenger inn på eigedomen, noko som igjen vil medføre at støyskjerminga kjem nærare uthuset slik dette er tenkt plassert. Dette vil kunne medføre ulemper når det gjeld vedlikehald av både bygg og støyskjerm.



Når det gjeld støysituasjonen for eigedomen er denne allereie i dag utsett for støy frå veggen. Kommunen viser til at ein har gjort supplerande støyberekningar som viser at gul støysone vert noko breiare enn med dagens T-kryssløysing. Skilnaden er likevel mindre enn 3 dB, slik at planen ikkje vil utløyse krav til tiltak for eksisterande bustader, jf. retningsline T-1442. Kommunen har i denne samanheng lagt til grunn at bustaden her må reknast som eksisterande bebyggelse, og fylkesmannen har ingen merknader til dette.

Når det gjeld utforming og plassering av rundkøyringa viser kommunen til at denne er utforma etter minstekrava, og er trekt så langt aust for å imøtekomme krav til avbøying i sørgående køyrefelt. Dersom ein skulle flytte rundkøyringa vestover ville den såleis ikkje stette utformingskrava. I tillegg ville den kome i konflikt med eksisterande tilkomstveg og etablerte carportar vest for veggen. Kommunen har òg vurdert konsekvensar ved å flytte rundkøyringa lenger mot nord, og viser til at det ville medføre ei større omlegging av Melsvegen, og kanskje òg eksisterande avkøyrsløysing mot Rema 1000. I tillegg vil dette kunne gi ei mindre god linjeføring inn mot rundkøyringa. Plasseringa av rundkøyringa bygger såleis på ei avveging av ulike omsyn som gjer seg gjeldande i området, og fylkesmannen kan ikkje sjå at det ligg føre alternativ for plassering og utforming som ikkje vil innebære ulemper i høve til nokon av dei omsyna som skal ivaretakast.

Klagarane ønskjer primært å behalde dagens løysing med T-kryss som dei meiner vil gi minst ulemper for deira eigedom. Det har i samband med planarbeidet vorte utarbeidd eit notat om vegutforming for E39, der ein mellom anna har vurdert løysingar for Melsvegkrysset. Det går her fram at dagens trafikksituasjon i dette krysset er prega av avviklingsproblem. Vidare går det fram at ein planlegg eit tverrsamband mellom Melsvegen og Dalevegen som skal verte ein lokalt viktig samleveg, noko som vil medføre at trafikken på Melsvegen vil auke. Det er vurdert at ei rundkøyring vil gi ei betre trafikkavvikling for Melsvegen, at den vil verke som eit fartsdempande tiltak og at trafikktryggleiken generelt er betre i rundkøyringar enn i T-kryss. Kommunen viser i si klagebehandling til at problemstillinga med trafikkavvikling vil verte meir aktuell når samlevegen i Smådalane, framtidig byggefelt i B8 samt brukryssing over til Mosflata vert etablert. Dette, samt at rundkøyringa vil markere overgangen mellom veg- og gateprofil, har vore lagt til grunn for val av løysing og i vegdirektoratet si godkjenning.

Det vil vere klare samfunnsmessige interesser i å leggje til rette for ei god trafikkavvikling som òg er eigna til å ivareta framtidige behov for eit større område. Det kan heller ikkje sjåast å føreliggje klare alternativ til plasseringa av rundkøyringa som ivaretar alle behov utan at dette medfører ulemper for nokon. Sjølv om den planlagte rundkøyringa vil innebære ulemper for klagarane i form av tap av areal og noko auke i støynivået, finn fylkesmannen å kunne slutte seg til kommunen si vurdering av at det her må leggast avgjerande vekt på omsynet til å sikre ei tenleg vegløyning og trafikkavvikling i området.

Klagen blir dermed ikkje tatt til følge.

Oppsummering

Fylkesmannen har etter dette ikkje vesentlege merknader til kommunen si saksbehandling eller den skjønsmessige arealbruksvurderinga. Ein må òg sjå hen til at det i stor grad er samanfall mellom dei momenta klagene er grunngitt med og dei merknader som har kome fram undervegs i prosessen. Kommunen har såleis ved si behandling og godkjenning av planen vore kjent med desse synspunkta. Fylkesmannen finn difor å kunne stadfeste kommunen sitt vedtak, og klagene har såleis ikkje ført fram.

**Fylkesmannens vedtak:**

I medhald av plan- og bygningsloven § 1-9, jf. forvaltningsloven § 34 og rundskriv T-2/09 frå Miljøverndepartementet, stadfestar fylkesmannen Ørsta kommune sitt vedtak i sak nr. 37/19.

Dette vedtaket er endeleg og kan ikkje påklagast vidare, jf. forvaltningsloven § 28.

Klagar er underretta om vedtaket ved kopi av dette brevet.

Med helsing

Helge Mogstad (e.f.)
direktør

Bente Thornes Kosberg
seniorrådgivar

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Yngve Ose Bøstrand	Melsvegen 2	6155	ØRSTA
Trude K Velle Ulvestad	Asalvegen 10	6153	ØRSTA
OPSAL AUTOHUS AS	Vike Øyrane	6150	ØRSTA
IVAR AASENGATE 10 AS	Ivar Aasen-gata 10	6150	ØRSTA
Nils Kristian Storaker	Furulundtoppen 15	0282	OSLO
Björg Iren Velle Mayer	Haslevegen 4	6153	ØRSTA
ADVOKAT BJØRN KRISTIAN HOVE	Kongens gate 23	6002	ÅLESUND
Gerd Marianne Velle	Engesetvegen 11 B	6153	ØRSTA
DEN EVANGELISK LUTHERSKE FRIKYRKJA ØRSTA KYRKJELYD	Postboks 99	6151	ØRSTA
Svein Arne Velle	Engesetvegen 13	6153	ØRSTA
Svein Åge Sætre Molnes	Langebakkane 18	6153	ØRSTA
Arne Otto Myklebust	Langebakkane 5	6153	ØRSTA
Frank Harald Velle	Engesetvegen 9	6153	ØRSTA