



SAKSGANG

Utvalg/Styre	Møtedato	Saksnr
Hovedutvalg for miljø, plan og næring	15.03.2022	044/22

Førstegangsbehandling Detaljregulering for Ørnviksletta - planid 299

Vedlegg:

Dok.dato	Tittel	Dok.ID
09.03.2022	Trafikkanalyse_Norconsult	1628304
03.11.2021	1 Perspektiv	1610629
03.11.2021	2 Perspektiv	1610630
03.11.2021	3 Perspektiv	1610631
03.11.2021	4 Perspektiv	1610632
03.11.2021	299_Planbeskrivelse	1610627
03.11.2021	Situasjonsplan	1610620
03.11.2021	Snitt	1610621
03.11.2021	Sol og Skygge	1610622
27.09.2021	Støyutredning m.vedlegg_Cowi	1599091
10.03.2022	299_Planbestemmelser	1629080
10.03.2022	299_Ørnviksletta_plankart_28022022	1629081
09.03.2022	Rapport om lokal luftforurensning og trafikkanalyse	1628303

Kommunedirektørens innstilling

Med hjemmel i plan- og bygningsloven §§ 12-10 og 12-11 vedtas følgende:

Planforslag for Ørnviksletta – PlanID 299 sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i minimum 6 uker.

15.03.2022 Hovedutvalg for miljø, plan og næring

Kommunedirektørens innstilling enstemmig vedtatt.

MPN- 044/22 Vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven §§ 12-10 og 12-11 vedtas følgende:

Planforslag for Ørnviksletta – PlanID 299 sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i minimum 6 uker.

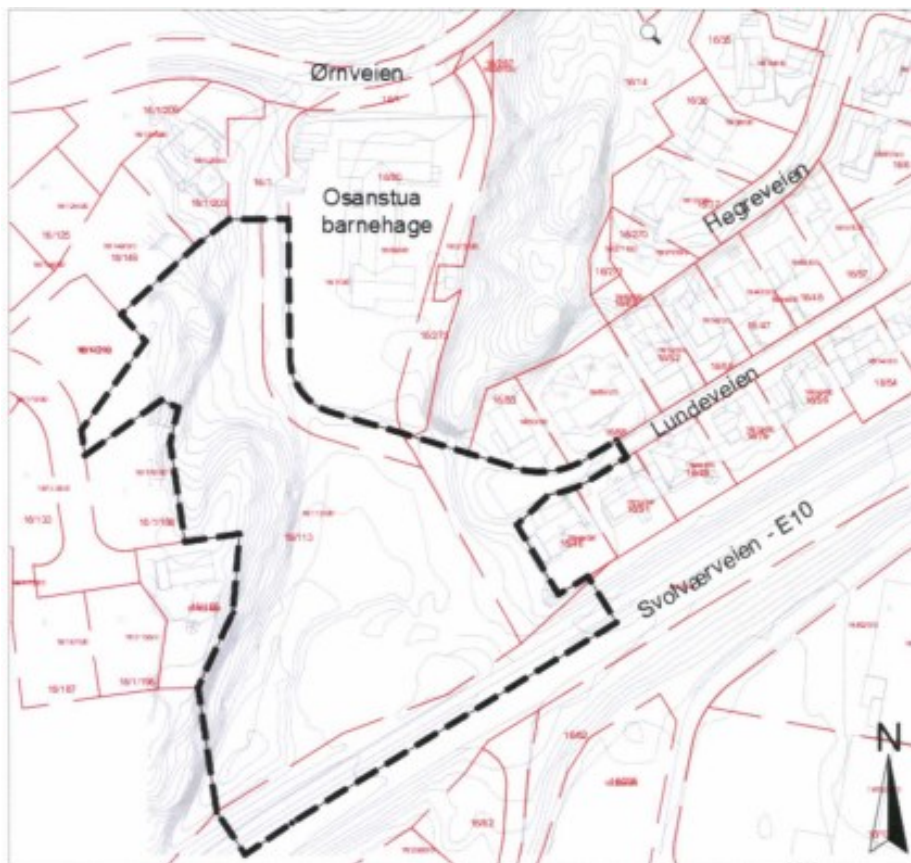
Saksopplysninger:

Bakgrunn og problemstilling

Privat planforslag for regulering av Ørnviksletta. Forslagstiller er Boligbyggelaget

NOBL. Konsulent er Norconsult AS, Bodø. Planområdet omfatter hele gbn 16/113 (eies av NOBL) og deler av gbn 16/1 (Opplysningsvesenets fond), 16/14 (Vågan kommune), 69/1 (Statens vegvesen) og 16/273 (Osanstua barnehage). Hensikten med planforslaget er å tilrettelegge for etablering av inntil 24 boenheter ved Osan i Svolvær. Boligene tenkes etablert som to boligblokker med uteoppholdsareal og parkering på bakkenivå. Det kan bli aktuelt med utbygging i to trinn.

Valg av atkomstløsning har vært et vesentlig tema underveis i planarbeidet. Det ble i oppstartsmøtet diskutert ulike atkomstmuligheter, og det ble stilt krav om trafikkutredning for de ulike mulige alternativene. Alternativene som har blitt vurdert er å anlegge atkomst enten via Ørneveien eller som en forlengelse av Lundeveien. Ulike mulige atkomstløsninger var også et tema som gikk igjen blant mange av innspillene som kom inn ved varsel om oppstart av planarbeidet, blant annet bekymring for trafiksikkerheten. Planforslaget har etter en helhetlig vurdering valgt Lundeveien som endelig atkomstløsning for det nye boligfeltet.



Figur 1 Planavgrensningen ved varselet om oppstart av planarbeid. (Norconsult).

Planforslaget består av:

- Planbeskrivelse, Norconsult, 02.11.2021
- Plankart, Norconsult, 02.11.2021
- Reguleringsbestemmelser, Norconsult, 02.11.2021
- Støyutredning, COWI AS, 15.04.2021
- Lokal luftvurdering, Norconsult, 10.12.2020
- Trafikkutredning, Norconsult, 31.05.2020

Tidslinje/saksgang:

Oppstartsmøte 11.12.2019

Varsel om planoppstart og offentlig ettersyn av planprogram 13.04.2020

Oversendelse av planforslag 20.05.2021

Mottakskontroll 16.07.2021

Oversendelse av revidert planforslag 03.11.2021

Lovgrunnlag og kommunale planer og hensyn

Planforslaget behandles etter plan- og bygningsloven §12-10, 12-11.

Kommunale planer

Kommuneplanens samfunnsdel, 2020 – Kommunens overordnede premisser er folkehelse og bærekraftig utvikling, bla. bærekraftige byer og samfunn. Gode oppvekstvilkår for barn og unge ved å skape «Gode bo- og nærmiljø der barn kan ferdes og leke fritt, og utfordre seg selv i trygge omgivelser. Sikre barn og unges medvirkning i kommunale prosesser.» Innbyggerne i Vågan skal oppleve god livskvalitet. Kommunen legger til rette for «tilgang for gode boliger, og legger til rette for gode universelle møteplasser og tilgang til friluftsområder, grøntarealer og nærturområder.» Kommunen har bærekraftig stedsutvikling som hovedmål.

Hovedmålet nås med følgende strategier:

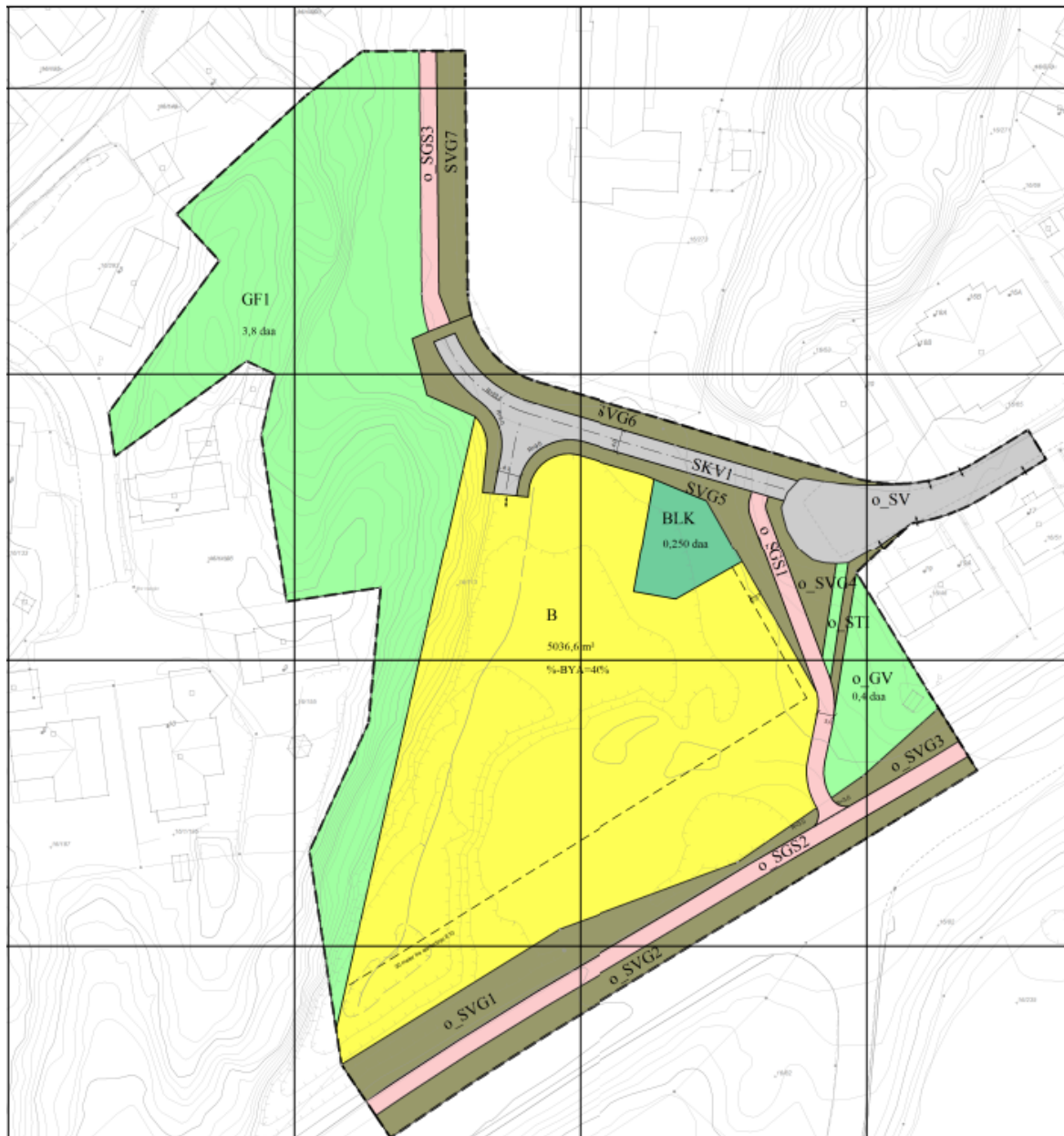
- Fortetting i etablerte byområder for å videreutvikle kompakte strukturer med gode urbane kvaliteter. Tilrettelegge for fortetting i området Svolvær – Kabelvåg for å utvikle kommunens urbane kvaliteter.
- Ivareta kontrastene i kommunens ulike tettsteder som en styrke, med grunnlag i stedenes identitet og historie.
- Utvikle helsefremmende bomiljø i hele kommunen som fremmer livskvalitet og helse gjennom tilgjengelighet til fri natur, grøntområder, og gode sosiale møteplasser.
- Bidra til å opprettholde og utvikle sosial/teknisk infrastruktur ved hvert enkelt tettsted, slik som skole, butikk, eldreboliger, parkering og digital infrastruktur.
- Ivareta et åpent og mangfoldig miljø med nye impulser og ulike levemåter.
- Tilrettelegge for tilstrekkelig og variert boligbygging som ivaretar ulike behov og ønsker.
- Fokus på sammenhengende infrastruktur og miljøvennlige transportløsninger ved planlegging og utvikling av næring og bolig.
- Framtidsrettede samferdselsløsninger med gode knutepunkter innad i kommunen og gode regionale forbindelser.
- Lokalsamfunn som legger til rette for helsefremmende transport og god trafikkflyt, der vi ivaretar myke trafikanter.
- Ivaretagelse av universell utforming og tilgjengelighet for hele befolkningen i Vågan.
- Klimatilpasning som en naturlig og viktig del i kommunens planlegging, med fokus på havnivåstigning og overvannshåndtering.

Kommuneplanens arealdel, 2017 – Planområdet er ikke en del av arealdelen.

Kommunedelplan Svolvær (Byplan), 2020 – Planområdet er avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål (K2.3) som tillates benyttet til bolig / tjenesteyting. Øvrige deler av området er avsatt til friområde og veg. Områdene har status som nåværende, dvs. de er videreført fra tidligere planer. Planforslaget er i tråd med

overordnet plan.

Planområdet inngår i det som kommunedelplanen definerer som «ytre by», «delområde 2». Planforslaget har fulgt kommunedelplanens bestemmelser og fulgt bestemmelsene for uteoppholdsarealer og parkering for ytre by i planforslaget.



Figur 2 Reguleringsplankart.

Kommunens faglige vurdering

Støy

E10 som ligger like sør og i tilgrensning til planområdet er svært trafikkert og genererer mye støy innenfor planområdet. De mest utsatte fasadene mot E10 vil havne i gul støysone med nivåer inntil $L_{den} = 65dB$. For fasadene som vender bort fra E10 vil det være tilfredsstillende fasadenivåer. Dette strider i utgangspunktet mot retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016) og støygrense $L_{DEN} 55dB$, men arealsituasjonen og andre kvaliteter kan tilsi at området likevel legges til rette for boligbygging. Det forutsettes støydempende tiltak og krav til utforming av boliger.

Det er gjennomført en støyvurdering (Cowi AS) i forbindelse med utarbeidelsen av planforslaget.

Støyvurderingen viser at de mest støyutsatte fasadene vil havne i gul støysone fra veitrafikken. De private balkongene vil få tilfredsstillende støynivå med innglassing fra dekke til dekke.

Felles lekeplass/uteareal på ca 650m² på bakkeplan vil få tilfredsstillende støynivåer $L_{den} < 55$ dB. Dette oppnås ved at byggene danner en støyskjerm mot veien.

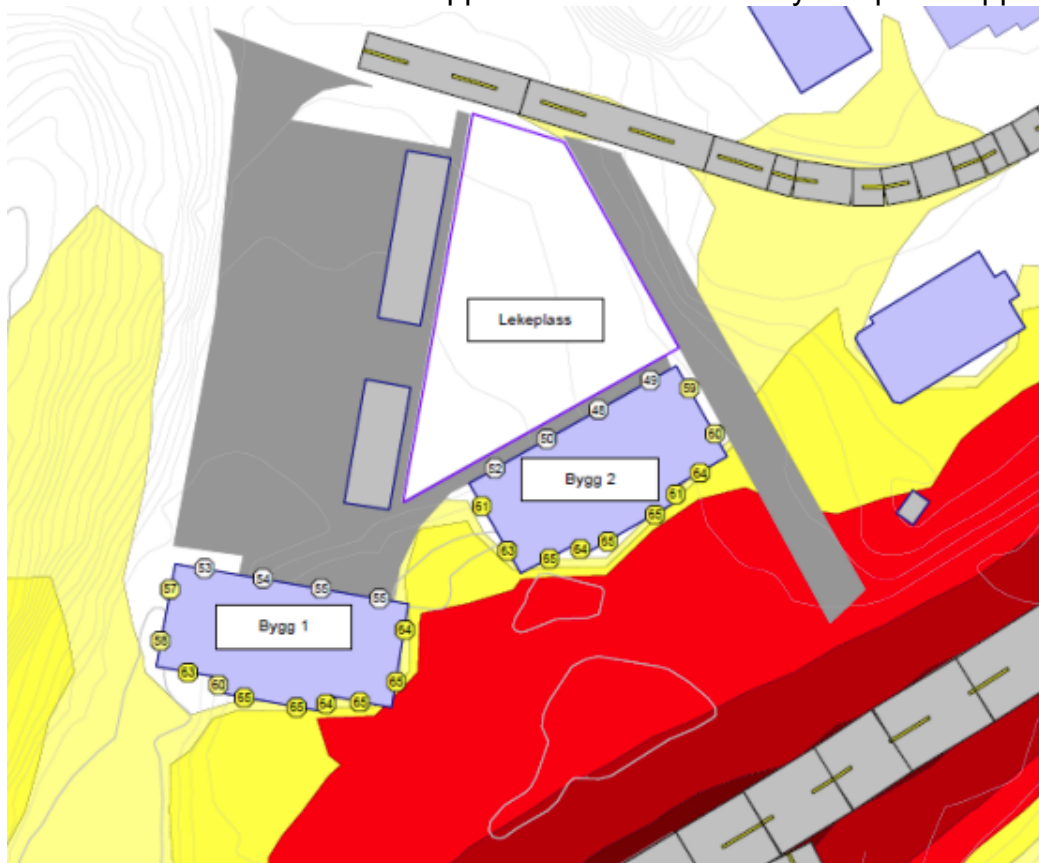
Uteareal sør for og mellom bygningene vil havne i gul og rød støysone. Leiligheter som er gjennomgående mot fasade som vender bort fra E10 vil kunne få tilgang til en stille side. For de leilighetene som ikke er gjennomgående vil stille side måtte etableres i form av minimum ett soverom med vindu som vender mot balkong med tilfredsstillende støynivå. Dette ivaretas i planbestemmelsene under § 2.7 støy og rekkefølgebestemmelsene.

Krav til innendørs støynivå vil kunne ivaretas ved å stille et visst krav til lydisolasjon for fasadekonstruksjon og vinduer for de mest støyutsatte fasadene.

Støy på utearealer

Beregningene fra støyvurderingen viser at det angitte området for felles lekeplass/uteareal (BLK) nordvest for bygg 2 får tilfredsstillende støynivå uten skjermingstiltak. Området er på ca 650m². For uteområde på bakkeplan foran og mellom bygningene er mesteparten av arealet i gul eller rød støysone for veitrafikk. Dersom det er aktuelt å etablere bebyggelsen i to byggetrinn vil det være nødvendig å begynne med bygg 2 for å sikre tilfredsstillende støynivå på den felles lekeplassen/utearealet (BLK) uten ytterligere skjermingstiltak enn bygget i seg selv.

For private uteoppholdsarealer (balkonger) som vender mot E10 og som innehar støynivå L_{den} over 60 dB vil det kreves tett innglassing på minimum 15kg/m² som føres fra dekke til dekke for å oppnå tilfredsstillende støynivå på uteoppholdsarealet.



Figur 3 Beregnet støynivå fra veitrafikk, 1.5 meter over bakkeplan. (COWI)

Støy på fasader og innvendig støy

De mest utsatte fasadene mot E10 vil havne i gul støysone med nivåer inntil $L_{den} = 65$ dB.

I T-1442/2016 er det angitt at hver boenhet skal ha minimum ett soverom som vender mot stille side. Planløsning må vurderes ut fra dette kriteriet og de beregnede fasadenivåene. Det vil være nødvendig å stille et visst krav til lydisolasjon for fasadekonstruksjon og vinduer for de mest utsatte fasadene. Dette følges opp i planbestemmelsene og rekkefølgebestemmelsene.

Fagavdelingen vurderer at den nærliggende industrivirksomheten på andre siden av E10 også kan være en kilde for støy.

Fagavdelingen mener det er viktig å etablere gode skjermede områder med kvaliteter for lek, opphold, rekreasjon. Områder som er sol- og lysrike, vindavskjermet, lett tilgjengelige og trafikksikre.

Hvordan sikres dette i reguleringsplanen

Forholdet til støy er videreført fra støyvurderingen som er gjennomført, til reguleringsplanens bestemmelser. Bestemmelsene sikrer muligheten for å utføre nødvendige støytiltak på fasader, vinduer, felles/privat uteoppholdsareal og innvendig i bygg for å sikre tilfredsstillende støynivåer.

Aktuelle tiltak som skal vurderes er innglassing av balkonger (gjelder maksimalt 50% av boenhetene) og solavskjerming ved vinduer som er soleksponerte. Innglassede balkonger skal ha muligheten til å åpnes.

Planbestemmelsene har lagt Klima- og miljødepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2016) som grunn for gjennomførelse av planforslaget. Dokumentasjon på tilfredsstillende støynivåer på boliger og felles uteoppholdsarealer, skal fremlegges ved søknad om igangsettingstillatelse.

Boligpolitikk

Planforslaget legger til rette for to boligblokker som vil være med på å øke og gi et mer variert botilbud i området som i dag er et område som i all hovedsak består av eneboliger. Det vil legge til rette for å gi økt tilgang til nyoppførte leiligheter i Vågan kommune som er i tråd med samfunnsplanens intensjon om et variert og sentrumsnært botilbud.

Barn- og unges interesser

Skoleveg – Planområdet grenser til Osanstua barnehage som har kapasitet på om lag 100 barn. Nærmeste skole er Svolvær barne- og ungdomsskole, som ligger ca. 900 meter øst for planområdet. Planforslaget legger til rette for å koble ny gang- og sykkelveg (SGS1) opp mot den eksisterende gang- og sykkelvegen langs E10 (SGS2). Denne vil fungere som skoleveg.

Uteoppholdsareal/lekeareal – Areal til dette reguleres i tråd med kravene til kommunedelplanen.

Kommunedelplanen Svolvær 2020 – minstekrav MUA for boligbebyggelse: § 21.1

Uteoppholdsarealer i ytre by – Det skal avsettes minste uteoppholdsareal (MUA) på egen grunn etter følgende krav:

- Blokkbebyggelse – For blokkbebyggelse (høy-/lavblokk) er det krav om 50m² MUA

- pr. 100m² BRA. Minimum 60% av MUA skal være felles og ligge på bakken.
- For felles uteoppholdsareal skal minimum 10m² pr. boenhet avsettes til lek.

Fagavdelingen vurderer at man har valgt den mest hensiktsmessige plasseringen av lekearealet. Beregningen som er gjort i støyvurderingen viser at boligblokkene vil fungere som lydskjerm fra E10 slik at lekearealet vil være innenfor den anbefalte grensen i T1442/2016.

Naturfare

Planområdet vil ikke bli berørt av naturfare slik fagavdelingen vurderer det.

Overflatevann – Håndtering av overflatevann skal fortrinnsvis samles opp, fordrøyes og infiltreres innenfor planområdet, med mindre kommunen godkjenner påslipp av overvann til kommunalt nett eller ut til sjø.

Før det kan gis igangsettingstillatelse skal det dokumenteres at grunnen har tilstrekkelig stabilitet i forhold til omsøkt tiltak. Det er ikke kartlagt noen forurensning i grunnen eller mistanke om forurensning. Om det likevel oppdages forurensning i grunn skal dette undersøkes nærmere før graving kan igangsettes. Forurensede masser skal håndteres i tråd med forurensningslovens forskrifter og eventuell tiltaksplan for forurensede masser.

Naturmangfold

Planområdet har ikke eksisterende bebyggelse. Planforslaget innebærer forholdsvis stort inngrep i ubebygd område for å anlegge boligblokkene, parkeringsplass og atkomstvei. Det er imidlertid ikke påvist spesielle naturverdier av vesentlig interesse eller rødlistede arter som kan komme i konflikt med den planlagte utbyggingen. Det er ifølge artskart registrert en rødlistet art som kommer i konflikt med planforslaget. Lokaliteten med registrert ask ligger mot de bratteste partiene av planområdet og utenfor planlagte tiltak. Kunnskapsgrunnlaget anses i denne saken som tilstrekkelig. Den samlede belastningen på økosystemet anses som liten.

Like utenfor planområdet er det registrert flere forekomster av fremmede høyrisikoarter, i all hovedsak gjelder dette hagelupin, som vil kunne spre seg til nærliggende områder. Ved gravearbeid i dette området, for eksempel ved etablering av atkomstvei, er det stor risiko for at anleggsmaskiner vil kunne spre disse artene. Planbestemmelsen tar opp at det må gjøres tiltak for å unngå spredning av fremmede arter.

Kulturminner

Det er ikke registrert kulturminner innenfor planområdet. Planbestemmelsene sikrer at dersom det under arbeid i marken kommer frem gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, skal arbeidet stanses og melding sendes kulturvernmyndighetene omgående, jfr. Lov om kulturminner.

Utnyttelsesgrad og byggehøyder

Byggehøyder – kommunedelplanen har avsatt planområdet til kombinert formål for bolig og tjenesteyting (k2.3). For boligblokker åpner kommunedelplanen opp for at det kan tillates boligblokker med inntil 6 etasjer. Utnyttelsesgraden er satt til BYA=40%.

Planforslaget åpner opp for en maksimal byggehøyde på 12,5 meter fra gjennomsnittlig planert terreng. Utnyttelsesgraden innenfor boligbebyggelsen er satt

til maksimal BYA=40%.

Fagavdelingen vurderer ikke til at planforslaget utfordrer bestemmelsene for boligblokker i kommunedelplanen når det gjelder byggehøyder og utnyttelsesgrad.

Fagavdelingen vurderer at eiendommen ved planområdet egner seg for blokkbebyggelse med tanke på topografi og tilgrensede områder med kort avstand til Svolvær sentrum. Den bakomliggende bebyggelsen ved Ravnveien ligger på en høyde over planområdet og bebyggelsen langs Lundeveien ligger høyere i terrenget enn de planlagte boligblokkene. Dette gjør at høydevirkningene av blokkene vil bli mindre når man sammenligner den omkringliggende bebyggelsen. (se figur fra mulighetsstudien som viser de planlagte boligblokkene og omkringliggende bebyggelsen).



Figur 4 Perspektiv Ørnviksletta mulighetsstudie.

Trafikkløsning

Det helt sentrale temaet i planarbeidet har vært valg av atkomstløsning, der man i hovedsak har vurdert tre ulike løsninger – atkomst via Lundeveien eller atkomst via Ørnveien, eller at det skulle legges opp til en gjennomgangsvei fra Lundeveien opp til Ørnveien. Gjennom innspill til planarbeidet var atkomstløsning et tema som gikk igjen hos mange, blant annet bekymring for trafiksikkerheten. Bekymringene omfattet både atkomst via Lundeveien og Ørnveien.

Det har blitt gjennomført en trafikkanalyse som underveis i planprosessen ble utvidet fra en kapasitetsanalyse til også å omfatte trafiksikkerhet og behov for avbøtende tiltak.



Figur 5 Mulige adkomstalternativer til Ørnviksletta er vist med grønne piler. Planområdet er vist med skravur. (Trafikkanalyse Ørnviksletta s.26).

Konklusjonen fra trafikkanalysen ble at alle alternativene var gjennomførbare med mindre tiltak og at ingen av alternativene var vesentlig bedre eller verre enn de andre. Ørnveien ble likevel trukket frem som et noe bedre alternativ i trafikkanalysen, på grunn av at Ørnveien fremstår som en mer overordnet veg i forhold til Lundeveien. Atkomst via Ørnveien innebærer imidlertid mer omfattende tiltak enn Lundeveien (etablering av lengre veistrekning) og totalt sett lengre kjøreveg enn Lundeveien, noe som i et framtids- og miljøperspektiv ikke anses ønskelig. Av hensyn til barns interesser (etablert naturlekeplass og barnehagens plassering), samt med utgangspunkt i prosjektets opprinnelige behov, er Lundeveien etter en helhetlig vurdering valgt som endelig atkomstløsning for det nye boligfeltet.

Adkomstløsning	Fordeler	Ulemper
Adkomst fra Lundeveien	- Gir kortest kjørevei (ca. 350 meter) - Minst terrenginngrep	- Dårlig sikt i avkjørsler. Bør forbedres. - Smal vei. Bør forbedres. - Utbedring av sikt og veibredde krever inngrep i terreng og eksisterende bebyggelse.
Adkomst fra Ørnveien	- Trafikkøkning vil oppleves som mindre belastende enn i Lundeveien - Tilstrekkelig veibredde, med potensial for evt. utvidelse	- Gir lengst kjørevei (ca. 600 meter) - Krever terrenginngrep
Gjennomkjøring	- Forenkler brøyting - Enveiskjøring i Lundeveien gir høyere trafiksikkerhet	- Gir størst terrenginngrep - Krever mest grunnerv

Figur 6 Oppsummering av fordeler og ulemper ved de ulike adkomstløsningene. (Trafikkanalyse Ørnviksletta s.29)

Fagavdelingen vurderer at en løsning med gjennomkjøring, slik kommunedelplanen for Svolvær og eksisterende reguleringsplan (reguleringsplan for Ørnviksletta, planID 51B, vedtatt 1998) legger opp til, vil være en dårligere løsning både med tanke på trafikkbelastning og terrenginngrep. Med gjennomkjøring vil det kunne føre til en god del av dagens trafikk langs Ørneveien ledes gjennom Lundeveien da dette blir korteste vei fra boligene vest for planområdet og E10.

Når det kommer til valg av atkomstløsning vil det være ulike fordeler og ulemper for alle de tre ulike løsningene, noe som også framkommer i trafikkanalysen som er gjennomført. Den økte trafikkbelastningen langs Lundeveien vil nok oppleves som negativt for beboerne her, og det er viktig at man får til avbøtende trafiksikkerhetstiltak her.

Dette er hjemlet i planbestemmelsene §2.8:

«§2.8. Trafiksikkerhet

Det skal gjennomføres avbøtende trafikksikkerhetstiltak i Lundeveien. Nødvendige tiltak skal avklares i samråd med Vågan kommune og være gjennomført før ferdigattest kan gis.»

Det må ses nærmere på i hvilken grad denne bestemmelsen er mulig å gjennomføre innenfor gjeldende reguleringsplan, da dette viser til et område utenfor planavgrensningen. Tiltakene som trafikkanalysen anbefaler å gjennomføre ved valg av atkomst fra Lundeveien:

Dersom adkomsten til planområdet blir via Lundeveien, kan/bør følgende tiltak gjennomføres:

- Siktproblematikken i dagens avkjørsler bør forbedres
 - Kommunen kan stille krav om at avkjørslene bygges om
 - Kommunen kan sette opp speil for å gi bedre oversikt ved utkjøring
- Belysningsmastene bør plasseres tettere, ca. 15-20 meter mellom hver stolpe
- Veien er smal, og parkering i veibanen forverrer denne situasjonen
 - Kommunen kan skilte «parkering forbudt»
 - Kommunen kan stille krav om at hekker, gjerder og murer som strekker seg inn på offentlig veiareal må fjernes, slik at regulert kjøreareal er tilgjengelig for trafikk.
 - Kommunen kan stille krav til at familiebarnehagen løser parkering på egen grunn, eller eventuelt på parkeringsplassen øst i Lundeveien
- Kommunen må sørge for at snøen i Lundeveien freses inn på naboeiendommer, ikke skuffes.
Dersom snøen skuffes bortover veien, og til enden, fører dette til enda smalere kjøreareal.
- Det bør legges opp til snuareal på egen tomt for traktor og snøopplag.

Figur 7 Anbefalte tiltak fra Trafikkanalysen.

Av de opplistede tiltakene vil det være tiltaket om at det bør legges opp til snuareal på egen tomt for traktor og snøopplag som kan hjemles i denne reguleringsplanen, noe som også er gjort. Resten av tiltakene er noe som kommunen må se nærmere på om hva som er mulige å gjennomføre.

Det skal også gjennomføres en tiltaksplan i forbindelse med anleggsfasen, som skal ta opp hvordan farer og ulemper for beboere i nærområdet skal håndteres i anleggsfasen, herunder, transport, trafikk, støy, støv og rystelser. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeidet kan igangsettes. Dette er hjemlet i planbestemmelsen § 2.9 Anleggsfasen.

I forhold til barn og unge vurderer fagavdelingen at en atkomstløsning via Lundeveien vil være best løsning da det under planarbeidet har kommet fram at området utenfor barnehagen blir aktivt brukt av barna i barnehagen og av barn som bor i nærområdet. Det vil også bli mindre støy i uteområdet ved barnehagen om man unngår å legge atkomstveien opp mot Ørneveien da biltrafikken da vil følge barnehagegjerdet og generere støy inn på barnehagens uteområde.



Figur 9 Forslagstillers plankart.



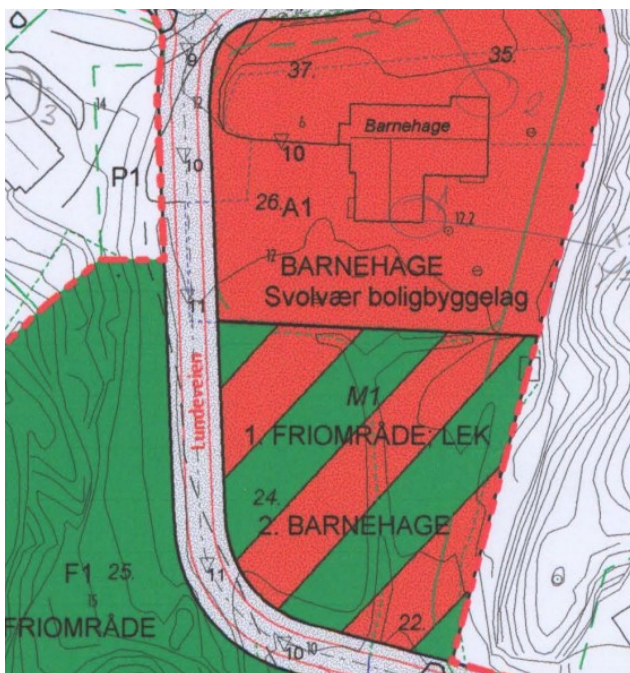
Gang- og sykkelveg fra Lundeveien til Ørneveien og bredde på atkomstvei

Forslagstillers planforslag (Figur 9) hadde ikke tatt med framtidig gang- og sykkelveg (o_SGS3). Fagavdelingen har valgt å regulere inn dette til førstegangsbehandlingen på bakgrunn av at det ligger en eldre reguleringsplan med vegareal her. (Figur 10)

Fagavdelingen vurderer at man gjennom å regulere inn gang- og sykkelveg på vestsiden av Osan barnehage vil kunne skape en kobling mellom eksisterende gang- og sykkelveg på E10 og Ørneveien gjennom planområdet for myke trafikanter. Det vil også fjerne en framtidig gjennomgangsvei mellom Lundeveien og Ørneveien som vurderes som en dårlig og lite trafiksikker løsning.

Planforslaget hadde regulert den interne atkomstveien til boligområdet (SKV1) med en vegbredde på 5.5 meter. Fagavdelingen har valgt å redusere denne vegbredden til 4 meter, og tegnet dette inn i plankartet. Vurderingen man har gjort her er at man med en vegbredde på 5.5 meter vil få problemer med å få plass til å anlegge en framtidig gang- og sykkelveg langs SKV1 om dette skulle bli en aktuell problemstilling i framtiden. Vegbredden på 4 meter er samme veibredde som tidligere reguleringsplan har regulert inn, og den bredden som er regulert inn på Lundeveien. Dette er tegnet i henhold til vegnormalen og det skal være tilstrekkelig med manøvreringsareal i snuhammeren for renovasjon- og brannbil. Konsulent for forslagsstiller opplyser om at det fra deres side ønskes å beholde veibredden som de har tegnet den inn med en vegbredde på 5.5 meter, da det er den de har redegjort for i planbeskrivelsen og sporingene som er gjort.

Endringen med gang- og sykkelveg (o_SGS3) opp til Ørnvegen er de positive til.



Figur 10 Eldre eksisterende reguleringsplan for området med regulert vei opp til Ørneveien.

Støv

Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520) gir anbefalinger for hvordan luftkvalitet bør håndteres i arealplanlegging. Retningslinje T-1520 skal sikre at kommunen tar hensyn til lokal luftkvalitet i planarbeid ved å unngå å legge barnehager, skoler, boliger og parker i områder med mye luftforurensning. Retningslinjen anbefaler grenser for luftforurensning og deler inn områder i rød og gul luftkvalitetssone. Nedre grense for sonene skal legges til grunn ved planlegging av virksomhet eller bebyggelse med bruksformål som er følsomt for luftforurensning, det vil si grensene for gul sone.

Det er i forbindelse med planarbeidet gjennomført en vurdering av lokal luftforurensning (Norconsult AS).

Den største kilden til luftforurensning er E10 sør for planområdet, som har ÅDT på 8500 (Vegkart.no). Veistøv fra E10 kan bidra til luftforurensning i planområdet. De største kildebidragene til PM10 (Svevestøv) i området er sjøsalt og veistøv. Årsmiddelkonsentrasjon av PM10 er likevel godt under grenseverdiene i forurensningsforskriften (25 µg/m³) og anbefalt luftkvalitetskriterie (20 µg/m³).

Anbefalte tiltak fra luftforurensningsvurderingen er:

«Avbøtende tiltak vil være å etablere vegetasjonsskjerming mot E10. Dette gjelder uavhengig av hvilket utbyggingsalternativ som velges. Vegetasjonsskjerming er et viktig lokalt tiltak for å redusere spredning av svevestøv, og renseeffekt er påvist bak selv smale belter med vegetasjon. Artsvalg av vegetasjonen er viktig for både renseeffekten og plantens overlevelsesmulighet. For vegetasjonsskjerming bør det velges plantesorter som er helårsgrønne, og har høy tetthet. Her kan eviggrønn hekk være et eksempel. Anbefalt høyde på vegetasjon- eller støyskjermer varierer ut ifra forurensningssituasjonen. Det anbefales her at vegetasjonsskjermen er minimum 1,5 meter høy og plasseres så nærme som mulig veien

Støyskjermer og bygninger vil også kunne fungere som avbøtende tiltak mot svevestøv. Dersom byggene etableres sør i planområdet mot E10, bør ventilasjonstank plasseres på den siden som vender vekk fra veien. Det bør heller ikke være åpne balkonger ut mot veien i de to nederste etasje. Disse bør være innglasset.» (Planbeskrivelsen s. 44.)

Overføring fra rapport om vurdering av lokal luftforurensning til reguleringsplanen – Det er allerede etablert tett og høy vegetasjon langs E10 i dag. Planforslaget legger opp til å videreføre trærne innenfor Statens vegvesens eiendom, som vil få funksjon som vegetasjonsskjerming for bebyggelsen. Det skal også avklares behov for eventuelle støyskjermer mot E10 og plassering av den, eller om det er nødvendig med etablering av nytt vegetasjonsbelte, (o_GV, i plankartet). Etablering av ny vegetasjon utenfor egen eiendom må avklares med vegeier (Statens vegvesen).

Som videreføring i reguleringsplanen er det tatt inn bestemmelse om at det skal redegjøres for avbøtende tiltak for å begrense luftforurensning fra E10 i forbindelse med rammesøknaden. Avbøtende tiltak for å begrense støv må sees i sammenheng med støy og dokumentasjonskrav som skal fremgå av situasjonsplanen.

Alternative løsninger

Kommunen skal avgjøre om forslaget skal fremmes ved å sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn. Kommunen kan samtidig fremme alternative forslag til regulering av arealet.

- 1. Planforslaget avslås og forslagstiller underrettes per brev.*
- 2. Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.*

Konklusjon

Det som er utfordrende ved planforslaget er valg av atkomstløsning, støy og støv fra E10. Planforslaget har tatt for seg disse temaene og problemstillingene, og forslagsstiller har kommet fram til den her presenterte løsningen. Valget av atkomstløsning som en forlengelse av Lundeveien vil oppleves som negativt blant beboerne her både under anleggsfasen, men også når prosjektet står ferdig. Fagavdelingen er klar over at det ikke finnes noen optimal løsning på dette, men vurderer den skisserte løsningen som den som tar mest hensyn til barn- og unge. Ulempene ved denne løsningen kan reduseres gjennom trafiksikkerhetstiltakene hjemlet i planbestemmelsene. Støyvurderingen som er gjennomført i forbindelse med planarbeidet legger føringer på byggenes plassering og utforming for å sikre gode inne- og utemiljøkvaliteter.

Fagavdelingen vurderer at forslagstiller har lagt frem et planforslag som er i tråd med

kommunens føringer og med et forslag for å løse utfordringer.

Fagavdelingen ønsker innspill til planforslaget og anbefaler å sende planforslaget på høring og at det legges ut til offentlig ettersyn.

Type	Merknad	Pris	Antall	Beløp	Mottaker

Tommy Stensvik
Kommunedirektør

Erling Larsen Dahl
Arealplanlegger