



SAKSGANG

Utvalg/Styre	Møtedato	Saksnr
Hovedutvalg for miljø, plan og næring	06.11.2023	090/23
Kommunestyret	27.11.2023	088/23

Sluttbehandling - Detaljregulering Ørnviksletta - planID.299

Vedlegg:

Dok.dato	Tittel	Dok.ID
06.09.2023	Trekking av innsigelse til reguleringsplan for Ørnviksletta- Plan ID 299 - Vågan kommune.	1725168
06.09.2023	Tilbakemelding - Reguleringsplan - detaljregulering - Ørnviksletta - Plan-ID 299 - Vågan	1725169
06.09.2023	299_Rev planbeskrivelse.pdf	1725170
06.09.2023	299_Plankart.pdf	1725171
06.09.2023	Vurdering av kryssalternativer.pdf	1725172
06.09.2023	Uttalelse med innsigelse - Reguleringsplan Ørnviksletta - Vågan	1725187
06.09.2023	Reguleringsplan Ørnviksletta - planid 299 - Vågan kommune.	1725188
06.09.2023	Innspill fra foreldregrupa vedr vei til Ørnviksletta .pdf	1725189
06.09.2023	Høringsuttalelse	1725190
06.09.2023	Høringsinnspill Ørnviksletta	1725191
06.09.2023	Høringsuttalelse fra LEIROSEN EIENDOM AS	1725192
06.09.2023	Trafikkanalyse_Norconsult	1725216
06.09.2023	Sol og Skygge	1725217
06.09.2023	Støyutredning m.vedlegg_Cowi	1725218
06.09.2023	Rapport om lokal luftforurensning og trafikkanalyse	1725219
06.09.2023	Situasjonsplan	1725222
06.09.2023	Snitt	1725223
17.10.2023	299_Rev planbestemmelser_VK (L)(692316)	1726073

Kommunedirektørens innstilling:

1. Med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 12-12 og § 12-14 vedtas detaljplan for Ørnviksletta.
2. Reguleringsplan Ørnviksletta 51B, vedtatt 21.09.1998 som blir berørt av ny detaljregulering med navn Ørnviksletta og PlanID 299 inkludert alle senere planendringer, delplaner og tilhørende bestemmelser, oppheves.

06.11.2023 Hovedutvalg for miljø, plan og næring

Votering: Kommunedirektørens innstilling enstemmig vedtatt.

Saksordfører Sissel Pedersen (H)

MPN- 090/23 Vedtak:

1. Med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 12-12 og § 12-14 vedtas detaljplan for Ørnviksletta.
2. Reguleringsplan Ørnviksletta 51B, vedtatt 21.09.1998 som blir berørt av ny detaljregulering med navn Ørnviksletta og PlanID 299 inkludert alle senere planendringer, delplaner og tilhørende bestemmelser, oppheves.

27.11.2023 Kommunestyret

Orientering ved saksordfører Erling Rokkan.

Innstilling fra hovedutvalg for miljø, plan og næring enstemmig vedtatt.

KS- 088/23 Vedtak:

1. Med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 12-12 og § 12-14 vedtas detaljplan for Ørnviksletta.
2. Reguleringsplan Ørnviksletta 51B, vedtatt 21.09.1998 som blir berørt av ny detaljregulering med navn Ørnviksletta og PlanID 299 inkludert alle senere planendringer, delplaner og tilhørende bestemmelser, oppheves.

Saksopplysninger:

Bakgrunn og problemstilling

Privat planforslag som gjelder regulering av område Ørnviksletta, forslagstiller ønsker å revidere gjeldende reguleringsplan vedtatt 21.09.1998. Forslagstiller er Boligbyggelaget NOBL, med hensikt om å etablere 2 boligblokker med inntil 24 boenheter, samt parkering på bakkenivå og uteoppholdsareal.

Planområdet er i dag naturområde og består av eiendom gbn 16/113 (NOBL), samt deler av gbn 16/1 (Opplysningsvesenets Fond), gbn 16/14 (Vågan Kommune), gbn 69/1 (Statens Vegvesen) og gbn 16/273 (Osanstua barnehage) – Ørnviksletta.

Et hovedtema for planarbeidet har vært valg av adkomstløsning. Løsningene som har blitt vurdert er å anlegge adkomst enten via Ørnveien eller som en forlengelse av Lundeveien. Et siste alternativ var også å etablere en gjennomkjøringsveg fra Lundeveien til Ørnveien. Valg av adkomstløsning var temaet som gikk igjen ved høringsinnspill fra private. De stiller seg alle positive til boligutbyggingen, men viser bekymring for økt trafikk og trafikksikkerhet.

Et annet hovedtema har vært hvordan utforming av bolig og uteareal løses da støy og støv fra E10 er av vesentlig faktor. Statsforvalteren og Statens vegvesen leverte innsigelser på dette. Statens vegvesen har med brev 04.07.2023 valgt å trekke innsigelsen. Kommunen kan dermed godkjenne planforslaget.

I henhold til Plan- og bygningsloven §12-12 og §12-14, legges saken frem for Kommunestyret for vedtak.

Forslagstillers beskrivelse av privat planforslag

Planen tilrettelegger for boligbebyggelse for inntil 24 boenheter med atkomst fra Lundeveien med snuhammer i enden. Boligene tenkes etablert som to boligblokker med uteoppholdsareal og parkering på bakkenivå. Det kan bli aktuelt med utbygging i to byggetrinn.

Den planlagte utbyggingen vil tilføre aktivitet til et område som i liten grad er i bruk i dag, noe

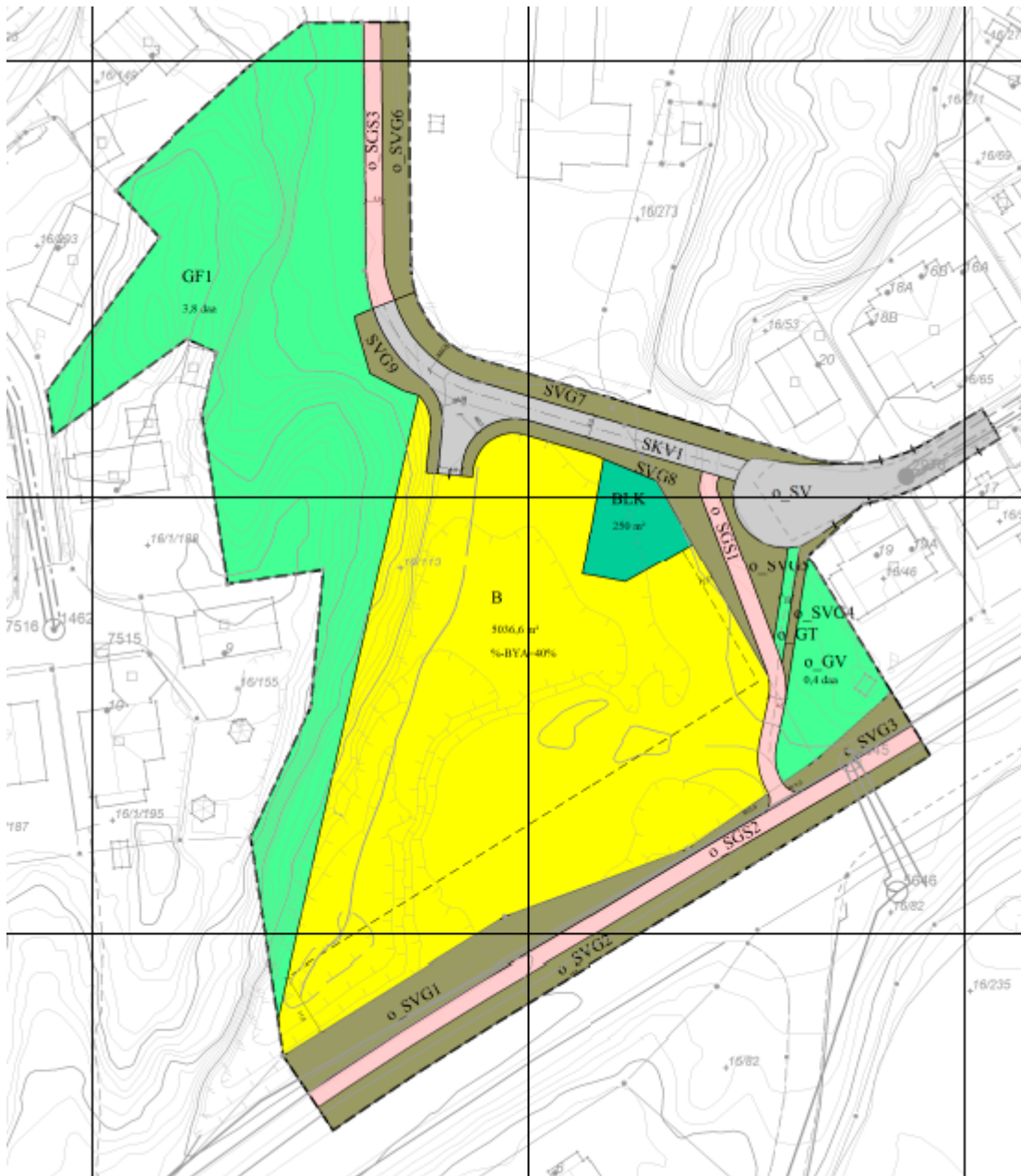
som
estetisk og funksjonelt vil være et positivt løft for området. Ved ferdigstillelse vil det nye
boligfeltet
oppleves som en naturlig forlengelse og utvidelse av de etablerte boligområdene i Osan.
Den
planlagte utbyggingen vurderes samlet sett å være et positivt bidrag til området og for
utviklingen av Svolvær som en mer kompakt by.

Planstatus

Reguleringsplaner

Reguleringsplan for Ørnviksletta ble vedtatt 21.09.1998. Formålet med reguleringsplan er å utnytte området som boligbebyggelse (blokk-) og tilhørende anlegg. Planen legger til rette for parkering på egen grunn. Bebyggelsens grunnflate må ikke være større enn 720 m² inkludert evt. uthus. Ingen deler av bebyggelsen må rage over kote 19,0 NGO.

Ny plan for Ørnviksletta vil erstatte deler av plan: Ørnviksletta planid.51B.



Figur 1 Reguleringsplanforslag, utarbeidet av Norconsult AS.

Kommunedelplan Svolvær

Overordnet kommunedelplan for Svolvær ble vedtatt 27.01.2020. Området er avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål, samt naturområde og veg. Planforslaget er i tråd med kommunedelplan Svolvær.

Lovhjemler

I henhold til Plan- og bygningslovens § 12-12, legges saken frem for Kommunestyret til vedtak.

Vurdering av virkninger og konsekvenser

Bokvalitet

De planlagte boligene stykkes opp i flere enheter med en byggeskikk som tilpasser seg eksisterende arkitektur. Bebyggelse skal plasseres og utformes slik at det skapes god arkitektonisk helhetsvirkning i forhold til omgivelsene. Det skal legges vekt på estetisk utforming gjennom bevisst farge- og materialvalg på bebyggelse og anlegg. Fyllinger, skjæringer og murer skal gis god utforming mot omkringliggende terreng. Boligene bygges i to primærenheter hvor det legges parkering utenfor den ene, og uteoppholdsareal foran den andre. Grunnet støy fra E10 skal alle boenheter være gjennomgående, ha en stille side og minst et soverom skal plasseres ut mot denne siden.

Så langt det lar seg gjøre er det ønskelig at stedeagne arter benyttes som både støv- og støyvegg på sørsiden av planområdet langs E10. Trærne må være på en minimumshøyde, 1,5 meter, og dersom trær ikke er mulig, skal det legges opp til andre støyvegger. Byggegrense er satt 30 meter fra E10 som følger gjeldende reguleringsplan, som også demper støy volum til en viss grad.



Figur 2 Planforslaget illustrert med boligbebyggelse, uteoppholdsareal og parkering.

Uteoppholdsarealene skal være egnet for ulike aldersgrupper og skal kunne brukes til lek, uteopphold, aktivitet og rekreasjon gjennom hele året. Arealene plasseres slik at det oppnås best mulig samlet kvalitet for solforhold, vindskjerming, støy og andre miljøbelastninger. Uteoppholdsarealene er planlagt å ligge på nordsiden av bygningene.

For uteområder, trafikkarealer, adkomst til bygninger og i bygninger, skal det legges opp til universell utforming som gjelder krav fastsatt i enhver tid gjeldende teknisk forskrift.

Parkering

Forslag om parkering er uendret og etableres i form av bakkeparkering, som planlagt av forslagsstiller.

Parkeringsbestemmelsene for boliger i Svolvær: Minimumskrav til antall biloppstillingsplasser og plasser til sykkelparkering i området Ørnviksletta ligger i, tilsier at det skal være omtrent 32 parkeringsplasser for bil og 48 parkeringsplasser for sykkel. Parkeringsplassene etableres som bakkeparkering.

Minimum 10% av plassene skal være dimensjonert og plassert slik at de er tilpasset bevegelseshemmede.

Øvrige parkeringskrav i de enhver tid gjeldende bestemmelser i overordnet arealplan skal ellers gjelde.

Teknisk infrastruktur

Det er ikke tilrettelagt teknisk infrastruktur i planområdet. El, vann og avløpsrør ligger i Lundeveien og langs E10, og avfall håndteres i sammenheng med Lundeveien.

Adkomst

Planforslaget viser adkomst til boligbebyggelsen som en forlengelse av kommunal veg -

Lundeveien. Fra Lundeveiens snuplass reguleres det kjøreveg på omtrent 50 meter inn til parkeringsplass for boligene. Total lengde på adkomstveg til boligbebyggelsen fra kryss E10/Ørnveien vil da være omtrent 350 meter.

Det vil etableres en gang- og sykkelveg fra E10 i kryss ved Industriveien, som blir en del av kjøreveien. På enden av kjøreveien gjenopptas gang- og sykkelvegen nordover forbi Osanstua barnehage til Ørnveien.

Det er totalt 69 boenheter innenfor definert område for trafikkanalysen. 18 av disse, samt Juten bofelleskap og Lundeveien familiebarnehage, ligger i Lundeveien. 8 boenheter ligger i Ravnveien, og det samme i Hegreveien. Resterende 35 boenheter ligger langs Ørnveien. Ørnveien har tett boligbebyggelse, og fra planområdet vil en ny veg strekke seg omtrent 600 meter til E10 krysset. Langs denne strekningen finner vi en uoversiktlig/svingende veg, lekeplass med ballbinge og Osanstua barnehage. Ørnveien er en mer overordnet veg sammenliknet med Lundeveien, men det er flere andre faktorer som spiller inn for begge veier som gjør at de stiller tilnærmet likt. Fagavdelingen vil understreke at alle alternativer er gjennomførbare i tillegg til at ingen anses for å være vesentlig bedre eller verre enn hverandre.

Veg med trafikk forbi barnehagen er et trafiksikkerhetsproblem. Barnehagen har mellom 80 til 100 plasser, som betyr at mange er spesielt utsatt dersom en veg etableres forbi barnehagen.

Snuplass og friområder på vestsiden av barnehagen anvendes mye av barna i barnehagen. En etablering av gang- og sykkelveg svekker ikke mulighetene barna har til bruk av området i dag og innebærer ikke tilsvarende sikkerhetsproblemer som ved eventuell adkomstveg.

Etablering av adkomstveg via Ørnveien vil kreve større inngrep i planområdet, samt eksisterende veg, i tillegg til en mer omfattende prosess for beboere nå og i fremtiden. Økningen av trafikk vil ikke oppleves på samme måte i Ørnveien som Lundeveien, men trafiksikkerheten er mer omfattende. Sett i et fremtids- og miljøperspektiv er heller ikke en lengre kjøreveg ønskelig. Både Ørnveien og Lundeveien er av en såpass størrelse at trafikkøkningen ikke vil anses som noe problem sett i et helhetlig perspektiv for vegnormal og boliger. På samme måte vil støy være noe som vil til dels øke i adkomstvegen, men økningen i trafikk er igjen så liten at det ikke vil bli noen voldsom økning. Under anleggsfasen vil derimot støynivået øke og være mer belastende.

Lundeveien strekker seg 200 meter fra Hegreveien inn til snuplass øst for Ørnviksletta. Mens veien er smal, oppfattes den som oversiktlig, men noen deler av murer, hekker og gjerder er til dels plassert i og innenfor offentlig eiendomsgrense. Som følge av dette kan det være dårlig sikt i avkjørsler, noe som eventuelt må hensyntas og tiltak må vurderes. Lundeveien er en kommunal veg. Vågan kommune er ansvarlig for jevnlig vedlikehold tatt brøyting og håndtering av overvann til betraktning. Det er redegjort for mulige arealer snødepot kan benyttes til, som også inkluderer dagens løsning ved snuplassen. Det er planlagt etablering av snødepot ved ny snuplass i henhold til vegnormal for Vågan kommune.



Figur 3 Illustrering av areal beregnet for snødepot ved brøyting av vei, samt spring for lastebil/brannbil.

Det skal gjøres avbøtende trafiksikkerhetstiltak i Lundeveien. Nødvendige tiltak skal avklares i samråd med Vågan kommune og være gjennomført før ferdigattest kan gis. Det er gitt anbefalinger på hvilke tiltak som må gjennomføres.

En gjennomfartsveg fra Lundeveien til Ørnveien ble tidlig ansett som ikke reell, og hadde meget omfattende inngrep og konsekvenser både i nåtid og fremtid. I stedet vil det etableres gang- og sykkelveg fra Ørnveien ned til den nye adkomstvegen fra Lundeveien, samt en gang- og sykkelveg fra Lundeveien snuplass ned til E10. Dette vil gjøre adkomst enklere også for myke trafikanter, som slipper å ta i bruk Lundeveien.

Tatt barns interesser og sikkerhet til følge, i tillegg til prosjektets opprinnelige behov, betraktes Lundeveien som best, og er etter en helhetlig vurdering valgt som den endelige atkomstløsningen for det nye boligfeltet.

Barn og unges interesser

For å ivareta barn- og unges interesser oppfatter fagavdelingen at det er viktig for beboere og barnehage i Ørnveien, Lundeveien og de nye boligblokkene, at friluftsarealet på planområdet ivaretas. Per dags dato er store deler av planområdet igjengrodd med kratt og skog, og det nye uteoppholdsarealet tilrettelagt med eksisterende grønnstruktur vil gi et løft til alle beboere i boligområdet rundt.

For sikkerheten til barna er det også viktig at det ikke blir noe trafikk forbi det eksisterende friluftsarealet, noe beboerne i Lundeveien også vil få utbytte av.

Kulturminner og kulturell verdi

Det er ikke registrert kulturminner eller andre verneverdige interesser i nærheten av planområdet

Grunnforhold

Det må dokumenteres før igangsettelse kan gis, at grunnen har tilstrekkelig stabilitet i forhold til omsøkt tiltak. Dersom det er mistanke om forurenset grunn, må dette undersøkes nærmere før graving kan igangsettes. Forurensete masser må håndteres i henhold til forskrifter fra forurensningsloven og eventuell tiltaksplan for forurensete masser. Det er ikke gjennomført målinger av radon i grunnen, men det skal ifølge NGUs kart være usikker/lav forekomst i området. Det er lovpålagt krav om radonsperre.

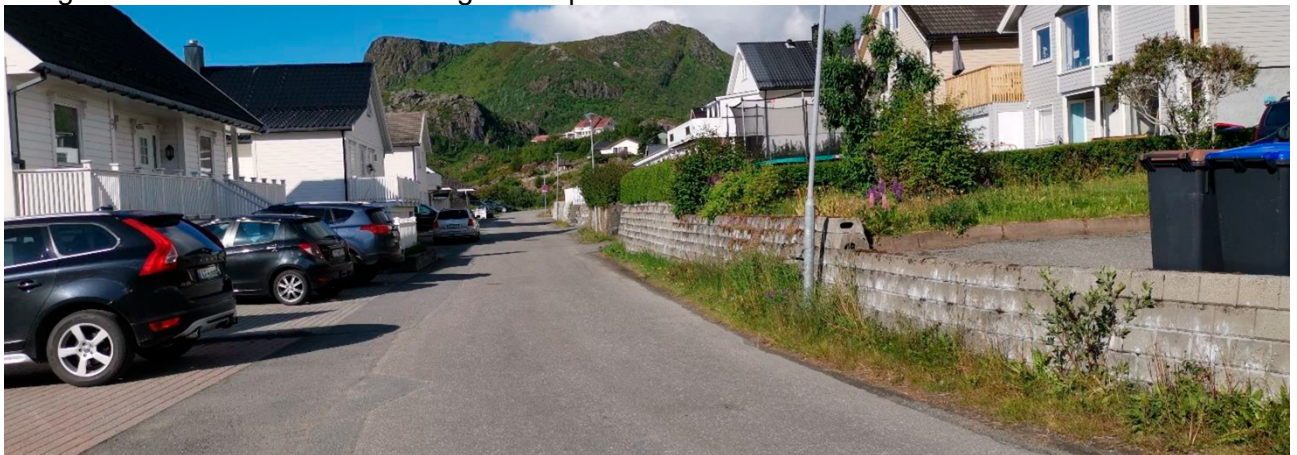
Anleggsfase

Det var et ønske om at Ørnveien skulle benyttes som midlertidig anleggsveg uavhengig av hvilket alternativ som ble adkomstvei. Ettersom det skal etableres gang- og sykkelveg fra

adkomstveien til Lundeveien opp til Ørnveien ville dette vært mulig, men av samme årsaker som Ørnveien ikke ble valgt som adkomstvei, vil det ikke være ønskelig med anleggstrafikk til planområdet. Lundeveien vil i utgangspunktet benyttes som anleggsveg under anleggsfasen, noe som belaster beboere i Lundeveien med mer støy, støv, trafikk og rystelser.

Det skal lages en plan for hvordan farer og ulemper for beboere i nærområdet skal håndteres i anleggsfasen, herunder transport, trafikk, støy, støv og rystelser. Tiltaksplan med redegjørelse for mulige farer og ulemper, samt avbøtende tiltak, skal godkjennes av Vågan kommune. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes. Arealer som benyttes i anleggsfasen skal istandsettes/revegeteres ved anleggsarbeidets slutt. Støy fra bygge- og anleggsvirksomhet skal håndteres i samsvar med kap. 4 i T-1442. Fagavdelingen anbefaler at det settes opp midlertidige eller permanente parkering forbudtskilt langs Lundeveien, eller som sone, for sikkerhetstiltak.

Ettersom det skal etableres gang- og sykkelveg fra E10 ved krysset til Industriveien, ble det vurdert mulighet for å etablere en midlertidig anleggsveg på denne traséen. Det ble vedtatt tidlig av Statens Vegvesen at det ikke er mulig å koble en ny veg til E10, noe som ble vurdert permanent for adkomstveg. Tatt dette til betraktning vil ikke en midlertidig anleggsveg være mulig for å eventuelt lette midlertidig trafikk på Lundeveien.



Figur 4 Fra Lundeveien med snuplass i enden, bildet viser størrelse på veg og under anleggsfase vil det være behov for sikkerhetstiltak.

Merknader mottatt ved offentlig ettersyn

Planforslaget ble sendt på høring for offentlig ettersyn i perioden 12.04.2022 til 01.06.2022. I løpet av perioden ble det mottatt 4 merknader fra private som er berørt av forslaget. I tillegg ble det mottatt 2 innsigelser fra offentlige faginstanser.

Leirosen Eiendom AS

Leirosen Eiendom AS har en reguleringsplanprosess for sin eiendom i Leirosen, som vi ønsker skal sikres en sammenhengende regulert trasé for gående og syklende forbi barnehagen og ned til E10. Ved reguleringsplanforslaget ser det ut som at dette er ivarettatt, men vi håper at det kommer mer tydelig frem hvordan dette løses i området rundt innkjøringen til bygget. Basert på plantegning virker det ikke som at det er lagt til gang- og sykkelfelt langs veg SKV1, og det er samtidig ikke angitt hvor gangfeltet over denne veien skal være.

Fagavdelingens kommentar: Merknaden tas til orientering. Fagavdelingen vurderer at det ikke er gjennomgående trafikk og derfor vil trafikkmengden være svært lav. Det stilles ikke krav til gang- og sykkelveg langs dette strekket da trafikkmengden vil være lav og strekningen er kort.

Beboere i Lundeveien

Planforslaget har etter en helhetlig vurdering valgt Lundeveien som endelig adkomstløsning

for det nye boligfeltet. Fagavdelingen begrunner dette i at det under planarbeidet har kommet frem at området utenfor barnehagen blir aktivt brukt av barna i barnehagen og barn som bor i nærområdet. Det vises også til at det blir mindre støy i uteområdet ved barnehagen (Osanstua) om man unngår å legge adkomstveien opp mot Ørnveien da biltrafikken da vil følge barnehagegjerdet og generere støy inn på barnehagens uteområde.

Omtalt uteområde utenfor barnehagen ligger delvis i et område som både i gjeldende regulerings- og kommunedelplan er regulert til kjøreveg. Gjerdet på vestsiden av barnehagen må ifølge trafikkanalysen til Norconsult flyttes dersom kjøreveg opprettes, ettersom deler av gjerdet og uteområdet ligger utenfor reguleringsformålet for allmennyttige formål (barnehage) og innenfor avsatt område i kommunedelplan til kjøreveg. Det vises at barnehagens avkjørsel og areal for oppbevaring av avfallsbeholdere også ligger i samme område.

Trafikkanalysen viser 3,5 til 5,0 meter asfaltert bredde i Lundeveien og regulert 6,0 meter mellom eiendomsgrenser. Beboerne er bekymret for hvordan gående skal ferdes både på sommers- og vinterstid. Om sommeren kan biler passere hverandre, men det er ikke mulig på vinteren. Det er ikke mulig å opprette anlegg for gående, og i tillegg til økt trafikk i området må fortsatt fotgjengere gå i kjørefeltet.

Til gjengjeld har Ørnveien lite avvik i asfaltert veibredde, som ligger på 5,5 meter. Dette øker til 6 meter ved særlig del. Den regulerte bredden i Ørnveien er ikke omtalt i trafikkanalysen eller kommunens vurdering, men måler man dette i kartet er den omtrent 12 meter hele veien fra E10 til Osanbrua. Til forskjell fra Lundeveien finnes det veiskulder på 0,3 til 0,5 meter langs Ørnveien, samt grøft. Og selv om det ikke er etablert anlegg for gående er det tilstrekkelig bredde for to biler   møtes både sommers- og vinterstid. Det bemerkes i trafikkanalysen at det i Ørnveien ikke er bygd like tett mot eiendomsgrense, dette gjør at utvidelser/forbedring av veien kan forekomme innenfor regulert veibredde.

Fagavdelingen vurderer løsningen med adkomst via Lundeveien til å være den som tar mest hensyn til barn og unge og at ulempene med denne kan reduseres gjennom trafikksikkerhetstiltakene hjemlet i de foreslåtte planbestemmelsene. De eneste hensyn til barn og unge som omtales av fagavdelingen er lekeområdene utenfor Osanstua barnehage, som også ligger utenfor barnehagens reguleringsområde, samt at støy i uteområdene til Osanstua barnehage. Støyproblematikk for de 19 eneboligene og familiebarnehagen i Lundeveien omtales ikke i fagavdelingens konklusjon.

I trafikkanalysen anbefales det blant annet å lage midlertidig anleggsveg fra Ørnveien (forbi Osanstua barnehage), da Ørnveien er bedre egnet å benytte enn Lundeveien ettersom den har større bredde og bedre siktforhold. Denne vurderingen alene burde være tilstrekkelig for at fagavdelingen fraråder Lundeveien som permanent adkomstveg for det nye boligfeltet. Trafikkanalysen konkluderer med at Lundeveien er det minst egnede alternativet blant de tre vurderte. Ulempene er direkte knyttet til trafikksikkerhet, og spesielt for gående. I fagavdelingens

oppsummering av fordeler og ulemper er trafikksikkerhetsulempene i Lundeveien omtalt som «*dårlig sikt i avkjørsler-b r forbedres*», «*smal vei. Bør forbedres.*» Ulemper knyttet til trafikksikkerheten i seg selv er ikke omtalt. Verken planbestemmelsene eller fagavdelingens vurderinger sier noe om hvordan den smale veien skal utbedres og i hvilken grad dette vil hjelpe for trafikksikkerheten.

I brevet følger kommentarer til foreslåtte tiltak vedtatt i planbestemmelsene (Høringsinnspill  rnviksletta).

Beboere i Lundeveien har allerede store utfordringer med snørydding og leier inn privat maskinentreprenør for å ta unna snøen når det blir for fullt på eiendommene og i gata.

Sørsiden av

gata er i sin helhet preget av husfasader, inngangsdører, garasjeporter og biloppstillingsplasser som ligger tett innpå veien. Fresing med utkasteren mot disse eiendommene er ikke forsvarlig a

gjennomføre og det finnes heller ikke plass til lagring av snø her. For eiendommer på nordsiden av gata er det en viss, men begrenset lagringskapasitet i hagene til noen av eiendommene. Fresing med utkasteren mot disse eiendommene vil medføre en betydelig fare for skade på folk, biler og hus. Uteområdet til Lundeveien familiebarnehage ligger tett inntil gata. Det finnes unødvendig å utdype sikkerhetsrisikoen ved fresutkast mot en barnehage. Det siktes også til mer begrenset kapasitet for snølagring.

Etter vår mening bærer fagavdelingens vurderinger preg av lite forståelse rundt de trafiksikkerhetsmessige utfordringer man vil få ved å øke trafikken gjennom Lundeveien. *De oppfatter foreslåtte tiltak som oppkonstruerte uten betydelig effekt.*

Det argumenteres av fagavdelingen med redusert miljøpåvirkning som følge av kortere kjørelengde dersom trafikken går via Lundeveien i stedet for Ørnveien. Forskjellen i kjørelengde for disse to alternativene er ca. 250 meter og må med dette kunne ansees som minimal i forbindelse med energibruk og miljøpåvirkning. Det er selvmotsigende å hevde at ved å bevare lekeområder utenfor Osanstua barnehage ivaretas barn- og unges interesser når konsekvensene av å øke trafikkmengden gjennom Lundeveien er betydelig økt sikkerhetsrisiko for barn og unge som ferdes til fots gjennom Lundeveien. Dette gjelder ikke bare for de barn og unge som allerede bor i Lundeveien, men også for de som skal bo i de nye byggene ved Ørnviksletta.

Vi forstår at utbyggeren reduserer sine kostnader ved å etablere atkomst via Lundeveien. For

øvrig, når det uansett skal etableres midlertidig anleggsveg forbi Osanstua barnehage, vil kostnadsbesparelsene være minimale ved å heller la denne foreløpige veien bli permanent.

Det

samme gjelder i stor grad også for naturinngrepene. Hvis man etablerer atkomstveg forbi Osanstua

barnehage kan man enten unnlate å bygge veg mot Lundeveien (kostnadsbesparende), eller la ny veg mot Lundeveien kun bli en 3 meter bred gangveg for brøytekjøretøy, gående og syklende.

Slik som planene er foreslått nå, vil de påføre uforskyldte beboerne i Lundeveien kostnader for

ombygginger og betydelige ulemper. Dersom kommunen heller stiller krav til at utbyggeren skal

etablere fortau gjennom hele Ørnveien, samt langs ny atkomstveg fra Osanstua til Ørnviksletta, vil

man forbedre trafiksikkerheten for alle brukere, inkludert de som allerede bor i området og barna i

Osanstua barnehage.

Fagavdelingens kommentar: Merknaden tas til orientering. Utfordringene som oppstår i Lundeveien, er tilsvarende de man identifiserer i Ørnveien og ingen av alternativene betraktes å være vesentlig bedre enn den andre. Anleggsveien vil være den samme som adkomstveg. Fagavdelingen viser for øvrig til egne vurderinger tidligere i saksfremlegget, under *vurdering av virkninger og konsekvenser*.

Osanstua barnehage - foreldre og pedagogisk leder

Vi foreldre protesterer på forslaget om gjennomfartsveg til nytt boligfelt ved Ørnviksletta. Vi sender dette brevet med stor bekymring for våre barns sikkerhet og trygghet rundt Osanstua barnehage. Vi vil med dette protestere på det sterkeste på at det legges en veg for motorisert trafikk langs med gjerdet på hele uteområdet vårt. Vi protesterer å dette selv om reguleringsplanen fra tidligere tilsier at området er regulert for dette formålet. Vi mener at reguleringsplanen er utdatert og må endres slik at dette området blir regulert til friluftarealer slik at alle barn kan leke her, også de som skal bo i de nye boligene.

Vi har ingen innvendinger mot byggingen av boligene, disse ønsker vi velkommen for de trengs i Svolvær, men veiplanen har vi store motforestillinger mot.

Kjøring til og fra barnehagen genererer i seg selv ganske stor trafikk, med tanke på antallet ansatte og barn, i tillegg kommer trafikken fra folket som bor i området. Det skal også bygges nye hus på andre siden av veien foran barnehagen, og trafikken vil dermed øke på bakgrunn av dette. Totalt sett vil det dermed ventes at allerede beboere i nærheten av barnehagen og innflyttere av de nye boligene mest sannsynlig blir brukere av gjennomkjøringen Ørnveien-Lundeveien.

Denne nye veien vil gå rett forbi porten til barnehagen, der det pr i dag er en endevei. Vi som foreldre har i alle år fått streng beskjed på hvert foreldremøte, hvert år, at dette området er bilfritt, på grunn av barnas sikkerhet.

Barnehagen har i dag plass til mellom 80 og 100 barn og vi har mellom 25 og 30 ansatte, og en veg her vil ha store konsekvenser for oss. Det skal også bygges nye hus på andre siden av veien foran barnehagen og dermed vil trafikken øke.

Det er mye snø her om vinteren og det kommer til å bli et problem når den skal fjernes da all snøen vil bli liggende på barnehagens uteområde. Veien må legges lavere enn barnehagen ellers vil alt vann ved regn og snøsmelting renne over til oss.

Det vil også bli en betydelig støyøkning her da vi tar i betraktning at en del trafikk fra øvre Osan også kan gå via denne veien og ut på E10. Vi vil måtte flytte inngangen vår til barnehagen og legge om på store deler av områdene våre bl.a. inngangene, oppkjøring for varer ol. Barnas sikkerhet vil bli endret ellers så må man ha støyvegg og høyere gjerder.

Ved siden av veien står det i dag et bygg, dette gjør at krysset ved veien vil bli uoversiktlig og utfordrende både for kjørrende og gående. Ved brann/brannøvelse (noe vi har ganske ofte) brukes plassen utenfor porten som samlingsplass for barn og voksne. Slik kan vi holde dem unna trafikkert veg og ikke utsette dem for risikoen å bli påkjørt også. Det er viktig med fysisk aktivitet, natur opplevelser og motorisk utvikling for alle barns helse og velvære og dette området er nesten det vi har igjen her til det. Hele uteområdet vårt vil bli forringet av dette prosjektet.

Vi har i dag en naturlekeplass også utenfor gjerdene, der er bær og blomster som barna plukker. Vi aker om vinteren, går på ski og bruker områdene utenfor gjerdene mye. Barna i Osan har lite natur arealer som kan brukes av barn.

Det er mange småbarnsforeldre langs hele Ørnveien som vil bli involvert da trafikken på denne veien vil øke enda mer. Ved adkomst fra E10 eller via Lundeveien som først planlagt vil det bli færre berørte parter, og de få naturområdene som er igjen mellom barnehagen og rundt husene i Osan kan fortsatt ivaretas som før, for alle barna i området og for beboere i det nye boligområdet.

Vi mener at disse to løsningene er et mye bedre alternativ for alle parter, også alle de andre barna som bor i hele byggefeltet her. Barnehagen blir også mye brukt av barn og foreldre om ettermiddagen, i helger og høytid, så det er mange som vil bli berørt av dette. Reguleringsplanen er laget for lenge siden, før området ble benyttet av så mange barn så kanskje den bør endres nå.

Fagavdelingens kommentar: Merknaden tas til orientering. Fagavdelingen viser for øvrig til egne vurderinger tidligere i saksfremlegget, under *vurdering av virkninger og konsekvenser*.

Statens vegvesen

Statens vegvesens innsigelse gjelder tilknytning til E10 og manglende rekkefølgebestemmelse ang utbedring av kryss på E10. Vi krevde at det må legges inn rekkefølgebestemmelser om at krysset fra kommunal gate/Ørnveien til E10 må bygges om i henhold til Vegnormal N100, før det kan gis midlertidig brukstillatelse til bygg. Prosjektet må foreslå en løsning ihht. vegnormalene som kan godkjennes av Statens vegvesen.

Det er tidligere i prosessen avklart at en eventuell støyskjerm ikke kan plasseres på Vegvesenets eiendom. Byggegrensa er 30 m fra vegmidten. Skal støyskjerm og andre tiltak plasseres nærmere enn 30 m fra vegmidten må dette avklares med Vegvesenet. Dette må endres i rekkefølgebestemmelsene pkt. 2.3 Byggegrenser. Vi opplyste også at det måtte

inngås en gjennomføringsavtale med Statens vegvesen, for ombygging av kryss til E10 x Ørnveien før en rammetillatelse blir gitt.

Fagavdelingens kommentar: Det er gjort endringer i planforslaget for å imøtekomme innsigelsen fra Statens vegvesen. Innsigelsen er nå trukket og Kommunestyret kan gjøre endelig planvedtak.

Statsforvalteren i Nordland

Når det er ønskelig å etablere boliger i støysone, må støy være en premis for planleggingen slik at det blir god bo- og brukskvalitet og gode lydmiljøer på eiendommen.

Vi gjør i denne sammenheng oppmerksom på at det i ny retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021) er gitt kvalitetskriterier for ny støyfølsom bebyggelse, for å forebygge støyplage og andre negative helsekonsekvenser. Det er i retningslinjen gjennomgående lagt vekt på tre kvalitetskriterier: tilfredsstillende støynivå innendørs, tilgang til egnet uteoppholdsareal med tilfredsstillende støynivå og stille side. Grenseverdier for støyforhold innendørs og på uteoppholdsareal finnes i teknisk forskrift.

Planfaglige mangler

Det er i støyutredningen og planbeskrivelsen lagt til grunn at balkonger som vender mot E10 må innglasses fra dekke til dekke for å oppnå tilfredsstillende støynivå på uteoppholdsarealet. Og det er i forslaget til planbestemmelser tatt inn at innglassede balkonger kan medregnes i krav til privat uteopphold.

Uteoppholdsareal er i henhold til byggeteknisk forskrift § 5-6 «*de deler av tomten som er egnet til formålet og som ikke er bebygd eller avsatt til kjøring og parkering. Kommunen kan bestemme at hele eller deler av ikke overbygd del av terrasser og takterrasser kan regnes som uteoppholdsareal*».

Man kan ikke gjennom reguleringsbestemmelser fravike de bestemmelsene i loven og teknisk forskrift som er ufravikelige, og det vil de normalt være om ikke annet er uttrykkelig bestemt. Med mindre det er hjemmel for noe annet, kan reguleringsbestemmelsene bare presisere og utdype regelverket. Avvikende bestemmelser i strid med lov/forskrift er derimot utelukket. Vi viser her til «Plan- og bygningsrett, del 1, Planlegging og ekspropriasjon» av O.J. Pedersen med flere, pkt. 11.5.4.5.

Det er ut fra dette en planfaglig mangel når det i forslaget til reguleringsbestemmelser er sagt at innglassede balkonger kan medregnes i krav til privat uteopphold. Vi forutsetter at mangelen rettes opp i det videre planarbeidet.

Planfaglige råd

Forslaget til planbestemmelser inneholder krav om at minst 50 % av boenhetene skal være gjennomgående, og at det for øvrig tillates lufting mot innglasset balkong. Planen innebærer altså at det vil bli etablert ensidige leiligheter mot E10, der støy er beregnet til 65 dB (tett opp til rød sone).

Vi viser til at det stille side er et av kvalitetskriteriene i ny støyretningslinje. Det er i Miljødirektoratets veileder om behandling av støy i arealplanlegging (M-2061) redegjort for verdien av stille side og hvordan tilgang til stille side kan bidra til å redusere støyplage. Verdien av stille side kan ikke fullt ut erstattes av dempet fasade, luftvindu med skjerming, forsert ventilasjon og kjøling eller andre tiltak som sikrer både tilfredsstillende innendørs støynivå og tilfredsstillende luftkvalitet og temperatur.

Selv om T-1442/2016, som er lagt til grunn for planarbeidet i denne saken, ikke skiller like klart på stille side og dempet fasade, mener vi at det som er sagt om verdien av stille side tilsier at det må vurderes om planen skal vedtas uten krav til at alle boenheter skal være gjennomgående.

Vi viser også til at det for planlegging av nye boliger (pkt. 4.1) i veilederen er anbefalt graderte krav som skiller mellom krav til nedre del av gul støysone, øvre del av gul støysone og rød støysone, der det for øvre del av gul sone anbefales krav om at alle boenheter skal ha stille side og at minst ett soverom skal plasseres mot denne siden.

Innsigelsen fra Statens vegvesen medfører at planen ikke kan egengodkjennes av kommunestyret slik den nå foreligger. Dersom kommunen velger å ikke ta innsigelsen til følge, vises det til rundskriv H-2/14 Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven for videre behandling

Fagavdelingens kommentar: Det er gjort endringer i planforslaget for å møte innsigelsen fra Statsforvalteren i Nordland. Innsigelsen er nå trukket og kommunestyret kan gjøre endelig planvedtak.

Justeringer av planforslaget etter førstegangsbehandling

Støy: alle boenheter skal være gjennomgående, ha en stille side og minst et soverom skal plasseres mot denne siden. Dette skal sikre akseptabelt innendørs støynivå.

Uteoppholdsareal: innglassede balkonger kan ikke regnes som en del av uteoppholdsareal, planfaglig mangel er rettet opp.

Kryss Ørnveien/E10: det er tatt inn rekkefølgebestemmelser.

«krysset til E10 må være utbredt før det gis midlertidig brukstillatelse til bygg i planen.»

«Prosjektet skal foreslå en løsning i henhold til vegnormalen som kan godkjennes av Statens vegvesen, før byggetillatelse kan gis.»

«Det skal inngås en gjennomføringsavtale med Statens vegvesen, for ombygging av krysset til E10 før en rammetillatelse blir gitt.»

Anleggsveg: det var ikke fastslått om Ørnveien skulle være midlertidig anleggsveg uavhengig av hvilken adkomstveg som ble valgt. Det er besluttet at Lundeveien blir både adkomst- og anleggsvei.

Konklusjon

Utbyggingen på Ørnviksletta vil fungere positivt for beboere i boligområdet, og bidra positivt for befolkningsveksten i Svolve. Planforslaget har falt på en beslutning vedrørende adkomstveg, samt møtt innsigelsene som har kommet vedrørende rekkefølgebestemmelser, støv og støy. Valg av Lundeveien som adkomstløsning er ingen optimal løsning, men det er heller ikke noen av de andre alternativene. Fagavdelingen setter sikkerheten til barn- og unge høyt, i tillegg til at det i et fremtids-, miljø, og samfunnsøkonomisk perspektiv, ikke er ønskelig med lenger adkomstveg. Trafikksikkerhetstiltak hjemlet i planbestemmelsene kan redusere ulempene som oppfattes i Lundeveien.

Fagavdelingen mener at planforslaget kan vedtas slik det foreligger.

Tommy Stensvik
kommunedirektør

Jonas Borg
Arealplanlegger

