

Kommentar til vedtak APM-121/22

Datert 19.10.22

1. Innleiing

Plankonsulent Opus har på vegne av forslagsstillar Bonava utarbeida planforslag for Lonena aust (planID 46312021003). Planforslaget er utarbeidd i tråd med områdeplan for Lonena (planID 1263-201610).

Planforslaget vart først innsendt til 1. gongs handsaming 4. mars 2022, deretter revidert i tråd med tilbakemeldingar frå planetaten jf. brev datert 18. mars 2022. Planforslaget vart sendt inn på nytt 17. juni 2022.

Saka vart fremja med positiv innstilling i Kommunedirektøren sitt framlegg (saksnr. 109/22), der planforslaget vart anbefalt vedtatt lagt ut til offentleg ettersyn. I møte for Utval for areal, plan og miljø (APM) 7. september 2022 vart det i staden vedteke å utsette saka og be om synfaring. Synfaringa vart gjennomført 5. oktober 2022. I møtet same dag vart det vedtatt at plan for Lonena aust ikkje vert sendt ut til offentleg ettersyn før endringar er gjort (saksnr. 121/22), i strid med Kommunedirektørens anbefaling.

2. Vedtaket

Vedtaket gjort i APM 5. oktober 2022 lyder som følgjer:

APM – 121/22 Vedtak:

Lonena aust. PlanID 46312021003, vist på plankart sist datert 15.6.2022, med tilhøyrande føresegner datert 15.6.2022. vert ikkje sendt ut til offentleg ettersyn før følgjande endringar er gjort:

Forslag 1 til endring av plan med grunngeving:

Planen må endrast på følgjande punkt ved at tal maksimum bueiningar må definerast i kvar av dei to planlagde detaljplanane innanfor områdeplanen. Dette er ikkje følgd opp i framlegg til føresegner for denne konkrete detaljplanen, og det er viktig å få dette definert som eit sentralt juridisk element i denne planen.

Det vert vist til vedtak i kommunestyret i Lindås kommune den 26.09.2019, i sak 056/19 der følgjande samrøystes punkt kom med i vedtaket knytt til føresegnene.

« 6.3.3 Byggeområdene i områdeplanen og alle byggeområder langs Lonsvegen kan ikkje utbyggast med meir enn 500 bustader. Kommunestyret bed rådmann om å starte opp prosessen med å få kjøpt ut friområde i Lonane - Plan-id 1263-201610.»

Forslag 2 til endring av plan med grunngeving:

Plankartet må endrast slik at ikkje vegen Lonslia vert hovudvegen inn til bustadfeltet. I dag bur det mange unge og eldre, barn og røyrslehemma i Langheiane 10, og dei brukar vegen i Lonslia dagleg. Dersom prosjektet Lonena Aust skulle bli realisert, betyr dette anleggstrafikk i første omgang (og kanskje fleire omgangar) og seinare at vanleg biltrafikk kjem rett utanfor inngangspartiet til Langheiane 10.

Dersom det viser seg at det er vanskeleg å finna anna hovudtilkomst til bustadfeltet, noko som må grunnjevast godt, må det koma eit nytt rekkjefølgjekrav i § 7.2 i føresegnene, der det må stå:

j) Skal fortau FO5 gjennom Lonslia til ny fotgjengarovergang til fortau i Langheiane (universell utforming) vera på plass.

k) Skal ei fysisk hindring vera på plass for å hindra at barn og andre spring/ går rett ut i vegen forbi Langheiane 10.

Forslag 3 til endring med grunngeving:

f-BG3 og 2 – Blå/grønstruktur mot eksisterande bustader skal minimum vera 30 meter brei på det smalaste, slik at ein sikrar betre grønstruktur og større avstand mellom det nye bustadfeltet og dei eksisterande bustadområda. Denne utvidinga av grønstrukturen vil både redusere konfliktgraden under anleggsarbeidet (mindre støy, støv, visuelt med vidare), og ivareta viktige miljø- og landskapskvalitetar i området. Det vil og gje meir luft og utsikt mellom bustadane slik at den samla bukvaliteten vil auka i felta.

Forslag 4 til endring med grunngeving:

Nytt rekkjefølgjekrav til trafikksikring i § 7.2 (før løyve til igangsetting..)

Skal alle tiltak som vert føreslått i eigen plan for trafikksikring av området, og som gjeld både under anleggsfasen og seinare vera på plass. Denne planen må godkjennast politisk.

3. Plankonsulenten sin kommentar til vedtak

Under følgjer våre kommentarar til dei enkelte forslagene i vedtaket.

3.1. Forslag 1 – tal bueiningar

Forslag 1 krev at tal på maksimum bueiningar vert definert i kvar av dei to planlagde detaljplanane innafor områdeplanen, Lonena aust og Lonena vest.

Forslag til vidare oppfølging

Vi kan berre legge føringar for maksimum tal bueiningar innanfor detaljplanens avgrensing. Krav om tal på maksimum bueiningar for Lonena aust kan enkelt leggjast til i føresegna, og vil verte innarbeidd i samband med revisjon av planforslaget.

3.2. Forslag 2 – vegløyving

Forslag 2 ber om at plankartet vert endra slik at ikkje Lonslia vert hovudvegen inn til bustadfeltet.

Som innleiing vil vi seie at dersom redusert trafikk og støy for næraste naboar langs Lonslia er intensjonen med forslag 2, kan vi ikkje sjå at ein forskyving av utfordringa til andre deler av Langheiane vil betre situasjonen. Ein vil berre flytte utfordringa til ein anna stad.

Vi visar til at det i områdeplanen er lagt til rette for mogleg tilkomst frå tre vegar langs Langheiane. Val av løysing for tilkome har vore vurdert som del av planarbeidet for detaljplanen og kjem fram av planskildringa.

Nordre åtkomstmoglegheit som einaste køyreåtkomst

Under synfaringa vert det stilt spørsmål om ikkje nordre åtkomstmoglegheit kan tene heile planområdet.

Omsyn til terreng og landskap har vore eit svært viktig premiss, jf. § 2.1.3 i områdeplanen. Alver kommune er prega av eit landskap som i store trekk har åsar og daler i retning nord-nordvest og syd-sydøst. Dette er også tilfelle lokalt i Lonena aust, noko planarkitekten TAG har valt å underordne tiltaket til. Tilkome er difor lagt langs desse terrengformasjonane, og vert då liggande naturleg i terrenget.

Vidare har bevaring av Pensjoniststien vore ein viktig føresetnad. Pensjoniststien ligg som høgaste punkt i terrenget på om lag kote +89, og ligg tørt og fint til. Vi meiner at dette er ein stor kvalitet i området både for dagens bebuarar og nye bebuarar. Dersom tilkome via Langheiane nord skal nyttast for eit større tal bueiningar i Lonena aust, vil dette hindre vidareføring av Pensjoniststien. Biltrafikk må då krysse stien og grepet vil medføre større skjeringar i terrenget.

Midtre åtkomstmoglegheit som alternativ eller supplerande køyreåtkomst til Lonslia

Privat del av Langheiane (det midtre alternativet for tilkome jf. områdeplanen) vart valt bort som eit alternativ med grunnlag i følgjande:

- Vegen er smal utan moglegheit for utviding/etablering av fortau grunna private murar/hagar tett på veggen.
- Innspel frå fleire naboar til varsel om planoppstart som peikte på store ulemper ved å nytte denne veggen som tilkomstveg.
- Større terrenngrep som følgje av dagens høgdekoter i enden av veggen.
- Vegen er privat eigd.

Anbefalt løysning

Anbefalt løysing legg til rette for tilkome fordelt mellom Lonslia og nordre del av Langheiane. Av dei totalt 216 planlagde bueiningane, vil 19 bueiningar få tilkomst frå nord. Dette må sjåast i samanheng med pågåande reguleringsplan for felt B6 med om lag 70 planlagde bueiningar. Det vert soleis planlagt for at inntil 89 bueiningar vil få tilkomst frå nordleg del av Langheiane samla sett. For nettopp å fordele og avgrense framtidig gjennomgangstrafikk gjennom Langheiane, vert det lagt til rette for at storparten av bustadene i Lonena aust får tilkomst via Lonslia.

Det er ønskt å halde bustadområdet så bilfritt som mogleg. Parkeringa er difor lagt i tilknytning til nedre rekke med lågblokker (BB1-2). Vi meiner at dette er eit riktig grep sidan Lonslia ligg lågast i terrenget, og at ein då kan køyre direkte inn i parkeringsanlegget. Bustadområdet vert då bilfritt og meir eigna til uteopphald.

Vegen Lonslia kan tene flest bustader, då denne kjem inn midt i feltet, og kan tene bustader på begge sider av seg. Nordleg del av Langheiane er i områdeplanen lagt heilt mot nord og vil berre ha moglegheit til å tene bustader sør for veggen. Ved å endre hovudtilkomstveg vil dei fleste bebuarane få mykje lengre tilkome til sin bustad, noko som fører til meir biltrafikk og høgare utslepp.

Ny trafikkvurdering

Som del av planarbeidet er det gjort trafikkvurderingar knytt til løysing for tilkome. Vi har likevel valt å innhente ein uavhengig vurdering med bakgrunn i vedtaket i APM, og for å skape trygghet rundt dei vala som er gjort. Vurderinga omtalar også moglegheiter for avbøtande tiltak for anbefalt løysing for tilkome i Lonslia. Sivilingeniør Helge Hopen har utført trafikkanalyser i samband med trafikkavvikling og trafikk sikkerheit i hovudkryssa i planflate 2 og 3, men har ikkje medverka i arbeidet med utforming av løysing for tilkome i planflate 1. Vurderinga konkluderer med at *«foreslått plangrep med hovudtilkomst via Lonslia er den samlet sett beste prinsipp-løsningen for veitilkomst»* og at *«det anbefales å opprettholde foreslått plangrep for tilkomst, men bruke høringsprosessen til en nærmere vurdering av utforming av gatetversnitt, gangløsninger og ev. andre avbøtende tiltak for å se om det er mulig med forbedringstiltak eller plantilpasninger som kan bidra til ytterligere forbedringer for mobilitet og trafikk sikkerhet for myke trafikanter»*. Sjå vedlagt trafikkvurdering (Hopen, 18.10.22).

Forslag til vidare oppfølging

Forslag 2 krev at *« (...) dersom det viser seg at det er vanskeleg å finna anna hovudtilkomst til bustadfeltet (...) må det koma eit nytt rekkefølgekrav (...) der det må stå: (...) skal fortau FO5 gjennom Lonslia til ny fotgjengarovergang til fortau i Langheiane (universell utforming) vera på plass.*

Rekkjefølgjekrav til fortau (FO5) er allereie sikra i føresegnene, men står der med felles eigarform. I plankartet er FO5 angitt som offentleg, slik det skal vere. Vi skal rette opp avvik i eigarform mellom plankart og føresegner i samband med revisjon av planforslaget.

Forslag 2 krev vidare at *« (...) dersom det viser seg at det er vanskelig å finna anna hovudtilkomst til bustadfeltet (...) må det koma eit nytt rekkefølgekrav (...) der det må stå: (...) skal ei fysisk hindring vera på plass for å hindra at barn og andre spring/ går rett ut i vegen forbi Langheiane 10.*

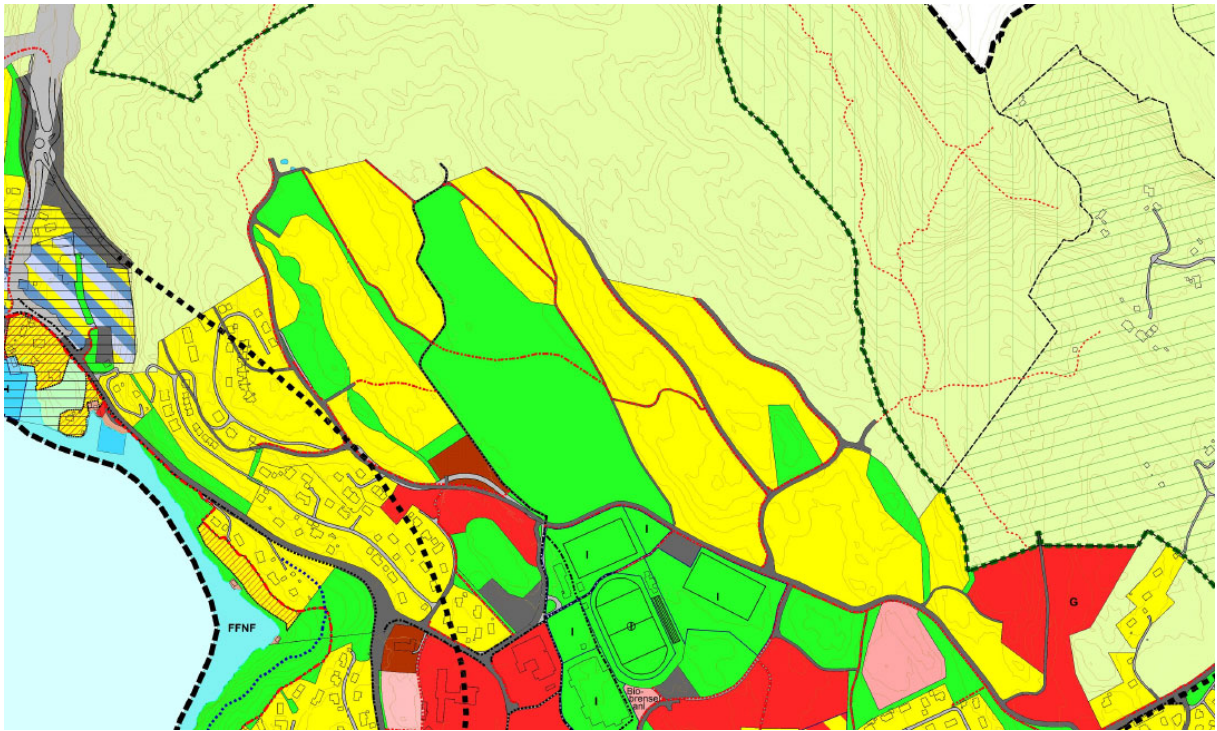
Vi vil gå i dialog med naboar i Langheiane 10 for blant anna å finne løysing for gangtilbod, og eventuelt ytterlegare trafikk sikringstiltak også på sørsida av Lonslia i samband med høyringa. Endringar vil verte innarbeidd i samband med revisjon av planforslaget.

3.3. Forslag 3 – grønstruktur

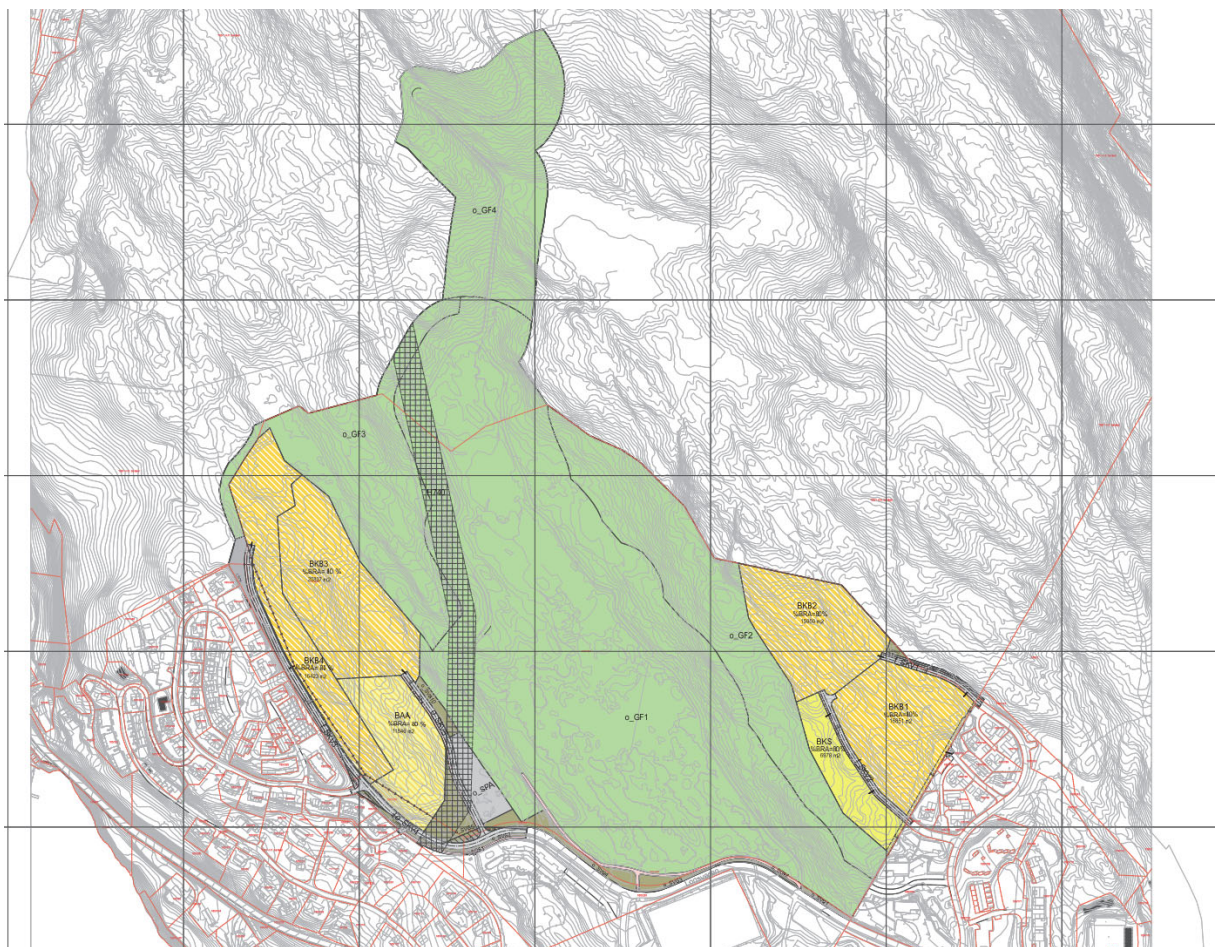
Forslag 3 fordrar at blå/grønstruktur mot eksisterande bustader skal vere minimum 30 meter brei på det smalaste. Det vert stilt spørsmål ved heimelen til føreslått avstand.

Tidlegare kommunedelplan for Knarvik-Alversund 2007-2009 sikra at *«der eksisterande stiar går gjennom framtidig utbyggingsområde, må desse korridorane sikrast, og bør ha ei breidd på 30-50 meter»*. Denne planen vart i 2019 erstatta av gjeldande kommunedelplan for Knarvik, Alversund og Alverstraumen 2019-2031. Gjeldande kommunedelplan sikrar at områdeplanen for Lonena skal gjelde uendra, jf. § 4.4 i føresegnene.

Eit sentralt mål i arbeidet med områdeplanen var å kartlegge viktige friluft- og rekreasjonsområde som skulle bevarast. Gjennom planprosessen vart arealet for bustadføremål betydeleg avgrensa og vart omlag halvert samanlikna med tidlegare kommunedelplan for Knarvik – Alversund 2007-2009. Desse areala er regulert til friområde o_GF1-4 i områdeplanen og Lonena aust vart då regulert til bustadbygging. Korridor for stiar som er hensiktsmessig å ta vare på og/eller vidareutvikle er sikra ved formål i plankartet til områdeplanen.



Figur 3-1: Utsnitt av plankart for tidligere KDP for Knarvik - Alversund 2007 - 2009. Planen vart erstatta i 2019 med KDP for Knarvik, Alversund og Alverstraumen 2019-2031.

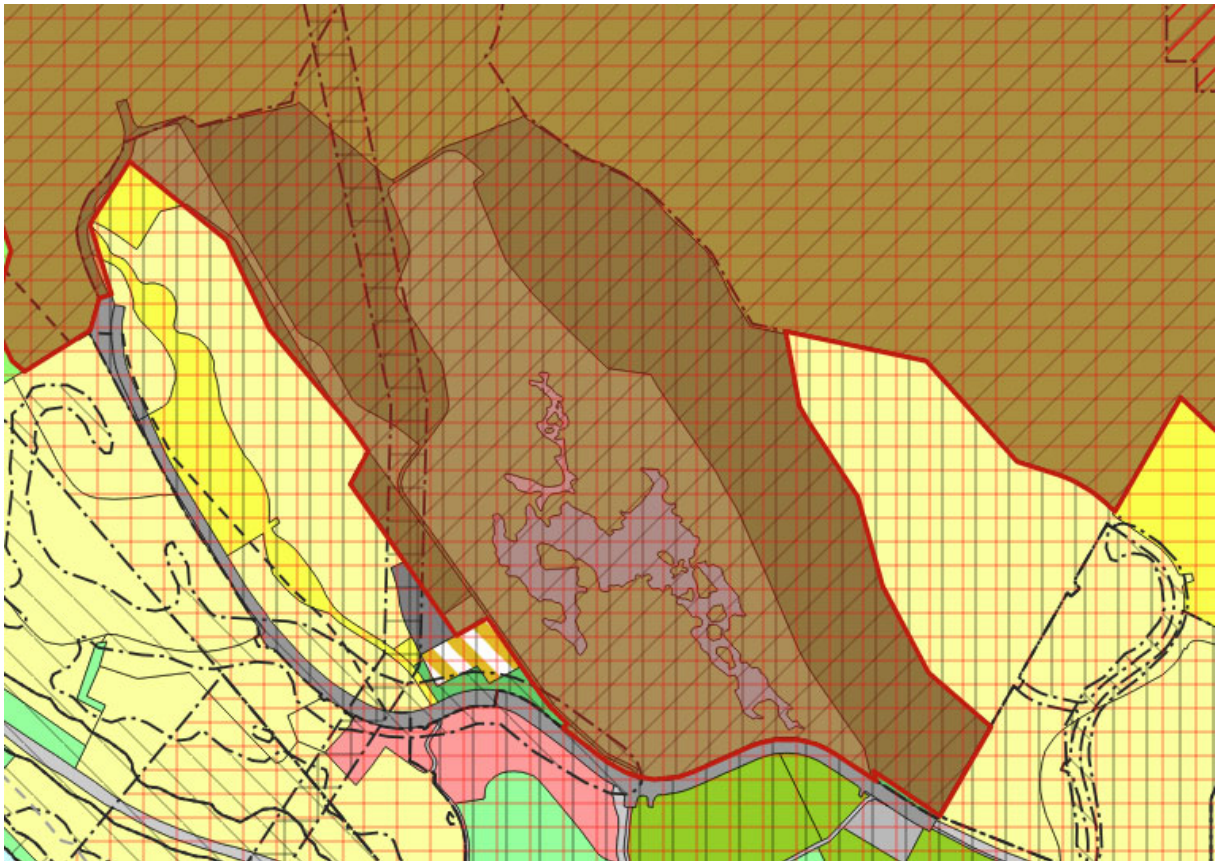


Figur 3-2: Plankart for områdeplan for Lonena. Areal for bustadbygging er betydeleg redusert samanlikna med tidlegare KDP og det er sikra korridorar i samband med Brekkeløypa.

Vi stiller spørsmålsteikn til kva avvegingar som ligg til grunn for at eigedomane nærast utbyggingsområdet ikkje skal ha nye bustadar nærare enn 30 meter. Korkje 30 m grønndrag eller avstand mellom eksisterande og ny bustad er sikra som del av områdeplanen. Snarare tvert imot bør målsettinga vere å sikre god arealutnytting når ein først set av nye byggeområder slik som planområdet. Dette blant anna for å ivareta omkringliggende grønstruktur og legge til rette for effektive transportløyningar.

Vi kan ikkje sjå gode argumenter for eksisterande og nye bustadområde skal ha store avstandar til kvarandre. Naboane vert ikkje råka av tapt utsikt, tvert imot vil ei rydding av tre i planområdet gje auka utsikt mot vest. Tiltak mot eventuell innsyn kan sikrast på andre måtar enn ein minst 30 meter brei grønstruktur mellom bustadane. Mellom anna kan ein byggje gavlar utan vindauge, ny vegetasjon, skjermar eller bodareal mellom råka bustad og ny bustad, med meir.

Ein avstand på 30 meter vil få følgjer for den grønstrukturen som no er regulert i forslaget. Bustadane vil måtte trekkjast lenger mot nord, og soleis tettare på regulert omsynssone for friluftsliv (H530) jf. gjeldande kommunedelplan.



Figur 3-3: Utsnitt av gjeldande KDP. Særleg angitt omsynssone for friluftsliv (H530) er framheva i brunt

Dette vil også føre til unødvendig terrengingrep. Vi trur ikkje regional planmynde vil akseptere ein slik omprioritering, for å sikre ein buffer mellom eksisterande og ny bustadar.

Det reiser seg då eit spørsmål om forslag 3 vil innebere ein reduksjon av bustader/utnytting i vedtatt områdeplan, eller ein tettare og høgare bustadstruktur på eit redusert utbyggingsareal.

Forslag til vidare oppfølging

Vi vil i vidare arbeid gå i dialog med naboar og vurdere andre tiltak for å ivareta omsynet til dei.

3.4. Forslag 4 – politisk vedtak av trafikksikringsplan

Forslag 4 krev at eit rekkjefølgjekrav til trafikksikringsplan vert lagt inn i føresegna, og at denne skal godkjennast politisk. Vi meiner det er uheldig at vedtaket legg til grunn at ein trafikksikringsplan skal behandlast politisk. Dette betyr at reguleringsplanen, sjølv om den er vedteke, ikkje kan gjennomførast dersom trafikksikringsplanen vert avvist ved politisk handsaming. Det er ikkje vanleg praksis med politisk behandling av planer for trafikksikring i samband med byggesaker, og det finnes ikkje rutinar for dette.

Forslag til vidare oppfølging

Føresegnene inneheld allereie krav til at det skal utarbeidast ein plan for trafikksikring av området i byggefasen før løyve til igangsetting av byggearbeid. Vi skal supplere føresegna med krav om at trafikksikringsplanen skal godkjennast av rett mynde i samband med revisjon av planforslaget.

4. Vurdering av plangrunnlaget, planforslaget, medverknad og vedtak

Som plankonsulent har ikkje Opus noko formeining om planområdet skal verta utbygd eller i kva for grad området skal byggjast ut. Vi følg kommunen sitt tidlegare planvedtak for områdeplanen for Lonena, samt lover og forskrifter. I denne samanheng nemner vi blant anna lovpålagte krav til medverknad jf. Plan- og bygningslova.

Områdeplanen – Grunnlaget for planforslaget (detaljplanen)

Den lokale motstanden mot utbygging i Lonena er vel kjent, og lokalbefolkninga har vorte tydeleg høyrte i samband med utarbeiding av områdeplanen.

Fordi områdeplanen for Lonena var ein plan som vart vurdert til å kunne få vesentlege verknader for miljø og samfunn, vart det stilt krav om konsekvensutgreiing. For områdeplanen vart det vedteke eit planprogram som vart styrande for prosess og medverknad. Kommunen har undervegs i prosessen gitt politiske styringssignalar og faglege innspel, og det vart gjennomført ei spørjeundersøking, møter med regionale mynde og møter internt i kommunen.

Utfallet av den omfattande planprosessen i samband med utarbeiding av områdeplanen resulterte i at eit einstemmig kommunestyre i tidlegare Lindås kommune vedtok områdeplanen 26. september 2019.

Områdeplanen er tydeleg på kva som kan forventast av ny bustadbygging, tilkome til byggjeområda samt andre vurderingar. Det er difor valt å konsentrere nye bustader som naturleg utviding av eksisterande bustadområde i Langheiane, for å bevare grønstruktur og friluftsliv i tilknytning til Lonena, jamfør illustrasjonsplanen frå områdeplanen (sjå figur 4-1), som viser mogleg utnytting og plassering av nye bustader i Lonena aust.

Planforslaget

Områdeplanen for Lonena stiller krav om detaljregulering av byggeområder i områdeplanen før utbygging. Planforslaget for Lonena aust er enkelt forklart berre ei vidare detaljering av ein del av områdeplanen. Planforslaget er og skal vere utforma i tråd med områdeplanen. Dette gir blant anna utslag i at illustrasjonsplanen til planforslaget (sjå figur 4-2) venteleg har stor likskap med illustrasjonsplanen for områdeplanen.

Planforslaget er ikkje i strid med overordna plan, og er vurdert å ha tilfredsstillande kvalitet av planetaten.



Figur 4-1: Utklipp av illustrasjonsplan fra områdeplanen, datert 02.02.2019. Kjelde: Opus



Figur 4-2: Illustrasjonsplan fra planforslaget, datert 25.05.2022. Kjelde: TAG

Gjennomført og planlagt medverknad i samband med detaljplanlegginga

I utvalsmøtet 5. oktober vart det uttalt at medverknad ikkje har vore tilfredsstillande gjennomført i samband med planarbeidet. Dette meiner vi ikkje er ei riktig framstilling av saka.

For detaljreguleringsplanen vart det varsla oppstart med merknadsfrist i september 2021. Alle har hatt høve til å kome med merknad til planarbeidet, og alle innkomne merknader er behandla i planforslaget. Dette betyr ikkje, og skal ikkje nødvendigvis bety at alle merknadane er teke til følge i planforslaget. I denne samanhengen er det viktig å framheve at merknader angående forhold som vert sett på som utgreidd og avklart i områdeplanen ikkje vert tillagt avgjerande vekt i arbeidet med detaljplanen.

Før planforslaget vart sendt inn til 1. gongs handsaming vart det heldt fleire arbeidsmøte med vegmynda kring avklaringar for utforming av dei to vegkryssa (E39 – Røsvikdalen og Fv57 – Juvikstølen).

Det er eksempelvis ikkje eit lovpålagt krav at det skal vere informasjonsmøter, nabomøter eller liknande i samband med utarbeiding av planforslaget. Medverknad har med andre ord til nå vore gjennomført i tråd med lovpålagte krav.

Arbeidet med medverknad er likevel ikkje ferdig. Vi ynskjer no at planforslaget vert lagt ut til offentleg ettersyn slik at vi kan få innspel frå alle parter, ikkje berre naboar men også høyringsinstansar, interesseorganisasjonar m.m. Slik skaffar vi oss det beste grunnlaget for heilskaplege vurderingar slik at det reviderte planforslaget som skal fremjast til sluttbehandling balanserer de ulike omsyna på best mogleg måte.

Det er også planlagt nabomøter og møter direkte med særleg råka grunneigarar i samband med offentleg ettersyn. Vi ynskjer at det skal være tett dialog med dei om moglege løysningar på eventuelle utfordringar i planforslaget i samband med høyringa, slik at (skriftlege) merknader samla sett vert eit godt grunnlag for vidare revisjon av planforslaget.

Vurdering av vedtaket

Vi meiner det er uheldig at vedtaket føreset at planforslaget for Lonena aust skal omarbeidast før offentleg ettersyn. Vedtaket inneber at planen vert sendt tilbake til forslagsstillar med uklare føringar og manglande balansering av ulike omsyn før alle parter har blitt høyrd i samband med offentleg ettersyn.

Prosessen bør vere så nært som mogleg den lovbestedte prosessen, der ein revisjon vert gjort når alle innspel er mottekne slik at interesser kan avvegast mot kvarandre. Vi anbefalar difor at saka vert lagt ut til offentleg ettersyn slik at alle råka partar kan kome med innspel før det vert gjort endringar. Vi ber difor om ny politisk behandling av saka, og at forslaga i vedtaket vert spela inn i høyringsrunda.

5. Konklusjon/anbefaling

Vi ber om at saka vert fremja for ny behandling i APM på grunn av ovannemnde innspel og uavklarte spørsmål. Vi anbefaler at saka vert lagt ut til offentleg ettersyn, slik at alle råka parter og høyringsinstansar kan kome med innspel før revisjon av planforslaget.

På grunn av storleiken på prosjektet og andre omstende rundt prosjektet, stiller vi gjerne opp i APM for å gjere greie for planen. Vår interesse i samband med dette er å sørge for at de vert tilstrekkeleg opplyst om kva som ligg i planforslaget, vurderingar som er gjort og konsekvensane av planforslaget.

Opus Bergen AS

Haakon Hegard
Prosjektleder

Vedlegg

1. Trafikkvurdering Lonena aust – veitilkomst, datert 18.10.2022. (Hopen)