SORTLAND KOMMUNE

Arkivsaknr.: 14/825
Dok.nr: 29
Arkiv: FA-L12
Saksbehandler: Merethe Skille
Dato: 11.05.2015

REGULERINGSPLAN SAMMENKNYTNING AV BJØRKLUNDVEIEN OG VESTERVEIEN. MERKNADSBEHANDLING

Utvalgssaksnr	Utvalg	Møtedato
067/15	Formannskapet	11.06.2015
018/15	Kommunestyret	18.06.2015

INNSTILLING

Formannskapet innstiller til kommunestyret:

1. Kommunestyret vedtar reguleringsplan for sammenknytning av Bjørklundveien og Vesterveien etter Alt. 4.

2. Planbestemmelsens § 8,2 strykes.

   Vedtaket er fattet med hjemmel i Plan- og bygningsloven §12-12

11.06.2015 FORMANNSKAPET

FS-067/15
BEHANDLING I MØTE

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

VEDTAK:
Formannskapet innstiller til kommunestyret:

1. Kommunestyret vedtar reguleringsplan for sammenknytning av Bjørklundveien og Vesterveien etter Alt. 4.

2. Planbestemmelsens § 8,2 strykes.

   Vedtaket er fattet med hjemmel i Plan- og bygningsloven §12-12

18.06.2015 KOMMUNESTYRET

KS-018/15
BEHANDLING I MØTE

Forslag fra Rødt, v/Christoffer Ellingsen
Rødts alternative forslag:
«

1. Det vedtas ikke reguleringsplan for sammenknytning Bjørklundveien og Vestervegen.
2. Sammenknytning av Bjørklundveien og Vestervegen prioriteres ikke gjennomført i inneværende økonomiplanperiode (4 år).
3. Ingen av de foreslåtte alternativene gir tilfredsstillende løsninger i forhold til trafikksikkerhet, stigningsforhold, veibredde og eiendommer langs deler av veien.
4. På sikt og gjennom videre utvikling av området sørover, kan det fremkomme bedre løsninger for mulig veiforbindelse fra Vestmarka»

Ved alternativ votering mellom formannskapets innstilling og forslaget fra Rødt, ble formannskapets innstilling vedtatt med 25 mot 2 stemmer.

VEDTAK:

1. Kommunestyret vedtar reguleringsplan for sammenknytning av Bjørklundveien og Vesterveien etter Alt. 4.

2. Planbestemmelsens § 8,2 strykes.

   Vedtaket er fattet med hjemmel i Plan- og bygningsloven §12-12

KORT BESKRIVELSE AV SAKEN

Faktaopplysninger
Faktaopplysninger

1. PLANFORSLAGET

1.1. Bakgrunn for saken

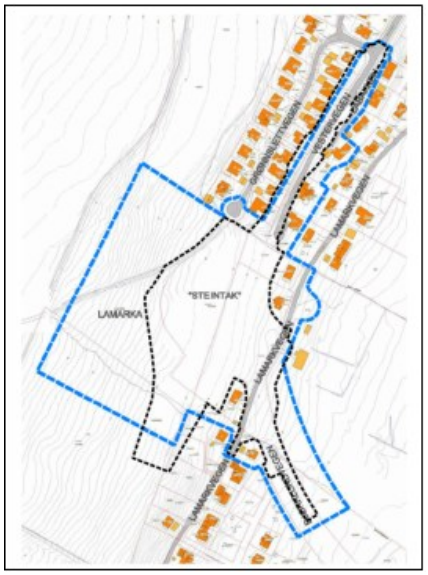
Forslag til reguleringsplan for sammenknytning av Bjørklundveien og Vesterveien har vært utlagt til høring og offentlig ettersyn. Innkomne merknader behandles i denne saken.

1.2. Hovedhensikten med reguleringsplanen er å legge til rette for sammenkobling av Bjørklundveien og Vesterveien for kjøretøy og myke trafikanter, samt nytt boligområde /adkomst til ubebygde områder ovenfor Lamarkafeltene. Sammenknytning vist med rød strek i kartet til høyre.



1.3. Planens omfang

Planområdet begrenses slik vist med svart stiplet strek i kartet til høyre.



Vurdering

2. 1. GANGS BEHANDLING

Saksbehandling ved 1. gangs behandling fremkommer av delegasjonsvedtak 029/15 og følger vedlagt saken. Den delegerte behandlingen av planforslaget ble vedtatt i F-sak 020/15. Under gjengis derfor kun vedtaket:

«1. *Forslag til reguleringsplan "Sammenkobling Bjørklundveien/Vesterveien" med kart, bestemmelser og alternative løsninger legges ut til offentlig ettersyn.*
2. Vedtaket er fattet med hjemmel i "Lov om planlegging og byggesaksbehandling" § 12-10, jf. kommunens delegasjonsreglement og vedtak i FS-sak 020/15.»

3. OFFENTLIG ETTERSYN

3.1 Gjennomføring

Reguleringsplanforslaget har vært sendt på høring og offentlig ettersyn i tidsrommet 19.02.-08.04.2015. I løpet av denne tiden kom det inn 6 merknader.

Offentlig ettersyn er gjennomført ved annonse i Bladet Vesterålen og ved brev til berørte parter. Informasjon har også vært tilgjengelig på Sortland kommunes hjemmeside på internett.

Under følger et sammendrag av merknadene med kommentar fra administrasjonen. Merknadene kan i sin helhet lastes ned fra kommunens internettside.

3.2 Innkomne merknader

a) Nordland fylkeskommune

Planfaglig uttalelse: Tiltaket vil ikke være i strid med regional politikk, slik det bl.a. fremkommer arealpolitiske retningslinjer i Fylkesplan for Nordland 2013-2025
Kulturminnefaglig uttalelse: Planforslaget ikke i konflikt med verneverdige kulturminner, så langt de kjenner til. Tilfreds med at hittil ukjente fredede kulturminner ivaretas gjennom fellesbestemmelser.
Link til merknaden i sin helhet: http://innsyn.e-kommune.no/innsyn_sortland/wfdocument.ashx?journalpostid=2015004317&dokid=225336&versjon=1&variant=P&ct=RA-PDF

Kommentar:
Merknaden tas til orientering.

b) Statens vegvesen

Vegvesenet viser til innspill ved planstart angående kryssene Vesterålsgata-Kirkåsveien og Vesterålsgata-Bjørklundveien. Bestemmelsene sikrer ikke at nødvendig oppgradering av kryssene skjer. Vegvesenet anmoder om at bestemmelsene justeres slik at utbedringstiltak gjennomføres før veianlegget ferdigstilles og åpnes for trafikk.
Link til merknaden i sin helhet: http://innsyn.e-kommune.no/innsyn_sortland/wfdocument.ashx?journalpostid=2015004083&dokid=225019&versjon=1&variant=P&

Kommentar:
X Vesterålsgata/Bjørklundveien er regulert med rundkjøring, men ikke bygd. Krysset med Kirkåsveien ble utbedret med kanalisering i 2012-13, etter trafikkanalysen, som det vises til i innspillet. Bestemmelsene justeres. Merknaden tas til følge.

c) Sametinget

Sametinget kjenner ikke til at det er registrert fredede samiske kulturminner i området og har derfor ingen spesielle kulturminnefaglige merknader til planforslaget. Minner om kulturminneloven og samiske kulturminner.
Link til merknaden i sin helhet: http://innsyn.e-kommune.no/innsyn_sortland/wfdocument.ashx?journalpostid=2015003724&dokid=224367&versjon=1&variant=P&ct=RA-PDF

Kommentar:
Merknaden tas til orientering.

d) Grunneiere Vesterveien 264; Remi Hansen og May Granrud

Hansen/Granrud fastholder sitt innspill om at veien må innsnevres der det er smalest mellom boligene (gnr. 15 bnr. 1516 og gnr. 15 bnr. 1978) og mener at veien ikke kan være bredere enn boligveistandard på max 4,7 m og ensidig fortau på 2,3 m. Det foreslås innsnevring og innføring av «vikeplikt for møtende trafikk», slik det er gjort ved Kulturfabrikken, der Havnegata er innsnevret på grunn av plassmangel mellom eksisterende bygninger. De mener at når en slik løsning kan fungere i en sentrumsgate kan det også være fasiten ved sammenknytning av Bjørklundveien og Vesterveien.
Link til merknaden i sin helhet:
https://www.sortland.kommune.no/innsyn.aspx?response=journalpost_detaljer&journalpostid=2015003807&scripturi=/innsyn.aspx&skin=infolink&Mid1=786&

Kommentar:
Merknaden tas til følge.

e) Grunneiere i Grønnslettveien 2-20 (partall); Heidi Særvold og Tage Ellingsen, Mariann og Oddgeir Johnsen, Eli og Rolf Fjelldal, Sølvi Knudsen og Terje Toften, Liv Almli og Gunnar Steiro, Einar Selnes, John Håkon Pettersen, Bente og Lars Prytz, Judith og Bjørn Alnes, Kristin og Kjetil Larsen

Grunneierne viser til innspill i saken og til befaring 11.09.2014, der både rådmann, teknisk sjef og formannskapet var til stede. Der skal rådmannen ha vært klar på at det vil være en forutsetning at eventuelle beskjæring av eiendommer skulle skje på begge sider av veien. Dokumentene som ble lagt ut til høring er klart i strid med uttalelsene over og inntrykk fra orienteringsmøte 29.10.2014.

Det stilles også spørsmål om de planforslagene som er lagt frem skal dekke over tidligere feil som er gjort. Dette gjelder spesielt garasjen på gnr. 15 bnr. 1978, der det er gitt dispensasjon. Kommunen må ta konsekvensen av dette og om nødvendig flytte garasjen for å gi plass til veien. Det er uakseptabelt at bare eiendommene i Grønnslettveien skal avgi grunn. Det kreves et planforslag som bygger på en smalere løsning, som eventuelt beskjærer eiendommene på begge sider av veien.

Det stilles også spørsmål til nødvendigheten av veien, når feltet allerede er utbygd og trafikkøkningen vil være marginal.

Det vises også til Lokal handlingsplan for trafikksikkerhet i Sortland kommune og skolebarns kryssing av veien.

Det vises også til faktafeil i planbeskrivelsen, i alt 11 punkt, som viser til antall avkjørsler, fortau, støyskjerming, bussholdeplass, trafikk mm.

Link til merknaden i sin helhet:
http://innsyn.e-kommune.no/innsyn_sortland/wfdocument.ashx?journalpostid=2015002644&dokid=222661&versjon=1&variant=P& og til innspill: http://innsyn.e-kommune.no/innsyn_sortland/wfdocument.ashx?journalpostid=2014015435&dokid=214004&versjon=1&variant=P&

Kommentar:

Det foreligger ikke referat fra befaringen 11.09.2014, slik at planmyndigheten ikke kan bekrefte eller avkrefte hva som er sagt på befaringen.

Dispensasjonen som ble gitt for garasjen går ikke ut over de arealene som er avsatt til bolig. Man kan ikke si at dette er direkte feil, det er gjort vurderinger på det tidspunktet dispensasjonen ble gitt, i ettertid ser man imidlertid at arealet ville vært bra å ha ubebygd. Merknaden tas til følge.

Det som betegnes som faktafeil i beskrivelsen, er i flere tilfeller vurderinger som konsulenten har gjort og kan ikke kalles for faktafeil. Avsnittet om «faktafeil» tas til orientering.

f) Karl Glad Nordahl

Nordahl skriver en egen kommentar med forslag til løsning i Bladet Vesterålen 24.03.2015, som han ber om skal følge saken til formannskap og kommunestyre.

I kommentaren skisserer han opp historikken og problemstillingene i saken. Til slutt i artikkelen spørres det om veien er nødvendig? Kan pengene brukes på andre veier og opprusting av disse? Dersom det skal bygges vei bør billigste alternativ velges.

Link til merknaden i sin helhet:
https://www.sortland.kommune.no/innsyn.aspx?response=journalpost_detaljer&journalpostid=2015003683&scripturi=/innsyn.aspx&skin=infolink&Mid1=786&

Kommentar:

Merknad til orientering, for øvrig vises det til vurderinger i pkt. 4.

4. ADMINISTRASJONENS VURDERING

4.1 Formål

Formålet med planen er i hovedsak å regulere sammenknytning av Bjørklundveien og Vesterveien, samt tilrettelegge for videre utbygging i Lamarka, gjennom at det også reguleres kryssløsning for vei inn i området. Dessuten arronderes området som i dag er sprengt ut («steinbruddet») på en slik måte at areal som ikke avsettes til veiformål kan avsettes til boligbygging og grønnstruktur med mer.

4.2 Merknadsbehandling

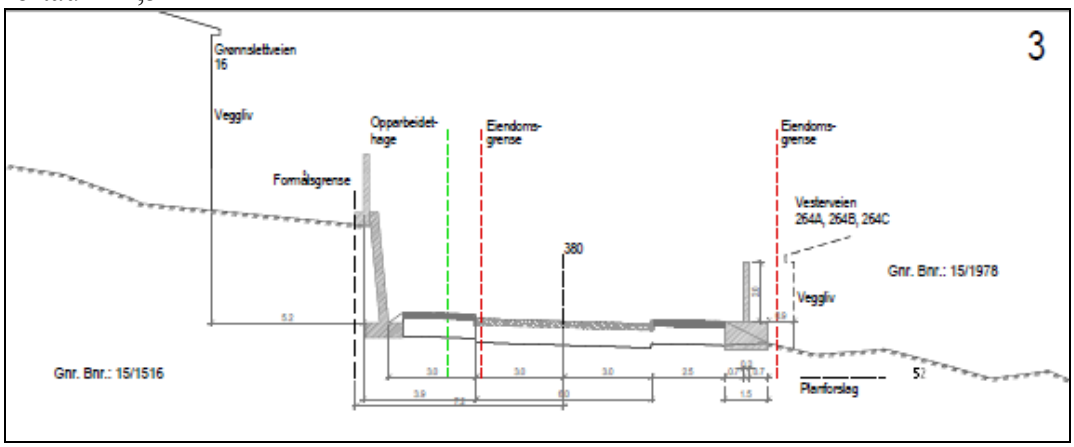
Det er kommet totalt 6 merknader, hvorav to er fra beboere i området. Hovedsakelig dreier det seg om hvorvidt man skal velge et alternativ der veien reguleres så smal som mulig. Beboerne i området har et klart ønske om at alt. 4 velges. Begrunnelsen for dette er hovedsakelig at det vil gi minst inngripen i de private eiendommene, men også at det betviles at det vil være «behov» for en vei med større bredde og utforming i området i fremtiden. Denne saken omhandler derfor kun planforslaget opp mot valg av alternativ for strekningen mellom X Veg 3 (”Prestdalsveien”) og Grønnslettveien.

Alternative løsninger

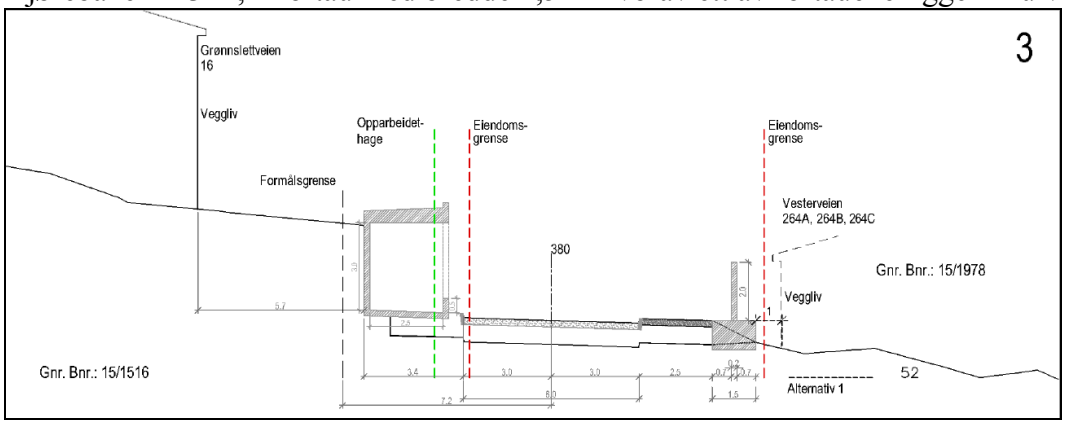
Ved offentlig ettersyn ble det lagt ut 5 forskjellige alternativer for løsning i området nord for «steinbruddet» til X Grønnslettveien (pr. ca. 270-550). Alt 0-3 er utformet som *samlevei* i boligområde med fartsgrense 50 km/t, mens alt. 4 er utformet som *adkomstvei* i boligområde (jf. vegnormalene).

Alternativene som er utredet har en slik profil:

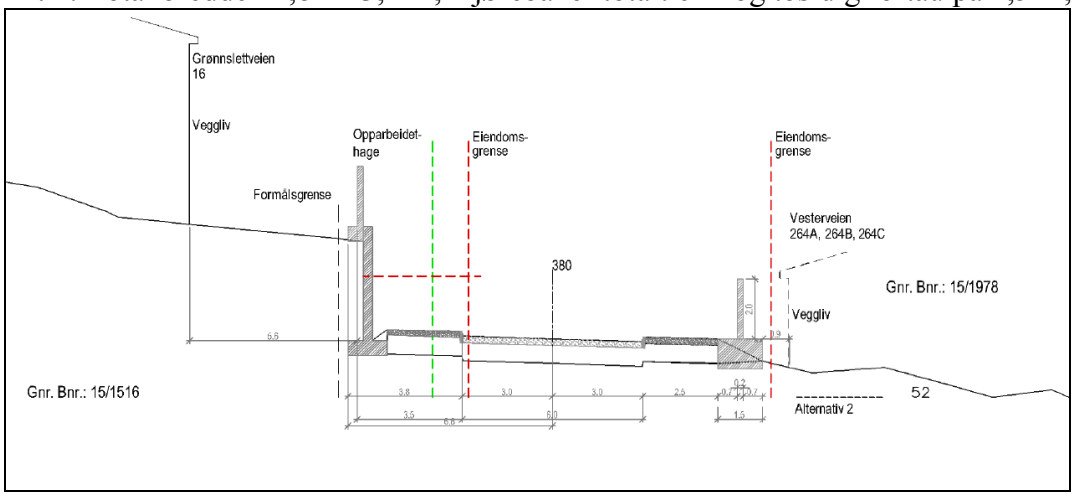
Alt. 0: Total bredde av veien 14,0 – 14,4 m avhengig av høyde på muren, kjørebaner 2x6,0 m og fortau 2x2,5 m



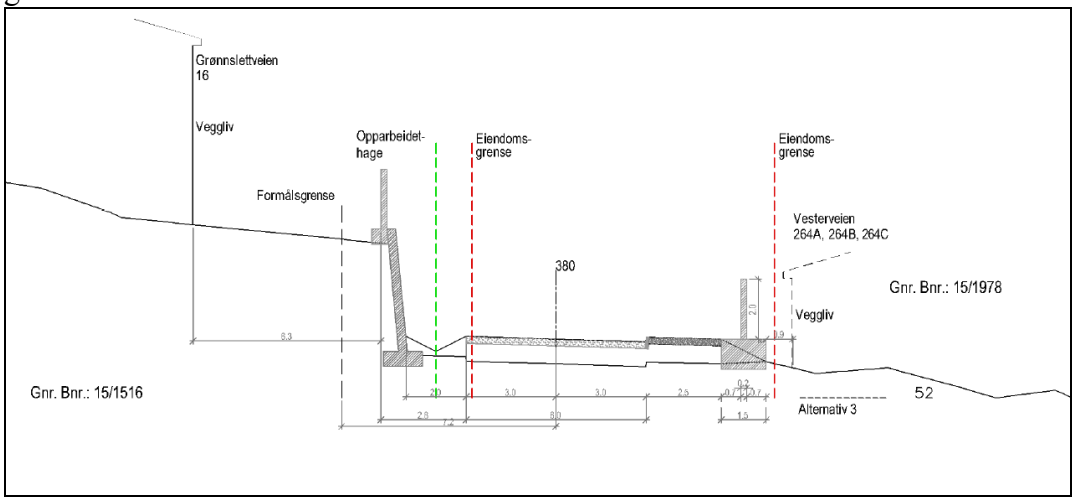
Alt. 1: Total bredde 13,4 – 13,8m, der det kan opparbeides hage på ca 2,9 m på kulverttaket. Kjørebaner 2x3 m, 2 fortau med bredde 2,5m hvorav ett av fortauene ligger i kulvert.



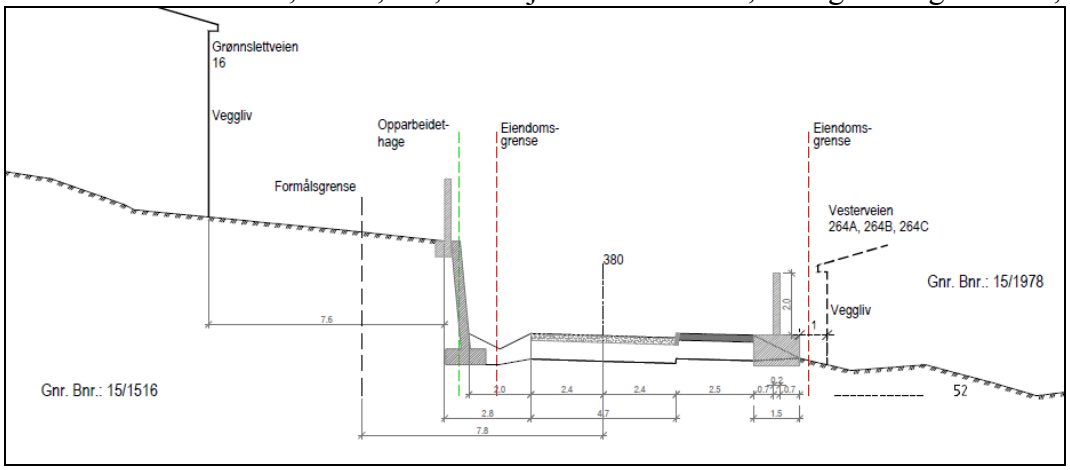
Alt 2: Total bredde 12,8 – 13,2 m, kjørebaner totalt 6 m og tosidig fortau på 2,5 m, vertikal mur



Alt. 3: Total bredde 12,8 –13,2m, kjørebaner totalt 6 m og ensidig fortau 2,5 m, skrå mur og grøft



Alt 4: Total bredde 11,3 – 11,5 m, med kjørebaner totalt 4,7 m og ensidig fortau 2,5 m, skrå mur



Overordnede planer
Sammenkobling av Kirkåsveien/Vesterveien og Bjørklundveien har ligget i planverket til Sortland kommune helt siden generalplanen fra 1981. Dette ble videreført i kommunedelplan for Sortland tettsted i 1998, selv om andre muligheter også var nevnt i «håndboka». I arbeidet med Byplan Sortland er etablering av denne «ringveien» også videreført. Det slås der fast at veien skal ha «hovedveistandard» hele veien. (Planen er pr. dato ikke ferdig behandlet).

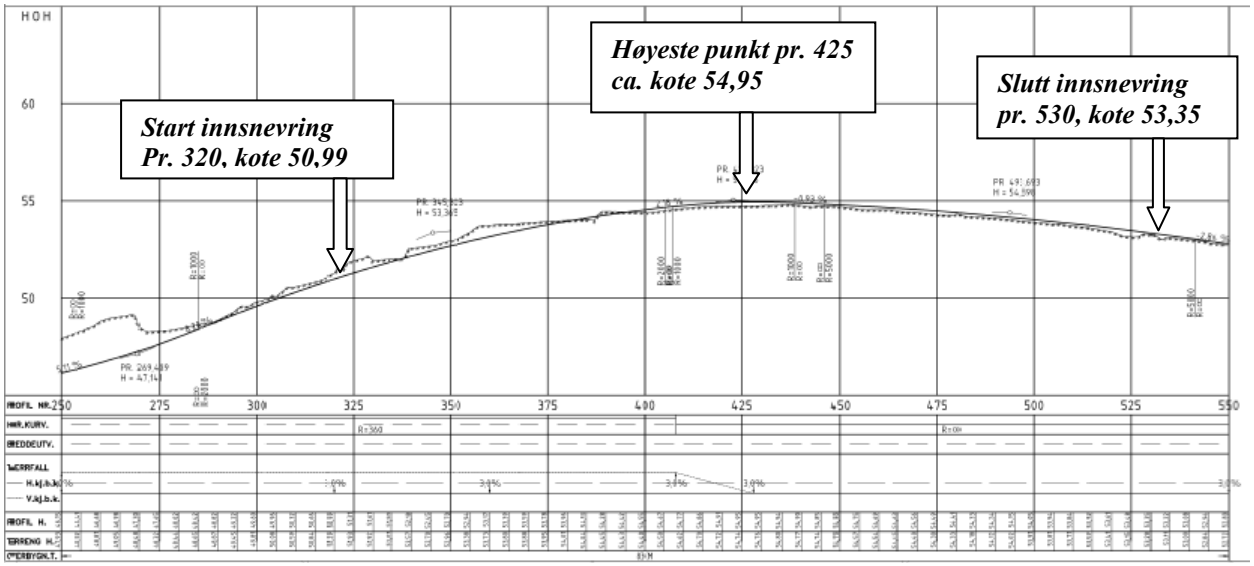
Ny vei på sammenknytningsstrekningen – kontra eksisterende veier
I dag har Kirkåsveien, Vesterveien og Bjørklundveien varierende standard, alt etter i hvilken tid de er bygd og eventuelt opprustet. Mens Bjørklundveien gjennomgående er bygd med minst ensidig gang-/sykkelvei og avkjørselfri, er Vesterveien/Kirkåsveien uten gang-/sykkelvei eller fortau på minst en av sidene på deler av veien. Plan for sammenhengende gang-/sykkelveinett skisserer imidlertid veien som hovedrute og i Byplanarbeidet er det avsatt arealer til slike tiltak for hele strekningen. I Kirkåsveien er det også noen boligavkjørsler. Dette er imidlertid eksisterende veier. Når det bygges nytt og/eller opprustes bør man bygge for fremtiden.

Forventninger til sammenkoblingen og fremtidig trafikkmønster
I dag kanaliseres all trafikken til/fra hele Vestmarka boligområde via Kirkåsveien til Fv. 82/Vesterålsgata. Når sammenknytningen står ferdig forventes det at den trafikken fra Vestmarka, som skal sørover og søndre del av Sortland by, skal foretrekke å benytte Bjørklundveien for å komme til fylkesveinettet. Dette skal kunne avlaste Kirkåsveien og krysset med FV. 82, som er sterkt belastet. Dette gjelder særlig i rushtidene, da både Skolekvartalet og barnehager genererer mye trafikk inn og ut av området, i tillegg til trafikk fra boligområdet mot byen.
Ved oppretting av et lokalt kollektivtilbud i fremtiden, er det også å foretrekke at buss kan nytte ringløsninger. Slike ringløsninger er fleksible og gir større muligheter for publikum til å nytte kollektivløsninger. Ved utbygging av gang-/sykkelveiløsninger og gode kollektivløsninger er det derfor mulig å tenke seg at trafikken til og med kan bli redusert i området i fremtiden. Dette er imidlertid ikke gjort beregninger for dette, slik at det finnes ingen dokumentasjon. Det legges også ut nye boligområder, slik at det totalt blir flere innbyggere i Vestmarka/Lamarka.

Alternativer til løsning – valg av veiklasse
Ved å velge en løsning med to kjørebaner, 2x3,0m, og fortau, på begge eller en side vil man bygge en veiløsning for fremtiden. Den vil trafikkmessig og vedlikeholdsmessig kunne fungere både vinter og sommer. Det er for så vidt trafikksikkerhetsmessig ikke avgjørende hvilket av alt. 0-3 som velges.

- Alt. 1, med bygging av kulvert er en svært dyr løsning, men vil gi mindre reduksjoner i utearealet for eiendommene i Grønnslettveien. Kan by på problemer i forhold til spesielt vintervedlikehold. Det vil si at dette er et økonomisk spørsmål.

- Alt. 2 er et estetisk spørsmål fordi rett mur er mindre estetisk tiltalende enn skrå mur, men beslaglegger mindre areal fra boligene
- Alt. 3 har ensidig fortau, men inn mot muren vil det måtte være grøft til snøopplag, når det ikke er fortau, slik at det bare representerer en liten forskjell i arealbehov til veiformål.
- Alt 4 representerer en løsning som beskjærer eiendommene i liten grad. Derimot vil både trafikksikkerheten for myke og harde trafikanter reduseres.
  Redusert hastighet til 30 km/t gir ikke bedre sikt i området som innsnevres i bredde.
  Det er uheldig trafikksikkerhetsmessig med en slik markant standardendring på en vei som i overordnet planverk er tiltenkt en hovedvei-rolle i overskuelig fremtid. Dersom Alt. 4 velges må det derfor arbeides med løsninger som ivaretar trafikksikkerheten, siktforhold og myke trafikanter.
  Det er relativt bratt mellom Lamarkveien og Vesterveien, dette gjør at Bjørklundveien blir bratt opp til Vesterveien, med en bakketopp i pr. 425, ved eiendommen gnr. 15 br.2057, mens innsnevringen ligger mellom pr. 320 og pr. 530.



Lengdeprofil for alle alternativene på strekningen kryss med «Prestdalsveien» - kryss Grønnslettveien

Dette vil kunne føre til trafikkfarlige situasjoner på grunn av den manglende sikten ved valg av dette alternativet. Situasjonen vil sannsynligvis forsterkes om vinteren når veien blir ytterligere innsnevret på grunn av snøforholdene. Det vil også være da man vil ha «god fart» for å sikre at man kommer opp bakken.

Planforslagene som foreligger viser en vei som følger eksisterende vertikalkurvatur, men det kan kanskje være mulig å senke veien noe over høybrekket og slik gi bedre siktforhold. En slik endring vil også føre til høyere mur mot Grønnslettveien, men bedre avkjørselsforhold for boligene på nedsiden av veien. Det vil også kunne medføre behov for endringer av vann- og avløpsledninger i området. Dette er imidlertid forhold som ikke er utredet, men det kan være mulig å gjøre vurderinger i prosjekteringsfasen. Dette må det eventuelt åpnes for i bestemmelsene. En slik senkning vil være positiv for stigningsforholdene i alle alternativene.

Rådmannens vurdering
Rådmannen merker seg administrasjonens vurderinger som er basert på en klassifisering av veien som en samlevei. Rådmannen velger likevel å vektlegge en praktisk tilnærming for å søke en løsning på en sak som har pågått over svært lang tid. Rådmannen vil derfor legge til grunn en definisjon på deler av veien som en adkomstvei. Rådmannen vil videre peke på følgende momenter:

- I fremtiden kan forventes det en reduksjon i personbiltrafikken i de nære sentrumsområdene som følge av opprettelse av lokalbussnett/kollektivtilbud fra boligområdene til sentrum og fortsatt satsing på og bygging av gang-/sykkelveier
- Utbygging av veien etter alt. 0 resulterer i store inngrep i de private eiendommene langs østsiden av Grønnslettveien og Vesterveien på den aktuelle strekningen
- Sikten på strekningen med redusert bredde vil bli forbedret hvis det viser seg at veien kan senkes, slik bestemmelsene åpner opp for.
- En avventing av ferdigstilling og åpning for trafikk til man har opparbeidet en rundkjøring i krysset Vesterålsgata X Bjørklundveien kan ta tid. Rådmannen anbefaler derfor at man arbeider parallelt opp mot Statens Vegvesen for å finne gode løsninger, men åpner for trafikk når sammenføyningen er ferdigstilt. Rådmannen anbefaler derfor at planbestemmelsens § 8,2 strykes.

Disse momentene bidrar til at rådmannen anbefaler formannskapet å vedta reguleringsplan for sammenknytning av Bjørklundveien og Vesterveien etter alt. 4.

Konklusjon
Rådmannen legger frem planforslaget til 2. gangs behandling med anbefaling om at Alt. 4 velges.

Plankart og bestemmelser er endret i samsvar med rådmannens forslag.

Vedlegg

21.01.2015	219813	Reguleringsplan sammenknytning av Bjørklundveien og Vesterveien
01.06.2015	227897	2014321_Revidert plankart 18.05.2015.pdf
01.06.2015	228640	Bestemmelser_revidert 29.05.2015 (357462)
11.05.2015	220328	Planbeskrivelse_27.01.2015.pdf
11.05.2015	220290	2014321_Plankart 27.01.2015.pdf
11.05.2015	220289	Bestemmelser_27.01.2015.pdf
11.05.2015	220323	Vedlegg 5-1_Plantegning Planforslag.pdf
11.05.2015	220322	Vedlegg 5-2_Plantegning Alternativ 1_ Kulvert.pdf
11.05.2015	220321	Vedlegg 5-3_Plantegning Alternativ 2_Rett mur.pdf
11.05.2015	220320	Vedlegg 5-4_Plantegning Alternativ 3_ 2 meter grøft.pdf
11.05.2015	220319	Vedlegg 5-5_Plan_profil Alternativ 4_4.7 meter veg og 2 meter grøft.pdf
11.05.2015	220318	Vedlegg 5-6_Planforslag og alt4_Snitt 1-10.pdf
11.05.2015	220311	Vedlegg 4-4_Snitt.pdf
11.05.2015	220310	Vedlegg 4-1_Støysonekart samlet_vedlegg 1-2.pdf
11.05.2015	220270	snitt alternativ 4.pdf