



Nesbyen kommune

Arkivreferanse: 2021/1473-44

Saksbehandler: Jeanette Renée Kaspersen

Saksfremlegg

01202108, Briskebyen 2 - detaljreguleringsplan - sluttbehandling

Saksnr:	Utvalg	Møtedato
	Teknisk utvalg Kommunestyret	

Saksdokument:

Vedlegg

- 1 **Briskebyen 2 - planbeskrivelse sluttbehandling**
- 2 **Briskebyen 2 - planbestemmelser sluttbehandling**
- 3 **3040_01202108_Rp_Briskebyen2_vektorkart_2gangbeh_A2**
- 4 **Briskebyen 2 - ROS-analyse**
- 5 **Briskebyen 2- VA plan sluttbehandling**
- 6 **BioFokus rapport 2021-028 - Vurdering av konsekvenser for den fredede apollosommerfuglen**
- 7 **Briskebyen 2 - Veiprofil V1**
- 8 **Briskebyen 2 - Veiprofil GS**
- 9 **Statsforvalters høringsinnspill**
- 10 **Statens vegvesen- høringsinnspill**
- 11 **Tilrettelegger for brann-og redningsmannskap i Hallingdal**
- 12 **NVE - høringsinnspill**
- 13 **Mattilsynet - høringsinnspill**
- 14 **Barn og unges repr. - høringsinnspill**
- 15 **Briskebyen velforening- høringsinnspill**
- 16 **Syversrud og Levorsen- høringsinnspill**
- 17 **Lars O. Renslo- høringsinnspill**
- 18 **Kine og Knut Tyribakken- høringsinnspill**
- 19 **Mette Dalevold- høringsinnspill**
- 20 **Nina C. Fekene- høringsinnspill**
- 21 **Sagabråten og Lindahl- høringsinnspill**

22 Mauritzen og Lian- høringsinnspill**23 Truls og Grete Tørrisplass- høringsinnspill****24 Ole N. Bernhardsen- høringsinnspill****25 Endre Rustand- høringsinnspill****Saksopplysninger:**

HRP AS har på vegne av Trollsetutsikten AS v/ Jørgen Haraldseth fremlagt forslag til detaljreguleringsplan for Briskebyen 2 (planID: 01202108). Planarbeidet har som formål å legge til rette for boligbebyggelse med tilhørende infrastruktur og uteareal, i tråd med kommunedelplan Nesbyen (planID: 00201201). Planområdet ligger rundt 2 km fra Nesbyen sentrum, på østsiden av Hallingdalselva i nedkanten av Klevarudnatten. Det har en størrelse på omtrent 40 daa, og grenser til det eksisterende boligområdet Briskebyen. Planen er ment som en naturlig videreutvikling i forlengelsen av dette området. Boligbebyggelsen er tiltenkt i form av flere boligtyper, herunder ni tomter for eneboliger, fire tomter for enten eneboliger eller tomannsboliger, og tre tomter for konsentrert småhusbebyggelse (blokkbebyggelse) på inntil seks enheter hver.

Adkomstvei til planområdet er noe som har vært gjenstand for bekymring blant flere beboere i boligområdet nedenfor. Administrasjonen fant derfor at det var av prinsipiell betydning å få planforslaget lagt frem til politisk behandling i forkant av offentlig ettersyn av planen.

Saksforløpet har fulgt ordinær planprosess i tråd med krav som fremgår av plan- og bygningsloven. Oppstartsmøte ble holdt den 08.06.2021, og etterfølgende varsel om oppstart ble utsendt den 15.06.2021. Frist for innspill ble satt til den 15.08.2021. Planen ble 1.gangsbehandlet i Teknisk utvalg den 26.04.2022, sak 26/2022. Planen ble sendt til offentlig ettersyn og høring den 02.05.2022 med høringsfrist 18.06.2022.

Overordnet plan:

Området er i kommunedelplan Nesbyen hovedsakelig avsatt til arealformålet «Boligbebyggelse – Nåværende», område B4. Kommunedelplanens bestemmelser stiller her krav til reguleringsplan. Et mindre areal syd i planområdet er i samme plan avsatt til arealformålet «Friområde – Nåværende». Større deler av planområdet omfattes av hensynssone «H310 - Ras- og skredfare». Det foreligger ingen detaljregulering for området per dags dato, og det er ingen direkte tilgrensende detaljreguleringsplaner. Nærmest beliggende detaljreguleringsplaner er Østenforskogen 2 (planID: 01200007) i nord-vest, og Gang- og sykkelveg Nesbyen øst (planID: 01201305) i sør.

Økonomiske konsekvenser:

Saken er viktig for kommunen da den åpner for bygging av boliger og det igjen åpner for økt tilflytting til kommunen med de økonomiske fordeler dette innebærer.

Miljøkonsekvenser:

Det fremgår av Naturmangfoldlovens § 7 at prinsippene som følger i §§ 8 til 12 skal legges til grunn som retningslinjer ved utøvelse av offentlig myndighet. Disse vil bli vurdert i det følgende.

Kunnskapsgrunnlaget jf. § 8: Søk i de offentlig tilgjengelige databasene viser at en del av planområdet i øst overlapper med et større område hvor det er observert apollosommerfugl. Arten er fredet i forskrift med hjemmel i naturmangfoldloven, og er kategorisert som «nær truet (NT)» i henhold til Norsk rødliste for arter. Avgrensningen av området er av mer overordnet karakter, og fastsatt med bakgrunn i observasjoner fra to feltturer, henholdsvis 26. juni og 2. juli 2020. Det vises til egne vurderinger av tema lenger ned i avsnittet vurdering. Forholdet til sommerfugl ivaretas ved bruk av rekkefølgebestemmelser.

Føre-var-prinsippet jf. § 9: På bakgrunn av et lite tilfredsstillende kunnskapsgrunnlag, foreligger det en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet. All den tid det er en svært liten andel av et det kartlagte leveområdet for arten som blir berørt, forventes ikke risikoen å være kritisk. Innen bedre kunnskap blir fremskaffet, trer føre-var-prinsippet inn. Dette er ivaretatt ved bruk av rekkefølgebestemmelser.

Økosystemtilnærming og samlet belastning jf. § 10: Planforslagets konsekvenser for apollosommerfugl-bestanden er antatt å være ivaretatt ved oppfølging av planens bestemmelser ved at konsekvensene er begrensede all den tid det utgjør en svært liten andel av hele det kartlagte bestandsområdet. Med unntak av det nevnte overlappet i inneværende plan, er det kartlagte området i sin helhet avsatt til LNF og forutsatt uberørt av større inngrep. Den utbygging som planforslaget legger opp til er samsvarende med kommuneplanens arealdel og forventes å ikke påføre økosystemet nevneverdig skade. Prinsippet om økosystemtilnærming og samlet belastning antas følgelig ikke å bli tilsidesatt.

Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver jf. § 11: Planforslaget legger ikke opp til noen forringelse av miljøet ut over prosjekterte arealdisponeringsendringer.

Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder jf. § 12: Planens bestemmelser setter tilstrekkelige krav til at det vises varsomhet til vegetasjon og terreng i anleggsarbeider og utbygging av planområdet. I den grad en kartlegging skulle finne at apollosommerfuglen blir berørt, er det stilt rekkefølgekrav som ivaretar dette i planens bestemmelser.

Man vurderer naturmangfoldlovens bestemmelser som ivaretatt i planen.

Vurdering:

Det kom inn 17 uttalelser knyttet til høring og offentlig ettersyn fra følgende:

- Statsforvalteren i Oslo og Viken
- Statens vegvesen
- Hallingdal brann- og redningstjeneste
- NVE
- Mattilsynet
- Barn og unges representant i plansaker
- Briskebyen Velforening (BVF)
- Håvard Syversrud og Kine Marion B. Levorsen
- Lars Olav Renslo
- Kine og Knut Tyribakken
- Mette Dalevold
- Nina C. Fekene

-Sigrid Onsgaard Sagabråten og Sondre Onsgaard Lindahl
-Silje Helene Mauritzen og Tore Lian
-Truls og Anne Grete Tørrisplass.
-Ole N Bernhardsen
-Endre Rustad

Innspill fra Statsforvalteren i Oslo og Viken:

Pkt. 1 Klimatilpasning og overvannshåndtering: I saksfremlegget (1.gangsbehandling) står det at overvann skal håndteres med lukkede fordrøyningsområder, avsatt med hensynsone H410 i plankartet. Det bør legges vekt på gode helhetlige løsninger, som også kan bidra til økt kvalitet i uteområder. Planer skal ta hensyn til behovet for åpne vannveier, overordnede blågrønne strukturer, og forsvarlig overvannshåndtering i tråd med statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning. Overvannshåndteringen bør skje med den såkalte tretrinnsmodellen: infiltrasjon, fordrøyning og sikker bortledning av overflatevann. Grunnet planområdets plassering er det viktig at overvannshåndteringen ikke får konsekvenser og øker fare for flom og skade nedstrøms. Viser til NVE sin veileder for håndtering av overvann i arealplanleggingen fra 2022 og ber om at temaet blir bedre ivaretatt gjennom bestemmelsene.

Pkt. 2 Naturmangfold: I varsel om oppstart uttalte vi at det er viktig at gjennom planarbeidet at leveområder for sjeldne, trua og sårbare arter (kategoriene CR/EN/VU), og arealer med naturtyper med verdivurdering "viktig" (B) og "svært viktig" (A), blir ivaretatt. Det er registrert en apollosommerfugl innenfor planområdet som er registrert som «nær truet (NT)» i rødlista for 2021.

Det opplyses i saksdokumentene at det ble foretatt vurdering konsekvensene for apollosommerfuglen av Biofokus. Der konklusjonen i vurderingen er at kunnskapsgrunnlaget er for mangelfullt til å kunne si noe om hvorvidt området er viktig for apollosommerfuglen eller ikke. Dette fordi befaringen ble foretatt på en tid (26. oktober 2022) på året der det ikke er mulig å finne arten og flora som er viktig for arten. Grunnet usikkerheten i kunnskapsgrunnlaget har kommunen satt som rekkefølge krav i bestemmelsene at konsekvensene for apollosommerfuglen skal vurderes på nytt ved en del av året hvor arten og dens flora er til stede. Vi støtter dette og forventer at eventuelle avbøtende tiltak som nevnt i rapporten vil bli iverksatt og innarbeidet i planen.

Pkt. 3 Landskap: Vi støtter oss til administrasjonens vurdering av bestemmelse for utforming punkt 4.1.1 bygningers utforming. Planområdet er svært bratt og ligger eksponert til. Vi ber om at denne bestemmelsen vurderes nøye og at den endres for å sikre at bebyggelse gis en god estetisk utforming, både som enkeltbygg og i forhold til omkringliggende bebyggelse og landskap.

Administrasjonens kommentar:

Pkt. 1: Det er stilt krav i bestemmelsene til at overvann skal håndteres i tråd med VA-plan. VA- planen er nå justert med hensyn til overvannshåndtering. VA-planen legger opp til nevnte tretrinnsmodell. Endringene er nærmere beskrevet i eget avsnitt i saken.

Pkt. 2: Rekefølgekravet om utredning av konsekvenser for Apollosommerfuglene opprettholdes, men suppleres med at også eventuelle avbøtende tiltak som utredning anbefaler må være gjennomført før det kan gis adgangstillatelse på bygninger på tomtene B1-B3.

Pkt. 3: Det vises til eget avsnitt i saken hvor utforminger beskrevet.

Innspill fra Statens vegvesen:

Pkt. 1: Vi ser det som viktig at det er fullført trafiksikker skoleveg, både fra området og for boliger som får økt trafikk på atkomstvegen på grunn av utbyggingen. Vi er noe usikre på om den foreslåtte rekkefølgebestemmelsen om gjennomføring av gang-/sykkelveg vil være tilfredsstillende for å oppnå en helhetlig skoleveg fram til aktuell skole (blant annet langs vegene Bækenlia og nedre del av Klevarudstigen).

Pkt. 2: Avkjørsler og kryss bør utformes mest mulig rettviskret på samleveggen i området, og vi savner frisktsoner på reguleringsplankartet. Det samme gjelder der gang-/sykkelveg koples til kjøreveg.

Pkt.3: Foreslått gang-/sykkelveg har stigning over anbefalt verdi for universell utforming (7 % utenfor byer og tettsteder og 5 % i by/tettsted). Stigningen bør vurderes å slakes noe ut. Tilsvarende er kjørevegen foreslått med brattere stigning enn anbefalte 8 %.

Konklusjon: Vi viser til ovennevnte planfaglige råd som kommunen bør vurdere nærmere før planen eventuelt godkjennes. Vi reiser imidlertid ikke innsigelser mot planforslaget.

Administrasjonens kommentar:

Pkt. 1: Det vises til eget avsnitt i saken om adkomstløsning og endret tekst i planbeskrivelsens kap. 6.5.1. Her beskrives avbøtende tiltak.

Pkt. 2: Det er lagt inn ny bestemmelse som sier at avkjørsler skal legges mest mulig vinkelrett på kjøreveg. Det er også lagt inn frisktsoner i kryss og der g/s-veg møter kjøreveg.

Pkt. 3: Som det er beskrevet i planbeskrivelsen er det utfordrende å innfri anbefalt stigningsprosent på 7 % på g/s-vegen pga. bratt terreng og begrenset plass. Et lite avvik på anbefalt stigningsprosenten (7,5 %) vurderes å være akseptabelt.

På noen delstrekninger har planlagt kjøreveg en stigning på ca. 10 %. Dette avviker fra vegnormalen for boligater (8 %), men aksepteres på kortere strekninger for hovedveger. Stigning på 10 % for boligater er ikke uvanlig, og administrasjonen mener at dette kan aksepteres så lenge dette ikke er i sving.

Innspill fra Hallingdal brann- og redningstjeneste

De har ikke sendt et konkret høringsinnspill, men har sendt sin tilrettelegger for brann- og redningstjeneste i Hallingdal. Denne er kjent fra før og kommenteres ikke nærmere.

Innspill fra NVE:

Pkt. 1. Sikkerhet mot skred

Sweco AS har utarbeidet en skredfarekartlegging for østlig del av kommunedelplan for Nesbyen, datert 23.08.2016. Kartleggingen viser at deler av planområdet er utsatt for skred med årlig nominell sannsynlighet mellom 1/1000 og 1/5000. Planforslaget legger ikke opp til tiltak i sikkerhetsklasse F3 der krav til sikkerhet er årlig nominell sannsynlighet $\geq 1/5000$. Sikkerheten for tiltak i sikkerhetsklasse F2 er ivaretatt. Det er positivt at Nesbyen kommune har konferert med oppdragsleder for kartleggingen som bekrefter at vurderingene fortsatt står seg, så lenge det ikke er foretatt noen hogst av skogområder i nyere tid. I henhold til eldre flyfotoer, samt flyfoto vedlagt skredfarekartleggingen, viser det seg at planområdet ikke har vært skogdekt siden før kartleggingen ble utarbeidet.

Pkt. 2 Overvannshåndtering

Det går frem av saksfremlegget at overvann skal håndteres med kun lukkede fordrøingsområder, lukket fordrøingsareal er avsatt med hensynssone H410 i plankartet. I VA-planen for Briskebyen 2,

datert 18.02.2022 står det at avskjærende grøfter og stikkrenner leder overflateavrenningen til fordrøyingsarealene. I krysset Bækkenlia – Østenforskogen etableres en stikkrenne som leder overvann mot åpne skogsflater og en bekk. Videre står det at ved større nedbørshendelser sikrer grøftene og stikkrennen trygge flomveier. Overvannshåndtering bør i størst mulig grad skje lokalt og helst i form av åpne, naturbaserte løsninger i tråd med Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning og etter den såkalte tretrinnsmodellen (infiltrasjon, fordrøyning, sikker bortledning av overflatevann). Tiltak, konstruksjoner og anlegg som er nødvendig for gjennomføring av planen, bør derfor være lokalisert innenfor plangrensen.

Det er viktig at overvannsavledningen fra planområdet ikke medfører økt fare for flom i bekken og mulig skade på bebyggelse og infrastruktur nedstrøms. Vi viser til TEK17 § 7-1 andre ledd. Vi viser til NVEs nye veileder for overvann 4/2022 NVE Rettleiar for handtering av overvatn i arealplanar. Her er det råd og veiledning knyttet til overvannshåndtering. NVE har her tydelige råd om åpen overvannshåndtering.

Pkt. 3 Kommunens ansvar

NVE minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelser og dispensasjoner. Dette gjelder uavhengig av om NVE har gitt råd, uttalelse, eller innsigelse til saken.

Administrasjonens kommentar:

Pkt.1: Tas til etterretning.

Pkt. 2: Det er stilt krav i bestemmelsene til at overvann skal håndteres i tråd med VA-plan. VA- planen er nå justert med hensyn til overvannshåndtering. VA-planen legger opp til nevnte tretrinnsmodell. Endringene er nærmere beskrevet i eget avsnitt i saken.

Pkt. 3: Administrasjonen er klar over hvilket ansvar som påhviler kommunen.

Innspill fra Mattilsynet:

Vi forutsetter at kommunen for å sikre helhetlig planlegging, jf. plan- og bygningsloven § 3-1., har foretatt beregninger for å sikre levering av tilstrekkelige mengder drikkevann til planlagt utbygging i tillegg til eksisterende forsyningssystem. Dette innebærer at det kommunale vannverket må vurdere sin kapasitet og leveringssikkerhet slik at de har en reell mulighet til å utvide og sikre trygt og tilstrekkelige mengder drikkevann til nye abonnenter innenfor planområdet.

Administrasjonens kommentar:

VA-plan dokumenterer tilstrekkelig mengde drikkevann (og brannvann som er dimensjonerende mht. mengde).

Innspill fra Barn og unges representant i plansaker:

Pkt. 1: Det bør anlegges en opparbeidet sti gjennom lekeplassen (på tvers), dvs. en sti som går fra øverste til nederst, med markert krysningspunkt over kjørevei.

Pkt. 2: Det er positivt at lekeplassen gjerdes inn for å unngå trafikkulykker, den bør også ha barnesikret port ut mot krysningspunkt for vei.

Pkt.3: Ballplass må opparbeides i en av endene på lekeplassen (uten nivåforskjeller).

Pkt. 4: Opphevet fortau er ønskelig i krappe svinger (særlig den øverste), evt. må svingene ha ekstra god bredde og videst mulig kurve. Dette for å unngå farlige situasjoner vinterstid med biler som kan

få sleng og treffe myke trafikanter, sykler i stor fart osv. Det er uoversiktlige/farlige svinger i Briskebyen i dag, så det er viktig at det ikke blir flere.

Pkt. 5: Det er positivt med gang-/snarveien som er tegnet inn. Det er uklart om denne gangveien vil være universelt utformet, særlig med tanke på rullestolbruk og helling/stigningsgrad. Dersom den ikke tilfredsstillende universell utforming på dette punktet, må universelt utformet fortau følge veien på minst en side i dette planområdet for å ivareta trygg ferdsel for mye trafikanter.

Pkt. 6: Fartsdumper bør legges for å hindre trafikk i mer enn maksimalt 30 km/t.

Administrasjonens kommentar:

Pkt. 1: Bestemmelsene er supplert med følgende: «Det skal anlegges sti gjennom lekeplassen fra V1 ved B2 ned til krysningspunkt GS/V1»

Pkt. 2: Administrasjonen er enig i at åpningene i gjerde må sikres mot veg. Vi mener imidlertid det er en bedre løsning at åpningene utformes som sluser slik at ungene ikke kan løpe rett ut i vegen, i stedet for barnesikker port. Lekeplassen skal brukes av barn i alle aldre, og det er vil fort skje at portene ikke blir lukket igjen. Det er også knyttet mer vedlikehold til en barnesikret port for at den skal fungere som ønsket over tid.

Pkt. 3: Kommunedelplan for Nesbyen sier at «områder med hvor det etableres 20 eller flere boenheter skal det opparbeides nærlekeplass og strøkslekeplass tilrettelagt for varierte aktiviteter som ball-lek, sykling, aking, skating og lignende. Nærlekeplass og strøkslekeplass skal være på minimum 750 m², hvorav minimum 50% med flatt, fast dekke.»

Avsatt lekeareal er ca. dobbelt så stort som kravet i kommunedelplanen, men terrenget er bratt og det er krevende å innfri kravet til areal som skal være flatt. Det er nå likevel lagt inn et krav om at minimum 100 m² av lekeareal må være flatt, og at minimumbredden på flaten må være 7 m.

Pkt. 4: Kjørevegen er breddeutvidet i sving.

Pkt. 5: Som beskrevet i kommentar til vegvesenets uttalelse, er g/s-vegen hårfint for bratt i forhold til anbefalt stigning (7,5% i stedet for 7,0%). Kjørevegen er vesentlig brattere en g/s-vegen, så det er ingen god løsning å la fortau følge veg med hensyn til universell utforming.

Pkt. 6: Nytt krav til fartshumper er beskrevet nærmere i eget avsnitt om adkomstløsning.

Innspill fra Briskebyen Velforening (BVF):

BVF har hele tiden vært opptatt av at vi er positive til utbygging av et nytt boligområde, men at vi er svært bekymret for den planlagte adkomsten via Bæknelia med tanke på bo og livskvalitet, trafikksikkerhet for bilister og mest av alt trafikksikkerhet for de myke trafikantene. Historisk sett har BVF har vært engasjert i 2 ganske like saker tidligere. Første gang var ved planleggingen av Østenforskogen, da de også ønsket adkomst via Bæknelia. Historien er lang, men resultatet ble at Østenforskogen måtte bygge adkomst via Bassengvegen, nettopp på grunn av trafikksikkerhet for beboerne i Bæknelia. Sist vi var engasjert var da Nes kommune planla utvidelse av Briskebyen Barnehage. En større barnehage hadde vært kjærkommen, men prosjektet ble skrinlagt av samme grunn som tidligere, nemlig trafikksikkerheten i Briskebyen. Hva er annerledes nå?! innspillet er det laget en beskrivelse av 8 kryss de mener representerer størst fare for ulykker i Bæknelia (se vedlagt innspill).

Pkt. 1: BVF mener at trafikkberegningen som er lagt til grunn er kunstig lav, halvparten av reell trafikk. Det påpekes også at anleggstrafikk ikke er tatt med i disse beregningene.

Pkt. 2: BVF viser til saksframlegg der det står «Etter dialog mellom kommunen og planframlegger har det blitt innarbeidet egne bestemmelser om trafiksikkerhetstiltak rundt lekeplassen. Disse stiller krav til belysning, inngjerding, skilting og fartsdempere». Det vises også til planbeskrivelse der det står «Det nye tomteområdet får adkomst via eksisterende vegger. Disse er godt dimensjonert til å ta den økte trafikken»

Det stilles i denne sammenheng følgende spørsmål:

Trafiksikkerheten har vært et tema, men hvilke tiltak vil bli gjort langs eksisterende vei? Ifølge planbeskrivelsen ser det ut som lekeplassen i det nye feltet skal sikres mot trafikk. Dette er ikke mer enn rett og rimelig, men hva med eksisterende lekeplass i Briskebyen og adkomst til denne. Slik som Kryss 3 og 4? Kan Nesbyen Kommune, som stolt presenterer seg som Trafiksikker Kommune, stå inne for at eksisterende vei er dimensjonert for 31 nye boenheter uten å øke faren for ulykker? Vi har som alle vet, tidligere hatt en stygg ulykke med personskaade på Essoplassen. Her ble tiltak innført umiddelbart for å hindre flere hendelser. Om det viser seg at trafikkbelastningen i Bækenlia blir for stor eller ulykker skjer - hvilke tiltak kan bli gjort i ettertid både på kort og lang sikt og hvem skal betale for disse? Hastighet i boligfelt har vært et tema i Hallingdal siste tiden. Hva gjør vi om hastigheten viser seg å bli for stor på visse strekninger? Kommer politiet og holder fartskontroll?

Myke trafikanter fra Briskebyen 2 må på et eller annet sted krysse veien i Bækenlia. Uansett hvor de måtte krysse har de ikke mulighet til gangfelt og fortau. Er dette forsvarlig? I et boligområde er man avhengig av en viss balanse mellom veistandard, antall biler og antall myke trafikanter. Øker man antall biler kompenseres dette ofte med fortau. Øker man fra 73 til 104 boenheter utgjør det 42%. Trafikkmengden i Bækenlia vil altså øke med 42% samtidig som at myke trafikanter øker med 42%. Uten å gjøre tiltak vil man helt enkelt se, utfra statistikk, at antall ulykker med personskaade øker og skadeomfanget blir større. På et eller annet tidspunkt inntreffer dødsulykke. Myke trafikanter fra Briskebyen 2 må på et eller annet sted krysse Bækenlia. Bare det i seg selv øker ulykkesrisikoen. Vår konklusjon er at biltrafikken må holdes utenfor Briskebyen boligfelt, og det bør også gjøres trafikktryggende tiltak langs veien i Bækenlia for å opprettholde det trafiksikkerhetsnivået vi har i dag i og med at antall myke trafikanter øker vesentlig.

BVF peker på alternativet med adkomst fra Vassfarvegen som er beskrevet i planbeskrivelsen, men uten begrunnelse for hvorfor dette alternativet ikke er valgt. Det vises til uttalelse fra kommunen om at dette alternativet blir for dyrt. Dette påpekes i den sammenheng at det er store kostnader knyttet til trafikkulykker. Dette alternativet legger til rette for ny boligbebyggelse og etterlengtet utvidelse av Briskebyen barnehage.

(-For alle detaljer se vedlagt innspill-)

Administrasjonens kommentar:

Pkt. 1: Trafikkberegningen som er beskrevet i planbeskrivelsen, vurderes å være i tråd med Statens vegvesens håndbok V713 for trafikkberegninger.

Pkt. 2: Vurderinger av adkomstløsning og avbøtende tiltak er nærmere beskrevet i eget avsnitt under.

Innspill fra Beboere i området - 8 uttalelser

(Håvard Syversrud og Kine Marion B Levorsen, Lars Olav Renslo, Kine og Knut Tyribakken, Mette Dalevold, Nina C. Fekene, Sigrid Onsgaard Sagabråten og Sondre Onsgaard Lindahl, Silje Helene Mauritzen og Tore Lian, Truls og Anne Grete Tørrisplass):

Disse 8 innspillene er relativt like i innhold og er derfor beskrevet samlet her. Innspillene er generelt positive til det nye boligområdet, men alle er kritiske til at adkomst skal gå gjennom Bæknelia. Det pekes på at denne adkomstløsningen ikke ivaretar trafiksikkerheten hverken for beboere i området, elever på veg til skole eller andre myke trafikanter på veg til/fra barnehage. Vegen gjennom boligområdet er smal og svingete og mangler g/s-veg/fortau, og er ikke dimensjonert for mer trafikk. Trafikken i dag oppleves skummel. Redusert trafiksikkerhet og økt støy vil føre til forringet bokvalitet. Flere er urolige for trafiksikkerheten ved eksisterende lekeplass som også brukes av barnehagen.

Det vises til at planer om adkomst via Bæknelia til boligområdet Østenforskogen og utvidelse av Briskebyen barnehage har blitt stoppet pga. manglende trafiksikkerhet. Det vises også til at Nesbyen kommune er godkjent som trafiksikker kommune.

Alle innspillene peker på at adkomsten bør være fra Vassfarvegen (alt. 3). Dette vil også legge til rette for andre boligområder, samt utvidelse av Briskebyen barnehage og bedre adkomst til denne. I et av innspillene pekes det på at ny adkomst fra Vassfaret også kan være gunstig som avskjæringsgrøft for overvann ved ekstremnedbør for nedenforliggende boliger. Trafiksikkerhet må gå foran økonomi.

Administrasjonens kommentar:

Vurderinger av adkomstløsning og avbøtende tiltak er nærmere beskrevet i eget avsnitt under.

Innspill fra Ole N Bernhardsen:

Pga. trafiksikkerheten så ser jeg det meget merkelig og ulogisk å gjøre Bæknelia om til en tilkomst vei for et nytt byggefelt. Jeg har jobbet med trafiksikkerhet i snart 10 år og tenker at Bassengvegen opp mot Østenforskogen er mye bedre tilrettelagt for motor trafikk, da den har blitt oppgradert de seneste årene. Når dem som bor i Østenforskogen skal gå til sentrum bruker dem å gå ned Bæknelia da det er enklere dvs. at det blir mange som går ned der, dem som bor i bassengvegen bruker gangvegen. Dette gjør det jo mest ideelt å legge tilkomsten for det nye byggefeltet gjennom Bassengvegen og opp Østenforskogen, da det er sjeldent noen går den «monsterbakken» opp Østenforskogen.

Administrasjonens kommentar:

Adkomst via Østenforskogen vil gi en vesentlig lenger adkomstveg, over dobbelt så lang som den foreslåtte. Det er lite gunstig. Det vil også her være nærføring av veg mot boligbebyggelse den siste strekningen, men i noe mindre grad enn for foreslått adkomst. Som beskrevet i planbeskrivelsen vil alternativet med vegføring på oversiden av landbruksbebyggelse være vanskelig å få til god løsning for, uten at det får store konsekvenser for næringen. Vurderinger av adkomstløsning og avbøtende tiltak er nærmere beskrevet i eget avsnitt under.

Innspill fra Endre Rustad:

Pkt. 1: I planbeskrivelsen står det at reguleringsplanen omfatter 79/239 og deler av 78/218. Ifølge arealplankartet vil noe av det regulerte området også ligge på min eiendom 79/241. Jeg er uansett villig til å inngå avtale med utbygger om bruk av mitt areal.

Pkt. 2: Nærhet til min landbrukseiendom

Jeg er positiv til utbygging og har ingen ønske om å trenere for dette, men er samtidig opptatt av at det blir tatt hensyn til min gårdsdrift. Her er det husdyr både inne og ute, lagring av husdyrgjødsel, fluer, lukt, støv og støy, store maskiner osv. Dette bør kjøpere av tomter og hus gjøres oppmerksom på f.eks. i kjøpekontraktene for å unngå framtidige konflikter. Vurderingen av om det er greit med hus så nærme et gårdsbruk må kommunen ta, men da må det samtidig være slik at mitt gårdsbruk ikke skal miste muligheten til å kunne utvide driften og bygge ut ved et senere tidspunkt. Da vil jeg ikke bli møtt med at «dette går ikke pga. nærhet til naboene»

Pkt. 3: Adkomst og trafikk

Som beboer i Briskebyen er den foreslåtte adkomsten det som bekymrer mest. Veien gjennom Bækenslia er så definitivt ikke beregnet for 30 nye boenheter. Veien er smal og en salig blanding av gående, syklende, lekende barn, parkerte biler, kjørende biler og biler som snur. Det finnes mange argumenter for at adkomsten IKKE bør gå via Bækenslia, men det finnes kun ETT argument for det motsatte. Økonomi.

Tilbake i 2014 søkte jeg om breddeutvidelse av svingen i enden på Bækenslia for at tømmerbilene skulle komme fram. Dette fikk jeg omsider godkjent med de vilkår at tungtransport til 79/241 måtte kjøre uten henger pga. lengdebegrensning på veien, som er maks 13 meter. I tillegg skal all tungtransport foregå utenfor skolestart/slutt da det er skolebarn langs veien. Disse vilkårene går jeg utfra at vil gjelde for utbygger også. Hvis ikke vil det være både urettferdig og betenkelig. I tillegg er disse vilkårene svært krevende å etterleve for meg da det ikke er så lett å organisere andre transportører som f.eks. tømmerbiler.

Alternativ 1

Det etableres ny adkomst fra Vassfarveien og bort til mitt gårdstun. Veien må starte på 77/5 før den kommer inn på kommunal grunn 79/118. Eier av 77/5 har i dag ingen avkjøringsmulighet og vil nok være villig til å avstå veigrunn i bytte mot veirett. Veien blir totalt ca. 600 meter fra Vassfarveien til mitt gårdsbruk.

Alternativ 2

Utbygger bygger vei, som planlagt, i det regulerte området, men med noen justeringer som gir rom for åpning fra Vassfarvegen. Endre Rustand sørger for grunneieravtale med 77/13 samt at Nes Kommune stiller sitt areal til disposisjon. Endre Rustand bygger og koster veien, i sin helhet fra Vassfarvegen til grense med 79/239 i bytte mot veirett videre til sin eiendom. Nes Kommune vil få veirett, men må betale et anleggsbidrag den dagen de eventuelt vil kople på Briskebyen barnehage.

For at prosjektet ikke skal bli forsinket gis utbygger mulighet til å kjøre over 79/241. Da kan arbeidene med infrastruktur starte med midlertidig adkomst via bassengveien samtidig som den nye veien fra Vassfarvegen etableres. Med denne løsningen reduserer man heller trafikken i Bækenslia enn å øke den, man skåner myke trafikanter, unngår konflikter, og nåværende og framtidige boligfelt vil få mye bedre kvalitet.

Administrasjonens kommentar:

Pkt. 1: Eksisterende adkomst til eiendommen 79/241 er omfattet av planen og vist i plan. I planforslaget har tomt 1 adkomst fra denne vegen. Planbeskrivelsen er nå endret på dette punktet. Innspillet tas forøvrig til etterretning.

Pkt. 2: Boligformålet i planen er i tråd med kommunedelplan for Nesbyen. I planen er det lagt inn en grønnstruktur (friområde) mot gårdsbebyggelse. Denne vil bidra til å dempe eventuelle konflikt mellom gårdsdrift og boligbebyggelse. Forhold knyttet til kjøpekontrakt og informasjon om forhold rundt gårdsdrift er av privatrettslig karakter, og fanges ikke opp av reguleringsplan. Forholdet til gårdsdriften var ikke beskrevet i planbeskrivelsen, men er det nå.

Pkt. 3: Administrasjonen ønsker ikke å gå inn på løsninger med en tredjepart i en så omfattende sak. Det vises forøvrig til vurderinger av adkomstløsning og avbøtende tiltak nærmere beskrevet i eget avsnitt under.

Andre vurderinger:

Overvannshåndtering

Med bakgrunn i innspill fra statsforvalteren og NVE er den delen av VA-plan som beskriver håndtering av overvann, endret. For beregning av avrenning for framtidig situasjon er et klimapåslag på 40 prosent benyttet. Det legges nå opp til anbefalt tretrinnsmodell med infiltrasjon, fordrøyning og sikker bortledning av overflatevann. For tomtene 1-9 som har egnende grunnforhold, skal overflatevannet infiltreres på den enkelte tomt. For resterende tomter føres vannet til fordrøyingsmagasin. I den oppdaterte versjonen er det lagt inn to ekstra fordrøyingsmagasiner for den øvre delen av området, henholdsvis vest for B1 og øst tomt 10. Plankartet er supplert med hensynssoner for disse. Opprinnelig va-plan beskrev bortledning av overflatevann/flomvann til skogsområdet vest for planområdet og bekk, men ikke hvordan overvann skulle ledes til denne bekken. Nå er det beskrevet løsning for flomløp til bekk og eksisterende bekkelukking under jernbaneområdet. Det er også presisert at tiltaket vil føre til reduserte overvannsmengder for nedenforliggende bebyggelse i forhold til dagens situasjon, som følge av forutsatte fordrøyingsmagasiner.

Det er stilt rekkefølgekrav til etablering av overvannstiltak (innenfor og utenfor feltet) skal være etablert før utbygging på den enkelte tomt kan påbegynnes.

Det er også tydeliggjort i VA-planen at fordrøyingsmagasinene vil bli liggende innenfor planområdet.

Bestemmelsene er tilpasset overvannshåndtering i oppdatert VA-plan.

Adkomstløsning

Adkomst til planområdet via veger i eksisterende boligområde møtes med mye motstand fra beboere i området. Høringsuttalelsene viser at majoriteten ønsker at ny adkomst bør gå fra Vassfarvegen til planområdet, på oversiden av eksisterende boligområde.

Utbygger på den andre siden er tydelig på at om boligområdet må bygges ut med ny adkomstveg som beskrevet over, vil det ikke være økonomi i prosjektet og utbyggingen vil ikke bli prioritert. Det er ikke stilt krav i kommuneplanens arealdel om at boligområdet skal ha adkomst utenom

eksisterende boligområde. Det er samtidig behov for nye boligtomter på Nesbyen. Fra kommunens side har det vært viktig å veie disse hensynene.

Med hensyn til trafiksikkerhet og bokvalitet (inkludert støy) vil trafikkmengde, fart, sikt og forhold for myke trafikanter være viktige faktorer. I planforslaget som nå legges fram legges det opp til adkomst gjennom eksisterende boligområde som i opprinnelig forslag, men der det er lagt inn avbøtende tiltak for å oppnå tilstrekkelig trafiksikkerhet og bokvalitet. Konkret foreslås det nå en kombinasjon av etablering av fortau på første del av vegene Klevarudstigen og Bækkenlia og fartsdempende tiltak på vegen Bækkenlia. Løsningen er nærmere beskrevet i planbeskrivelsen. Løsningen sørger for lav fart, og at myke og harde trafikanter separeres der trafikkmengden er størst og trafiksituasjonen mest kompleks. Fortauene vil også bidra til å stramme opp gatene og gi bedre oversikt.

Fortauene vil kunne ligge på kommunal grunn, slik at det ikke vil være behov for eiendomsinngrep. Fortauene vil også bli liggende innenfor vegformålet i kommuneplanens arealdel.

Utforming

Ved 1. gangs behandling av planen ble det i saksframstillingen påpekt at det i bestemmelsene stilles svært få krav til utforming, og at dette er i motstrid med bestemmelse i kommuneplanens arealdel og statsforvalterens uttalelse til varsel om oppstart. I høringsuttalelsen til statsforvalteren følges dette opp med: *Vi støtter oss til administrasjonens vurdering av bestemmelse for utforming punkt 4.1.1 bygningers utforming. Planområdet er svært bratt og ligger eksponert til. Vi ber om at denne bestemmelsen vurderes nøye og at den endres for å sikre at bebyggelse gis en god estetisk utforming, både som enkeltbygg og i forhold til omkringliggende bebyggelse og landskap.*

Det ble også påpekt at ny vurdering ville bli foretatt ved 2.gangs behandling. Kommunen har forståelse for ønske om fleksibilitet og mulighet for et moderne uttrykk, men mener at det likevel er behov å stramme opp bestemmelsene til utforming for å sikre et helhetlig uttrykk i området. Tydeligere utformingsbestemmelser vil også gi den enkelte tomtekjøper større forutsigbarhet med hensyn til framtidige omgivelser.

Administrasjonen har i denne sammenheng foreslått flere suppleringer av bestemmelsene for forslagsstiller. Under er foreslåtte endringer til planbestemmelsenes §4.1.1 «Fellesbestemmelser for bebyggelse og anlegg» beskrevet:

«Bygningers plassering»

Bestemmelsen suppleres med følgende bestemmelse:

Møneretning på byggets hovedform ved skråtaksløsning skal ligge langs terrengkotene. 90 graders vinkel på hovedretningen kan tillates der dette er hensiktsmessig. Garasje/uthus skal ha samme møneretning eller stå vinkelrett på hovedhus.

«Bygningers utforming»

Følgende bestemmelse tas ut:

Bebyggelsen innenfor planområdet skal ha et moderne og helhetlig preg i seg selv og i forhold til omgivelsene.

Bestemmelsen suppleres med følgende bestemmelser:

Bebyggelsen skal et moderne preg, og utformes slik at den får god funksjonell og arkitektonisk helhetsvirkning i seg selv og i forhold til omgivelsene når det gjelder volum, høyde, takform, takvinkel, stiluttrykk, materialbruk og fargesetting.

Garasje/uthus skal harmonere med hovedhuset med hensyn til form, materialbruk og farge, og være klart underordnet hovedhus.

Alle bygg skal males eller beises i mørk-/ naturtilpasset farge. Det er ikke tillatt med hvite kontraster utover vinduskarm og -ramme. Tak skal dekkes med mørke ikke reflekterende materiale.

Materialbruk i eksteriøret skal i hovedsak være av tre. Tegl, mur og eventuelt andre materialer kan også godkjennes dersom de er tilpasset omgivelsene.

Det er tillatt med saltak og pulttak innenfor områdene. Flate tak kan tillates for blokkbebyggelse (B1-B3) dersom helhetsvurdering tilsier at det kan tilpasses landskap og omgivelser. Takvinkel skal være mellom 22- 40 grader (med unntak av der det tillates flate tak).

Solfangere og solceller til produksjon av energi og varme er tillatt. Anlegg må være godt integrert/tilpasset i fasade/tak. Det må brukes svarte solpanel, ikke panel som gir en blåaktig farge. Hvis rammer for innfesting vises, skal disse være mørke (svarte) og matte.

Forslagsstiller mener de opprinnelige bestemmelsene tjener boligfeltet på en god måte, og ber om at kommunen vurdere noen punkt på nytt. Forslagstiller viser til at hovedmengden av nedforliggende bebyggelsen har lyse farger, og at bestemmelsen om ny bebyggelse skal ha mørk-/naturtilpasset farge ikke rimer med bestemmelsen om god tilpasning til omgivelsene.

Bakgrunnen for administrasjonen mener det er riktig å gi føringer for fargebruk, er hovedsakelig to grunner. Området ligger eksponert fra sentrum og riksveg 7, vesentlig mer enn nedenforliggende boligbebyggelse. Fjernvirkningen av utbyggingen vurderes å bli mer dempet med mørke farger og bedre tilpasset omkringliggende naturområder. For å oppnå et helhetlig preg og unngå en opplevelse av «hummer og kanari», bør ikke fargespraket være for stort. Dette gjelder både for fjern- og nærvirkning. En vil uansett kunne oppnå ønskede variasjoner i farger, men innenfor en fargeskala som harmonere godt sammen. Administrasjonen mener derfor at bestemmelsen om farge bør beholdes.

Forslagsstiller mener at det boligfeltets beliggenhet fint tåler bygg med flate tak. Det vises til nyere boligfelt i Hallingdal og trenden ellers, hvor funkishus er populært. Det vises også til at det nærmeste huset til omsøkt boligområde har flatt tak.

Administrasjonen stiller seg bak disse vurderingene. Hvordan stiluttrykket samlet sett framstår er det viktige, ikke hvilken takform det enkelte bygg har. Det foreslås derfor at en også gir mulighet for flate tak for den frittliggende boligbebyggelsen.

Gesimshøyde

Planforslaget som var til offentlig ettersyn hadde ikke bestemmelser for maks gesimshøyde. Når bestemmelsene åpner for saltak og flate tak, bør gesimshøyden også fastsettes. Bygg med disse taktypene har per definisjon ikke møne, men gesims. For å unngå for dominerende fasader for hus med skråtak og flatt tak, er maks gesimshøyde satt noe lavere enn maks mønehøyde for saltak.

Oppsummeringen av endringer:

Administrasjonen har gjort følgende endringer av planen siden offentlig ettersyn. Endringer under er innarbeidet i reguleringsbestemmelsene som nå legges fram til 2.gangsbehandling:

Endringer av plankart:

- Det er lagt inn hensynsoner for to nye fordrøingsmagasiner og de tre andre er justert, i tråd med justert v/a-plan.

- Det er lagt inn frisiktsoner i kryss og der g/s-veg møter kjøreveg.

Endringer planbestemmelser:

Punkt 3.3 er følgende bestemmelse tatt ut:

- Overvann skal håndteres på den enkelte tomt.

Punkt 4.1.1 under «Bygningers plassering» er følgende bestemmelse tilføyd:

- Møneretning på byggets hovedform ved skråtaksløsning skal ligge langs terrengkotene. 90 graders vinkel på hovedretningen kan tillates der dette er hensiktsmessig. Garasje/uthus skal ha samme møneretning eller stå vinkelrett på hovedhus.»

Punkt 4.1.1 under «Bygningers utforming:» er følgende bestemmelser tilføyd:

- Bebyggelsen skal ha et moderne preg, og utformes slik at den får god funksjonell og arkitektonisk helhetsvirkning i seg selv og i forhold til omgivelsene når det gjelder volum, høyde, takform, takvinkel, stiluttrykk, materialbruk og fargesetting.
- Garasje/uthus skal harmonere med hovedhuset med hensyn til form, materialbruk og farge, og være klart underordnet hovedhus.
- Alle bygg skal males eller beises i mørk-/ naturtilpasset farge. Det er ikke tillatt med hvite kontraster utover vinduskarm og -ramme. Tak skal dekkes med mørke ikke reflekterende materiale.
- Materialbruk i eksteriøret skal i hovedsak være av tre. Tegl, mur og eventuelt andre materialer kan også godkjennes dersom de er tilpasset omgivelsene.
- Det er tillatt med saltak, pulttak og flate tak. Bortsett for flate tak, skal takvinkel være mellom 22- 40 grader.
- Solfangere og solceller til produksjon av energi og varme er tillatt. Anlegg må være godt integrert/tilpasset i fasade/tak. Det må brukes svarte solpanel, ikke panel som gir en blåaktig farge. Hvis rammer for innfesting vises, skal disse være mørke (svarte) og matte.

Punkt 4.1.1 under «Bygningers utforming» er følgende bestemmelse tatt ut:

- Bebyggelsen innenfor planområdet skal ha et moderne og helhetlig preg i seg selv og i forhold til omgivelsene.

Punkt 4.1.1 Nytt underavsnitt «Frisikt» er tilføyd med følgende bestemmelse:

- Innenfor frisiktstrekanten skal det ikke være sikthindringer som er høyere enn 0,5m over tilstøtende kjørebane. Enkeltstående oppstammede trær, stolper el. l. som ikke er sikthindrende kan stå i siktretningen.

Punkt 4.1.2 er følgende bestemmelse tilføyd:

- Maks gesimshøyde for flate tak er 6,3 meter, og for pulttak 7,0 meter.

Punkt 4.1.3 er følgende bestemmelse tilføyd:

- Maks gesimshøyde for flate tak er 7,3 meter, og for pulttak 8,0 meter.

Punkt 4.1.4 er følgende bestemmelser tilføyd:

- Det skal anlegges sti gjennom lekeplassen fra V1 ved B2 ned til krysningspunkt GS/V1.
- Minimum 100 m² av lekeareal må være flatt for ballaktivitet og lignende, og bredden på flaten må minimum være 7 m.

Punkt 4.1.4 under «Trafikksikkerhet» er følgende bestemmelse tilføyd:

- Åpninger i gjerde mot kjøreveg skal utformes som sluser slik at barn ikke kan løpe rett ut i vegen fra lekeplass.

Punkt 4.2.1 er følgende bestemmelse tilføyd:

- Avkjørsler skal legges mest mulig vinkelrett på kjøreveg.

Punkt 5.1 – antall hensynssoner er endret.

Kapittel 7 er følgende bestemmelser tilføyd:

- Det kan ikke gis igangsettingstillatelse på bygninger på tomtene B1-B3 før konsekvensen for Apollosommerfugl er utredet, **og eventuelle avbøtende tiltak som utredning anbefaler er gjennomført** (uthevet skrift er tilføyd).
- Det kan gis brukstillatelse på inntil 5 boenheter før følgende er opparbeidet:
 - fortau langs sørsiden av Klevarudstigen/Bæknelia fra Vassfarvegen til g/s-veg ned til Beinvegen
 - fortau fra ovennevnte fortau langs vestsiden av Klevarudstigen til avkjøring til Klevarudstigen 1,3,5,7 og 11
 - fartshumper i vegen Bæknelia (hele strekningen) i tråd med vegvesenets vegnormal, og en fartshump før eksisterende lekeplass i vegen Bokfinken.
 - lekeplass (BLK) **med tilhørende trafikksikkerhetstiltak jfr. 4.1.4.** (uthevet skrift er tilføyd)

Kapittel 7 er følgende bestemmelse tatt ut:

- Før lekeplass (BLK) tas i bruk skal trafikksikkerhetstiltak nevnt i pkt. 4.1.4 være utført.

Endring av planbeskrivelse:

Siden offentlig ettersyn er planbeskrivelsen det lagt inn en beskrivelse avbøtende tiltak med hensyn til adkomstløsning. Forholdet til nærliggende landbruksnæring er også beskrevet. Det er også gjort endringer med bakgrunn i forslag til endrede bestemmelser.

Rådmannens innstilling:

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-12 vedtas detaljreguleringsplan for Briskebyen 2 (planid 01202008) med ovennevnte endringer.