

SAMLET SAKSFRAMSTILLING

Arkivsak: 14/3317

SS - FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN FOR RØDSÅSEN – 1. GANGSBEHANDLING

Saksbehandler: David Bakke Haugen

Arkiv: 611 L13

Saksnr.: Utvalg
112/16 Plan- og utbyggingsutvalget

Møtedato
07.12.2016

Rådmannens innstilling til plan og utbyggingsutvalget:

Rådmannen anbefaler at plan- og utbyggingsutvalget fatter følgende vedtak:

Forslag til reguleringsplan for Rødsåsen (plan-ID 20140012), med tilhørende reguleringsbestemmelser, sist revidert 15.11.16, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningslovens §§ 12-10 og 11.

Administrasjonens vurdering av Asplan Viaks alternative løsning for trafikk til/fra boligfelt BK1 – BK4 legges frem når planen skal til sluttbehandling i plan- og utbyggingsutvalget.

Planforslaget vil oppheve deler av reguleringsplan *19750004 – Rødsåsen/Sofienlund*.

Møtebehandling:

Plan- og utbyggingsutvalget behandlet saken i møte den 07.12.2016:

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Plan- og utbyggingsutvalgets vedtak:

Forslag til reguleringsplan for Rødsåsen (plan-ID 20140012), med tilhørende reguleringsbestemmelser, sist revidert 15.11.16, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningslovens §§ 12-10 og 11.

Administrasjonens vurdering av Asplan Viaks alternative løsning for trafikk til/fra boligfelt BK1 – BK4 legges frem når planen skal til sluttbehandling i plan- og utbyggingsutvalget.

Planforslaget vil oppheve deler av reguleringsplan *19750004 – Rødsåsen/Sofienlund*.

SAKSUTREDNING:**Tidligere behandling:**

Plan- og utbyggingsutvalget behandlet saken i møte den 21.09.16, og fattet vedtak om å utsette saken. Utvalget behandlet saken på nytt i møte den 12.10.16, og fattet følgende vedtak:

1. *Saken utsettes.*
2. *Administrasjonen bes sørge for at foreslått veiløsning etter alternativ AZ og eventuelle andre mulige veitilkomster blir utredet i nødvendig grad.*

I tiden etter utvalgets siste behandling har følgende skjedd i saken:

- Forslagsstiller har omarbeidet planforslaget. Kulepunktene i rådmannens forrige innstilling (se vedlegg 10) er nå innarbeidet i revidert planforslag. Endringene er vist på plankartet og med gul markering i reviderte planbestemmelser (vedlegg 3) og planbeskrivelse (vedlegg 4).
- Konsulentfirmaet Asplan Viak har utført en kvalitetssikring av Rambølls trafikkrapport, som fulgte det opprinnelige planforslaget (se vedlegg 8). Asplan har foretatt en ny vurdering av kjøremønster og traseer til den nordre delen av utbyggingsområdet (felt BK1 – BK4), samt vurdert hvorvidt eksisterende stikkvei til Rødsåsen 1-9 (heretter omtalt som AZ-alternativet) kan være en egnet adkomst til nevnte boligfelt.
- Teknisk etat har foretatt en selvstendig vurdering av trasé-AZ, slik traseen ble foreslått anlagt av Carl C. Fon på vegne av beboergruppen i Tjærildveien, i deres notat til planutvalget før forrige utvalgsbehandling.

Det skal avholdes et møte med beboergruppen i Tjærildveien 1. desember.

Bakgrunn:

Planforslaget er utarbeidet av Børve og Borchsenius AS på vegne av A/S Thor Dahl.

Planområdet er på ca. 118 dekar, hvorav ca. 89 dekar tilhører hovedeiendommen gbnr 112/17 som eies av A/S Thor Dahl.

Rødsåsen er regulert gjennom plan for Rødsåsen/Sofienlund fra 1975. Deler av eksisterende boligområder er bygget ut i henhold til nevnte plan, men arealbruken på aktuelle deler av Rødsåsen har blitt overstyrt av arealbruksendringer i kommuneplanen; først på 80-tallet gjennom en omdisponering av ubebygde deler av Rødsåsen LNF-formål, før deler av åsen igjen ble omdisponert til bolig ved kommuneplanrulleringen i 2014. Deler av eksisterende plan er således uaktuell/utdatert og vil bli formelt opphevet ved et eventuelt fremtidig vedtak av denne planen i bystyret.

Det aktuelle området har overordnet formål bolig og LNF i kommuneplanens arealdel. Det er vist hensynssoner for friluftslivsinteresser og høyspenningsanlegg over deler av planområdet.

Oppstart av planarbeid ble varslet i brev til naboer og berørte parter høsten 2014. Planområdet har senere blitt utvidet til å omfatte deler av eksisterende veinett i området (varslet i brev datert 19.08.15). Planen er ikke konsekvensutredningspliktig.

Beskrivelse av planforslaget

Planområdet fremgår av plankartet (vedlegg 2). Planområdet omfatter Rødsåsen og omkringliggende areal, deriblant noe eksisterende bebyggelse, viktige forbindelser inn i

området, samt veisystemet ned til Vesterøyveien (Tjærildveien, del av Kirkeveien og Øvre Huvikvei).

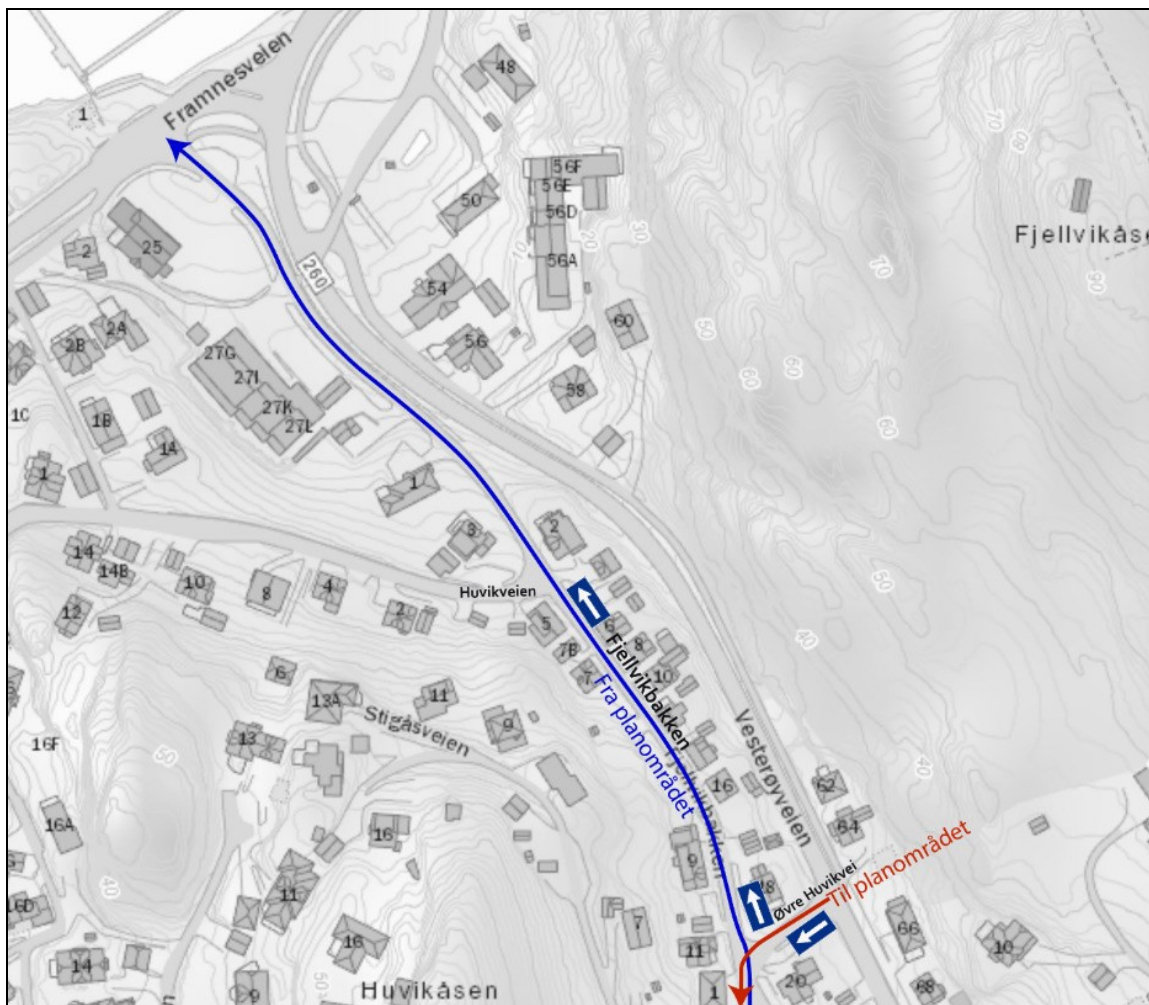
Terrenget i planområdet reiser seg opp mot Rødsåsen, hvis høyeste punkt er 81 moh. Store deler av planområdet fremstår i dag som et naturområde med blandingsskog med partier av bøkeskog. På flere høyereliggende steder er det utsikt mot fjorden og øvrige omgivelser. Hovedandelen av de planlagte boligene foreslås plassert i et flatere skogsparti nordvest for selve åsen, i den vestvendte skråningen ned mot Rødslia og i et flatere parti syd for selve åsen.

Pannekakefjellet, som ligger innerst i Tjærildveien, helt nord i planområdet, brukes av både Framnes skole og Vesterøy menighetsbarnehage. Pannekakefjellet foreslås regulert til felles (privat) uteoppholdsareal. Selve Rødsåsen foreslås regulert til LNF-formål. Over Rødsåsen og Pannekakefjellet er det vist hensynssone friluftsliv. Planforslaget muliggjør opprettholdelse av kyststien og de fleste eksisterende stier i området. I tillegg skal det etableres noen nye smett og snarveier gjennom utbyggingsområdene (se illustrasjonsplan – vedlegg 5). Planlagt bebyggelse vises også på nevnte illustrasjonsplan.

Hensikten med planen er å tilrettelegge for ny boligbebyggelse på de tre områdene rundt Rødsåsen som ble vedtatt omdisponert til boligformål ved siste kommuneplanrullering. Samlet sett muliggjør planen ca. 85 nye boliger, det vil si ca. 2,7 boliger pr. dekar innenfor byggeområdene. Dette er noen flere enheter enn det som ble antydnet i kommuneplanen (ca. 60 enheter), men dette skyldes hovedsakelig at to mindre ubebygde arealer vest for Rødsåsen (BK1 – ca. 8 nye boliger og BB2 – ca. 14 nye boliger) som ble omdisponert til boligformål ved en tidligere kommuneplanrullering også er medtatt i planen.

Planen muliggjør flere bygningstyper. På felt BB1, helt syd i planområdet, planlegges to leilighetsbygg i 3 etasjer + inntrukket 4 etasje (parkerings under terreng) som til sammen vil gi ca. 30 nye boenheter. På felt BB2 (vest i området mot Rødslia) planlegges det også leilighetsbebyggelse med 4 fulle etasjer inkl. parkeringskjeller + inntrukket 5 og 6 etasje (maks. gesimshøyde 21 meter). På øvrige boligfelt planlegges det småhus og konsentrert småhusbebyggelse i inntil 3 etasjer (maks. mønehøyde 11 m.). Det foreligger perspektiver som viser bebyggelsens eksponering (se vedlegg 9). Noen enkle bygningssnitt er vist på illustrasjonsplanen (vedlegg 5).

Flere fagutredninger følger planforslaget. Vurdering av trafikale forhold har vært et sentralt tema i planleggingen. Konsulentfirmaet Rambøll AS har utarbeidet en omfattende trafikkutredning (se vedlegg 7). Utredningen vurderer eksisterende veinett, analyserer ulike adkomstalternativer og foreslår forbedringstiltak. For de nye boligfeltene BB1, BF1 – BF3 foreslås adkomst via veiarmen Rødsåsen og Vindalveien fra Vesterøyveien. Planlagt boligblokk på felt BB2 vil få adkomst via Rødslia og eksisterende kommunale veier på Framnesplataet. For resterende boligfelt (BK1 – BK4) foreslås adkomst via Øvre Huvikvei, Kirkeveien og i forlengelsen av eksisterende blindvei Tjærildveien. Mot byen foreslås det for disse boligene utkjøring via Kirkeveien, Øvre Huvikvei og Fjellvikbakken. Det foreslås å enveisregulere første del av Øvre Huvikvei, samt Fjellvikbakken på strekningen mellom Øvre Huvikvei og Huvikveien. Fra byen vil det være mulig å ta av fra Vesterøyveien til Øvre Huvikvei som i dag. Se skisse.



Planen forutsetter også alternativ (sekundær) adkomst til BK1 – BK4 fra syd via Rødslia, og veien skal oppgraderes på strekningen fra nr. 30 til krysset med Vollveien (rekkefølgekrav).

Andre infrastrukturtiltak som er anført som rekkefølgekrav i planen er:

- Flytting av fotgjengerovergang og etablering av fortau i/inntil kryss Vesterøyveien x Fjellvikbakken.
- Oppgradering av eksisterende veinett i Øvre Huvikvei til veistandard klasse 3, med nødvendige tilpasninger, på strekningen mellom Fjellvikbakken og Kirkeveien.
- Oppgradering av eksisterende veinett i Kirkeveien til veistandard klasse 3, på strekningen mellom Øvre Huvikvei og Tjørildveien.
- Utbedring av det regulerte kryssområdet ved Huvikeika.
- Etablering av enveiskjøring og fartsdempere i Fjellvikbakken mellom Øvre Huvikvei og Huvikveien.
- Etablering av stiforbindelser som danner mulig snarvei/skolevei mellom veiene Rødsåsen og Rødslia.

Det er foretatt en vurdering av terrengstabiliteten i området (egen fagutredning, ikke vedlagt). Det er behov for tiltak, slik som rensking av løse blokker, nedfallssikring, bergsikring og rystelsesrestriksjoner, flere steder ved utbygging. På bakgrunn av nevnte vurdering er flere av boligfeltene (BK1, BB1 og BB2, samt deler av BF6 og BF7) markert med hensynssoner for

ras og skredfare. Før det igangsettes byggetiltak i området (gjelder alle boligfelt) skal det foretas nye undersøkelser og utarbeides en sprengnings- og rassikringsplan.

Det foreligger en egen vurdering av vann- og avløpsløpsløsninger og overvannshåndtering (ikke vedlagt). Løsninger for teknisk infrastruktur skal dokumenteres i en teknisk plan som skal godkjennes av kommunen før igangsettingstillatelse, jf. bestemmelse 2.1.4.

I tillegg til den obligatoriske risiko- og sårbarhetsanalysen (ikke vedlagt) er det foretatt elektromagnetiske feltberegninger (ikke vedlagt) av høyspentlinjen helt syd i planområdet. Grense for magnetfelt er satt ved 0,4 mikroTesla. I dette tilfellet betyr det at bygninger til varig opphold ikke kan oppføres innenfor en sone på 36 meter i hver retning fra senterlinjen.

Revidert planforslag

Forslagsstiller har revidert planforslaget etter utvalgets siste behandling av saken. Den viktigste endringen er at det tidligere planlagte delfeltet i bøkeskogen mellom Pannekakefjellet og selve Rødsåsen (felt BK5) er sløyfet. Som en konsekvens av dette har veiføringen gjennom utbyggingsområdet blitt rettere og veien utgjør nå et klarere skille mellom nye boligfelt og gjenværende sammenhengende grøntområder. Boligfelt BK4 er tillagt noe areal slik at endringen ikke medfører en reduksjon i samlet antall nye boliger. Dette plangrepet er i tråd med rådmannens innstilling ved tidligere behandlinger av saken.

En ny trafikkvurdering medfølger det reviderte planforslaget (se vedlegg 8). Konsulentfirmaet Asplan Viak har gjort en supplerende vurdering/kvalitetssikring av trafikksituasjonen og de foreslåtte løsninger/utbedringer. Asplan Viak bifaller de foreslåtte prinsippløsninger for trafikkavvikling.

I tillegg peker de på en alternativ mulighet for å lede (ved skilting) kjøretrafikk til/fra boligfelt BK1 – BK4. Deres alternativ er innkjøring som tidligere beskrevet via Øvre Huvikvei – Kirkeveien – Tjærildveien, men med utkjøring via Rødslia og Framnesplatået (Fagerstadveien og Martin Larsens vei som det sannsynligvis mest brukte alternativet). I trafikkvurderingen peker de på følgende fordeler ved en slik løsning:

- Kortere trasé ut av området til overordnet vegnett.
- Ingen av de eksisterende boliger og kjøring til/fra skole og kirke får endret kjøremønster og unødige omveier i bolig gatene kan unngås.
- Trafikkmengdene til/fra boligfelt BK1 – BK4 blir regulert, ved enveisregulering av Tjærildveien sørover, for eksempel etter avkjørsel til nr. 11 og 12.
- Fjellvikbakkens trafikkmengde påvirkes i liten grad.

Asplan Viak har også foretatt en vurdering av hvorvidt AZ-alternativet kan være egnet som adkomst til nevnte boligfelt. Asplan Viaks konklusjon er som følger:

«For å få ønsket utflating av den eksisterende stikkveien mot kryss med Rødsåsen og for å oppnå stigningsforhold innenfor dagens krav på maks 10 %, må stikkveien senkes med opptil 1,3 meter. Veien må også breddeutvides til 4,5 meter asfaltert veibredde og avstand mellom boligenes eiendomsgrenser økes fra dagens 6,0 meter til 8,0 meter i reguleringsbredde. En slik senkning av veien vil medføre at dagens boliger får ubrukelige adkomster og det finnes ingen alternative adkomster til disse boligene. Høyere opp i skråningen vil det også være nødvendig med meget store terrenginngrep. Totalt medfører disse forholdene at Az-alternativet ikke kan anbefales som adkomstvei.»

Veitekniske beregninger og vurderinger utført av Teknisk etats understøtter Asplan Viaks vurderinger og konklusjoner, og samsvarer i stor grad med tegning O-01 i Asplans Viaks trafikkvurdering.

Innspill til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid

Oppstart av planarbeid ble varslet i brev til naboer og berørte parter høsten 2014. Det ble avholdt et åpent møte i høringsperioden. Det kom 20 innspill til varselet, hvorav en av merknadene er signert av 47 personer. Flertallet av merknadene omhandler trafikale forhold. Etter vurdering av nabomerknadene og drøftinger mellom forslagstiller og kommunen, ble planområdet utvidet til å omfatte veisystemet ned mot Vesterøyveien. Det kom 12 merknader til utvidelsesvarselet. Samtlige merknader er vedlagt saken (se vedlegg 6). En punktvis oppsummering av innspillene med forslagsstillers kommentarer fremgår av planbeskrivelsen (se vedlegg 4, kapittel 6). De viktigste momentene i merknadene er:

- Trafikksituasjonen i området, valg av adkomstvei til de nye boligfeltene og behov for utbedringer av eksisterende vegnett i området. Mange av merknadene argumenterer for ulempene ved å velge Øvre Huvikvei, Kirkeveien og Tjærildveien som adkomst for et betydelig antall nye boliger. Det er særlig mange bekymringer fra beboergrupper i Tjærildveien som ønsker at veien skal forbli blindvei og at feltene BK1 – BK4 skal ha adkomst via Vindalveien og Rødsåsen (stikkvei forbi Rødsåsen 5 og 7).
- Pannekakefjellet og omkringliggende skogsområde er viktige leke- og oppholdsarealer for barn og unge.
- Utbyggingen vil forringe området høye verdi som friluftsliv- og rekreasjonsområde. Turstier bør kartlegges og hensynet til grønnstruktur og friluftsliv må vektlegges i planarbeidet. Kyststien må opprettholdes og det bør sikres en uavbrutt grønn korridor langs denne.
- Det er dårlige grunnforhold i området. Det bør gjennomføres en geoteknisk vurdering.

Det store flertallet av merknadene, både relatert til trafikk, friluftsliv/rekreasjon og barn og unges lek er direkte relatert til de foreslåtte boligfeltene BK1 – BK4.

Konsekvensvurdering

Forslagsstillers konsekvensvurdering fremgår av planbeskrivelsens kapittel 7 (se vedlegg 4). Rådmannens konsekvensbetraktninger fremgår av rådmannens merknader.

Rådmannens merknader

Rådmannen mener at de mange innspillene fra nabogrupeer i nærrområdene, nærmiljøutvalg, skole og barnehage, ulike interesseorganisasjoner og fagmyndigheter, illustrerer utfordringene ved nedbygging av grønne lunger i etablerte boligområder. Områdets beliggenhet og beskaffenhet har utløst vesentlige utredningskrav og gjort planleggingsprosessen omfattende og tidkrevende. Når det er sagt mener rådmannen at det foreliggende planforslaget fremstår som gjennomarbeidet, med en grundig planbeskrivelse og løsninger som er forankret i egne fagutredninger.

Den planlagte utbyggingen er i tråd med den boligtetthet som ble forventet ved omdisponering i kommuneplanen. Kombinasjonen av ulike bygningstyper, og lokaliseringen av disse på de ulike feltene virker i hovedsak å være fornuftig. Småhusbebyggelse i 3 etasjer utfordrer den generelle bygningshøydebestemmelsen i kommuneplanen, men kan forsvares etablert i de

flatere områdene. Områdets nærhet til skole, barnehage, friluftsområder vil forventelig gjøre utbyggingen attraktiv også for barnefamilier.

Ut over å tilrettelegge for en fornuftig arealutnyttelse og god og variert boligbygging, mener rådmannen at de to mest sentrale spørsmålene i planleggingen har vært å:

1. Sikre gode rekreasjons- og friluftslivsverdier, og bevare områder for barns lek, på de gjenværende grøntarealene.
2. Vurdere ulike adkomstløsninger og nødvendige tiltak på veisystemet for å sikre en forsvarlig avvikling av trafikk til/fra de nye boligfeltene.

Når det gjelder friluftsliv og rekreasjon, mener rådmannen at planforslaget sikrer ivaretagelse av eksisterende stisystemer, kyststien inkludert. Samtidig sikrer planforslaget etablering av en ny snarvei mellom Rødslia (Framnesplatået) fra de nye boligområdene (f_AU1, jf. plankart), samt muligheter for utbedring av eksisterende sti mellom Rødsåsen og Vindalveien.

Den foreslåtte utbyggingen vil kunne forringe Pannekakefjellets verdi noe som leke- og uteoppholdsareal for barn og unge i området, og nærturområde/undervisningsarena for Framnes skole og Vesterøy menighetsbarnehage. Rådmannen mener at man gjennom fjerning av delfelt BK5 har oppnådd en betydelig forbedring av planen. Dette grepet muliggjør opprettholdelse av en sammenhengende grønnstruktur fra Pannekakefjellet til Vindal med fortsatt stor rekreasjonsverdi, kyststi uten nærføring til boliger, samt et større lekeområde for barn på Rødsåsen/Framnes.

Trafikkavvikling til/fra boligfelt BK1 – BK4 har vært et viktig og mye diskutert tema i planleggingen. Eksisterende kommunale veier i området (Øvre Huvikvei spesielt) er stedvis både smale og bratte, og tilfredsstillende ikke normale krav til en adkomstvei. Planforslaget inneholder flere rekkefølgekrav til utbedringer av veinettet før utbyggingen kan igangsettes.

Det har blitt avholdt et møte med Statens vegvesen, der det fremkom at vegvesenet ikke ønsket å tillate økt bruk av krysset Øvre Huvikvei x Vesterøyveien til utkjøring. I tillegg til at Øvre Huvikvei er bratt og smal, mangler veien en tilfredsstillende utflating inn mot Vesterøyveien. Dette gir farlige situasjoner, særlig på glatt føre. Rådmannen er i utgangspunktet enig i at utkjøringen til Vesterøyveien er uheldig. På denne bakgrunn har løsningen med enveisregulering av deler av Fjellvikbakken og nederste del av Øvre Huvikvei blitt utarbeidet. Rådmannen vil i denne forbindelse peke på følgende forhold:

- Utkjøring i det bratte og uoversiktlige krysset Øvre Huvikvei x Vesterøyveien unngås.
- Utkjøringen legges til det mer oversiktlige krysset Fjellvikbakken x Framnesveien.
- Trafikanter fra sentrum vil unngå vikeplikt fra høyre i det uoversiktlige krysset Øvre Huvikvei x Fjellvikbakken, opp Øvre Huvikvei.
- Løsningen muliggjør etablering av fortau langs første del av Øvre Huvik vei.
- Løsningen vil muliggjøre en innsnevring av kjørebanebredden i den del av Fjellvikbakken som enveisreguleres.

Ulempene ved enveisreguleringen er at kjørende i retning sentrum får en lengre kjøredistanse til fylkesvei, samt at det må påregnes en trafikkøkning i Fjellvikbakken sammenlignet med dagens nivå. Et avbøtende tiltak er at det stilles krav om etablering av fartsdempende tiltak på denne strekningen, jf. bestemmelse 2.1.2 c.

Det er i hovedsak økt trafikk på Øvre Huvikvei, del av Kirkeveien og Tjærildveien, som følge av de ca. 40 nye boligene på felt BK1 – BK4, som har utløst protester i lokalmiljøet. I Øvre Huvikvei er forbedringsmulighetene begrenset fordi flere boliger ligger tett på veien.

Nabogrupeer i Tjærildveien ønsker at adkomst til nevnte boligfelter skal skje fra øst via stikkvei til Rødsåsen nr. 1 til nr. 9 (alternativ AZ). Selv om dette adkomstalternativ ville gitt kortest kjøreavstand til fylkesveinettet, og selv om kryssene Rødsåsen x Vindalveien og Vindalveien x Vesterøyveien har relativt god utforming, kan rådmannen ikke anbefale en slik løsning. Veien blir for bratt og medfører for store inngrep i terrenget. En kjørevei syd for Pannekakefjellet vil heller ikke være forenlig med å opprettholde et sammenhengende grøntdrag fra Pannekakefjellet til Vindal, og vil skape en ny barriere i forhold til barns lek og opphold.

I Kirkeveien er det ikke samsvar mellom reguleringsbredden vist på plankartet (8,0 m) og rekkefølgekrav 2.1.2 c, kulepunkt 3. Kommunal veiklasse 3 skal ha en reguleringsbredde på 8,5 meter. Plankartet må rettes før planen sluttbehandles.

Både i Øvre Huvikvei og Tjærildveien er veigrunnen smal mellom eiendomsgrensene. De foreslåtte breddeutvidelsene (tilnærmet veistandard klasse 3), samt utbedringen av drenering og avrenning i førstnevnte vei, vil utgjøre en forbedring sammenlignet med dagens situasjon. Verken i Øvre Huvikvei og Tjærildveien er det mulig å øke veibredden ytterligere uten å foreta vesentlige inngrep på en rekke eiendommer.

Rådmannen er betenkt i forhold til å tillate mer trafikk ut på ovennevnte kommunale veier i området. Veibredden og stigningsgrader på eksisterende veinett er ikke i tråd med dagens krav. Det mangler også et tilfredsstillende tilbud til myke trafikanter flere steder. Samtidig er forbedringsmulighetene, ut over de tiltakene som er foreslått, svært begrenset. Flere boliger ligger tett på veiene i området, for eksempel i Fjellvikbakken og Øvre Huvikvei. På den annen side vil trafikkveksten som genereres i Tjærildveien, Kirkeveien, Øvre Huvikvei, som følge av ca. 40 nye boliger, være relativt begrenset. Dersom planen vedtas bør det vurderes å fatte vedtak om parkeringsforbud i Kirkeveien og Øvre Huvikvei.

Etter en samlet vurdering mener rådmannen at den foreslåtte adkomstløsningen til boligfeltene BK1 – BK4, med de krav til oppgradering som er anført i det reviderte planforslaget vil være tilfredsstillende i forhold til å ivareta trafikksikkerheten og sikre tilstrekkelig fremkommelighet i området.

Rådmannen mener at alternativet som nå er lansert av Asplan Viak, med enveisregulering av trafikken til og fra boligfelt BK1 – BK4, bør vurderes nærmere. Dette kan gjøres i løpet av høringsperioden for offentlig ettersyn og legges frem for plan- og utbyggingsutvalget når planen går til sluttbehandling.

Gjennomføring av de nødvendige infrastrukturiltak bør sikres gjennom en utbyggingsavtale.

Områder med dårlige grunnforhold er avmerket med hensynssoner på plankartet. Rådmannen mener at bestemmelsesforslaget (se bestemmelse 2.1.5, 2.2.5 og 7.2) sikrer at det foretas nødvendige undersøkelser og sprengnings- og rassikringstiltak før utbyggingen starter og oppfølging underveis i byggefasen.

Konklusjon

Rødsåsens nåværende verdi som rekreasjons- og friluftsområde, og område for barns naturlek, vil nødvendigvis forringes av den planlagte boligbyggingen.

Foreslått adkomstløsning er ikke tilfredsstillende, men bør allikevel kunne aksepteres for en såpass begrenset bolig-/trafikkøkning som det her er snakk om, med de rekkefølgekrav som er anført i planen.

Det planforslaget som foreligger er i tråd med overordnet arealbruk, slik det ble omdisponert ved forrige kommuneplanrullering. Planforslaget fremstår som gjennomarbeidet og med løsninger som er forankret i egne fagutredninger.

Ut i fra en samlet vurdering vil rådmannen, tross de utfordringer utbyggingen medfører, anbefale at planen sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

Dokumenter i saken:

1. Oversiktskart
2. Plankart, sist revidert 15.11.16
3. Planbestemmelser, sist revidert 15.11.16
4. Planbeskrivelse, sist revidert 15.11.16
5. Illustrasjonsplan, sist revidert 15.11.16
6. Merknader til varsel om oppstart og varsel om utvidelse av planområdet
7. Rambølls trafikkutredning, april 2016
8. Asplans Viaks trafikknotat, datert 17.11.16
9. Fotomontasjer
10. PU-sak 112/16