



Ullensaker kommune
postmottak@ullensaker.kommune.no

Vår ref: 1871
Plan id: 443

Oslo, 2. april 2020

Vedr. trafikk og vedtakstillegg ved utleggelse til politisk behandling

Viser til behov for ytterligere avklaringer/suppleringer av planforslaget når det gjelder vei og trafikk. I tillegg er har kommunen bedt om en kommentar til det politiske tillegget som kom til ved vedtakelse om offentlig høring av forslag til detaljregulering – Vilbergvegen vest næringsfelt, vedtatt 17.12.2019.

I høringsuttales fra Viken datert 24.02.2020 framgår følgende knyttet til vei:

Viken fylkeskommune fremmer, som veimyndighet for fylkesveier, innsigelse til punkt 1 og 2 nedenfor:

- 1. I forslaget til planbestemmelser er det et rekkefølgekrav om opparbeidelse av gang- og sykkelvei fra Jessheimvegen frem til bro over E16. For å sikre at det reguleres tilstrekkelig areal til gjennomføring av fylkesveitiltakene må alle tiltak som berører fylkesvei reguleres i henhold til en teknisk plan godkjent av Viken fylkeskommune. Som grunnlag for reguleringsplanen for Vilbergvegen vest må det før vedtak av planen utarbeides en teknisk plan. Teknisk plan skal utarbeides etter Statens vegvesens håndbok R 700 Tekniske planer.*
- 2. Alle fylkesveitiltak skal gjennomføres i henhold til en byggeplan godkjent av Viken fylkeskommune. Før det gis igangsettingstillatelse innen planområdet må det derfor foreligge en godkjent byggeplan med tilhørende gjennomføringsavtale inngått med Viken fylkeskommune. Dette må sikres gjennom rekkefølgekrav i planbestemmelsene.*

Rådgiver på veiteknisk er i ferd med å slutføre detaljene i den tekniske planen. Den er utarbeidet etter Statens Vegvesens håndbok R700 -Tekniske planer. Arealene som er avsatt er målt fra innmålt kantlinje. Reguleringskartet har inntegnet gang – og sykkelvei dimensjonert med 3 meter grøfter og 5 meter gang- og sykkelbane. Det skal derfor være avsatt tilstrekkelig areal for gjennomføring av fylkesveitiltakene (gang- og sykkelvei i herværende plan). Det skal ikke være noen grunn til at Viken ikke vil godkjenne den tekniske planen, utover at det kan være noen detaljer knyttet til kantstein, bredde på gang kontra sykkelareal ol. som er enkelt å justere før politisk behandling. Dette kan også fanges opp gjennom byggeplanen, jf. krav om byggeplan før det gis igangsettingstillatelse.

Slik Viken har formulert seg, legger vi til grunn at de ikke vil fremme innsigelse, hvis vilkårene i punkt 1 og 2 oppfylles. Vi bekrefter igjen at vilkårene etterkommes, og godkjent veiteknisk plan vil foreligge før reguleringsplanen vedtas.

For øvrige punkter, nr. 3 til 6 i Vikens høringsuttalelse, viser vi til sammendrag og forslagstillers kommentarer. For enkelthets skyld tar vi inn forslagstillers kommentarer til nevnte punkter under:

Forslagsstillers tilsvaer:

Til innsigelse pkt. 1. Kravet imøtekommes. Det vil utarbeides teknisk plan i tråd med Viken sine føringer.

Til innsigelse pkt. 2. Kravet imøtekommes. Det inntas rekkefølgebestemmelse som sikre at det utarbeides byggeplan med tilhørende gjennomføringsavtale, inngått med og godkjent av Viken, før det kan utstedes igangsettingstillatelse.

Utkast til ny rekkefølgebestemmelse i pkt. 6.2 c):

«Før det gis igangsettingstillatelse må det foreligge byggeplan med tilhørende gjennomføringsavtale godkjent av Viken fylkeskommune.»

Til pkt. 3. Kravet imøtekommes: Veikanten innmåles og den tekniske planen vil ta utgangspunkt i denne. Formålsgrensen/ planavgrensningen flyttes.

Til pkt. 4. Kravet imøtekommes. Adkomstene til planområdet flyttes slik at de ikke kommer i konflikt med eksisterende adkomster på østsiden av Vilbergvegen, slik at det ikke dannes x- kryss.

Til pkt. 5. Det er vurdert at det ikke nødvendig å avsette et midlertidig anleggsbelte for å sikre anleggsfasen for gang- og sykkelvei. Det er rekkefølgekrav om at gang- og sykkelveien skal være opparbeidet før bebyggelsen tas i bruk. Gang- og sykkelveien blir derfor opparbeidet samtidig som bebyggelsen. Planområdet er i dag ubebygget, og det er mer enn tilstrekkelig areal for gjennomføringen.

Til pkt. 6. Kravet vedrørende nettstasjon imøtekommes. Bestemmelsen pkt. 4.1.3, 4. ledd rettes i tråd med innspill fra Viken:

*«Ved behov for nettstasjon må det avsettes areal på inntil 35 kvm, (5x5 x6,5 m). Nettstasjoner tillates oppført med en avstand på 1 m inntil eiendomsgrense, og 5 meter til nærmeste bebyggelse. Nettstasjoner **tillates oppført utenfor regulert byggegrense og** regnes ikke med i utnyttelsesgraden. Nettstasjon kan etableres i eget rom i 1. etasje, på min. 4x4 meter og må ellers følge Hafslund Nett sine spesifikasjoner til utforming.»*

Forslagstiller stiller spørsmål ved om Viken har hjemmel for å oppstille et generelt forbud mot biloppstillingsplasser og internvei innenfor byggegrense. Ut fra en normal språklig forståelse av ordlyden i Vegloven § 30 er det vanskelig å finne dekning for at biloppstillingsplasser og internvei faller inn under forbudet, jf. Veglovens § 29.

Fra Veglovens § 30, 1. og 2. ledd:

«Utan særskilt løyve frå vegstyremakta kan byggverk, her òg laus kiosk, opplag eller anna større innretning ikkje plasserast innafør byggegrensar som er fastsette i eller med heimel i § 29.

Føresegnene i første ledd skal gjelde tilsvarande for vareramper, murar og liknande innretningar, for utsprengde og utgravne rom og for nettstasjonar og andre byggverk m.v. i tilknytning til leidningar som nemnde i § 32. Det same gjeld for gjerde som kan hindre fri sikt, dersom ikkje anna følgjer av §§ 44 flg.»

Vi vurderer at det må gjøres en konkret vurdering av det enkelte tiltaket i tilknytning til byggesak og om tiltaket hindrer de hensyn en byggegrense mot vei er ment å ivareta. I dette flate terrenget kan vi vanskelig se at en internvei og eventuelle biloppstillingsplasser tilsidesetter disse hensynene. (...)

Fra SVV fremgår følgende knyttet til trafikk:

De savner vurderinger av trafikfordeling og når maksbelastningen er for denne type virksomheter og om den blandes med boligtrafikk i området, samt perspektivering til trafikkanalysen for hele området og rastkapasiteten i det mest problematiske krysset. Det er ikke gjort noen kapasitetsvurdering for maks timesituasjonen.

Det er foretatt en tilleggsutredning av trafikksituasjonen, revidert rapport ettersendes, mest sannsynlig i morgen.

I behandlingen til offentlig høring ble følgende tillegg vedtatt:

«Formannskapet stiller som krav at trafikkavviklingen i området ikke slår negativt ut for naboene i Holtegutua/Vilbergveien. Det må i det videre arbeidet avklares hvilke trafikksikkerhetskrav og støyavbøtende tiltak som må iverksettes for å ivareta de nevnte områders sikkerhet. Det utarbeides en avtale mellom kommunen og tiltakshaver for å sikre ivaretagelsen av dette.»

Det er uklart hva formuleringen egentlig betyr, da det innebærer både subjektive og skjønnsmessige vurderinger. De aller fleste som bor i nærheten av veien vil nok med sikkerhet oppleve enhver form for trafikk økning det som negativt. For utbygger skaper tillegget stor usikkerhet både hva innholdet i formuleringen innebærer, og i forhold til videre fremdrift.

Det er redegjort for de trafikkmessige konsekvensene av planforslag gjennom en trafikkrapport.

Det er bare å erkjenne at hvis Vilbergvegen vest næringsfelt skal bygges ut, i tråd med kommuneplanen, vil trafikken øke og med den støyen. Trafikkrapporten viser likevel at økningen er moderat, men vil være merkbar ved etablering av lager, bilforretning og industri. Annen plasskrevende varehandel øker trafikken med det dobbelte, og støy som følge av denne trafikken vil være godt merkbar. Det er ikke gjort beregninger for Holtegutua. Men som trafikkanalysen viser vil mesteparten av trafikken gå via Jessheimvegen og ikke gjennom Holtegutua. Det må derfor kunne legges til grunn at økning av støyen i Holtegutua kun er moderat.

Det er selvfølgelig ikke ønskelig at beboere i nærheten skal oppleve negative konsekvenser av tiltak i planområdet, og forslagstiller ønsker å bidra til at trafikksituasjonen ikke skal oppleves som vesentlig forverret som følge av forslaget.

Følgende tiltak er inntatt i planen for å avhjelpe ulemper av økt trafikk:

Planen tilrettelegger for at det kan gjøres tiltak for å redusere trafikken ved at det er avsatt et areal på ca. 1200 m² for snuplass i enden av Vilbergvegen, rett før broa over E-16. Det muliggjør både at veien kan stenges og eventuelt gjøres enveiskjørt. Hvis kommunen i samarbeid med SVV mener at stenging av Vilbergvegen er et nødvendig tiltak, er det et vedtak som må tas med hjemmel i trafikklovgivningen og av korrekt myndighet. Veistenging er ikke et tiltak etter plan- og bygningsloven og kan ikke reguleres gjennom herværende plan. Det er regulert inn snuplass for å tilrettelegge for et eventuelt vedtak om stenging av riktig myndighet.

Det er også regulert inn gang- og sykkelvei i 5,5 meter bredde. Den vil i vesentlig grad forbedre situasjonen for gang- og syklende i området.

Det er også tatt inn en rekkefølgebestemmelse om at det kan utføres støydempende tiltak mot bebyggelsen i Vilbergvegen hvis det er ønskelig fra eier av eiendommen. Det minnes om at arealene på denne delen langs Vilbergvegen er avsatt til næring. Gjennom høringsprosessen har det kommet signaler fra enkelte av grunneiere at de også er i ferd med å omregulere til næring.

Til slutt og ikke minst er det inntatt rekkefølgekrav i tråd med avtale med SVV som sikrer anleggsbidrag til opparbeidelse av nytt kryss V23 som er avgjørende for trafikkavviklingen i hele området. Bidraget beregnes etter x antall kr/ pr kvadratmeter. For herværende planområdet vil bidraget utgjøre ca. 18 mil.

Det er videre nøye redegjort for at de trafikale problemene i Holtegutua ikke er planavledet, men et generelt samfunnsmessig problem. Trafikkproblemene i Holtegutua har lenge vært et påpekt problem, som er omhandlet i flere plansaker gjennom de siste 20 årene.

Forslagstiller har likevel, for å sikre fremdrift og eliminerer usikkerhet knyttet det politiske tillegget og kapasitet i V23, besluttet å ta ut annen plasskrevende varehandel ut fra planforslaget.

Med vennlig hilsen
Meinich Arkitekter AS

Therese Bruun
rådgiver